

HENDRIK SANDER

UMKÄMPFTE VERKEHRSWENDE IN BREMEN UND UMZU

STRATEGIEN FÜR EINE
MOBILITÄTSGERECHTE REGION





INHALT

Vorwort	3
1 Einleitung	7
2 Bremen und Umland im Profil	11
2.1 Die Region	11
2.2 Die Stadt Bremen	13
2.3 Mobilitätsmuster in der Region	20
2.4 Mobilitätsmuster in Bremen	22
2.5 Räumliche Mobilitätsgerechtigkeit	24
3 Entwicklungen der Verkehrspolitik	29
3.1 Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP)	29
3.2 Klima-Enquetekommission und VEP-Teilfortschreibung	30
3.3 Verkehrspolitische Auseinandersetzungen in Bremen	32
4 Konfliktfelder der Bremer Verkehrspolitik	39
4.1 Förderung des Autoverkehrs	39
4.2 Konflikte um die autofreie Innenstadt	40
4.3 Kampf um den Straßenraum in den innerstädtischen Vierteln	44
4.4 Die ÖPNV-Ausbaustrategie für mehr räumliche Gerechtigkeit	53
4.5 Rad- und Fußverkehr	66
5 Verkehrswende in der Region	73
5.1 Stadtregionales Verkehrskonzept	73
5.2 Bremerhaven	77
5.3 Landkreis Osterholz	80
5.4 Landkreis Verden	81
6 Strategischer Ausblick	85
Literatur	91



VORWORT

Die Mobilitätswende steckt im Stau. Um jeden kleinen Schritt muss gekämpft werden, rechtspopulistische Gegenkampagnen, Blockaden und Personalmangel in den Verwaltungen sowie fehlende finanzielle Mittel blockieren dringend benötigte Maßnahmen. Außerdem gibt es Versuche, bereits umgesetzte oder begonnene Vorhaben wieder zurückzudrängen bzw. ihren Ausbau zu stoppen, siehe Tempo-30-Regelungen, Pop-up-Radwege, Tramplanungen, Busspuren und insbesondere Kiezblöcke. Trotz zahlreicher Widerstände und Rückschläge geht bzw. ging in einigen Städten und Regionen doch etwas voran, darunter Berlin, Thüringen und Bremen, wo Die Linke zumindest zeitweise an der Regierung beteiligt war.

Begonnen hat die Rosa-Luxemburg-Stiftung ihre Analyse zu diesem Thema im Jahr 2019 mit einer grundsätzlichen Bestandsaufnahme von Problemen städtischer Umweltgerechtigkeit (zwischen progressiver Verwaltungspraxis und sozial-ökologischen Transformationskonflikten). Nicht umsonst heißt es immer wieder: Die Mobilitätswende beginnt in den Städten. Hier findet nicht nur ein erheblicher Teil der Verkehrsleistung statt. Es sind Städte, die international als Vorreiter einer Mobilitätswende Bekanntheit erlangt haben, etwa Kopenhagen, Barcelona, Amsterdam, Tallin, Paris und Karlsruhe. Schon bei un-

serer ersten Studie zeigte sich: Klimakrise und ökologische Modernisierung im Allgemeinen sowie eine Mobilitätswende im Besonderen wirken sich auf gesellschaftliche Gruppen sehr unterschiedlich aus. Sie sind eine Klassenfrage. 2020 folgte eine Analyse zur Umsetzung des bahnbrechenden, von der rot-rot-grünen Landesregierung verabschiedeten Berliner Mobilitätsgesetzes. Sie hat deutlich gemacht, wie lang der Weg von einer progressiven Gesetzgebung bis zu ihrer Umsetzung manchmal ist, auf wie viele Hürden sie stoßen kann und wie zentral dabei ausreichendes und motiviertes Personal ist. Gegen den in der Gesellschaft und in den Staatsapparaten tief eingeschriebenen automobilen Konsens braucht es einen wirklichen Kulturwandel in den Verwaltungen sowie in der Zivilgesellschaft. Zudem kostet eine gerechte Mobilitätswende Geld. Angesichts der chronischen Unterfinanzierung der Kommunen sind auch für den Erhalt und Ausbau öffentlicher Mobilität zu wenig Mittel im System. Entsprechend fragten wir 2021: Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Und wir schlugen Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV vor, zum Beispiel eine Unternehmensabgabe für den Nahverkehr.

Das Problem des Verkehrs auf dem Land bzw. des Verkehrs zwischen Räumen unterschiedlicher Besiedlungsdichte und Ur-

banisierungsgrade adressierten wir 2023 in einer Pilotstudie mit dem Titel Mobilitätswende in ländlichen Räumen. Das Beispiel Thüringen. Die Studie verdeutlichte: In dünn besiedelten, ländlichen Gegenden haben ganze 40 Prozent der Einwohner*innen keinen ausreichenden Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr. Gleichzeitig hängen die mit dem Auto zurückgelegten Kilometer viel stärker vom Klassenhintergrund ab als vom Wohnort. Die stetig wachsende Verkehrsleistung geht weit überproportional auf die privilegierten Klassenmilieus auf dem Land zurück. Menschen mit geringen Einkommen können sich mehrheitlich ohnehin kein Auto leisten. Aber viele Geringverdienende sehen sich angesichts des mangelnden ÖPNV-Angebots auf dem Land gezwungen, die vergleichsweise hohen Kosten eines eigenen Autos in Kauf zu nehmen, und müssen an anderen Dingen sparen. Auf die

Frage, unter welchen Bedingungen sie öfter den ÖPNV nutzen würden, gibt es klare Antworten: bessere Taktzeiten, ein besseres Liniennetz und vor allem bezahlbare Preise. Die Studie weist auf konkrete Möglichkeiten und geeignete Pilotprojekte hin. Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, wie viele den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr schon unter den gegebenen Bedingungen nutzen würden. Leider ist nicht einmal die Finanzierung des aktuellen Deutschlandtickets für 58 Euro auf Dauer gesichert. Und doch ist der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit günstigen Tickets oder gar ein entgeltfreier Nahverkehr als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge der Schlüssel auf dem Weg zu einer sozial gerechten Mobilitätswende.

Nachdem wir die Mobilitätswende in der Stadt und dann auf dem Land in den Blick genommen haben, geht es in der vorliegenden Analyse um den Umbau der Stadt und Land verbindenden Mobilitätsinfrastruktur am Beispiel der Hansestadt Bremen und ihres Umlands. Auch Bremen gilt als Vorreiter einer fahrradfreundlichen Mobilitätswende. Aber auch in Bremen zeigt sich wieder das Problem der Umsetzung eines vorbildlich ambitionierten Verkehrsentwicklungsplans aufgrund mangelnder Planungskapazitäten, fehlender Mittel und zahlreicher Konflikte zwischen den Verwaltungen und der Zivilgesellschaft. Besonders in der Bremer Innenstadt gab es unter der rot-rot-grünen Koalition und Maike Schaefer (Bündnis 90/Die Grünen) als der für Verkehr zuständigen Senatorin stark aufgeladene symbolische Konflikte um den Umbau einzelner Straßen oder die sogenannte Brötchentaste (kostenfrei-

NACHDEM WIR DIE MOBILITÄTSWENDE IN DER STADT UND AUF DEM LAND IN DEN BLICK GENOMMEN HABEN, GEHT ES IM FOLGENDEN UM DEN UMBAU DER STADT UND LAND VERBINDENDEN MOBILITÄTSINFRASTRUKTUR AM BEISPIEL VON BREMEN UND SEINES UMLANDS.

es Parken bis zu 20 Minuten). Diese sind jedoch für die strukturell notwendigen Veränderungen der Verkehrsinfrastrukturen kaum von Bedeutung. Dort konzentrieren sich auch die Kampagnen und Proteste von Initiativen und Verkehrswen-
deverbänden sowie ihrer Gegner*innen. Nach der Bürgerschaftswahl 2023 steht die Mobilitätswende wieder unter Legitimationsdruck. Das seitdem SPD-geführte Verkehrsressort orientiert sich tendenziell wieder vorrangig am Autoverkehr, was heißt, dass die knappen finanziellen Mittel vor allem für Brückensanierungen verwendet werden. Auch hier gerät der Umbau ins Stocken.

Was heißt das für linke Ansätze der Mobilitätswende? Natürlich braucht es weiter integrierte Konzepte für eine gerechte Mobilitätswende. Angesichts der Ressourcenkonkurrenz und der Konflikte gilt es jedoch, eine politische Schwerpunktsetzung vorzunehmen. Es ist zutreffend, dass ein starker Teil des Elektorats der Partei Die Linke in den innerstädtischen Vierteln zu finden ist. Die harten, oft symbolisch aufgeladenen Konflikte um den Umbau der Innenstadt kann die Partei nicht umgehen, sie muss sie aber auch nicht priorisieren. Zwei Drittel der Bremer Haushalte mit niedrigem Einkommen besitzen kein Auto und sind angewiesen auf den öffentlichen Nahverkehr. Insbesondere die verbesserte Anbindung der peripheren, ärmeren Stadtteile und Umlandgemeinden Bremens hat daher eine besondere Bedeutung, sowohl ökologisch und sozial als auch für die stärkere Verankerung der Partei in dieser Bevölkerungsgruppe. Besonders wichtig dabei ist ein günstiges Angebot. Zwar hatte

sich die rot-rot-grüne Regierung in ihrer ersten Legislatur sogar vorgenommen, den ÖPNV perspektivisch entgeltfrei zur Verfügung zu stellen. Doch davon ist heute keine Rede mehr. Dabei wären die Integration des 9-Euro-Tickets für einkommensärmere Personen und Minderjährige in das Deutschlandticket und/oder ein preiswertes obligatorisches Bürgerticket für alle Möglichkeiten, eine soziale und ökologische Klassenpolitik voranzutreiben.

Wir wissen: Dort, wo ein guter ÖPNV vorhanden ist, geht die Pkw-Nutzung zurück. Das vermindert den sonst immer weiter zunehmenden automobilen Pendelverkehr. Straßenbahnen sind dabei das ökologisch und wirtschaftlich nachhaltigste Verkehrsmittel, sie bedürfen jedoch eines langwierigen Prozesses der Planung und Durchsetzung. Schneller, kurzfristig kostengünstiger und kaum konfliktbelastet (außer Busspuren) ist der Ausbau von Busverbindungen. Letztlich müssen, so die vorliegende Analyse von Hendrik Sander zur Situation in Bremen und seinem Umland, die bereits existierenden Kommunalverbände auch in Zusammenarbeit mit der Bahn gestärkt werden. Der Verkehr endet eben nicht an den Verwaltungsgrenzen. Dies sowie die Probleme und Blockaden einer gerechten Mobilitätswende, aber auch konkrete und konstruktive Möglichkeiten ihrer umfassenden Umsetzung zeigt der Autor einmal mehr detailliert und überaus kenntnisreich auf, mit klaren Vorschlägen für eine politische Priorisierung.

Mario Candeias
Juni 2025



1 EINLEITUNG

Die Mobilitätswende ist ein zentrales Feld, in dem um das Ob und Wie einer sozialökologischen Transformation gerungen wird. Zugleich kann sie als vielversprechendes Einstiegsprojekt in einen Infrastrukturalismus fungieren (Candeias et al. 2020). Sie ist aus Gründen der globalen Klimagerechtigkeit, der lokalen Umweltgerechtigkeit und der sozialen Mobilitätsgerechtigkeit alternativlos (Sander 2020). Aber in der aktuellen gesellschaftlichen Konjunktur, die durch Faschisierung und eine aggressive Verteidigung der «imperialen Lebensweise» (Brand/Wissen) gekennzeichnet ist, gerät das Projekt zunehmend in die Defensive (Becker/Candeias 2024). Das Thema wird in der öffentlichen Wahrnehmung auf einen scheinbaren Kulturkampf zwischen hart arbeitenden Autofahrer*innen und woken Vertreter*innen des Umweltverbands (allen voran den Fahrradfahrer*innen) verkürzt.

Tatsächlich zeigt sich in den verkehrspolitischen Auseinandersetzungen eine komplexe Konfliktkonstellation um die sozialökologische Transformation: zwischen Unternehmen, die am Verbrennungsmotor verdienen, und solchen, die auf die Verkehrswende setzen; zwischen privilegierten Klassenmilieus (die weit überdurchschnittlich häufig Autos besitzen und fahren) und prekarierten Milieus (die überproportional auf den öffentlichen

Personennahverkehr/ÖPNV angewiesen sind); zwischen einer Orientierung an öffentlichen Infrastrukturen (ÖPNV, urbane Räume) und an privater Verfügung (Autos und Parkplätze); um die Kosten des Umbaus und latent auch um die Externalisierung der Schattenseiten der «imperialen Lebensweise» (Eversberg et al. 2024).

Diese Auseinandersetzungen lassen sich auch in Bremen und *umzu* (ein Bremer Begriff für das Umland) beobachten. Eigentlich sind die Ausgangsbedingungen für eine Verkehrswende in der Hansestadt günstig: Es handelt sich um eine Großstadt mit verhältnismäßig gut ausgebauten Straßenbahn- und Radwegenetzen, einem erfahrenen städtischen Verkehrsunternehmen und einer verbreiteten Praxis des Fahrradfahrens (vgl. Kap. 2). Bremen ist nicht nur von einer lebendigen Stadtgesellschaft geprägt, aus der heraus eine engagierte Verkehrswende-Szene entstanden ist, sondern auch von der einzigen rot-grün-roten Landesregierung in Westdeutschland, die bereits in die zweite Legislaturperiode geht. In diesem politischen Kontext legte das Mobilitätsressort nach einer breiten öffentlichen Debatte einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vor und beschloss eine Teilfortschreibung, die beide umfassende und ambitionierte Maßnahmen für eine städtische Verkehrswende beinhalten. Damit weist der Bremer VEP

Ähnlichkeiten mit dem Mobilitätsgesetz der ehemaligen Berliner rot-grün-roten Landesregierung auf (Sander 2020). Wie in Berlin wurde auch die Umsetzung des VEP in Bremen durch viele Verzögerungen, Hindernisse und Widerstände erschwert, in denen sich mithin die soziale und materielle Trägheit der autogerechten Stadt manifestiert. Neben Ressourcenengpässen (Geld- und Personalmangel) sind die Konflikte in der Stadtgesellschaft und innerhalb der Koalition ein wesentliches Problem (vgl. Kap. 3).

Die politischen Differenzen zeigen sich insbesondere in der Ertüchtigung bzw. Bewahrung von Autoinfrastrukturen, in der Umgestaltung der Innenstadt, in Konflikten um das Parken in den engen zentrumsnahen Wohnquartieren, im schleppenden Ausbau des stadtweiten ÖPNV und in der Förderung des Rad- und Fußverkehrs (vgl. Kap. 4). Darüber hinaus bildet die

Stadt Bremen einen zusammenhängenden Mobilitätsraum mit der Region. Zugleich stehen die ländlichen Räume bzw. peripherisierten Städte vor ganz eigenen verkehrspolitischen Herausforderungen, die eine umfassende Mobilitätswende im regionalen Maßstab umso dringlicher machen. Das wird abschließend am Beispiel der Bremer Exklave Bremerhaven sowie der Landkreise Osterholz und Verden verdeutlicht (Kap. 5).

Für die Studie wurden wesentliche Dokumente ausgewertet (wissenschaftliche Texte und Untersuchungen, Planungsdokumente, Positionspapiere, Zeitungsartikel). Einige in der vorliegenden Studie behandelten Verkehrsräume wurden in Form von Begehungen bzw. Befahrungen (mit dem Fahrrad) besichtigt. Hinzu kamen 24 Experteninterviews mit relevanten Akteuren aus Bremen und den untersuchten Umlandkommunen: Vertreter*innen

der Parteien des Mitte-links-Spektrums, von Umwelt- und Verkehrsverbänden bzw. -initiativen, ver.di und der Industrie- und Handelskammer (IHK), Landes- bzw. Kreisverwaltungen, öffentlichen Verkehrsunternehmen sowie Multiplikator*innen aus den Stadtteilen.

Zudem möchte ich an dieser Stelle hervorheben, dass diese Studie in dem Sinne parteiisch ist, dass sie für eine sozial und

ökologisch gerechte Mobilitätswende argumentiert. Ferner habe ich als Autor einen persönlichen Bezug zu den untersuchten Räumen: Ich selbst bin im Landkreis Verden aufgewachsen und habe in Bremen studiert. Meine Familie lebt bis heute in der Stadt – beispielsweise ein Bruder im Findorffer Ortsteil Bürgerweide und mein stark mobilitätseingeschränkter Vater im Fahrradmodellquartier Alte Neustadt (vgl. zu Alte Neustadt Kap. 4.3).

DIE POLITISCHEN DIFFERENZEN ZEIGEN SICH IN DER BEWAHRUNG VON AUTOINFRASTRUKTUREN, IN DER UMGESTALTUNG DER INNENSTADT, DEM THEMA PARKEN IN DEN ENGEN ZENTRUMSNAHEN WOHNQUARTIEREN, IM AUSBAU DES ÖPNV UND DER FÖRDERUNG DES RAD- UND FUSSVERKEHRS.



2 BREMEN UND UMLAND IM PROFIL

Das Oberzentrum Bremen weist enge Verflechtungsbeziehungen zur umliegenden Region auf. Die Stadt ist durch eine prekäre sozioökonomische Situation sowie sozialräumliche Segregation, zugleich aber auch durch eine relativ weltoffene Kultur geprägt. Auf dieser Basis regiert in Bremen bereits in der zweiten Legislaturperiode eine rot-grün-rote Koalition. Strukturen sozialräumlicher Ungleichheit schlagen sich in unterschiedlichen Mobilitätsmustern nieder, was starke Implikationen für die räumliche Mobilitätsgerechtigkeit hat.

2.1 DIE REGION

Zwar war Bremen über viele Jahrhunderte eine relativ eigenständige Hansestadt. Sie war aber zugleich immer eng mit ihrem regionalen Umland verbunden. Heute geben mehrere institutionelle Zusammenschlüsse der Region eine räumliche Struktur. Der engere Verflechtungsraum, der starke Überschneidungen mit dem Einzugsgebiet für Nahpendler*innen aufweist, wird vom Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V. abgedeckt.¹ In dem 1991 gegründeten Verein sind gegenwärtig 28 Kommunen zusammengeschlossen, die in einem etwa 30 Kilometer großen Radius um Bremen herum liegen. In der Verbundregion leben (einschließlich der Stadt Bremen)

knapp 1,2 Millionen Menschen. Der Verbund erstellt planerische Leitbilder und Rahmenkonzepte und ist in mehreren Arbeitsgruppen auf verschiedenen Handlungsfeldern aktiv (Nischwitz et al. 2023).

Darüber hinaus umfasst die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V., kurz Metropolregion Nordwest, den weiteren Verflechtungsraum um Bremen herum, in dem rund 2,8 Millionen Menschen leben. Darin nehmen die Städte Bremen, Bremerhaven und Oldenburg die Funktionen von Oberzentren wahr. Die Metropolregion will mit verschiedenen Initiativen das Profil und die Wettbewerbsfähigkeit der Region stärken und setzt dabei insbesondere auf eine wissensintensive Energie- und Wasserstoffwirtschaft.²

Weil die vorliegende Studie Mobilitätsmuster und -politiken analysiert, orientiert sie sich an einem dritten Verbund: dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN). Dieser interkommunale Zusammenschluss, der eine Zwischenposition zwischen einem engen und weiten Verflechtungsraum einnimmt, fungiert als Aufgabenträger im Raum des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen

¹ Vgl. www.kommunalverbund.de/ ² Vgl. www.metropolregion-nordwest.de/

Abbildung 1: Verkehrsverbundgebiet Bremen/Niedersachsen



Quelle: ZVBN 2012

GmbH (VBN), eines 1996 erfolgten Zusammenschlusses von ÖPNV-Unternehmen. Das Verbundgebiet umfasst die Städte Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst sowie die Landkreise Osterholz, Verden, Diepholz, Oldenburg, Ammerland und Wesermarsch sowie einzelne Gemeinden aus angrenzenden Landkreisen.

In den beiden Großstädten Bremen und Oldenburg ist die Wirtschaftskraft zwar relativ groß (gemessen anhand des BIP pro Einwohner*in). Die durchschnittlichen Nettoeinkommen der Haushalte sind mit 21.500 bis 22.500 Euro pro Monat aber eher niedrig. Besonders arm sind Bremerhaven und Delmenhorst mit verfügbaren

Einkommen von 19.500 bis 20.500 Euro (Stand: 2021). Die Arbeitslosenquote ist in der Stadt Bremen (9,6%) und in Delmenhorst (9,6%) und insbesondere in Bremerhaven (13,3%) hoch (Stand: 2022). In den Umlandkreisen bewegen sich die verfügbaren Einkommen zwischen 23.500 und 25.000 Euro; die Arbeitslosenquoten zwischen 3 und 6 Prozent (Landesamt für Statistik Niedersachsen 2023: 85 ff., 225 ff.). Eine relativ hohe Einwohnerdichte weisen die Kreise östlich von Bremen (Verden und Osterholz) auf, während die peripheren Kreise (Diepholz im Süden und Wesermarsch im Nordwesten der Region) besonders dünn besiedelt sind.

Bremen profitierte zwar in den letzten Jahren von Zuwanderung aus dem Ausland, verlor aber stetig vor allem jüngere und einkommensstarke Bevölkerungsgruppen an das niedersächsische Umland. Die vorschreitende Suburbanisierung geht mit einem Mangel an bezahlbarem Wohnraum in vielen Gemeinden einher. Ferner bleibt das Umland in vielen Bereichen der Daseinsvorsorge vom Oberzentrum abhängig, vor allem bei den fachärztlichen und Pflegeangeboten, die in vielen Kommunen lückenhaft sind (Nischwitz et al. 2023).

Bei den letzten Wahlen waren die CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen die stärksten Parteien in der Region. In den Städten Bremen, Bremerhaven und Oldenburg hingegen ist die CDU schwach, insbesondere in Oldenburg erzielen die Grünen regelmäßig gute Ergebnisse. Auch die Partei Die Linke hat ihre Hochburgen in den Städten, während sie im Umland kaum gewählt wird. Aber auch die Rechtsradikalen

(AfD, im Land Bremen «Bündnis Deutschland») schneiden in den Städten Bremen, Delmenhorst und vor allem Bremerhaven überdurchschnittlich gut ab, während in den ländlichen Kreisen die Parteien der sogenannten Mitte eine Mehrheit haben.

2.2 DIE STADT BREMEN

Die Freie Hansestadt Bremen ist mit rund 685.000 Einwohner*innen das kleinste Bundesland in Deutschland. Es besteht im Wesentlichen aus der Stadt Bremen sowie der Exklave Bremerhaven. Historisch war Bremen bis ins 19. Jahrhundert hinein eine weitgehend eigenständige Hansestadt, die stark vom Handel geprägt war (Schwarzwälder 1965). Mit der einsetzenden Industrialisierung entstand eine kraftvolle sozialdemokratische und kommunistische Arbeiterbewegung. Die kurzlebige Bremer Räterepublik markierte den Höhepunkt der sozialistischen Bewegung, die mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten erheblich geschwächt wurde (Kukuck 2017; Weiss 1988). In den 1960er- und 1970er-Jahren bildeten sich starke urbane Bewegungen und linksradikale Zusammenhänge heraus, die bis heute in Gestalt eines linksalternativen Milieus nachwirken (Haunss 2022; Regener 2004).

Politische Ökonomie, Sozialstruktur, Einstellungen: Die Wirtschaft der Hansestadt ist heute von Handel und Dienstleistungen bestimmt. Daneben spielen auch das produzierende Gewerbe mit den Branchen Automobil (Daimler-Benz), Windenergie, Luft- und Raumfahrt, Waffenproduktion, Nahrungsmittel eine wichtige

Rolle sowie nicht zuletzt die maritime Wirtschaft und Logistik. Dagegen erlitten die Unternehmen der Werft- und Stahlindustrie in den letzten Jahrzehnten einen krisenhaften Niedergang.

Aufgrund solcher Strukturbrüche und der verschärften internationalen wie interregionalen Konkurrenz zählt Bremen mit einem verfügbaren durchschnittlichen Nettoeinkommen von etwa 22.700 Euro pro Einwohner*in (Stand: 2021) zu den ärmsten westdeutschen Bundesländern (Statista 2024). Mit einer Arbeitslosenquote von 10,7 Prozent hält das Bundesland sogar mit Abstand die sogenannte rote Laterne (Statista 2025). Von Armut gefährdet sind dort 28 Prozent der Bevölkerung (Bundesdurchschnitt: 16,6%) und auch die Pro-Kopf-Verschuldung ist bundesweit die höchste. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund liegt bei 40 Prozent, womit sich Bremen im unteren Mittelfeld der deutschen Großstädte bewegt. Doch Bremen ist nicht nur das «Armenhaus der Republik», sondern zugleich «eine ökonomisch gespaltene Stadt, in der neben vielen Menschen in Armut auch funktionierende Ökonomien mit gut bezahlten Jobs zu Hause sind» (Warnke 2023: 6).

Vor dem Hintergrund dieser historischen und sozioökonomischen Strukturen verkörpert Bremen insgesamt eine wirtschaftlich und sozial prekäre städtische Gesellschaft, die aber zugleich als relativ divers, tolerant und weltoffen gilt. So sind die meisten Bremer*innen laut Umfragen insgesamt relativ zufrieden mit ihrem Leben und schätzen die eigene wirtschaftliche Lage mehrheitlich als gut ein. Allerdings

variiert die Lebenszufriedenheit und ist abhängig von der subjektiv erlebten und der objektiven finanziellen Situation der Befragten. Ungeachtet der überwiegend hohen persönlichen Zufriedenheitswerte schätzt eine große Mehrheit die gesamtwirtschaftliche Lage im Bundesland als negativ ein. Trotzdem leben über 90 Prozent der Bremer*innen gern in ihrer Stadt und fast genauso viele identifizieren sich positiv mit Bremen. Das hat insbesondere damit zu tun, dass Bremen von seinen Bewohner*innen im Großen und Ganzen als eine soziale Stadt wahrgenommen wird. Ferner ist eine große Mehrheit stolz darauf, dass die Rechtsradikalen hier weniger Zuspruch als anderswo bekommen. Allerdings zeigen drei Viertel der Bremer*innen auch eine grundlegende Skepsis gegenüber der Politik (Döbele/Schmid 2021).

Die rot-grün-rote Koalition: Vor diesem gesellschaftlichen Hintergrund galt die rot-grüne Koalition bei den Bürgerschaftswahlen 2019 nach zwölf Jahren an der Regierung als erschöpft und erhielt keine eigene Mehrheit mehr. Die Wahlen wurden von außerparlamentarischen Protesten (Fridays for Future, Gewerkschaften) begleitet, der Wunsch nach Veränderung in der progressiven Zivilgesellschaft war deutlich zu spüren. «Die neue Aufgabe hieß, wieder gestaltende Politik zu machen, entlang der Herausforderungen Klima, soziale Spaltung, wirtschaftlicher Strukturwandel und offene Stadtgesellschaft.» (Spehr 2023: 16)

Die neue rot-grün-rote Koalition nahm sich dieser Aufgabe in den folgenden Jahren an und konnte eine Reihe von politischen

Vorhaben umsetzen und Erfolge verzeichnen. Diese reichen von Maßnahmen wie der Einführung eines umlagefinanzierten Ausbildungsfonds über wohnungspolitische Verbesserungen und innenpolitische Liberalisierungen wie die Anerkennung von «Papierlosen» und das Verbot von polizeilichem Racial Profiling bis hin zu umweltpolitischen Innovationen wie einem ambitionierten Klimafond (ebd.). So genossen die Landesregierung und ihre grundlegende politische Richtung noch 2021 hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Vor allem war die Ansicht verbreitet, dass die Regierung das Bundesland gut durch die Corona-Pandemie gebracht hat (Döbele/Schmid 2021).

Mit dem Beginn des Ukrainekriegs und der damit verbundenen Inflation und Energiepreiskrise hat sich in den letzten drei Jahren allerdings «eine völlig veränderte politische, ökonomische und psychologische Gesamtlage» ergeben (Spehr 2023: 16). Während die sozial abgesicherten bürgerlichen Milieus die Krisenprozesse und Preissteigerungen relativ gut verkraften können, stellen diese für die ärmeren und prekarisierten Milieus eine existenzielle Bedrohung dar (vgl. Candeias 2025). «Angesichts der Erfahrungen mit multiplen, sich überlagernden Krisen, die anscheinend zum neuen Normalzustand werden, wächst eine Stimmung, die Notwendigkeit von Veränderungen zwar nicht grundsätzlich zu bestreiten, diese aber am liebsten erst einmal aufschieben zu wollen.» (Spehr 2023: 16)

Vor diesem Hintergrund verlief der Wahlkampf zur Bremer Bürgerschaft im Frühjahr 2023 trotz des großen gesellschaftli-

**BREMEN ZÄHLT ZU DEN
ÄRMSTEN WESTDEUTSCHEN
BUNDESLÄNDERN UND
VERKÖRPERT EINE WIRT-
SCHAFTLICH UND SOZIAL
PREKÄRE STÄDTISCHE
GESELLSCHAFT, DIE ABER
ZUGLEICH ALS RELATIV
DIVERS, TOLERANT UND
WELTOFFEN GILT.**

chen Transformationsdrucks insgesamt relativ ereignis- und konfliktarm. Keine der Parteien hat es gewagt oder vermocht, «die bestehenden Krisen und damit verbundene politische Konflikte so zuzuspitzen, dass die Debatte hinsichtlich der möglichen Entwicklungspfade offen geführt» wurde (Warnke 2023: 12). Bei den Wahlen am 14. Mai 2023 legte die SPD schließlich deutlich zu und kam auf 29,8 Prozent, während Bündnis 90/Die Grünen mit 11,9 Prozent klar verloren. Die FDP kam auf schwache 5,1 Prozent und das rechtsradikale «Bündnis Deutschland» (bis 2023 «Bürger in Wut») erzielte 9,4 Prozent. Die CDU und die Partei Die Linke blieben mit 26,2 bzw. mit 10,9 Prozent hingegen weitgehend stabil. Dabei verlor Die Linke ähnlich viele Wähler*innen an die SPD, wie sie von Bündnis 90/Die Grünen hinzugewann.

Wählten jüngere und höher gebildete Menschen überproportional Die Linke und Grüne, gaben ältere Menschen eher SPD und CDU ihre Stimme. Geringer Qualifizierte wählten verstärkt SPD und «Bündnis Deutschland» (ebd.)

Obwohl Bündnis 90/Die Grünen eigentlich eine starke Basis in Bremen haben, provozierten grüne Vorhaben viele Widerstände. Die Kritik richtete sich insbesondere gegen Maike Schäfer (vgl. Brüggemann 2023), die von August 2019 bis Juli 2023 das Amt der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau innehatte. Der Vorwurf an sie und ihre Partei lautete, sie hätten in der Regierung vornehmlich Politik für ihr innerstädtisches Kernklientel gemacht und zu wenig versucht, «die Gesellschaft in ihrer sozialen Vielfalt und Breite für die von den Grünen angestrebten Veränderungen zu gewinnen und dialogbereit auf diejenigen zuzugehen, die nicht ohnehin schon überzeugt sind» (Spehr 2023: 18). Einerseits galt das Agieren der grünen Spitze als politisch ungeschickt, andererseits lassen sich die Konflikte aber auch damit erklären, dass es von Anfang an weit verbreitete Vorbehalte gegenüber einer ambitionierten Verkehrswende gab.

Die SPD profitierte hingegen von der großen Beliebtheit des Bürgermeisters Andreas Bovenschulte, der im Zentrum ihrer Wahlkampfstrategie stand. Bovenschulte pflegt einen Regierungsstil, der dem von Angela Merkel oder Olaf Scholz ähnlich ist, er setzt auf «eine Politik des Abmilderns, Abwendens und Aussitzens» (ebd.). Unter ihm changiert die Bremer

SPD zwischen der progressiven Politik von Rot-Grün-Rot und einer konservativen Beharrung. «Der SPD gelingt es nicht, sich konsequent und sichtbar für eine andere Strategie der Klima- und wirtschaftspolitischen Veränderung einzusetzen, die sich von der grünen Symbolstrategie absetzen würde und stattdessen andere Hebel benennt.» (Ebd.)

Die Partei Die Linke spielte in diesem Kontext in mehrerlei Hinsicht eine besondere Rolle, die sich von der in anderen Bundesländern unterscheidet. In Bremen zog im Jahre 2007 die erste linke Fraktion in ein westdeutsches Landesparlament ein. Und mit der rot-grün-roten Koalition kam es 2019 zur ersten und bisher einzigen linken Regierungsbeteiligung in Westdeutschland. Im Zentrum der linken Strategie in der Hansestadt steht das, was Christoph Spehr, Landesvorsitzender der Partei Die Linke in Bremen und einer ihrer strategischen Vordenker, als missionsorientierte Politik bezeichnet: Die Partei setzt sich in den einzelnen Politikfeldern klare Ziele, die auch erreicht werden können. Der Ansatz kleinteiliger, aber sichtbarer Reformen basiert auf der Analyse, «dass Angst und Wut für Linke keine brauchbaren Aggregatzustände sind, die Aussichten auf Verbesserung hingegen schon» (Reinecke/Schirrmeister 2023). Maßstab des Erfolgs ist, dass es spürbare Fortschritte für die sozial prekären Bevölkerungsgruppen in der Stadt gibt.

In ihren politischen Projekten entwickeln die Regierungsvertreter*innen der Partei Die Linke neue zielorientierte Strukturen und kreative Kooperationen. Sie sind veränderungsbereit und «pragmatisch, aber

nicht, wie früher manche PDS-MinisterInnen, vor allem auf Anerkennung durch die Etablierten erpicht – [sondern] auf Unterscheidbarkeit» (ebd.). Nicht zuletzt stößt diese strategische Ausrichtung auf große Zustimmung innerhalb des Landesverbands, das Verhältnis zwischen Partei und Fraktion bzw. Regierungsvertreter*innen ist durch eine wohlwollend-pragmatische Zusammenarbeit geprägt.

Ferner profitiert die Bremer Linkspartei davon, dass ihre beiden Senatorinnen Kristina Vogt (Wirtschaft und Arbeit) und Claudia Bernhard (Gesundheit und Frauen) eine breite Anerkennung für ihre Arbeit bekommen und zu den beliebtesten Politiker*innen in der Stadt zählen. Entsprechend setzte Die Linke die beiden Senatorinnen, die für die inhaltliche Kompetenz der Partei in den Bereichen soziale Gerechtigkeit, Gesundheit, Arbeit und Wirtschaft stehen, als öffentliche Zugpferde bei ihrem Wahlkampf ein. So hatte sich das von der Linken geführte Gesundheitsressort während der Corona-Pandemie mit einer aufsuchenden mobilen Impfkampagne bundesweit einen Namen gemacht. Das linke Wirtschaftsressort hatte in der Pandemie nicht nur gezielt die Kultur- und Veranstaltungswirtschaft unterstützt, sondern später auch die bundesweit einmalige Ausbildungsplatzumlage durchgesetzt. Trotz dieses umstrittenen Projekts genießt die Politik der Linkspartei nicht nur die Unterstützung von Gewerkschaften und zivilgesellschaftlichen Akteuren, selbst die lokale Industrie- und Handelskammer (IHK) zollte ihr Anerkennung für ihre pragmatische Wirtschaftspolitik (Reinecke/Schirrmeister 2023; Warnke 2023).

Demgegenüber setzte die CDU im Wahlkampf neben der Verkehrspolitik (siehe unten) auf eine konservative Strategie in der Bildungspolitik (Wiedereinführung von Noten ab Klasse 3) und der Innenpolitik (Verdrängung von «störenden Milieus» aus innerstädtischen Räumen), um ihr Klientel zu mobilisieren. Damit konnte sich die Partei zwar stabilisieren, aber kaum glaubhaft Akzente setzen, die sie und die Stadt in wirtschaftspolitischer Hinsicht in die Offensive gebracht hätten. Die FDP spielt seit jeher eine geringe Rolle in Bremen und schaffte nur knapp die Fünfprozenthürde. Das seit Jahren in der Stadt aktive rechtsradikale «Bündnis Deutschland» zog erstmals in Fraktionsstärke in die Bremer Bürgerschaft ein. Weil die AfD aus formal-juristischen Gründen nicht zur Wahl antreten konnte, gewann das Bündnis das Spektrum derjenigen, die ihre Enttäuschung von der Politik reaktionär verarbeiten (Brüggemann 2023; Warnke 2023).

Sozialräumliche Muster in Bremen: Um die politische Dynamik in der Hansestadt und insbesondere die Auseinandersetzungen um die Verkehrspolitik zu verstehen, ist es sinnvoll, die sozialräumliche Struktur der Bremer Stadtteile zu berücksichtigen. Diese Struktur soll nicht anhand der offiziellen Stadtbezirke vorgestellt werden, sondern entlang von Räumen, die in Bezug auf Sozialstruktur, Mobilitätsstrukturen und Wahlverhalten ähnliche Muster aufweisen. Grob vereinfachend lassen sich drei Raumtypen in Bremen unterscheiden: die innerstädtischen Quartiere, der wohlhabende Nordosten und die sozial eher prekären Peripherien (die östlichen Stadtteile, die südlichen Stadtteile links der Weser sowie

Bremen Nord). Allerdings lassen sich auch innerhalb dieser Räume vielfältige kleinteilige Abstufungen und Polarisierungen identifizieren.

Rund um die historische Bremer Altstadt (Stadtteil Mitte) gruppieren sich **die innerstädtischen Quartiere** Walle, Findorff, Ostertor, Steintor und Neustadt, deren systematische Bebauung und Besiedlung im Wesentlichen ab dem 19. Jahrhundert stattfand und deren Straßenzüge häufig von den typischen Altbremer Häusern gesäumt sind. Walle als klassisches Hafenviertel und auch die Neustadt als ursprüngliches Viertel einfacher Arbeiter*innen weisen noch heute eher niedrige Einkommen und eine erhöhte Arbeitslosigkeit auf, sind aber durch eine weltoffene Bewohnerschaft und eine lebendige Kulturszene geprägt. Während Findorff eher ein ruhiges Wohnquartier westlich des zentralen Bürgerparks ist, gilt das Viertel (Ostertor und Steintor) als attraktiver Kiez voller (sub-)kultureller und gastronomischer Angebote. Ursprünglich aus dem Widerstand gegen eine dort geplante und in weiten Teilen verhinderte Stadtautobahn (Mozarttrasse) hervorgegangen, ist im Viertel noch heute ein grün-alternatives Milieu präsent.

Mit Ausnahme der ehemaligen Arbeiterviertel ist die Erwerbslosigkeit in diesen Quartieren eher moderat und die Einkommen liegen etwas höher. In den ärmeren Nachbarschaften gibt es einen erhöhten Migrationsanteil. Bei der Bürgerschaftswahl haben die Bewohner*innen dieser Quartiere weit überdurchschnittlich Bündnis 90/Die Grünen und insbesondere in den

ärmeren, migrantischen Nachbarschaften Die Linke gewählt.

Der wohlhabende Nordosten beginnt östlich des Bürgerparks mit Schwachhausen und erstreckt sich mit den Vierteln Horn-Lehe, Blockland, Borgfeld und Oberneuland bis an das niedersächsische Umland. Über eine längere Strecke schirmt die Autobahn A27 die gut situierten Stadtteile von den weiter südlich gelegenen ärmeren Quartieren ab. Das gesamte Gebiet war lange durch dörflich-bäuerliche Strukturen geprägt, bis im 19. Jahrhundert finanzstarke Bremer Bürger*innen und Geschäftsleute begannen, dort Herrensitze und Parklandschaften zu errichten. Während Schwachhausen und die zentraler gelegenen Teile von Horn-Lehe eine gründerzeitliche Bebauung, großzügige Reihenhäuser und eine Universität aufweisen, bestimmen in Blockland, Borgfeld und Oberneuland eher dörfliche Vorstadtstrukturen das Bild: Einfamilienhäuser, Villen und vereinzelte Bauernhöfe. Im Schnitt sind die Einkommen in diesen Quartieren fast durchweg sehr hoch, während die Arbeitslosenquoten und Migrationsanteile niedrig sind. Während in den zentrumsnahen Ortsteilen teilweise noch häufig Bündnis 90/Die Grünen gewählt wird, ist der wohlhabende Nordosten eine Hochburg von CDU und FDP.

Im **Osten** von Bremen liegen die Viertel Hemelingen, Osterholz und Vahr. Im Stadtteil Hemelingen rechts der Weser und in seinen innenstadtnahen Ortsteilen Hemelingen, Hastedt und Sebaldsbrück dominieren einfache Reihen- und Mehrparteienhäuser, hier finden sich zudem einige große Industriebetriebe (Mercedes-Benz,

**GROB VEREINFACHEND LASSEN SICH
DREI RAUMTYPEN IN BREMEN UNTERSCHIEDEN:
DIE INNERSTÄDTISCHEN QUARTIERE, DER
WOHLHABENDE NORDOSTEN UND DIE SOZIAL
EHER PREKÄREN PERIPHERIEN (DIE ÖSTLICHEN
UND DIE SÜDLICHEN STADTEILE LINKS DER
WESER SOWIE BREMEN NORD).**

Atlas Elektronik, Rheinmetall). Jenseits der industriellen Quartiere ist der Stadtteil bereits dörflich. Einen ebenso vorstädtischen Charakter hat Osterholz, das durch das große Einkaufszentrum Weserpark am östlichen Stadtrand bekannt ist. Weiter im Norden wurden in den 1950er- bis 1970er-Jahren die modernen Großwohnsiedlungen Tenever, Blockdiek und die verschiedenen Siedlungen der Vahr angelegt. Auf die krisenhafte Entwicklung dieser modernen Quartiere seit Anfang der 2000er-Jahre reagierte die Bremer Landesregierung mit diversen sozialen und städtebaulichen Programmen. Das Leben in den Großwohnsiedlungen beschreibt Sven Regener (2004) in seinem Roman «Neue Vahr Süd». In Hemelingen bewegen sich die Arbeitslosenquoten und Einkommen eher auf mittlerem Niveau. In Osterholz und der Vahr sind Arbeitslosigkeit und Migrationsanteile jedoch in weiten Teilen hoch und die Einkommen niedrig. Die Einwohner*innen im Bremer Osten wählen überdurchschnittlich oft SPD, CDU und auch «Bündnis Deutschland». Nur im zentrumsnahen

Hastedt machen die Menschen ihr Kreuz eher bei Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke.

Im **Süden** von Bremen gruppieren sich links der Weser die Stadtteile Woltmershausen, Seehausen, Strom, Huchting und Obervieland um die zentral gelegene Neustadt herum. Woltmershausen entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einem Werften- und Hafenviertel und ist heute noch durch einfache Miets- und Reihenhäuser für die Arbeiter*innen geprägt. Huchting und Obervieland haben bereits einen vorstädtischen Charakter mit vielen Einfamilienhäusern, verfügen beide allerdings auch über moderne Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus. Während Huchting in weiten Teilen von ärmeren Menschen bewohnt wird, überwiegen in Obervieland Mittelschichtshaushalte. So sind die Arbeitslosenquoten und Migrationsanteile in Woltmershausen und Huchting größtenteils hoch und die Einkommen im Schnitt niedrig. In Obervieland haben die Menschen hingegen zumeist höhere Ein-

kommen, nur wenige sind arbeitslos. Im Süden von Bremen wählen die Bürger*innen überdurchschnittlich die SPD und die CDU, in Huchting auch «Bündnis Deutschland». Eine gewisse Sonderposition haben die dünn besiedelten und stark dörflich geprägten Stadtteile Seehausen und Strom, die hinsichtlich Sozialstruktur und Wahlverhalten dem Blockland ganz im Norden ähneln (siehe oben).

Der Stadtbezirk **Bremen Nord** liegt ein ganzes Stück westerabwärts und hat dadurch den Charakter einer eigenen Vorstadt von Bremen. Er umfasst die Stadtteile Burglesum, Vegesack und Blumenthal. Das noch zum Bremer Kerngebiet gehörende Gröpelingen wird aufgrund struktureller Ähnlichkeiten zusammen mit den nördlichen Stadtteilen vorgestellt. Diese sind städtebaulich und sozialstrukturell sehr heterogen, aber zum Großteil räumlich und sozial stark peripherisiert. Einerseits sind sie von einfachen Reihenhäusern, dörflichen Strukturen und vereinzelten Landvillen geprägt. Andererseits spielten in der ganzen Region früher die Hafen- und Werftindustrie sowie teilweise Fischfang eine wichtige Rolle. In der Weimarer Republik galt Gröpelingen als rote Hochburg und in den 1960er-Jahren wanderten dort viele Migrant*innen insbesondere aus der Türkei zu. Die Werften AG Weser und Vulkan AG, über Jahrzehnte mit die wichtigsten Arbeitgeber im Norden, gingen in den 1980er- bzw. 1990er-Jahren in Konkurs. Von der Werftenkrise haben sich die Stadtteile bis heute nicht ganz erholt.

Dementsprechend ist die Arbeitslosigkeit im Gebiet mehrheitlich hoch und die

Einkommen sind niedrig. Dort leben relativ viele Menschen mit Migrationshintergrund, vor allem Gröpelingen ist sehr migrantisch geprägt. Während der Ortsteil Grohn besonders arm ist, gibt es in Bremen Nord auch Wohlstandsinseln, etwa in den Ortsteilen St. Magnus und Schönebeck. Bei der Bürgerschaftswahl hat die Mehrheit der dortigen Bevölkerung ihr Kreuz bei SPD, CDU und «Bündnis Deutschland» gemacht.

2.3 MOBILITÄTSMUSTER IN DER REGION

Entsprechend der engen sozialen und ökonomischen Verflechtungen von Bremen und der Region sind auch die Mobilitätsangebote und -muster stark durch die Rolle des Oberzentrums geprägt. Bremen fungiert als zentraler Knotenpunkt des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen (VBN), auf den die Linien des regionalen und des überregionalen Schienenverkehrs ausgerichtet sind. Oldenburg spielt ebenfalls eine wichtige Rolle als Verkehrsknotenpunkt (SUBV 2014).

Das Gebiet des VBN erstreckt sich über knapp 9.500 Quadratkilometer. Etwa 30 kommunale und private Verkehrsunternehmen organisieren für die rund zwei Millionen Menschen in der Region ein öffentliches Mobilitätsangebot, das jährlich etwa 150 Millionen Fahrten umfasst. In der VBN-Region verkehren 16 Zuglinien (Regionalexpress, Regionalbahnen und Regio-S-Bahnen), 11 Straßenbahnlinien (vor allem in Bremen), 107 Stadtbus- sowie 390 Regionalbuslinien. Eine besondere Be-

deutung haben die sechs Regio-S-Bahn-Linien,³ die seit 2010 vom Unternehmen Nordwestbahn betrieben werden und einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt auf den nachfragestarken Achsen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) anbieten. Ausgeprägte Stadtbusverkehre bestehen neben Bremen vor allem in den größeren Städten Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst. Die Buslinien in den Landkreisen werden entsprechend ihrer Taktqualität unterschiedlichen Bedienungsebenen zugeordnet: 1plus, 1, 2 sowie dem Schülerverkehr, der den Großteil des Verkehrs ausmacht. Einige Busverbindungen verkehren auch über Kreisgrenzen hinweg. Zusammen mit den Eisenbahnverbindungen bilden die Buslinien ein abgestimmtes Schienen-Bus-Grundnetz in der Region. Hinzu kommen 16 Anrufsammeltaxi-Systeme und 50 Bürgerbuslinien, die von insgesamt 23 Vereinen betrieben werden und oft die Feinerschließung kleinerer Gemeinden übernehmen.⁴

Zwar wurden in den letzten Jahren insbesondere der straßengebundene ÖPNV und die Radinfrastrukturen verbessert. Doch das bisherige Angebot reicht keineswegs für eine substanzielle Mobilitätswende im ländlichen Umland aus (Nischwitz et al. 2023). Das zeigt sich in den deutlichen Unterschieden beim Mobilitätsverhalten von Bremer*innen und Umlandbewohner*innen. In Bremen und auch Oldenburg legten die Menschen 2017 knapp 50 Prozent der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück, 36 bzw. 46 Prozent mit Mitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und 15 bzw. 6 Prozent mit Mitteln des ÖPNV. In Bremerhaven, Delmenhorst und den ländlichen

Räumen entfielen nur noch ca. 30 Prozent auf Fuß- und Radverkehr, aber rund 60 bis 65 Prozent auf den MIV und 6 bis 9 Prozent auf den ÖPNV (Nobis/Kuhnimhof o.J.).

Ferner kommt der öffentliche Verkehr nahe der wichtigen SPNV-Achsen auf höhere Anteile als in peripheren Gemeinden, die nur vermittelt über Buslinien an den ÖPNV angebunden sind. Ein wesentlicher Grund für die Unterschiede liegt im Reisezeitverhältnis zwischen MIV und öffentlichem Verkehr. Ferner lassen sich klassenspezifische Unterschiede festmachen: So bestritten im gesamten VNB-Gebiet Menschen aus armen Haushalten 14 Prozent ihrer Wege mit Mitteln des ÖPNV, 42 Prozent ihrer Wege zu Fuß oder mit dem Rad und 44 Prozent mit Mitteln des MIV. Demgegenüber wählten Angehörige wohlhabender Haushalte für 63 Prozent ihrer Wege den MIV, für 29 Prozent ihrer Wege den Fuß- und Radverkehr und nur für acht Prozent den ÖPNV (ebd.).

Zwar handelt es sich bei den meisten Wegen in den Umlandgemeinden um Binnenverkehr und sind einige Kommunen auf naheliegende Mittelzentren ausgerichtet. Doch insgesamt ist die Mobilität in der Region stark durch das Pendelverhalten nach (und aus) Bremen geprägt – ein Phänomen, das in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich an Bedeutung gewonnen hat. So gab es im Jahr 2021 etwa 120.000 Einpendler*innen in die Hansestadt, knapp zwei

³ Bei den Regio-S-Bahnen handelt es sich um Eisenbahnen, die auf den regulären Regionalverkehrsstrecken fahren, die zu diesem Zweck nur leicht angepasst wurden. Im Kern handelt es sich um eine Taktverdichtung der regionalen Bahnlinien auf den nachfragestarken Achsen. ⁴ Vgl. www.vbn.de/vbn/zahlen-daten-fakten

Drittel davon kamen aus den Umlandgemeinden. Dem standen etwa 50.000 Auspendler*innen aus Bremen gegenüber (Nischwitz et al. 2023: 49 ff.). Insgesamt ist gerade die Pendelmobilität stark auf den MIV fokussiert, wobei in Orten mit einer guten ÖPNV-Anbindung deutlich mehr Beschäftigte Bus und Bahn für ihren Arbeitsweg nutzen (SKUMS 2022a: 30 ff.).

2.4 MOBILITÄTSMUSTER IN BREMEN

Die Hansestadt Bremen zieht sich als Bandstadt über etwa 40 Kilometer von Südost nach Nordwest entlang der Weser und zeichnet sich durch eine flache Topografie aus. Die Hauptstraßen und Eisenbahnlinien wurden an diese Raumstruktur angepasst. Dadurch ist die Verkehrerschließung einerseits relativ einfach, andererseits sind die Reisezeiten von den peripheren Siedlungsbereichen ins Zentrum relativ lang (SUBV 2014: 36 ff.). Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) wurde bereits 1892 mit der Inbetriebnahme der ersten elektrischen Trams gegründet. 1924 wurden die ersten Dieselbuslinien eingerichtet.⁵

Heute transportiert die BSAG, die 2.370 Mitarbeiter*innen beschäftigt, mit 364 Fahrzeugen (129 Trams, 215 Dieselnissen, 20 Elektrobussen) täglich im Schnitt gut 270.000 Menschen. Die acht Straßenbahnlinien haben eine Gesamtlänge von 110,5 Kilometern, die 38 Linien des Busnetzes kommen auf eine Länge von 480,7 Kilometern. Die Netze der Straßenbahnlinien und der Regionalbusse sind radial auf die Innenstadt

ausgerichtet. Wo keine Trams verkehren, übernehmen mehrere radial geführte städtische Buslinien diese Funktion. Weitere Buslinien sind tangential ausgerichtet oder erschließen einzelne Stadtteile. Der größte Teil der Verkehrsnachfrage wird von den regionalen Eisenbahnlinien sowie den Tramlinien abgedeckt. Ferner sind die zusätzlichen Nachfragepotenziale für den ÖPNV dort am größten, wo die Linien bzw. Haltestellen dieser Verkehrsmittel liegen. Nicht zuletzt verfügt Bremen über ein – im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten wie Dresden, Leipzig oder Düsseldorf – relativ gut ausgebautes Radnetz (ebd.: 58 ff., 66 ff.).

Damit bestehen in Bezug auf die Raumstruktur und die verkehrlichen Angebote gute Ausgangsbedingungen für die Mobilitätswende. Allerdings ist auch Bremen weiterhin vom motorisierten Individualverkehr dominiert. In den letzten Jahren ist die Zahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge stark angestiegen. Im Jahr 2024 waren gut 300.000 Pkw im Land Bremen angemeldet. 53 Prozent der Haushalte verfügten über ein Auto, 15 Prozent über zwei oder mehr. Allerdings besaßen 31 Prozent der Haushalte keinen eigenen Pkw. «Diese Bewohner*innen der Bremer Stadtteile tragen nicht zum Problem bei, sind aber als Nicht-Autonutzer ungleich stärker betroffen von den negativen Auswirkungen der parkenden Fahrzeuge in allen Teilen der Stadt.» (SKUMS o.J.: 90) Die Dominanz des MIV wird auch deutlich, wenn man die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrs-

⁵ Ab 1876 gab es die Bremer Pferdebahn. Zwischen 1910 und 1961 verfügte Bremen zudem über ein Netz von Oberleitungsbuslinien.

mittel betrachtet, also die Anteile der zurückgelegten Kilometer: Der MIV kam auf 63 Prozent, der ÖPNV auf 20, das Fahrrad auf 14 und der Fußverkehr auf vier Prozent.

In Bezug auf die Anteile an den zurückgelegten Wegen stagnierte der ÖPNV bei 15 Prozent und lag damit unterhalb der Anteile vergleichbarer Großstädte. Immerhin nutzen 39 Prozent der Bremer*innen den ÖPNV regelmäßig. Vor Corona waren sowohl die jährliche Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) als auch die Nachfrage (transportierte Fahrgäste) bei der BSAG relativ konstant. Auch der Fußverkehr ist mit einem Anteil von 25 Prozent eher unterdurchschnittlich. Nur auf Wegen unter einem Kilometer kommt er auf einen Anteil von 67 Prozent. Demgegenüber hat das Fahrrad traditionell eine große Bedeutung für die Bremer*innen: Sein Anteil an allen Wegen ist in den letzten Jahren weiter gewachsen und lag 2018 bei 25 Prozent. Die meisten Bremer*innen besitzen mindestens ein Rad und 63 Prozent nutzen es häufig. Insgesamt sind die meisten zurückgelegten Wege eher kurz. Fast die Hälfte der Wege, die mit einem Pkw bestritten werden, betragen unter fünf Kilometern. Hier besteht ein deutliches Verlagerungspotenzial (Gerike et al. 2019).

Ferner bestehen deutliche Zusammenhänge zwischen Klassen- und Geschlechterpositionen einerseits und Mobilitätsverhalten andererseits. Zwar sind die vorliegenden Daten lückenhaft und insbesondere der Bericht «Mobilität in Deutschland» von 2017 zur Stadt Bremen basiert auf einer unsaubereren Stichprobe, sodass die Befunde mit Vorsicht zu bewerten sind. Dennoch

sind klare Muster ersichtlich: So nutzen laut der erhobenen Daten Männer in Bremen eher das Auto, Frauen häufiger den ÖPNV. 73 Prozent der Erwerbstätigen verfügten über ein Auto, aber nur 49 Prozent der Arbeitslosen. Komplementär dazu besaßen 57 Prozent der Arbeitslosen eine ÖV-Zeitkarte (in Form von Monatsabos), doch nur 34 Prozent der Erwerbstätigen (Gerike et al. 2019: 3). Von den Haushalten, die kein eigenes Auto besitzen, wohnen 81 Prozent zur Miete, nur 19 Prozent verfügen über Wohneigentum. Dagegen sind rund zwei Drittel der Haushalte mit zwei oder mehr Pkw Eigenheimbesitzer*innen.

Zudem verfügen etwa zwei Drittel der Bremer Haushalte mit niedrigem bzw. sehr niedrigem ökonomischen Status – und immer noch knapp die Hälfte mit mittlerem Status – über kein Auto. Demgegenüber haben die meisten Haushalte mit einem sehr hohen ökonomischen Status einen Pkw, ein Drittel hat sogar zwei oder mehr Fahrzeuge. Betrachtet man nur die Haushalte mit mindestens einem Auto, fällt auf, dass die wohlhabenderen pro Jahr deutlich mehr Kilometer damit zurücklegen als die ärmeren. In Bezug auf die Wahl der Verkehrsmittel wird deutlich, dass nur 27 Prozent der Erwachsenen mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status, aber 71 Prozent mit einem sehr hohen Status regelmäßig ein Auto nutzen. Erstere wählen hingegen mit 52 Prozent regelmäßig Bus und Bahn oder sie gehen zu Fuß. Bei einer Zuordnung der Bremer*innen zu verschiedenen Mobilitätstypen zeigt sich, dass diejenigen mit einem sehr niedrigen Status weit überdurchschnittlich zu den wenig Mobilien (13%) und den ÖPNV-Orientierten

(38%), aber unterdurchschnittlich zu den täglich Pkw-Orientierten (12%) zählen. Im Vergleich dazu gehören nur 12 Prozent derjenigen mit einem sehr hohen ökonomischen Status zu den ÖPNV-Orientierten, aber 35 Prozent zu den täglich Pkw-Orientierten (Infas 2018).

2.5 RÄUMLICHE MOBILITÄTS-GERECHTIGKEIT

Fast aus dem gesamten Umland heraus sind zentrale urbane Standorte wie die Bremer Innenstadt, die Bremer Universität oder das Güterverkehrszentrum innerhalb einer Stunde mit dem Auto zu erreichen. Im Gegensatz dazu dauert es mit dem ÖPNV aus Gemeinden entlang der SPNV-Achsen bis zu 90 Minuten bis zu diesen Standorten – aus peripheren Räumen der Region sogar mehr als zwei Stunden. Gründe sind das fast lückenlose Straßennetz der autogerechten Region und die im Vergleich dazu weniger entwickelten ÖPNV-Infrastrukturen. Um diesen Nachteil bei der Erreichbarkeit auszugleichen, müssten die Eisenbahn- und Busangebote sowie die entsprechenden Infrastrukturen erweitert und optimiert werden (SUBV 2014: 36 ff.).

Die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt von den verschiedenen Quartieren aus ist wesentlich für die räumliche Gerechtigkeit und die Gewährleistung einer Mobilität für alle Stadtbewohner*innen. Bereits im ursprünglichen Verkehrsentwicklungsplan von 2014 wurden dazu Analysen festgehalten: So wurde die Erreichbarkeit zentraler Standorte mit dem motorisierten Individualverkehr insgesamt als gut eingeschätzt.

Die Innenstadt ist von den citynahen Stadtteilen aus mit allen Verkehrsmitteln gut zu erreichen. Diese Quartiere verfügen zudem über eine hohe ökonomische Standortgunst (in Bezug auf Kunden- und Arbeitskräftepotenzial).

Hingegen wurde die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und dem Rad für Bremen Nord als problematisch bewertet. Hintergrund ist die bandartige Raumstruktur der Stadt, das Fehlen eines eng getakteten Schnellbahnsystems (S-Bahn oder U-Bahn) sowie die leicht hügelige Topografie von Bremen Nord (was den Radverkehr erschwert). Eine ausgleichende Funktion der nahräumlichen Daseinsvorsorge könnten die jeweils nächstgelegenen Stadtteilzentren über-

**EIN GENERELLES PROBLEM
DES BREMER ÖPNV IST,
DASS DIE REISEZEITEN MIT
BUS UND BAHN WESENT-
LICH LÄNGER SIND ALS
MIT DEM AUTO UND BEI
ENTFERNUNGEN VON
WENIGER ALS
20 KILOMETERN AUCH
LÄNGER ALS MIT DEM
FAHRRAD. [...] DIE LANGEN
REISEZEITEN SIND EIN
WESENTLICHER GRUND,
WARUM DER ÖPNV FÜR
VERHÄLTNISSMÄSSIG
WENIGE WEGE GENUTZT
WIRD.**

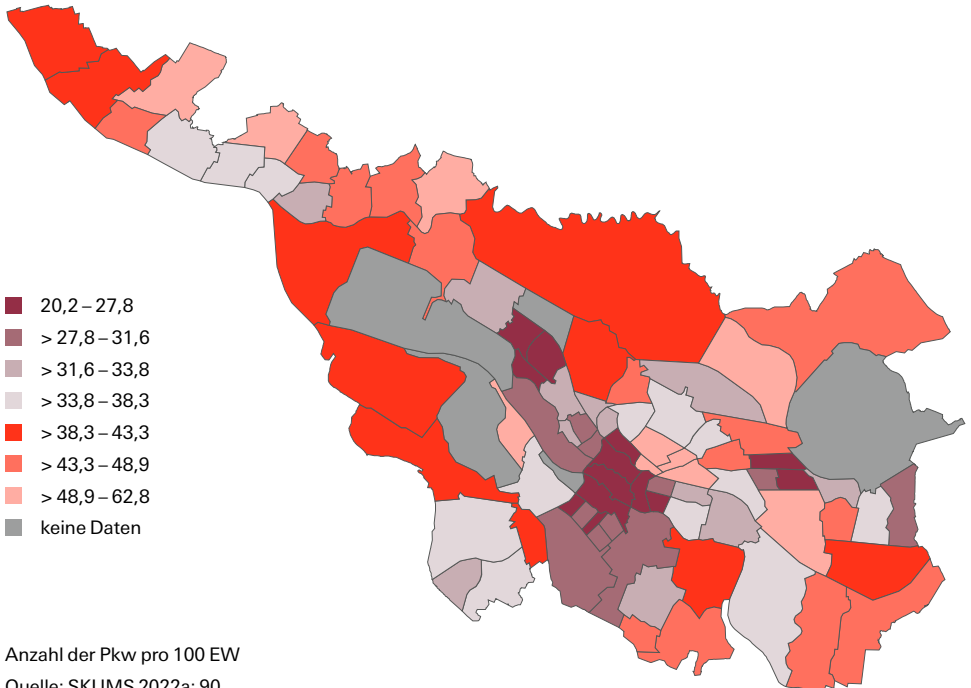
nehmen, die in der Regel gut mit Bus und Bahn zu erreichen sind (für Bremen Nord etwa Vegesack). Im Bremer Modell zur Verkehrsmodellierung ist bisher jedoch nur die Erreichbarkeit der Innenstadt berücksichtigt. Ebenfalls mangelhaft an den ÖPNV angebunden sind mehrere periphere Gewerbegebiete.

Zwar ist im Großteil des Bremer Stadtgebiets die jeweils nächstgelegene Haltestelle nicht weiter als 600 Meter entfernt. Ein generelles Problem des Bremer ÖPNV ist jedoch, dass die Reisezeiten mit Bus und

Bahn wesentlich länger sind als mit dem Auto und bei Entfernungen von weniger als 20 Kilometern auch länger als mit dem Fahrrad. Zusätzlich verschärft wird das Problem durch Behinderungen im Betriebsablauf, die im gesamten Stadtgebiet entstehen, so etwa durch Baustellen oder Staus. Die langen Reisezeiten sind ein wesentlicher Grund, warum der ÖPNV für verhältnismäßig wenige Wege genutzt wird (ebd.).

Die Angebotsstrukturen, Mobilitätsmuster und Erreichbarkeiten stellen sich also

Abbildung 2: Autobesitz in Bremen nach Stadträumen (Stand: 2017)



für die einzelnen Bremer Stadtteile sehr unterschiedlich dar.⁶ Aufgrund ihrer zentralen Lage spielen in der City und in den innenstadtnahen Quartieren der Fuß- und Radverkehr eine große Rolle und die Anbindungen mit Bussen, Straßenbahnen und Regionalbahnhöfen sind gut.⁷ Entsprechend niedrig sind die Anteile des Autos an allen Wegen. In der City besitzen 43 Prozent der Haushalte keinen Pkw (siehe zur Motorisierung Abb. 2). Der wohlhabende Nordosten ist viel stärker auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Bereits im zentral gelegenen Schwachhausen ist die quantitative Ausstattung mit Pkw durchschnittlich. In den peripheren Vorortsiedlungen ist sie dann sehr hoch. Die Straßenbahnlinien 1, 6, 8 und insbesondere die Linie 4 erschließen zwar Schwachhausen, Horn und Borgfeld. Doch außer aus Schwachhausen sind die Wege mit Bus, Bahn und Rad in die Innenstadt relativ lang. Oberneuland verfügt über keine Straßenbahnanbindung.

Hingegen besitzen im Osten viele Haushalte trotz der insgesamt sehr peripheren Lage keinen eigenen Pkw, nur in den ökonomisch besser aufgestellten Quartieren sind es etwas mehr. Während die zentralen Ortsteile von Hemelingen noch gut mit den Tramlinien 2, 3 und 10 angebunden sind, wird der Rest des Gebiets grundlegend von der Linie 1 abgedeckt. Von Hemelingen und der Vahr aus ist die City mit Rad und ÖPNV in rund 30 Minuten zu erreichen, aus Osterholz sind es sogar mehr als 40 Minuten. Im Bremer Süden variieren die Mobilitätsmuster entsprechend der heterogenen Sozialstruktur: In Obervieland sind die Motorisierungsraten hoch, in Woltmershausen und Huchting sind sie trotz der peripheren Lage eher niedrig. Huchting und Obervieland sind über die Tramlinien 1, 8

⁶ Der Autor dankt herzlich der Bremer Senatsverwaltung für Mobilität für die freundliche Aufbereitung und Zurverfügungstellung der Daten. ⁷ Nur Findorff verfügt seit den 1960er-Jahren über keine Straßenbahnlinien mehr.

und 4 an den ÖPNV angebunden, wobei mehrere Ortsteile weit von den Linien entfernt liegen.⁸ So dauert es sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem Fahrrad teils mehr als 30 Minuten in die Innenstadt.

In Gröpelingen ist die Tramanbindung mit den Linien 2, 3 und 10 noch relativ gut und nur wenige Haushalte besitzen ein Auto. Mit dem Rad sind es allerdings mehr als 30 Minuten in die City. Auch im sehr peripheren Bremen Nord sind die Motorisierungsraten – mit Ausnahme einiger

wohlhabender dörflicher Ortsteile – nur durchschnittlich, die Anteile des Autos an allen Wegen allerdings relativ hoch. Der Stadtbezirk verfügt über keine Straßenbahnlinien, aber über mehrere Regionalbahnhöfe, die ihn an das Bremer Zentrum anbinden. So dauert es mit dem ÖPNV mehr als 40 Minuten bis in die Bremer Innenstadt. Mit dem Fahrrad sind es sogar 60 bis 100 Minuten.

⁸ Woltmershausen verfügt schon seit 1965 über keine Straßenbahnbindung mehr.

**DIE ANGEBOTSTRUKTUREN UND MOBILITÄTSMUSTER
STELLEN SICH ALSO FÜR DIE BREMER STADTTEILE
SEHR UNTERSCHIEDLICH DAR. DABEI IST DIE ERREICH-
BARKEIT DER INNENSTADT WESENTLICH FÜR DIE
RÄUMLICHE GERECHTIGKEIT UND DIE GEWÄHRLEISTUNG
DER MOBILITÄT FÜR ALLE BEWOHNER*INNEN.**



3 ENTWICKLUNGEN DER VERKEHRSPOLITIK

Spätestens seit der weitgehenden Durchsetzung der autogerechten Stadt ist das Thema Verkehrspolitik in Bremen umstritten. Das heutige Viertel und mit ihm die alternative Szene in Bremen wurden stark durch den Widerstand gegen die sogenannte Mozarttrasse in den 1970er-Jahren geprägt (vgl. Kap. 2.2). Seit dieser Zeit engagiert sich eine aktive Szene aus Verbänden und Gruppen für eine urbane Verkehrswende. Trotz fortschrittlicher Konzepte und Initiativen blieb die von der SPD dominierte Landespolitik auf das Auto fokussiert. Das änderte sich erst mit dem Eintritt der Grünen und später der Linkspartei in die Regierung, die ambitionierte Pläne auf den Weg brachten.

3.1 VERKEHRSENTWICKLUNGS- PLAN 2025 (VEP)

Die zweite rot-grüne Koalition ab 2011 initiierte einen ambitionierten Prozess zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (SUPV 2014). Dieser diente als Basis für die strategische Verkehrsplanung bis 2025, indem er umriss, wie sich die Mobilität in diesem Zeitraum entwickeln sollte. Die Erarbeitung startete mit einem Beschluss der entsprechenden städtischen Deputation am 12. Januar 2012 und wurde mit der Verabschiedung durch die Bremi-

sche Bürgerschaft am 23. September 2014 abgeschlossen. Die Federführung hatte die Senatsverwaltung für Umwelt, Bau und Verkehr unter dem grünen Senator Joachim Lohse. Mit der Durchführung und Begleitung wurden ferner mehrere Planungsbüros beauftragt. Der gesamte Prozess wurde von diversen Partizipationsformaten begleitet: So arbeitete ein breit zusammengesetzter Projektbeirat intensiv zu den zentralen Themen des VEP. Zusätzlich zur Beteiligung der Stadt- und Ortsteilbeiräte sowie der Träger öffentlicher Belange wurde über zahlreiche lokale Bürgerdialoge und ein niedrigschwelliges Onlineangebot versucht, die Wünsche und die Kritik der Bremer*innen in die Planung einzubeziehen (ebd.: 5 ff.).

In einem ersten Schritt identifizierten die Projektbeteiligten zentrale Ziele, die dem gesamten VEP als Rahmen dienten. Das Ergebnis einer umfassenden Diskussion waren sechs Zielfelder, die jeweils durch mehrere Unterziele konkretisiert wurden:

1. Teilhabe bzw. verkehrliche Gleichberechtigung aller Bremer*innen ermöglichen;
2. Verkehrssicherheit erhöhen;
3. alternative Verkehrsangebote in der gesamten Stadt verbessern;
4. nachhaltige Verkehrssysteme zwischen Bremen und der Region ausbauen;
5. Wirtschaftsverkehre stärken;
6. negative sozialökologische Auswirkungen des Verkehrs reduzieren.

DIE KLIMA-ENQUETE-KOMMISSION NAHM IM MAI 2020 IHRE ARBEIT AUF UND LEGTE IM DEZEMBER 2021 EINEN ABSCHLUSSBERICHT VOR. SIE GAB DAS ZIEL VOR, DASS BREMEN BIS 2038 KLIMANEUTRALITÄT ERREICHEN SOLL.

Darauf aufbauend erfolgte in einem zweiten Schritt eine gründliche Bestandsanalyse des Bremer Verkehrsgeschehens. So wurden Stärken, Mängel und Chancen des damals bestehenden Mobilitätssystems herausgearbeitet und in einem dritten Schritt, ausgehend von einem Basisszenario, fünf mögliche Szenarien definiert. Diese sahen unterschiedliche Maßnahmen vor, um die VEP-Ziele zu erreichen. Die Wirkungen dieser Maßnahmenbündel wurden jeweils untersucht und in den Szenarien abgebildet. Die potenziell effektivsten Maßnahmen wurden in einem vierten Schritt in einem Zielszenario zusammengefasst. Darin wurde vorausgesetzt, dass alle angestrebten Vorhaben (insbesondere der Ausbau des öffentlichen Liniennetzes)

tatsächlich finanziert werden können. Die modellierten Wirkungen der Maßnahmen zeigten, dass das Zielszenario eine moderate Verschiebung des Modal Split weg vom MIV und hin zum Umweltverbund beinhaltet hätte. In einem fünften Schritt wurde schließlich ein Handlungskonzept erstellt, inklusive einer Prioritätensetzung und eines konkreten Umsetzungs- und Zeitplans für die vorgesehenen Maßnahmen, differenziert nach drei Finanzierungspfaden, abhängig von den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Die Maßnahmen wurden in zwölf Feldern aggregiert. Ein Evaluationskonzept des VEP sah regelmäßige Fortschrittsberichte vor.

3.2 KLIMA-ENQUETE-KOMMISSION UND VEP-TEILFORTSCHREIBUNG

Obwohl oder gerade weil die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 in den folgenden Jahren weit hinter den politischen Erwartungen und formulierten Zielen zurückblieb, initiierte die 2019 neu gebildete rot-grün-rote Koalition in Bremen einen Prozess zur Teilfortschreibung des VEP. Ferner verhandelte auch die parallel arbeitende Enquetekommission Klimaschutzstrategie für das Land Bremen (im Folgenden kurz: Klima-Enquete) intensiv das Thema Mobilität.⁹ Die Bremische Bürgerschaft setzte die Klima-Enquete Anfang 2020 mit dem Auftrag ein, konkrete Vorschläge und Konzepte zu entwickeln, wie das Land Bremen in Übereinstimmung mit den Zielen des Pari-

⁹ Vgl. www.bremische-buergerschaft.de/index.php?id=enquete-klimaschutz&noMobile=1

ser Klimaabkommens klimaneutral werden kann. Die Klima-Enquete bestand aus neun Abgeordneten, neun sachverständigen Mitgliedern sowie 15 ständigen Gästen von verschiedenen gesellschaftlichen Akteursgruppen. Sie nahm im Mai 2020 ihre Arbeit auf und legte im Dezember 2021 einen Abschlussbericht vor.

Darin formulierte sie das Ziel, dass Bremen bis 2038 Klimaneutralität erreichen soll. Der Bericht macht konkrete Vorschläge zu einer Reihe von Handlungsfeldern. So ist dem Bereich Mobilität und Verkehr ein eigenes Kapitel gewidmet, das positiv auf den VEP und dessen Teilfortschreibung Bezug nimmt, aber einen zeitlich größeren Horizont aufmacht und in Teilen auch deutlich ambitioniertere Ziele einer umfassenden Mobilitätswende bis 2038 vorgibt. Bis dahin soll die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner*innen von ca. 450 auf 150 sinken, der Anteil des Umweltverbands an den zurückgelegten Kilometern von 37 auf 63 Prozent nahezu verdoppelt werden (Bremische Bürgerschaft 2021: 135 ff.). Auch wenn die Ergebnisse der Klima-Enquete rechtlich nicht bindend sind, hat der Senat auf dieser Basis unter anderem eine Klimaschutzstrategie 2038 der Freien Hansestadt Bremen entwickelt (Beschluss im November 2022) und mit der Novelle des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes ambitionierte Klimaziele verankert (im April 2023 in Kraft getreten).¹⁰

Zeitgleich zum Enquete-Prozess fasste der Senat im November 2019 den Beschluss, den VEP 2025 fortzuschreiben. Die Erstellung des aktualisierten Plans unter Federführung von Maike Schäfer, der grünen

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS), wurde erneut von einem breiten Beteiligungsverfahren begleitet (Bürgerforen, digitale Beteiligungsangebote, Dialog mit Ortsämtern und Beiräten, ein erneuerter Projektbeirat). Die Teilfortschreibung konzentrierte sich auf vier zentrale Felder: autofreie Innenstadt, ÖPNV-Strategie, Parken in Quartieren sowie stadregionales Verkehrskonzept.

Zunächst wurde wieder eine Untersuchung vorgenommen, die Stärken, Schwächen und Potenziale der aktuellen Verkehrssituation in Bremen beleuchtet. Davon ausgehend wurden konkrete Maßnahmen für die vier Felder vorgeschlagen, um die identifizierten Schwächen zu beheben und die identifizierten Potenziale zu nutzen. Die Vorhaben wurden in einem integrierten Handlungskonzept gebündelt, mit exakten Vorgaben zur Planung und Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen. Insofern es in der Teilfortschreibung keine gegenteiligen Aussagen gab, blieben die ursprünglichen Maßnahmen des VEP 2025 bestehen. Der Abschlussbericht zur Teilfortschreibung wurde im Juli 2022 fertiggestellt und im September 2022 vom Senat beschlossen (SKUMS 2022a).

Zusammen mit dem Abschlussbericht veröffentlichte die Verkehrsbehörde einen Bericht zum Umsetzungsstand des VEP 2025. Darin bewertete sie die Fortschritte bei den beschlossenen Maßnahmen. Zunächst wurde eine Analyse der zwölf Maßnah-

¹⁰ Vgl. <https://umwelt.bremen.de/klima/klima-energie/klimaschutz-24312>

menfelder des ursprünglichen VEP vorge-
nommen und diese dann entlang der vier
Schwerpunktfelder der Teilfortschreibung
vertieft. Der Bericht bilanzierte nüchtern:
Während zum Zeitpunkt der Veröffentlichung
bereits 62 Maßnahmen hätten um-
gesetzt sein sollen und sich weitere 72 in
Bearbeitung hätten befinden sollen, waren
tatsächlich nur zwölf Maßnahmen umge-
setzt worden und weitere 93 befanden sich
in Bearbeitung bzw. waren in Teilen um-
gesetzt worden (SKUMS o.J.: 3). So zeigt
sich auch eine Reihe von Gesprächspart-
ner*innen dieser Studie enttäuscht vom
Umsetzungsstand des VEP. Dieser habe
zwar ambitionierte Ziele und gute Maßnah-
men enthalten. Die Umsetzung sei jedoch
von starken Konflikten und Schwierigkeiten
geprägt gewesen, sodass bisher kaum Vor-
haben tatsächlich realisiert worden seien.
Die Teilfortschreibung habe die teilweise
veralteten Bestimmungen des ursprüngli-
chen VEP zwar aktualisiert und durch neue
ehrgeizige Vorhaben ergänzt. Diese seien
aber wenig verbindlich, sodass ihre Reali-
sierung ebenfalls ungewiss erscheint.

3.3 VERKEHRSPOLITISCHE AUSEINANDERSETZUNGEN IN BREMEN

In den Interviews, die für die vorliegende
Studie durchgeführt wurden, haben ver-
schiedene Gesprächspartner*innen Ein-
schätzungen zur Bremer Verkehrspolitik
im Allgemeinen und zur Rolle einzelner
Akteure und Institutionen abgegeben. Ei-
nige zentrale Thesen und Befunde aus den
Gesprächen sollen im Folgenden in aggre-
gierter Form vorgestellt werden, ohne den

Anspruch zu erheben, damit die Realität
widerspruchsfrei abzubilden.

Insgesamt sind die beharrenden Kräfte,
die am Vorrang des motorisierten Indi-
vidualverkehrs festhalten, in Bremen stark.
Das ist zum einen damit zu erklären, dass
in Bremen aufgrund des großen Daim-
ler-Werks ein Selbstverständnis als Auto-
stadt vorherrscht. Zum anderen wollen die
meisten Autonutzer*innen, die den Pkw in
ihre Alltagsroutinen und Lebensentwür-
fe integriert haben, keine grundlegenden
Veränderungen dieser Praxis. Im Ergebnis
scheuen viele gesellschaftliche Akteure
und insbesondere die regierenden Parteien
die Auseinandersetzung über eine grund-
legende Veränderung der Mobilitätsstruk-
turen, was sich insbesondere in der Gestal-
tung des Parkraums manifestiert.

Dort, wo auch nur kleinteilige Verände-
rungen angestoßen werden, kommt es
immer wieder zu Konflikten. Die gesamte
Verkehrspolitik war in den letzten Jahren
in Bremen stark politisiert und umkämpft.
Die Auseinandersetzungen entbrannten
allerdings eher an symbolischen und be-
grenzten Vorhaben wie der Umgestaltung
einzelner Straßen (z. B. Martinistraße; vgl.
Kap. 4.2) oder an Parkregelungen (z. B. an
der sogenannten Brötchentaste; vgl. Kap.
3.3). Strukturelle Veränderungen der ver-
kehrlichen Infrastrukturen werden hin-
gegen kaum in Angriff genommen. In der
Konsequenz fällt die Verkehrswende in
Bremen bisher weitgehend aus. Einige ih-
rer Protagonist*innen argumentieren, dass
es dennoch richtig ist, Veränderungen des
Mobilitätssystems «durchzukämpfen»,
weil diese immer umstritten sein werden,

aber die Menschen sie nach einem einmal erfolgten Umbau bzw. einer Umstellung akzeptieren und in ihr Alltagshandeln integrieren würden.

Innerhalb der Bremer Akteurslandschaft setzt sich eine Gruppe von Verbänden für die nachhaltige Umgestaltung der Mobilität ein. Sie sind im «Bremer Bündnis Verkehrswende» zusammengeschlossen. Dazu gehören der ADFC, der BUND, der VCD, der Fuß e. V. sowie die regionale NGO «Einfach Einsteigen». Gemeinsam machen sie sich mit Kampagnen-, Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit für die Verkehrswende stark.¹¹ Die Bremer Gewerkschaften agieren in der Verkehrsfrage widersprüchlich, entsprechend der beruflichen Positionen ihrer Mitglieder und der Strategien der Unternehmen, bei denen diese arbeiten. Insgesamt setzen sich sowohl ver.di als auch die IG Metall für eine ambitionierte Dekarbonisierung und damit auch eine Verkehrswende ein, die soziale und ökologische Ziele miteinander verbindet.

Aufseiten der Unternehmen sind die Positionen, die sich in der Handelskammer Bremen abbilden, noch widersprüchlicher. Einerseits gilt die Bremer IHK im Vergleich zu den Kammern anderer Bundesländer als besonders konservativ, zeigt sich kritisch gegenüber bestimmten Maßnahmen der Verkehrswende bzw. des VEP. Andererseits setzen sich progressive Kräfte in der Handelskammer für eine Stärkung des ÖPNV und einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr ein. Die Bremer IHK ist in verschiedene Dialogformate eingebunden und arbeitet mit der Regierung in gemeinsamen Arbeitskreisen an konkreten Vor-

**INNERHALB DER BREMER
AKTEURSLANDSCHAFT SETZT
SICH EINE GRUPPE VON
VERBÄNDEN FÜR DIE
NACHHALTIGE UMGESTALTUNG
DER MOBILITÄT EIN. SIE SIND IM
«BREMER BÜNDNIS VERKEHRS-
WENDE» ZUSAMMENGE-
SCHLOSSEN.**

haben, etwa einer grünen City-Logistik. In der Kammer verdichtet sich also ein widersprüchliches Kompromissgleichgewicht zwischen fossilistisch-konservativen und grün-kapitalistischen Strategien (Sander 2022). Hintergrund ist auch, dass sich Teile des Bremer Kapitals mitten in einer grünen Transition befinden und gegenwärtig neue Geschäfts- und Produktionsmodelle (z. B. Elektroautos, «grüner Stahl» und «grünes Fliegen») entwickeln.

Die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen den Bevölkerungsgruppen und Akteuren, die am Vorrang des Autos festhalten, und denjenigen, die eine urbane Verkehrswende anstreben, schreiben sich in die Bremer Parteien ein, die ihrerseits strategisch in die verkehrspolitischen

¹¹ Vgl. <https://verkehrswende-bremen.de/>

Konflikte intervenieren. Bündnis90/Die Grünen, die ihre soziale Basis in einem relativ homogenen innerstädtischen Milieu haben, in dem hochqualifizierte Dienstleistungstätigkeiten überwiegen, setzten sich am konsequentesten für eine Verkehrswende ein. Obwohl die Grünen aus der Wahl 2019 gestärkt hervorgingen, waren sie kaum in der Lage, diese Stärke in eine erfolgreiche Verkehrspolitik zu übersetzen. Das lag vor allem daran, dass die SPD die grüne politische Agenda sabotierte und sich zulasten von Bündnis 90/Die Grünen profilierte.

So wurde von Interviewpartner*innen aus dem verkehrspolitisch progressiven Spektrum mehrfach die Einschätzung geäußert, dass der stärkste Widerstand gegen die Verkehrswende innerhalb der Regierungsapparate von der SPD ausging. Sie bremse bei konflikträchtigen Themen und untergrabe eine fortschrittliche Verkehrspolitik, die die Dominanz des MIV infrage stellen könnte. Die SPD sei aber in sich heterogen: Die progressiven Kräfte um den Ende 2024 zum SPD-Landesvorsitzenden gewählten Falk Wagner seien der Verkehrswende gegenüber aufgeschlossener, während die SPD-Rechte alle Bemühungen ausbremsen würde. Dies zeige sich etwa am Widerstand von Innensenator Ulrich Mäurer gegen Einschränkungen des Parkraums.

Die Partei Die Linke nimmt in der gegenwärtigen Regierungskoalition eine vermittelnde Rolle zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen, zwischen sozialen und ökologischen Zielen ein. Die CDU steht der Verkehrswende hingegen reserviert gegenüber. Die FDP positioniert sich sogar

klar gegen eine nachhaltige Verkehrspolitik – in Übereinstimmung mit der Bundes-FDP, die jüngst in einem Positionspapier dafür warb, Innenstädte (noch stärker) auf den Autoverkehr auszurichten und Rad- wie Fußverkehr zu verdrängen.¹² In Bremen verdichteten sich die Kämpfe um die Verkehrspolitik insbesondere in Konflikten zwischen dem damaligen Verkehrsressort (SKUMS) und konkurrierenden Regierungsapparaten und -kräften. Eigentlich hätte die 2019 neu geschaffene Senatsverwaltung weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet, um eine grün-kapitalistische Transformation in Bremen voranzubringen, da sie die Bereiche Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau in einem Haus vereinte. Doch das prinzipiell mächtige Ressort hat sich nicht ausgezahlt, es konnte nur begrenzte Verbesserungen durchbringen. Zwar wurden der Ressortspitze handwerkliche und kommunikative Fehler zugeschrieben. Aber der Hauptgrund für die begrenzten Fortschritte war,

¹² Pro-Auto-Plan der FDP reizt die Grünen, unter: www.tageschau.de/inland/innenpolitik/fdp-autos-innenstaedte-kritik-100.html

dass das Ressort und insbesondere die grüne Senatorin Maike Schäfer von ganz verschiedenen Akteuren angegriffen wurden, aber wenig verlässliche und klare Verbündete hatten. Die massiven Widerstände gegen die Verkehrswendepolitik, die sich insbesondere in der Kritik an der ehemaligen Senatorin Schäfer kristallisierten, sind Ausdruck der verkehrspolitischen Polarisierung der Bremer Stadtgesellschaft.

Die Verkehrsverwaltung ist in sich ebenfalls von Widersprüchen durchzogen. Einerseits ist sie relativ konservativ und technokratisch ausgerichtet. Der ältere Teil des Personals hat die Vorrangstellung des Autos verinnerlicht. Andererseits gibt es auch progressive Kräfte innerhalb des Apparats. Insbesondere die jüngeren Mitarbeiter*innen bringen eine andere verkehrsplanerische Ausbildung mit. Letztlich hängt die Umsetzung konkreter Maßnahmen von den jeweils verantwortlichen Referent*innen ab, von denen einige bereits langfristig an der Verkehrswende arbeiten. Demgegenüber ist das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) eher strukturkonservativ geprägt. Während das Ressort Leitlinien entwickelt und die Rahmenplanung über-

DIE MASSIVEN WIDERSTÄNDE GEGEN DIE VERKEHRSWENDEPOLITIK, DIE SICH INSBESONDERE IN DER KRITIK AN DER EHEMALIGEN SENATORIN MAIKE SCHÄFER (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) KRISTALLISIERTEN, SIND AUSDRUCK DER VERKEHRSPOLITISCHEN POLARISIERUNG DER BREMER STADTGESELLSCHAFT.

nimmt, führt die nachgelagerte Behörde die weitere Detailplanung und Umsetzung durch. Zwischen beiden Apparaten sind Spannungen und Kompetenzüberschneidungen festzustellen. Teilweise arbeitet das Ressort mit Weisungen, um die Umsetzungskompetenz des ASV einzuengen und konkrete Maßnahmen der Verkehrswende durchzusetzen. Die unterschiedlichen Logiken der beiden Apparate führen zu Reibungsverlusten und verlangsamen die Prozesse. Aus der Perspektive des ASV werden zu viele Projekte parallel verfolgt, die teilweise noch nicht ausgereift seien. Durch Auseinandersetzungen mit den beauftragten Bauunternehmen entstehen weitere Probleme. Hinzu kommt der Fachkräftemangel bei den staatlichen Institutionen, bei den Planungs- und Ingenieurbüros und bei den Baufirmen.

Im Wahlkampf zum Bremer Abgeordnetenhaus im Frühjahr 2023 spielte die Verkehrspolitik eine wichtige und polarisierende Rolle. Darin spitzte sich die oben beschriebene Konfrontation um die Verkehrswende zu. Während die Grünen für die Fortsetzung dieses Projekts warben, positionierten sich die autofreundlichen Kräfte, insbesondere die SPD, gegen eine zu starke Veränderung des Status quo. Die Auseinandersetzungen verdichteten sich in einem scheinbar symbolischen Konflikt um die sogenannte Brötchentaste: Kurz vor der Wahl hatte Verkehrssenatorin Schäfer eine Funktion an mehreren Parkautomaten abgeschafft, die es Autofahrer*innen ermöglicht hatte, für 20 Minuten ein kostenfreies Ticket zu ziehen. Diese Option repräsentiert das von vielen wahrgenommene Gewohnheitsrecht, auch für kleine Besorgungen «um die Ecke» den eigenen Pkw benutzen und ihn überall im öffentlichen Raum kostenlos abstellen zu können. Ihre Abschaffung steht dagegen für den Versuch, die Nutzung des öffentlichen Raums umzugestalten und die

**IM WAHLKAMPF ZUM BREMER
ABGEORDNETENHAUS IM
FRÜHJAHR 2023 SPIELTE DIE
VERKEHRSPOLITIK EINE WICHTIGE
UND POLARISIERENDE ROLLE.
DARIN SPITZTE SICH DIE OBEN
BESCHRIEBENE KONFRONTATION
UM DIE VERKEHRSWENDE ZU.**

Dominanz fahrender und parkender Autos zurückzudrängen. Ausgehend von diesem Streitpunkt starteten SPD, konservative Parteien und Medien eine offensive Kampagne gegen die Grünen, die schließlich zu deren Wahlniederlage beitrug.

Maike Schäfer übernahm kein neues Amt in der neu zusammengesetzten rot-grün-roten Koalition und das Verkehrsressort ging an die SPD. Protagonist*innen der Verkehrswende äußerten in den durchgeführten Interviews die Einschätzung, dass sich die Rahmenbedingungen für die Verkehrswende mit der neuen Regierung deutlich verschlechtert hätten. Die SPD habe in den Koalitionsverhandlungen weitergehende verkehrspolitische Reformen blockiert, um Ruhe in das Thema zu bringen. Sie habe erreicht, dass der politische Fokus nun darauf liege, das bestehende Verkehrssystem zu konsolidieren und, wo nötig, zu reparieren (insbesondere die maroden Weserbrücken; vgl. Kap 4.1). Der weitere Ausbau des Umweltverbunds wer-

de hingegen zeitlich nach hinten verschoben, zumal es auch an Finanzmitteln und Fachkräften mangle.

Dafür stehe auch die neue Verkehrssenatorin Özlem Ünsal (SPD). Sie sei in der Verkehrspolitik nicht fachlich profiliert und habe bestenfalls ein instrumentelles Interesse an der Verkehrswende. Sie konzentriere sich auf die öffentliche Repräsentation ihres Ressorts, treibe aber keine konkreten Maßnahmen voran und gehe dafür auch keine Konflikte ein. Eine etwas anders gelagerte Interpretation geht in die Richtung, dass Senatorin Ünsal selbst durchaus progressive Ansätze vertrete, aber nicht genug politischen Einfluss habe, diese auch umzusetzen. So sei der langjährige Mitarbeiter der Bremer Senatskanzlei, Ralph Baumheier, als Staatsrat im Verkehrsressort eingesetzt worden, um sicherzustellen, dass dieses eher moderierend, aber nicht proaktiv agiere. Am 26. Januar 2024 führte das Ressort die umstrittene Brötchentaste öffentlichkeitswirksam wieder ein.



4 KONFLIKTFELDER DER BREMER VERKEHRSPOLITIK

Die Auseinandersetzungen um die Verkehrswende in der Hansestadt konzentrieren sich auf mehrere Punkte: die Zukunft des Autoverkehrs, die Umgestaltung der City, die Flächengestaltung in den innenstadtnahen Quartieren, den Ausbau des ÖPNV und die Förderung von Fuß- und Radverkehr. Hier zeigen sich jeweils die Konflikte, Hindernisse und Potenziale einer urbanen Mobilitätswende.

4.1 FÖRDERUNG DES AUTOVERKEHRS

Wie dargestellt, ist die Mobilität in Bremen und im Umland weiterhin vom Autoverkehr dominiert. Das spiegelt sich auch in der Politik wider, die einen Schwerpunkt auf den Erhalt der historisch geschaffenen Autoinfrastrukturen legt. Diese schaffen Pfadabhängigkeiten und scheinbare Sachzwänge, die in den nächsten Jahren einen erheblichen Teil der finanziellen und personellen Kapazitäten der Verkehrspolitik binden dürften. Da, wie gezeigt, wohlhabendere Klassenmilieus überproportional Autos besitzen und die Straßen befahren, hat die autoorientierte Verkehrspolitik eine klare Klassenselektivität. So betont der Verkehrsentwicklungsplan, den MIV weiterhin gleichberechtigt zu fördern, und enthält ein eigenes Maßnahmenpaket für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr. Zahlreiche Straßenabschnitte, Kreuzungen und Ampelschaltungen sollen optimiert werden,

um die Flüssigkeit des Autoverkehrs zu verbessern. Vor allem sollen verschiedene Autobahnen ausgebaut werden. Die Wirkung ist absehbar: Wer Straßen sät, wird (Auto)-Verkehr ernten.

Bereits seit den 1980er-Jahren verfolgt die Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen das Projekt, durch die A281 den Autobahnring südlich um Bremen zu schließen. Mehrere Bauabschnitte wurden bereits realisiert. Zwei weitere Abschnitte treten demnächst in die zentrale Bauphase. Durch einen fünf Kilometer langen Abschnitt mit einem Tunnel unter der Weser hindurch wird der Ring geschlossen – voraussichtlich bis Ende der 2020er-Jahre. Mehrere Klagen hatten den Bau verzögert, wurden jedoch alle abgewiesen bzw. beigelegt.¹³ Die Kosten, die zum Großteil vom Bund getragen werden, belaufen sich voraussichtlich auf mindestens 1,5 Milliarden Euro – davon allein eine Milliarde Euro für den Tunnel. In den letzten Jahren hatten sich die prognostizierten Kosten für die Tunnelkonstruktion mehr als verdoppelt. Ferner soll die nördlich durch Bremen verlaufende A27 auf 15 Kilometern sechsspurig ausgebaut werden, was ein weiteres Wachstum des Autoverkehrs induzieren würde. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen und zudem Gegenstand des Planungsbeschleunigungs-

¹³ Vgl. <https://bau.bremen.de/mobilitaet/aktuelle-projekte/autobahnringabschluss-a-281-49241>

gungsgesetzes.¹⁴ Es ist allerdings in der Bremer Politik noch umstritten und seine Realisierung ist noch nicht so gewiss wie die Vollendung der A281.

Darüber hinaus sind die fünf wesentlichen Weserbrücken, die vor allem dem Autoverkehr dienen, akut sanierungsbedürftig. Aufgrund des maroden Zustands der Brücken sind schon jetzt einzelne Streifen für den Autoverkehr gesperrt und es gelten teils starke Einschränkungen für den Lkw-Verkehr. In den nächsten Jahren stehen bei allen Brücken umfangreiche Erhaltungmaßnahmen an. Wahrscheinlich müssen alle fünf in den nächsten 15 bis 20 Jahren sukzessive komplett neu gebaut werden. Die Maßnahmen werden in den nächsten Jahren nicht nur erhebliche Kosten verursachen, sondern auch die stark

begrenzten Kapazitäten an Verkehrs- und insbesondere Brückenplaner*innen binden (Kloß 2024). Nicht zuletzt zeigt sich die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs in der städtebaulichen und regulatorischen Gestaltung von Flächen und Verkehrsangeboten in den einzelnen Quartieren. Insbesondere in der City und in den innenstadtnahen Wohnvierteln werden diese Auseinandersetzungen sichtbar.

4.2 KONFLIKTE UM DIE AUTOFREIE INNENSTADT

In den Debatten und Auseinandersetzungen um die Bremer Verkehrspolitik ist seit mehreren Jahren ein starker Fokus auf die Umgestaltung der City festzustellen, die besonders umstritten ist, während Verkehrsprojekte in der Peripherie deutlich einfacher umzusetzen sind. Bereits der VEP enthielt eine Reihe von Zielen und Maßnahmen, die sich auf die Innenstadt bezogen. Auf diese baute die Teilfortschreibung auf und konkretisierte sie weiter. Das Konzept der autofreien Innenstadt wurde insbesondere von Teilen der Grünen eingebracht. Seine Deutung und Umsetzung waren von Anfang an umkämpft. Begleitet von langen Diskussionen im Beirat wurde ein Kompromiss für die Teilfortschreibung gefunden. Anders als der Name des Projekts suggeriert, geht es nicht darum, Autos vollständig aus der Innenstadt zu verbannen, sondern darum, ein ganzheitliches Mobilitätssystem unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zu entwickeln.

**IN DEN AUSEINANDERS-
SETZUNGEN UM DIE
BREMER VERKEHRS-
POLITIK IST EIN
STARKER FOKUS AUF
DIE UMGESTALTUNG
DER CITY FESTZU-
STELLEN, DIE BESON-
DERS UMSTRITTEN IST,
WÄHREND VERKEHRS-
PROJEKTE IN DER
PERIPHERIE DEUTLICH
EINFACHER UMZU-
SETZEN SIND.**

¹⁴ Vgl. www.bvwpp-projekte.de/strasse/A27-G10-HB-NI/A27-G10-HB-NI.html

So sollen die vielfältigen Funktionen der Innenstadt (insbesondere in Form des Oberzentrums) erhalten und «die Bedürfnisse der Anlieger*innen, Anwohner*innen und Besucher*innen [gleichermaßen] berücksichtigt» werden (SKUMS o.J.: 83). Einerseits sollen alle Verkehrsträger gleichberechtigt die Innenstadt erreichen können und die Flüssigkeit des (Auto-)Verkehrs soll gewährleistet werden. Andererseits sieht die Teilfortschreibung vor, «die Anzahl der Fahrstreifen auf einzelnen insbesondere durch Kfz-Durchgangsverkehre hochbelasteten Straßen der Innenstadt zu reduzieren und den Straßenraum zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und auch zugunsten von erhöhter Aufenthaltsqualität umzuverteilen» (SKUMS 2022a: 32).

Straßenbegleitende Parkplätze sowie einzelne Parkhäuser sollen anderen Nutzungen zugeführt werden. Zugleich soll ein reibungsloser Lade- und Lieferverkehr gewährleistet bleiben. Der Kfz-Verkehr müsse hingegen zugunsten des Umweltverbands eingeschränkt werden. Vor allem ein leistungsstarker ÖPNV soll eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen. Die VEP-Teilfortschreibung sieht vor, das Radverkehrsnetz neu zu strukturieren, um Fahrten in die City und auch Transitverkehre zu erleichtern. Der Fußverkehr soll gefördert werden, um das Flanieren und den Aufenthalt in der Stadt angenehmer zu machen (ebd.: 31 ff.).

Der Umsetzungsbericht zum VEP erkennt positiv an, dass in den letzten Jahrzehnten bereits erfolgreich Fußgängerzonen etabliert wurden, deren ehemalige Nutzung durch den Autoverkehr aus heutiger Per-

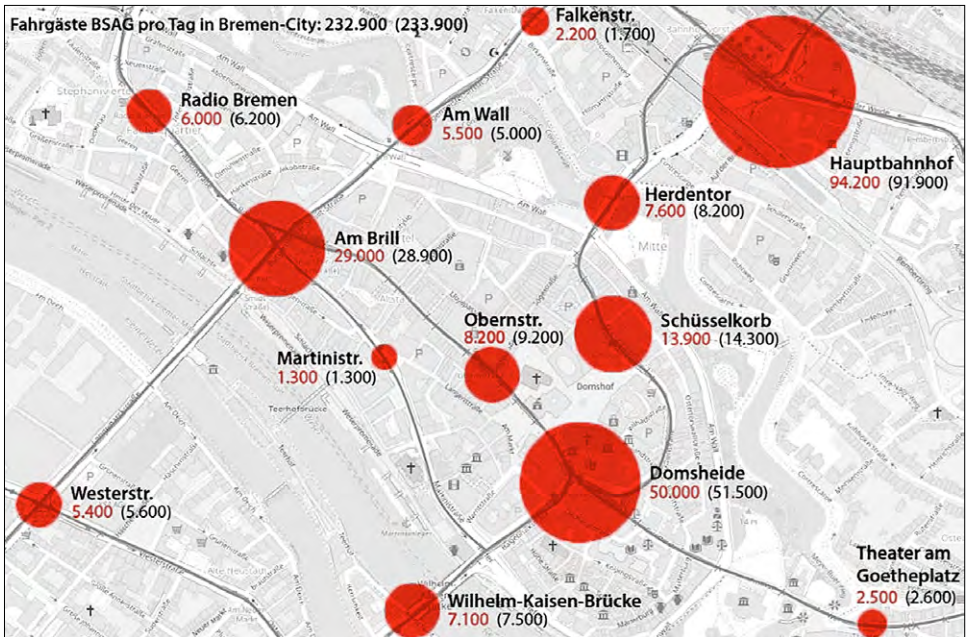
spektive als abwegig erscheint. Allerdings würden in vielen Straßenräumen, in denen eine ungerechte Flächenaufteilung vorherrsche, weiterhin konkurrierende Nutzungsinteressen zu vielfältigen Problemen führen. So heißt es in dem Bericht:

«Auch wenn zentrale Straßenzüge (wie beispielsweise Marktplatz, Sögestraße und Schlachte; alles Fußgängerzonen, Anm. H.S.) [...] in den vergangenen Jahren mit großen Anstrengungen bereits umgestaltet wurden und einen ansprechenden Raum zum Aufenthalt in der Altstadt bieten, konkurrieren in weiten Bereichen nach wie vor die Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß, mit dem Rad oder E-Scooter, mit Autos und Straßenbahnen und Bussen unterwegs sind, um knappe Flächen. In (zu) vielen Straßen in der Innenstadt dominiert auch heute noch der motorisierte Individualverkehr, weil Kfz-Durchgangsverkehre durch die Innenstadt geleitet werden. In den meisten Nebenstraßen beherrschen parkende Autos das Straßenbild.» (SKUMS o.J.: 35)

Eigentlich sind die siedlungsstrukturellen und städtebaulichen Voraussetzungen in der Innenstadt günstig, um dort ein nachhaltiges urbanes Mobilitätssystem zu etablieren. Zwar sind laut der Bestandsanalyse bereits einige Maßnahmen des VEP in Angriff genommen worden. Andere Vorhaben, die schon umgesetzt sein sollten, wurden jedoch noch gar nicht angegangen (ebd.: 33 ff.).

Die Teilfortschreibung konkretisierte die allgemeineren Ziele des VEP in Form eines Handlungskonzepts. Dieses soll-

Abbildung 3: Durchschnittliche Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (wochentags, 2019)



Quelle: SKUMS 2022a: 58

te gleichrangig mit dem ursprünglichen VEP-Handlungskonzept verfolgt werden. Insgesamt umfasst das neue Konzept 18 Maßnahmen zur autofreien Innenstadt. Sie beziehen sich jeweils auf bestimmte Straßenabschnitte bzw. Areale und betreffen alle Verkehrsträger, einschließlich der Parksituation für verschiedene Verkehrsmittel. Einzelne Maßnahmen adressieren auch die City-Logistik. In die Maßnahmen seien zahlreiche Anregungen aus den Partizipationsformaten eingeflossen. Vor allem drei Vorhaben, die teilweise nicht explizit Bestandteil des VEP sind, wurden und werden besonders kontrovers diskutiert:

Fahrradroute Wallring: Zwischen 2019 und 2023 realisierte das Verkehrsressort die Einrichtung einer breiten Fahrradpremiumroute in Form eines geschützten Radfahrstreifens entlang der Wallanlagen, die die historische Altstadt nördlich umschließen. Dafür wurde eine Autospur umgewidmet und die verbleibende in eine Einbahnstraße umgewandelt. Die Radroute dient der besseren Erschließung der Innenstadt durch den Radverkehr und übernimmt als Knotenpunkt eine wichtige Verteilfunktion für das zukünftige Premiumroutennetz, das sich sternförmig über das Stadtgebiet erstrecken soll. Das Vorhaben kostete fünf

Millionen Euro, die zum Großteil vom Bund getragen wurden.¹⁵ Perspektivisch soll der Wallring mit einer Radroute entlang der südlichen Wallanlagen um die Alte Neustadt zu einem City-Ring verbunden werden (vgl. Kap. 3.5). Während die Akteure des Verkehrswendebündnisses sowie Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und auch CDU die Umgestaltung unterstützten, äußerten die IHK, die CityInitiative¹⁶ und die SPD Bedenken. Ein wesentlicher Kritikpunkte ist die irrtümliche Unterstellung, Kund*innen von Innenstadtgeschäften würden vor allem mit dem Auto in die City kommen.

Umgestaltung der Martinistraße: Im Prozess der VEP-Teilfortschreibung wurden in der Martinistraße drei zusammenhängende Verkehrsversuche durchgeführt. Die vom Autoverkehr dominierte Straße, die zudem Altstadt und Weserpromenade (Schlachte) trennt, sollte umgestaltet werden, um dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum zu verschaffen bzw. um die Querbarkeit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Zwischen Juli 2021 und April 2022 wurde die Straße zunächst in Mittellage für den Kfz-Verkehr gesperrt, dann in eine Teileinbahnstraße umgewandelt und schließlich wurde von den bisher zwei Autospuren in beide Richtungen je eine in einen breiten Radweg umgewidmet. Im Anschluss verstetigte der Senat die dritte Variante als längerfristige Lösung (SKUMS 2022a: 61 ff.). Begleitet wurden die Verkehrsversuche von einem abwechslungsreichen Kulturprogramm vor Ort unter dem Motto Transformati.¹⁷ An der Umsetzung und Kommunikation des Projekts gab es allerdings massive Kritik. Im Kern lag dieser eine Haltung zugrunde, die jegliche Erprobung ei-

ner menschengerechteren Raumgestaltung ablehnt und einseitig an dem Konzept autogerechte Straße festhält.

Gleichzeitig setzten sich die SPD, CDU, IHK und CityInitiative dafür ein, für etwa 140 Millionen Euro die zentral durch die Fußgängerzone der Altstadt verlaufende Straßenbahn in die Martinistraße zu verlegen, wodurch sich die Erreichbarkeit der City deutlich verschlechtert hätte. Aufgrund einer negativ ausgefallenen Machbarkeitsstudie wurde das Vorhaben Ende 2023 endgültig aufgegeben (Kloß 2023). Den Verlegungsplänen lag die implizite Vorstellung zugrunde, die City müsse von allen Seiten leicht mit dem Auto erreichbar sein, der kleine Kern der historischen Altstadt müsse allerdings von allen motorisierten Verkehrsmitteln, einschließlich der Straßenbahn, freigehalten werden.

Umbau der Domsheide: Die Frage der Straßenbahnverlegung ist eng mit einem weiteren seit Jahren kontrovers diskutierten Vorhaben verknüpft: dem Umbau der Domsheide. Diese bildet neben dem Hauptbahnhof und dem Platz Am Brill den wichtigsten Knotenpunkt des städtischen ÖPNV. Allerdings erschweren zwei räumlich getrennte Haltepunkte an der Domsheide den Umstieg. Die BSAG machte 2019 mehrere Vorschläge für die Umgestaltung, von denen zwei präferierte Varianten übrigblieben (Faltermann 2019). Die Planungsvariante 5.1 würde beinhal-

¹⁵ Vgl. www.bremen.de/fahrradroute-wallring ¹⁶ Die CityInitiative Bremen Werbung e.V. ist ein Lobby- und PR-Verein von Unternehmen aus der City. Er setzt sich tendenziell für eine Bewahrung der bisherigen Verkehrsstrukturen in der Altstadt ein (vgl. www.bremen-city.de/de/cityinitiative-bremen/). ¹⁷ Vgl. <https://erlebnisraum-martinistrasse.de/>

ten, einen integrierten Haltepunkt zwischen Alter Post und dem klassischen Konzerthaus Glocke zu schaffen. Die Variante 2.3 sieht demgegenüber vor, den zweiten Haltepunkt weitere 50 Meter weg in Richtung Weser zu verlegen, den langen Weg dorthin aber barriereärmer zu gestalten. Bündnis 90/Die Grünen sowie Umwelt-, Verkehrs- und Behindertenverbände setzen sich für die Variante 5.1 ein, weil so die Umstiegsmöglichkeiten und damit insbesondere die Barrierefreiheit verbessert würden. Die CDU, SPD und CityInitiative präferieren die Variante 2.3, die vor allem das (zu relevanten Teilen sozial gehobene) Glocke-Publikum vor Belastungen durch die Straßenbahn bewahren würde. Hier wird das oben genannte Ideal einer tramfreien Altstadt vertreten. Nachdem der Senat beide Varianten von Herbst 2022 bis Herbst 2023 intensiv hatte prüfen lassen, entschied er sich für die Option 2.3.¹⁸ Das oben beschriebene zivilgesellschaftliche Bündnis setzte daraufhin seine Proteste fort und droht mit Klagen wegen der befürchteten Einschränkungen der Barrierefreiheit (Hinrichs 2024).

4.3 KAMPF UM DEN STRASSENRAUM IN DEN INNERSTÄDTISCHEN VIERTELN

Ein weiteres wichtiges Konfliktfeld ist die Gestaltung und Nutzung der begrenzten Straßenräume in den innenstadtnahen Wohnquartieren. Insbesondere Walle, Findorff, das Viertel und die Neustadt zeichnen sich durch eine kleinteilige Bebauung, enge Straßen und wenige Parkplätze auf Privatgrundstücken sowie eine

hohe Bevölkerungsdichte aus. Die Folgen sind ein hoher Parkdruck und eine starke Beanspruchung der Straßenräume durch parkende Kfz. Das eigentlich in der Straßenverkehrsordnung untersagte Parken auf Gehwegen wird in einem Teil der Bremer Straßen durch einen unsystematischen Wildwuchs von Erlaubnisschildern legalisiert. In anderen Straßen hat sich im Laufe von Jahrzehnten im Alltag die Praxis durchgesetzt, illegal zu parken. Ein Interviewpartner des VCD Bremen schätzt, dass knapp die Hälfte der parkenden Autos in diesen Quartieren rechtswidrig abgestellt werden. Dies beeinträchtigt insbesondere Menschen, die einen Rollstuhl, einen Rollator oder einen Kinderwagen verwenden oder anderweitig in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Das aufgesetzte Parken ist also nicht einfach ein pragmatischer Umgang von Autobesitzer*innen mit begrenzten (Park-)Räumen, sondern eine systematische Aneignung von Flächen (den Gehwegen), die eigentlich für andere Mobilitätsformen vorgesehen sind.

Zugleich kommt in diesen Quartieren zu meist nur ein Pkw auf drei bis vier Einwohner*innen. In der Regel verfügt nur eine knappe Mehrheit der Haushalte über ein Auto. Es kommt immer wieder zu latenten und offenen Konflikten zwischen zwei etwa gleichgroßen Gruppen. Wie gezeigt, ist zwar der Autobesitz in allen Schichten verbreitet, aber zugleich weist er einen klaren Klassenbias auf. Demnach sind es überproportional wohlhabende Haushalte, oft Eigenheimbesitzer*innen, die ein

¹⁸ Vgl. <https://bau.bremen.de/mobilitaet/aktuelle-projekte/umgestaltung-der-domsheide-86910>

oder mehrere Autos besitzen und einen übermäßig großen Anteil der öffentlichen (Straßen)-Räume in den Quartieren für ihre Fahr- bzw. Stehzeuge beanspruchen. Zugleich wird damit der Raum für die oft ärmeren (Mieter-)Haushalte verengt, die weniger Autos besitzen und häufiger zu Fuß gehen (vgl. Kap. 2.4).

Gesprächspartner*innen von Vereinen und Parteien, die sich für die Verkehrswende einsetzen, formulieren die Einschätzung, dass viele Autobesitzer*innen Veränderungen der bisherigen Parksituation reserviert gegenüberstehen und Einschränkungen ihrer etablierten Routinen fürchten. Verbreitet sei die Vorstellung, eine Parkmöglichkeit vor der eigenen Haustür sei ein Gewohnheitsrecht. Dieses Anspruchsdenken führt zu einer massenhaften alltäglichen, zum Teil illegalen Aneignung von Parkraum.

Das Akteursfeld: In den letzten Jahren organisieren sich Bremer*innen verstärkt in Initiativen und Verbänden, die sich für eine andere Organisation des Parkens und eine gerechtere Gestaltung der öffentlichen Räume in den Quartieren einsetzen. Auf Stadtteilebene sind etwa das Forum Verkehrswende Neustadt oder die Klimazone Findorff zu nennen. Die Haupttreiber sind die stadtweit agierenden Akteure des Bündnisses Verkehrswende. Sie sind kontinuierlich aktiv und haben eine große Sichtbarkeit in der städtischen Öffentlichkeit. Die Zahl der Aktiven ist allerdings trotz der Größe der Stadt und der eigentlich lebendigen urbanen Gesellschaft relativ begrenzt. Mit den zunehmenden politischen Auseinandersetzungen um die Verkehrs-

gestaltung in den Quartieren haben sich auch Gegenkräfte organisiert. So wendet sich etwa die Bürgerinitiative Mobilitätsfrieden, die ihre Basis in mehreren der umkämpften Quartiere hat, gegen die vermeintlich überhitzte verkehrspolitische Debatte. Trotz des Namens Mobilitätsfrieden geht es hier nicht um offenen Dialog und fairen Ausgleich zwischen den verschiedenen Gruppen. Die Initiative will vielmehr den ungerechten Status quo erhalten, der die Autobesitzer*innen systematisch privilegiert, und richtet sich gegen weitere Verkehrswende-Maßnahmen, die das illegale Parken einschränken würden. Es geht der Initiative darum, dass die Autobesitzer*innen in Ruhe gelassen werden.

Parteien und Staatsapparate: Das Kräfteverhältnis zwischen den unterschiedlichen Klassensegmenten bzw. Akteuren schreibt sich in die lokalen Staatsapparate auf der Quartiers- und Stadtebene ein. Das Ordnungsamt, das personell lange schwach aufgestellt war, kontrolliert und ahndet das Falschparken nicht effektiv. Die Stadtpolitik hat das aufgesetzte Parken über Jahrzehnte faktisch geduldet. In Stadt- und Ortsteilbeiräten setzen sich die meisten Parteienvertreter*innen für die Interessen der Autobesitzer*innen ein. Zugleich sind in den betroffenen Quartieren nicht nur die Grünen stark, sondern es handelt sich vor allem um Hochburgen der Linkspartei, die dort bei der letzten Bürgerschaftswahl mit Werten von bis zu 25 Prozent teilweise nur knapp hinter oder sogar vor der SPD lag (z. B. Neustadt, Viertel). Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke setzen sich für mehr Flächengerechtigkeit in den Quartieren ein.

Dementsprechend wird das Thema Parken auch in der rot-grün-roten Koalition kontrovers diskutiert. Die Grünen machen sich für eine Neuordnung der Straßenräume stark. Insbesondere die grüne Senatorin Maike Schäfer galt als Protagonistin dieser Strategie in der Regierung. Demgegenüber vertritt die SPD tendenziell die Anliegen der Autofahrer*innen. Sie antizipiert deren vermutete und öffentlich artikulierten Interessen und blockiert weitreichende Einschränkungen des Parkens in den Quartieren. Aber die SPD ist in sich heterogen: Während eine konservative Strömung jegliche Veränderungen ablehnt, engagieren sich progressive Kräfte für eine moderate Umgestaltung des Parksystems. Auch die konservativen Parteien einschließlich des BSW positionieren sich zugunsten der Stehzeugbesitzer*innen. So unterstützte der BSW-Vorläufer «Aufstehen Bremen» beispielsweise die Initiative Mobilitätsfrieden.

Der Verkehrsentwicklungsplan: Im VEP 2025 war es den an der Verkehrswende interessierten Kräften noch gelungen, die starke Flächenkonkurrenz klar als Problem zu benennen und weitreichende Zielstellungen zu formulieren. Das Dokument spricht von «stark Kfz-orientierten Straßenräumen», in denen «die Fahrbahn den Großteil der verfügbaren Breite des Straßenraums in Anspruch nimmt und dabei die optische und gefühlte Wahrnehmung dominiert» (SUBV 2014: 50). Es weist ferner darauf hin, dass die Fahrbahnen mit der Durchsetzung der autogerechten Stadt stark ausgeweitet wurden. Zugleich würden viele Autos auf Gehwegen in Form des aufgesetzten Parkens oder an nicht zuläs-

sigen Stellen auf der Fahrbahn abgestellt. In der Folge seien viele Straßen und Kreuzungen für Feuerwehr, Krankenwagen und Müllabfuhr nur sehr eingeschränkt zugänglich. «Darüber hinaus werden die ohnehin schmalen Seitenräume in den betroffenen Gebieten für den Fuß- und Radverkehr weiter verengt, mit der Folge erheblicher Einschränkungen für Nahmobilität und Barrierefreiheit.» (Ebd.: 169)

Im Verkehrsentwicklungsplan wurde vor diesem Hintergrund in den Maßnahmenfeldern F und G Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit sowie ruhender Kfz-Verkehr eine Reihe von Vorhaben formuliert. Sie zielen darauf, den vorhandenen Straßenraum so zu gestalten, dass die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer*innen ausgewogen berücksichtigt werden. Der öffentliche Raum vor allem in Wohnquartieren soll für alle zugänglich sein und eine selbstbestimmte Nutzungsqualität im Alltag bieten. Dafür waren im VEP verschiedene bauliche Umgestaltungen und Umnutzungen vorgesehen. Zudem sollten Parkraummanagement und -überwachung ausgeweitet und verbessert werden. Schließlich sollte die Zahl der bestehenden Parkplätze sukzessive reduziert werden.

**ENDE 2018 STELLTEN
BEWOHNER*INNEN
EINEN ANTRAG AN
DIE SENATSBEHÖRDE
FÜR VERKEHR UND
FORDERTEN SIE AUF,
DAS GEHWEGPARKEN
ZU UNTERBINDEN.
DIESE LEHNTE
DEN ANTRAG
ZUNÄCHST AB.**

Die Kampagne Platz da! Weil die Maßnahmen aber nur schleppend umgesetzt wurden, engagierten sich Bürger*innen aus den betroffenen Stadtteilen seit 2015 verstärkt und schlossen sich teilweise den Verbänden an, die sich im Bündnis Verkehrswende zusammengefunden haben. Aus diesem Netzwerk heraus entstand die Idee, eine gemeinsame Kampagne zu starten, um den verschiedenen Nutzungsinteressen an den Straßenräumen jenseits des Autofahrens und -parkens mehr Aufmerksamkeit zu verschaffen. Die strategischen Ziele der Kampagne Platz da! waren, die Zahl der Autos in der Stadt zu reduzieren und den öffentlichen Raum gerechter zu

verteilen. Die Initiative wählte das direktdemokratische Instrument des Bürgerantrags. Damit richtete sie ihre Forderungen an die Bürgerschaft, die da lauten: geltende Parkverbote konsequent durchzusetzen, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen und mehr Geld für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

Die Aktiven gingen Ende 2018 an die Öffentlichkeit und reichten ein Jahr später mit rund 6.000 Unterschriften weit mehr als die erforderliche Zahl ein. Die Regierungskoalition begrüßte grundsätzlich das Anliegen. Im Laufe des Jahres 2020 kam es jedoch zu einem Streit zwischen den Koalitionspartnern über die Frage der Parkraumbewirtschaftung, der die SPD kritisch gegenüberstand. Schließlich konnte ein Kompromiss in der Koalition und mit der Initiative erreicht werden. Die Bremer Bürgerschaft beschloss im November 2020 in weiten Teilen die Inhalte des Bürgerantrags, beschränkte die Parkraumbewirtschaftung aber zunächst auf die zentralen Stadtteile.

Der juristische Kampf: Mehrere Bewohner*innen der betroffenen Quartiere, die sich teilweise auch in der Kampagne Platz da! engagieren, entwickelten zudem die Idee, juristisch gegen das illegale Parken vor ihren Haustüren vorzugehen. Ende 2018 stellten sie einen Antrag an die Senatsbehörde für Verkehr und forderten sie auf, das Gehwegparken zu unterbinden. Diese reagierte zunächst nicht und lehnte dann den Antrag ab. Daraufhin reichten einzelne Bürger*innen Ende 2019 Klage beim Bremer Verwaltungsgericht ein, das

in seinem schriftlichen Urteil von Anfang 2022 den Kläger*innen inhaltlich in weiten Teilen Recht gab, faktisch aber der Stadt die Umsetzung weitgehend offenließ. Beide Seiten legten Revision gegen das Urteil beim Oberverwaltungsgericht ein, das in seinem Urteil von Anfang 2023 die Rechtsauslegung des Verwaltungsgerichts im Wesentlichen bestätigte.

Nach einer weiteren Revision entschied schließlich das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig im Frühjahr 2024, dass die Klage der Bremer Bürger*innen rechens war und sie einen individuellen Anspruch an die zuständige Behörde geltend machen können, dass diese das rechtswidrige Parken in ihrer Straße unterbindet. Allerdings reiche es aus, wenn die Verwaltung zunächst ein allgemeines Konzept für die ganze Stadt erstelle, mit den am stärksten belasteten Straßen beginne und dann mittelfristig die weiteren Quartiere umgestalte. Das Konzept müsse aber «tatsächlich und nachvollziehbar verfolgt» werden. Ferner argumentiert das Gericht explizit gegen das wahrgenommene Gewohnheitsrecht auf Falschparken, wie es etwa von der Initiative Mobilitätsfrieden geltend gemacht wird: «Das Interesse der parkenden Verkehrsteilnehmer an einer ungehinderten Fortsetzung ihres rechtswidrigen Verhaltens [...] ist nicht schutzwürdig.»¹⁹

Strategische Konzepte der Politik: Die Politik reagierte zusätzlich zum Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zur Kampagne Platz da! mit weiteren Strategiepapieren und Konzepten auf die Forderungen der Initiativen und den durch die Gerichtsurteile entstandenen Handlungsdruck. Bereits im

Februar 2020 stellten die Verkehrssenatorin und der Innensenator das gemeinsam ausgehandelte Papier «Parken in Quartieren» vor. Darin betonen sie, dass die verbreitete Parkpraxis die Erreichbarkeit für Rettungs- und Müllfahrzeuge, die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität stark einschränken würde. Das Papier schlägt insbesondere vor, die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt auszuweiten, Bewohnerparkvorrechte in belasteten Quartieren einzuführen und die Parkraumüberwachung durch das Ordnungsamt zu intensivieren (SI/SKUMS 2020). Allerdings war die konkrete Ausgestaltung zwischen den beiden zuständigen Ressorts umstritten. Sie diskutierten intensiv über die notwendige (Rest-)Breite von Gehwegen und die Eingriffstiefe der Maßnahmen (Umbau des Straßenraums oder nur Markierungen).

Im Jahr 2022 konkretisierte die Stadt ihre Strategie in einem Vier-Punkte-Plan: Als Erstes sah dieser eine Kommunikationskampagne vor, um die Akzeptanz für Veränderungen bei den Bürger*innen zu erhöhen. Zweitens sollten kurzfristig diejenigen Straßen bearbeitet werden, in denen Rettungssicherheit und Barrierefreiheit besonders stark eingeschränkt sind. Drittens sollten parallel die Straßenräume quartiersweise im Rahmen eines integrierten Konzepts neu geordnet werden. Allerdings wurde der nur für die Umgestaltung der innenstadtnahen Quartiere benötigte Zeitraum auf mindestens acht Jahre geschätzt. Viertens plante die Stadt, die bis-

¹⁹ Zit. nach <https://planersocietaet.de/2024/10/08/urteil-zum-gehwegparken-liegt-vor/>

herige Praxis, mittels entsprechender Verkehrsschilder das aufgesetzte Parken in bestimmten Straßen zu erlauben, zu überprüfen und zu vereinheitlichen. In der Regel müsse dabei eine Gehwegbreite von 1,80 Metern sichergestellt sein (SKUMS 2022b).

Teilfortschreibung des VEP: Parallel zum Vier-Punkte-Plan veröffentliche die Senatsbehörde ihren Bericht zum Umsetzungsstand des VEP 2025. Acht Jahre nach der Verabschiedung des VEP stellte sie fest, dass sich die Parksituation insgesamt verschärft habe (SKUMS o.J.: 85 ff.). Zum einen hätten sich in den letzten Jahren immer mehr Bremer Haushalte entschieden, einen Pkw anzuschaffen. Und es würden immer größere Autos erworben. Zum anderen würden die beliebten Altbauquartiere partiell nachverdichtet, was bedeuten würde, dass immer mehr Bewohner*innen hinzukämen und damit der für jede und jeden verfügbare Platz tendenziell immer kleiner werde. In dem genannten Zeitraum wurden zwar einige Maßnahmen der Handlungsfelder F und G umgesetzt und einige Verbesserungen für die identifizierten Probleme geschaffen. Der Start vieler Maßnahmen hat sich jedoch verzögert oder sie wurden gar nicht umgesetzt. So stellt der Bericht im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung nüchtern fest: «Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen [...] nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.» (Ebd.: 15) Gründe dafür seien neben einem restriktiven bundesgesetzlichen Rahmen sowie begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen auch Differenzen in der Bremer Regierungskoalition.

Ausgehend von dieser Bestandsaufnahme wurden in der Teilfortschreibung die ursprünglichen Ziele und Maßnahmen des VEP bestätigt (SKUMS 2022a: 218). Die Parksituation in den Quartieren wurde sogar als eines der vier Schwerpunktfelder festgelegt und mit entsprechenden Maßnahmen versehen. Ihr Ziel: die Flächen gerechter ordnen, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen vor den Haustüren der Bürger*innen verbessern. Dabei wurde explizit auf den Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Platz da! sowie das Konzept «Parken in Quartieren» Bezug genommen. Folgende Einzelmaßnahmen sah das Papier vor: eine Ordnung des ruhenden Autoverkehrs (insbesondere des Gehwegparkens), eine verstärkte Parkraumüberwachung, mehr Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder und Ähnliches, die Einrichtung von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing sowie E-Roller, Maßnahmen einer integrierten Quartiersplanung für eine höhere Aufenthaltsqualität (Straßenbegrünung, Sitzgelegenheiten, Spielgeräte), Sonderparkstände für behinderte Menschen, Lieferverkehre und Ladepunkte für Elektroautos, die Einrichtung von Quartiersgaragen,²⁰ digitale Angebote für das Parken sowie ein erweitertes Parkraummanagement (Parkgebühren, Bewohnerparken). Schließlich sollte über Beiräte eine Beteiligung der Öffentlichkeit gewährleistet werden.

²⁰ Einige Interviewpartner*innen gaben allerdings zu bedenken, dass Quartiersgaragen in Bestandsstadtteilen kaum flächendeckend eingeführt werden können und ohnehin nur angenommen würden, wenn das Parken an den Straßen etwas kosten würde. Das Konzept werde vielmehr als Argument vorgebracht, um zu suggerieren, dass eine Umgestaltung der Wohnstraßen möglich sei, ohne dass unter dem Strich wohnortnahe Stellplätze wegfallen.

**IN DEN LETZTEN JAHREN
SIND ZWEI MODELLPROJEKTE –
FAHRRADQUARTIER ALTE
NEUSTADT UND SUNRISE-
QUARTIER – REALISIERT WORDEN,
DIE ZEIGEN, DASS EINE
UMGESTALTUNG DER
STRASSENÄRUME DURCHAUS
MÖGLICH IST UND AUCH BEI
DEN ANWOHNER*INNEN AUF
ZUSTIMMUNG STÖSST.**

Schleppende Umsetzung: Anfang 2024 setzte die Stadt tatsächlich einige Maßnahmen um, mit dem Ziel, die Rettungssicherheit in zwölf besonders stark zugewanderten Straßen wiederherzustellen, die überwiegend in der Östlichen Vorstadt liegen.²¹ In einem Schadensfall hätte die verantwortliche Behörde unmittelbar haftbar gemacht werden können. Der VCD kritisierte allerdings, dass nichts unternommen worden sei, um die Barrierefreiheit und Passierbarkeit für Fußgänger*innen zu gewährleisten. Ferner blieb unklar, auf Basis von welchem übergreifenden Konzept die betreffenden Straßen ausgewählt wurden. Vor allem wurden mit den zwölf genannten Straßen nur die am stärksten belasteten Zonen angegangen, während die Situation im Großteil der ebenfalls problematischen Straßen bisher nicht adressiert wurde.

Die Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken wurden nur in einzelnen Fällen erweitert. Die Stadt hat die Gebühren für Anwohner*innen und Kurzzeitparkende in den letzten Jahren zumindest moderat erhöht. Die erfolgte Aufstockung der Überwachungskräfte beim Ordnungsamt war jedoch für eine flächendeckende Kontrolle des Parkraums nicht ausreichend. Weder erfolgte eine breite Öffentlichkeitskampagne noch hat bis dato eine flächendeckende Überprüfung der Straßen, in denen aufgesetztes Parken erlaubt ist, stattgefunden. Vor allem ist die systematische Umgestaltung der (innenstadtnahen) Quartiere noch nicht in Angriff

²¹ Rettungssicherheit hat oberste Priorität, unter: www.asv.bremen.de/aufgaben/strassenverkehrsbehoerde/rettungssicherheit-17746

genommen worden. Allerdings sind in den letzten Jahren zwei Modellprojekte in einzelnen Quartieren realisiert worden, die zeigen, dass eine Umgestaltung der Straßenräume durchaus möglich ist und auch bei den Anwohner*innen auf Zustimmung stößt.

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt: Rund um die Fachhochschule Bremen, die innerhalb der historischen Wallanlagen auf der linken Weserseite liegt, entstand ab 2016 eine Initiative für ein Fahrradmodellquartier in der umgebenden Alten Neustadt. Nachdem die Hochschule zusammen mit dem ADFC und dem Stadtteilbeirat aktiv geworden war, schloss sich auch die zuständige Verkehrsbehörde an und unterstützte das Vorhaben mit eigenen Ressourcen. Das Land Bremen und der Bund steuerten zusammen 2,5 Millionen Euro bei. Die Initiator*innen bauten ein breites Akteursnetzwerk im Quartier auf, das sich in einem Projektbeirat organisierte, und banden die Anwohner*innen frühzeitig ein, sodass Proteste weitgehend ausblieben. Die praktische Umsetzung des Projekts startete im Sommer 2019, bereits ein Jahr später konnte das Modellquartier offiziell eingeweiht werden.

Im Kern beinhaltet es ein Netz aus Fahrradstraßen im Kiez, die zusammen die erste Fahrradzone Deutschlands bilden. Für das Projekt wurden die betreffenden Straßenräume rechtlich und baulich umgestaltet: Querungsmöglichkeiten wurden verbessert, die Zahl der Parkplätze reduziert, der Fahrbahnutergrund optimiert, Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Ladepunkte und Leihradstationen eingerichtet. Das

Fahrrad-Repair-Café Neusi's auf dem neu geschaffenen Campusplatz an der Hochschule verkörpert das Herz des Fahrradquartiers.²²

Zwar sind weiterhin Autos im Kiez präsent, aber das Projekt hat innovative Lösungen entwickelt, die es zu einem bundesweiten Vorbild machen. Ferner wurde bei der Umsetzung der Fahrradzone bereits die Einbindung in das geplante Netz von Fahrrad-Premiumrouten antizipiert (vgl. Kap. 4.5). Und die Akteure haben weitere Ideen, wie das Radquartier netzwerkartig über die Bürgermeister-Smidt-Brücke bis in die Altstadt ausgedehnt werden kann. Nicht zuletzt entstand parallel im peripheren Osterholz das Fahrradquartier Ellener Hof (vgl. Kap. 2.2). Die Bremer Heimstiftung, ein engagierter Träger von Care-Einrichtungen in der Stadt, schuf das Projekt als integralen Bestandteil des sozialökologischen Modellquartiers Stadtleben Ellener Hof.²³

SUNRISE-Quartier: Zeitgleich zur Alten Neustadt entstand ein Modellprojekt rund um das Klinikum Bremen-Mitte und das sogenannte Neue Hulsbergviertel²⁴ in der Östlichen Vorstadt. Das Vorhaben ist Teil des europaweiten Projekts Sustainable Urban Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe (SUNRISE), in dem in sechs europäischen Städten zukunftsweisende Mobilitätskonzepte in ausgewählten Quartieren erprobt werden.²⁵ Während der Projektlaufzeit von 2017 bis 2021 führte die Stadt Bremen in

22 Vgl. www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt 23 Vgl. www.bremen.de/radquartier-ellener-hof 24 Vgl. <https://neues-hulsberg.de/> 25 Vgl. <https://civitas-sunrise.eu/>

dem betreffenden Bestandsquartier eine intensive Informations- und Beteiligungskampagne durch und richtete einen Projektbeirat ein, in dem relevante Akteure vertreten waren (SKUMS 2020).

In den verkehrlich stark belasteten Straßen wurde mit Beschluss des Stadtteilbeirats vom März 2020 Bewohnerparken eingeführt, kombiniert mit einer Parkraumbewirtschaftung für Nicht-Bewohner*innen und einer verstärkten Parkraumüberwachung. Ferner wurden Fahrradstellplätze und das Carsharing-Angebot ausgebaut. Auf diese Weise ist es gelungen, 1.600 Meter Gehweg von parkenden Autos freizumachen. Die Zahl der Parkmöglichkeiten ist im Quartier um 150 gesunken.²⁶ Zwar gab es vereinzelt Proteste von Anwohner*innen, insgesamt werden die Veränderungen aber gut angenommen. Im Rahmen des SUNRISE-Projekts wurden praktische Erfahrungen mit Ansätzen gesammelt, die sich auf andere Quartiere ausweiten ließen. Sie lassen sich aber nicht ohne Weiteres verallgemeinern.

Das verhinderte Bewohnerparken in Findorff: Bereits seit 2015 engagieren sich Bewohner*innen und Initiativen (wie die Klimazone Findorff) für behinderten- und kindgerechte Gehwege im zentral gelegenen Findorffer Ortsteil Bürgerweide (und darüber hinaus). Zu besonderen Belastungen kommt es dort wegen der sehr angespannten Parksituation insbesondere während des jährlich im Herbst stattfindenden Bremer Freimarkts auf der großen gleichnamigen Freifläche. Deswegen beauftragte der Findorffer Stadtteilbeirat eine Studie, beschloss Ende 2019 einstimmig die

Einführung eines Bewohnerparkgebiets in dem Ortsteil und bat die Bremer Verkehrsbehörde, einen Betriebsplan dafür zu erstellen.²⁷ Dieser sah vor, etwa 300 bis 500 illegale Kfz-Abstellmöglichkeiten (auf den Gehwegen) in dem Quartier abzubauen. Die Autos hätten stattdessen auf der angrenzenden Bürgerweide parken sollen. Allerdings verzögerte sich die Erstellung eines finalen Betriebsplans mehrfach. Es fanden unterschiedliche Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung statt und der Beirat befasste sich wiederholt mit dem Thema. Während Verkehrswende-Akteure auf die Planumsetzung drängten, formierte sich Widerstand von Anwohner*innen und Unternehmer*innen, die das illegale Parken erhalten wollten. Bis zum Abschluss der vorliegenden Studie wurde das Bewohnerparken in Findorff nicht eingeführt.

Parallel spitzte sich der Konflikt um das illegale Gehwegparken im Quartier zu. Die grüne Verkehrssenatorin wollte es ganz unterbinden. Der SPD-Innensenator stellte sein Konzept des sogenannten Parkfriedens dagegen: Das aufgesetzte Parken solle nur dort unterbleiben, wo es tatsächlich störe. Eine Restgehwegbreite von 1,50 Metern sei ausreichend. Um Platz für private Pkw zu erhalten, sollten Lastenräder und Carsharing-Autos bis auf Weiteres aus dem Quartier verbannt werden. Die Strategie des Innensenators zielte darauf, die vermeintlich überhitzte Debatte zu beenden und den rechtswidrigen Status quo weitgehend zu bewahren. Auf einer Beiratssitzung im Februar 2023, an der rund

²⁶ Vgl. www.bremen-innovativ.de/2022/05/die-strasse-ist-fuer-alle-da/

500 Bürger*innen (ohne Stimmrecht) teilnahmen, setzten SPD, CDU und FDP mit einer knappen Mehrheit den «Parkfrieden» gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke durch.

4.4 DIE ÖPNV-AUSBAUSTRATEGIE FÜR MEHR RÄUMLICHE GERECHTIGKEIT

Unter Bezugnahme auf das Bremer ÖPNV-Gesetz formulierte der VEP den Anspruch, Bus und Bahn zusammen mit Fuß- und Radverkehr als eine vollwertige Alternative zum Auto zu stärken (SUBV 2014). Eine ganze Reihe von Faktoren beeinflussen die Wahrnehmung und damit die (potenzielle) Entscheidung für den ÖPNV – allen voran die Gesamtreisezeit und die Taktung. Im Umsetzungsbericht zum VEP wurde das genannte Ziel vor diesem Hintergrund weiter konkretisiert:

«Das Netz und dessen Angebot müssen sich zukünftig viel mehr an den Bedürfnissen und Erwartungen der Menschen orientieren als an betriebswirtschaftlichen Zwängen, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund für die Klima- und Verkehrswende sowie für eine autofreie Innenstadt ohne Einbußen bei der Attraktivität und Frequentierung zu forcieren. Dies gelingt, wenn der gesamte Weg von Tür zu Tür als leicht, angenehm und zügig erlebt wird – die Leichtigkeit des Reisens.» (SKUMS o. J.: 110)

Es sollte also nicht mehr darum gehen, die bisherige Leistung möglichst wirtschaftlich zu erbringen, sondern darum, gezielt

das Angebot auszubauen, um das vorhandene Potenzial für eine stärkere Nutzung auszuschöpfen und die Nachfrage zu maximieren. Um dieses Ziel zu realisieren, sah der VEP vor, den regionalen Eisenbahnverkehr auszubauen, das Straßenbahnnetz zu erweitern und das Busnetz zu optimieren. Unter dem Stichwort «Busnetz 2020» war geplant, das Busangebot in jedem Fall zu verbessern, auch wenn der Tramausbau nicht so schnell gelingen sollte wie geplant. Um Zwischenziele zu erreichen, wurden im VEP konkrete Maßnahmen festgehalten (SUBV 2014: 149 ff.).

Der Umsetzungsbericht konstatierte für die letzten Jahre allerdings eine weitgehende Stagnation im ÖPNV und sogar eine tendenzielle Verschlechterung beim Busverkehr. Deshalb schlussfolgerte der Bericht: «Eine Nejustierung und ein Ausbau des Angebotes und der Verkehrsqualität sind erforderlich, um diese Entwicklung positiv zu durchbrechen und mit Blick auf die Klima- und Verkehrswende den ÖPNV als starken Motor der Mobilität zu etablieren.» (SKUMS o.J.: 108) Dafür müssten die im VEP formulierten Maßnahmen geprüft und nachgeschärft werden.

Politische Hindernisse und Potenziale: Mehrere Akteure betonten in den für diese Studie durchgeführten Gesprächen, dass eine gute ÖPNV-Anbindung insbesondere der peripheren, ärmeren Stadtteile Bremens eine der zentralen Herausforderungen der Mobilitätswende ist. Allen Bre-

27 Einstimmig: Beirat beantragt Bewohnerparken, unter: www.findorffaktuell.de/findorff-aktuell/verkehr-mobilit%C3%A4t/bewohnerparken/

mer*innen ein umfassendes Mobilitätsangebot jenseits des Autos zu unterbreiten, ist ein wesentlicher Schritt hin zu mehr räumlicher und Mobilitätsgerechtigkeit. Das Bremer Verkehrsressort hat im Zuge der geplanten Tramerweiterungen interne Erreichbarkeitsanalysen durchführen lassen, die die Vorteile eines erweiterten Netzes untermauern. Allerdings haben fast alle verkehrspolitischen Akteure einen starken Innenstadtfokus. Auch Kampagnen und Proteste von Initiativen und Verkehrswende-Verbänden konzentrieren sich auf die zentralen Viertel. Die Peripherien werden in der politischen Debatte häufig vernachlässigt, was allerdings den Vorteil hat, dass Auseinandersetzungen dort tendenziell weniger ideologisch aufgeladen und Maßnahmen teilweise weniger umstritten sind.

**DAS BREMER VERKEHRS-
RESSORT HAT IM ZUGE
DER GEPLANTEN TRAM-
ERWEITERUNGEN INTERNE
ERREICHBARKEITS-
ANALYSEN DURCHFÜHREN
LASSEN, DIE DIE VORTEILE
EINES ERWEITERTEN
NETZES UNTERMAUERN.**

Wie gezeigt, wohnen Menschen aus den prekarierten Klassenmilieus oft in den ärmeren peripheren Quartieren, aber verfügen seltener über einen eigenen Pkw als Angehörige privilegierter Klassenmilieus. Die Motorisierungsraten in ärmeren Stadtteilen im Osten, Süden und im Norden von Bremen sind trotz ihrer peripheren Lage oft nur durchschnittlich. Stattdessen nutzen die Ärmern deutlich häufiger Bus und Bahn. Der ÖPNV ist dabei nicht nur für reproduktive Fahrtzwecke (Einkauf, Care-Tätigkeiten, soziale Kontakte, Freizeit) wichtig, sondern gerade prekär Beschäftigte, die sich kein eigenes Auto leisten können, sind auf gute Anbindungen von Bus und Bahn an ihre Arbeitsplätze angewiesen (vgl. Kap. 2.4 und 2.5).

Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ist jedoch mit erheblichen Problemen konfrontiert, die eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit für alle Stadtteile erschweren. Zum einen sind für den laufenden Betrieb und den anvisierten Ausbau umfangreiche finanzielle Mittel nötig, die nicht gesichert sind. Zum anderen wurden in den letzten Jahrzehnten Personal und damit auch Ausbildungskapazitäten abgebaut, die gegenwärtig einen Fahrer- und Nachwuchsmangel bedingen. Das hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass phasenweise das Angebot nicht ausgebaut werden konnte und sogar der gültige Regelfahrplan eingeschränkt werden musste. Inzwischen konnten zumindest diese Engpässe behoben werden. Ferner ist die BSAG strukturell unterfinanziert: Zuletzt hat sich das jährliche Defizit auf mehr als 150 Millionen Euro erhöht (Stand: 2023). Gründe sind die Einbußen während der Corona-Pandemie, gestie-

gene Personal- und Energiekosten sowie Einnahmeausfälle insbesondere durch das Deutschland-Ticket. Zwar arbeitet der Senat an einer längerfristigen Lösung, die Bedingungen sind allerdings schwierig (Faltermann 2024a). Trotz dieser ernsthaften Probleme geht es in kleinen Schritten voran. Die am weitesten fortgeschrittenen Ausbaupläne für die Straßenbahn nehmen Form an (siehe unten), einige neue Buslinien werden verstetigt, Takte teilweise verdichtet.

Regionalzüge und Haltepunkte: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), also die durch Bremen verkehrenden Regionalzüge, ist wichtig für das öffentliche Verkehrsangebot in der Stadt. Nur wenn er ausgebaut und verdichtet wird, kann der ÖPNV sein volles Potenzial entfalten (SKUMS o.J.: 100f.). Dafür müssten wiederum strukturelle Kapazitätsengpässe des Bremer Hauptbahnhofs überwunden werden, der als zentraler Eisenbahnknoten in der Region fungiert. Zum einen sollten laut VEP die Takte der Regio-S-Bahnen auf den nachfragestarken Streckenabschnitten deutlich verbessert werden. Zum anderen war vorgesehen, mittel- bis langfristig acht neue Haltepunkte insbesondere für die Regio-S-Bahnen im Bremer Stadtgebiet zu schaffen. Geplant waren die Haltestellen vor allem in den peripheren, oft ärmeren Ortsteilen (insbesondere Bremen Nord), die auf diese Weise deutlich besser an den ÖPNV angebunden würden (SUBV 2014: 152f.).

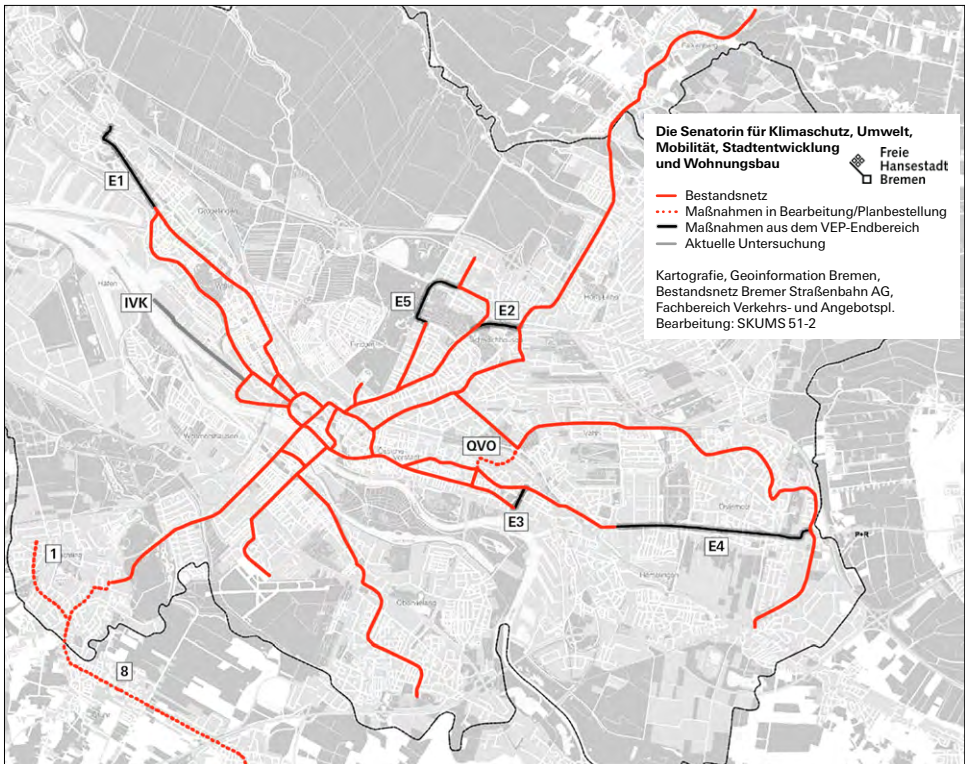
Im weiteren Prozess wurde allerdings festgestellt, die anvisierten Haltepunkte seien infrastrukturell schwer erschließbar oder

würden kein ausreichendes Nachfragepotenzial aufweisen. Vor allem aber war es der Mangel an Personalkapazitäten, die teilweise durch die verzögerten Tramausbauvorhaben gebunden waren, der zu einem eindeutigen Umsetzungsdefizit führte (siehe unten). Ferner wurde dem barrierefreien Umbau der letzten Bestandsbahnhöfe eine höhere Priorität eingeräumt und die Einrichtung der meisten neuen Haltepunkte entsprechend zurückgestellt. Nur die Haltepunkte Universität/Technologiepark und Horn/Achterdiek werden prioritär weiterverfolgt. Sie sollen Studierende, Beschäftigte des Technologieparks und die (eher wohlhabenden) Bewohner*innen der Stadtteile Horn und Oberneuland besser an den SPNV anbinden. Mit diesen Haltepunkten soll zudem eine neue Regio-S-Bahnlinie eingerichtet werden, die einen 30-Minuten-Takt nach Rotenburg an der Wümme ermöglicht (SKUMS o.J.). Im Jahr 2020 wurde der genaue Standort für den Haltepunkt an der Universität nach einer kontroversen Debatte festgelegt (Götz 2020). Im Sommer 2022 gab der Bremer Senat schließlich rund 3 Millionen Euro für die benötigten Planungsmittel frei. Die ersten Umsetzungsphase wird allerdings mindestens bis 2026 dauern.²⁸

Die mühsame Erweiterung des Straßenbahnnetzes: Neben dem regionalen Eisenbahnverkehr spielte der geplante Ausbau des Tramnetzes eine zentrale Rolle im VEP. Über drei damals bereits in der Planung befindliche Maßnahmen hinaus war ein

²⁸ Vgl. www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/senat-bewilligt-planungsmittel-fuer-eisenbahn-haltepunkte-achterdiek-und-uni-401588

Abbildung 4: Bremer Straßenbahn-Bestandsnetz mit geplanten Erweiterungen (Stand: 2019)



Quelle: SKUMS o.J.: 10

Ausbau um fünf weitere Streckenabschnitte vorgesehen. Der Umsetzungsbericht stellte allerdings fest, dass auch die am weitesten fortgeschrittenen Vorhaben nicht im Zeitplan waren. Gründe waren hohe Kosten, politische Widerstände und Klagen gegen die konkrete Umsetzung der Verkehrswende vor Ort. Die folgenden Gerichtsprozesse, zusätzlich notwendige Fachgutachten und Anpassungen der Planungen verzögerten die Maßnahmen. Seit etwa sieben Jahren

macht sich zudem ein wachsender Mangel an Planer*innen bemerkbar, der zu weiteren Verzögerungen bei der baubegleitenden und Ausführungsplanung führt. Folglich konstatierte der Bericht: «Straßenbahnneubaumaßnahmen erweisen sich [...] in der Rückschau als langwierig und konfliktbehaftet. Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich.» (SKUMS o.J.: 108)

Linien 1 und 8 – von Huchting bis ins niedersächsische Umland: Die ambitioniertesten und am weitesten fortgeschrittenen Pläne gibt es für den Süden von Bremen. Die Linie 1 soll mit sechs neuen Haltestellen und einer zusätzlichen Strecke von 3,7 Kilometern durch den Stadtteil Huchting geführt werden. Die Linie 8 soll durch Huchting bis in die niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe mit 15 neuen Haltestellen um 9,3 Kilometer verlängert werden.²⁹ Davon würden nicht nur die eher ärmeren Huchtinger*innen profitieren, die über verhältnismäßige wenige eigene Autos verfügen. Auch die niedersächsischen Nachbar*innen könnten mit der neuen Regiotram in Zukunft umsteigefrei in die Bremer City fahren. Eine Berechnung des Verkehrsressorts hat ergeben, dass mit den Verlängerungen die Anteile des ÖPNV steigen und die des motorisierten Individualverkehrs sinken könnten.

Dennoch formierte sich in der örtlichen Bevölkerung Protest gegen diese Vorhaben, der sich in der Initiative Huchting bündelte und von allen Parteien des Huchtinger Beirats Unterstützung bekam. Die Kritiker*innen bezweifelten die optimistischen Zahlen des Verkehrsgutachtens und fürchteten, der bisherige Huchtinger Ringbus könnte entfallen. Gegen die Verlängerung der Linie 8 wurde sogar geklagt. Der Protest gegen die Verkehrswende im niedersächsischen Umland bündelte sich in der Initiative Aktiv Stuhr. Nach jahrelangen Auseinandersetzungen konnte die Stadt schließlich mit allen lokalen Akteuren Kompromisse erzielen, sodass der Umsetzung nichts mehr im Wege stand (Mörtel 2020). Allerdings erhöhten sich die Baukosten für

beide Linien aufgrund von Preissteigerungen am Markt und der marktbeherrschenden Stellung einzelner Tiefbauunternehmen noch einmal deutlich: auf insgesamt 230 Millionen Euro (Faltermann 2024b). Die Verlängerungen der Linien 1 und 8 sollen 2026 bzw. 2027 in Betrieb genommen werden.

Linie 2 verbindet – von Hastedt in die Vahr: Unter dem Titel «Querverbindung Ost» bzw. «Linie 2 verbindet» entwickelt die Stadt Bremen ein Projekt, mit dem die Linie 2, die bisher in Sebaldsbrück endet, künftig über die Steubenstraße parallel zur Linie 1 bis in die Neue Vahr-Süd und zu Hauptverkehrszeiten sogar bis nach Osterholz Tenever geführt werden soll. Mit einem nur 1,3 Kilometer langen Verbindungsschluss könnten die im Durchschnitt eher ärmeren Bewohner*innen des peripheren Bremer Ostens die zentralen Stadtteile in Zukunft deutlich schneller, mit engeren Takten und ohne Umstieg erreichen.³⁰ Allerdings stiegen auch die prognostizierten Kosten für dieses Vorhaben zuletzt von 40 auf 60 Millionen Euro und der 2021 begonnene Bau dürfte frühestens 2027 abgeschlossen sein. Ferner wandte sich der Beirat Hemelingen gegen das Vorhaben, weil er eine schlechtere ÖPNV-Versorgung seines Stadtteils befürchtete. Und es musste zunächst eine Einigung mit einem Unternehmen erzielt werden, das Einschränkungen für sein Grundstück monierte und deswegen geklagt hatte. Das Verfahren wurde allerdings mit einer gütlichen Einigung ohne Gerichtsprozess eingestellt (Hasemann 2021).

29 Vgl. www.linie1und8.de/ 30 Vgl. www.linie2verbindet.de/

Eine Tram quer durch Osterholz: Schon seit Jahrzehnten wird in Bremen die Idee diskutiert, die Linie 2 oder 10 über den Bahnhof Sebaldsbrück hinaus quer durch Osterholz bis weit in den Bremer Osten zu verlängern. Nachdem die Planungskapazitäten in den letzten Jahren durch die Auseinandersetzungen um unsinnige Verlegungen von Linien und Haltestellen in der Innenstadt gebunden waren (vgl. Kap. 4.2), gab es im Jahr 2024 die ersten Beteiligungs- und Planungsschritte. Vorgeesehen ist erstens, die Linie 3 über ihre bisherige Endstation hinaus durch die Malerstraße mit den Linien 2 und 10 zu verbinden. Denn in Zukunft wird die Linie 2 teilweise über die Querverbindung Ost in die Vahr geführt und deshalb seltener Hemelingen anfahren. Über die Malerstraße könnte die Linie 3 zum Ausgleich Hemelingen bedienen. Zweitens könnte die neue Trasse durch Osterholz bis zum Einkaufszentrum Weserpark, zum Bahnhof Mahndorf oder sogar bis in das niedersächsische Oyten weitergeführt werden (Hasemann 2023).

Die Voraussetzungen für eine reibungslose Umsetzung sind grundsätzlich besser als in Huchting: Die Stadt hat bereits die nötigen Grundstücke entlang der geplanten Strecke gekauft. Und die Beiräte von Hemelingen und Osterholz unterstützen das Projekt. Zunächst steht allerdings eine Wirtschaftlichkeitsprüfung an, deren Ergebnis durchaus offen ist. Planung und Bau dürften dann mindestens zehn Jahre dauern. Mit einer Fertigstellung der Linie wäre also kaum vor 2035 zu rechnen (Hasemann 2024).

Wann kommt die Straßenbahn in die Überseestadt?: Um die neuen Quartiere in der Überseestadt vollständig an die Straßenbahn anzubinden, wurde 2019 eine Machbarkeitsstudie erstellt. Daraufhin wurde Anfang 2020 ein umfangreiches Beteiligungsverfahren durchgeführt, bei dem Vor- und Nachteile verschiedener Linienführungen zur Diskussion standen. Zwei mögliche Varianten wurden lange als gleichwertig erörtert.³¹ Wirtschafts- und Verkehrsressort waren sich nicht einig. In ihrem Koalitionsvertrag verständigte sich die neue Regierung schließlich 2023 auf eine sinnvolle Variante, mit der die Quartiere Überseeinsel und Hafenkante erschlossen werden können (Wendler 2023). Allerdings verzögert sich der Planungsbeginn auf unbestimmte Zeit, weil in der Koalition und in den betroffenen Senatsverwaltungen weiterhin unterschiedliche Vorstellungen über das weitere Vorgehen bestehen und befürchtet wird, dass die Bewohner*innen nach den jahrelangen Bauarbeiten in den Neubauquartieren keine weiteren Baustellen mehr wollen.

³¹ Vgl. <https://bau.bremen.de/mobilitaet/aktuelle-projekte/straßenbahn-in-die-ueberseestadt-98082>

**ANGESICHTS DER SCHWIERIGKEITEN
BEIM AUSBAU DES STRASSEN-
BAHNNETZES SETZTE DAS BREMER
VERKEHRSRESSORT VERSTÄRKT AUF
DEN BUS ALS ZENTRALES RÜCKGRAT
DES STÄDTISCHEN ÖPNV.**

Eine Tram bis nach Bremen Nord?: Im VEP war ferner vorgesehen, die Linien 3 und 10 über Gröpelingen hinaus bis zum Bahnhof Oslebshausen zu verlängern. Es gibt sogar Überlegungen, die Linien bis Bremen Burg weiterzuführen, wodurch viele sozial prekäre Haushalte eine bessere ÖPNV-Anbindung erhalten würden und die Straßenbahn bis nach Bremen Nord reichen würde. Allerdings hat die Senatsverwaltung auf absehbare Zeit keine Kapazitäten, das Projekt zu verfolgen. Deswegen ist das Vorhaben auf Stand-by und es wurden keine Planungsaktivitäten eingeleitet (SUBV 2014: 154 f.).

Weitere Straßenbahnplanungen: Schließlich wurden im VEP auch Pläne festgehalten, die Linie 8, die bisher in Schwachhausen endet, bis zur Universität weiterzuführen. Dadurch würde die Linie 6 entlastet, die bisher als einzige die Universität bedient, und die Erschließung des weitläufigen Campus verbessert. Zudem soll eine Querverbindung zwischen den Linien 4 und 6 geschaffen und eine neue Linie eingerichtet werden, die aus Horn über die neue Querspange die Menschen schneller in die Innenstadt bringen würde. Die Senatsverwaltung befürchtet al-

lerdings starke Bürgerproteste gegen dieses Vorhaben und geht es deswegen nicht an. Beide Überlegungen wurden bis dato nicht weiterverfolgt (ebd.).

Verbesserung des Busnetzes: Bereits im VEP war vorgesehen, das Bremer Busnetz deutlich zu überarbeiten und zu verbessern. Neben Direktverbindungen in die Innenstadt sollten vor allem tangential geführte Linien zwischen den Stadtteilen ausgebaut werden. Die Maßnahmen waren allerdings eher ergänzend zum Eisenbahn- und Straßenbahnangebot und deren Erweiterung gedacht. Durch eine enge Abstimmung der Buslinien mit dem übergeordneten ÖPNV-Netz sollten Umsteigebeziehungen und Reisezeiten optimiert werden. Im Zuge der Anpassung des Stadtbusnetzes sollte ferner auch die Führung der Regiobusse im Bremer Stadtgebiet verbessert werden. Diese Maßnahmen sollten zusammen mit dem ZVBN geplant und umgesetzt werden (vgl. Kap. 5.1; SUBV 2014: 156 ff.).

In den letzten Jahren konnten bereits einzelne Verbesserungen im Busnetz erzielt werden. Neben einigen neu eingeführten

Linien wurde in einigen Fällen der Streckenverlauf bestehender Linien optimiert. Solche Vorhaben führten aber teilweise zu Protesten in den betreffenden Stadtteilen: So sollte auch in Obervieland die Führung der Buslinien verbessert werden. Doch Anwohner*innen sammelten über 1.000 Unterschrift und der Beirat vor Ort wandte sich parteiübergreifend mit der Begründung gegen die Maßnahme, dass die Erreichbarkeit einzelner Haltestellen sich verschlechtern würde. Trotzdem konnte das Vorhaben nach Anpassungen umgesetzt werden (Mörtel 2019).

Nicht zuletzt ist die Antriebswende eine große Herausforderung für die Bremer Busflotte. Durch einen mittelfristigen Umstieg auf Elektrobusse soll der ÖPNV bis zum Jahr 2038 komplett dekarbonisiert werden. Die Straßenbahn fährt ohnehin vollelektrisch und mit zertifiziertem Ökostrom. Für die Umstellung der Antriebe müssen allerdings nicht nur teure E-Busse gekauft werden, sondern es sind auch umfangreiche Um- bzw. Neubauten der Werkstätten und Betriebshöfe sowie eine Qualifizierung des Personals nötig. Bei Redaktionsschluss dieser Studie waren in Bremen bereits 20 Elektrobusse im Einsatz. Für 2025 sind weitere 50 Fahrzeuge bestellt. Bisher sind allerdings noch über 200 Dieselsebuse auf den Bremer Straßen unterwegs.³² Trotz der aufgeschobenen Angebotsoffensive will die BSAG am Zeitplan für die Dekarbonisierung ihrer Busflotte festhalten (Wendler 2024).

Strategische Neuorientierung in der Teilfortschreibung: In der Teilfortschreibung ist der Ausbau des ÖPNV eines der vier

Schwerpunktfelder. Das entsprechende Handlungskonzept sah diverse Maßnahmen mit klaren zeitlichen Horizonten vor. Allerdings fand mit dem neuen Planungsdokument eine strategische Verschiebung statt. Angesichts der Schwierigkeiten beim Ausbau des Straßenbahnnetzes setzte das Bremer Verkehrsressort verstärkt auf den Bus als zentrales Rückgrat des städtischen ÖPNV. Die ambitionierten Vorhaben in dem neuen Planungswerk überschrieben die ursprünglichen Maßnahmen im VEP, die auf einen moderaten Ausbau des Busnetzes abgezielt hatten. Das Papier griff damit eine geplante Ausbaustrategie der BSAG auf (SKUMS 2022a: 107 ff.).

Senat und BSAG nahmen dabei Bezug auf die Zielbestimmung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den Anteil des ÖPNV am Modal Split bis 2030 um ein Drittel zu erhöhen. Für Bremen würde das eine Steigerung von 14 auf 19 Prozent bedeuten. Es war geplant, die Zahl der Fahrgäste der BSAG um gut 36 auf 142 Millionen pro Jahr und damit ebenfalls um ein Drittel zu erhöhen (SKUMS o.J.: 103 f.). Gemäß der VDV-Strategie sollte dabei eine Ausweitung des Busangebots eine Schlüsselrolle spielen. Der Verband erklärte die 2020er-Jahre zum Jahrzehnt des Busses.³³

Die BSAG argumentierte, auch in Bremen sei die Busoffensive deutlich schneller, kostengünstiger und mit geringeren

³² Vgl. www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/50-elektrisch-betriebene-gelenkbusse-fuer-bremen-404037 ³³ Vgl. www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-modernisierung-und-ausbau.aspx

Hürden zu realisieren als der Tramausbau. Demnach sollte der Tramausbau in Bremen nicht über die bisherigen Anstrengungen hinaus forciert, sondern nur das bestehende Netz optimiert werden. Die im VEP formulierten Vorhaben wurden zwar grundsätzlich bestätigt und für einige besonders wichtige Maßnahmen wurden Machbarkeitsstudien bzw. der Beginn von Planungen angekündigt (SKUMS 2022a: 107 ff.). Doch faktisch nahm die Teilfortschreibung Abstand von einem ambitionierten Ausbauprogramm für die Tram und konzentrierte sich auf wenige Projekte, von denen man annahm, dass sie mittelfristig realistisch umsetzbar sind.

Die BSAG-Ausbauoffensive: Die Angebotsoffensive der BSAG, auf die die Teilfortschreibung Bezug nahm, sah elf Stufen vor, die sukzessive bis 2030 erklommen bzw. abgearbeitet werden sollen. Das Ziel der Offensive ist, «zusammen mit den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes ein Leben ohne eigenen Pkw zu ermöglichen und dass Pkw-Fahrten nur im Ausnahmefall erforderlich werden» (SKUMS 2022a: 116). Dafür sollen das ÖPNV-Netz, seine Angebote und Ebenen neu geordnet und verbessert werden. Kern der Strategie ist die Entwicklung eines Prioritätsnetzes: Es soll die Tramlinien und die hochfrequentierten Buslinien, die als Metrobusse vermarktet werden, vereinen und zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots in Bremen werden. Die Linien des Prioritätsnetzes sollen alle Stadtteile und dortige zentrale Infrastrukturen (wie Bahnhöfe, Hochschulen, Kliniken, Stadtteilzentren) mit den innerstädtischen Knotenpunkten (Hauptbahnhof, Domsheide, Am

Brill, bzw. mit Vegesack für Bremen Nord) verbinden, und das mit maximal einem Umstieg und in einem verlässlichen dichten Takt.

Ergänzend bzw. nachgeordnet sollen Quer-, Gewerbe-, Express- und Quartiersbuslinien sowie perspektivisch (automatisierte) Quartiers-Shuttles eingeführt werden. Das Prioritätsnetz würde laut einem Mitarbeiter der BSAG 85 Prozent der Bremer*innen einen hochwertigen Angebotsstandard garantieren. Würden alle elf Stufen umgesetzt, würden damit fast 100 Prozent der Bürger*innen erreicht. Für diese Maßnahmen müssen in den nächsten Jahren zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt, Busse und Straßenbahnen angeschafft, mehr Mitarbeiter*innen ausgebildet und eingestellt sowie entsprechende Werkstatt- und Betriebshofkapazitäten geschaffen werden (ebd.: 120 ff.).

Die geplanten elf Ausbaustufen sehen wie folgt aus: Erstens sollen zunächst die Takte wichtiger Linien in Nebenverkehrszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen verdichtet und soll kurzfristig eine Expressbuslinie zwischen Hauptbahnhof und dem wichtigen Gewerbegebiet GVZ eingerichtet werden. Zweitens soll das beschriebene Prioritätsnetz eingeführt werden, das ein klares Taktversprechen beinhaltet und wofür geeignete Infrastrukturen, Bevorrechtigungsregelungen und komfortable Fahrzeuge benötigt werden. Drittens sollen Quer- und Gewerbebuslinien installiert werden, die als Tangentiallinien unter Umgehung der Innenstadt die peripheren Gewerbegebiete in einem verlässlichen Takt mit den zentralen Stadtteilen verbinden.

Viertens sollen eng darauf abgestimmt Expressbuslinien eingerichtet werden, die auf mehreren Strecken periphere Gewerbestandorte und Wohngebiete mit der Innenstadt verbinden sollen, um die Reisezeiten signifikant zu reduzieren.³⁴ Fünftens sollen Quartiersbusse in Form von Klein- oder Standardbussen die Feinerschließung von Stadtteilen und die Anbindung an das übergeordnete Netz ermöglichen. Bestehende Linien sollen ausgebaut und neue geschaffen werden, um kurze Entfernungen zwischen den Haltestellen und gute Takte zu erhalten. On-Demand-Shuttles in Form von Kleinbussen sollen vor allem die Anbindung von Stadtrandsiedlungen sicherstellen. Sechstens sollen die Takte in den Nebenverkehrszeiten (frühmorgens, spätabends, nachts) verbessert werden. Siebtens soll mithilfe von verbesserten bzw. neu geschaffenen verkehrlichen Infrastrukturen (wie etwa Brücken oder Tunnel) die Führung von Quer- und Expressbuslinien optimiert werden. Achttens sollen die Takte aller Netzebenen an Samstagen verbessert werden, um den ÖPNV für Freizeit- und Einkaufsfahrten am Wochenende attraktiver zu machen. Neuntens sollen die Takte der Ost-West-Tramlinien (längs der Weser) in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet und teilweise auf einen Fünf-Minuten-Takt gebracht werden. Zehntens sollen entsprechend auch die Takte der Tram- und Metrobuslinien auf der Nord-Süd-Achse (quer zur Weser) verdichtet werden (auf besonders hochfrequentierten Strecken auf einen Drei- bis Vier-Minuten-Takt). Elftens soll auf den meisten Linien des Prioritätsnetzes zwischen 6 und 19 Uhr mindestens ein Fünf-Minuten-Takt gelten. Mit der Umsetzung aller elf Maß-

nahmen würde sich die Verkehrsleistung der BSAG um ganze 50 Prozent erhöhen.

Allerdings verzögerte sich die Umsetzung der Angebotsoffensive. Die ersten Schritte konnten aber eingeleitet werden. So ist der Start der Stufe eins der Ausbauoffensive 2025 gesichert.³⁵ Teile der Stufe zwei – und damit des Prioritätsnetzes – sollen ebenfalls zeitnah umgesetzt werden (siehe oben). Unter günstigen Rahmenbedingungen wären die geplanten elf Maßnahmen immer noch in einer Zeitspanne von zehn Jahren zu realisieren. Doch gegenwärtig schreitet der Ausbau des ÖPNV aufgrund der personellen und finanziellen Engpässe nicht so zügig und umfassend voran, wie eigentlich politisch angestrebt. Zugleich wird die strategische Fokussierung auf das Busangebot in Bremen durchaus kontrovers diskutiert.

Mehr Straßenbahn wagen: Protagonist*innen der Verkehrswende erkennen die Fortschritte bei einzelnen Tramerweiterungen an und loben grundsätzlich die Bemühungen der BSAG, ihr Angebot auszuweiten. Insgesamt zeigen sie sich jedoch enttäuscht, dass eine umfassende Mobilitätswende bisher ausgeblieben ist, und kritisieren die strategische Abkehr vom Straßenbahnausbau. Um «über das tägliche verkehrspolitische Kleinklein weit hinaus[zu]denken» und einen Vorschlag für eine trambasierte Verkehrswende vorzulegen, die aus sozialen und ökologischen

³⁴ Insbesondere die geplanten Gewerbe-, Quer- und Expressbuslinien zu den abgelegenen Gewerbegebieten sind wichtig für Beschäftigte aus den prekarierten Klassenmilieus. ³⁵ Vgl. www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/startschuss-fuer-die-angebotsoffensive-im-oePNV-ab-2025-450203

**GEGENWÄRTIG SCHREITET DER AUSBAU
DES ÖPNV AUFGRUND DER PERSONELLEN UND
FINANZIELLEN ENGPÄSSE ALLERDINGS NICHT
SO ZÜGIG UND UMFASSEND VORAN,
WIE EIGENTLICH POLITISCH ANGESTREBT.
ZUGLEICH WIRD DIE STRATEGISCHE
FOKUSSIERUNG AUF DAS BUSANGEBOT IN
BREMEN DURCHAUS KONTROVERS DISKUTIERT.**

Gründen eigentlich notwendig wäre, veröffentlichten die Verbände BUND und Einfach Einsteigen Anfang 2021 das Konzeptpapier «Mehr Straßenbahn wagen! Wohin führt das Bremer Straßenbahnnetz der Zukunft?» (Einfach Einsteigen e. V./BUND e. V. Landesverband Bremen o.J.).

Darin betonen sie den Wert des bestehenden Netzes, weisen allerdings auf strukturelle Defizite hin: So führen alle Linien über die Innenstadt, was sie anfällig für Störungen macht; tangentielle Querverbindungen zwischen den Stadtteilen fehlen; viele Stadtteile, die teilweise bis in die 1970er-Jahre hinein über eine Tramlinie verfügten, sind nicht (mehr) an die Straßenbahn angebunden; Ansätze einer Regiotram ins Umland existieren bisher nur vereinzelt. Das von der BSAG entwickelte und vom Senat übernommene Konzept für ein integriertes Bussystem könne daher kurz- und mittelfristig eine sinnvolle Übergangslösung sein, müsse aber perspektivisch von einem massiv erweiterten Netz

von Straßenbahnen abgelöst werden, die erhebliche strukturelle Vorteile gegenüber dem Bus hätten.

Laut den beiden Vereinen ist das Papier als Diskussionsangebot zu verstehen, dessen Vorschläge sich womöglich nicht in allen Details umsetzen lassen. Die Berücksichtigung ihres Entwurfs eines integralen Tramsystems würde aber auf jeden Fall einen qualitativen Sprung für die Bremer Verkehrswende bedeuten. Es würde den Ausbauplänen des VEP weitere knapp 100 Kilometer neue Strecken hinzufügen, von denen etwas weniger als die Hälfte als Regiotrams ins Umland führen würden. Ein Großteil davon könnte auf bestehenden Strecken regionaler Eisenbahnen geführt werden. Die Autor*innen wollen bestehende Linien verlängern und neue einrichten, wichtige Gewerbe- und Industriestandorte anbinden, Querverbindungen und nicht zuletzt eine vollständige Ringlinie um die innerstädtischen Quartiere herum schaffen. Sie konnten keine belastbare

Kostenschätzung vornehmen, prognostizieren die benötigten Mittel aber grob auf ein bis zwei Milliarden Euro, die zum Großteil vom Bund zu tragen wären. Damit würden die Investitionskosten für das umfassende Straßenbahnsystem etwa so hoch liegen wie diejenigen für die fünf Kilometer Autobahnringchluss, die nur das sozial-ökologisch desaströse Autosystem weiter zementieren (vgl. Kap. 4.1).

Finanzierung und Tarife: ÖPNV-Ausbau, -Finanzierung und -Tarifgestaltung sind eng miteinander verknüpft. Werden Tarife gesenkt oder wird sogar ein Nulltarif eingeführt, führt das zu Einnahmeausfällen und erfordert gleichzeitig einen Angebotsausbau. Beide Phänomene machen die Erschließung neuer Finanzierungsquellen nötig. Andersherum sind im Falle einer angebotsseitigen Ausbauoffensive ebenfalls attraktive Tarifangebote sinnvoll, damit die neuen Kapazitäten tatsächlich auch genutzt und angenommen werden.

Im Jahr 2017 ergriff die neu gegründete Graswurzel-NGO Einfach Einsteigen die Initiative und entwickelte ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept für einen ticketfreien ÖPNV in Bremen. Anfang 2019 veröffentlichte sie ihr Basiskonzept. Dafür erfuhr sie viel Zuspruch aus Parteien, Öffentlichkeit und der Bevölkerung (Sander 2021). Die NGO schlug eine paritätische Finanzierung des ÖPNV durch Unternehmen und Bürger*innen vor. Demzufolge müssten alle in Bremen ansässigen Gewerbebetriebe einen Beitrag zahlen, alle volljährigen und sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bremer*innen hätten einen ÖPNV-Beitrag in Höhe von knapp 20 Euro

zu entrichten. Im Gegenzug müssten im Bremer Stadtgebiet keine Tickets mehr gekauft werden (Einfach Einsteigen 2019). Die Beitragshöhen waren bereits so berechnet, dass sie nicht nur die wegfallenden Ticketeinnahmen ersetzt, sondern auch das Angebot stark ausgeweitet und Arbeitsbedingungen sowie die Barrierefreiheit verbessert hätten.

Das Thema wurde 2019 im Wahlkampf zur Bremischen Bürgerschaft diskutiert. Die Partei Die Linke und mit Einschränkungen auch die SPD unterstützten eine umlagebasierte Finanzierung des ÖPNV. Die damals neu gebildete rot-grün-rote Landesregierung vereinbarte in ihrem Koalitionsvertrag einen Prüfauftrag und integrierte diesen Prozess in die parallel beginnende Teilfortschreibung des VEP (Sander 2021). Anfang 2020 vergab der Senat Studienaufträge an zwei Agenturen: Zum einen sollte die Firmacivity mögliche innovative Änderungen der Tarifstruktur vorschlagen und prüfen. Zum anderen sollten das Unternehmen Ramboll und die Kanzlei Becker, Büttner und Held (bbh) alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV analysieren. Beide Studien wurden Ende 2020 fertiggestellt, sind allerdings der Öffentlichkeit bis heute nicht zugänglich (SUBV 2014).

Das Beratungsunternehmen civity betrachtete ganz verschiedene Tarifvarianten und empfahl mehrere zur genaueren Prüfung und ggf. Umsetzung, so unter anderem flexible Tarife (Kombination von Zeitkarte und ermäßigten Einzeltickets), verbesserte Jobtickets, vergünstigte Tagestickets und ein 365-Euro-Ticket nach Wiener Vorbild. Grundsätzlich sprach sich das

Unternehmen auch dafür aus, einen Nulltarif zu prüfen. Ein verbilligtes Sozialticket und ein Jugendticket für Schüler*innen, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende (TIM) sind bereits umgesetzt. Ferner wurden die stetigen Preissteigerungen bei den Einzeltickets gestoppt (SKUMS 2022a: 171 ff.). Ramboll und bbh prüften parallel verschiedene Finanzierungsinstrumente und kamen im Wesentlichen zu dem Schluss, dass diejenigen Instrumente praktikabel seien, die die Bürger*innen belasten, aber diejenigen nicht zu empfehlen seien, die Unternehmen und Vermögensbesitzer*innen zur Finanzierung heranziehen. So sei mit Blick auf das Einfach-Einsteigen-Konzept die ÖPNV-Umlage sinnvoll, aber von der Erhebung eines Unternehmensbeitrags abzuraten (SKUMS 2022a: 196 ff.).

Daraufhin initiierten die progressiven Kräfte in der SPD um den heutigen Landesvorsitzenden Falk Wagner eine parteiinterne Auseinandersetzung über das Thema Nulltarif. Auf ihrem Parteitag im März 2021 verabschiedete die Bremer SPD dann ein Papier, das als Gamechanger in der ganzen Debatte wirkte: Durch eine Erhöhung der Grundsteuer soll ein ticketfreier ÖPNV in Bremen ermöglicht werden. Zwar sollen Vermieter*innen die Steuer auf ihre Mieter*innen umlegen können. Aber rund 40 Prozent des Steueraufkommens sollen von den Eigentümer*innen von Gewerbegebäuden getragen werden. Ferner beinhaltet die vorgeschlagene Grundsteuer mehrere sozial ausgleichende Mechanismen für die bewohnten Bestände. Jeder Haushalt müsste durchschnittlich 14 Euro im Monat zahlen, jede Person also etwa

7 Euro (SPD Bremen-Stadt 2021). Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke griffen den Vorschlag grundsätzlich positiv auf, forderten aber, ihn in eine umfassende Mobilitätswende einzubetten. Demnach würde ein ticketfreier ÖPNV nur Sinn machen, wenn er gleichzeitig massiv ausgebaut würde und wenn gleichwertig die anderen Elemente des Umweltverbands aufgewertet würden (Sander 2021).

Zu dieser Zeit bestand in Bremen eine grundsätzliche Übereinstimmung zwischen den Koalitionsparteien, was die Einführung eines Nulltarifs für den ÖPNV betrifft. Diese besondere Konstellation war zum einen auf die impulsgebende Rolle von Einfach Einsteigen und zum anderen auf die progressive Position der SPD zurückzuführen, die sonst oft als Bremse für fortschrittliche Reformen auftritt (ebd.). Noch vor der Wahl zum Abgeordnetenhaus 2023 sprachen sich verschiedene Akteure, darunter auch der DGB, für den Ansatz der Ticketfreiheit aus. Auch in den neuen Koalitionsvertrag wurde das Vorhaben aufgenommen.

Dennoch wurde das Nulltarif-Modell bisher nicht eingeführt. Das liegt an verschiedenen Widerständen und Schwierigkeiten. So bräuchte es für die Implementierung umfangreiche gesetzgeberische und administrative Vorbereitungen. Auch das Ausmaß des ÖPNV-Ausbaus und dessen Finanzierung sind umstritten. So zeigten sich etwa im Finanzressort Vorbehalte gegenüber dem Grundsteuermodell. Zudem gab es in der Koalition zu wenige Kräfte, die das Projekt entschlossen vorangetrieben hätten. Hinzu kamen das im Sommer

2022 vom Bund eingeführte 9-Euro-Ticket und sein Nachfolger, das sogenannte Deutschlandticket. Dieses sowie das Bremer Sozial- und Jugendticket TIM decken bereits mehrere große Nutzergruppen ab, sodass ein Umlagesystem gar keine große Zielgruppe und keine starke soziale Lobby mehr hätte. Vor allem müsste die Umlage zusätzlich zum Deutschlandticket gezahlt werden. Die Herausforderung besteht also darin, das Bremer Nulltarif-Modell mit dem Deutschlandticket kompatibel zu machen.

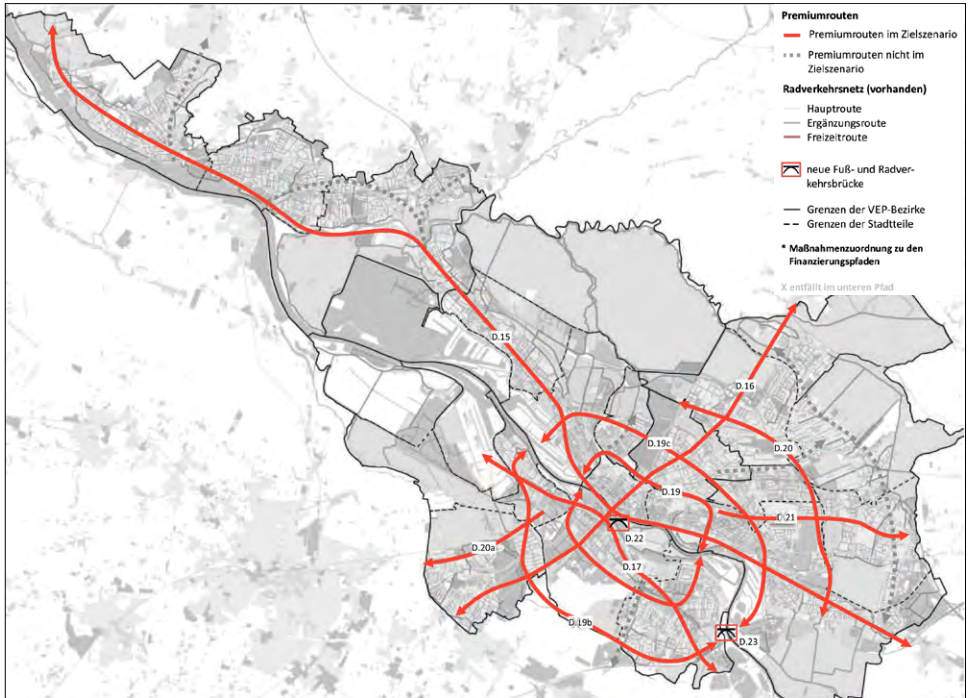
Eine Lösung könnte darin bestehen, die verschiedenen Bremer Zeitkarten für den ÖPNV in das Deutschlandticket zu integrieren und perspektivisch allen Bremer*innen dieses anzubieten. Es ist bereits gelungen, das Semesterticket der Bremer Hochschulen zum Deutschlandticket aufzuwerten und dabei sogar den Preis des Tickets auf ca. 30 bis 35 Euro zu senken.³⁶ Alle Bremer Studierenden können nun für den Semester-Pflichtbeitrag bundesweit den ÖPNV ohne weitere Kosten nutzen. Die Bremer Koalitionsregierung verfolgt einen ähnlichen Ansatz für das Sozial- und das TIM-Ticket. Denkbar wäre es, dass das Land Bremen – analog zum Modell des Semestertickets – das Deutschlandticket pauschal für alle Bremer*innen erwirbt. Die Kosten von rund 30 Euro pro Person könnten dann im Sinne eines obligatorischen Bürgertickets auf alle Einwohner*innen umgelegt werden. Über die bereits bestehenden verbilligten Sondertickets für bestimmte Gruppen hinaus müssten allerdings weitere soziale Ausgleichsmechanismen in dieses Modell integriert werden, um soziale Gerechtigkeit und Leistung zu gewährleisten.

4.5 RAD- UND FUSSVERKEHR

Neben dem ÖPNV sind der Rad- und Fußverkehr wichtige Säulen des Umweltverbunds und der Mobilitätswende in Bremen. Bereits 2003 verbesserte die Stadt die Radinfrastruktur mit der «Zielplanung Fahrrad», indem sie die bestehenden Radwege ausbaute, sodass die stadtteilverbindenden Haupttrouten 390 Kilometer umfassten. Hinzu kamen 44 Kilometer Ergänzungsrouten und 270 Kilometer Freizeittrouten. Seit der Jahrhundertwende steigen die Radverkehrsmengen in Bremen deutlich an. Im Jahr 2018 wurden hier 25 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Damit belegt Bremen eine europaweite Spitzenposition unter vergleichbaren Großstädten. Spätestens mit der Mängelanalyse im Rahmen des VEP wurde allerdings offensichtlich, dass die Infrastrukturen angesichts der gestiegenen quantitativen und qualitativen Nutzungsansprüche unzureichend waren. So wurden Netzlücken, Kapazitätsengpässe, Streckenschäden, Schwachstellen bei Knotenpunkten und Querungshilfen sowie fehlende Abstellanlagen identifiziert. In der Konsequenz beeinträchtigte die Netzinfrastruktur nicht nur die Möglichkeit komfortablen und schnellen Radfahrens, sondern konnte auch nicht verhindern, dass knapp 40 Prozent der bei Unfällen verletzten Personen Radfahrer*innen waren (SUBV 2014: 66 ff.).

³⁶ Vgl. www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/mehr-flexibilitaet-semesterticket-wird-zum-deutschlandticket-454746

Abbildung 5: Vorgesehene Premium-Radrouten im Stadtgebiet von Bremen



Quelle: SUBV 2014: 148

Ausbau des Radnetzes: Vor diesem Hintergrund setzte sich der Senat im VEP das Ziel, «den im großstädtischen Vergleich hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Bremen nicht nur zu halten, sondern durch eine zielgerichtete, effektive und wahrnehmbare Förderung [...] auch zu steigern» (ebd.: 142). Das Dokument beinhaltete zahlreiche Maßnahmen, um das Radverkehrsnetz weiterzuentwickeln und dafür in einem ersten Schritt zusätzliches Personal einzustellen. Der Umsetzungsbericht stellte jedoch fest, dass nicht nur die detaillierten Abstimmungen mit den

Stadtteilbeiräten herausfordernd waren, sondern vor allem das vorgesehene Personal verspätet oder gar nicht eingestellt werden konnte. Das führte dazu, dass zum Zeitpunkt der Evaluation nur wenige Maßnahmen ausgeplant und umgesetzt waren (SKUMS o.J.: 8 ff.).

Auch beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022, einer repräsentativen Befragung von Bürger*innen, erreichte Bremen wieder den ersten Platz unter den deutschen Großstädten. Die Befragten hoben zum Beispiel positiv hervor, dass Radfahren für Jung

und Alt möglich sei, Radfahrer*innen von anderen Verkehrsteilnehmer*innen respektiert würden und das Stadtzentrum gut zu erreichen sei. Sie bemängelten jedoch die geringe Breite vieler Radwege, das verbreitete Parken auf Radspuren und häufige Fahrraddiebstähle (ADFC 2023).

Premiumrouten: Ein wesentliches Element des weiterentwickelten Radnetzes sollten sogenannte Premiumrouten mit einem Qualitätsstandard sein, «der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren insbesondere für längere Entfernungen ermöglicht» (SUBV 2014: 145). Vorgesehen waren die Linien D15 (Bremen Nord–Innenstadt–Hemelingen), D16 (Huchting–Innenstadt–Universität–Lilienthal) sowie zwei Ringlinien (unmittelbar um die Innenstadt und in einem weiteren Ring um das Zentrum). Ferner waren weitere Radial- und Tangentiallinien im gesamten Stadtgebiet und bis ins Umland geplant (ebd.: 142 ff.). Die Umsetzung kam aber nur sehr schleppend voran (SKUMS o.J.: 8 ff.). Einzelne Abschnitte werden straßenweise ertüchtigt – beispielsweise, wenn dort ohnehin Baumaßnahmen stattfinden. Es fehlt aber ein kohärentes und ambitioniertes Realisierungskonzept, das sich in einer detaillierten Feinplanung ausdrücken müsste. Relativ weit fortgeschritten ist der Wallring um die Innenstadt (vgl. Kap. 4.2) und um die südlichen Wallanlagen. Auch bei der wichtigen Route D15 wurden in den letzten Jahren Fortschritte bei einigen Streckenabschnitten erzielt. Bis zur finalen Fertigstellung dürften allerdings noch einige Jahre vergehen (Struß 2024). Bei der D16 sind erst wenige Abschnitte realisiert.

Neue Brücken: Eng verknüpft mit dem Konzept der Premiumrouten war das Vorhaben, drei neue Rad- und Fußverkehrsbrücken über die Weser zu bauen. Zwei Brücken sollten den Kleinen Ring zwischen Kleine Weser, Stadtwerder und Große Weser östlich der Innenstadt schließen. Eine dritte Brücke sollte den Großen Ring ebenfalls östlich schließen, indem sie Habenhausen mit Hemelingen (auf Höhe der A1) verbindet (SUBV 2014: 142 ff.). Nachdem der Umsetzungsbericht zunächst noch gewisse Fortschritte im Planungsprozess der Brücken bescheinigt hatte (SKUMS o.J.: 8 ff.), wurden die Vorhaben zuletzt zurückgestellt, weil das ganze Ausmaß der Schäden an den bereits existierenden Weserbrücken deutlich geworden ist (vgl. Kap. 4.1). Nun hat die Sanierung der großen (Auto-)Brücken Vorrang und bindet die begrenzten Finanz- und Planungskapazitäten. Ob und wann welche der geplanten zusätzlichen Brücken realisiert werden, ist unklar und politisch umstritten. Das Vorhaben der beiden Brücken in der Innenstadt könnte am ehesten umgesetzt werden, weil sich die Grünen stark dafür einsetzen, obwohl eigentlich die Ostbrücke verkehrstechnisch noch wichtiger wäre.

Radnetz in den Quartieren: Noch prekärer ist die Situation des Radverkehrs an den Hauptstraßen jenseits der Premiumrouten und in den Nebenstraßen der Quartiere. Das eigentlich große Bremer Radnetz stammt zu großen Teil noch aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Viele Wege sind in baulich schlechtem Zustand, die Wege für Rad- und Fußverkehr sind eng, weil fahrende und parkende Autos den Großteil des Straßenraums einneh-

men (vgl. Kap. 4.3). Die Sanierungsmittel sind mit etwa 1,5 Millionen Euro pro Jahr viel zu niedrig bemessen. Der Fokus der politischen Aufmerksamkeit lag bislang auf dem Premiumnetz, während die Quartiersradwege gerade in den Peripherien wenig beachtet wurden. Das ändert sich erst langsam. Auch der Ausbau von Fahrradstraßen erwies sich – jenseits von Modellprojekten wie der Alten Neustadt (vgl. ebd.) – in den letzten Jahren als schwierig, weil der Aufwand dafür recht hoch ist. Zudem kommt es in den Stadtteilen nicht selten zu Protesten gegen geplante Fahrradstraßen (z. B. in Walle und Schwachhausen), da eine Verschlechterung der Verkehrssituation befürchtet wird (SKUMS o.J.: 8 ff.).

Förderung des Fußverkehrs: Wie in allen Städten stellt das Zuzußgehen in Bremen neben dem Radfahren eine wichtige Form der menschlichen Mobilität dar, die aber häufig in Verkehrskonzepten vernachlässigt wird. Vor diesem Hintergrund diagnostizierte der VEP Mängel in den Straßenräumen und rückläufige Anteile des Fußverkehrs. Ein wesentlicher Grund ist die Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Nutzungsinteressen um begrenzte Flächen, wodurch das Zuzußgehen an den Rand gedrängt wird. Deswegen wurde im VEP «die Rückgewinnung von öffentlichen Räumen für Aufenthalt und barrierefreies Zuzußgehen» (SUBV 2014: 77) als Ziel formuliert. Mit dem «Grünen Netz» hat die Stadt Bremen eine flächendeckende Bestandsaufnahme der Nahmobilität vorgenommen.³⁷ Das Planungsdokument sieht eine ganze Reihe von Maßnahmen vor, um die Situa-

tion zu verbessern. Solche Vorhaben sind typischerweise sehr kleinräumig, weswegen der VEP eher allgemeine Ansätze benannte, die auf Ebene der Stadtteile konkretisiert werden müssen. So sollten Fußverkehrskonzepte für die Stadtteilebene erarbeitet werden.

Allerdings wurden auch diese Maßnahmen höchstens schleppend umgesetzt. Die benötigten Personalkapazitäten wurden verspätet oder nicht in ausreichendem Maße aufgebaut. Der Umsetzungsbericht konstatiert, dass die Ziele des VEP so nicht zu erreichen sind (SKUMS o.J.: 6 ff.). Auch eine Aktivistin des Fuß e. V. Bremen kritisiert die fehlenden Fortschritte. Sie lobt zwar den partizipativen Prozess zur Erstellung des VEP und hebt hervor, dass die Mittel für den Fußverkehr etwas aufgestockt worden seien und das Team Nahmobilität im Verkehrsressort sehr progressiv sei. Allerdings verfüge es nur über sehr wenige Mitarbeiter*innen und über wenig Durchsetzungskraft gegenüber den konservativen Kräften in der Verwaltung und in der Regierung. Insgesamt fehlt eine kohärente und ambitionierte Strategie für Fußgänger*innen. Ein sinnvoller Ansatz könnte etwa ein Kinderwegkonzept sein, wie es in Kiel bereits erstellt wurde.³⁸ Dieses entwickelt städtische Mobilitätskonzepte aus der Perspektive von Kindern.

37 Vgl. <https://umwelt.bremen.de/umwelt/parks-gruenanlagen/gruenes-netz-24681>

Überquerung von Straßen: Hauptverkehrsstraßen belasten die Anwohner*innen nicht nur durch Lärm und Luftschadstoffe, sondern haben auch eine starke Trennwirkung. Ihre Überquerung ist häufig schwierig und birgt große Unfallrisiken. Mit dem VEP wurde deshalb eine Bestandsanalyse der bestehenden Querungsanlagen und der verbleibenden Querungsdefizite erstellt. In der Konsequenz wurden mehrere Maßnahmen zur Umgestaltung von Kreuzungen, zu fußgängerfreundlichen Ampelschaltungen und zur Einrichtung von mehr Querungsstellen vorgeschlagen.

Passierbarkeit von Gehwegen: Vor allem in den engen Altbauquartieren schränken aufgesetzt parkende Autos den Raum für das Zufußgehen oft stark ein. Hinzu kommen teils fahrende oder abgestellte Fahrräder, Warenauslagen, Mülltonnen und Ähnliches, die die Situation zusätzlich verschärfen. Der VEP hat deshalb das Ziel formuliert, diese Hindernisse abzubauen und Raum für den Fußverkehr zurückzugewinnen. Dafür benennt das Dokument meh-

reitere Maßnahmen, um mehr Platz für Fußgänger*innen zu schaffen und das illegale Parken auf Gehwegen einzuschränken (vgl. Kap. 4.3).

Barrierefreiheit und Sicherheit: Eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist eine zentrale Aufgabe, insbesondere im Interesse von mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen. Eine weitere wichtige Anforderung ist die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Das bezieht sich nicht nur auf Unfallgefahren, sondern auch auf sogenannte Angsträume. Frauen, Transpersonen, Kinder, Jugendliche, Alte, Menschen mit Migrationshintergrund bzw. Behinderung und Obdachlose müssen sich alle sicher und angstfrei im öffentlichen Raum bewegen können. Der VEP versteht diese Anforderungen als Querschnittsaufgabe, die sich in verschiedenen Maßnahmen widerspiegelt.

³⁸ Vgl. www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php

Aufenthaltsqualität: Nicht zuletzt begreift der VEP das Zufußgehen nicht nur funktional in Form der sicheren Erreichung eines Ziels, sondern berücksichtigt auch die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Straßenräumen. Um diese zu verbessern, war unter anderem vorgesehen, Begegnungszonen in Stadtteilzentren zu schaffen, mehr Grün in die Straßenräume zu bringen, sogenannte Stadtmöbel zu installieren und mit temporären Straßensperrungen für einzelne Straßen zu experimentieren.

VOR ALLEM IN DEN ENGEN ALTBAUQUARTIEREN
SCHRÄNKEN AUFGESETZT PARKENDE AUTOS
DEN RAUM FÜR DAS ZUFUSSGEHEN OFT
STARK EIN. VERSCHÄRFEND KOMMEN HINZU
TEILS FAHRENDE ODER ABGESTELLTE
FAHRRÄDER, WARENAUSLAGEN, MÜLLTONNEN
UND ÄHNLICHES.



5 VERKEHRSWENDE IN DER REGION

Wie auch in anderen ländlichen Räumen Deutschlands sind die Mobilitätsmuster im Bremer Umland besonders stark vom Auto dominiert, während der ÖPNV hier bestenfalls eine sekundäre Rolle spielt. Für die räumliche Mobilitätsgerechtigkeit ist eine umfassende Verkehrswende aber gerade in den ländlichen Kommunen dringend notwendig (Sander 2023). Die politischen Institutionen in der Region haben durchaus ambitionierte Vorhaben entwickelt, um den Bahn-, Bus- und Radverkehr zu fördern. Die Beispiele Bremerhaven, Landkreis Osterholz und Landkreis Verden zeigen, dass die Herausforderungen nach wie vor groß sind, dass es aber ermutigende Projekte gibt, die die Verkehrswende entsprechend den spezifischen Bedingungen vor Ort voranbringen sollen.

5.1 STADTREGIONALES VERKEHRSKONZEPT

Um bestehende Planungen und Konzepte für die regionale Mobilitätswende zu bündeln und neue Ansätze zu nutzen, haben sich der Bremer Senat, der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen zusammengefunden, mit dem Ziel, ein kohärentes stadtreregionales Verkehrskonzept zu entwickeln.³⁹ Dieses fokussiert insbesondere auf den

Pendelverkehr zwischen Bremen und den Umlandgemeinden und nimmt dabei alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds und deren Verknüpfung in den Blick. Die Vorhaben sollen eng mit dem Nahverkehrsplan des ZVBN verzahnt werden. Der Prozess wurde 2022 initiiert, in den Jahren 2023 und 2024 fanden zudem mehrere Stakeholder-Workshops statt.

Bereits der ursprüngliche Bremer VEP 2025 hatte Fragen des Stadt-Umland-Verkehrs angesprochen. Die entsprechenden Maßnahmen sind aber über verschiedene Handlungsfelder verstreut (SKUMS o.J.). In der Teilfortschreibung des Bremer VEP wurde das Thema dann explizit aufgegriffen und als viertes Schwerpunktfeld ebenfalls unter dem Titel «Stadtregionales Verkehrskonzept» verankert. Allerdings konzentrieren sich die Handlungsstrategie und die entsprechenden Maßnahmen des Planungsdokuments relativ stark auf den Busverkehr und weniger auf andere nachhaltige Verkehrsträger (SKUMS 2022a: 247 ff.).

Ferner weisen Kenner*innen der Bedingungen in der Region darauf hin, dass der ÖPNV gegenwärtig mit erheblichem Personalmangel und Finanzierungsproble-

³⁹ Vgl. www.kommunalverbund.de/portal/seiten/stadtreregionales-verkehrskonzept-srvk--901000432-3300.html

men zu kämpfen hat. Einerseits steigen die Kosten, andererseits sind die Einnahmen durch das Deutschlandticket eingebrochen. Bund und Länder stellen zu wenig Mittel für den laufenden Betrieb der Verkehrsunternehmen bereit. Mit zusätzlichen Mitteln für einen Ausbau des Angebots ist kaum zu rechnen. Zugleich dürfte die Situation der kommunalen Haushalte in den nächsten Jahren noch prekärer werden. Vor diesem Hintergrund wäre es bereits ein Erfolg, das bisherige Niveau des ÖPNV-Angebots halten zu können. Ein nennenswerter Ausbau ist nicht zu erwarten. Dafür müssten die politischen Rahmenbedingungen, insbesondere die Finanzierungssituation, grundlegend verändert werden.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen und Bremen: Das Land Niedersachsen hat ambitionierte Pläne für den Ausbau des SPNV. Das hat auch damit zu tun, dass die dort regierende SPD in Teilen progressiver ist als die Bremer SPD. Mitte 2024 stellte der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) die SPNV-Strategie des Landes für 2040 vor.⁴⁰ So plant die Landesregierung massive Investitionen in Fahrzeuge und Netz, sie will Linien optimieren und Takte verdichten. Mit einer um 50 Prozent erhöhten Zugfrequenz sollen die Fahrgastzahlen von aktuell 120 Millionen bis 2040 auf 240 Millionen verdoppelt werden. In diesem Zusammenhang prüft die Regierung unter Beteiligung von Fachverbänden auch die Reaktivierung einzelner Strecken und Haltepunkte (LNVG 2024).

Verbesserungen im Angebot, die über den Bremer Hauptbahnhof laufen, erfordern

teilweise eine Erweiterung der Schieneninfrastruktur insbesondere an dem Eisenbahnknotenpunkt (vgl. Kap. 4.4). Die Länder Bremen und Niedersachsen sowie die Deutsche Bahn haben in den letzten Jahren gemeinsam rund 25 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Infrastruktur investiert, die Teil des Bundesverkehrswegeplans ist. Die strukturellen Engpässe am Hauptbahnhof wirken bisher noch als Bremse für verschiedene Ausbauprojekte im SPNV (SKUMS o.J.: 10 ff.).

Regio-S-Bahn: Gemessen an der Anforderung, möglichst viele Autofahrer*innen zum Umstieg auf den SPNV zu bewegen, ist die Regio-S-Bahn bisher hinter ihren potenziellen Fähigkeiten zurückgeblieben. Unter schwierigen Bedingungen konnten allerdings in den letzten zehn Jahren einige Verbesserungen erzielt werden. Auf allen Linien wurden zumindest partielle Angebotsausweitungen bzw. Taktverdichtungen erreicht (ebd.: 10 ff.). Bereits 2017 wurde der Takt auf der zentralen Achse zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremen Nord (RS1) verdichtet. Ferner wurden Nachtverkehre verbessert. Im Jahr 2019 erhielt die Nordwestbahn erneut den Zuschlag im Vergabeverfahren für die Regio-S-Bahn. Der neue Verkehrsvertrag, der Ende 2022 in Kraft trat und bis 2036 gilt, brachte weitere Fortschritte: Taktverdichtungen bzw. einzelne neue Linien auf den bestehenden Strecken der Regio-S-Bahn. Wenn die zusätzlichen Haltepunkte Universität und Achterdiek in Bremen fertig-

⁴⁰ Vgl. www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/spnv-strategie-2040-verkehrsministerium-stellt-mit-aufgabenträgern-konzept-fur-ausbau-des-schienenpersonennahverkehrs-vor-232864.html

gestellt sind (vgl. Kap. 4.4), soll zudem eine stündliche Linie (RS5) auf der Strecke Bremen Hauptbahnhof–Rotenburg eingeführt werden, die zusammen mit der bestehenden Regionalbahnlinie einen 30-Minuten-Takt ermöglichen würde.

Ausbau des Regionalbusangebots: Das Land Niedersachsen fördert neben dem SPNV auch den regionalen Busverkehr. So wurden seit 2017 mehrere für das Land bedeutsame Buslinien eingerichtet, die dort, wo Lücken im Bahnnetz bestehen und nicht einfach geschlossen werden können, Mittelzentren mit Oberzentren und Bahnhöfen verbinden. Die Linien müssen einen Stundentakt (von Montag bis Samstag) und einen hohen Qualitätsstandard erfüllen. Im Gegenzug fördert das Land sie mit zusätzlichen Mitteln. Das Konzept wurde erst relativ spät eingeführt und bisher erreichen nur wenige Linien die Vorgaben. Mit aktuell acht Linien nimmt der VBN eine Vorreiterrolle in Niedersachsen ein. Im direkten Bremer Umland sind insbesondere die Linien 630 und 670 zwischen Bremen und dem Landkreis Osterholz zu nennen (vgl. Kap. 5.3).⁴¹

Abgesehen von diesen positiven Entwicklungen spielen die Regionalbuslinien im Umland – verglichen mit dem regionalen Eisenbahnverkehr und den städtischen ÖPNV-Angeboten – nur eine untergeordnete Rolle. Das zeigt sich vor allen bei den Fahrgastzahlen. Im Handlungsfeld stadtreionales Verkehrskonzept der VEP-Teilfortschreibung wurde das Ziel formuliert, die Regionalbusse für die Stadt-Umland-Ver-

BREMEN UND NIEDERSACHSEN SOWIE DIE DEUTSCHE BAHN HABEN GEMEINSAM RUND 25 MILLIONEN EURO IN DIE ERTÜCHTIGUNG DER INFRASTRUKTUR INVESTIERT, DIE TEIL DES BUNDESVERKEHRSWEGEPLANS IST.

⁴¹ Vgl. www.lnvg.de/oePNV-1/finanzierung/landesbusliniennetz

kehre deutlich aufzuwerten. Allerdings wurden im Umsetzungsbericht verschiedene Defizite in diesem Bereich benannt. So müssten viele Fahrgäste vom Regional- in den Stadtverkehr umsteigen, um zentrale Standorte in Bremen zu erreichen. Die beiden Angebotsebenen sind nur teilweise aufeinander abgestimmt. Weil die Busse zum überwiegenden Teil auf den stark befahrenen Autostraßen in die Stadt hinein verkehren, kommt es oft zu Verspätungen. Zumindest phasenweise konnten die Linien die Taktvorgaben des Nahverkehrsplans nicht einhalten. Ferner sind die Busse in den Spitzenstunden häufig überfüllt (SKUMS o.J.: 126 ff.).

Die VEP-Teilfortschreibung sieht deshalb mehrere ineinandergreifende Maßnahmen vor, um die Rolle der Regionalbuslinien zu stärken. So sollen die Linien erweitert, verdichtet und in ihrer durchschnittlichen Fahrtzeit beschleunigt werden. Zum Teil sollen die Linien auch auf Autobahnen geführt werden. Ferner ist vorgesehen, dass die Angebote nicht wie bisher am Bremer Hauptbahnhof enden, sondern teilweise direkt an die Innenstadt herangeführt werden bzw. andere wichtige (Gewerbe)-Standorte anbinden. Dadurch könnten Reisezeiten verkürzt und Umstiege vermieden werden. Zugleich soll die Vernetzung des Regionalbus- und des BSAG-Angebots verbessert werden. Schließlich soll die Haltezone am Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) gegenüber dem Hauptbahnhof optimiert werden (SKUMS 2022a: 247 ff.).

Regionaler Radverkehr: Der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen hat sich das Ziel gesetzt, auch den interkommuna-

len Radverkehr nachhaltig zu stärken. Dafür wurde in den Jahren 2017 bis 2019 das regionale Mobilitätskonzept Radverkehr erstellt.⁴² Dieses sieht ein flächendeckendes Netz für den Alltagsradverkehr in Bremen und umzu vor, definiert gemeinsame Standards, ermittelt den Handlungsbedarf für den weiteren Ausbau und benennt die geplanten Umsetzungsschritte. Das Netz soll aus einigen Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten sowie Alternativ- und Ergänzungsrouten bestehen. Mehrere der Premiumrouten des Bremer VEP werden bereits über die Stadtgrenzen hinaus geplant und sollen die Basis für die Schnellverbindungen bilden. In den letzten Jahren wurden mehrere Machbarkeitsstudien erstellt, die der Vorbereitung der Planungs- und Bauphasen dienen. Die Kosten des gesamten Vorhabens werden auf 360 Millionen Euro geschätzt (Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. 2020).

Intermodale Verknüpfungen: Nicht zuletzt wird angestrebt, die Park and Ride- sowie die Bike- and Ride-Angebote in der Region auszuweiten. Während die vorhandenen P+R-Standorte teilweise Kapazitätsgrenzen erreichen, bestehen bei bereits eingerichteten und potenziellen neuen B+R-Anlagen noch Ausbaumöglichkeiten. Vor allem an wichtigen Tramhaltestellen in den peripheren Stadtteilen und an den SPNV-Bahnhöfen wird eine größere Nachfrage nach B+R erwartet. Besondere Chancen werden in der Digitalisierung von B+R gesehen. Ferner sollen Carsharing-Angebote in der Region gefördert werden. Wich-

⁴² Vgl. www.kommunalverbund.de/portal/seiten/regionales-mobilitaetskonzept-radverkehr-rmk-r--901000348-3300.html

tige Knotenpunkte des ÖPNV könnten zu Mobilitätshubs mit Leih- und Abstellmöglichkeiten für verschiedene Verkehrsmittel weiterentwickelt werden (SKUMS 2022a: 255 ff.).

5.2 BREMERHAVEN

Im Jahr 1827 kaufte die Stadt Bremen an der Wesermündung Land vom Königreich Hannover, um dort einen neuen Hafen zu errichten, weil die Bremer Häfen zunehmend versandeten. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich Bremerhaven zu einem wichtigen Hafen- und Industriestandort. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt fast vollständig zerstört und erst in den 1950er-Jahren wieder aufgebaut. Bis in den 1970er-Jahren die Werftkrise begann, war Bremerhaven eine wohlhabende Stadt. Heute zählt sie zu den ärmsten Städten der Republik. Besonders prekär ist die soziale Situation in den Stadtteilen Lehe und Geestemünde. Obwohl in den letzten Jahrzehnten neue Institutionen wie das Alfred-Wegener-Institut oder das Museum Klimahaus das Profil Bremerhavens als Klimastadt prägten und neue Arbeitsplätze schufen, verarbeiteten viele Bürger*innen die Krisenerfahrungen regressiv. Das einst liberale Klima der Stadt kippte in Richtung der rechtsradikalen Parteien AfD und «Bündnis Deutschland». Regiert wird die Stadt von einer Koalition aus SPD, CDU und FDP.

Ansätze einer Verkehrswende: Beim Wiederaufbau wurde Bremerhaven von Anfang an als autogerechte Stadt angelegt, was sich in den breiten innerstädtischen

Magistralen und der großen Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) manifestierte. Aber auch dort wurde in den letzten Jahren verstärkt über eine Verkehrswende diskutiert. Bereits im Jahr 2012 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, einen Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt erstellen zu lassen. Doch der Prozess wurde erst 2023 wieder aufgenommen. Nun will die Stadt einen VEP mit dem Zielhorizont 2040 beauftragen, obwohl das ganze Land Bremen bereits 2038 klimaneutral werden soll. Ferner gründeten mehrere Verbände und Initiativen 2022 das Verkehrswendebündnis Bremerhaven und treten seitdem verstärkt mit Aktionen in die Öffentlichkeit.⁴³ In einem Positionspapier fordert das Bündnis eine grundlegende Mobilitätswende, die mit einem klimaresilienten Umbau der Hafenstadt verbunden werden müsse. Bis 2038 soll der Pkw-Bestand auf ein Drittel des heutigen Niveaus reduziert werden.⁴⁴

Zwar besteht in Bremerhaven weniger das Problem enger Straßenräume. Trotzdem werden oft Geh- und Radwege zugeparkt. Das Bündnis setzt sich dafür ein, Parkplätze und Fahrspuren zu reduzieren, Tempo-30-Zonen auszuweiten und Alternativen wie Carsharing zu stärken. Doch die übergeordnete Verkehrsplanung geht in eine ganz andere Richtung: Bund und Länder wollen für sieben Milliarden Euro die Autobahn A 20 durch das niedersächsische Küstenland führen und mit dem neu-

⁴³ Vgl. www.bund-weser-elbe.de/verkehr/verkehrswendebuendnis-bremerhaven/ ⁴⁴ Vgl. www.bund-weser-elbe.de/fileadmin/weserelbe/Themen_und_Projekte/Verkehr_Mobilitaet/Position_Verkehrswendebuendnis_Bremerhaven_Stand_2024_01_30_FINAL.pdf

FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR HAT DAS VERKEHRSWENDEBÜNDNIS KONKRETE FORDERUNGEN FORMULIERT. ES DRÄNGT AUF EINE VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTUR, AUF MEHR SICHERHEIT, ÖFFENTLICHE FÖRDERUNG UND STÄRKUNG DER UMSETZUNG (VOR ALLEM IN FORM VON PERSONALSTELLEN). ERSTE ERFOLGE KONNTE DIE KLEINE BEWEGUNG, DIE REGELMÄSSIG FAHRRADDEMONSTRATIONEN DURCHFÜHRT, BEREITS ERZIELEN.

en Highway auch Bremerhaven anbinden. Auch gegen dieses Projekt formiert sich Widerstand.⁴⁵

Beim Bahnverkehr fordert das Verkehrswendebündnis, frühere Haltepunkte und Linien zu reaktivieren und Takte zu verdichten. Während das öffentliche Unternehmen Bremerhaven Bus⁴⁶ den städtischen Busverkehr organisiert, bietet das private Unternehmen Giese⁴⁷ Buslinien ins Umland an. Ein preiswertes Monatsticket ermöglicht es auch armen Haushalten, die Busse zu nutzen. Aber um einen massenhaften Umstieg auf den ÖPNV anzustoßen, müssten Stadt- und Regionalbusse in deutlich dichteren Takten fahren. Allerdings herrscht auch in Bremerhaven Personalmangel, sodass die bestehenden Takte zeitweise ausgedünnt werden mussten. Bis in die 1980er-Jahre hinein verfügte die Stadt über ein Straßenbahnsystem, das gegen den Willen der Mehrheit der Bevölkerung abgeschafft wurde. Zwar gibt es Überlegungen in der Verwaltung, wieder neue Linien einzuführen. Doch deren Realisierung ist bisher ungewiss.

Auch der Rad- und Fußverkehr haben hier bisher eine untergeordnete Rolle in der städtischen Mobilität gespielt. Gerade das Radfahren hat in den letzten Jahren aber an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2014 ließ die Stadt ein umfassendes und ambitioniertes Radverkehrskonzept erstellen (Seestadt Bremerhaven 2014). Es wurde jedoch nie verabschiedet und dient nur

⁴⁵ Vgl. <https://a20-nie.de/>

⁴⁶ Vgl. <https://bremerhavenbus.de/startseite>

⁴⁷ Vgl. <https://giese-bus.de/home>

als implizite Referenz. Weil das gegenwärtige Radnetz inkohärent und lückenhaft ist, wäre eigentlich die Umsetzung dieses gesamtheitlichen Plans geboten. Ein wichtiges Vorhaben der städtischen Radpolitik ist die Einrichtung mehrerer Premiumrouten (kombiniert mit Grünachsen). Vor allem eine Nord-Süd-Achse ist bereits in Planung, weist aber noch viele Lücken auf und bedürfte einer zusätzlichen Radbrücke über den Fluß Geeste. Perspektivisch wären eine weitere Nord-Süd-Achse sowie eine Ost-West-Achse sinnvoll. Für den Rad- und Fußverkehr hat das Verkehrswendebündnis jeweils konkrete Forderungen formuliert, es drängt auf eine Verbesserung der Infrastruktur, auf mehr Sicherheit, öffentliche Förderung und Stärkung der Umsetzung (vor allem in Form von Personalstellen). Erste Erfolge konnte die kleine Bewegung, die regelmäßig Fahrraddemonstrationen durchführt, bereits erzielen: 2019 konnte sie eine eigenständige Radspur an der zentralen Columbiastraße durchsetzen.

Eine Sommerstraße für die Alte Bürger: Das zentral gelegene Quartier um die Alte Bürger, die nördliche Bürgermeister-Smidt-Straße, ist ein Szenekiez in der Stadt mit vielen Kneipen und Kultureinrichtungen – und gleichzeitig einer der ganz wenigen Stadträume mit einer weitgehend erhaltenen gründerzeitlichen Baustruktur. Die Zusammensetzung der rund 2.500 Einwohner*innen des Quartiers in Bezug auf Alter, Einkommensniveau und Migrationshintergrund ist sehr heterogen. Trotz der Unterschiedlichkeit der Menschen gibt es wenig Konflikte vor Ort und eine hohe Identifikation mit dem Kiez. Das hat viel mit

der Quartiersmeisterei zu tun, dem aus der Nachbarschaft heraus getragenen Quartiersmanagement.⁴⁸ Zusammen mit dem Klimastadtbüro Bremerhaven startete die Quartiersmeisterei 2021 einen Prozess für eine Klimameile: Geplant sind unter anderem energetische Gebäudesanierungen und Klimaschutzmaßnahmen. Das Projekt wird in einem partizipativen Prozess erarbeitet und versucht bewusst, einer «grünen Gentrifizierung» vorzubeugen.⁴⁹

Die Alte Bürger ist nicht nur Szenestraße, sondern auch eine Hauptverbindungsachse zum Hafen, über die viel Arbeitsverkehr läuft. Deswegen ist eine Verkehrsberuhigung ein wichtiges Vorhaben der Klimameile. In dem Beteiligungsprozess bildete sich die eigenständige Initiative Verkehrslabor Alte Bürger heraus, die im Rahmen eines Verkehrsversuchs eine Umgestaltung der Straße temporär erproben und damit eine nachhaltige Form von Mobilität und Raumgestaltung erlebbar machen will. Bei einer Umfrage im Jahr 2021, die sich an die Haushalte der Alten Bürger richtete, plädierte eine große Mehrheit für verschiedene Formen der Verkehrsberuhigung. Die 2023 erneuerte Regierungskoalition schloss sich dieser Forderung an. Die Aktiven planen nun zusammen mit der Quartiersmeisterei eine weitere Anwohnerbeteiligung, um unter anderem den Vorschlag zu diskutieren, 2025 eine Sommerstraße einzurichten. In den Sommermonaten soll die Alte Bürger für den Autoverkehr gesperrt und stattdessen mit vielfältigen kulturellen Angeboten bespielt

⁴⁸ Vgl. www.diealtebuenger.de/

⁴⁹ Vgl. <https://diealtebuenger.de/klimameile.html>

werden. Damit das gelingt, müssen viele praktische Probleme gelöst und verschiedene Gruppen mitgenommen werden.

5.3 LANDKREIS OSTERHOLZ

Im Norden von Bremen schließt sich der Landkreis Osterholz an, der durch Geest- und (ehemalige) Moorlandschaften geprägt ist. Neben der Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck finden sich nahe Bremen vor allem größere Gemeinden, während im Norden des Kreises nur kleinere Dörfer liegen. Der Kreis verfügt über nur wenige Unternehmen vor Ort und damit auch nur über ein geringes Gewerbesteueraufkommen. Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen verlässt zum Arbeiten den Kreis und pendelt vornehmlich nach Bremen.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV hat der ZVBN übernommen. Weil der Kreis weiterhin für den Nahverkehr zahlt, kooperiert er mit dem Zweckverband bei der Organisation des ÖPNV. Mit Bussen und Bahnen verbunden sind die Kommunen des Kreises durch die Eisenbahnlinie zwischen Bremen und Bremerhaven (mit Regional-*express* und *Regio-S-Bahn*), die Bremer Tramlinie 4 (die nach Lilienthal führt) sowie die Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 (*Regionalbusse*) sowie 3 (*Schülerbusse*). Damit haben alle größeren Siedlungen zumindest ein basales ÖPNV-Angebot. Zwei der Linien (630 und 670) erfüllen den Standard der landesbedeutsamen Buslinien (vgl. Kap. 5.1). Einige Linien führen in benachbarte Landkreise weiter, die meisten konzentrieren sich allerdings auf den Kreis Osterholz.

Seit mehreren Jahren verfolgen Kreis-*tag* und *-verwaltung* die Strategie, das ÖPNV-Angebot in der Region substanziell zu verbessern. Unter dem Label *Osterholz-Takt* sollen die bestehenden Buslinien optimiert und um einige neue ergänzt werden. Vor allem sollen sie nach einem einheitlichen Stundentakt fahren, der gute Umsteigezeiten ermöglicht. Die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck fungiert als Taktknoten, von dem aus das abgestimmte Liniennetz aufgespannt wird. Einige Linien wurden bereits in den letzten Jahren angepasst. Die meisten anderen Linien sollen ab Ende 2025 auf den Osterholz-Takt umgestellt werden. Das Ziel ist, dass alle Siedlungen mit mehr als 3.000 Einwohner*innen an die zentralen Linien angebunden sind. In kleineren Dörfern können zum Teil schon Bürgerbusse oder Anrufsammeltaxis in Anspruch genommen werden. Eine Feinerschließung des gesamten Landkreises (ggf. mit *On-Demand-Angeboten*) wird aber bisher als zu teuer eingeschätzt. Bereits mit den geplanten Verbesserungen des Osterholz-Takts dürfte sich der jährliche Zuschussbedarf von aktuell vier bis fünf Millionen Euro verdoppeln. Der Landkreis trägt die Finanzierung des Osterholz-Takts. Wenn einzelne Gemeinden ihren Bürger*innen ein darüber hinausgehendes Angebot machen wollen, müssen sie dieses selbst bezahlen.

Eine wesentliche Erfolgsbedingung für den Osterholz-Takt ist, dass alle relevanten Fraktionen im Kreistag (*SPD*, *Bündnis 90/Die Grünen*, *Die Linke* und auch *CDU*) die ÖPNV-Offensive aktiv unterstützen. Die Linke ist für niedersächsische Verhältnisse relativ stark im Kreis und verfügt mit ihren Aktiven

über ein verkehrspolitisches Knowhow und entsprechende Forderungen, die sich auf eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung an Bremen konzentrieren. Auch wenn der Osterholz-Takt immer noch keine hinreichend attraktive Alternative zum MIV darstellt, ist das Vorhaben eine große Herausforderung angesichts von begrenzten Kommunalfinanzien und Fachkräftemangel. Doch Politik und Verwaltung sind bisher fest entschlossen, das Projekt umzusetzen – im Zweifelsfall zunächst zeitlich gestreckt oder auf die zentralen Achsen fokussiert.

Auch den SPNV würde der Kreistag gern ausbauen. So gibt es Überlegungen, den sogenannten Moorexpress zu reaktivieren: eine Linie, die noch bis in die 1970er-Jahre zwischen Osterholz-Scharmbeck und Stade verkehrte und so periphere Räume zwischen Bremen und Hamburg an den Bahnverkehr anband. Auch wenn für den Moorexpress durchaus eine Nachfrage besteht, hat das Land Niedersachsen diese Verbindung jedoch noch nicht in die Liste der prioritären Reaktivierungsvorhaben aufgenommen (vgl. Kap. 5.1).

Ferner verfügt der Kreis bereits über ein relativ gutes Radnetz, das wichtige Orte über ein Knotenpunktsystem verbindet. Die Gemeinden Osterholz-Scharmbeck und Lilienthal haben zudem eigene Radverkehrskonzepte erstellt, um den Radverkehr zu fördern. Eine Schwierigkeit besteht allerdings darin, dass die Straßen je nach Typ unterschiedlichen administrativen Ebenen unterstehen und sich so schwer ein kohärentes Netz entwickeln lässt. Zwei der vom Kommunalverbund geplanten Premiumrouten sollen zudem Bremen mit zentralen

Kommunen des Kreises verbinden. Deren Realisierung ist aber noch ungewiss (vgl. ebd.).

5.4 LANDKREIS VERDEN

Entlang der Flüsse Aller, Weser und Wüme erstreckt sich im Südosten von Bremen der Landkreis Verden, der von breiten Flussniederungen und Geestlandschaften bestimmt ist und über eine relativ diverse Wirtschaftsstruktur verfügt. Trotzdem pendeln viele Menschen täglich von Verden nach Bremen. Die Pendler*innen profitieren davon, dass der Kreis relativ gut an den SPNV angebunden ist: zum einen über die Linie Bremen–Rotenburg–Hamburg, zum anderen über die Linie Bremen–Hannover mit insgesamt sechs Bahnhöfen im Kreis. Auf der zweitgenannten Linie, die parallel zur Weser verläuft und die Hauptsiedlungsachse zwischen Bremen und Verden abdeckt, verkehren Regionalexpress und die Regio-S-Bahnlinie 1, die in den Hauptverkehrszeiten zusammen einen 15-Minuten-Takt anbieten können. In den nächsten Jahren stehen größere Veränderungen der Bahninfrastruktur im Kreis an: Im Rahmen der bundesweiten Ertüchtigung des Bahnnetzes sollen unter dem Titel Alpha E die Kapazitäten auf der Strecke Verden–Rotenburg ausgebaut werden. Dafür sind umfangreiche Bauarbeiten notwendig.⁵⁰ Als Ausgleich für die Anrainerkommunen sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ferner sollen Bahnhaltepunkte in Dauelsen und Kirchlinteln reaktiviert werden.

⁵⁰ Vgl. <https://beirat-alpha.de/>

IMPULSE KOMMEN EHER AUS DEN KOMMUNEN UND VON DEN VERKEHRSUNTERNEHMEN. SO BESTEHT IN DER STADT VERDEN EINE ROT-GRÜNE MEHRHEIT, DIE DEN WILLEN HAT, ETWAS ZU VERÄNDERN, UND DAMIT AUCH AUF ZUSTIMMUNG DER BÜRGER*INNEN TRIFFT.

Darüber hinaus gibt es aber kaum Ansätze einer Verkehrswende im Kreis. Das hat vor allem damit zu tun, dass die politischen Kräfte fehlen, die diese vorantreiben. Die große Koalition im Kreistag verfolgt sie nicht aktiv, die Grünen haben nicht ausreichend profilierte Expert*innen für das Thema und in der Kreisverwaltung gibt es keine Abteilung für Verkehr, sondern nur eine Stabsstelle. Impulse kommen eher aus den Kommunen und von den Verkehrsunternehmen. So besteht in der Stadt Verden eine rot-grüne Mehrheit, die den Willen hat, etwas zu verändern, und damit auch auf Zustimmung der Bürger*innen trifft. Zudem ist die Stadt relativ finanzstark und kann einige Projekte selbst initiieren. In den letzten Jahren hat sie Personal aufgebaut, das viel Erfahrung in der Einwerbung von Fördermitteln gewonnen hat. Auf dieser Basis konnte ein integriertes Stadtentwicklungskonzept und als Teil davon ein Mobilitätskonzept erstellt werden (Stadt Verden 2024). Zwar konnte die Stelle eines Mobilitätsmanagers geschaffen werden, aber der allgemeine Personalmangel in der Verwaltung hemmt trotzdem die Umsetzung von Vorhaben.

Das Busangebot im Kreis ist in drei Liniendbüdel aufgeteilt (Nord, Ost, Süd), die teilweise auf den SPNV abgestimmt sind. Die Versorgungsleistungen werden von zwei privaten und einem öffentlichen Unternehmen erbracht. Die Verden-Walsroder Eisenbahn (VWE), im Eigentum von Landkreis und Stadt Verden, tritt seit 2011 als Allerbus auf und betreibt mehrere Buslinien im benachbarten Heidekreis, im Kreis Verden sowie den Stadtverkehr in Verden.⁵¹ Im Rahmen ihrer Möglichkeiten agiert Allerbus selbst als Treiberin der Verkehrswende und erprobt immer wieder neue Angebote und Strategien. Das Unternehmen ist nicht nur im Schienengüter- und Busverkehr aktiv, es bietet auch Carsharing an und hat ambitionierte Pläne, seinen Fuhrpark sukzessive auf E-Busse umzustellen. Es konnte in den zurückliegenden Jahren zudem eine neue Busgewerbelinie einführen und die Ring- auf effizientere Radiallinien umstellen.

Trotzdem stoßen die Möglichkeiten eines kommunalen Unternehmens an Grenzen, wenn die Unterstützung aus der Po-

⁵¹ Vgl. www.allerbus.de/

litik fehlt. So ist das Busangebot im Kreis in der Fläche weiterhin schwach und weitgehend auf den Schülerverkehr ausgerichtet. In Verden besteht zwar ein relativ guter Stadtverkehr, aber kleine Gemeinden werden nur selten von Bussen angesteuert. In einigen Kommunen gibt es Rufbusse bzw. Anrufsammeltaxis, die aber wenig nachgefragt werden, weil der Bestellvorgang aufwendig und unflexibel erscheint. Besser angenommen wird das Projekt Bürgerbusse, das in mehreren Gemeinden von Ehrenamtlichen betrieben wird.

Auch für den SPNV hat Allerbus einen ambitionierten Vorschlag: Die historische Bahnlinie zwischen Verden und Walsrode im Heidekreis könnte wieder dem Personenverkehr dienen. Bis ins acht Kilometer von Verden entfernte Armsen sind die Gleise noch betriebsfähig. Bis dorthin könnte die Regio-S-Bahn mit mehreren Unterwegsbahnhöfen weitergeführt werden und so die verstreuten Dörfer des peripheren Kirchlinteln anbinden. Zwischen Armsen und Walsrode könnte ein Schnellbus die restliche bereits entwidmete Schienestrecke im Heidekreis überbrücken. Eine

Machbarkeitsstudie aus 2019 zeigte, dass das Projekt wirtschaftlich wäre und ein großes Potenzial hätte. Aber die Hürden sind groß – nicht zuletzt, weil die Idee infrastrukturell in Widerspruch zum Alpha-E-Vorhaben geraten könnte.

Der Kommunalverbund hat Vorschläge zum Ausbau von Radrouten im Kreis Verden gemacht. Aber Letzterer ist nicht Mitglied im Verbund und fördert das Radfahren nicht proaktiv. Einige Kommunen wollen das selbst in die Hand nehmen, haben aber begrenzte Möglichkeiten, weil sie wie in Osterholz nur für die Nebenstraßen zuständig sind. Die Stadt Verden hat ein eigenes Radförderkonzept erstellt und hat neue Radwege, Abstellanlagen und Fahrradstraßen bauen lassen. Abgesehen von einzelnen Protesten und Vorbehalten werden diese gut von der Bevölkerung angenommen. Darüber hinaus hat die Stadt ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den Südkreis Verden angestoßen, das einen Ausbau der Infrastrukturen für Bus-, Bahn- und Radverkehr empfiehlt (Landkreis Verden 2020).



6 STRATEGISCHER AUSBLICK

In der Studie wurde gezeigt, dass Bremens Bevölkerung durch prekäre und migrantisches Klassenmilieus geprägt ist. Die sozialen Ungleichheiten in der Stadt haben ein komplexes, aber klares räumliches Muster: Die ärmeren Haushalte konzentrieren sich in den östlichen und südlichen Peripherien sowie in Bremen Nord. Zwar ist Bremen wie alle deutschen Städte vom motorisierten Individualverkehr dominiert, gemessen an den peripheren Lagen haben aber verhältnismäßig viele der ärmeren Haushalte kein eigenes Auto bzw. fahren deutlich weniger damit als wohlhabende Haushalte. Die Erreichbarkeit der Bremer City mit dem ÖPNV und dem Fahrrad ist jedoch suboptimal, es müssen relativ lange Anfahrtszeiten in Kauf genommen werden. Der Besitz bzw. die Nutzung von Autos sowie die Gestaltung der städtischen Verkehrsstrukturen sind damit Klassenfragen. Zugleich verfügt Bremen über eine relativ weltoffene und lebendige Stadtgesellschaft. Diese Kombination ist eine gute Grundlage für linke Politik. Tatsächlich ist die Stadt eine der Hochburgen der Partei Die Linke in Westdeutschland. Allerdings hat die Partei ihre Basis vor allem in den jüngeren, weniger wohlhabenden, aber höher gebildeten Bevölkerungsgruppen, die vorwiegend in den innenstadtnahen Vierteln und weniger in den Randgebieten oder in der eher ländlichen Umgebung wohnen.

Grundsätzlich verfügt Bremen über gute Ausgangsbedingungen für eine Verkehrswende. Und tatsächlich hat die Landesregierung mit dem VEP, seiner Teilfortschreibung und mit dem Bericht der Klima-Enquetekommission ambitionierte Ziele vorgegeben und für deren Erreichung detaillierte Maßnahmen festgelegt. Deren Umsetzung hat sich allerdings in den letzten Jahren als schleppend und konflikthaft erwiesen. Persistenzen der autogerechten Stadt auf der einen Seite (in Form von Alltagspraktiken, gebauten Infrastrukturen und Beharrungskräften in der Verwaltung) und Veränderungsbestrebungen auf der anderen Seite führen zu vielfältigen Auseinandersetzungen in der medialen Öffentlichkeit, in der Bevölkerung, zwischen gesellschaftlichen Akteuren, zwischen den Parteien bzw. in den Parteien und den lokalen Staatsapparaten. Mit der Bürgerschaftswahl 2023 und der anschließenden Regierungsneubildung hat das städtische Verkehrswendeprojekt einen Rückschlag erlitten. Seine Realisierungschancen sind ungewisser denn je.

Dabei lässt sich für Bremen durchaus ein Wandel der verkehrlichen Strukturen beobachten, allerdings in Richtung einer noch stärkeren Autodominanz: Jedes Jahr wächst der Pkw-Bestand in der Stadt und die Bundespolitik investiert Milliarden in Autobahnen in der Region. Die Brückensa-

nierungen binden die begrenzten Ressourcen der Verkehrspolitik. Deswegen werden Fahrradbrücken und Premiumrouten bestenfalls schleppend umgesetzt, die Aufgabe der Ertüchtigung der Quartiersnetze rückt immer mehr in den Hintergrund. In der City ist bereits die moderate Umgestaltung einiger Straßenzüge und Haltestellenbereiche hochgradig umkämpft. In dieser Fokussierung auf die Innenstadt zeigt sich zum einen eine politische Engführung auf das Design der Altstadt. Zum anderen kommen hier tatsächlich unterschiedliche Vorstellungen von Mobilität und öffentlichen Räumen zum Ausdruck. Darüber hinaus hat die Studie gezeigt, dass es drei wichtige (räumliche) Felder der Verkehrswende gibt, auf die die Partei Die Linke einen strategischen Schwerpunkt legen könnte.

Erstens ist in den innenstadtnahen Wohnvierteln die zugespitzte Parksituation das wichtigste Thema. In den Auseinandersetzungen um das aufgesetzte Parken wird darum gerungen, wie eine gerechte und lebenswerte Gestaltung der öffentlichen Räume aussehen soll. Es wird darum gestritten, ob diese Räume vornehmlich für das Parken und Fahren von Autos da sein sollten oder ob sich dort vor allem Fußgänger*innen (inklusive Rollstuhlfahrer*innen etc.) sicher und barrierefrei bewegen können und die Räume zu Begegnungsorten mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. Hier treffen die Interessen der Autobesitzer*innen (eher Wohlhabende und Eigenheimbesitzer*innen) und der autolosen Nutzer*innen des Straßenraums (überproportional ärmere Menschen und Mieter*innen) aufeinander.

Die Konflikte manifestieren sich in verschiedenen Initiativen und Kampagnen wie Platz da! oder Klagen gegen aufgesetztes Parken und schreiben sich in die widersprüchlichen Politiken der lokalen Parteien und Staatsapparate ein. Letztere reagieren mit verschiedenen Programmen auf den zunehmenden Handlungsdruck. Die Umsetzung bleibt jedoch zögerlich und umstritten. Das SUNRISE-Quartier und das Fahrradquartier Alte Neustadt haben zwar eine Leuchtturmwirkung. Dennoch ist ihr Erfolg spezifischen Bedingungen geschuldet und können die Erfahrungen dort nicht einfach auf weitere Nachbarschaften übertragen werden. Die Linke sollte in diesem Konflikt klar für die ärmeren Haushalte, die eher mit Bus, Bahn, Rad oder zu Fuß unterwegs sind, und für eine kollektive Gestaltung der öffentlichen Straßenräume Partei ergreifen. Sie könnte den Rückenwind des Urteils aus Leipzig nutzen (vgl. Kap. 4.3), um zusammen mit verkehrspolitischen Initiativen im Sinne eines rebellischen Regie-

ANKNÜPFEND AN
DAS KONZEPT «MEHR
STRASSENBAHN
WAGEN» VON
EINFACH EINSTEIGEN
UND BUND SOLLTE
SICH DIE PARTEI DIE
LINKE FÜR EIN
UMFASSENDES
TRAMNETZ ENGA-
GIEREN, DAS ALS
REALUTOPISCHES
EINSTIEGSPROJEKT
IN EINEN SOZIALÖKO-
LOGISCHEN INFRA-
STRUKTURSOZIA-
LISMUS FUNGIEREN
KÖNNTE.

rens Druck auf die eigenen Koalitionspartner*innen zu machen, damit diese sich für ein ambitioniertes ÖPNV-Programm und eine sukzessive Umgestaltung der Quartiere einsetzen.

Zweitens spielen in den peripheren Stadtteilen Bus und Bahn eine zentrale Rolle für die soziale und räumliche Gerechtigkeit. Dort leben überproportional ärmere Menschen, die häufiger den ÖPNV nutzen (oder bisher kaum mobil sind). Die BSAG hat aber mit strukturellen Finanzengpässen und mit Fachkräftemangel zu kämpfen. Der Ausbau des SPNV im Stadtgebiet (etwa die Einrichtung neuer Bahnstationen) geht nur schleppend voran, ebenso der Ausbau des Tramnetzes. Zwar sind die Verlängerungen der Linien 1 und 8 und das Projekt Linie 2 inzwischen auf einem guten Weg. Weitere Tramerweiterungen könnten jedoch bestenfalls in den 2030er-Jahren fertiggestellt werden. Deshalb setzen Senat und BSAG nun mit den elf Stufen der Angebotsoffensive strategisch auf eine Ausweitung des Busnetzes. Doch auch die Umsetzung dieses Programm stockt aufgrund der angespannten Finanz- und Personalsituation.

Hier wäre es die Aufgabe der Partei Die Linke, zunächst die Busoffensive zu unterstützen, aber zugleich deutlich zu machen, dass es langfristig eines weit darüber hinausgehenden Ausbaus des Straßenbahnnetzes bedarf, weil ein solches deutliche strukturelle Vorteile gegenüber einem Busnetz hat. Anknüpfend an das Konzept «Mehr Straßenbahn wagen» von Einfach Einsteigen und BUND und gemeinsam mit einem breiten Bündnis sollte sich die Partei für ein umfassendes Tramnetz engagieren,

das als realutopisches Einstiegsprojekt in einen sozialökologischen Infrastruktursozialismus fungieren könnte. Das flächendeckende Angebot sollte mit einer solidarischen Finanzierung eines ticketfreien ÖPNV verbunden werden. Die hierzu bereits vorliegenden Konzepte werden aber gegenwärtig in Bremen kaum weiterverfolgt. Die Integration eines preiswerten obligatorischen Bürgertickets in das Deutschlandticket könnte ein gangbarer Weg sein.

Drittens ist die Verkehrswende in der Region eine große Herausforderung. Zwar haben sowohl das Land Niedersachsen als auch der Kommunalverbund teils ambitionierte Pläne für eine Stärkung des Umweltverbunds im Bremer Umland. Die Fortschritte bei der Umsetzung lassen jedoch auch hier zu wünschen übrig. So kam es in den letzten Jahren zwar zu einer Verdichtung der Takte einiger Regio-S-Bahnen und zur Einrichtung einer neuen Linie. Ferner wurden mehrere für das Land bedeutsame Buslinien eingerichtet. Der regionale ÖPNV stellt aber noch keine ernsthafte Alternative zur Dominanz des motorisierten Individualverkehrs dar. In Bremerhaven zeigen sich in kleinerem Maßstab ähnliche Auseinandersetzungen und Konflikte um die Verkehrspolitik wie in Bremen. Insbesondere die räumlichen Experimente in der Alten Bürger könnten eine Vorbildfunktion für eine andere Raumgestaltung in der Hafenstadt haben.

Die beschriebenen Entwicklungen in den Landkreisen Osterholz und Verden zeigen beispielhaft, dass die Potenziale einer ländlichen Verkehrswende zum einen stark von den je konkreten verkehrlichen und räumli-

chen Bedingungen, zum anderen von den Strategien der politischen Akteure vor Ort abhängen. In beiden Kreisen gibt es ermutigende Ansätze wie etwa Bemühungen, wesentliche Siedlungsschwerpunkte mit einem gut getakteten Bahn- oder Busnetz zu erschließen. Für kleinere Dörfer müssten verlässliche Zubringerverkehre angeboten werden. Ferner wäre die Reaktivierung ehemaliger Bahnverbindungen – Beispiele: Moorexpress oder die Bahn in den Heidekreis – in weiter entfernt gelegene Landkreise vielversprechend. Eine Strategie für Die Linke aus Bremen und den Nachbarkreisen könnte darin bestehen, zusammen mit interessierten Bündnispartner*innen und mit den Menschen vor Ort ein Mobilitätskonzept für die Region zu entwickeln, das deutlich über die Pläne des Kommunalverbunds hinausgeht. Dieses sollte Elemente eines verdichteten Regio-S-Bahn-Netzes, einer Bremer Regiotram, die die Umlandgemeinden anbindet, und eines ergänzenden Busnetzes kombinieren (inklusive flexiblierter On-Demand-Angebote). Dies böte für Die Linke eine willkommene Gelegenheit, regional mehr mit anderen Akteuren zusammenzuarbeiten, aktivierende und aufsuchende Dialogformate auszuprobieren und sich stärker in den Umlandkreisen zu verankern, wo sie bisher noch wenig präsent ist.

DIE ENTWICKLUNGEN IN
OSTERHOLZ UND VERDEN ZEIGEN,
DASS DIE POTENZIALE EINER
LÄNDLICHEN VERKEHRSWENDE
STARK VON DEN VERKEHRLICHEN
UND RÄUMLICHEN BEDINGUNGEN
SOWIE VON DEN STRATEGIEN DER
POLITISCHEN AKTEURE VOR ORT
ABHÄNGEN. IN BEIDEN KREISEN
GIBT ES ERMUTIGENDE ANSÄTZE
WIE ETWA DIE, SIEDLUNGS-
SCHWERPUNKTE MIT EINEM GUT
GETAKTETEN BAHN- ODER
BUSNETZ ZU ERSCHLIESSEN.



LITERATUR

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2023): ADFC-Fahrradklima-Test 2022 Bremen, Berlin.

Becker, Lia/Candeias, Mario (Hrsg.) (2024): Vom Horror zur Hoffnung. Strategien gegen blockierte Transformation und Faschisierung, Luxemburg Beiträge Nr. 24, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/luxemburg_beitraege/Lux-Beitraege_24_Faschisierung.pdf

Bremische Bürgerschaft (2021): Abschlussbericht der Enquetekommission «Klimaschutzstrategie für das Land Bremen», Bremen.

Brüggemann, Axel (2023): Bremen. Die Wahl, die niemand gewinnen will – und Rot-Rot-Grün wohl verlieren wird, Der Freitag, 11.5.2023.

Candeias, Mario/Fried, Barbara/Schurian, Hannah/Völpel, Eva/Warnke, Moritz (2020): Reichtum des Öffentlichen. Infrastruktursozialismus oder: Warum kollektiver Konsum glücklich macht, LuXemburg online, <https://zeitschrift-luxemburg.de/artikel/reichtum-des-oeffentlichen/>

Candeias, Mario (2025): Alles wird teurer. Repräsentative Umfrage zeigt steigende Lebenshaltungskosten, grassierende Ungleichheit und sozialpolitische Bedarfe, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/publikation/id/53094/alles-wird-teurer

Döbele, Christoph/Schmid, Sophia (2021): Einstellungen zu Politik und Politikideen in Bremen, hrsg. von der Friedrich-Ebert-Stiftung/Julius-Leber-Forum, Hamburg.

Einfach Einsteigen e.V. (2019): Eine Perspektive für den Bremer Nahverkehr, Bremen.

Einfach Einsteigen e.V./BUND e.V. Landesverband Bremen (o.J.): Mehr Straßenbahn wagen! Wohin führt das Bremer Straßenbahnnetz der Zukunft?, Bremen.

Eversberg, Dennis/Fritz, Martin/Schmelzer, Matthias/von Faber, Linda (2024): Der neue sozial-ökologische Klassenkonflikt. Mentalitäten und Interessengegensätze im Streit um Transformation, Frankfurt am Main.

Faltermann, Pascal (2019): Sechs Varianten für die Domsheide, Weser-kurier, 29.1.2019, www.weser-kurier.de/bremen/sechs-varianten-fuer-die-domsheide-doc7e4f3jery1g40vvt91z

Faltermann, Pascal (2024a): Bremen hat keine Lösung für das 150-Millionen-Euro-Loch bei der BSAG, buten un binnen, 18.2.2024, www.butenunbinnen.de/nachrichten/verkehr-bremen-haushalt-bsag-finanzloch-100.html

Faltermann, Pascal (2024b): 9 Extra-Kilometer: Bau der Bremer Linie 8 nach Weyhe gestartet, buten un binnen, 6.12.2024, www.butenunbinnen.de/nachrichten/strassenbahn-bremen-stuhr-baustart-100.html

Gerike, Regine et al. (2019): Mobilitätssteckbrief für Bremen, Technische Universität Dresden/Fakultät Verkehrswissenschaften «Friedrich List», Dresden, https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/Bremen_2_Steckbrief.pdf

Götz, Alina (2020): S-Bahn-Haltepunkt an Bremer Universität. Umstrittener Standort, die tageszeitung, 14.4.2020, <https://taz.de/S-Bahn-Haltepunkt-an-Bremer-Universitaet/!5675342/>

Hasemann, Christian (2021): Klage gegen Verbindung zwischen Östlicher Vorstadt und Vahr, Weser-kurier, 18.2.2021, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-hemelingen/klage-gegen-bau-von-strassenbahn-trasse-doc7esa0yruva9ca10mf6u

Hasemann, Christian (2023): «Dass ich das noch erleben darf»: Pläne für Straßenbahn nach Osterholz, Weser-kurier, 18.12.2023, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-hemelingen/bremen-strassenbahnausbau-nach-osterholz-wird-geplant-doc7t92dok357tklz5hf6p

Hasemann, Christian (2024): Planung der Trasse bis Osterholz beginnt, Weser-kurier, 16.5.2024, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-osterholz/bremen-eines-der-groessten-verkehrsprojekte-der-hansestadt-startet-doc7vf7fud246-xgk6hwelt

Haunss, Sebastian (2022): Spuren des Protests in Bremen, in: Probst, Lothar et al. (Hrsg.): Politik und Regieren in Bremen, Wiesbaden, 413–434.

Hinrichs, Jürgen (2024): Bremer Domsheide: SPD hält an Plan für Umbau fest – trotz Klagedrohung, Weser-kurier, 28.5.2024, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-mitte/bremer-senat-haelt-an-umbau-variante-fuer-die-domsheide-fest-doc7vmhq2ysddd1fslh9ru

Infas (2018): MiD 2017 – Stadt Bremen. Tabellen, unveröffentlicht.

Klooß, Kristian (2023): Ende einer Debatte: Die Chronologie des Bremer Straßenbahnstreits, buten un binnen, 19.12.2023, www.butenunbinnen.de/nachrichten/bremen-strassenbahn-obernstrasse-martinistrasse-100.html

Klooß, Kristian (2024): So steht es wirklich um die 5 Bremer Autobrücken, buten un binnen, 30.8.2024, www.butenunbinnen.de/nachrichten/bremer-bruecken-zustand-ueberblick-100.html

Kommunalverbund Niedersachsen/ Bremen e.V. (2020): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr, Delmenhorst.

Kuckuk, Peter (2017): Bremen in der Deutschen Revolution 1918–1919. Revolution, Räterepublik, Restauration, Bremen.

Landesamt für Statistik Niedersachsen (2023): Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2023, Hannover.

Landkreis Verden (2020): Verkehrs- und Mobilitätskonzept Südkreis Verden. Analyse der vorhandenen Verkehrssituation und Ermittlung der verkehrlichen Wirkung von Szenarien, Hannover.

LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (2024): SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, Hannover.

Mörtel, Karin (2019): Beirat Obervieland schimpft über Busnetz-Änderung, Weser-kurier, 23.1.2019, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-obervieland/beirat-obervieland-schimpft-ueber-busnetz-aenderung-doc7e41iogjdyctctj8j1

Mörtel, Karin (2020): Ringbus bleibt in Huchting. Straßenbahn-Streit ist beendet, Weser-kurier, 27.10.2020, www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-huchting/strassenbahn-linie-1-wird-bis-2024-in-huchting-verlaengert-doc7e4dzbs5atde32ftms6

Nischwitz, Guido/von Bestenbostel, Martin/Knieling, Fiona/Schwarz, Maren (2023): Die Region Bremen. Herausforderungen der regionalen Verflechtung der Stadt Bremen mit ihrem niedersächsischen Umland, hrsg. vom Institut Arbeit und Wirtschaft/Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen.

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias (o.J.): Mobilität in Deutschland 2017. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), unveröffentlicht.

Regener, Sven (2004): Neue Vahr Süd, Frankfurt am Main.

Reinecke, Stefan/Schirrmeister, Benno (2023): Linkspartei vor der Wahl in Bremen. Die letzte Chance, die tageszeitung, 13.5.2023.

Sander, Hendrik (2020): Die Berliner Verkehrswende: Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Analysen 60, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Analysen/Analysen60_Bln_Verkehrswende.pdf

Sander, Hendrik (2021): Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux_beitr_7_%C3%96PNV-Finanzierung_web.pdf

Sander, Hendrik (2022): An der Schwelle zum grünen Kapitalismus? Sozial-ökologische Hegemonieprojekte in Deutschland, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Artikel/4-22_Onl-Publ_GruenerKapitalismus_web.pdf

Sander, Hendrik (2023): Mobilitätswende in ländlichen Räumen: Das Beispiel Thüringen, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/luxemburg_beitraege/lux_beitr_17_Mobilitaetswende_web.pdf

Schwarzwälder, Herbert (1965): Reise in Bremens Vergangenheit, Bremen.

Seestadt Bremerhaven (2014): Radverkehrskonzept 2014, Bonn.

SI/SKUMS – Senator für Inneres / Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2020): Strategiepapier zum Parken in Quartieren, Bremen.

SKUMS – Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2019): Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen. Bremer Original. Mobilität zukunfts-fähig gestalten, Bremen.

SKUMS – Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2020): Unsere Straße kann mehr! Bewohnerparken – ein wichtiger Baustein zur menschengerechten Stadt, Bremen.

SKUMS – Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2022a): Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, Bremen.

SKUMS – Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2022b): Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken. Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen VL 20/7508, Bremen.

SKUMS – Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (o.J.): Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025. Bericht zum Umsetzungsstand des VEP 2025 und zur Analyse, Bremen.

SPD Bremen-Stadt (2021): Das Bremen-Ticket: Von der Vision zur realistischen Perspektive eines kostenfreien Nahverkehrs für Bremen, Bremen.

Spehr, Christoph (2023): Der lange Schatten Berlins. Landtagswahl in Bremen: Bewährungsprobe für Rot-Grün-Rot und für DIE LINKE, Sozialismus 50 (482/4), 15–19.

Stadt Verden (2024): ISEK 2040. Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Verden, Bremen/Verden.

Statista (2024): Verfügbares Einkommen privater Haushalte je Einwohner in Deutschland nach Bundesländern im Jahr 2022, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255174/umfrage/verfuegbares-einkommen-privater-haushalte-je-einwohner-in-den-bundeslaendern/>

Statista (2025): Arbeitslosenquote in Deutschland nach Bundesländern, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36651/umfrage/arbeitslosenquote-in-deutschland-nach-bundeslaendern/>

Struß, Björn (2024): Wie der Ausbau der Bremer Fahrrad-Premiumrouten voranschreitet, Weserkurier, 7.8.2024, www.weser-kurier.de/bremen/politik/wie-in-bremen-der-ausbau-der-fahrrad-premiumrouten-voranschreitet-doc7wjrpmigpy7x3i76vm

SUBV – Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2014): Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, Bremen.

Warnke, Moritz (2023): Die Wahl zur 21. Bremer Bürgerschaft (Landtag für Bremen/Bremerhaven) am 14. Mai 2023. Wahlbericht und erste Deutungen, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/wahlanalysen/WNB_LTW_Bremen_23.pdf

Weiss, Peter (1988): Die Ästhetik des Widerstands, Frankfurt am Main.

Wendler, Felix (2023): Straßenbahn in die Bremer Überseestadt: Diese Variante soll es werden, Weserkurier, 7.7.2023, www.weser-kurier.de/bremen/politik/strassenbahn-in-die-bremer-ueberseestadt-diese-variante-soll-es-werden-doc7qxzlkcy7ujb86t716

Wendler, Felix (2024): Wie die BSAG ihre neuen Elektrobusse einsetzen will, Weserkurier, 12.3.2024, www.weser-kurier.de/bremen/politik/wie-die-bsag-ihre-neuen-elektrobusse-einsetzen-will-doc7ufqa94k3qa11v22o9ma

ZVBN – Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen 2012: Nahverkehrsplan 2013-2017. Teil A. Bestandsaufnahme und Bewertung, www.zvbn.de/media/data/Teil-A_28_06_2012-Beteiligung.pdf



ZUM AUTOR

Hendrik Sander ist Sozialwissenschaftler und forscht zu räumlichen Konflikten rund um die sozialökologische Transformation. Er lebt in Potsdam und engagiert sich mit der Partei Die Linke für eine gerechte Klima- und Mietpolitik.

WEITERE PUBLIKATIONEN



Riccardi Alteri, Bernd Hüttner
und Florian Weis (Hrsg.)
**ERINNERUNGEN AN EINE
EMANZIPATORISCHE ALLIANZ**
Jüdinnen und Juden in der
internationalen Linken (Band 5)
luxemburg beiträge Nr. 27
Juni 2025
160 Seiten
ISSN 2749-0939

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/53564



Andreas Fisahn, Jesper Herking
und Alois Stiegeler
MIGRATION IM WANDEL
Entwicklungen und Perspektiven für
unsere Einwanderungsgesellschaft
luxemburg beiträge Nr. 26
Januar 2025
48 Seiten
ISSN 2749-0939

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/52979



Gian Mecheril

**JENSEITS
DER AUFREGUNG**

Mythen und Fakten zu
Flucht und Migration

luxemburg beiträge Nr. 28

Juni 2025

44 Seiten

ISSN 2193-5831

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/53486



Andrej Holm

SCHÖNER DECKELN!

Mythen und Fakten zum
bundesweiten Mietendeckel

luxemburg beiträge Nr. 27

Januar 2025

48 Seiten

ISSN 2193-5831

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/52966

IMPRESSUM

luxemburg beiträge Nr. 29
wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V. i. S. d. P.: Henning Heine
Straße der Pariser Kommune 8A · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 2749-0939 · Redaktionsschluss: September 2025
Titelfoto: IMAGO/Rüdiger Wölk
Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin
Layout/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation
Gedruckt auf Circleoffset Premium White, 100 % Recycling

Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Rosa-Luxemburg-Stiftung.
Sie wird kostenlos abgegeben und darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.

Grundsätzlich verfügt Bremen über gute Ausgangsbedingungen für eine Verkehrswende. Tatsächlich hat die Landesregierung ambitionierte Ziele vorgegeben und für deren Erreichung detaillierte Maßnahmen festgelegt. Deren Umsetzung hat sich allerdings in den letzten Jahren als schleppend und konflikthaft erwiesen.