

Noch nicht vom Beirat genehmigtes

Protokoll Nr. 1 (2019-2022)

der öffentlichen Planungskonferenz des Beirats Vahr am 07.10.2022 in der Aula der Oberschule Kurt-Schumacher-Allee als Hybridveranstaltung

Beginn: 15:35 Uhr Ende: 21:00 Uhr

Anwesend waren:

- | | | |
|----------------|---|---|
| a) vom Beirat | David Cyferkowski
Dr. Tim Haga
Kathrin Lammel
Oliver Saake
Nikolai Simson | Jens Emigholz
Petra Hoya (online)
Eva Mahler (ab 16:30 Uhr)
Bernd Siegel
Helmut Weigelt |
| b) vom Ortsamt | Sarai Auras
Ralf Möller | |
| c) Gäste | Martin Michalik, Ralph Saxe (Mitglieder der Bremischen Bürgerschaft (MdBB)) (zu TOP 1)
Thomas Knode (online), Stefan Wittig (Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)) (zu TOP 2)
Bernd Stefan Köster, Stephan Preuß (Amt für Straßen und Verkehr (ASV)) (zu TOP 3)
Michael Glotz-Richter (SKUMS) (zu TOP 4 und 5) | |

Begrüßung

Herr Möller begrüßt die Gäste und bedankt sich bei den Behördenvertretungen und Mitgliedern der Bremischen Bürgerschaft für deren Erscheinen. Im Zentrum der heutigen Planungskonferenz ständen die Themen Klima (Anpassungsstrategien) und Mobilität (Kreuzung an der Kurt-Schumacher-Allee, Ladesäulen-Infrastruktur, shared mobility). Heutiges Ziel sei es, zu den genannten Themen in den Dialog zu kommen.

Herr Möller weist darauf hin, dass diese Sitzung vom [VAHReport](#) aufgezeichnet werde.

Themenblock „Klimaanpassungsstrategien in der Vahr“

1. Ziele der Stadt Bremen für die Vahr

Martin Michalik berichtet anhand einer Präsentation von den Zielen der Enquetekommission zur Klimaschutzstrategie:¹

- Die Enquetekommission habe einige Klimaziele für das Land Bremen definiert. Beispielsweise solle bis zum Jahr 2038 die Klimaneutralität erreicht sein.
- Die Ziele und Maßnahmen seien in verschiedene Themenblöcke untergliedert: Der Bereich „Energie und Abfallwirtschaft“ spiele in der Vahr keine wesentliche Rolle. In dem Bereich „Gebäude, Wohnen, Stadtentwicklung, Klimaanpassung“ befinde sich die Vahr in einer guten Ausgangslage – viele Haushalte bezögen Fernwärme, die viel vorhandenen Gewoba-Wohnungen wiesen einen hohen Sanierungsstandard auf und die Vahr

¹ Die Präsentation ist dem Protokoll als **Anlage 1a** angefügt. Der Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ ist dem Protokoll als **Anlage 1b** angefügt. Das Thema wurde in der Beiratssitzung am 26.04.2022 vorgestellt, siehe [Protokoll Nr. 27](#) mit der dazugehörigen Anlage 4 [Präsentation zur Enquetekommission Klimaschutz](#).

zeichne sich durch einen hohen Anteil an öffentlichem Grün aus. Der Bereich „Verkehr und Mobilität“ bestehe aus einem Mix an Push- und Pull-Maßnahmen. In der Vahr werde die Parkraumsituation künftig eine bedeutendere Rolle einnehmen. Wichtig sei eine frühzeitige Vermittlung der Themenfelder „Bildung und Wissenschaft“. Zu dem Bereich „Konsum und Ernährung“ gehörten z.B. die Themen „Abfallvermeidung in Schulmensen“, die Angebote von Repair-Cafés im Stadtteil etc.

Ralph Saxe ergänzt Folgendes:

- Ein generelles Problem sei die Zunahme von Hitze- und Starkregenereignissen.
- In der Vahr sollten mehr Standorte für Fassadenbegrünung gefunden werden.
- Zudem sei die Entsiegelung und Begrünung von Flächen wichtig.
- Lediglich einen Trinkwasserbrunnen in der Vahr sehe er als zu wenig an.
- Ein Ziel sei die Ausweitung von Bewohnerparkgebieten auf das gesamte Stadtgebiet bis 2030 – und somit auch auf die Vahr. Hierfür sei mehr planendes Personal in den Behörden erforderlich, damit auch entsprechende Umsetzungen erfolgen könnten. Zudem müsse in dem Bereich mehr Personal ausgebildet werden – auch bei der BSAG, um den ÖPNV zu stärken. Die Einrichtung eines dualen Studiengangs bei der Hochschule Bremen in Verbindung mit der Verwaltung sei eine Möglichkeit.
- Ein Änderungsentwurf für das [Begrünungsortsgesetz](#)² liege vor und werde voraussichtlich im kommenden Frühjahr von der Bürgerschaft beschlossen. Bereits mit der Novellierung 2019 sei deutlicher herausgestellt worden, dass bei Neubauten oder bei einer wesentlichen Umgestaltung unbebaute Grundstücksflächen zu begrünen seien und somit auch das Anlegen von Schottergärten nicht gestattet sei.

Herr Saxe erklärt auf Nachfrage, dass bis zu zehn Quadratmeter auf Grundstücken versiegelt werden dürften, um beispielsweise Fahrräder und Mülltonnen abzustellen. Seiner Auffassung nach müsse die Regelung der Begrünung mit einer Übergangsfrist auf Bestandsbauten ausgeweitet werden. Ein Paradigmenwechsel müsse auch von Seiten der Stadt erfolgen; der öffentliche Bereich müsse eine Vorbildfunktion aufweisen.

Eine Anwohnerin betont, dass in diesem Zusammenhang entsprechende Kontrollen der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben vorzunehmen seien und dass es auch immer mehr Versiegelungen durch die zunehmende Binnenverdichtung gebe.

Auf die Frage, ob finanzielle Mittel für die Durchführung einer wohnortnahen Beratung bereitgestellt würden, antwortet Herr Michalik, dass nicht die Enquetekommission über die Bereitstellung von Mitteln entscheide. In Bremen sei ein zentraler Ort für Beratungen vorgesehen. Zudem gebe es kostenlose Angebote, z.B. von [Energiekonsens](#).

Von Seiten der [Bremer Umweltberatung](#) wird darauf hingewiesen, dass sich private Wohnungseigentümer*innen dort zu Themen wie Entsiegelung und Begrünung beraten lassen könnten.

2. Konkrete Vorhaben und Maßnahmenumsetzungen in der Vahr

Stefan Wittig stellt anhand einer Präsentation das Klimaanpassungsmanagement in Bremen vor:³

- 2018 sei vom Bremer Senat die Klimaanpassungsstrategie beschlossen und in diesem Rahmen mit vielen Akteur*innen der bremischen Verwaltung Schlüsselmaßnahmen entwickelt worden. Dazu gehöre z.B. ein Auskunfts- und Informationssystem zur Starkregenvorsorge.
- Er begleite und unterstütze die Umsetzungsprozesse der stadtbremischen Klimaanpassungsmaßnahmen.
- Es gebe ein neues [Web-Portal Klimaanpassung](#), über das kartografisch verschiedene Daten aufgezeigt werden könnten, z.B. zu Kaltluftschneisen und zur Hitzebelastung. Anhand dieser gesammelten Daten ließen sich Klimaanpassungsbedarfe ableiten.

² Der vollständige Name lautet „Ortsgesetz über die Begrünung von Freiflächen und Flachdachflächen in der Stadtgemeinde Bremen“ vom 14. Mai 2019.

³ Die Präsentation ist dem Protokoll als **Anlage 2** angefügt.

- Das „Schwammstadt-Prinzip“ solle zu einer wasser- und hitzesensiblen Stadt- und Freiraumgestaltung führen. Mit verschiedenen Akteur*innen müssten Konzepte und Maßnahmen entwickelt werden, um das Regenwasser zu speichern. Somit würde das städtische Grün geschützt, das wiederum kühlende Effekte mit sich bringe.
- Als Pilotprojekt sei in der Münchener Straße in Findorff ein Gestaltungskonzept entwickelt worden, bei dem auch Bestandteile des Schwammstadt-Prinzips berücksichtigt worden seien. Bislang seien jedoch hauptsächlich Ideen entwickelt und nur Einzelmaßnahmen umgesetzt worden.
- In der Vahr seien an zwei Standorten – in der Adolf-Reichwein-Straße und in der Kurt-Schumacher-Allee – Konzeptstudien für „BlueGreenStreets“ entworfen worden. Bei diesem Ansatz würde ein Grünkorridor neben der Straße geschaffen, der das städtische Grün erhöhe und zugleich Niederschlagswasser speichere.

Thomas Knode fügt zu den geplanten Vorhaben in der Vahr Folgendes hinzu:

- Der Schwerpunkt des Referats „Grünordnung“ bei SKUMS liege insbesondere auf Kleingärten und Straßenbäumen, wobei es Schnittstellen zu anderen Belangen, wie der Klimaanpassung gebe und eine interdisziplinäre Betrachtung erforderlich sei.
- Das „Handlungskonzept Stadtbäume“ sei ein Teil der Klimaanpassungsstrategie und werde seit zwei Jahren bearbeitet. Dieses umfasse über 30 Bausteine, wie unter anderem den Schutz der vorhandenen Altbaumbestände. Vorgesehen seien in diesem Zusammenhang die Vergrößerung von Baumscheiben, der Schutz der Bäume vor parkenden Kraftfahrzeugen durch die Anbringung von z.B. Pollern sowie die Wässerung bei Neupflanzungen über fünf Jahre, statt nur zwei Jahre – wie bisher.
- Im Rahmen des Klimaschutzfonds seien zwei Projekte bewilligt worden, von denen auch die Vahr profitiere:
 - Zum einen handle es sich um das Projekt „Green First/ klimagerechte Stadt“. Dabei seien Baumneupflanzungen im Straßenraum vorgesehen. Aufgrund der Vielzahl an Leitungen gestalte es sich jedoch als schwierig, neue geeignete Standorte zu finden. Im Rahmen dieses Projekts würden neue Bäume in der Vahrer Straße gepflanzt.
 - Das zweite Projekt beziehe sich auf die Sicherung und Entwicklung von Kleingärten, die einen Beitrag zur Klimaanpassung leisteten.
- Des Weiteren gebe es in der Vahr Umgestaltungsprojekte in Grünanlagen und Wegesanierungsprojekte, um den Radverkehr zu fördern und den motorisierten Individualverkehr und ruhenden Verkehr zu reduzieren. Zurzeit würden der Rhododendronweg und der Vroniweg saniert, da die dortige wassergebundene Decke sehr schlecht befahrbar sei. Zudem werde eine Radwegeverbindung zwischen dem ehemaligen Rennbahngelände und dem Carl-Goerdeler-Park hergestellt.
- Die seit längerem geplante Grünzugsanierung am Achterkampsfleet solle in Kürze baulich umgesetzt werden.
- Im Bereich des Vahrer Sees bestehe Handlungsbedarf und es werde derzeit, in Bezug auf Bäume, Wege, die abgängige Aussichtsplattform etc., eine Bestandserfassung durchgeführt. Im Anschluss müsse zur Realisierung der Umsetzung eine Geldeinwerbung erfolgen.

Eine Bürgerin stellt fest, dass das Rennbahngelände die wichtigste Kaltluftquelle für die Vahr sei. Der dort neu geplante Radweg, der versiegelt werde, würde wiederum den Kaltluftstrom beeinträchtigen. Es müsse sichergestellt werden, dass dennoch der Kaltluftstrom bestehen bleibe, zumal das ehemalige Rennbahngelände nicht mehr bewässert werde, sodass der vertrocknete Rasen keine positive Wirkung mehr erziele.

Auf Nachfragen antworten Herr Knode und Herr Wittig wie folgt:

- Der Klimaanpassungscheck biete bei Neubauvorhaben die Möglichkeit, die Klimabelange (Hitzebelastung des Raumes, Starkregengefährdung, Ableitung von Wasser durch naheliegende Gewässer, Sturmgefahren etc.) bzw. die Größe dieser Belange darzustellen.

len. Daraus könnten konkrete Maßnahmen abgeleitet und im Bauleitplanverfahren berücksichtigt werden.

- Bzgl. der Frage nach möglichen Planungen zum Schutz vor einer Überhitzung von öffentlichen Gebäuden erläutert Herr Wittig, dass bei ihnen der öffentliche Raum im Fokus stehe, da es diesbezüglich mehr Gestaltungsmöglichkeiten gebe. Für den Gebäudebereich sei Immobilien Bremen (IB) zuständig. Die Enquetekommission habe für den Gebäudebereich viele gute Empfehlungen abgegeben.
- Bei den Speichermöglichkeiten von Wasser handele es sich um ein Flächenkonkurrenzthema. Hier müsse ein Paradigmenwechsel erfolgen.
- Bei den zuvor dargestellten Konzeptstudien für „BlueGreenStreets“ handele es sich um Beispiele, wobei eine Umsetzung begrüßenswert und sinnvoll wäre. Es sei ein interdisziplinäres Thema, das auch vom ASV unterstützt werden müsse, da ein kompletter Umbau der Straße erforderlich wäre. Das notwendige Budget für die Umsetzung stehe jedoch nicht zur Verfügung.
- Zu Nachpflanzungen in der Vahr erklärt Herr Knode, dass nicht für jeden gefälltten Baum einer nachgepflanzt werden könne Denn zu den gefälltten Bäumen zählten auch diejenigen, die gefällt werden müssten, damit sich benachbarte Bäume besser entwickeln könnten. Baumpflanzungen sollten in der Regel so vorgenommen werden, dass sie mindestens 50 Jahre alt würden, also nachhaltig lebten und wüchsen. Die vom Beirat erbrachten Standortvorschläge für Nachpflanzungen in Verbindung mit den gefälltten Bäumen im Zuge des Fernwärmeleitungsbaus seien nicht berücksichtigt worden, wenn z.B. ein Umbau des Verkehrsraums hätte erfolgen müssen. Es sei nicht sinnvoll, zu viele Nachpflanzungen in Grünanlagen vorzunehmen, da die Bäume ausreichend Entwicklungsspielraum benötigten. Aufgrund von Leitungen und der beengten Verhältnisse sei insbesondere die Nachpflanzung von Straßenbäumen problematisch. Im Zuge des Fernwärmetrassenbaus seien Kompensationspflanzungen erforderlich, die das Verhältnis von 1 zu 1 übersteigen müssten.
- Auf die Frage, warum es nicht mehr Blühflächen gebe, erwidert Herr Knode, dass das Budget für 2022 und 2023 in Höhe von ca. 300.000 € verplant sei bzw. sich die Maßnahmen in der Umsetzung befänden. Blühflächen würden erst im Herbst hergestellt. Problematisch sei vor allem die fehlende dauerhafte Pflege, da hierfür keine Mittel zur Verfügung ständen, zumal diese sehr teuer wäre und die erforderlichen Geräte fehlten. Das Problem müsse noch gelöst werden. Zudem seien Spiel- und Sportflächen oder ständig begangene Flächen nicht als Blühflächen geeignet.
- Eine attraktivere Gestaltung des Vahrer Sees würde in der Regel auch der Vermüllung entgegenwirken.
- Bei der Auswahl von neu zu pflanzenden Bäumen werde vorausschauend gehandelt und abgewogen, ob einheimische oder klimaresistente Baumarten gewählt werden sollten. Aufgrund des Klimawandels seien viele einheimische Baumarten von Krankheiten betroffen, vor allem Straßenbäume.

Herr Dr. Haga merkt an, dass bei den Darstellungen ein konkreterer Bezug zur Vahr wünschenswert gewesen wäre. Bei der Thematik Klimaanpassung wäre zudem der Einbezug des Bau- und Verkehrsbereichs wichtig gewesen. Er hoffe auf konkrete Planungen, was die Konzeptstudien für die Adolf-Reichwein-Straße und Kurt-Schumacher-Allee anbelangt.

Es folgt eine 30-minütige Pause.

Themenblock „Mobilität“

3. Kreuzung an der Kurt-Schumacher-Allee neu denken – Impulse und Ideen für eine gleichberechtigte Gestaltung – ⁴

⁴ Das Thema „Kreuzung an der Kurt-Schumacher-Allee“ wurde bereits mehrfach öffentlich behandelt, siehe unter anderem [Protokoll Nr. 15](#) am 16.03.2022 und [Protokoll Nr. 13](#) am 07.12.2021 mit den Anlagen 1a [Betriebsplan zum](#)

Herr Köster und Herr Preuß stellen anhand einer Präsentation Möglichkeiten der Verbesserung der Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee/ Karl-Kautsky-Straße vor:⁵

- An dem Kreuzungsbereich befänden sich zwei neuralgische Zielpunkte: Das Einkaufszentrum Berliner Freiheit und die Oberschule Kurt-Schumacher-Allee.
- Einige Maßnahmen zur Verbesserung der dortigen Verkehrssituation seien unter Einbezug der Verkehrsunfallkommission in den vergangenen drei Jahren bereits umgesetzt worden.⁶
- Auch von Seiten der BSAG werde ein dringender Handlungsbedarf gesehen, zumal ein erhöhtes Fahrgastaufkommen mit der Fertigstellung der „[Querspange Ost](#)“ erwartet werde. Unter anderem stehe noch die Verbreiterung der Haltestellenanlage der BSAG aus. Der Umbau werde mit der Einführung der neuen Straßenbahn erfolgen, da die unterschiedliche Höhen- und Spaltmaße berücksichtigt werden müssten.
- Zudem sei noch eine Verbreiterung der Fußgänger*innen-Furt vorgesehen.
- Bei einer Umgestaltung sei die Einbeziehung eines Gesamtkonzepts erforderlich. Neben der Verkehrssicherheit, müssten auch andere Faktoren, wie städtebauliche Merkmale berücksichtigt und integrale Ziele entwickelt werden, wobei es sich stets um einen Abwägungsprozess handele. Dabei seien die rechtlichen Vorgaben einzuhalten und die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Angesetzt werden könnte an dem Landschaftsschutzprogramm Bremen und dem Integrierten Handlungskonzept Neue Vahr, in denen Bestandsaufnahmen beschrieben seien. Entsprechende Programme würden von der senatorischen Behörde aufgearbeitet, wie beispielsweise auch der Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Aus diesen Bestandsanalysen bzw. Handlungsbedarfen würde SKUMS Projekte ableiten.
- Aber auch von Seiten der Beiräte könnten Gutachten und Planungen in Auftrag gegeben werden. Möglich sei z.B. auch – unter Beteiligung des Beirats, ASV, SKUMS etc. – die Durchführung im Rahmen eines Workshops, um gemeinsam Probleme, Ziele und geeignete Maßnahmen festzulegen und eine ganzheitliche Betrachtung vorzunehmen.

Von Seiten der Beiratsmitglieder gibt es folgende Anmerkungen und Verbesserungswünsche:

- Seit der Änderung der Fahrbahnaufteilung gebe es eine Spur nur für Rechtsabbieger. Gerade von Ortsunkundigen werde das Rechtsabbiegegebot oftmals übersehen, da es nur mittels einer Markierung auf der Fahrbahn angebracht sei. Wie andernorts auch, werde daher zusätzlich das entsprechende Verkehrszeichen 209 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ als gute Lösungsmöglichkeit angesehen, um das illegale Linksabbiegen und wenden zu verhindern.
Herr Preuß sagt zu, diesen Vorschlag mitzunehmen. Eine Markierung gelte jedoch als Verkehrszeichen und in der Regel solle eine Doppelung vermieden werden.
- Die vorgesehene Verbreiterung der Aufstellfläche im Haltestellenbereich wäre immer noch nicht tief genug.
Herr Köster erwidert, dass die Mindestfahrbahnbreite eingehalten werden müsse und daher der Haltestellenbereich nicht weiter als vorgesehen verbreitert werden könne.
- Vor dem Haupteingang der Berliner Freiheit habe es im Zuge einer Baustelle einmal eine direkte Querungsmöglichkeit für zu Fußgehende gegeben. Hier werde eine gute Möglichkeit gesehen, eine Querungsmöglichkeit mit Vorschaltampel zu schaffen, auch um die Kreuzung zu entzerren.
Wie Herr Preuß erklärt, habe die BSAG extra die Absperrgitter anbringen lassen, damit nicht noch zügig die Fahrbahn gequert werde, um noch die Straßenbahn zu erreichen. Sie nähmen den Vorschlag mit, um ihn mit der BSAG abzustimmen. Herr Köster ergänzt, dass dann voraussichtlich ein Großteil der zu Fußgehenden die Vorschaltampel nutzen würde und eine Bündelung der zu Fußgehenden an der Kreuzung die sichere Variante wäre.

[Umbau der Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee/ Karl-Kautsky-Straße](#) und 1b [Unfallzahlen für die Kreuzung Kurt-Schumacher-Allee/ Karl-Kautsky-Straße](#) der Fachausschusssitzungen „Bau, Verkehr und Umwelt“.

⁵ Die Präsentation ist dem Protokoll als **Anlage 3** angefügt.

⁶ Siehe auch [Protokoll Nr. 1](#) der Fachausschusssitzung „Bau, Verkehr und Umwelt“ am 02.09.2019.

- Das Tempo-30-Schild solle ausgedehnt werden und müsse bereits in der Karl-Kautsky-Straße beginnen, da von dort direkt auf die Schule zugefahren werde. Von Seiten des ASV wird zugesagt, dies zu prüfen.
- Die Furt für den Radverkehr solle rot markiert werden, um die Aufmerksamkeit für die linksabbiegenden Kfz zu erhöhen. Von Seiten des ASV wird zugesagt, diese Anregung mitzunehmen.

Auf Nachfragen antworten Herr Köster und Herr Preuß folgendermaßen:

- Maßnahmen, wie Verbreiterung der Furten/ Haltestellenbereiche würden nur an den Stellen umgesetzt, an denen ein auffälliges Unfallgebilde festgestellt werde. Seit der Umsetzung der Maßnahmen sei das Unfallbild drastisch gesunken. Die Verkehrsunfallkommission beobachte den Standort jedoch weiterhin.
- Die Grünzeit für zu Fuß Gehende sei um 18 Sekunden verlängert worden. Es müsse immer auch die Leistungsfähigkeit betrachtet werden. Reduziere sich diese zu sehr, nehme die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ab, da sie dann andere, widerrechtliche Möglichkeiten nutzen.
- Die Umsetzung eines Shared Space sei eine Möglichkeit. Für solche verkehrsstrategischen Fragen sei SKUMS zuständig.

Der Schulleiter der Oberschule an der Kurt-Schumacher-Allee weist auf die Problematik hin, dass diese Kreuzung – unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel – nicht funktional sei, da häufig die geltenden Verkehrsregeln missachtet würden und der Bereich daher absolut nicht verkehrssicher sei. Er kritisiert, dass im Rahmen der Verkehrswende überhaupt solche kleinteiligen Maßnahmen an dieser Kreuzung vorgenommen würden, da die derzeitige Situation für alle Beteiligten nicht funktioniere. Der gesamte Bereich müsse komplett neu konzipiert werden.

Herr Dr. Haga regt abschließend an, dass weitere Vorgehen in der kommenden Beiratssitzung zu klären.

4. Ladesäulen-Infrastruktur

Michael Glotz-Richter stellt mit Hilfe einer Präsentation den Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge vor:⁷

- Die Zielzahl der Bundesregierung, heruntergebrochen auf die Stadt Bremen, liege bei mindestens 7.500 Ladepunkten bis zum Jahr 2030.
- In der Stadt bestünden andere Bedingungen als in ländlichen Regionen, da es seltener die Möglichkeit gebe, sein Kfz auf privaten Stellplätzen oder in Carports aufzuladen.
- In den letzten Monaten seien in Bremen etwa 60 neue, öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet worden. Diese würden privat betrieben.
- In der Vahr würden 300 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt; zurzeit gebe es 45 Ladepunkte. Meist befänden sich drei Ladepunkte an einer Ladesäule.
- In den letzten beiden Jahren habe sich die Anzahl der Ladepunkte verdoppelt.
- Schnellladevorgänge seien teilweise an Tankstellen möglich, dabei handele es sich jedoch um die teurere Variante.
- Häufig würden Elektroautos zu Hause oder auf einem Firmengelände aufgeladen. Außerhalb des öffentlichen Raumes könnten die Ladepunkte auch zwischen mehreren Nutzer*innen geteilt werden.
- Es hätten kürzlich Standortvorschläge für Ladesäulen bei der Behörde eingebracht werden können – 2.730 Vorschläge seien eingegangen.
- Die Ladesäulen würden mittlerweile kleiner, aber die Autos immer größer. Da E-Ladeplätze mehr Platz benötigten, betrage die Breite für Parkstände 2,30 Meter.
- In Bestandsquartieren könnten nur Ladesäulen angebracht werden, wo auch StVO-konform geparkt werde.
- Die Stadt bemühe sich um Bundesfördermittel, um die geplanten Konzepte weiter voranbringen zu können.

⁷ Die Präsentation ist dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt.

Von Seiten der Gewoba AG wird angemerkt, dass sie die Nutzung der E-Mobilität voranbringen möchte und eine Gewoba-Fläche für die Anbringung von Ladesäulen öffentlich ausgeschrieben habe, auf die sich Anbieter bewerben könnten. Somit möchte die Gewoba für Mieter*innen eines Stellplatzes eine Lademöglichkeit bereitstellen. Zunächst seien drei Ladesäulen in Planung. Die Investitionen übernehme die Gewoba; im Anschluss erfolge ein Mietzuschlag über die einzelnen Nutzer*innen. Der Stromverbrauch werde direkt über die Anbieter abgerechnet. Im letzten Jahr habe es fünf Anfragen für Ladesäulen von Gewoba-Mieter*innen aus der Vahr gegeben – sie gehe aber davon aus, dass die Nachfrage zunehmen werde.

Auf Nachfrage antwortet Herr Glotz-Richter, dass

- die Lademöglichkeit über Laternenmasten am Beispiel Schwachhausen untersucht worden, aber sehr ernüchternd gewesen sei. Teilweise seien die Standorte ungeeignet, wenn sich z.B. Radwege zwischen den Laternen und Kfz befänden. Das Hauptgegenargument sei, dass die Laternen in vielen Straßen tagsüber stromlos seien, sodass neue Kabel gelegt werden müssten. In der Großanwendung bewähre sich diese Form nicht;
- Elektroräder in der Regel Reichweiten von 50 bis 100 Kilometer aufwiesen, sodass diese unterwegs selten aufgeladen werden müssten. Zudem gebe es unterschiedliche Steckerstandards. Öffentliche Ladestationen für Elektroräder sehe er daher nicht als sinnvoll bzw. erforderlich an;
- durch das Parken von Elektroautos selbst keine Parkplätze entfielen, sondern die Parkplatznot eher durch das Größenwachstum der Autos bedingt sei;
- Elektrofahrzeuge oftmals nachts geladen würden und die Stromnachfrage nachts sehr gering sei. Bei langsamen Ladevorgängen reichten geringe kW-Leistungen aus.

5. Shared mobility

Herr Glotz-Richter stellt anhand einer Präsentation das Thema Shared mobility vor⁸:

- Beim Bike-Sharing sei der Stadtteil, dank der Gewoba und BSAG, sehr gut aufgestellt. [WK-Bike](#) biete Fahrräder auch in der Vahr an, ansonsten nur in innenstadtnäheren Gebieten. Eine Ausweitung dieses Angebots sei vorgesehen. WK-Bike habe keine E-Bikes im Angebot.
- Hinsichtlich des Lastenrad-Sharings bestehe vom ADFC das Angebot [Fietje](#), das nicht in der Vahr, aber in der Nähe vertreten sei. Von Seiten der Behörde sei im Rahmen des Klima-Fonds ein Lastenrad-Sharing-System mit 20 Stationen und 40 Rädern im Stadtgebiet geplant, darunter auch Stationen in der Vahr.
- Es gebe zwei Anbieter von E-Scootern. Bei dem Einbringen von E-Scootern in den Verkehrsraum handele es sich um eine Sondernutzung, die genehmigungspflichtig sei. Die Sondernutzungserlaubnis werde vom Ordnungsamt ausgestellt und sei an gewisse Verpflichtungen geknüpft und mit Gebühren verbunden. Ein Problem beim Abstellen von E-Scootern stelle häufig die erforderliche Mindestrestgehwegbreite von 1,80 Meter dar. Eine Möglichkeit zur Behebung des Problems sei die Ausweisung fester Parkflächen für E-Roller.
Eine große Nachfrage nach E-Scootern bestehe insbesondere dort, wo das ÖPNV-Angebot nicht sehr verdichtet sei.
- In Bremen gebe es drei Anbieter für Car-Sharing. Ergänzend zu dem stationsgebundenen Car-Sharing gebe es mit [smumo](#) einen Free-Floating-Anbieter. Bezogen auf den ruhenden Verkehr weise Car-Sharing einen großen Entlastungseffekt im Verhältnis zu dem sehr kostspieligen Tiefgaragenbau auf. In der Vahr habe sich die Anzahl der Nutzer*innen in den letzten vier Jahren fast verdoppelt. Stationsvorschläge im öffentlichen Raum könnten gerne an SKUMS übermittelt werden.

Herr Glotz-Richter beantwortet die Fragen aus dem Beirat wie folgt:

- Zur Frage nach der Schaffung von Mobilitäts-Hubs, um eine möglichst nahtlose Verknüpfung zwischen Car-Sharing-Stationen und Leihrädern oder E-Scootern zu ermögli-

⁸ Die Präsentation ist dem Protokoll als **Anlage 5** angefügt.

chen, erläutert Herr Glotz-Richter, dass eine Dezentralisierung der Sharing-Angebote erforderlich sei. Car-Sharing-Stationen seien in der Nähe der Wohnstätte sinnvoll, wohingegen Scooter oder Fahrräder eher an Haltestellen anzusiedeln seien, um die „letzte Meile“ zurückzulegen. Mobilitäts-Hubs seien keine geeignete Lösung in den Quartieren.

- Bzgl. der Schaffung niedrighschwelliger Angebote, wie Schnupperangebote, um den Umstieg auf Car-Sharing zu erleichtern, gebe es Überlegungen und Ideen, aber es fehle dazu leider an den personellen und finanziellen Ressourcen.
- Die Einführung eines Modells des Car-Sharings mit dem Ziel, die Arbeitsstätte zu erreichen und wieder zu verlassen, sei schwierig. Die Anbieter hätten in der Regel nicht das ausreichende Kapital, sondern müssten sich nach den Bedürfnissen der Nutzer*innen orientieren, um am Markt bestehen zu können.
- Car-Sharing-Modelle über Bremen hinaus, bei denen Abhol- und Abgabeort unterschiedlich seien, gebe es bei der klassischen Autovermietung. Bei Einwegmieten handle es sich jedoch um das teuerste Modell, da die Fahrzeuge wieder zurückgebracht werden müssten.
- Für die verschiedenen Sharing-Arten müssten unterschiedliche Bezahlssysteme bzw. Apps genutzt werden.
- Es gebe Überlegungen einer Förderung, wenn sich für Standorte keine Anbieter fänden. Das könne z.B. eine 40-Prozent-Förderung im ersten Jahr sein, eine Förderung von 30 Prozent im Folgejahr etc., um zu sehen, ob sich die Station ohne eine Förderung rentiere.
- Zwecks der Einhaltung der Barrierefreiheit beim Abstellen von E-Scootern bestehe ein Austausch mit dem Landesbehindertenbeauftragten. Feste Abstellflächen würden verhindern, dass auf Gehwegen geparkt werde, um die Einhaltung der Barrierefreiheit zu verbessern. Gerne könnten vom Beirat Vorschläge für solche Flächen benannt werden.

Sprecher

Sitzungsleitung

Protokoll

Siegel

Möller

Auras