Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 3
7. Wahlperiode: 1967-71

(4.5.1971) Nr. 35 - Bericht des nichtständigen Ausschlusses

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

Bremische Bürgerschaft
Stadtbürgerschaft
7. Wahlperiode

Drucksachenabteilung III — Berichte

Nr. 35

Bericht des nichtständigen Ausschusses zur Erarbeitung einer Verkehrskonzeption für Bremen vom 4. Mai 1971

Ausgangspunkt:

Die Stadtbürgerschaft hat am 5. November 1969 einen nichtständigen Ausschuß zur Erarbeitung einer Verkehrskonzeption für Bremen eingesetzt.

Nach siebzehn Sitzungen und zwei Informationsreisen nach Hamburg, Essen und Rotterdam kann folgender Bericht vorgelegt werden:

Die Konzeption erstreckt sich über die nächsten zwanzig Jahre in Zielrichtung auf das Jahr 2000.

Der Ausschuß hat sich bemüht, alle in neunzehn Monaten zu erreichenden Informationen, Planungen, Vorschläge und Fakten zu ermitteln. Er berücksichtigte dabei die bevölkerungspolitische Entwicklung, die Motorisierung, Überlegungen für neue Verkehrsmittel unter Beachtung der vorhandenen, die Erwerbspersonen, den Berufs- und Pendlerverkehr, die Region Bremen, Autobahnbau, park-and-ride, den bestehenden Verkehr, Nulltarif und Verkehrsverbund.

Die Finanzierung der zu bewältigenden Aufgaben zur Lösung der Verkehrsprobleme wird für Bremen große finanzielle Belastungen mit sich bringen. Soweit es im Bereich der Möglichkeiten des nichtständigen Bürgerschaftsausschusses lag, hat der Ausschuß versucht, dazu Anhaltspunkte zu geben, sie sind in einem besonderen Abschnitt zusammengefaßt.

Bevölkerung:

Für die Region Bremen wird weiter mit einer steigenden Einwohnerzahl gerechnet.

1950 betrug die Einwohnerzahl der Stadt Bremen 445 000, 1961 = 565 000 und 1970 rund 605 000 Einwohner.

Der Flächennutzungsplan Bremen 1967 sieht als Planziel 745 000 Einwohner vor, die bis 1990 erreicht sein können. Nach Verwirklichung des Entwicklungsprogrammes sind höhere Einwohnerzahlen zu erwarten (bis zum Jahr 2000 = 800 000 Einwohner).

Der Siedlungsraum Bremen und die Region werden mit einem weiteren Bevölkerungszuwachs rechnen können. Dieses wird überwiegend außer in der Stadt Bremen in Bremerhaven, Delmenhorst und den Landkreisen Wesermünde, Osterholz, Verden, Grafschaft Hoya, Oldenburg und Wesermarsch der Fall sein.

Erwerbspersonen:

Entsprechend dem Bevölkerungszuwachs und durch Abwanderungen aus der Landwirtschaft wird sich auch die Zahl der Erwerbspersonen in Bremen erhöhen. Das bedeutet, daß mehr neue Arbeitsplätze zu schaffen sind, obwohl eine Umschichtung durch längere Schulausbildung und durch Ansteigen der Studentenzahlen abzusehen ist. Bei der Vorlage dieser Empfehlungen wird das Erfordernis, neue Arbeitsplätze zu schaffen, mit berücksichtigt.

Pendlerströme:

Die bisherige Entwicklung — nicht nur in Bremen, sondern auch in anderen vergleichbaren Städten — deutet darauf hin, daß die Zunahme an Beschäftigten in der Stadt nicht eine entsprechende Zu-

nahme der Einwohnerzahl zur Folge haben wird. Ein großer Teil der auch zukünftig in bremischen Arbeitsstätten Tätigen wird im Umland wohnen. D. h., die Zahl der Einpendler wird sich erhöhen — von 45 000 (1961) auf rund 75 000 im Jahr 1975, vorwiegend aus den Landkreisen Osterholz (17 000), Verden und Grafschaft Hoya (je 15 000).

Entwicklung des Kfz-Verkehrs:

Schätzungen der Fachleute ergaben, daß bis 1985 mit rund 20 Millionen Pkw in der Bundesrepublik zu rechnen ist. Allein für die Stadt Bremen (1970 = 138 000 Pkw) wird bis 1975 mit einem Fahrzeugbestand von mindestens 180 000 und bis zum Jahre 2000 mit weit über 200 000 kalkuliert werden müssen. Es wird angenommen, daß 1985 die Motorisierung eine gewisse Sättigung erreicht hat, da einerseits die Autoanschaffung im wesentlichen von der Bevölkerung abgeschlossen sein dürfte und zum anderen der strukturelle Altersaufbau der Bevölkerung (Höhepunkt im Anteil der älteren Bevölkerungsschichten an der Gesamtheit) sich wieder verlagern wird.

In Anbetracht dieser bevölkerungspolitischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Motorisierungszunahme kommt der Ausschuß zu folgenden Empfehlungen:

1. Planung und Ausführung im Bereich des Verkehrswesens sind zu koordinieren und sollten in der Hand eines Ressorts liegen einschließlich des Verkehrsaufkommens durch den Luftverkehr.
2. Der 1949 von Senat und Bürgerschaft beschlossene Hauptverkehrslinienplan ist zu überarbeiten unter Berücksichtigung der in dieser Vorlage gemachten Empfehlungen zu dem Generalverkehrsplan 1972.

Öffentlicher Personennahverkehr:

I. Stadtbahn (siehe unter anderem Gutachten Professor Grabe)

Der öffentliche Personennahverkehr muß Verkehrswege erhalten, die unabhängig von den Verkehrswegen des Individualverkehrs sind. Bei Einordnung in den Generalverkehrsplan wird hierzu eine leistungsfähige Stadtbahn (U[unabhängige]-Bahn) vorgeschlagen. Die Vorteile: Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit, dadurch geringere Fahrzeit und Bequemlichkeit sind hierbei besonders hervorzuheben.

Durch eine leistungsfähige Stadtbahn kann eine dichte Zugfolge erreicht werden.

In Zukunft wird der vollautomatische Bahnbetrieb die Regel sein, so daß kürzere Zugabstände eingerichtet werden können.

Der durchschnittliche Abstand der einzelnen Haltestellen sollte im engeren Stadtbereich nicht über 500 m hinausgehen. Die drei Schwerpunkte des heutigen öffentlichen Nahverkehrs in Bremen liegen am Markt, am Hauptbahnhof und am Brill.

Dies sollte bei der endgültigen Konzipierung des Netzes in der Innenstadt bei dem Stadtbahnbau mit berücksichtigt werden.

Außer zwingend notwendigen Untertunnelungen sollten dort, wo es aus städtebaulichen, technischen und ästhetischen Gründen vertretbar ist, Hochstrecken angelegt werden.

Der Ausschuß empfiehlt folgende Linienführung gleichlautend mit dem Gutachten von Professor Grabe:

Nord-Süd-Richtung

U 1 = (Delmenhorst) — Huchting — Flughafen — Stadtmitte — Hauptbahnhof — Universität — Hollerstadt — (Borgfeld - Lilienthal)

U 2 = Arsten / Huckelriede — Stadtmitte — Hauptbahnhof — Gartenstadt Vahr — Neue Vahr — Osterholz

Ost-West-Richtung

Zu dem Vorschlag von Professor Grabe für die Verbindung Gröpelingen - Hemelingen empfielt der Ausschuß, erneut zu überprüfen, ob nicht eine sog. Mitteltrasse für eine Streckenführung im Westen (Oslebshausen - Hemelingen) zu wählen sei. Diese Überprüfung muß auch im Zusammenhang mit der S-Bahn-Planung erfolgen. Diese Streckenführung wäre dann die neue **U 3.**

Es wird vorgeschlagen, an unterirdischen Straßenbauwerken für den schienengebundenen Nahverkehr vordringlich zunächst die notwendige Strecke im Zuge der Nord-Süd-Richtung mit dem Wesertunnel zu bauen.

II. Busse

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme von Stadtbahnstrecken müssen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß Zubringerbusse störungsfrei, soweit erforderlich auf Busspuren die jeweiligen Stationen erreichen können.

Ein reibungsloser Übergangsverkehr erfordert eine Abstimmung der Fahrpläne des Zubringerdienstes mit denen der Stadtbahn. Bei dieser Stadtbahnplanung läßt sich bereits übersehen, daß u. a. folgende Stadtteile unbedingt einen Zubringerdienst benötigen: Woltmershausen, Findorff, Horn, Oberneuland und Arbergen.

Die Anlegung des Stadt- und S-Bahnnetzes erfordert es, die Buslinien neu zu überdenken.

In Zukunft werden die **Taxis** stärker als heute zum öffentlichen Verkehr gehören. Um neben den vorgeschlagenen Maßnahmen weitere Verkehrserleichterungen zu ermöglichen, wird deshalb angeregt, gegebenenfalls neue Busspuren für den Taxiverkehr freizugeben. Ebenso sollten Taxihalteplätze in ausreichender Zahl an verkehrsgünstigen Punkten angelegt werden, insbesondere bei End- und Hauptstationen des öffentlichen Nahverkehrs.

III. Neue Verkehrssysteme

Im Zusammenhang mit dem Zubringerdienst sollten neue zukunftsweisende Verkehrssysteme aufmerksam beobachtet werden. Es ist nicht auszuschließen, daß diese für Stadtteile, die durch die Stadt- und S-Bahn nicht genügend erschlossen werden, von Interesse sein können.

IV. S-Bahn (siehe unter anderem Gutachten Professor Kracke)

Ergänzend zu dem Stadtbahnsystem ist das vorhandene Schienennetz als Schnellbahnverkehr (S-Bahn) für den innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr und für den Regionalverkehr auszubauen.

Untersuchungen haben ergeben, daß auf allen Zulaufstrecken im Wirtschaftsraum Bremen die Ausnutzung so stark, daß praktisch keine weiteren Züge mehr aufgenommen werden können. Dabei ist von besonderer Bedeutung, daß im Zentrum Bremens die Eilgut- und Ortsgüteranlage liegen. Der Eilgutbahnhof hat eine Leistung von 800 Wagen pro Tag. Er müßte ausgebaut werden auf 1 200 Wagen, außerdem sind die Anlagen nicht nur technisch veraltet, sondern auch räumlich beengt. Der Umschlag der bremischen Häfen wird zur Zeit zu 60 Prozent von der Eisenbahn und zu 40 Prozent vom Straßengüterverkehr wahrgenommen.

Die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs ist durch die Durchführung der zwei wichtigen Hauptgütergleise begrenzt. D. h. also, die Belegung der Eisenbahngleise im Hauptbahnhof wird in entscheidendem Maße vom Güter-, Nah- und Fernreiseverkehr geprägt, so daß eine Kapazitätsausweitung nicht mehr gegeben ist.

Der Ausschuß empfiehlt, in konkrete Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn einzutreten über folgende Punkte:

a) Herausnahme des Güterverkehrs aus den innerstädtischen Eisenbahnanlagen.
   Das bedeutet, den gesamten Güterverkehr aus Richtung Ruhrgebiet und aus Richtung Hannover über eine neue Güterumgehungsbahn südlich der Ochtum (wie im Raumordnungsprogramm Niedersachsen ausgewiesen) laufen zu lassen.

b) Verlegung der Eilgut- und Ortsgüteranlage auf die Nordseite des Rangierbahnhofs.
   Der damit zusammenhängende Wirtschaftsverkehr belastet dann nicht mehr die Stadtmitte.

c) Einrichtung eines S-Bahnverkehrs auf folgenden Linien:
   S 1: (Schwanewede - Neuenkirchen) — Farge — Vegesack — Hauptbahnhof — Sebaldsbrück — Mahndorf — Achim — Verden — einschließlich der Elektrifizierung der Strecke Farge - Vegesack. Letztere sollte vorgezogen werden.

   S 2: Osterholz-Scharmbeck — Ritterhude — Marßel — Bremen-Burg — Hauptbahnhof.
   Der Ausschuß schlägt vor, mit der Deutschen Bundesbahn in eine Erörterung darüber einzutreten, ob diese S-Bahnlinie über Findorff, Universität, Oberneuland in Richtung Rotenburg/Han. weitergeführt werden kann, wobei im Hauptbahnhof ein Wendeverkehr einzurichten wäre.

   S 3: Delmenhorst — Huchting — Neustadt — Hauptbahnhof — Hemelingen — Kirchweyhe — Bassum — Twistringen.

d) Gewährleistung eines Taktfahrplanes mit einer äußersten Zugfolge von 30 Minuten.

e) Die bestehenden Bundesbahnanlagen Hauptbahnhof und Hafen technisch auf den neuesten Stand zu bringen.

Verkehrsverbund und Gemeinschaftstarif:

Der Ausschuß hält eine optimale Abstimmung der Fahrpläne aller Verkehrsunternehmen für notwendig.

Anzustreben ist ein Gemeinschaftstarif aller Verkehrsträger in einem Verkehrsverbund für den Siedlungsraum Bremen. Der Verkehrsverbund mit dem niedersächsischen Umland muß Bestandteil der gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen werden.

Der Ausschuß kann sich in Anbetracht der auf jeden Fall notwendigen Investitionen zur Lösung der Verkehrsprobleme nicht für den Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr aussprechen.

Die Erfahrungen mit Tarifsenkungen beweisen auch, daß preisliche Uberlegungen die Pkw-Fahrer nicht zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen. Der öffentliche Nahverkehr kann nur dadurch attraktiv gestaltet werden, daß schnelle, pünktliche und bequeme Fahrzeuge in dichter Folge auf eigener Fahrbahn eingesetzt werden, nicht aber durch den sogenannten Nulltarif.

Flughafen:

Die Entwicklung des Bremer Flughafens in den nächsten Jahrzehnten veranlaßte den Ausschuß, hierzu als besonderen Verkehrsanziehungspunkt Stellung zu nehmen.

Der Bremer Flughafen ist prädestiniert für den innerdeutschen und europäischen Flugverkehr sowie als Zubringerflughafen für den interkontinentalen Verkehr. 1950 wurden rund 10 000 Fluggäste gezählt, 1970 über 500 000. Für 1980 ist entsprechend der Entwicklung mit rund 1,5 Millionen Fluggästen zu rechnen. Weiter sind nach den Erfahrungswerten rund 400 000 Fluggastbegleiter, rund 2 000 Beschäftigte auf dem Flughafen und rund 800 000 Besucher im Jahr hinzuzurechnen.

Während der täglichen Flugspitzenzeiten kommt der Arbeitsbeginn, Schichtwechsel usw. der umliegenden Industriebetriebe, insbesondere VFW und ERNO (zur Zeit 5 000 Beschäftigte) hinzu.

In Anbetracht dieser Gesamtsituation **empfiehlt der Ausschuß:**

a) Anbindung des Flughafens an eine Stadtbahnstation.

b) Anbindung an das übergeordnete Verkehrsstraßennetz durch eine mindestens vierspurige Straße, da nur 40 Prozent der Fluggäste aus dem Stadtkern, aber 60 Prozent aus dem übrigen Einzugsgebiet des Flughafens kommen.

c) Für den ruhenden Verkehr beim Flughafen entsprechende Parkflächen zur Verfügung zu stellen.

Individualverkehr:

Als Ergebnis der vorliegenden Untersuchungen und Planungen wird festgestellt, daß es auch in Bremen nicht möglich ist, das Verkehrsstraßennetz so auszubauen, daß zu jeder Zeit ein völlig freizügiger Kfz-Verkehr möglich ist. Eine autogerechte Stadt bleibt eine Utopie. Angesichts der zu erwartenden Verkehrsentwicklung hält der Ausschuß für den Individualverkehr folgende Baumaßnahmen für zwingend notwendig:

Bundesautobahn:

Termingemäßer Ausbau der Bundesautobahn vom Bremer Kreuz bis zum Verteilerkreis Bremen-Nord.

Bundesstraßen:

a) Ausbau der B 74 in Bremen-Nord zur Schnellverkehrsstraße

b) Verlegung der B 6 zwischen Hanse-/Utbremerstraße und Werderlandstraße

c) schnellstmögliche Fertigstellung des Tangentenvierecks

d) verkehrsgerechte Anbindung der Werderbrücke beiderseits der Weser

e) Ausbau der Hafenrandstraße und Werderlandstraße

Stadtstraßen:

Ergänzend zu dem Ausbau der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen muß der Bau bzw. die Anlegung von Stadt- und sogenannten Ringstraßen in zeitlicher Abstimmung erfolgen.

Der Ausschuß empfiehlt, sich in den Verhandlungen mit dem Bund und den beteiligten Ländern dafür einzusetzen, daß

a) der festgelegte Termin für die Fertigstellung der Bundesautobahnverbindung Bremen - Bremerhaven wegen der Entwicklung der Stadt und der Häfen in Bremerhaven unbedingt eingehalten wird;

b) vorrangig die Planung der Bundesautobahn Bremen - Gießen durchgeführt und bald mit dem Bau begonnen wird;

c) die geplante Autobahn Bremen - Gießen nach Norden verlängert wird und eine Verbindung mit einem Weserübergang im Bremer Raum an die Bundesautobahn Bremen - Cuxhaven erhält;

d) die Küstenautobahn nördlich von Brake möglichst nahe an Bremerhaven herangeführt wird.

Durch diese neuen Autobahnen wird die verkehrsmäßig günstigste Anbindung des Container-Terminals in Bremerhaven erreicht. Der äußere Autobahnring um Bremen ermöglicht eine bessere wirtschaftliche Entwicklung sowohl für den nordbremischen Raum als auch für das ganze Stadtgebiet.

Ruhender Individualverkehr:

Im engeren Innenstadtbereich ist der Bedarf an Parkraum allein durch den Bau von Parkflächen nicht zu bewältigen. Es ist Parkraum zu schaffen an den Stadt- und S-Bahnstationen in den Stadtrandgebieten (park-and-ride-Verkehr) sowie im Flughafenbereich und, soweit möglich, in der erweiterten Innenstadt für den Kunden- und Besucherverkehr.

Bei der Planung ist ebenfalls der steigende Parkraumbedarf in den Außenbezirken zu berücksichtigen.

Eine vorwegweisende Beschilderung als Parkleitsystem sollte unverzüglich in Angriff genommen werden.

Wirtschaftsverkehr:

Der Ausschuß empfiehlt:

1. Schaffung von Warenumschlagsanlagen (Autohöfe) für die Fernlastzüge mit Anschluß an die Autobahn zu beiden Seiten der Weser.
2. Betriebe mit großen Warenbewegungen müssen diese auf eigenen Grundstücken abwickeln.
3. Ausbau von Ladestraßen und Ladehöfen zur Entlastung des Straßenverkehrs.

Radfahrerverkehr:

Obwohl der Radfahrerverkehr in den letzten Jahren rückläufig war, wird auch in Zukunft mit dem Fahrrad gerechnet werden müssen. An den Ausfallstraßen in Neubaugebieten sind nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit Radwege erforderlich. Ein geschlossenes Radwegenetz sollte angestrebt werden.

Fußgängerverkehr:

Dem Fußgängerverkehr kommt neben allen anderen Verkehrssystemen eine gleichrangige Bedeutung zu. Die Sicherheit der Menschen, die kein Verkehrsmittel benutzen, muß gewährleistet sein. Dies kann durch die Anlegung von Fußgängerzonen sowie Unter- und Überführungen erreicht werden.

Der Ausschuß empfiehlt, überall dort, wo sich Menschen konzentrieren, z. B. in engeren Citybereichen, in Einkaufszentren, vor Schulen und Arbeitsstätten, Fußgängerzonen vorzusehen.

Daraus ergeben sich folgende Vorteile:

1. Der Fußgänger kann sicher und unbehindert einen Verkehrsraum benutzen.
2. Autoabgase und Lärm vermindern sich.
3. Die Verkehrssicherheit steigt.
4. Die Lebensfähigkeit eines Zentrums wird erhalten und gefördert.

Ein attraktiver Anschluß von Fußgängerzonen an öffentliche Verkehrsmittel ist sicherzustellen.

Zusammenfassung der Empfehlungen:

1. Bremen benötigt zur Bewältigung der Verkehrsentwicklung als neue Verkehrssysteme: eine Stadtbahn und eine S-Bahn.
2. Die optimale Abstimmung der Fahrpläne aller Verkehrsunternehmen ist notwendig. Ein Gemeinschaftstarif aller Verkehrsträger in einem Verkehrsverbund für den Siedlungsraum Bremen ist anzustreben.

   Der Verkehrsverbund mit dem niedersächsischen Umland muß Bestandteil der gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen werden.
3. Für den Wirtschaftsraum Bremen, insbesondere für die Leistungsfähigkeit seiner Häfen, sind die Bundesbahnanlagen von besonderer Bedeutung. Deshalb wird empfohlen:
   a) Herausnahme des Güterverkehrs aus den innerstädtischen Eisenbahnanlagen.
   b) Verlegung der Eilgut- und Ortsgüteranlagen.
   c) die bestehenden Bundesbahnanlagen auf den neuesten Stand zu bringen.
4. Der Ausbau des Verkehrsstraßennetzes in den verschiedenen Bereichen ist notwendig:
   a) schnellstmögliche Fertigstellung der Bundesautobahn Bremen - Bremerhaven - Cuxhaven,
   b) schnellstmögliche Fertigstellung der Bundesautobahn Bremen - Gießen,
   c) den Ausbau von Bundes- und Stadtstraßen entsprechend der verkehrlichen Entwicklung aufeinander abzustimmen.
5. a) An den Stadt- und S-Bahnstationen in den Stadtrandgebieten sowie im Flughafenbereich und, soweit möglich, in der erweiterten Innenstadt für den Kunden- und Besucherverkehr, ist Parkraum zu schaffen.
   b) Ein park-and-ride-Verkehr ist einzurichten.
6. Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs ist entsprechend seiner Bedeutung und seines Umfanges Rechnung zu tragen.
7. Fußgängerzonen und das Radwegenetz sind auszubauen.
8. Bei der Durchführung sollen Grün- und Erholungsanlagen weitestgehend erhalten bleiben.
9. Die Bevölkerung, vor allem die unmittelbar von den Arbeiten betroffene, ist ständig umfassend zu informieren.
10. Planung und Ausführung im Bereich des Verkehrswesens sind zu koordinieren und sollten in der Hand eines Ressorts liegen einschließlich des Verkehrsaufkommens durch den Luftverkehr.
11. Ein Generalverkehrsplan ist im Jahre 1972 vorzulegen.
12. Die Realisierung der Empfehlungen ist ab 1972 anzustreben.

Finanzierung und Schlußbemerkung:

Das erklärte Ziel bremischer Politik ist die Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft Bremens, sowie seines Wirtschaftsraumes zum Wohle der Bürger. Zum anderen geht es in Zukunft um die vorrangige Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Zur Bewältigung der in diesem Bericht schwerpunktmäßig dargestellten Aufgaben wird Bremen für einen Zeitraum von mindestens zwanzig Jahren jährlich erhebliche finanzielle Beträge aufwenden müssen. Diese sind jedoch erforderlich, um die auf uns zukommenden Probleme zu lösen. Dazu sind konkrete finanzielle Ermittlungen notwendig.

Aufgrund der teilweise von den Gutachten der Herren Professoren Kracke und Grabe abweichenden Streckenführungen,

der bisher nicht feststehenden Beteiligung der Deutschen Bundesbahn für die erforderlichen Maßnahmen in ihrem Bereich,

der bisher nicht bekannten finanziellen Größenordnung für die erforderlichen Aufwendungen für weitere Verkehrseinrichtungen u. a.: für den ruhenden Individualverkehr, für Radwegenetz und Fußgängerzonen,

liegen die Gesamtkosten nicht fest.

Der Ausschuß empfiehlt:

1. umgehend in eine Kostenermittlung einzutreten
2. Vorschläge für eine stufenweise Realisierung zu entwickeln
3. Verhandlungen mit dem Bund über eine Kostenbeteiligung aufzunehmen
4. Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn und mit dem Land Niedersachsen zu führen
5. die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß mit der Durchführung ab 1972 begonnen werden kann
6. jährlich einen Verkehrsbericht vorzulegen

Der nichtständige Bürgerschaftsausschuß zur Erarbeitung einer Verkehrskonzeption hält die Einsetzung eines erheblichen Finanzbetrages ab 1972 jährlich für zwingend erforderlich, um der zukünftigen Entwicklung auf dem Verkehrssektor Rechnung zu tragen.

Nur so wird Bremen auch in Zukunft seine Position als Hafenstadt, Wirtschafts- und Einkaufszentrum halten und ausbauen können.

Der Ausschuß empfiehlt der Bürgerschaft, diesem Bericht zur Erarbeitung einer Verkehrskonzeption zuzustimmen.

Stäcker
Brinkmann
Fröhlich
Kähler
Klemmer
Dr. Cassens
Ingeborg Förster
Iversen
Kuhnert