

Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Berichtsentwurf zum Umsetzungsstand des VEP
2025 und zur Analyse

Stand: 08. Juli 2020

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

in Kooperation mit:



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Rahmen (nachrichtlich)	1
2	Umsetzungsstand und Evaluation des VEP 2025	3
2.1	Umsetzungsstand VEP 2025.....	3
2.2	Betrachtung Umsetzung VEP 2025	3
2.2.1	Maßnahmenfeld A/B Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr	3
2.2.2	Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität	6
2.2.3	Maßnahmenfeld D: Radverkehr	8
2.2.4	Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr, SPNV	10
2.2.5	Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit.....	13
2.2.6	Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr	15
2.2.7	Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimobilität	17
2.2.8	Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.....	18
2.2.9	Maßnahmenfeld J: Elektromobilität	18
2.2.10	Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit	19
2.2.11	Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit	19
2.3	Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bremer*innen	19
2.4	Verkehr in Stadt und Region	27
2.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	28
3	Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.....	29
3.1	Veränderungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens	29
3.2	Randbedingungen durch die COVID-19-Pandemie:.....	32
4	Autofreie Innenstadt	33
4.1	Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich).....	33
4.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	34
4.3	Analyse.....	35
4.3.1	Erreichbarkeit der Innenstadt.....	36
4.3.2	Fußverkehr.....	38
4.3.3	Radverkehr.....	45
4.3.4	ÖPNV.....	55
4.3.5	Kfz-Verkehr	58
4.3.6	Ruhender Kfz-Verkehr	64
4.3.7	Verkehrs- und Signaltechnische Betrachtung.....	75
4.3.8	Einbahnstraßenregelung Am Wall	79
4.4	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	82
5	Parken in Quartieren	84
5.1	Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich).....	84
5.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	85
5.3	Exkurs: Was machen andere Städte?.....	87
5.4	Analyse.....	88
5.4.1	Einwohnerwachstum und Zunahme von Kraftfahrzeugen.....	88



5.4.2	Jüngste Planungen	90
5.4.3	EU-Projekt SUNRISE	91
5.4.4	Bewohnerparken in Findorff.....	93
5.4.5	Die Bedeutung von Car-Sharing.....	93
5.4.6	Der Weg zur Einführung von Bewohnerparken.....	94
5.4.7	Was wird im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung und -Umsetzung untersucht?	94
5.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	95
6	ÖPNV-Strategie.....	96
6.1	Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich).....	96
6.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	97
6.2.1	Umsetzungstand SPNV	99
6.3	Vertragliche Konstellation des ÖPNV in Bremen	101
6.4	Vergleich mit anderen Städten	101
6.5	Angebotsmaßnahmen.....	103
6.5.1	VDV-Vorzugsszenario zur Verkehrswende und dessen Bedeutung für Bremen	103
6.5.2	Kennzahlen der Entwicklung des ÖPNV seit 2014.....	103
6.5.3	Reisezeitenvergleich zwischen ÖPNV, MIV und Radverkehr	106
6.5.4	Herleitung des Untersuchungsbedarfs	107
6.5.5	Kundenbedürfnisse besser befriedigen	108
6.6	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	110
6.7	Ticket- und Tarifmaßnahmen.....	110
6.8	Alternative Antriebstechnologien.....	114
6.9	Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität.....	117
6.10	ÖPNV-Finanzierung	119
6.10.1	Heutige Situation	119
6.10.2	Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen	119
6.10.3	Verlustausgleich.....	119
6.10.4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....	120
6.10.5	Entflechtungsmittel	120
6.10.6	Regionalisierungsmittel	120
6.11	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	121
7	Stadt-Regionales Verkehrskonzept	122
7.1	Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich).....	122
7.2	Übersicht Umsetzungsstand VEP 2025	123
7.2.1	Radverkehr.....	123
7.2.2	Intermodale Verknüpfung	124
7.3	Analyse.....	125
7.4	Bedeutung und Analyse des Stadt-Umland-Verkehrs.....	125
7.4.1	Verkehrsverflechtungen Bremen – Umland	129
7.4.2	Heutiges Netz und Angebot.....	132
7.4.3	Nachfrage.....	133

7.4.4	Infrastruktur.....	134
7.4.5	Tarif.....	135
7.4.6	Fahrgastinformation	135
7.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	135
8	Anlagen.....	137
1	– Übersicht VEP-Maßnahmen / Status Umsetzung (Kapitel 2.1)	137
2	– Betrachtung Durchgangsverkehre (Kapitel 4.3.5.2)	137

1 Anlass und Rahmen (nachrichtlich)

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 26.11.2019 den Beschluss zur „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ gefasst. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 28.11.2019 diesen Senatsbeschluss zur Kenntnis genommen. Die beschlossene Senatsvorlage ist wie folgt begründet:

Die Bremische Bürgerschaft hat am 23. September 2014 das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025 beschlossen. Durch dieses politisch einstimmig beschlossene Handlungskonzept liegen für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vor. Die Maßnahmen haben vor Aufnahme in das Handlungskonzept sowohl einen umfangreichen Beteiligungsprozess als auch ein komplexes Bewertungsverfahren durchlaufen. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 sollen durch Umsetzung des Handlungskonzepts erreicht werden.

Für den ÖPNV (Linienbusverkehr und Straßenbahn) ist neben dem VEP auch der zeitlich auf fünf Jahre ausgegerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBV) für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven von Bedeutung.

Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan für das Land Bremen eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonennahverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltepunkte.

Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen. Er bildet neben eigenen Maßnahmen und Investitionen in die Häfen die wesentliche Grundlage für die mittel- und langfristige Entwicklung der Häfen im Land Bremen und sichert deren im Hafenwettbewerb immer mehr an Bedeutung gewinnende Anbindungsqualität.

Seit der Bearbeitung des VEP gab es in der Verkehrstechnologie weitreichende Innovationen, vor allem im Bereich digitale Mobilitätsplattformen, automatisiertes Fahren und Elektromobilität. Mit dem Masterplan Green City erfolgte im Jahr 2018 eine Fortschreibung des VEP für diese Bereiche.

*Durch die genannten Verkehrskonzepte besteht eine hohe Investitionssicherheit durch Nachweis der Wirkungen unter Beachtung des Verkehrsverhaltens aller Verkehrsteilnehmer*innen, der Wechselwirkungen von Maßnahmen untereinander sowie mit der Flächennutzung.*

Aktuell sind neue Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrs in der Freien Hansestadt Bremen definiert worden. Sowohl die erforderliche Stärkung der Zentralität der Innenstadt einerseits als auch die Erkenntnis der Notwendigkeit einer nachhaltigen ökologischen und sozialen Verkehrswende erfordern eine Fokussierung und Konkretisierung in einigen Bereichen des Verkehrs, zum einen räumlich im Bereich der Innenstadt mit dem Ziel, einer autofreie Innenstadt bis 2030, als auch im Stadt-Umland-Verkehr, zum anderen aufgrund zunehmender Probleme und Konflikte themenbezogen im Bereich Parken/ruhender Verkehr als auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene in Stadt und Region.

Aktive Klimaschutzpolitik ist ein zentraler Bestandteil der Neuausrichtung der Politik des Senats. Eine wichtige Säule der Klimaschutzpolitik ist hierbei die Verkehrswende durch Förderung attraktiver kostengünstiger umweltfreundlicher Mobilität sowohl im Zentrum als auch in den Stadtteilen sowie die Entwicklung eines verbindlichen Stufenkonzeptes für eine autofreie Innenstadt.

Darüber hinaus sind aufgrund der spürbar veränderten Randbedingungen im Bereich der Auswirkungen des Klimawandels (Zunahme von Extremwetterlagen wie Starkregen, Sturm, Hochwasser, Trockenheit) und der daher noch stärker an Nachhaltigkeitsaspekten ausgerichteten verkehrspolitischen Zielsetzung die folgenden Themen u.a. mit dem Ziel einer ökologischen und sozialen Verkehrswende auf Basis sowohl der beschlossenen Ziele und des beschlossenen Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 und des in 2018 vorgestellten Masterplans Green City Bremen neu bzw. vertieft und weitergehend zu konzipieren.

- Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Autofreie Innenstadt bis 2030
- Angebots- und Tarifmaßnahmen im ÖPNV und SPNV
- Abwicklung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse



Die Teilfortschreibung des VEP erfolgt in Bereichen, in denen die Maßnahmen des VEP 2025

- nicht bzw. zu langsam in die Umsetzung kommen,
- nicht die gewünschte Wirkung erzielen oder
- sich die Randbedingungen geändert haben.

Hierbei erfolgt eine Konzentration auf Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können.

2 Umsetzungsstand und Evaluation des VEP 2025

2.1 Umsetzungsstand VEP 2025

Der VEP 2025 enthält 193 Maßnahmen in insgesamt 11 Handlungsfeldern.

Zum derzeitigen Stand sollten 62 Maßnahmen umgesetzt worden sein. 72 sollten sich in Bearbeitung befinden. Tatsächlich wurden 12 Maßnahmen umgesetzt und es befinden sich derzeit 93 in Bearbeitung bzw. sind teilweise umgesetzt worden. 2019 fanden zu jedem Handlungsfeld ein interner Workshop statt. Ziel war es die Bearbeitungsstände der einzelnen Maßnahmen zusammenzufassen und evtl. die Prioritäten hinsichtlich der Bearbeitung zu bewerten, um somit den Defiziten gegenüber dem Zeitplan des Handlungskonzepts entgegen zu wirken.

Das beschlossene Handlungskonzept des VEP 2025 behält weiterhin Gültigkeit und werden in den Teilstrategien vertieft betrachtet. Die für die jeweilige Teilstrategie relevanten Maßnahmen sind in den Kapiteln zu den einzelnen Teilstrategien dargestellt.

Der aktuelle Umsetzungsstand aller Maßnahmen des VEP-Handlungskonzepts sowie ggf. die Randbedingungen, die eine termingerechte Umsetzung nicht zugelassen haben, werden nachfolgend erläutert. Eine tabellarische Auflistung ist in Anlage 1 dargestellt.

2.2 Betrachtung Umsetzung VEP 2025

2.2.1 Maßnahmenfeld A/B Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr

Herausragendes Projekt in diesem Maßnahmenfeld ist der Ringschluss der A 281 (BS.1). Nach mehrjährigen Verhandlungen mit den Grundeigentümern auf der planfestgestellten Trasse wurden im Abschnitt 4 im Bereich des Wesertunnels die letzten Klagen zurückgezogen, so dass hier nunmehr vollziehbares Baurecht vorliegt. Ausgehend vom Baubeginn im Januar 2019 wird die Fertigstellung für das Jahr 2024 angestrebt. Der Abschnitt 3/2 wurde im Herbst 2014 für den Verkehr frei gegeben.



Abbildung 2-1 Autobahn-Eckverbindung A281; Quelle: DEGES

In Abhängigkeit von dem Ergebnis der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig kann für den Abschnitt 2/2 das weitere Vorgehen definiert werden. (Dieser Abschnitt wird Ende JUNI nach der Entscheidung des BVwG aktualisiert)

Der Neubau der B 212n (BS,1a) zur direkten Anbindung des Unterweserraums befindet sich aktuell in der Entwurfsplanung zur Erstellung eines RE-Entwurfes. Vorab wurde im Mai 2019 in einem umfangreichen Dialogverfahren eine vorzugswürdige Trassenführung und Verknüpfungsvariante mit der L875 erarbeitet. Der RE-Entwurf soll im ersten Halbjahr 2021 dem Bund zur Genehmigung vorgelegt werden.



Geschäftsbereich Oldenburg

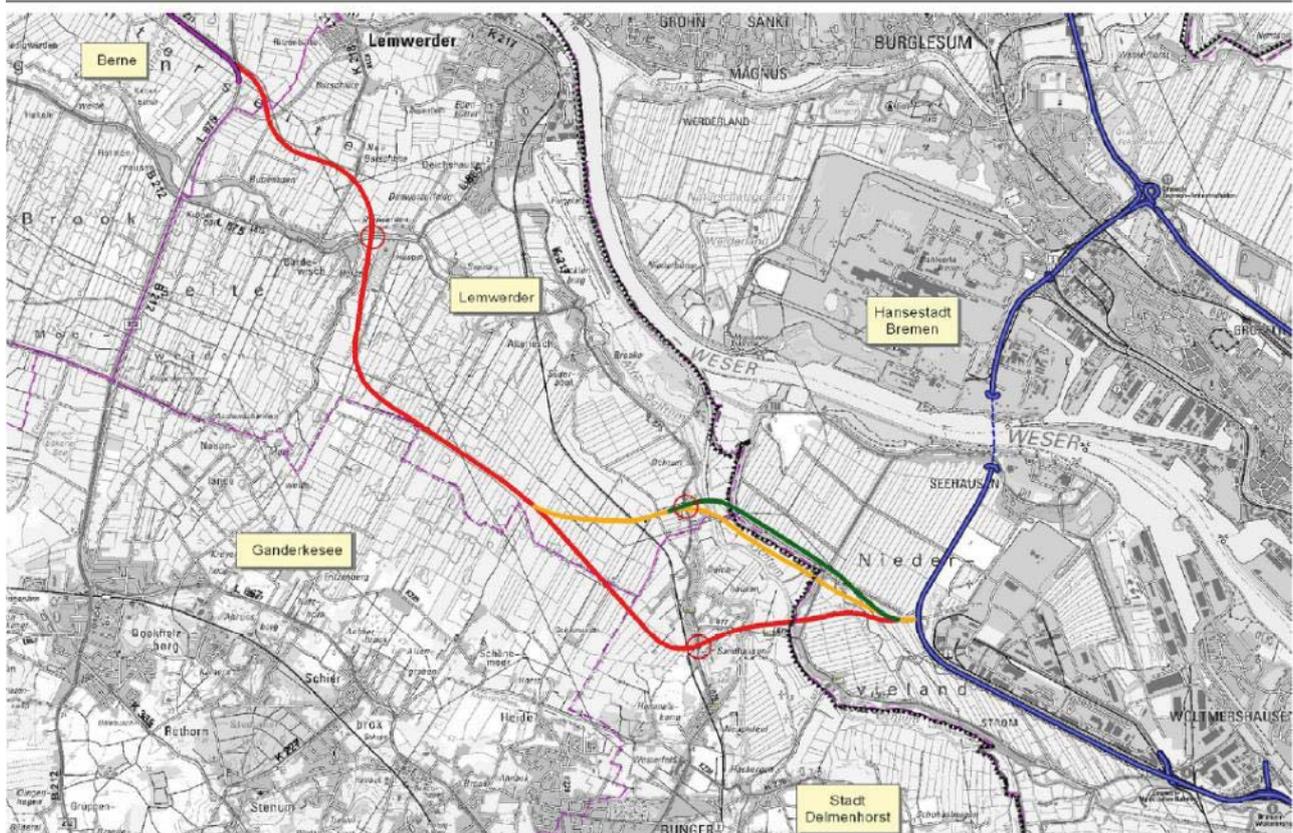
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Abbildung 2-2 Neubau B 212n; Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Der Umbau der Habenhauser Brückenstraße (A.5 bis A.9) wird ab August 2020 beginnen. Der Umbau der Heinrich-Plett-Allee (BS.6) wird im Zuge des Baus der Linie 1 nach Mittelshuchting in den nächsten Jahren erfolgen.

Die Bahnunterführungen in Oberneuland (BS.9) sind fertig gestellt.

Der Zeppelin-Tunnel (BS.11) wird als Kreuzungsmaßnahme gemeinsam mit der DB in den kommenden Jahren umgesetzt

Die Planungen für die neue Anschlussstelle Achim-West und Verlängerung der Theodor-Barth-Straße (A.4) liegen als Machbarkeitsstudie vor, die weitere Umsetzung wird in Abhängigkeit von den zu schließenden Vereinbarungen zwischen Bremen und Achim erfolgen.

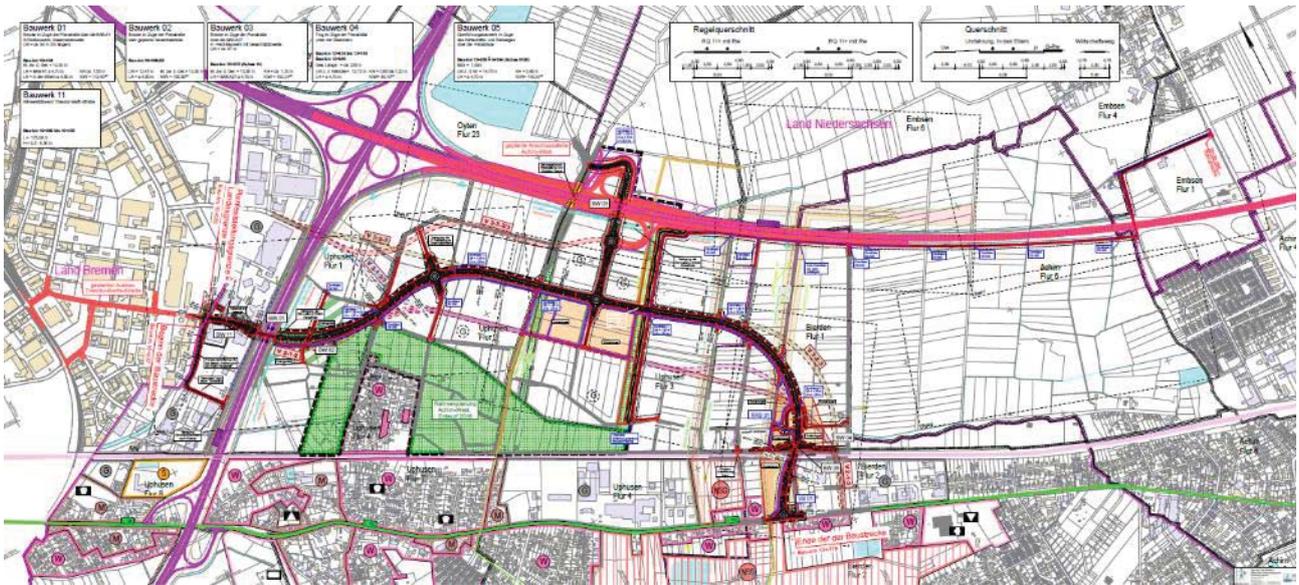


Abbildung 2-3 Übersichtsplan Anschlussstelle Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße

Die Verlängerung der Straße Am Gaswerksgraben (A.15) bis zur Senator-Apelt-Straße soll im Rahmen des Tabakquartiers Vorderes Woltmershausen umgesetzt werden.

Der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen (B.2) ist im BVWP 2030 mit diversen Maßnahmen enthalten. Bereits für die Neuvergabe der Regio-S-Bahn sind Anpassungen vorgesehen. Insgesamt kommen die Eisenbahnmaßnahmen aufgrund der nicht abschließenden Projektbewertung des Bundes nur langsam voran.

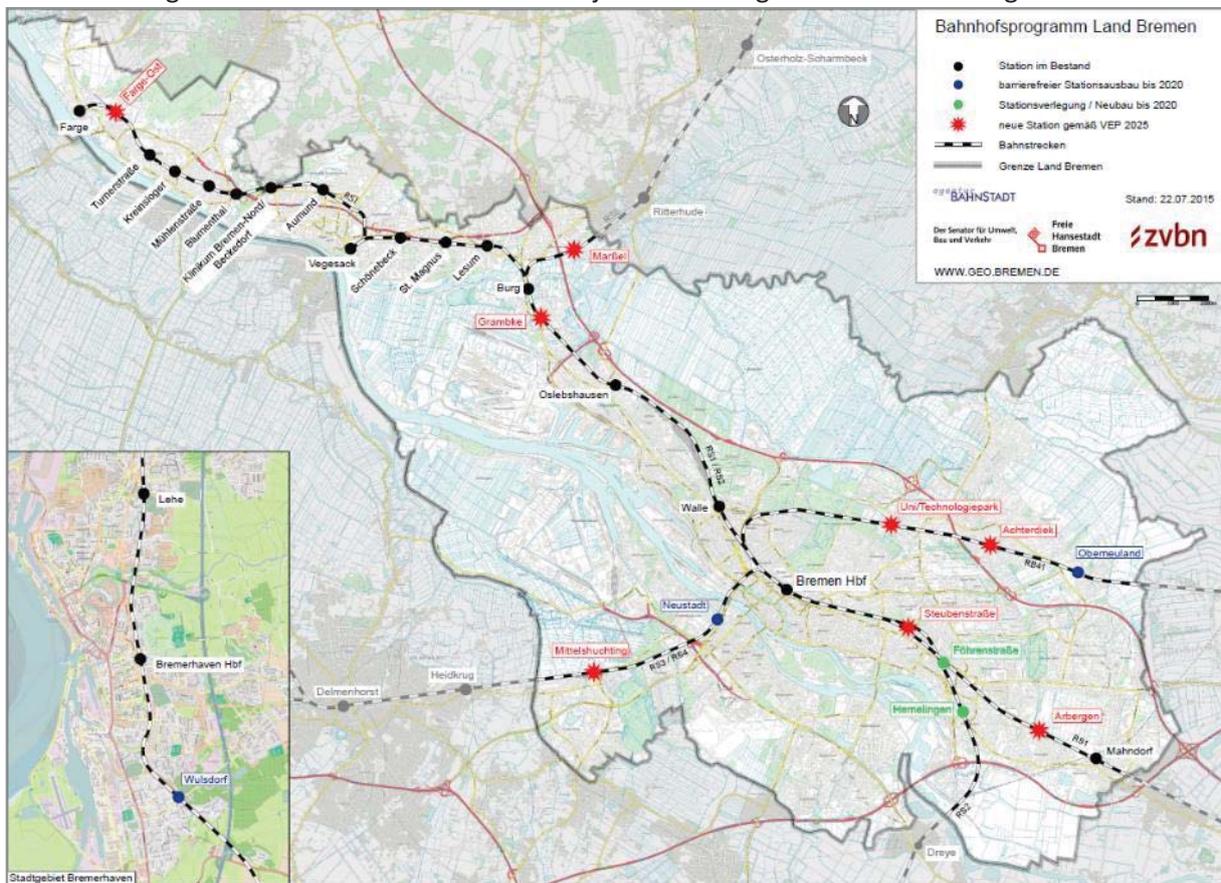


Abbildung 2-4 Ausbauplanung gemäß VEP, Stand 2015

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden. Dies lag zum einen am fehlenden Baurecht, verbunden mit schwierigen Grunderwerbsverhandlungen, zum anderen auch im Bereich der Optimierung von Signalsteuerungen oder Verbesserung der Straßenunterhaltung an nicht ausreichend verfügbaren Personal- bzw. Finanzressourcen.

2.2.2 Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

In diesem Themenfeld ist eine Umsetzung in Periode 1 (2015-2019) nicht spürbar erfolgt. Die erforderlichen Personalkapazitäten wurden bislang verspätet (1. Stufe des Teams Nahmobilität ab 2019) und nicht in allen Bereichen (weiterhin fehlende Kapazitäten für Entwurf und Bau) zur Verfügung gestellt. Das Programm C.16 „Mehr Querungsstellen für Fußgänger“ wird sukzessive umgesetzt, die Umgestaltung der Domsheide (C.12) wird für das Jahr 2022 zurzeit vorbereitet.



Abbildung 2-5 Fußverkehr; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS



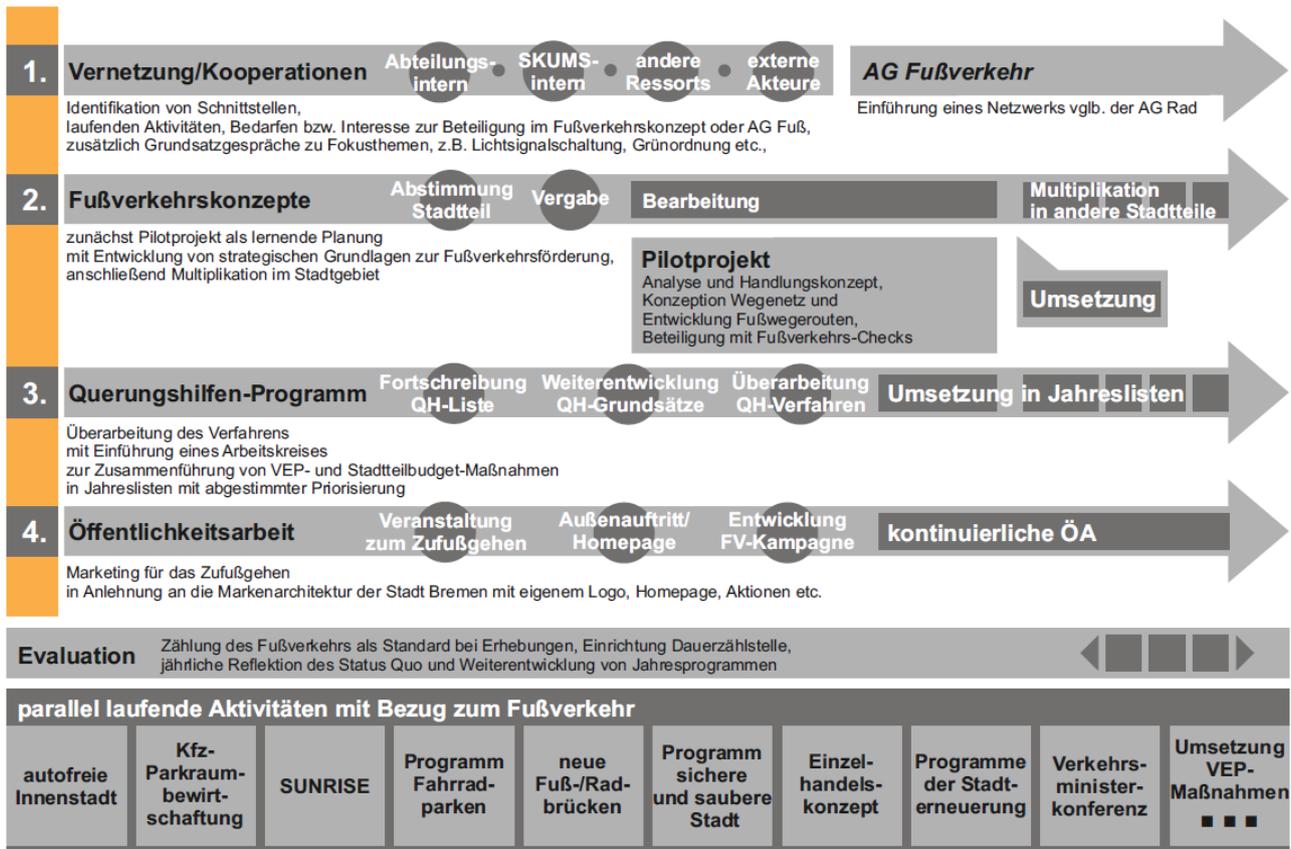
Abbildung 2-6 Neue Querungshilfe am Osterdeich; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Auf Grundlage der im VEP beschlossenen Maßnahmen aus Handlungsfeld C „Fußverkehr/Nahmobilität“, F „Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ sowie L „Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit“ ist ein Vorgehen für den Einstieg in die Fußverkehrsförderung entwickelt worden das den Fußverkehr als System versteht und aus vier Bausteinen besteht.

- Baustein 1: Vernetzung und Kooperationen
- Baustein 2: Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene
- Baustein 3: Mehr Querungsstellen für Fußverkehr
- Baustein 4: Öffentlichkeitsarbeit

Strategie zur Fußverkehrsförderung

Team Nahmobilität
11.03.2020



Abkürzungen FV: Fußverkehr ÖA: Öffentlichkeitsarbeit QH: Querungshilfen

Abbildung 2-7 Strategie zur Fußverkehrsförderung, SKUMS 2020



Abbildung 2-8 Fußverkehr; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden. Im Rahmen des Doppelhaushalts 2020/2021 ist vorgesehen, entsprechende Personalverstärkungen sowohl in der Verkehrsabteilung der senatorischen Behörde als auch im Amt für Straßen und Verkehr zu finanzieren und diese bis Mitte 2021 zu besetzen.

2.2.3 Maßnahmenfeld D: Radverkehr

Auch in diesem Themenfeld ist eine Umsetzung in Periode 1 (2015-2019) nicht spürbar erfolgt. Die seit 2017 vorliegende und zur Umsetzung beschlossene Machbarkeitsstudie der Premiumroute HB-Nord-Innenstadt-Hemelingen (D.15) ist bislang in keinem Abschnitt umgesetzt. Aktuell ist das Projekt neu strukturiert worden unter Federführung der senatorischen Behörde, zeitnah wird die Umsetzung von Abschnitten in Walle (Stefensweg), Mitte (Wallring) und Hemelingen (Ortwisch) erfolgen.

Ziel ist es, bis Mitte 2023 die Premiumroute herzustellen, vor allem durch Lückenschlüsse in Bereichen mit erheblichen Qualitätsdefiziten.

Die Premiumroute D.16 Huchting-Innenstadt-Uni-Lilienthal konnte mit dem Umbau des Sterns und mit der Umgestaltung der Parkallee in einer ersten Stufe umgesetzt werden.



Abbildung 2-9 Grüne Welle Rembertiring; Parkallee; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr



Abbildung 2-10 Radverkehrsführung am Stern; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Die Planungen der Weserbrücken (D.22 Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe-Stadtwerder-Altenwall) sind in unterschiedlichen Stadien. Für die Brücke über die Kleine Weser findet bereits die ingenieurtechnische Fachplanung statt. Für die neue Fuß- und Radwegbrücke über die Weser von Hemelingen nach Habenhausen (D.23) liegt eine Machbarkeitsstudie aus 2015 vor, mit der der Planungskorridor festgelegt wurde. Zurzeit wird die technische Planung vorbereitet.

Mehr Fahrradabstellanlagen werden sukzessive in Stadtteilen, zunächst in Schwachhausen, Woltmershausen und Blumenthal umgesetzt.

Das Programm Fahrradfreundlich Ampelkreuzungen (BS.4, D.3) wird sukzessive umgesetzt, Grüne Welle für den Radverkehr (D.4) wurde im Zuge der Rembertistraße auf der Premiumroute modellhaft D.16 realisiert.

Die Umsetzung von Fahrradstraßen (D.8) gestaltete sich als schwierig und erfolgte seit 2015 nicht mehr im Zuge von Fahrradrouten. Zum einen ist der bauliche Aufwand für eine Umgestaltung relativ hoch, zum anderen gab es in Stadtteilen Widerstände u.a. gegen die Fahrradstraße Vegesacker Straße in Walle und die Fahrradstraße Scharnhorststraße in Schwachhausen. Der Widerstand bezog sich teilweise auf die Beschilderung (Walle) aber auch auf die mit der Einführung einer Fahrradstraße verbundene Vorfahrtsregelung (Schwachhausen), infolge derer Kfz-Schleichverkehr in Wohnquartieren befürchtet wurde. Positivbeispiel hingegen ist die Umsetzung eines Fahrradmodellquartiers in der Alten Neustadt, die im VEP allerdings nicht enthalten war. Hier wurde das gesamte innere Erschließungsstraßennetz in Fahrradstraßen und letztendlich in Deutschlands erste Fahrradzone umgewandelt.



Abbildung 2-11 Fahrradmodellquartier; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Die erforderlichen Personalkapazitäten wurden bislang verspätet (ab 2019) und nicht in allen Bereichen (im Amt für Straßen und Verkehr fehlen Kapazitäten) zur Verfügung gestellt.

Insgesamt ist festzustellen, dass Radverkehrsmaßnahmen sehr kleinteilig sind und eine hohe Sensibilität in der Abstimmung mit den Stadtteilbeiräten aufweisen. Bislang sind vor allem aufgrund nicht ausreichend vorhandener Personalkapazitäten wenig Maßnahmen ausgeplant und wenig umgesetzt worden.

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.4 Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr, SPNV

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist nicht im Zeitplan des VEP, der die Umsetzung der Querverbindung Ost (BS.18), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelhuchting (BS.19) und Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe (BS.20) in der Periode 2015-2019 vorsieht. Maßgeblich verantwortlich für die Verzögerungen sind mehrmalige Anpassungen der Planungen (Huchting), Auseinandersetzungen vor Gericht zu Fragen des verwendeten Planungsrechts (Linie 8) und ein komplexer Rechtsrahmen sowie Anforderungen, die im Rahmen des Anhörungstermins geäußert wurden. Das Abarbeiten ergänzender Gutachten hat vor allem im Bereich von Fachgutachten für Lärmschutz aufgrund einer Überlastung der Fachgutachter zu Verzögerungen geführt. Hinzu kam eine politisch teilweise ambivalente Positionierung bei Projekten, die die Argumentation für die Projektverantwortlichen erschwerte.

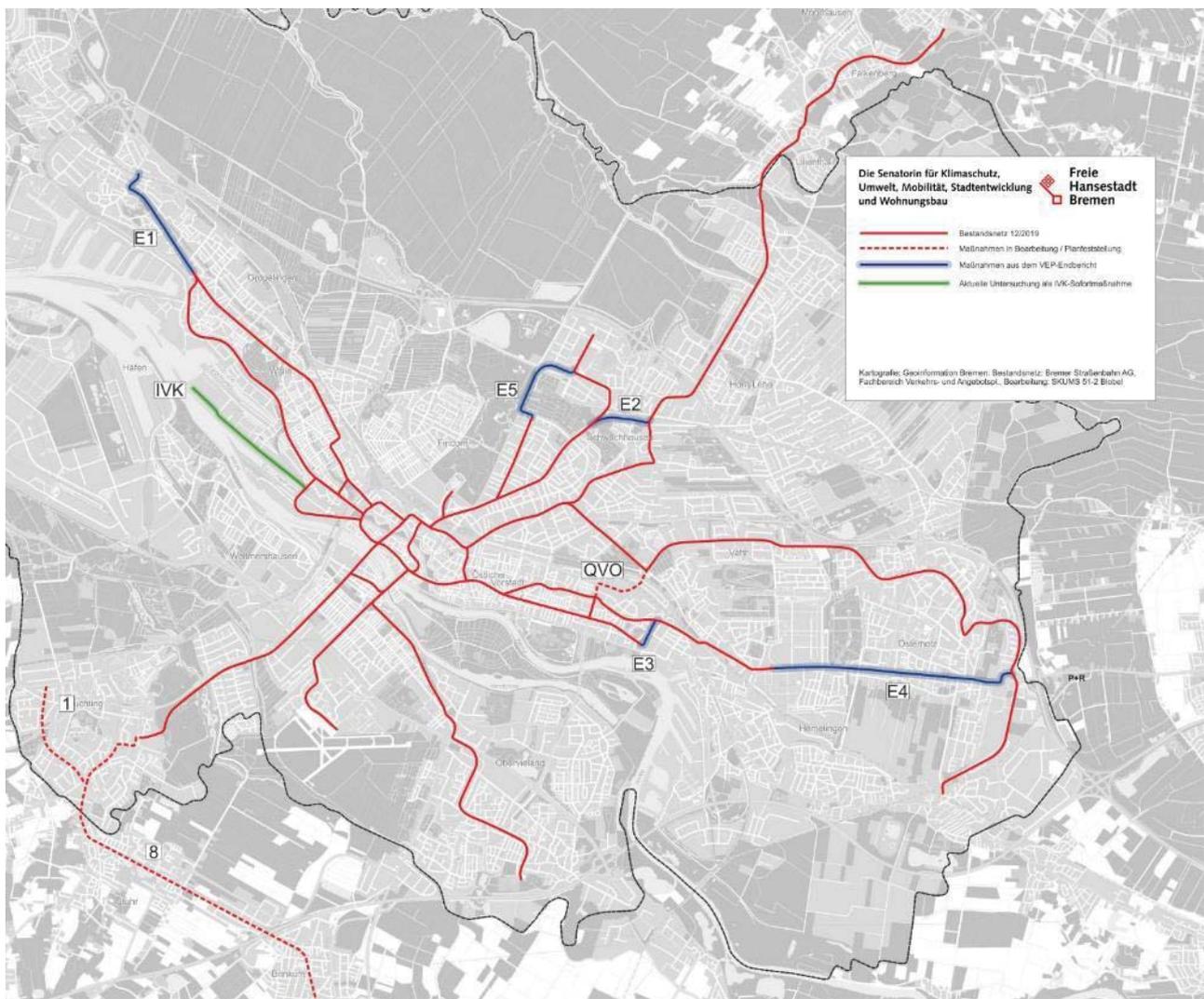


Abbildung 2-12 Straßenbahnnetz; Quelle: Eigene Darstellung, SKUMS

Erste Schritte zur Neukonzeption der Regio-S-Bahn (E.12 bis E.15) sind mit der Neuausschreibung des Verkehrsvertrages 2018/19 mit Betriebsaufnahme 2022/23 eingeleitet worden. Der ganztägliche 30-Minuten-

Takt auf der Achse Bremen – Delmenhorst – Hude (- Oldenburg) wird bereits zum Dezember 2022 eingeführt. Zwischen Bremen und Bremerhaven wird der 30-Minuten-Takt erst schrittweise, mit Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe möglich sein. Ab Dezember 2022 werden einzelne Zusatzfahrten möglich sein, die Ausweitung auf einen täglich 10-stündigen 30-Minuten-Takt voraussichtlich erst 2025. Die Einrichtung einer neuen Linie RS5 zwischen Bremen und Rotenburg ist optional im neuen Vertrag vorgesehen. Eine abschließende Entscheidung soll bis 2023 erfolgen; bis dahin sind letzte Fragen zur Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und monetäre Fragen zu klären.

Ergebnis der VEP-Analyse (Arbeitsergebnis)

Möglicher Haltepunkt	Betroffene Linie	Ein-/Aussteiger pro Tag				Einschätzung der baulichen Machbarkeit	Einschätzung der betriebl. Machbarkeit
		> 2.000	1.000 - 2.000	750 - 1.000	< 750		
Klinikum Mitte	RS1	◆				■	■
Überseestadt	RS3, RS4, RB52	◆				■*)	■
Mittelschuchting	RS3, RS4, RB52	◆				■	■
Grambke	RS1, RS2	◆				■	■
Uni/Technologiepark	RB41, RS5		◆			■	■
Achterdiek	RB41, RS5		◆			■	■
Arbergen	RS1		◆			■	■
Steubenstraße	RS2			◆		■	■
Marßel	RS2			◆		■	■
Innsbrucker Str.	RB41, RS5				◆	■	-
Gewerbepark Hansalinie	RS2				◆	■	-
Gröpelingen	RS1, RS2				◆	■	-
Farge Ost	RS1				◆	■	-

■ vsl. mit begrenztem Aufwand machbar
■ vsl. mit mittlerem Aufwand machbar
■ vsl. nur mit hohem Aufwand machbar
■ Umsetzung wegen geringer Nachfrage unwahrscheinlich

*) im Rahmen Austausch/Sanierung Weserbrücke sollte Machbarkeit vertieft geprüft werden

Abbildung 2-13 Ergebnis Potenzialanalyse neue Haltepunkte; Quelle: Bremen VEP 2014

Weitere Planungen des SPNV-Plans 2015

Angebotsverdichtungen im Netz der Regio-S-Bahn

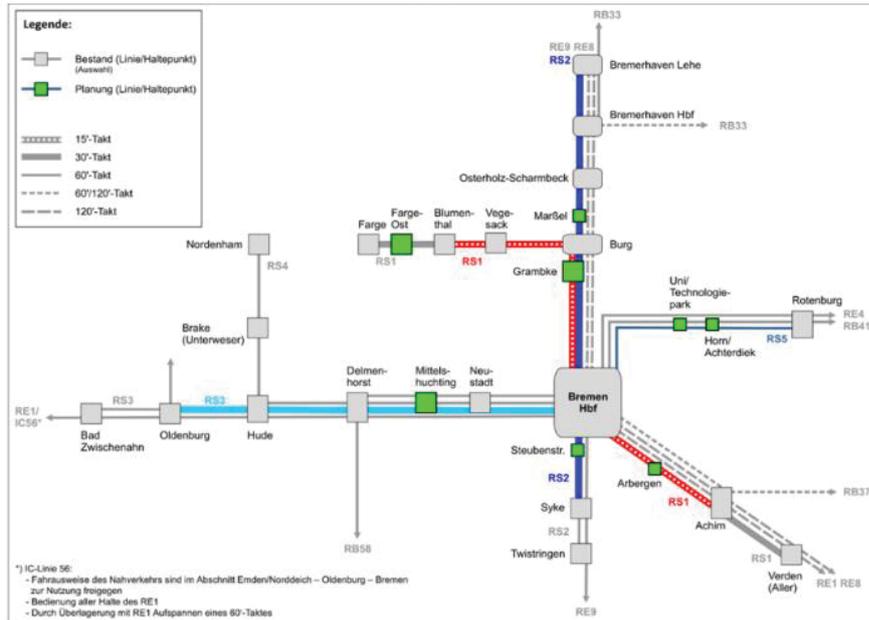


Abbildung 2-14 Angebotsverdichtungen im Netz der Regio-S-Bahn, Quelle: SPNV-Plan, 2015

Übersichtskarte

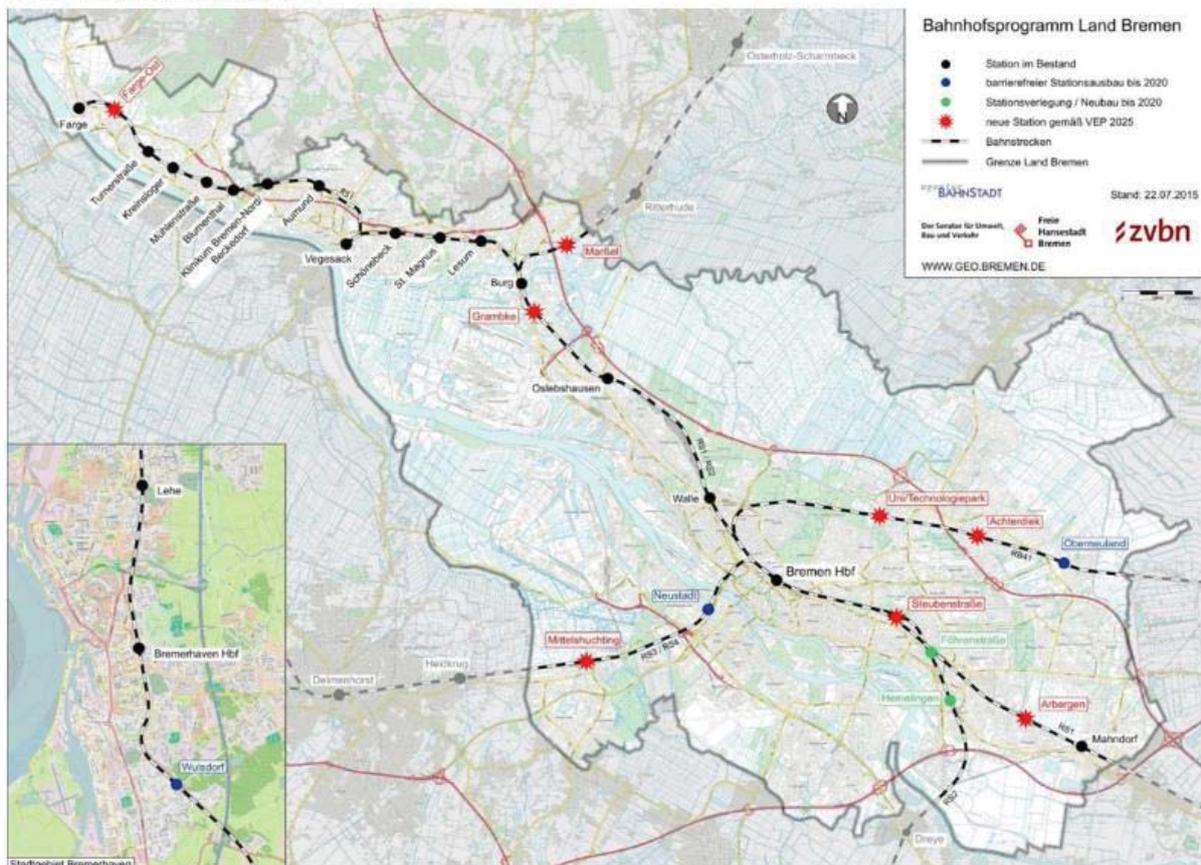
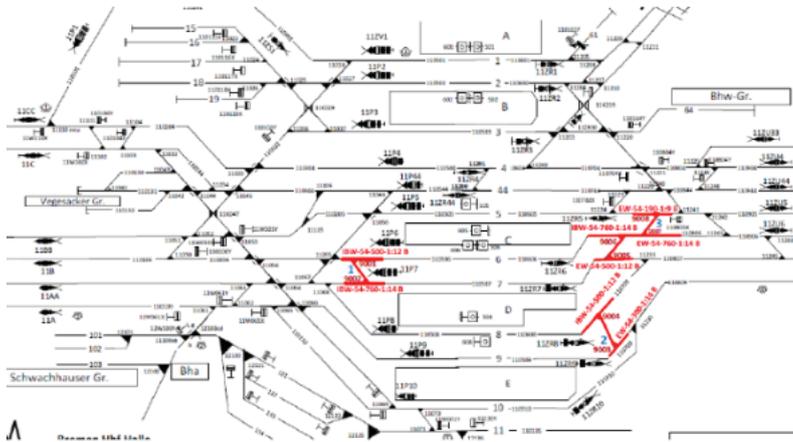


Abbildung 2-15 Bahnhofsprogramm Land Bremen; Quelle: Agentur Bahnstadt

Ausweitung SPNV-Angebot Infrastrukturausbau der DB Netz AG in Bremen Hbf.



Maßnahmen

- 3 zusätzliche Gleisverbindungen
- Abgestufte Einfahrtsgeschwindigkeiten
- Neue Zugdeckungssignale Gleis 5-9

Abbildung 2-16 Anpassung Erweiterung Gleisplan Bremen Hauptbahnhof; Quelle DB Netz AG, 2019

Nach längeren Debatten wurde im Juni 2020 die Entscheidung für die Lage des Haltepunkts Universität/Technologiepark (E.18) entschieden und die Planungen für diesen Haltepunkt sowie den Haltepunkt Horn/Achterdiek (E.19) können beauftragt werden. Zur Strukturierung der möglichen neuen Haltepunkte und Setzung einer Priorisierung erfolgte eine Bewertung aus Sicht der Stadtentwicklung und der Eisenbahnplanung; einige Haltepunkte sind schwer erschließbar und liegen abseits der Siedlungsschwerpunkte (E.22), weisen kein Potential auf (Farge-Ost, E.22b) bzw. sind nur in Verbindung mit einer Erweiterung der Streckenkapazität herstellbar (E.17, Grambke)

Vieles wurde nicht beplant aufgrund fehlender Personalkapazitäten, was auch mit den dargestellten Verzögerungen in den Straßenbahnausbauprojekten und den dort gebundenen Personalkapazitäten zusammenhängt.

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.5 Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

Umgesetzt wurde die Umgestaltung der Münchner Straße (BS.14), die Umgestaltung des Herdentorsteinwegs als Teil der Maßnahme F.10 (Umnutzung Herdentorsteinweg/Bahnhofstraße) wurde realisiert ebenso wie die Umnutzung der Parkallee (F.15, Rembertitunnel-Stern). Dies wurde bereits in Kapitel Radverkehr dargestellt.



Abbildung 2-17 Münchener Straße nach der Umgestaltung; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Der Umbau des Osterfeuerberger Rings (BS.13) findet zurzeit statt, eine Fertigstellung ist für 2022 vorgesehen.

Für die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (F.20) und des Doventors (F.22d) werden zurzeit Machbarkeitsstudien bearbeitet.



Abbildung 2-18 Auszug Bestandsanalyse Fußverkehr: Nutzungskonflikte auf schmalen Gehwegen; Quelle: SHP Mai 2020, Machbarkeitsstudie Friedrich-Ebert-Straße, 1. Präsentation zum Sachstand Bestandsanalyse



Abbildung 2-19 Bestandssituation Seiten- und Straßenraum, Quelle: Machbarkeitsstudie Doventor – SHP Ingenieure

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.6 Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept (G.1) wurde bereits 2017 fertig gestellt, eine Umsetzung scheiterte aber aufgrund von Uneinigkeit in der seinerzeitigen Koalition. Die politisch abgestimmte Vorlage wurde dann aufgrund der Corona-Pandemie Ende März nicht umgesetzt. Diese Umsetzung wird somit erst in den kommenden Jahren vollzogen, vorgesehen war dies aber bereits in der ersten Periode 2015-2019.

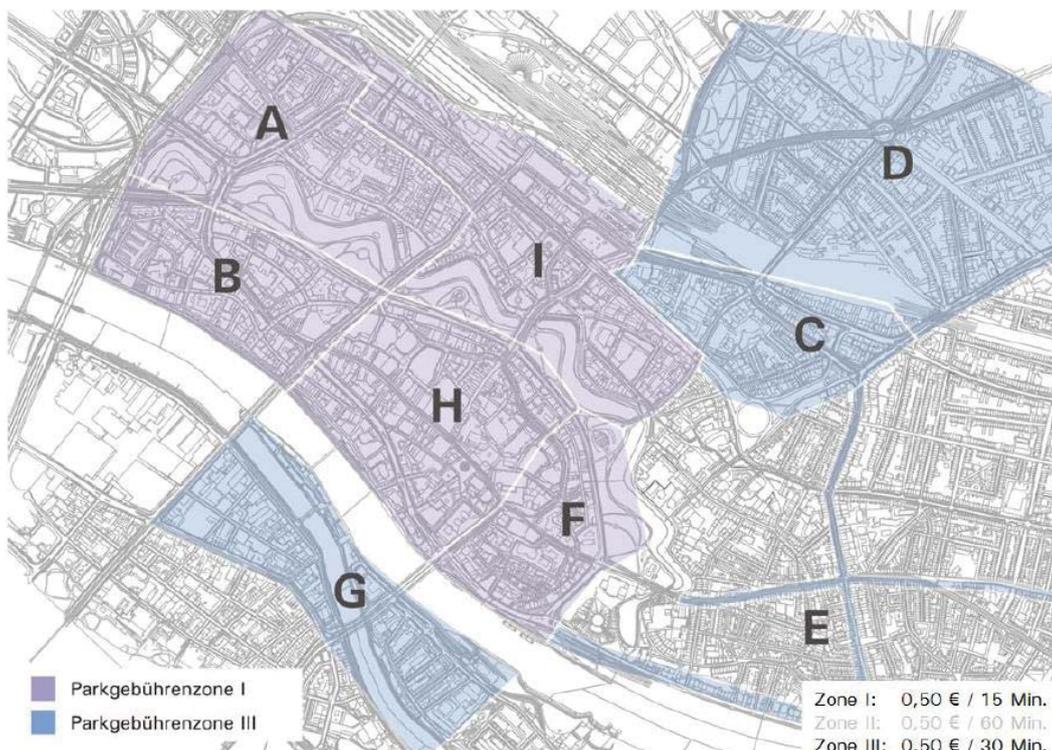


Abbildung 2-20 Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung (Gebührenstand aktuell (Juni 2020))

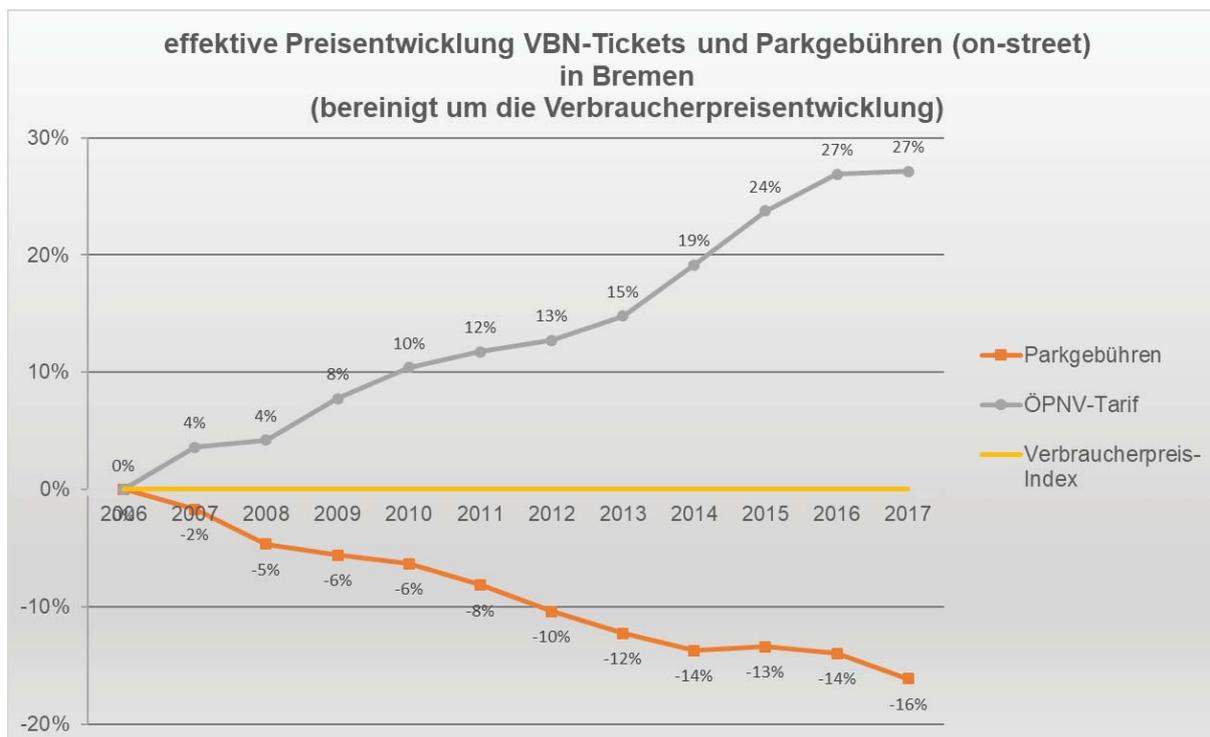


Abbildung 2-21 Vergleich der effektiven Preisentwicklung der VBN-Tarife und Parkgebühren in Bremen

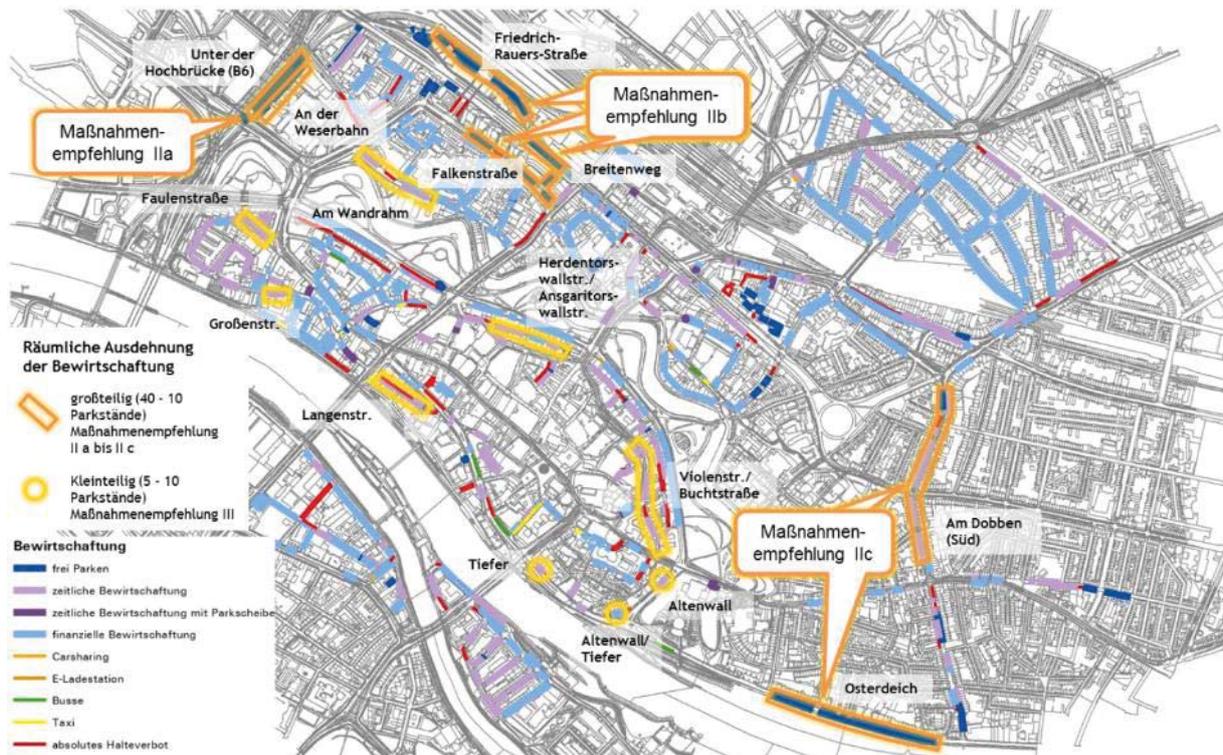


Abbildung 2-22 Einzelmaßnahmen der räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung;
Quelle: Gutachten ARGUS 2018

Das Parken in Quartieren (G.3, G.4) wird aktuell durch die Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau gemeinsam mit dem Senator für Inneres in zwei Pilotquartieren in Findorff und in der östlichen Vorstadt neu geordnet. Dies beinhaltet die Einführung sowohl von Bewohnerparkregelungen als auch von Parkraumbewirtschaftung. Weiterhin sind Mobil-Punkte für Car-Sharing, mehr Platz für Fahrradabstellmöglichkeiten, sichere und barrierefreie Fußwege und Querungen, konsequente Überwachung und Abschleppen Bestandteil der Modellquartiere. Nach Abschluss und Auswertung der Maßnahmen ist vorgesehen, dieses Modell in Abstimmung mit den jeweiligen Beiräten auf andere Stadtquartiere zu übertragen.



Abbildung 2-23 Aufgesetztes Parken; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

2.2.7 Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimobilität

Das Konzept Bike& Ride (H.8) ist abgestimmt und wird durch die Brepark sukzessive, zunächst an den Bahnhöfen Bremen-Mahndorf und Bremen-Neustadt umgesetzt.

Der neue Busbahnhof (H.10) ist konzipiert und befindet sich in der Bauvorbereitung.

Das Car-Sharing-Angebot (H.4, H.6) konnte kontinuierlich ausgebaut und durch den veränderten Rechtsrahmen auf Bundesebene und auf Landesebene durch das Bremische Landes-Carsharing-Gesetz gestärkt werden.



Abbildung 2-24 Mobilpunkt; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.8 Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Die Mobilitätsberatung für Neubürger (I.3) ist modellhaft eingeführt, anschließend evaluiert und anschließend dauerhaft fortgesetzt worden. Weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement konnten mangels verfügbarer Personalkapazitäten nicht bearbeitet werden.

Insgesamt ist daher die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.9 Maßnahmenfeld J: Elektromobilität

Diese Thematik wurde 2018 im Masterplan Green City vertieft. Ein zentrales Thema ist die Ausrüstung von Wohn- und Gewerbestandorten mit Lademöglichkeiten für E-Autos.

Die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebssysteme auch bei Bussen ist eine wichtige Richtungsentscheidung für die Zukunft des ÖPNV in Bremen, die umfangreiche Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen und Werkstätten zur Folge hat. Hinzu kommt eine Qualifizierung des Fachpersonals. Daher haben sich die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und die BSAG gemeinsam entschlossen, bis Ende 2020 ein Konzept für das sukzessive Umstellen des dieselbetriebenen Busfuhrparks auf alternative Antriebstechnologien zu erarbeiten. Im Ergebnis soll eine Beschaffungsstrategie der BSAG für Busse mit alternativen und lokal emissionsfreien Antriebstechnologien vorliegen - einschließlich der Folgekosten und deren Finanzierung. Dies umfasst auch die transparente Darstellung der getroffenen Entscheidung zu den möglichen Technologiepfaden inklusive einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Untersuchung wird bis Ende des Jahres vorliegen. Vorab erfolgt in Verbindung mit Förderprogrammen des BMVI und des BMU eine Beschaffung von 20 E-Bussen. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich ab Anfang 2021 auf den Straßen Bremens unterwegs sein. Bis Ende 2022 sollen alle 20 Busse zum Einsatz kommen. 5 Busse sind reine E-Busse, 15 Busse sollen darüber hinaus zusätzlich mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen zur Reichweitenerweiterung ausgestattet werden.

2.2.10 Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Die Umsetzung der Tempo-30 Abschnitte (K.1 – mehr Tempo 30) ist nur zu 1/ 3 erfolgt. Die temporäre Sperrung von Schulstandorten gestaltet sich in der Praxis als eine äußerst komplexe Frage bezüglich der Erreichbarkeit von Grundstücken, die hierdurch nicht gegeben ist, daher wurde dies auch mangels verfügbarer Personale nicht weiterverfolgt.

Eine Aufwertung des Findorff-Tunnels ist in Umsetzung (K.3 – Aufwertung von Angsträumen), aber hier ist noch ein weites Feld zu bearbeiten.

Das Verkehrssicherheitskonzept (K.8) wurde im Grundsatz beschlossen, musste aber mangels verfügbarer Personalressourcen in der Bearbeitung zurückgestellt werden. Aktuell wird es restrukturiert und gemeinsam mit verschiedenen Akteuren neu konzipiert.

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Wesentlich und bedeutend ist der Einstieg in der Team Nahmobilität (L.6 - Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung) mit Ausschreibung in 2018 und Besetzung von zunächst drei Stellen im Referat Verkehrsprojekte zu Beginn des Jahres 2019. Aus dem Team heraus werden zurzeit die Machbarkeitsstudien für die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße, die Umgestaltung des Doventors, Fußverkehrskonzepte für einzelne Stadtteile, Fahrradbügelprogramme für einzelne Stadtteile, eine Evaluation und Weiterentwicklung der Standards für Fußgängerquerungen betreut.

Für den Bereich Mitte und östliche Vorstadt konnte eine Verständigung hinsichtlich des Einsatzes von Pflaster und der Routenführung für den Radverkehr (L.4 kein Pflaster auf Radrouten) erzielt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsklima, Verkehrssicherheit (L.6) und Radverkehrsführung (L.3) findet aktuell gemeinsam mit ADAC und ADFC statt. Die #fahrrunter-Kampagne greift die aktuelle Atmosphäre im Straßenverkehr mit typischen Beispielen zwischen Auto- und Fahrradfahrenden auf. Die Motive, die unter anderem auf Großflächenplakaten, Zeitungsanzeigen und im Internet veröffentlicht werden, arbeiten bewusst mit harten Sprüchen und Schimpfwörtern, um die Realität nicht zu verfälschen. Dargestellt werden Verkehrssituationen, in denen häufig vorkommende Verfehlungen verbale (Fehl-)Reaktionen provozieren - teilweise unabsichtlich, teilweise situationsbedingt. Jeder „Aufreger“ mündet in die Aufforderung: Auch, wenn du Recht hast - #fahrrunter. Auf diese Weise möchte die Kampagne dazu beitragen, das gegenseitige Verständnis zu stärken und ein entspanntes Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.

2.3 Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bremer*innen

Bremen nimmt seit 2008 an der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten SrV („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“) teil. Die Befragung findet alle 5 Jahre statt und wird von der TU Dresden organisiert und durchgeführt. Die Bremer*innen werden dabei nach ihrem realisierten Verkehrsverhalten (wohin unterwegs, welches Verkehrsmittel genutzt, welche Wegeketten fanden statt, Pkw verfügbar etc.) befragt. Die Stichtage für die Erhebung sind mittlere Werktage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Fallen diese auf Ferien- oder Feiertage, auch angrenzende, sind diese ausgeschlossen.

Die aktuelle Erhebung fand vom Februar 2018 bis Januar 2019 statt. Es nahmen repräsentativ 3.025 Personen aus 1.365 Haushalten teil. Die Adressen der Haushalte wurden aus dem Einwohnermelderegister per Zufallsverfahren gezogen. Einpendler*innen, Tourist*innen und Besucher*innen berücksichtigt die Studie nicht. Die Daten aus der Befragung helfen das Verkehrsverhalten der Bremer Bevölkerung besser analysieren, bewerten und vergleichen zu können. Im Folgenden sind einige Kennziffern der Erhebung aufbereitet worden. Wo es möglich war, wurden diese mit den Kennzahlen der vergangenen Durchgänge verglichen.

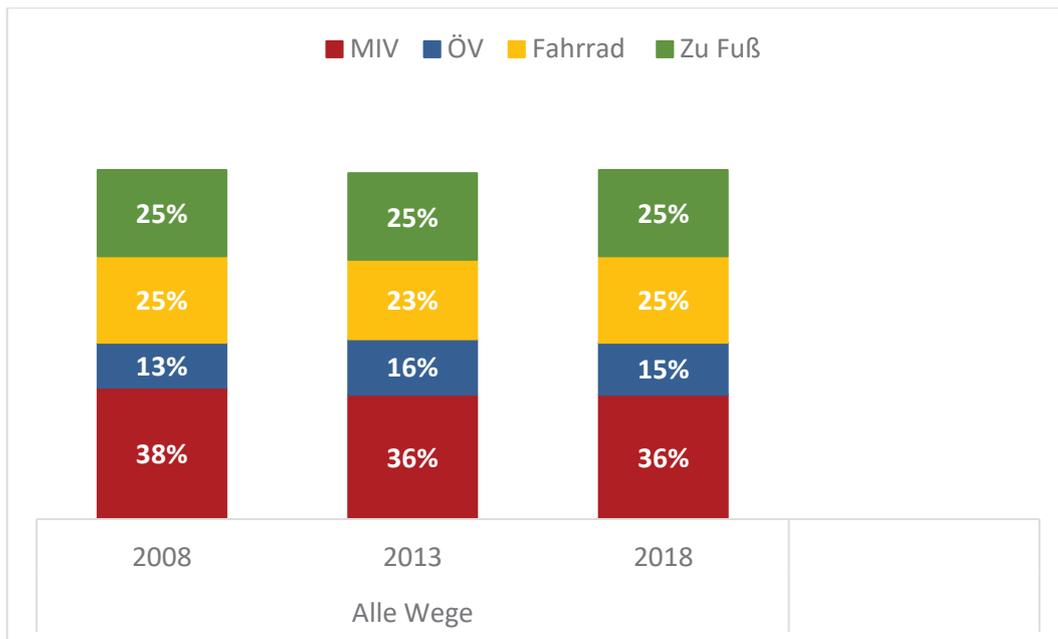


Abbildung 2-25 Modal Split nach spezifischen Verkehrsaufkommen, Alle Wege; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018¹

Der Modal Split erfasst alle Wege der Bremer*innen. Dieser ist in **Abbildung 2-25** dargestellt. Insgesamt gibt es hier bei allen Verkehrsmitteln keine großen Schwankungen. Der Fußverkehrsanteil ist konstant bei 25 %. Die Anzahl der Wege die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sanken 2013 von 25 auf 23 % und stiegen 2018 wieder auf 25 %. Der Anteil der im ÖV zurückgelegten Wege stieg 2013 um 3 % und sank 2018 wieder um 1 %. Mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) legen rund 36 % aller Bremer*Innen ihre Wege zurück.

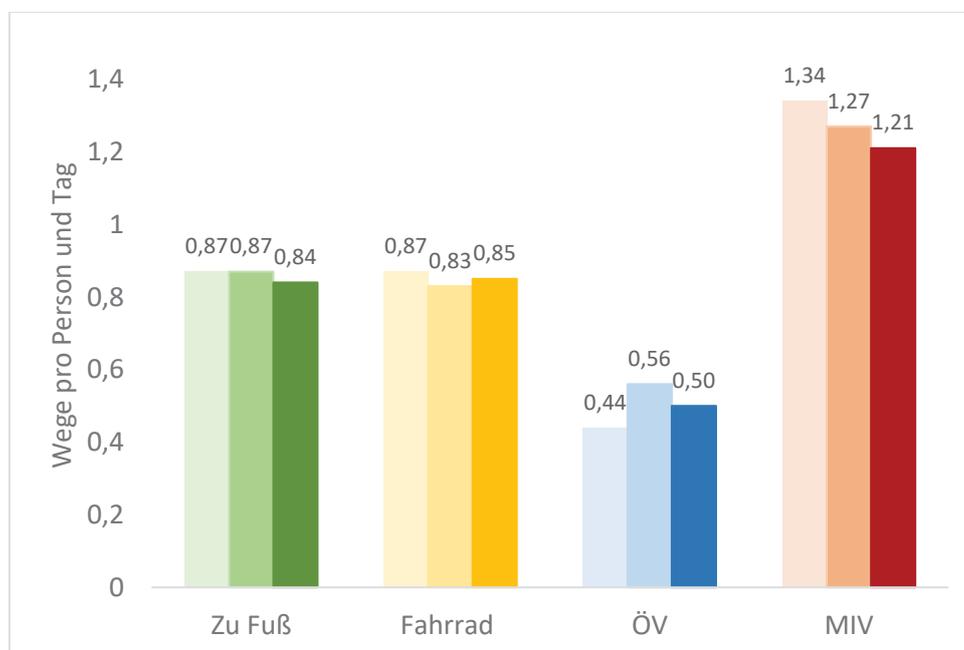


Abbildung 2-26 Anzahl der Wege pro Person/Tag je Verkehrsmittel, Vergleich 2008, 2013, 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018

¹ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

Der Anteil mobiler Personen, also jener, welche am Stichtag Wege außer Haus unternommen haben, lag in allen Erhebungsjahren bei ca. 91 %. Dabei wurden 2008 und 2013 rund 3,5 Wege je Person und Tag zurückgelegt. 2018 waren es 3,4 Wege pro Person und Tag. Eine starke Veränderung gab es bei den unter 15-Jährigen: Hier wurden 2013 noch 3,4 Wege/Tag zurückgelegt. 2018 waren es nur 2,9 Wege/Tag. Bei den über 65-Jährigen ist die Wegehäufigkeit von 3,0 auf 3,3 Wege/Tag gestiegen.

Obwohl sich die allgemeine Anzahl der Wege wenig verändert hat, gab es eine Entwicklung hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Dies ist in der obigen Abbildung zu sehen. Die Anzahl der Wege im Umweltverbund unterliegt Schwankungen. So haben sich die Wege im ÖV seit 2008 erhöht. Die Wege mit dem MIV haben kontinuierlich abgenommen. **Zur Erreichung der Verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadtgemeinde Bremen ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, um kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds als Basis für eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs planen, entwerfen, beschließen, finanzieren, bauen und betreiben zu können.**

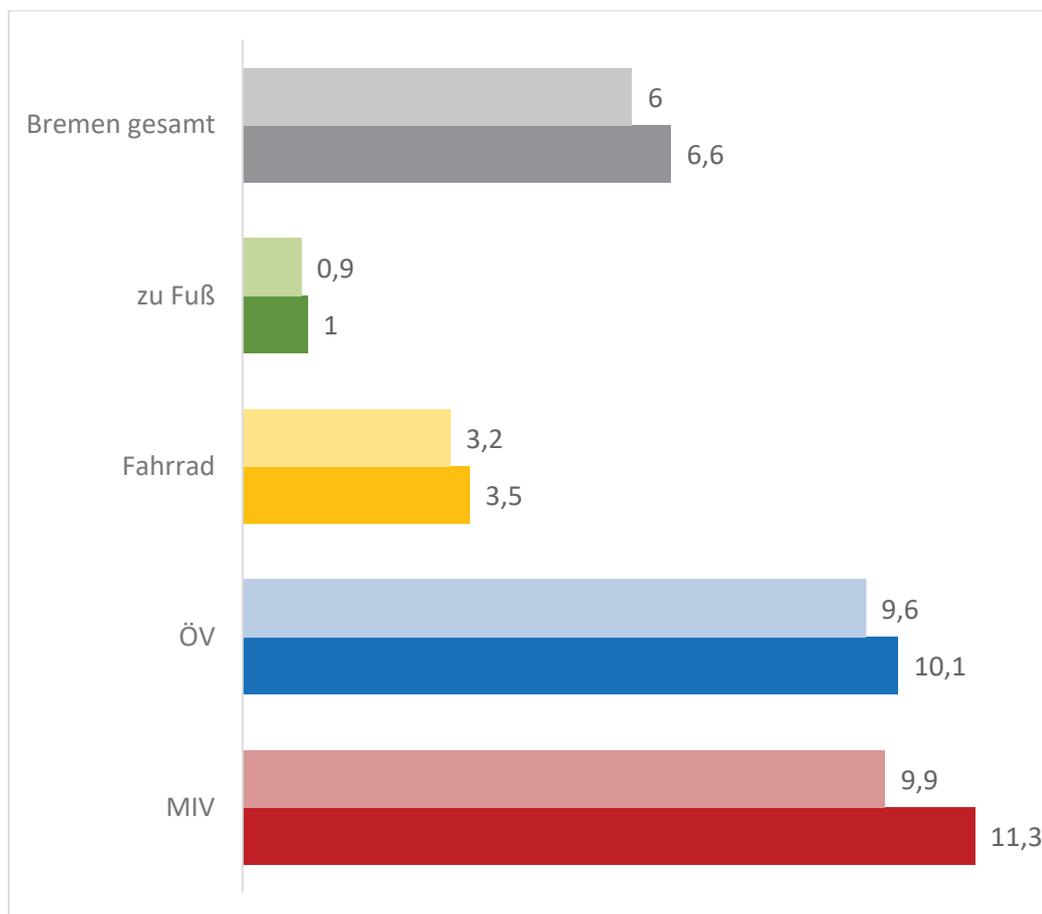


Abbildung 2-27 Mittlere Entfernungen [km] je Weg 2013 und 2018;
Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

Während die Anzahl der zurückgelegten Wege sinkt, (siehe [Abbildung 2-26](#)), steigt die Verkehrsleistung ([Abbildung 2-27](#) und [Abbildung 2-28](#)).

Wurden 2013 insgesamt 21,2 km pro Person und Tag zurückgelegt, waren es 2018 22,5 km. Auch die Zeit hat von 67,7 Minuten je Person und Tag auf 70,9 Minuten zugenommen. In [Abbildung 2-27](#) und [Abbildung 2-28](#) wurden diese Kennwerte auf die einzelnen Wege runtergebrochen.

Die mittleren Entfernungen pro Weg sind für jedes Verkehrsmittel gestiegen. Am stärksten im MIV: hier ist die Wegelänge im Mittel um 14 % gestiegen. **Zur Reduzierung der Wegelängen ist eine attraktivere wohnortnahe und innerstädtische Grundversorgung erforderlich. Einzelhandelskonzentrationen in nicht integrierten Lagen („auf der grünen Wiese“) stehen dem entgegen.**



Die mittlere Reisezeit hat lediglich bei Wegen, welche mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, abgenommen. Ein Grund dafür könnte die stärkere Nutzung von E-Bikes sein.

Die höchsten Zunahmen bzgl. der mittleren Reisezeit haben der Fußverkehr und der ÖV.

Wird das Verhältnis von Entfernung und Reisezeit betrachtet, so kann festgestellt werden, dass der Radverkehr und MIV schneller geworden sind.

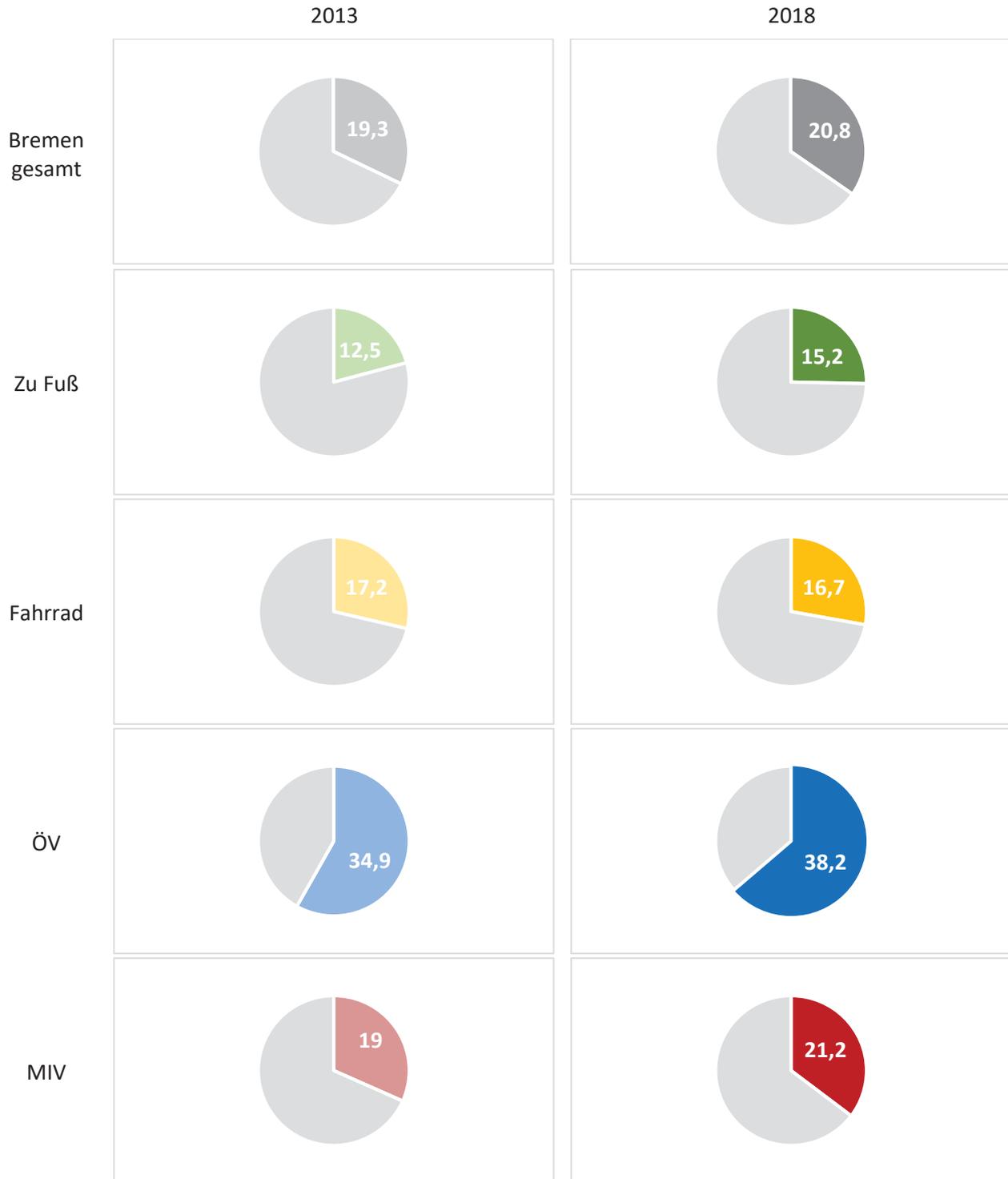
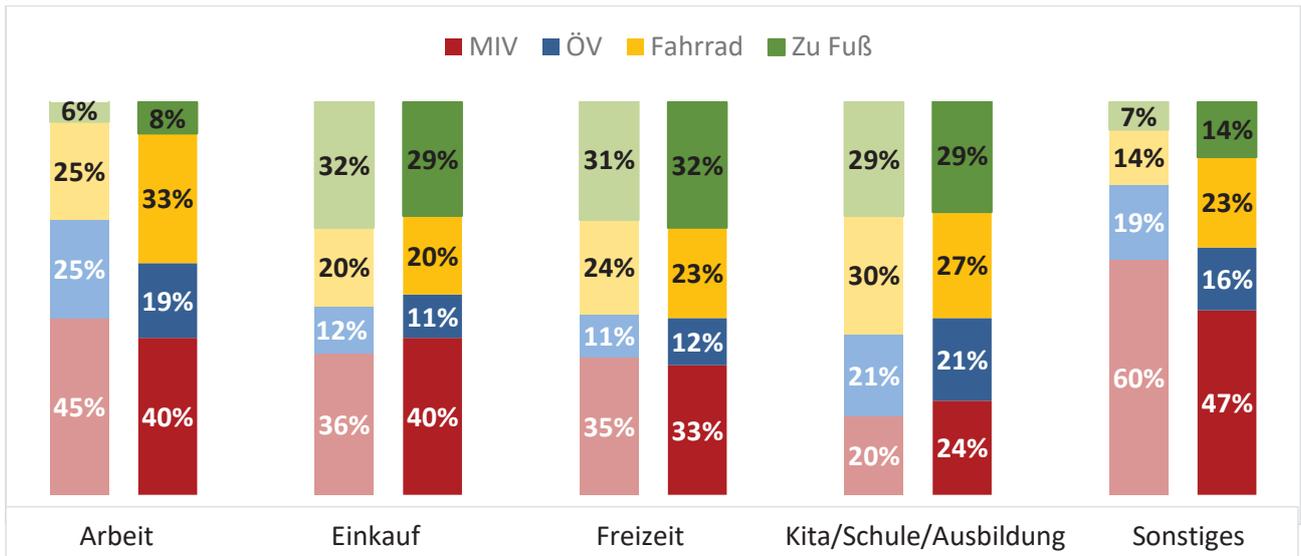


Abbildung 2-28 Mittlere Dauer [min] pro Weg 2013 und 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018



	Arbeit		Einkauf		Freizeit		Kita/Schule/ Ausbildung		Sonstiges	
	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018
Mittl. Wegelänge [km]	10,9	11,7	3,7	4	5,3	5,8	3,6	4,5	10,6	11,1
Wegeanteil [%]	21	22	30	27	30	30	15	16	5	5

Abbildung 2-29 Modal Split nach Wegezwecken; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018²

Vor allem auf den Arbeitswegen hat der Fahrradanteil stark zugenommen. Hier haben der ÖV und der MIV Anteile verloren. Bei den Einkaufswegen hat der Umweltverbund insgesamt 4 % verloren. Der Fahrradanteil ist hier stabil.

Bei den Wegen zur Kita/Schule/Ausbildung veränderte sich die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des MIV: das Fahrrad verlor rund 3 % und der MIV konnte 4 % gewinnen. **Hier besteht ein erhöhter Handlungsbedarf zur Reduzierung des MIV-Anteils.**

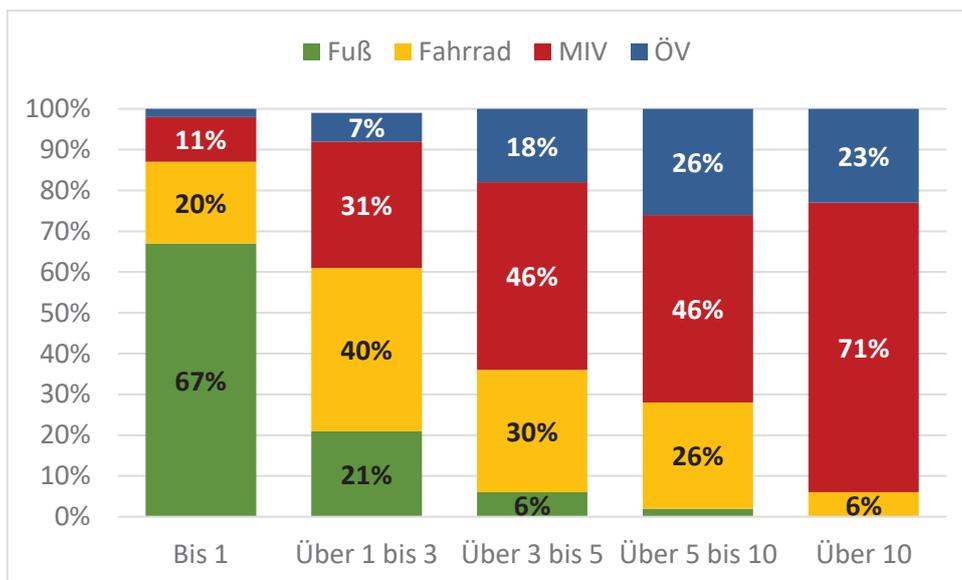


Abbildung 2-30 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklasse 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018³

² Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

³ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

Wie sich die Bremer*innen von A nach B bewegen, hängt stark von der Entfernung ab: Der Umweltverbund überwiegt auf Strecken bis 10 km. Der Anteil der Wege, welche dabei mit dem ÖV zurückgelegt werden, steigt mit der Entfernung. Das Fahrrad dominiert mit einem Anteil von 40 % auf Wegen zwischen 1 und 3 km. Sehr kurze Wege bis 1 km werden zu 67 % zu Fuß zurückgelegt - 11 % fahren hier mit dem Auto. Ab einer Wegelänge von 10 km nutzen 71 % der Bremer*innen das Auto, 23 % nutzen den ÖV. **Bei Wegen ab 10 km besteht ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV.**

Über 50 % aller Wege sind bis zu 3 km, 70 % sind unter 5 km.

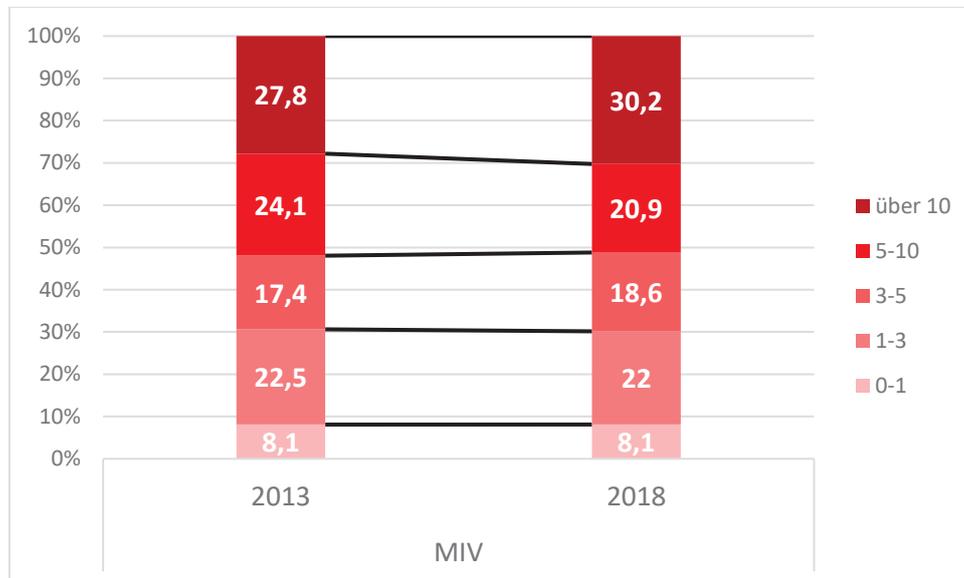


Abbildung 2-31 Entfernungen im MIV [km]; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

In der **Abbildung 2-31** wurden die Entfernungen des MIV ausgewertet. Es kann festgestellt werden, dass sich die Anteile in den jeweiligen Entfernungsklassen nicht bis wenig verändert haben. So waren sowohl 2013 als auch 2018 8 % der Pkw-Fahrten kleiner als 1 km. 48 bzw. 49 % waren kleiner als 5 km und 72 bzw. 70 % kleiner als 10 km. **Bei kurzen Wegen gibt es erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV zum Umweltverbund: Auf Strecken bis 5 km ist das Fahrrad und bis 10 km ist das Pedelec im Stadtverkehr eine Alternative.**

Tabelle 2-1 Fahrzeugausstattung der Bremer Haushalte; Quelle: SrV 2008, 2013, 2018

Fahrzeugausstattung	Fahrzeuge je Haushalt		
	2008	2013	2018
Privat-Pkw	0,78	0,76	0,78
Dienst-Pkw	0,06	0,09	0,08
<i>Gesamt Pkw</i>	<i>0,84</i>	<i>0,85</i>	<i>0,86</i>
Fahrräder (konventionell)	1,68	1,76	1,91
Elektrofahrräder	-	0,04	0,14

Während sich bei der Pkw-Ausstattung in den letzten 10 Jahren wenig getan hat, ist die Ausstattung mit Fahrrädern kontinuierlich gestiegen. Die Ausstattung mit Elektrofahrrädern wurde 2008 nicht erhoben. Ca. 31 % der Bremer Haushalte haben gar keinen Pkw. Dies sind vor allem Einpersonenhaushalte.

Im Rahmen der SrV wurden weiterhin fünf Teilräume ausgewertet: Mitte, Nord, Ost, Süd und West. Die räumliche Ausdehnung ist wie folgt:

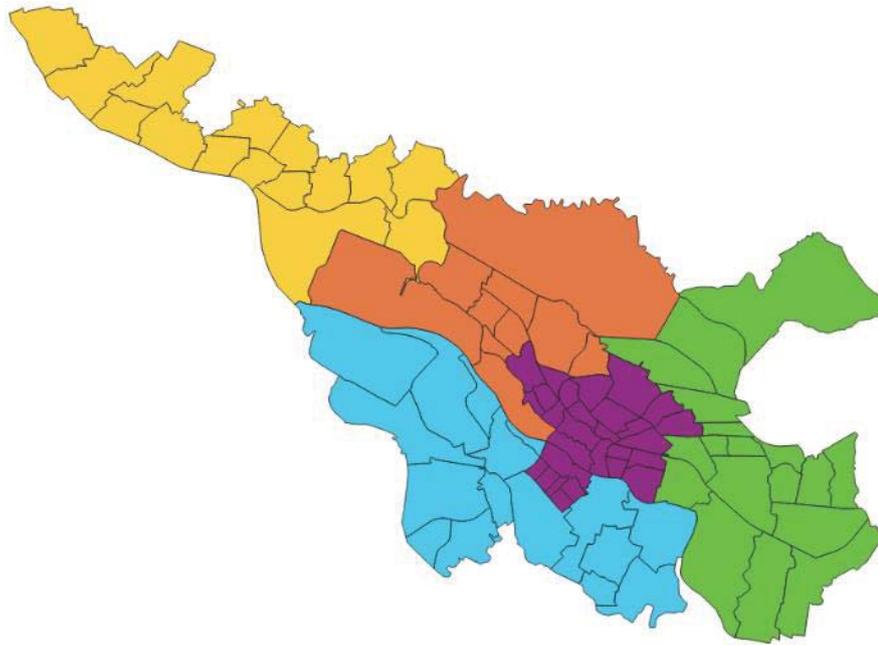


Abbildung 2-32 SrV-Teilräume; Quelle: Eigene Darstellung

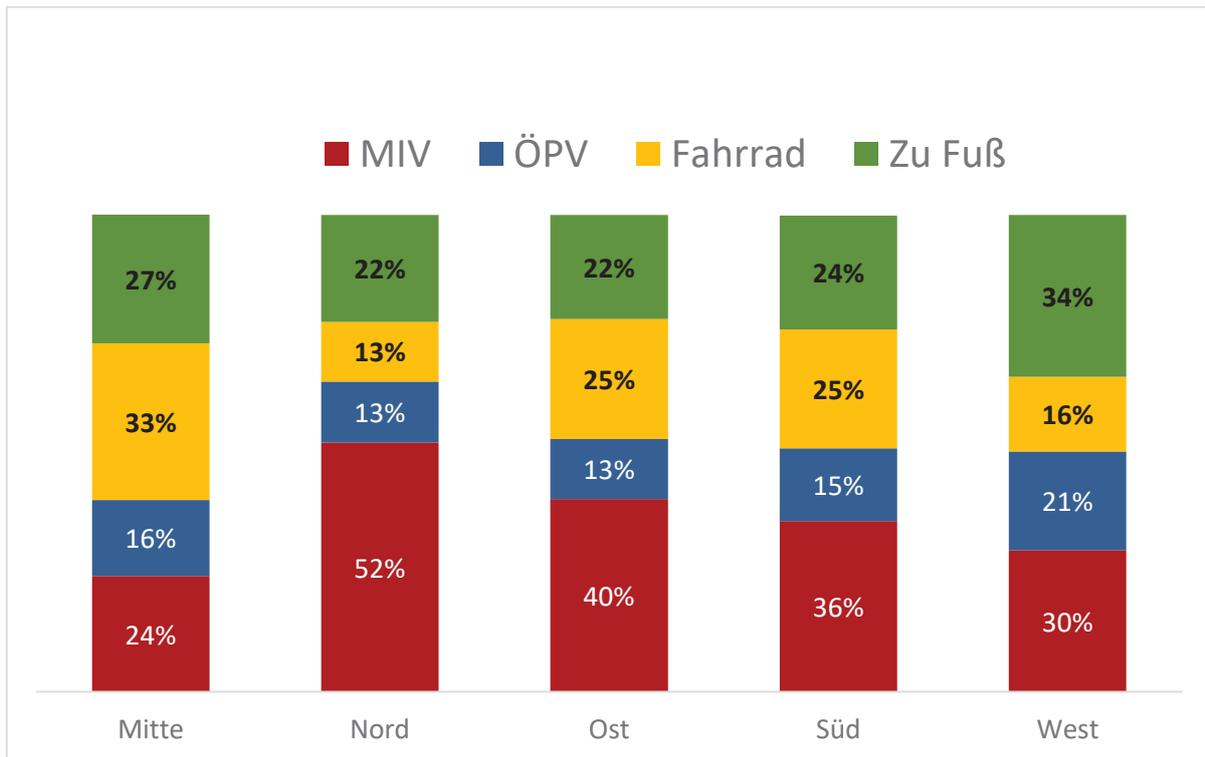


Abbildung 2-33 Verkehrsmittelwahl nach Teilräumen; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018⁴

Der Umweltverbund wird von den Bewohner*innen aus Bremen Mitte am häufigsten genutzt. **Das zeigt, dass insbesondere in den zentralen Stadtteilen ein eigener Pkw in der Regel nicht erforderlich ist.** In Bremen Nord ist der MIV am dominantesten. Die größten Veränderungen gab es bei der Nutzung des MIV bei den

⁴ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

Bewohner*innen aus Bremen Süd und West. Hier wird der MIV 6 % bzw. 10 % weniger genutzt als noch 2013. Ähnlich hat hier das Zu-Fuß-Gehen zugenommen.

2.4 Verkehr in Stadt und Region

Bremen und die gesamte Metropolregion Nordwest stehen im Wettbewerb mit anderen Regionen in Deutschland und Europa. Verkehrskonzepte dürfen nicht an der Landes-, Kreis- oder Gemeindegrenze enden. Unsere Region hat hier, gerade auch im Vergleich mit anderen Regionen in Deutschland, Nachholbedarf, um mehr miteinander und zukunftsorientierter zu arbeiten.

Die Zukunft der motorisierten Mobilität ab 2030 ist ohne Veränderung der Antriebstechnologien nicht denkbar. Regionen mit einem gut ausgebauten elektrischen ÖPNV und elektrischem Schienenverkehr sind hier im Vorteil. Weiterhin ist ein gutes und hochwertiges Radverkehrsnetz wichtig, um ohne fossile Brennstoffe mobil zu sein. Raumstrukturen, die auf weiten Wegen basieren, sind dann im Nachteil gegenüber Stadtstrukturen mit kurzen Wegen.

Für unsere Region bedeutet dies, dass ein Leben mit weniger langen Wegen im Personenverkehr und mit weniger Autoverkehr möglich sein muss, ohne dass die Wirtschaftskraft der Region davon negativ betroffen sein wird. Förderung der nicht fossilen Nahmobilität, Sanierung der Verkehrsinfrastruktur, Stadt-Regionale Steuerung und Lenkung des Personen- und Güterverkehrs, Strategien für Bremen für eine postfossile Mobilität im Bereich der Elektromobilität und andere alternativer Antriebssysteme sind erforderlich, um diese Zukunftsfragen zu beantworten und die Bremen und Bremerhaven umschließenden Wirtschafts- und Lebensräume nachhaltig und wettbewerbsorientiert zu entwickeln.

Der kooperative Blick über die Stadt- und Landesgrenze hinaus ist eine Voraussetzung, um den Personen- und Güterverkehr in der Region nachhaltig zu steuern. Insgesamt pendeln in Bremen ca. 183.000 Menschen. Täglich pendeln ca. 135.000 Personen nach Bremen hinein und in etwa 48.000 Personen aus Bremen heraus (Quelle: Arbeitnehmerkammer 2017). Ohne Steuerung wird der Ein- und Auspendlerverkehr immer mehr mit dem Pkw erfolgen und periphere Standorte werden begünstigt. Dies führt zu einer dispersen Siedlungsstruktur, die durch den ÖPNV und SPNV nicht wirtschaftlich vertretbar erreicht werden kann.

Ziel ist es, sowohl den Bürgerinnen und Bürgern als auch der Wirtschaft eine zukunftscompatible Mobilität in Stadt und Region zu ermöglichen.

Als Oberzentrum muss Bremen und sowohl die Innenstadt und als auch die anderen Arbeitsplatzschwerpunkte mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar sein. Die Fahrten von/nach Bremen sind jedoch möglichst umwelt- und ressourcenschonend abzuwickeln. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV auf Schiene und Straße, gut ausgebaute schnelle Velorouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güterverkehr.

Mit dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025, Mitte 2014 politisch einstimmig beschlossen, liegt für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 eine strategische Weichenstellung für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vor. Dieser Plan ist Basis für den personellen und finanziellen Ressourceneinsatz bezüglich Planung, Bau und Betrieb der 193 Maßnahmen des Handlungskonzepts. Der VEP ist die abgestimmte Grundlage für die Realisierung der entscheidenden Verkehrsprojekte der Stadt (Ringschluss A 281, ÖPNV-Ausbau, Radverkehrsausbau etc.)

Für den ÖPNV ist neben den Verkehrsentwicklungsplänen auch der zeitlich auf fünf Jahre ausgerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven von Bedeutung.

Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan für das Land Bremen⁵ eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonenverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltdepunkte.

⁵ <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienenverkehr-4256>

Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP)⁶ 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundeseisenbahnen und Bundeswasserstraßen.

Für den Regionalen Radverkehr liegt ein beschlossenes Konzept⁷ des Kommunalverbund Niedersachsen-Bremen e.V. vor.

Aufbauend auf diesen Planwerken soll ein eines gemeinsamen Stadt-Regionalen Verkehrskonzepts erarbeitet werden. Der Fokus in dem Kontext der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans liegt hier zunächst auf dem Regionalen Busverkehr, um die Fortschreibung der Nahverkehrspläne konzeptionell vorzubereiten.

Weiteres dazu in Kapitel 7. Dort werden insbesondere eine Analyse der Verkehrsverflechtungen zwischen Bremen und dem Umland dargestellt.

2.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Zur Erreichung der Verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadtgemeinde Bremen ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, um kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds als Basis für eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs planen, entwerfen, beschließen, finanzieren, bauen und betreiben zu können.
- Zur Reduzierung der Wegelängen ist eine attraktivere wohnortnahe und innerstädtische Grundversorgung erforderlich. Der Einzelhandel in nicht integrierten Lagen steht dem entgegen; diese Lagen müssen besser an Radrouten und an den ÖPNV-Netz angeschlossen werden
- Bei den Wegen zur Kita/Schule/Ausbildung besteht ein erhöhter Handlungsbedarf zur Reduzierung des MIV-Anteils, vor allem bei Hol- und Bringfahrten.
- Bei Wegen ab 10 km besteht ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV.
- Bei kurzen Wegen gibt es erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV zum Umweltverbund: Auf Strecken bis 5 km ist das Fahrrad und bis 10 km ist das Pedelec im Stadtverkehr eine Alternative.
- Insbesondere in den zentralen Stadtteilen ist ein eigener Pkw in der Regel nicht erforderlich.

⁶<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>

⁷ <https://www.kommunalverbund.de/portal/seiten/regionales-mobilitaetskonzept-rad-901000348-3300.html>

3 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

3.1 Veränderungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens

Zurzeit des Senatsbeschlusses am 26. November 2019 zur Teilfortschreibung und Umsetzung des VEPs, war noch nicht bekannt, dass wenige Monate später die COVID-19-Pandemie zumindest kurz- und vermutlich auch langfristig weltweit tiefgreifende Veränderungen im Mobilitätsverhalten bewirken würde.



Abbildung 3-1 Bremer Innenstadt im April 2020; Quelle: Eigene Abbildungen, SKUMS

Seit Mitte März 2020 arbeiten viele Beschäftigte dauerhaft im Homeoffice. Lieferketten im Güterverkehr sind zusammengebrochen. Homeoffice, Video- und Telefonkonferenzen, Kurzarbeit, Betriebs- und Geschäftsschließungen führen zu deutlich weniger Pendler- und Einkaufsfahrten, Freizeitverkehr nach 20 Uhr ist quasi nicht vorhanden. Nach dem stufenweisen Lockern der Beschränkungen hat sich vorerst ein verändertes Mobilitätsverhalten etabliert. Die Maskenpflicht ist ein klarer Nachteil des ÖPNV gegenüber Pkw und Rad, wahlfreie Berufspendler sind aus Angst vor einer Infektion vielfach auf den Pkw umgestiegen, aber auch weil Parkplätze aufgrund von Homeoffice vielerorts noch leichter verfügbar waren.



Abbildung 3-2 : Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Güterverkehr. Hier: Lkw-Maut-Transportleistungsindex

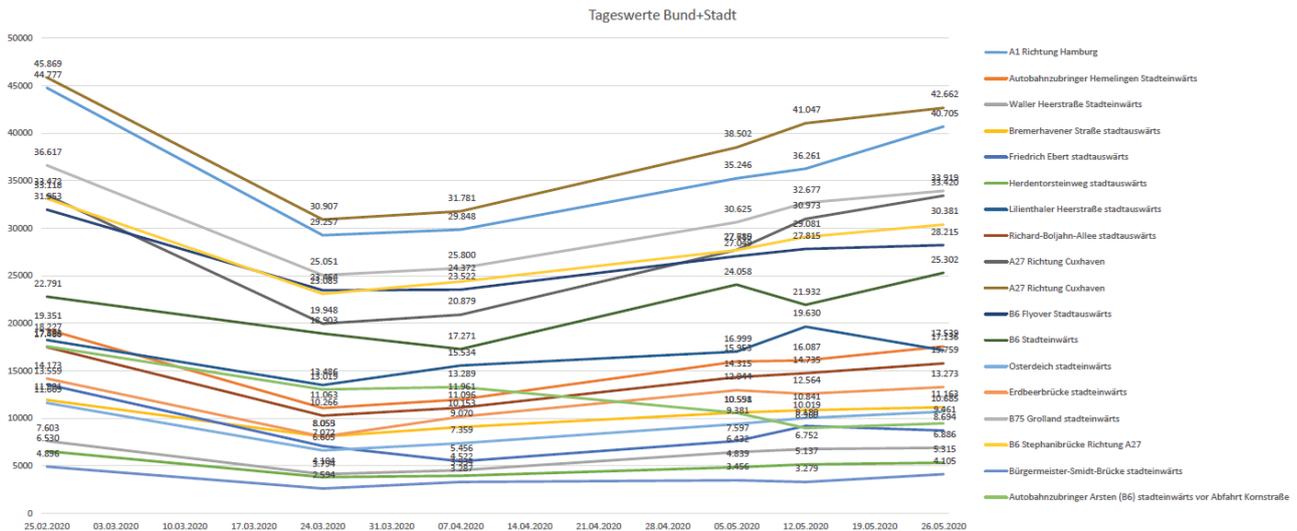


Abbildung 3-3 : Verkehrsbelastung einzelner Straßen im Verlauf 2020; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr/ Verkehrsmanagementzentrale

Durch Corona wurden jahrzehntelange Defizite in der Aufteilung der Straßenräume offenlegt. Wenn die 1,50 m Mindestabstand ernst genommen werden, dann kann damit begründet werden, die Radwege vor allem dort, wo viele Radfahrer unterwegs sind, z. B. auf Brücken oder Unterführungen bzw. die Fußverkehrsflächen in zentralen Geschäftsbereichen zu verbreitern, somit auch Fußgängerzonen einzuführen bzw. vorhandene Fußgängerbereiche räumlich auszuweiten. Berlin hat daher auf breiten mehrspurigen Straßen die Flächen für den Radverkehr als Pop-up-Bike-Lanes ausgewiesen, Wien hat temporäre Begegnungszonen ausgewiesen. Mehr Urbanität und Neuaufteilung des öffentlichen Raums ist eine zentrale Anforderung aus den Erfahrungen seit März 2020.

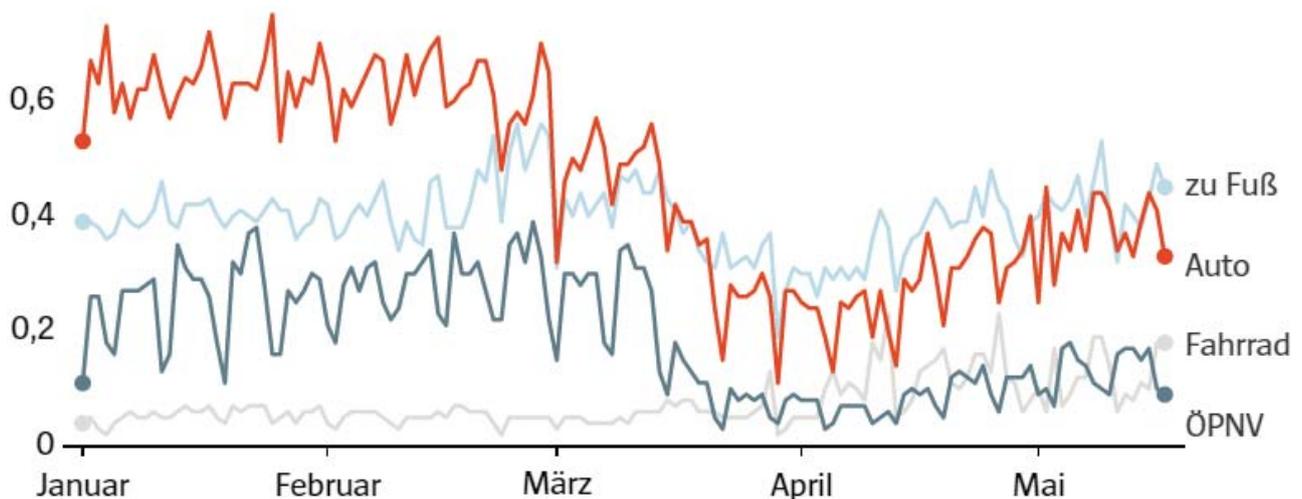


Abbildung 3-4 Stunden pro Tag pro Verkehrsträger; Quelle: Spiegel Online, Motiontag, GfK

Der ÖPNV und SPNV hat im März und April 2020 rund 70 bis 90 % Fahrgastrückgänge verzeichnet, Mitte Mai lag die Nachfrage bei 45 % des Normalniveaus. Bund, Länder und Gemeinden müssen deutschlandweit aufgrund Corona 5 bis 7 Mrd. Euro Mindereinnahmen für 2020 ausgleichen, in Bremen sind allein für 2020 ca. 35 bis 42 Mio. € Einnahmeausfälle auszugleichen. Von Seiten des Bundes wurde es einen Rettungsschirm über 2,5 Mrd. € für coronabedingte Einnahmeausfälle im ÖPNV den Ländern zur Verfügung gestellt, die nun bis Herbst 2021 diese Mittel gerecht unter Darstellung der unterschiedlichen Einnahmeausfälle aufteilen müssen.



Wochenbericht zur Nachfrage mit ausgewählten Linien

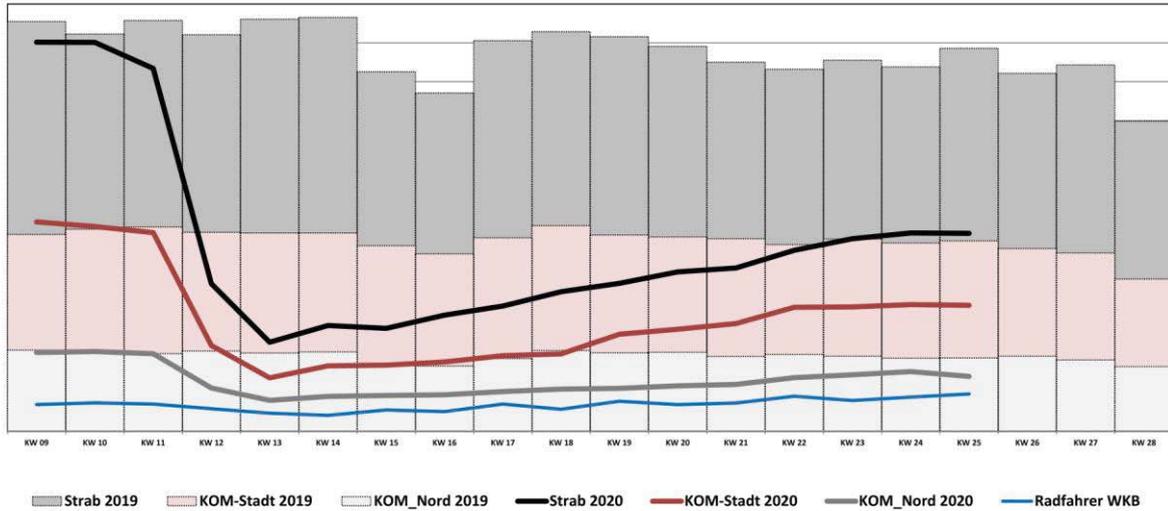
durchschnittliche Tageswerte Mo.-Fr.

KW25: (seit 04.05.2020 Jahresfahrplan mit Einschränkungen)

Pandemiebedingter Nachfrageeinbruch

Nachfrageniveau auf ca. 58,5% gegenüber Vorjahr

Ausgewählte Linien: Strab: Linie 1, 4, 4S, und 6 KOM-Stadt: Linie 24, 25, 26, 27, 40, 41 und 41S KOM-Nord: Linie 90 und 94



Die vom System durchgeführte Hochrechnung der Nachfrage erfolgt unter ausdrücklichem Vorbehalt.

Abbildung 3-5 Nachfrage Straßenbahn und Bus in 2019 und 2020 sowie zum Vergleich Radverkehrsbelastung Wilhelm-Kaisen-Brücke; Quelle: BSAG



Abbildung 3-6 Hygienemaßnahmen im ÖPNV; Quelle: Eigene Abbildung

Wie geht es weiter für den Öffentlichen Personennverkehr, der als Daseinsvorsorge unverzichtbar ist? Durch Homeoffice werden sich die Verkehrsspitzen glätten, dies könnte auch die teuren Verkehrsangebotsspitzen im ÖPNV mittelfristig senken. Vor Corona wurde im ÖPNV mit 4 Personen je m² kalkuliert, infolge der Infektionsgefahr ist dies nun so nicht mehr aufrecht zu erhalten. Innovation ist erforderlich, um nicht die Pkw-Nutzung indirekt zu unterstützen. Damit der ÖPNV nicht dauerhaft Fahrgäste verliert, brauchen wir zum einen mehr Kapazität u.a. durch Taktverdichtung im Bus- und Straßenbahnverkehr, zum anderen auch attraktive und einfach verständliche Tarifsysteme, auch digital. Das ist kein einfacher Weg, erfordert er doch dauerhaft Mehraufwand bei rückläufigen Einnahmen – aber der Weg ist alternativlos, um den ÖPNV attraktiv zu halten.

Erschwerend hinzu kommt, dass weitere umfangreiche Mehrkosten im ÖPNV in den kommenden Jahren zu bewerkstelligen sind sowohl durch die Herstellung der ab 2022 gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit als auch durch die Umstellung der Busflotten inkl. der Betriebshöfe und Werkstätten auf lokal emissionsfreie Antriebssysteme. Diese Fragestellungen werden in der Teilfortschreibung des VEP im Bereich ÖPNV-Strategie untersucht und bewertet.



3.2 Randbedingungen durch die COVID-19-Pandemie:

- Gefahr des dauerhaften Umstiegs bisheriger ÖPNV-Nutzer*innen auf den Pkw
- Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV erforderlich
- Höhere Sensibilität für Abstände von Personen im öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Trend zu Homeoffice könnte die Verkehrsspitzen weiter glätten und dadurch Spielraum für Veränderungen ermöglichen