



Verkehrs- entwicklungsplan Bremen 2025

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



**Freie
Hansestadt
Bremen**



Liebe Bremerinnen und Bremer,

mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) liegt ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die kommenden 10 bis 15 Jahre vor.

Ich möchte allen danken, die sich in Bürgerforen, Regionalausschüssen und Beiräten, in der Deputation oder im Internet an der Erarbeitung dieses Meilensteins der Bremer Verkehrsentwicklung beteiligt haben. Der Erfolg der Beteiligungsplattform www.bremen-bewegen.de und die rege Teilnahme an über 40 Bürgerforen und Regionalausschüssen zeigt deutlich, dass Verkehrsplanung sehr gut funktioniert, wenn auch die Bürgerinnen und Bürger am Projekt beteiligt werden. Deren fachkundige Kenntnisse haben maßgeblich zur hohen Qualität des Planwerks beigetragen.

Der Prozess wurde durch den Projektbeirat mit Akteuren aus Verbänden, Verwaltung und Politik kontinuierlich begleitet. Alle relevanten Personen- und Wirtschaftsverkehre und alle Verkehrsmittel wurden in die Untersuchung und Maßnahmenauswahl einbezogen.

Anhand der ausgewählten Maßnahmen, die am Anfang des Verfahrens im Bürgerdialog erarbeitet und anschließend politisch beschlossen worden sind, wollen wir folgende Ziele erreichen:

- Ein Mehr an Teilhabe und Gleichberechtigung
- Höhere Verkehrssicherheit
- Optimierung der Wirtschaftsverkehre und der Erreichbarkeit des Oberzentrums
- Mehr und bessere Angebote alternativer Verkehrsmittel
- Verknüpfung der Verkehrssysteme
- Stärkung des Umweltverbundes zwischen Stadt und Region
- Weniger negative Auswirkungen auf Mensch, Gesundheit und Umwelt

Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans durch die Bremische Bürgerschaft am 23. September 2014 ist der Weg frei, dass die enthaltenen Maßnahmen umgesetzt werden können. Gleichwohl ist der Verkehrsentwicklungsplan kein abgeschlossenes Werk. Maßnahmen sind zu konkretisieren und nachzuprüfen. Somit wird der VEP kontinuierlich fortgeschrieben, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Auch hierbei ist Ihre Mitarbeit wieder herzlich willkommen.



Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Inhaltsverzeichnis

5	Planungsdialog und Beteiligungskonzept	87	Szenarien der Verkehrsentwicklung
6	Anlass, Aufgabenstellung und Beteiligung	88	Szenarien der Verkehrsentwicklung
7	Verfahren zur Aufstellung des VEP	89	Basisszenario 2025 – oder wie wird sich der Verkehr ohne weitere Maßnahmen entwickeln
9	Der Projektbeirat	96	Testszenarien
10	Statements aus dem Projektbeirat	98	Testszenario 01 »Optimierung des Kfz-Verkehrs«
12	Integration von Fachplanungen	100	Testszenario 02 »ÖV-Offensive«
14	Projektbearbeitung und Bürgerbeteiligung: Der Planungsdialog	102	Testszenario 03 »Effiziente Nahmobilität«
15	Regionale Bürgerforen	104	Testszenario 04 »Optimierung des Umweltverbundes«
16	Bürgerbeteiligung im Internet	106	Testszenario 05 »Hohe Mobilitätskosten«
22	Aufsuchende Bürgerbeteiligung	108	Vergleich der Testszenarien
22	Beteiligung der Beiräte und der Träger öffentlicher Belange	113	Maßnahmenbewertung und -methodik
23	Ziele	115	Sonderbetrachtungen
24	Ziele des Verkehrsentwicklungsplans	119	Festlegung des Zielszenarios und Ergebnisse
29	Chancen- und Mängelanalyse	125	Handlungskonzept und Maßnahmen
30	Chancen- und Mängelanalyse	126	Handlungskonzept und Maßnahmen
30	Mobilität der Bremer Bevölkerung	126	Finanzielle Rahmenbedingungen für den Verkehrsentwicklungsplan
34	Nutzersegmente und Potenziale	128	Finanzierungspfade
36	Raumstruktur, Erreichbarkeitsanalysen	132	Maßnahmen
43	Kfz-Verkehr mit Pkw und Lkw	179	Evaluationskonzept
50	Städtebau und Hauptverkehrsstraßen	180	Grundlagen des Evaluationskonzeptes
56	Car-Sharing	183	Anhang
58	Öffentlicher Personennahverkehr	183	Beteiligte Personen
66	Analysen zum Radverkehr	184	Fahrplan zum VEP
66	Das Bremer Radverkehrsnetz	187	Glossar
77	Analysen zum Fußverkehr	189	Abkürzungsverzeichnis
		190	Impressum

Planungsdialog und Beteiligungskonzept



Anlass, Aufgabenstellung und Beteiligung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen ist von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 12. Januar 2012 beauftragt worden, einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadtgemeinde Bremen zu erarbeiten.

Mit dem VEP soll der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen abgesteckt werden. Fragen, die behandelt wurden, waren z. B.: »Wie werden sich die Menschen zukünftig in Bremen bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen zukünftig angegangen werden? Welche Prioritäten sind zu setzen?« Der VEP deckt dabei alle Verkehrszwecke (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.), Verkehrsmittel und Verkehrsnetze ab, sowohl für die nichtmotorisierten als auch für die motorisierten Verkehre auf Straße und Schiene.

Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Neue Wohnformen, Wertewandel, flexiblere Arbeitszeiten, Konzentration des Einzelhandels in Einkaufszentren und zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten im Einzelhandel, Internet, E-Mail, Wachstum im Wirtschafts- und Güterverkehr, vermehrter Einsatz von kleinen Lieferfahrzeugen, demografischer Wandel, Elektromobilität oder Car-Sharing sind nur einige Stichworte, die diese vielfältigen Veränderungen beschreiben.

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen zur zukünftigen Konzeption des bremischen Verkehrsgeschehens zu untersuchen, um die knappen finanziellen Mittel im Verkehrssektor zielgerichtet und effizient einzusetzen und somit den Standort Bremen für die Bürgerinnen und Bürger, Beschäftigten, Besucherinnen und Besucher, für Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft, Erholung und Freizeit weiterhin attraktiv und mit einem hohen Maß an Lebensqualität zu gestalten.

Ziel des VEP ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Stadt Bremen zu

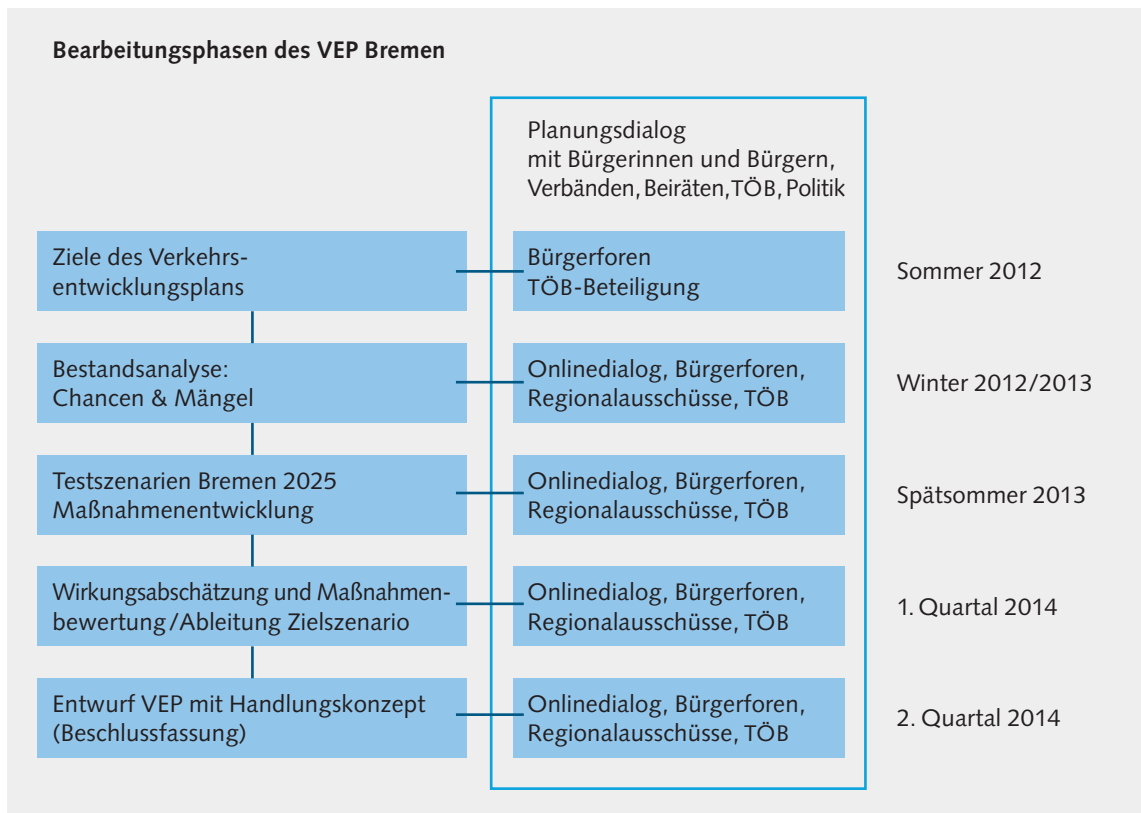
entwickeln. Sowohl der Personenverkehr wie auch der Wirtschaftsverkehr sind in Wechselwirkung mit der Flächennutzung und unter Beachtung der Ziele und Strategien (Klimaschutz und Energieprogramm, Leitbild Bremen 2020 etc.) in ihren gegenwärtigen und zukünftigen Chancen und Mängeln zu analysieren, Maßnahmen und Maßnahmenbündel zur Optimierung zu untersuchen, die Auswirkung dieser Maßnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung zu bewerten und ein Handlungskonzept zu entwickeln.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen waren Maßnahmen zu entwickeln, die besonders effizient sind und bei geringen Investitionen einen hohen Nutzen erreichen. Der VEP soll neben infrastrukturellen Maßnahmen auch das kosteneffiziente Maßnahmenpektrum des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements umfassen. Ebenso waren die Fragen der zukünftigen Unterhaltung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur im VEP zu untersuchen.

Mit der Erarbeitung des VEP wurden nach EU-weiter Ausschreibung die Büros Planersocietät, Dortmund/Bremen, sowie Ingenieurgruppe IVV GmbH, Aachen, beauftragt. Ergänzt wurde diese Arbeitsgemeinschaft durch das Büro für Verkehrsökologie, Bremen, das für die Moderation der Bürgerforen zuständig war, sowie durch das Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen für die wissenschaftliche Expertise und das Evaluationskonzept. Das Büro Nexthamburg Plus UG, Hamburg, war für die Gestaltung und Konzeption des Bürgerbeteiligungsportals www.bremen-bewegen.de verantwortlich. Den vorgeschalteten Prozess der Erarbeitung der Ziele und die Betreuung der ersten beiden öffentlichen Foren hat das Büro Protze + Theiling begleitet.

Die Erarbeitung eines aktuellen VEP war erforderlich, da sich einerseits in Bremen in den letzten 15 bis 20 Jahren, also seit dem letzten Planwerk, viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben und gleichzeitig eine Notwendigkeit besteht, sich im Bereich der Verkehrsplanung auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen.

Verfahren zur Aufstellung des VEP



Die Erarbeitung des VEP erfolgte in fünf Bearbeitungsphasen und in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren.

Phase 1: Ziele

Der erste Verfahrensschritt war die Definition von Zielen, die mit dem VEP erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des VEP, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Sie sind im Sommer 2012 aus einer öffentlichen Diskussion entstanden und wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 angenommen. Die Ziele sind in Kapitel 3 aufgelistet.

Phase 2: Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse der heutigen Situation mit der Herausarbeitung der Chancen und Mängel stellt die zweite Phase des VEP dar. In dieser Phase wurde das heutige Verkehrsnetz intensiv untersucht. Wo gibt es Probleme? Wo kommt es häufig zu Staus? Wo sind Gebiete nicht gut an Bus und Bahn angebunden? Wo sind Lücken im Fuß- und Radwegenetz? Genauso wurde untersucht, wo Bremen gut aufgestellt ist und wo diese Stärken weiter ausgebaut werden können. Neben der Untersuchung durch Verkehrsfachleute haben sich zahlreiche Bremerinnen

und Bremer über die Bürgerforen und den Onlinedialog mit ihren Anregungen in das Verfahren eingebracht. Die Chancen- und Mängelanalyse wurde am 22. August 2013 von der Deputation angenommen. Die Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse stehen in Kapitel 4.

Phase 3: Testsznarien

Im dritten Schritt wurden fünf Zukunftsszenarien für Bremen 2025 entwickelt, die einen Blick auf unterschiedliche Maßnahmenbündel als Lösungsansätze für mögliche zukünftige Herausforderungen warfen. Es ging darum, zu überlegen, welche verschiedenen Maßnahmen bei der zukünftigen Lösung der Bremer Verkehrsprobleme helfen könnten. Die Wirkungen dieser vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel wurde untersucht und anhand der beschlossenen Ziele des VEP bewertet. Dabei wurde untersucht, ob die Maßnahmen wirksam sind, ob sie eventuell unerwünschte Nebeneffekte haben und welche finanziellen Folgen sie haben. Am 28. November 2013 hat die Deputation den Zwischenbericht zur Szenarientwicklung zur Kenntnis genommen. Die Testsznarien sind in Kapitel 5 näher beschrieben.

Phase 4: Maßnahmenbewertung und Zielszenario

Darauf aufbauend erfolgte eine Wirkungsabschätzung und Maßnahmenbewertung. Die fünf Testszenarien wurden untersucht, um deren jeweilige Wirkungen zu identifizieren und daraus Möglichkeiten zur Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsangebotes abzuleiten. Damit wurde auch aufgezeigt, welche Kosten mit verschiedenen verkehrplanerischen Maßnahmen verbunden sind und ob mit den Maßnahmen die beschlossenen Ziele des VEP erreicht werden können. Die Szenarienmethodik ist ein in der Verkehrsentwicklungsplanung bewährtes Instrument, um die Wirksamkeit von Konzepten und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen. Um letztlich einzelne Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario empfehlen bzw. nicht empfehlen zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden. Es wurde also jeweils ermittelt, ob eine Maßnahme überhaupt sinnvoll ist, ob andere Maßnahmen vielleicht wirksamer oder preisgünstiger sind. Die in den unterschiedlichen Themenfeldern am besten bewerteten Maßnahmen wurden im Zielszenario zusammengestellt. Am 5. Juni 2014 hat die Deputation den Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenbewertung und das Zielszenario sind in Kapitel 5 näher beschrieben.

Phase 5: Handlungskonzept

Als letzter Schritt wurde das Handlungskonzept erstellt. Das Handlungskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, in dem die Realisierung der Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios in eine zeitliche Reihung gebracht werden. Damit sind Prioritäten definiert und auch Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund finanzieller Entwicklungsmöglichkeiten wurden drei Finanzierungsszenarien – im weiteren Finanzierungspfade genannt – und die Einordnung jeder einzelnen Maßnahme, jedes Maßnahmenbündels und Maßnahmenprogramms aufgezeigt. Aufgrund der ungewissen Entwicklung der zukünftigen für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Zuweisungen von Seiten des Bundes an die Länder sowie der unklaren Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden drei Finanzierungspfade mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt. Am 29. Juli 2014 hat die Deputation das Handlungskonzept als letzten Baustein des VEP beschlossen. Die Stadtbürgerschaft hat abschließend in ihrer Sitzung vom 23. September 2014 dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 – Handlungskonzept samt Anlagen zugestimmt. Zusätzlich hat sie

beschlossen, den VEP als inhaltlichen Orientierungsrahmen für die weitere Verkehrsentwicklung in Bremen zu nutzen. Das Handlungskonzept ist in Kapitel 6 näher beschrieben.

Übersicht der Beschlüsse

- 12. Januar 2012 (Vorlage 18/73S)
Aufstellungsbeschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 12. April 2012 (Vorlage 18/117S)
Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 11. Oktober 2012 (Vorlage 18/182S)
Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

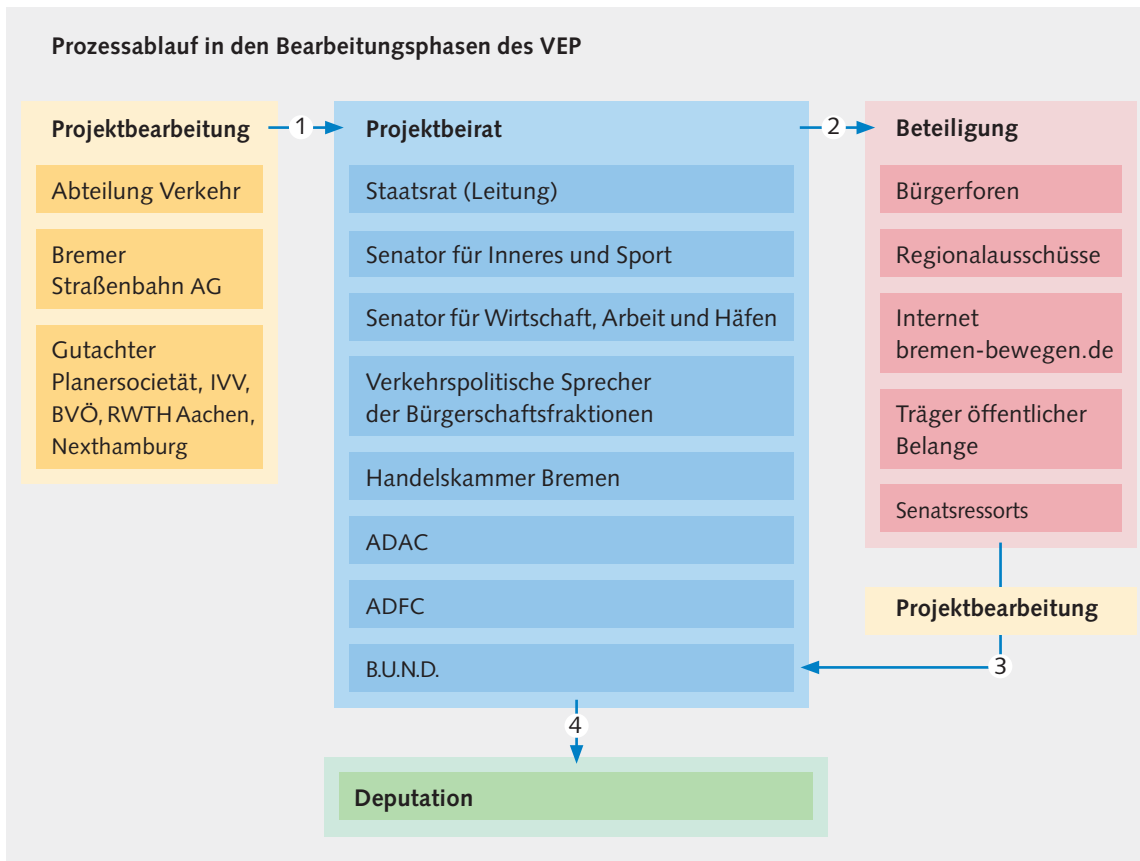
- 22. August 2013 (Vorlage 18/271S)
Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 28. November 2013 (Vorlage 18/314S)
Ergebnisse zur Phase 3 – Maßnahmen und Szenarien, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 5. Juni 2014 (Vorlage 18/390S)
Bewertung der Szenarien und Maßnahmen, Festlegung des Zielszenarios, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 29. Juli 2014 (Vorlage 18/414S)
Zielszenario und Handlungskonzept, Evaluationskonzept zum Verkehrsentwicklungsplan, Sonderbetrachtungen Weserbus und Hochstraße Breitenweg, Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- 23. September 2014 (Drucksache 18/609S)
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 – Handlungskonzept, Beschluss der Stadtbürgerschaft



Der Projektbeirat

Der gesamte Erarbeitungsprozess des VEP wurde in enger Zusammenarbeit der Verwaltung und der Bremer Straßenbahn AG gemeinsam mit dem Auftragnehmer durchgeführt und durch den Projektbeirat kontinuierlich begleitet. Dieser hat die wesentlichen gesellschaftlichen Akteure aus dem Verkehrsbereich an einen Tisch gebracht, damit ein möglichst breiter gesellschaftlicher Konsens zur Entwicklung der Mobilität in Bremen erreicht werden konnte. Der Projektbeirat setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der vier in der Bürgerschaft vertretenen Fraktionen, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, des Senators für Inneres und Sport, der Handelskammer Bremen sowie dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.V. (ADAC), dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC), und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (B.U.N.D.) als die wesentlichen Verbände, die im Verkehrsbereich aktiv sind, zusammen. Hauptinhalt der Arbeit des Projektbeirats war vor allem die Qualitätssicherung des Gesamtprozesses. Dies betraf auch die Ausgewogenheit der Projektbearbeitung insgesamt. Durch die Zusammensetzung des Gremiums sollte sichergestellt werden, dass die Interessen der unterschiedlichen Akteure und gesellschaftlichen Gruppen in angemessener Weise in die Konzepterstellung einfließen und so ein ausgewogener VEP entstand. Der Projektbeirat

wurde zudem bei allen grundlegenden Richtungsentscheidungen konsultiert. Zudem hat er sich in den einzelnen Projektphasen mit den Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren auseinandergesetzt. Der Projektbeirat war geprägt durch eine offene und tolerante Atmosphäre, auch bei inhaltlichen Konflikten. Entscheidungen wurden im Konsens getroffen.

Die Aufgaben des Projektbeirats waren im Einzelnen:

- Qualitätssicherung des Gesamtprozesses
- Sicherstellung, dass die Interessen der unterschiedlichen Akteure in angemessener Weise in die Konzepterstellung einfließen
- Mitwirkung an der strategischen Zieldefinition
- Bewertung der dokumentierten Zwischenergebnisse zu festgelegten Meilensteinen
- Konsultation bei grundlegenden Richtungsentscheidungen

Die beteiligten Akteure haben mit ihrem persönlichen Einsatz und teils erheblichem Arbeitsaufwand dafür gesorgt, dass der nun vorliegende VEP in einer sehr kurzen Bearbeitungszeit von rund 2 Jahren erstellt werden konnte, fachlich sehr umfangreich und nachhaltig ist und auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens fußt. Insgesamt fanden 27 Projektbeiratssitzungen inklusive einer zweitägigen Klausurtagung in den zwei Jahren der Bearbeitung statt.

Statements aus dem Projektbeirat

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

»Die Einrichtung des Projektbeirats war ein wichtiger Schritt, um die wesentlichen Akteure in den Planungsprozess verantwortlich einzubinden. Alle Mitglieder des Projektbeirats waren offen für andere Sichtweisen und haben mit einer hohen Konsensbereitschaft konstruktiv und sachorientiert miteinander diskutiert. Für den einstimmigen Beschluss der Bürgerschaft über den VEP hat die qualitativ und quantitativ hochwertige Arbeit des Projektbeirats die Grundlage gelegt. Es war mir eine Freude, diesen Projektbeirat zu leiten.«

Wolfgang Golasowski,
Staatsrat



SPD-Bürgerschaftsfraktion

»Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 stellt eine ganz entscheidende Weichenstellung für die Infrastrukturpolitik in Bremen dar. In meinen Augen ist es ein ganz besonderer Wert, dass es gelungen ist, in allen wesentlichen Punkten einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung Einigkeit herzustellen. Angefangen von der Handelskammer über den ADFC und den BUND bis hin zum ADAC, sowie über alle Fraktionsgrenzen hinweg.«

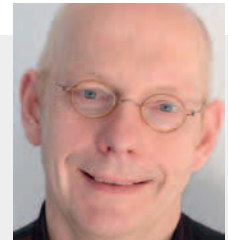
Jürgen Pohlmann,
Sprecher für Baupolitik



Bürgerschafts- fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

»Gerade für die Belange von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist der VEP eine echte Verkehrswende. Dass mit der Förderung von Car-Sharing, des schiene gebundenen Nahverkehrs und mehr Tempo 30 der Umweltverbundes deutlich gestärkt wurden, ohne die Belange der Wirtschaftsverkehre aus dem Blick zu verlieren, ist ein besonderer Verdienst.«

Ralph Saxe,
Sprecher für Wirtschaft und Verkehr



CDU-Bürger- schaftsfraktion

»Die CDU steht für die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer in einer modernen Stadt. Hierfür ist der VEP eine gute Grundlage! Nun gilt es diesen mit Augenmaß umzusetzen.«

Heiko Strohmann,
Fraktionssprecher für Verkehr und Energie



Bürgerschafts- fraktion DIE LINKE.

»Der VEP ist ein kleiner – aber wichtiger – Schritt in die richtige Richtung zu mehr »Umweltverbund« (Fuß/Rad/ÖPNV). Positiv hervorzuheben ist der Blick auf gesamtbremische Zusammenhänge wie auch der breite Beteiligungsprozess für die Menschen dieser Stadt.«

Gerd Arndt,
Deputierter





*Klausur des
Projektbeirats im
Fährhaus Farge,
7./8.5.2014*

Handelskammer Bremen

»Aus Sicht der bremischen Wirtschaft war es unabdingbar, dass der VEP Mobilität gewährleistet und die verkehrliche Standortqualität der Unternehmen nachhaltig verbessert. Dies ist von besonderer Bedeutung, da Bremen als Oberzentrum im Nordwesten, fünftgrößter deutscher Industriestandort und internationale Hafen- und Logistikdrehscheibe in besonderem Maße auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Als gemeinsam getragenes verkehrspolitisches Zielsystem berücksichtigt der VEP auch die Anforderungen des Wirtschaftsstandortes in Bezug auf zuverlässig funktionierende Wirtschafts-, Pendler- und Besucher- verkehre sowie die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte.«

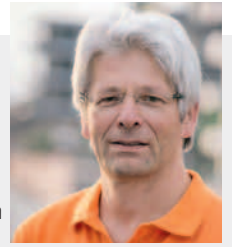
Dr. Andreas Otto,
Syndicus



ADFC Landesverband Bremen

»Die starke Bedeutung des Radverkehrs, der in keiner anderen deutschen Stadt über 500.000 Einwohner einen so hohen Anteil am Modal-Split ausmacht wie in Bremen (über 25 Prozent), findet auch im VEP ihren Ausdruck. Eine weitere Steigerung der Radverkehrsanteile, sowohl innerstädtisch über kurze Strecken als auch über Distanzen von mehr als fünf Kilometern hinaus – was in der bremischen Tradition bereits heute gängige Praxis ist und mit dem Trend zum Pedelec noch ohne weiteres verstärkt werden kann – wird mit dem VEP möglich. Gleichzeitig bedeutet ein weiter gesteigerter Radverkehrsanteil eine Entlastung des Straßennetzes von Kfz-Belastungen, so dass notwendige Kfz- und Wirtschaftsverkehre ohne weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur durchaus attraktive Ziele in Bremen erreichen können.«

Klaus Peter Land,
Geschäftsführer



BUND Landes- verband Bremen

»Im VEP stecken große Chancen zu einer umweltfreundlichen Verkehrswende zugunsten des Fuß-, Rad-, Bahn- und Busverkehrs. Nun gilt es, politischen Mut zu zeigen und auch personell die notwendigen Voraussetzungen für eine konkrete Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen zu schaffen.«

Dieter Mazur,
Vorsitzender



ADAC Weser-Ems e.V.

»Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Beseitigung störanfälliger Bereiche sind die Hauptanliegen des ADAC im Zusammenhang mit der strategischen Verkehrsentwicklung in Bremen. Um die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen, war in vielen Bereichen ein hohes Maß an Kompromissbereitschaft bei den Beteiligten des Projektbeirates erforderlich.«

Dirk Matthies,
Abteilungsleiter Verkehr



Integration von Fachplanungen

Der VEP Bremen wurde in Abstimmung und Rückkopplung mit vorhandenen bzw. parallel in der Erarbeitung befindlichen Fachplanungen/Konzepten aus den Bereichen Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, die sich ebenfalls mit verkehrsrelevanten Aufgabenstellungen befassen, erarbeitet:

- dem Flächennutzungsplan 2025
- dem Gewerbeentwicklungsprogramm 2020
- dem Masterplan Industrie Bremen
- dem Konzept Bremen – Innenstadt 2025
- dem Leitbild zur Stadtentwicklung 2020, »Komm mit nach Morgen!«
- der Wohnungsbaukonzeption
- dem Lärmaktionsplan
- dem Luftreinhalteplan
- dem Klimaschutz- und Energieprogramm 2020
- dem Nahverkehrsplan

Motiv aus dem Leitbild zur Stadtentwicklung 2020, »Komm mit nach Morgen!«



Die Verknüpfung zwischen den Arbeiten des VEP Bremen und dem Lärmaktionsplan, dem Luftreinhalteplan und dem Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 erfolgt auf zwei Ebenen. Zum einen bilden die mit dem Bremer Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsstärken (insbesondere im Kfz-Verkehr mit der Differenzierung nach den Fahrzeugarten Pkw, Lkw bzw. Schwerverkehr) die zentralen verkehrlichen Eingangsdaten für die Fachplanungen, um hieraus dann die jeweiligen Emissionsgrößen (Lärm- bzw. Luftschadstoffemissionen) zu ermitteln. Zum anderen werden die im Rahmen der o. g. Fachplanungen entwickelten Maßnahmen zur Lärmreduktion oder auch zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen im Rahmen des VEP Bremen gesichtet und in Bezug auf ihre Relevanz für den VEP Bremen gesetzt und in die Arbeiten zum VEP Bremen eingebunden.

Die für den Prognose-Horizont 2025 hinterlegten Strukturdaten (Einwohner, Erwerbstätige, Beschäftigte etc.) für das im Rahmen des VEP Bremen verwendeten Verkehrsmodell werden von einer Strukturdaten-Bearbeitergruppe¹ unter Einbeziehung der o. g. Fachplanungen und Konzepte zur geplanten Siedlungsentwicklung erstellt. Somit fließen die aktuellen Vorstellungen und Planungen zur Siedlungsentwicklung direkt in die Prognose-Berechnungen für den VEP Bremen 2025 ein.

Ebenso werden für den Prognose-Horizont 2025 die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans für Bremen und die Region berücksichtigt, soweit sie aus heutiger Sicht bis dahin als realisiert eingestuft werden.

Parallel und in den VEP-Prozess integriert erfolgte

- die Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes für die Stadtgemeinde Bremen und
- die Neuaufstellung des SPNV-Nahverkehrsplans für das Land Bremen.

Beide Planwerke werden separat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Lärmaktionsplan

Im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan werden etwa zeitgleich mit den Analysen zum VEP Bremen die Lärmkartierungen der Stadtgemeinde Bremen – Lärmkartierungen der 2. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie durch den Auftragnehmer Lärmkontor GmbH, Hamburg, erstellt. Dabei werden u. a. die Hauptlärmquellen des Straßen- und Schienenverkehrs wie folgt berücksichtigt sowie weitere relevante Lärmquellen kartiert:

- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr
- Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr

Damit liegen für das Gebiet der Stadt Bremen entsprechend detaillierte Schallimmissionskarten vor. Als Grundlage für die Lärmkartierung des Straßennetzes wurden die aktuellen Kfz-Verkehrsstärken des Bremer Verkehrsmodells zur Verfügung gestellt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung wurden dann durch die Lärmkontor GmbH Aktionspläne mit dem Ziel erstellt, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu verringern. Die darin entwickelten Maßnahmenvorschläge wurden mit dem VEP abgeglichen.

¹ Die Strukturdaten-Bearbeitergruppe besteht aus dem Referat 71 des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen, (Projektleitung), dem Büro BMO – Stadt und Verkehr, Bremen und dem Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen (IAW).



Luftreinhalteplan

Im Jahre 2006 wurde der Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen vom Senat beschlossen. Er enthält auch eine Reihe von Maßnahmen aus dem Verkehrsbe-
reich. Diese Maßnahmenvorschläge des Luftreinhalte- und Aktionsplanes Bremen wurden in den VEP übernommen und vor dem Hintergrund der Daten des Prognose-Horizontes 2025 überprüft. Die im Jahre 2009 in Bremen eingerichtete Umweltzone als eine der Maßnahmen zur Luftreinhaltung war bereits in das Verkehrsmodell für die Arbeiten zum VEP Bremen integriert worden und wurde auch in die Prognosefälle übernommen.

Klimaschutz- und Energieprogramm 2020

Die Stadt Bremen hat mit dem Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 (KEP), der Lärmaktionsplanung sowie mit der Einrichtung der Umweltzone bereits wichtige Schritte für den Umwelt- und Klimaschutz unternommen. Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Dieses Minderungsziel bezieht sich auf die CO₂-Emissionen, die durch den Endenergieverbrauch im Land Bremen (ohne Stahlindustrie) verursacht werden.

Der Verkehrssektor verursacht etwa 23 Prozent der bremischen CO₂-Emissionen (Stand 2005) und ist somit ein bedeutender Faktor bei der CO₂-Reduktion.

In diesem Zusammenhang wurden im Juni 2010 durch ein Gutachterteam aus dem Büro für Energie- wirtschaft und technische Planung, Aachen, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und dem Bremer Energie Institut der Bericht »Energie- und Klimaschutzszenarien für das Land Bremen (2020)« vorgelegt. Hierin wurden zwei Szenarien zur Entwicklung der CO₂-Emissionen des Jahres 2020 untersucht:

- das Referenzszenario
- und das Klimaschutzszenario

Das Referenzszenario stellt die mögliche Entwicklung ohne die Berücksichtigung einer aktiven Klimaschutzpolitik auf Landes- und kommunaler Ebene ab dem Jahr 2005 dar. Das bedeutet, dass neben den allgemeinen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technischen Trends lediglich die Wirkungen von Maßnahmen der EU und des Bundes Berücksichtigung finden.

Mit den im Referenzszenario hinterlegten Maßnahmenpaketen auf Ebene der EU und des Bundes können die CO₂-Emissionen der Stadt Bremen im Jahr 2020 im Vergleich zum Bezugsjahr 1990 um insgesamt 18,9 Prozent reduziert werden. Im Verkehrssektor sinken die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 25 Prozent.

Für den Zeithorizont 2020 sind in der Stadt Bremen zahlreiche Maßnahmen entwickelt worden, um die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren. Für dieses so definierte Klimaschutzszenario sind insgesamt 119 konkrete Maßnahmen von diversen Akteuren im Land Bremen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen vorgeschlagen worden.

Im Klimaschutzszenario ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen in der Stadt Bremen in der Gesamtbe-
trachtung aller Verbrauchssektoren von 31,5 Prozent gegenüber 1990 möglich. Der Verkehrssektor weist 30,4 Prozent weniger CO₂-Emissionen als im Jahr 1990 auf.

Obwohl bereits mit den o.g. Szenarien zahlreiche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion angenommen wurden, können die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nicht wie gewünscht um 40 Prozent abgesenkt werden. Daher wurden im VEP zusätzliche Maßnahmen erarbeitet, die über das Maßnahmenpaket des Klimaschutzszenarios des KEP hinausgehen.

Umweltzone zur Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen

Projektbearbeitung und Bürgerbeteiligung: Der Planungsdialo g

Bremen ist eine traditionsbewusste Bürger- und Hansestadt. Bremer Bürgerinnen und Bürger tragen seit je her Verantwortung für ihre Stadt. Der Senat der Freien Hansestadt Bremen sucht daher nach Wegen und Verfahren, das bürgerschaftliche Engagement auch für Planverfahren wie den VEP zu aktivieren.

Für den Prozess des VEP war es daher eine wichtige Voraussetzung, dass die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ein wichtiger Verfahrensbestandteil ist. Ebenso war klar, dass das Beteiligungsverfahren nicht dazu dienen kann, einen quasi fertigen Planentwurf öffentlich vorzustellen, sondern dass die Öffentlichkeit in allen Bearbeitungsphasen die Möglichkeit erhalten soll, ihre Wünsche und Vorstellungen in das Verfahren einzubringen.

Hierzu wurde ein Planungsdialo g konzipiert, der sich verfahrensbegleitend durch alle Projektphasen von der Entwicklung der Ziele bis zum Entwurf des Handlungskonzepts für den VEP zog. Das Beteiligungskonzept wurde politisch von der zuständigen Deputation der Bremischen Bürgerschaft beschlossen (Beschluss vom 12.04.2012, Drucksache 18/117 S). Die Zielgruppe des Planungsdialo gs sind dabei neben den Bürgerinnen und Bürgern die Stadtteilpolitik in den 22 Beiräten sowie die Träger öffentlicher Belange. Für jede dieser Zielgruppen gab es spezifische Beteiligungsformen.

Neben der Einbindung der Bürgerinnen und Bürger, war es von Anfang an eine wichtige Aufgabe, über die Spielräume, vor allem aber über die Grenzen des Verfahrens zu informieren, damit keine falschen Erwartungen geweckt werden. Für den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 bedeutete dies, dass Handlungsspielräume zur Ausgestaltung des Stadtverkehrs der Zukunft bestanden. Allerdings bedeuteten diese Spielräume nicht, dass alle verkehrspolitischen Entscheidungen der Vergangenheit wieder zur Diskussion gestellt wurden. Viele Verfahren waren bereits von der Bremischen Bürgerschaft bzw. der zuständigen Deputation beschlossen oder waren bereits in der verbindlichen Planung. Die Hinterfragung dieser Maßnahmen des sogenannten »Basisszenarios« war deshalb nicht Gegenstand des VEP und damit auch nicht Gegenstand der Bürgerbeteiligung.

Im VEP-Prozess wurden über den gesamten Erarbeitungsprozess unterschiedliche Beteiligungsformate angeboten. In jedem der fünf Bremer Stadtbezirke gab es vier Abendveranstaltungen, die sogenannten Bürgerforen, auf denen Bürgerinnen und Bürger in einen direkten Dialo g mit den Fachleuten von den Gutachterbüros und der Verwaltung treten konnten. Zusätzlich gab es mit www.bremen-bewegen.de ein Beteiligungsportal im Internet. Mit dem Planungsdialo g hat Bremen einen innovativen Werkzeugkasten entwickelt, um Bürgerinnen und Bürgern auf verschiedenen Wegen zu ermöglichen, ihre persönlichen Erfahrungen und Vorschläge in das Verfahren einzubringen.

Grußwort von Senator Dr. Lohse auf dem Bürgerforum Bremen-Nord im Kulturbahnhof Vegesack



Diskussion an Themenständen auf dem Bürgerforum Mitte, Überseemuseum



Diskussion der Ziele in Arbeitsgruppen

Regionale Bürgerforen

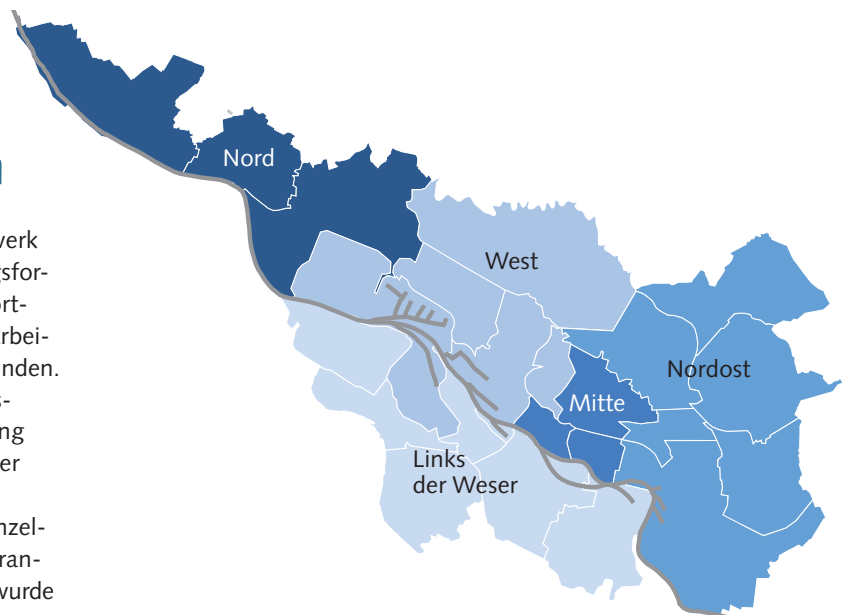
Auch wenn der VEP ein gesamtstädtisches Planwerk ist, wurde für die ortsgebundenen Veranstaltungsformen ein Kompromiss zwischen möglichst wohnortnahen Veranstaltungsorten und einer für die Bearbeitbaren leistbaren Zahl an Abendveranstaltungen gefunden. Bremen hat 22 Stadtteile und eine maximale Ausdehnung von über 40 km. Auch für die Beteiligung der Stadtteilpolitik, die ebenfalls auf der Ebene der 22 Stadtteile organisiert ist, musste eine Lösung gefunden werden, da bei einer sonst üblichen Einzelbefassung der Gremien in der Summe fast 90 Veranstaltungen notwendig geworden wären. Deshalb wurde sowohl die Bürgerbeteiligung als auch die Beteiligung der Stadtteilbeiräte auf der Ebene der fünf Stadtbezirke organisiert, um einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Anforderungen zu finden.

Folgende Stadtteile waren dabei jeweils zusammengefasst:

- Bremen-Nord: Blumenthal, Vegesack, Burglesum
- Bremen-Mitte: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen
- Bremen-Nordost: Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr
- Bremen-West: Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle
- Bremen-Links der Weser: Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen

Die sogenannten regionalen Bürgerforen fanden in jeder Projektphase statt. In der Zielfindungsphase am Anfang gab es abweichend zwei zentrale Bürgerforen in der Innenstadt. Die regionalen Bürgerforen waren in der Regel Abendveranstaltungen mit einem Umfang von etwa drei Stunden. Die Veranstaltungen fanden abends in Bürgerhäusern oder Veranstaltungszentren statt, wobei diese jeweils barrierefrei und gut mit dem ÖPNV erreichbar waren. Sie wurden durch einen externen Moderator geleitet.

Die in den einzelnen Projektphasen jeweils eingesetzte Methodik kombiniert in der Regel Beteiligungselemente mit Einführungsvorträgen. Letztere waren wichtig, um alle Teilnehmenden der Veranstaltung abzuholen und in die Thematik einzuführen, weil ohne gemeinsamen Wissensstand eine sinnvolle und themenorientierte Diskussion schwierig ist. Anschließend bot sich für die Besucherinnen und Besucher die Möglichkeit, in kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre, direkt am Bearbeitungsprozess des VEP mitzuwirken und Fragen, Wünsche und Meinungen nicht nur zu äußern, sondern auch schriftlich zu hinterlassen. Auf den Bürgerforen gab es deshalb einen Wechsel zwischen Diskussionen und Vorträgen im Plenum und Phasen mit Kleingruppenarbeit wie etwa an thematischen »Marktständen«.



Die Teilnehmerzahl schwankte zu Beginn zwischen 30 und 80. In den späteren Phasen war die Teilnehmerzahl niedriger. Auffällig war der eher hohe Altersdurchschnitt der Teilnehmenden und dass vornehmlich Männer an den Abendveranstaltungen teilnahmen. Die Beteiligungsergebnisse und vor allem die unmittelbare Rückkopplung im Dialog zwischen Planern und Beteiligten waren hilfreich, sie waren aber keineswegs repräsentativ. Für bestimmte Bevölkerungsschichten mussten daher andere Beteiligungsinstrumente genutzt werden, z. B. im Rahmen einer aufsuchenden Bürgerbeteiligung.

Die Bürgerforen und alle Ergebnisse der Abendveranstaltungen wurden in vollem Umfang zeitnah nach den Terminen im Internet auf der Ressort-Homepage (www.bau.bremen.de/vep) dokumentiert, so dass das Verfahren in transparenter Weise auch von Nicht-Teilnehmenden nachvollzogen werden konnte. Sie sind weiterhin einsehbar.

Fünf regionale Stadtteilforen in Bremen



Einladungskarte zum 1. Bürgerforum

Die regionalen Bürgerforen waren von einer konstruktiven Diskussion, einer intensiven Beteiligung sowie von einer guten Resonanz gekennzeichnet. Es gab allerdings auch kritische Diskussionen. Durch sie erhielt der VEP eine gewisse lokale Erdung.

Bürgerbeteiligung im Internet

Schon während der ersten Konzeptionsphase des Beteiligungskonzepts wurde klar, dass das Internet eine wichtige Rolle bei der Bürgerbeteiligung spielen kann. Als zentrale Beteiligungsplattform wurde gemeinsam mit dem Büro Nexthamburg das Webportal www.bremen-bewegen.de geschaffen. Dieses wurde während vier der Bearbeitungsphasen genutzt, wobei die Ausrichtung und die Beteiligungsmethodik jeweils den speziellen Anforderungen der jeweiligen Phase entsprach. Die grundsätzliche Herangehensweise der Stadt Bremen war es, den Fokus auf eine möglichst niedrigschwellige Beteiligung zu legen, damit das Portal von einer möglichst breiten Öffentlichkeit genutzt werden kann. Der Einsatz von Social Media wie Twitter, Tumblr oder Facebook wurde dabei intensiv diskutiert und dann aufgrund der zu erwartenden Probleme (Datenschutz, Erwartungen der Nutzer vs. leistbare Betreuungsintensität) zugunsten eines klassischen Internetportals verworfen. Dieses setzt auf einem bereits am Markt befindlichen System auf, das für das Bremer Verfahren modifiziert wurde. Das Beteiligungsportale wurde im Rahmen des Wettbewerbs als »Ausgezeichneter Ort im Land der Ideen 2013/2014« prämiert.

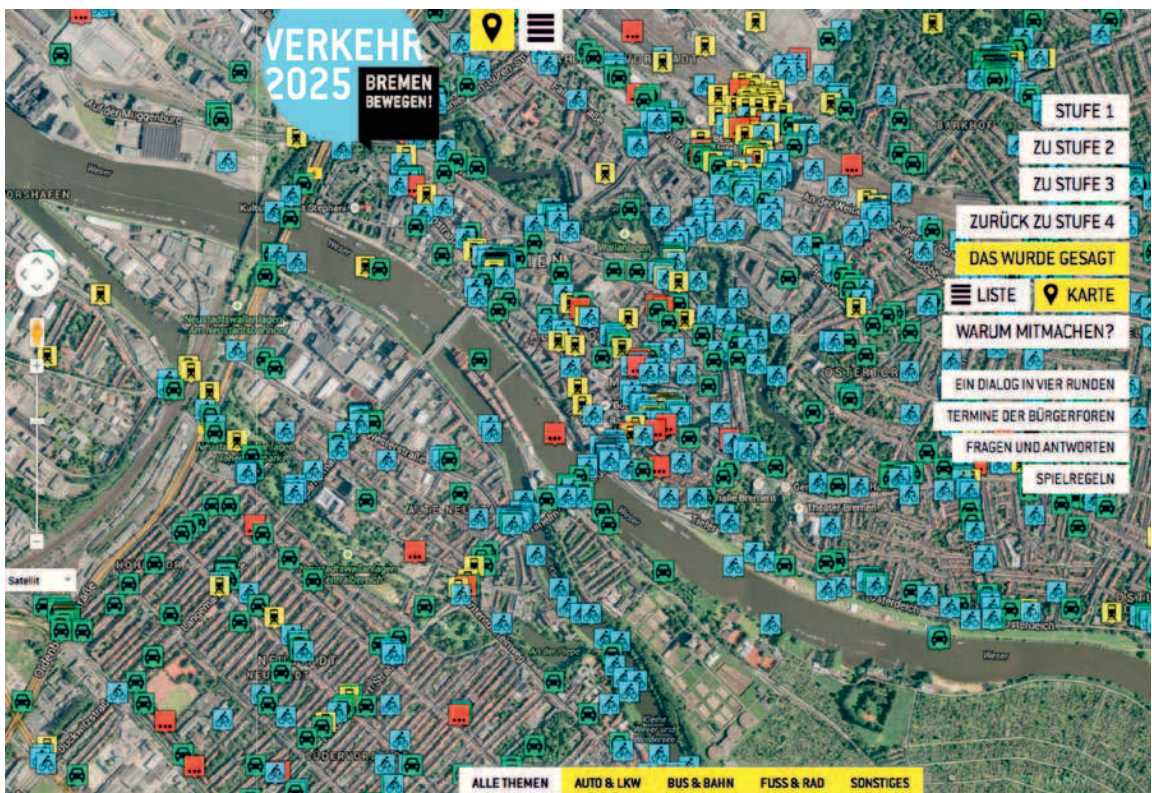


Projektphase: Chancen- und Mängelanalyse

In der zweiten Projektphase kam das Internetportal erstmalig von November 2012 bis Ende Januar 2013 zum Einsatz. Das Verfahren wurde durch eine aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit flankiert, die die notwendige Aufmerksamkeit für die Beteiligungsmöglichkeiten erzeugte. Hierzu wurden auch Plakate, kostenlose Postkarten und Haltestangenanhänger in den Fahrzeugen der Bremer Straßenbahn AG eingesetzt. Außerdem wurden Multiplikatoren genutzt, um weitere Menschen zu erreichen, z. B. durch Hinweise auf anderen Webseiten (z. B. des Verkehrsverbunds oder auf der Startseite von www.bremen.de) oder durch E-Mail-Verteiler von Verbänden und Organisationen.

Die Bearbeitungsphase beinhaltete eine umfassende Analyse der bestehenden Verkehrsnetze und -infrastrukturen mit dem Ziel Mängel und Chancen für künftige Lösungen zu identifizieren. Die Beteiligung ging daher von zwei einfachen Leitfragen aus: »Wo läuft es verkehrt?« und »Wo läuft es rund?«. Diese wurde verbunden mit der Aufforderung »Sagen Sie uns die Meinung«. Nutzerinnen und Nutzer von www.bremen-bewegen.de konnten diese Fragen unmittelbar auf der Startseite und ohne vorherige Registrierung mittels eines Texteingabefeldes beantworten. Zusätzlich konnte der Beitrag auf einer Karte verortet und in eine Verkehrsmittelkategorie eingeordnet werden. Über eine Kartenansicht und über

Kartenansicht
der Beiträge



VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!

IHR WISSEN, IHRE IDEEN. ENTWERFEN SIE MIT UNS DEN BREMER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. SCHON 4183 BEITRÄGE UND 9338 KOMMENTARE. HEUTE LETZTER TAG! BITTE BEACHTEN SIE DIE SPIELREGELN.

IHRE MEINUNG

DAS WURDE BISHER GESAGT

WARUM MITMACHEN?

EIN DIALOG IN VIER RUNDEN

TERMINE DER BÜRGERFOREN

FRAGEN UND ANTWORTEN

SPIELREGELN

RUNDE 1: SAGEN SIE UNS DIE MEINUNG

1 WÄHLEN SIE AUS

HIER LÄUFT'S VERKEHRT HIER LÄUFT'S RUND

2 Schreiben Sie hier auf, wo es verkehrt/rund läuft

3 THEMA AUSWÄHLEN

Auto & LKW

4 OPTIONAL: ORT FESTLEGEN

WEITER

BREMEN BEWEGEN
Impressum
Datenschutzbestimmungen
Kontakt

Vielen Dank für Ihr Interesse an BREMEN BEWEGEN.
Wenn Sie mehr erfahren wollen, kontaktieren Sie uns unter vep@bau.bremen.de

Bremen
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Startseite von www.bremen-bewegen.de während der zweiten Projektphase

nach Themen filterbare Listen sowie eine Suchfunktion konnten bereits eingereichte Beiträge angeschaut und kommentiert werden. Weiterhin gab es eine Votingfunktion, um es Nutzerinnen und Nutzern zu ermöglichen, sich einer Meinungsäußerung anzuschließen oder diese abzulehnen. Das Beteiligungsportal wurde sehr gut angenommen.

Im Ergebnis haben sich deutlich mehr Menschen als erwartet in den Beteiligungsprozess eingebracht. Es gab 127.971 Seitenaufrufe, 4.241 Einzelbeiträge sowie 9.567 Kommentare, 66.971 Zustimmungen und 39.084 Ablehnungen. Alle Beiträge wurden ausgewertet. Trotz des außergewöhnlich guten Rücklaufs muss bemerkt werden, dass die Ergebnisse aus der Beteiligung keinesfalls repräsentativ sind. Es ist festzustellen, dass die Zahl der Rückmeldungen aus den einzelnen Stadtteilen auch mit der Sozialstruktur korrespondiert. Aus diesem Grund ist die Online-Beteiligung auch nur *ein* Baustein neben anderen, zumal das Internet auch nicht den Dialog vor Ort untereinander ersetzen kann. Die gutachterliche Betrachtung hatte dabei unabhängig von der Beteiligungsintensität und dem Voting immer die Gesamtstadt im Blick, damit sichergestellt werden kann, dass die verkehrlichen Belange aller Menschen in Bremen im VEP unabhängig vom sozialen Status und der aktiven Vertretung berechtigter Interessen berücksichtigt werden. Es ist aber ebenfalls festzustellen, dass auch

die an den Bürgerforen teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger keinen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt darstellten. Die Kombination der Bürgerforen mit der Internetbeteiligung führte aufgrund der in beiden Beteiligungsformen unterschiedlich stark vertretenen Personengruppen zu einem inhaltlichen Abgleich der Bürgerinteressen.

Die Ergebnisse der Beteiligungsphase wurden in einem Atlasformat aufbereitet, um die Phase auch in der Zusammenschau zu dokumentieren. Diese Dokumentation richtet sich an die breite Öffentlichkeit und enthält alle Beiträge auch wenn diese wegen der hohen Beitragszahl nicht alle im Detail wiedergegeben werden können.

VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!

IHR WISSEN, IHRE IDEEN.

WO LÄUFT ES RUND?

WO LÄUFT ES VERKEHRT?

www.bremen-bewegen.de

ENTWERFEN SIE MIT UNS DEN BREMER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Plakat zur Beteiligung an der Chancen- und Mängelanalyse

Projektphase: Testszenarien Bremen 2025

Plakat zum Szenarienbaukasten



In der folgenden dritten Projektphase ging es darum, die grundsätzlichen Handlungsalternativen für den Stadtverkehr der Zukunft aufzuzeigen und zu diskutieren. Hierzu wurden die unterschiedlichen Maßnahmevorschläge, die zum hohen Teil bereits in der vorhergehenden Phase gesammelt worden waren, in fünf unterschiedliche thematische Szenarien eingespeist.

Für die Durchführung einer Bürgerbeteiligung ergab sich die Schwierigkeit, dass einerseits die Testszenarien einen sehr hohen Abstraktionsgrad haben und dass es andererseits aufgrund der Extremwertbetrachtung nicht sinnvoll gewesen wäre, eine Präferenz einer der Varianten abzufragen.

www.bremen-bewegen.de wurde deshalb primär als Informationsmedium genutzt, um die unterschiedlichen Szenarien und deren Inhalte auf plastische Art nachvollziehbar zu machen. Weiterhin war es möglich, weitere Maßnahmen vorzuschlagen, die Eingang in eines der Szenarien haben sollten. Hierzu war eine einfache Registrie-

rung notwendig. Aufgrund der größeren Abstraktion und der höheren Komplexität gab es eine deutlich niedrigere Resonanz mit nur 68 Beiträgen, 3.242 Besuchern und 10.456 Seitenaufrufen. Die Beteiligungsfunktion war vom 23.8. bis zum 18.10.2013 aktiv. Die hohe Qualität der Beiträge zeigte, dass diese Phase erwartungsgemäß eher an ein interessiertes und mit den Themen vertrautes Publikum gerichtet war. Allerdings ermöglichte die übersichtliche und gut nachvollziehbare Gestaltung der Übersichtsseiten zu den einzelnen Szenarien den Einsatz der Plattform auf den Bürgerforen. Diese Beteiligungsphase erlaubte einen Einblick in das Labor, mit dem die unterschiedlichen Maßnahmevorschläge getestet werden. Dies erforderte zwar einen hohen Komplexitätsgrad, trug aber auch dazu bei, dass das Verfahren insgesamt auf transparente Weise nachvollzogen werden konnte.

Übersichtsdarstellung eines Testszenarios mit anklickbaren Elementen



Projektphase: Zielszenario

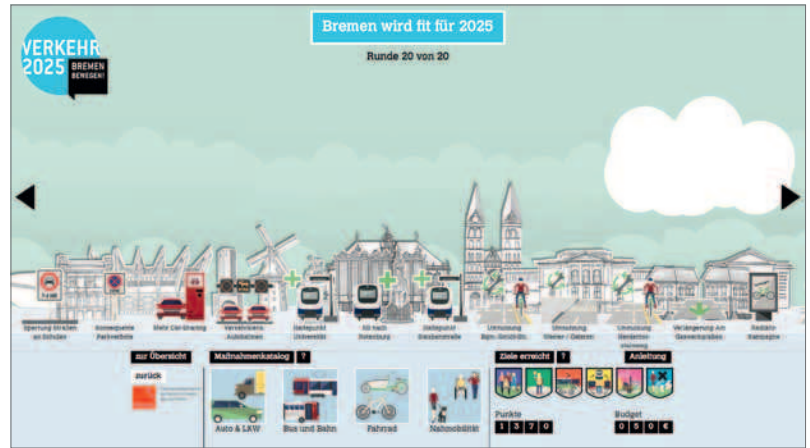
Mit einem sehr niedrigschwelligem Angebot sollten weite Kreise interessierter Nutzerinnen und Nutzer zur aktiven Teilnahme motiviert werden. Es gab zwei wesentliche Verfahrensziele für die Online-Beteiligung: Zum einen sollte umfänglich über das Zielszenario informiert werden und der Auswahlprozess transparent gemacht werden. Zum anderen sollten die Bürgerinnen und Bürger zur Maßnahmenauswahl des Zielszenarios konsultiert werden.

www.bremen-bewegen.de versetzte die Bürgerinnen und Bürger in die Rolle der Fachplaner. Aus einem Set von über 100 Maßnahmen konnten sich die Bürgerinnen und Bürger individuell ein Szenario zusammenstellen. Hierbei mussten sie ein Budget, aber auch die Erreichung der Ziele des VEP beachten, und konnten dabei die Wirkung von Maßnahmen erfahren. Die Maßnahmen waren eine Auswahl der rund 160 von den Gutachtern und der Stadt empfohlenen Maßnahmen.

Am 03.03.2014 wurde die Internetplattform www.bremen-bewegen.de wieder frei geschaltet. Bis zum 27.04.2014, an dem das Portal letztmalig geöffnet war, wurden folgende Eckwerte der Nutzung erreicht:

- 3.552 Besucher/innen insgesamt
- 419 eingereichte Bürgerszenarien

Die Auswertung der Beteiligung erlaubte Aussagen über die Präferenzierung bestimmter Maßnahmen, was insbesondere für das Handlungskonzept hilfreich war. Die Auswertungsergebnisse wurden in einem Bericht dokumentiert, dieser ist im Internet auf www.bremen-bewegen.de abrufbar. Eine Übersicht der 25 am häufigsten gewählten Maßnahmen und die drei Bürgerszenarien mit den meisten Punkten finden Sie auf Seite 124.

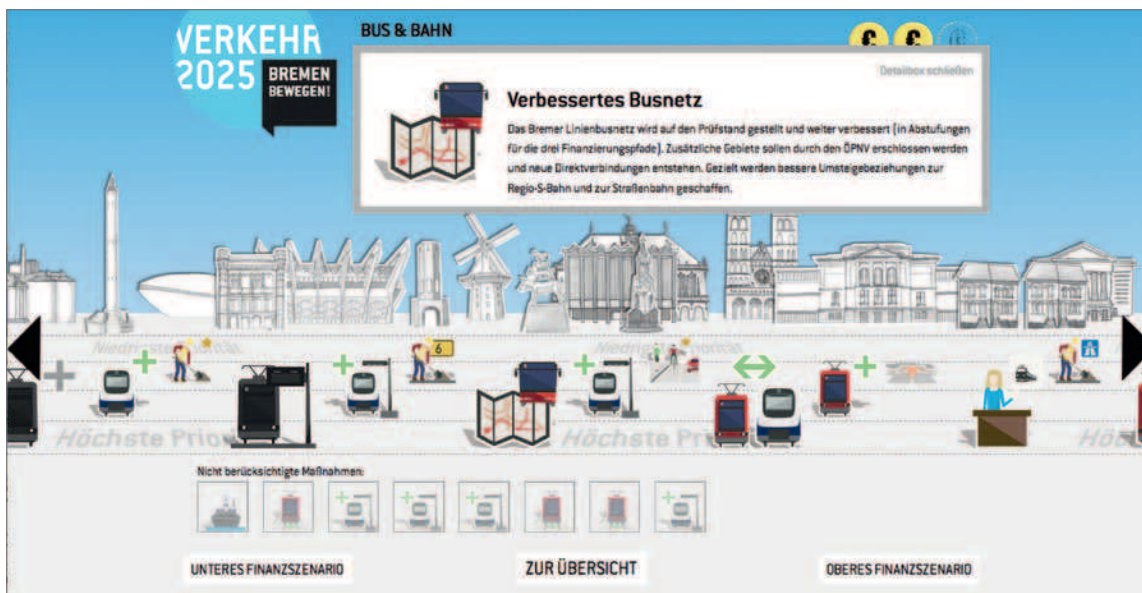


Zusätzlich gab es in Kooperation mit der Senatorin für Bildung und Wissenschaft eine Handreichung für Lehrkräfte zum Einsatz des Beteiligungstools im Schulunterricht. Es haben sich Schulklassen und Schülergruppen von vier Bremer Schulen beteiligt.

Screenshot eines Bürgerszenarios

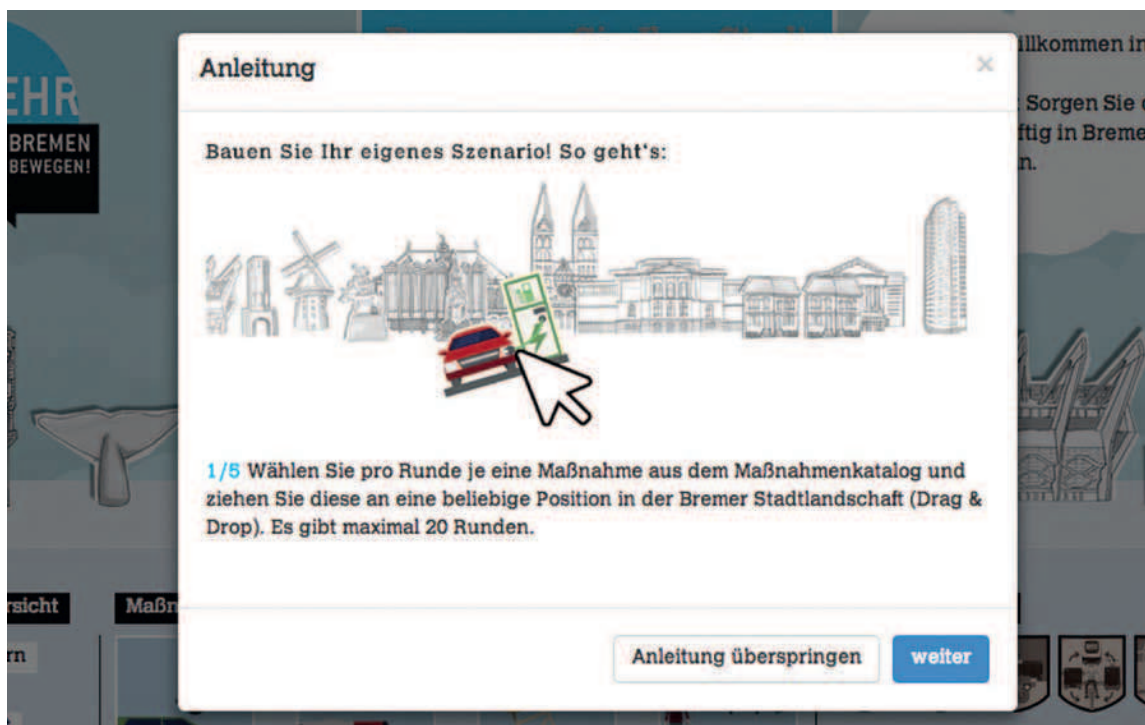
Projektphase: Handlungskonzept

Der Schwerpunkt der Bürgerbeteiligung im Internet lag in der letzten Bearbeitungsphase auf der Informationsvermittlung über das Handlungskonzept und die Finanzierungspfade. Das Internetportal www.bremen-bewegen.de war vom 16. Juni bis zum 6. Juli 2014 als Beteiligungportal aktiv. Unter der Leitfrage »Welche Maßnahme kommt wann?« konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die drei Finanzierungspfade und deren Auswirkungen informieren und Vorschläge zur Veränderung der zeitlichen Reihung der Maßnahmen machen. Hierbei galt ein Tauschprinzip: Für jede höher priorisierte Maßnahme musste auch eine andere Maßnahme in der zeitlichen Reihung nach hinten getauscht werden. Bei diesem Tausch ging es darum zu verdeutlichen, dass aus finanziellen Gründen und aufgrund der Planungskapazitäten nur eine begrenzte Zahl von Maßnahmen rasch umgesetzt werden kann. Insgesamt lag die Besucherzahl der Webseite während des Zeitraums bei 1.010.

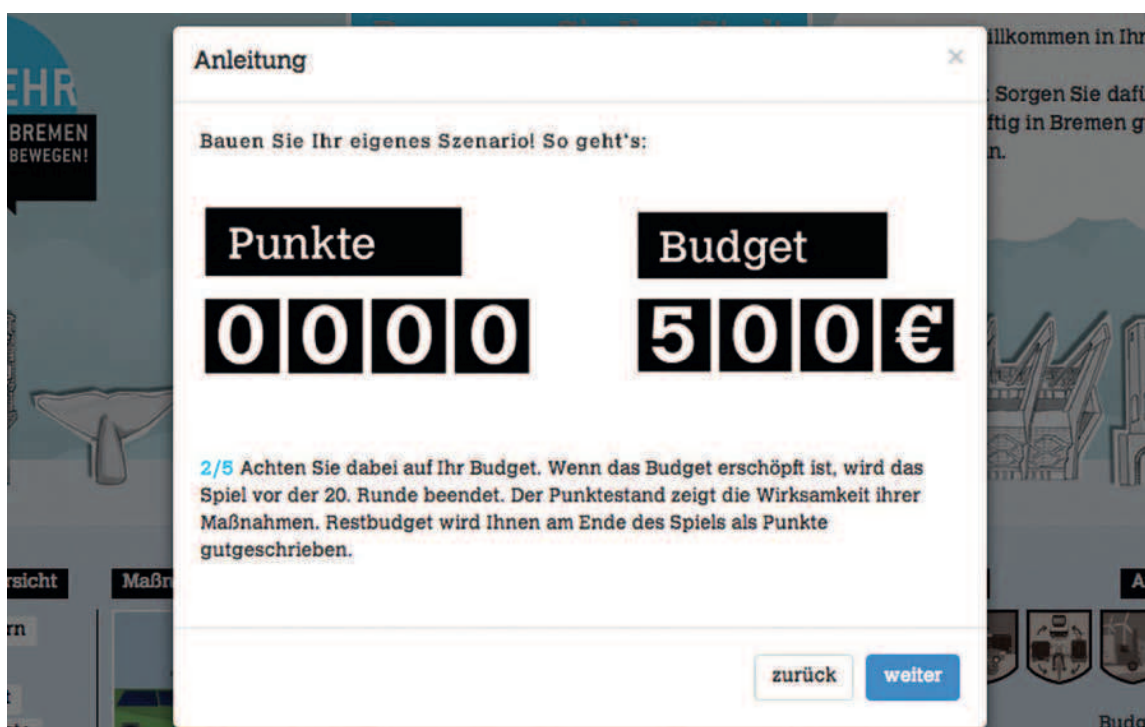


Screenshot mit Beschreibung einer Maßnahme

Anleitung zum
Erstellen eines
Bürgerszenarios:
1. Schritt




Anleitung zum
Erstellen eines
Bürgerszenarios:
2. Schritt



Anleitung ✕

Bauen Sie Ihr eigenes Szenario! So geht's:



Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen
 Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
 Alternative Verkehrsmittelwahl
 Verknüpfung der Verkehrssysteme
 Wirtschaftsverkehr optimieren
 Auswirkungen des Verkehrs reduzieren

3/5 Heute sind Sie Fachplaner/in: Ihre Aufgabe ist es, alle Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu erreichen. Nur dann erhalten Sie wichtige Bonuspunkte!

zurück weiter

Anleitung zum Erstellen eines Bürgerszenarios:
3. Schritt

Anleitung ✕

Bauen Sie Ihr eigenes Szenario! So geht's:



4/5 Sie haben Ihr Szenario erfolgreich erstellt? Dann schicken Sie es ab und beraten damit die Stadt bei der Entwicklung des finalen VEP-Szenarios!

zurück weiter

Anleitung zum Erstellen eines Bürgerszenarios:
4. Schritt

Aufsuchende Bürgerbeteiligung

Das Format »Bremen-Bewegen on Tour« präsentierte den VEP an mehreren Orten im Bremer Stadtgebiet. Ziel war es zum einen, auf die Möglichkeit der Teilnahme an dem Szenarienbaukasten aufmerksam zu machen, und zum anderen, Bremerinnen und Bremer ohne Internetzugang das Mitmachen zu ermöglichen. »Bremen-Bewegen on Tour« wurde als Stand konzipiert, der zu mehreren Terminen in Einkaufszentren jeweils für einen Tag aufgebaut wurde. Betreut von jeweils drei Personen, wurde die aktuelle Phase erläutert, die Maßnahmen präsentiert sowie die Möglichkeit angeboten, den Baukasten vor Ort zu benutzen. Das Format »Bremen-Bewegen on Tour« in fünf Einkaufszentren diente dazu, die Reichweite des Szenarienbaukastens zu erhöhen.



Der Szenarienbaukasten in der Waterfront Bremen



Bürgerbeteiligung im Roland-Center Bremen

Beteiligung der Beiräte und der Träger öffentlicher Belange

Neben den Bürgerinnen und Bürgern wurden auch die gewählten Gremien sowie die unterschiedlichen Träger öffentlicher Belange in allen Bearbeitungsphasen beteiligt. Da der VEP ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept ist, wurden die Stadt- und Ortsteilbeiräte nur auf der Ebene von Regionalausschüssen in der gleichen räumlichen Zusammensetzung wie in den Bürgerforen informiert. Hierzu gab es rund zwanzig Veranstaltungen, also jeweils vier pro Stadtbezirk. Die einzelnen Beiräte hatten im Anschluss an diese Informationsveranstaltungen jeweils die Gelegenheit, eine schriftliche Stellungnahme als Beirat zu beschließen und abzugeben.

In allen fünf Bearbeitungsphasen konnten die Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zu dem jeweiligen Verfahrens- und Sachstand abgeben. Dies ist ebenfalls ein Novum. Träger öffentlicher Belange sind:

- Bremische Dienststellen (z. B. andere Senatsressorts)
- Gebietskörperschaften in der Region (Landkreise, Gemeinden, Land Niedersachsen)
- Kammern, Verbände und Organisationen
- Die 22 Beiräte der Stadtgemeinden Bremen



»Bremen-Bewegen on Tour« in der Berliner Freiheit

Ziele

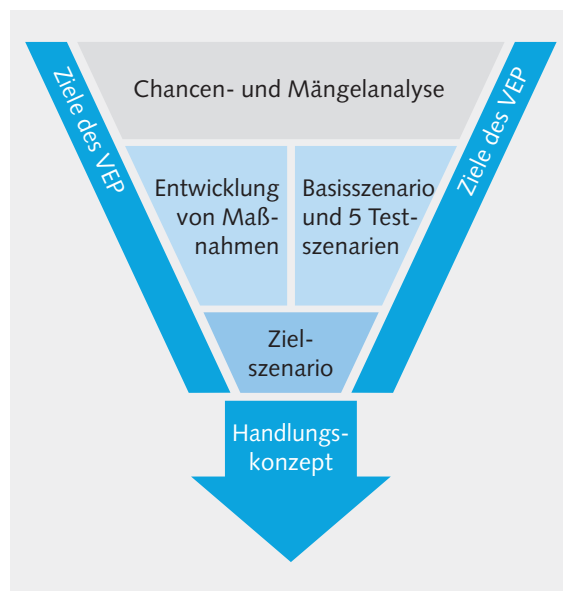


Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Durch den VEP werden mit dem Zeithorizont 2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Um sicherzustellen, dass diese strategischen Entscheidungen unter Berücksichtigung aller relevanten Belange zielgerichtet getroffen werden, wurden in einem ersten Bearbeitungsschritt Ziele für den VEP erarbeitet. Diese Ziele sollen mit den Maßnahmen des VEP möglichst effektiv und nachhaltig werden. Die Ziele dienen zunächst in der Chancen- und Mängelanalyse als Bewertungsmaßstab. Sie sind anschließend Leitfaden bei der Entwicklung der Maßnahmen und Grundlage für die Evaluation bei der Umsetzung des VEP. Die Ziele des VEP sind somit die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten VEP-Prozess festlegen.

Ablaufschema der Erarbeitung des VEP



Die Ziele wurden auf zwei öffentlichen Bürgerforen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertretern von Verbänden, Politik und Verwaltung entwickelt. Dabei wurde ein breiter Diskurs über die Rollen und Aufgaben von Mobilität und Verkehr in der Zukunft geführt.

Mit diesem Verfahren sollte ein möglichst breiter gesellschaftlicher Konsens erzielt werden. Zunächst wurden am 7. Juni 2012 Vorschläge für Ziele in acht Arbeitsgruppen mit folgenden Themenfeldern entwickelt:

- Mobil mit/ohne Pkw
- Stadt der kurzen Wege
- Älter werden in Bremen
- Wirtschaftsverkehr
- Wirtschaftsverkehre in und aus der Stadt
- Lebensqualität als Wirtschaftsfaktor
- Bremen in der Region
- Alle Wege führen nach Bremen
- Verknüpfungen an den Rändern
- Innovative Konzepte
- CO₂-arm, leise und mobil
- Strategien zum Kostensparen

Die Zielvorschläge wurden nach inhaltlichen Schwerpunkten systematisiert und in folgende sieben Zielfelder mit verschiedenen Unterzielen zusammengefasst:

- Möglichkeit der Teilhabe aller Menschen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten
- Bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der angrenzenden Region
- Optimierung der Wirtschaftsverkehre
- Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – Umweltziele durch verkehrliche Maßnahmen erreichen
- Kostentransparenz für alle Verkehrsarten einführen

Zu den so aufbereiteten Ergebnissen konnten die Senatsressorts und die Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen abgeben. Die Anregungen aus den unterschiedlichen Blickwinkeln der Stadtteile und gesellschaftlichen Gruppierungen wurden auf dem 2. Öffentlichen Forum am 12. Juli 2012 in vier Arbeitsgruppen diskutiert:

- Straßenraumgestaltung, Teilnetze, Verkehrssicherheit
- Alternative Verkehrsmittelwahl, Verknüpfung der Verkehrssysteme
- Wirtschaftsverkehr, Verkehr und Umwelt
- Infrastruktur, Finanzierung

Basierend auf den Anregungen der beiden Bürgerforen sowie den Stellungnahmen der TÖB und der Ressorts wurde der Zielkatalog abschließend überarbeitet. Die Beteiligungsergebnisse der Zieldiskussion wurden nur geringfügig redaktionell überarbeitet und anschließend im Projektbeirat im Konsens zur Befassung durch die Deputation freigegeben.



Öffentliche Bürgerforen diskutieren Vorschläge für Ziele

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen:

Zielfeld 1:

Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen,
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Steigern der Attraktivität des ÖPNV
5. Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Vernetzen von Straßen und Wegen für alle Nutzer/innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
8. Stärken der Nahmobilität



**Zielfeld 2:**

Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

**Zielfeld 3:**

Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer



Zielfeld 4:

Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachebene mit den Gebietskörperschaften der Region



Zielfeld 5:

Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren/Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transportsystemen



Zielfeld 6:

Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (innerstädtische Biotopvernetzung und Luft-hygiene).
Abbauen der Trennwirkung von Verkehrsstrassen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen

Chancen- und Mängelanalyse



Chancen- und Mängelanalyse

Die Analyse der Chancen und Mängel stellt die heutige Situation im Bremer Verkehrsgeschehen gegenüber den beschlossenen und bis zum Jahr 2025 durch zu entwickelnde Maßnahmen zu erreichenden Ziele des VEP dar.

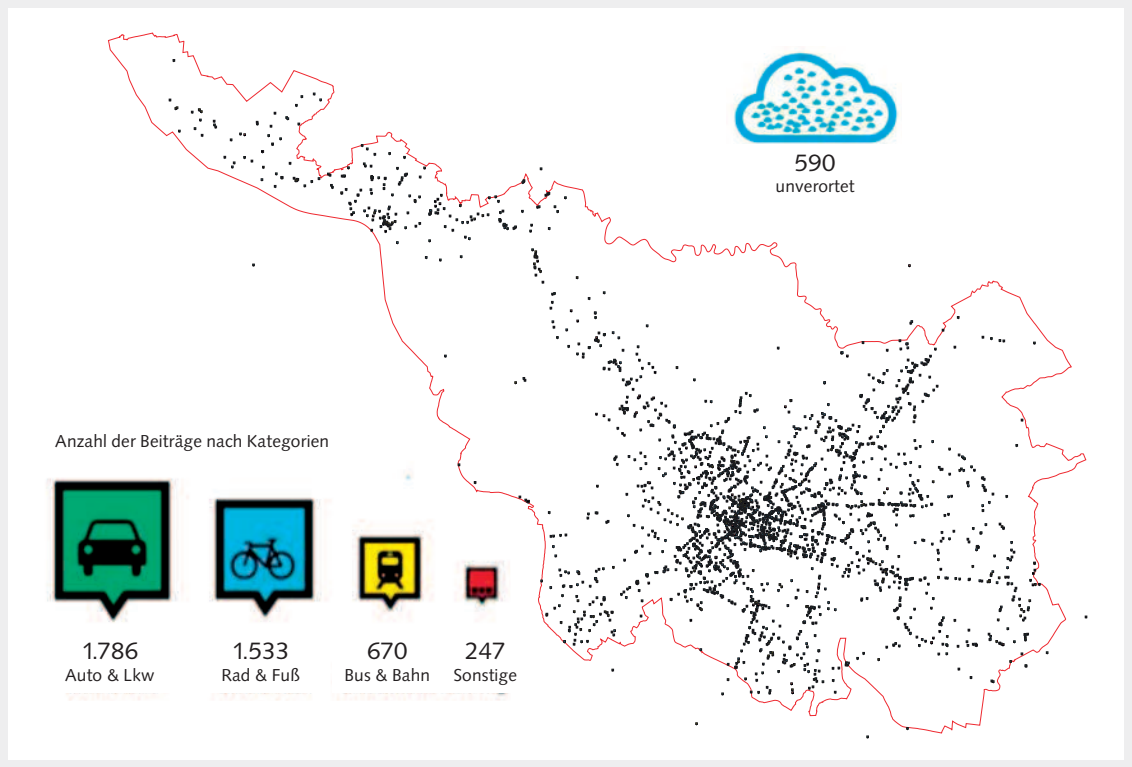
Folgende Fragen standen hierbei im Mittelpunkt:

- Welche Bereiche stellen Chancen dar unter Beachtung der beschlossenen Ziele und sollten weiter entwickelt werden?

- Welche Mängel gibt es im Verkehrssystem unter Beachtung der beschlossenen Ziele?
- Wie sind diese Mängel zu bewerten?

Neben einer umfassenden Untersuchung durch das Gutachterkonsortium wurden in der Chancen- und Mängelanalyse über viertausend Anregungen und Vorschläge aus der Bevölkerung ausgewertet, die über das Beteiligungsportal www.bremen-bewegen.de eingegangen sind.

Meldungen aus der Online-Bürgerbeteiligung



Mobilität der Bremer Bevölkerung

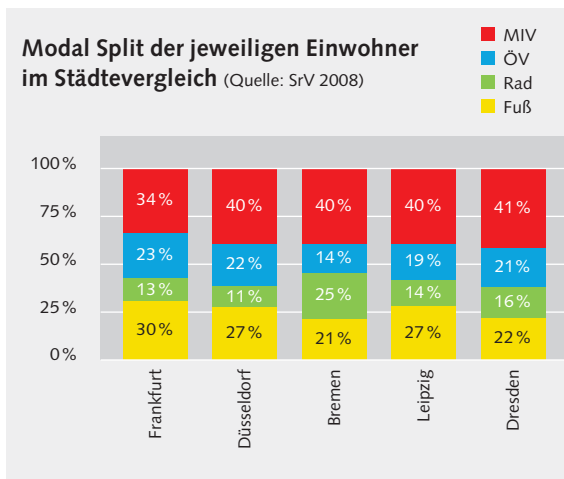
Ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Bremer Bevölkerung liefern die beiden in 2008 durchgeführten Haushaltsbefragungen SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) und die MID (Mobilität in Deutschland). Beide Erhebungen sind repräsentativ und über den gesamten Jahreszeitraum durchgeführt worden.

Verkehrsmittelwahl

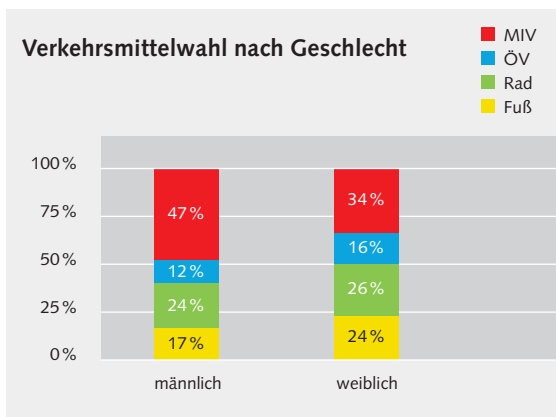
Die Verkehrsmittelwahl, der sogenannte Modal Split, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Der Modal Split bezeichnet die Verkehrsmittelwahl, also den Anteil der Wege, die im Fuß-

verkehr, Radverkehr, öffentlichen Personenverkehr oder motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden.

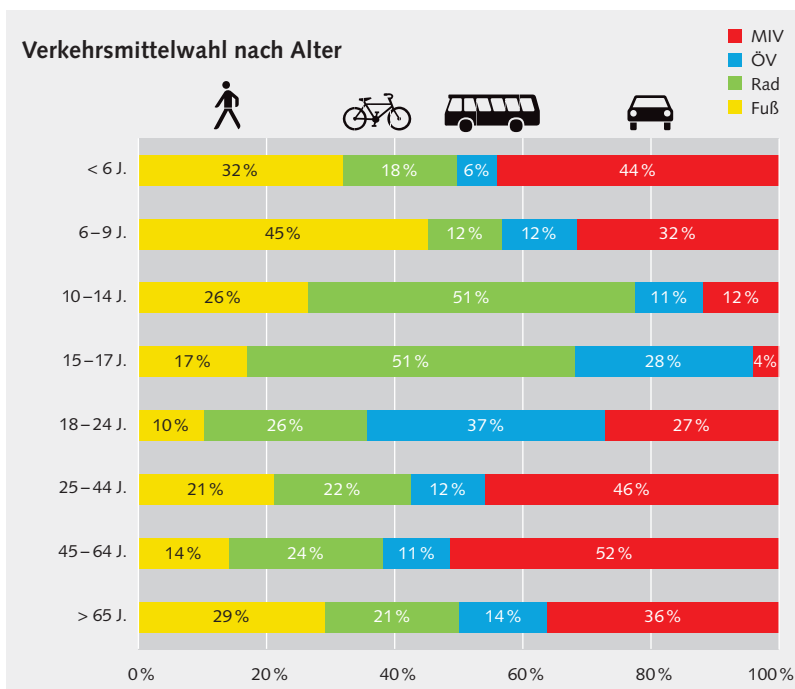
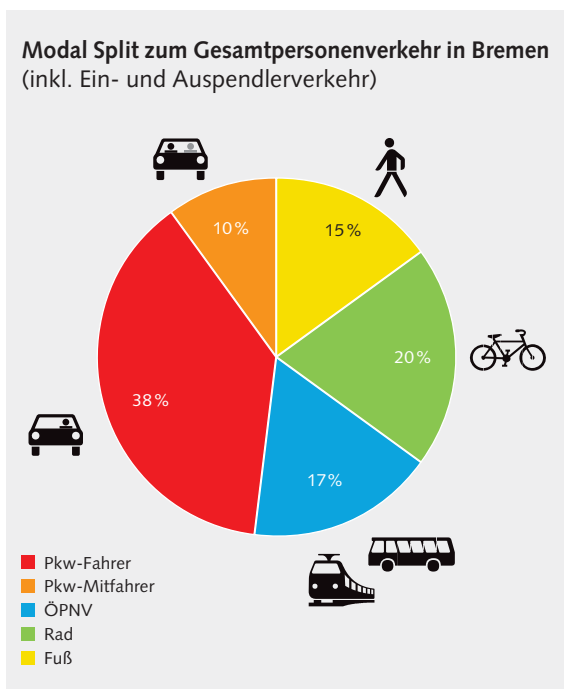
Im Vergleich mit ausgewählten anderen Großstädten im Rahmen der SrV wird deutlich, dass Bremen sich vor allem durch einen besonders hohen Fahrradanteil auszeichnet. Ein Viertel der Wege wird mit dem Fahrrad erledigt, das entspricht rund 420.000 Fahrradfahrten pro Tag. Der Fußgänger- und der ÖPNV-Anteil sind vergleichsweise gering. Der MIV-Anteil liegt bei den dargestellten Städten mit Ausnahme Frankfurts immer bei 40 bis 41 Prozent.



Gegenüber dem Modal Split der Bremer Bevölkerung weist der Modal Split des gesamten Personenverkehrs in Bremen (also der Verkehr der Bremer Bevölkerung und der Verkehr der Ein- und Auspendler von und nach Bremen) einen höheren Pkw- und ÖV-Anteil auf, da diese Verkehrsmittel von den Einpendlerverkehren aufgrund der höheren Distanzen stärker genutzt werden.



Auch hinsichtlich des Alters gibt es bei der Verkehrsmittelwahl einige Unterschiede: Bei Kindern (bis 10 Jahre) spielen Fußwege eine große Rolle, aber auch Mitfahrten im Auto sind nicht unerheblich. Die Jugendlichen (10–18 Jahre) legen über die Hälfte ihrer Wege mit dem Rad zurück. Ab 18 Jahre verringert sich dieser Wert zugunsten des ÖPNV und des MIV. Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei den 25 bis 65-jährigen besonders hoch, ab 65 Jahren gewinnen Fußwege und der ÖPNV wieder an Bedeutung.



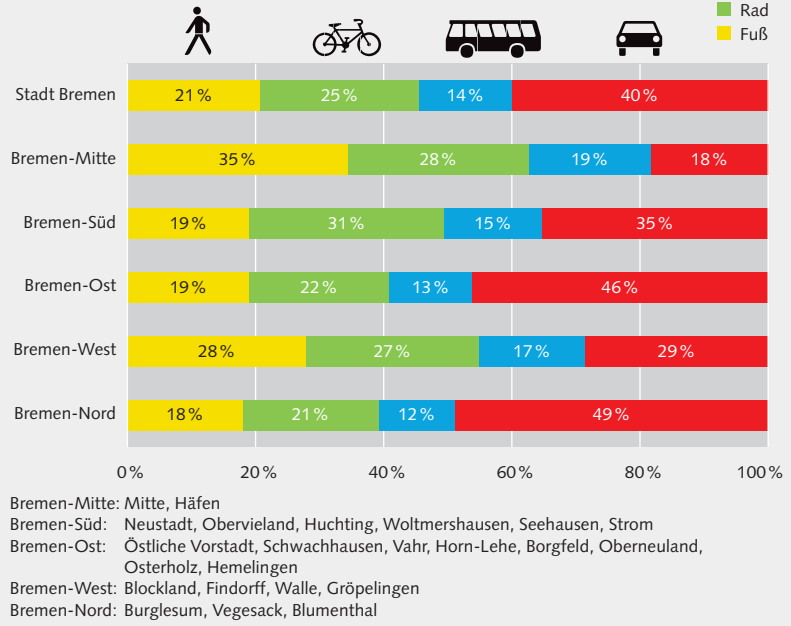
Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

Frauen legen insgesamt etwas mehr Wege am Tag zurück als Männer, was u. a. auch daran liegt, dass der Anteil der teilzeitbeschäftigten Frauen höher ist und sie eine größere Anzahl Aktivitäten haben. Geschlechterspezifisch ergeben sich bei der Verkehrsmittelwahl ebenfalls Unterschiede: Frauen fahren gegenüber Männern weniger mit dem Auto und nutzen stattdessen häufiger den Umweltverbund.

Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken, ergibt sich folgendes Bild: In Mitte ist der MIV-Anteil an den zurückgelegten Wegen erwartungsgemäß am geringsten. Auch im Stadtbezirk West liegt der MIV-Anteil aufgrund der niedrigeren Pkw-Verfügbarkeit unter dem bremischen Durchschnitt. Obwohl die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern im Stadtbezirk Nord am höchsten ist, ist der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege hier am geringsten. Dagegen spielt die MIV-Nutzung hier die größte Rolle. Ein Grund hierfür ist die im Vergleich mit Bremen-Stadt unterschiedliche Topographie mit hügeligen Geestgebieten und die größeren Entfernungen in die Kernstadt.

Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



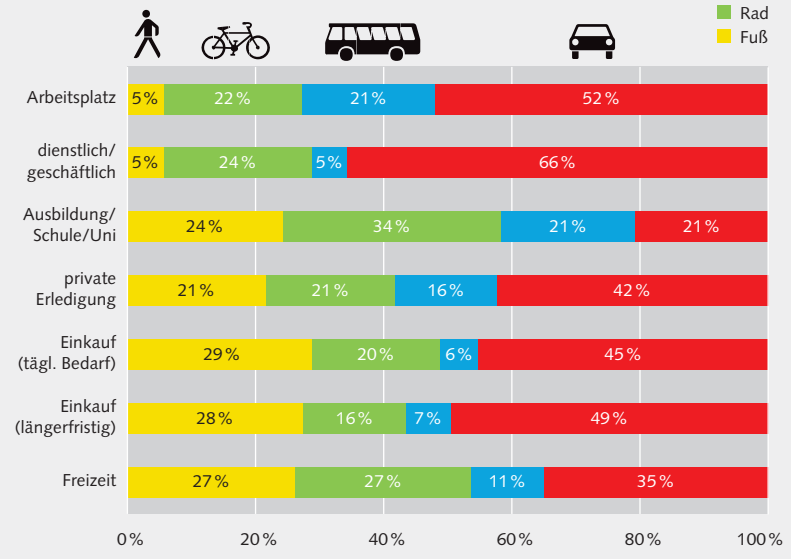
Auch im Stadtbezirk Ost ist der Anteil des MIV überdurchschnittlich hoch.

Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen	Bremen	Mitte	Süd	Ost	West	Nord
Anteil Haushalte mit Pkw	71 %	49 %	72 %	73 %	58 %	84 %
Autofreie Haushalte	29 %	51 %	28 %	27 %	42 %	16 %
Pkw pro Haushalt	0,82	0,53	0,83	0,89	0,66	1,03

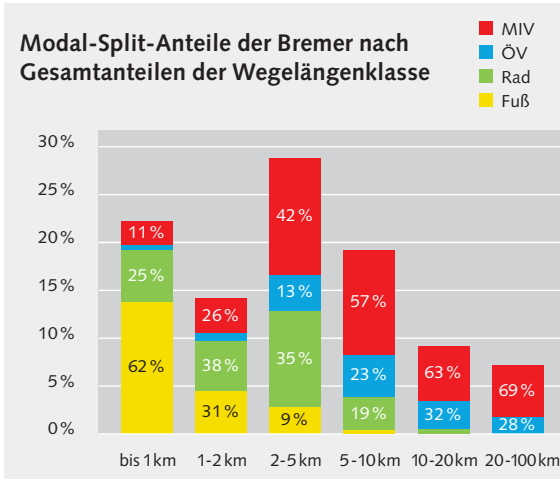
Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Je nach Wegezweck ist die Verkehrsmittelwahl sehr unterschiedlich. Bei den meisten Wegezwecken stellt der MIV den größten Anteil dar, dies gilt v. a. für dienstliche Wege, aber auch für den Weg zum Arbeitsplatz. Gerade an diesen Wegen liegt der ÖV-Anteil deutlich unter denen in anderen Großstädten (z.B. in Frankfurt/Main wird ca. jeder dritte Weg zum Arbeitsplatz mit dem ÖPNV erledigt). Fuß- und Radverkehr spielen vor allem im Ausbildungs- und Freizeitverkehr eine große Rolle. In Bremen werden auch relativ viele Arbeitswege mit dem Rad erledigt. Im Vergleich zum Mobilitätsverhalten des ebenfalls fahrradaffinen Münsterlandes fällt auf, dass in Bremen der Radanteil besonders an den dienstlichen Wegen höher liegt,

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck



ansonsten im täglichen Einkauf jedoch geringer ausfällt, z.B. werden bei den Einkaufswegen im Kreis Steinfurt 33 Prozent und in der Stadt Münster 38 Prozent mit dem Rad erledigt. Beim Einkaufen ist der Radanteil in Bremen mit 20 Prozent im Vergleich relativ gering.



Reiseweite und Reisezeit

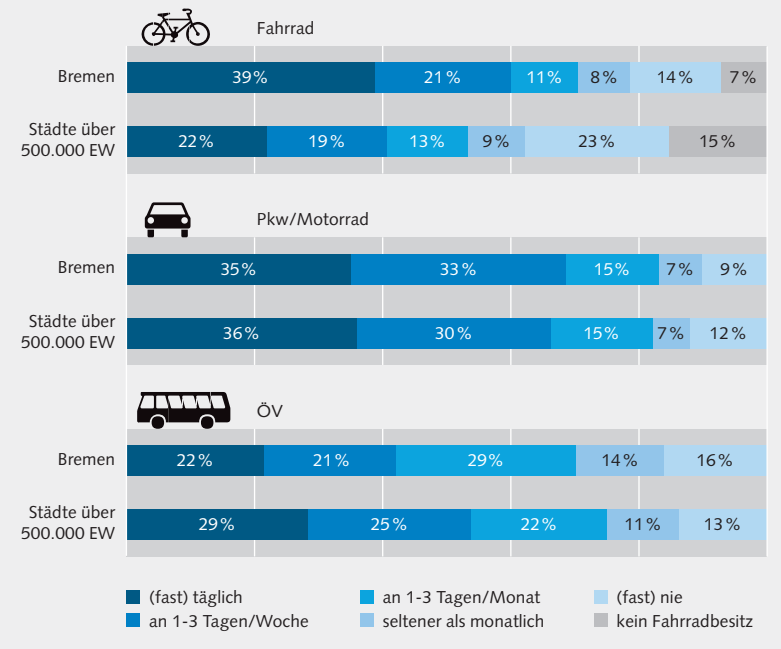
92 Prozent der Wege der Bremer Bevölkerung werden auch innerhalb der Stadtgrenzen von Bremen zurückgelegt und sogar 61 Prozent der Wege verbleiben im eigenen Stadtbezirk. Ein hoher Anteil von Binnenverkehrswegen ist auch ein Indiz für kurze Wege. 36 Prozent der Wege in Bremen sind bis zu 2 km lang und zwei von drei Wegen sind bis zu 5 km lang. Diese hohe Anzahl von kurzen Wegen und der hohe Anteil der Kfz-Nutzung auf diesen kurzen Wegen stellt ein großes Potenzial für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs hin zu einer umweltfreundlichen Nahmobilität dar.

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

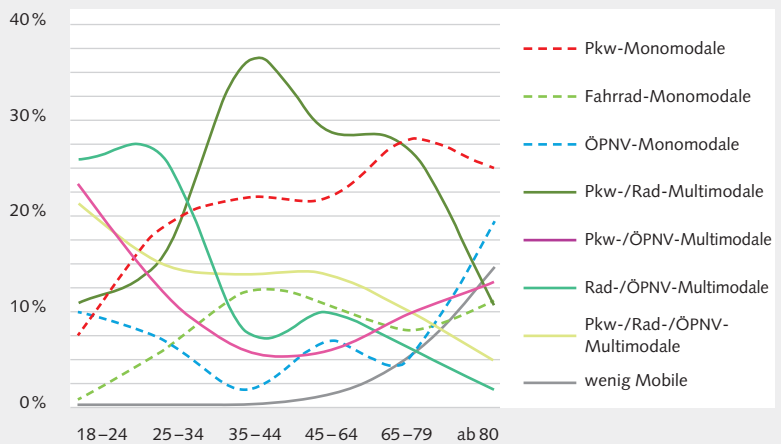
Neben der Mobilität an den Stichtagen ist auch die allgemeine Verkehrsmittelhäufigkeit von Interesse. Hier spiegelt sich in Bremen die hohe Bedeutung des Fahrradverkehrs wider. 60 Prozent der Bremer/innen nutzen täglich oder mehrmals wöchentlich das Fahrrad, damit liegt Bremen auf einem Spitzenplatz. Im deutschlandweiten Durchschnitt liegt dieser Wert bei Städten über 500.000 Einwohnern nur bei gut 40 Prozent. Auch der Anteil an Personen, die kein Fahrrad besitzen, ist nur halb so groß wie in den anderen Städten. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, in Bremen deutlich höher als in anderen vergleichbaren Großstädten.

Jüngere Menschen (18–24 Jahre) nutzen sowohl den Pkw, das Fahrrad und den ÖPNV. In dieser Gruppe sind auch die Fahrrad-/ÖPNV-Multimodalen sowie die Pkw-/ÖPNV-Multimodalen überdurchschnittlich vertreten. Insgesamt sind in dieser Altersgruppe mit 81 Prozent besonders viele Personen multimodal, d.h. mit je nach Wegezweck unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



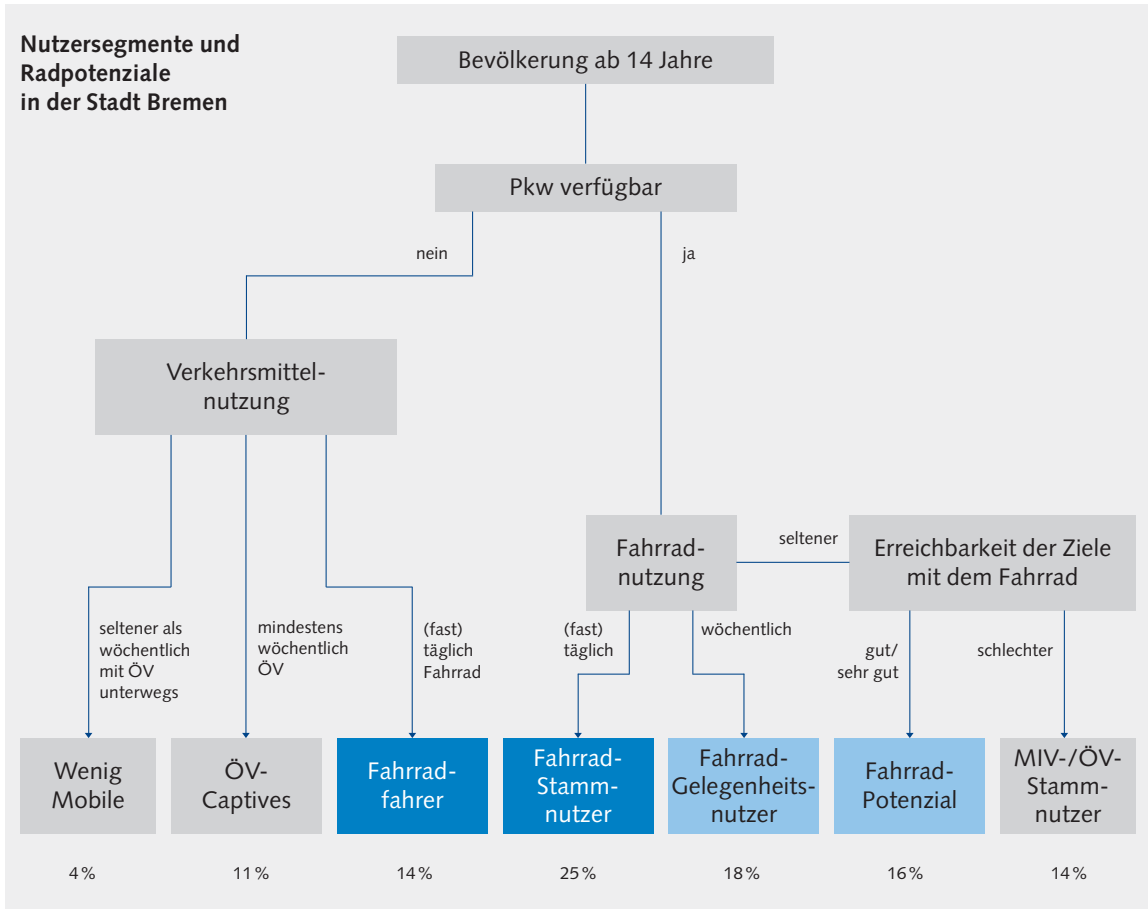
Mobilitätstypen in Bremen nach Altersklassen



In der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen sind die Fahrrad-/ÖPNV-Multimodalen ebenfalls noch etwas stärker vertreten, der Anteil der insgesamt Multimodalen liegt noch bei 68 Prozent.

In den mittleren Altersgruppen sind vor allem die Pkw-/Rad-Multimodalen, aber auch die Pkw-Monomodalen bzw. Fahrrad-Monomodalen stärker vertreten. Die Wenig-Mobilen steigen vor allem im hohen Alter an. Während bei den 65- bis 79-Jährigen ca. 5 Prozent zu den Wenig-Mobilen zählen, sind es in der Gruppe der Hochbetagten (über 80 Jahre) 14 Prozent. Hier steigt auch der Anteil der reinen ÖPNV-Nutzer/innen.

Nutzersegmente und Potenziale



Aus der MID-Befragung lassen sich Nutzersegmente definieren, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. für den ÖPNV sinnvoll sein können.

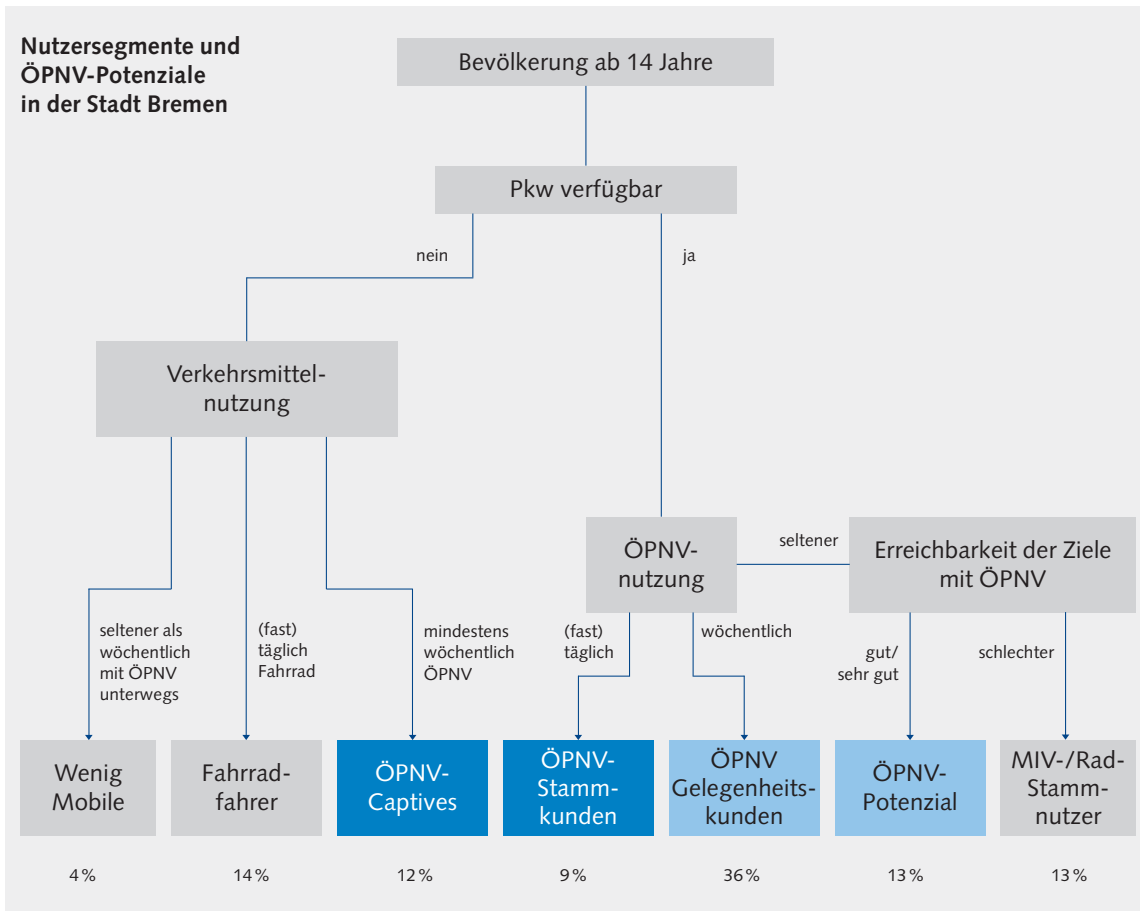
Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Rad oder mit dem ÖPNV sind so genannte Nutzersegmente ableitbar. Daraus lassen sich jeweils Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖPNV folgern.

Nutzersegmente und Potenziale im Radverkehr

Der Radverkehr spielt in Bremen bereits heute eine bedeutende Rolle. 39 Prozent der Bremerinnen und Bremer fahren fast täglich mit dem Fahrrad, davon auch viele, die über einen eigenen Pkw verfügen. Hinzu kommen rund 16 Prozent der Bürgerinnen und Bürger, die das Fahrrad gelegentlich (also etwa 1- bis 3-mal pro Woche) nutzen. Weitere 16 Prozent sind das sogenannte Fahrradpotenzial. Sie nutzen das Fahrrad derzeit nicht, obwohl die Wegelängen dies zuließen und die Ziele gut mit dem Fahrrad erreichbar wären. Gerade die Gruppe der Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer als auch das Fahrradpotenzial stellen ein weiteres, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Radverkehrs in Bremen dar.

Nutzersegmente und Potenziale im ÖPNV

Rund jeder fünfte Mensch in Bremen nutzt fast täglich öffentliche Verkehrsmittel, davon sind 12 Prozent auf den ÖPNV angewiesen, da sie über keinen eigenen Pkw verfügen und 9 Prozent ÖV-Stammkunden. Deutlich größer ist der Anteil an Gelegenheitskundinnen und -kunden. 13 Prozent der Menschen in Bremen nutzen den ÖPNV gar nicht oder nur selten, obwohl die Ziele gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar wären, sie sind das sogenannte ÖV-Potenzial. Mit dem VEP müssen Wege aufgezeigt werden, wie diese Chancen genutzt – und wie diese Personen an öffentliche Verkehrsmittel herangeführt – werden können.



Schlussfolgerungen zur Mobilität der Bremer Bevölkerung

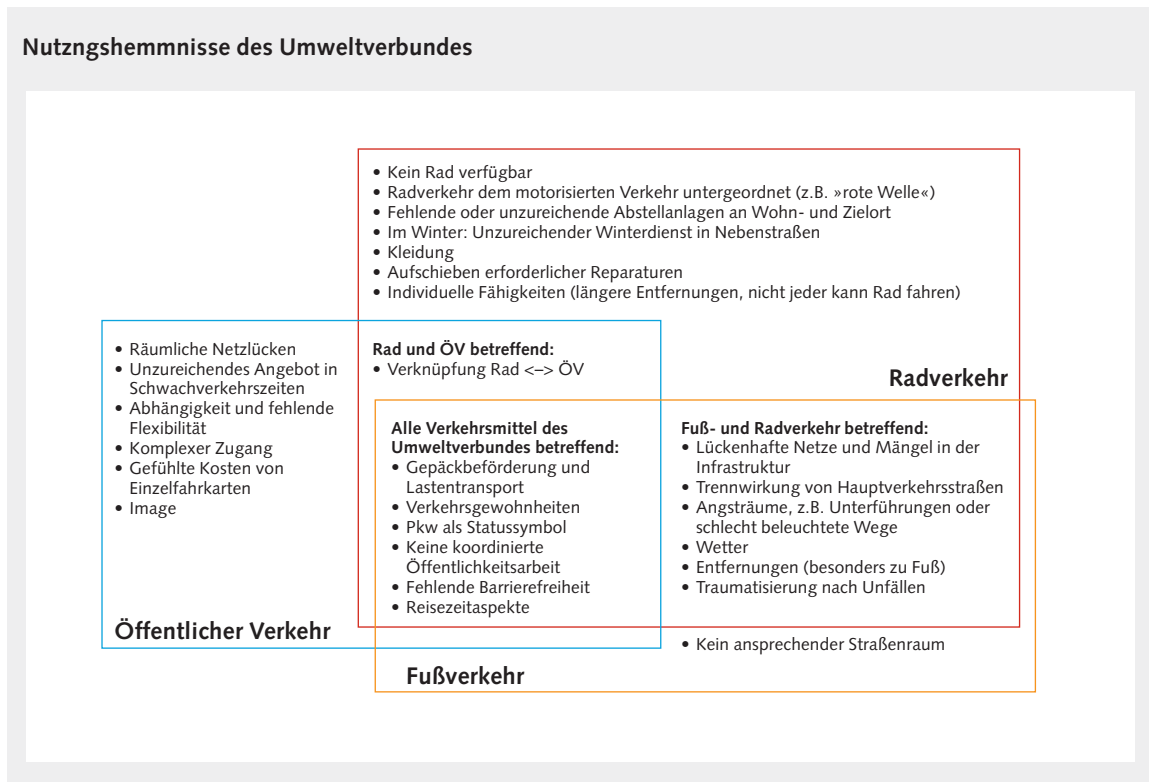
Es wird deutlich, dass der Radverkehr in Bremen eine sehr große Bedeutung hat. Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zeigt sich aber im Städtevergleich, dass Bremen hier Potenzial nach oben hat. Ein Grund für die relativ geringe Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind neben der Siedlungsstruktur die vergleichsweise niedrigen Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV.

Um den Umweltverbund gegenüber dem Pkw weiter zu stärken, ist auf kurzen Strecken die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs und auf mittleren und längeren Strecken die Attraktivität des ÖPNV durch die im VEP entwickelten Maßnahmen zu steigern und unter Beachtung der Konkurrenz zum MIV zu optimieren.

Bremen ist eine Stadt der kurzen Wege und verfügt damit über ein großes Potenzial für eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Könnte nur jede zehnte Pkw-

Fahrt unter 5 km auf das Fahrrad verlagert werden, wäre der Radverkehrsanteil im Modal Split spürbar um 2 auf 27 Prozent steigerbar. Durch den derzeitigen Marktboom bei den Pedelecs wird die Nutzung des Fahrrads auch auf Wegen von über 5 oder gar über 10 km deutlich interessanter.

Um den Wandel hin zu mehr umweltfreundlichem Verkehrsverhalten zu unterstützen, ist ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, multi- und intermodales Verkehrsverhalten aktiv zu fördern, um den MIV-Anteil auch in den Altersklassen ab 30 Jahren zu verringern. Gerade die junge Generation zeigt in Bremen, ähnlich wie in anderen Großstädten, ein multimodales Verkehrsverhalten und eine geringere Pkw-Dominanz als die älteren Generationen. Die vielen Bringdienste mit dem Auto im Kindesalter (»Elterntaxi«) führen nicht zu einer eigenständigen Mobilität; sie sind, in Abhängigkeit von den zurückzulegenden Distanzen, auch eine Chance zur Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes.



Raumstruktur, Erreichbarkeitsanalysen

Raumstruktur

Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Bremen wird durch die hohe Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte, die Affinität zum überregionalen Verkehr (insbesondere im Güterverkehr) sowie die oberzentrale Lage im nordwestlichen Bereich Niedersachsens entscheidend geprägt.

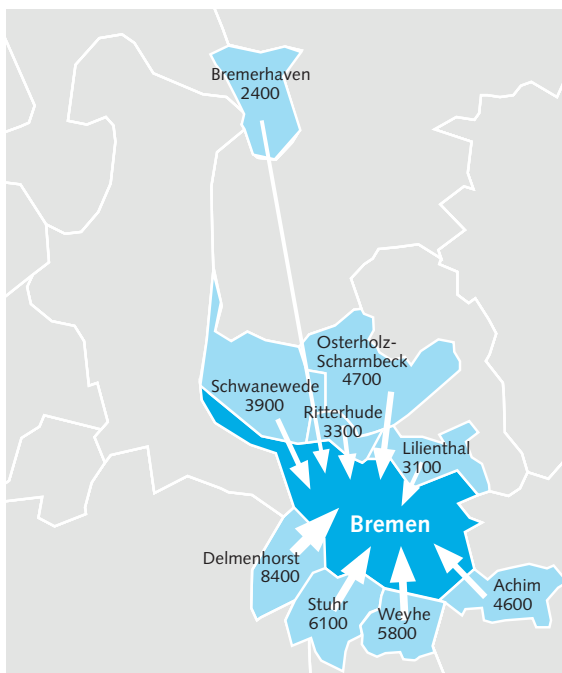
Als zehntgrößte Stadt Deutschlands ist Bremen Kernbestandteil der Europäischen Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten e.V. und nimmt die raumordnerische Funktion eines Oberzentrums ein. Als Seehafenstandort verfügt Bremen über internationale Bedeutung.

Die Stadt Bremen ist ferner der zentrale Verkehrsknotenpunkt innerhalb des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN). Auf diesen Verkehrsknotenpunkt sind sowohl die Linien des regionalen als auch des überregionalen Schienenverkehrs ausgerichtet. Über den Bremer Hauptbahnhof ist Bremen an das Fernverkehrsnetz der Eisenbahn angebunden. Auch innerhalb des Netzes der Bundesautobahnen nimmt die Stadt Bremen die Funktion eines zentralen Verknüpfungspunktes ein.

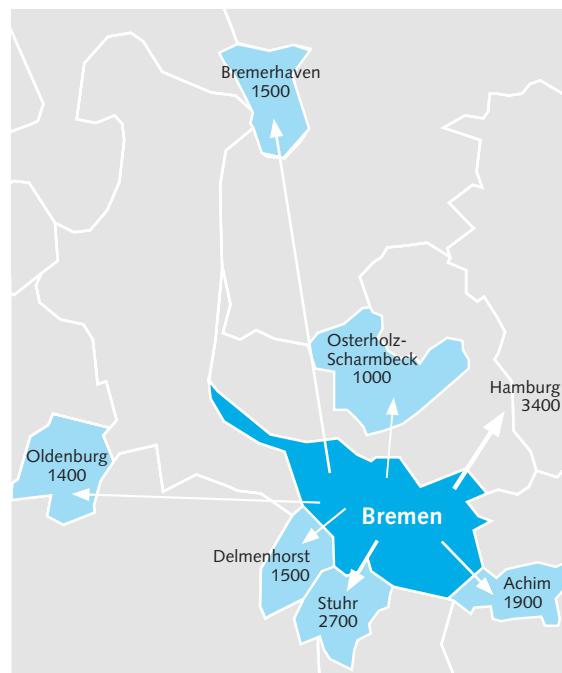
Das rund 325 km² umfassende Stadtgebiet Bremens liegt beiderseits der Weser und erstreckt sich in einer Ausdehnung von fast 38 km von Süd-Ost bis Nord-West. Damit ist die Stadtstruktur durch ihren Charak-

ter als Bandstadt gekennzeichnet. Wie für eine Bandstadt charakteristisch orientieren sich die Siedlungsbereiche Bremens entlang der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnlinien und der Weser, so dass die Verkehrserschließung (auch durch den öffentlichen Verkehr) relativ einfach zu gewährleisten ist. Ebenso sind in Bremen, wie für eine Bandstadt typisch, die Grün- und Freiflächen den Siedlungsbereichen nahe zugeordnet.

Bremen verfügt neben der Innenstadt als historisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum – wie für eine Bandstadt charakteristisch – über eine polyzentrale Struktur. Damit treten in Bremen, wie die nachfolgenden Erreichbarkeitsanalysen zeigen, im Vergleich zu einer kompakteren Stadtstruktur relativ hohe Reisezeiten für die Verbindung zwischen den Siedlungsbereichen auf.



Einpendlerströme nach Bremen im Jahr 2010
(Gemeinden mit mehr als 3.000 Einpendlern)



Auspenderströme von Bremen im Jahr 2010
(Gemeinden mit mehr als 1.000 Auspendlern)

Pendlerverflechtungen Bremens mit der Region

Im Jahr 2010 leben in der Stadt Bremen (ohne stadtbremisches Überseehafengebiet) rd. 544.200 Einwohner/innen.

Auf der Grundlage der Daten der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit für das Jahr 2010 zeigt sich, dass in der Stadt Bremen knapp 240.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte¹ arbeiten, von denen ca. 136.000 auch innerhalb der Stadt Bremen wohnen. Somit pendeln etwa 103.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Bremen ein. Die Zahl hat sich seit 1999 um ca. 8.000 Personen bzw. 9 Prozent erhöht.

Von Bremen selbst pendeln ca. 34.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus, d.h. sie wohnen zwar, arbeiten jedoch nicht in der Stadt Bremen. Auch diese Zahl hat in den letzten Jahren zugenommen (seit 1999 um 5.000 bzw. 19 Prozent).

Die dargestellten Pendlerströme machen deutlich, welche hohe Bedeutung Bremen für die Städte und Gemeinden aus der Region als Arbeitsplatzstandort hat und welche verkehrlichen Verflechtungen alleine aufgrund der zurückzulegenden Wege zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort bestehen.

Erreichbarkeitsanalysen ÖV, MIV und Rad

Im Rahmen des VEP Bremen wurden 90 Standorte für detaillierte Erreichbarkeitsanalysen ausgewählt. Dabei handelt es sich um 32 öffentliche Einrichtungen (u. a. Krankenhäuser), die 20 Bahnhöfe in Bremen, 35 Zentren gemäß dem Zentrenkonzept der Stadt Bremen sowie 11 weitere Wirtschaftsstandorte gemäß Gewerbeflächenentwicklungskonzept. Untersucht wurden die erforderlichen Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Die Erreichbarkeiten im ÖV und Kfz-Verkehr (MIV) wurden mit dem Verkehrsmodell der Stadt Bremen analysiert. Da ein Radverkehrsnetz bislang im Verkehrsmodell der Stadt Bremen nicht abgebildet wird, wurde mit einem anderen Berechnungsansatz für vergleichende Betrachtungen zu Erreichbarkeiten im Radverkehr gearbeitet. Die Reisezeiten im Radverkehr ergeben sich aus einem vereinfachten Geschwindigkeitsansatz, der sich auf die im Rahmen der SrV ermittelten Radgeschwindigkeiten inkl. Zu- und Abgangszeiten abstützt und nach Entfernungsklassen unterscheidet (< 2 km: 11,0 km/h, 2–5 km: 13,6 km/h, > 5 km: 17,8 km/h).

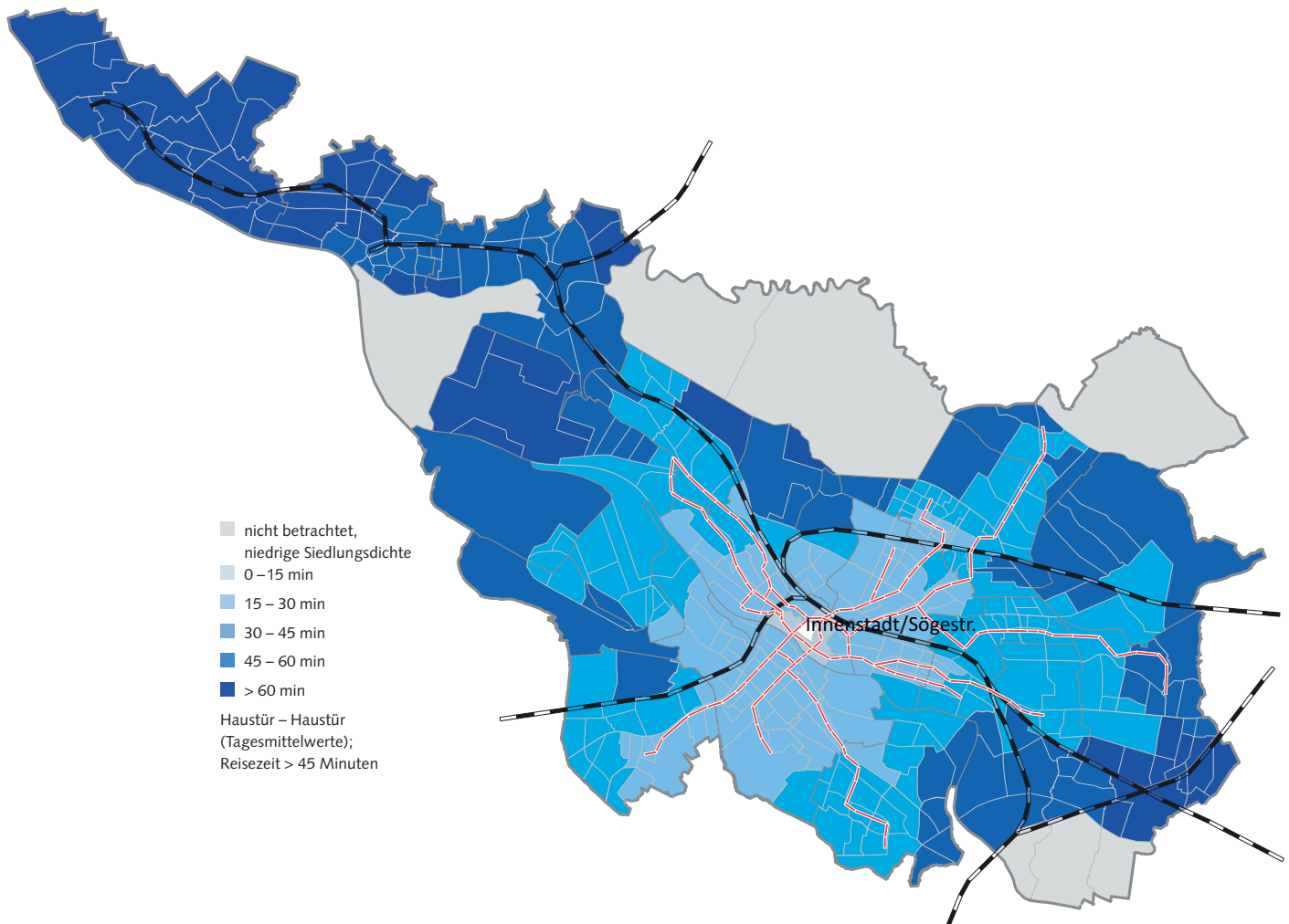
¹ Neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden im Verkehrsmodell auch die übrigen Beschäftigten, d.h. auch die Beamten, geringfügig Beschäftigten, Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörigen etc. berücksichtigt. Somit werden auch deren Fahrten im Reisezweck Beruf abgebildet.

Erreichbarkeitsanalyse ÖV

Aufgrund der bandartigen Struktur Bremens ist die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln für kleinere Teilgebiete von Bremen-Nord aus nicht als gut zu beurteilen und beträgt auch für einzelne dezentrale Verkehrszellen in Bremen-Stadt mehr als 45 Minuten.² Die jeweils nächstgelegenen Stadtteilzentren in Bremen können überwiegend

gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Insbesondere gilt dies für die Stadtteilzentren, die mit der Straßenbahn oder dem Zug erreichbar sind. Ebenso sind die auf Bremer Gebiet liegenden Bahnhöfe gut zu erreichen.

Reisezeiten im
öffentlichen
Verkehr in die
Innenstadt



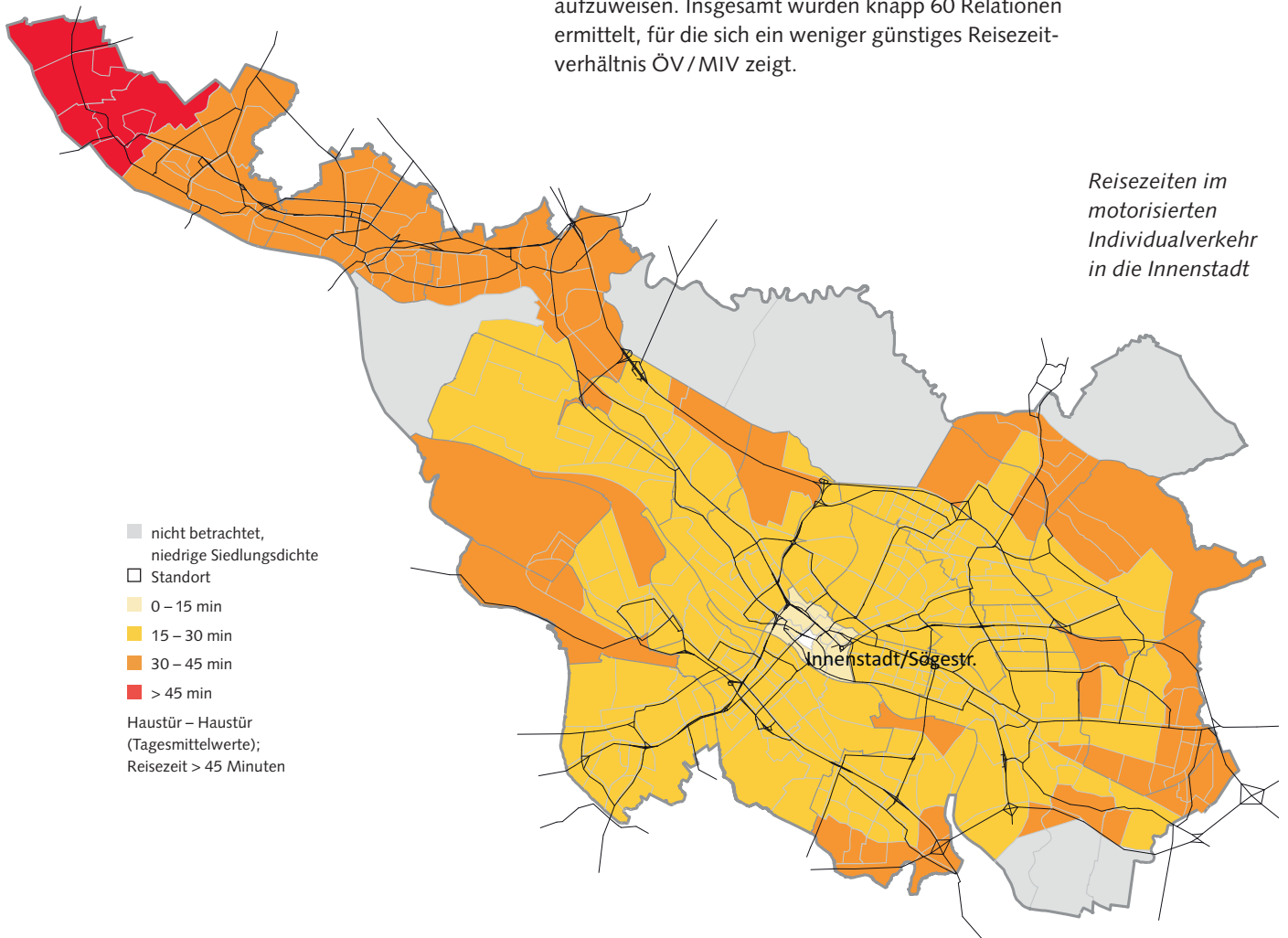
² Untersuchung auf Grundlage des Jahresfahrplans 2011. Die zwischenzeitliche Inbetriebnahme der RS1 sowie die Neuordnung des Busnetzes in Bremen-Nord spiegeln sich in den Analysedaten noch nicht wider.

Erreichbarkeitsanalysen MIV

Im Kfz-Verkehr kann für die einzelnen Siedlungsbereiche in Bremen die Erreichbarkeit der betrachteten Einzel-Standorte (i. d. R. unter 45 Minuten) und Einrichtungen (i. d. R. unter 30 Minuten) als gut angesehen werden.

Reisezeitverhältnis ÖV/MIV

Durch Gegenüberstellung der Reisezeiten des ÖV und des MIV wird das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV ermittelt, welches einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (ÖV versus MIV) hat. Eine Fahrt mit dem ÖV sollte nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) maximal doppelt so zeitaufwendig sein wie mit dem MIV, um ein zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis aufzuweisen. Insgesamt wurden knapp 60 Relationen ermittelt, für die sich ein weniger günstiges Reisezeitverhältnis ÖV/MIV zeigt.



Zusammenfassend zeigt sich, dass in Bremen weniger das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV ein Problem darstellt als vielmehr die absolute Dauer der Reisen, insbesondere von Bremen-Nord in die Innenstadt. Im Rahmen der zwischenzeitlich erfolgten Neuordnung des Busnetzes in Bremen-Nord wurden einige der erkannten Mängel bereits behoben oder zumindest abgeschwächt, z. B. in der Relation Lüssum-Süd – Blumenthal-Süd durch die neue Linie 91. Aufgrund der bandartigen Struktur Bremens ist diese Situation jedoch nicht so leicht änderbar. Das Fehlen eines straßenunabhängigen Schnellbahnsystems, insbesondere einer U-Bahn oder Stadtbahn, mit dichter Taktfolge und längeren Haltestellenabständen führt vor allem in den äußeren Stadtgebieten zu hohen Reisezeiten im ÖV. Die oberirdische vollständig mit Niederflurwagen betriebene

Straßenbahn hat aufgrund der dichten Haltestellenfolge auch eine hohe Bedeutung bei kurzen Wegen und unterstützt das Ziel der Nahmobilität. Dennoch sollten Reisezeiten durch eine bessere Ampelkoordination optimiert werden.

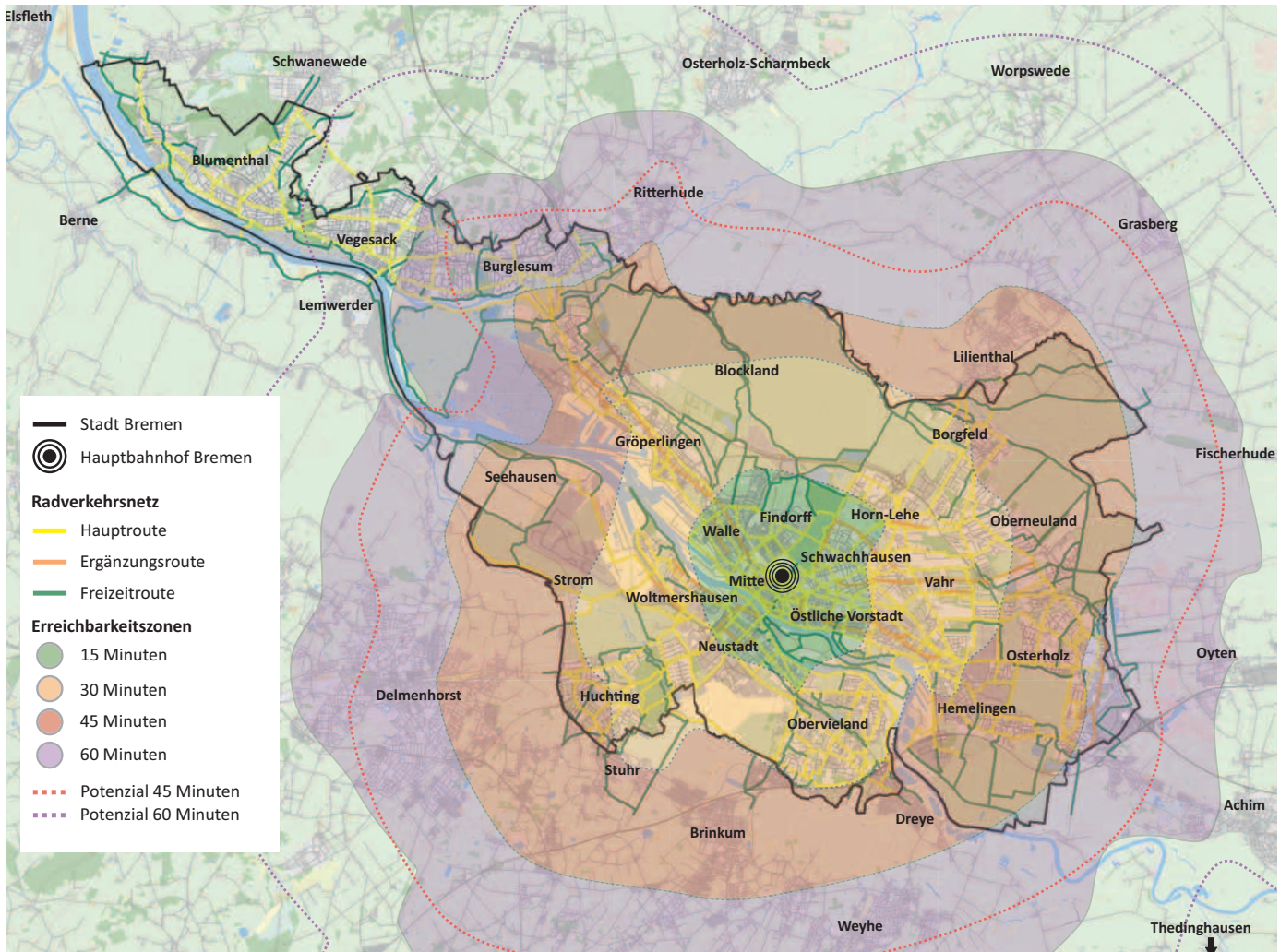
Erreichbarkeitsanalyse Rad

Die Erreichbarkeiten der einzelnen Standorte im Fahrradverkehr sind überwiegend akzeptabel. Jedoch liegt in der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilzentren die Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten weit über dem Angebot, woraus sich auch ein Handlungsbedarf ableitet. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist auch im Radverkehr für Verkehrszellen im Bremer Norden (Zeitaufwand > 60 Minuten) aufgrund der bandartigen Struktur Bremens und aufgrund der Topografie in den nördlichen Stadtteilen mit entsprechend hohen Entfernungen deutlich erschwert.

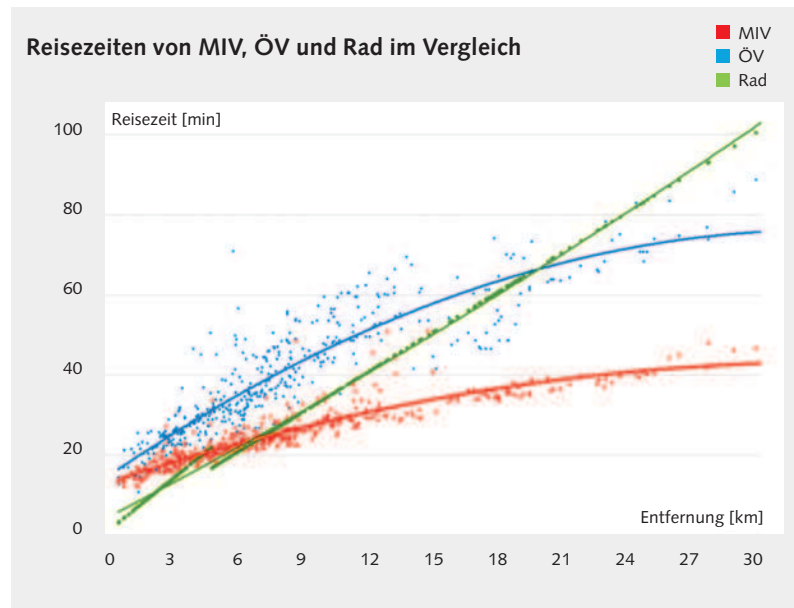
Erreichbarkeitsanalyse: Verkehrsmittel im Vergleich

Für Fahrten in die Bremer Innenstadt, zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum sowie zum nächstgelegenen Bahnhof sind die Reisezeiten von ÖV, MIV und Rad aus dem Verkehrsmodell Bremen heraus in einem Zeit-Weg-Diagramm vergleichend dargestellt. Das Fahrrad kann (u.a. Pedelecs) bis zu einer Entfernung von etwa 18 bis 20 km in Bremen noch Reisezeitvorteile gegenüber dem ÖV realisieren. Dies liegt zum einen an der Routenwahl der Radfahrer/innen, die auf längeren Wegen bevorzugt Routen mit wenig Störeinflüssen durch andere Verkehrsteilnehmende und durch Ampeln (LSA) suchen und zum anderen am Fahrverhalten und der Ausstattung. Radfahrer mit täglich längeren Wegen fahren entsprechend schnell und verfügen über ein leistungsfähiges Rad. Im ÖPNV ist die vergleichsweise hohe Reisezeit aufgrund u.a. fehlender Schnellbahn- oder Expresssysteme, nicht ausreichender Qualitätssicherung der ÖPNV-LSA-Beeinflussung, Störungen im fließenden Verkehr (z.B. Falschparker) und vielfach fahrbahnbündiger,

Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit dem Fahrrad



zunehmend auf Tempo 30 begrenzter Streckenabschnitte nachteilig in Relation zum Fahrrad. Entsprechende Reisezeitvorteile des Fahrrads gegenüber dem Kfz-Verkehr ergeben sich in Bremen bis zu einer Entfernung von etwa 6 bis 8 km. Neben günstigen topografischen Bedingungen in Bremen drückt sich im Reisezeitvorteil des Fahrrads auch der systembedingte Vorteil aus, dieses mit Ausnahme einiger Zentren und Tageszeiten, vergleichsweise einfach abstellen zu können.



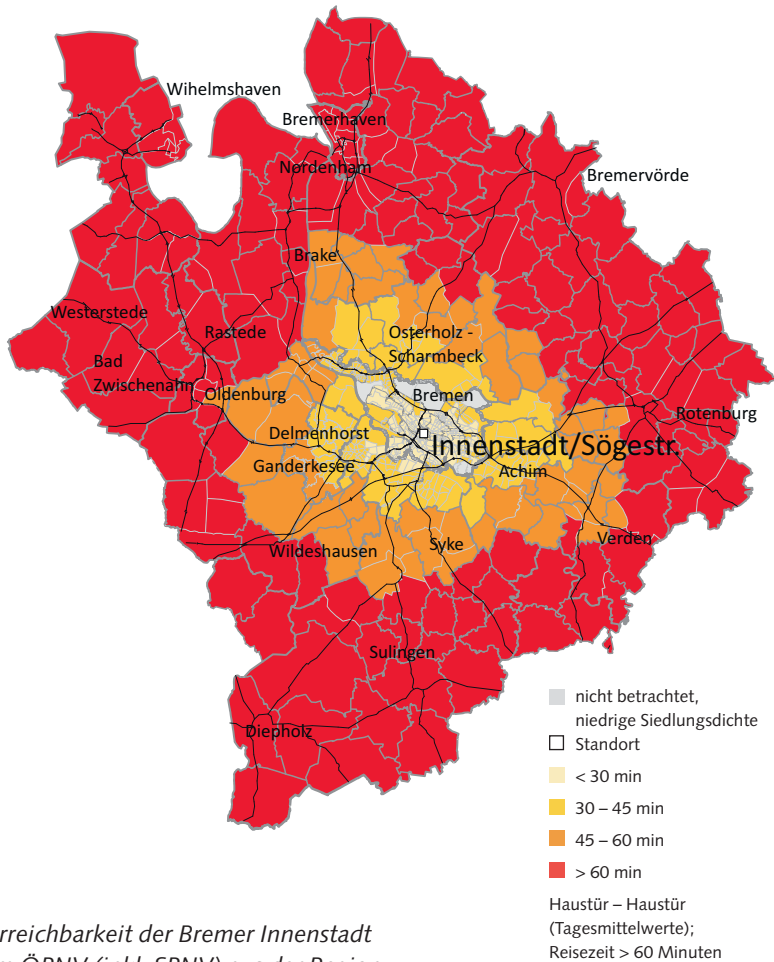
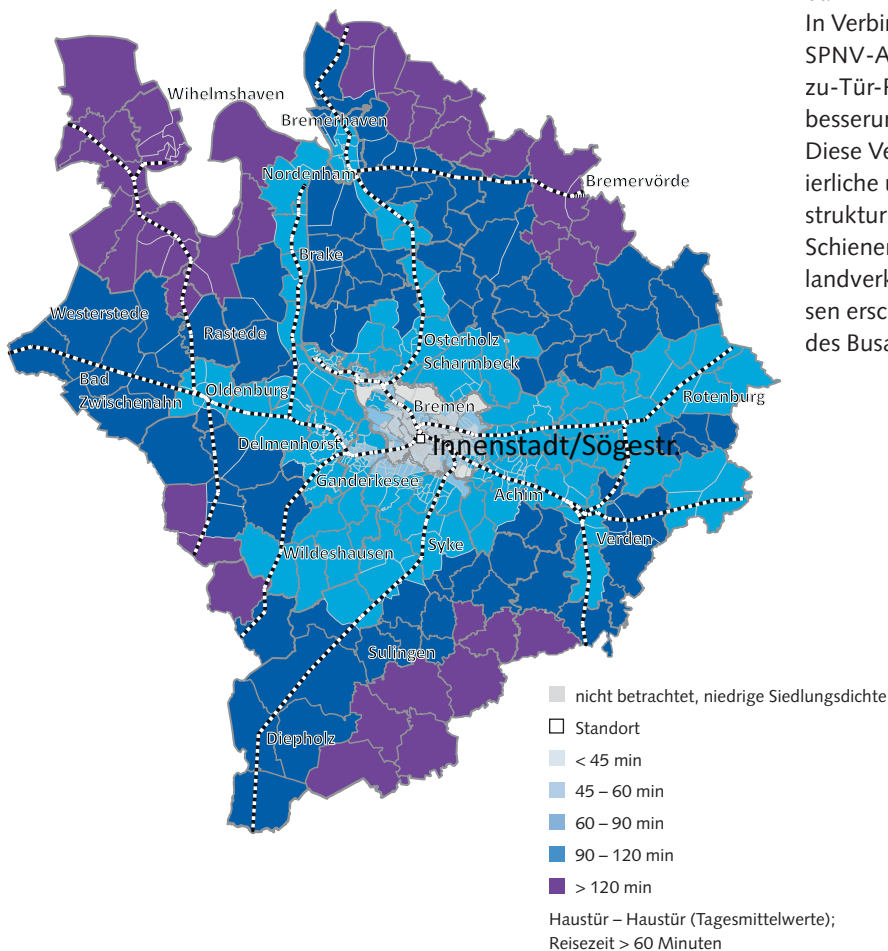
Erreichbarkeit der Einwohner und Beschäftigten (Standortgunst)

In Verbindung mit der Analyse der Reisezeiten wurde mit Hilfe der im Verkehrsmodell hinterlegten Einwohner- und Beschäftigtendaten ausgewertet, wie viele Einwohner bzw. Beschäftigte im 30-Minuten-Einzugsbereich des jeweiligen Standortes ansässig sind. Diese Auswertungen veranschaulichen beispielsweise die Kunden- oder Arbeitskräftepotenziale der Standorte und dienen somit der Darstellung der Standortgunst.

Beim ÖV ist das Niveau der im 30-Minuten-Einzugsbereich ansässigen Einwohner/innen und Beschäftigten wegen der im Vergleich zum Kfz-Verkehr höheren Reisezeiten zwischen den Verkehrszellen geringer als im Kfz-Verkehr.

Im Kfz-Verkehr ist die einwohnerbezogene (Kundenpotenzial oder Arbeitskräftepotenzial) sowie die arbeitsplatzbezogene Standortgunst (Arbeitsplatzpotenzial) für nahezu alle Standorte in Bremen gut.

Höhere Werte mit dem ÖV erreichbarer Einwohner zeigen sich nur entlang der SPNV-Achsen und Straßenbahnachsen. Die Verkehrszellen, die ausschließlich über eine Buserschließung verfügen, weisen deutlich geringere Kundenpotenziale/Arbeitskräftepotenziale auf. Eine gute einwohnerbezogene Standortgunst (Kundenpotenzial oder Arbeitskräftepotenzial) im öffentlichen Verkehr ergibt sich nur für die Innenstadt, die Neustadt, die Östliche Vorstadt und Teile von Schwachhausen. Für die Standorte, die nur per Bus erschlossen sind, also z. B. das GVZ oder der Gewerbepark Hansalinie, ist die Standortgunst verbesserungswürdig; einer Verbesserung des ÖV-Angebotes kommt hier eine zentrale Rolle zu, sofern eine für den wirtschaftlichen Betrieb notwendige Nachfrage besteht.

**Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt
 im Kfz-Verkehr aus der Region**

**Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt
 im ÖPNV (inkl. SPNV) aus der Region**

**Erreichbarkeit Bremens aus der Region mit dem
 MIV und dem ÖV**

Zur Veranschaulichung der Erreichbarkeit Bremens aus der Region sind exemplarisch die Auswertungen für die Einzelstandorte Innenstadt, Universität Bremen, Güterverkehrszentrum (GVZ), Airport Stadt und Vegesack mit der Differenzierung für den Kfz-Verkehr und den öffentlichen Verkehr betrachtet worden.

Die Bremer Innenstadt ist im Kfz-Verkehr für größte Teile der Region innerhalb von etwa einer Stunde zu erreichen und die Kfz-Erreichbarkeit Bremens aus der Region dementsprechend als gut einzustufen.

Im ÖV ist für viele Gemeinden aus der Region die Bremer Innenstadt innerhalb einer Tür-zu-Tür-Reisezeit von weniger als 90 Minuten zu erreichen. Diese Gemeinden liegen meist entlang der auf Bremen ausgerichteten SPNV-Achsen. ÖV-Reisezeiten von mehr als zwei Stunden zur Bremer Innenstadt ergeben sich nur in den Randbereichen der Region, die entweder selbst nicht mit dem SPNV erschlossen sind oder nur per Umsteige Verbindung an Bremen angebunden sind. Akzeptable Tür-zu-Tür-ÖV-Reisezeiten unter zwei Stunden aus den Verkehrszellen der Region zu den anderen untersuchten Standorten zeigen sich i. d. R. nur für diejenigen, die selbst durch den SPNV erschlossen sind. Hieraus sind wiederum Folgerungen für die Regionalplanung ableitbar, denn der SPNV hat noch freie Kapazitäten und somit sind die mit dem SPNV gut angebundenen Standorte weiter entwickelbar.

In Verbindung mit einem erweiterten und optimierten SPNV-Angebot sind spürbare Reduktionen der Tür-zu-Tür-Reisezeiten möglich und damit kann eine Verbesserung der Erreichbarkeit Bremens erzielt werden. Diese Verbesserungen erfordern z. T. jedoch kontinuierliche und hohe Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur und eine Abstimmung mit den steigenden Schienengüterverkehrsmengen im Seehafenhinterlandverkehr. In den Korridoren, die mit Regionalbussen erschlossen werden, sind analog Optimierungen des Busangebots zu untersuchen und umzusetzen.

Kfz-Verkehr mit Pkw und Lkw

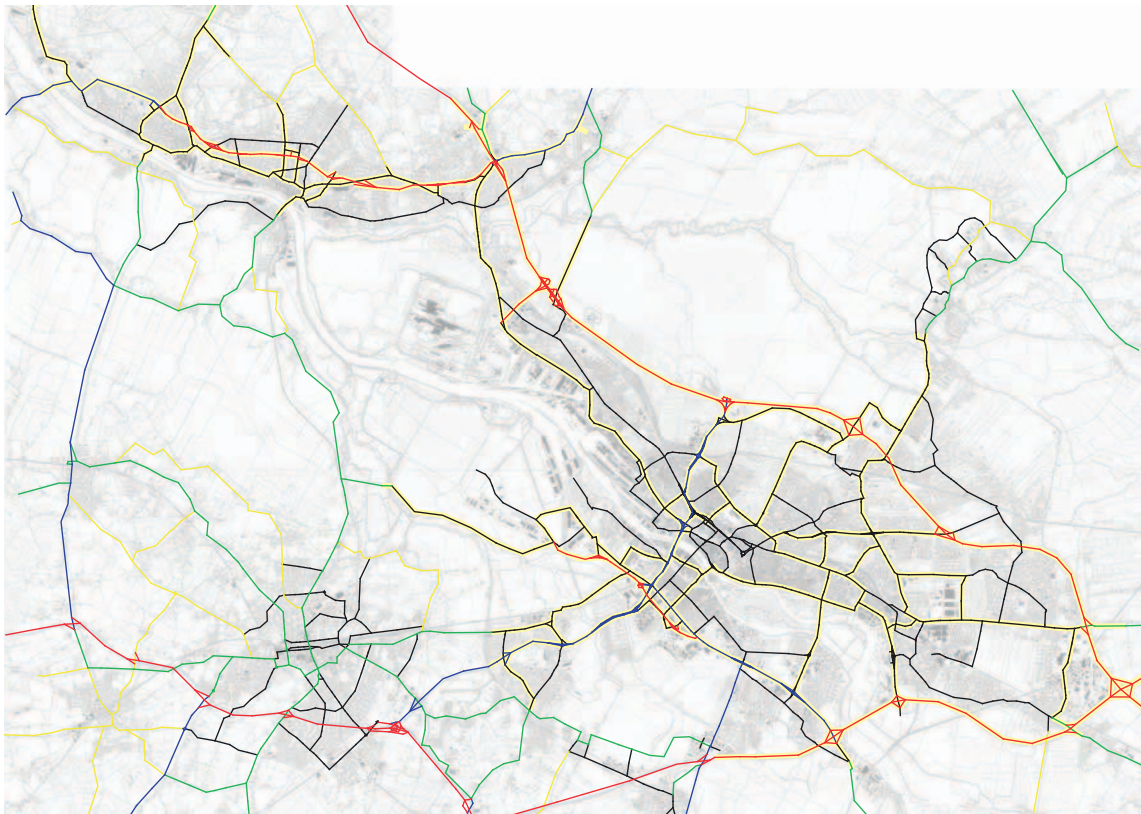
Situation des Infrastrukturangebots im Straßennetz

Die Stadt Bremen verfügt über ein abgestuftes, hierarchisch gegliedertes Straßennetz aus Bundesautobahnen, Bundesstraßen und städtischen Hauptstraßen. Diese Straßen übernehmen unterschiedliche Funktionen innerhalb des Gebietes der Stadt Bremen. Sie dienen der Verbindung der Siedlungsbereiche bzw. der Stadt, der Erschließung, aber auch dem Aufenthalt.

Es ist jedoch festzuhalten, dass die Ausbaustruktur im Hauptstraßennetz Bremens nicht einheitlich ist. So verfügt etwa die Hälfte des Hauptstraßennetzes (inkl. der Bundesfernstraßen) über einen zwei- oder mehrstreifigen Ausbau. Die Durchgängigkeit des Ausbaus ist aber vielfach nicht gegeben (z. B. bei der Habenhauser Brückenstraße, dem Heerstraßenzug im Bremer Osten oder dem Heerstraßenzug West). Auch die niveaufrei geführten Straßen in Bremen konzentrieren sich auf einzelne Streckenabschnitte. Auffällig ist, dass die Autobahnzubringer Arsten, Hemelingen, Horn-Lehe/Universität und Richard-Boljahn-Allee/Kurfürstenallee nicht vierspurig mit anderen Radialen oder einem leistungsfähigen Stadtring verknüpft sind, sondern in Straßenzüge übergehen, die i. d. R. einen deutlich anderen Straßencharakter mit deutlich geringeren Kapazitäten haben – ohne dass sich die Verkehrsbelastungen entsprechend verringern. Dies verdeutlicht

die Brüche und die Inhomogenität des Straßennetzausbaues und spiegelt die Brüche in der Ausbauphilosophie seit den 60er und frühen 70er Jahren wider: Ein Ausbau dieser innerstädtischen Straßenzüge ist aufgrund der damit verbundenen Eingriffe in die Bebauung sowohl aus verkehrsplanerischer wie auch aus städtebaulicher Sicht undenkbar. Die Philosophie der Hochstraßen und der BAB-Zubringer mit einer eher am fließenden Kfz-Verkehr orientierten Gestaltung aus den Jahren des Wiederaufbaus nach dem Krieg stehen der in den letzten Jahren verfolgten Idee der gemeinsamen Nutzung des Straßenraumes durch die verschiedenen Nutzer gegenüber. Zudem stellen diese aus heutiger Sicht städtebaulich nicht wünschenswerten, aber in ihrer verkehrlichen Funktion auch zukünftig notwendigen, Trassen auch Barrieren zwischen Stadtteilen dar.

Durch die Beschränkung auf die fünf Weserbrücken im Stadtgebiet kommt es vielfach zu einer Überlagerung der auf die Innenstadt bezogenen Verkehre mit den eher tangential zur Innenstadt ausgerichteten Verkehren zwischen der linken und der rechten Weserseite. Somit weist die Netzstruktur mit den zentralen Weserbrücken entscheidende Zwangspunkte auf.



Hauptstraßennetz der Stadt Bremen im Jahre 2010 mit Darstellung des Lkw-Führungsnetzes

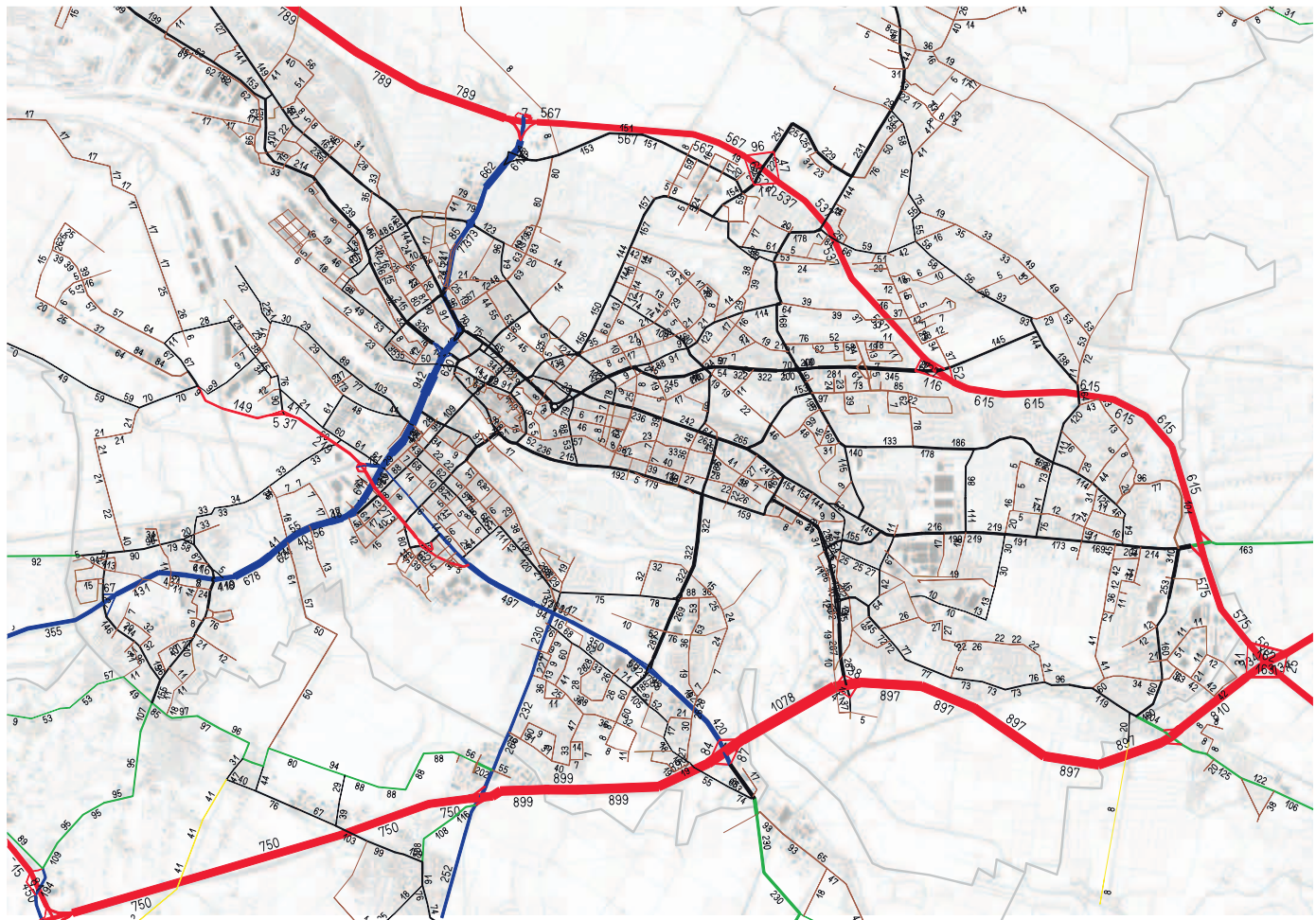
- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Element des Lkw-Führungsnetzes 2006

Kfz-Belastungen
 am mittleren Tag
 (DTV) im Straßen-
 netz Bremen im
 Jahre 2010/2011,
 oben:
 Bremen-Nord
 unten:
 Bremen-Stadt

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

Kfz/Tag
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet in 100er

Lesebeispiel:
 789 = 78.900 Kfz/Tag



Kfz-Belastungssituation im Straßennetz

Die modellmäßigen Betrachtungen erfolgen für das Jahr 2010/2011, da für diesen Zeitraum Daten aus Verkehrszählungen vorliegen.

Das heutige Verkehrsgeschehen der Stadt Bremen wird wesentlich durch die Verkehre auf den Autobahnen (A 1, A 27, A 28, A 270 und A 281) sowie auf dem Straßenzug B 6/B 75 geprägt.

DTV-Belastungen von mehr als 20.000 Kfz/Tag treten i.d.R. nur auf den überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrszielen auf. Die Strecken des nachgeordneten Straßennetzes weisen praktisch alle weniger als 10.000 Kfz/Tag auf. Von diesen Straßen weist die absolut überwiegende Mehrzahl sogar DTV-Verkehrsstärken von weniger als 5.000 Kfz/Tag auf. Diese Daten zeigen, dass die Kfz-Verkehre gut auf dem Hauptstraßennetz entsprechend der diesen Straßen zugeordnete Verbindungsfunktion gebündelt geführt werden. Dennoch gibt es einzelne Streckenabschnitte des nachgeordneten Straßennetzes (übrige Straßen), auf denen über 10.000 Kfz/Tag auftreten, hierzu gehören die südliche Karl-Kautzky-Straße, die Kurt-Schumacher-Allee im Bereich Berliner Freiheit, der nördliche Teil der Sankt-Jürgen-Straße oder der nördliche Buntentorsteinweg. Für diese Straßen kann es zu Unverträglichkeiten zwischen der Kfz-Verkehrsstärke und den angrenzenden Nutzungen kommen.

Chancen- und Mängelanalyse Kfz-Verkehr

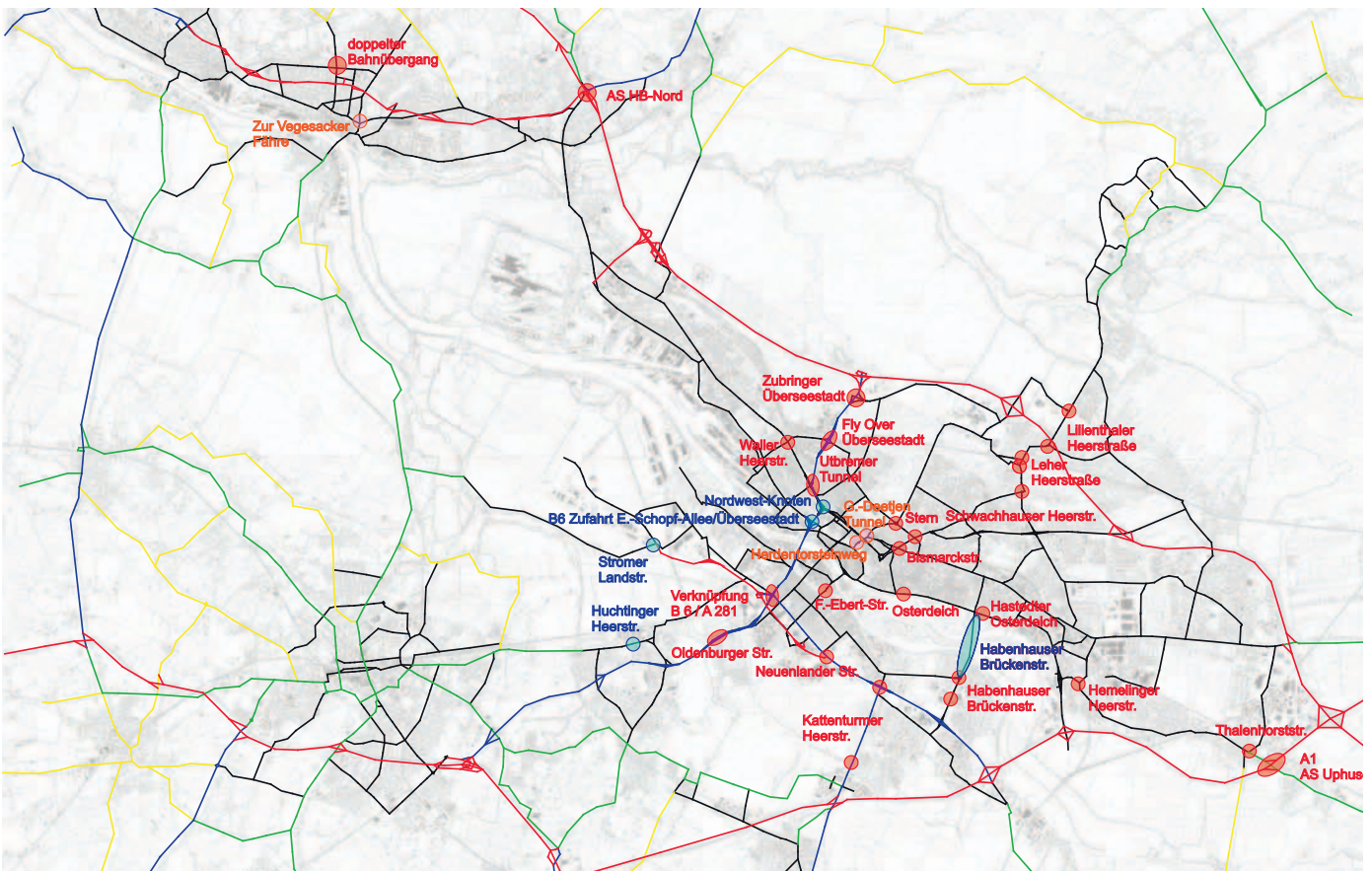
Leistungsfähigkeit im Hauptstraßennetz

Die Auswertungen zur Leistungsfähigkeit im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen basieren zum einen auf den Angaben der Verkehrsmanagementzentrale Bremen (VMZ) zu den Störungen im Hauptstraßennetz und zum anderen auf der Analyse der im Verkehrsmodell für die Stadt Bremen auftretenden Kfz-Verkehrsstärken und hinterlegten Kapazitäten.

Störungen im Hauptstraßennetz konzentrieren sich auf einzelne Bereiche. Hier seien exemplarisch die Bereiche Innenstadt, Neustadt, Schwachhausen, Horn-Lehe, der Straßenzug der B 6/B 75, die Habenhauser Brückenstraße und der Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Uphusen/Bremen-Mahndorf genannt. Gleichwohl kann ein flächendeckendes Problem in Bezug auf die Leistungsfähigkeit im Bremer Hauptstraßennetz nicht ausgemacht werden. Für die betroffenen Bereiche und Netzelemente sind Ansätze zur Verringerung der Verkehrsstörungen im fließenden Kfz-Verkehr notwendig, um die Verkehrsabwicklung insgesamt zu verbessern, die Erreichbarkeit von Standorten qualitativ zu optimieren und die staubedingten Emissionen zu minimieren.

Störungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen nach Auswertungen der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)

- BAB
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Hauptstraße
-
- Stauanfällige Bereiche mit Art des Staus**
- regelmäßig festgestellt
 - ereignisbezogen
 - störanfällig



Wirtschaftsverkehr und Straßennetz

Als Hafen-, Wirtschafts- und Industriestandort ist der Wirtschaftsverkehr für Bremen von besonderer Bedeutung. Dabei kommt der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs mit Pkw und Lkw im Straßennetz sowie der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte eine zentrale Rolle zu.

Das Verkehrsaufkommen im Wirtschaftsverkehr ist mit einem Anteil von ca. 26 Prozent am Kfz-Verkehr und insbesondere im Schwerverkehr mit einem Anteil von ca. 10 Prozent am Kfz-Verkehr entsprechend überproportional hoch.



Ein Teil des Hauptstraßennetzes dient der notwendigen Abwicklung des überregionalen/weiträumigen Lkw-Verkehrs auf dem Gebiet der Stadt Bremen. Mit der Entwicklung dieses Lkw-Führungsnetzes zu Beginn der 1990er Jahre hat die Stadt Bremen in Deutschland eine Vorreiterrolle eingenommen. Charakteristisch für das Lkw-Führungsnetz ist, dass es der Bündelung der überregionalen/weiträumigen Lkw-Verkehre auf den für die Abwicklung dieser Verkehre geeigneten Hauptstraßen bei gleichzeitiger Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes dient. Das Lkw-Führungsnetz führt sowohl zu Planungssicherheit für die Wirtschaft gegenüber Einschränkungen im Hauptstraßennetz, als auch der stadtteilübergrei-

henden Verbindung und Bündelung der stadtinternen Lkw-Verkehre mit dem Ziel der Entlastung stark bewohnter Bereiche vom Lkw-Verkehr.

Zurzeit wird auf der Basis der Lkw-Netzkarte aus dem Jahre 2006 in einer gesonderten Untersuchung, die eng mit den Arbeiten zum VEP Bremen verknüpft ist, an der Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes gearbeitet. Es kann festgehalten werden, dass über das Lkw-Führungsnetz die Hauptlast der Schwerverkehre und Lkw-Verkehre in Bremen abgewickelt wird und es somit die ihm zugeordnete Funktion erfüllt.

Bündelung des überregionalen Verkehrs: weniger Staus und Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes

Von den Störungen im Hauptstraßennetz sind neben der Innenstadt auch einzelne der größeren Wirtschaftsstandorte betroffen, da auf den Hauptanbindungsstraßen dieser Standorte Störungen identifiziert wurden. Für diese Standorte ist die Verkehrsanbindung als verbesserungswürdig einzustufen, so dass im Rahmen der weiteren Arbeiten zum VEP Bremen Ansätze zur Schaffung einer besseren Verkehrsanbindung zu betrachten sind.

Verkehrssicherheit im Hauptstraßennetz

Die Unfallkommission Bremen analysiert regelmäßig die Verkehrssicherheitsprobleme in den einzelnen Bereichen der Stadt, erarbeitet ortsspezifische Maßnahmen zur Problembeseitigung und kontrolliert, ob sich durch die Umsetzung der Maßnahmen die Sicherheitsprobleme reduzieren lassen. Die Protokolle der Unfallkommission zeigen, dass sich Verkehrssicherheitsprobleme im betrachteten Zeitraum überwiegend im Kernstadtbereich ergeben. Hier seien exemplarisch der Stern und die Bürgermeister-Smidt-Straße genannt. Die Auswertungen der EUSka³-Daten für das Jahr 2010 verdeutlichen, dass auch in einzelnen Straßenzügen Konzentrationen von kritischen Situationen zu verzeichnen sind. Hier handelt es sich häufig um Unfälle im Längsverkehr (beispielsweise beim Fahrstreifenwechsel oder Auffahrunfälle). Als Beispiel seien hier die Oldenburger Straße, die Neuenlander Straße oder die Schwachhauser Heerstraße genannt.

Die Probleme in Bezug zur Verkehrssicherheit im Bremer Hauptstraßennetz sind kein flächendeckendes Phänomen, vielmehr treten diese nur an einzelnen Knotenpunkten und i. d. R. in höher frequentierten Streckenabschnitten auf. Diese Probleme sind demzufolge eher den lokalen Gegebenheiten (hohe Verkehrsmengen, geringes Platzangebot, unübersichtliche Verkehrsführung etc.) geschuldet.

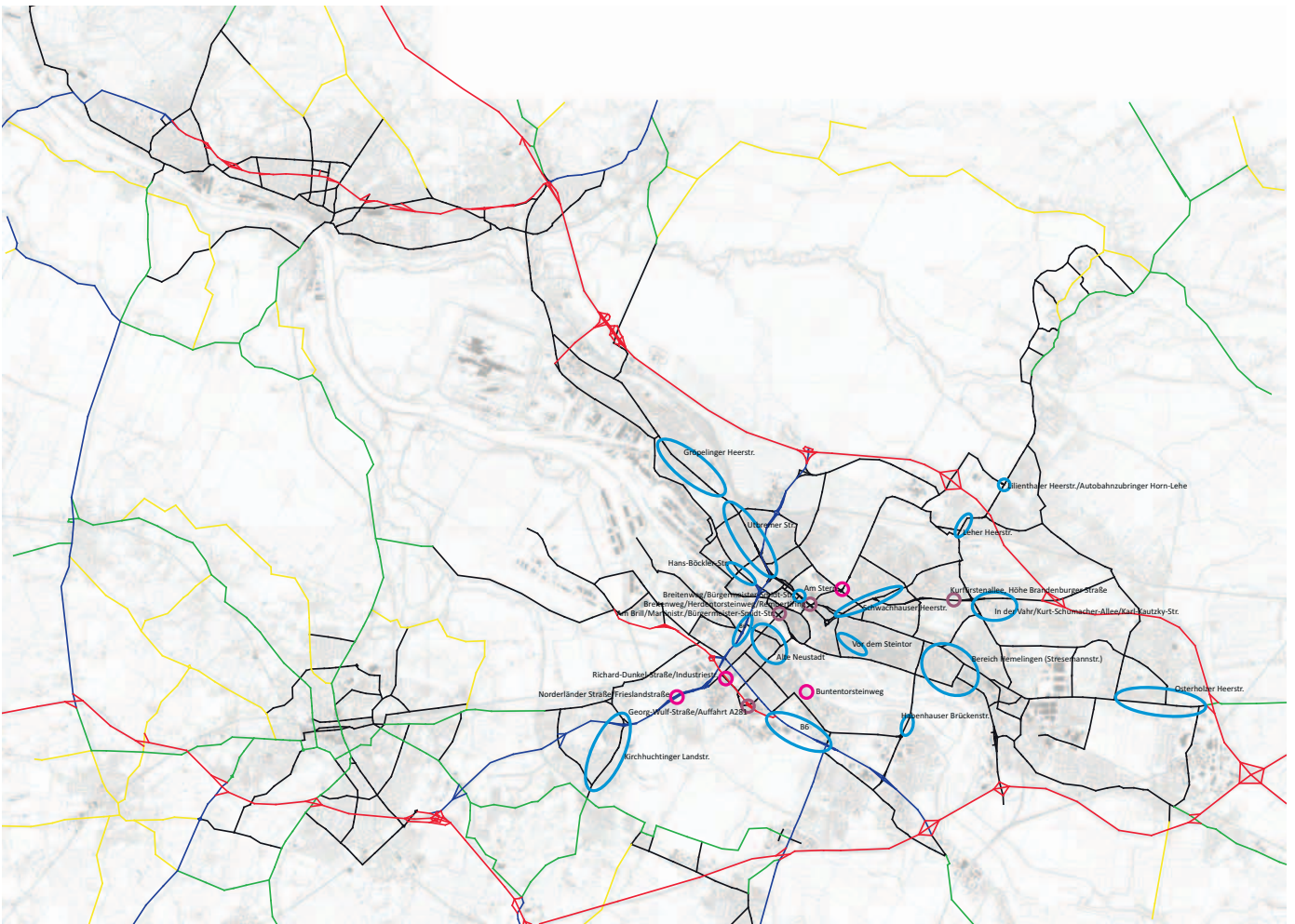
In den Jahren 2007 bis 2012 sind ca. 15.300 bis 16.800 Verkehrsunfälle registriert worden. Der Anteil der Unfälle mit Personenschäden liegt in den Jahren immer auf etwa dem gleichen Niveau (bei ca. 15 bis 18 Prozent).

Wie diese Unfalldaten ausweisen, beträgt der Anteil der Unfälle mit der Hauptunfallursache Geschwindigkeit/Abstand an allen Verkehrsunfällen im Jahr 2012 ca. 25 Prozent. Der Anteil der Unfälle, bei denen Kinder beteiligt sind, liegt bei weniger als 2 Prozent aller Verkehrsunfälle. Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Senioren machen ca. 16 Prozent aller Verkehrsunfälle aus.

³ EUSka = elektronische Unfalltypensteckkarte, Software zur Auswertung und Analyse von Verkehrsunfällen

Anzahl der Verkehrsunfälle im Straßenverkehr der Stadt Bremen

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verkehrsunfälle gesamt	15.321	15.399	15.707	16.085	16.229	16.809
ohne Personenschäden	12.625	9.891	10.074	10.887	10.486	10.896
mit Personenschäden	2.696	2.551	2.583	2.363	2.624	2.688
dabei Verunglückte	3.094	2.957	3.050	2.835	3.119	3.225
Getötete	11	10	11	9	14	15
Schwerverletzte	301	339	326	275	318	351
Leichtverletzte	2.782	2.551	2.713	2.551	2.787	2.859



- BAB
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Hauptstraße
- Verkehrsunfälle nach Auswertung der Verkehrsunfallkommission 2012**
- gehäuft Unfälle mit Sachschaden
 - gehäuft Unfälle mit Personenschäden

- Verkehrsunfälle nach Auswertung der EUSka Unfallkarte für 2010**
- gehäuft Unfälle an Knotenpunkten
 - ◌ gehäuft Unfälle auf Straßenzügen bzw. in Bereichen (infolge hoher Verkehrsstärken)

Bereiche mit Problemen in Bezug auf die Verkehrssicherheit im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen für 2010/2012

TOP 5

Wo läuft's rund? Wo läuft's verkehrt?

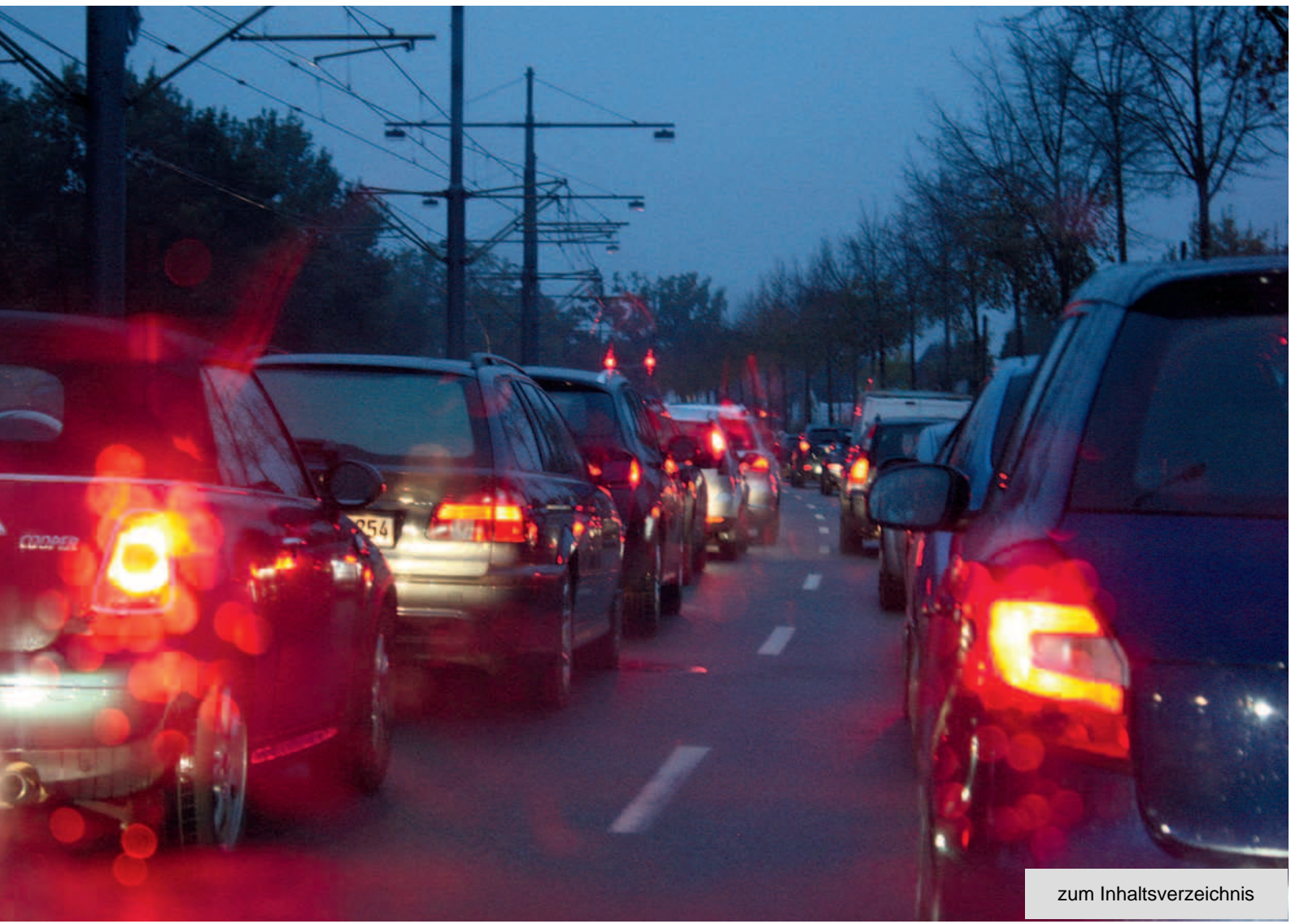
Ergebnisse aus der Online-Beteiligung
TOP 5 am meisten kommentiert zum Thema

Stau

- 1 Überlastung der Lilienthaler Heerstraße
- 2 Tägliche Staus auf dem Autobahnzubringer
Überseestadt
- 3 Tägliche Staus auf dem Utbremer Ring
- 4 Verkehrsbelastung in Huckelriede
- 5 Komplette Vorrangschaltung für den ÖPNV

*Stauwarnung durch die
Verkehrsbeeinflussungs-
anlage auf der A1*

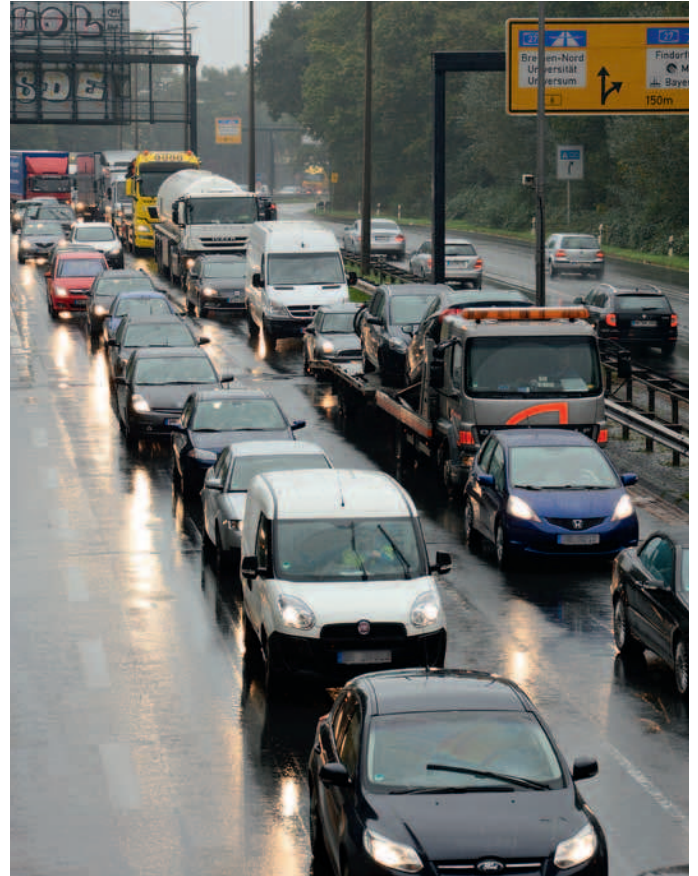
*Stau im Berufsverkehr
auf der Lilienthaler
Heerstraße*



*Stau im Berufsverkehr auf dem
Autobahnzubringer Arsten*



*Stau auf der B6
in Utbremen*



*Stau im Berufsverkehr
auf der B 75 in Huchting*

Städtebau und Hauptverkehrsstraßen

Innerstädtische, angebaute Straßenräume besitzen neben der reinen Verkehrsfunktion (Verbindung und Erschließung) eine Reihe weiterer Funktionen. So sind sie unmittelbarer Lebensraum der Anwohner/innen, Ort zum Verweilen, von Spaziergängen, von Kinder-spiel, ein Treffpunkt mit Nachbar/innen, außerdem Verkehrs- und Parkraum. Geschäftsstraßen besitzen eine wirtschaftliche Bedeutung für die umliegenden Händler oder Gastronomen.



Allein an diesen beispielhaft aufgeführten Ansprüchen lässt sich erkennen, dass städtische Straßenräume unterschiedlichsten Anforderungen möglichst parallel gerecht werden müssen. Viele Hauptverkehrsstraßen wurden jedoch – nicht nur in Bremen – über Jahrzehnte primär durch die Bedürfnisse des Autoverkehrs geprägt.



Die Straßenbelastung in Kfz-Tageswerten hat generell nur eine bedingte Aussagekraft darüber, inwieweit ein Straßenraum seiner Funktion gerecht wird. Eine Hauptstraße in einem Gewerbegebiet ist beispielsweise von anderen Nutzungsansprüchen gekennzeichnet als eine Straße in einem Stadtteilzentrum mit Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion.



Im Rahmen der Straßenraum-Verträglichkeitsanalyse werden daher die systematischen Konflikte bewertet, die sich aus den Verursachern (Kfz-Verkehr, ÖPNV) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Betroffenen (u. a. Fuß- und Radverkehr, Anwohner/innen) ergeben.

o: Friedrich-Ebert-Straße – Wichtige Hauptverkehrsstraße mit deutlichen Einschränkungen für das Straßenbild und Fuß- und Radverkehr

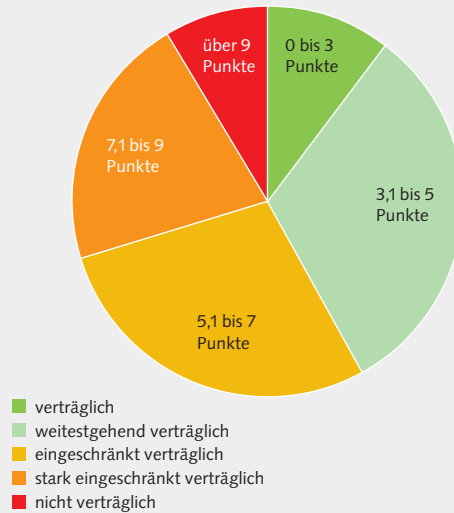
m: Am Dobben – zu schmaler Straßenquerschnitt führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen

u: Lebendiges Stadtteilzentrum trotz verkehrlicher Kompromisse – Vor dem Steintor

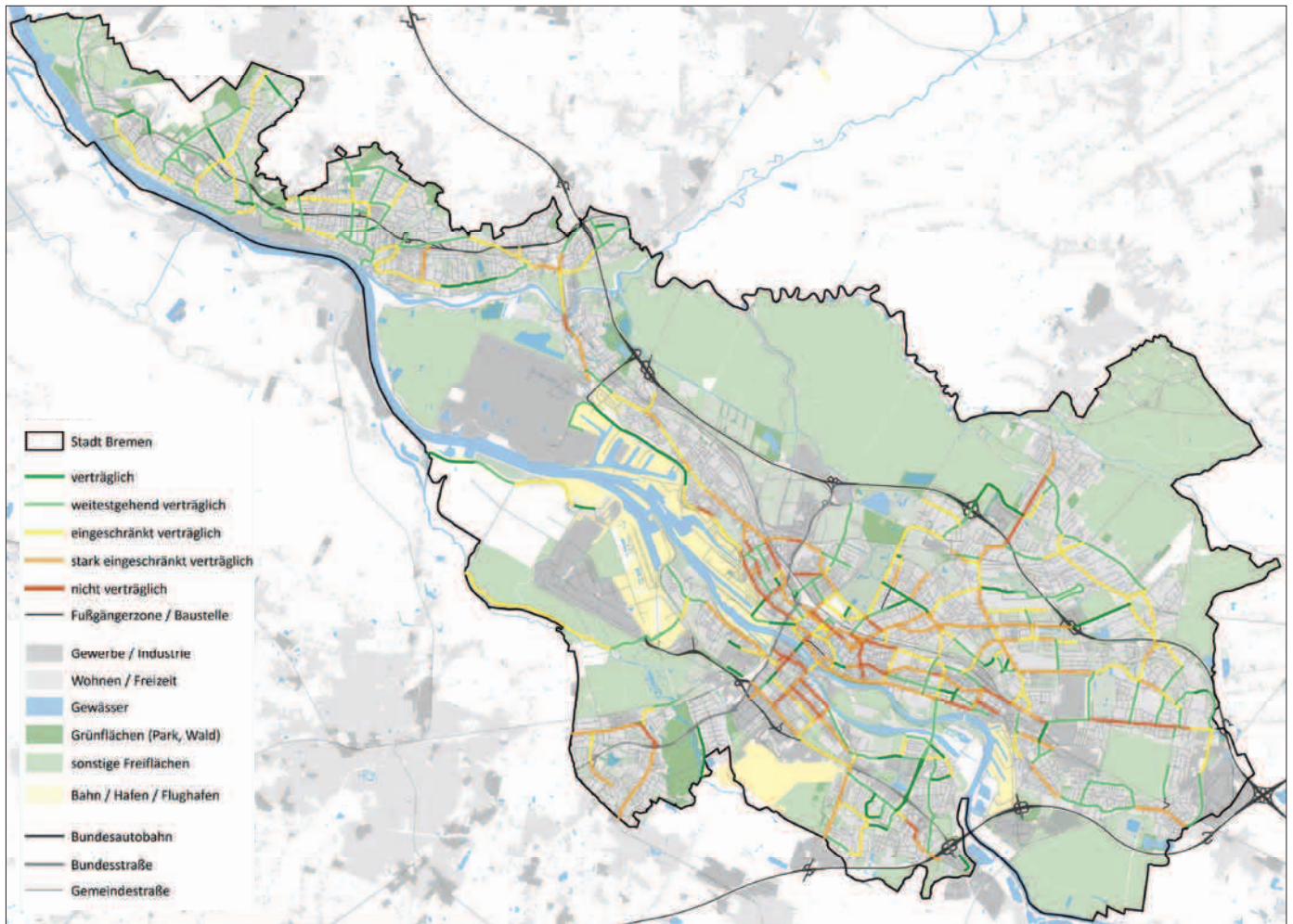
Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse

Die Bewertung der funktionalen und stadträumlichen Verträglichkeit ist eine umfeldbezogene Betrachtung. Dabei werden die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, die Umfeldnutzungen, die Straßenraumgestaltung sowie die Verkehrs- und Umweltbelastungen einbezogen, um mögliche Konflikte aufzuzeigen. Konflikte treten in allen Stadtbezirken auf, wobei sich ein überwiegender Teil der nicht verträglichen Straßenräume in innenstadtnahen Stadtteilen befindet, da hier eine Vielzahl an Nutzungsansprüchen aufeinander treffen. Gerade in stark frequentierten Bereichen ist ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer/innen wichtig, um Gefahrensituationen zu vermeiden und die angrenzenden Nutzungen nicht zu beeinträchtigen. Daher spielt die verkehrsmittelübergreifende Sichtweise hier eine besonders wichtige Rolle.

Einstufung der untersuchten Straßenräume nach Verträglichkeitsklassen



Ein signifikantes Defizit für Straßenabschnitte in den Kategorien »eingeschränkt verträglich« bis »nicht verträglich« (ab einem Punktwert über 5) ist ein hoher Anteil an eher stark Kfz-orientierten Straßenräumen. Das heißt, dass die Fahrbahn den Großteil der verfügbaren Breite des Straßenraums in Anspruch nimmt und dabei die optische und gefühlte Wahrnehmung dominiert. In Bremen wurden in historisch gewachsenen beengten Straßenräumen zur leistungsgerechten Abwicklung des Kfz-Verkehrs oftmals die Fahrbahnen stark aufgeweitet. Es verbleibt dann nur wenig Raum für den Fuß- und Radverkehr. Konflikte und Nutzungshemmnisse des nicht-motorisierten Verkehrs durch zu schmale Geh- und Radwege sind hier zu lösen. Zusätzlich weisen diese Hauptverkehrsstraßen eine erhöhte Trennwirkung für den querenden Fuß- und Radverkehr auf. Vor allem wichtige Einfallstraßen in Richtung Innenstadt sind hiervon betroffen (z. B. Schwachhauser Heerstraße, Bismarckstraße, Rembergtiring, Friedrich-Ebert- und Bürgermeister-Smidt-Straße). Der Wunsch nach Umgestaltung gesamtstädtisch relevanter Straßen (z. B. Friedrich-Ebert-Straße, Martinistraße, Osterfeuerberger Ring) zugunsten des Fuß- und Radverkehrs spielten im Beteiligungsverfahren eine wichtige Rolle. Dabei wurde vorrangig die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen bemängelt, da Orts- und Stadtteile zergliedert werden (z. B. Anbindung Überseestadt an den Stadtteil Walle).



Kommen weitere Nutzungsansprüche dazu (z.B. Parkplätze, Einzelhandel mit Warenauslagen) wird das Problem zusätzlich verschärft. Hindernisse schränken die Wege in ihrer Breite ein und heben teilweise die vorgesehene Nutzungstrennung der Flächen zwischen Fuß- und Radverkehr auf. Hiervon sind hauptsächlich Hauptverkehrsstraßen in Gebieten mit mehreren Nutzungsansprüchen betroffen, wie z.B. Mischgebiete sowie Wohngebiete mit Einzelhandel und Gewerbe. Aber auch Stadtteilzentren mit besonders starken Nutzungsüberlagerungen weisen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen auf. Bei hohem Aufkommen von Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen in diesen Gebieten kommt es zu Kapazitätsgängen in den Seitenräumen. Vor allem für Personen, die in ihrem Mobilitätsverhalten eingeschränkt sind (z.B. mit Rollstuhl oder Kinderwagen, Blinde) können so zusätzliche Nutzungshemmnisse entstehen.

In den Kategorien »eingeschränkt bis stark eingeschränkt verträglich« sind zumeist Straßen vertreten, die eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen benachbarten Stadtteilen haben oder eine überörtliche Funktion als Zufahrtstraße in die Innenstadt erfüllen.

Dies hat in der Regel eine höhere Kfz-Verkehrsmenge zur Folge und führt – vor allem bei mehrspurigen Fahrbahnen – zu einer hohen Trennwirkung. Es entstehen Nachteile für den Querverkehr aufgrund eines zum Teil begrenzten Angebotes an sichereren Quermöglichkeiten. Vor allem im Bereich einiger Stadtteilzentren ist gestalterisches bzw. funktionales Potenzial zur Umgestaltung des Straßenraums vorhanden.

In Bremen sind es die häufig engen Straßenräume, in denen ein ausgewogenes Flächenverhältnis zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Einzelhandel / Gastronomie, Wohnen) schwer realisierbar ist. Es gilt, den zur Verfügung stehenden Raum unter angemessener Berücksichtigung – idealerweise – aller Nutzer/innen optimal auszunutzen und eine Kompromisslösung anzustreben.

*Straßenraum-
verträglichkeits-
analyse*

Enger Straßenraum
ohne Radweg –
Habenhauser Landstraße



Umgestaltung notwendig:
Bgm.-Smidt-Straße



Hoher Parkdruck in vielen
Bereichen mit Altbremer Häusern –
Walsroder Straße



*Für die Kfz-Verkehrsmenge
überdimensioniert –
Osterfeuerberger Ring*



*Trampelpfad statt
Geh- und Radweg –
Arberger Heerstraße*



*Starke Trennwirkung –
Nordstraße*



*Schlechter Zustand des
Radwegs in der Huchtinger
Heerstraße*

Ruhender Kfz-Verkehr

Die Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs kann auf der Ebene eines gesamtstädtischen VEP nur generell behandelt werden. Dazu wurde das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage in der Innenstadt analysiert, die Park+Ride-Anlagen in Bremen aufgenommen sowie eine modellbasierte Analyse des Parkdrucks in Quartieren vorgenommen. Daraus werden weitere, vertiefende Untersuchungen im Handlungskonzept dieses VEP definiert.

In der Bremer Innenstadt sind ausreichend Stellplätze vorhanden. Der Großteil dieser Stellplätze wird in Parkhäusern bereitgestellt und befindet sich in öffentlicher Hand, was beides grundsätzlich positiv einzuschätzen ist. Die Stellplätze im Straßenraum sind ebenfalls nahezu komplett bewirtschaftet. Viele in den 50er und 60er Jahren erbaute Parkhäuser liegen

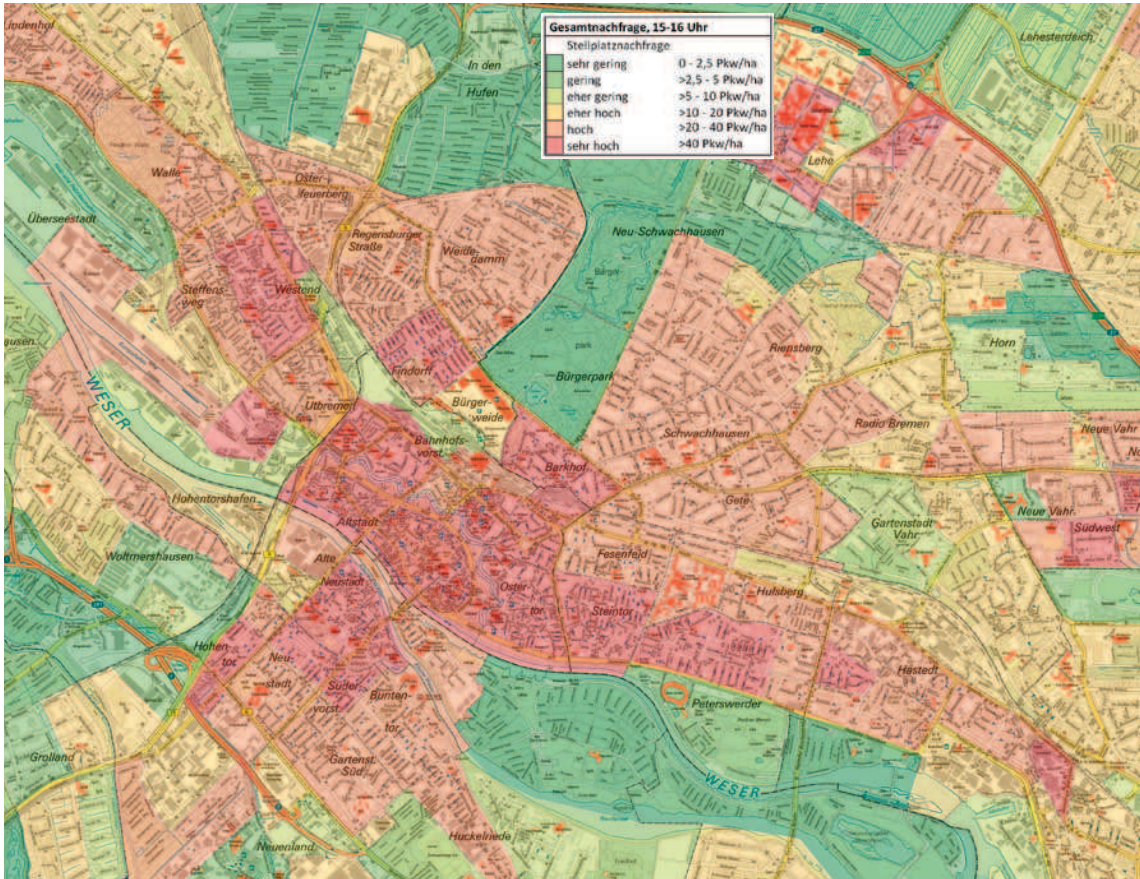
mit den damit verbundenen Vor- und Nachteilen zentral in der Altstadt. Das dynamische Parkleitsystem mit Restplatzanzeige ist gut ausgebaut, allerdings erzeugen die zentral gelegenen Parkplätze auch viel Verkehr in zentraler Lage der Altstadt. Die aufgrund der Lage sowohl verkehrs- wie auch straßenraumgestalterisch unbefriedigende Erschließungssituation des Parkhauses Mitte führt insbesondere zu Hauptgeschäftszeiten sowohl bei den Fußgänger/innen als auch beim Kfz-Verkehr zu Wartezeiten und Rückstaus. Hierzu sind im Innenstadtkonzept (Bremen Innenstadt 2020) mehrere Optimierungsvarianten untersucht worden. Beim Stellplatzangebot in den Innenstadtparkhäusern sowie bei den dortigen Parkgebührensätzen befindet sich Bremen im Städtevergleich im Mittelfeld, teilweise werden in anderen Großstädten auch höhere Gebühren verlangt. In Relation zur Verkaufsfläche im Einzelhandel ist Bremen sehr gut mit verfügbaren Parkplätzen ausgestattet.

Stellplatzangebot im Vergleich mit Großstädten ähnlicher Größe						
	Einwohner (2010)	Innenstadt-verkaufsfläche in qm	Stellplätze in Parkhäusern	Verkaufsfläche pro Stellplatz in qm	Parkgebühren City	Erweitertes Zentrum
Bremen	547.000	136.000	6.338	21,5	1,40 €/h	1,00 – 1,70 €/h
Hannover	523.000	244.000	9.400	26,0	1,00 – 2,00 €/h	1,10 €/h
Leipzig	523.000	170.000	5.500	30,9	1,00 – 2,00 €/h	0,50 – 1,50 €/h
Nürnberg	506.000	190.000	5.500	34,5	1,30 – 1,80 €/h	1,00 – 1,40 €/h



Parkregelungen zum Parken im Straßenraum





Spezifische Stellplatznachfrage im Bereich um die Innenstadt, 15–16 Uhr



Bevölkerungsdichte und gleichzeitig eine geringe Anzahl an Parkplätzen auf Privatgrundstücken. Daraus resultiert ein hoher Parkdruck in diesen Quartieren, so dass teilweise auch Rettungswege, Gehwege und Kreuzungsbereiche zugeparkt werden. In einigen Quartieren kommt es durch externe Nutzergruppen wie z. B. Beschäftigte, Kunden oder Besucher zu einer erhöhten Stellplatznachfrage. Dementsprechend sind die Beeinträchtigungen z. B. für den Fußverkehr oder die notwendigen Erfordernisse (z. B. Bewohnerparkregelungen) zu bewerten.

Park+Ride am Bahnhof Farge

In Bremen existieren bereits über 4.310 Stellplätze auf Park+Ride-Anlagen, die zu Veranstaltungen, z. B. zu Fußballspielen im Weserstadion, sogar auf fast 10.900 Stellplätzen erhöht bzw. ergänzt werden. Allerdings gibt es nicht an allen Einfallsachsen ein adäquates Angebot. Die Auslastung der Anlagen ist daher sehr unterschiedlich, so dass an Stellen, wo eine hohe Auslastung besteht, auch Bedarf an neuen Stellplätzen besteht.

Bewohnerparkregelungen bestehen derzeit vor allem in der Altstadt, Bahnhofsvorstadt sowie im Umfeld der Innenstadt. Seit April 2013 bestehen zudem Bewohnerparkregelungen in der Alten Neustadt und im Quartier Willmannsberg in Vegesack.

Zugeparkte Straßen behindern auch die Rettungsdienste

Das Bremer Stadtbild ist zumindest in den innenstadtnahen Stadtteilen durch eine verdichtete und sehr kleinteilige Bebauung geprägt. Dies gilt vor allem für Bereiche mit Bremer Häusern, wie sie z. B. in der Neustadt, der Östlichen Vorstadt, Findorff oder Walle häufig anzutreffen sind. Dort ergibt sich eine hohe



Car-Sharing

Mit Car-Sharing existiert eine Mobilitätsdienstleistung, die sich an einem umweltfreundlichen Umgang mit dem Pkw ausrichtet und das Nutzen statt das Besitzen in den Vordergrund stellt.



Ein wesentlicher Vorteil des Car-Sharings liegt in der Entlastung des öffentlichen Straßenraums von parkenden Kfz und der damit verbundenen Erhaltung bzw. Förderung der Nahmobilitätsqualität eines eng bebauten Quartiers. Eine regelmäßige Befragung der Neukund/innen in Bremen des Betreibers cambio Car-Sharing zum privaten Autobesitz kommt zu dem Ergebnis, dass mittlerweile gut 30 Prozent der Befragten ihr eigenes Auto abgeschafft haben. Im Kontext des statistischen Durchschnitts von ca. 40 Nutzer/innen pro Fahrzeug ergibt dies ein Verhältnis von ca. 12 ersetzten privaten Pkw pro Car-Sharing-Fahrzeug⁴. Car-Sharing stellt



damit eine vergleichsweise günstige Möglichkeit dar, die Parkplatzproblematik vor allem in innenstadtnahen Quartieren nachweislich zu entschärfen und parallel die Bedingungen für die Nahmobilität zu fördern⁵. Durch die geplanten mobil.punktchen soll dieser Ansatz im kleinen Maßstab durch Stationen mit i. d. R.



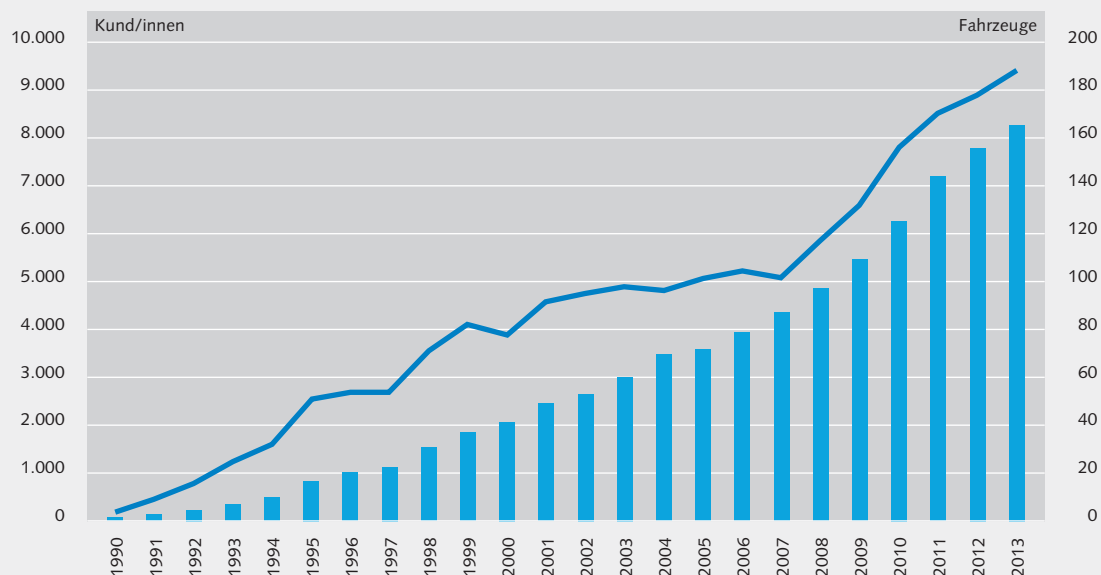
Kampagne zur Förderung von Car-Sharing

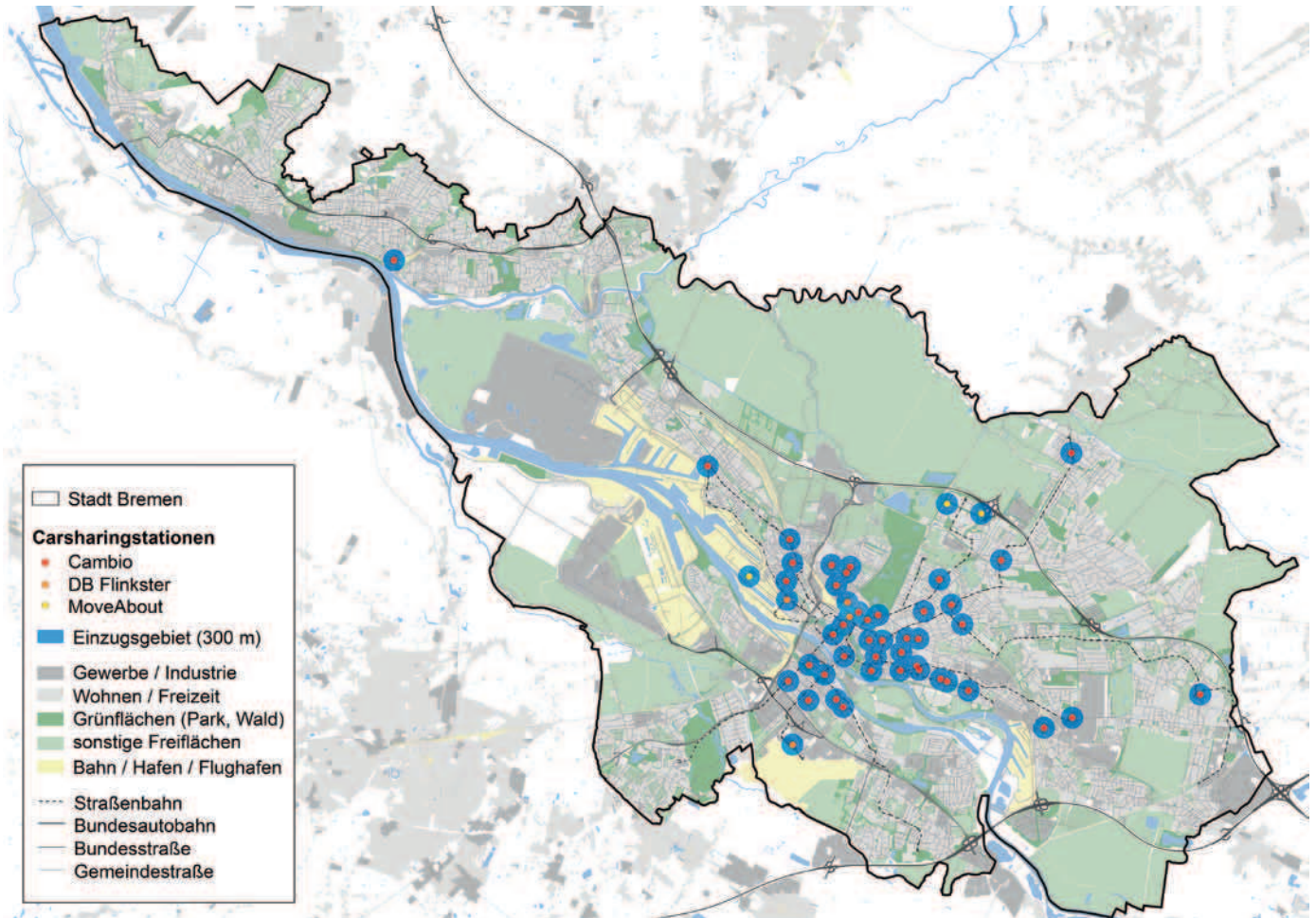
zwei Fahrzeugen den öffentlichen Raum in dicht bebauten Quartieren flächendeckend durch ein engmaschiges Stationsnetz aufwerten.

Die Wachstumszahlen und das Interesse von Seiten der Automobilhersteller zeigen, dass Car-Sharing zunehmend an Bedeutung gewinnt, vor allem auf lokaler Ebene. Analog zur bundesweiten Entwicklung hat sich cambio Car-Sharing seit über 20 Jahren zu einem wichtigen Akteur in Bremen entwickelt.

Mit dem Aktionsplan Car-Sharing unterstützt die Stadt Bremen die Weiterentwicklung und hat sich mit 20.000 Car-Sharing-Nutzer/innen im Jahr 2020 ein ambitioniertes Ziel gesetzt. Durch neue Stellplätze im öffentlichen Raum soll das Stationsnetz in Bremen weiter ausgebaut und verdichtet werden. Der Aktionsplan ist anbieterneutral, lässt also Raum für weitere Anbieter. Wenn diese Stellplätze im öffentlich gewid-

Entwicklung cambio Car-Sharing in Bremen (Stand Mai 2013)





meten Straßenraum wünschen, müssen die Anforderungen des Blauen Engels erfüllt und der Nachweis über die Verkehrsraumentlastung erbracht sein. Die Novellierung des Stellplatzortsgesetzes ist ein wichtiger Ansatz, diese Effekte durch Car-Sharing bei Neubauprojekten von Beginn an integrieren zu können.

Die bestehende Stationsverteilung und geplante Netzverdichtung ist auf innenstadtnahe Quartiere ausgerichtet, während Ortsteile in Randbereichen punktuell bis gar nicht durch Car-Sharing erschlossen sind. Ein flächendeckendes Car-Sharing-Netz ist in Bremen noch nicht vorhanden, jedoch ist eine Ausweitung vorgesehen⁶.

Ausgehend von den Gebietscharakteristika der gut erschlossenen Car-Sharing-Quartieren (hohe Einwohnerdichte, geringe Pkw-Dichte) zeigen bisher nicht erschlossene Gebiete Potenzial für Car-Sharing-Stationen auf. So weisen z. B. die Ortsteile der Vahr (Nord, Südwest und Südost) und Lindenhof entsprechende Voraussetzungen auf, nach denen eine Netzerweiterung in diese Quartiere vorstellbar ist. In den Randbereichen des Bezirks Bremen-Links der Weser und in Bremen-Nord besteht überwiegend eine eher hohe Pkw-Dichte und teilweise eine Einwohnerdichte wie im Ortsteil Mitte (eher gering). In diesen Quartieren sollten sich potenzielle Stationen an wichtigen Zielen wie Stadtteilzentren oder Lebensmittelvollsortimenten in Verbindung mit guter ÖV-Erreichbarkeit orientieren (wie in Osterholz und Borgfeld), damit die Erreichbarkeit der Fahrzeuge auch über ein vergleichsweise größeres Einzugsgebiet gewährleistet ist.

*Car-Sharing-
Standorte,
Stand:
Dezember 2012*

4 Quelle: Fachtagung 10 Jahre mobil. punkt in Bremen, Mai 2013)

5 Für weitere Informationen zur Entlastung des öffentlichen Raums durch Car-Sharing, siehe auch: Huwer (2003); BCS (2009).

6 Beschluss der Stadtbürgerschaft vom 14.06.2013 (Drs. 18/351 S)

Öffentlicher Personen- nahverkehr

Das untersuchungsrelevante Liniennetz im öffentlichen Verkehr und die modellmäßigen Betrachtungen beziehen sich auf den Fahrplan 2010/2011, da nur für diesen Zeitraum verwertbare Zählzeiten des VBN vorlagen. Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich ausschließlich auf den Nahverkehr und seine Angebote im SPNV sowie im ÖPNV.

Als zentraler Verknüpfungspunkt im VBN wird die Stadt Bremen im SPNV von 3 Expresslinien (RX1, RX2, RX4), 4 Regionallinien (R1, R4 – R6) und 5 Regio-S-Bahn-Linien (RS2 – RS4, R10, R11) bedient. Von besonderer Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr der Stadt Bremen sind die Linien R10 und R11, die mit Fahrplan 2011/2012 in die Regio-S-Bahn-Linie RS1 (Bremen-Farge – Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Bremen-Mahndorf – Verden) überführt wurden.



Liniennetz des
SPNV im Raum
Bremen für das
Jahr 2010/2011



Die Straßenbahnlinien der BSAG beschreiben ein radial auf die Bremer Innenstadt ausgerichtetes Netz mit drei zentralen Umstiegspunkten (Hauptbahnhof, Domsheide und Am Brill). Die Linien sind im Wesentlichen gradlinig geführt und entweder in Ost-West-Richtung (Linien 2, 3 und 10) oder Nord-Süd-Richtung (Linien 1, 4, 5, 6 und 8) orientiert.

Die Buslinien der BSAG (Stadtbus) erfüllen unterschiedliche Verkehrsaufgaben. Die radial auf die Bremer Innenstadt ausgerichteten Linien haben eine verbindende Funktion (vergleichbar mit der Straßenbahn, z.B. Linien 24, 25, 26, 27). Zusätzlich verkehren tangential geführte Buslinien (z. B. Linien 22, 28, 29, 33, 34 oder 52) und Linien mit überwiegender Erschließungsfunktion (z. B. Linien 38, 40, 44, 53, 57, 58). Eine parallele Führung von Bus und Straßenbahnlinien ist die Ausnahme, im engeren Innenstadtbereich im Interesse möglichst umsteigearmer Verbindungen jedoch nicht zu vermeiden bzw. sogar verkehrlich erwünscht.

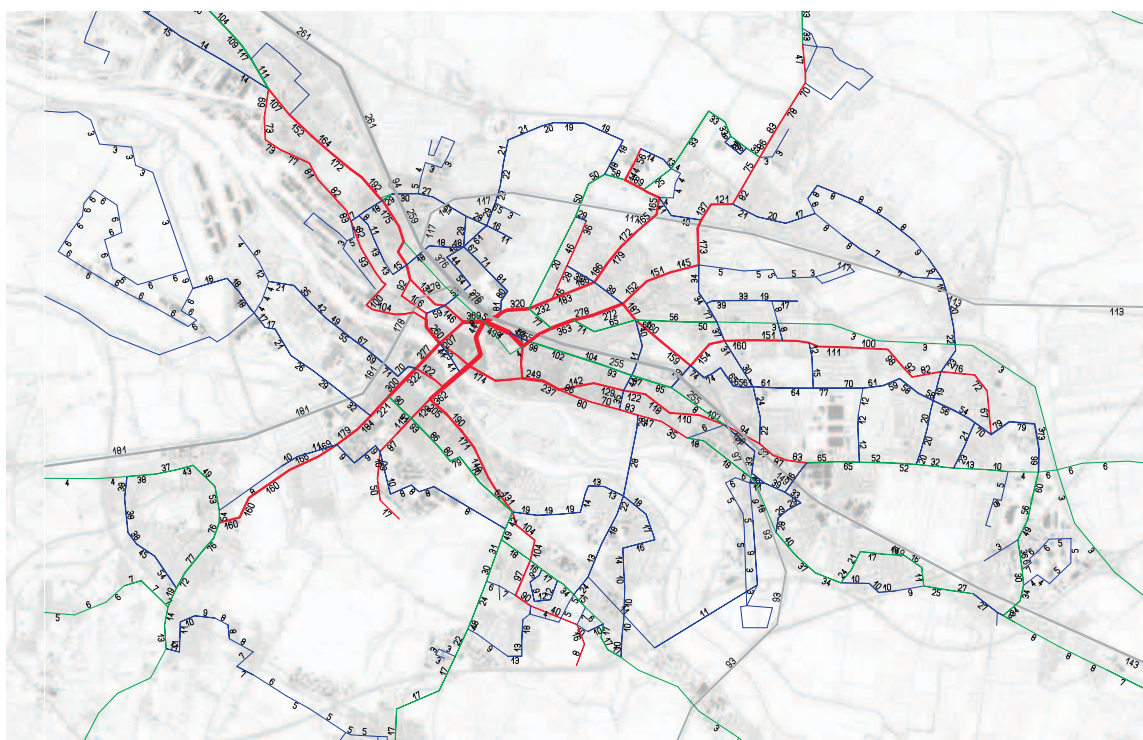
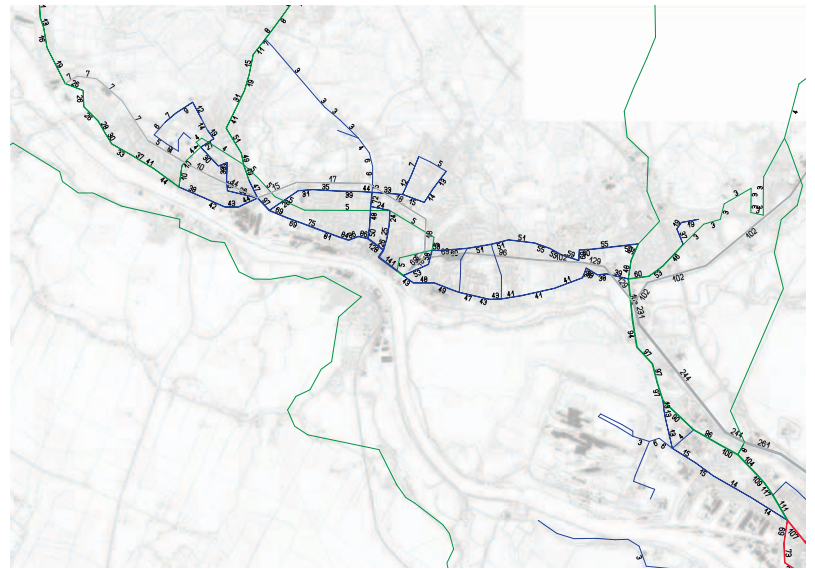
Das regionale Busliniennetz ist durchweg radial auf die Bremer Innenstadt ausgerichtet und auf möglichst direktem Weg zum zentralen Umstiegspunkt am Hauptbahnhof geführt. Damit wird vielfach eine parallele Führung mit den städtischen Bus- oder Straßenbahnlinien in Kauf genommen.

In Bremen-Nord erfolgte mit der Eröffnung der Regio-S-Bahn RS1 Ende 2011 eine Neuausrichtung des Busnetzes auf das Angebot der Regio-S-Bahn, auch mit Fahrplananpassungen. Um die Änderungen öffentlichkeitswirksam zu verdeutlichen, wurde die Linienkennzeichnung von 70er auf 90er Nummern umgestellt.

Verkehrsmengen/-nachfrage im öffentlichen Liniennetz

Der weitaus größte Teil der Verkehrsnachfrage im ÖV wird auf dem Schienennetz des SPNV und dem Straßenbahnnetz der BSAG abgewickelt. Die Verkehrsmengen auf den Streckenabschnitten, die nur von den städtischen und regionalen Buslinien befahren werden, sind systembedingt i. d. R. deutlich geringer als im schienegebundenen Verkehr, da der Bus in vielen Fällen – insbesondere im regionalen Netz – eher lokale Erschließungs- und Zubringerfunktionen übernimmt.

ÖV-Lastungen am Werktag im untersuchungsrelevanten Liniennetz der Stadt Bremen im Jahre 2010/2011



- Straßenbahn
- Bus (städtisch)
- Bus (regional)
- Eisenbahn

Personenfahrten/Tag
nur Werte > 300 dargestellt
und gerundet in 100er

Lesebeispiel:
261 = 26.100 Fahrzeuge/Tag

Mängel- und Chancenanalyse SPNV

Enge Taktung der Regio-S-Bahn-Linie nach Bremen-Nord

Mobilitätsdrehscheibe für den Bremer Osten – Bahnhof Mahndorf

Der ÖV-Anteil auf SPNV-Relationen am gesamten motorisierten Verkehr liegt im Durchschnitt bei knapp 19 Prozent, wobei im Binnenverkehr der Stadt Bremen mit ca. 26 Prozent deutlich höhere ÖV-Anteile realisiert werden. Besonders hohe ÖV-Anteile werden im Binnenverkehr der Stadt Bremen auf Relationen von/ nach Bremen-Nord sowie zwischen Bremen-Mitte und Bremen-Ost realisiert. Die ÖV-Marktanteile sind einerseits Ausdruck der Angebotsqualität des SPNV, andererseits reflektieren sie das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV und damit die Konkurrenzsituation beider Verkehrsträger. Die in Stadt und Region Bremen festgestellten Werte liegen weitgehend innerhalb der üblichen Margen.

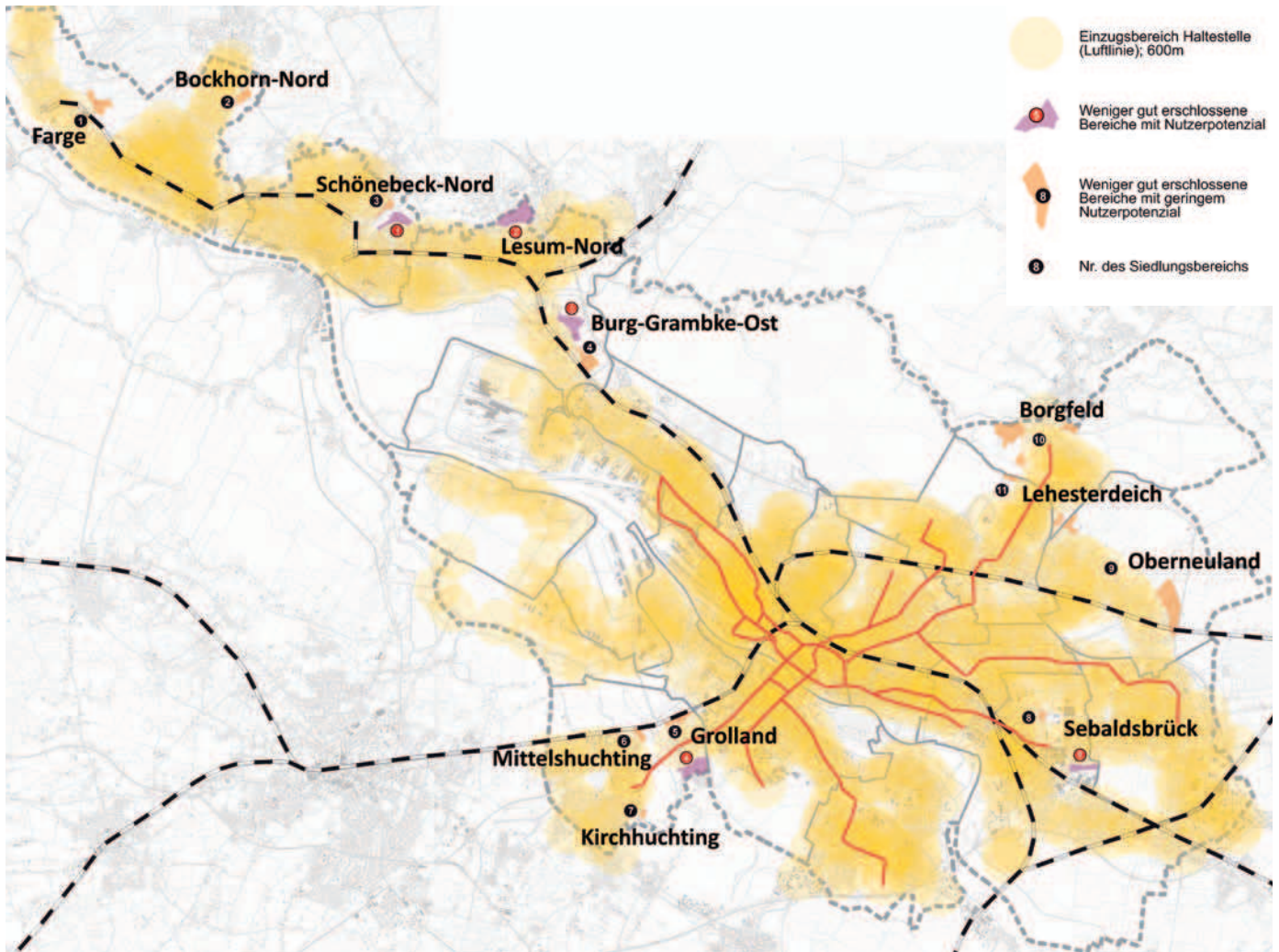
Die Platzkapazitäten im SPNV sind im Verhältnis zur vorhandenen Nachfrage insgesamt gut bemessen, Kapazitätsengpässe in einzelnen Fahrten sind gleichwohl möglich. Hohe Auslastungswerte zeigen sich insbesondere auf Streckenabschnitten im Stadtgebiet von Bremen und zwar zwischen Hbf und Bremen-Burg bzw. Delmenhorst.



Chancen liegen insbesondere in einem weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn sowie einer optimierten Verknüpfung mit Straßenbahn bzw. Bus. Dabei ist eine integrierte Information auf Ist-Datenbasis ebenso hilfreich wie ein intensivierte Marketing des ÖPNV als Gesamtsystem.

Marktanteil des SPNV auf Relationen zwischen Bremen und dem Umland





Mängel- und Chancenanalyse straßengebundener ÖPNV

Unter straßengebundener ÖPNV soll der Verkehr mit Straßenbahnen und Bussen verstanden werden, die Erreichbarkeits- und Potenzialanalyse schließt jedoch zwangsläufig das SPNV-Angebot mit ein. Sämtliche Betrachtungen beschränken sich auf das Stadtgebiet Bremen. Zusätzlich wurde durch die BSAG eine Liste mit Behinderungen im Betriebsablauf von Straßenbahnen und Bussen bereitgestellt.

Erschließungsanalyse

Die Erschließungsanalyse untersucht die Fußwegentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle – unabhängig von dem dort verfügbaren ÖPNV-Angebot – und markiert die Siedlungsbereiche, aus denen die nächstgelegene Haltestelle nicht innerhalb der gemäß Nahverkehrsplan maximal zulässigen Entfernung von 600 m Luftlinie erreicht werden kann. Bereiche außerhalb des 600 m-Radius mit erkennbarem Nutzerpotenzial sind in den Verkehrszellen Schönebeck Schafeggend, Lesum Ost, Burg-Grambke Nord, Grolland Norderländer Straße und Brakkämpfe sowie Sebaldsbrück – Krankenhaus zu finden.

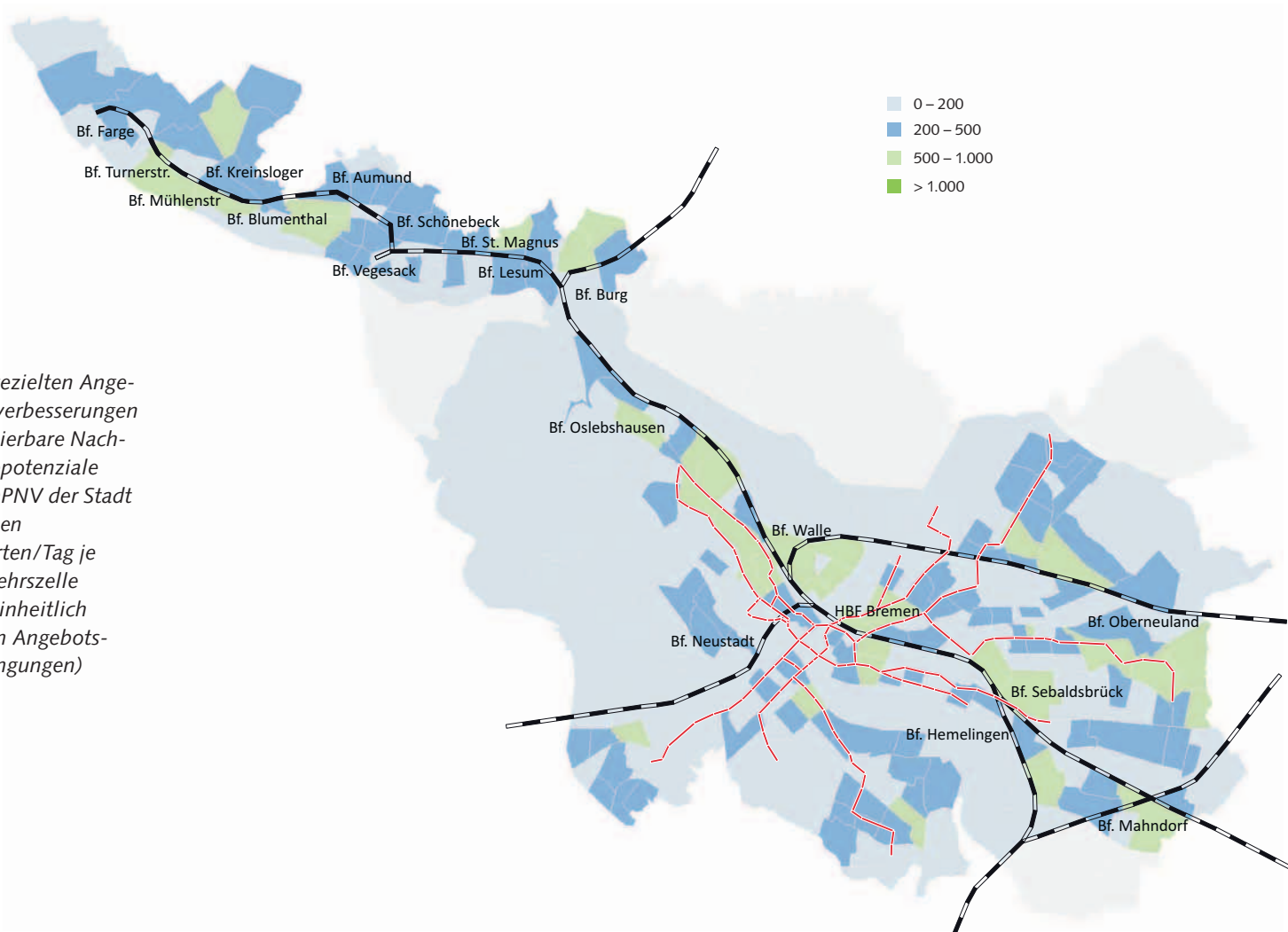
Potenzialanalyse

Die Potenzialanalyse untersucht die Nachfragepotenziale ebenso wie die entsprechenden Risikopotenziale. Grundlage sind spezielle Auswertungen der Verkehrsmittelwahl der wahlfreien Bevölkerung (Menschen ohne feste Bindung an Pkw oder ÖPNV).

Nachfragepotenziale je Verkehrszelle verstehen sich als Anhaltswerte, die durch Angebotsverbesserungen möglicherweise ganz oder teilweise erreicht werden können. Voraussetzung sind spürbare Angebotsverbesserungen, z. B. ÖV-Beschleunigung, direktere Linienführung, kürzere Wege zur Haltestelle, häufigere Bedienung. Angebotsverbesserungen gibt es jedoch nicht zum Nulltarif. Zur Beurteilung ihrer Realisierungswürdigkeit müssen sowohl evtl. anfallende Herstellungskosten für die entsprechende Infrastruktur als auch evtl. zusätzliche Betriebskosten (saldiert um ggf. anfallende Mehrerträge) herangezogen werden.

Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsqualität

Bei gezielten Angebotsverbesserungen aktivierbare Nachfragepotenziale im ÖPNV der Stadt Bremen (Fahrten/Tag je Verkehrszelle bei einheitlich guten Angebotsbedingungen)



Es wird deutlich, dass der ÖPNV in Bremen über erkennbare Nachfragepotenziale verfügt, die unter bestimmten Voraussetzungen aktiviert werden können. Die Nachfragepotenziale liegen überwiegend in Verkehrszellen, die von der Regio-S-Bahn oder der Straßenbahn bedient werden.

Behinderungen im Betriebsablauf

Behinderungen im Betriebsablauf von Straßenbahnen und Bussen hat die BSAG – trotz einer bereits weitgehenden Priorisierung des Straßenbahnverkehrs – an mehr als 60 Stellen im Stadtgebiet Bremen festgestellt. Behinderungen führen zu einer unerwünschten Verlängerung der Reisezeiten im ÖPNV und wirken damit negativ auf die Verkehrsmittelwahl sowie auf den Betriebsaufwand der Verkehrsunternehmen (hier im Wesentlichen der BSAG). Besonders zahlreich sind Behinderungen durch:

- Zeitverluste an Lichtsignalanlagen (ca. 40 Prozent aller Behinderungen), im Wesentlichen verursacht durch eine für den ÖPNV ungünstige Signalprogrammierung
- verminderte Geschwindigkeiten auf der Strecke (ca. 30% aller Behinderungen), im Wesentlichen verursacht durch enge Platzverhältnisse, durch parkende Fahrzeuge oder den schlechten Straßenzustand
- gegenseitige Behinderung des ÖPNV aufgrund einer sehr dichten Fahrtenfolge (ca. 10 Prozent aller Behinderungen)

Hinzu kommen punktuelle Behinderungen durch Lieferverkehr, lange Wartezeiten an Bahnübergängen, hohes Verkehrsaufkommen und Staus oder hohes Fahrgastaufkommen mit entsprechend hohen Haltestellenaufenthaltszeiten. Gerade bei den erheblichen Behinderungen handelt es sich vielfach um bekannte Mängel, für die bislang keine überzeugenden Lösungen gefunden werden konnten oder die kaum lösbar sind (z. B. Am Brill), wenn die dichte Fahrtenfolge im ÖPNV erhalten bleiben soll.

Falschparker behindert Stadtbus





Nach Bremen-Nord
ist es teurer



Tarifanalyse

Der VBN hat im Jahr 2012 eine Analyse zur Fahrpreisentwicklung in der Stadt Bremen (Preisstufe HB I, 2008–2012) im Vergleich zu 8 anderen deutschen Großstädten durchführen lassen. Die Tarifanalyse führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Das Preisniveau im Bartarif ist in Bremen vergleichsweise hoch, schwächt sich jedoch durch unterdurchschnittliche Preisanpassungen der vergangenen Jahre langsam ab.
- Das Preisniveau des Zeitkartentarifs liegt in Bremen vergleichsweise sehr niedrig. Die nur leicht überproportionalen Preiserhöhungen der vergangenen Jahre reichen nicht aus, das niedrige Preisniveau nachhaltig anzuheben. Entsprechend niedrig ist die Tarifiergiebigkeit.
- Die Rabattierung von Mehrfahrtenkarten und Abonnements ist in Bremen im Vergleich mit anderen Städten eher hoch. Entsprechend niedrig ist die Tarifiergiebigkeit.

Im Interesse einer mindestens konstanten Tarifiergiebigkeit wird in der Untersuchung des VBN empfohlen, das Preisniveau im Bartarif zu halten und im Zeitkartenbereich spürbar anzuheben. Gleichzeitig sollte das Rabattniveau insbesondere bei Mehrfahrtenkarten deutlich sinken (diese Empfehlung wird z.Zt. schrittweise umgesetzt). Weiterhin wird angeregt, über neue Tarifprodukte nachzudenken, z. B. über Senioren-, Schwachverkehrszeit- oder attraktive Kleingruppenkarten.

Ein wichtiges Thema in der Tarifgestaltung ist die unter dem Slogan »Eine Stadt – Ein Tarif« zum 01.01.2015 umgesetzte einheitliche Tarifstufe für die Gesamtstadt Bremen, also einschließlich Bremen-Nord.

TOP 5

Wo läuft's rund? Wo läuft's verkehrt?

Ergebnisse aus der Online-Beteiligung
TOP 5 am meisten kommentiert zum Thema

ÖPNV

- 1 Bessere Anbindung von Osterholz an das Busliniennetz gefordert
- 2 S-Bahnhof Föhrenstraße umsetzen
- 3 Straßenbahn für Findorff
- 4 Fehlende Direktverbindung von Sebaldsbrück zum Weserpark
- 5 Neue Linie 45 gefordert: Weserwehr – Bhf. Hemelingen – Bhf. Mahndorf – Weserpark – Krankenhaus Bremen-Ost – Schweizer Eck

*Nicht barrierefrei:
Bahnhof Neustadt*

*Andrang am Bremer
Hauptbahnhof*



Die Haltestelle
Am Brill ist nicht
barrierefrei

Starke Nachfrage im morgendlichen
Berufsverkehr führt zu Überfüllung



Auch der Bus steht im Stau –
Habenhauser Brückenstraße

Analysen zum Radverkehr

Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen. Radfahren ist Teil der bremischen Alltagskultur. In Bremen wird das Fahrrad selbstverständlich von Alt und Jung, von Berufstätigen und Einkaufenden, von Schüler/innen und Ausflügler/innen und auch als Sportgerät genutzt. Auf 1.000 Einwohner/innen kommen 916 Fahrräder. Die Fahrradausstattung in Bremen liegt damit über der vergleichbarer Großstädte. Die Potenziale in der Fahrradnutzung sind aber auch in Bremen bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Komfortables Radfahren in der umgestalteten Humboldtstraße



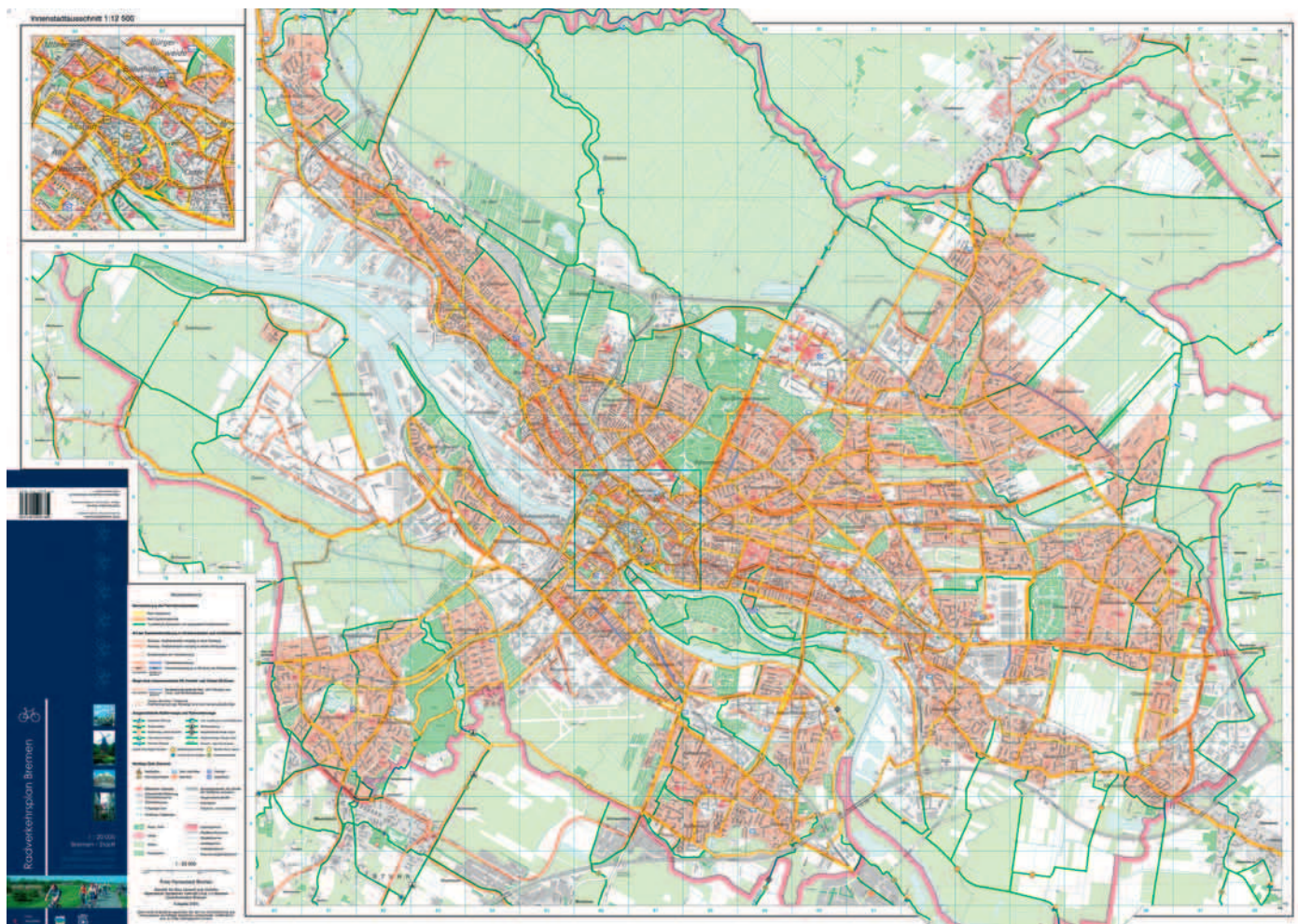
Das Bremer Radverkehrsnetz

Mit der Zielplanung Fahrrad wurde 2003 die Konzeption eines Radverkehrsnetzes für die Stadt Bremen als Grundlage für die Sicherung und Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur erarbeitet.⁷ Insgesamt umfasst das Netz ca. 390 km Hauptrouuten, die an den Anforderungen des Alltagsradverkehrs ausgerichtet sind. Weitere wichtige Verbindungen sind als Ergänzungsrouten (44 km) bzw. Freizeitrouuten (270 km) in das Netz integriert. Die Einstufung einer Strecke als

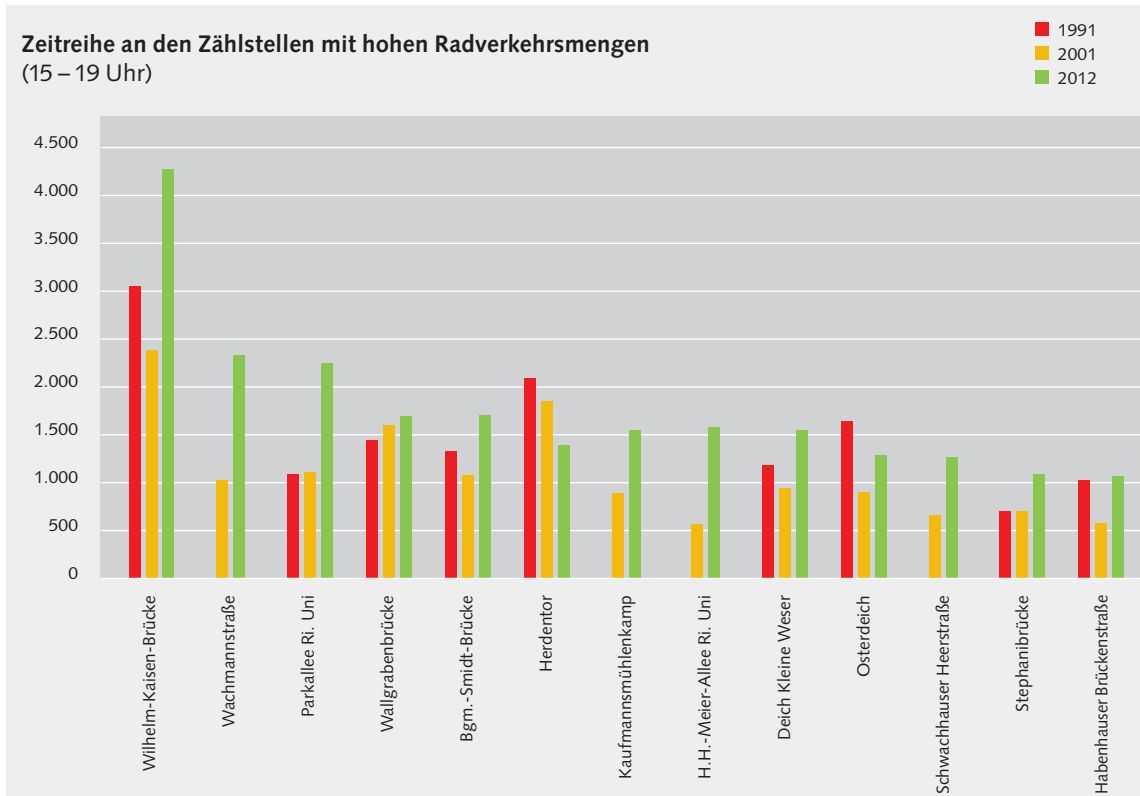
Hauptroute des Radverkehrsnetzes soll bei zukünftigen Planungen mit einem hohen Stellenwert der Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden.

Eine Verdichtung des Radverkehrsnetzes auf Stadtebene z.B. durch die Einbeziehung des Grünen Netzes oder der Grünverbindungen des FNP wurde bereits mit der Zielplanung Fahrrad empfohlen und wurde mit dem VEP weiter verfolgt.

Fahrrad-Stadtplan Bremen, Hauptrouutenetz in Gelb eingezeichnet, Ausgabe 2012



⁷ vgl. Zielplanung Fahrrad, PGN 2003



Mit der Konzeption des Radverkehrsnetzes im Rahmen der Zielplanung Fahrrad wurde auch die Fahrradwegweisung in Bremen grundlegend neu konzipiert. Damit ist heute eine flächendeckende und einheitliche Wegweisung als Orientierungshilfe für den Radverkehr vorhanden. Ein System zur Wartung der Wegweisung ist nicht vorhanden.

Die damalige Netzphilosophie beschränkte sich auf die Entwicklung von Haupttrouten zur Bündelung des stadtteilübergreifenden Radverkehrs. Eine weitergehende Netzentwicklung hin zu besonders komfortablen und schnellen Verbindungen wurde seinerzeit noch nicht in Betracht gezogen. Somit kann auch kein Anspruch auf eine höhere Reisegeschwindigkeit aus dem Radverkehrsnetz abgeleitet werden. In dieser Hinsicht weist das Netz Optimierungspotenzial auf.

Radverkehrsaufkommen

Der Vergleich mit älteren Zähl-daten zeigt, dass die Radverkehrsmengen in den letzten 10 bis 20 Jahren zum Teil deutlich zugenommen haben. Die stärksten Radverkehrsmengen treten an Zwangspunkten (Weserquerung, Bahnquerung, Querung Wallanlagen) aufgrund der Bündelungsfunktion auf und konzentrieren sich v. a. auf den Innenstadtbereich bzw. Verbindungen Richtung Universität als wichtige Ziele des Radverkehrs.

Seit 2011 wird in Bremen mit acht Radverkehrs-Dauerzählstellen an strategisch wichtigen Querschnitten, die kontinuierliche Nachfrageentwicklung im Radverkehr erfasst.



Radinfrastruktur

Radfahren hat in Bremen eine lange Tradition. Dies ist auch an der flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur zu erkennen. Die bis auf wenige Hauptverkehrsstraßenabschnitte und auch in vielen Nebenstraßen vorhandenen baulichen Radwege und die teilweise nicht ausreichenden Fahrbahnbreiten sind der Grund für eine bislang relativ geringe Umsetzung von Markierungslösungen auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.

Radwege – Chance und Mangel

In einer Bestandsaufnahme im Jahr 2010 wurden ca. 674 km straßenbegleitende, bauliche Radwege erfasst.⁸ Nur auf einer Länge von 19 km war eine markierte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen vorhanden.

Der Großteil der baulichen Radwege in Bremen ist nicht benutzungspflichtig. Benutzungspflichtig sind nur Radwege, die gemäß der StVO bestimmten baulichen Anforderungen genügen und entsprechend beschildert sind. An allen anderen Stellen haben Radfahrer/innen die Wahl, auf der Fahrbahn oder dem Bordsteinradweg zu fahren.

Der Standard für bauliche Radwege in Bremen weist eine Breite von ca. 1,60 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen auf. In vielen Abschnitten werden diese Maße unterschritten. Die Standardbreite lässt ein Überholen nur bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen zu. Zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs aufgrund heterogenerer Fahrzeugtypen und einem Trend hin zu Pedelecs sowie breitere Fahrzeuge wie Fahrradanhänger oder Lastenräder geben dieser Problematik eine neue Relevanz. Die vorhandene Infrastruktur stößt damit an vielen Stellen zunehmend an ihre Grenzen und ist nicht zukunfts-kompatibel. Zudem sind viele Radwege durch Straßenbäume und durch im Laufe der Zeit entstandene Verwerfungen des Pflasters in ihrer Qualität eingeschränkt

In Bremen ist eine »Kultur des Bordsteinradwegfahrens« zu beobachten. Mit der Radverkehrszählung wurde auch das Fahrverhalten erhoben. Dabei dominierte an den ausgewählten Zählstellen eine hohe Akzeptanz der baulichen Radwege, auch ohne Benutzungspflicht.⁹ Als Erklärung ist – auch vor dem Hintergrund vieler Gespräche und Diskussionen während der Bürgerforen und Regionalausschüsse zu dieser Frage – vor allem die subjektive Wahrnehmung einer höheren Sicherheit und eines größeren Wohlbefindens für die Nutzung der baulichen Radwege zu erkennen. Gleichzeitig ist ein relativ geringer Kenntnisstand der StVO-Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht bei allen Verkehrsteilnehmenden anzunehmen. Auch wenn die StVO als Konsequenz aus Erkenntnissen der Unfallforschung ein Umdenken in der Radverkehrsführung manifestiert, ist in Verbindung mit den örtlichen Rahmenbedingungen eine

deutlich langsamere Umsetzung in der Praxisentwicklung und Nutzung zu erkennen, zumal auch die Akzeptanz bei Kfz-Fahrern gegenüber Radfahrern auf der Fahrbahn noch Entwicklungspotenzial aufweist.

Fahrradfreundliche Elemente – Chancen und Mängel

Insgesamt wird ein großes Repertoire fahrradfreundlicher Elemente in der Bremer Radverkehrsinfrastruktur genutzt. So sind die meisten Einbahnstraßen in Bremen heute für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar. Als gute Beispiele einer gelungenen Straßenraumteilung trotz beengter Gesamtbreite werden die Wachmannstraße und die Hamburger Straße wahrgenommen, die mit Radfahrstreifen ein komfortables Radfahren ermöglichen. Fahrradstraßen werden in Bremen zwar eingesetzt, weisen jedoch keine einheitliche Gestaltung (Erkennbarkeit) und Bedeutung in der Netzfunktion auf. Das verkehrsrechtliche Element Fahrradstraße kann und sollte zur Steigerung der Qualität des Radverkehrsnetzes strategisch und konsequent weiter ausgebaut und mit einheitlichen Standards zur besseren Erkennbarkeit ausgestattet werden.

In der Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass erhebliche Verbesserungen durch eine konsequente und flächendeckende Anwendung fahrradfreundlicher Elemente möglich sind.

Gestaltung mit Kopfsteinpflaster – Chancen und Mangel

Kopfsteinpflaster ist aufgrund der unebenen Oberfläche und ggf. fehlender Griffbarkeit zum Radfahren unter dem Aspekt der Radverkehrsförderung grundsätzlich nicht geeignet. Insofern sollte im Haupt-routennetz des Radverkehrs auf Kopfsteinpflaster – insbesondere Großkopfpflaster – verzichtet werden. Aber auch im Nebennetz ist in der Abwägung mit den Aspekten des Denkmalschutzes und der Stadtgestaltung kreativ nach Lösungen zu suchen, die die Straßen auch den heutigen Ansprüchen (Befahrbarkeit Radverkehr, Ordnung ruhender Verkehr) entsprechend nutzbar und sicher machen.¹⁰

⁸ Radwege-Checkup 2010, BVÖ 2010

⁹ Dabei liegen die Ergebnisse an den entsprechenden Zählstellen noch unter denen einer bundesweiten Studie, die bei nichtbenutzungspflichtigen Radwegen nur zu 4% die Wahlmöglichkeit der Fahrbahnnutzung festgestellt hat. vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen 2009

¹⁰ vgl. Pflasterkataster der Stadt Bremen



Radfahrstreifen auch in engen Straßenräumen – in der Hamburger Straße



Hohes Radverkehrsaufkommen mit gering dimensionierter Wartefläche an der Kreuzung Wilhelm-Kaisen-Brücke/Tiefer



Die Fahrradstraße Lothringer Straße ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes und wird von parkenden Autos dominiert

Radweg in der Lindenstraße

Mängelanalyse

Die Attraktivität des Radverkehrsnetzes ist u. a. abhängig von der Qualität der Infrastruktur. Infrastrukturelle Mängel sind vielfältig und häufig kleinteilig. Einschränkungen ergeben sich im Fahrkomfort, der Verkehrssicherheit oder der Reisegeschwindigkeit des Radfahrens. Auswirkungen können sich damit auf die Akzeptanz einer Route oder auch die Regelakzeptanz ergeben.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme des Verkehrsentwicklungsplans wurde eine Mängelanalyse der Infrastruktur durchgeführt, die sehr kleinteilig Einzelmängel im Zuge der Haupttrouten des Radverkehrsnetzes erfasst. Dabei wurde nach Netzlücken, Kapazitätsengpässen, Mängel an Knotenpunkten, Mangel bzw.

Verbesserungsbedarf an Querungshilfen und einer schlechten Streckenbefahrbarkeit unterschieden. Einzelne Mängel im baulichen Zustand wurden zwar nicht erfasst. Jedoch betrafen in der Online-Beteiligung 23 Prozent aller Hinweise im Themenfeld Fuß+Rad (213 von 938) den schlechten baulichen

Zustand von Radwegen, was die Relevanz des Themas Radwegerhaltung sowie den Optimierungsbedarf deutlich macht.





Im Ergebnis wird deutlich, dass Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur noch an vielen Stellen vorhanden sind.¹¹ Die Verbesserung bleibt eine längerfristige und dauerhafte Aufgabe, die effektiver Strategien bedarf.

Die AG Radverkehr ist als interdisziplinäres Gremium kontinuierlich mit der Verbesserung der Infrastruktur befasst. Zum Zeitpunkt der Chancen- und Mängelanalyse wurde u. a. ein Knotenpunkt-Programm fortgeschrieben, mit dem die fahrradfreundliche Optimierung von LSA-Knotenpunkten in Abstimmung mit der AG Radverkehr umgesetzt wird. Dies ist ein Beispiel für systematisches Vorgehen der AG Rad zur Verbesserung der Rad-Infrastruktur.














¹¹ Es ist darauf hinzuweisen, dass die Mängelanalyse keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben kann. So ist diese Erfassung kontinuierlich fortzuschreiben.

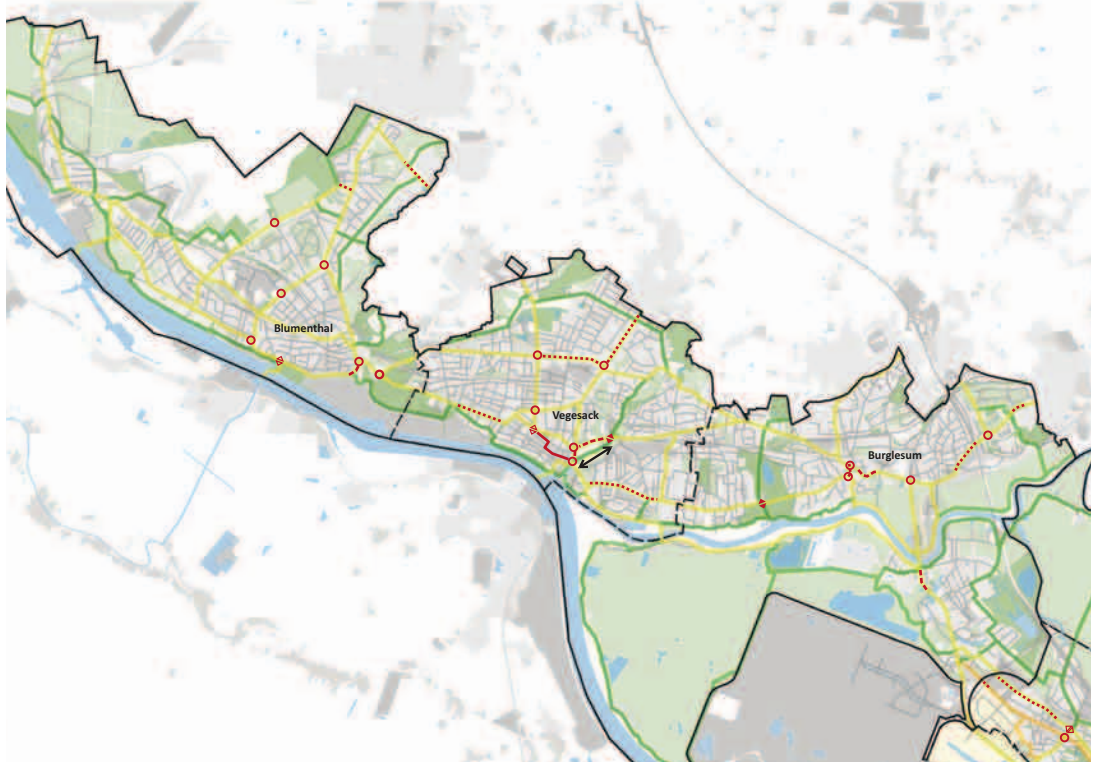
Radverkehrsnetz
Bremen-Nord und
Bremen-Stadt

Chancen und Mängel

-  Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen. Der Radverkehrsanteil ist mit 25% aller Wege bereits relativ hoch - kann aber noch weiter gesteigert werden.
-  Bremen verfügt über ein flächendeckendes Radwegenetz. Auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt. Radfahren auf der Fahrbahn hat sich noch nicht durchgesetzt.
-  An vielen Knotenpunkten und Strecken gibt es Optimierungsbedarf für ein komfortables und sicheres Radfahren.
-  Radverkehrsförderung in Bremen sollte mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.

Legende

-  Hauptroute
-  Ergänzungsrouten
-  Freizeitroute
-  Netzlücke
-  Mangel am Knotenpunkt
-  Querungsbedarf, keine Querungshilfe
-  Verbesserungsbedarf Querung
-  Kapazitätsengpass
-  schlechte Streckenbefahrbarkeit
-  Ergänzung Radverkehrsroute
-  mangelhafte bzw. unbesetzte Seitenanlage
-  Grenzen der VEP-Stadtbezirke
-  Grenzen der Stadtteile





Radstation am
Hauptbahnhof Bremen



Fahrradparken: viele Angebote,
aber noch mehr Nachfrage

Bike+Ride am
Roland-Center in
Huchting

Fahrradparken und intermodale Schnittstellen in Bremen

Fehlende sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen an Quell- und Zielorten können als Nutzungshemmnis für das Radfahren wirken. Ein ausreichendes und komfortables Angebot an Fahrradabstellanlagen ist insofern ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur.

Fahrradparken in Nahversorgungs-/Stadtteilzentren

In den Stadtteilzentren gibt es insgesamt eine Vielzahl fester Abstellanlagen, ergänzt durch mobile Anlagen des Einzelhandels. Häufungen von frei bzw. wild abgestellten Fahrrädern zeigen jedoch, dass das Angebot weiter ausgebaut und verbessert werden kann. Von dieser Problematik sind vor allem die innenstadtnahen Zentren Findorff, Walle, Oster- und Steintorviertel, Neustadt, Wester- und Osterstraße, sowie die Wachmannstraße und Woltmershausen betroffen. Auch in der Innenstadt Bremens ist das Angebot öffentlicher Abstellanlagen aufgrund der hohen Nachfrage nicht ausreichend. Besonders sind hier die Gebiete um die Fußgängerzone Obernstraße betroffen sowie am Hauptbahnhof.

Fahrradparken in Wohnquartieren

Gerade in dicht bebauten Wohnquartieren mit der Bebauungsform des »Altbremer Hauses« bestehen zahlreiche Nutzungsansprüche und -konflikte hinsichtlich der Nutzung des verfügbaren Straßenraumes. Fehlende Kellerräume durch ausgebauten Souterrainwohnungen und kleine oder nicht vorhandene

Vorgartenbereiche führen zu dem Umstand, dass Fahrräder häufig am Zaun und/oder auf dem Gehweg abgestellt werden und dort zu Einschränkungen für den Fußverkehr insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit wirken.

Nachdem in den 90er Jahren bereits einige Abstellanlagen in Bremen zu Lasten von Pkw-Stellplätzen als Modellprojekt errichtet wurden, wurden erst in jüngerer Zeit wieder einzelne Abstellanlagen in den Quartieren Steintor und Fesenfeld realisiert. Eine systematische Förderung findet aktuell nicht statt. Ein wichtiger Faktor bei Abstellanlagen in Wohnquartieren ist das regelmäßige Entfernen sogenannter »Fahrradleichen«.

Bike+Ride

An nahezu allen SPNV-Haltepunkten in Bremen existiert eine Bike+Ride-Anlage (B+R). Die Qualität der Stationen ist eher durchschnittlich, die Auslastung der insgesamt 22 Stationen beläuft sich im Mittel auf ca. 52 Prozent.¹² Laut einer Untersuchung des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) entspricht die Qualität der Anlagen an Bahnstationen nicht durchweg dem Image einer fahrradfreundlichen Stadt. Während die Abstellanlagen in Bremen-Nord eine gute bis durchschnittliche Qualität aufweisen, fällt die Bewertung der Anlagen in den übrigen Bezirken schlechter aus.¹³

¹² vgl. ZVBN 2012

¹³ Die Anlagen wurden anhand der Kriterien Qualität, Quantität (Angebot) und Auslastung mittels Schulnoten bewertet.

Am Hauptbahnhof bietet eine attraktive, moderne Radstation neben der Möglichkeit des sicheren Abstellens mit einem Fahrradladen und Werkstatt auch Service sowie Informationen. Jedoch mangelt es an einer großen Anzahl kostenloser Abstellplätze in direkter Nähe zum Hauptbahnhof.

Entlang des Liniennetzes der BSAG im Stadtgebiet Bremen ist ein gut ausgebautes Netz an B+R-Anlagen vorhanden. Die Qualität der Anlagen ist überwiegend gut und eine Vielzahl der Stationen mit Witterungsschutz ausgestattet (z.B. Dach oder unter einer Brücke).¹⁴ Die Abstellanlagen orientieren sich primär an Straßenbahntrassen und sind nur vereinzelt in der Nähe von Bushaltestellen zu finden. Vielfach genügen diese aber nicht mehr der gestiegenen Nachfrage.

Neben der Radstation am Hauptbahnhof stehen nur an zwei der B+R-Anlagen abschließbare Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen) zur Verfügung.

Verkehrssicherheit im Radverkehr

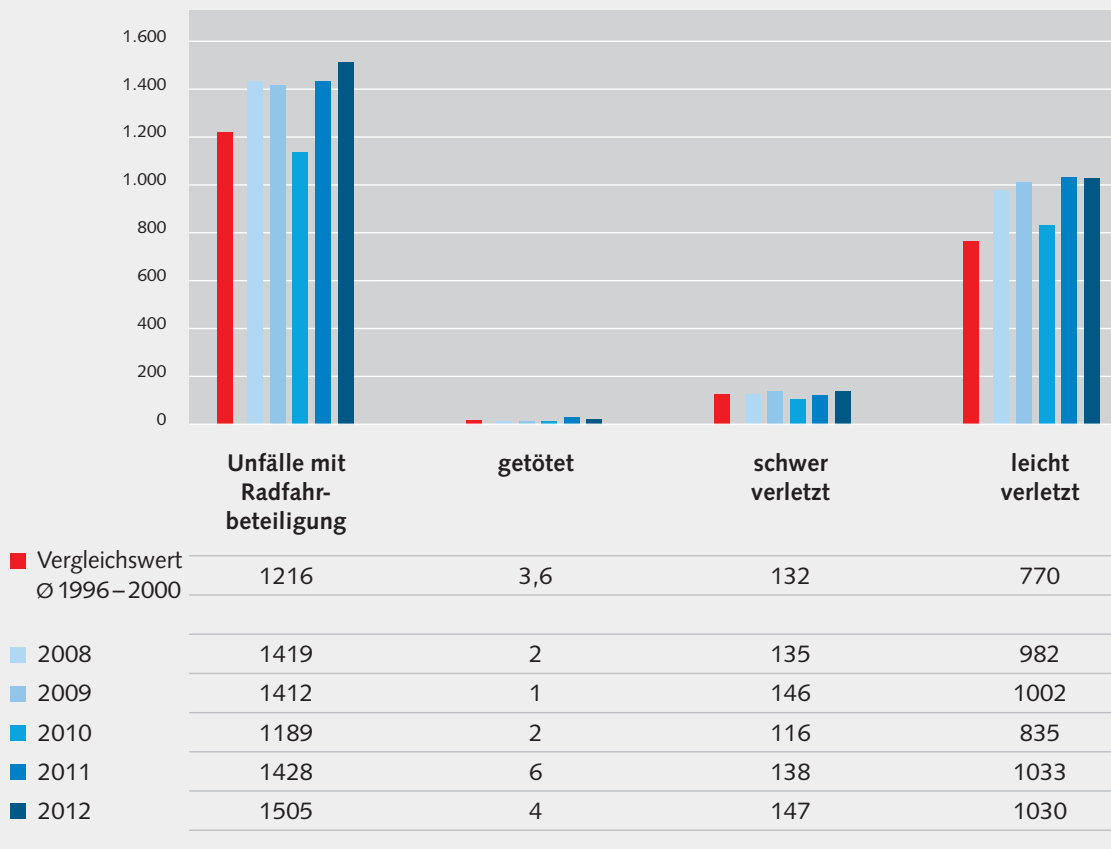
Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrer/-innen ist zwischen 2008 und 2011¹⁵ in etwa gleich geblieben, wurde im Jahr 2012 aber um 6 Prozent überschritten. Gegenüber den Unfalldaten aus den Jahren 1996 bis 2000 ist damit die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den letzten zehn Jahren um ca. 17 bis 24 Prozent gestiegen.

Für diesen Zeitraum können jedoch auch Veränderungen im Modal Split nachgewiesen werden, mit denen eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 22 auf 25 Prozent einhergeht (Steigerung um 14 Prozent). Dementsprechend spiegelt die Zunahme der Anzahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung zwar keine massive Verschlechterung, aber vor allem keine Verbesserungen wider.

Radfahrer/-innen sind als gegenüber dem Kfz schwächere und relativ ungeschützte Verkehrsteilnehmende besonders betroffen. Gemessen an einem Weegeanteil von 25 Prozent sind sie mit 38 Prozent an der Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen überdurchschnittlich vertreten.

Entwicklung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

in den Jahren 2008 bis 2012 gegenüber dem Durchschnittswert 1996 bis 2000



¹⁴ vgl. plan-werkStadt/VIA Köln, 2013

¹⁵ Verkehrsunfallstatistik der Polizei Bremen. Das Jahr 2010 fällt durch deutliche Abweichungen in der Statistik auf, die durch die extremen Witterungsverhältnisse im Winter zu erklären sind. Insofern wird das Jahr 2010 in der Bewertung ausgeklammert.

Hauptsächliche Unfallursachen

Die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung werden in Bremen nach polizeilicher Statistik zu ca. 50 Prozent von den Radfahrenden selbst verursacht¹⁶. Darin enthalten sind auch die Unfälle zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen sowie Alleinunfälle. Die Unfallursachen gegenüber Radfahrenden entsprechen in Bremen den Erfahrungen der Unfallforschung. Insbesondere Einmündungsbereiche stellen Gefahrenpunkte dar, wo Radfahrende durch Fehler beim Abbiegen oder das Nichtgewähren der Vorfahrt durch Kfz gefährdet sind. Problematisch sind hier schlechte Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Rad insbesondere bei baulichen Radwegen (Verschwenkung des Radwegs/der Furt im Einmündungsbereich, schlechte Sicht durch parkende Kfz oder Straßengrün).

Insofern Unfälle durch Radfahrer/innen verursacht werden, sind in Bremen drei Hauptunfallursachen festzustellen: das Fahren in Gegenrichtung auf dem linken Radweg, Fahren unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen, Verletzung der Vorfahrt. Das Linksfahren auf Radwegen wird auch bundesweit in der Unfallforschung als wichtige Unfallursache erkannt, das häufig – auch zu schweren – Personenschäden führt.

Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Als zunehmend wichtig werdender Aspekt der Radverkehrsförderung wird Kommunikation als kostengünstiges und effektives Mittel erkannt. Kommunikation umfasst Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen bis hin zu Verkehrserziehung mit der Ansprache von bestimmten Zielgruppen in der Öffentlichkeit.

In Bremen ist fahrradfreundliche Kommunikation bereits vorhanden. So wird im Online-Auftritt der Stadt www.bremen.de »Bike it« vorgestellt. Die Verkehrsmanagementzentrale stellt wichtige Informationen zur Radverkehrsinfrastruktur online zur Verfügung (z.B. Broschüren zum Fahrradparken, B+R). Der Grüne Ring, eine Radroute in der Region Bremen, deren Konzeption als Projekt des nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert wurde, wird wirksam vermarktet.



Auch gesellschaftliche Akteure wie der ADFC tragen wesentlich zu einem fahrradfreundlichen Klima bei.

Veranstaltungen wie der autofreie StadTraum und das Open-Air-Festival Breminale werden durch fahrradaffine Aktionen begleitet (Hochstraßenradtour, Fahrradfestival).¹⁷ Der Evangelische Kirchentag, der 2009 in Bremen stattgefunden hat, wurde besonders fahrradfreundlich konzipiert und dafür mit dem deutschen Fahrradpreis 2009 ausgezeichnet.¹⁸

Dennoch ist festzustellen, dass die Kommunikation nicht kontinuierlich und uneinheitlich erfolgt. Es gibt hier noch erhebliches Potenzial für mehr Qualität und Kontinuität. Auch könnten weitere wichtige gesellschaftliche Akteure noch aktiver in eine systematischen Förderung des Radverkehrs einbezogen werden, z.B. die Universität, die Hochschule Bremen oder die Handelskammer.

Service und Dienstleistungen

Als dritte Säule des Systems Radverkehr ist neben Infrastruktur und Kommunikation der Service zum Radfahren ein Ansatz für die Förderung, denn verschiedene Angebote machen das Radfahren gerade im Alltag zusätzlich attraktiv.

In der Radstation am Hauptbahnhof wird das Angebot des sicheren und komfortablen Fahrradabstellens (B+R) mit dem RadOrt, einer Anlaufstelle für den Service rund um das Radfahren in Bremen, kombiniert. Das Netz an Fahrradläden ist in Bremen dicht und

»Bike it« im Online-Auftritt der Stadt Bremen, www.bremen.de

¹⁶ Dies entspricht den allgemeinen Erkenntnissen der Unfallforschung, vgl. Radverkehrssicherheit – Probleme und Lösungen, Unfallforschung der Versicherer

¹⁷ vgl. www.autofreibremen.de

¹⁸ vgl. www.der-deutsche-fahrradpreis.de/der-deutsche-fahrradpreis/rueckblick/2009.html

deckt unterschiedliche Bedarfe (vom Großmarkt bis zum Spezialisten) ab. Auch mobile Fahrradreparaturdienste werden in Bremen privatwirtschaftlich angeboten. Auch die vorhandene Wegweisung ist als wichtiger Service zur Orientierung zu benennen.

Das Serviceangebot in Bremen ist darüber hinaus noch öffentlichkeitswirksam ausbaubar.

*Flächendeckende
Wegweisung für
den Radverkehr*



*Radfahrer/innen
haben Vorfahrt am
Jan-Reiners-Weg*



Empfehlungen des NRVP

Im fortgeschriebenen Nationalen Radverkehrsplan 2012 mit dem Zeithorizont 2020 wird die Radverkehrsförderung auf Bundesebene offensiv vorangetrieben. Damit wird weiterhin der Radverkehr als System in den Fokus genommen, das neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur auch Kommunikation und Service umfassen muss.

Für Maßnahmen zur Entwicklung des Fahrradverkehrs werden in den Jahren 2012 und 2013 aus den Mitteln »Zielplanung Fahrrad« zusammen mit den Erhaltungsmaßnahmen der Infrastruktur 2 Mio. Euro bereitgestellt, die durch den Einsatz von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz weiter aufgestockt werden. Darüber hinaus wird der Radverkehr auch im Rahmen von anderen Projekten z. B. im Straßen- und Städtebau und auch durch andere Ressorts gefördert. Der NRVP 2020 schätzt den Finanzbedarf zur Radverkehrsförderung für Vorreiter-Städte auf 18 bis 19 Euro pro Einwohner/in und Jahr (inklusive Erhaltung Infrastruktur). Demnach müsste Bremen, um die Qualität im Radverkehr weiterhin zu sichern, Investitionen von ca. 10 Mio. Euro pro Jahr für Radverkehrsförderung in den Haushalt einplanen.

TOP 5

Wo läuft's rund? Wo läuft's verkehrt?

Ergebnisse aus der Online-Beteiligung
TOP 5 am meisten kommentiert zum Thema

Mängel in der Fahrradinfrastruktur

- 1 Fehlender Radweg zum Mahndorfer Bahnhof
- 2 Fehlender Radweg im Kirchweg
- 3 Schlechte Querbarkeit für Radfahrer an der Domsheide
- 4 Fahrradwege in der Humboldtstraße
- 5 Radwege zwischen Sielwallkreuzung und Ziegenmarkt

*Falschparker auf dem Radweg –
Martinistraße*



*Umwege statt direkter Verbindung:
Netzlücke am Dobbenweg*



*Ladeverkehre blockieren Radweg –
Vor dem Steintor*



*Radweg mit baulichen Mängeln –
Kurfürstenallee*

Findorffallee: Kopfsteinpflaster führt zum Ausweichen auf den Gehweg

Kein Platz – Am Hulsberg



Bischofsinsel: attraktive Wegeverbindung und Engpass für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen



Analysen zum Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Letztlich beginnt und endet jeder Weg zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle, zur Car-Sharing-Station oder auch zum Fahrradstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmenden immer auch Fußgänger/innen.

So selbstverständlich das Zufußgehen ist, wurde der Fußverkehr in der Verkehrsplanung lange nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen; er spielte in den letzten Jahrzehnten eine unterrepräsentierte Rolle. Ein Bedeutungsverlust des Zufußgehens wird an den rückläufigen Zahlen des Fußverkehrsaufkommens auch in Bremen deutlich. Ausschlaggebend ist vor allem die Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche, als deren Ergebnis zuletzt »Rest-Flächen« für Fußgänger/innen übrig bleiben, aber auch die Flächenausweitungen im Einzelhandel, die große Standorte in Randlagen, welche wiederum bevorzugt mit dem Pkw erreichbar sind, zur Folge haben.

Fußgänger/innen tragen im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Lebendige Innenstadtbereiche sind ohne Fußgängerzonen heute nicht mehr vorstellbar. Das Zufußgehen ermöglicht vielen Gruppen eine selbstständige Mobilität im Stadtteil bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf, zudem ist die Bewegung gesundheitsfördernd.¹⁹

Im Vergleich zu anderen Großstädten vergleichbarer Größenordnung hat das Zufußgehen in Bremen einen eher geringen Stellenwert. Die Chancen der Nahmobilität werden u. a. am Beispiel des Neuen Hulsberg Viertels neu entdeckt. Ziel ist die Rückgewinnung von öffentlichen Räumen für Aufenthalt und barrierefreies Zufußgehen. Dazu ist ein grundlegendes Umdenken mit neuer Prioritätensetzung in der Planung und Praxis notwendig.



Wichtige Fußwegeachse zur Innenstadt – Herdentorsteinweg

Plan »Grünes Netz Obervieland«



¹⁹ Eine Studie, die in der Fachzeitschrift *Neurology* (2010) veröffentlicht wurde, weist beispielsweise die vorbeugende Wirkung des Gehens für eine spätere Demenzerkrankung nach.

Fußwegeverbindungen

Das Grüne Netz stellt eine flächendeckende Bestandsaufnahme der Fußwegeverbindungen dar und zeigt gleichzeitig Ergänzungsbedarf auf. Dabei werden auch Verbindungsstrecken außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und Anbindungen an die Wohngebiete aufgezeigt. Mit dem Flächennutzungsplan werden aktuell Grünverbindungen als Achsen der Nahmobilität neu festgelegt.

Für einzelne Stadtteile liegen Schulwegepläne vor, die mit Förderung des Verkehrsressorts durch den ADFC in Zusammenarbeit mit Schulen vor Ort erarbeitet wurden.²⁰ Auch in anderen Beteiligungsprojekten wie z. B. »Stadtteilchecker/innen« oder »Geniale Stadt« werden Jugendliche in Bremen in Planungsprozesse der Stadtgestaltung einbezogen und beschäftigen sich mit ihrem Umfeld, ihrer Wahrnehmung und ihren Ansprüchen an den öffentlichen Raum.

Im Innenstadtbereich ermöglicht ein Fußgängerleitsystem, das wichtige und touristische Ziele ausweist, eine gute Orientierung im Nahbereich.

Trennwirkung und Querungssituation an Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund ihrer Verkehrsfunktion häufig Einschränkungen für Nahmobilitätsqualitäten durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastungen auf. Die Überquerung von Fahrbahnen stellt für Fußgänger/innen in der Regel ein großes Problem dar. Unfallsituationen mit Fußgänger/innenn ergeben sich überwiegend beim Überqueren einer Fahrbahn (sogenannte Überschreiten-Unfälle).

Im Rahmen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse wurde die Trennwirkung der untersuchten Hauptverkehrsstraßen qualitativ bewertet. Vorhandene Querungsanlagen wurden aufgenommen sowie darüber hinausgehender Querungsbedarf identifiziert. Durch welche Maßnahmen die Querungsdefizite abgebaut werden und welche Form von Querungshilfen sinnvoll sind, ist auf Basis dieser Analyse für jeden definierten Querungsbedarf mit vorhandenem Defizit zu untersuchen.

*Schlechte Erreichbarkeit
der Haltestelle Am Dobben*

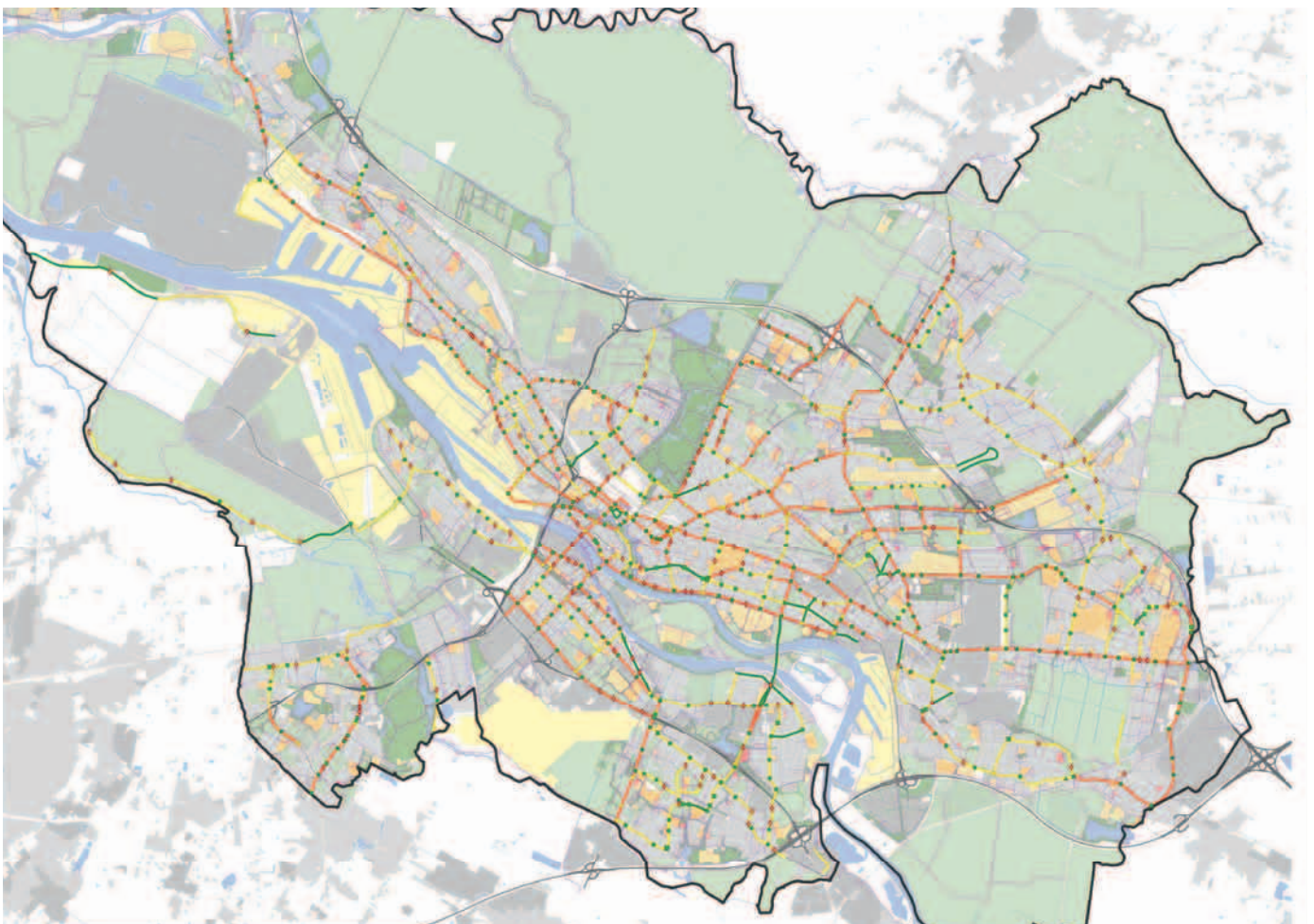
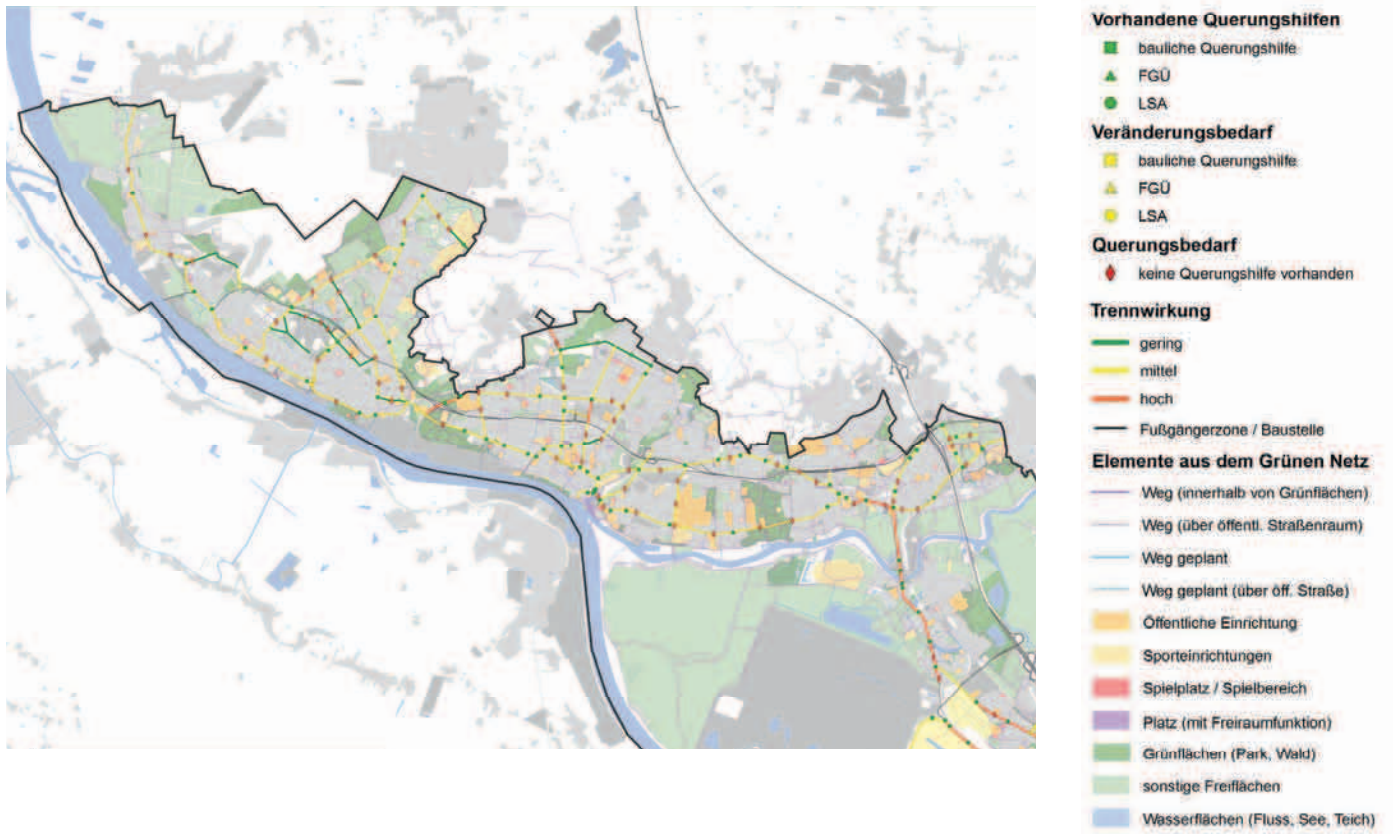


*Dunkelampel
als Angebot für
Fußgänger –
Mahndorfer Heer-
straße*



²⁰ Horn-Lehe (2003), Hemelingen und Arbergen (2006), Hastedt (2007), Vahr und Sebaldsbrück (2009), Neustadt/Huckelriede (2010), Osterholz (2011), Obervieland (2013)

Trennwirkung und Querungssituationen an Hauptverkehrsstraßen
in Bremen-Nord und Bremen-Stadt



Dabei wurde deutlich, dass Bremen über eine hohe Dichte an signalgesicherten Querungsanlagen vor allem im Bereich von Schulen, Kitas und Seniorenwohnanlagen verfügt. Etwa bei einem Zehntel wurde ein vorhandener Veränderungsbedarf diagnostiziert. Im Beteiligungsverfahren zum VEP wurden häufig zu lange Wartezeiten an Fußgängerampeln thematisiert. Da bei mittleren Wartezeiten ab 30 Sekunden die Wahrscheinlichkeit über Rot zu laufen steigt, ist damit auch ein Sicherheitsaspekt benannt. Zunehmend werden Fußgängerampeln als Dunkel-Lichtsignalanlagen eingerichtet, die nur bei Anforderung in Betrieb sind. Dies reduziert zwangsläufige Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer, da eine Querung auch ohne Lichtsignalsicherung möglich ist – bietet diese aber grundsätzlich als Option an. Fußgängerinnen und Fußgänger bekommen also eine Wahlmöglichkeit. Menschen, die sich sicher im Verkehr bewegen, können bei einer entsprechenden Lücke ohne lange Wartezeiten queren. Andere, z.B. Kinder oder ältere Menschen, können eine Grünphase anfordern und dann gesichert die Straße überqueren. Es besteht noch erhebliches Potenzial zur Umrüstung bestehender Anlagen.

Fußgängerüberwege, aber auch bauliche Querungshilfen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume, sind in deutlich geringerer Anzahl im Stadtgebiet vorhanden. Nachdem Fußgängerüberwege («Zebrastrifen») in den vergangenen Jahrzehnten in Bremen zugunsten anderer Lösungen entfernt wurden, werden in jüngster Zeit wieder neue Fußgängerüberwege in Bremen installiert (Lachmundsdamm/ Ecke Oewerweg, Osterholz 2012) und sollen verstärkt zur Anwendung kommen.²¹ Grundsätzlich sind verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Quersituation an Stellen mit Querungsbedarf möglich; neben den Zebrastrifen sind auch bauliche Querungshilfen mit Mittelinsel und/oder seitlichen Einengungen oder die Anlage von Fußgängersignalanlagen zweckmäßig; über das richtige Element ist im Einzelfall zu entscheiden.

Eine Trennwirkung kann auch punktuell an Knotenpunkten wirken, die mit stark aufgeweiteten Fahrbahnen, separaten Rechtsabbiegespuren und somit vielen Furten, fehlenden Furten in einzelnen Knotenarmen, Umlaufgittern u. ä. besonders fußgängerunfreundlich sind.

Problematisch: hoher Querungsbedarf zur Waterfront und Schwerlastverkehr zu den Industriehäfen



²¹ vgl. Beschluss der Stadtbürgerschaft, 16. Oktober 2012

Nahmobilitätsqualitäten und Mängel in den Stadtteilzentren

Qualitäten für die Mobilität im Nahbereich werden durch ein attraktives Wegenetz, Angebote für die Naherholung und vor allem eine hohe Aufenthaltsqualität bestimmt. Einschränkungen ergeben sich neben den bereits beschriebenen Mängeln vor allem durch eingeschränkte Bewegungsflächen. Hier ist die Qualität der Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche relevant. Neben dem Zufußgehen ist auch das Radfahren eine Mobilitätsform, die vor allem auf kurzen Wegen für viele attraktiv ist, z. T. gibt es Überschneidungen in den Ansprüchen an die Straßenraumgestaltung bzw. Mängeln (z. B. Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, Angsträume).

Flächenkonkurrenz durch ruhenden Verkehr und Sondernutzungen

Konflikte treten vor allem durch die Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei begrenzter Flächenverfügbarkeit auf. Insbesondere die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs führt zu Einschränkungen der Situation für das Zufußgehen. Auf Gehwegen aufgesetztes Parken von Kfz und mangels des Angebots von Fahrradabstellanlagen auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder schränken die Flächen insbesondere in den verdichteten Stadtquartieren stark ein. Neben Bäumen, Beleuchtungsmasten, Schildermasten etc. reduzieren auch Warenauslagen, Werbetafeln, Außengastronomie und Mülltonnen die Gehwegflächen, so dass ein uneingeschränktes Nebeneinandergehen bzw. Begegnen nicht möglich ist. Vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind dies kaum zu überwindende Hindernisse.

Möblierung: Sitzgelegenheiten, Spielgeräte

Elemente zur Möblierung können die Qualität für den Aufenthalt im öffentlichen Raum wesentlich verbessern. Insbesondere für ältere Menschen mit körperlichen Einschränkungen sind Pausen und Möglichkeiten zum Verweilen auf ihren Wegen erforderlich. So tragen Sitzgelegenheiten zu einer Aufwertung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes bei. Sitzgelegenheiten finden sich in Bremen in den Grünanlagen aber auch in den Stadtteilzentren. Sie werden bewusst zur Gestaltung eingesetzt und tragen z. B. in Form von Treppenanlagen auch im Uferbereich der Weser (z. B. Schlachte, Tiefer) zum Aufenthalt bei.

Vergleichbar sind für Kinder Spielelemente wesentliche Anziehungspunkte. Neben den im Grünen Netz ausgewiesenen Spielplätzen finden sich vereinzelt auch Spielgeräte z. B. in Fußgängerzonen.

Eine konzeptionelle Herangehensweise hin zu einer Routenbildung (z. B. Sitzrouten, Spielrouten, Gesundheitspfade) kann bislang nicht erkannt werden und bietet sich als Potenzial zur Steigerung der Nahmobilitätsqualitäten auf Stadtteilebene an.

Nahmobilitätsqualitäten in den Stadtteilzentren

Im Folgenden werden die Chancen und Mängel für Nahmobilität in den einzelnen Stadtteilzentren tabellarisch beschrieben.

Kein Durchkommen auf zugestellten Gehwegen – Isarstraße



Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung in der Pappelstraße

Chancen und Mängel für Nahmobilität in den einzelnen Stadtteilzentren

Stadtzentrum, Innenstadt	+ + - - -	Kompakte Innenstadt mit fußläufigen Entfernungen Erreichbarkeit auch vom Hauptbahnhof und umliegenden Quartieren zu Fuß gegeben Hauptverkehrsstraßen trennen Innenstadt von attraktiven Grün- und Freiräumen an Weser und Wallanlagen Zentrale Knotenpunkte sind Kfz-dominiert und fußgängerunfreundlich Konflikte mit Radverkehr auf wichtigen Wegeverbindungen
Östliche Vorstadt	+ - - -	Lebendiger Stadtteil mit hohen Qualitäten für Nahmobilität v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt Pflaster und eingeeengte Gehwegbereiche mit Handlungsbedarf für Barrierefreiheit Osterdeich mit hoher Trennwirkung zum Naherholungsgebiet an der Weser, Pauliner Marsch
Wachmannstraße, Schwachhausen	+ + - -	Attraktive Einkaufsstraße mit hoher Nahversorgungsqualität Gute Lösung für verträgliche Straßenraumgestaltung Fehlende Querungshilfen z. B. in Höhe Hartwigstraße v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
Horn	- +	Zentrum mit Orientierung an Kfz-geprägter Horner Heerstraße mit hoher Trennwirkung Rhodendronpark: sehr attraktive Parkanlage zur Naherholung
Osterholz	+ + + -	Belebtes Zentrum (Schweizer Eck) mit attraktiven Fußwegen in die Quartiere Mittelseln als attraktive und funktionierende Querungshilfen Chance durch geplante Umgestaltung zu Shared Space Rein verkehrstechnische Lösung der Querungssituation in der nördlichen St.-Gotthard-Straße mit Ampelanlagen
Hemelingen	+ - -	Verträgliche Straßenraumgestaltung in der Hemelinger Bahnhofstraße Insgesamt ungünstige Erreichbarkeit (durch Tunnel) des Zentrums, das von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene) umgeben wird Verbesserungsbedarf: Anbindung zur Straßenbahn durch Bahnhofstunnel und Haltestellenbereich an der Sebaldsbrücker Heerstraße
Neustadt	+ + - - -	Quartier mit attraktiven, belebten Straßenräumen, v. a. in der Pappelstraße Attraktive, zentrale Grünanlage und Nähe zur Kleinen Weser Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, auch in der Pappelstraße z. T. starke Trennwirkung der Hauptstraßen v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
Woltmershausen	- + - -	Orientierung an der Kfz-geprägten Woltmershauser Straße mit gestalterischen Ansätzen, aber noch Verbesserungsbedarf Die Nähe zur Weser bietet Potenzial, das durch eine verbesserte Durchlässigkeit zum Stadtteil stärker genutzt werden könnte Anbindung an Neustadt und Innenstadt mit Defiziten durch Tunnel und starke Trennwirkung der Oldenburger Straße v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
Huchting	+ - +	Das Stadtteilzentrum konzentriert sich auf das Roland Center mit dem wichtigen Umsteigepunkt an der Endhaltestelle der Linien 1 und 8 Hauptverkehrsstraßen mit geringer Aufenthaltsqualität insgesamt grüner Stadtteil mit nahmobilitätsfreundlichen Nebenstraßen und Wegenetz
Obervieland (Nahversorgungszentrum Kattenturm-Mitte)	+	Nahmobilitätsfreundliche und barrierefreie Durchwegung mit Einbindung des ÖPNV
Gröpelingen	+ + -	Belebtes Stadtteilzentrum an der Lindenhofstraße, gelungene Anbindung an die Kfz-geprägte Gröpelinger Heerstraße Attraktive Fußwege durch Grünzug in das Quartier Starke Trennwirkung der Hafenanlage zur Weser und Waterfront

Chancen und Mängel für Nahmobilität in den einzelnen Stadtteilzentren

Walle	+/-	Orientierung entlang der Verkehrsachse Waller Heerstraße, hohe Trennwirkung, linearer Querungsbedarf auch zwischen den Ampeln
	+	Belebte Vegesacker Straße/Wartburgstraße mit kleinteiligen Geschäften, Gastronomie und Einrichtungen
	-	Wenig Frei-, Grün- oder Platzflächen für Aufenthalt und Bewegung, stattdessen Walle-Center mit Marktplatz-Funktion
	-	v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
Findorff	+	Lebendiges Stadtteilzentrum mit guten Gestaltungsansätzen in der Hemmstraße und z.T. Admiralstraße
	-	Eickedorfer Straße mit Trennwirkung
	-	Fußläufige Anbindung an Innenstadt mit Verbesserungsbedarf
	-	v. a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
Vegesack	+	Attraktive Promenade mit Orientierung zu Hafen und Wasser
	+	Hohe Gestaltqualität der Fußgängerzone Vegesack
	+	Fußläufige Entfernungen innerhalb des belebten Zentrums
	-	Kfz-geprägte Hauptverkehrsstraßen mit Engpässen in Seitenräumen und Trennwirkung
Blumenthal	+	Gestaltung Mühlenstraße und Bereich Fußgängerzone mit Aufenthaltsqualität und Anbindung an Landrat-Christians-Straße
	-	Kfz-geprägtes Bahnhofsumfeld mit fußgängerunfreundlicher Umsteigesituation
Burglesum	+	In der Hindenburgstraße abschnittsweise Straßenraum mit hoher Gestaltqualität
	-	Aber auch z.T. unzureichende Radwege neben schmalen Gehwegen
	-	Defizite in der Schneiderstraße und an Einmündung Hindenburgstraße

In Bremen sticht als wichtigste fußläufige Verbindung die Achse Hauptbahnhof – Innenstadt hervor. Diese ist nicht den Ansprüchen entsprechend gestaltet und weist erhebliche Engpässe am Herdentor und in der Bahnhofstraße auf. Vergleichbare Situationen ergeben sich aber ebenso Am Brill und zum Teil auch in den Stadtteilzentren.

In der Regel, vor allem in älteren Stadtteilen, weisen die Gehwege in Bremen Breiten auf, die nicht den Empfehlungen der RAST²² oder EFA²³ von 2,50 m (Regelfall) entsprechen. Dies wird als bremenspezifisch städtebaulich historisch gewachsenen Situation an dieser Stelle nicht als Kapazitätsengpass beschrieben, muss aber als Einschränkung der Qualität und Barrierefreiheit erkannt werden.

Konflikte mit dem Radverkehr

Konflikte mit Radfahrer/innen sind in der Fahrradstadt Bremen für Fußgänger/innen alltäglich. Vor dem Hintergrund eines erwartungsgemäß steigenden Radverkehrsanteils ist das damit verbundene Konfliktpotenzial für den Fußverkehr in den Blick zu nehmen.

Die Ursachen für mögliche Konflikte liegen in unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern. Ausschlaggebend für Konflikte ist vor diesem

Hintergrund vor allem das dichte räumliche Nebeneinander des Rad- und Fußverkehrs.

Eine unzureichende Radverkehrsinfrastruktur erhöht dabei das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzenden Flächen birgt insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fuß- und Radverkehr ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Dies betrifft nicht zuletzt auch Wege in Grünanlagen, die oft nicht zum Radfahren geeignet sind. Hier stellt sich zuweilen auch die Frage nach dem Ausschluss des Radverkehrs auf bestimmten Wegen.

Konzeptionelle Ansätze zur Konfliktvermeidung und Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sollten mit der Stärkung von Nahmobilitätsqualitäten einhergehen.

Barrierefreiheit und soziale Sicherheit

Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraums erfährt eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung: Nicht nur Personen mit körperlicher Beeinträchtigung sind auf die Beseitigung von Hindernissen im Straßenraum angewiesen, um Strecken selbstständig zurücklegen zu können. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und damit einhergehenden körperlichen Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung dauerhaft und umfassend integriert werden.

22 RAST: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, technisches Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

23 EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, technisches Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

*Wenig einladend:
Findorfftunnel*

In Bremen wurden hierfür bereits wichtige Grundlagen geschaffen.²⁴ Für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Raumes gilt jedoch weiterhin, sich der Herausforderung anzunehmen, damit dieser flächendeckend von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt werden kann ohne auf die Hilfe von Begleitpersonen angewiesen zu sein.

*Angstraum: Geh-
und Radweg unter
der Stephanibrücke*

Besondere Gefahrensituationen ergeben sich bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen. Hier besteht z. B. ein Zielkonflikt zwischen Hilfen für Blinde und Sehbehinderte (z. B. differenzierte Bordhöhen) und für Menschen mit Gehbehinderung (z. B. Nullabsenkungen). Zentrale Querungen in Bremen, die nicht den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen, sind z. B. im Kreuzungsbereich Am Dobben/Dobbenweg/Eduard-Grunow-Straße oder an der Domsheide zu lokalisieren. Problematisch sind auch die Haltestellen in der Obern- und Hutfilterstraße, die aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds ein barrierefreies Aus- und Einsteigen nicht ermöglichen.

Problematisch sind auch mit Fahrrädern oder Mülltonnen zugestellte Gehwege sowie Einschränkungen der Gehwegbreiten durch ruhenden Kfz-Verkehr in den Quartieren (vgl. Flächenkonkurrenz durch ruhenden Verkehr und Sondernutzungen).

Um Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung neben einem barrierefreien Fußverkehr auch eine großräumigere Mobilität zu gewährleisten, ist es außerdem notwendig, die barrierefreie Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs sowie das Angebot von Behindertenparkplätzen in Bremen zu betrachten. In allen Stadtteilen Bremens sind Behindertenparkplätze vorhanden. Eine systematische Bestandsaufnahme liegt jedoch bisher nur für den Innenstadtbereich und Bremen-Nord vor. Ein flächendeckendes Konzept für Behindertenstellplätze zur Berücksichtigung der Belange behinderten Menschen im MIV liegt nicht vor.

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ist als Daueraufgabe insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels weiter dringlich. Dies beinhaltet perspektivisch auch die Verbesserung der Einstiegssituation im ÖPNV, die in Bremen aufgrund der geringen Haltestellenbordhöhe von überwiegend 12 cm trotz fahrzeugseitig 100 % Niederflertechnik nicht barrierefrei ist.



Soziale Sicherheit – Angsträume

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum spielt insbesondere für Frauen eine wichtige Rolle in ihrem Mobilitätsverhalten. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist abhängig von der objektiven Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Betroffen sind nicht nur weiblich sozialisierte Menschen. Angsträume sind außerdem für Kinder und Jugendliche sowie deren Eltern und ältere Menschen ein präsent Thema. Auch weitere Gruppen wie Menschen mit Migrationshintergrund oder Behinderung sowie Obdachlose sind besonders durch Übergriffe betroffen.

Ängste vor Übergriffen konzentrieren sich auf die Abend- und Nachtstunden, auf bestimmte Orte und in Abhängigkeit des Verkehrsmittels. Die Sorge vor möglichen Übergriffen führt zu einer Vermeidungsstrategie und hat somit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl, die Routenwahl und ggf. die Möglichkeiten zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

In Bremen ist insbesondere die Anbindung einiger Stadtteile durch Tunnelsituationen geprägt, die – schlecht beleuchtet, unübersichtlich, mit geringer sozialer Kontrolle – als Angsträume wahrgenommen werden, z. B. Findorff, Walle, Woltmershausen. Auch die Radrouten abseits der Straßen wirken aufgrund der fehlenden Beleuchtung in der Dunkelheit eher unsicher.

Um die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen und in diesem Sinne eine gleichberechtigte und freie Verkehrsmittelwahl zu gewährleisten, bedarf es Strategien zum Umgang mit als Angstraum wahrgenommenen Bereichen.

²⁴ Maßnahmenliste »Bremen baut Barrieren ab«, 2005; Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten, 2008; Stadtführer »Barrierefreies Bremen«, 2009

TOP 5

Wo läuft's rund? Wo läuft's verkeert?

Ergebnisse aus der Online-Beteiligung
TOP 5 am meisten kommentiert zum Thema

Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern

- 1 Konflikte zwischen Rad- und Autofahrern im Viertel
- 2 Haltestellen Domsheide und Schlüsselkorb: Nicht-Beachtung aussteigender Personen
- 3 Vorfahrtskonflikte am Stern
- 4 Fahrradparken blockiert den Nordausgang des Bahnhofs
- 5 Konflikt Radfahrer und Fußgänger auf dem Findorffmarkt

Konflikte vorprogrammiert –
ZOB am Breitenweg



*Straßenbahnen,
Busse, Fußgänger,
Radfahrer – die
Haltestelle Doms-
heide ist unüber-
sichtlich*

*Zu schmaler Deich-
weg an der
Kleinen Weser*

*Zu wenig Platz:
Haltestelle Rechten-
flether Straße*





Platzgestaltung mit
Leitsystem: Markt-
platz Schweizer Eck



Barrierefreie Halte-
stelle: Hansestraße

Keine Orientie-
rungshilfen für
Blinde und
Sehbehinderte:
Platzgestaltung
in Vegesack



Haltestelle ohne
Orientierungs-
merkmale für Seh-
behinderte:
Fürther Straße



Blindenleitstreifen
führt in Baumnase –
Haltestelle Sielwall



Szenarien der Verkehrsentwicklung



Szenarien der Verkehrsentwicklung

Was sind Szenarien und wozu dienen sie?

Im Rahmen der Erarbeitung eines auf die Zukunft ausgerichteten Verkehrsentwicklungsplans wurden neben den herausgearbeiteten derzeitigen Chancen und Mängel auch die zukünftigen Herausforderungen analysiert und Schlussfolgerungen für die Erreichung der Ziele des VEP abgeleitet. Dabei stehen diese Fragen im Vordergrund:

- Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die beschlossenen Ziele des VEP zu erreichen?
- Welche alternativen Entwicklungsmöglichkeiten gibt es für Bremen bis zum Jahr 2025, um diese Ziele zu erreichen?

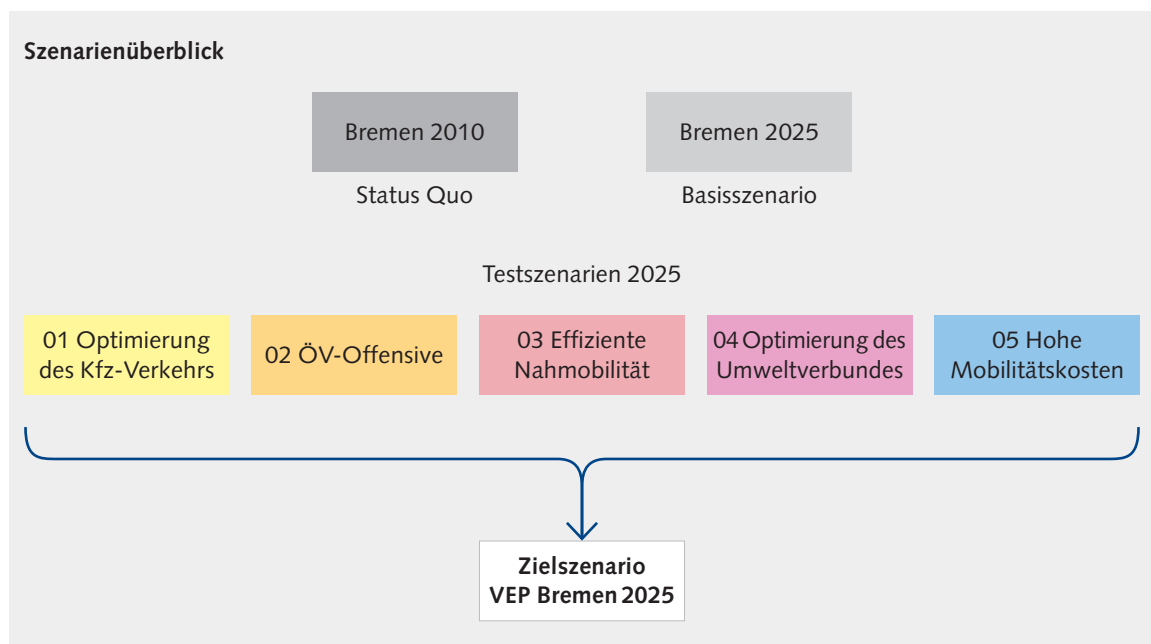
Folgenden Rahmenbedingungen, die die Entwicklungen und Veränderungen beeinflussen, werden dabei untersucht:

- der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur
- der Raum- und Siedlungsstruktur
- des Verkehrsangebotes (Straßen-/Wegenetz und ÖPNV/SPNV-Angebot)
- des Pkw-Bestandes sowie
- der Mobilitätskosten (Kraftstoffpreise, ÖPNV-Tarife etc.)

Die zukünftige Entwicklung dieser lokalen und globalen Einflussgrößen ist in weiten Teilen nicht vorhersehbar und von Unwägbarkeiten gekennzeichnet, z.B. durch Konjunkturschwankungen, begrenzte Energieressourcen, steigende Kraftstoffkosten oder den globalen Klimawandel. Das gilt ebenso für den demografischen Wandel sowie für veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Mobilitätsbedürfnisse. Auch den Aspekt der nachhaltigen Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur gilt es vor dem Hintergrund der knapper werdenden öffentlichen Mittel auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene zu berücksichtigen.

Um diese vielfältigen und unwägbareren Aspekte einer zukünftigen Verkehrsentwicklung beim VEP angemessen berücksichtigen zu können, wurden für den Prognosehorizont 2025 unterschiedliche Szenarien erarbeitet.

Das Basisszenario ist die Grundlage für weitere, darauf aufbauende unterschiedliche Szenarien. Szenarien werden in der Planung verwendet, um ein Bild möglicher Zukünfte unter jeweils spezifischen angenommenen Voraussetzungen aufzuzeigen. Da hier mögliche Zukunftsalternativen mit unterschiedlichen Extremen zur Verdeutlichung der Auswirkungen der Maßnahmen überzeichnet werden, werden die Szenarien Testszenarien genannt.



Basisszenario 2025 – oder wie wird sich der Verkehr ohne weitere Maßnahmen entwickeln

Die Grundlage für die Entwicklung des Basisszenarios waren die Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens, die Auswertung der derzeitigen bundesweiten Trends, die sicher realisierten Maßnahmen sowie die vorhersehbaren Entwicklungen und Veränderungen in der Stadt Bremen bis zum Jahre 2025.

Rahmenbedingungen zur zukünftigen Mobilität – Tendenzen auf Bundesebene

Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel

Die Bevölkerungsentwicklung und der demografische Wandel sind wichtige Rahmenbedingungen der zukünftigen Mobilität. Die demografischen Entwicklungen mit einer quantitativen Abnahme der Bevölkerung und einer altersstrukturellen sowie soziodemografischen Veränderung der Zusammensetzung der Bevölkerung lassen sich für 2025 weitgehend sicher prognostizieren.

Erwerbstätigkeit

Für die Prognose des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist die Erwerbstätigkeit von Personen eine wichtige Größe. Basierend auf der demografischen Entwicklung ist langfristig von einem Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung auszugehen. Eine verstärkte Erwerbstätigkeit von Frauen und älteren Personen bedingt eine Steigerung der Erwerbsquote und damit eine Abschwächung dieses Rückgangs. Die beschlossenen verlängerten Lebensarbeitszeiten (Rente mit 67) werden mit berücksichtigt. Weiterhin sind eine Veränderung und die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten (Entzerrung der Spitzenzeiten) sowie mehr Teilzeit- und Telearbeit zu erwarten.

Geänderte Einstellungen und Mobilitätsgewohnheiten

Der Wandel im Mobilitätsverhalten ist vor allem durch eine Veränderung der Verkehrsnachfrage der älteren Menschen sowie durch eine Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten junger Erwachsener geprägt:

Die wachsende Anzahl der älteren Personen in der Stadtgesellschaft ergibt Veränderungen vor allem bei den Verkehrszwecken durch eine höhere Bedeutung von Freizeit- und Einkaufsverkehren, in der Verkehrsmittelwahl durch eine Veränderung im Modal Split sowie in der zeitlichen Gestaltung der Wege und Reisen mit der Folge einer Harmonisierung der Tagesganglinien und einer Glättung der nachmittäglichen Verkehrsspitze verbunden mit Zunahmen zu anderen Tageszeiten.

Allerdings wird sich die zukünftige Seniorengeneration sehr viel autoaffiner verhalten als die heutige. Dies liegt vor allem an einem höheren Grad an Führerscheinbesitz der zukünftig älteren Frauen, aber auch an einem insgesamt stärkeren Pkw-Sozialisierungsgrad. Bei den jüngeren großstädtischen Erwachsenen ist dagegen in Verbindung mit einer stärker multimodaleren Orientierung eine neue Entwicklung zu weniger autoaffinen Lebensstilen zu erkennen. Dabei nutzen die jüngeren Erwachsenen – bis 44 Jahre und jünger – deutlich häufiger den ÖPNV.

Insgesamt ist in allen Bevölkerungsgruppen ein steigender Anteil des Fußverkehrs sowie des Radverkehrs zu verzeichnen.

Motorisierung und Flottenzusammensetzung

Die Pkw-Verfügbarkeit bei älteren Menschen wird aufgrund der steigenden Führerscheinbesitzquote zunehmen. Bezogen auf alle Erwachsenen ist eher von einer Stagnation auszugehen. Nur unter Annahme gemäßigter Preissteigerungen im Verkehr, zunehmendem Wohlstand und (fortschreitender) Urbanisierung wird ein weiterer Anstieg prognostiziert (TRAMP, Difu, IWH, 2006). Ein entsprechender Anstieg zeigt sich auch bei den Fahrleistungen im MIV.

Für die Flottenzusammensetzung im Jahr 2025 ist davon auszugehen, dass eine kontinuierliche Erneuerung des Fahrzeugbestands stattfindet. Hier wird von einem höheren Anteil an verbrauchsärmeren Fahrzeugen, weniger Kfz mit herkömmlichen Kraftstoffen (Benzin, Diesel), dafür mehr Fahrzeugen im Bereich von Hybrid-, Gas-, Brennstoffzellen- und Elektrofahrzeugen ausgegangen. Bei höheren Energiepreisen wird eine stärkere Anpassung der Fahrzeugflotte hin zu effizienteren Fahrzeugen erfolgen.

Elektromobilität

Deutschland arbeitet intensiv an der Förderung von elektromobilem Verkehr. Dabei sollen, neben der veränderten Flottenzusammensetzung durch elektrisch angetriebene Pkw und Elektrofahrräder, die Integration von elektrischer Antriebstechnik im ÖV neue Einsatzmöglichkeiten bieten. Der aktuell erkennbare Trend zum E-Bike und Pedelec setzt sich fort und wird steigende Radverkehrsanteile auch bei mehr als 5 km Wegeentfernung zur Folge haben. Hieraus leiten sich höhere Anforderungen an die Qualität und Sicherheit von Radverkehrsanlagen ab.

Einkaufsverhalten und Internethandel

In der Vergangenheit nahmen die motorisierten Fahrten aufgrund der steigenden Konzentration des Handels an peripheren Standorten durch Einkaufszentren bzw. Fachmärkte auf der »grünen Wiese« zu. Ein weiterer Faktor, der die Entwicklung des Einkaufsverkehrs beeinflusst, ist das sog. »E-Commerce«, also der Internethandel. Dieser substituiert in Teilen die bisher physisch getätigten Besorgungen, so dass eine Verlagerung vom Personen- auf den Güterverkehr entsteht (Express-Paket-Dienste). Schlussendlich gleichen sich diese Entwicklungen jedoch weitgehend aus, so dass zu erwarten ist, dass das Verkehrsaufkommen im gesamten Einkaufsverkehr nur geringfügig sinkt. Trotz gegenwärtiger Trends (z. B. Discounter im innerstädtischen Bereich) nehmen die Fahrtweiten aufgrund Suburbanisierung und der Tendenz zu großflächigeren Betriebsformen des Einzelhandels und damit die Verkehrsleistung im Einkaufsverkehr zu.

IuK-Technologien und Mediennutzung

Die Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) haben sich in den letzten zehn Jahren rasant entwickelt. Der zunehmend einfachere Zugang zu Informationen und die stärkere Vernetzung von Daten ermöglichen eine einfachere Planung von Mobilität. Dabei bietet die Verbreitung von Smartphones etc. die Möglichkeit, diese Planung zeitlich und räumlich flexibel durchzuführen. Damit gehen neue Informationsangebote (häufig in Echtzeit) einher, die diese Mobilitätsplanung weiter verbessern. Der weitere Ausbau dieser Möglichkeiten (Echtzeitinformationen, e-Ticketing, Verknüpfung von Mobilitätsangeboten) kann zu einer Reduktion von Zugangshürden z. B. für den ÖV führen.

Wirtschaftsentwicklung und Entwicklung des Güterverkehrs

Für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2015) setzt der Bund z. Zt. ein Wachstum von 1,1 Prozent pro Jahr an. Da es für Bremen keine konkreteren Prognosen hierzu gibt, wird für das VEP-Basisszenario die zukünftige BIP-Entwicklung entsprechend der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) angesetzt.

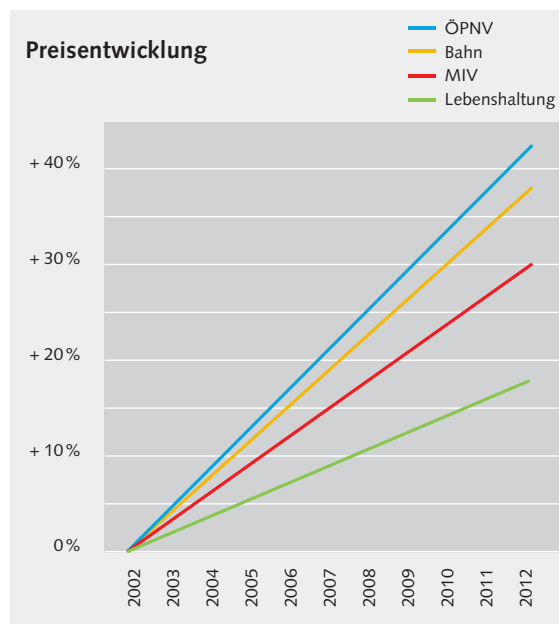
Der Güterverkehr ist sehr stark von der Wirtschaftsleistung abhängig. Das zeigte sich deutlich in der weltweiten Wirtschaftskrise im Jahr 2008 bzw. nach der wirtschaftlichen Erholung seit 2010. Die Shell-Studie (Shell-Lkw-Studie 2010) sowie die Studie zur Zukunft der Mobilität (ifmo 2010) gehen von einem weiteren Wachstum der Güterverkehrsleistung aus, die sich vor allem im Straßengüterverkehr auswirkt. Dies betrifft vor allem auch die Transitverkehre sowie die Verkehre im Autobahnnetz.

Energiepreise und Mobilitätskosten

Zwischen 2002 und 2012 sind die Mobilitätskosten überproportional gegenüber den Lebenshaltungskosten gestiegen (Pkw-Verkehr +30 Prozent, ÖPNV +42 Prozent, Bahn +38 Prozent, Lebenshaltungskosten +18 Prozent; destatis 2012). Die Prognosen verschiedener Studien sagen auch für die Zukunft einen weiteren Anstieg der Mobilitätskosten voraus, allerdings in unterschiedlichen Dimensionen.

Einer Ölpreissteigerung steht die Entwicklung des Kraftstoffverbrauches gegenüber, der auch in den kommenden Jahren weiter sinken soll. Trotz dieser Einsparungen ergeben sich durch die höheren Kraftstoffpreise weiterhin steigende Mobilitätskosten im MIV. Die Kostenentwicklung im öffentlichen Verkehr wird insbesondere von den Personal- (+60 Prozent zwischen 2002 und 2012) und den Materialkosten (+30 Prozent zwischen 2002 und 2012) bestimmt. Die Entwicklung der Energiepreise spielt hier nur eine untergeordnete Rolle, daher ist der ÖPNV hiervon weniger betroffen. Die meisten Studien gehen davon aus, dass die ÖV-Kosten stärker als die allgemeine Preisentwicklung und die Kosten des MIV steigen werden.

Die Preisentwicklung im Verkehr wird in den meisten Studien als der zentrale Einflussfaktor des zukünftigen Mobilitätsverhaltens gesehen.



Veränderung der Handlungsoptionen der öffentlichen Hand

Die hohe Verschuldung der öffentlichen Haushalte, aber auch das Alter und der Zustand der Verkehrsinfrastruktur stellen neue Herausforderungen für die Infrastrukturfinanzierung dar. Die in geringerem Umfang zur Verfügung stehenden Finanzmittel führen bei wachsenden Aufgaben und Ausgaben dauerhaft zu finanziellen Engpässen. Gleichzeitig laufen Förderprogramme zur Finanzierung städtischer Infrastruktur wie das GVFG Ende 2019 aus. Daher werden auch bundesweit neue Wege der Infrastrukturfinanzierung untersucht und politisch erörtert (vgl. Daehre-Kommission 2012). Eine Ausweitung der Maut auf den Pkw sowie eine Ausweitung der Lkw-Maut und insgesamt eine stärkere Nutzerfinanzierung durch die direkten Nutzer/innen oder eine Drittnutzerfinanzierung in Verbindung mit einer Zweckbindung der Einnahmen für Verkehrsprojekte stehen dabei im Vordergrund.

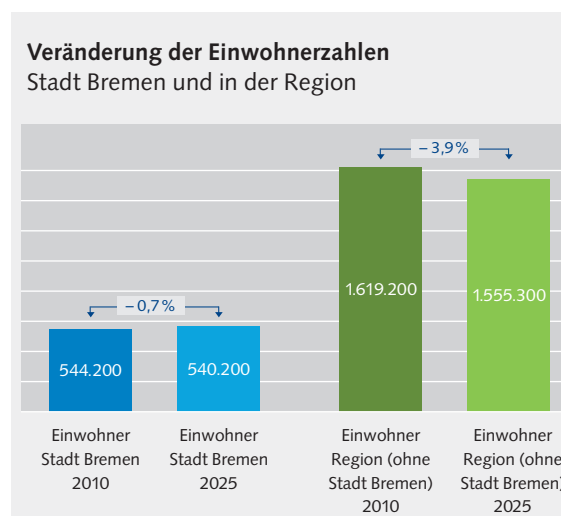
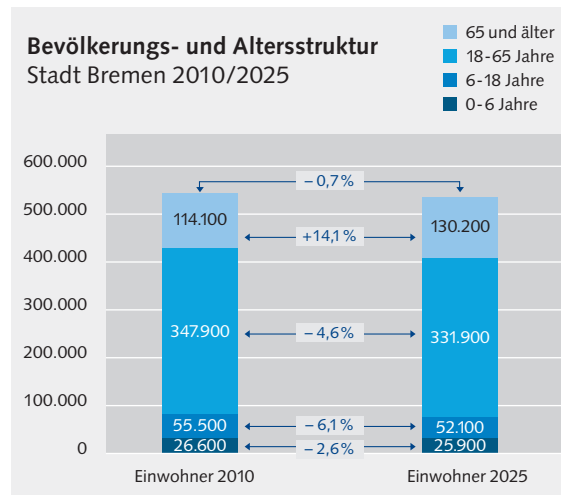
Darstellung des Basisszenarios

Das Basisszenario 2025 bildet die bis zum Jahr 2025 geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren relevanten Veränderungen im Verkehr für die Stadt Bremen sowie die übrigen Städte und Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg – Bremerhaven ab.

Veränderungen im weiter ausgreifenden Fernverkehr und die Ansätze zum Wirtschaftsverkehrswachstum wurden entsprechend der Eingangsdaten für die Bundesplanungen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) für den VEP Bremen übernommen.

Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung in Bremen und der Region folgt den heute absehbaren Entwicklungen bei den Einwohnern, dem Altersaufbau, der Erwerbsteilnahme und dem Arbeitsplatzangebot. Die Fortschreibung der Strukturdaten auf den Planungshorizont 2025 berücksichtigt die absehbaren siedlungsstrukturellen Entwicklungen u. a. gemäß dem aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans, dem Gewerbeentwicklungsprogramm 2020, dem Innenstadtkonzept 2025 sowie dem Leitbild zur Stadtentwicklung.



Aus den Veränderungen der Siedlungsstrukturen zwischen 2010 und 2025 für die Stadt Bremen und die Region zeichnen sich bereits Veränderungen im Verkehrsgeschehen ab, die sich kurz wie folgt skizzieren lassen:

Die Einwohnerzahlen Bremens bleiben fast unverändert, jedoch zeigen sich deutliche Veränderungen im Altersaufbau. Es gibt weniger Personen im schulpflichtigen Alter und weniger Personen in den Altersgruppen der Studierenden, so dass weniger Ausbildungsverkehre zu erwarten sind.

Der Anstieg der Erwerbstätigen in Bremen lässt mehr motorisierte Verkehre, mehr Berufs- und Geschäftsverkehre und gleichzeitig eher weniger Verkehre bei den anderen Reisezwecken erwarten.

Durch das Absinken des Beschäftigtenüberschusses in Bremen bei gleichzeitigem Absinken des Beschäftigtendefizits in der Region (ohne Bremen) zeichnen sich die Tendenzen hin zu mehr Berufsbinnenpendlern innerhalb Bremens und weniger Berufspendlern zwischen Bremen und der Region ab.

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Zum Thema Bremer Straßennetz werden die beschlossenen bzw. aus heutiger Sicht absehbaren Veränderungen im Netz der Autobahnen, Bundesstraßen und den städtischen Straßen in das Basisszenario Bremens eingebracht. Dies beinhaltet auch die Fortsetzung des fahrradfreundlichen Umbaus und die Änderung der Signalisierung an den Knotenpunkten des Bremer Hauptstraßennetzes für den Radverkehr. Der Aus-/Umbau des Straßennetzes in Bremen umfasst ca. 60 Maßnahmen.

Zum Thema öffentlicher Personenverkehr finden die beschlossenen sowie die aus heutiger Sicht absehbaren Veränderungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), im Straßenbahnnetz sowie im Busnetz Berücksichtigung. Der Aus- und Umbau im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG umfasst ca. 40 Maßnahmen in Bremen.

Veränderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Die sich auf Bundesebene abzeichnenden Trends und Entwicklungen zum Verkehrsverhalten werden für das Basisszenario 2025 des VEP Bremen als Grundlage verwendet. Die zentralen allgemeinen Veränderungen sind vor allem:

- Die Verkehrsentwicklung ist durch einen leichten Zuwachs der Wegeanzahl gekennzeichnet.
- Der Pkw- und Führerscheinbesitz wird bei den mittleren Altersgruppen sinken, aber bei den älteren Altersgruppen ansteigen.
- Die ÖV-Nutzung wird bei den mittleren Altersgruppen zunehmen.
- Die Nutzung des Fahrrads wird bei allen Altersgruppen zunehmen.
- Das Zufußgehen wird bei allen Altersgruppen zunehmen.

Dabei ist die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung der einzelnen Altersgruppen zu beachten. Diese allgemeinen Veränderungen sind zusammen mit der zuvor skizzierten demografischen Veränderung in Bremen und der Region überlagert worden.

Ergebnisse Basisszenario

Im Ergebnis bleibt für den mit Bezug zu Bremen abgewickelten Personenverkehr (der Bremer und Nicht-Bremer)¹ die Aufteilung im Modal Split zwischen dem nichtmotorisierten Verkehr (zu Fuß und Rad, zusammen ca. 35 Prozent) und dem motorisierten Verkehr (MIV und ÖV, zusammen ca. 65 Prozent) im Basisszenario gegenüber dem Jahr 2010 praktisch unverändert, nur in der Nachkommastelle. Auch beim Modal Split der Personenfahrten der Bremer Bevölkerung ergeben sich für das Basisszenario gegenüber den Werten der Analyse nur Veränderungen im Nachkommabereich. Die in Bremen beschlossenen stadtentwicklungs- und verkehrspolitischen Ziele zur Erhöhung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs werden somit mit dem Basisszenario nicht erreicht.

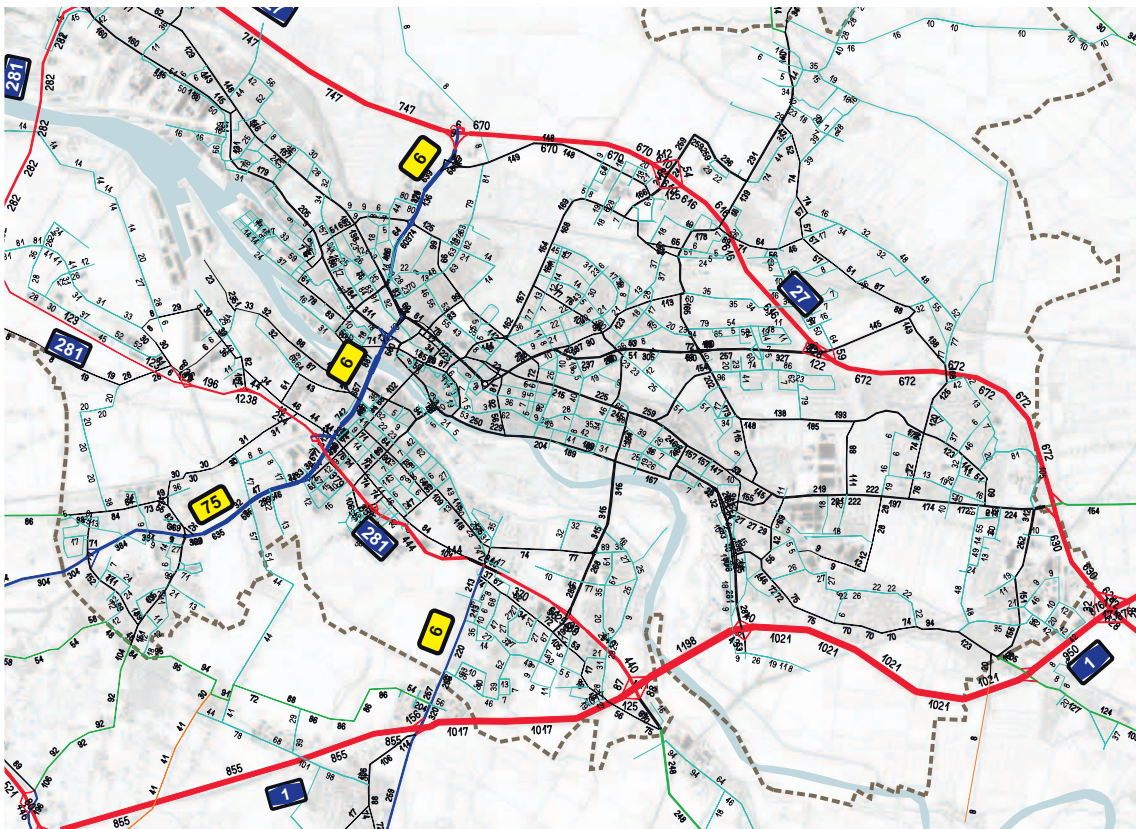
Zwischen der Analyse 2010/2011 und dem Basisszenario 2025 ergeben sich zum Teil deutliche Veränderungen im Verkehrsgeschehen der Stadt Bremen und dies insbesondere bei der Verkehrsbelastungssituation der relevanten Netze.

Das Kfz-Fahrtenvolumen im Basisszenario 2025 liegt ca. 2,8 Prozent über dem des Jahres 2010. Es zeigt sich, dass der Zuwachs zwischen 2010 und 2025 beim Pkw-Verkehr geringer als beim Lkw-Verkehr ist. Beim Pkw-Verkehr erfolgt dieser überwiegend im Bremer Binnenverkehr, während beim Lkw-Verkehr der über die Stadtgrenze Bremens verlaufende Quell- und Zielverkehr zwischen 2010 und 2025 deutlich stärker anwächst.

Somit zeigt sich, dass die Entwicklung der Verkehrsnachfrage mit Bezug zur Stadt Bremen zwischen der Analyse und dem Basisszenario 2025 der siedlungsstrukturellen Entwicklungen in Bremen und der Region folgt. Durch den Ausbau des ÖV-Angebotes ist es aber möglich, den ÖV-Anteil am motorisierten Verkehr – trotz der anders gerichteten Struktureffekte – zu halten.

Mit den im Basisszenario 2025 berücksichtigten geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren Maßnahmen im Straßennetz können bereits einige der in der Analyse 2010/2011 identifizierten Defizite im Straßennetz aus den Bereichen Netzstruktur, Leistungsfähigkeit, Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit verringert oder behoben werden.

¹ Als Summe aus dem Binnenverkehr sowie dem Quell- und Zielverkehr

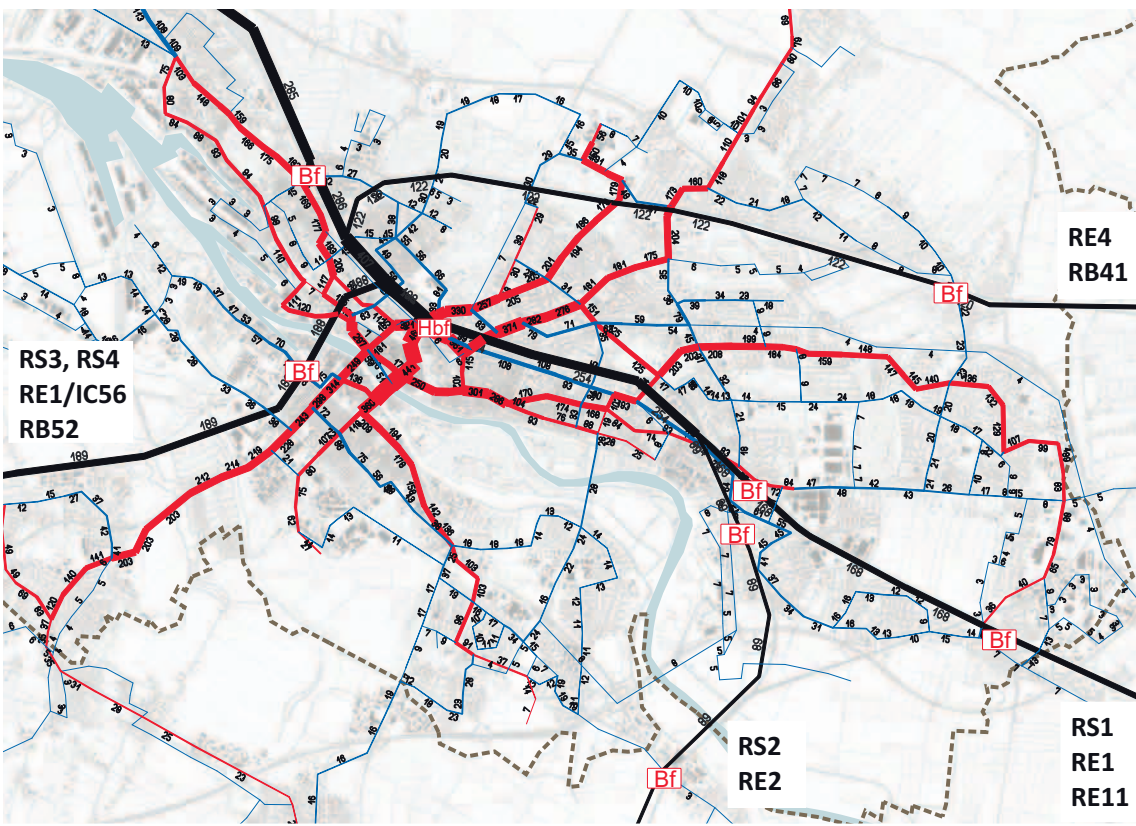


Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im Straßennetz der Stadt Bremen im Basisszenario 2025

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

Kfz/Tag
 nur Werte > 500 dargestellt und gerundet auf 100er

Lesbeispiel:
 789 = 78.900 Kfz/Tag



ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im Liniennetz der Stadt Bremen im Basis-szenario 2025

- Straßenbahn
- Bus
- SPNV

Personenfahrten/Tag
 nur Werte > 300 dargestellt und gerundet auf 100er

Lesbeispiel:
 261 = 26.100 Personen-fahrten/Tag

Basisszenario Bremen 2025

Grundzüge sowie ausgewählte Maßnahmen



Grundzüge und Planungsansätze des Basisszenarios

Szenario	00: Basisszenario
Grundzüge	Bildet die geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren Veränderungen und Maßnahmen im Verkehr in Bremen und der Region ab.
Planungsansätze	<ul style="list-style-type: none"> - Die Siedlungsentwicklung in Bremen und der Region folgt den heute absehbaren Entwicklungen bei den Einwohnern, dem Altersaufbau, der Erwerbsteilnahme und dem Arbeitsplatzangebot. - Die daraus resultierenden Strukturdaten werden durch eine eigene Bearbeiterguppe aus Fachleuten vor Ort erstellt und als Eingangsgröße für den VEP Bremen genutzt. - Im Straßennetz werden beschlossene bzw. aus heutiger Sicht absehbare Veränderungen im Netz der Autobahnen, Bundesstraßen und den städtischen Straßen Bremens eingebracht. - Im öffentlichen Liniennetz finden die beschlossenen bzw. aus heutiger Sicht absehbaren Veränderungen im SPNV, im Straßenbahnnetz sowie im Busnetz Berücksichtigung. - Für den Radverkehr wird der fahrradfreundliche Umbau und die Änderung der Signalisierung an den Knotenpunkten des Bremer Hauptstraßennetzes fortgesetzt.
	<p>Annahmen Die sich auf Bundesebene abzeichnenden Entwicklungen mit Bedeutung für den Verkehr werden für das Basisszenario 2025 als Grundlage verwendet. Diese werden dann durch die speziellen Bremer Gegebenheiten modifiziert.</p>



Grundlagen und Maßnahmenübersicht

Absehbare Entwicklungen im Verkehr

Basisszenario 2025 dient als Bezugs- und Vergleichsfall für die Testszenarien.

Das Basisszenario enthält die beschlossenen und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen:

- Siedlungsentwicklung
- Bevölkerungsprognose 2025 und demografischer Wandel,
- Beschäftigten-/Arbeitsplatzprognose 2025
- Infrastruktur
- Kfz-Verkehr
- ÖPNV
- SPNV
- Radverkehr
- Wirtschaftsverkehrswachstum (entsprechend der Eingangsdaten für die Bundesplanungen)
- Verhaltensveränderungen (entsprechend den Entwicklungen auf Bundesebene)

Siedlungsentwicklung

Fortschreibung der Strukturdaten:

- absehbare siedlungsstrukturelle Entwicklungen sind berücksichtigt u. a. gemäß:
- Flächennutzungsplan (aktueller Entwurf),
 - Gewerbeentwicklungsprogramm 2020,
 - Innenstadtkonzept 2020,
 - Leitbild zur Stadtentwicklung

Veränderungen für den Kfz-Verkehr

Aus-/Umbau im Straßennetz für ca. 60 Maßnahmen in Bremen u. a.:

- weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (mit Maut)
- Bau der B 212n Bremen / Niedersachsen
- temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Überseestadt)
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Oberneuland
- Umbau der Straßen im Zuge des Straßenbahnnetzausbaus (Linien 1 / 8 und 4)
- Komplettierung der Anschlussstelle HB-St. Magnus (A 270) zu einem Vollanschluss
- fahrradfreundlicher Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet
- in der Region werden bei den Bundesfernstraßen die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert sind u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen (Autobahndreieck Stuhr bis Osnabrück)

Veränderungen im öffentlichen Verkehr (ÖPNV/SPNV)

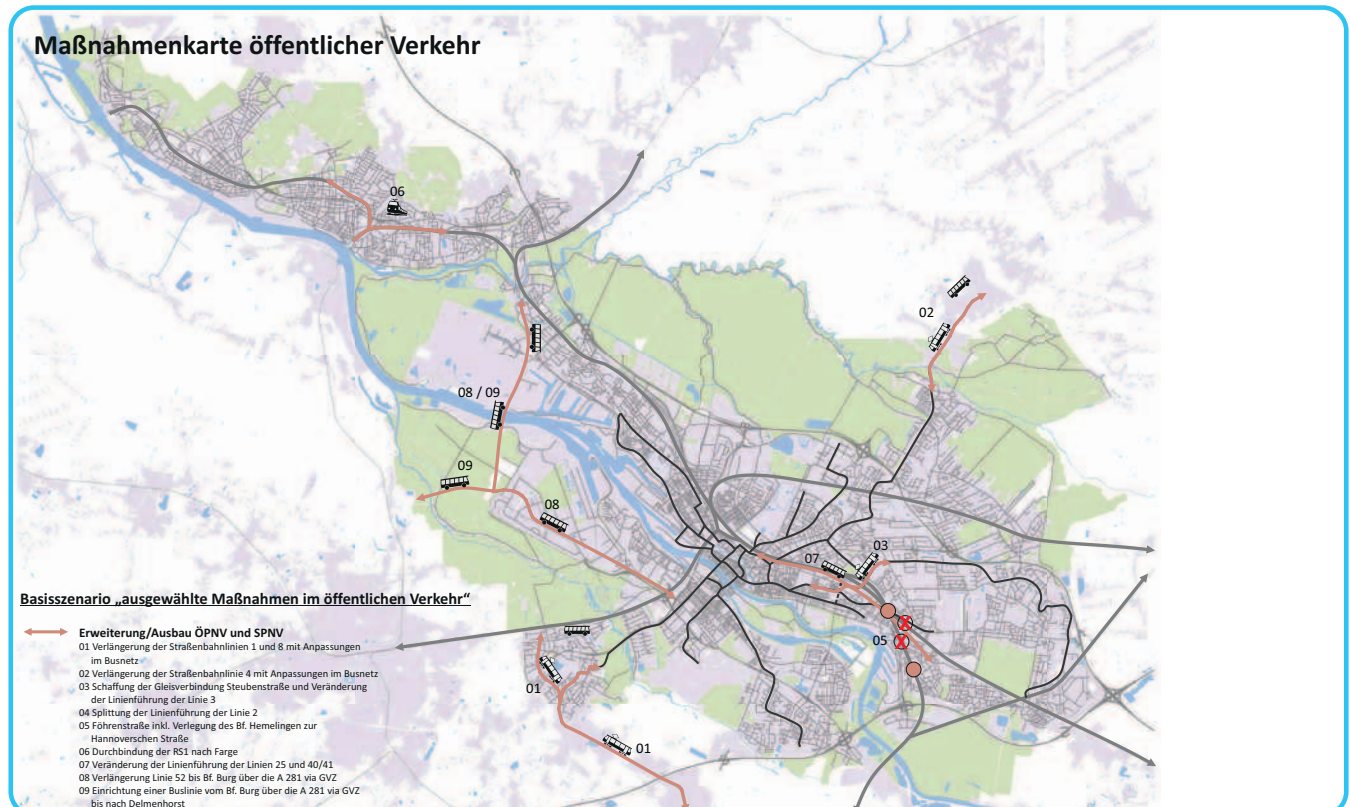
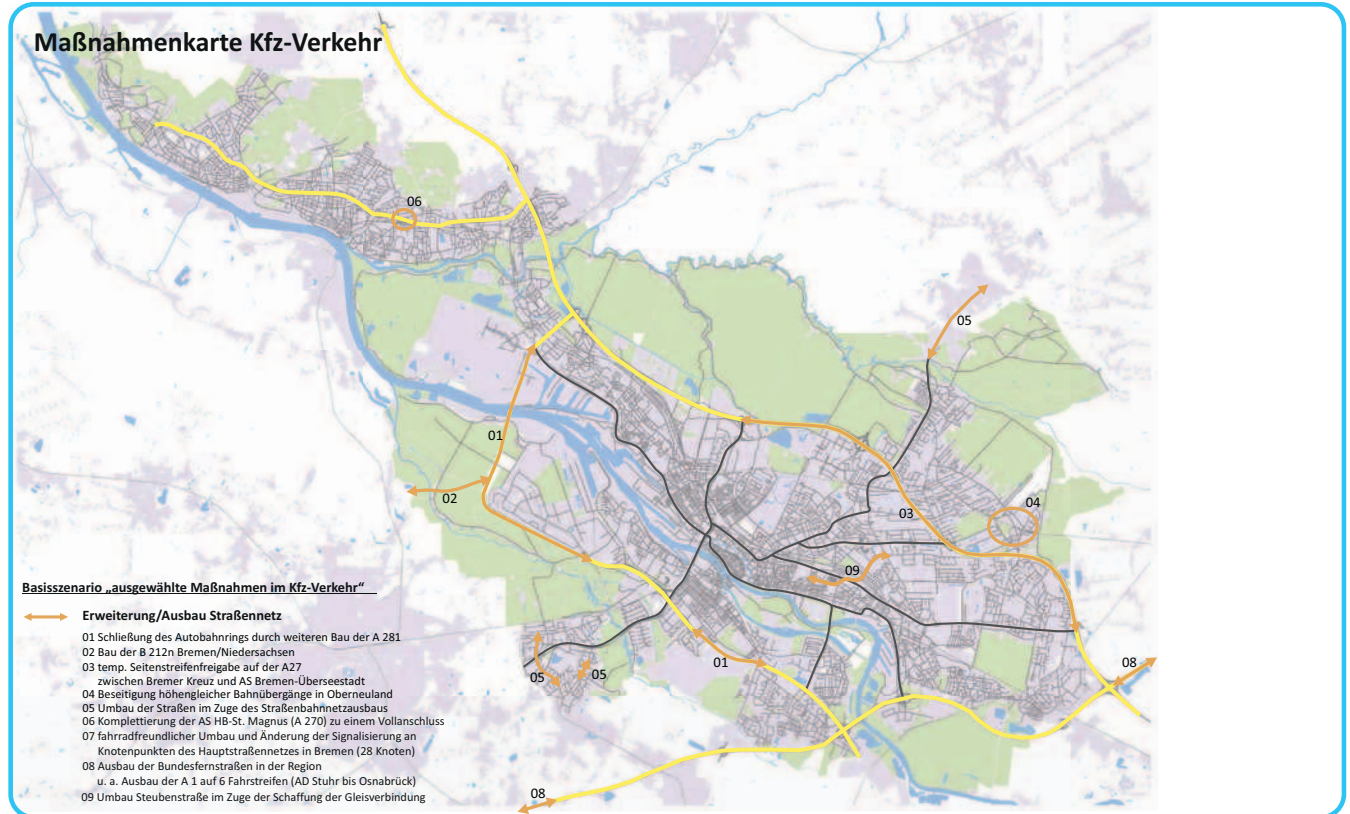
Aus-/Umbau im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG für ca. 40 Maßnahmen in Bremen u. a.:

- Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 nach Mittelshuchting bzw. Stuhr/Weyhe mit Anpassungen im Busnetz
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg mit Anpassungen im Busnetz
- Schaffung der Gleisverbindung Steubenstraße und Veränderung der Linienführung der Straßenbahnlinie 3
- Splitten der Linienführung für die Straßenbahnlinie 2
- Einrichtung des SPNV-Haltespunktes Föhrenstraße und Verlegung des Bf. Hemelingen zur Hannoverschen Straße
- Durchbindung der RS1 nach Farge
- Veränderung der Linienführung der Buslinien 25 und 40/41
- Verlängerung der Buslinie 52 bis Bf. Burg über die Weserquerung im Zuge der A 281 via GVZ
- Einrichtung einer Buslinie vom Bf. Burg über die Weserquerung im Zuge der A 281 via GVZ bis nach Delmenhorst

Kartendarstellungen der zentralen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr auf Poster 2

Basisszenario Bremen 2025

Ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr/öffentlichen Verkehr



Das zentrale Problem der Straßennetzstruktur mit den drei Weserbrücken in der Altstadt, auf denen es bisher zu einer Überlagerung der auf die Innenstadt bezogenen Verkehre mit den eher tangential zur Innenstadt verlaufenden Verkehren kommt, kann mit der Schließung des Autobahnringes um Bremen deutlich entschärft werden. Der weitere Ausbau der A281, mit der Errichtung einer weiteren Weserquerung, führt zu weitreichenden Entlastungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen, so dass für eine Reihe der Netzelemente mit Defiziten in der Leistungsfähigkeit im Basisszenario eine wesentliche Entspannung erzielt (BAB-Zubringer Überseestadt (B6), Nordwestknoten, Neuenlander Straße, Hafenrandstraße) sowie auch die Erreichbarkeit mehrerer relevanter Standorte deutlich verbessert werden kann (GVZ Bremen, Airport-Stadt, Überseestadt, Innenstadt).

Mittels der im Basisszenario 2025 berücksichtigten geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren Maßnahmen im öffentlichen Liniennetz können bereits eine Reihe der in der Analyse 2010 identifizierten Defizite des öffentlichen Verkehrs aus den Bereichen SPNV, ÖV-Erreichbarkeit und ÖV-Nachfragepotenziale verringert werden.

So können mit den zentralen SPNV-Maßnahmen des Basisszenarios 2025 zum Teil deutliche Fahrgastzuwächse und damit höhere SPNV-Anteile auf den

Wegen zwischen entsprechenden Relationen erzielt werden.

Infolge der Angebotsverbesserungen im SPNV, der Verlängerungen der Straßenbahnlinien 1/8 und 4 sowie der Schaffung der tangentialen Busverbindungen über die Weserquerung im Zuge der A281 können für eine Reihe von ÖV-Relationen Reisezeitverkürzungen gegenüber der Analyse 2010 erzielt werden, die zur spürbaren Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeiten beitragen und zur Erschließung von zusätzlichen ÖV-Nachfragepotenzialen führen.

Mit dem Basisszenario 2025 wird für die im Rahmen des VEP Bremen 2025 zu entwickelnden Szenarien und den daraus abzuleitenden Maßnahmen eine Vergleichsgrundlage gebildet, die die bis zum Jahr 2025 geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren relevanten Veränderungen im Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen in der Verkehrsmittelwahl, der Routenwahl oder der Wegelänge darstellen. Durch den Zwischenschritt des Basisszenarios ist es möglich, die verkehrlichen Effekte, die nicht im Zusammenhang mit den im nächsten Kapitel dargestellten Test-szenarien stehen, vorab separat zu beschreiben. So werden die Wirkungen zum einen der strukturellen Veränderungen zwischen 2010 und 2025 und zum anderen der Effekte der bereits beschlossenen und absehbaren Maßnahmen deutlich.

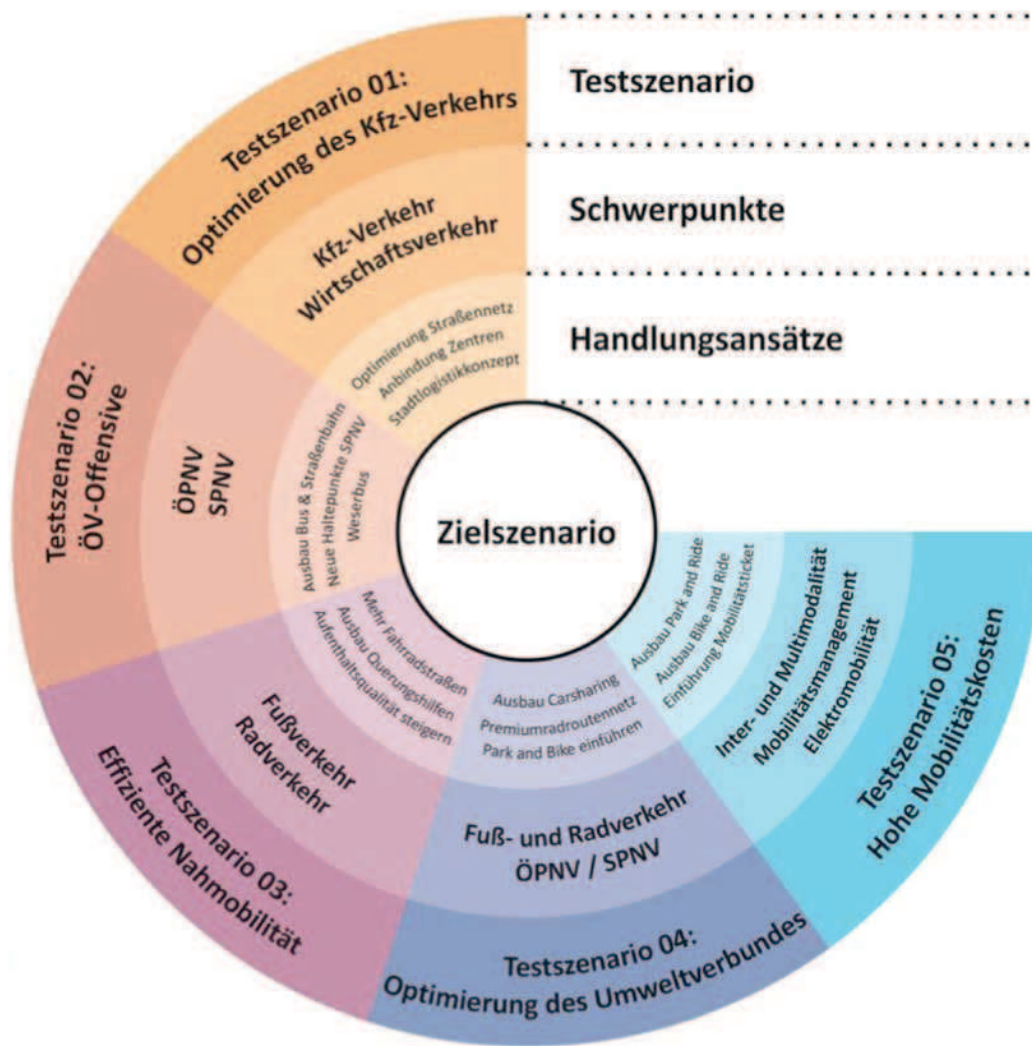
Test-szenarien

Die Test-szenarien dienen dazu, mögliche Entwicklungsrichtungen unter verschiedenen Vorzeichen durchzurechnen und die Auswirkungen untereinander und mit dem Basisszenario vergleichen zu können. Sie stellen fünf Planfälle mit jeweils unterschiedlicher Fokussierung dar und beschreiben keine abgeschlossenen Umsetzungsstrategien. Die Test-szenarien basieren dabei auf definierten Grundannahmen z.B. in finanzieller Hinsicht. Durch die Auswertung der Ergebnisse der Berechnung der Szenarien sollen Erkenntnisse gewonnen und vermittelt werden, mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen welche Wirkungen, Ergebnisse und welcher Grad der Einordnung der beschlossenen Ziele erzielt werden können. Alle Test-szenarien bauen auf dem Basisszenario auf.

Grundsätzlich sind bis zum Prognosehorizont 2025 eine Vielzahl von denkbaren Zukunftsentwürfen möglich (Bevölkerungs-, Struktur-, Siedlungs- und Maßnahmen-szenarien). Neben dem Basisszenario Bremen 2025 sind fünf verschiedene Test-szenarien erarbeitet worden, die möglichst ein breites Spektrum an denkbaren Maßnahmenoptionen im Verkehrsbereich verdeutlichen sollen:

- Test-szenario 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Test-szenario 02: ÖV-Offensive
- Test-szenario 03: Effiziente Nahmobilität
- Test-szenario 04: Optimierung des Umweltverbundes
- Test-szenario 05: Hohe Mobilitätskosten

Um eine große Vielfalt an Maßnahmenoptionen zu gewährleisten, sind die Test-szenarien durch differenzierte Schwerpunktausrichtungen unterschiedlich gewichtet. Hierbei wird der jeweilige Fokus durch Hauptschwerpunkte gebildet und über weitere Maßnahmenfelder ergänzt. Die Maßnahmen orientieren sich an den beschlossenen Zielen.



Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- verkehr	Wirt- schafts- verkehr	Straßenraum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E-Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
01 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umweltverbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitätskosten								X	X	X		

X Themenschwerpunkte

X weitere Maßnahmen

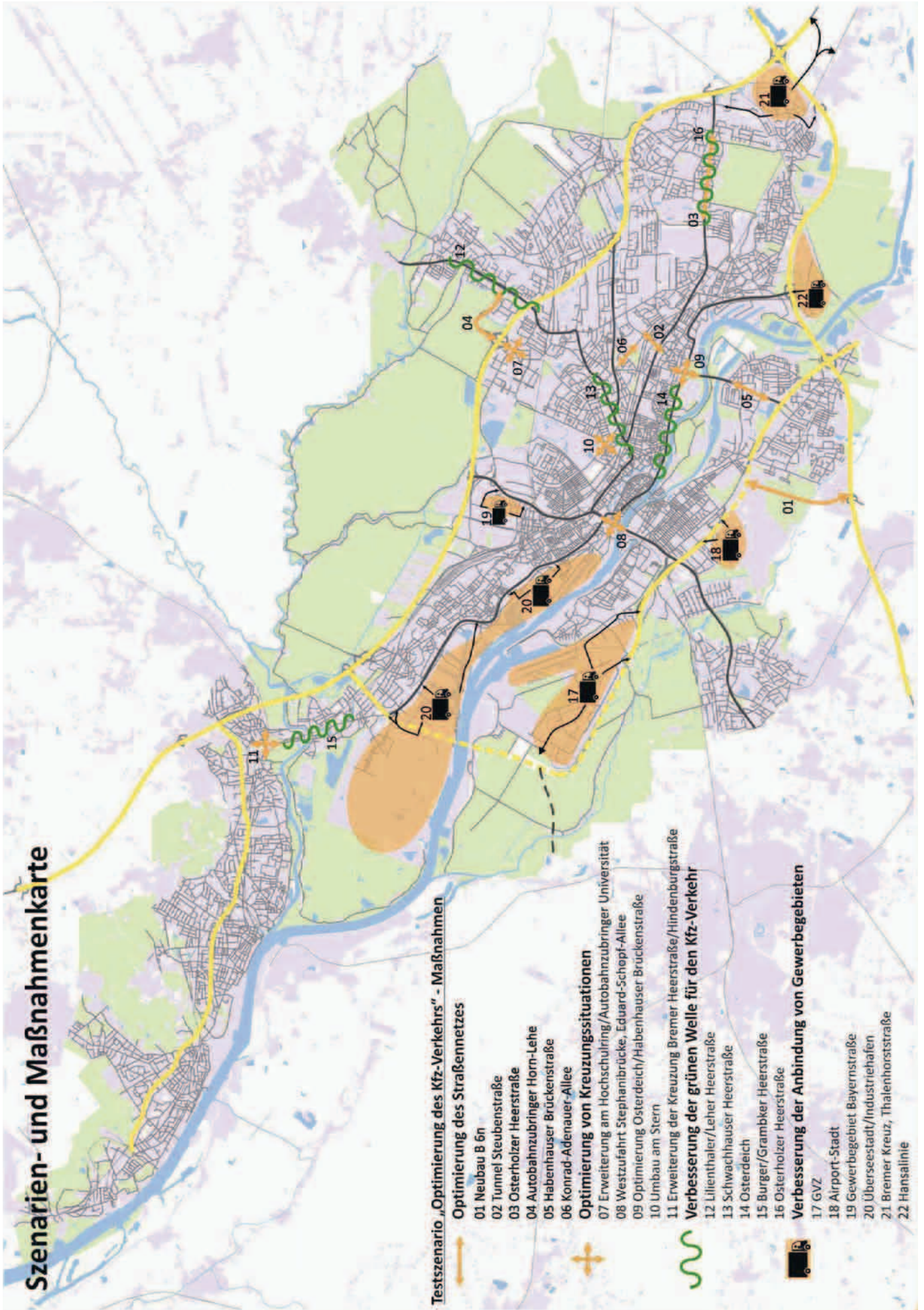
Testszenario 01 »Optimierung des Kfz-Verkehrs«



Der Schwerpunkt des Testszenarios 01 liegt in der Optimierung des Straßennetzes im Sinne des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs. Es liegt die Annahme zugrunde, dass sich der technologische Fortschritt positiv auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (z.B. intelligente Ampeln) sowie eine stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs auswirkt (z.B. Luft- und Lärmmissionen).

Weitere Maßnahmenswerpunkte sind:

- Engpässe im Straßennetz werden beseitigt, das Straßennetz ausgebaut.
- Störungen im Verkehrsablauf des Wirtschaftsverkehrs werden verringert.
- Die Anbindung relevanter Gewerbegebiete und einzelner Zentren wird verbessert.
- Parkraum wird durch Quartiersgaragen geschaffen.
- Das Verkehrsmanagement wird durch eine verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsleitzentrale verbessert.
- Die Verkehrslenkung wird durch Angebote für mobile Endgeräte verbessert.
- Elektromobilität wird als stadt- und umweltverträglichere Technologie erheblich ausgebaut und gefördert.
- Gewerbliche und öffentliche Fuhrparks werden auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Kfz- und Radverkehr werden umgesetzt.



Testscenario 02 »ÖV-Offensive«

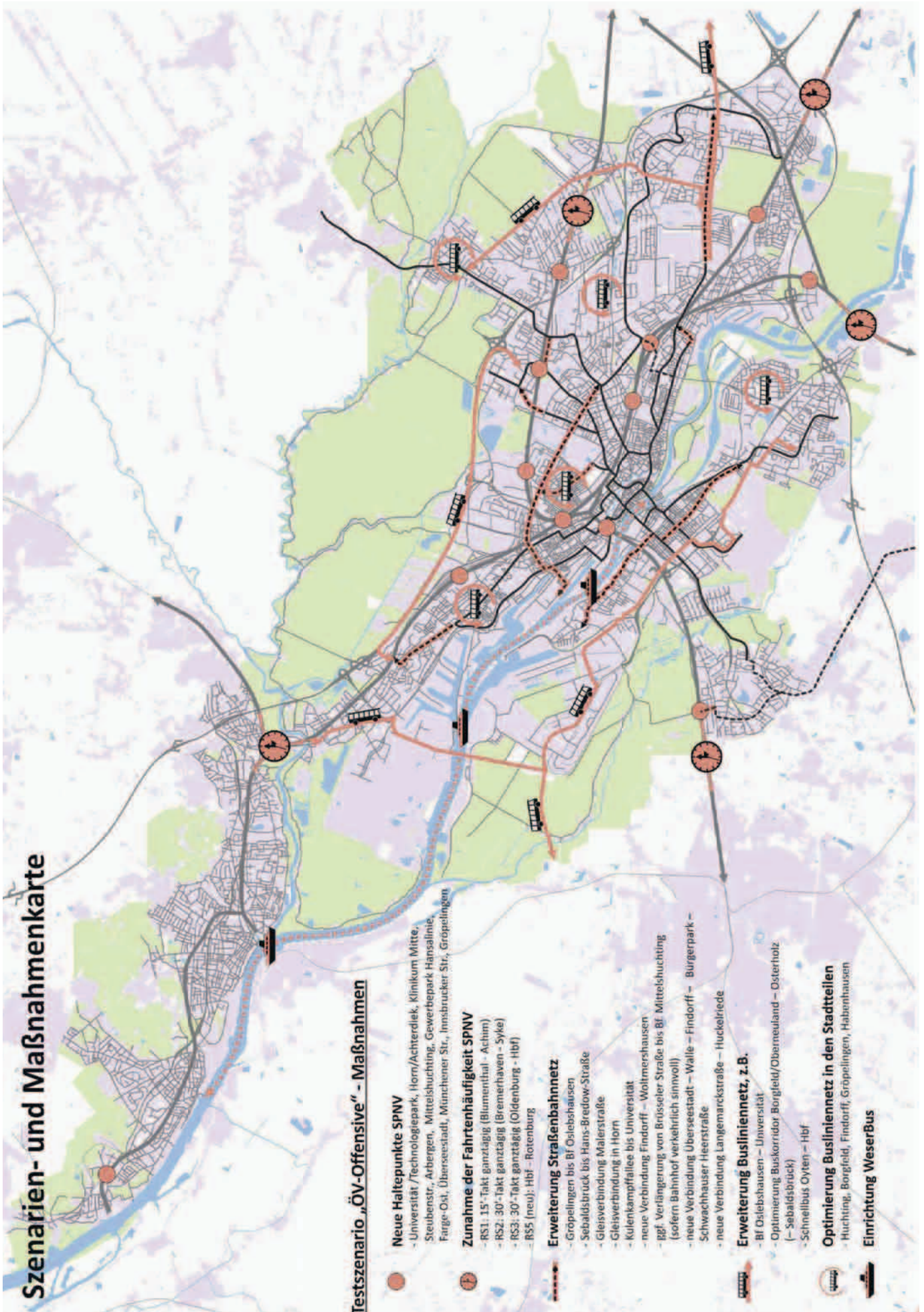


Der Schwerpunkt im Testscenario 02 liegt im öffentlichen Verkehr, der durch Fahrgastzuwächse auch wirtschaftlicher werden soll. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Straßenbahn und der Busverkehr werden optimiert und ausgebaut. Das Testscenario basiert auf der Annahme, dass der Kommune ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um aktiv in der Optimierung und der Erweiterung des Netzes des öffentlichen Verkehrs tätig zu sein.

Weitere Maßnahmenswerpunkte sind:

- Das Straßenbahn- und Busliniennetz wird ausgebaut und optimiert.
- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert, das Umsteigen wird attraktiver.
- Wirtschaftsstandorte sind zügig und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
- Die Busflotte wird auf Elektrofahrzeuge umgestellt.
- Verkehrssicherheit wird verbessert.
- Bus- und Bahnfahrten werden mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Straßenbahnen und Busse fahren häufiger und schneller.
- Es gibt neue SPNV-Haltestellen, der Takt im SPNV wird verdichtet.

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Testzenario „ÖV-Offensive“ - Maßnahmen

- Neue Haltepunkte SPNV**
 - Universität / Technologiepark, Horn/Achterdiek, Klinikum Mitte, Steubenstr., Arbergen, Mittelshuchting, Gewerbpark Hansalinie, Farge-Ost, Überseestadt, Münchener Str., Innsbrucker Str., Gröpelingen
- Zunahme der Fahrt Häufigkeit SPNV**
 - RS1: 15'-Takt ganztägig (Blumenthal - Achim)
 - RS2: 30'-Takt ganztägig (Bremerhaven - Sylke)
 - RS3: 30'-Takt ganztägig (Oldenburg - Hbf)
 - RS5 (neu): Hbf - Rotenburg
- Erweiterung Straßenbahnnetz**
 - Gröpelingen bis Bf Oslebshausen
 - Sebaldsbrück bis Hans-Bredow-Straße
 - Gleisverbindung Malerstraße
 - Gleisverbindung in Horn
 - Külenkampfaller bis Universität
 - neue Verbindung Findorff - Wolmershausen
 - ggf. Verlängerung von Brüsseler Straße bis Bf Mittelshuchting (sofern Bahnhof verkehrlich sinnvoll)
 - neue Verbindung Überseestadt - Walle - Findorff - Bürgerpark - Schwachhauser Heerstraße
 - neue Verbindung Langemarckstraße - Huckelriede
- Erweiterung Busliniennetz, z.B.**
 - Bf Oslebshausen - Universität
 - Optimierung Buskorridor Borgfeldt/Oberneuland - Osterholz (- Sebaldsbrück)
 - Schnellbus Oyten - Hbf
- Optimierung Busliniennetz in den Stadtteilen**
 - Huchting, Borgfeldt, Findorff, Gröpelingen, Habenhausen
- Einrichtung WeserBus**

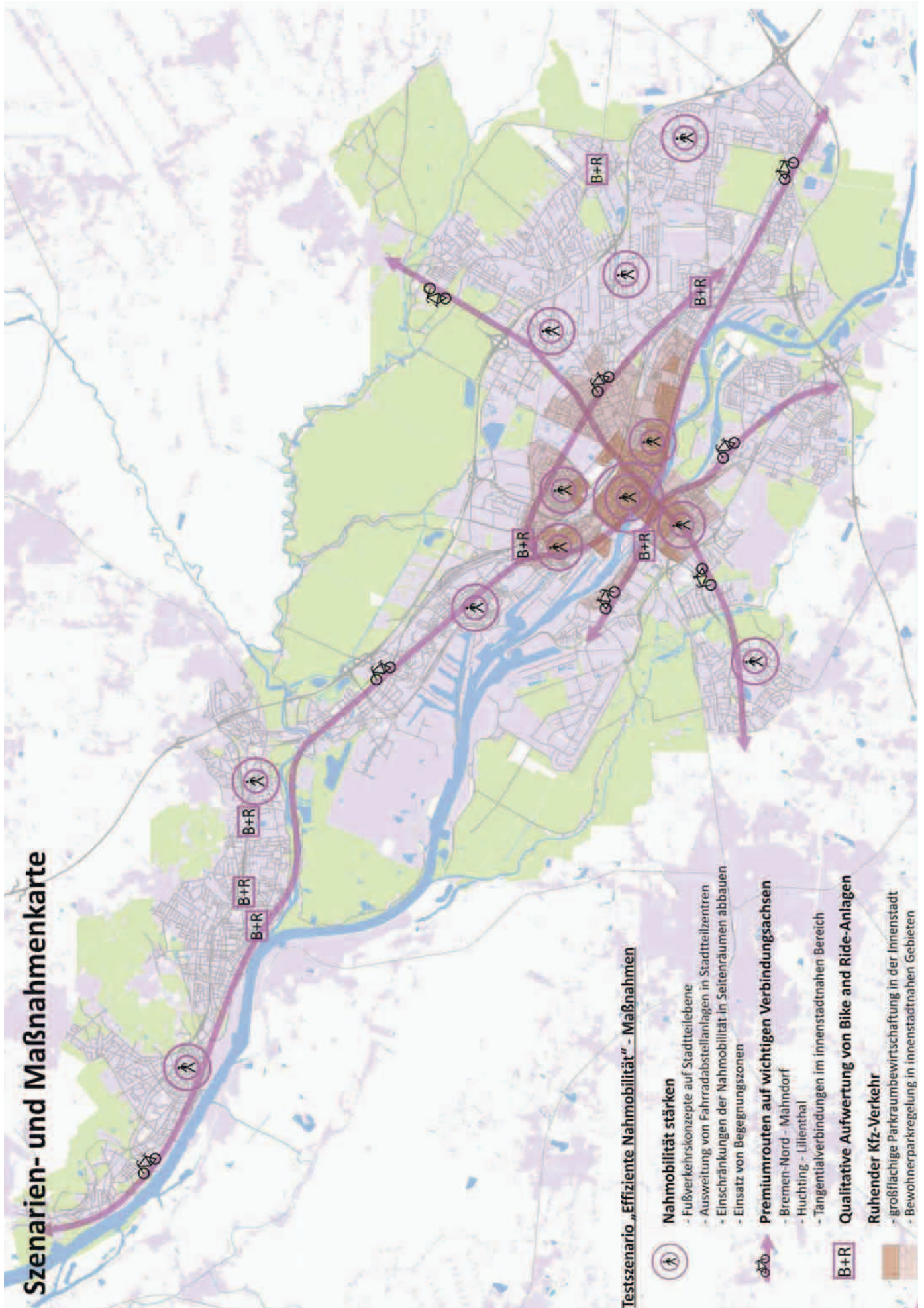
Testszenario 03 »Effiziente Nahmobilität«



Der Schwerpunkt des Testszenarios 03 liegt auf dem Fuß- und Radverkehr. Im Mittelpunkt steht eine Mobilität der Nähe, welche über vergleichsweise kostengünstige, aber effektive Maßnahmen gefördert wird und das Ziel verfolgt, möglichst viele kurze – zurzeit noch mit dem Pkw zurückgelegte – Wege auf den Fußverkehr, aber auch das Fahrrad zu verlagern. Dieser Fokus ist durch die Annahme begründet, dass der Kommune nur begrenzt finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, da die Anschlussfinanzierung über das Entflechtungsgesetz hier entfällt. Im Kontext von steigenden Kosten für die Bestandserhaltung können daher keine kostenintensiven (baulichen) Maßnahmen in Testszenario 03 umgesetzt werden.

Weitere Maßnahmenswerpunkte sind:

- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrskonzepte wie Begegnungszonen werden vermehrt eingesetzt.
- Das Radverkehrsnetz wird weiterentwickelt, der Radverkehr beschleunigt.
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr werden reduziert.
- Das Angebot öffentlicher Fahrradabstellanlagen und Bike+Ride wird ausgebaut.
- Tempo 30 wird auch auf großen Teilen des Hauptstraßennetzes eingeführt.
- Die Querung von Hauptstraßen wird vereinfacht.
- Kfz-Parken wird großflächig bewirtschaftet.
- Eine Mobilität der Nähe wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Die Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Rad wird erhöht, Angsträume werden aufgewertet.



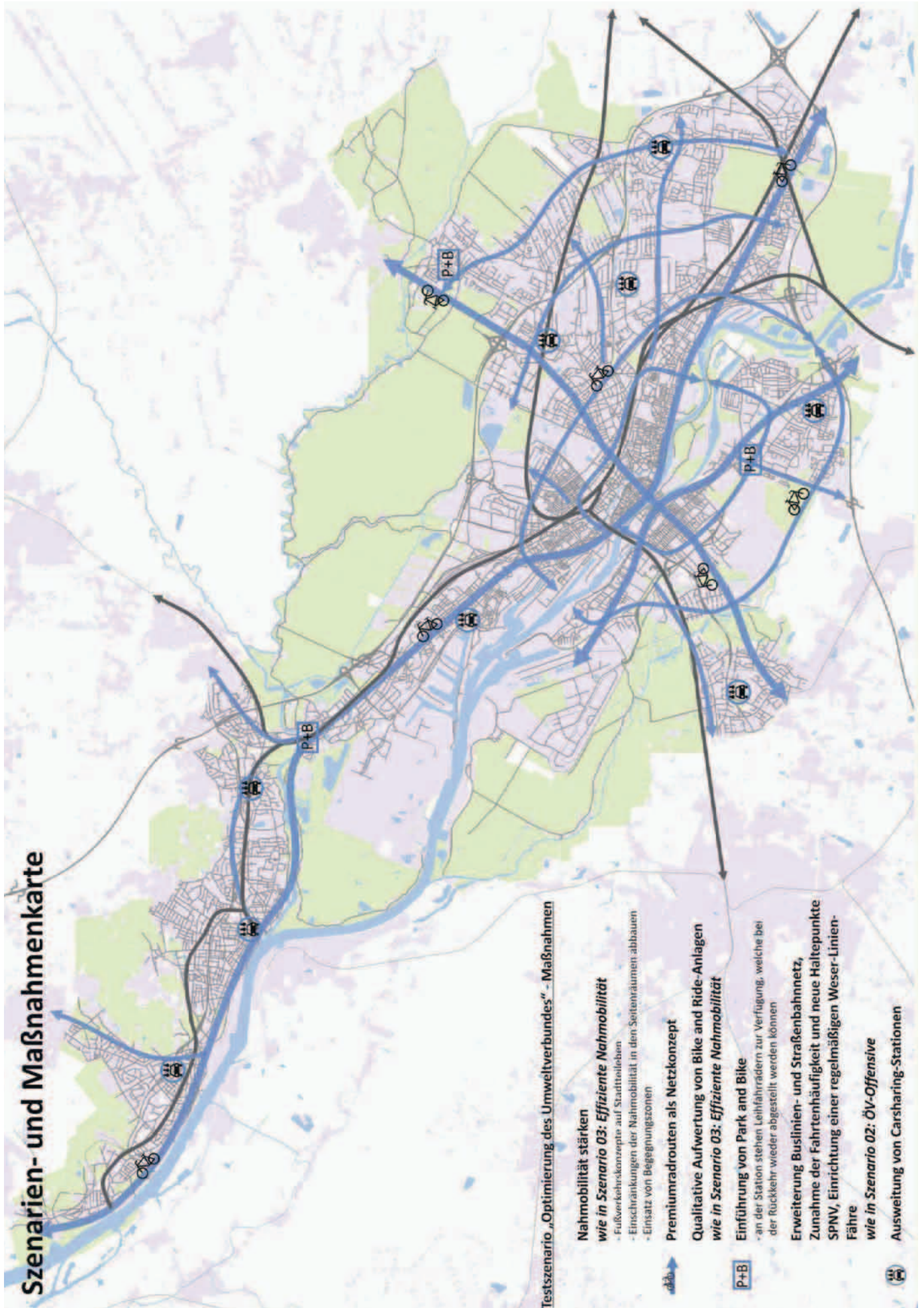
Testszenario 04 »Optimierung des Umweltverbundes«



Das Testszenario 04 stellt eine Kombination aus den vorangegangenen Testszenarien 02 und 03 dar. Der Schwerpunkt liegt in der Optimierung des Umweltverbundes mit entsprechender Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Die Basis bildet die Annahme, dass – im Gegensatz zum Testszenario 03 – der Kommune genügend Ressourcen zur Verfügung stehen, um den Umweltverbund stark zu fördern. Darüber hinaus werden neue Instrumente zur Finanzierung der Infrastruktur vorausgesetzt (z.B. Pkw-Maut, ÖV-Abgabe). Somit sind auch bauliche bzw. kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen vorstellbar.

Weitere Maßnahmenswerpunkte sind:

- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrskonzepte wie Begegnungszonen werden vermehrt eingesetzt.
- Das Radverkehrsnetz wird konsequent weiterentwickelt, der Radverkehr beschleunigt.
- Das Straßenbahn- und Busliniennetz wird ausgebaut und optimiert.
- Straßenbahnen und Busse fahren häufiger und schneller.
- Es gibt neue SPNV-Haltepunkte, der Takt im SPNV wird verdichtet.
- Das Angebot öffentlicher Fahrradabstellanlagen und Bike+Ride wird ausgebaut.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert, das Umsteigen wird attraktiver.
- Tempo 30 wird situationsbedingt/punktuell in einem kleinen Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes eingeführt.
- Die Querung von Hauptstraßen wird vereinfacht.
- Kfz-Parken wird großflächig bewirtschaftet.
- Eine umweltfreundliche Mobilität wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Die Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Rad wird erhöht, Konflikte zwischen Fuß und Rad werden reduziert, Angsträume aufgewertet.
- Elektromobilität wird im Busverkehr, Car-Sharing und mit Pedelecs im Radverkehr genutzt.



Testszenario 05 »Hohe Mobilitätskosten«



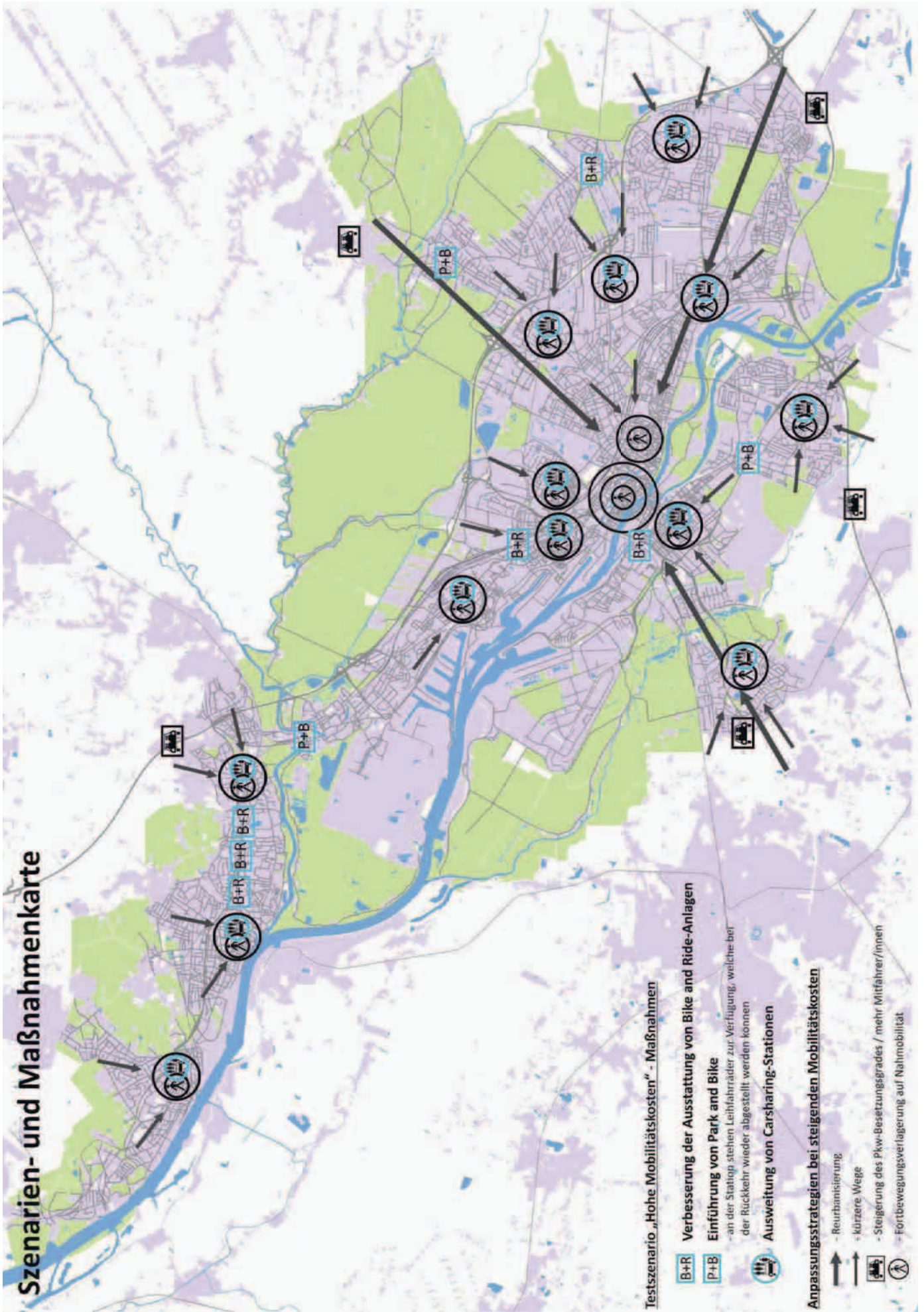
Das Testszenario 05 unterscheidet sich hinsichtlich des Aufbaus im Vergleich zu den Testszenarien 01 bis 04. Es gilt die Annahme, dass die Energie- und Kraftstoffpreise steigen und Mobilität somit teurer wird. Während bei den bisher vorgestellten Testszenarien bestimmte Verkehrsmittel den Schwerpunkt bilden, stehen hier sich verändernde Rahmenbedingungen und daraus entstehende Anpassungsstrategien im Vordergrund. Für den Verkehr liegt der Fokus dieses Testszenarios auf der Förderung der Elektromobilität, der Inter- und Multimodalität sowie des Mobilitätsmanagements.

Die hohen Kraftstoffpreise werden verschiedene Anpassungsstrategien zur Folge haben:

- Es werden weniger Wege mit dem Pkw zurückgelegt.
- Der Pkw-Besetzungsgrad wird zunehmen, z. B. auch durch die Bildung von Fahrgemeinschaften aus der Region.
- Zum Einkaufen werden vermehrt nahe gelegene Standorte aufgesucht, die zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden können.

Die Stadt Bremen muss gezielt auf die neuen Entwicklungen reagieren:

- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert.
- Elektromobilität wird gefördert.
- Verstärkte Mobilitätsberatung für die Bürgerinnen und Bürger bzw. unterschiedliche Zielgruppen



Vergleich der Testszenarien

Zunächst wurden die Testszenarien mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet und Kenngrößen durch Auswertung der Modellergebnisse ermittelt. Im Vergleich mit dem Basisszenario konnten die Wirkungen der Maßnahmen erkannt und quantifiziert werden. Die Summe der Wirkungen aller Maßnahmen in jedem Testszenario wurden außerdem im Hinblick auf die Ziele des VEP qualitativ bewertet.

Vergleich der Testszenarien anhand der modelltechnischen Kennziffern

Der quantitative Vergleich der Testszenarien untereinander und mit dem Basisszenario erfolgte mit Hilfe des Bremer Verkehrsmodells und den für die Prognose ermittelten Kennwerten.

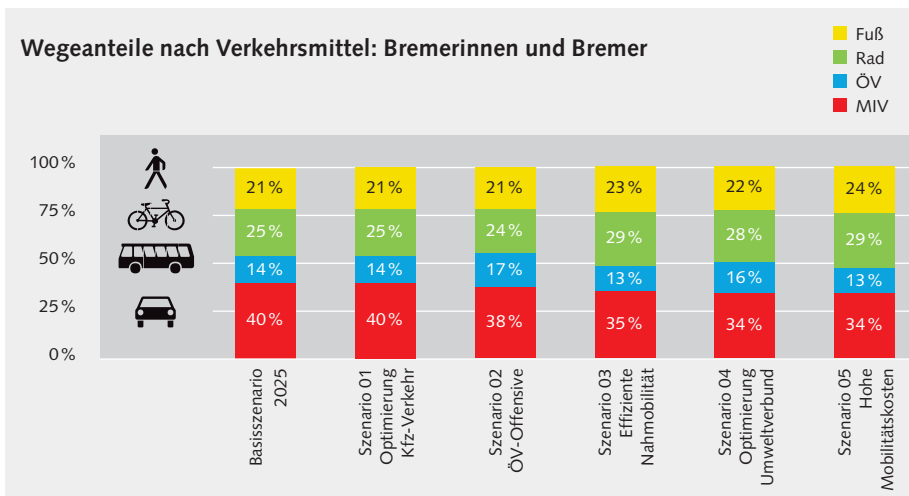
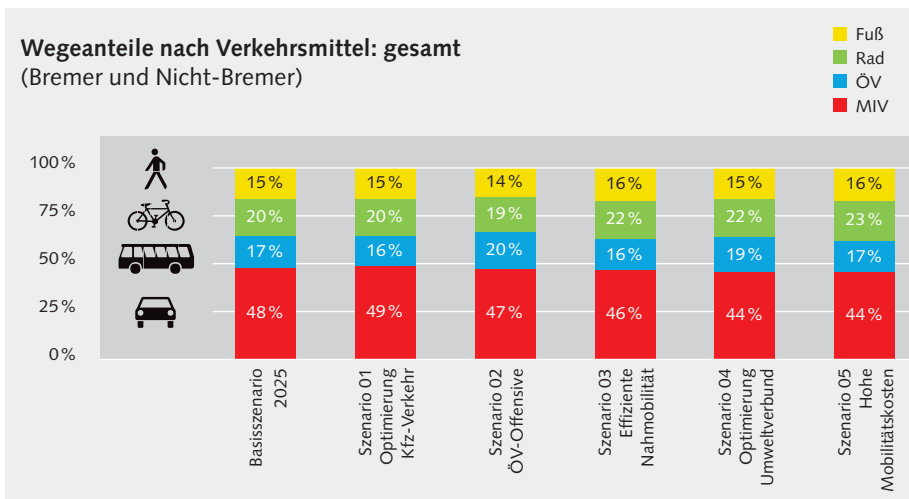
Modal Split/Verkehrsmittelanteile im Personenverkehr²

Im Vergleich der Modal-Split-Verteilungen zeigt sich das mögliche Spektrum der mit den betrachteten Testszenarien erreichbaren Veränderungspotenziale. Damit wird deutlich, wo die Stärken und Schwächen der einzelnen Maßnahmenschwerpunkte liegen. Die Veränderungspotenziale sind bei allen Testszenarien bei der Personenverkehrsnachfrage der Bremerinnen und Bremer stärker ausgeprägt als bei der Gesamtpersonenverkehrsnachfrage, da die Nicht-Bremer/innen stärker auf die motorisierten Verkehrsmittel ausgerichtet sind als die Bremer Bevölkerung.

Je nach Ausgestaltung des Testszenarios kann – wie durch die Ziele des VEP Bremen definiert – der Anteil der mit Pkw erbrachten Personenfahrten an den Fahrten und Wegen der Bremer Bevölkerung gehalten oder auch sehr deutlich gesenkt werden. Diese Senkung ist insbesondere für das Testszenario 04, bei dem

der MIV-Anteil (um ca. 15 Prozent) bis auf ca. 34 Prozent reduziert und der Umweltverbund entsprechend gestärkt wird, festzustellen. Damit wird beispielsweise ein Niveau erreicht, wie es sonst nur in wenigen deutschen Städten dieser Größe (beispielsweise in Frankfurt am Main) vorhanden ist. Aber auch mit dem im Testszenario 01 hinterlegten Maßnahmenpaket sind praktisch keine negativen Auswirkungen auf die Veränderungspotenziale im Modal Split zu verzeichnen.

Zur Einordnung der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Veränderungspotenziale aber durch die Bremer Spezifika mit der vorhandenen Stadtstruktur als Bandstadt entlang der Weser, dem hohen Anteil an (Personen-)Wirtschaftsverkehren, den starken Verflechtungen mit der Region, den bereits heute schon sehr hohen Radverkehrsanteilen, der Existenz des straßenbündig geführten ÖPNV Grenzen unterliegen. Auch sind – je nach Ausgestaltung der Maßnahmen bzw. der Testszenarien – verschieden starke Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes festzustellen.



² Neben der Darstellung des Modal Splits für den Gesamtverkehr (der Bremer und Nicht Bremer), der die Wege der Bremer und der Einpendler in Bremen berücksichtigt – diese sind für die Untersuchung der in den Netzen (Straßennetz und öffentliches Linienetz) abgewickelten Fahrten relevant – erfolgt auch die Darstellung des Modal Splits für die Bremer Bevölkerung, da dieser die Wirkung der Maßnahmen für das Verkehrsverhalten der Bremer abbildet und somit den Vergleich mit anderen Städten ermöglicht.

Anhand der Kennwerte des Verkehrsmodells kann festgehalten werden, dass sich mit den im Testszenario 01 hinterlegten Maßnahmen nur relativ geringe Veränderungen im motorisierten Verkehr für die Stadt Bremen ergeben. Während der Kfz-Verkehr besser auf den übergeordneten Straßen gebündelt und etwas zügiger abgewickelt wird, ergeben sich dennoch praktisch keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV oder die Kfz-bedingten CO₂-Emissionen.

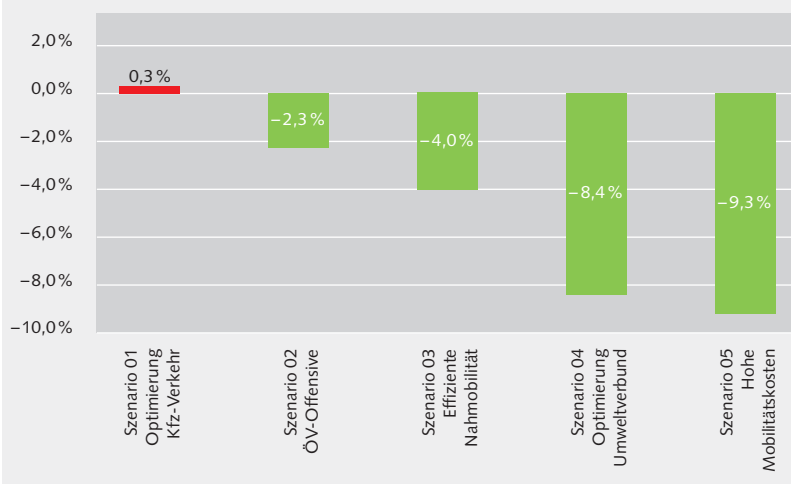
Für das Testszenario 02 zeigen sich bei allen Kennwerten deutlich positive Effekte zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Es hat seine Stärken bei der Steigerung der ÖPNV-Nachfrage sowie der verbesserten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und trägt auch zur Reduktion der Kfz-bedingten CO₂-Emissionen bei.

Die Reduktionswirkungen des Testszenarios 03 auf den Kfz-Verkehr sind etwas stärker ausgeprägt als beim Testszenario 02, wobei beim Kfz-Verkehr das mittlere Geschwindigkeitsniveau durch die im Testszenario 03 hinterlegten Maßnahmen zu Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen etwas absinkt. Beim Testszenario 03 kommt es aber auch zur Abnahme der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr sowie einer nicht gewünschten Reduktion des mittleren Geschwindigkeitsniveaus bei den Bussen und der Straßenbahn.

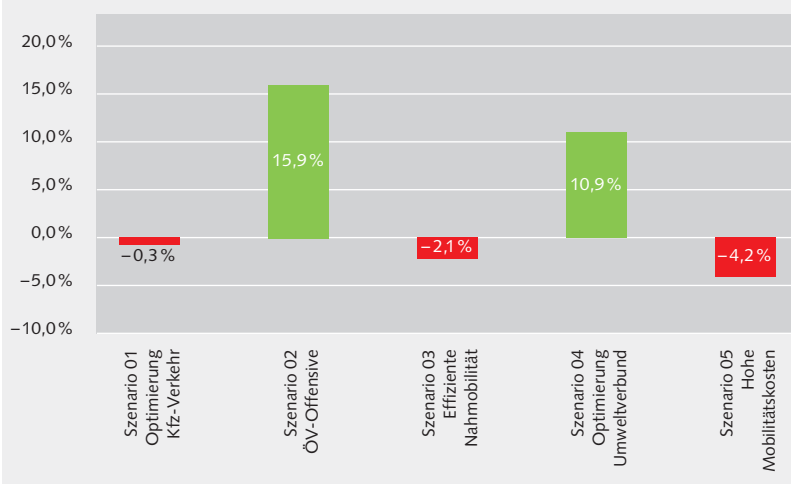
Mit dem Testszenario 04 können wesentlich größere Reduktionen beim Kfz-Verkehr erzielt werden als in einem der anderen drei maßnahmenorientierten Testszenarien. Ebenso steigen die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege deutlich an. Es kommt damit den beschlossenen Zielen des VEP im Bereich der verkehrlichen Aspekte am nächsten.

Das Testszenario 05 erreicht zwar in Bezug auf die Kfz-bedingten Kennwerte die größten Reduktionspotenziale, es hat aber auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Mit diesem Testszenario geht auch ein Aktivitätenverzicht einher, der dem Ziel der gesellschaftlichen Teilhabe und der Gleichberechtigung entgegensteht. Als »Anpassungsszenario« kann dieses nicht für die aktive Gestaltung des Verkehrsgeschehens in Bremen dienen, wenngleich die in diesem Testszenario hinterlegten »aktiven Maßnahmen« aus dem Bereich der Veränderung des Verkehrsverhaltens als Bausteine für die Gestaltung des Verkehrs in Bremen dienen.

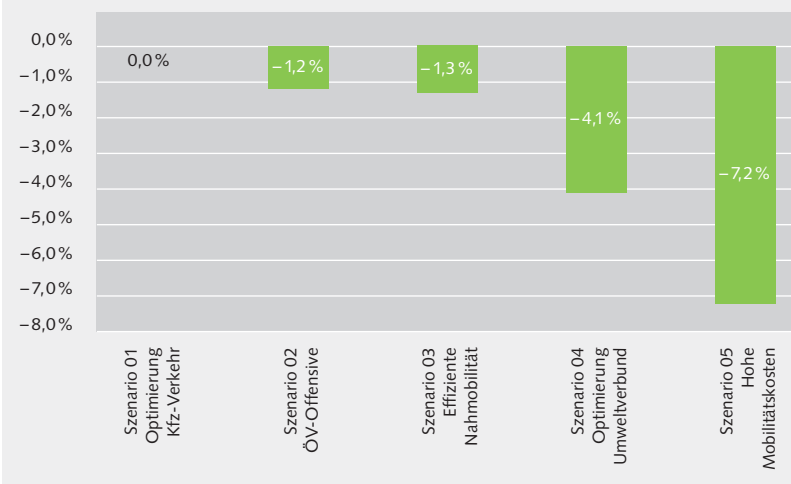
Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr (nur MIV)
Differenz zu Basisszenario 2025



Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr (nur ÖV)
Differenz zu Basisszenario 2025



Durch MIV verursachter Kohlendioxid-Ausstoß
Differenz zu Basisszenario 2025



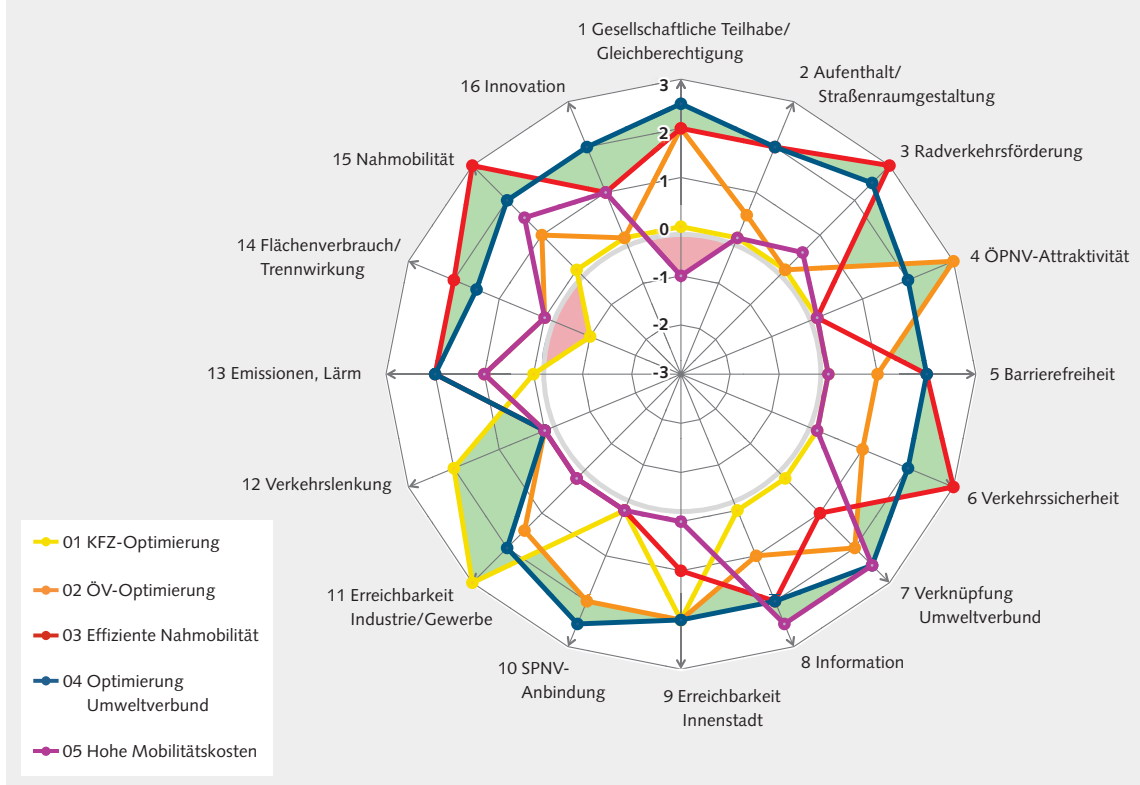
Vergleich anhand der Zielindikatoren

Neben fundierten rechnerischen Ergebnissen mit Hilfe des Verkehrsmodells – z. B. zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl – gibt die Bewertung der Modell-ergebnisse anhand der Zielindikatoren die Möglichkeit, Stärken wie auch Schwächen der Testszenarien im Kontext des für den VEP beschlossenen Zielsystems zu identifizieren. Für den qualitativen Vergleich der

jeweiligen Maßnahmenpakete der Testszenarien wurden aus den 6 Zielfeldern mit insgesamt 42 Unterzielen 16 Zielindikatoren entwickelt. Da in der Menge der Zielpunkte inhaltliche Schnittstellen erkennbar sind, wurden vergleichbare Positionen zu einem Indikator zusammengeführt.

Indikator	Titel	Zielfeld/Unterziel
1	Gesellschaftliche Teilhabe, Gleichberechtigung: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/-innen stärken, soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen	1, 2
2	Aufenthalt, Straßenraumgestaltung: Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen durch Aufwerten und attraktives Gestalten des öffentlichen Raumes	1.2, 1.6, 1.7, 1.8
3	Radverkehrsförderung: Fördern des Fahrradverkehrs, Verbessern der Infrastruktur und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen sowie durch verbesserte tangentielle Verbindungen	1.3, 4.3
4	ÖPNV-Attraktivität: Steigern der Attraktivität des ÖPNV durch optimierte und leistungsfähige Angebote, verbesserte tangentielle Verbindungen, verbesserte Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer etc.	1.4, 3.2, 3.8
5	Barrierefreiheit: Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV	1.5
6	Verkehrssicherheit: Verbessern der Verkehrssicherheit	2.1, 2.2, 2.3, 2.4
7	Verknüpfung Umweltverbund: Besseres/umfassendes Verknüpfen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix	3.1, 3.3, 3.4, 4.6
8	Information: Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen, einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme, auch in der Region	3.5
9	Erreichbarkeit Innenstadt: Verbessern der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten	4.2
10	SPNV-Anbindung: Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region) und Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr	4.4
11	Erreichbarkeit Industrie, Gewerbe: Sicherstellen einer möglichst optimalen Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbestandorten sowie der Häfen mit allen Verkehrsmitteln	5.2, 5.3, 5.6
12	Verkehrslenkung: Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens, verbindliche und verlässliche Netz-hierarchie im Straßensystem, bessere Lenkung und Bündelung von Fern- verkehren, Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen abseits der Wohnbebauung	4.1, 5.4, 5.7, 5.8
13	Emissionen, Lärm: Reduzieren von Emissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm und der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten	6.1, 6.2, 6.5
14	Flächenverbrauch, Trennwirkung: Verbessern der Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen, Verringern des Flächenverbrauchs, Abbau der Trennwirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene)	6.3, 6.6
15	Nahmobilität: Fördern der Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungs-planung, Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren, fördern der Nutzungsmischung, Stärken der Nahmobilität	6.4, 1.8
16	Innovation: Förderung innovativer Konzepte, integrierter Verkehrslösungen und alternativer Technologien/Transportsysteme	3.6, 3.7, 5.5, 5.9

Wirkungsschema der Testszenarien im Vergleich



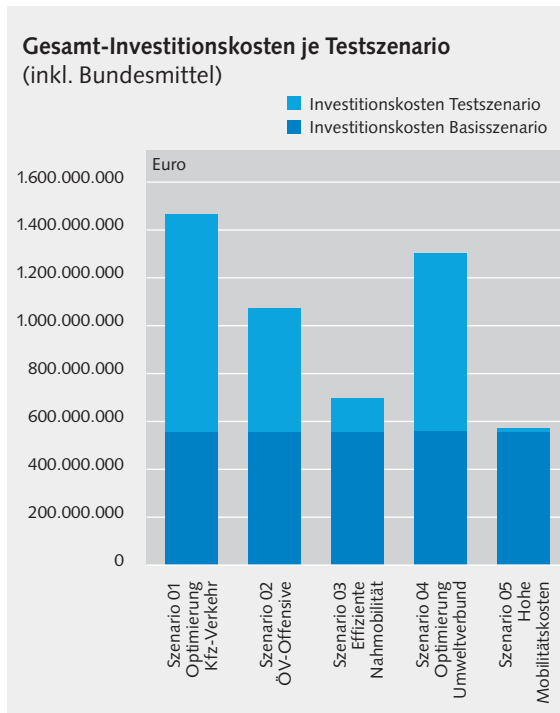
Die 16 Wirkungsindikatoren bilden das einheitliche Bewertungsschema für die fünf Testszenarien ab, so dass eine Grundlage gegeben ist, die einen zielorientierten Vergleich der Wirkung der Testszenarien ermöglicht. Je nach Wirkungsprägung (positiv oder negativ) hinsichtlich der einzelnen Indikatoren können so die Stärken und Schwächen bzw. die Unterschiede zwischen den Testszenarien identifiziert und Rückschlüsse auf den Erreichungsgrad der VEP-Ziele gezogen werden.

Für jedes Testszenario können Stärken hinsichtlich des Zielerreichungsgrades identifiziert werden, die sich aus der jeweiligen inhaltlichen Ausrichtung und den damit verbundenen Maßnahmenpaketen ergeben. So zeigt das Testszenario 02 »ÖV-Offensive« eine besonders starke Wirkung für den Indikator »ÖPNV-Attraktivität«, welche u.a. auf Maßnahmen zu einem konzentrierten Ausbau des ÖPNV-Angebotes zurückzuführen ist. Das Testszenario 03 »Effiziente Nahmobilität« demonstriert mit dem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sowie dem sicherheitsrelevanten Aspekt einer großzügigen Ausdehnung der Tempo-30-Regelung besondere Wirkung für die Indikatoren »Nahmobilität«, »Radverkehrsförderung« und »Verkehrssicherheit«. Allein das Testszenario 04 »Optimierung des Umweltverbundes« zeichnet sich durch einen gleichmäßig stark ausgeprägten Zielerreichungsgrad bei fast allen Indikatoren aus. Als einziges Szenario, das eine wesentliche Wirkung auf den Indikator »Verkehrslenkung« ausübt, sticht das Testszenario 01 »Kfz-Optimierung« heraus. Zudem wird die Erreichbarkeit von Industrie und Gewerbe hier besonders stark gefördert, was durch die Konzentration auf infrastrukturelle Maßnahmen und eine optimierte

Abwicklung im Straßennetz begründet ist. Die Stärken des Testszenarios 05 »Hohe Mobilitätskosten«, dem Annahmen zu Anpassungsstrategien aufgrund überproportional steigender Mobilitätskosten zugrunde liegen, fallen auf die Indikatoren »Information« und »Verknüpfung Umweltverbund«, da hier ein grundlegendes Angebot an Informationen und Mobilitätsoptionen anstelle von investiven Maßnahmen vorgesehen ist.

In zwei Fällen sind Zielkonflikte zu erkennen. Die Optimierung des Kfz-Verkehrs im Testszenario 01 durch Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur wirkt sich negativ auf den Indikator »Flächenverbrauch/Trennwirkung« aus, dessen Zielorientierung auf einen schonenden Umgang mit der Fläche und einer besseren Auslastung bestehender Infrastrukturen ausgerichtet ist. Die Annahme, dass in Testszenario 05 die Mobilitätskosten überproportional steigen und dadurch insbesondere die motorisierte Mobilität deutlich kostenintensiver wird, führt zu einem Zielkonflikt mit dem Indikator »Gesellschaftliche Teilhabe/Gleichberechtigung«. Hier ist zu erwarten, dass Teile der Bevölkerung diese Kostenentwicklung nicht tragen können und somit in ihrer Mobilität grundlegend eingeschränkt werden.

Da in allen Testszenarien unterschiedliche Rahmenbedingungen zur Finanzierungssituation unterstellt wurden, ist es erforderlich, die Zielerreichung der Testszenarien auch im Hinblick auf die in den Maßnahmenbündeln berücksichtigten Kosten zu reflektieren. Ebenfalls gilt es, den finanziellen Aufwand des Basis-szenarios zu berücksichtigen, um die bisher planerisch festgelegten Maßnahmen bei dem finanziellen Gesamtvolumen bis 2025 mit einzukalkulieren.



Hinsichtlich der Kosten schneidet das Testszenario 03 im Vergleich am günstigsten ab³. Aufgrund der Berücksichtigung der finanziell angespannten Situation öffentlicher Kassen und des hier unterstellten Wegfalls einer Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes kommen in diesem Szenario überwiegend kostengünstige und effektive Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zum Einsatz. Dies führt zu einem vergleichsweise geringen finanziellen Budget. Das Testszenario 01 ist mit über 1,4 Mrd. Euro Gesamt-Investitionen das kostenintensivste Szenario. Dies begründet sich u. a. in der Tatsache, dass für die »Optimierung des Kfz-Verkehrs« weitgehende infrastrukturelle Maßnahmen berücksichtigt werden (z. B. Neubau der B6n), um die Bündelung des motorisierten Individualverkehrs und einen störungsarmen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Ebenso führen die kostenintensiven baulichen Maßnahmen für den ÖPNV und SPNV (z. B. neue SPNV-Haltestellen, Ausweitung Straßenbahnnetz) zu einer entsprechenden Steigerung des Budgets für die Testszenarien 02 und 04. Jedoch gilt es zu berücksichtigen, dass nicht die gesamten Kosten der

MIV-, ÖPNV- und SPNV-Maßnahmen von der Stadt Bremen alleine getragen werden müssen. Je nach Vorhaben werden Teile des finanziellen Aufwands durch den Bund bzw. dritte Akteure übernommen. So werden von den Gesamtkosten des Basisszenarios (ca. 551 Mio. Euro) ca. 19 Prozent durch die Stadt Bremen finanziert, ca. 81 Prozent werden durch den Bund und Dritte übernommen. Die Konsequenzen dieser unterschiedlichen Kostenverteilung wurden bei der Konzeption des Handlungskonzeptes mit berücksichtigt.

Es wird deutlich, dass hinsichtlich des Zielerreichungsgrades das Testszenario 04 mit einem hohen Wirkungsradius am besten abschneidet. Dennoch zeigen auch die Testszenarien 02 und 03 in vielen Punkten eine positive Wirkung. Es gibt jedoch auch Zielbereiche, die nur vom Testszenario 01 abgedeckt werden. Aus der Perspektive einer integrierten Kosten-Wirkungsbetrachtung sticht vor allem das Testszenario 03 besonders positiv hervor, da hier ein vergleichsweise kostengünstiges Maßnahmenbündel mit einem breiten Zielerreichungsgrad hinsichtlich der Wirkungsindikatoren zur Geltung kommt.

Fazit zum Vergleich der Szenarien

Angesichts der bewusst gewählten Stärken und Schwächen der Testszenarien ist es erforderlich, eine unter dem Aspekt der effizienten Zielerreichung sinnvolle Kombination von Maßnahmen aus den unterschiedlichen Testszenarien für das Zielszenario zu wählen, welches als Grundlage für das Handlungskonzept und den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans dient. Hierfür wird in den folgenden Kapiteln die Methode der Einzelmaßnahmenbewertung erläutert und deren Ergebnisse dargestellt. Das Ergebnis der 5 Testszenarien zeigt deutlich, dass für das Maßnahmenset des zu entwickelnden Zielszenarios nur eine deutliche Orientierung anhand der Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes zu einer hohen Zielerreichung sinnvoll führen kann. Ergänzend sind auch die zentralen Maßnahmen zur verbesserten Bündelung des Straßenverkehrs auf den dafür vorgesehenen Straßen und zur störungsfreieren Abwicklung der Wirtschaftsverkehre einzubeziehen, da diese, wie die Ergebnisse des Testszenarios 01 zeigen, entsprechend zielgerichtet sind. Der Negativwirkung im Bereich des Flächenverbrauchs ist durch flankierenden Maßnahmen entgegenzuwirken.

³ Da sich das Testszenario 05 hinsichtlich des inhaltlichen Aufbaus von den anderen Testszenarien unterscheidet, indem der Fokus auf den sich verändernden Rahmenbedingungen anstatt auf investiven Maßnahmen liegt, werden für die Betrachtung der Kosten primär die Testszenarien 01 – 04 charakterisiert.

Maßnahmenbewertung und -methodik

Um letztlich einzelne Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario empfehlen bzw. nicht empfehlen zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden.

Die Maßnahmenbewertung erfolgte mehrstufig. Zur Bewertung der Erreichung der Zielfelder bzw. Unterziele des VEP und zur Quantifizierung des Zielerreichungsgrads der einzelnen Maßnahmen wurden zunächst 16 qualitative Bewertungsindikatoren abgeleitet. In einem zweiten Schritt wurden weitere erforderliche Kriterien wie Zielkonflikte, verkehrliche Wirksamkeit, bauliche Machbarkeit, politische Akzeptanz etc., die durch die 16 Bewertungsindikatoren nicht abgedeckt werden, durch einen Plausibilisierungs- und Abwägungsprozess in die Bewertung eingebracht.

Die entwickelten Maßnahmen wurden in der ersten Stufe nach folgendem Raster qualitativ bewertet:

- Wirkungsbeitrag mit 7 Wirksamkeitsstufen (plus 3 bis minus 3)
- Räumliche Betroffenheit: Gewichtung des Wirkungsbeitrags mit 3 Faktoren
- Einteilen des Ergebnisses in 5 Wirkungsklassen nach Nutzenpunkten

Der Wirkungsbeitrag jeder einzelnen Maßnahme wurde bezogen auf jeden der 16 Bewertungsindikatoren nach der Delphi-Methode qualitativ ermittelt. Dabei sind von vier Gutachtern unabhängig voneinander für jede untersuchte Maßnahme Einstufungen in Wirksamkeits-, Betroffenheits- und Kostenklassen durchgeführt, anschließend plausibilisiert und ggf. gemittelt worden.

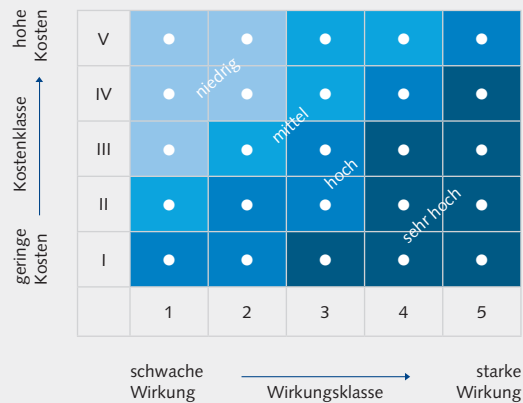
Das Bewertungsergebnis (Nutzenpunkte) ergibt sich als Produkt von Wirkungsbeitrag und Betroffenheit und wurde einer von 5 Wirkungsklassen (1 = schwach bis 5 = stark) zugeordnet.

Die jährlichen Kosten einer Maßnahme setzen sich aus Investitions-, Planungs- und Betriebskosten zusammen. Dabei wird die je nach Maßnahme unterschiedliche Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Kosten müssen für die Bewertung annuisiert werden, um einen einheitlichen Vergleichsmaßstab für die verschiedenen Kostenarten zu erreichen und gleichermaßen investive wie auch nicht-investive Maßnahmen bewerten zu können. Die Höhe der jährlichen Kosten entscheidet über die Zuordnung jeder einzelnen Maßnahme in eine von 5 Kostenklassen.

Die Verschneidung von Wirkungs- und Kostenklassen bildet im Ergebnis eine Wirkungs-Kosten-Matrix ab.

Eine sehr hohe Zielerreichung haben Maßnahmen mit starker Wirkung und geringen Kosten. Eine hohe bzw. eine mittlere Zielerreichung stellen Zwischenstufen dar. Die Zielerreichung von Maßnahmen mit geringer Wirkung, aber hohen Kosten wird als niedrig eingestuft.

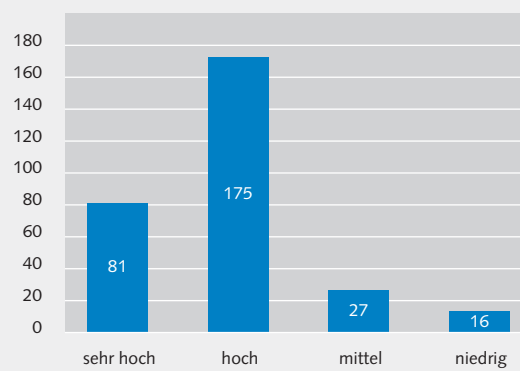
Wirkungs-Kosten-Matrix zur Ermittlung der Zielerreichung von Maßnahmen



Ergebnisse der Maßnahmenbewertung

299 Einzel-Maßnahmen sind in die nachfolgend beschriebene Maßnahmenbewertung einbezogen worden. Die insgesamt sehr geringe Anzahl Maßnahmen mit niedrigem Zielerreichungsgrad (16 von insgesamt 299) erklärt sich dadurch, dass sich bereits die Maßnahmenentwicklung stark an den Zielfeldern des VEP und ihren Unterzielen orientiert hat.

Anzahl Maßnahmen nach Zielerreichungsgrad
299 Maßnahmen



Zielkonflikte

Sobald eine Einzelmaßnahme bezogen auf einen oder mehrere Bewertungsindikatoren eine negative Einstufung aufweist, bezogen auf andere Bewertungsindikatoren jedoch positiv eingestuft ist, bestehen Zielkonflikte.

Bei 15 Prozent der Maßnahmen wurden Zielkonflikte festgestellt, die sich auf alle Zielerreichungsgerade verteilen.

Die konfliktbehafteten Maßnahmen stehen insbesondere folgenden Zielen entgegen:

- verbesserte Aufenthaltsqualität/Straßenraumgestaltung (13 Zielkonflikte)
- verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt (13 Zielkonflikte)
- Verringerung des Flächenverbrauchs/Abbau der Trennwirkung (12 Zielkonflikte)
- bessere Lenkung/Bündelung von Fernverkehren und Güterverkehren (7 Zielkonflikte)

In diesen Fällen wurde ein nachgeschalteter Plausibilisierungs- und Abwägungsprozess erforderlich, in dem die erkannten Vor- und Nachteile diskutiert und

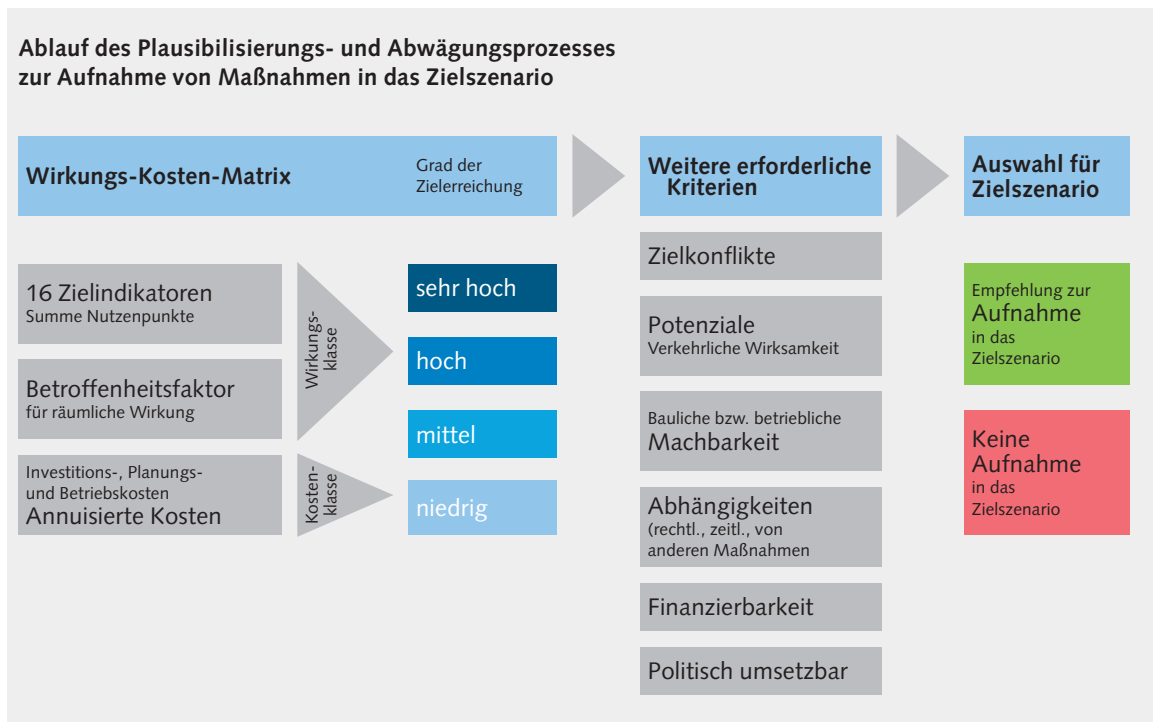
abgewogen wurden. Daraus konnte sich im Einzelfall eine andere Einstufung der Maßnahme in die Wirkungs-Kosten-Matrix ergeben.

Ergänzung der Bewertung hinsichtlich weiterer Kriterien

Die Bewertungsmethodik der ersten Stufe liefert konsistente und nachvollziehbare Ergebnisse. In dieser an den beschlossenen Zielen ausgerichteten Methodik sind Kriterien, die aus technischer, wirtschaftlicher, administrativer oder politischer Sicht zwingend im Entscheidungsprozess zu beachten sind, nicht enthalten. Dabei handelt es sich u. a. um

- Zielkonflikte
- verkehrliche Wirksamkeit (Nachfragepotenziale),
- bauliche Machbarkeit
- betriebliche Realisierbarkeit
- rechtliche und zeitliche Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen
- ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Zuständigkeit der Stadt Bremen
- politische Akzeptanz.

Die Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf diese Kriterien erfolgte in der zweiten Stufe durch einen Plausibilisierungs- und Abwägungsprozess.



Diese Plausibilisierung und Abwägung ist für jede einzelne Maßnahme in einem sehr aufwändigen interaktiven Prozess unabhängig voneinander durch die Verwaltung, die BSAG und die Gutachter durchgeführt worden. Dieser Prozess wurde zum Teil durch vertiefende Betrachtungen im Rahmen von Modellsimulationen, betrieblichen Bewertungen und vorliegenden

Ausarbeitungen und Detailuntersuchungen aus anderen aktuellen Verkehrsgutachten wie das Eisenbahnknotengutachten Bremen oder das Innenstadtkonzept unterstützt. Die Bewertung durch alle Beteiligten wurden anschließend durch die Gutachter zusammengeführt und im Projektbeirat beraten.

Sonderbetrachtungen

Im Rahmen der Modellierung für die fünf Testszenarien wurden für zwei der vorgeschlagenen größeren Einzelmaßnahmen, die Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und die Einrichtung eines regelmäßigen Fährverkehrs auf der Weser, jeweils Sonderbetrachtungen auf Grundlage des Basisszenarios durchgeführt, um deren verkehrliche Wirkunge eindeutig von denen anderer Maßnahmen zu trennen.

Sonderbetrachtung zur Hochstraße am Breitenweg

Mit dem Ziel der städtebaulichen Aufwertung der Bahnhofsvorstadt ist untersucht worden, ob eine Sperrung der Hochstraße am Breitenweg nach Herstellung des Ringschlusses der A281 verkehrlich sinnvoll ist.

Mit dem Ziel der städtebaulichen Aufwertung des Breitenwegs als zentrale Achse der Bahnhofsvorstadt, soll untersucht werden, inwieweit die Hochstraße zwischen der Rembertistraße und der Daniel-von-Büren-Straße für den fließenden Kfz-Verkehr gesperrt werden kann. Die Netzkonstellation im Breitenweg selbst (unterhalb der Hochstraße) wurde in dieser Untersuchung nicht grundlegend verändert.

Die Sonderbetrachtung erfolgt auf der Grundlage des Modellgerüsts und nur der Maßnahmen des Basisszenarios 2025. Dazu wird für diesen Planfall das Netzelement der Hochstraße für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz gesperrt und die hierdurch hervorgerufenen Belastungsveränderungen gegenüber dem Basisszenario ermittelt. Ferner werden die mit der Sperrung der Hochstraße verbundenen

Reisezeitenveränderungen gegenüber dem Fall mit der durchgängigen Hochstraße (Basisszenario) ermittelt und die sich daraus ergebenden Rückwirkungen auf die Kfz-Verkehrsnachfrage abgeschätzt.

Zur Analyse der Netzfunktion sowohl der Hochstraße am Breitenweg als auch des Breitenweges wurden im Netzmodell des Basisszenarios und auch des Planfalles mit der gesperrten Hochstraße Routenverfolgungen durchgeführt.

Anhand der Routenverfolgungen im Basisszenario zeigt sich, dass:

- die Hochstraße die Verkehre, die um die Innenstadt herumfahren, aufnimmt. Die Hochstraße hat auch Relevanz für die Verkehre zur B6/B75 und zur A27. Sie hat damit die Funktion, die weiter ausgreifenden Verkehre, die die Innenstadt lediglich tangieren, aufzunehmen.
- der Breitenweg die auf die Innenstadt bezogenen Verkehre aufnimmt. Der Breitenweg hat keine Bedeutung für die Verkehre zur/von der A27. Er hat damit die Funktion, die eher lokalen Verkehre aufzunehmen und zu verteilen.

Das von der Sperrung der Hochstraße am Breitenweg im Wesentlichen betroffene Gebiet erstreckt sich in etwa bis zur B6/B75 im Westen, zum Straßenzug Utbremer Ring/Hollerallee im Norden, zur Georg-Bitter-Straße im Osten und bis zur Neuenlander Straße im Süden.

Aus den DTV-Belastungsdifferenzen zeigt sich, dass durch die Sperrung deutliche Belastungsverlagerungen im Straßennetz, z. T. deutlich über den Stadtteil hinaus, mit Verkehrsmengenzunahmen ausgelöst werden.



Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario – Ausschnitt



Breitenweg – eine Umgestaltung ist vorgesehen

Die Belastungsanalysen für den Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg zeigen, dass der Breitenweg nicht alle Verkehre aufnehmen kann, die sonst über die Hochstraße verlaufen wären. Der Breitenweg wird überlastet, die Knotenpunkte (z. B. Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße, Breitenweg/Bahnhofplatz) können die Verkehre in den Spitzenzeiten nur noch sehr bedingt abwickeln.

Gleiches gilt für die von den Verlagerungen betroffenen Knotenpunkte, beispielsweise den Knotenpunkt Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße oder Breitenweg/Bahnhofplatz. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Spitzenstunden.

Die Routenverfolgung für den Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg verdeutlicht, dass der Breitenweg neben den auf die Innenstadt bezogenen Verkehren auch die Verkehre, die die Innenstadt nur tangieren, aufnehmen muss. Der Breitenweg hat in diesem Falle auch Bedeutung für die Verkehre zur B6/B75 und die A27.

Anhand von Vergleichen der ermittelten Netzwidestände (mittlere Reisezeiten im MIV) lassen sich Veränderungen zwischen dem Planfall und dem Basisszenario für Teile der Verkehrszellen in der Innenstadt und den angrenzenden Bereichen erkennen. Diese Veränderungen sind jedoch nicht so groß, dass hierdurch relevante Rückwirkungen auf die Verkehrsnachfrage zu erwarten sind.

Somit kann festgehalten werden, dass durch die Sperrung der Hochstraße am Breitenweg die Kfz-Belastungssituation im Hauptstraßennetz spürbar verschlechtert wird. Der Breitenweg wird überlastet. Mit der Sperrung der Hochstraße entstehen Zielkonflikte in Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Verkehrslenkung/Verkehrsbündelung. Aus verkehrlicher Sicht ist die untersuchte Sperrung der Hochstraße am Breitenweg, ohne Kompensationsmaßnahmen, nicht zu befürworten, zumal auch Zunahmen der Verkehrsbelastung in den angrenzenden Stadtteilen auftreten.

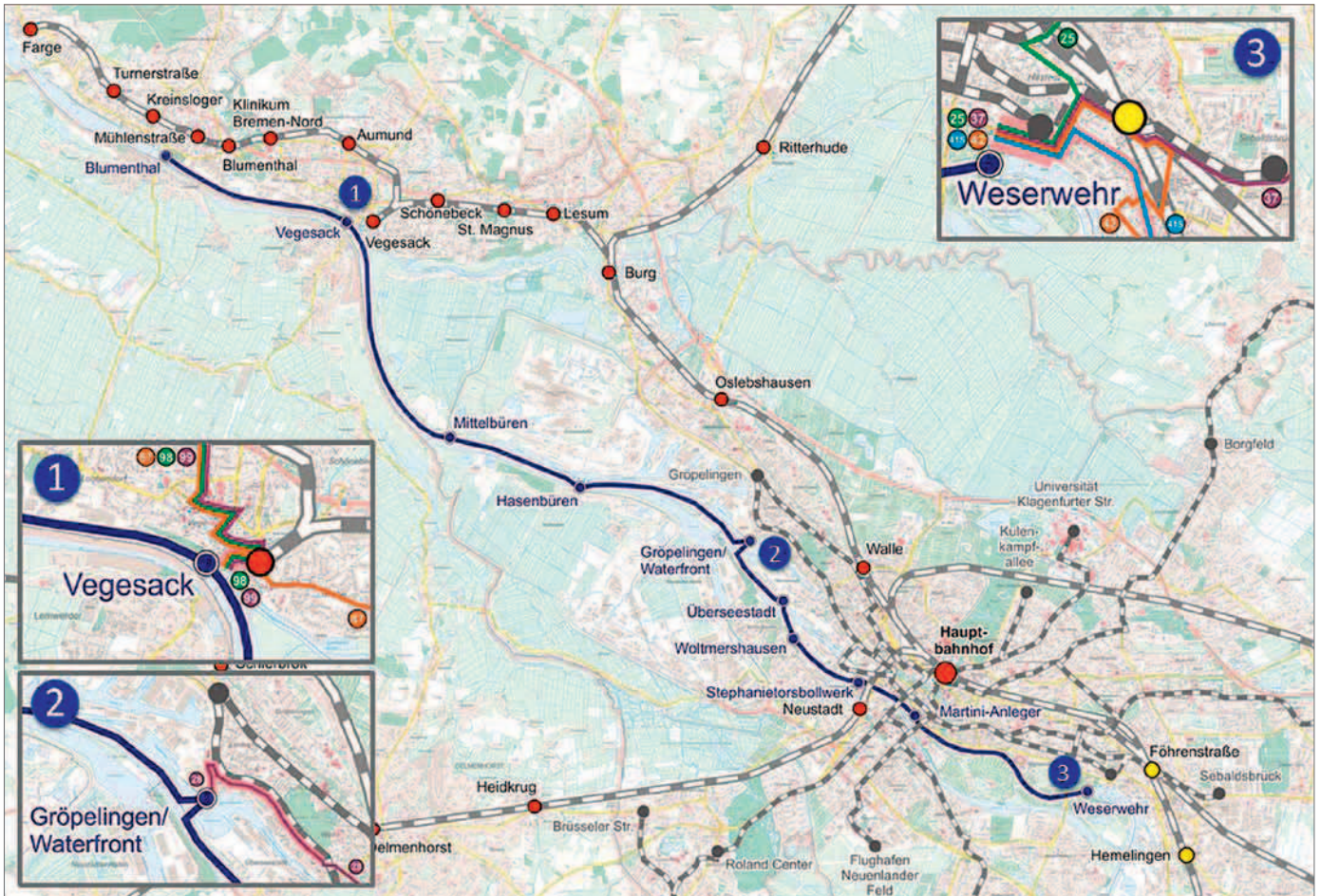
Eine Umgestaltung des Breitenwegs zur städtebaulichen Aufwertung ggf. in Verbindung mit breiteren Seitenbereichen und Spurreduktionen ist somit verkehrlich ohne erhebliche Kompensationsmaßnahmen nicht tragfähig. Zur Lösung der verkehrlichen Aspekte und des Potenzials eines umgestalteten Breitenwegs sind aufbauend auf diesem VEP und dem Innenstadtkonzept weitergehende Detail- und Sonderbetrachtungen zur konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes erforderlich, um hier verkehrlich und städtebaulich tragfähige Lösungsansätze aufzeigen zu können.

Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Längsverkehr)

Im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP wurde ein Konzept für ein öffentliches regelmäßiges Fährbindungssystem auf der Weser (Weserbus) im Längsverkehr entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet. Die Untersuchungen bauen auf den Überlegungen einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1994 auf. Die Machbarkeitsstudie wurde gemeinsam durch das Bremer Büro für Verkehrsökologie (BVÖ) und Hamburg Consult (HC) erstellt. Die dort bereits ermittelten Rahmenbedingungen wie Fahrzeiten, Fahrzeug- und Betriebskosten wurden übernommen. Die Kostenansätze wurden aktualisiert.

Das Angebotskonzept für den Weserbus im Längsverkehr ergänzt das ÖPNV-Angebot des Basisszenarios wie folgt:

- Linienverlauf zwischen Blumenthal und Weserwehr mit Halt an insgesamt 10 Fähranlegern: 5 Fähranleger sind bereits vorhanden (Martini-Anleger, Gröpelingen/Waterfront, Mittelsbüren, Vegesack und Blumenthal), 5 weitere Fähranleger müssen neu gebaut werden (Weserwehr, Stephanitorsbollwerk, Woltmershausen, Überseestadt, Hasenbüren)
- Bedienung an Werktagen im 30'-Takt zwischen 9 und 18 Uhr (Bedienung auch an Wochenenden, jedoch im Rahmen des VEP kein Angebotskonzept ausgearbeitet)
- Fahrzeit zwischen Blumenthal und Weserwehr beträgt 79 min (gemäß Studie BVÖ/HC)
- Einsatz von 6 Schiffen mit jeweils 2 Personen Besatzung
- tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif
- Die Fähranleger werden bestmöglich an das Bus- und Straßennetz des Basisszenarios angebunden. Dies kann beispielsweise durch Linienverlängerungen zu den Anlegern Vegesack (Linie 87, 98, 99), Gröpelingen/Waterfront (Linie 28) und Weserwehr (Linie 25, 37, 42 und Reaktivierung 41S) erreicht werden.



Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Längsverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025)

Von den übrigen Fähranlegern kann die nächstgelegene Bus- oder Straßenbahnhaltestelle innerhalb von längstens 5 Minuten zu Fuß erreicht werden. Lediglich der Anleger Mittelsbüren besitzt keine Anbindung an das ÖPNV-Netz.

Die verkehrliche Bewertung erfolgt auf der Grundlage des VEP-Modellinstrumentariums⁴ und zeigt für den Weserbus im Längsverkehr folgende Prognoseverkehrsmengen am Werktag:

- zwischen Blumenenthal und Vege sack ca. 600 Personen/Werktag
- zwischen Vege sack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Werktag
- zwischen Martini-Anleger und Weserwehr ca. 100 Personen/Werktag

Die voraussichtlichen Investitionskosten in die Fähranleger liegen bei mehr als 4 Mio. Euro, die jährlichen Betriebskosten nach augenblicklicher Übersicht bei knapp 8,0 Mio. Euro. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis Weserwehr im Alltagsverkehr auf absehbare Zeit weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen lassen. Diese Erkenntnis war Anlass, über eine punktuelle Verbesserung der Weser-Querverkehre nachzudenken.



Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Querverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025)

⁴ In das für das Basisszenario vorhandene Modellgerüst wurde das oben beschriebene Angebotskonzept für den Weserbus im Längsverkehr eingebracht und mit dem so erweiterten ÖV-Angebot eine neue Nachfrageberechnung und Belastungsermittlung im öffentlichen Linienverkehr durchgeführt.

Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Querverkehr)

Aufgrund der Erfahrungen mit dem saisonalen Betrieb zwischen Lankener Höft und Waterfront ab Sommer 2013 und den relativ günstigen Rahmenbedingungen (Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Gröpelingen/Walle/Überseestadt, Arbeitsplätze im GVZ/Waterfront/Überseestadt) wurde aufbauend auf dem ÖPNV-Angebot des Basisszenarios das folgende angebotsseitig und betrieblich optimierte Angebotskonzept für den Weserbus im Querverkehr entwickelt:

Aufnahme von zwei Fährverbindungen

1. Woltmershausen – Überseestadt, Linie F 1
2. Woltmershausen – Waterfront, Linie F 2

Diese werden im 30-Minutentakt mit folgender Fahrtenabfolge miteinander verknüpft:

- Woltmershausen – Überseestadt (F 1) und zurück sowie direkt im Anschluss
- Woltmershausen – Waterfront (F 2) und zurück usw.

Auf die Verlängerung der Linien 28 und 61 zu den Anlegern Gröpelingen/Waterfront bzw. Woltmershausen und auf ein angepasstes Betriebskonzept der Linie 61 kann im Ergebnis einer Voruntersuchung aufgrund der geringen Nachfrage verzichtet werden. Die Fahrgäste erreichen demnach den Fähranleger ganz überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad.

Die Betriebszeiten liegen werktags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr, samstags bei 9:00 bis 19:00 Uhr und sonntags bei 10:00 bis 19:00 Uhr.

Die Investitionskosten betragen nach Schätzung des Gutachters ca. 0,75 Mio. Euro und die jährlichen Betriebskosten ca. 1,1 Mio. Euro.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass ein Weser-Querverkehr zwischen Woltmershausen und Überseestadt bzw. Waterfront eine attraktive Ergänzung des Bremer ÖPNV darstellt. Solange nicht mehr als ein einziges Schiff erforderlich ist, ist der Aufwand in Abhängigkeit von den verfügbaren Finanzen vertretbar. Im Rahmen einer konkreten Kalkulation und Vergabe sind die Kosten zu überprüfen und zu konkretisieren.

*Momentan nur an
Sonntagen –
Fährverkehr auf
der Weser zwischen
Woltmershausen
und Gröpelingen*



Festlegung des Zielszenarios und Ergebnisse

Festlegung des Zielszenarios

Auf Grundlage der Bewertungsergebnisse erfolgte die Auswahl einer Kombination von Maßnahmen als Vorschlag für das Zielszenario, das die Ziele des VEP möglichst optimal erfüllt. Das Zielszenario ist eine Zwischenstufe auf dem Weg zum Handlungskonzept. Im Zeitraum vom 3. März 2014 bis zum 28. April 2014 gab es die Möglichkeit für die Träger öffentlicher Belange, Stellungnahmen zu den Ergebnissen der Testszenarien, der Maßnahmenbewertung und den Maßnahmenvorschlägen für das Zielszenario abzugeben.

Das Gutachterteam hat in Abstimmung mit dem Auftraggeber Empfehlungen zum Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen in Bezug auf das Zielszenario erarbeitet, welche auf einer Klausurtagung am 7. und 8. Mai 2014 mit dem Projektbeirat, Auftraggeber und dem Gutachterteam detailliert besprochen wurden.

Im Rahmen des Bewertungsprozesses wurden insgesamt ca. 300 Maßnahmen für die Stadt Bremen untersucht. Das Maßnahmenset für das Zielszenario umfasst ca. 160 Einzelmaßnahmen aus allen im Vorfeld untersuchten Testszenarien sowie die Maßnahmen des Basisszenarios. Etwa die Hälfte der vorgeschlagenen Maßnahmen wirkt gesamtstädtisch (z.B. in Form von Programmen), die andere Hälfte entfaltet stadtteilübergreifende oder gesamtstädtische Wirkung.

Nicht aufgenommene Maßnahmen

Die Maßnahmen des Zielszenarios finden sich im Handlungskonzept wieder. Rund 140 im Rahmen der Testszenarien untersuchten Maßnahmen wurden nicht zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlen. Die nicht empfohlenen Maßnahmen waren entweder nicht zielkonform oder unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten gegenüber anderen Maßnahmen nicht effizient. Einige Maßnahmen waren im Zuge der weiteren Prüfung als nicht umsetzbar eingestuft, z.B. weil bestimmte bauliche Gründe dagegen sprachen. Maßnahmen, die nicht aufgenommen wurden, werden zukünftig nur dann weiterverfolgt, wenn sich die ausschlaggebenden Rahmenbedingungen für die Nicht-Aufnahme maßgeblich verändert haben.

Ergebnisse des Zielszenarios

Mit Hilfe der Verkehrsmodellierung wurden die Wirkungen, die mit den Maßnahmen des Zielszenarios erreicht werden können, ermittelt. Die Maßnahmenzusammensetzung des Zielszenarios unterstellt eine optimale und realistische Ressourcenausstattung, wie sie im sogenannten »oberen Finanzierungspfad« des Handlungskonzeptes enthalten ist, bei dem alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios umgesetzt werden können.

Modal Split/Verkehrsmittelanteile im Personenverkehr

Im Zielszenario ergeben sich gegenüber dem Basisszenario für den Modal Split im Gesamtverkehr (der Bremer und Nicht-Bremer-Summe aus dem Binnenverkehr sowie dem Quell- und Zielverkehr.)⁵ Zunahmen im ÖV und im Radverkehr jeweils um 1 %-Punkte sowie Abnahmen im MIV (Pkw) um 2 %-Punkte. Damit ergeben sich Steigerungen von 5,8 Prozent im ÖPNV und 5 Prozent im Radverkehr, sowie eine Abnahme um 4,2 Prozent im Kfz-Verkehr.

Für den Modal-Split der Bremer Bevölkerung zeigen sich deutliche Verschiebungen im Zielszenario bei den Wegen der Bremerinnen und Bremer zugunsten des Umweltverbundes (4 %-Punkte). Damit ergeben sich Steigerungen von 7,1 % im ÖPNV und 8 % im Radverkehr, sowie eine erhebliche Abnahme um 11,1 % im Kfz-Verkehr.

Die Modal-Split-Veränderungen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario sind bei den Wegen der Bremer Bevölkerung stärker ausgeprägt als beim Gesamtverkehr (der Bremer und Nicht-Bremer), da die Nicht-Bremer schwerpunktmäßig dem MIV zugewandt sind.

Verkehrsmengen im Straßennetz

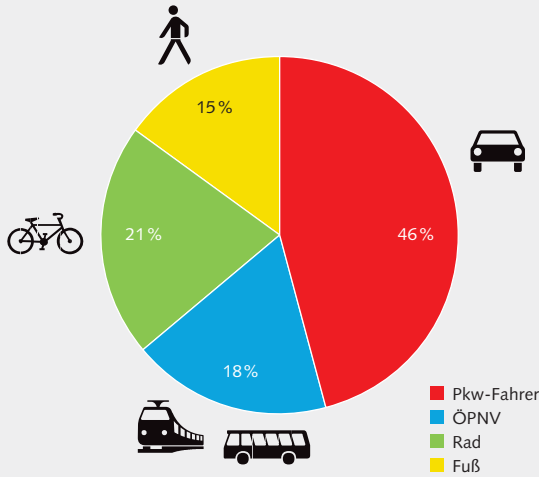
Die Belastungsveränderungen im Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario ergeben sich als Kombination aus:

- dem Nachfragerückgang im Pkw-Verkehr infolge des verbesserten Angebotes im öffentlichen Verkehr und im Fuß- und Radverkehr
- der Belastungsverlagerung aufgrund der Veränderungen im Straßennetz (u. a. Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen, Optimierung von Straßenabschnitten, Optimierung von Kreuzungen sowie Verbesserung der Ampelschaltungen auf einzelnen Straßenzügen).

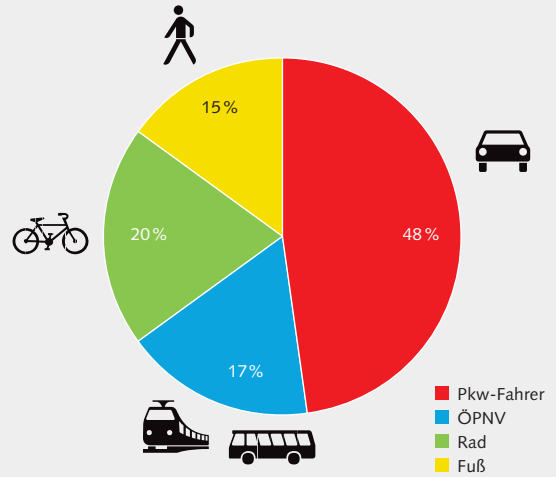
Im Ergebnis treten im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario weitreichende Belastungsrückgänge auf.

⁵ Summe aus dem Binnenverkehr sowie dem Quell- und Zielverkehr.

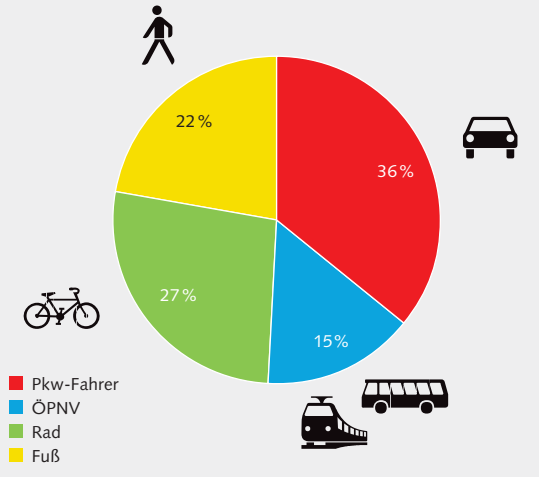
Modal Split zum Gesamtpersonenverkehr Bremens
(Bremer und Nicht-Bremer)
Abschätzung für das Zielszenario



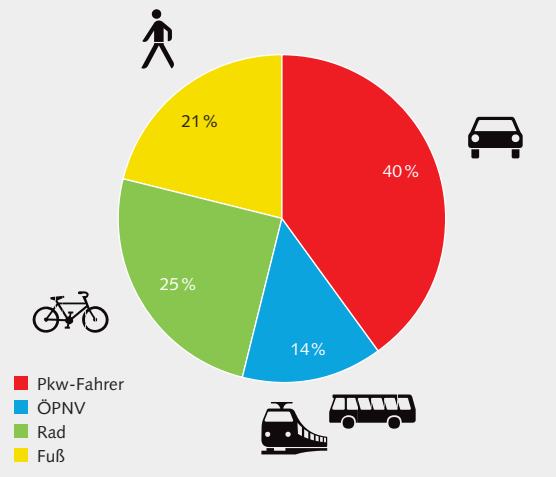
Modal Split zum Gesamtpersonenverkehr Bremens
(Bremer und Nicht-Bremer)
Abschätzung für das Basisszenario 2025



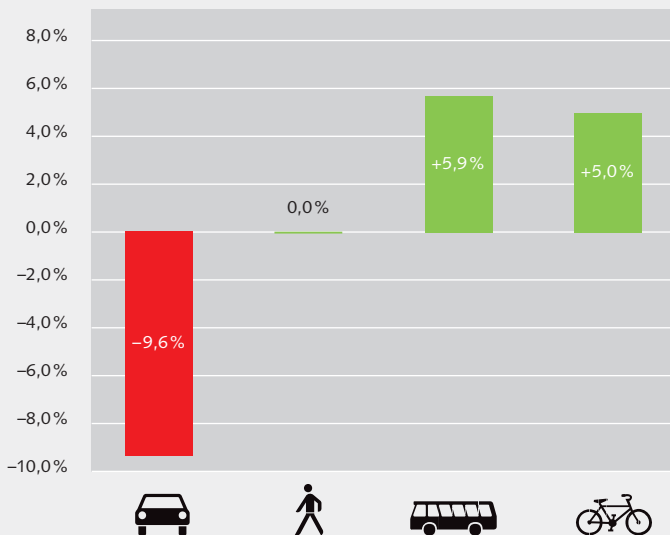
Modal Split zum Personenverkehr der Bremerinnen und Bremer
Abschätzung für das Zielszenario



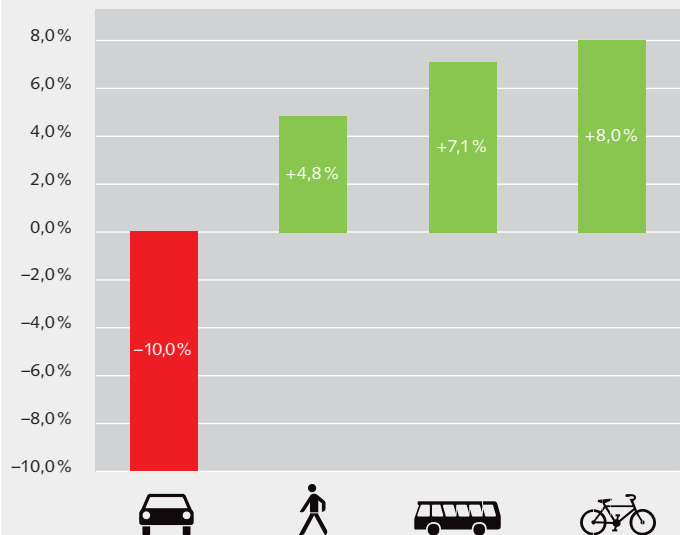
Modal Split zum Personenverkehr der Bremerinnen und Bremer
Abschätzung für das Basisszenario 2025



Vergleich zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario
Veränderungen des Modal Split zum Gesamtpersonenverkehr
(Bremer und Nicht-Bremer) gegenüber dem Basisszenario 2025

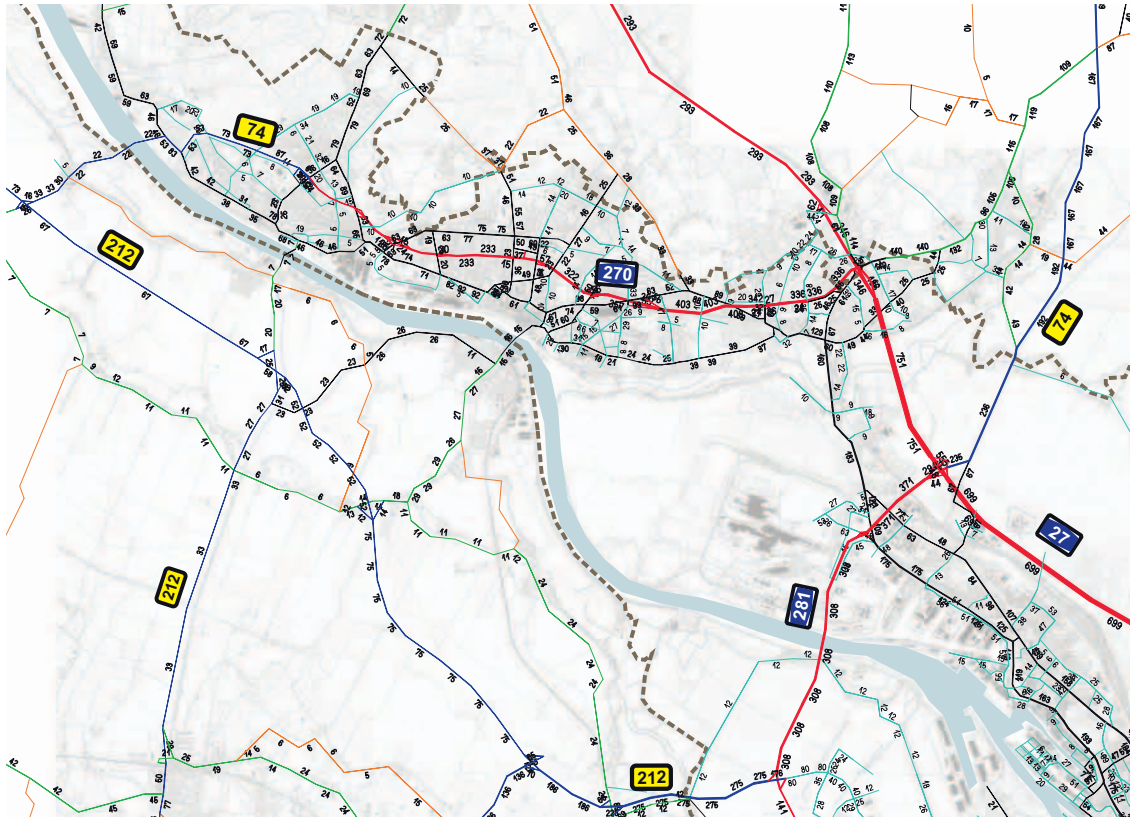


Vergleich zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario
Veränderungen des Modal Split zum Personenverkehr der
Bremerinnen und Bremer gegenüber dem Basisszenario 2025



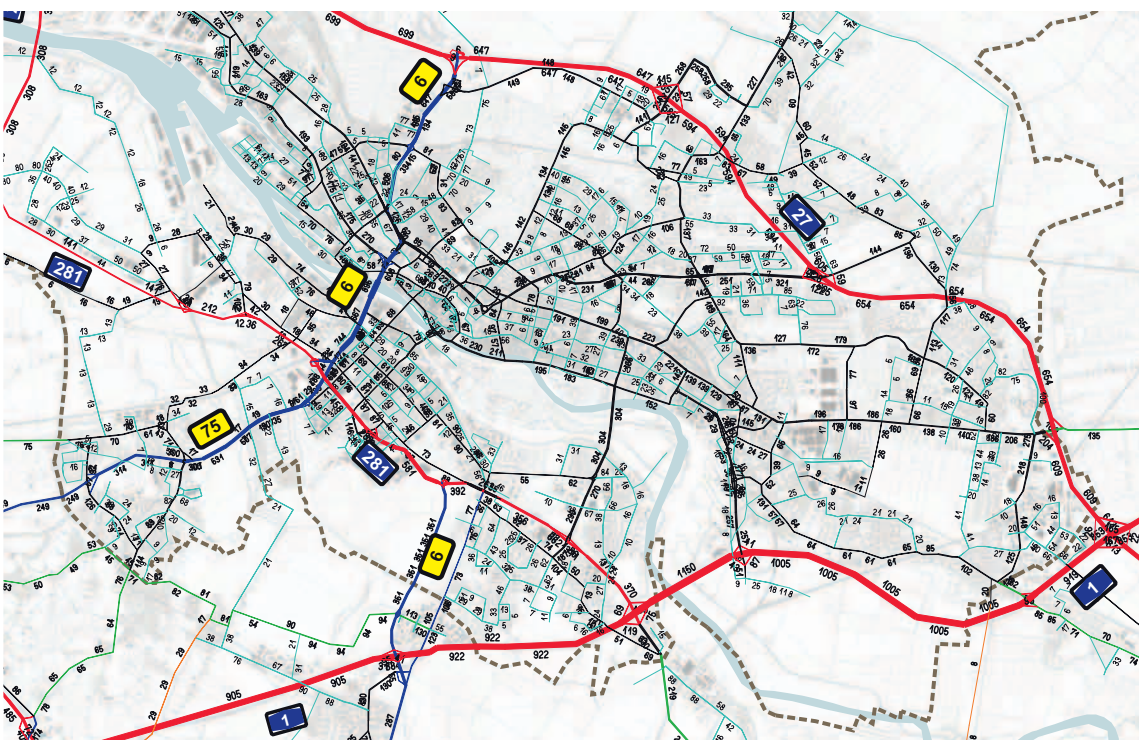
Die Belastungsrückgänge bei den Kfz-Belastungen im Zielszenario sind dort überproportional (gegenüber dem Nachfragerückgang), wo infolge Neu-/Ausbauten Entlastungsstraßen errichtet werden oder wo Um-/Rückbauten einbezogen sind, z.B. Heerstraßenzug West, Straßenzug Utbremer Ring/Fürther Straße, Osterholzer Heerstraße, Riensberger Straße, Kattenturmer Heerstraße (B6), Oldenburger Straße (B75).

Belastungszunahmen ergeben sich dort, wo die Zuwächse aus den Belastungsverlagerungen/-bündelungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfrage-rückgang, z. B. nördliche Hafenrandstraße, A281, Zubringer Überseestadt, Hochschulring, Am Herzogenkamp, Warturmer Heerstraße, Konrad-Adenauer-Allee. Durch die Bündelung werden v. a. gleichgerichtete Straßen im umgebenden Netz entlastet.



Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im Straßennetz in Bremen-Nord und Bremen-Stadt im Zielszenario

- BAB
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Hauptstraße
 - übrige Straßen
- Kfz/Tag
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet auf 100er
- Lesbeispiel:
 789 = 78.900 Kfz/Tag



Verkehrsmengen im öffentlichen Liniennetz

Das öffentliche Liniennetz der Stadt Bremen wird im Zielszenario gegenüber dem Basisszenario sowohl beim SPNV, bei den Straßenbahnen als auch im Busnetz grundlegend erweitert⁶.

Die Belastungsveränderungen im öffentlichen Liniennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario ergeben sich als Kombination aus:

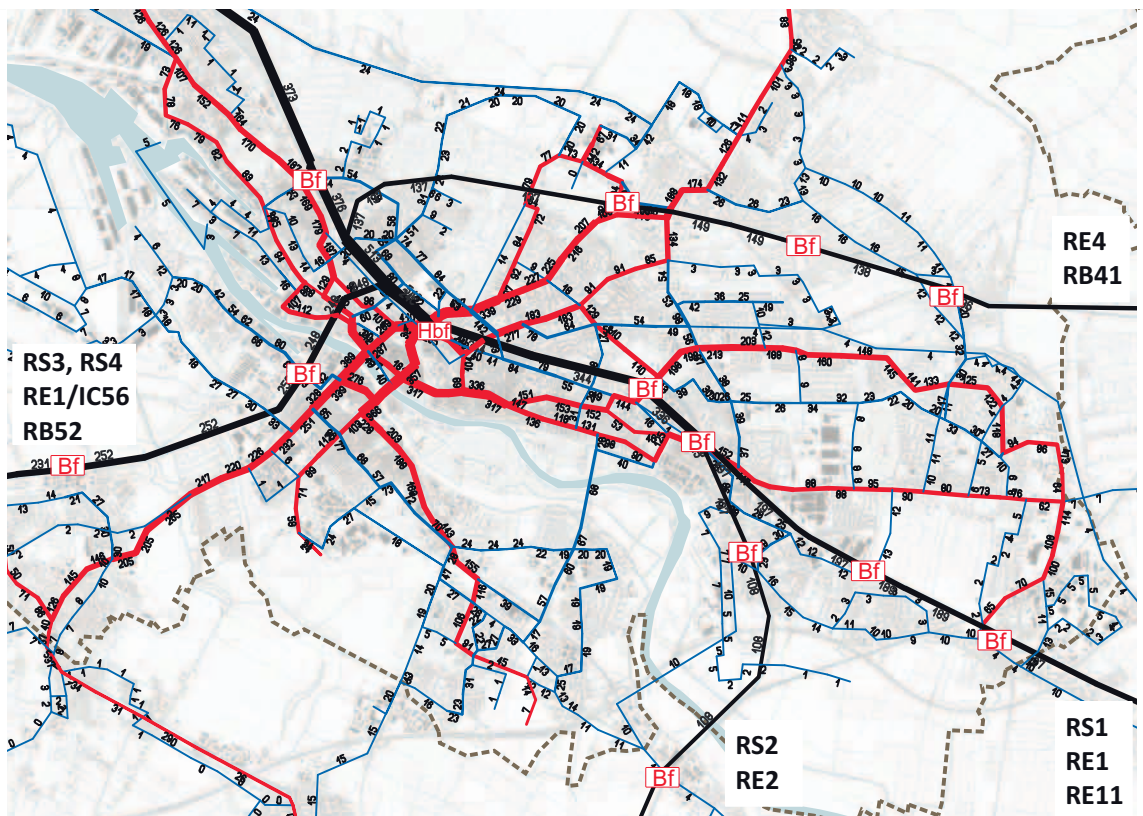
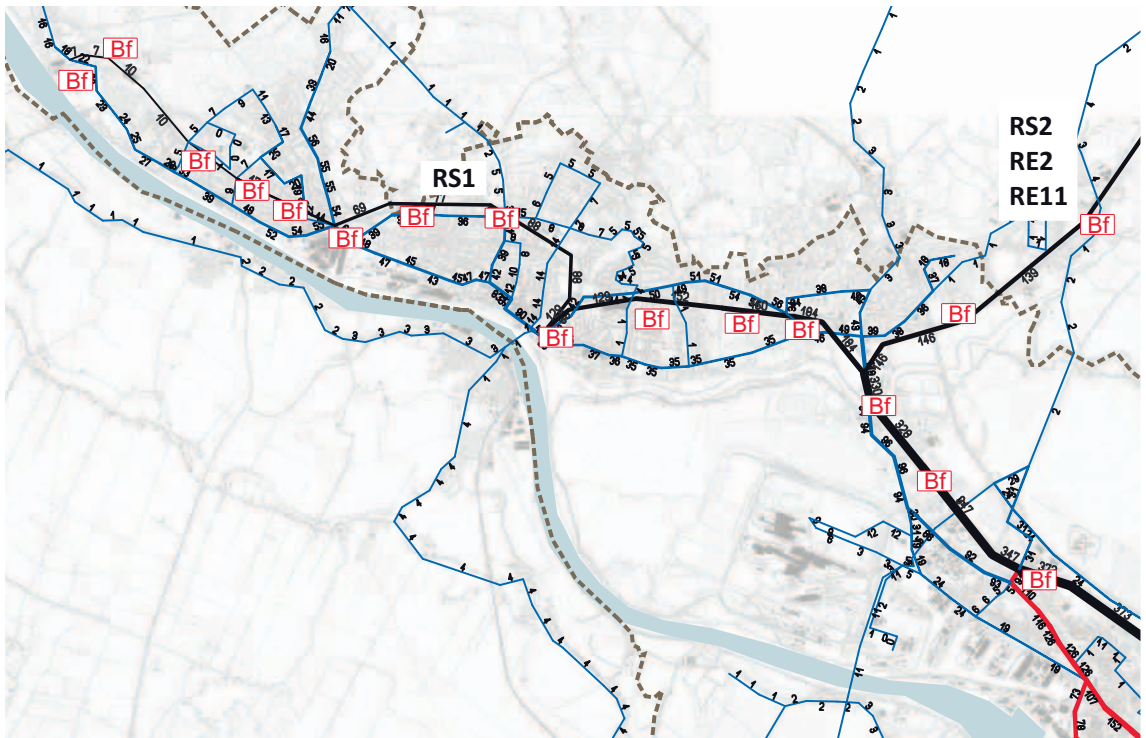
- dem deutlichen Nachfragezuwachs im öffentlichen Verkehr infolge des verbesserten ÖV-Angebotes
- den Belastungsverlagerungen aufgrund des Angebotsausbaus im SPNV, im Straßenbahn- und im Busnetz

ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im Liniennetz in Bremen-Nord und Bremen-Stadt im Zielszenario

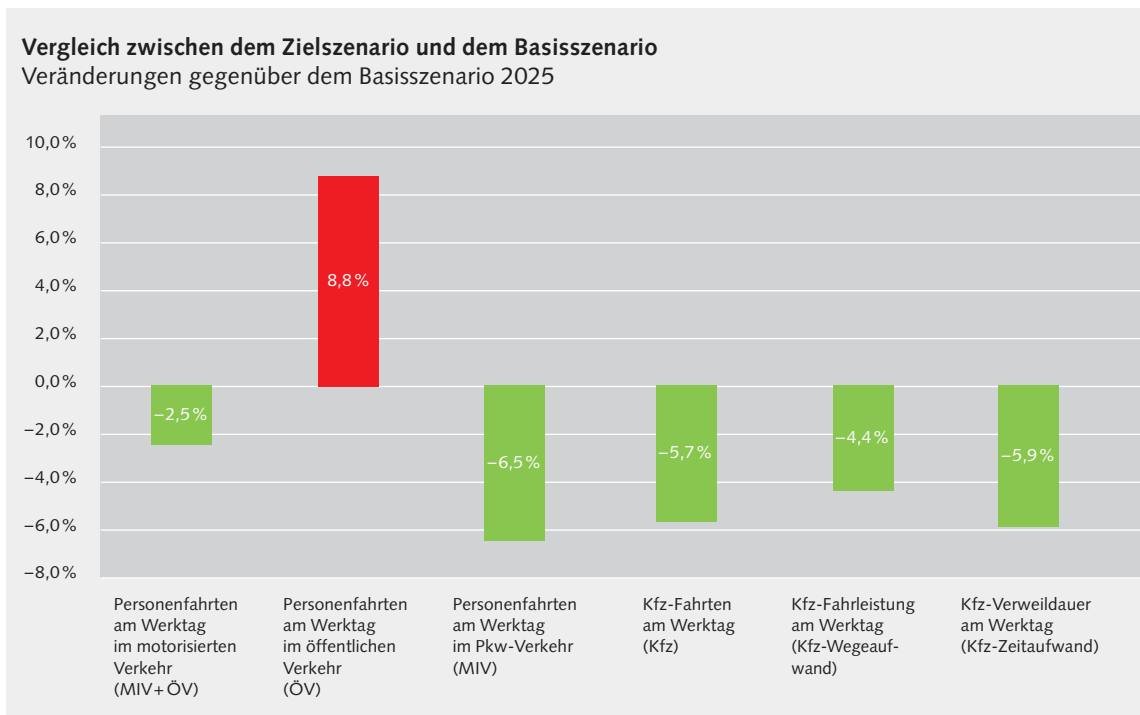
— Straßenbahn
 — Bus
 — SPNV

Personenfahrten/Tag und gerundet auf 100er

Lesbeispiel:
 261 = 26.100 Personenfahrten/Tag



6 s. Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung, Mai 2014, Anhang 4



Die wesentlichen Belastungsveränderungen bei den Strecken im öffentlichen Liniennetz sind die in allen Bereichen auftretenden Belastungszuwächse im SPNV und i.d.R. auch im Straßenbahn- und Busnetz. Es zeigen sich aber auch auf einzelnen ÖV-Strecken Belastungsabnahmen, weil hier die Abnahmen aus den Belastungsverlagerungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragezuwachs.

Belastungsrückgänge treten insbesondere dort auf, wo Angebotsveränderungen im benachbarten Liniennetz erfolgt sind (z. B. Schwachhauser Heerstraße, Domsheide, Hafenrandstraße, Bismarckstraße).

Zuwächse bei den ÖV-Verkehrsmengen am Werktag in überproportionalem Umfang, d. h. Zuwächse, die über den ÖV-Nachfragezuwachs des Zielszenarios hinaus gehen, treten dort auf, wo die Zuwächse aus dem Nachfrageanstieg noch durch eine Veränderung im Liniennetz verstärkt werden (z. B. SPNV-Achse Vegesack – Hbf Bremen, Osterholzer Heerstraße, H.-H.-Meier-Allee, Habenhauser Brückenstraße).

Fazit zu den Modellierungsergebnissen des Zielszenarios

Das Fazit zu den Modellierungsergebnissen des Zielszenarios erfolgt auf der Grundlage der Veränderung der modelltechnischen Kennwerte gegenüber dem Basisszenario.

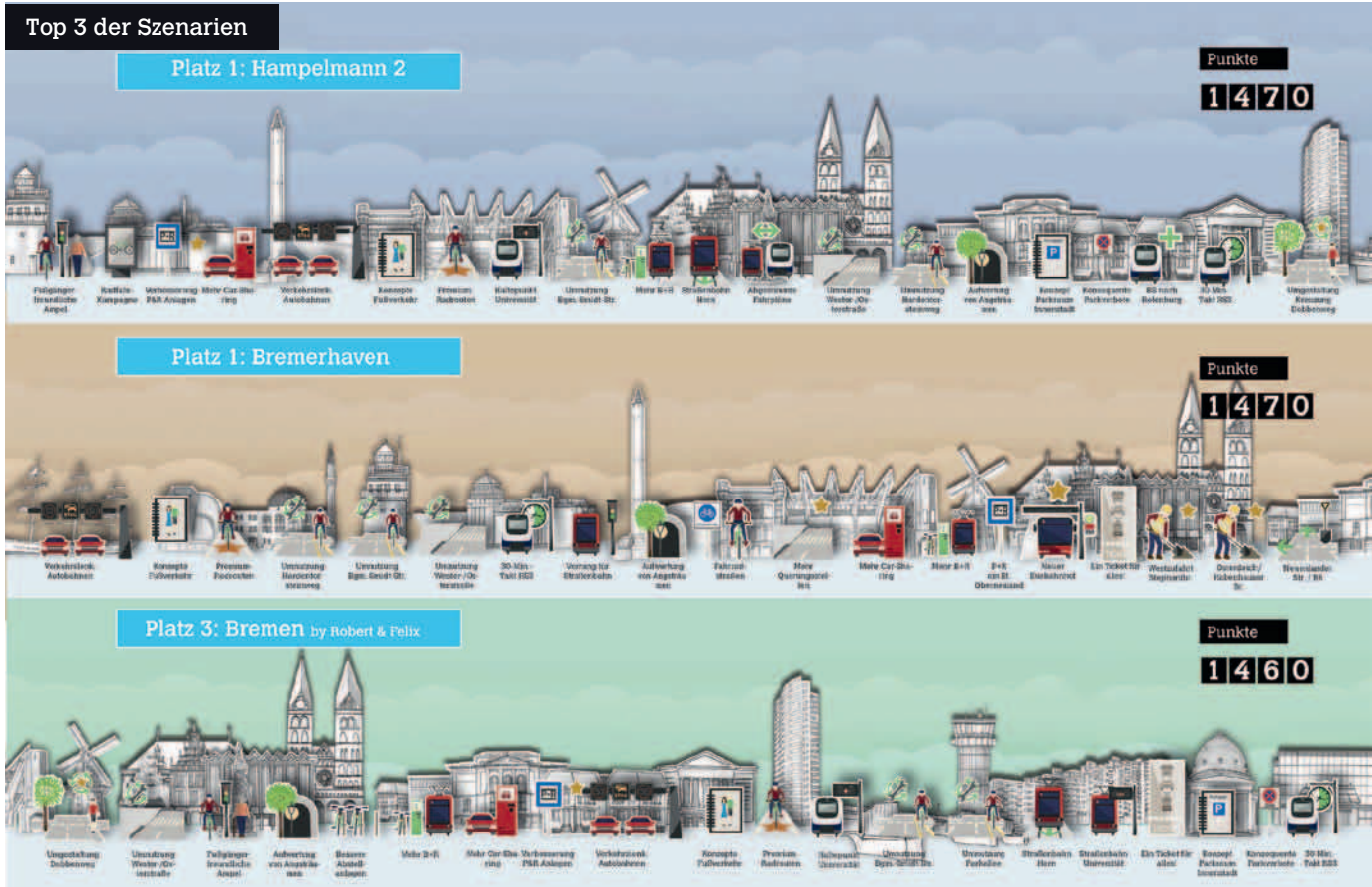
Bei der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr ergeben sich für das Zielszenario (gegenüber dem Basisszenario) deutliche Abnahmen im Kfz-Verkehr mit Verlagerungen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Die Abnahme in der Kfz-Verkehrsleistung ist etwas niedriger als die Nachfragerückgänge im Kfz-Verkehr, da es im Zielszenario zu Bündelungen auf den höherrangigen Straßen kommt und die Verlagerungen auf den Fuß- und Radverkehr eher für die kürzeren Wegedistanzen erfolgt. Die Kfz-Verweildauer sinkt zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario etwa proportional zum Rückgang der Kfz-Verkehrsnachfrage ab.

Im Ergebnis kann für das Maßnahmenset des Zielszenarios festgehalten werden, dass

- es den Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) in den Fokus nimmt und diesen im besonderem Maße stärkt
- die Bündelung der Kfz-Verkehre im Hauptstraßennetz erhöht und damit der Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz dient
- die Beseitigung von Defiziten in einzelnen Bereichen des Hauptstraßennetzes bzw. bei der Anbindung relevanter Gewerbestandorte/Zentren bewirkt

Es richtet sich damit vollumfänglich an den Zielen des VEP Bremen aus und dient somit der zielgerichteten Gestaltung des zukünftigen Verkehrsgeschehens in der Stadt Bremen. Das Maßnahmenset des Zielszenarios wird nachfolgend zusammen mit den Maßnahmen des Basisszenarios im Handlungskonzept in Bezug auf ihre zeitliche und finanzielle Realisierbarkeit dargestellt.

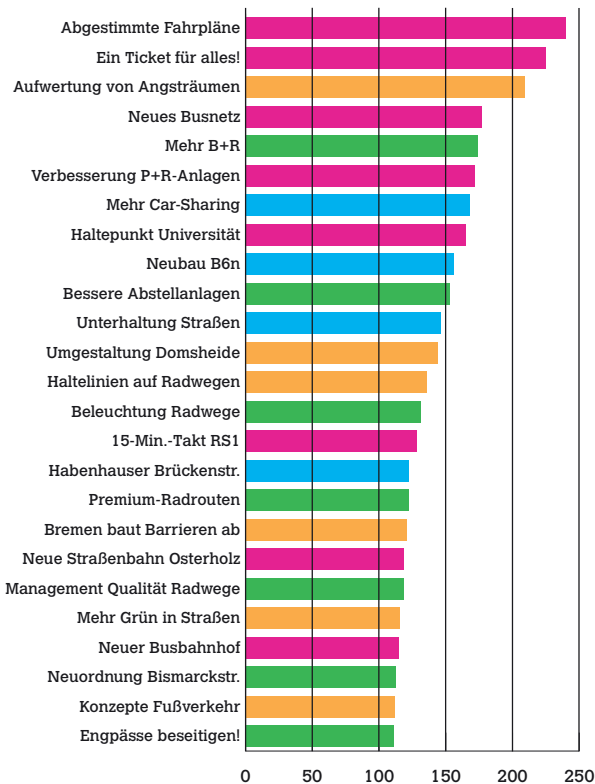


Bürgerszenarien aus www.bremen-bewegen.de

TOP 25

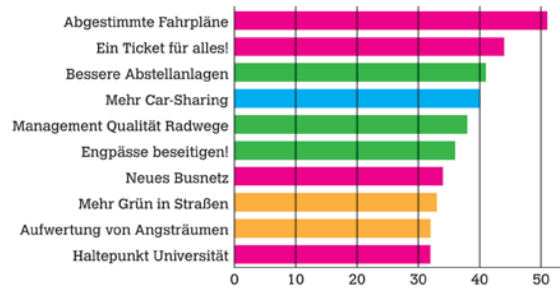
Häufigkeiten der gewählten Subkategorien

Verteilung der 25 meist gewählten Maßnahmen aller eingereichten Bürger-Szenarien

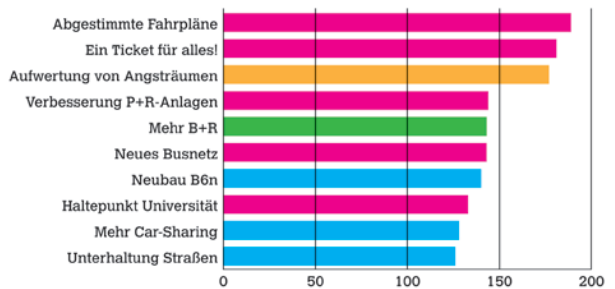


Thematische Auswertungen

Maßnahmen, die von weiblichen Nutzern gewählt wurden



Maßnahmen, die von männlichen Nutzern gewählt wurden



Handlungskonzept und Maßnahmen



Handlungskonzept und Maßnahmen

Nicht alle Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden. Gegenseitige Anhängigkeiten und Wechselwirkungen sind zu berücksichtigen. Zeit für Planungs-, Beteiligungs-, Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse, erforderliche politische Beschlüsse, verfügbare finanzielle und personelle Ressourcen in den jeweils für die Koordinierung, Planung, Entwurf, Bau und Betrieb einzelner Maßnahmen verantwortlichen Bereichen sind zu beachten. Das Handlungskonzept stellt den Umsetzungsplan für den VEP dar, in dem diese Faktoren berücksichtigt werden. Hier wird die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios in eine zeitliche Reihung gebracht.

Damit werden Prioritäten definiert und Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund finanzieller Entwicklungsmöglichkeiten werden drei Finanzierungsszenarien – im Weiteren Finanzierungspfade genannt – aufgezeigt. Folgende Fragen stehen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des VEP unter Beachtung der o. g. Faktoren erreicht?
- Welche Reihenfolge ist aufgrund der Wirkungen der Maßnahmen sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind bei Reduzierung der finanziellen Mittel nicht bzw. erst später umzusetzen?

Finanzielle Rahmenbedingungen für den Verkehrsentwicklungsplan

Aufgrund der ungewissen Entwicklung der zukünftigen für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Zuweisungen von Seiten des Bundes an die Länder sowie der unklaren Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden drei Finanzierungspfade mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt. Nach derzeitigem Stand läuft die Mittelbereitstellung seitens des Bundes aus dem Entflechtungsgesetz¹ und dem GVFG-Großvorhabenprogramm Ende 2019 ersatzlos aus. Verhandlungen zwischen Bund und Ländern zur Fortführung der Mittelbereitstellung haben noch nicht stattgefunden. Wie sich der Anteil des Landes Bremen an den Regionalisierungsmitteln² nach der erwarteten Revision entwickelt, ist ebenfalls offen.

Je nach Pfad werden die Bundesmittel erhöht (oberer Pfad), stagnieren (mittlerer Pfad) oder werden ab 2020 im Hinblick auf das Entflechtungsgesetz und das GVFG-Großvorhabenprogramm ersatzlos gestrichen (unterer Pfad). Entsprechende Entwicklungen werden auch für den kommunalen Verkehrsetat bei den drei Pfaden angesetzt, wobei zwischen den Bremer Investitions-

mitteln³ sowie den Mitteln zur Straßenunterhaltung⁴ zu unterscheiden ist.

Der Finanzierungsanteil des Bundes aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes beträgt bis zu 90 Prozent⁵ und aus dem Entflechtungsgesetz bis zu 80 Prozent. Der übrige Finanzierungsanteil (10 bzw. 20 Prozent der gesamten Investitionskosten) ist aus den Bremer Investitionsmitteln zu erbringen. Mit den Annahmen des unteren Pfades wären entsprechende Maßnahmen aufgrund des Wegfalls der Mittel aus Entflechtungsgesetz sowie GVFG-ÖPNV-Großvorhabenprogramm vollständig aus den Bremer Investitionsmitteln zu finanzieren. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen in den Bereichen Kfz-Verkehr, Nahmobilität, Radverkehr und Straßenraumgestaltung (Entflechtungsgesetz) sowie Straßenbahnverlängerungen (GVFG-ÖPNV-Großvorhabenprogramm).

Das Handlungskonzept grenzt vier 5-Jahres-Zeiträume ab, die im Folgenden als Periode I (2015–2019), Periode II (2020–2024), Periode III (2025–2029) und Periode IV (ab 2030) bezeichnet werden.

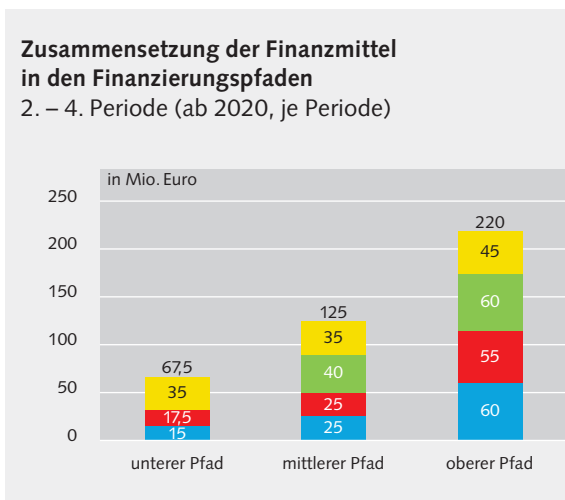
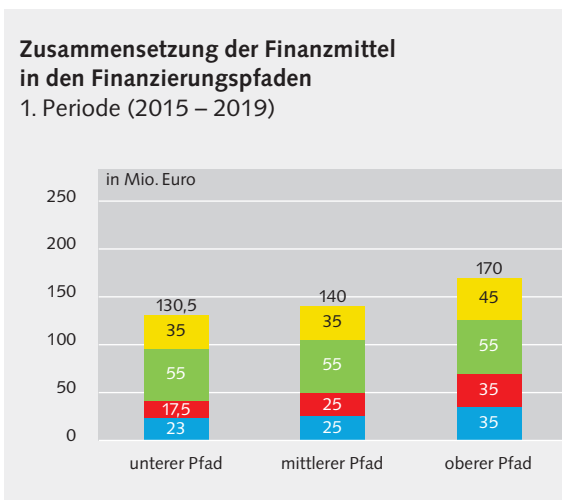
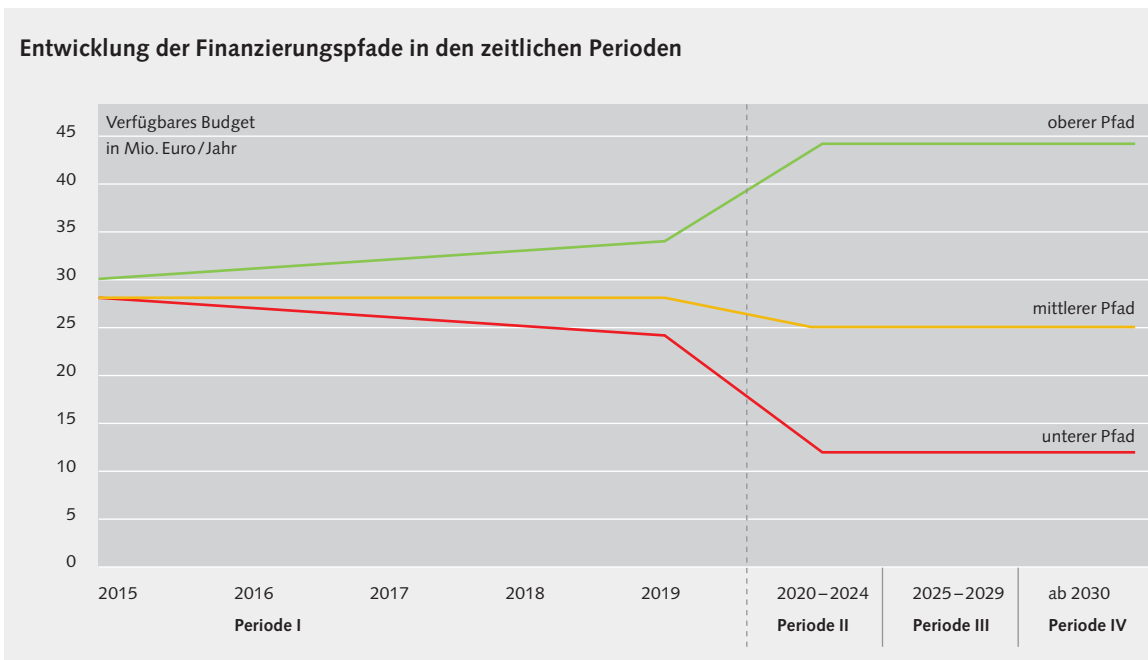
1 Jährliche Zuweisungen des Bundes (ehemalige GVFG-Mittel) an die Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden. Die Mittel dürfen für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr, aber nicht für die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Stadtgemeinde Bremerhaven.

2 Jährliche Zuweisungen des Bundes an die Länder zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Mittel dürfen für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwendet werden. Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für Zugbestellungen im SPNV und für die Stadtgemeinde Bremerhaven.

3 Berücksichtigt sind die Mittel aus dem Verkehrshaushalt des Ressorts SUBV, nicht Mittel z.B. aus der Städtebauförderung, aus Förderung von EU-Projekten, weil diese nur auf einzelne Maßnahmen bezogen gewährt werden und nicht allgemein zur Verfügung stehen. Gleichfalls nicht berücksichtigt werden Mittel von anderen Ressorts oder bremischen Gesellschaften.

4 Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Unterhaltung von nachgeordneten Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes.

5 Regelung laut Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (ÖPNVG Bremen)



In den Finanzierungs-Säulen der drei Pfade sind die Mittel für den Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen des Bundes nicht enthalten. Auch der Anteil des Bundes aus dem GVFG-ÖPNV-Großvorhabenprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von ÖPNV-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro sind hier nicht aufgeführt, weil diese vom Bund projektbezogen gewährt werden. In Bremen betrifft dies in der Regel den Bau neuer Straßenbahnstrecken und großer SPNV-Infrastrukturmaßnahmen.

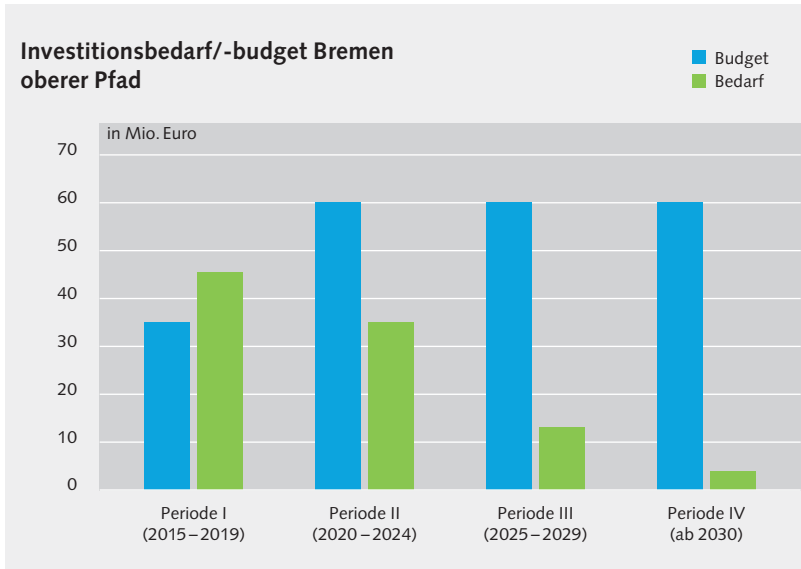
Ansprüche an das Handlungskonzept: Prioritäten und zeitliche Zuordnung

Das Basisszenario 2025 bildet die bis zum Jahr 2025 geplanten, z. T. bereits planungsrechtlich abgesicherten und politisch beschlossenen und die aus heutiger Sicht absehbaren, relevanten Veränderungen im Verkehr für die Stadt Bremen sowie die übrigen Städte und Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg – Bremerhaven aus den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehrsinfrastruktur, Verhaltensveränderungen, Wirtschaftsverkehrswachstum sowie weiterausgrei-

fender Fernverkehr ab. Somit umfasst das Basisszenario die gesetzten Maßnahmen, deren Umsetzung nicht in Frage gestellt wird. Die Umsetzung der Maßnahmen des Basisszenarios ist wichtig, jedoch können mit diesen Maßnahmen allein die Ziele des VEP nicht erreicht werden, weshalb sie durch weitere Maßnahmen ergänzt werden müssen.

Alle Maßnahmenfelder sollen ausgewogen berücksichtigt und über alle Perioden hinweg, d.h. nicht kumuliert auf eine oder zwei Perioden umgesetzt werden, weil Planungsvorläufe, Planungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten zu berücksichtigen sind.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den zeitlichen Perioden spiegelt die aus heutiger Sicht und vor dem Hintergrund der finanziellen Spielräume wahrscheinlichen Planungs-, Bau- und Betriebszeitpunkte wider. Diese können sich aber aufgrund der nachfolgenden weitergehenden Planungsprozesse ggf. anders darstellen. Diese Zuordnung unterliegt damit entsprechenden Unschärfen.

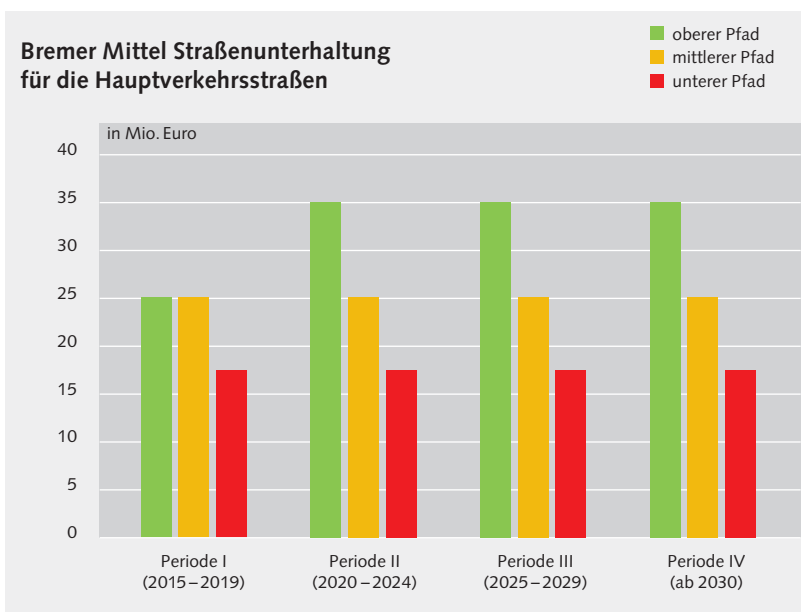
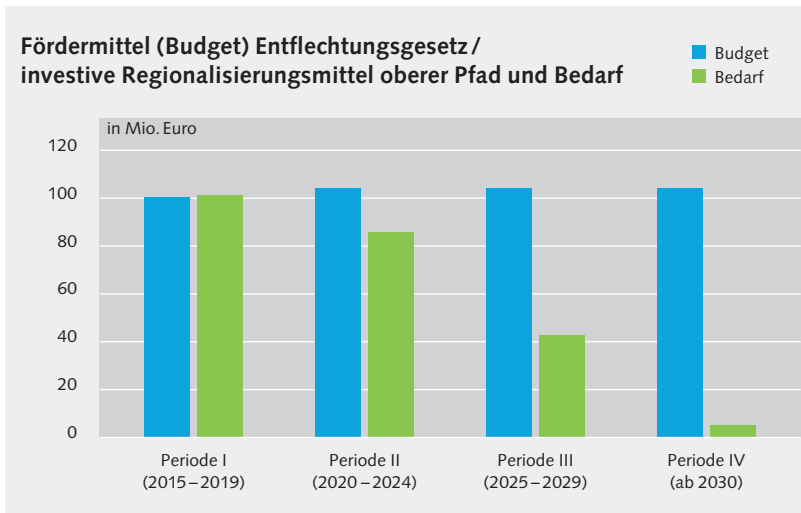


Finanzierungspfade

Aufgrund der Annahmen zu den finanziellen Rahmenbedingungen unterscheiden sich die drei Finanzierungspfade im Umfang und der zeitlichen Reihung der umsetzbaren Maßnahmen.

Oberer Pfad

Der obere Pfad umfasst die Umsetzung aller Maßnahmen des Basis- sowie des Zielszenarios und stellt damit die optimale Situation zur Umsetzung des VEP und der Erreichung der damit verbundenen Ziele dar. Über die Perioden hinweg ist insgesamt ein finanzieller Spielraum bei den investiven Mitteln zu erkennen, der auch zusätzliche und aus heutiger Sicht noch nicht absehbare Maßnahmen ermöglichen würde. Gleichwohl ist das Budget der investiven Mittel in der 1. Periode um 24 Prozent überzeichnet, da zeitnah, neben Maßnahmen des Basisszenarios, mit der Umsetzung als prioritär erkannter Maßnahmen begonnen werden soll. Es zeigt, dass gleichzeitig die kommunalen Investitionsmittel nicht ausreichen, um den erforderlichen Eigenanteil der durch Bundesmittel (Entflechtungsgesetz, investive Regionalisierungsmittel) geförderten Maßnahmen zu decken und so die zweckgebundenen Zuweisungen des Bundes komplett auszuschöpfen. Die Mittel für die Straßenunterhaltung werden im oberen Finanzierungspfad ab der zweiten Periode konsequent aufgestockt. Da sich der VEP nur auf Maßnahmen des Hauptverkehrsstraßennetzes bezieht, sind die Unterhaltungsmittel für das nachgeordnete Straßennetz generell nicht dargestellt.

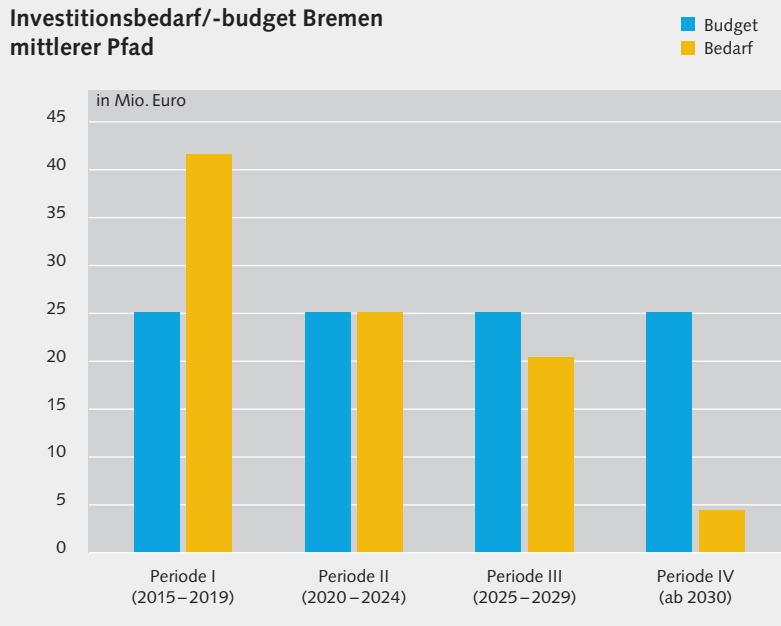


Mittlerer Pfad

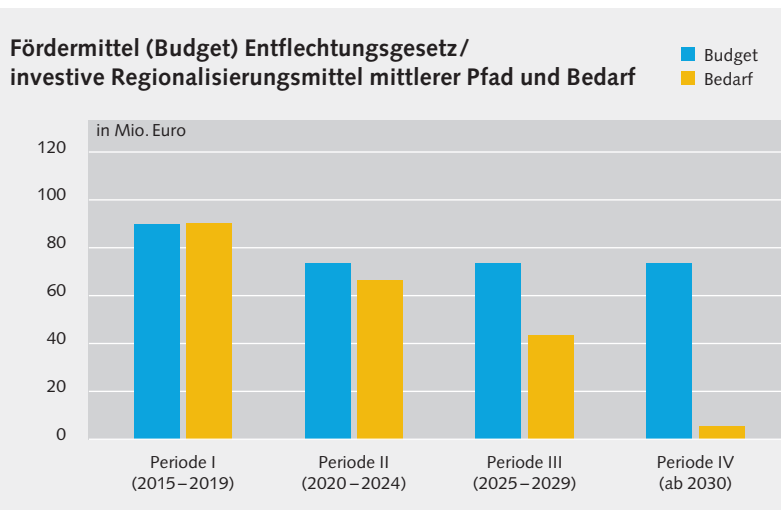
Unter den Voraussetzungen des mittleren Pfades, die in etwa einer Fortschreibung der heutigen Finanzierungssituation entsprechen, werden Kürzungen und Verschiebung auf spätere Perioden hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung in der Maßnahmenliste des Zielszenarios erforderlich. Diese betreffen zunächst einzelne Maßnahmen aus den Bereichen Kfz-Verkehr sowie ÖPNV/SPNV und sind in der Abwägung der Bedeutung des Problemdrucks, der verkehrlichen Bedeutung (d.h. auch der erreichbaren Potenziale) sowie betrieblicher Aspekte erfolgt. Im ÖPNV entfällt z.B. die Fährverbindung über die Weser und die Straßenbahn nach Oslebshausen. Dabei sind grundsätzlich die finanziellen Rahmenbedingungen im Zusammenspiel von Fördermitteln (bzw. Mitteln Dritter, z. B. DB) sowie des bremischen Verkehrsetats (Kofinanzierung durch Bremen erforderlich auch bei durch Bundesmittel finanzierte Maßnahmen) zu berücksichtigen. Die Maßnahmenfelder Fußverkehr/Nahmobilität und Radverkehr werden im mittleren Pfad vollständig umgesetzt. Nur vereinzelt kommt es hier zu zeitlichen Verschiebungen.

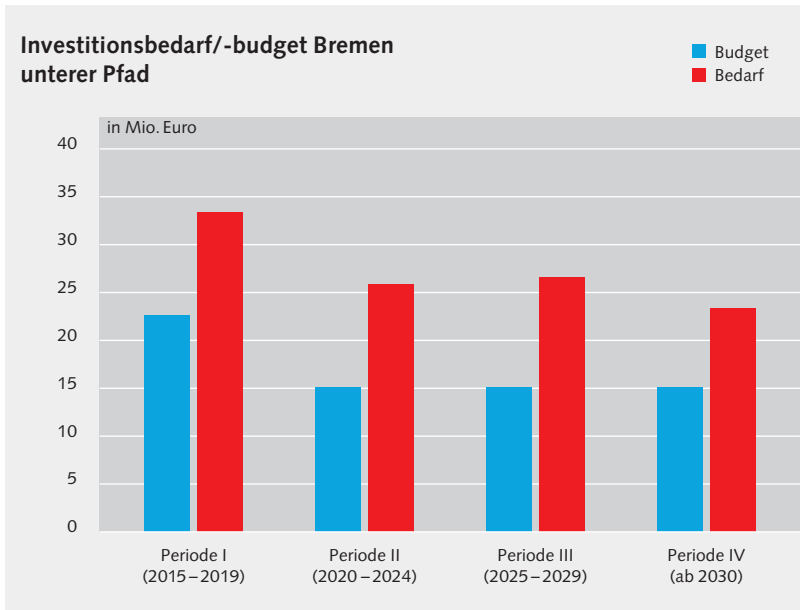
In der Bilanz ist im mittleren Pfad das Budget der Bremer Investitionsmittel insgesamt (über die Perioden hinweg) ausgereizt, in der 1. Periode jedoch deutlich um 57 Prozent überzeichnet. Auch hier können die zur Verfügung stehenden Fördermittel – wie im oberen Pfad – aufgrund der erforderlichen Eigenanteile nicht vollständig ausgenutzt werden. Die Straßenunterhaltung für die Hauptverkehrsstraßen wird auf dem heutigen Niveau fortgesetzt. Daher kann jedoch der bestehende und z.B. vom Landesrechnungshof attestierte Unterhaltungsstau nicht behoben werden.

Investitionsbedarf/-budget Bremen mittlerer Pfad



Fördermittel (Budget) Entflechtungsgesetz/ investive Regionalisierungsmittel mittlerer Pfad und Bedarf

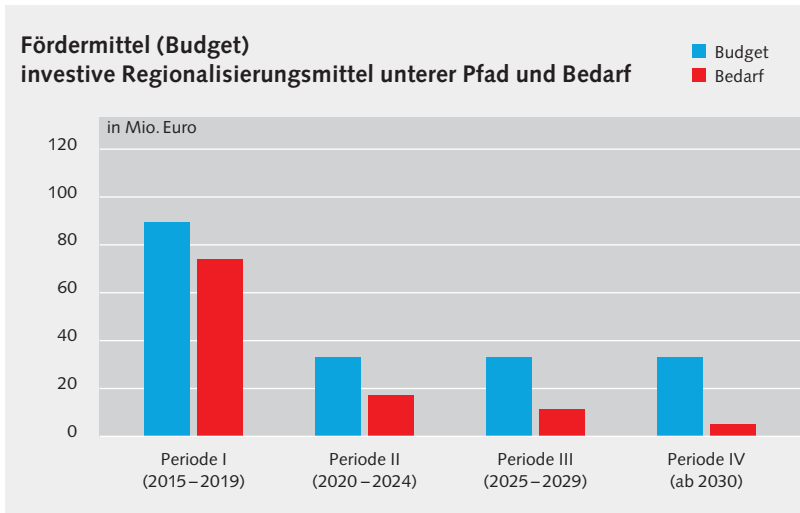




Unterer Pfad

Der untere Pfad stellt das pessimistische Finanzierungsszenario dar, in dem Bundesmittel (Entflechtungsgesetz, GVFG-Großvorhaben) ab 2020 ersatzlos wegfallen. In der Konsequenz müssen Maßnahmen, die unter heutigen Bedingungen zu 80 Prozent durch Entflechtungsmittel finanziert werden – wie z.B. Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung, Fußverkehr/ Nahmobilität, Radverkehr, insbesondere Premiumrouten –, komplett durch Bremer Investitionsmittel gedeckt werden. Allerdings sind auch diese im unteren Pfad deutlich gekürzt. Dadurch kommt es zu Streichungen in den betreffenden Maßnahmenfeldern.

Aufgrund des Wegfalls des GVFG-Großvorhabenprogramms ab 2020 muss im unteren Pfad komplett auf alle Straßenbahnmaßnahmen aus dem Zielszenario verzichtet werden. Allerdings wird der Ausbau der Regio-S-Bahn auch im unteren Pfad weiter verfolgt – zwar nur noch drei weitere SPNV-Haltepunkte, jedoch weiterhin umfangreiche Taktverdichtungen –, da hier die Finanzierung von Seiten des Bundes durch Regionalisierungsmittel als gesichert angenommen werden kann und die Maßnahmenbewertungen besonders hohe Wirkungen gezeigt haben. Aufgrund der Mittelknappheit rückt die Effektivität des Mitteleinsatzes stärker in den Vordergrund. Daher werden verkehrssicherheitsfördernde Maßnahmen umgesetzt und eher gestalterische Maßnahmen entfallen.



Im Ergebnis ist das Budget der Bremer Investitionsmittel im unteren Pfad über alle Perioden hinweg mit insgesamt 173 Prozent weit überzeichnet. Gleichzeitig können die zur Verfügung stehenden Fördermittel (investive Regionalisierungsmittel) aufgrund des zu erbringenden Bremer Eigenanteils nicht vollständig eingesetzt werden. Die Mittel zur Straßenunterhaltung der Hauptverkehrsstraßen werden gekürzt bzw. in die Investitionsmittel umgeschichtet, um überhaupt einen gewissen Gestaltungsspielraum zu erhalten.

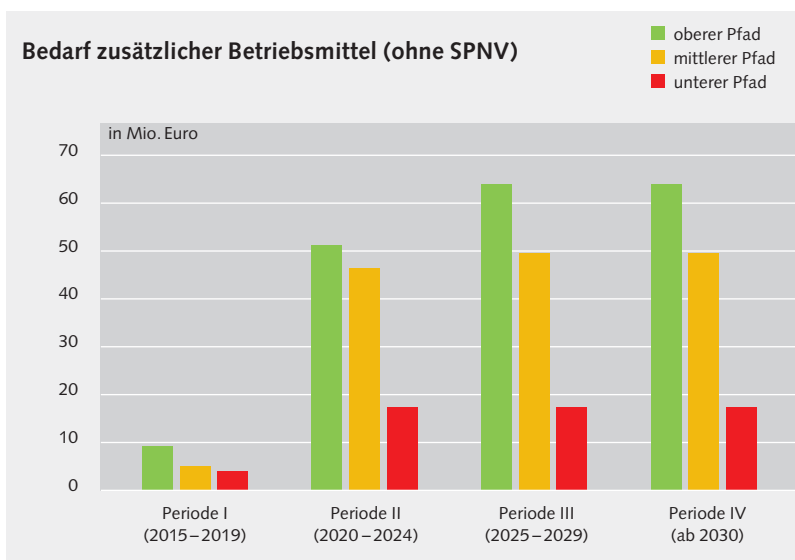
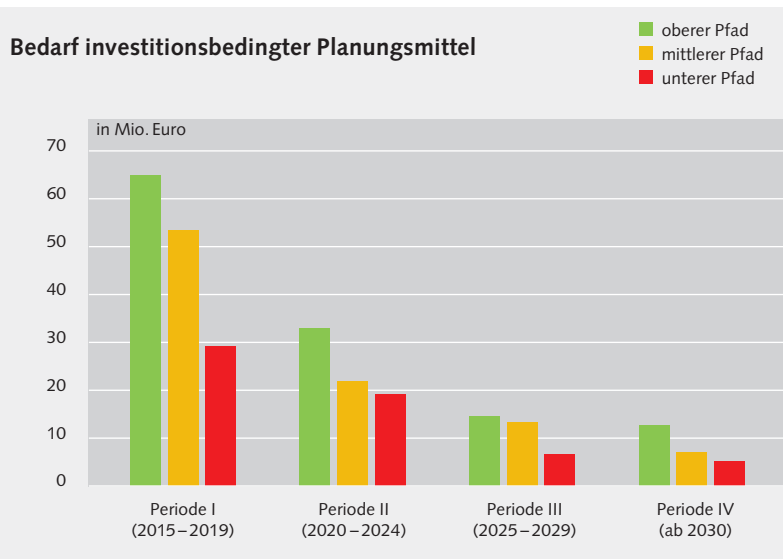
Der untere Pfad zeigt, dass für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, d.h. zur Gestaltung der Rahmenbedingungen für die zukünftige Mobilität entsprechend der Zielstellungen, eine Finanzierung durch Bundesmittel erforderlich ist und gleichzeitig der Verkehrsetat im Bremer Haushalt ausreichend ausgestattet werden muss.

Konsumtive Mittel

Der VEP enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die über reine Infrastrukturmaßnahmen hinausgehen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch Kommunikation (Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit), Information und Beratung (Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) erreichen sollen. Diese Maßnahmen werden aus konsumtiven Mitteln finanziert. Hierzu zählen aber auch investitionsbedingte Planungskosten, zusätzliche Betriebskosten (z.B. ÖPNV⁶) sowie zusätzliche Personalkosten.

Während in der ersten Periode die investitionsbedingten Planungskosten zur zeitnahen Umsetzung prioritärer Maßnahmen, aber auch im Planungsvorlauf für Maßnahmen, die erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können, erheblich sind, sinken diese in den folgenden Perioden kontinuierlich. Der Planungsaufwand sinkt mit Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen. Gleichzeitig steigen die zusätzlich aufzubringenden Betriebskosten mit fortschreitender Umsetzung der Maßnahmen (z.B. Verlängerung Straßenbahnlinien).

Das Niveau der investitionsbedingten Planungsmittel sowie der zusätzlichen Betriebsmittel ist entsprechend der Konzeption zwischen den Finanzierungspfaden abgestuft. In allen Pfaden werden zusätzliche konsumtive Mittel gegenüber der heutigen Situation benötigt.



6 Die Betriebskosten der SPNV-Maßnahmen (Zugbestellungen) werden über Regionalisierungsmittel finanziert und dementsprechend nicht in den zusätzlichen Betriebskosten für Bremen mit aufgeführt.

Maßnahmen

Im Folgenden wird das Handlungskonzept vorgestellt. Es enthält alle Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios.

Einleitend werden jeweils die Grundsätze des Maßnahmenfeldes sowie die Bezüge zu den Zielen des VEP beschrieben. Tabellarisch werden alle Maßnahmen des

jeweiligen Maßnahmenfeldes aufgelistet. Aus den Tabellen gehen sowohl die Maßnahmennummer, die Beschreibung sowie der vorgesehene Umsetzungszeitraum in den drei möglichen Finanzierungspfaden hervor.

Maßnahmenfeld A/B: Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr

Für die Stadt Bremen als dem zentralen Oberzentrum in der Europäischen Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten, als größter Wohn-, Arbeitsplatz- und Wirtschaftsstandort der Region, mit seinen starken Verflechtungen in die Region sowie als (See-)Hafenstadt mit internationaler Bedeutung, aber auch aufgrund der vorhandenen Stadtstruktur als Bandstadt entlang der Weser, nimmt der Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr eine bedeutende Rolle im Verkehrsgeschehen ein. Auch wenn mit dem Maßnahmenset des Zielszenarios der Wegeanteil im Kfz/Pkw-Verkehr spürbar reduziert wird, so gilt es doch, den verbleibenden Kfz-Verkehr so abzuwickeln, dass Beeinträchtigungen weitestgehend reduziert werden können.

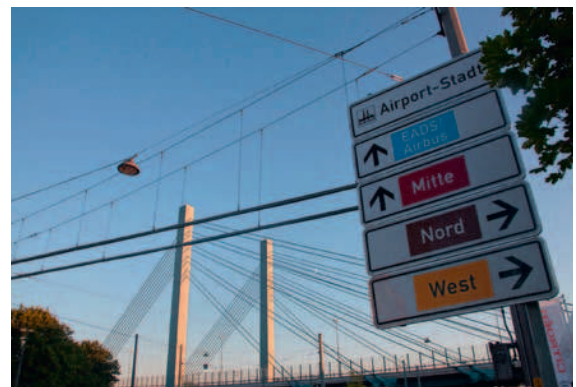
Die Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr leisten vorrangig einen Beitrag zu den VEP-Zielfeldern 5 (Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen, Optimieren der Wirtschaftsverkehre) und 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs) wengleich u. a. auch die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Verkehrslenkung eine bedeutende Rolle bei der Maßnahmenkonzeption spielen.

Die Maßnahmen zum Straßennetz im Handlungskonzept, die sich aus den Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios zusammensetzen, lassen sich in vier Maßnahmengruppen untergliedern:

- Ausbau der Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen)
- Optimierung von Straßenabschnitten/Straßenzügen
- Optimierung von Knotenpunkten/Kreuzungen
- Verbesserung der Ampelschaltungen auf einzelnen Straßenzügen

Die Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), hier insbesondere der Ringschluss im Zuge der A281, dienen der Bündelung der Kfz-Verkehre und der Entlastung heute überlasteter städtischer Bereiche und Straßen. Da sie gesonderten Planungsprozessen unterliegen und ihr Bau zum weitaus größten Teil mit Bundesmitteln finanziert wird, sind diese innerhalb des Handlungskonzeptes besonders betrachtet worden. Für die Bundesfernstraßen wird in allen drei Finanzierungspfaden eine Umsetzung auf Basis des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) unterstellt. Zu den für die Bundesfernstraßen angenommenen Realisierungsphasen sei darauf hingewiesen, dass die Zuordnung zu den Perioden die aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Planungs-, Bau- und Betriebszeitpunkte widerspiegeln. Diese können sich aber aufgrund der weitergehenden Planungsprozesse ggf. später anders darstellen.

Bessere Wegweisung zu den Gewerbestandorten



Bessere Ampelschaltung auf der Hafenrandstraße



Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt und der Gewerbestandorte bei gleichzeitiger Entlastung der Wohnquartiere: Ringschluss der A281

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
BS.1*	A281 Ringschluss		I – II	I – II	I – II
BS.1a	Neubau der B212n	Nach Fertigstellung der B212n und A281 wird die Stromer Landstraße aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen.	I – II	I – II	I – II
BS.2	Seitenstreifenfreigabe A27		II	II	II
BS.3	Ausbau VBA A27/A1	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 fertig sein	I	I	I
BS.5	Rückbau Neuenlander Straße sowie Anpassungen der LSA	Umgestaltung im angebauten Bereich	II	III	III
BS.6	Umbau Heinrich-Plett-Allee aufgrund Straßenbahnverlängerung	Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. BS.19 Verlängerung Straßenbahn-Linie 1, verbleibende Planungsdauer	I	I	I
BS.7	Umbau Kirchhuchtinger Landstraße aufgrund Straßenbahnverlängerung	Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. BS.19 Verlängerung Straßenbahn-Linie 1, verbleibende Planungsdauer	I	I	I
BS.8	Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße/ Berckstraße		I	I	I
BS.9	Beseitigung der höhen- gleichen BÜ in Oberneuland (laufende Umsetzung)	im Bau	I	I	I
BS.10	Anbindung Wohnpark Achterdiek, Ausbau der Verbindungsstrecke		I	I	I
BS.11	Sanierung Zeppelin-tunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)	in Planung	I	I	I
BS.12	Erweiterung der Anbin- dung Gewerbepark Hansalinie	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 fertig sein	I	I	I
BS.17	Verlängerung Peenemünder Straße zur Erschließung Gesundheitspark	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 fertig sein	I	I	I
A.1	Ausbau der A1	Die Autobahn 1 wird in Niedersachsen bis Osnabrück verbreitert, so dass für jede Fahrtrichtung 3 Fahrspuren vorhanden sind.	III – IV	III – IV	III – IV
A.2	Neubau der B6n	Zwischen der künftigen Autobahn 281 im Bereich der heutigen Neuenlander Straße (Bundesstraße 6) über die Autobahn 1 bis zur Ortsumgehung Brinkum wird die Bundesstraße 6neu gebaut. Sie dient zum einen als Ortsumgehung für Kattenturm zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und zum anderen als schnelle Verbindung zwischen den beiden Autobahnen und zur Entlastung des niedersächsischen Straßennetzes. Der hier berücksichtigte Bremer Anteil an den Investitionskosten deckt die Mehrkosten für eine Untertunnelung des Flughafens in offener Bauweise gegenüber der ebenerdigen Umfahrung des Flughafens ab.	II – III	II – III	II – III
A.3	Neubau der B213n	Im Zusammenhang mit dem Bau der Bundesstraße 212neu zwischen Brake und Bremen-Güterverkehrszentrum (Autobahn 281) ist eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen. Diese wird zwischen der B212neu und der Autobahn 28 entstehen, um die Ortslagen von Delmenhorst und Ganderkesee von Fernverkehren zu entlasten. Die genaue Lage und Ausgestaltung ist den Untersuchungen der niedersächsischen Straßenbauverwaltung vorbehalten.	II – III	II – III	II – III
A.3a	Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen	Direkter Anschluss der geplanten Bundesstraße 74neu (im Verlauf der Ritterhuder Heerstraße) an das heutige Autobahndreieck Industriehäfen.	III	III	III

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
A.4	Neue Anschlussstelle Achim-West	An der Autobahn 27 entsteht zwischen dem Bremer Kreuz und der Anschlussstelle Achim die neue Anschlussstelle Achim-West. Über die gleichzeitig verlängerte Theodor-Barth-Straße erhält das Gewerbegebiet Bremer-Kreuz einen besseren Anschluss an die Autobahn. Die Thalenhorststraße, die Mahndorfer und Uphuser Heerstraße werden vor allem vom Lkw-Verkehr entlastet.	II	II	II
A.5	Ausbau Habenhauser Brückenstraße	Die Habenhauser Brückenstraße wird so erweitert, dass in jeder Fahrtrichtung durchgehend 2 Fahrspuren entstehen. Dazu müssen auch die Kreuzungen mit der Borgwardstraße und der Habenhauser Landstraße umgebaut werden. Gleichzeitig werden die Ampelschaltungen verbessert, damit der Busverkehr schneller wird.	I – II	I – II	
A.6	Umbau Kreuzung Habenhauser Landstraße/Habenhauser Brückenstraße	Die Maßnahme dient der Erschließung der neuen Besiedlung im Bereich Werdersee. Erfolgt ggf. zusammen mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße	I	I	I
A.7	Umbau Kreuzung Borgwardstraße/Habenhauser Brückenstraße	Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße.	II	II	
A.8	Bessere Ampelschaltungen auf der Habenhauser Brückenstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Habenhauser Brückenstraße. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	II	II	II
A.9	Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	Die Konrad-Adenauer-Allee wird durchgehend ausgebaut, so dass sie künftig in beiden Richtungen auch mit Kraftfahrzeugen befahren werden kann. Gleichzeitig werden die Ampelschaltungen verbessert.	III		
A.11	Umbau Westzufahrt Stephanibrücke	An der Westzufahrt der Stephanibrücke gibt es Staus, so dass es in der Hauptverkehrszeit länger dauert, aus der Überseestadt/Eduard-Schopf-Allee auf die Oldenburger Straße/B6 über die Weser zu fahren. Um diese Situation zu verbessern, muss die Rampenneigung angepasst und gleichzeitig die Zufahrt umgebaut werden.	II	III	
A.12	Umbau Kreuzung Osterdeich/Habenhauser Brückenstraße	Teilweise Erweiterung der Kreuzung, um die Staus der Kraftfahrzeuge zu verringern.	II		
A.13	Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6	Das Rechtsabbiegen aus der Neuenlander Straße auf die Oldenburger Straße/B6 in Richtung Stephanibrücke wird wieder ermöglicht. Damit können Schleichverkehre durch die Neustadt zum Hohentorsplatz verringert werden.	I	I	I
A.14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstraße/Hindenburgstraße	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung des Knotenpunktes, um die Staus der Kraftfahrzeuge weiter zu verringern.	III		
A.14a	Optimierung B6/Fly-Over im Zubringer Überseestadt über den Utbremer Kreisel	Die Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Überseehafen werden verbessert durch Veränderungen in der Spurenuordnung	I	I	
A.15	Verlängerung Am Gaswerkgraben	Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben bis zur Senator-Apelt-Straße. Verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets im Bereich Gaswerkgraben/Hermann-Ritter-Straße und Entlastung des Hemptenwegs sowie der Hermann-Ritter-Straße.	III	III	
A.16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler Heerstraße und Leher Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Lilienthaler Heerstraße und der Leher Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I	I	II
A.17	Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Schwachhauser Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I	I	II

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
A.18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	Verbesserung der Ampelschaltung auf dem Osterdeich unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr dort besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I		
A.19	Bessere Ampelschaltungen auf der Burger und Grambker Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Burger Heerstraße und der Grambker Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I		
A.20	Bessere Ampelschaltungen auf der Osterholzer Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I	I	
A.21	Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe	Verbesserung der Ampelschaltung auf den Autobahnzubringer Horn-Lehe unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I		
A.22	Bessere Ampelschaltungen auf der Steubenstraße/ Julius-Brecht-Allee	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Steubenstraße und der Julius-Brecht-Allee unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	II		
A.23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafenanrandstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Hafenanrandstraße (Beim Industriehafen – Stapelfeldstraße – Werftstraße – Bremerhavener Straße – Nordstraße – Hans-Böckler-Straße) unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr dort besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.	I	I	II
A.24	Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen	Aufbau von Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen. Bei Staus und Störungen können die Autofahrer rechtzeitig über Gefahrenstellen informiert und frühzeitig an Staus vorbei gelotet werden.	II	II	II
A.26	Ertüchtigung Wardamm	Ertüchtigung des Wardamms mit verbesserter Fußwegführung und Ausbau zur Premiumroute für den Radverkehr statt der heute sehr holperigen Strecke für alle Verkehrsteilnehmer.	II	III	IV
A.27	Bessere Straßenunterhaltung	Die Stadt Bremen stellt mehr Geld für den Unterhalt von Straßen und Brücken zur Verfügung. Dadurch können viele Schäden beseitigt und die Infrastruktur kann länger in einem guten Zustand gehalten werden. Im mittleren Pfad werden die heutigen Mittel für Straßenunterhaltung beibehalten, während im unteren Pfad das Budget gekürzt wird.	I – IV	I – IV	I – IV
A.28	Geschwindigkeitsüberwachung	Die Geschwindigkeit und die Lkw-Fahrverbote werden strenger überwacht.	I – IV	I – IV	I – IV
B.1	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	Damit Beschäftigte und Kunden die Gewerbegebiete gut finden, werden fehlende Schilder, die dorthin weisen, aufgestellt. Damit entfallen meist auch überflüssige Suchfahrten für Ortsfremde, die sich nicht auskennen.	II	III	
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	Beseitigung der in einem speziellen Gutachten identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Bremen.	II – IV	II – IV	II – IV
B.3	Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern	Diese Maßnahme zum Transport von Gütern mit Lastenfahrrädern ist ein vielversprechender Ansatz, um Sendungen im zentralen Gebiet der Stadt umweltfreundlich zu verteilen.	I		

Maßnahmen im Maßnahmenfeld A und B:
Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr (inkl. Basisszenario)

* BS: Maßnahmen des Basisszenarios

Größere Ausbaumaßnahmen im städtischen Straßennetz werden punktuell vorgeschlagen. Hier sind exemplarisch zu benennen:

- die Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete in Woltmershausen/Rablinghausen sowie der Entlastung des Hempenwegs und der Hermann-Ritter-Straße
- der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße zur Beseitigung der Engpässe in diesem Straßenzug
- der Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee im Zweirichtungsverkehr, um Verkehre zu bündeln und benachbarte Straßenzüge zu entlasten

Bei diesen Ausbaumaßnahmen kommt es aber in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeit in einzelnen Finanzierungspfaden dazu, dass nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert werden können. Für Details, welche Maßnahme im mittleren bzw. unteren Finanzierungspfad noch als umsetzbar eingestuft werden, sei auf die Tabelle bzw. Karte verwiesen.

Zu den Maßnahmen des Handlungskonzeptes gehören Umbauten an Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes der Stadt Bremen mit einer teilweisen Erweiterung der vorhandenen Spuren, um hier die auftretenden verkehrlichen Defizite zu beseitigen. Dadurch wird auch die Gefahr des Ausweichens in das nachgeordnete Straßennetz verringert. Je nach Finanzierungsmöglichkeit können aber auch hier nicht alle der vorgeschlagenen Umbauten an den Knotenpunkten umgesetzt werden.

Die Auswahl, welche Maßnahmen aus den beiden Maßnahmengruppen »Optimierung von Straßenabschnitten/Straßenzügen« sowie »Optimierung von Knotenpunkten/Kreuzungen« bei nicht ausreichenden Finanzmitteln nicht für die Umsetzung vorgesehen sind, orientiert sich u. a. an der verkehrlichen Funktion des Netzelementes im Netzzusammenhang, der Relevanz des Defizits oder auch an der Wechselwirkung mit anderen Maßnahmen (teils auch aus anderen Maßnahmenfeldern) bzw. weiterer Aspekte, wie etwa der Verkehrssicherheit und der Effizienz des Mitteleinsatzes.

Ein Schwerpunkt der im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen bildet die Verbesserung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen auf einzelnen Straßenzügen im Hauptstraßennetz, um dort den Verkehrsfluss zu erhöhen und damit auch das Ausweichen in die nachgeordneten Straßen zu minimieren. Diesem Ziel dient auch die dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen um Bremen sowie die Verbesserung der Wegweisung zu den Gewerbegebieten. Für den Fall, dass die Finanzmittel nicht ausreichen, um alle vorgesehenen Verbesserungen der Ampelschaltungen zu realisieren, wird bei einigen Straßenzügen auf die Umsetzung verzichtet werden müssen. Hierbei werden die Straßenzüge, bei denen der Problemdruck und die Funktion/Bedeutung des Straßenzuges im

System der Hauptstraßen besonders hoch sind, auch im unteren Finanzierungspfad berücksichtigt.

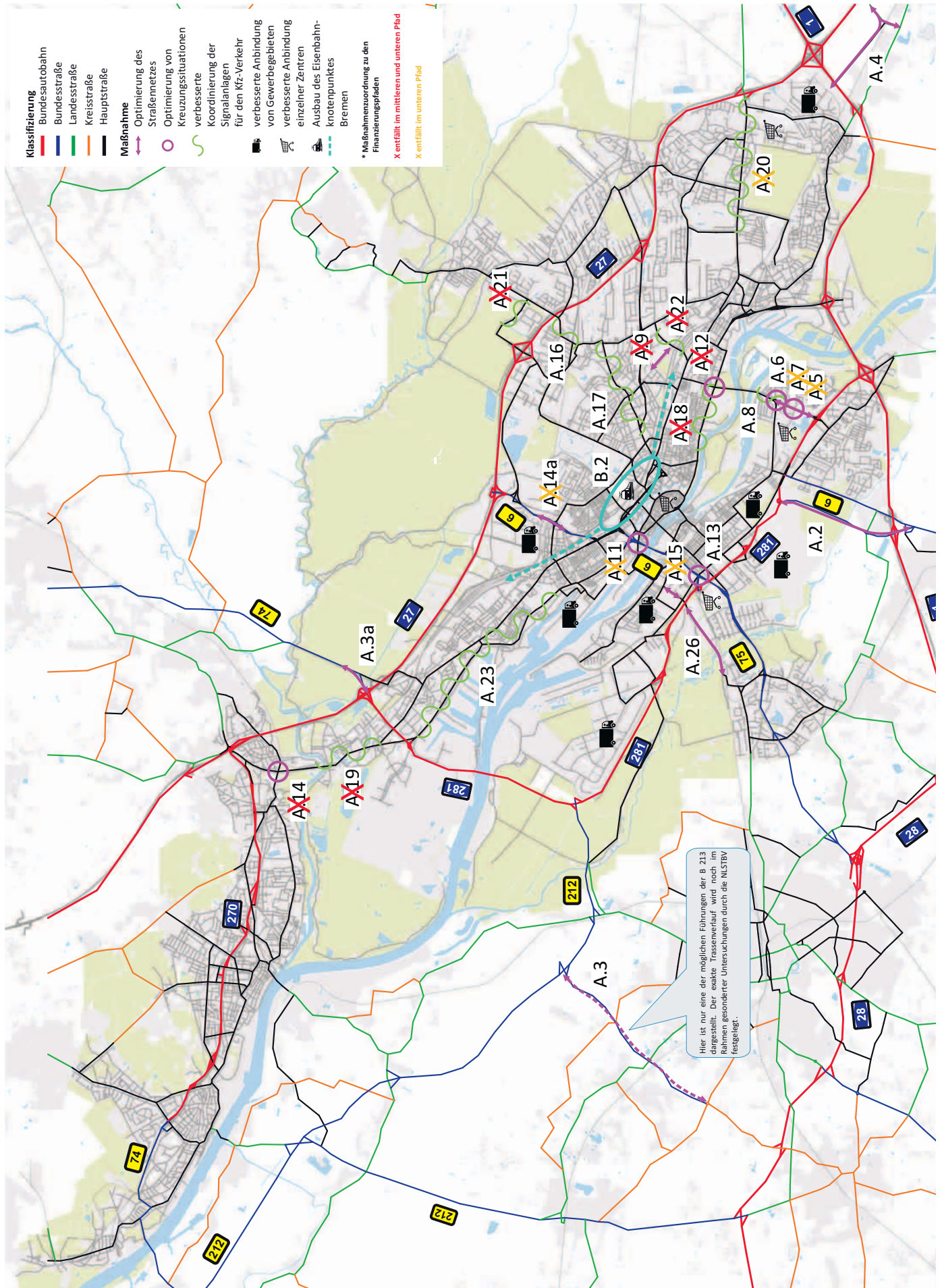
Mit diesen Erweiterungs-/Optimierungsmaßnahmen im Straßennetz wird auch die Erreichbarkeit einer Reihe von Wirtschaftsstandorten (Gewerbegebiete und Zentren) – insbesondere der Innenstadt Bremens als dem zentralen Wirtschaftsstandort – sichergestellt bzw. verbessert.

Ein weiteres zentrales Element im Maßnahmenfeld Kfz-Verkehr ist die Intensivierung der Straßenunterhaltung, sodass viele vorhandene Schäden beseitigt werden können und die Straßeninfrastruktur länger in einem guten baulichen Zustand gehalten werden kann. Diese Maßnahme kommt nicht nur dem Kfz-Verkehr zugute, sondern dient auch der besseren Befahrbarkeit durch andere Verkehrsmittel (z. B. Bus oder Radverkehr). Sie trägt auch zur Reduzierung der Verkehrsunfälle im fließenden Verkehr bei.

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Hauptstraßennetz soll die Überwachung der Geschwindigkeit verstärkt sowie die Einhaltung der Lkw-Fahrverbote stärker überwacht werden, um so die gewünschte Lkw-Bündelung auf den Strecken des Lkw-Führungsnetzes zu unterstützen. So kann die Verkehrssicherheit erhöht, die Trennwirkung verringert und damit die Beeinträchtigung der Bevölkerung in den Quartieren reduziert werden. Diese Maßnahme soll in allen drei Finanzierungspfaden durchgeführt werden.

Eine Sonderstellung im Bereich des Wirtschaftsverkehrs nimmt der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen ein. Hierunter ist die Beseitigung der – in einem speziellen Gutachten – identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnnetz des Knotens Bremen Hbf zu verstehen. Einerseits können so die auf die bremischen Häfen bezogenen Güterverkehre verstärkt und effizienter mit der Eisenbahn abgewickelt und andererseits auch Strecken-Kapazitäten für den geplanten Ausbau des SPNV (s. u.) geschaffen werden. Auch diese Maßnahme wird – wie die Bundesfernstraßen – im Rahmen des Handlungskonzeptes gesondert behandelt, da für den Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen gesonderte Planungsprozesse gelten und Finanzmittel des Bundes bzw. der Bahn einbezogen werden. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen soll in allen drei Finanzierungspfaden aus dem Bundes-schieneausbaugesetz (BSchwAG) im Rahmen des BVWP sowie durch das 2. Seehafenhinterlandsofortprogramm umgesetzt werden.

Maßnahmen des Maßnahmenfeldes
Kfz- und Wirtschaftsverkehr im Zielszenario



Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

Das Zufußgehen wurde in der Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte nicht in seiner Bedeutung als elementare Fortbewegung und Chance zur Belebung der Städte erkannt. Entsprechend sind grundsätzliche, straßenräumliche Mängel und rückläufige Fußverkehrsmengen auch in Bremen festzustellen. Ausschlaggebend ist vor allem die Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche, als deren Ergebnis zuletzt »Rest-Flächen« für Fußgänger/innen übrig bleiben. Aktuell werden die Chancen der Nahmobilität neu entdeckt. Ziel ist die Rückgewinnung von öffentlichen Räumen für Aufenthalt und barrierefreies Zufußgehen. Dazu ist ein grundlegendes Umdenken mit neuer Prioritätensetzung in der Planung und Praxis notwendig.

Der VEP greift die Stärkung der kurzen Wege und der Nahmobilität entsprechend der Ziele, vor allem aber in Zielfeld 1 (Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken), auf. Darüber hinaus wird mit der Förderung des Fußverkehrs auch den Zielfeldern 2 (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen) und 6 (Auswirkung des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren) Rechnung getragen.

Im Zielszenario sind 17 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Nahmobilität enthalten. Maßnahmen, die der Nahmobilität zugutekommen, sind in der Regel sehr kleinteilig und detailgenau. Der gesamtstädtische, strategische Ansatz des VEP lässt eine Konkretisierung der Vielzahl erforderlicher Einzelmaßnahmen nicht zu, so dass hier teilweise nur programmatische Ansätze als Maßnahme benannt werden, deren Umsetzung eine Konkretisierung und Vertiefung auf Stadtteilebene erfordern. Eine Vielzahl der Maßnahmen aus diesem Maßnahmenfeld wird prioritär behandelt und für eine kontinuierliche Umsetzung über mehrere Perioden hinweg berücksichtigt.

Die Maßnahmen tragen zu einer fußgängerfreundlichen Gestaltung von Straßenräumen und einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.

Um kurze Wege und die Nahmobilität zu stärken, sollen fußgängerfreundliche Straßenräume und ein attraktives Wegenetz geschaffen werden. Aufgrund des kleinteiligen Planungsmaßstabs von Fußverkehrsmaßnahmen werden Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene prioritär im Handlungskonzept vorgesehen. Es soll damit ermöglicht werden, den Bestand des Grünen Netzes zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie Maßnahmen zur Gestaltung fußgängerfreundlicher Wege und Straßenräume umzusetzen. Als weiteres prioritäres fußgängerfreundliches Konzept sollen Begegnungszonen in Wohnquartieren und Nahversorgungszentren, ohne Konflikte mit dem ÖPNV, als Verkehrsversuch erprobt werden. Hierdurch soll die Straßenraumattraktivität und Verkehrssicherheit sowie die Nahmobilität insgesamt verbessert werden.

Zur Reduzierung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, zur Stärkung der Nahmobilität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein Programm für mehr und verbesserte Querungshilfen vorgesehen, darunter sind v.a. Zebrastreifen, Fußgängerampeln, ein seitliches Vorziehen der Gehwege und bauliche Mittelinseln zu verstehen. Auch die Trennwirkung an stark frequentierten Knotenpunkten (z.B. Am Brill/Martinistraße/Bürgermeister-Smidt-Straße) ist mit hoher Präferenz abzubauen und eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung mit direkten und sicheren Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr zur Stärkung der Innenstadt zu realisieren.

Die in der ersten Phase des VEP identifizierten Mängel in Form von Netzlücken und unsicheren bzw. umwegigen Wegebeziehungen sollen durch entsprechende Netzanpassungen zugunsten der Nahmobilität abgebaut werden.

Attraktive Fußgängerzone mit hoher Aufenthaltsqualität – Zentrum Vegesack



Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
C.1	Begegnungszone in Wohnquartieren	Eine Begegnungszone ist eine Form der Verkehrsberuhigung aus der Schweiz, in der Fußgänger/innen Vortritt vor Fahrzeugen haben. Sie zielt auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr verbessert werden. Eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums (wie bei Spielstraßen oder Shared Space) ist nicht unbedingt erforderlich. Bremen probiert dieses innovative Instrument im Rahmen eines Verkehrsversuchs in ausgewählten Wohnquartieren aus.	I	I	I
C.1b	Begegnungszone in Nahversorgungszentren	Bremen probiert das innovative Instrument der Begegnungszone im Rahmen eines Verkehrsversuchs auch in ausgewählten Nahversorgungszentren (z. B. Ortsmitte Osterholz) aus.	I	I	I
C.2	Mehr Platz für Fußgänger	Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen (vor allem in den Stadtteilzentren) werden die Fußwege freigehalten, ausreichend breite Gehwege hergestellt und Fuß- und Radverkehr getrennt.	I - IV	I - IV	II - IV
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und müssen von parkenden Autos freigehalten werden. Bremen setzt ein Programm um, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert wird und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden.	I - IV	I - IV	I - IV
C.4	Fußverkehrskonzepte	Es wird ein Programm eingerichtet, mit dem in jedem Stadtteil ein Konzept für den Fußverkehr entwickelt werden kann. Das Wegenetz (Grünes Netz) wird aktualisiert und wichtige Achsen gestaltet. Nahmobilitätsfreundliche Konzepte wie die Nette Toilette können integriert werden.	I - IV	I - IV	I - IV
C.5	Stadtteilpläne weisen neue Wege	Stadtteilpläne informieren unterschiedliche Zielgruppen über Ziele und Wege. Zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Senior/innen sehen ihren Stadtteil mit unterschiedlichen Augen, haben unterschiedliche Bedarfe und Interessen. Stadtteilpläne regen an, zu Fuß zu gehen und neue Wege zu beschreiten.	III - IV	III - IV	
C.6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	Es wird ein neues Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen aufgelegt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Umständliche Wegführung, mehrfache Ampelwartezeiten und fußgängerunfreundliche Sperrgitter werden ins Visier genommen.	I - IV	I - IV	II - IV
C.7	Mehr Grün in Straßen	Bei manchen Straßenräumen reichen Bäume, um die städtebauliche Erscheinung zu verbessern. Bremen erhöht die Finanzmittel für die Pflanzung und Pflege von Bäumen und Grüngestaltung.	I - II	I - II	I - II
C.8	Stadtmöbel	Stadtmöbel laden zum Verweilen ein. Unterschiedliche Guppen haben unterschiedliche Interessen: Bänke bieten älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen eine Pause. Spielgeräte und bunte Gestaltungselemente machen den Weg für Kinder zum Erlebnis. Sportgeräte für Jung und Alt motivieren zu Bewegung. Jugendliche brauchen öffentliche Orte als Treffpunkte.	I - III	I - III	
C.9	Straßensperrung für belebte Straßen	Gerade in Stadtteilzentren überlagern sich häufig viele Ansprüche. Zeitweise sollen Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden und laden dann zum Verweilen und Flanieren ein. Zum Beispiel an Samstagen kann so der Wochenendeinkauf in spannender Atmosphäre stattfinden. Belebte Straßen tragen zu Urbanität bei. Temporäre Spielstraßen gibt es in Bremen bereits. Auch diese Möglichkeit der Straßensperrung soll weiter genutzt werden.	I	I	
C.10	Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	Der Kreuzungsbereich Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere. Auch die Haltestelle ist nur umständlich zu erreichen. Mit dem Fahrrad können einige Verbindungen nur sehr umwegig befahren werden, viele Radfahrer/innen fahren stattdessen auf der linken Straßenseite. Die Kreuzungen werden daher so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt.	II	II	II

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	Die Brillkreuzung (Am Brill/Bürgermeister-Smidt-Str./Martinistraße) ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere und trennt das Faulenquartier vom Rest der Altstadt. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt. Zudem wird sie städtebaulich aufgewertet und die Haltestellensituation hinsichtlich der Optimierung der Wegebeziehungen und des Verkehrsflusses (ÖPNV) geprüft.	I	I	
C.12	Umgestaltung Domsheide/Balgebrückstraße	Die Domsheide ist ein zentraler Angelpunkt des bremischen ÖPNV. Aufgrund der Gestaltung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgänger/innen, Radfahrer/innen und dem ÖPNV. Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt in der Stadt barrierefrei und sicher machen.	I - II	I - II	III - IV
C.13	Umgestaltung Kirchbachstraße/Kurfürstenallee/Gete	Die Kreuzung Kirchbachstraße/Kurfürstenallee/An der Gete ist eine großflächige Kreuzung, Wege zu Fuß und mit dem Rad sind umständlich. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt.	III	III	
C.14	Umgestaltung Bf Blumenthal	Der Bahnhofsvorplatz in Blumenthal (Landrat-Christians-Straße) ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Regio-S-Bahn und Bussen. Er soll umgestaltet werden um direkte, sichere und barrierefreie Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.	I	I	I
C.15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	Die Ampelschaltungen werden unter Beachtung der Zielsetzung des VEP zugunsten des Fußverkehrs optimiert. Insbesondere werden die besonderen Belange von älteren Menschen berücksichtigt.	I - IV	I - IV	I - IV
C.16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungsstellen für Fußgänger/innen optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten wie z. B. Zebrastreifen und Mittelinseln neu eingerichtet werden.	I - IV	I - IV	I - IV

Maßnahmen im Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

Belebte Promenade an der Weser – Schlachte



Für eine fußgängerfreundliche Gestaltung gilt es, die Ansprüche und den Platzbedarf unterschiedlicher Personengruppen zu berücksichtigen (z.B. Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl/Rollator). Dies betrifft vorrangig Wegeverbindungen mit einer hohen Frequenz an Fußgänger/innen, z.B. in Stadtteilzentren. Vor allem die in Bremen aufgrund der gemeinsamen und vielfach für beide nicht ausreichend breite Verkehrs-führung im Seitenraum auftretenden Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr gilt es möglichst durch eine räumliche Trennung beider Verkehrsarten, entweder durch markierte Führungen auf der Fahrbahn, durch Attraktivierung der Radrouten im Nebenstraßennetz oder durch Verbreiterung der Geh- und der Radwege, zu reduzieren. Aufgrund der im Rahmen der Beteiligungsrunden und der Chancen- und Mängelanalyse identifizierten Bedeutsamkeit des Themas für Bremen ist die Bearbeitung und Optimierung sukzessive und kontinuierlich zu gewährleisten.

Mit ortsspezifischen programmatischen Ansätzen soll zudem die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen erhöht werden. Die vielfältigen Barrieren des Fußverkehrs, v.a. durch parkende Autos, aber auch parkende Fahrräder, Aufsteller, Warenauslagen etc. auf den Gehwegen, sollen abgebaut und damit ein Raum(rück)gewinn für den Fußverkehr gewährleistet werden. Es soll ein dauerhaftes Programm umgesetzt werden, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden. Mehr Grün in Straßenräumen trägt zu einem angenehmeren Stadtklima bei. Stadtmöbel in Form z.B. von Sitz- oder Spielrouten stellen ein Angebot für unterschiedliche Altersgruppen dar und laden zum Verweilen ein. Dabei gilt es stets, die barrierefreie Gestaltung der Straßenräume zu berücksichtigen und fortzuführen.

Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein – Reeder-Bischoff-Straße



Zebrastreifen kehren ins Stadtbild zurück – Lachmundsdamm



Humboldtstraße nach dem Umbau – fußgängerfreundlich und barrierefrei



*Temporäre Straßen-
umnutzung: Picknick
auf dem Osterdeich
zur Breminale*

Maßnahmenfeld D: Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Es sichert eine emissionsfreie Mobilität und trägt somit wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Radfahren ist gesund und ermöglicht breiten Bevölkerungsschichten einen sehr preiswerten Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe. Zudem sind mit der Förderung des Radverkehrs positive wirtschafts- und tourismusfördernde Auswirkungen sowie ein Imagegewinn für Stadt und Region verbunden. Radverkehrsförderung ist damit immer auch Bestandteil einer positiven Stadtentwicklung. Neue Trends (z. B. Marktboom der Pedelecs), Radfahren als Lifestyle, gute Rahmenbedingungen (hoher Anteil von kurzen Wegen) sowie ein Wertewandel in der Gesellschaft lassen von sich aus ein weiteres Wachstum des Radverkehrs erwarten.

Das Rad ist ein besonders stadtverträgliches Verkehrsmittel und spielt mittlerweile in Städten in ganz Europa eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung einer urbanen und zukunftsweisenden Verkehrsplanung. Bremen nimmt mit seinem hohen Radverkehrsanteil dabei eine euroweite Spitzenposition bei den Städten über 500.000 Einwohner ein. Aufgrund der Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse ist ersichtlich, dass Bremen sich aufgrund einer veralteten, nicht dem Stand der Technik entsprechenden und somit nur teilweise zukunftscompatibler Radverkehrsinfrastruktur stärker und zielorientiert zuwenden muss.

Entsprechend der hohen Bedeutung des Radverkehrs für eine stadt- und umweltverträgliche sowie bezahlbare Mobilität wird die Förderung des Radverkehrs im Zielsystem des VEP angesprochen, primär in den Zielfeldern 1 (Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken) und 4 (Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern). Besondere Erwähnung findet das Radfahren aber auch unter den Sicherheitsaspekten im Zielfeld 2 (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen). Außerdem trägt Radverkehrsförderung zu der – als Ziel formulierten – nachhaltigen Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Umwelt und Gesundheit (Zielfeld 6) bei.

Aufgabe des Maßnahmenfeldes Radverkehr ist es, den im großstädtischen Vergleich hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Bremen nicht nur zu halten, sondern durch eine zielgerichtete, effektive und wahrnehmbare Förderung des Radverkehrs auch zu steigern. Hierfür gilt es, die schnell und effektiv durchführbaren Maßnahmen zeitnah und prioritär umzusetzen, um die Wahrnehmung dieser Förderung und somit eine Steigerung der Radverkehrsnutzung infolge bessere Angebote zu unterstützen. Neben der Verbesserung der Infrastruktur und der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes kommen entsprechend den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ebenfalls Ansätze zum Tragen, die das Serviceangebot und das Themenfeld Kommunikation betreffen (vgl. auch Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit). Darüber hinaus sind in den Maßnahmenfeldern F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit, H: Inter- und Multimodalität und K: Verkehrssicherheit weitere Maßnahmen mit Bezug auf den Radverkehr enthalten.



Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
BS.4	Fahrradfreundlicher Umbau an 19 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 fertig sein (die folgenden Knoten werden mit aufgenommen: Norderländer/Grollander Straße, Brakkämpe/Stedingsehere, Huchtinger Heerstraße/Brokhuchtinger Landstraße)	I	I	I
BS.15	Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Straße/Zur Vegesacker Fähre		II	II	II
BS.16	Verbesserung Fahrbahnquerung im Bereich Georg-Gleistein-Straße/Kirchheide/Achterrut (Hst. G.-Heinemann-Bürgerhaus)		I	I	I
D.1	Qualitätsmanagement zur Mangelbehebung	Bremen stellt sich der Aufgabe, viele Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur zu beheben. Die Anlage einer Datenbank sowie ein klares Management sind die Basis, um die Qualität im Radverkehrsnetz zu gewährleisten.	I	I	I
D.2	Scherbentelefon	Ein »Scherbentelefon« ermöglicht es allen Radfahrer/innen, Mängel von unterwegs zu melden – per Telefon oder Online-Formular. So tragen Nutzer/innen dazu bei, dass Mängel erfasst und behoben werden können.	I – IV	I – IV	
D.3	Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	Das Bremer Programm zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen wird fortgesetzt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen.	I – IV	I – IV	I – IV
D.4	Grüne Welle für den Radverkehr	Auf besonders wichtigen Radverkehrsstrecken werden aufeinanderfolgende Ampelschaltungen so optimiert, dass Fahrradfahrende flüssig über die Ampeln kommen, ohne dass andere Verkehrsträger stark beeinträchtigt werden.	I – III	I – III	
D.5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen	Bestehende Kapazitätsengpässe in der Radverkehrsinfrastruktur werden beseitigt, sofern dies lokal möglich ist.	I – III	I – III	I – III
D.6	Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	Der Großteil der Radwege in Bremen kann benutzt werden – muss aber nicht. Viele Radfahrer/innen in Bremen fahren gerne auf Radwegen. Die Erhaltung der Radwege kostet Geld. Gleichzeitig bergen Radwege in Einmündungsbereichen ein erhöhtes Unfallrisiko. Mit einem Konzept wird geprüft, welche Radwege zu erhalten sind und wo die Flächen sinnvoll anders genutzt werden können.	I	I	
D.7	Mehr Markierungen für Radverkehr	Markierungen auf der Fahrbahn machen Radverkehr sichtbar. Piktogramme und Schutzstreifen verdeutlichen die erforderlichen Flächen für Radfahrer/innen. Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche an Kreuzungen ermöglichen Radfahrer/innen das Vorbeifahren an wartenden Autos und direkt links abzubiegen.	I – IV	I – IV	I – IV
D.8	Fahrradstraßen	Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.	I – II	I – II	I – II
D.9	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Vegesack für den Radverkehr	Die Fußgängerzone in Vegesack wird außerhalb der Geschäftszeiten der Läden für den Radverkehr geöffnet, um eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof Vegesack und der Lindenstraße zu ermöglichen.	I	I	I
D.11	Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	Bremen erhöht die Finanzmittel für den Unterhalt der Radwege. Dadurch können Schäden beseitigt werden und die Infrastruktur hält länger.	I – IV	I – IV	I – IV
D.12	Fahrradwegweisung	Die Unterhaltung der Beschilderung für den Radverkehr wird sichergestellt. Denn nur Schilder, die intakt sind, weisen den richtigen Weg.	I – IV	I – IV	I – IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
D.13	In Einbahnstraßen in Gegenrichtung radfahren	Noch gibt es einige Einbahnstraßen in Bremen, die nicht offiziell dafür freigegeben sind, dass Radfahrer/innen hier in Gegenrichtung fahren können. Bremen wird weiter Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen.	I – II	I – II	I – II
D.14	Radverkehrsnetz verdichten	Das Radverkehrsnetz soll weiter verdichtet werden. Der neue Flächennutzungsplan weist Grünverbindungen aus, die in das Radverkehrsnetz integriert werden sollen. Auf Stadtteilebene gibt es Bedarf, weitere Routen z.B. als Querverbindungen aufzunehmen.	I	I	I
D.15	Premiumroute HB-Nord – Innenstadt – Hemelingen	Das Bremer Stadtgebiet ist sehr lang gezogen. Um Radfahren auch auf längeren Entfernungen nach Bremen-Nord oder Mahndorf attraktiv zu machen, wird eine Premiumroute entwickelt: Zügiges Radfahren auf komfortablen Wegen, Nebeneinanderfahren und Überholen sowie möglichst geringe Zeitverluste an Kreuzungen machen das Rad noch schneller. Auch Gröpelingen, Walle, Hastedt und Hemelingen sind damit gut per Fahrrad erreichbar.	I – II	I – II	I – III
D.16	Premiumroute Huchting – Innenstadt – Uni – Lilienthal	Einmal quer zur Weser, von Huchting durch die Neustadt, die Innenstadt, Schwachhausen bis zur Universität und weiter raus Richtung Lilienthal. Abschnittsweise bündelt diese Achse bereits heute große Radverkehrsmengen. Die neuen Brücken zwischen Piepe – Stadtwerder – Altenwall bieten die Möglichkeit, die Engpässe Domsheide und Wilhelm-Kaisen-Brücke zu umfahren und die Premiumroute parallel zur Friedrich-Ebert-Straße durch die Meyerstraße zu führen.	I – II	I – II	I – III
D.17	Premiumroute Obervieland – Neustadt – Woltmershausen – GVZ	Mit dieser Premiumroute wird eine fahrradfreundliche Anbindung der Stadtteile Obervieland und Woltmershausen an die Innenstadt sowie das GVZ geschaffen. Der Engpass auf der stark frequentierten Route entlang der Kleinen Weser muss im Zuge der Premiumroute gelöst werden.	II – III	II – III	III – IV
D.19	Premiumroute Kleiner Ring	Die Premiumroute ermöglicht ein Umfahren der Innenstadt, der Neustadt und Östlichen Vorstadt und dient so als zentraler Verteiler. Von der Stephanibrücke über die Neuenlander Straße, die Erdbeerbrücke, dann parallel zur Bahn bis zur Hemmstraße und zurück zur Weser.	II – III	II – III	III – IV
D.19b	Premiumroute Großer Ring: Woltmershausen – Grolland (Ochtumdeich) – Obervieland – neue Weserbrücke A1 – Hemelingen – Gartenstadt Vahr – Schwachhausen – Findorff – Walle – neue Fähre (im unteren Pfad nur rechts der Weser)	Der Große Ring ermöglicht zügiges und komfortables Radfahren auf tangentialen Strecken, z. B. verbindet die Route die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos. Zwei neue Weserquerungen (Fähre und Brücke Höhe A1) schaffen neue Verbindungen, kürzere Wege und machen das Radfahren attraktiver.	I – II	II – III	
D.19c	Premiumroute halber Großer Ring: Überseestadt – Bürgerpark – Sebaldsbrück – Hemelingen	Die tangentielle Route verbindet die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos. Im unteren Pfad wird der Große Ring nur rechts der Weser als tangentielle Verbindung realisiert.			III – IV
D.20	Premiumroute Universität – Neue Vahr – Sebaldsbrück – Arbergen	Im weitläufigen Nordosten von Bremen bündelt eine Premiumroute die tangentialen Verkehre zwischen Universität, Neuer Vahr, Sebaldsbrück und Arbergen.	IV	IV	IV
D.20a	Premiumroute Woltmershausen – Huchting – Delmenhorst	Eine direkte Route zwischen Woltmershausen, Huchting und Richtung Delmenhorst macht das Radfahren zwischen den Stadtteilen und vor allem für Pendler/innen attraktiv. (Voraussetzung ist die Realisierung der Maßnahme A.26)	II	III	IV
D.21	Premiumroute Gartenstadt Vahr – Osterholz	Für eine attraktive Anbindung des Bremer Nordostens mit dem Fahrrad wird eine Premiumroute bis Osterholz geschaffen.	III	III	III – IV
D.22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe – Stadtwerder – Altenwall	Es werden zwei neue Rad- und Fußgängerbrücken über die kleine Weser (zwischen Piepe und Stadtwerder) und die Weser (zwischen Stadtwerder und Altenwall) gebaut. So können Radfahrer/innen künftig die Nadelöhre Wilhelm-Kaisen-Brücke und Tiefer, sowie die Domsheide umfahren. Außerdem geht es schneller aus der Neustadt in Richtung Viertel, Bahnhof und Schwachhausen. Auch werden die Wohnquartiere auf dem Stadtwerder besser an die Nahversorgungsbereiche im Buntentor angebunden.	I – II	I – II	III – IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen – Habenhausen)	Es wird eine neue Weserbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zwischen Habenhausen und Hemelingen (in Höhe der A1) gebaut. Dadurch entfallen in Zukunft lange Umwege über die Erdbeerbrücke.	I – II	I – II	III – IV
D.24	Bessere Radabstellanlagen	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden bremenweit verbessert. Insbesondere in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und in den Wohnquartieren werden neue Fahrradabstellanlagen geschaffen.	I – II	I – II	I – IV
D.25	Unterhaltung von Radabstellanlagen	Die Unterhaltung und Pflege von öffentlichen Fahrradabstellanlagen wie die Entsorgung von Fahrradleichen wird sichergestellt. Im unteren Pfad nur Entsorgung von Fahrradleichen.	I – IV	I – IV	I – IV
D.26	Serviceangebote für den Radverkehr	Bremen verbessert die Serviceangebote für Radfahrende: Gepäckschließfächer, Haltegriffe an Ampeln, Fußstützen an Wartebereichen, Wettersensoren an Ampeln, Luftpumpautomaten usw.	II – IV	II – IV	
D.27	Schutzstreifen H.-H.-Meier-Allee	Der Radweg in der H.-H.-Meier-Allee ist streckenweise in schlechtem Zustand und kann aufgrund der Bäume nur unter Schwierigkeiten saniert werden. Die Breite des Radwegs ist darüber hinaus für die hohen Radverkehrsmengen auf der wichtigen Achse Richtung Universität nicht ausreichend. Die H.-H.-Meier-Allee wird deshalb eine fahrbahnbezogene Führung (Schutzstreifen für Radfahrer) erhalten.	I	I	I

Maßnahmen im Maßnahmenfeld D: Radverkehr (inkl. Basisszenario)

Das Bremer Radverkehrsnetz wurde im Rahmen der Zielplanung Fahrrad 2003 aus Haupt-, Neben- und Freizeitrouten konzipiert und wird nun mit dem VEP weiterentwickelt. Dies beinhaltet zunächst eine Verdichtung, u.a. durch die Integration der Grünverbindungen des Flächennutzungsplans. Außerdem sollen Premiumrouten als neues Netzelement eingeführt werden. Diese gewährleisten auf ausgewählten Routen (bedarfsgerecht überwiegend außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes) einen Qualitätsstandard, der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren insbesondere für längere Entfernungen ermöglicht. Insgesamt werden auf der Grundlage einer Nachfragepotenzialanalyse sowie einer Erstbewertung der Machbarkeit acht Premiumrouten für das Handlungskonzept vorgeschlagen. Je nach Ergebnis der Nachfrageanalyse werden die Premiumrouten hinsichtlich des Umsetzungszeitraumes prioritär oder sekundär für das Handlungskonzept berücksichtigt. Darüber hinaus wird zur besseren Verknüpfung der Bremer Stadtteile die Trennwirkung der Weser als natürliche Barriere reduziert. Hierfür werden neue Fuß- und Radverkehrsbrücken zwischen der Neustadt und Mitte (Piepe – Stadtwerder – Altenwall) sowie von Habenhausen/Arsten nach Hemelingen (auf Höhe der A1) für das Handlungskonzept vorgeschlagen. Durch diese Verbindungen entstehen Entlastungseffekte auf bisher stark frequentierten und durch hohes Konfliktpotential geprägten Abschnitten (z.B. Domsheide) – wodurch sich ein prioritärer Umsetzungszeitraum begründet – sowie Zeitersparnisse, da größere Umwege (z.B. über die Karl-Carstens-

Brücke bzw. das Weserwehr) wegfallen und Stadtteile näher zusammenrücken. Zudem haben diese Brücken eine hohe Bedeutung für den Freizeitverkehr in Bremen und umzu.

Da in der Chancen- und Mängelanalyse eine Vielzahl an Mängeln im Radverkehrsnetz aufgenommen wurde, soll die kontinuierliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur weiter in den Fokus genommen werden. Im Handlungskonzept ist vorgesehen, das Budget zur Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur dauerhaft zu erhöhen sowie ein Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung einzuführen. Unterschiedliche Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bei und sollen prioritär umgesetzt werden.

Im Handlungskonzept ist ein Programm zum Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum enthalten. Dies beinhaltet sowohl eine qualitative Verbesserung des Bestands als auch das Sicherstellen der systematischen Pflege und Unterhaltung von öffentlichen Abstellanlagen (z.B. regelmäßiges Entfernen sog. Fahrradleichen). Serviceangebote auf wichtigen Streckenabschnitten (z.B. entlang von Premiumrouten) können das Radfahren in Bremen spürbar attraktiver machen. Weiterhin wird die systematische Unterhaltung der Fahrradwegweisung sichergestellt.



*Umbau für alle Verkehrsarten
trotz beengtem Querschnitt –
Hamburger Straße*

*Führung des Radverkehrs auf
Schutzstreifen in der Fahrbahn –
Heinrich-Oebker-Straße*



*Bgm.-Hildebrand-Straße:
Komfortable und sichere Querung der
Straßenbahngleise statt Drängelgitter*





Bereits umgestaltet: komfortable direkte Radwegführung an der Kreuzung Herdentorsteinweg/Breitenweg

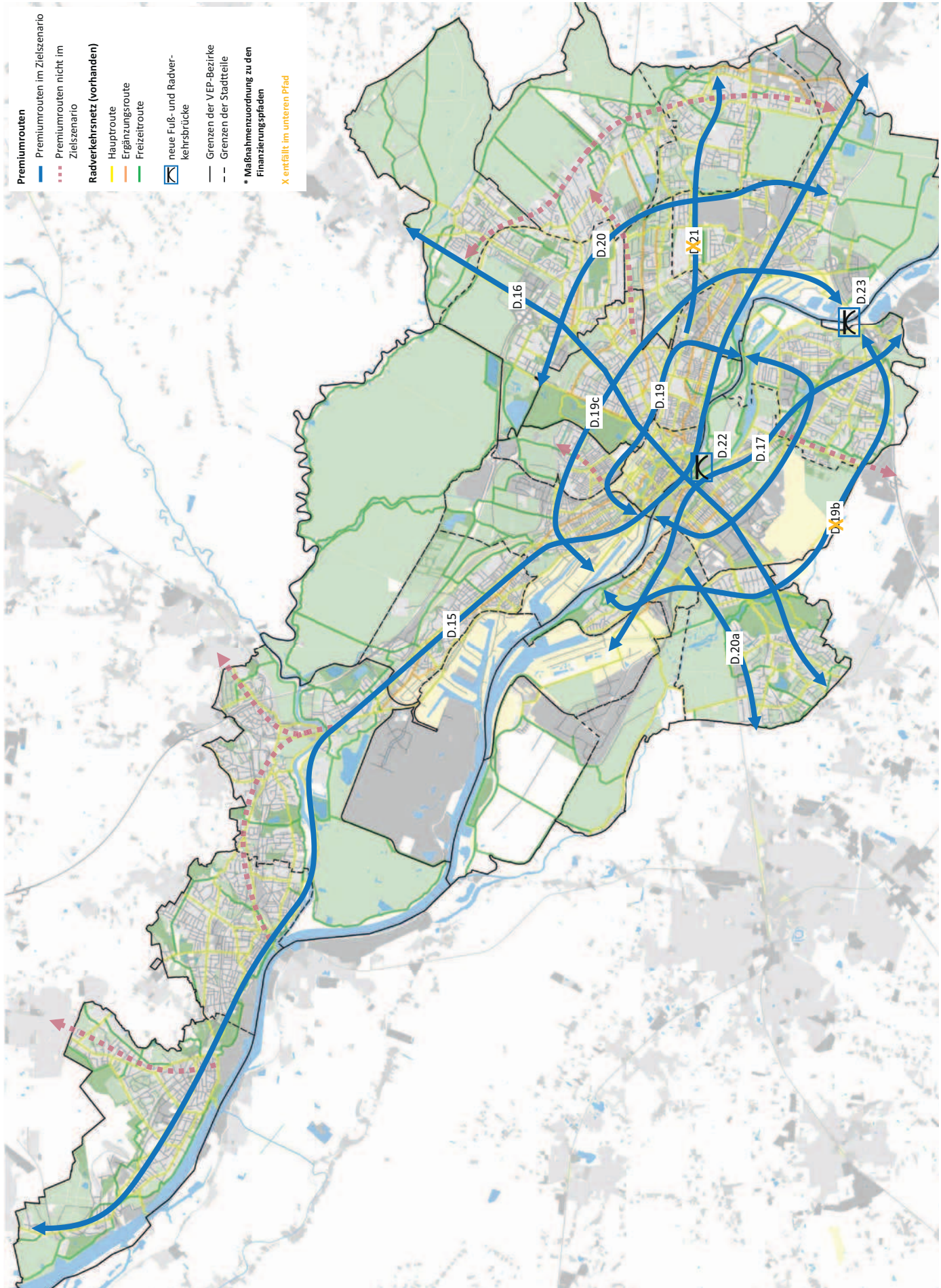
Direkte Radwegführung an der Kreuzung Woltmershauser Straße/Simon-Bolivar-Straße



Mehr Fahrradstraßen in Bremen! – Beispiel Rembergstraße



Piktogramme sorgen für Klarheit – Arster Heerstraße



Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr, SPNV

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Bremen fordert, den ÖPNV im Verbund mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr im Interesse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Busse und Bahnen bringen die Bürger umweltverträglich und schnell ans Ziel. Durch weniger Abgase und weniger Aufwirbelung wird die Feinstaubbelastung im Vergleich zum Individualverkehr deutlich reduziert. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsstandorten durch eine gute ÖPNV-Anbindung und die damit verbundene Substitution von ÖV-affinen MIV-Fahrten deutlich verbessert.

Die Chancen und Mängelanalyse weist für den ÖPNV einen Modal Split von 14 Prozent an allen Fahrten und Wegen der Bremerinnen und Bremer im Vergleich zum MIV (40 Prozent) aus und zeigt damit, dass der ÖPNV noch erhebliche Entwicklungsspielräume hat.

Die Attraktivität des ÖPNV ist auch Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit durch eine hohe Nachfrage. Das hierarchisch gestaffelte Netz des öffentlichen Verkehrs, bestehend aus dem Busnetz, dem Netz der Straßenbahnen sowie dem Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), ist ein zentraler Baustein im Verkehrsangebot des Umweltverbundes in der Stadt und Region Bremen.

Die im Handlungskonzept enthaltenen ÖPNV- und SPNV-Maßnahmen zielen darauf ab,

- die bestehenden Handlungsspielräume bestmöglich zu nutzen
- den erkannten Angebotsdefiziten entgegenzuwirken und somit neue Nutzerpotenziale zu gewinnen
- die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern,
- die Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit von der jeweiligen Stadtteillage weiter zu verbessern
- die Verkehrsangebote im Umweltverbund besser miteinander zu verknüpfen
- die Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund zu verbessern
- die optimale Erreichbarkeit Bremens im Umweltverbund sicherzustellen
- die Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern der Weser durch attraktive Angebote zu stärken
- die Beeinträchtigungen von Anwohnern an Straßen durch Lärm und Abgase zu reduzieren

Die Maßnahmen im ÖPNV/SPNV liefern einen positiven Beitrag zu fast allen Zielfeldern. Hervorzuheben sind insbesondere das Zielfeld 1 (Gesellschaftliche Teilhabe, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen), das Zielfeld 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl anbieten und optimieren), das Zielfeld 4 (Verknüpfung der Verkehrsangebote im Umweltverbund) sowie das Zielfeld 5 (Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen) und das Zielfeld 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs).

Anspruchsvolle Gestaltung der Haltestelle Huckelriede



Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
BS.18	Gleisverbindung Steubenstraße	verbleibende Planungsdauer	I	I	I
BS.19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	verbleibende Planungsdauer	I	I	I
BS.20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	verbleibende Planungsdauer	I	I	I
BS.21	Maßnahmen im Busnetz		I	I	I
BS.22	Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)		I	I	I
BS.23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV		II	II	II
BS.24	Verbesserte Tarifangebote	Ausweitung der zielgruppenspezifischen Tarifangebote, z.B. durch ein Gruppenticket für 5 Personen.	I	I	I
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	Beseitigung der in einem speziellen Gutachten identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Bremen.	II - IV	II - IV	II - IV
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	Die Straßenbahn wird von Gröpelingen über die Gröpelinger und Oslebshausener Heerstraße zum Bahnhof Oslebshausen verlängert. Dort wird ein Anschluss an die Regio-S-Bahn und an die Busse aus Bremen-Nord hergestellt. Die Busse aus Bremen Nord enden künftig bereits am Bahnhof Oslebshausen.	III		
E.2	Straßenbahnverbindung Horn	Es wird eine neue Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn gebaut. So können die Strecken der Linien 4 und 6 verbunden werden. Eine neue Linie 5 könnte dann ab Horn über die neue Querspange fahren und die Fahrzeit zur Innenstadt verkürzen.	III		
E.3	Straßenbahnverbindung Malerstraße	Die Straßenbahn wird vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück verlängert. Hierdurch wird eine effizientere Linienverknüpfung erreicht.	II		
E.4	Straßenbahn nach Osterholz	Die Straßenbahn wird von Sebaldsbrück über die Sebaldsbrücker und Osterholzer Heerstraße zur Hans-Bredow-Straße verlängert. So könnte z.B. die Linie 2 von Sebaldsbrück über den Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf fahren.	II	II	
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	Die Straßenbahn-Linie 8 wird zur Universität verlängert. So kann die heute sehr stark belastete Linie 6 entlastet werden und die Erschließung von Teilen des Campus verbessert werden.	III	III	
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von den Straßenbahnen angesteuert werden können. So müssen die Bahnen an roten Ampeln deutlich weniger warten. Sie bekommen früher grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.	I	I	II
E.7	Keine Behinderung durch Falschparker	Auf einigen Streckenabschnitten (z.B. im Viertel) sorgen Falschparker regelmäßig dafür, dass Busse und Straßenbahnen behindert werden. Um das zu vermeiden, soll die Verkehrsüberwachung an diesen Stellen verschärft und Falschparker konsequent abgeschleppt werden.			
E.8a	Fähre Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt	Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Waterfront, Pusdorf und der Überseestadt zur Verbesserung der Anbindung aus Richtung Woltmershausen und der Neustadt im VBN-Tarif.	I		
E.8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	Barrierefreier Ein- und Ausstieg wird durch den Umbau von Haltestellen sichergestellt.	I - III	I - III	I - III
E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von Bussen angesteuert werden können. So müssen die Busse an roten Ampeln deutlich weniger warten. Sie bekommen früher grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.	II	III	
E.9	Anpassung Regiobusnetz	Führung der Regionalbusse 101, 102, 120, 150 und 226 aus Richtung Brinkum sowie 121 und 750 aus Richtung Dreye ab Sielhof über Neuenlander Str. und Cornelius-Edzard-Str. zum Flughafen und weiter über Flughafendamm – Fr.-Ebert-Str. – Pappelstr. – Langemarckstr. – Am Brill zum Hauptbahnhof/ZOB	II	II	II

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
E.11	Verbessertes Busnetz	Das Bremer Linienbusnetz wird zum Teil neu geordnet und weiter verbessert (in Abstufungen für die drei Finanzierungspfade). Zusätzliche Gebiete sollen durch den ÖPNV erschlossen werden und neue Direktverbindungen entstehen. Gezielt werden bessere Umsteigebeziehungen zur Regio-S-Bahn und zur Straßenbahn geschaffen.	I - II	I - II	I - II
E.12	Viertelstundentakt auf der RS1	Die Regio-S-Bahn-Linie 1 wird zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	III	III	III
E.13	Halbstundentakt auf der RS2	Die Regio-S-Bahn-Linie 2 wird zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	II	II	II
E.14	Halbstundentakt auf der RS3	Die Regio-S-Bahn-Linie 3 wird zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	III	III	III
E.15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	Eine neue Regio-S-Bahn (RS5) wird zwischen Hauptbahnhof und Rotenburg im 60-Minuten-Takt eingeführt. Durch Überlagerung mit dem Metronom wird so ein durchgehender Halbstundentakt an allen Bahnhöfen geboten. Die Taktverdichtung ist voraussichtlich auch ohne Erhöhung der Streckenkapazität möglich.	II	II	II
E.16	Haltepunkt Mittelshuchting	Ein neuer Haltepunkt am Huchtinger Bahnhof verbessert die ÖPNV-Anbindung von Huchting.	II	II	II
E.17	Haltepunkt Grambke	Ein neuer Haltepunkt verbessert die ÖPNV-Anbindung von Grambke.	III	III	III
E.18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	Ein neuer Haltepunkt für die Uni und den Technologiepark wird an der Bahnstrecke nach Hamburg mit direkter Anbindung an die Straßenbahn gebaut. Die Lage des Haltepunktes wird noch in Detailuntersuchungen festgelegt.	II	II	II
E.19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	II		
E.20	Haltepunkt Arbergen	Ein neuer Haltepunkt an der Elisabeth-Selbert-Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Arbergen. Außerdem kommt man leichter zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Funkschneise.	III	III	
E.21	Haltepunkt Steubenstraße	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Anbindung des Gewerbegebiets.	III		
E.22	Haltepunkt Marßel	Der neue Haltepunkt Marßel verbessert die Anbindung in Teilen von Burgdamm.	II		
E.22b	Haltepunkt Farge Ost	Ein neuer Haltepunkt Farge Ost verbessert den Zugang zur Regio-S-Bahn (RS1) in Richtung Bremen Hbf.	II		
E.23	Bessere Fahrplanabstimmung	Durch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne von Zügen, Straßenbahnen und Bussen wird das Umsteigen erleichtert.	I	I	I

Maßnahmen im Maßnahmenfeld E: ÖPNV/SPNV
(inkl. Basisszenario; ergänzt um den Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen Hbf.)

Ausbau des SPNV

Die Angebotsverbesserungen im SPNV erfordern z.T. den bereits im Maßnahmenfeld Wirtschaftsverkehr benannten Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen (vgl. Maßnahmenfeld A/B). Hierunter ist die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Eisenbahnnetz des Knotens Bremen Hbf für den Ausbau des SPNV und den Güterverkehr zu verstehen. Die zeitliche Umsetzung einiger SPNV-Maßnahmen ist vom Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen abhängig. Mehrere der Taktverdichtungen und neue Haltepunkte können erst nach der Realisierung einzelner Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket zum Eisenbahnknoten Bremen erfolgen. Aufgrund der noch ausstehenden, weitergehenden Planungsprozesse im Zuge des Eisenbahnknotengutachtens und des SPNV-Nahverkehrsplanes sind Abweichungen zu den hier angesetzten Umsetzungsabfolgen im SPNV möglich.

Bei der Regio-S-Bahn sollen im Stadtgebiet Bremen bis zu acht neue Haltepunkte gebaut werden, um die SPNV-Erschließung Bremens zu verbessern.

Darüber hinaus sind auf nachfragestarken Streckenabschnitten der Regio-S-Bahn Taktverdichtungen geplant. Das Netz der Regio-S-Bahn soll zudem in

Verbindung mit dem Bau des Haltepunkts Universität/Technologiepark um eine neue Linie RS5 zwischen Bremen Hbf und Rotenburg erweitert werden, die zusammen mit der bestehenden Regionalbahn (metronom) ebenfalls einen 30-Min.-Takt aufspannt.

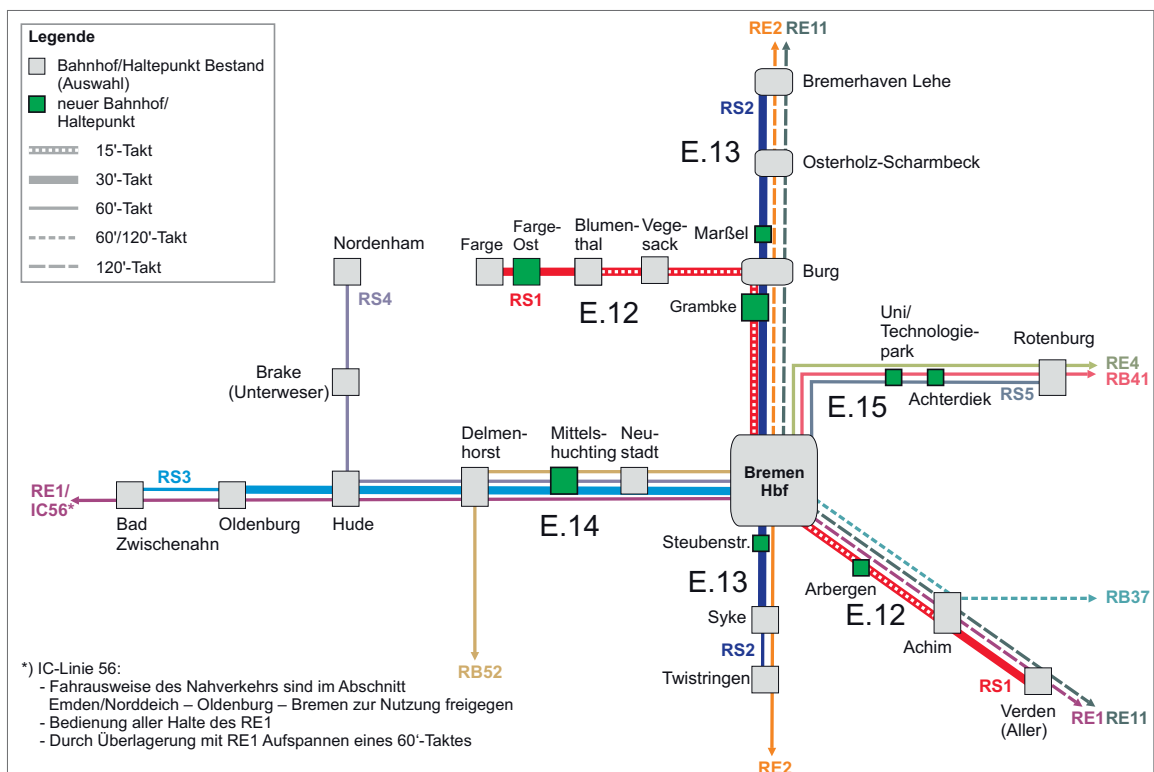
Infolge dieser Maßnahmen im SPNV verbessert sich für die äußeren Stadtteile sowie aus der Region die Erreichbarkeit der Innenstadt und der an den Bahnhöfen liegenden Wirtschaftsstandorte.

In Verbindung mit den unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten der drei Pfade können nicht alle im Zielszenario enthaltenen SPNV-Maßnahmen realisiert werden. Während die Taktverdichtungen bei der Regio-S-Bahn und die Einrichtung der RS5 in allen drei Finanzierungspfaden umgesetzt werden, muss – abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten und den Planungskapazitäten – auf die Errichtung einzelner SPNV-Haltepunkte u. U. verzichtet werden. Bei der Zuordnung der SPNV-Halte zu den drei Finanzierungspfaden wurden insbesondere das zu erwartende Fahrgastpotenzial und die Kosten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist noch einmal deutlich auf die Bedeutung der Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV hinzuweisen. Diese Mittel mussten im oberen Pfad erhöht angesetzt werden, um alle SPNV-Maßnahmen berücksichtigen zu können. Die geplanten Taktverdichtungen bei der Regio-S-Bahn liegen auch im Bereich des Landes Niedersachsen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen kann nur in Abstimmung mit dem Land Niedersachsen erfolgen. Wichtig für diesen Maßnahmenbereich ist zudem die Ausrichtung der Mittelzuweisung des Bundes am zukünftig in Bremen und umzu steigenden Bedarf in Verbindung mit einer sachgerechten jährlichen Dynamisierung.

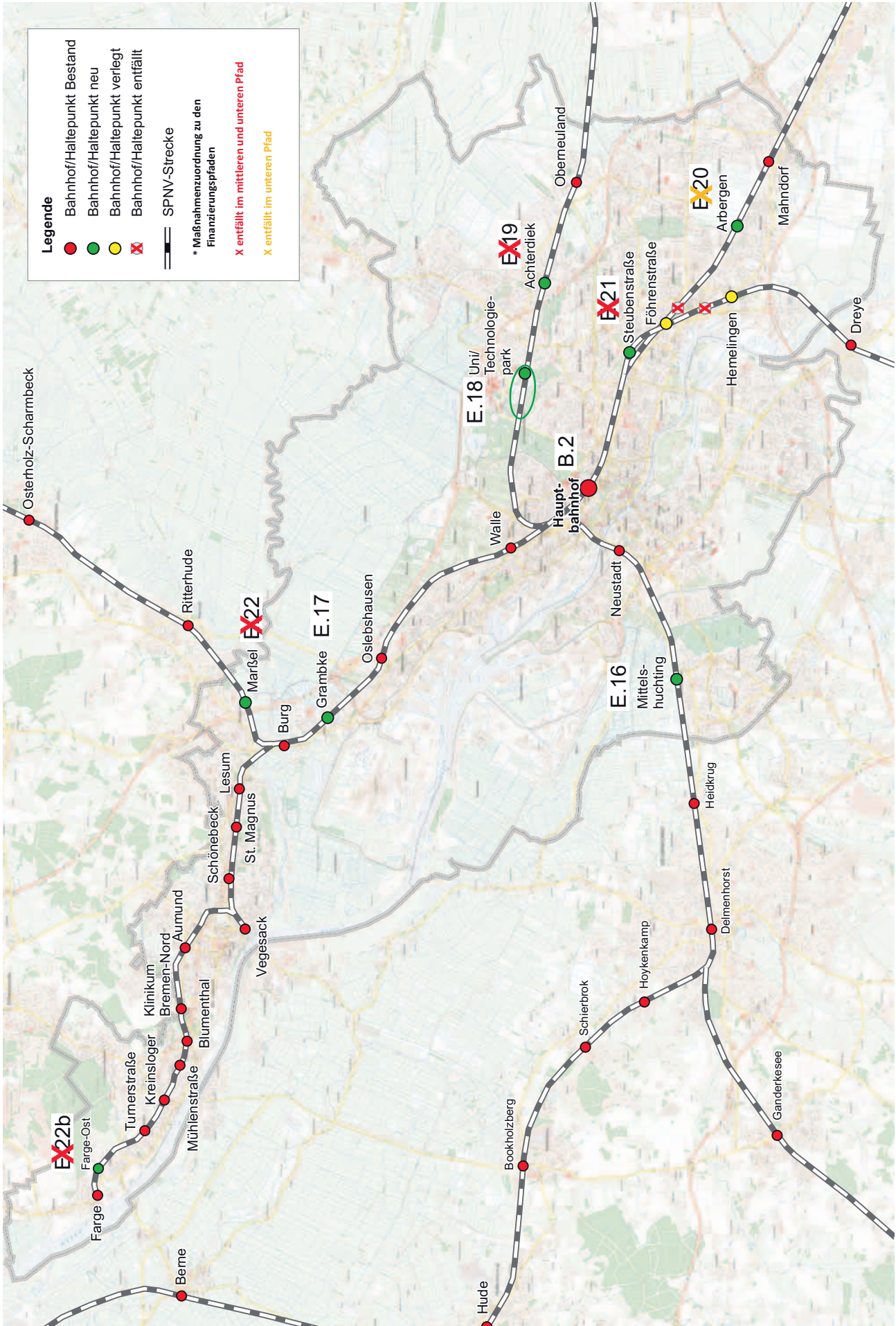
Moderner barrierefreier Haltepunkt Aumund



Liniennetz Bremen 2025
SPNV-Takte im Zielszenario



Maßnahmen zum SPNV im Zielszenario inkl. des Ausbaus des Eisenbahnknotens Bremen Hbf
(Anmerkung: die genaue Lage des HP Universität/Technologiepark ist noch offen)



Erweiterung des Straßenbahnnetzes

Neben den bereits beschlossenen und in Planung befindlichen Erweiterungen des Bremer Straßenbahnnetzes, die alle Bestandteil des Basisszenarios sind, ist ein weiterer Netzausbau um insgesamt fünf neue Streckenabschnitte vorgesehen. Dadurch werden wichtige Verkehrsknoten wie der Bf Oslebshausen eingebunden, neue Verbindungen wie die Querverbindung Horn, Malerstraße und die zweite Anbindung der Universität und des Technologieparks bzw. Stadtquartiere wie Osterholz und Oslebshausen an die Straßenbahn angebunden. Voraussetzung für die Finanzierung der Straßenbahnmaßnahmen ist jeweils ein positives Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung des Bundes.

Die Erreichbarkeit wichtiger Wirtschafts- und Industriestandorte wird durch den Ausbau des Straßenbahnnetzes verbessert. Zu nennen sind hier insbesondere

- die Anbindung des Mercedes-Werks durch Verlängerung der Linie 2 in Richtung Osterholz und Mahndorf
- die Anbindung der Häfen und des Einkaufszentrums Waterfront an den SPNV aus Richtung Norden durch Verlängerung der Straßenbahn zum Bf Oslebshausen
- die zusätzliche direkte schnelle Straßenbahnanbindung des Weserparks aus Richtung Innenstadt durch Verlängerung der Linie 2

Erfolgsbeispiel: Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von Huchting zum Bahnhof Mahndorf



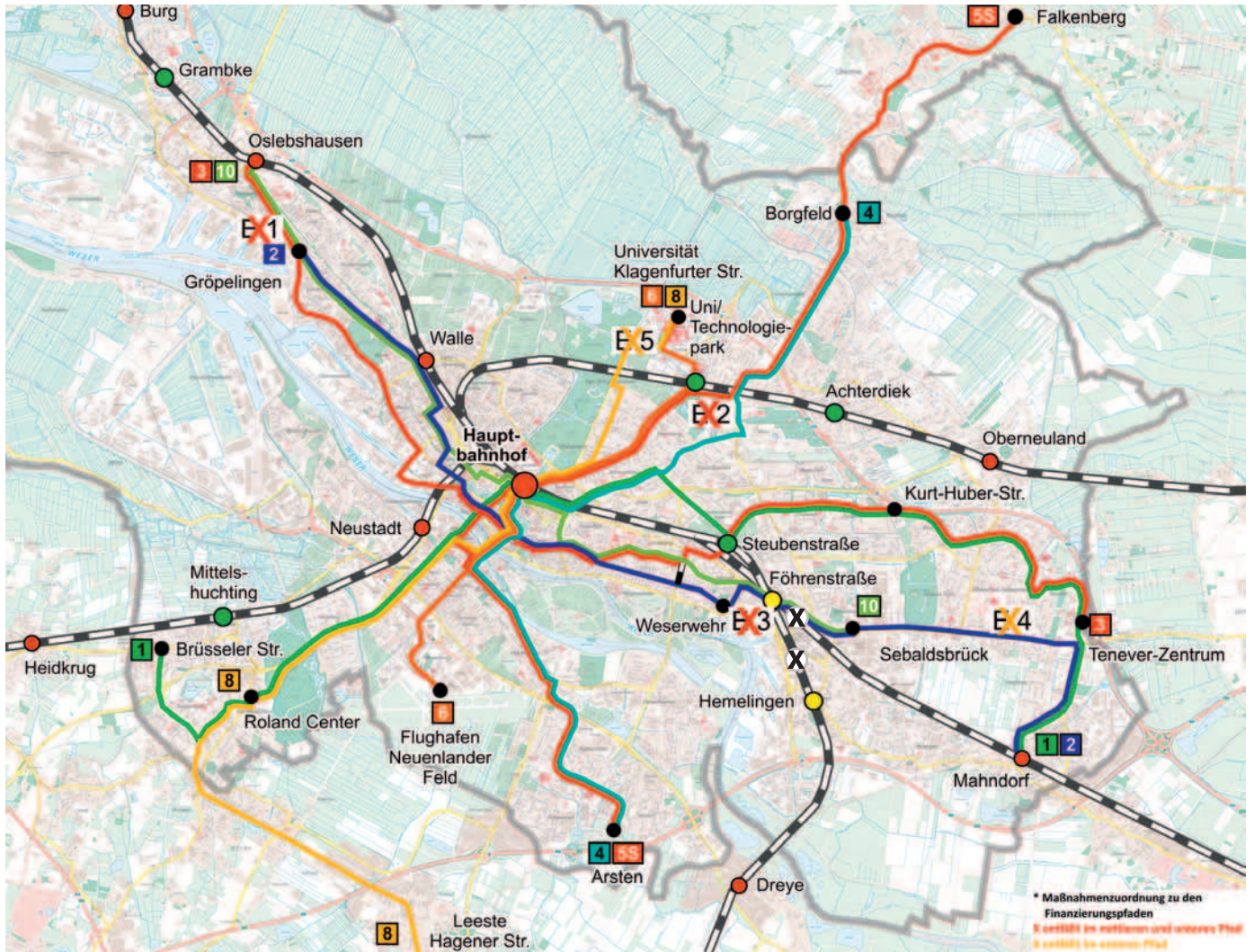
Die Verlängerung der Linien 3 und 10 bis nach Oslebshausen unterstützt zudem Stadtentwicklungsperspektiven für den Bremer Westen. Ähnlich positive Perspektiven ergeben sich entlang der Osterholzer Heerstraße, wenn die Linie 2 über Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf verlängert wird.

Die zweite Anbindung der Universität durch die Linie 8 soll die Erschließung von Teilen des Campus verbessern und die heute sehr stark belastete Linie 6 entlasten. Die frei werdenden Trassenkapazitäten der Linie 6 zwischen Brahmstraße und Riensberg können bei Realisierung der Straßenbahnquerverbindung Horn für eine Beschleunigung der Linie 5S genutzt werden. Die Fahrzeit verkürzt sich um ca. 6 Min. Dadurch wird die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt aus Borgfeld und Horn erheblich verbessert.

Die Angebotsverbesserungen im Straßenbahnnetz werden unterstützt durch Beschleunigungsmaßnahmen wie zum Beispiel die Bevorrechtigungen an weiteren Lichtsignalanlagen und eine konsequente Verkehrsüberwachung, um Behinderungen durch Falschparker zu vermeiden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Realisierbarkeit der Erweiterungen im Straßenbahnnetz das Fortbestehen des Großvorhabenprogramms des Bundes nach dem GVFG (oder eines entsprechenden Anschlussprogramms) notwendig ist. Im unteren Finanzierungspfad wird angenommen, dass diese Mittel nach 2019 vollständig entfallen, so dass die kostenintensiven Erweiterungen im Straßenbahnnetz in diesem Finanzierungspfad gekürzt werden müssen.

Maßnahmen zum Straßenbahnnetz



Weniger Wartezeit an der Ampel:
Bevorrechtigung für Busse und
Bahnen – Buntentorsteinweg

Straßenbahnachsen verbinden
das Zentrum mit den Stadtteilen

Optimierung des Busnetzes

Ein grundlegend optimiertes Busnetz ergänzt die Maßnahmen im Bereich SPNV und Straßenbahn. Es soll stufenweise umgesetzt werden und in Verbindung mit den SPNV- und Straßenbahnmaßnahmen angepasst werden. Das neue Busnetz sieht neue Direktverbindungen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen und Stadtteilzentren vor, insbesondere durch neue tangential geführte Buslinien. Dadurch werden auch bessere Umsteigebeziehungen zum SPNV sowie zur Straßenbahn geschaffen und die Reisezeiten im ÖPNV weiter verkürzt. Eine bessere Abstimmung der Fahrpläne von Zügen, Straßenbahnen und Bussen wird das Umsteigen erleichtern und Wartezeiten verringern.

Die Vielzahl von Maßnahmen im Bereich Bus führt zu Verbesserungen in der Erreichbarkeit von Gewerbe-, Industrie- und Einzelhandelsstandorten. Die tangentialen Linien verbessern die Erreichbarkeit von Stadtteilen und Arbeitsplätzen für viele Bremer Bürgerinnen und Bürger.

Neue Direktverbindungen mit der Innenstadt/Hbf werden aus Richtung Kattenturm/Kattenesch mit der Linie 26 und aus Richtung Arsten/Habenhausen/Gartenstadt/Werdersee mit der Linie 27 angeboten. Auch die Erschließung und Anbindung von Ortsteilen wird weiter verbessert, z. B. in Schönebeck Nord durch Linie X, am Weidedamm durch Linien 26 und 27, und in der Eisenbahnersiedlung durch Linie 29.

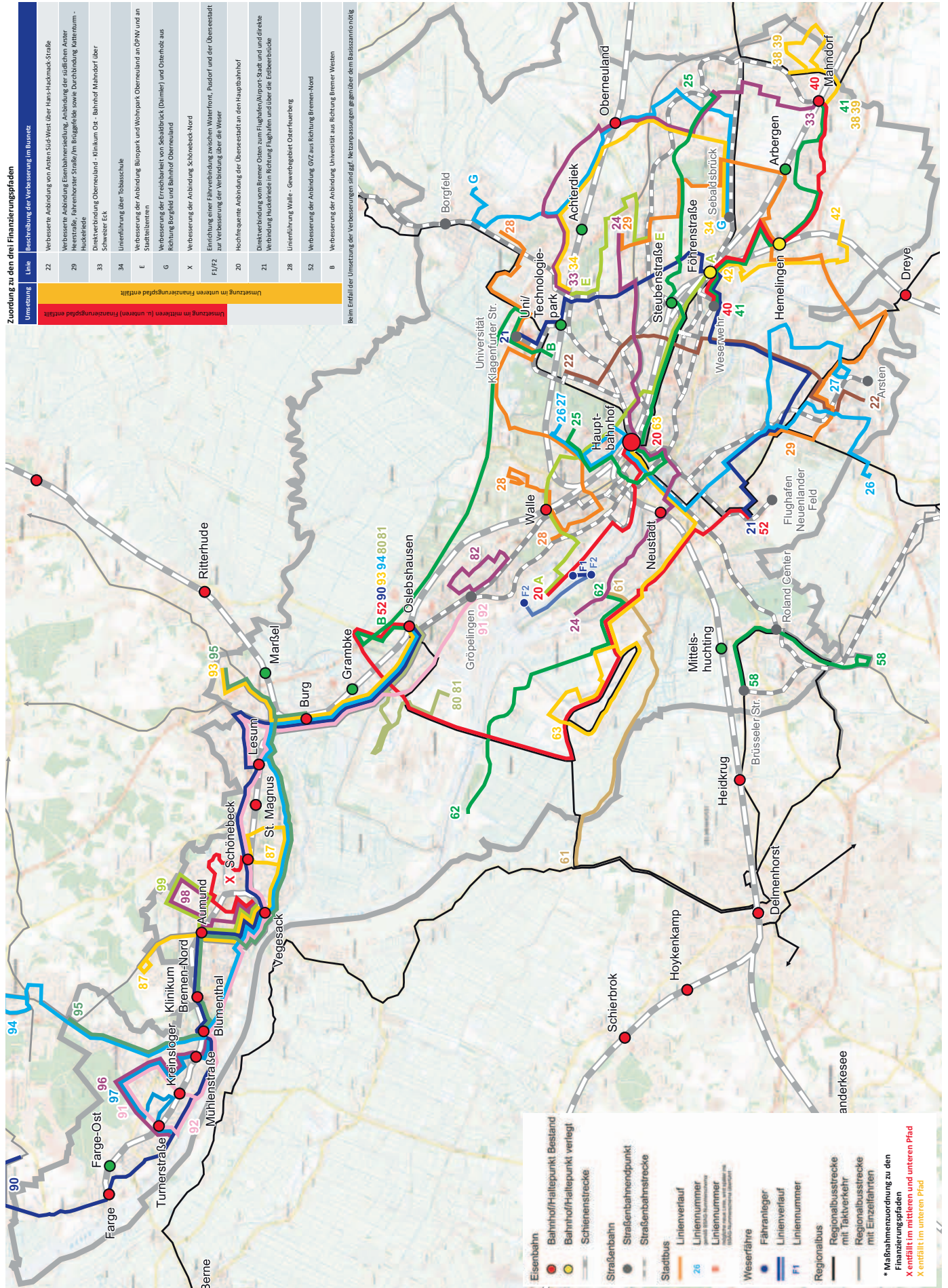
Die angebotsseitigen Maßnahmen werden von Tarifmaßnahmen begleitet, wie z. B. dem bereits beschlossenen und zum 1. Januar 2015 in Kraft tretenden einheitlichen ÖPNV-Tarif im gesamten Stadtgebiet Bremen und eine Ausweitung zielgruppenspezifischer Tarifangebote z. B. für Kleingruppen.

Auch für die Konzeption des optimierten Busnetzes sind Abhängigkeiten von den möglichen Finanzierungsmitteln zu beachten, so dass das Buskonzept Abstufungen für die drei Finanzierungspfade vorsieht.

Zentraler Umsteigepunkt in Bremen-Nord mit BSAG-Kundenzentrum – Bahnhof Vegesack



Maßnahmen im ÖPNV – Busverkehr
(inkl. des Fährverkehrs) im Zielszenario



Busnetz 2020 (ohne Zielnetz Straßenbahn)

Das optimierte Busnetz kann auch ohne einen weiteren, über das Basisszenario hinausgehenden Straßenbahnausbau stufenweise bis 2020 realisiert werden. Diese Entwicklungsperspektive trägt den Titel »Busnetz 2020«. Alle wesentlichen Angebotsqualitäten des optimierten Busnetzes im Zielszenario bleiben erhalten. Die Anpassungen zum optimierten Busnetz beschränken sich auf die Achsen, in denen zeitlich nachgeordnet Straßenbahnverlängerungen vorgesehen werden.

Das optimierte Stadtbusnetz (Maßnahmen-Nr. E-11) soll durch ein optimiertes Regiobusnetz ergänzt werden, einschließlich einer verbesserten Führung der Regiobusse im Bremer Stadtgebiet. Da diese Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des ZVBN liegen, sollen diese zusammen mit dem ZVBN geplant und umgesetzt werden. Sie nehmen daher im Rahmen des VEP

Bremen eine Sonderstellung ein. Im Kontext des Regiobusnetzes kann für den VEP bereits die Veränderung der Verkehrsführung im Bereich des Flughafens Bremen und zur Innenstadt (vgl. Maßnahmen-Nr. E-9) aufgenommen werden, die mit dem ZVBN vorabgestimmt ist.

Die Trennwirkung der Weser soll durch zwei regelmäßig und in einem attraktiven Takt verkehrende Weserfähren zwischen Woltmershausen und der Überseestadt bzw. der Waterfront abgebaut werden (Maßnahmen-Nr. E-8a). Werktags ist zunächst ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Die Fährverbindung wird in das VBN-Tarifsystem eingebunden.

Tangentiale Buslinien schaffen direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen – Linie 33 in Oberneuland



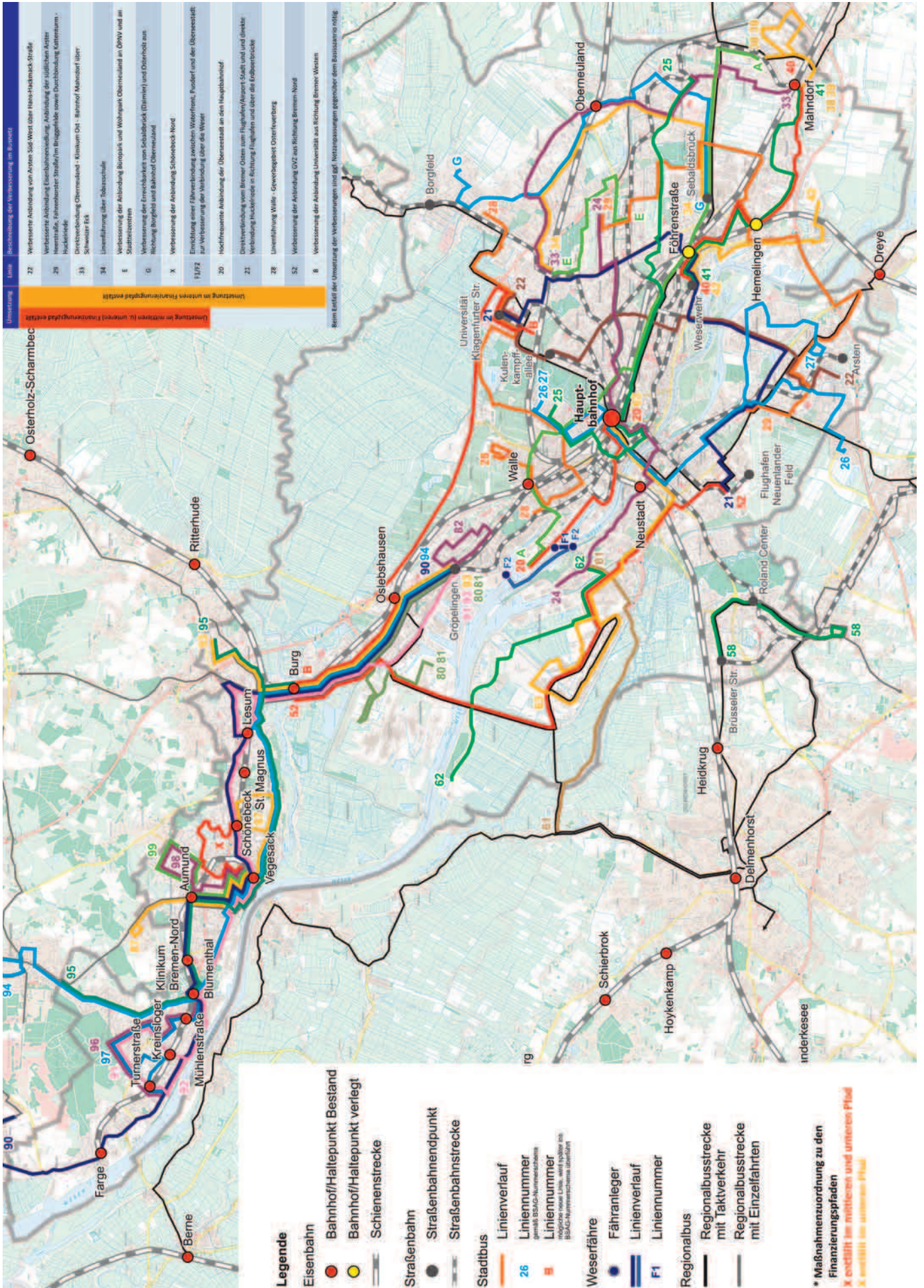
Gute Verknüpfung zwischen Regio-S-Bahn und Bus – Bahnhof Burg



Schafft Verbindung zur Straßenbahn und zum Stadtteilzentrum – Quartiersbus in Gröpelingen



Maßnahmen im ÖPNV – Busnetz 2020
(inkl. Fährverkehr)



Straßenbahnlinien

Linie	Takt in Minuten		Linienverlauf
	Hauptverkehrszeit 06:30 – 08:30 Uhr 15:00 – 18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 08:30 – 15:00 Uhr 18:30 – 20:00 Uhr	
1	10	10	Bf Mahndorf – Weserpark – Schweizer Eck – Blockdiek – Neue Vahr – Schwachhausen – Hbf – Am Brill – Pappelstr. – Grolland – Roland-Center – Brüsseler Str.
2	10	10	Gröpelingen – Walle – Am Brill – Domsheide – Ostertor – Steintor – Weserwehr – Bf Föhrenstr. – Sebaldsbrück – Osterholzer Heerstr. – Weserpark – Bf Mahndorf
3	10	10	Bf Oslebshausen – Gröpelingen – Hafenrandstr. – Überseestadt – Am Brill – Domsheide – Ostertor – Steintor – Hulsberg – Bf Steubenstr. – Neue Vahr – Blockdiek – Schweizer Eck
4	10	10	Arsten – Huckelriede – Buntentor – Domsheide – Hbf – Am Dobben – Kirchbachstr. – Horner Kirche – Borgfeld
5S	10	10	Arsten – Huckelriede – Buntentor – Domsheide – Hbf – Am Stern – Riensberg – Horner Kirche – Borgfeld – Lilienthal – Falkenberg
6	10	10	Unverändert: Flughafen – Neustadt – Domsheide – Hbf – Am Stern – Riensberg – Universität
8	10*	10*	Leeste, Hagener Str. – Stuhr – Roland-Center – Grolland – Neustadt – Am Neuen Markt – Domsheide – Hbf – Am Stern – Kulenkampffallee – Universität
10	10	10	Bf Oslebshausen – Gröpelingen – Walle – Hbf – Am Dobben – Steintor – Hulsberg – Bf Föhrenstr. – Sebaldsbrück

*Abschnitt Roland-Center – Leeste, Hagener Str. im 20-Minuten-Takt

Radiallinien mit Verbindungsfunktion

Linie	Takt in Minuten		Linienverlauf
	Hauptverkehrszeit 06:30 – 08:30 Uhr 15:00 – 18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 08:30 – 15:00 Uhr 18:30 – 20:00 Uhr	
20	15	30	Unverändert: Überseestadt – Hbf
24	7,5	10	Unverändert: Rablinghausen – Neue Vahr-Nord
25	10	10	Unverändert: Weidedamm – Schweizer Eck
26	15	20	Weidedamm III – Hemmstr. – Messe-Zentrum – Hbf – Am Brill – Westerstr. – Pappelstr. – Gastfeldstr. – Huckelriede – Robert-Koch-Str. – Kattenturm-Mitte – Kattenesch – Brinkum-Nord/IKEA Vorteil: neue Direktverbindung zwischen Brill/Hbf und Kattenturm, Kattenesch und IKEA, Umsteigen in Huckelriede entfällt
27	15	20	Weidedamm III – Hemmstr. – Admiralstr. – Theodor-Heuss-Allee – Hbf-Nord/Bürgerweide – Hbf – Am Brill – Westerstr. – Pappelstr. – Gastfeldstr. – Huckelriede – Fellendsweg – Habenhauser Landstr. – Pfarrfeldsweg – Karl-Marx-Str. – Arster Landstr. – Josepf-Böhm-Str. – Heukämpendamm Vorteil: : Umsteigen Huckelriede entfällt, Direktverbindung zwischen Brill/Hbf und Habenhausen/Arsten, direkte Anbindung der Gartenstadt Werdersee an die Innenstadt
40	20	20	Unverändert: Bf Mahndorf – Weserwehr
41	20	20	Unverändert: Bf Mahndorf – Weserwehr, wird durch Linie 41 S in der HVZ ergänzt
63	15	30	Unverändert: GVZ – Hbf
90	15	15	Neuenkirchen – Bf Oslebshausen Vorteil: Anpassung an Verlängerung der Straßenbahnlinien 3 und 10, Umstieg zum SPNV
91/92	15	30	Buschdeel – Bf Oslebshausen bzw. Bf Farge – Bf Oslebshausen Vorteil: Anpassung an Verlängerung der Straßenbahnlinien 3 und 10, Umstieg zum SPNV
93	15	15	Marßel – Bf Oslebshausen Vorteil: Anpassung an Verlängerung der Straßenbahnlinien 3 und 10, Umstieg zum SPNV
94	15	15	Schwanewede – Bf Oslebshausen Vorteil: Anpassung an Verlängerung der Straßenbahnlinien 3 und 10, Umstieg zum SPNV
95	15	30	Unverändert: Bockhorn – Marßel

Tangentiallinien mit Verbindungsfunktion

Linie	Takt in Minuten		Linienverlauf
	Hauptverkehrszeit 06:30 – 08:30 Uhr 15:00 – 18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 08:30 – 15:00 Uhr 18:30 – 20:00 Uhr	
21	15	15	Universität – Horner Kirche – Polizeipräsidium – Bf Föhrenstr. – Weserwehr – Habenhauser Brückenstr. – Huckelriede – Kornstr. – Kirchweg – Flughafen Vorteil: Direktverbindung vom Bremer Osten zur Universität und zum Flughafen/Airport-Stadt, Verknüpfung mit SPNV am Bf Föhrenstraße
22	15	15	Universität-Lehe – Kulenkampffallee – H.-H.-Meier-Allee- Kirchbachstr. – Stader Str./Bismarckstr. – Bei den drei Pfählen – Habenhauser Brückenstr. – Kattenturm-Mitte – Arsten-Süd/West Vorteil: verbesserte Anbindung von Arsten Süd/West über Hans-Hackmack-Straße
28	15	30	Hohweg – Bf Walle (zeitweise) – Emders Straße – Steffensweg – Hansestr. – Hemmstr. – Stadtwaldsee – Universität – Linzer Str. – Haferwende – Kopernikusstr. – Fultonstr. Vorteil: Erweiterte Tangente und verbesserte Erschließung Technologiepark
29	30	30	Huckelriede – Arsterdamm – Krimpelweg – Klinikum Links der Weser – Kattenturm-Mitte – Hannoversche Str. – Osterhop – Funkschneise – Elisabeth-Selbert-Str. (Eisenbahnersiedlung) – Mercedes-Benz – Berliner Freiheit Durchfahrt Elisabeth-Selbert-Straße – Eggestraße nur für Linienbus Vorteil: Verbesserte Anbindung Eisenbahnersiedlung, Anbindung der südlichen Arster Heerstraße, Fahrenhorster Straße/Im Brüggefelde an das BSAG-Netz
33	15	20	Horner Kirche – Apfelallee – Oberneulander Heerstr. – Bf Oberneuland – Osterholzer Landstr. – Grenzwehr – Klinikum Bremen-Ost – Schweizer Eck – Am großen Kuhkamp – Bf Mahndorf Vorteil: Direktverbindung Oberneuland-Klinikum Ost – Bahnhof Mahndorf über Schweizer Eck
34	15	20	Horner Kirche – Sebaldsbrück (wie heute, jedoch über Tobiasschule)
52	30	30	Flughafen – BSAG-Zentrum – Neuenlander Str. – GVZ – Bf Oslebshausen Vorteil: Schnelle Verbindung Flughafen – Bf Oslebshausen
A	15	15	Neue Linie: Bf Föhrenstr. – Stresemannstr. – Klinikum Mitte – Graf-Moltke-Str. – Hollerallee – Eickendorfer Str. – Fürther Str. – Holsteiner Str. – Bf Walle – Waller Ring – Überseestadt Vorteil: Neue Tangente mit hohen Fahrgastpotenzialen, verbesserte Anbindung Klinikum-Mitte, schnellere Verbindung Findorff/Walle – Schwachhausen
B	30	30	Neue Linie: Bf Oslebshausen – Universität über A 27 Vorteil: Schnelllinie mit vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzialen verbessert die Erreichbarkeit der Universität und des Technologieparks aus Richtung der nördlichen Stadtteile

Tangentiallinien mit Erschließungsfunktion

Linie	Takt in Minuten		Linienverlauf
	Hauptverkehrszeit 06:30 – 08:30 Uhr 15:00 – 18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 08:30 – 15:00 Uhr 18:30 – 20:00 Uhr	
38/39	15	30	Unverändert: Bf Mahndorf – Weserpark-Süd
42	30	30	Bf Föhrenstr. – Gewerbepark Hansalinie
58	20	20	Brüsseler Str. – Bf Huchting – Roland-Center – Friedhof Huchting – Moordeich Linie ergänzt den Straßenbahnbetrieb der zu verlängernden Linien 1 und 8 nach deren Inbetriebnahme. Zusätzlich bestehen Angebote mit Linien der DELBUS
61	60	60	Unverändert: Sandhausen – Rablinghausen, Stromer Str.
62	60	60	Unverändert: Hasenbüren – Rablinghausen, Stromer Str.
80/81	30	–	Bf Oslebshausen – Industriebahnhöfen
82	30	–	Unverändert: Ringverkehr Gröpelingen
87	60	60	Unverändert: Beckedorf – Blumenkamp
E	30	30	Horner Kirche – Rhododendronpark – Achterdiek – Büropark Oberneuland – Berliner Freiheit Vorteil: Anbindung Büropark und Wohnpark Oberneuland an ÖPNV und an Stadtteilzentren
G	30	60	Borgfeld-Ost – Am Lehester Deich – Apfelallee – Rockwinkler Heerstr. – Bf Oberneuland – Schevemoorer Landstr. – Graubündener Str. – Schweizer Eck – Lachmundsdamm – Sebaldsbrück Vorteil: Verbesserte Anbindung von Sebaldsbrück (Daimler) und Osterholz
X	30	60	Bf Schönebeck – Bf Vegesack über An der Aue. Vorteil: Verbesserte Anbindung von Schönebeck-Nord

Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

An innerstädtische Straßenräume werden über die rein verkehrliche Bedeutung hinaus weitere Ansprüche durch angrenzende Nutzungen und die Nutzer/innen des öffentlichen Raumes gestellt. Um dieser Vielfalt von Anforderungen gerecht zu werden, bedarf es einer ausgewogenen Gestaltung. Während die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums in der Vergangenheit vielfach einseitig auf die Bedürfnisse und Ansprüche des Kfz-Verkehrs ausgerichtet waren, haben sich die Planungsparadigmen in jüngster Zeit zugunsten einer städtebaulichen Qualität der Straßenräume sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer/innen geändert. Das Maßnahmenfeld Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit sieht dazu Maßnahmen vor, die geeignet sind, eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche und die Anwendung der städtebaulichen Bemessung des Straßenraums entsprechend den Entwurfsrichtlinien (vgl. RAST06, FGSV 2006) umzusetzen.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum ergibt sich für das Maßnahmenfeld Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit eine Querschnittsaufgabe, welche sich auch in Bezug auf das Zielsystem des VEP widerspiegelt. Der Fokus liegt in den Zielfeldern 1 (Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken) und 2 (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen).

Im Handlungskonzept sind 33 Maßnahmen enthalten, die neben grundlegenden Baumaßnahmen zur Umgestaltung von Straßenräumen ebenso Umnutzungsmöglichkeiten beinhalten, mit denen der vorhandene Straßenraum für eine verträgliche und ausgewogene Verkehrsabwicklung aller Verkehrsteilnehmer/innen neu geordnet werden kann. Die barrierefreie Gestaltung ist programmatisch als Daueraufgabe zu behandeln.

Auf Basis der Straßenraumverträglichkeitsanalyse wurden nicht bzw. stark eingeschränkt verträgliche Straßenräume ausgewählt, die aufgrund ihrer Vernachlässigung der Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs in Verbindung mit einer einseitigen Ausrichtung auf die Bedürfnisse des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs verkehrliche und städtebauliche Mängel (wie z.B. Bürgermeister-Smidt-Straße aufweisen). Durch die Neuordnung des Straßenraums soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert werden. Für einzelne Straßenräume, in denen die Seitenräume stark unterrepräsentiert oder teilweise nicht vorhanden sind (z.B. Hansestraße), wird eine bauliche Neu- bzw. Umgestaltung vorgeschlagen. Im Kontext der Fertigstellung aktueller Projekte (Ringschluss A281) ist in einigen Straßen mit einer Reduzierung der Verkehrsmengen zu rechnen. Für diese Straßen werden unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr Umgestaltungsmaßnahmen mit einer höheren städtebaulichen und Nahmobilitätsqualität empfohlen (z.B. punktuell Friedrich-Ebert-Straße). Prioritär werden Straßen im Handlungskonzept berücksichtigt, die sich aufgrund der bestehenden Mängel als besonders konfliktbelastet darstellen (z.B. Am Dobben, Wilhelm-Kaisenbrücke), die aufgrund der Verkehrsbedeutung und -nachfrage Anpassungen in der Gestaltung erfordern (z.B. Langemarckstraße, Bgm.-Smidt-Brücke und Bgm.-Smidt-Straße) oder die im Zusammenhang mit städtebaulichen Entwicklungen (z.B. Habenhauser Landstraße) erforderlich sind.

Gute multifunktionale Gestaltung – Wartbugplatz



Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
BS.13	Umbau Osterfeuerberger Ring		I	II	II
BS.14	Neugestaltung der Münchener Straße	Eine Neugestaltung des Straßenraums aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht soll durchgeführt werden. Diese Maßnahme ist bereits beschlossen und in der Umsetzung.	I	I	I
F.1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Engpass. Es soll untersucht werden, wie die Situation zugunsten der Nahmobilität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbessert werden kann.	II	II	
F.1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs	Der Breitenweg stellt vor allem für den Fuß- und Radverkehr eine Barriere für die Wegebeziehungen zur und von der Innenstadt dar. In Verbindung mit der Entwicklung der Bahnhofsvorstadt soll ein Konzept zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr (Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität) sowie für die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes erarbeitet werden.	II	II	
F.1	Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen	Die Wilhelm-Kaisen-Brücke hat eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Allerdings sind die vorhandenen Radwege nicht breit genug, um die Radverkehrsmengen sicher abwickeln zu können. Daher werden kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation und Verkehrssicherheit für den Radverkehr umgesetzt.	I	I	I
F.2	Neuordnung Bismarckstraße	Die Bismarckstraße wird zwischen Dobbenweg und Graf-Moltke-Straße neu geordnet. Der Straßenzug hat bislang nur sehr schmale Radwege. Diese werden künftig beparkt und der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen in der Fahrbahn abgewickelt.	II	II	II
F.3	Neuordnung Am Dobben	Der Dobben ist zwischen Sielwall und Dobbenweg ein Teil des Stadtteilzentrums im Viertel. Da der Dobben sehr schmal ist, ist nicht genug Platz, um alle Nutzungen des Straßenraumes gleichzeitig in ausreichender Qualität zu erlauben. Der Straßenraum soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und insbesondere Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr neu geordnet werden.	I	I	I
F.4	Neuordnung Sielwall	Der Sielwall hat in weiten Teilen nur extrem schmale Geh- und Radwege. Damit die Fußgängerinnen und Fußgänger genug Raum erhalten können, muss der Radverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Hierzu ist es notwendig, auf der gesamten Länge das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden.	I	I	I
F.5	Neuordnung Kornstraße	Die Kornstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg soll für eine Umgestaltung näher betrachtet werden. Angebote für das Radfahren auf der Fahrbahn könnten mehr Platz für Fußgänger/innen schaffen.	II	II	
F.5a	Neuordnung Violenstraße	Neuordnung der Verkehrsfunktion unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Innenstadtkonzept)	III	III	
F.6	Umnutzung Utbremer Ring	Der Utbremer Ring in Findorff ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt.	II	II	II
F.7	Umnutzung Fürther Straße	Die Fürther Straße in Findorff ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Parkplätze werde dafür in den Seitenraum verlegt.	IV	IV	IV
F.8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Straße	Die Bürgermeister-Smidt-Straße ist in dem Abschnitt zwischen dem Wall und dem Breitenweg in der heutigen Gestaltung überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Heutige Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden so entzerrt und der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden. Die am Status-quo ausgerichtete MIV-Erreichbarkeit des Ansgari-Quartiers bleibt erhalten.	I	I	II

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
F.9	Umnutzung Wester-/Osterstraße	Der Straßenzug Oster-/Westerstraße ist für Fußgänger/innen auf einer langen Strecke nur schlecht zu überqueren, obwohl im Straßenraum genügend Platz für Querungshilfen ist. Daher sollte hier Abhilfe geschaffen werden.	IV	IV	IV
F.10	Umnutzung Herdentorsteinweg / Bahnhofstraße	Herdentorsteinweg und Bahnhofstraße sind die wichtigste Fußverkehrsverbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof. Ebenso hat der Herdentorsteinweg eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Besonders auf der Straßenseite zur Wallmühle kommt es deshalb häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahren. Die Situation im Herdentorsteinweg und in der Bahnhofstraße für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert werden.	II	II	II
F.11	Umnutzung Daniel-v.-Büren-Straße	Es wird eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung eingerichtet. Diese führt zu einer Entlastung der Seitenräume und weniger Konflikten im Bereich der Haltestelle.	II	II	II
F.12	Umnutzung Am Dobben	Der Dobben darf zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße von Radfahrer/innen nur in Richtung Dobbenweg befahren werden. Diese Netzlücke soll geschlossen werden.	III	III	III
F.14	Umnutzung Außer der Schleifmühle	Außer der Schleifmühle ist zwischen Rembertistraße und Schwachhauser Heerstraße für Radfahrer nur in Richtung Hauptbahnhof zu befahren. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	III	III	III
F.15	Umnutzung Parkallee (Rembertitunnel – Stern)	Die Parkallee ist für den Radverkehr die wichtige Achse zwischen Innenstadt und Universität. Die Straße ist zwischen Rembertitunnel und Stern vierstreifig ausgebaut, zwei Fahrstreifen werden bislang von parkenden Autos genutzt. Durch die Neuregelung des ruhenden Kfz-Verkehrs kann hier ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angeboten werden. Perspektivisch soll die Parkallee im Zuge der Premiumroute Innenstadt – Universität Fahrradstraße werden.	I	I	I
F.16	Umnutzung Langemarckstraße	Die Langemarckstraße bietet zwischen der Bürgermeister-Smidt-Brücke und den Neustadtwallanlagen Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit wäre mehr Platz für Fußgänger in den Nebenanlagen möglich.	I	I	II
F.17	Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke	Die Bürgermeister-Smidt-Brücke bietet Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit ist mehr Platz für Fußgänger/innen in den Seitenräumen. Die am Status-quo ausgerichtete MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten.	I	I	II
F.17a	Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	Eine Neugestaltung der Nebenanlagen soll aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radwege aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht durchgeführt werden.	II	II	III - IV
F.17b	Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstraße	Die Sebaldsbrücker Heerstraße stellt einen Straßenraum dar, der städtebaulich erhebliche Missstände aufweist und nur über eine geringe Aufenthaltsqualität verfügt. Aus diesem Grund ist die Sebaldsbrücker Heerstraße (zwischen Bahnunterführung und Semmelweisstr.) neuzugestalten.	I	I	
F.17c	Neugestaltung Ehlersdamm	In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung am Ehlersdamm (vgl. Wohnbebauungsprogramm 30+ und Bf. Mahndorf) erfolgt ein Ausbau v.a. der Nebenanlagen.	IV	IV	
F.18	Umgestaltung Buntentorsteinweg	Am Buntentorsteinweg treten gehäuft Unfälle auf, insbesondere mit Beteiligung von Radfahrer/innen. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit soll geprüft werden, welche Umgestaltungsmaßnahmen die Situation verbessern können.	II	III	
F.20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	Die Friedrich-Ebert-Straße in der Neustadt hat eine wichtige verkehrliche Bedeutung für den Kfz-Verkehr. In der bisherigen Straßengestaltung dominiert deshalb der Autoverkehr und die Belange von Fußgängern und Radfahren und des Ortsbilds müssen zurücktreten. Mit der Vollendung des Autobahnringes (A281) wird von einer leichten Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Friedrich-Ebert-Straße ausgegangen, so dass dann eine punktuelle Umgestaltung der Straße zum Abbau dieser Defizite möglich wird ohne dass die MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt beeinträchtigt wird.	II	II	III - IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
F.21	Rückbau Hochstraße Am Wall	Die Hochstraße über die »AOK-Kreuzung« (Am Wall) wird abgerissen, stattdessen wird der Verkehr ebenerdig geführt.	II	III	
F.22	Umgestaltung Hansestraße	Die Hansestraße hat im südlichen Abschnitt keine Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr. Die Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	II	II	III
F.22a	Umgestaltung Huchtinger Heerstraße	Die Huchtinger Heerstraße hat auf Abschnitten keine Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr. Die Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	II	III	
F.22b	Umgestaltung Habenhauser Landstraße	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Habenhauser Landstraße in der Ortslage Huckelriede im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gartenstadt Werdersee umgestaltet	I	I	II
F.22c	Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße	Der auf den Kfz-Verkehr orientierte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Alle drei Straßen sollen auf ihre Umgestaltungspotenziale untersucht werden. Dabei sollen die Belange von Rad- und Fußverkehr besondere Berücksichtigung finden.	II	II	II
F.22d	Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger	Der Kreuzungsbereich Doventorscontrescarpe/Daniel-von-Büren-Str./Doventor ist bislang für Fuß- und Radverkehr eine Barriere und stellt eine unübersichtliche Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr dar. Der Knoten wird daher so umgestaltet, dass es sichere, direkte und übersichtliche Wegebeziehungen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gibt.	II	II	IV
F.23	Bremen baut Barrieren ab	Die vorhandene Studie »Bremen baut Barrieren ab« soll als Grundlage für weitergehende Maßnahmen in der Straßeninfrastruktur dienen. Zusammen mit der Überarbeitung der Bremer Richtlinie zur Barrierefreiheit sollen offene Problembereiche (z. B. in Bezug auf die Ausgestaltung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen) aber auch konkrete Umbaumaßnahmen gelöst und abgearbeitet werden. Problembereiche sollen erfasst und Vorschläge zur Beseitigung aufgenommen werden.	I - IV	I - IV	I - IV

Maßnahmen im Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit (inkl. Basiszenario)

In der Chancen- und Mängelanalyse wurden Einschränkungen der Nahmobilität durch den ruhenden Verkehr identifiziert, da vor allem in dicht bebauten Gebieten Fahrzeuge den teilweise ohnehin knapp bemessenen Seitenraum beanspruchen (z. B. Bismarckstraße). Zusätzlich wirken sich parkende Kfz auf der Fahrbahn, auch in zweiter Reihe, negativ auf den Verkehrsfluss aus (z. B. Sielwall). Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs soll die Parkplatzsituation neu strukturiert werden, um Behinderungen zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Straßenraum übersichtlicher zu gestalten. Situationsbedingt kann ein Flächentausch zwischen Radverkehr, der dann auf der Fahrbahn geführt wird, und ruhendem Kfz-Verkehr zu einer Lösung beitragen, an anderer Stelle kann es erforderlich sein, den ruhenden Kfz-Verkehr zu reduzieren oder herauszunehmen, um eine konfliktfreie Nutzung zu gewährleisten. Aufgrund der teilweise starken Beeinträchtigung des Fuß-, Rad- und fließenden Kfz-Verkehrs (z. B. Sielwall) wird für diese Straßen im Handlungskonzept eine zügige Maßnahmenumsetzung empfohlen.

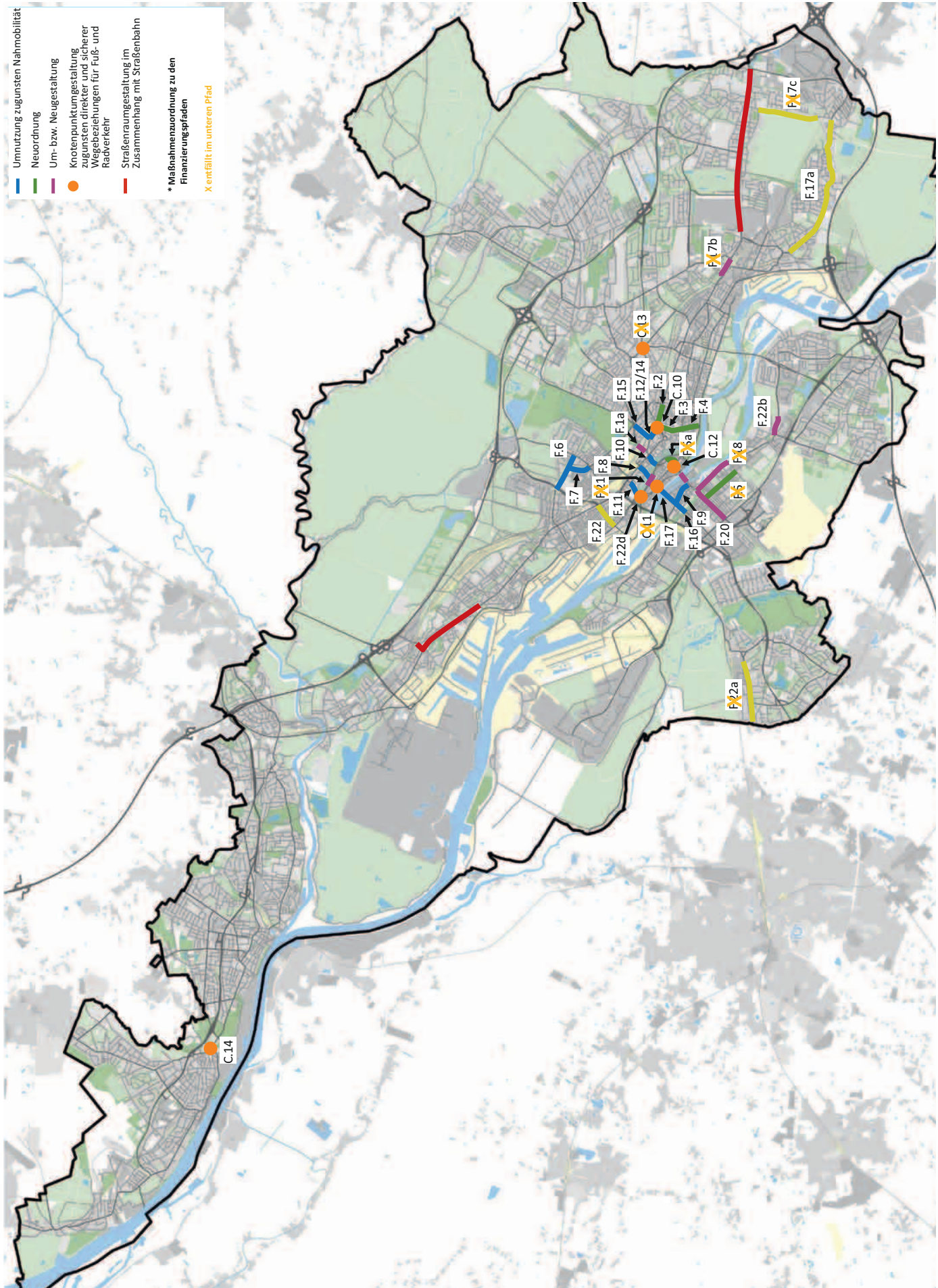
Im Zusammenhang mit der Verlängerung von Straßenbahnverbindungen gehen weitere Maßnahmen zur Aufwertung durch Umgestaltung von Straßenräumen einher. Dies betrifft u. a. den Heerstraßenzug in Gröpelingen und die Osterholzer Heerstraße, die in der Bestandssituation markante Mängel in der Straßenraumgestaltung aufweisen.

Die Querschnittsaufgabe einer barrierefreien Gestaltung ist dauerhaft zu gewährleisten und wird mit entsprechenden Mitteln versehen.



Blindenleitstreifen vor dem Hauptbahnhof

Maßnahmen der Straßenraumgestaltung
 und des Fußverkehrs im Zielszenario



Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr

Die Situation des ruhenden Verkehrs ist in Bremen lokal sehr unterschiedlich einzuschätzen. Während dem Kfz-Verkehr in der Innenstadt ein komfortables Parkplatzangebot in Parkhäusern und im Straßenraum zur Verfügung steht, herrscht vor allem in innenstadtnahen Quartieren mit gründerzeitlicher Bebauung ein hoher Parkdruck. Dieser führt dazu, dass durch illegales, jedoch häufig geduldetes, Parken der fließende Kfz-Verkehr beeinträchtigt wird, so dass Wege für Rettungswagen oder die Müllabfuhr nicht mehr passierbar sind. Darüber hinaus werden die ohnehin schmalen Seitenräume in den betroffenen Gebieten für den Fuß- und Radverkehr weiter verengt, mit der Folge erheblicher Einschränkungen für Nahmobilität und Barrierefreiheit.

Die Herausforderungen der durch die Parkplatzsituation in einzelnen Quartieren identifizierten Mängel werden vornehmlich den Zielfeldern 1 (Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken) und 2 (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen) und 6 (Auswirkung des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren) gerecht.

Aufgrund der teilweise stark angespannten Parkplatzsituation, v. a. in innenstadtnahen Quartieren und der merklichen Inanspruchnahme öffentlichen Raumes durch den ruhenden Kfz-Verkehr werden Maßnahmen des Parkraummanagements und der Parkraumüberwachung im Handlungskonzept vorgesehen.

Für Teile der Innenstadt erfolgt die Erstellung eines Parkraumkonzeptes und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Zur Behebung von Konflikten durch illegal abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen, aber auch auf Fahrbahnen sollen Haltverbote durch verstärkte Verkehrsüberwachung konsequent durchgesetzt werden. Um den öffentlichen Raum v. a. in Wohnquartieren barrierefrei zugänglich und erlebbar zu machen, wird der Parkraum schrittweise zugunsten von Nahmobilitätsqualitäten reduziert. Diese Maßnahme entwickelt ihre Wirkung über einen längeren Zeitraum und sollte zunächst in kritischen Bereichen (Freihaltung von Rettungswegen, Konfliktpunkte) ansetzen.

Aufgrund der teilweise sehr prekären Situation hinsichtlich der Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer/innen durch den ruhenden Kfz-Verkehr ist die Umsetzung als prioritär einzuschätzen. Unabhängig von den (finanziellen) Rahmenbedingungen werden die Maßnahmen frühzeitig in die Wege geleitet und über den kompletten Betrachtungszeitraum betrieben.



Eine Lösung gegen Falschparken – Östliche Vorstadt

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	Für Teile der Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet.	I	I	I
G.2	Reduzierung des Parkraums	Parkende Autos nehmen besonders in den Wohnquartieren viel Raum ein, insbesondere wo Parken gar nicht legal möglich ist. Diese Flächen werden langfristig nach und nach reduziert, um Barrierefreiheit herzustellen, Rettungswegen freizuhalten und andere Nutzungen zu ermöglichen. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen des VEP zur Förderung des Umweltverbundes (Nahmobilität, Radverkehr, ÖV und Car-Sharing) Alternativen zum (privaten) Auto attraktiver.	I – IV	I – IV	I – IV
G.3	Konsequente Parkverbote	Halteverbote sind jeweils mit einem guten Grund angeordnet worden. Künftig wird genauer hingeschaut und Parkverbote konsequent durchgesetzt.	I – IV	I – IV	I – IV

Maßnahmen im Maßnahmenfeld G: Ruhender Verkehr

Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist der Ausbau intermodaler Schnittstellen in Bremen vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

Durch die Betrachtung aller Verkehrsträger im Sinne einer intelligenten Verknüpfung wird das Maßnahmenfeld Inter- und Multimodalität grundsätzlich in allen sechs Zielfeldern des Zielsystems des VEP angesprochen. Primär findet es sich in den Zielfeldern 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren) und 4 (Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern) wieder.

Das Zielszenario beinhaltet die folgenden zehn Maßnahmen, die die Schnittstellen unterschiedlicher Systeme (SPNV, Straßenbahn, Bus und Fahrrad) optimieren und die Präsenz und damit Wahrnehmung der Angebote im öffentlichen Raum ausweiten (Öffentlichkeitsarbeit, Stationsausweitung).

Car-Sharing soll vor dem Hintergrund der Potenziale und der positiven Entwicklung der Nutzerzahlen weiter mit hoher Priorität ausgebaut werden. Der Aktionsplan Car-Sharing hat 20.000 Nutzer/innen im Jahr 2020 zum Ziel. Das bisher stark auf innerstädtische Bereiche ausgerichtete Stationsnetz soll auf gesamtstädtischer Ebene, v. a. aber in peripher gelegenen Gebieten, ausgeweitet werden. Die Bremer mobil.punkt-Stationen liegen i. d. R. in der Nähe von Straßenbahn- und Bushaltestellen und sind mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet, so dass den Nutzer/innen eine effiziente Mobilitätskette abseits des privaten Pkw-Besitzes zur Verfügung steht.

Mobilpunkt zur Verknüpfung von Car-Sharing und Fahrrad – Georg-Gröning-Straße



Ebenfalls mit hoher Priorität wird die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV optimiert. Das bestehende Angebot an B+R-Stationen in Bremen soll zunächst weiter ausgeweitet werden, v.a. entlang des Busliniennetzes wird ein quantitativer Stationsausbau vorgeschlagen. Um die Attraktivität der B+R-Standorte zu erhöhen, wird ein Programm zur qualitativen Aufwertung der Abstellanlagen umgesetzt. Ein einheitliches Design sowie homogene Qualitätsstandards und -anforderungen (z.B. Überdachung, Beleuchtung) werden die Stationen insgesamt auf und steigern den Wiedererkennungswert bzw. die Präsenz im öffentlichen Raum. Serviceangebote (z.B. Gepäckschließfächer, Fahrradboxen), v.a. an zentralen Umsteigepunkten, bilden einen zusätzlichen Anreiz, B+R zu nutzen.

Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des VEP, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Bremen erfolgen. Entsprechend wird innerhalb des Bremer Stadtgebietes bewusst – bis auf einen neuen Standort am Bahnhof Oberneuland – von einem weiteren Ausbau von P+R abgesehen, da auch die Kapazitäten der vorhandenen Standorte ausreichen. Jedoch wird zur Attraktivierung der lokalen Umsteigesituation eine qualitative Verbesserung der P+R-Standorte in Bremen empfohlen (z.B. Überdachungen, Lichtinstallation). Da P+R-Plätze vor allem bei Großveranstaltungen dazu dienen können, potenzielle Verkehrsprobleme im innerstädtischen Bereich zu mindern, wird anfangs eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Standorte für das Handlungskonzept empfohlen, um möglichst zahlreiche Besucher/innen von dem Angebot in Kenntnis zu setzen.

Als neues Angebot zur Stärkung intermodaler Schnittstellen in Bremen wird für das Handlungskonzept Park+Bike vorgeschlagen. An ausgewählten Standorten (z.B. Uni/Technologiepark, Borgfeld, Sielhof, Burg), die optimaler Weise an Premiumrouten angebunden sind, wird v.a. Pendler/innen die Möglichkeit geboten, den Pkw abzustellen und für den weiteren Weg ein Leihfahrrad (auch Pedelec) zu nutzen. Dadurch ergeben sich Vorteile: Zum einen können Nutzer/innen von P+B-Angeboten von der Flexibilität mit dem Fahrrad auf dem letzten Streckenabschnitt profitieren. Zum anderen wird der ÖPNV zu Hauptverkehrszeiten entlastet. In diesem Sinne kann auch die Kombination von P+R- sowie B+R-Standorten zu einem Umstieg vom Auto auf das eigene Fahrrad beitragen, indem attraktive und vor allem sichere Abstellanlagen die Nutzung des eigenen Fahrrads für P+B ermöglichen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
H.1	P+R am Bf Oberneuland	Am Bahnhof Oberneuland wird ein P+R-Platz mit ca. 70 Stellplätzen eingerichtet.	II	II	
H.2	Verbesserung der P+R-Anlagen	Die P+R-Plätze werden verbessert, um sie attraktiver für Pendlerinnen und Pendler zu machen.	II - III	III - IV	
H.3	Öffentlichkeitsarbeit für P+R	Insbesondere bei Großveranstaltungen und Events kann P+R helfen, Verkehrsprobleme zu verhindern. Manchmal scheitern solche Konzepte daran, dass zu wenige Menschen über die P+R-Plätze und die ÖPNV-Angebote (z. B. Shuttlebusse) Bescheid wissen. Daher soll die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Bereich verbessert werden.	I - II	I - II	
H.4	mehr Car-Sharing	Das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen (mobil.punkt) wird ausgebaut und auf die Stadtteile am Stadtrand ausgeweitet.	I - IV	I - IV	I - IV
H.5	Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften	Straßengemeinschaften haben die Möglichkeit, Car-Sharing in der Nachbarschaft zu organisieren. Die Fahrzeuge werden einer bestimmten Gruppe zur Verfügung gestellt. Die Infrastruktur wird von einem Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, die Nutzung in der Gruppe geregelt.	I	I	II
H.6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	Car-Sharing-Fahrzeuge bekommen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reserviert. Damit ist es mit dem Leihauto leichter, einen Parkplatz zu finden.	I - II	I - II	II - III
H.7	mehr B+R	Das Netz an Bike & Ride-Stationen an den Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie an den Bahnhöfen in Bremen wird ausgebaut.	I - III	I - III	I - III
H.8	besseres B+R	Die Bike & Ride-Anlagen werden qualitativ verbessert. Es wird ein einheitliches Design sowie ein einheitlicher Ausstattungsstandard entwickelt. Dieser betrifft die Überdachung und Beleuchtung der Stationen. Zusätzlich sind weitere Ausstattungsmerkmale sowie Service-Angebote an bestimmten Stationen denkbar.	II - III	II - III	II - III
H.9	Park & Bike	Leihfahrräder an P+R-Standorten ermöglichen das Umsteigen vom Auto aufs Rad: Park and Bike. Dies entlastet den öffentlichen Verkehr auch in den Hauptverkehrszeiten und bietet Pendler/innen Flexibilität und Bewegung. Es bieten sich P+R-Standorte an, die an Premiumrouten liegen, wie z. B. Sielhof, Bahnhof Burg, Universität, Borgfeld.	II	III	
H.10	neuer Busbahnhof	Der Linienverkehr mit Fernbussen hat im letzten Jahr deutlich an Bedeutung zugenommen. Bremen hat zwar einen zentralen Omnibusbahnhof für Fernverkehre am Breitenweg, dieser hat aber weder die Kapazität noch die notwendige Ausstattung für einen attraktiven Busverkehr. Daher sind aktuell zwei Standorte für einen neuen Busbahnhof in der Untersuchung: Das Gelände des Güterbahnhofs sowie ein Standort am Flughafen. Außerdem wird untersucht, ob die Gelegenheitsverkehre auf dem bisherigen Areal vor dem Cinemaxx verbleiben oder ob auch diese verlagert werden sollen.	I - II	I - II	I - II

Maßnahmen im Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität



Der deutlich zunehmende Fernbusverkehr macht einen neuen Busbahnhof notwendig



Gut genutzt: Park+Ride Bahnhof Burg

Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Die Maßnahmen aus dem Maßnahmenfeld I Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sind, anders als die aufwändigen infrastrukturellen Lösungen, gezielt dazu konzipiert, das Verkehrsgeschehen nachhaltig zu beeinflussen, und tragen zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Ferner sollen die Verkehrsteilnehmer/innen durch eine bessere Koordination des Angebots zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Maßnahmen dieser Art liefern somit vorrangig einen Beitrag zu den Zielfeldern 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl anbieten und optimieren), 4 (Verknüpfung der Verkehrsangebote im Umweltverbund) sowie 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs) des VEP Bremen.

Mit der VerkehrsManagementZentrale (VMZ) verfügt die Stadt Bremen über einen weitreichenden Datenpool zu Verkehrsmengen, Störungen und Baustellen im Straßennetz. Diese Daten sollen Dritten zur Verfügung gestellt werden, um einen Anreiz zur Entwicklung von Webdiensten und Apps zu schaffen, welche von der Bevölkerung über Smartphones oder Navigationsgeräte genutzt werden können. Aus einem ähnlichen Beweggrund sollen die Verkehrsdaten seitens der Stadt Bremen und des Landes Niedersachsen für unterschiedliche Verkehrsträger (z.B. Kfz-Verkehr, ÖPNV/SPNV, Taxi, Car-Sharing) z.T. in Echtzeit bereitgestellt werden. Über einen solchen Datenpool besteht die Möglichkeit, einen verkehrsträgerübergreifenden Routenplaner zu generieren, welcher den Nutzer/innen die Möglichkeit bietet, verschiedene Routenverläufe und Mobilitätsketten abzurufen und gegeneinander abzuwägen.

Broschüre
Neubürgerberatung



Menschen, die neu nach Bremen ziehen, kennen sich häufig noch nicht gut in der Stadt und mit dem vorhandenen Verkehrsangebot aus. Zudem stellt ein Umzug auch eine gute Gelegenheit dar, um vorhandene Routinen im Verkehrsverhalten zu überdenken. Deshalb bekommen Neubürger/innen ab 1. Oktober 2014 ein Informationspaket mit Informationen zum Verkehrsangebot im Umweltverbund (ÖPNV/SPNV, Rad, Fuß, Car-Sharing) und eine persönliche Mobilitätsberatung. Außerdem soll ein multimodales Mobilitätsticket eingeführt werden, welches die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (z.B. ÖPNV, Car-Sharing, Taxi, Autovermietung) in einem Ticket vereint.



Gemeinsam zu Fuß zur Schule statt Elterntaxi – Schulexpress- »Haltestelle« in Mahndorf

Hierdurch steigt die Attraktivität, unterschiedliche Mobilitätsangebote zu nutzen, da die Flexibilität erhöht wird und die Hemmschwelle aufgrund der teilweise aufwändigen Anmeldeverfahren sinkt.

Durch die Maßnahme Mobilitätsberatungen an unterschiedlichen Einrichtungen (z.B. Betriebe und Schulen) anzubieten, wird ein nachhaltiges und kosteneffizientes Mobilitätsmanagement gefördert. Bereits durch Maßnahmen wie Jobtickets, Förderung von Fahrgemeinschaften, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Einsatz von Car-Sharing auch in Betrieben können am konkreten Ort und den jeweiligen Anforderungen entsprechend die bestehenden Mobilitätsoptionen erweitert werden. Vor allem das fehlende Wissen über diese Angebote ist oft ein Grund dafür, dass bestimmte Dienstleistungen nicht in Anspruch genommen werden.

Sollten die finanziellen Möglichkeiten unter das Finanzierungsvolumen des mittleren Finanzierungspfades fallen, werden die drei Maßnahmen I.2 Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr, I.5 Multimodales Datenportal und I.6 Einführung einer Mobilitätskarte des Maßnahmenfeldes I nicht für die Umsetzung vorgesehen, da für diese innerhalb des Maßnahmenfeldes I jeweils die größten Finanzvolumen (auch aus dem Bremer Verkehrsetat) benötigt werden.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
I.1	Bereitstellung von Verkehrsdaten	Bremen stellt die Verkehrsdaten der Verkehrsmanagementzentrale über standardisierte Datenschnittstellen kostenlos zur Verfügung. So können z.B. Entwickler Webdienste oder Apps entwickeln, die diese Daten nutzen.	I	I	I
I.2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	Die Busse und Straßenbahnen der BSAG bekommen an vielen Ampeln im Stadtgebiet bevorzugt grün. Momentan kann es vorkommen, dass der parallel laufende Rad- und Fußverkehr trotzdem auf seine reguläre Grünphase warten muss, obwohl er eigentlich zusammen mit dem ÖPNV abgewickelt werden könnte. Die Ampelschaltungen sollen daher so angepasst werden, dass diese Situation, wenn möglich, vermieden werden.	I - IV	I - IV	
I.3	Mobilitätsberatung für Neubürger	Menschen, die neu nach Bremen ziehen, kennen sich oft noch nicht gut in der Stadt aus. Insbesondere das Bus- und Bahnnetz oder das Radverkehrsnetz sind jedoch nicht immer auf den ersten Blick zu verstehen. Neubürger/innen bekommen daher ein Informationspaket mit Informationen zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß, Car-Sharing) und eine persönliche Mobilitätsberatung.	I - IV	I - IV	I - IV
I.4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	Wie kann man betriebsbedingte Verkehre kosteneffizienter, sozialverträglich und umweltschonend gestalten? Damit auch die Belegschaft entspannter zu Arbeit gelangen kann? Mit diesen Fragen beschäftigt sich das betriebliche Mobilitätsmanagement. Bereits kleine Maßnahmen wie Jobtickets, Förderung von Fahrgemeinschaften, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Einsatz von Car-Sharing-Fahrzeugen können Großes bewirken. Bremen bietet daher eine Mobilitätsberatung für alle interessierten Betriebe, Schulen oder Einrichtungen an.	I - IV	I - IV	I - IV
I.5	Multimodales Datenportal	Bremen stellt gemeinsam mit dem Land Niedersachsen Verkehrsdaten in Echtzeit auf ein Portal. Dort können die Daten für die unterschiedlichen Verkehrsträger (z.B. Autoverkehr, ÖPNV, Eisenbahn, Taxi, Car-Sharing) kostenlos abgerufen werden. Zusätzlich gibt es statische Daten z.B. zu Fuß- und Radwegenetzen. Aus diesem Portal können eine Vielzahl von Diensten für Endnutzer generiert werden wie Apps und Online-Dienste wie z.B. einen multimodalen Routenplaner. Die Plattform selbst bietet zunächst keine Endkundendienste an, diese werden durch die unterschiedlichen Anbieter erstellt.	I	II	
I.6	Einführung einer Mobilitätskarte	Bremen bekommt eine Mobilitätskarte mit der man Bus & Bahn, Taxi, Car-Sharing und Autovermietung nutzen kann. Dies bietet mehr Flexibilität ohne eigenes Auto.	II	III	
I.7	Förderung zielgruppenorientierter Projekte	Es werden Mobilitätsprojekte initiiert oder bestehende Projekte unterstützt, die sich an unterschiedliche Zielgruppen richten. Zu solchen Projekten gehören z.B. Schulexpress (gemeinsames Zufußgehen an Grundschulen) oder Fahrradtrainings.	I - IV	I - IV	I - IV

Maßnahmen im Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Maßnahmenfeld J: Elektromobilität

Elektromobilität trägt zur Lärmreduzierung bei, verringert die Schadstoffkonzentration im Stadtgebiet und wirkt sich damit positiv auf den Klimaschutz aus. Dabei beziehen sich diese Aspekte auf die Emissionswirkung des einzelnen Fahrzeugs (im Falle einer Energieversorgung aus regenerativen Quellen). Pkw mit Elektro- oder Hybridantrieb bringen zwar per se keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung mit sich, aber der intelligente Einsatz von Elektroantrieben im städtischen Verkehr – v.a. bei emissionsintensiven Fahrzeugen (z.B. Busse, Logistik) – kann durchaus positive Effekte auf lokale Standortqualitäten haben. Im Bereich des Radverkehrs bieten Pedelecs die Chance, größere Reichweiten mit vergleichsweise geringerem Aufwand zurückzulegen und somit Hemmnisse für die Nutzung abzubauen. Insbesondere für Pendler/innen, ältere Personen oder für Transportzwecke (z.B. Großeinkauf, Kinder) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen. Ein Hindernis bei der Durchsetzung von elektrisch betriebenen/unterstützten Fahrzeugen sind die teilweise hohen Anschaffungskosten. Während sich im Segment der Pedelecs bereits eine differenzierte und breite Preisspanne gebildet hat, ist die Anschaffung von rein elektrisch betriebenen Kfz noch mit sehr hohen finanziellen Ausgaben verbunden. Weiterhin ist die Technik selbst sowie deren Einbindung in bestehende Mobilitätskonzepte nicht endgültig ausgereift und befindet sich derzeit deutschlandweit noch in der Erprobungs- und Testphase.

Hinsichtlich der Zielerreichung des VEP dient das Maßnahmenfeld primär dem Zielfeld 6 (Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und

Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren) sowie teilweise dem Zielfeld 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren). Dabei handelt es sich vor allem um die Verringerung bzw. Vermeidung von Emissionen und der damit einhergehenden Entlastungen für die Bevölkerung sowie um die Förderung innovativer Antriebstechnologien.

Aufgrund der derzeitigen noch nicht ausgereiften Entwicklungsstufe der Elektromobilität und der damit verbundenen hohen Kosten beschränkt sich das Maßnahmenfeld auf den ÖPNV und intermodale Schnittstellen. Die Handlungserfordernisse und -ansätze sind darüber hinaus aus kommunaler Sicht begrenzt, da die Entwicklung vor allem im privatwirtschaftlichen Bereich stattfindet.

Im Bereich der Elektromobilität ist die Förderung von Pilotprojekten zur Integration von Elektrofahrzeugen in die Flotte der BSAG vorgesehen. Im Vordergrund steht die frühzeitige und schrittweise Erprobung und Einführung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (v.a. Großfahrzeuge wie Busse). Den wirtschaftlichen Einsatz von Elektrobussen vorausgesetzt, kann bis 2025 die Umstellung der gesamten Dieselbusflotte erreicht werden. Des Weiteren wird nachträglich für das Zielszenario vorgeschlagen, an ausgesuchten intermodalen Schnittstellen (P+B, mobil.punkte) Pedelecs zum Verleih – ähnlich dem Car-Sharing-Prinzip – anzubieten (vgl. Maßnahmenfeld H Inter- und Multimodalität). Hierdurch wird der Anreiz geschaffen, auch weitere Strecken oder Transporte ohne ein Kfz zurückzulegen, und die Bevölkerung kann dadurch die technische Entwicklung der elektrisch unterstützten Fahrräder mitverfolgen und erproben.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
J.1	Elektromobilität bei der BSAG	Mit der Förderung von Pilotprojekten sollen verstärkt Elektrobusse von der BSAG im Linienverkehr eingesetzt werden.	I - II	I - II	
J.2	Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	Verleih von Pedelecs an Park & Bike-Standorten, zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV und an mobil.punkten.	II	III	

Maßnahmen im Maßnahmenfeld J: Elektromobilität

Momentan noch im Test: Elektrobuss bei der BSAG



Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Das Maßnahmenfeld Verkehrssicherheit ist ein verkehrsträgerübergreifender Bereich und bildet somit ein Querschnittsthema zu den anderen Maßnahmenfeldern. Teilweise werden relevante Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bereits in den vorangegangenen Maßnahmenfeldern beschrieben und vorgeschlagen. Hinsichtlich der Bewertung der Sicherheit ist zwischen den Verkehrsträgern eine Hierarchie anzuerkennen. Fußgänger/innen und Radfahrende sind im öffentlichen Raum und im Verkehrsgeschehen ohne Karosserie besonders exponiert, ungeschützt und damit die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Neben der Identifikation von Mängeln in der Verkehrssicherheit der Nahmobilität gegenüber dem motorisierten Verkehr liegt der Fokus zudem auf der sicheren und verträglichen Verkehrsabwicklung zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Vor allem enge Räume für Geh- und Radwege bieten ein hohes Konfliktpotential. Darüber hinaus gilt es auch, die soziale Sicherheit z. B. in Tunnelsituationen durch Aufwertung des Raumes zu erhöhen, um das Zufußgehen und Radfahren attraktiver und sicherer zu machen.

Das Maßnahmenfeld trägt dem Zielfeld 2 Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen Rechnung. Mit der Vorgabe des Unterziels »Anstreben von Vision Zero (keine Verkehrstoten)« gilt es, die Anzahl der Verkehrstoten auf null zu reduzieren. Die gefahrenlose Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Verkehrsteilnehmer/innen soll hierbei gewährleistet werden und eine freie Verkehrsmittelwahl ermöglichen. Die Reduzierung der Geschwindigkeit trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Daher soll Tempo 30 als prioritäre Maßnahme auch auf Abschnitten im Hauptstraßennetz punktuell, abschnittsweise und situationsangepasst eingeführt werden, wo gleichzeitig mehrere Gründe (Verkehrssicherheit, Städtebau, Radfahrbedingungen) für eine Temporeduzierung sprechen. ÖV-Achsen und wichtige Achsen für den Wirtschaftsverkehr sind davon nicht betroffen.

Um ein besonderes Augenmerk auf die Schulwegsicherung zu legen, wird zudem vorgeschlagen, geeignete Zufahrtsbereiche von Schulen vor Beginn und zum Ende der Unterrichtszeit für den Kfz-Verkehr temporär zu sperren. Gleichzeitig werden mit dem Handlungskonzept Anreize geschaffen, den Schulweg mit dem Umweltverbund zurückzulegen.



Um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu lösen und insbesondere die Sicherheit der Fußgänger/innen gegenüber dem Radverkehr zu erhöhen, werden Maßnahmen zur Kennzeichnung von Fußgängerfurten auf Radwegen, Haltelinien an Ampeln auch für den Radverkehr sowie ein Informationsprogramm realisiert, welches Radfahrende für die Bedürfnisse des Fußverkehrs sensibilisiert. Grundsätzlich trägt die Strategie des VEP zur Förderung des Radverkehrs mit einer entsprechend komfortablen Radverkehrsinfrastruktur dazu bei, das Befahren von Gehwegen zu vermeiden und die Seitenräume zu entlasten. Um die Gefahrensituation für Radfahrer/innen im Bereich von Einmündungen mit abbiegenden Fahrzeugen zu entschärfen, sollen diese standardisiert werden; hier werden gute Sichtverhältnisse hergestellt, die Wahrnehmung des Radverkehrs erhöht und die optische Erkennbarkeit verbessert. Außerdem wird ein Programm zur Beleuchtung von Radwegen umgesetzt, um die Sichtverhältnisse für Radfahrer/innen selbst aber auch für den motorisierten Verkehr hinsichtlich der Wahrnehmung des Radverkehrs zu verbessern.

In der Chancen- und Mängelanalyse wurden Angsträume als Hindernis für den Fuß- und Radverkehr identifiziert (z. B. Tunnel Findorff, Woltmershausen). Diesem Mangel soll prioritär mit einem Programm zur Aufwertung sensibler Räume begegnet werden, dessen Fokus auf einer Verbesserung der Gestaltung und der Lichtsituation liegt. Durch die Aufwertung werden Angsträume abgebaut und Verbindungen angeboten, die im Vorfeld gemieden und für die Umwege in Kauf genommen wurden.

Mehr Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
K.1	Mehr Tempo 30	Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen kann einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.	I	I	I
K.2	Straßensperrung an Schulstandorten	Wenn zu viele Eltern einer Schule ihre Kinder morgens mit dem Auto bringen, sorgt dies vielfach für sehr unübersichtliche Situationen, die oft auch gefährlich sind. Viele Schulen liegen zudem in Wohngebieten, wo das Straßennetz nicht für eine solche Verkehrsbelastung gebaut wurde. In solchen Fällen ist zu prüfen, ob nicht die Zufahrt zur Schule morgens und mittags für den Autoverkehr gesperrt werden sollte um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist schlussendlich sicherer für alle, wenn Kinder zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn zur Schule gebracht werden und nur, wenn es wirklich unbedingt notwendig ist, mit dem Auto.	I	I	I
K.3	Aufwertung von Angsträumen	Einige Tunnel und Brücken werden von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen als Angsträume empfunden. Bremen versucht diese gezielt mit einem Umgestaltungsprogramm aufzuwerten, in dem zum Beispiel die Beleuchtung oder die Gestaltung verbessert wird.	I - II	I - II	I - II
K.4	Markierung von Haltelinien auf Radwegen	Die Belange von Fußgänger/innen werden leider manchmal von Radfahrer/innen ignoriert. Konfliktpunkte sind zum Beispiel Ampeln und Fußgängerüberwege. Um hier mehr Klarheit zu schaffen, werden die Furten nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Radweg markiert und Haltelinien zeigen Radfahrenden an Ampeln, wo sie anhalten müssen.	II	II	II
K.5	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern	Die Belange von Fußgänger/innen werden leider manchmal von Radfahrer/innen ignoriert. Mit einer Informationskampagne, sowie durch bessere Beschilderung und Markierungen sollen Radfahrer/innen daher auf die Belange der Fußgänger/innen hingewiesen und zu mehr Rücksichtnahme angehalten werden.	I	I	I
K.6	Einmündungen standardisieren	Einmündungen bergen aufgrund von abbiegenden Autos ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer/innen. Bremen versucht daher mit einem Programm, solche Risikoorte zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegefurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegefurten in Einmündungen oder durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	I - IV	II - IV	
K.7	Beleuchtung von Radwegen	Die Beleuchtung von Radwegen wird verbessert und auf Strecken ausgeweitet, die heute noch unbeleuchtet sind.	II - III	II - III	
K.8	Verkehrssicherheitskonzept	Bremen erarbeitet mit allen Fachleuten ein Konzept, um die Verkehrssicherheit in der Stadt zu verbessern.	I	I	I

Maßnahmen im Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Sichere Fußgängerquerung: Haltelinie auf Radweg – Herdentorsteinweg



Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Ein effektives Mittel zum Werben für eine alternative Verkehrsmittelwahl sind zielgerichtete Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Bremen nutzt dazu bereits den Internetauftritt www.bremen.de, das Online-Portal der Verkehrsmanagementzentrale sowie der BSAG, wo Informationen zu Service und Infrastruktur angeboten werden. Während der Chancen- und Mängelanalyse wurden zahlreiche Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen hinsichtlich Rücksichtslosigkeit und Unverständnis über das Handeln der jeweils anderen dokumentiert. Grund dafür ist häufig das fehlende Wissen über entsprechende verkehrsrechtliche Regelungen. Nach bundesweiten, aber auch internationalen Erfahrungen hat sich Öffentlichkeitsarbeit als ein effizienter Ansatz zur Förderung von Nahmobilität und Radverkehr erwiesen.

Das Maßnahmenfeld dient der Erfüllung des Zielfeldes 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtische anbieten und optimieren). Generelle Aufklärung und die gesteigerte Wahrnehmung der in Bremen zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote sollen den individuellen Wissenshorizont erweitern und somit zu einer verträglichen Abwicklung des städtischen Verkehrs beitragen.

Zur Unterstützung eines verträglichen Miteinanders des Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehrs kommen im Maßnahmenfeld Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit Maßnahmen aus dem Bereich Information und Aufklärung zum Einsatz. Im Handlungskonzept erfolgt eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit, um Verkehrsregelungen zu kommunizieren, auf typische Gefahrensituationen hinzuweisen, für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu werben und somit die Zahl der Konflikte und Unfälle zu reduzieren.

Durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 sind viele Radwege in Bremen nicht mehr benutzungspflichtig. Nur an Radwegen, die besonders ausgeschildert sind, müssen Radfahrer/innen auf dem Radweg fahren. An allen anderen Stellen können sie entweder die Fahrbahn oder den Radweg nutzen.



Zusammen unterwegs

Radfahren auf der Straße ist meistens erlaubt!

Nur Radwege mit  müssen benutzt werden.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Freie Hansestadt Bremen



Vielen Autofahrer/innen ist diese Regelung nicht bekannt, so dass es häufiger zu Konflikten kommt. Der prioritäre Vorschlag für eine Informationskampagne zur Radwegebenutzungspflicht soll die Kenntnis zur verkehrsrechtlichen Regelung ausweiten und ein Verständnis der gemeinsamen und rücksichtnehmenden Fahrbahnnutzung von Kfz- und Radverkehr fördern.

Die mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans vorgesehene und entsprechend ins Handlungskonzept übernommene Förderung der Nahmobilität ist mit einer Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen verbunden. Damit diese Belange bei der zukünftigen Planung Berücksichtigung finden können, sind für das Handlungskonzept frühzeitig neue Personalkapazitäten in der städtischen Verwaltung vorgesehen, so dass sich ein Team beständig und konzentriert um die Umsetzung des VEP im Bereich des Fuß- und Radverkehrs kümmert.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
L.1	Kampagne für das Zufußgehen	Viele mit dem Auto oder Bus und Bahn zurückgelegte Wege in der Stadt sind so kurz, dass Zufußgehen eine wirkliche Alternative ist. Zufußgehen ist gut für die eigene Gesundheit und für die Umwelt.	I - IV	I - IV	I - IV
L.2	Kampagne für das Radfahren	Viele mit dem Auto oder Bus und Bahn zurückgelegte Wege in der Stadt sind so kurz, dass Radfahren eine wirkliche Alternative ist. Radfahren ist gut für die eigene Gesundheit und für die Umwelt.	I - IV	I - IV	
L.3	Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht	Seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 sind viele Radwege in Bremen nicht mehr benutzungspflichtig. Nur an Radwegen die besonders ausgeschildert sind, müssen Radfahrer/innen auf dem Radweg fahren. An allen anderen Stellen können sie auf der Fahrbahn oder dem Radweg fahren. Diese Tatsache wissen viele Autofahrer/innen nicht, so dass es zu Konflikten kommt. Daher soll diese Wissenslücke durch eine Informationskampagne geschlossen werden.	I	I	I
L.4	Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	Kopfsteinpflaster passt gut zu alten Häusern und wertet das Ortsbild von Straßen auf. Kopfsteinpflaster ist aber auch unkomfortabel und manchmal sogar gefährlich zum Radfahren. Künftig wird es daher nicht auf Hauptrouten des Radverkehrs eingesetzt. Ein dementsprechender Verweis auf eine nutzungsadäquate Gestaltung und konkret das Radverkehrsnetz soll im Pflasterkataster erwähnt werden.	I - IV	I - IV	I - IV
L.5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	Es sollen regelmäßig Öffentlichkeitskampagnen für mehr Verkehrssicherheit durchgeführt werden.	I - IV	I - IV	
L.6	Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	In der Verwaltung wird eine eigene Organisationseinheit für Nahmobilität und Radverkehrsförderung geschaffen und mit zusätzlichem Personal ausgestattet.	I - IV	I - IV	I - IV

Maßnahmen im Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Fahrradfreundliche Straßengestaltung mit Asphaltfahrbahn und Kopfsteinpflasterelementen – Elsasser Straße



Evaluationskonzept



Grundlagen des Evaluationskonzeptes

Eine Evaluation dient der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, Maßnahmen oder Prozessen. Damit soll festgestellt werden, ob die getroffenen Entscheidungen bzw. die ergriffenen Maßnahmen die vorher formulierten Ziele erreichen bzw. welchen Beitrag zur Zielerreichung sie leisten. Dabei werden eine Programm- und eine Prozessevaluation unterschieden. Die Programmevaluation dient der Prüfung von Inhalten und Zielen, die Prozessevaluation befasst sich mit der Verfahrensbegleitung bei der Aufstellung von Plänen und Zielen.

Für den VEP ist ein Evaluationskonzept vorgesehen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der vorher formulierten Ziele sowie des daraus abgeleiteten Handlungskonzepts inkl. der Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Im Ergebnis können daraus dann Veränderungen und Revisionen von Maßnahmen in Verbindung mit erforderlichen Gremienbeschlüssen entwickelt werden. Dafür wurden zunächst die Ziele operationalisiert und geeignete Messgrößen (Indikatoren) bestimmt.

Im Rahmen der Evaluation des VEP Bremen 2025 soll der Schwerpunkt auf einer regelmäßigen Beschreibung der Umsetzungsfortschritte sowie der Beurteilung der Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen liegen. Dabei sollen sowohl die globalen Fortschritte und Wirkungen erfasst als auch für ausgewählte und wichtige Maßnahmen die konkreten Schritte und Erfolge gemessen bzw. beschrieben werden (können). Insofern wurde eine Orientierung des Evaluationskonzeptes an den Maßnahmenfeldern als sinnvoller eingeschätzt als an den Zielen, denn die Zielbeiträge der einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen wurden im Vorfeld bei den Szenarien bereits abgeprüft. Durch die Evaluation des Umsetzungsfortschrittes kann dann eine Beurteilung des Umsetzungserfolges stattfinden.

Die Zielerreichung soll anhand möglichst objektiv und quantitativ messbarer, konkret festgelegter und empirisch zu gewinnender Daten bewertet werden. Zur Einschätzung qualitativer Kriterien oder Indikatoren werden ggf. Expertenbewertungen und/oder Verhaltensbeobachtungen durchgeführt.

Regelmäßige Fortschrittsberichte

Es soll alle vier Jahre, angefangen mit 2018, ein Fortschrittsbericht zum VEP erstellt werden. Der Bericht soll wie folgt aufgebaut werden:

- Beschreibung der allgemeinen Rahmenbedingungen und Trends, soweit sie die Mobilitätsentwicklung betreffen (wirtschaftliche Entwicklung, Kraftstoffpreise etc.), und Interpretation ihrer Folgen für Bremen
- Darstellung der Messgrößen für die Globalevaluation und Interpretation deren Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte mit den jeweils relevanten Daten für die Projektevaluation

Auf der Basis dieser Darstellungen soll eine Aussage darüber getroffen werden,

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen zu beobachten sind
- ob es Abweichungen von den gewünschten und erwarteten Wirkungen gab und ob bzw. wo (bei welchem Handlungsfeld) sich daraus ein Bedarf für eine Änderung der Maßnahmenkataloge oder eine Fortschreibung des VEP ableitet

Messgrößen für eine Globalevaluation der 10 Maßnahmenfelder des VEP Bremen 2025

Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße GLOBAL	Wiederkehrintervall
KFZ-Verkehr, Wirtschaftsverkehr – Beseitigung von Defiziten im Hauptstraßennetz durch Optimierung von Streckenzügen und Knoten	Stauerfassungen aus der Verkehrsmanagementzentrale im Hauptstraßennetz, Zählungen auf Nebenstraßen, ggf. SVZ	Jährlich oder seltener (z.B. SVZ (Straßenverkehrszählung) alle 5 Jahre)
Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserungen, Verbesserung der Erreichbarkeit, Erweiterung des Straßenbahnnetzes, optimiertes Busnetz, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit	Fahrgastzählungen, Kundenbarometer, Auswertung der SrV (ÖV-Anteile), Sonderauswertung der SrV zu Arbeitswegen, Fahrgastbefragungen (z.B. Studierende), Auswertung der Daten aus der Betriebsleitstelle bzgl. Pünktlichkeit an wichtigen Umsteigeknoten, Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	Jährlich oder seltener (z.B. SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) alle 5 Jahre)
Fußverkehr, Nahmobilität – fußgängerfreundliche Straßenräume, Reduzierung der Trennwirkung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	SrV-Auswertung (Fußgängeranteil), Unfallstatistiken, Auswertung der Verkehrsüberwachung (Anzahl Verstöße im ruhenden Verkehr, Parken auf Gehwegen), Beseitigung illegaler Parkflächen im öffentlichen Raum (Zahl), Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	Jährlich oder seltener (z.B. SrV alle 5 Jahre)
Radverkehr – sichtbare Förderung des Radverkehrs, Haupt- und Nebennetz, Premiumrouten, Grüne Wellen, Abstellanlagen	Auswertung Dauerzählstellen, Radverkehrszählungen, SrV-Auswertung (Radverkehrsanteil), Länge der Netze bzw. fertiggestellten Ausbauten, Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen	Jährlich oder seltener (z.B. SrV alle 5 Jahre)
Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit – Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten, Schulwegsicherung, Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, Analyse von Angsträumen	Unfallstatistiken, Geschwindigkeitsüberwachung (Zahl der Verstöße differenziert nach Pkw, Lkw, Bus), anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	Jährlich oder seltener; Bürgerbefragung (als neues Instrument) z.B. mit jährlich wechselnden Zusatzfragen
Straßenraumgestaltung – Umgestaltung zugunsten von Aufenthaltsqualität, Radverkehr, Nahmobilität	Bei Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrssicherheit mit abgehandelt (keine weiteren und zusätzlichen Messgrößen)	Bürgerbefragung z.B. jährlich mit wechselnden Zusatzfragen
Inter- und Multimodalität, Car-Sharing – Ausbau intermodaler Schnittstellen, Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel	Anzahl B+R-Anlagen und Stellplätze, Belegung derselben, SrV Sonderauswertung zu Multimodalität, Nutzerstatistik und -befragung zu Car-Sharing, Anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	Jährlich oder seltener (z.B. SrV alle 5 Jahre)
Parkplatzmanagement, Elektromobilität	Anzahl Elektrofahrzeuge (BEV, Hybrid, ..., nach Klassen) aus Zulassungsstatistik, Anzahl Ladesäulen	Jährlich oder seltener
Verkehrs- und Mobilitätsmanagement – Beeinflussung der Nachfrage, Erfassung von Verkehrsmengen und Störungen, Mobilitätsberatung für diverse Zielgruppen	SrV-Auswertung nach langfristigen Mobilitätsveränderungen und Trends, Auswertung der Daten der VMZ nach Staus (Anzahl, Länge, Dauer), Anzahl der Beratungen, anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	SrV alle 5 Jahre
Mobilitätskultur, Öffentlichkeitsarbeit – zu Verkehrsregelungen, Gefahren und Unfallvermeidung, Förderung der Nahmobilität	Kampagnen und Evaluation zur Mobilitätskultur, langfristige SrV-Auswertung, Unfallstatistik	SrV alle 5 Jahre

Messgrößen für die Projektevaluation wichtiger Einzelmaßnahmen in den 10 Maßnahmenfeldern

Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße PROJEKTBEZOGEN
KFZ-Verkehr, Wirtschaftsverkehr – Beseitigung von Defiziten im Hauptstraßennetz durch Optimierung von Streckenzügen und Knoten	Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken (SVZ, Zählungen auf Haupt- und Nebenstraßen), Verkehrsflussmessungen (Testfahrten) vor und nach Modifizierung Grüner Wellen, Auswertung von VMZ-Daten bzgl. Staus auf bestimmten Streckenzügen
Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserungen, Verbesserung der Erreichbarkeit, Erweiterung des Straßenbahnnetzes, optimiertes Busnetz, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit	Fahrgastbefragungen, spezielle Fahrgastbefragungen (z.B. Studierende), Fahrzeitmessungen, Pünktlichkeitsstatistik linienweise, Beurteilung der umgesetzten Maßnahmen zur Barrierefreiheit durch den Behindertenbeirat
Fußverkehr, Nahmobilität – fußgängerfreundliche Straßenräume, Reduzierung der Trennwirkung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	Auswertung der Unfallstatistiken nach Problempunkten, Vorher-Nachher-Vergleiche nach Umbauten, Auswertung der Verkehrsüberwachung (Verstöße im ruhenden Verkehr) nach Strecken Vorher-Nachher, Verhaltensbeobachtung (z. B. Änderung des Querungsverhaltens an FGÜ, LSA), Anzahl beseitigter illegaler Parkstände auf Gehwegen, Beurteilung der umgesetzten Maßnahmen zur Barrierefreiheit durch den Behindertenbeirat
Radverkehr – sichtbare Förderung des Radverkehrs, Haupt- und Nebennetz, Premiumrouten, Grüne Wellen, Abstellanlagen	Länge umgesetzter Strecken, Radverkehrszählungen auf umgebauten Abschnitten, Testfahrten/Verkehrsflussmessungen zu Grünen Wellen, Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen, Aufkommen, Fahrzeitanalysen und Nutzerbefragung zu Qualitätsmerkmalen von Premiumrouten
Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit – Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten, Schulwegsicherung, Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, Analyse von Angsträumen	Unfallstatistiken und Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten, Anzahl der Fußgängerfurten, Unfallstatistiken und Verhaltensbeobachtungen dort
Straßenraumgestaltung – Umgestaltung zugunsten von Aufenthaltsqualität, Radverkehr, Nahmobilität	Verhaltensbeobachtungen (z. B. Änderung der Aufenthaltsdauer im Straßenraum), Anzahl der Verstöße gegen Verkehrsregeln oder der Konflikte zw. Fuß- und Radverkehr
Inter- und Multimodalität, Car-Sharing – Ausbau intermodaler Schnittstellen, Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel	Belegung der B+R-Anlagen und des Umfeldes, Nutzerstatistik und -befragung zu Car-Sharing
Parkplatzmanagement, Elektromobilität	Erfassung und Auswertung der Parkhausbelegung nach Auslastung und Dauer des Parkvorgangs, Nutzerbefragungen
Verkehrs- und Mobilitätsmanagement – Beeinflussung der Nachfrage, Erfassung von Verkehrsmengen und Störungen, Mobilitätsberatung für diverse Zielgruppen	spezifische Evaluationen zum Mobilitätsmanagement (Neubürger, Arbeitsplatz, Schule, Senioren, ...); MM-Beratungskonzepte und Evaluationen dazu
Mobilitätskultur, Öffentlichkeitsarbeit – zu Verkehrsregelungen, Gefahren und Unfallvermeidung, Förderung der Nahmobilität	spezifische Evaluationen zu Einzelkampagnen (wie z. B. Bekanntheit und Verständlichkeit) etc.



Zahlreiche Sitzungen waren zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes notwendig.

Beteiligte Personen

Gesamtkoordination

Gunnar Polzin

Projektleitung

Ulrich Just

Projektbearbeitung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Hendrik Abramowski, Jan Bembenek, Uwe Faustmann, Michael Flassig, Wilhelm Hamburger, Christoph Lankowsky, Christian Weiss

Projektbearbeitung BSAG

Volker Arndt, Markus Hallenkamp, Diana Triebold

Planersocietät, Dortmund, Bremen

Dr. Michael Frehn (Leitung Gutachterkonsortium), Anne Mechels, Sebastian Schröder, Nils Weiland, Karola Reiter

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen

Dr. Stephan Krug, Theo Janßen, Tim Rohbock, Mike Pitschka, Thomas Reiter, Oliver Krey, Lucina Felden, Frieder Wanderer

Büro für Verkehrsökologie, Bremen

Klaus Schäfer-Breede, Mareen Lubich, Niels Otten

Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen

Prof. Dr. Dirk Vallée, Dr. Conny Louen

Nexthamburgplus UG, Hamburg

Markus Ewald, Johannes Bouchain, Peter Fey, Stephan Landau, Philine Lehmann, Julian Petrin, Vanessa Schlüter, Anna Wildhack

protze + theiling GbR, Bremen

Dr. Käthe Protze, Christoph Theiling, Thomas Czekaj, Katharina Günther, Lisa Morgenschweis, Birger Bösch, Marion Derix

Projektbeirat

Wolfgang Golasowski (Leitung), Jörg Albertzard (Handelskammer Bremen), Gerhard Arndt (Die Linke), Thomas Burkhardt (ADAC), Dr. Dieter Fricke (SPD), Albrecht Genzel (ADFC), Simone Geßner (SWAH), Stephan Glinka (B.U.N.D.), Wolfgang Jägers (SPD), Iven Krämer (SWAH), Dr. Dirk Kühling (SWAH), Klaus-Peter Land (ADFC), Dirk Matthies (ADAC), Dieter Mazur (B.U.N.D.), Kerrin Nommensen (CDU), Daniel de Olano (SPD), Olaf Orb (Handelskammer Bremen), Dr. Andreas Otto (Handelskammer Bremen), Jürgen Pohlmann (SPD), Heiko Recker (ADAC), Ralph Saxe (Grüne), Dr. Maike Schaefer (Grüne), Heiko Strohmann (CDU), Marc Tiedemann (SIS), Andrea Twachtmann (SIS), Georg Wietschorke (B.U.N.D.)

Danksagung

Besonderer Dank gilt schließlich den engagierten und an der Entwicklung des Stadtverkehrs interessierten Bürgerinnen und Bürgern, die ihre Ideen und Anregungen auf Bürgerforen und im Internet in den Diskussionsprozess eingebracht haben.

Fahrplan zum VEP

- Projektbeirat
- Online-Beteiligung
- Bürgerforum
- Träger öffentlicher Belange
- Regionalausschuss
- Deputation, Senat, Bürgerschaft

2012

- 12. Januar: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Aufstellungsbeschluss Verkehrsentwicklungsplan
- 12. April: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Beschluss zum Beteiligungsverfahren
- 17. April: Projektbeirat (1. Sitzung)
- 3. Mai: Auftaktveranstaltung in der Bremischen Bürgerschaft
- 8. Mai: Projektbeirat (2. Sitzung)
- 31. Mai: Projektbeirat (3. Sitzung)
- 7. Juni: 1. Bürgerforum zur Phase 1: Ziele, Rotes Kreuz Krankenhaus, Tagungszentrum
- 19. Juni: Projektbeirat (4. Sitzung)
- 21. Juni: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 1: Ziele
- 6. Juli: Ende der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 1: Ziele
- 12. Juli: 2. Bürgerforum zur Phase 1: Ziele, Rotes Kreuz Krankenhaus, Tagungszentrum
- 24. Juli: Projektbeirat (5. Sitzung)
- 26. September: Projektbeirat (6. Sitzung)
- 11. Oktober: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Beschluss: Ziele des Verkehrsentwicklungsplans
- 13. November: Projektbeirat (7. Sitzung)
- 19. November: Start der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 18. Dezember: Projektbeirat (8. Sitzung)

2013

- 10. Januar: Bürgerforum Bremen-Nord zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 15. Januar: Bürgerforum Bremen-Mitte zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 17. Januar: Bürgerforum Bremen-Nordost zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 22. Januar: Bürgerforum Bremen-West zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 24. Januar: Bürgerforum Bremen-Links der Weser zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 31. Januar: Ende der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 31. Januar: Regionalausschuss Bremen-Nord zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 5. Februar: Projektbeirat (9. Sitzung)
- 13. Februar: Regionalausschuss Bremen-Links der Weser zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 20. Februar: Regionalausschuss Bremen-West zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 25. Februar: Regionalausschuss Bremen-Nordost zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 27. Februar: Regionalausschuss Bremen-Mitte zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 1. März: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 2: Chancen und Mängel

- 12. April: Ende der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 2: Chancen und Mängel
- 19. April: Projektbeirat (10. Sitzung)
- 14. Mai: Projektbeirat (11. Sitzung)
- 21. Juni: Projektbeirat (12. Sitzung)
- 15. August: Projektbeirat (13. Sitzung)
- 22. August: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse
- 23. August: Start der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 27. August: Bürgerforum Bremen-Links der Weser zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 28. August: Bürgerforum Bremen-Nord zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 3. September: Bürgerforum Bremen-Nordost zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 4. September: Bürgerforum Bremen-Mitte zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 5. September: Bürgerforum Bremen-West zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 9. September: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 11. September: Regionalausschuss Bremen-Links der Weser zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 18. September: Regionalausschuss Bremen-Nordost zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 24. September: Regionalausschuss Bremen-West zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 25. September: Regionalausschuss Bremen-Mitte zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 26. September: Regionalausschuss Bremen-Nord zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 18. Oktober: Ende der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 24. Oktober: Projektbeirat (14. Sitzung)
- 25. Oktober: Ende der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 3: Zukunftsszenarien
- 5. November: Projektbeirat (15. Sitzung)
- 28. November: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Ergebnisse zur Phase Maßnahmen und Szenarien
- 5. Dezember: Projektbeirat (16. Sitzung)
- 20. Dezember: Projektbeirat (17. Sitzung)

2014

- 27. Januar: Projektbeirat (18. Sitzung)
- 7. Februar: Projektbeirat (19. Sitzung)
- 14. Februar: Projektbeirat (20. Sitzung)
- 25. Februar: Bürgerforum Bremen-West zur Phase 4: Zielszenario
- 26. Februar: Bürgerforum Bremen-Links der Weser zur Phase 4: Zielszenario
- 3. März: Start der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 4: Zielszenario
- 3. März: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 4: Zielszenario
- 4. März: Bürgerforum Bremen-Nordost zur Phase 4: Zielszenario
- 5. März: Bürgerforum Bremen-Nord zur Phase 4: Zielszenario
- 6. März: Bürgerforum Bremen-Mitte zur Phase 4: Zielszenario

- 18. März: Regionalausschuss Bremen-Nord zur Phase 4: Zielszenario
- 19. März: Regionalausschuss Bremen-Nordost zur Phase 4: Zielszenario
- 24. März: Regionalausschuss Bremen-Mitte zur Phase 4: Zielszenario
- 25. März: Regionalausschuss Bremen-West zur Phase 4: Zielszenario
- 27. März: Regionalausschuss Bremen-Links der Weser zur Phase 4: Zielszenario
- 5. April: Bremen-bewegen auf Tour in der Berliner Freiheit
- 10. April: Bremen-bewegen auf Tour im Haven Hööv't
- 11. April: Bremen-bewegen auf Tour im Hansa Carré
- 17. April: Bremen-bewegen auf Tour in der Waterfront Bremen
- 25. April: Bremen-bewegen auf Tour im Roland-Center Bremen
- 27. April: Ende der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 4: Zielszenario
- 28. April: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 4: Zielszenario
- 29. April: Projektbeirat (21. Sitzung)
- 7./8. Mai: Projektbeirat (Klausurtagung im Fährhaus Farge, 22. Sitzung)
- 23. Mai: Projektbeirat (23. Sitzung)
- 4. Juni: Projektbeirat (24. Sitzung)
- 5. Juni: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Bewertung der Szenarien und Maßnahmen, Festlegung des Zielszenarios
- 11. Juni: Start der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 5: Handlungskonzept
- 11. Juni: Regionalausschuss Bremen-West zur Phase 5: Handlungskonzept
- 11. Juni: Regionalausschuss Bremen-Mitte zur Phase 5: Handlungskonzept
- 12. Juni: Regionalausschuss Bremen-Links der Weser zur Phase 5: Handlungskonzept
- 16. Juni: Start der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 5: Handlungskonzept
- 17. Juni: Regionalausschuss Bremen-Nord zur Phase 5: Handlungskonzept
- 18. Juni: Regionalausschuss Bremen-Nordost zur Phase 5: Handlungskonzept
- 23. Juni: Bürgerforum Bremen-Nord zur Phase 5: Handlungskonzept
- 24. Juni: Bürgerforum Bremen-West zur Phase 5: Handlungskonzept
- 25. Juni: Bürgerforum Bremen-Links der Weser zur Phase 5: Handlungskonzept
- 1. Juli: Bürgerforum Bremen-Mitte zur Phase 5: Handlungskonzept
- 2. Juli: Bürgerforum Bremen-Nordost zur Phase 5: Handlungskonzept
- 4. Juli: Ende der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Phase 5: Handlungskonzept
- 6. Juli: Ende der Online-Beteiligung auf www.bremen-bewegen.de zur Phase 5: Handlungskonzept
- 8. Juli: Projektbeirat (25. Sitzung)
- 18. Juli: Projektbeirat (26. Sitzung)
- 21. Juli: Projektbeirat (27. Sitzung)
- 29. Juli: Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025/Zielszenario und Handlungskonzept
- 2. September: Senat
Beschluss: Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025
- 23. September: Bremischer Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft)
Beschluss: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 – Handlungskonzept

Glossar

Auspendler

Als Auspendler werden Personen bezeichnet, die die Freie Hansestadt Bremen verlassen, um außerhalb eine Aktivität auszuüben.

Binnenverkehr

Binnenverkehr bezeichnet alle Wege und Fahrten, bei denen sowohl der Beginn als auch das Ende innerhalb des Bremer Stadtgebiets liegen.

Durchgangsverkehr

Als Durchgangsverkehr werden die Wege und Fahrten durch das Stadtgebiet Bremens bezeichnet, bei denen sowohl der Beginn als auch das Ende außerhalb Bremens liegen.

Einpendler

Als Einpendler werden die Personen bezeichnet, die von außen, also z.B. aus dem Bremer Umland, nach Bremen kommen, etwa um in Bremen zu arbeiten.

Entflechtungsgesetz

Jährliche Zuweisungen des Bundes (ehemals GVFG-Mittel) an die Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden. Die Mittel dürfen für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr, aber nicht für die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Der Bund stellt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Großvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr, deren zuwendungsfähige Ausgaben mehr als 50 Mio. Euro betragen, ein Förderprogramm auf. An den zuwendungsfähigen Ausgaben beteiligen sich der Bund mit bis zu 60 Prozent, das Land mit 20 Prozent und der Vorhabenträger mit mindestens 20 Prozent. Das Großvorhabenprogramm läuft zunächst noch bis 2019.

Intermodal

Siehe Multimodal

MIV

Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie Pkw und Krafträder (Zweiräder, welche zu 100 Prozent durch Motorleistung fahren wie Motorräder, Motorroller und Mofas) werden als motorisierter Individualverkehr (kurz: MIV) bezeichnet.

Mobilität

Mobilität beschreibt die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen Raum. Zur Mobilität gehört die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung. Im Verkehr zeigt sich die realisierte Mobilität. Die modernen Gesellschaften zeichnen sich durch eine immer weitergehende Differenzierung aus. Soziale Aktivitäten wie beispielsweise Wohnen, Arbeiten, Bildung und Erholung sind oft räumlich voneinander getrennt. Da der Mensch nicht an mehreren Orten gleichzeitig sein kann, muss er räumliche Distanzen überwinden, sofern die Teilnahme an bestimmten Ereignissen gewünscht ist. Mobilität ist daher eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.

Mobilitätseinschränkungen

Mobilitätseinschränkungen bezeichnen vor allem körperliche Behinderungen, die einen Einfluss auf die Verkehrsteilnahme haben können. Durch eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume und -mittel soll Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ihrem gesetzlichen Anspruch entsprechend die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden.

Modal Split

Die Verkehrsmittelwahl, der sogenannte Modal Split, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Der Modal Split bezeichnet die Verkehrsmittelwahl, also den Anteil der Wege, die im Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichen Personenverkehr oder motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits. Im Rahmen dieses Berichts wird zwischen zwei Werten unterschieden: Der Modal-Split zum Gesamtpersonenverkehr beinhaltet alle Wege der Bremerinnen und Bremer und zusätzlich die der Ein- und Auspendler, die auf Bremer Gebiet stattfinden. Der Modal Split der Einwohner berücksichtigt hingegen nur die Wege der Bremerinnen und Bremer.

Multimodal

Unter dem Begriff Multimodalität wird die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel über mehrere Wege eines Zeitraums verstanden. Dies beinhaltet eine Flexibilität in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Demgegenüber beschreibt Intermodalität die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg, d.h. eine mehrgliedrige Wegekette wie sie z.B. durch P+R oder B+R zustande kommt.

ÖV

Als öffentlichen Verkehr (ÖV) bezeichnet man jenen Teil des Verkehrs, der für alle Personen in der Bevölkerung zugänglich ist, insbesondere die Leistungen des öffentlicher Personenverkehrs.

Quellverkehr

Als Quellverkehr bezeichnet man den Teil des Verkehrs, der innerhalb eines Gebiets beginnt und aus diesem hinausfährt.

Regionalisierungsmittel

Jährliche Zuweisungen des Bundes an die Länder zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Mittel dürfen für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwendet werden.

Umweltverbund

Zum Umweltverbund werden die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gezählt: Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr und Car-Sharing.

Verkehr

Verkehr ist die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System. Der Verkehr macht die räumliche Mobilität sichtbar und ist damit ein Teil von ihr. Durch Verkehr wird Mobilität erst möglich. Während aber die Sozialwissenschaft unter dem Stichwort Mobilität die Motive und Hintergründe des Verkehrs erforscht, ist mit dem Wort Verkehr eher eine ingenieurwissenschaftliche Sichtweise verbunden. Verkehr entsteht als Folge räumlicher Trennung menschlicher Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung, Erholung, Tourismus etc. In der Regel werden Verkehrsmittel über eindeutig definierbare Verkehrswege geführt. Es wird unterschieden zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sowie zwischen Personenverkehr und Güterverkehr.

Weg

Ein Weg ist die Ortsveränderung einer Person. Dabei kann der Weg zur Ausübung einer konkreten Aktivität am Zielort dienen (z.B. arbeiten oder einkaufen) oder Selbstzweck sein (z.B. bei Spaziergängen).

Wegekette

Eine Wegekette ist eine Abfolge von mehreren Ortsveränderungen zur Durchführung von verschiedenen Aktivitäten innerhalb eines definierten Zeitraums (Beispiel: Weg zur Arbeit, anschließend Kinder aus Kita abholen und Einkaufen, abschließend Rückkehr zur Wohnung). Im privaten Personenverkehr beginnen und enden diese Ketten üblicherweise am Wohnstandort. Die einzelnen Etappen einer Wegekette lassen sich unterschiedlichen Wegezwecken zuordnen.

Wegezweck

Wegezwecke sind die Tätigkeiten am Zielort einer Ortsveränderung einer Person, die diese Ortsveränderung ausgelöst haben. Unterschieden werden z.B. Wege zum Arbeitsplatz, Wege in Ausübung des Berufs (Dienstfahrt, Dienstgang), Wege zur Ausbildung, private Erledigungen, Einkaufen, Freizeit.

Wirtschaftsverkehr

Mit Wirtschaftsverkehr werden die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, die im Rahmen der Produktion von Gütern (z.B. Waren, Dienstleistungen) bzw. zur Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Gewerbe, Handel) stattfinden. Daher umfasst der Wirtschaftsverkehr neben dem Lkw-Verkehr auch Fahrten z.B. zur Auslieferung mit dem Pkw oder Geschäftsreisen mit der Bahn.

Zielverkehr

Bezeichnet den Teil des Verkehrs, der in dem betrachteten Gebiet endet. Der zu untersuchende Verkehr hat also seinen Beginn außerhalb betrachteten Gebiets und fährt in dieses hinein.

Abkürzungsverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.	SUBV – Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	SPFV – Schienenpersonenfernverkehr
BAB – Bundesautobahn	SPNV – Schienenpersonennahverkehr
BEV – Battery electric vehicle – Batterieelektrisches Fahrzeug	SrV – System repräsentativer Verkehrserhebungen
Bf – Bahnhof	SVZ – Schwachverkehrszeit
BIP – Bruttoinlandsprodukt	ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
B+R – Bike and Ride	ÖPNVG – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
BSAG – Bremer Straßenbahn AG	ÖV – Öffentlicher Verkehr
BschwAG – Bundesschienenwegeausbaugesetz	TÖB – Träger öffentlicher Belange
B. U. N. D. – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.	TRAMP – Traffic and Mobility Planning GmbH, Magdeburg
BVWP – Bundesverkehrswegeplan	VBA – Verkehrsbeeinflussungsanlage
Difu – Deutsches Institut für Urbanistik	VBN – Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
DTV – durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	VEP – Verkehrsentwicklungsplan
EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen	VMZ – Verkehrsmanagementzentrale
EUSka – elektronische Unfalltypensteckkarte	ZVBN – Zweckverbund Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.	
FGÜ – Fußgängerüberweg	
FNP – Flächennutzungsplan	
GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	
GVZ – Güterverkehrszentrum	
Hbf – Hauptbahnhof	
HVZ – Hauptverkehrszeit	
Ifmo – Institut für Mobilitätsforschung, München	
IUK – Information und Kommunikation	
IVV – Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen	
IWH – Institut für Wirtschaftsforschung Halle	
KEP – Klimaschutz- und Energieprogramm 2020	
Kfz – Kraftfahrzeug	
Lkw – Lastkraftwagen	
LSA – Lichtsignalanlage	
MID – Mobilität in Deutschland	
MIV – Motorisierter Individualverkehr	
P+R – Park and Ride	
RAST – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen	

Impressum

Herausgeber

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen
Telefon 0421 361-2407
vep@bau.bremen.de
www.bau.bremen.de/vep
www.bremen-bewegen.de

Redaktion

Jan Bembenek (SUBV),
Anne Mechels (Planersocietät)

Gestaltung

machart:
Stefan Oelgemöller, Maren Heitmann
Vagtstraße 48/49
28203 Bremen
Telefon 0421 69686712
kontakt@machart-bremen.de
www.machart-bremen.de

Druck

Druckhaus Humburg, Bremen
Gedruckt auf Inapa Oxygen silk,
FSC-Recyclingpapier

Bildnachweis

ADFC:
Albrecht Genzel
Hannah Grundey

Amt für Straßen und Verkehr:
Waldemar Quella
Martin Stellmann

BSAG:
Archiv BSAG
Martin Rospek

BTZ
Schlachte Marketing & Service Verband

BVÖ

Jonas Ginter

Ingenieurgruppe IVV
ksb Architekten + Stadtplaner

machart:
Maren Heitmann
Stefan Oelgemöller

Nexthamburgplus:
Johannes Bouchain
Markus Ewald

NLConnection

Protze + Theiling

Planersocietät:
Michael Frehn
Anne Mechels

Michael Stephan

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr:
Jan Bembenek
Uwe Faustmann
Michael Glotz-Richter
Wilhelm Hamburger
Ulrich Just
Jürgen Kathmann
Gunnar Polzin
Referat 72, Stadtumbau

Alain Wacquier, fotolia

WFB:
Frank Pusch

Weitere Unterlagen
im Internet:

www.bau.bremen.de/vep



www.bremen-bewegen.de



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Ansgaritorstraße 2

28195 Bremen

www.bau.bremen.de/vep

www.bremen-bewegen.de

vep@bau.bremen.de