



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Handlungskonzept

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Abteilung 5 – Verkehr
Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung Juni 2014).

Bearbeitung der Dokumentation:

Planersocietät: Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung), Dipl.-Ing. Anne Mechels, Dipl.-Ing. Sebastian Schröder

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Dipl.-Ing. Theo Janßen, Dr.-Ing. Stephan Krug
Dipl.-Ing. Mike Pitschka, Dipl.-Ing. Tim Rohbock

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
1 Anlass und Arbeitsstand des VEP Bremen 2025	9
1.1 Stand der Bearbeitung.....	9
1.2 Beteiligung zum Handlungskonzept	10
2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans	16
3 Ergebnisse der Modellierung des Zielszenarios	19
4 Handlungskonzept und Maßnahmen	37
4.1 Gliederung des Handlungskonzeptes und finanzielle Ausgangsgrößen	37
4.2 Finanzierungspfade	40
4.3 Maßnahmen	48
5 Integration und Abstimmung mit anderen strategischen Planwerken	99
6 Ausblick – weiteres Vorgehen	101
7 Quellen	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bearbeitungsphasen und Arbeitsstand des VEP Bremen	9
Abbildung 2:	Startseite des Beteiligungsportals	13
Abbildung 3:	Information über die Maßnahmenreihung und zu Einzelmaßnahmen	14
Abbildung 4:	Möglichkeit die Maßnahmen anders zu priorisieren	14
Abbildung 5:	Modal-Split zum Gesamtpersonenverkehr Bremens (Bremer und Nicht-Bremer)	20
Abbildung 6:	Modal-Split zum Personenverkehr der Bremerinnen und Bremer	21
Abbildung 7:	Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen im Zielszenario	27
Abbildung 8:	Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario	28
Abbildung 9:	ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im untersuchungsrelevanten Liniennetz der Stadt Bremen im Zielszenario	32
Abbildung 10:	Differenz der ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im untersuchungsrelevanten Liniennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario	33
Abbildung 11:	prozentuale Veränderung der Eckwerte der Personenfahrten, der Kfz-Fahrten bzw. der Kfz-Fahrleistung und der Kfz-Verweildauer zwischen den Zielszenario und dem Basisszenario	35
Abbildung 12:	Entwicklung der Finanzierungspfade in den zeitlichen Perioden	38
Abbildung 13:	Zusammensetzung der Finanzmittel in den Finanzierungspfaden in den Perioden.....	39
Abbildung 14:	Investitionsbedarf/-budget Bremen oberer Pfad.....	41
Abbildung 15:	Fördermittel (Budget) Entflechtungsgesetz / investive Regionalisierungsmittel oberer Pfad und Bedarf.....	41
Abbildung 16:	Bremer Mittel Straßenunterhaltung für die Hauptverkehrsstraßen	42
Abbildung 17:	Investitionsbedarf/-budget Bremen mittlerer Pfad	43
Abbildung 18:	Fördermittel (Budget) Entflechtungsgesetz / investive Regionalisierungsmittel mittlerer Pfad und Bedarf.....	44
Abbildung 19:	Investitionsbedarf/-budget Bremen unterer Pfad	45
Abbildung 20:	Fördermittel (Budget) investive Regionalisierungsmittel unterer Pfad und Bedarf.....	46
Abbildung 21:	Bedarf investitionsbedingter Planungsmittel	47
Abbildung 22:	Bedarf zusätzlicher Betriebsmittel (ohne SPNV)	47
Abbildung 23:	Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Kfz- und Wirtschaftsverkehr im Zielszenario	54

Abbildung 24:	Maßnahmen zum Radverkehr im Zielszenario	66
Abbildung 25:	Maßnahmen zum SPNV im Zielszenario inkl. des Ausbaus des Eisenbahnknotens Bremen Hbf.	72
Abbildung 26:	Maßnahmen zum Straßenbahnnetz.....	74
Abbildung 27:	Maßnahmen im ÖPNV – Busverkehr (inkl. des Fährverkehrs) im Zielszenario	76
Abbildung 28:	Maßnahmen im ÖPNV – Busnetz 2020 (inkl. Fährverkehr).....	78
Abbildung 29:	Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und des Fußverkehrs im Zielszenario	84
Abbildung 30:	Tempo 30-Konzeption im Zielszenario	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (MIV und ÖV) am normalen Werktag des Jahres 2025 für das Zielszenario	22
Tabelle 2:	Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (MIV und ÖV) am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und Basisszenario	23
Tabelle 3:	Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (Summe aus MIV und ÖV) am normalen Werktag im Zielszenario mit der Differenzierung nach Reisezwecken.....	24
Tabelle 4:	Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (Summe aus MIV und ÖV) am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario mit der Differenzierung nach Reisezwecken	24
Tabelle 5:	Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr der Stadt Bremen am normalen Werktag des Zielszenarios mit der Differenzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs	25
Tabelle 6:	Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr der Stadt Bremen am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario mit der Differenzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs	26
Tabelle 7:	Eckwerte der Fahrleistung und Verweildauer des Kfz- und Lkw-Verkehrs im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen am normalen Werktag für das Zielszenario.....	30
Tabelle 8:	Veränderung der Eckwerte der Fahrleistung und Verweildauer des Kfz- und Lkw-Verkehrs im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario.....	31
Tabelle 9:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld A und B: Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr.....	53
Tabelle 10:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld C: Fußverkehr / Nahmobilität	59
Tabelle 11:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld D: Radverkehr.....	65
Tabelle 12:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld E: ÖPNV/SPNV	71
Tabelle 13:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit	83
Tabelle 14:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld G: Ruhender Verkehr	86
Tabelle 15:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität.....	88
Tabelle 16:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	91
Tabelle 17:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld J: Elektromobilität	93
Tabelle 18:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit	95
Tabelle 19:	Maßnahmen im Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit.....	97

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ASV	Amt für Straßen und Verkehr
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
B+R	Bike and Ride
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
d. h.	das heißt
dienstl.	dienstlich
etc.	et cetera
E-Auto/E-Pkw	Elektroauto
E-Bike	Elektrofahrrad
E-Lastenrad	Elektro-Lastenrad
E-Mobilität	Elektromobilität
E-Ticketing	Elektronisches Ticket
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FLSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage
Fr.	Freitag
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
i. d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
IV	Individualverkehr
KEP	Klimaschutz- und Energieprogramm
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m ²	Quadratmeter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
o.g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
P+B	Park and Bike

RE	Regionalexpress
RS	Regio-S-Bahn
sog.	so genannt
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Str.	Straße
t	Tonnen
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof
zzt.	zurzeit

1 Anlass und Arbeitsstand des VEP Bremen 2025

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen erarbeitet aufgrund des am 12. Januar 2012 von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie gefassten Aufstellungsbeschlusses einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadtgemeinde Bremen. Die Deputation hat im Oktober 2012 die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans beschlossen. Die Zwischenberichte zur Chancen- und Mängelanalyse wurden von der Deputation im August 2013, zur Entwicklung der Testszenarien im November 2013 sowie zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung und der Zusammensetzung des Zielszenarios im Juni 2014 zur Kenntnis genommen.

Mit dem vorliegenden Bericht werden der Deputation die Ergebnisse der 5. Phase des VEP (Handlungskonzept) vorgestellt. Neben der Darstellung des methodischen Ansatzes des Handlungskonzepts umfasst der Bericht die Darstellung der zeitlichen Prioritätenreihung jeweils in Fünf-Jahres-Schritten vor dem Hintergrund von drei finanziellen Entwicklungspfaden.

1.1 Stand der Bearbeitung

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte in fünf Bearbeitungsphasen mit einem breit angelegten Beteiligungsverfahren.

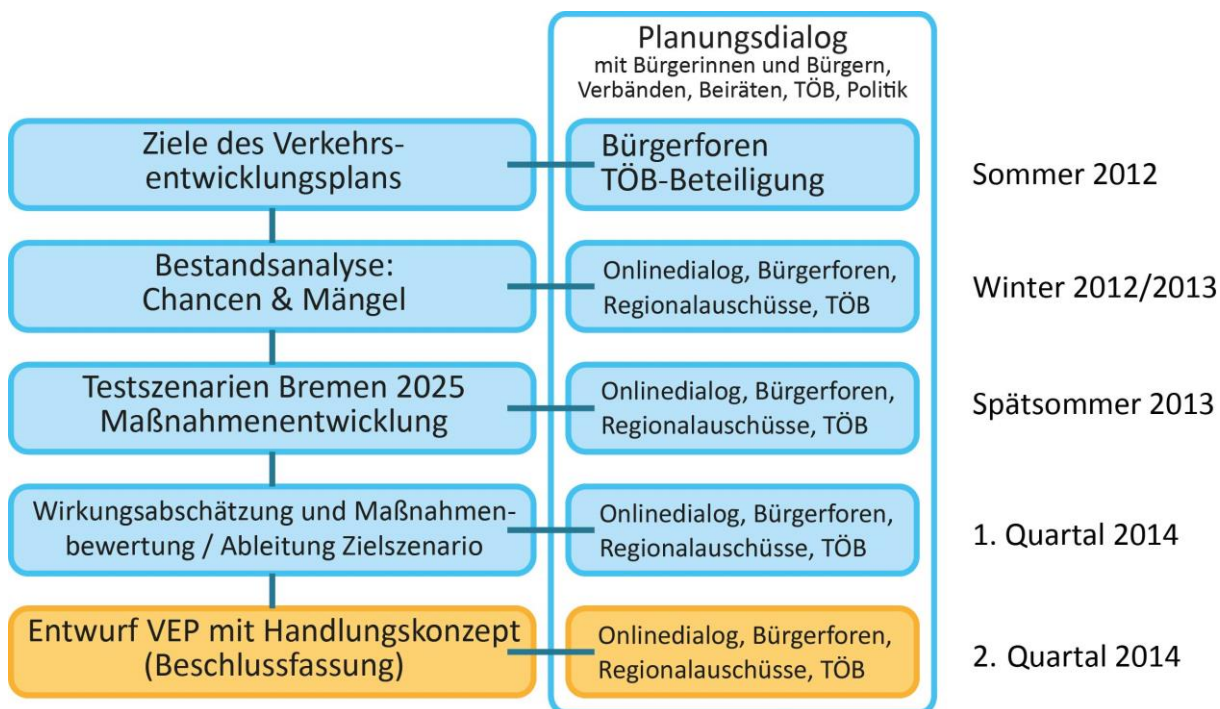


Abbildung 1: Bearbeitungsphasen und Arbeitsstand des VEP Bremen

[Quelle: eigene Darstellung]

Mit dem Handlungskonzept als Umsetzungsplan des Zielszenarios wird der VEP abgeschlossen. Auch in dieser Phase bestand über den Onlinedialog (www.Bremen-Bewegen.de) sowie in den fünf regionalen Bürgerforen, die von Juni bis Anfang Juli 2014 stattgefunden haben, die Möglichkeit für die Öffentlichkeit, sich zu informieren und Anregungen zum Handlungskonzept abzugeben. Zuvor wurden

die Aussagen des Handlungskonzepts zu den regional verortbaren Maßnahmen in den fünf Regionalausschüssen bzw. Regionalkonferenzen der Ortsbeiräte diskutiert. Gleichzeitig erhielten die Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

1.2 Beteiligung zum Handlungskonzept

Die Beteiligung zum Handlungskonzept bestand aus drei Bausteinen:

- Beteiligung der Ortsbeiräte über Regionalausschüsse bzw. –konferenzen
- Bürgerforen
- Bürgerbeteiligung im Internet

Zusätzlich wurden die Träger öffentlicher Belange aufgefordert eine Stellungnahme abzugeben.

Um den Beiräten hinreichend Zeit für ihre schriftlichen Stellungnahmen zu geben, war die Abfolge von Regionalausschüssen und den Bürgerforen in dieser Projektphase umgekehrt. Dies hatte negative Auswirkungen auf die Teilnehmerzahl bei den Bürgerforen. In den vorgehenden Beteiligungsrounden haben viele Mitglieder der Ortsbeiräte die Bürgerforen zur Vorabinformation und ersten Positionsbestimmung in Vorbereitung der nachfolgenden Beiratsveranstaltungen genutzt, was nun nicht mehr möglich war.

Ergebnisse der Regionalausschüsse bzw.- konferenzen

Die Regionalausschüsse der Beiräte fanden am 11. Juni (West sowie Mitte), 12. Juni (Links der Weser), am 17. Juni (Nord) und am 18. Juni 2014 (Nordost) statt.

Nach einer Einführung zum aktuellen Verfahrensstand wurden zunächst die wichtigsten Ergebnisse des Zielszenarios und dann das Handlungskonzept vorgestellt. Zudem wurden die Beiräte darüber informiert, wie mit den in den letzten Projektphasen abgegebenen Stellungnahmen umgegangen worden war. Nach dem Gutachturvortrag hatten die Vertreterinnen und Vertreter der Beiräte die Gelegenheit für Nachfragen und eine Aussprache zum Thema.

Die folgenden wesentlichen Aussagen sind dabei für alle fünf Veranstaltungen gültig: Das Präsentationsformat als regionalisierte Darstellung des Handlungskonzepts wurde von den Beiräten einhellig positiv gewürdigt. Das von der Deputation beschlossene Zielszenario stieß überwiegend auf Akzeptanz. Es war möglich die komplexe Logik des Handlungskonzepts zu vermitteln. Die Darstellung der Konsequenzen unterschiedlicher Finanzierungspfade wurde begrüßt und im Wesentlichen als realistisch angesehen. Die Darstellung der eingeschränkten Handlungsspielräume bei stagnierenden oder knappen Kassen wurde als ein Ansatz verstanden, die Perspektiven der Umsetzung ohne Beschönigung zu beschreiben und sich auf alle Eventualitäten vorzubereiten. Gleichzeitig dämpft die Perspektive knapper Kassen, von der die meisten Beiräten ausgehen, die Euphorie: Es konnte der Eindruck entstehen, dass eine zielführende Umsetzung maßgeblich nur vom Geld abhängt. Die Vorstellung des unteren Finanzierungspfades hat bei Einzelnen Frustrationsgefühle erzeugt. Dass unterhalb des oberen Finanzierungspfades nicht mehr alle Maßnahmen des Zielszenarios umsetzbar sind, war in der Öffentlichkeit nicht leicht vermittelbar. Insgesamt waren die Diskussionen auf den Veranstaltungen überwiegend konstruktiv.

Die Stadtbezirke fühlten sich nach wie vor in unterschiedlichem Umfang mit Maßnahmen in Zielszenario und Handlungskonzept berücksichtigt. Aber die Tatsache, dass in der aktuellen Beteiligungs- und Abstimmungsphase nur noch Maßnahmen bzw. Prioritäten "getauscht" werden können und das Vorziehen eigener Prioritäten zulasten anderer Stadtbezirke oder Beiratsbereiche gehen würde, wenn man im eigenen Stadtbezirk keine äquivalenten Maßnahmen zurückstellen will, hat wichtige Einsichten in die Zusammenhänge des gesamtstädtischen, strategischen Planungsansatzes befördert. Dies darf als ein großes Verdienst des abgestuften und weitgehend regionalisierbaren Handlungskonzeptes gesehen werden. Die Darstellung und Diskussion des differenzierten Handlungskonzeptes hat im positiven Sinne das Verständnis von Planungsvorläufen, Umsetzungsstufen, Finanzierungsbedingungen und Kapazitätsauslastung (bzw. -bedarf) für Planung und Umsetzung im Rahmen des VEP befördert.

Beiratsübergreifend stießen vor allem das Konzept der Premiumrouten für den Radverkehr und die neuen Weserquerungen (Brücken und Fähre) auf große Zustimmung. Mit einigen Einschränkungen, bezogen auf einzelne Beiratsbereiche, gilt dies auch für die neuen Angebote im SPNV und ÖPNV (Straßenbahn und Buslinienkonzept). Hinsichtlich der Premiumrouten wurde allerdings häufig nach der Konkretisierung der Linienführung gefragt. In einzelnen Bezirken wurde gefordert, bereits auf der großmaßstäblichen Ebene der Wunschliniendarstellung nachzusteuern.

Der Bereich Mitte erwartete eine weitergehende Auseinandersetzung mit der Hochstraßenproblematik im Sinne einer stadtentwicklungspolitischen Gesamtkonzeption, die die Hochstraße verzichtbar werden lässt. Ebenfalls aus dem Bereich Mitte wurde eine Hochstufung der Priorität für die Verbesserung der Situation des Fußgänger- und Fahrradverkehrs im Gustav-Deetjen-Tunnel gefordert. Die Frage der Radverkehrsführung im Straßenraum stellte weiterhin ein vieldiskutiertes Thema dar.

Durch einzelne Beiratsvertreter - manchmal auch im Namen einer Fraktion oder eines Ortsbeirats - wurde auch grundsätzliche Kritik geäußert, die im Folgenden wiedergegeben wird, aber keine Mehrheitsmeinung darstellt:

Die Bürger- und Beiratsbeteiligung hätte hohe Erwartungen geweckt, die nunmehr weitgehend enttäuscht würden, weil viele Vorschläge der Beiräte sich im Handlungskonzept nicht oder nicht in der gewünschten Priorität wiederfänden. Einzelne Beiratsvertreter waren der Auffassung, dass sich der ganze Aufwand für den VEP und das Beteiligungsverfahren für sie nicht gelohnt hätte.

Das Handlungskonzept sei ein Flickenteppich, bei dem zu bezweifeln sei, dass bei der Streichung von Maßnahmen im mittleren bzw. unteren Pfad fachliche Begründungszusammenhänge und Interdependenzen im (verbleibenden) Maßnahmenspektrum mit Blick auf die Zielerreichung des VEP hinreichend geprüft und beachtet wurden. Im Handlungskonzept seien zu viele der den unteren Kostenklassen zugeordneten und vergleichsweise leicht realisierbaren Maßnahmen zeitlich zu weit nach hinten platziert worden.

Ergebnisse der Bürgerforen

Die Bürgerforen fanden am 23. Juni in Bremen-Nord, am 24. im Bremer Westen, am 25. im Bereich Links der Weser, am 1. Juli in Mitte, sowie am 2. Juli 2014 im Nordosten statt. Die Teilnehmerzahl lag deutlich geringer als in vorhergehenden Phasen. Aufgrund der insgesamt geringen Teilnehmerzahl lässt sich aus den Äußerungen ein Meinungsbild nur schwer ableiten. Der Ablauf der Veranstaltung entsprach den Regionalausschüssen der Beiräte, wobei die Bürgerforen ebenfalls einen Schwerpunkt auf der Informationsvermittlung hatten. Zudem gab es die Gelegenheit zu Diskussionen und zu einem Austausch im kleinen Kreis.

Auf der Veranstaltung im Überseemuseum für den Bereich Mitte haben verschiedene Bürgerinitiativen („Bismarckstraße“, „Rembertiring“, „Keine Stadtautobahn durch Bremen“) grundsätzliche Kritik am VEP geäußert. Kritisiert wurde der aus ihrer Sicht nicht ausreichende Umgang mit der Problematik der Hochstraße Breitenweg, eine aus der Sicht der Bürgerinitiativen fehlende Verzahnung mit anderen Planwerken wie dem Lärminderungsplan bzw. dem Luftreinhalteplan, eine fehlende Orientierung an EU-Vorgaben in Bezug auf CO₂, Feinstaub, Reduzierung der Zahl von Unfalltoten, zu schwache Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten und keine hinreichende Berücksichtigung der Elektromobilität.



Bei der Veranstaltung im Bereich Nordost gab es mehrere Teilnehmer aus dem Kreis des Bürgervereins Horn-Lehe, die ihr Besorgnis wegen der Maßnahme E.2 "Straßenbahnverbindung Horn" Ausdruck gaben, sich nach den diesbezüglichen Planungsdetails erkundigten, und tieferen Einblick in Unterlagen erbaten. Die Gruppe legt Wert auf die Feststellung, dass man nicht "gegen den ÖPNV" sei, jedoch bestünden starke Bedenken mit Blick auf die mögliche Beeinträchtigung der städtebaulichen

Situation im historischen Kern von Horn-Lehe sowie dem Naturschutz. In diesem Zusammenhang wurden vor allem der Bedarfsnachweis und eine Variantenprüfung gefordert.

Bei den übrigen Bürgerforen trat kein besonderes Thema in den Vordergrund oder Konfliktpotential zutage. Die Grundstimmung auf den Veranstaltungen war - trotz der geringen Teilnehmerzahl - insgesamt gut und konstruktiv.

Bürgerbeteiligung im Internet

Der Schwerpunkt der Bürgerbeteiligung im Internet lag 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 Beteiligungsportal 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 Besuchern. Zusätzlich waren auf der Internetseite des Bauressorts (www.bau.bremen.de/vep) weitere Informationen zum Verfahren abrufbar.

The image shows the start page of the participation portal. At the top left, it says 'VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!' in a blue speech bubble. To the right, the main heading reads 'IHR WISSEN, IHRE IDEEN. ENTWERFEN SIE MIT UNS DEN BREMER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN.' Below this, there is a navigation menu with buttons for 'ÜBERSICHT', 'RÜCKBLICK STUFE 1', 'RÜCKBLICK STUFE 2', 'RÜCKBLICK STUFE 3', 'EIN DIALOG IN VIER RUNDEN', 'TERMINE DER BÜRGERFOREN', 'FRAGEN UND ANTWORTEN', and 'SPIELREGELN'. The main content area is titled 'STUFE 4: WELCHE MAßNAHME KOMMT WANN?' and contains a paragraph of text explaining the process. Below the text, it says 'Sehen Sie sich die Priorisierung der Stadt in folgenden Maßnahmengruppen an:' followed by four categories: 'Auto & LKW', 'Radverkehr', 'Bus & Bahn', and 'Nahmobilität'. At the bottom, there are illustrations of a truck, a red car, people on bicycles, a bus stop, and a group of people walking.

Abbildung 2: Startseite des Beteiligungsportals

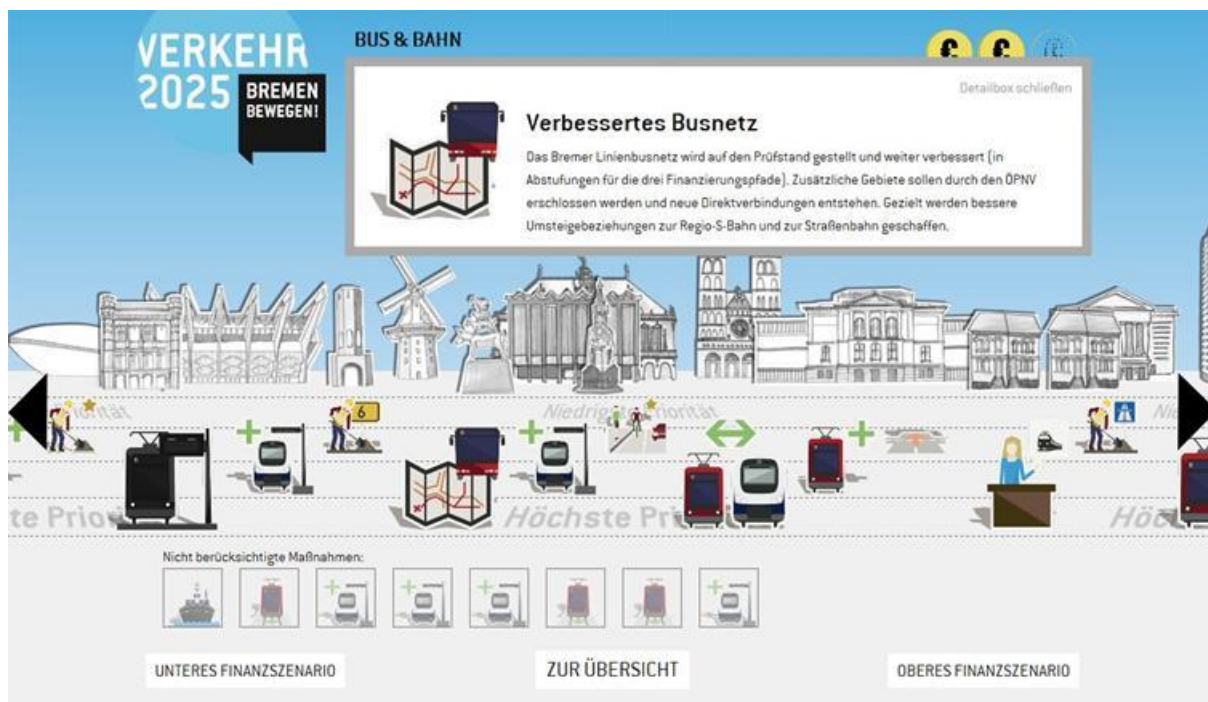


Abbildung 3: Information über die Maßnahmenreihung und zu Einzelmaßnahmen

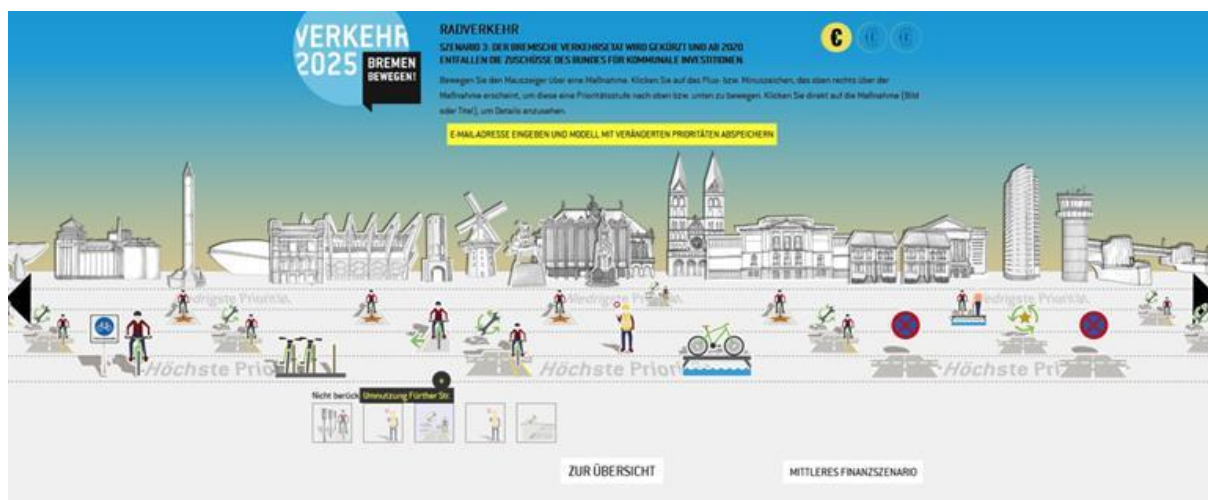


Abbildung 4: Möglichkeit die Maßnahmen anders zu priorisieren

In der Auswertung der eingereichten Vorschläge zeigt sich, dass die überwiegende Zahl der Anregungen zum mittleren Pfad abgegeben wurden. Dies ist dadurch erklärbar, dass der mittlere Pfad auf der Webseite zuerst eingeblendet wurde. Insgesamt sind allerdings nur wenige Anregungen eingegangen. Es gibt deshalb keine klar ableitbaren Präferenzen für oder gegen bestimmte Maßnahmen. Hierzu ist die Zahl der insgesamt abgegebenen Stimmen zu klein, so dass eine hohe Volatilität zu beobachten ist. Teilweise sind die Ergebnisse diametral unterschiedlich zu den vorherigen Beteiligungsrunden. Aufgrund der insgesamt geringen Zahl der abgegebenen Stimmen, stellt sich auch das Problem einer mangelnden Repräsentativität. Einzelne Stimmabgaben wirken sich sofort in erheblichem Maße auf das Gesamtergebnis aus.

Eine höhere Priorität wurde u. a. gefordert für die Maßnahmen:

- A.2 Neubau der B6n
- A.14a Optimierung B6/Fly-Over im Zubringer Überseestadt über Utbremer Kreisel
- E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen
- H.1 P+R am Bf. Oberneuland

Eine niedrigere Priorität wurde u. a. gefordert für die Maßnahmen:

- A.26 Ertüchtigung Wardamm
- A.28 Geschwindigkeitsüberwachung
- E.4 Straßenbahn nach Osterholz
- G.2 Reduzierung des Parkraums
- J.1 Elektromobilität bei der BSAG

Da die letzte Beteiligungsphase insgesamt den Schwerpunkt auf der Kommunikation und Erklärung von komplexen Zusammenhängen hatte, erfolgt an dieser Stelle keine weitergehende Auswertung der Beteiligungsergebnisse. Die mäßige Zahl der eingegangenen Anregungen ist aber auch ein Indiz dafür, dass die Bevölkerung mit der Maßnahmenauswahl des VEP überwiegend übereinstimmt.

2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Durch den Verkehrsentwicklungsplan 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.

Die zu Beginn definierten Ziele, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen, dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans und stellen so die Leitlinie der Bearbeitung und Abwägung dar.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, den Fraktionen, der Handelskammer, den Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen (Vorlage 18/182 (S)).

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 Lufthygiene). 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

3 Ergebnisse der Modellierung des Zielszenarios

Das Zielszenario umfasst das konsensuell abgestimmte Maßnahmenset zur Gestaltung des zukünftigen Verkehrsgeschehens in der Stadt Bremen. Es basiert auf dem Vorschlag zum Zielszenario aus der 3. Beteiligungsphase zum VEP Bremen. Unter Berücksichtigung und Abwägung der Anregungen der Bürger, der Ortsbeiräte, der Träger öffentlicher Belange (TÖB) etc. stimmte – nach Konsensbildung im Projektbeirat – die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 5. Juni 2014 dem Zielszenario mit den darin enthaltenen Maßnahmen zu¹. Die Maßnahmen des Zielszenarios sind gemeinsam mit denen des Basisszenarios Gegenstand des erarbeiteten und Kapitel 4 vorgestellten Handlungskonzeptes.

Mit Hilfe der Verkehrsmodellierung sollen nun die Wirkungsumfänge, die mit den Maßnahmen des Zielszenarios erreicht werden können, dargestellt werden. Somit zeigen die nachfolgend zusammengestellten Modellierungsergebnisse die verkehrlichen Wirkungen des sogenannten „oberen Finanzierungspfades“ des Handlungskonzeptes (vgl. Kapitel 4.2) auf, bei dem alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios umgesetzt werden können.

Das Zielszenario enthält Maßnahmen aus den Maßnahmenfeldern:

- Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Fußverkehr, Nahmobilität
- Radverkehr
- Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
- Straßenraumgestaltung
- Inter- und Multimodalität, Carsharing
- Parkplatzmanagement, Elektromobilität
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Der Schwerpunkt des Zielszenarios liegt auf dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) sowie der Bündelung der Kfz-Verkehre im Hauptstraßennetz mit Beseitigung von Defiziten in einzelnen Bereichen des Hauptstraßennetzes bzw. bei der Anbindung relevanter Gewerbestandorte / Zentren.

Auch die Modellierungen zum Zielszenario bauen auf dem Basisszenario auf. Das Basisszenario dient als Referenz, um die Wirkungen der Zielszenarios vergleichen zu können. Das Basisszena-

¹ Zur Darstellung der im Zielszenario enthaltenen Maßnahmen sei auf diesen Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung aus dem Mai 2014 verwiesen. Ferner sind die Maßnahmen des Zielszenarios auch im Anhang 4 zum Handlungskonzept enthalten.

rio selbst enthält die beschlossenen und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen.

Verkehrsmittelanteile im Personenverkehr²

Mit Hilfe von Aufkommensbetrachtungen³, zeigt sich, dass im Zielszenario beim Gesamtverkehr (der Bremer und Nicht-Bremer)⁴ die Anteile im motorisierten Verkehr (mit ca. 64%) und im nicht motorisierten Verkehr (mit ca. 36 %) gegenüber dem Basisszenario um etwa 1%-Punkte verschoben sind (vgl. Abbildung 5⁵).

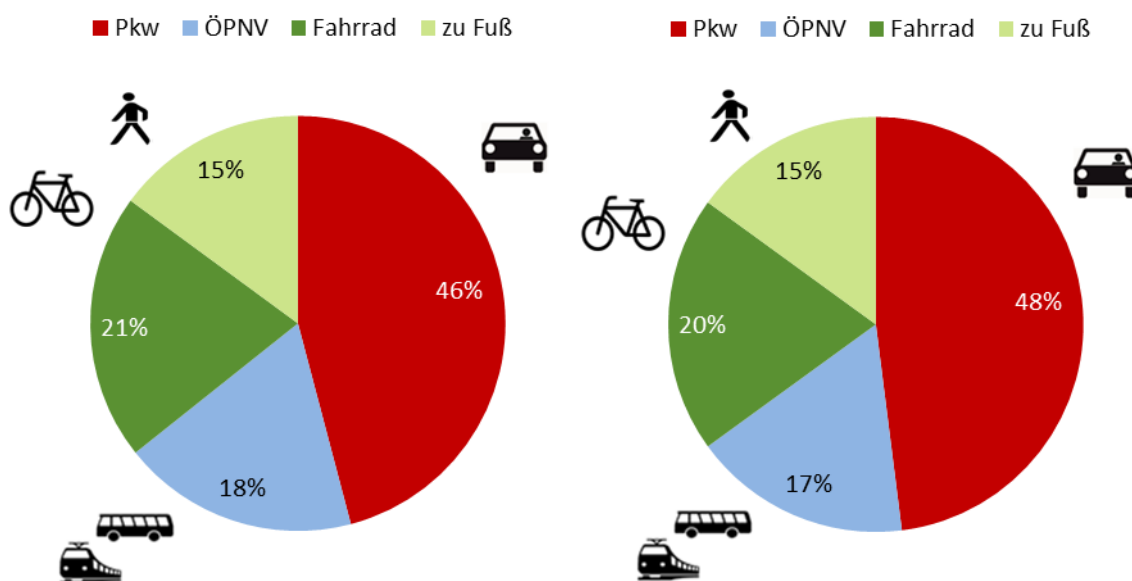


Abbildung 5: Modal-Split zum Gesamtpersonenverkehr Bremens (Bremer und Nicht-Bremer) (Summe aus Binnen-, Quell- und Zielverkehr; inkl. Ein- und Auspendlerverkehr)
Links: Abschätzung für das Zielszenario
Rechts: Abschätzung für das Basisszenario 2025

[Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: SrV 2008; Strukturdatenprognose 2025, Aufkommensabschätzungen und Modellrechnungen]

² Die Modal-Split-Betrachtungen beziehen sich zunächst auf den Gesamtpersonenverkehr, da für die Belastungsermittlungen und Netzbetrachtungen im Straßen- und im öffentlichen Liniennetz das jeweilige Gesamtfahrtenvolumen der Bremer und Nicht-Bremer relevant ist. Für eine vergleichende Betrachtung mit Daten aus Haushaltsbefragungen anderer Städte ist jedoch der Modal-Split ausschließlich der Bremer Bevölkerung heranzuziehen. Daher wird dieser ebenfalls dargestellt.

³ Bei denen die Mobilität nach den einzelnen Altersgruppen und den vier Verkehrsmitteln differenziert eingeflossen sind.

⁴ Betrachtet wird die Summe aus dem Binnenverkehr sowie dem Quell- und Zielverkehr.

⁵ Der Modal-Split weist die Wegeanteile der Verkehrsmittel aus. Da aber die zurückgelegten Wegestrecken der Verkehrsmittel unterschiedlich sind (i. d. R. ist die Wegestrecke im Pkw größer als bei den anderen Verkehrsmitteln), weichen die Anteile am Wegeaufwand (zurückgelegte Strecke) von den Modal-Split-Werten ab. Beim Wegeaufwand ist der Anteil des Pkws noch deutlich größer (vgl. auch SrV-Auswertung im Zwischenbericht zur Chancen- und Mängelanalyse vom Juni 2013).

Im Zielszenario ergeben sich gegenüber dem Basisszenario Zunahmen im ÖV und im Radverkehr sowie Abnahmen im MIV (Pkw). Die Zunahme im ÖV und im Radverkehr beträgt beim Gesamtverkehr (der Bremer und Nicht-Bremer) jeweils ca. 1%-Punkt. Die Abnahme beim MIV beträgt ca. 2%-Punkte.

Die Modal-Split-Anteile der Personenfahrten/-wege der Bremer Bevölkerung für das Zielszenario sind in der Abbildung 6 enthalten. Aus ihr ist ersichtlich, dass im Zielszenario bei den Personenfahrten der Bremerinnen und Bremer die Anteile des motorisierten Verkehrs (mit ca. 51%) und des nichtmotorisierten Verkehrs (mit ca. 49%) gegenüber dem Basisszenario spürbar (um etwa 3%-Punkte) zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsmittel verschoben sind. Es zeigen sich auch bei den Personenfahrten der Bremer Bevölkerung Zunahmen beim Radverkehrsanteil von ca. 2%-Punkten, beim Anteil des ÖV von ca. 1%-Punkt und beim Anteil des Fußgängerverkehrs von ca. 1%-Punkt. Der Anteil des MIV (Pkw) sinkt deutlich um ca. 4%-Punkte ab.

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

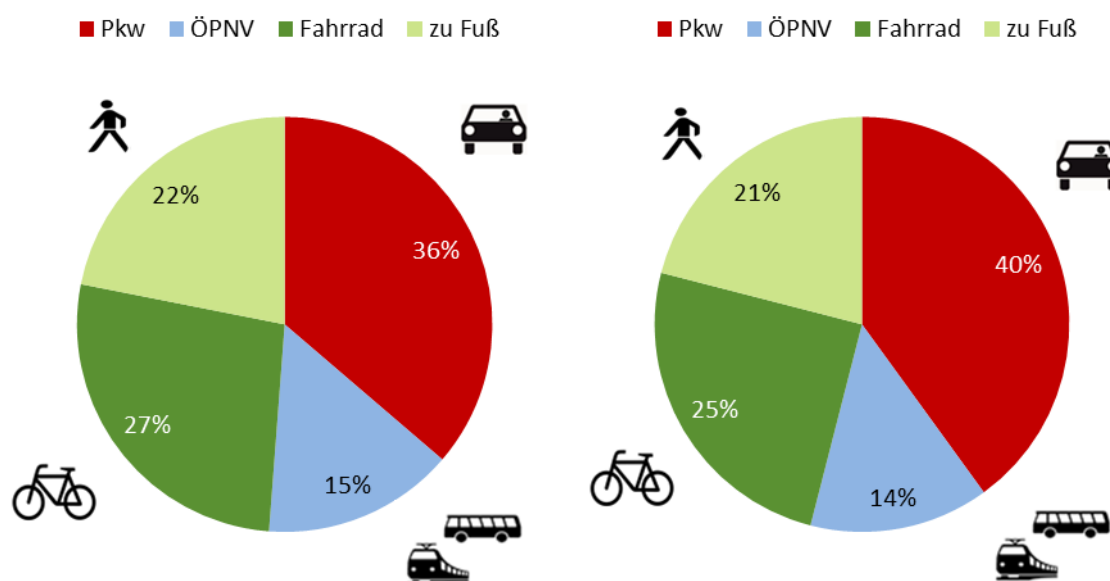


Abbildung 6: Modal-Split zum Personenverkehr der Bremerinnen und Bremer (Summe aus Binnen-, Quell- und Zielverkehr; inkl. Ein- und Auspendlerverkehr)
Links: Abschätzung für das Zielszenario
Rechts: Abschätzung für das Basisszenario 2025

[Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: SrV 2008; Strukturdatenprognose 2025, Aufkommensabschätzungen und Modellrechnungen]

Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr

Mit Hilfe des Verkehrsmodells erfolgt die weitergehende Nachfragebetrachtung mit der Ermittlung der Verkehrsverflechtungen und der Aufteilung für die motorisierten Verkehrsmittel (MIV/ÖV).

Zunächst werden die Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr auf den untersuchungsrelevanten Netzen (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) für das Zielszenario, die durch die Bremer und die Nicht-Bremer hervorgerufen werden, dargestellt. Anschließend werden die Veränderungen der Nachfragekenndaten zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario (sowohl als absoluter Wert als auch als relative Veränderung gegenüber den Werten des Basisszenario) dargestellt und kurz beschreibend eingeordnet / bewertet⁶.

In der Tabelle 1 sind die Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr für das Zielszenario (mit der räumlichen Differenzierung nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen) für den „normalen“ Werktag⁷ enthalten. Sie gibt zu erkennen, dass beim Zielszenario auf den untersuchungsrelevanten Netzen (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) in Bremen ca. 1.515.000 Personenfahrten (der Bremer und Nicht-Bremer) mit Bezug zur Stadt Bremen (Binnen-, Quell- oder Zielverkehr) an einem normalen Werktag erbracht werden⁸. Hinzu kommt noch der Durchgangsverkehr durch Bremen, der größtenteils auf den Autobahnen bzw. auf den Fernlinien der DB AG abgewickelt wird.

	Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr im Zielszenario [Pers.-Fahrten/Werktag]		
	ÖV	MIV	Gesamt
Binnenverkehr	359.500	722.900	1.082.400
Quellverkehr	37.400	179.100	216.500
Zielverkehr	37.400	179.100	216.500
Gesamt	434.300	1.081.100	1.515.400

Tabelle 1: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (MIV und ÖV) am normalen Werktag des Jahres 2025 für das Zielszenario (untersuchungsrelevante Netze; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

[Quelle: eigene Darstellung]

⁶ Bei den Tabellen mit der Darstellung der Veränderung der Verkehrsnachfrageeckwerte zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario 2025 werden die Tabellenfelder mit Zunahmen in rot und mit Abnahmen in grün eingefärbt.

⁷ Der „normale“ Werktag bezieht sich auf die Tage Montag bis Freitag außerhalb der Ferienzeiten.

⁸ Die Tabellen mit den Eckwerten der Verkehrsnachfragedaten für Bremen beziehen sich auf das Gebiet der Stadt Bremen ohne das Stadtbremische Überseehafengebiet Bremerhaven. Sie enthalten beide Fahrten zur Ausübung einer Aktivität, d. h. die Hinfahrt zum Aktivitätenort (z. B. Arbeitsort) und die Rückfahrt vom Aktivitätenort zur Wohnung. Daher sind beide Richtungen über den gesamten Tag gleich stark.

Die Verkehrsnachfragedaten berücksichtigen die Fahrten der Gesamtheit der Erwerbstätigen am Wohnort bzw. der Beschäftigten am Arbeitsort, d. h. neben den sozialversicherungspflichtig Erwerbstätigen/Beschäftigten werden im Verkehrsmodell auch die übrigen Beschäftigten einbezogen.

	Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr Differenz zw. Zielszenario u. Basisszenario [Pers.-Fahrten/Werktag]					
	ÖV		MIV		Gesamt	
Binnenverkehr	23.900	7,1%	-60.400	-7,7%	-36.500	-3,3%
Quellverkehr	5.600	17,7%	-7.200	-3,9%	-1.600	-0,7%
Zielverkehr	5.600	17,7%	-7.200	-3,9%	-1.600	-0,7%
Gesamt	35.200	8,8%	-74.800	-6,5%	-39.600	-2,5%

Tabelle 2: Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (MIV und ÖV) am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und Basisszenario (untersuchungsrelevante Netze; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)
(Differenzenbildung aus den nicht gerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

[Quelle: eigene Darstellung]

Wie aus der Tabelle 2 ersichtlich ist, ergibt sich beim Zielszenario eine Abnahme der Nachfrage im motorisierten Personenverkehr gegenüber dem Basisszenario von ca. 2,5%. Sie zeigt aber auch, dass die Entwicklungen bei den beiden motorisierten Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich sind. Während der motorisierte Individualverkehr (MIV)⁹ eine deutliche Abnahme von ca. 6,5% aufweist, erfährt der öffentliche Verkehr (ÖV) einen deutlichen Anstieg von fast 9%. Die Tabelle 2 gibt ferner zu erkennen, dass die relative Zunahme im ÖV beim Binnenverkehr geringer ist als bei dem die Stadtgrenze überschreitenden Quell- und Zielverkehr. Ursächlich hierfür ist die stärkere Bedeutung der SPNV-Erweiterung. Beim MIV ist die relative Abnahme beim Binnenverkehr größer als bei dem die Stadtgrenze überschreitenden Quell- und Zielverkehr, da die Maßnahmen im Straßennetz den Schwerpunkt bei den Fernstraßen haben und der Ausbau des Umweltverbundes insbesondere bei den Bremer Binnenverkehren Wirkung zeigt. Insgesamt kann für das Zielszenario festgehalten werden, dass die Nachfrage im motorisierten Verkehr deutlich auf das verbesserte ÖV-Angebot reagiert und dass es wegen der Angebotsverbesserung beim Fuß- und Radverkehr auch spürbare Verlagerungen hin zum nichtmotorisierten Verkehr gibt.

Die weitergehende Differenzierung der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen für das Zielszenario mit der Unterscheidung nach den im Verkehrsmodell betrachteten fünf (Haupt-)Reisezwecken¹⁰, denen alle Fahrten zugeordnet werden¹¹, kann der

⁹ Der MIV wird nachfolgend teils auch als motorisierter Personenverkehr mit Pkw bezeichnet.

¹⁰ Der Reisezweck Geschäft umfasst den Personenverkehr in Ausübung des Berufes und ist somit dem Personenwirtschaftsverkehr zuzuordnen. Das Verkehrsmodell unterscheidet auch für diesen Reisezweck die Personenfahrten im MIV und ÖV.

¹¹ Die im Verkehrsmodell verwendete Reisezweckabgrenzung orientiert sich an der den Weg „auslösenden“ Aktivität / Strukturgröße. Daher gibt es im Verkehrsmodell teils eine andere Reisezweckabgrenzung als in der Haushaltsbefragung. So ist beispielsweise für den Reisezweck „Begleiten / Brin-

Tabelle 3 entnommen werden. In der Tabelle 4 sind die Veränderungen der Nachfragekennwerte zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario zusammengestellt.

Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr (MIV und ÖV) im Zielszenario [Pers.-Fahrten/Werktag]					
Reisezweck	Beruf	Geschäft	Ausbildung	Einkauf/ Besorgung	Freizeit/ Sonstiges
Binnenverkehr	265.200	119.400	66.700	369.100	261.900
Quellverkehr	75.300	25.700	12.900	46.800	34.800
Zielverkehr	75.300	25.700	12.900	46.800	34.800
Gesamt	415.800	170.800	92.500	462.700	331.500

Tabelle 3: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (Summe aus MIV und ÖV) am normalen Werktag im Zielszenario mit der Differenzierung nach Reisezwecken (untersuchungsrelevante Netze; ohne weiter ausgreifenden Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

[Quelle: eigene Darstellung]

Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr (MIV und ÖV) Differenz zw. Zielszenario u. Basisszenario [Pers.-Fahrten/Werktag]										
Reisezweck	Beruf		Geschäft		Ausbildung		Einkauf/ Besorgung		Freizeit/ Sonstiges	
Binnenverkehr	-10.800	-3,9%	-2.600	-2,1%	-1.800	-2,6%	-14.500	-3,8%	-6.800	-2,5%
Quellverkehr	1.000	1,3%	-400	-1,6%	< 100	0,4%	-1.100	-2,3%	-1.100	-2,9%
Zielverkehr	1.000	1,3%	-400	-1,6%	< 100	0,4%	-1.100	-2,3%	-1.100	-2,9%
Gesamt	-8.900	-2,1%	-3.400	-2,0%	-1.700	-1,8%	-16.600	-3,5%	-8.900	-2,6%

Tabelle 4: Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen (Summe aus MIV und ÖV) am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario mit der Differenzierung nach Reisezwecken (untersuchungsrelevante Netze; ohne weiter ausgreifenden Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)
(Differenzenbildung aus den nicht gerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

[Quelle: eigene Darstellung]

Wie die Tabelle 4 ausweist, findet sich die Tendenz der Abnahme des motorisierten Personenverkehrs bei allen fünf (Haupt-)Reisezwecken. Die größten prozentualen Unterschiede ergeben sich bei den Reisezwecken Einkauf/Besorgung und Freizeit/Sonstiges, da hier die Verlagerungspotentiale zum Fuß- und Radverkehr hoch sind. Die geringsten prozentualen Unterschiede (für die Summe) zeigen sich beim Reisezweck Ausbildung, da dieser stark ÖV-affin ist und wegen des ebenfalls erfolgten ÖV-Ausbaus kaum weitere Verlagerungen zum Fuß- und Rad-

gen und Holen“ aus der Haushaltsbefragung keine eigentlich „auslösende“ Aktivität identifizierbar. Im Verkehrsmodell werden diese Fahrten den eigentlich „auslösenden“ Strukturgrößen zugeordnet.

verkehr erfolgen. Es zeigen sich aber auch Zunahmen bei den die Stadtgrenze überschreitenden Verkehren im Reisezweck Beruf und Ausbildung, da hier der ÖV-Zuwachs stärker ausfällt als die MIV-Abnahme. Beide Reisezwecke sprechen gut auf den ÖV-/SPNV-Ausbau über die Stadtgrenze hinweg an. Somit spiegeln die Nachfrageveränderungen die insgesamt verbesserte Erreichbarkeit Bremens aus der Region im ÖV und MIV wieder.

Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr mit Pkw und Lkw

Die Verkehrsnachfrage des Kfz-Verkehrs für das untersuchungsrelevante Straßennetz des Zielszenarios (mit der Differenzierung nach dem Pkw- und Lkw-Verkehr) kann der Tabelle 5 entnommen werden. Aus der Tabelle 5 ist ersichtlich, dass auf dem untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen im Zielszenario etwa 0,97 Mio. Kfz-Fahrten am Werktag mit Bezug zur Stadt Bremen (Binnen-, Quell- und Zielverkehr) abgewickelt werden. Davon entfallen auf den Lkw-Verkehr etwa 118.000 Lkw-Fahrten/Tag. Dies entspricht einem Lkw-Anteil von mehr als 12%. Dieser Anteil liegt knapp 1%-Punkt über dem Lkw-Anteil im Basisszenario 2025. Wie aus der Tabelle 6 ersichtlich ist, kommt es im Zielszenario gegenüber dem Basisszenario zu einer Abnahme im Kfz-Verkehr von fast 6%, wobei die Abnahme nur beim Pkw-Verkehr festgestellt werden kann (ca. 6,4%). Beim Lkw-Verkehr zeigt sich keine Veränderung, da das verbesserte Angebot im öffentlichen Verkehr bzw. im Fuß- und Radverkehr den Lkw-Verkehr nicht spürbar beeinflusst. Damit lässt sich für das Zielszenario der zuvor beschriebene höhere Lkw-Anteil an der Kfz-Verkehrsnachfrage mit Bezug zur Stadt Bremen erklären.

	Kfz-Fahrten im Zielszenario [Kfz/Tag]		
	Pkw	Lkw	Gesamt
Binnenverkehr	563.300	72.500	635.800
Quellverkehr	145.100	22.700	167.800
Zielverkehr	145.000	22.700	167.700
Gesamt	853.400	117.900	971.300

Tabelle 5: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr der Stadt Bremen am normalen Werktag des Zielszenarios mit der Differenzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

[Quelle: eigene Darstellung]

	Kfz-Fahrten					
	Differenz zw. Zielszenario u. Basisszenario [Kfz/Tag]					
	Pkw		Lkw		Gesamt	
Binnenverkehr	-47.000	-7,7%	-100	-0,1%	-47.100	-6,9%
Quellverkehr	-5.700	-3,8%	100	0,3%	-5.600	-3,3%
Zielverkehr	-5.700	-3,8%	100	0,3%	-5.600	-3,3%
Gesamt	-58.400	-6,4%	0	0,0%	-58.400	-5,7%

Tabelle 6: Veränderung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr der Stadt Bremen am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario mit der Differenzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)
(Differenzenbildung aus den nicht gerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

[Quelle: eigene Darstellung]

Verkehrsmengensituation im Straßennetz für das Zielszenario

Zur Beschreibung der im Straßennetz auftretenden Kfz-Verkehrsmengen¹² am mittleren Tag des Jahres wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)¹³ dargestellt.

Die Abbildung 7 gibt die DTV-Verkehrsmengen des Zielszenarios im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen wieder¹⁴. In das Straßennetzmodell des Zielszenarios sind gegenüber dem Basisszenario nicht nur die Neu-/Umbaumaßnahmen im Straßennetz sondern auch die Anpassungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des öffentlichen Liniennetzes sowie dem Ausbau des Verkehrsangebotes für den Fuß- und Radverkehr eingeflossen (vgl. Darstellungen des Maßnahmenset des Zielszenarios im Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung aus dem Mai 2014¹⁵).

¹² Für die Verkehrsmengen pro Zeiteinheit wird in der Fachsprache der Begriff Verkehrsbelastungen (bezogen auf die Zeiteinheit) verwendet. Dieser Fachbegriff wird nachfolgend synonym verwendet und beinhaltet insofern keine Wertung der dargestellten Daten.

¹³ An dieser Stelle werden die DTV-Belastungen (für den mittleren Tag des Jahres) dargestellt, weil diese i. d. R. in den allgemeinen Belastungskarten (beispielsweise den Straßenverkehrszählungen des Bundes) verwendet werden: Ebenso dienen die DTV-Belastungen auch als Eingangsdaten für die Schall- und Luftschadstoffemissionsberechnungen.

Die Belastungen des mittleren Werktages des Jahres (Montag bis Freitag) liegen aber ebenfalls vor. Bei der Modellierung werden die Kfz-Verkehrsnachfrage- und Verkehrsmengendaten des mittleren Werktages im untersuchungsrelevanten Straßennetz für die vier Zeitgruppen (Vormittagsstunden- gruppe 6.00 bis 10.00 Uhr, Nachmittagsstundengruppe 15.00 bis 19.00 Uhr, Nachtzeitraum 22.00 bis 6.00 Uhr und den Resttag des Werktages) einzeln ermittelt. Die Belastungen des mittleren Werkta- ges entstehen dann durch die Überlagerung der Kfz-Verkehrsmengen für diese vier Zeitgruppen. Aus den so überlagerten Verkehrsmengen des mittleren Werktages werden dann in Abhängigkeit von der Straßennetzfunktion und der Verkehrszusammensetzung (differenziert nach den Fahrzeugarten) die DTV-Belastungen (am mittleren Tag des Jahres) bestimmt.

¹⁴ Bei den dargestellten Belastungen im Kfz-Verkehr ist zu beachten, dass für die Weserquerung im Zu- ge der A281 eine Maut angesetzt wurde.

¹⁵ Für die Liste mit den Maßnahmen des Zielszenarios sei auch auf den Anhang 4 verwiesen.

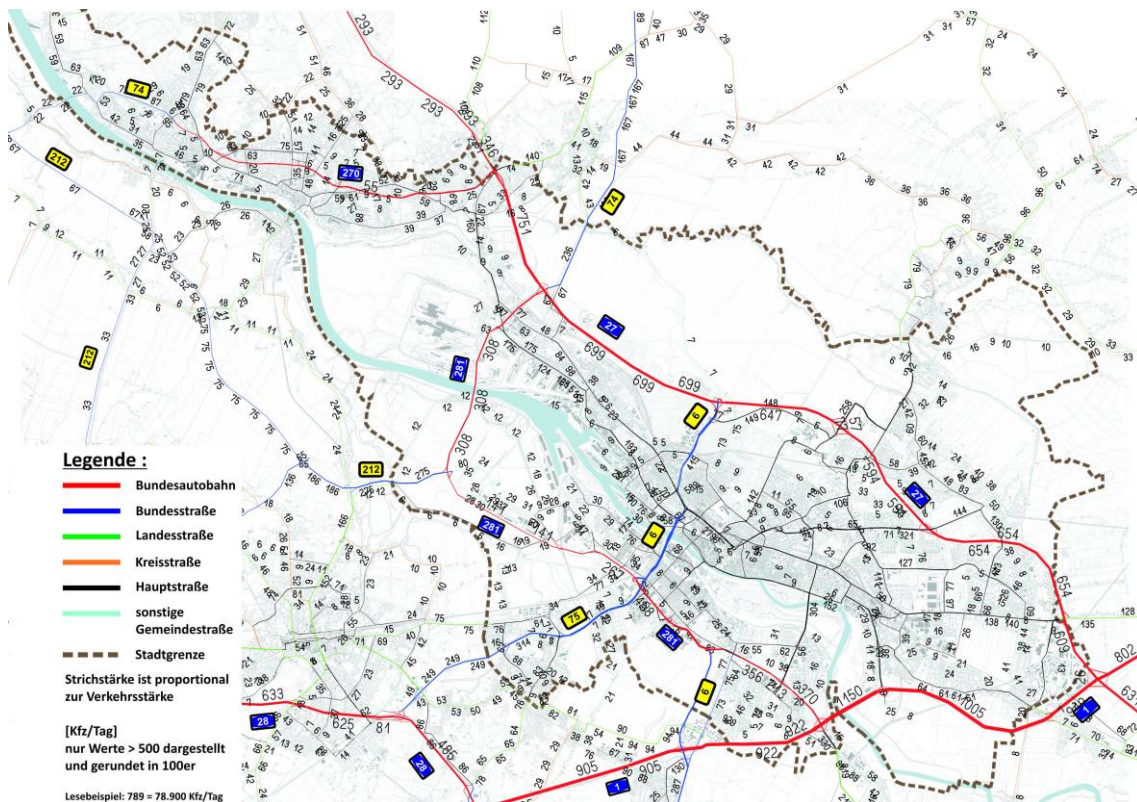


Abbildung 7: Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen im Zielszenario

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 3.1)

In der Abbildung 8 sind die Veränderungen der Verkehrsbelastungssituation im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario enthalten. Die wesentlichen Belastungsveränderungen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario werden nachfolgend kurz skizziert.

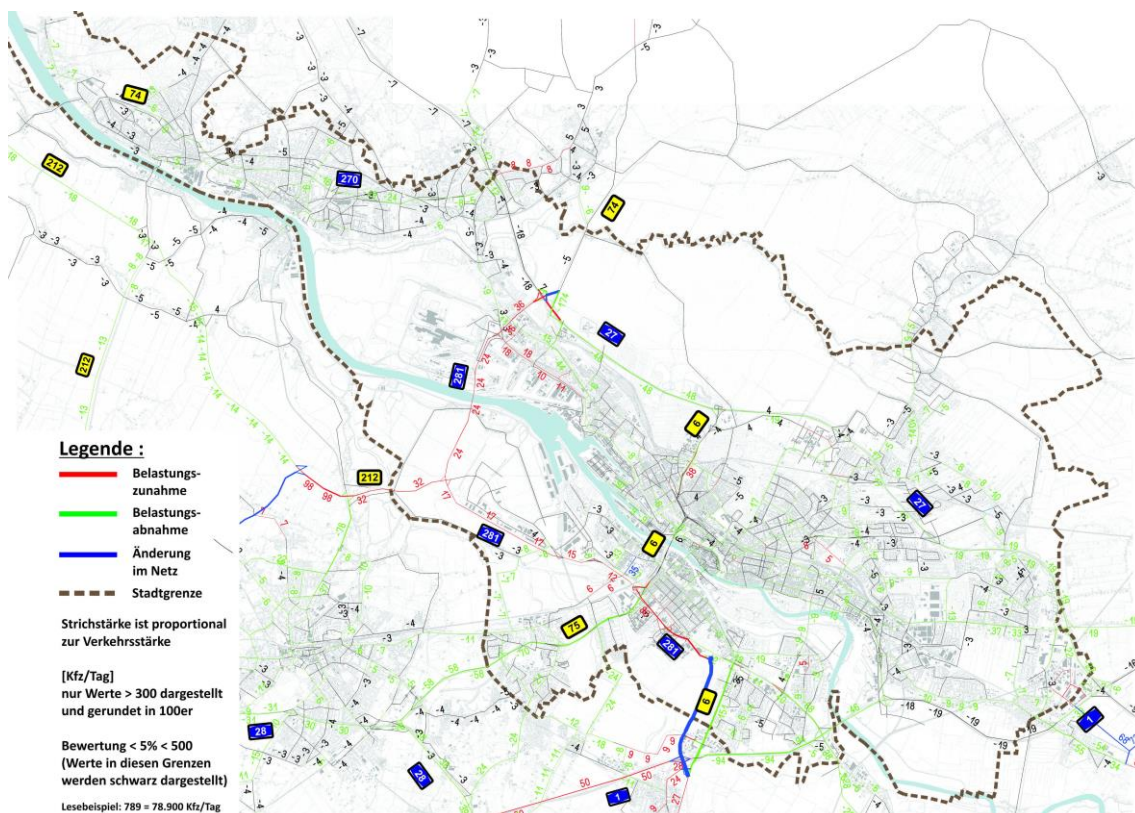


Abbildung 8: Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 3.2)

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 (vgl. Tabelle 6)
- der Belastungsverlagerung auf Grund der Veränderungen im Straßennetz (u. a.: Ausbau der Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), Optimierung von Straßenabschnitten / Straßenzügen, Optimierung von Knotenpunkten / Kreuzungen sowie Verbesserung der Ampelschaltungen auf einzelnen Straßenzügen).

Durch die Überlagerung beider Effekte¹⁶ ergeben sich für das untersuchungsrelevante Straßennetz der Stadt Bremen die Kfz-Belastungsunterschiede zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario.

Die zentralen Belastungsveränderungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario sind, dass:

- im Hauptstraßennetz weitreichende Belastungsrückgänge auftreten,

¹⁶ Für die einzelnen Straßennetzelemente sind diese beiden Effekte teils gleichgerichtet, teils aber auch entgegengerichtet in den Wirkungen.

- die Belastungsrückgänge dort überproportional ausfallen, wo parallel infolge Neu-/Ausbauten Entlastungsstraßen errichtet wurden oder wo Um-/Rückbauten einbezogen werden
- sich aber auch einzelne Belastungszunahmen einstellen, weil hier die Zuwächse aus den Belastungsverlagerungen/-bündelungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragerückgang. Hierbei ist aber zu beachten, dass die Screenline für den betrachteten Korridor jedoch i. d. R. Rückgänge bei den Kfz-Belastungen im Straßennetz aufweist¹⁷.

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. Hier sind insbesondere zu benennen:

- der Heerstraßenzug West
- der Straßenzug Utbremer Ring / Fürther Straße
- die Osterholzer Heerstraße
- die Riensberger Str.
- die Kattenturmer Heerstraße (B6)
- die Oldenburger Straße (B75)

Belastungszunahmen ergeben sich dort, wo die Zuwächse aus den Belastungsverlagerungen/-bündelungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragerückgang. Dies trifft u. a. zu bei:

- der nördlichen Hafenrandstraße
- der A281
- dem Zubringer Überseestadt
- dem Hochschulring
- der Straße Am Herzogenkamp
- der Warturmer Heerstraße
- der Konrad-Adenauer-Allee

Durch die Bündelung werden v. a. gleichgerichtete Straßen im umgebenden Netz entlastet.

Anhand der im untersuchungsrelevanten Straßennetz für den normalen Werktag¹⁸ ermittelten Kfz-Streckenbelastungen ergeben sich die in der Tabelle 7 zusammengestellten Kfz-Fahrleistungen¹⁹ bzw. die Kfz-Verweildauern²⁰ für den Tag. Die Angaben zur Kfz-Fahrleistung und

¹⁷ Als Screenline wird die Zusammenfassung der Belastungszahlen mehrerer benachbarter Querschnitte zu einem Vergleichswert verstanden. Hier sei insbesondere die Screenline über die Hafenrandstraße, den Heerstraßenzug West und die A27 genannt.

¹⁸ Da die Umlegungsberechnungen für den Werktag durchgeführt werden (s. o.) können auch nur für den Werktag die Kennwerte der Verweildauer ermittelt werden.

¹⁹ Die Fahrleistung (Wegeaufwand) bezeichnet die Kfz-Kilometer, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (zurückgelegte Wegstrecke der Kfz am Werktag).

zur Kfz-Verweildauer beziehen sich auf das untersuchungsrelevante Straßennetz und berücksichtigen auch die darauf abgewickelten Durchgangsverkehre. Diese verlaufen durch die Stadt Bremen im Wesentlichen über die Bundesfernstraßen A1, A27, A281, B6 und B75.

Auf dem untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen werden beim Zielszenario am normalen Werktag ca. 9,15 Mio. Kfz*Km/Tag erbracht (vgl. Tabelle 7). Auf den Lkw-Verkehr entfallen davon gut 17%. Dieser Anteil bei der Fahrleistung ist höher als der Anteil am werktäglichen Fahrtenaufkommen für die Stadt Bremen, da die im Lkw-Verkehr erbrachten Fahrtdistanzen größere sind als die im Pkw-Verkehr. Die Kfz-Verweildauer im untersuchungsrelevanten Straßennetz beträgt beim Zielszenario ca. 176.900 Kfz*h/Tag.

Klassifizierung	Eckwerte der Kfz-Fahrleistung und Kfz-Verweildauer im Zielszenario				
	Netzlänge [km]	Kfz-Fahrleistung am Werktag [Kfz*km/Tag]	Lkw-Fahrleistung am Werktag [Lkw*km/Tag]	Kfz-Verweildauer am Werktag [Kfz*h/Tag]	Lkw-Verweildauer am Werktag [Lkw*h/Tag]
Autobahn	86,9	4.400.200	1.065.200	56.500	13.400
Bundesstr.	39,3	1.057.500	167.800	19.800	3.200
Gemeindestr. (HVS)	257,4	2.881.200	277.900	73.700	7.100
sonstige Gemeindestr.	379,5	809.400	83.900	26.900	2.600
Gesamt	763,1	9.148.300	1.594.800	176.900	26.300

Tabelle 7: Eckwerte der Fahrleistung und Verweildauer des Kfz- und Lkw-Verkehrs im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen am normalen Werktag für das Zielszenario (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. des weiter ausgreifenden Fernverkehrs; inkl. des Durchgangsverkehrs; gerundete Werte)

[Quelle: eigene Darstellung]

²⁰ Die Verweildauer (Zeitaufwand) bezeichnet die Kfz-Stunden, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (benötigte Zeit der Kfz am Werktag).

Klassifizierung	Eckwerte der Kfz-Fahrleistung und Kfz-Verweildauer Differenz zw. Zielszenario u. Basisszenario									
	Netzlänge		Kfz-Fahrleistung am Werktag		Lkw-Fahrleistung am Werktag		Kfz-Verweildauer am Werktag		Lkw-Verweildauer am Werktag	
	[km]		[Kfz*km/Tag]		[Lkw*km/Tag]		[Kfz*h/Tag]		[Lkw*h/Tag]	
Autobahn	-1,8	-2,0%	-93.500	-2,1%	-1.300	-0,1%	-1.500	-2,6%	-100	-0,5%
Bundesstr.	2,2	5,8%	-5.000	-0,5%	3.600	2,2%	-1.100	-5,3%	> -100	-1,1%
Gemeindestr. (HVS)	0,6	0,2%	-238.200	-7,6%	-9.500	-3,3%	-5.900	-7,4%	-200	-3,3%
sonstige Gemeindestr.	0	0,0%	-86.500	-9,7%	-600	-0,7%	-2.500	-8,6%	> -100	-0,2%
Gesamt	0,9	0,1%	-423.300	-4,4%	-7.800	-0,5%	-11.100	-5,9%	-400	-1,3%

Tabelle 8: Veränderung der Eckwerte der Fahrleistung und Verweildauer des Kfz- und Lkw-Verkehrs im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen am normalen Werktag zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. des weiter ausgreifenden Fernverkehrs; inkl. des Durchgangsverkehrs; gerundete Werte)

[Quelle: eigene Darstellung]

Wie die Tabelle 8 verdeutlicht, schlagen sich die Veränderungen im Straßennetz des Zielszenarios auch in der Netzlänge der einzelnen Straßennetzkategorien nieder. Insgesamt wird das Straßennetz auf dem Gebiet der Stadt Bremen gegenüber dem Basisszenario um ca. 1 km verlängert²¹. Die Tabelle 8 gibt ferner zu erkennen, dass beim Zielszenario die Kfz-Fahrleistung gegenüber dem Basisszenario absinkt. Diese Abnahme ist jedoch geringer als die Abnahme bei der Kfz-Verkehrsnachfrage (vgl. Tabelle 5). Ursächlich hierfür ist u.a. die Verlagerung auf die höherrangigen Straßen (aus den nachgeordneten Straßen), was in der Regel etwas längere Fahrstrecken bedeutet. Ebenso spielt eine Rolle, dass die Verlagerung vom Pkw auf den nicht-motorisierten eher die kürzeren Distanzen betrifft, so dass auch hierdurch eine eher unterproportionale Veränderung der Kfz-Fahrleistung begründet ist. Die Lkw-Fahrleistung ist gegenüber dem Basisszenario nahezu unverändert, wobei sich auch eine Verlagerung hin zu den Autobahnen und den Bundesstraßen ergibt.

Die Tabelle 8 zeigt außerdem, dass die Verweildauer im Kfz-Verkehr etwas stärker als die Fahrleistung sinkt, so dass daraus auf ein etwas höheres Geschwindigkeitsniveau geschlossen werden kann. Es kommt beim Zielszenario wegen des teilweisen Netzausbaus/-umbaus und des spürbaren Nachfragerückgangs zu einer leicht geringeren Auslastung der Straße und somit zu weniger Behinderungen. Diese Tendenz zeigt sich auch ähnlich im Lkw-Verkehr, da die Lkw-Verweildauer etwas sinkt bei fast unveränderter Lkw-Fahrleistung.

²¹ Hier sind insbesondere die Errichtung der B6n auf dem Bremer Stadtgebiet sowie die Schaffung der Verknüpfung der B74n mit dem Autobahndreieck HB-Industriehäfen mit der Aufhebung der heutigen Anschlussstelle HB-Industriehäfen zu nennen.

Verkehrsmengensituation im öffentlichen Liniennetz für das Zielszenario

Das öffentliche Liniennetz der Stadt Bremen wird im Zielszenario gegenüber dem Basisszenario sowohl beim SPNV, bei den Straßenbahnen als auch im Busnetz grundlegend erweitert²².

Die für das Zielszenario ermittelten Verkehrsmengen am normalen Werktag im öffentlichen Liniennetz der Stadt Bremen sind in der Abbildung 9 dargestellt.

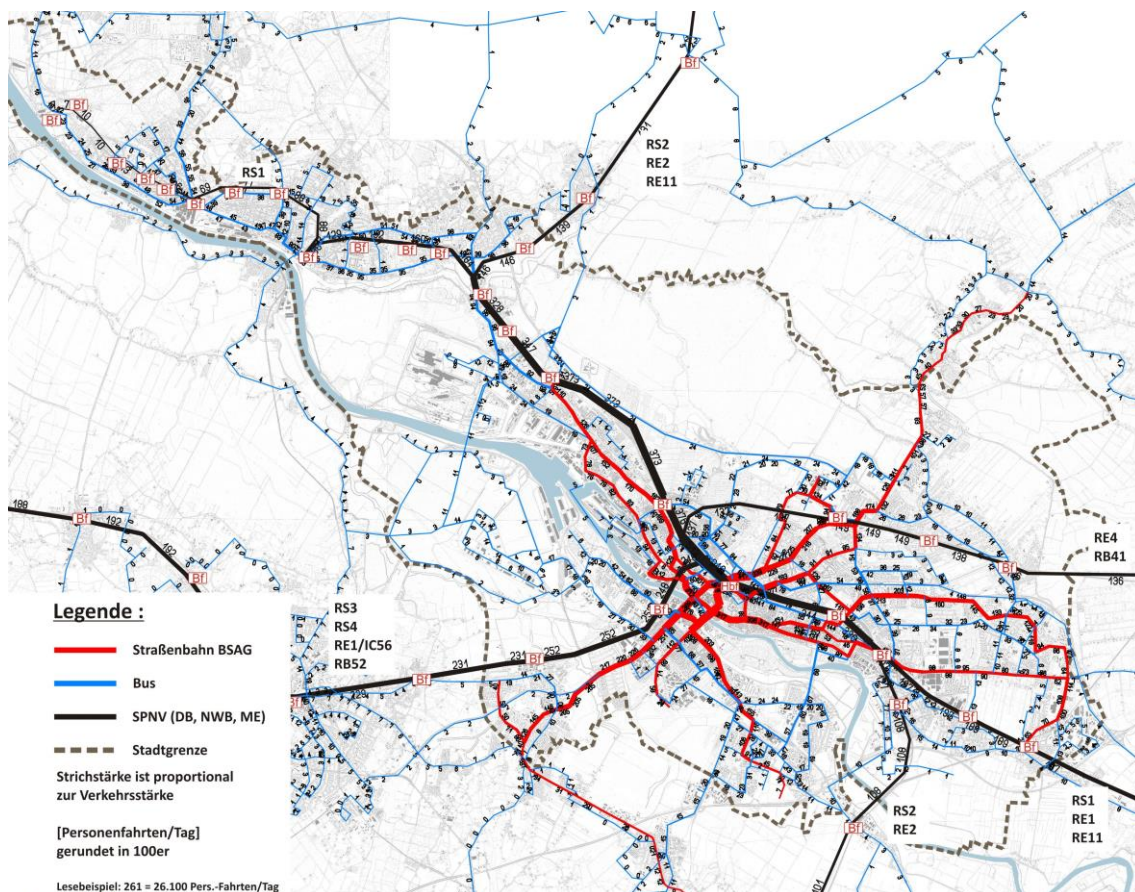


Abbildung 9: ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im untersuchungsrelevanten Liniennetz der Stadt Bremen im Zielszenario

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 3.3)

Die zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario ermittelten Veränderungen der werktäglichen Verkehrsmengen auf den einzelnen Streckenabschnitten des öffentlichen Liniennetzes können Abbildung 10 der entnommen werden.

²² Zur Darstellungen des Maßnahmenset des Zielszenarios sei auf den Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung aus dem Mai 2014 verwiesen. Für die Auflistung der Maßnahmen sei auf den Anhang 4 hingewiesen.

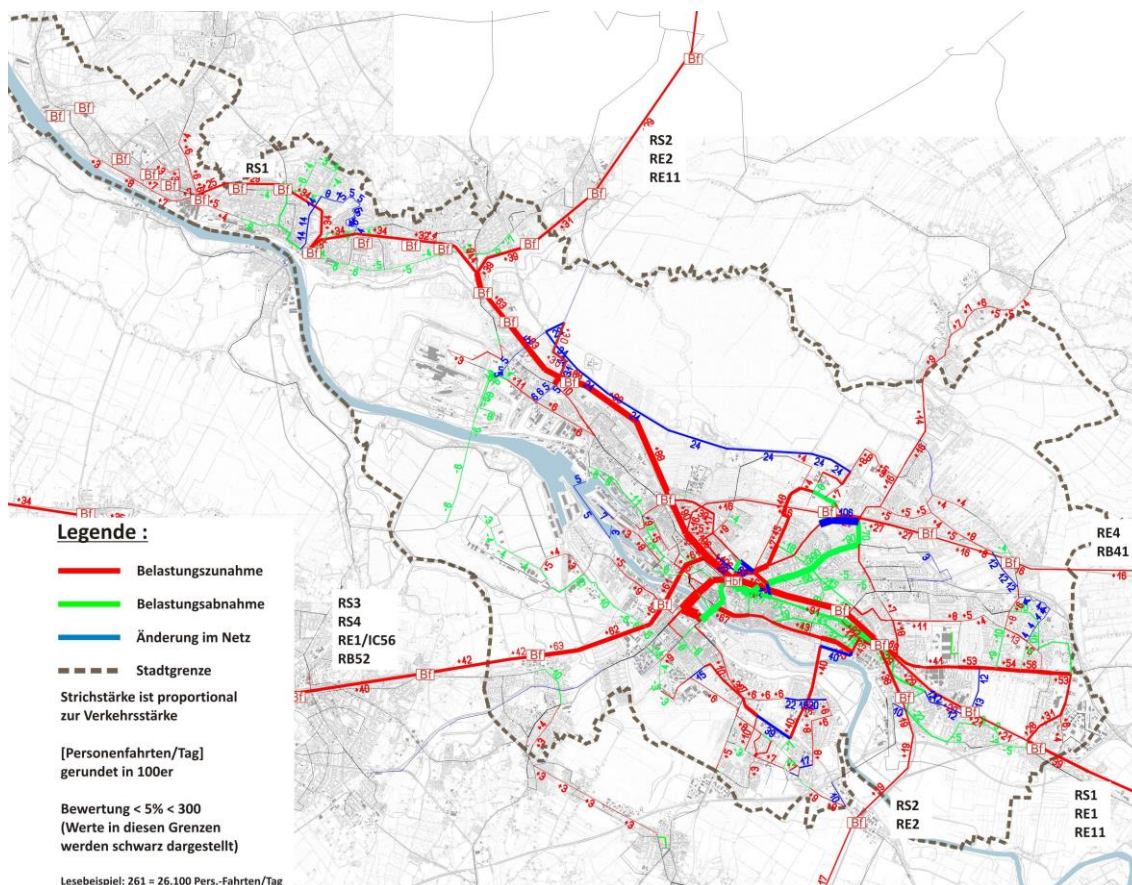


Abbildung 10: Differenz der ÖV-Verkehrsmengen am Werktag im untersuchungsrelevanten Liniennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario
Hinweis: hier werden, abweichend von den anderen Belastungsdarstellungen, keine 100er-Einheiten verwendet.

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 3.4)

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 (vgl. Tabelle 2)
- den Belastungsverlagerungen auf Grund des Ausbaus im SPNV und im Straßenbahn-/Busnetz

Die Überlagerung dieser beiden Effekte²³ ist ursächlich für die in der Abbildung 10 dargestellten Belastungsunterschiede im öffentlichen Liniennetz der Stadt Bremen zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario. 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-/Busnetz. Es zeigen sich aber auch auf einzelnen ÖV-Strecken Belastungsabnahmen, weil hier die Abnahmen aus den Belastungsverlagerungen grö-

²³ Für die einzelnen Netzelemente im öffentlichen Liniennetz sind diese beiden Effekte teils gleichgerichtet, teils aber auch entgegengerichtet in den Wirkungen.

ber sind als die Effekte aus dem Nachfragezuwachs. Die Screenlines zeigen aber insgesamt deutliche Zuwächse der Belastungen im öffentlichen Liniennetz²⁴.

Belastungsrückgänge treten insbesondere dort auf, wo Angebotsveränderungen im benachbarten Liniennetz erfolgt sind. Hier sind beispielhaft benannt:

- die Schwachhauser Heerstraße
- die Domsheide
- die Hafенrandstraße
- die 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. Als relevante Streckenabschnitte gelten u. a.:

- die SPNV-Achse Vegesack – Hbf. Bremen
- die Osterholzer Heerstraße
- die H.-H.-Meier-Allee
- die Habenhauser Brückenstraße

Fazit zu den Modellierungsergebnissen des Zielszenarios

Das Fazit zu den Modellierungsergebnissen des Zielszenarios erfolgt auf der Grundlage der Veränderung der Kennwerte aus den Bereichen:

- Verkehrsnachfrage im (motorisierten) Personenverkehr
- Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr
- Kfz-Fahrleistung und -Verweildauer im untersuchungsrelevanten Straßennetz

gegenüber dem Basisszenario. Dazu werden in einem Diagramm die Veränderungsrate (in Prozent) zwischen den Kennwerten des Zielszenarios und des Basisszenarios (wobei das Basisszenario die Bezugsgröße bildet) direkt gegenübergestellt. Da die Abbildung die vorher gemachten Aussagen anschaulich zusammenführt, werden nachfolgend lediglich die zentralen Statements kurz aufgeführt.

²⁴ Hier seien exemplarisch die Screenlines über die ÖV-Achsen der verschiedenen Produkte (SPNV, Straßenbahn und Bus) in Lesum, im Bremer Westen, in der Neustadt oder auf Höhe der drei Altstadt Brücken in Bremen genannt.

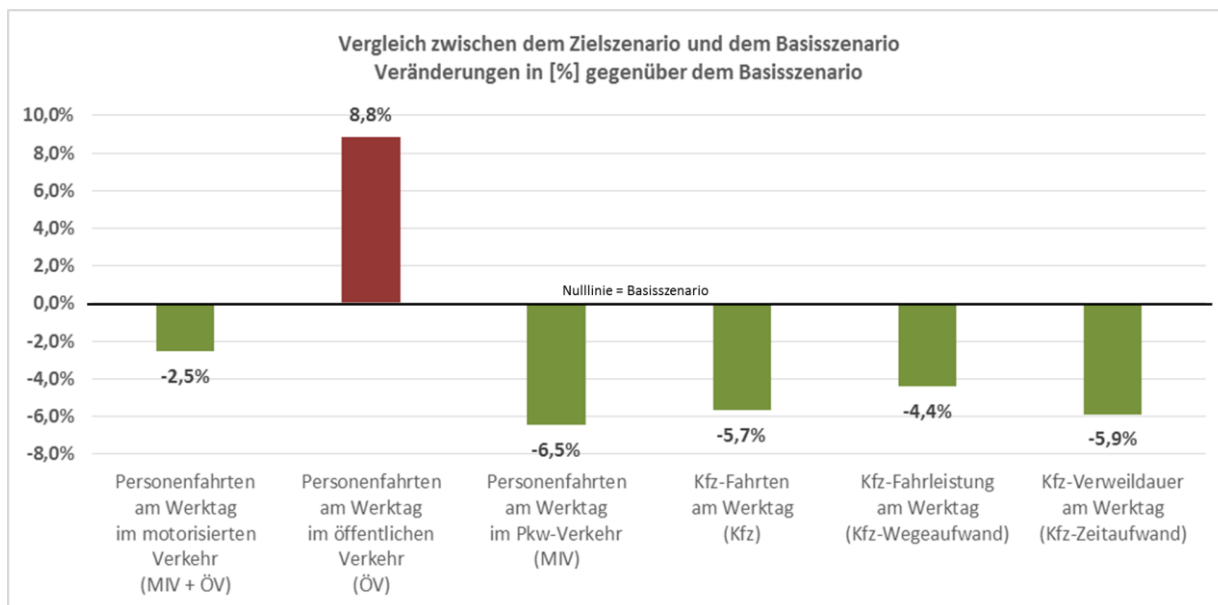


Abbildung 11: prozentuale Veränderung der Eckwerte der Personenfahrten, der Kfz-Fahrten bzw. der Kfz-Fahrleistung und der Kfz-Verweildauer zwischen den Zielszenario und dem Basisszenario

Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr der Stadt Bremen am normalen Werktag (untersuchungsrelevante Netze; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Kfz-Fahrten der Stadt Bremen am normalen Werktag (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Kfz-Fahrleistung und -Verweildauer im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen am normalen Werktag (untersuchungsrelevantes Straßennetz; inkl. des weiter ausgreifenden Fernverkehrs; inkl. des Durchgangsverkehrs; gerundete Werte)

(Differenzbildung aus den nicht gerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

[Quelle: eigene Darstellung]

Bei der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr ergibt sich für das Zielszenario (gegenüber dem Basisszenario):

- eine Verschiebung der Verkehrsnachfrage vom motorisierten Personenverkehr (dieser nimmt um ca. 2,5% ab) zum nichtmotorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr)
- ein deutlicher Zuwachs in der Personenverkehrsnachfrage beim ÖV (ca. 9%)
- eine deutliche Abnahme der mit Pkw erbrachten Personenverkehrsnachfrage (MIV) um ca. 6,5%.

Die Kfz-Verkehrsnachfrage des Zielszenarios sinkt gegenüber dem Basisszenario um fast 6% ab. Diese Abnahme ist geringer als bei den mit Pkw erbrachten Personenfahrten, da die Kfz-Nachfrage auch die Lkw-Nachfrage beinhaltet, die sich gegenüber dem Basisszenario praktisch nicht verändert.

Bei der Kfz-Verkehrsleistung sind Abnahmen von ca. 4,5% zwischen dem Zielszenario und dem Basisszenario zu verzeichnen. Diese Abnahme 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.

Damit kann für das konsensuell abgestimmte 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 voll umfänglich an den Zielen des VEP Bremen (vgl. Kapitel 2) 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.

4 Handlungskonzept und Maßnahmen

Das Handlungskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, in dem die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios in eine zeitliche Reihung gebracht wird. Damit werden Prioritäten definiert, aber auch Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Entwicklungsmöglichkeiten werden drei Finanzierungsszenarien – im Weiteren Finanzierungspfade genannt – aufgezeigt.

4.1 Gliederung des Handlungskonzeptes und finanzielle Ausgangsgrößen

Aufgrund der ungewissen Entwicklung der zukünftigen Fördermittel von Seiten des Bundes sowie der unklaren Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden drei Finanzierungspfade mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt. Nach derzeitigem Stand läuft die Mittelbereitstellung aus dem Entflechtungsgesetz²⁵ und dem GVFG-Großvorhabenprogramm²⁶ zum Jahr 2020 ersatzlos aus. Verhandlungen zur Weiterführung zwischen Bund und Ländern zur Fortführung der Mittelbereitstellung sind noch nicht erfolgt, ggf. gibt es in der laufenden Legislaturperiode (bis 2017) eine Klärung. Wie sich der Anteil des Landes Bremen an den Regionalisierungsmitteln²⁷ nach der zum 1.1.2015 erfolgenden Revision entwickelt ist gleichfalls offen.

²⁵ Zuwendung des Bundes (ehemalige Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) als jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden. Die Mittel werden 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, eingesetzt. Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Stadtgemeinde Bremerhaven.

²⁶ Bundesprogramm zur Förderung kommunaler ÖPNV-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Mio. Euro. Die Mittel werden projektbezogen gewährt.

²⁷ Zuweisung des Bund als jährliche Beiträge zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Mittel werden insbesondere für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt. Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für Zugbestellungen im SPNV und für die Stadtgemeinde Bremerhaven.

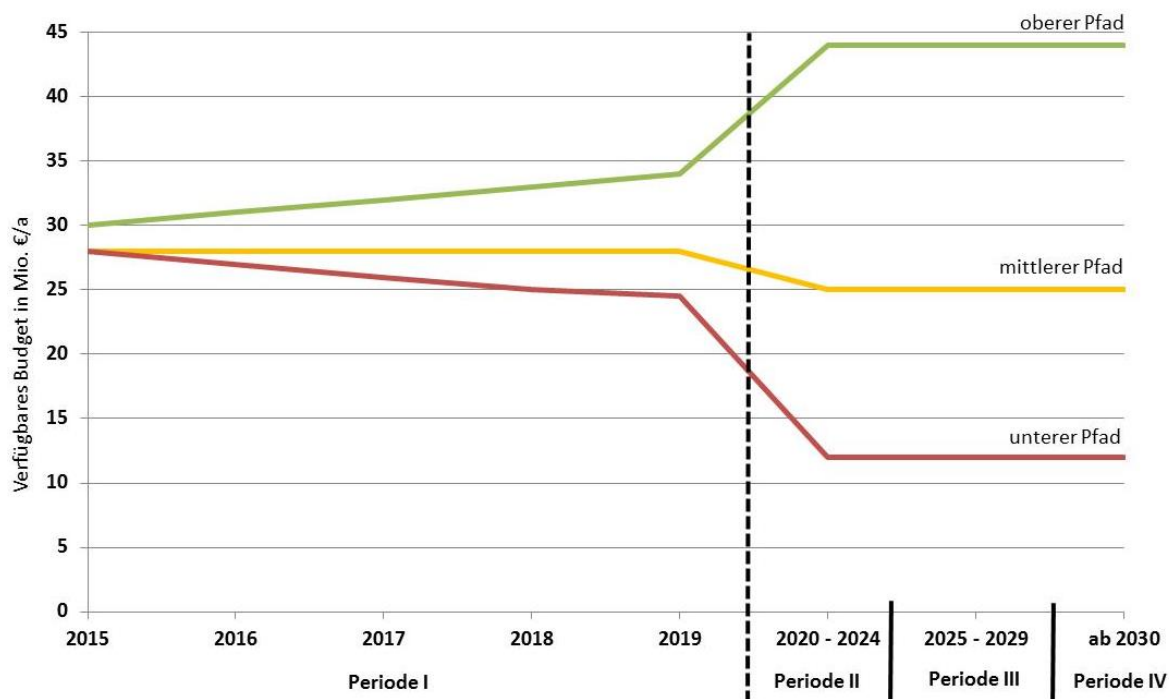


Abbildung 12: Entwicklung der Finanzierungspfade in den zeitlichen Perioden

[Quelle: eigene Darstellung]

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 Investitionsmitteln²⁸ sowie den Mitteln zur Straßenunterhaltung²⁹ zu unterscheiden ist.

Der Finanzierungsanteil des Bundes aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes beträgt bis zu 90%³⁰ und aus dem Entflechtungsgesetz bis zu 80%. Der übrige Finanzierungsanteil (10% bzw. 20% 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-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-Großvorhabenprogramm).

²⁸ 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.

²⁹ Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Unterhaltung von nachgeordneten Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes.

³⁰ Regelung laut Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (ÖPNVG Bremen)

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.

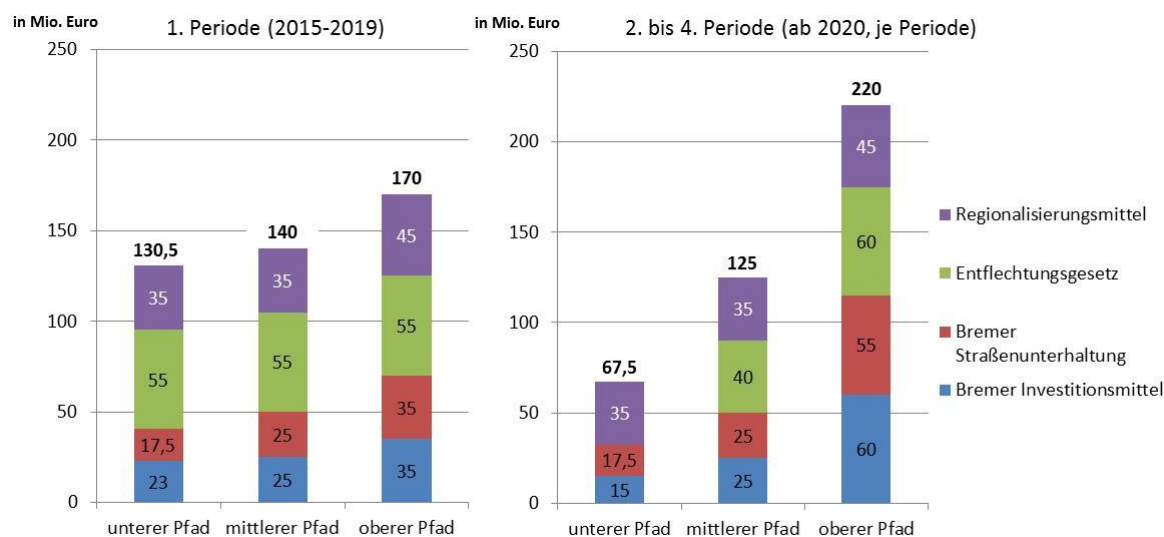


Abbildung 13: Zusammensetzung der Finanzmittel in den Finanzierungspfaden in den Perioden

[Quelle: eigene Darstellung]

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-Großvorhabenprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (in Bremen neue Straßenbahnstrecken), nicht bundeseigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für den SPNV (in Bremen v. a. Bahnhofsumbauten) mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro, sind hier nicht aufgeführt, weil diese vom Bund projektbezogen gewährt werden.

Ansprüche an das Handlungskonzept: Prioritäten und zeitliche Zuordnung

Das Basisszenario 2025 bildet die bis zum Jahr 2025 geplanten (z. T. bereits planungsrechtlich abgesichert) bzw. aus heutiger Sicht absehbaren, relevanten Veränderungen im Verkehr für die Stadt Bremen sowie den übrigen Städten und Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg – Bremerhaven aus den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehrsinfrastruktur, Verhaltensveränderungen, Wirtschaftsverkehrswachstum sowie weiterausgreifender Fernverkehr ab. Somit umfasst das Basisszenario die gesetzten Maßnahmen, deren Umsetzung nicht in Frage gestellt wird. Damit ist aber noch nicht gleichzeitig definiert, dass diese auch zeitlich vor allen anderen Maßnahmen realisiert werden, da auch für Maßnahmen des Basisszenarios noch andere Abhängigkeiten (beispielsweise die Planungsvorläufe) zu berücksichtigen sind.

Außerdem sollen alle Maßnahmenfelder ausgewogen berücksichtigt und über alle Perioden hinweg, d. h. nicht kumuliert auf eine oder zwei Perioden umgesetzt werden, weil Planungsvorläufe und Planungskapazitäten berücksichtigt werden müssen.

Auch zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander sind im Handlungskonzept zu berücksichtigen.

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 auf Grund der nachfolgenden weitergehenden Planungsprozesse ggf. anders darstellen. Diese Zuordnung unterliegt damit entsprechenden „Unschärfen“.

4.2 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- und 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 überzeichnet (um 24%) (vgl. Abbildung 14), da zeitnah, neben Maßnahmen des Basiszenarios, 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 Fördermittel komplett auszuschöpfen (vgl. Abbildung 15). Die Mittel für die Straßenunterhaltung werden im oberen Finanzierungspfad ab der zweiten Periode konsequent aufgestockt (vgl. Abbildung 16). Da sich der VEP nur auf Maßnahmen des Hauptverkehrsstraßennetzes bezieht, sind die Unterhaltungsmittel für das nachgeordnete Straßennetz generell nicht dargestellt.

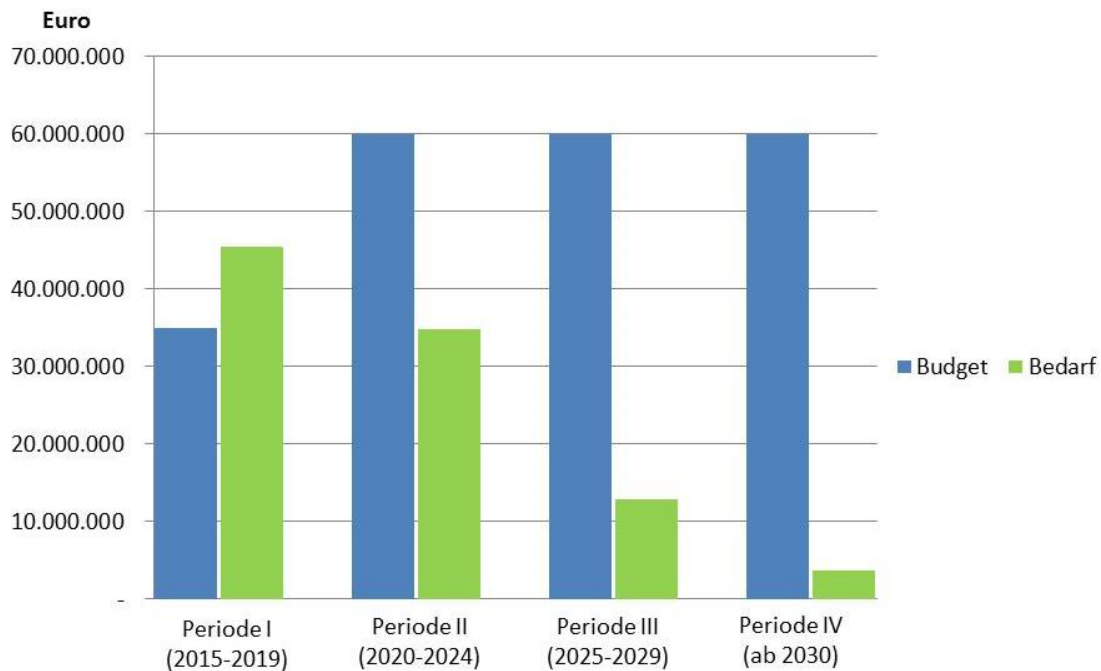


Abbildung 14: Investitionsbedarf/-budget Bremen oberer Pfad

[Quelle: eigene Darstellung]

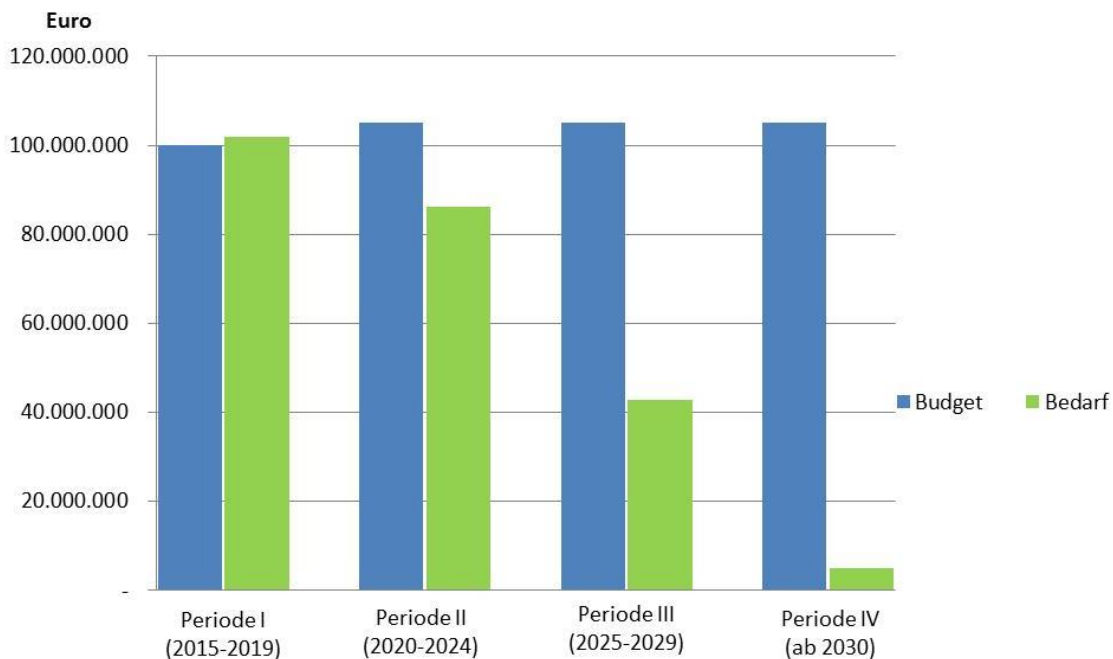


Abbildung 15: Fördermittel (Budget) Entflechtungsgesetz / investive Regionalisierungsmittel oberer Pfad und Bedarf

[Quelle: eigene Darstellung]

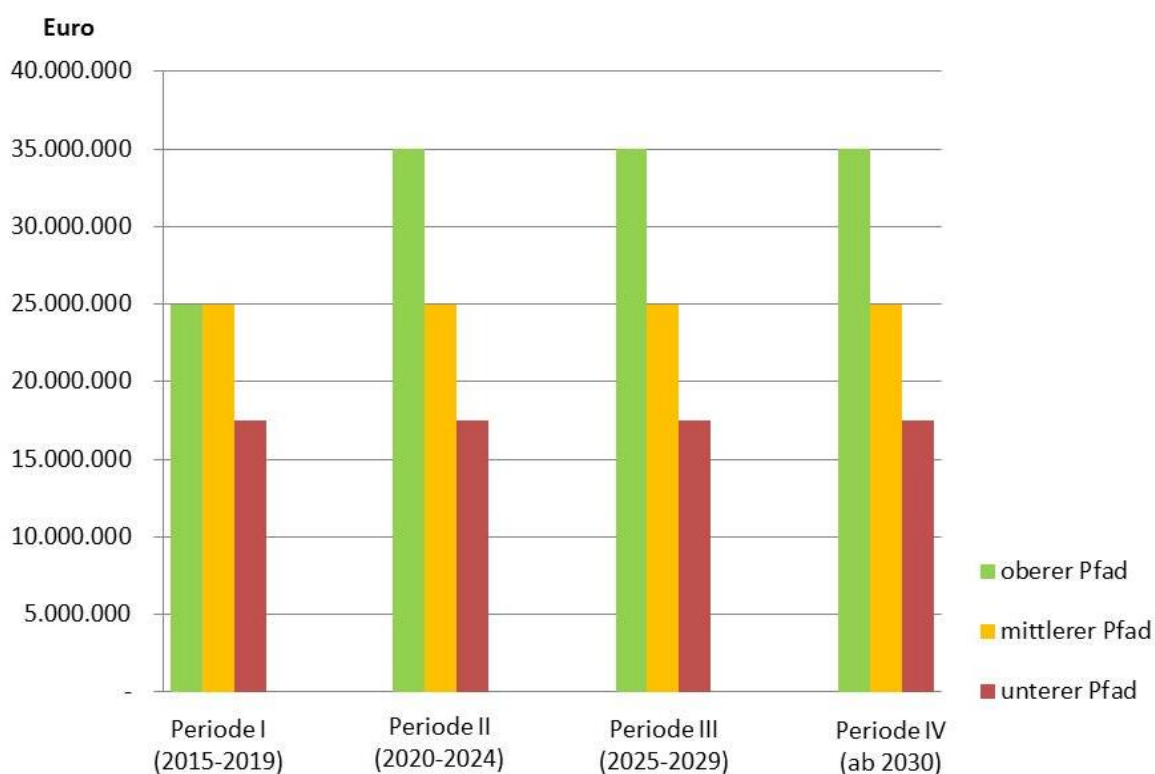


Abbildung 16: Bremer Mittel Straßenunterhaltung für die Hauptverkehrsstraßen

[Quelle: eigene Darstellung]

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 geförderten 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 überzeichnet (um 57% - vgl. Abbildung 17). Auch hier können die zur Verfügung stehenden Fördermittel – wie im oberen Pfad – aufgrund der erforderlichen Eigenanteile nicht vollständig ausgenutzt werden (vgl. Ab-

bildung 18). Die Straßenunterhaltung für die Hauptverkehrsstraßen wird auf dem heutigen Niveau fortgesetzt (vgl. Abbildung 16). Daher kann jedoch der bestehende und z. B. vom Landesrechnungshof attestierte Unterhaltungstau nicht behoben werden.

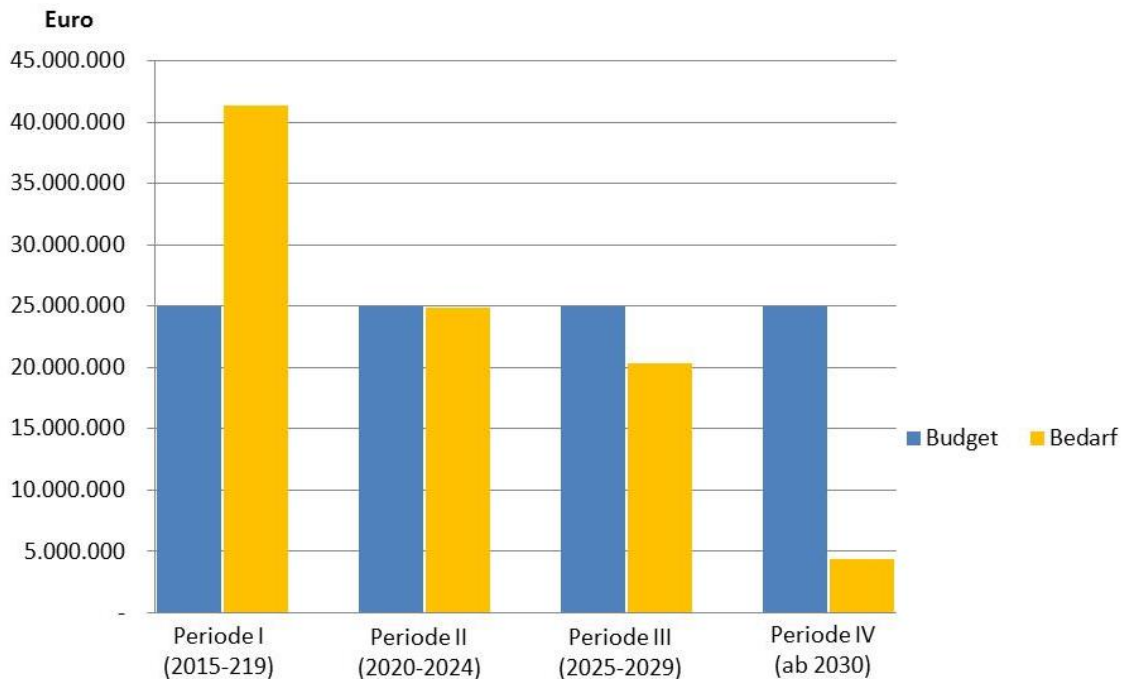


Abbildung 17: Investitionsbedarf/-budget Bremen mittlerer Pfad

[Quelle: eigene Darstellung]

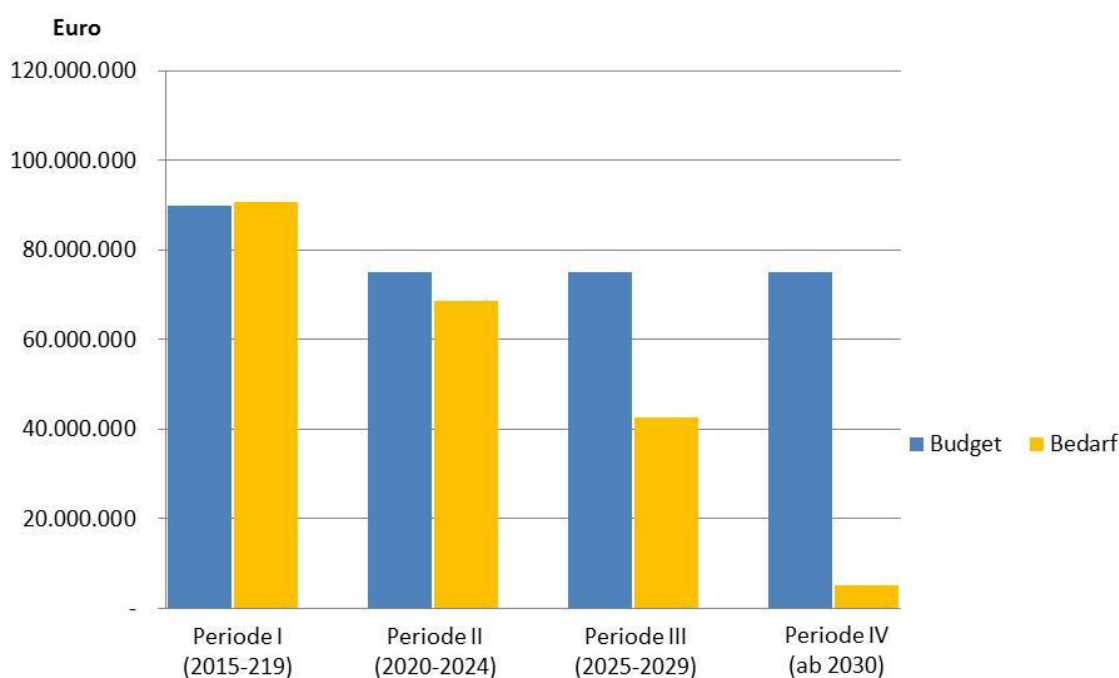


Abbildung 18: Fördermittel (Budget) Entflechtungsgesetz / investive Regionalisierungsmittel mittlerer Pfad und Bedarf

[Quelle: eigene Darstellung]

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% 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 weiteren 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 weit überzeichnet (insgesamt um 173%) (vgl. Abbildung 19). Gleichzeitig können die zur Verfügung stehenden Fördermittel (investive Regionalisierungsmittel) aufgrund des zu er-

bringenden Bremer Eigenanteils nicht vollständig eingesetzt werden (vgl. Abbildung 20). Die Mittel zur Straßenunterhaltung der Hauptverkehrsstraßen werden gekürzt bzw. in die Investitionsmittel umgeschichtet, um überhaupt einen gewissen Gestaltungsspielraum zu erhalten (vgl. Abbildung 16).

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

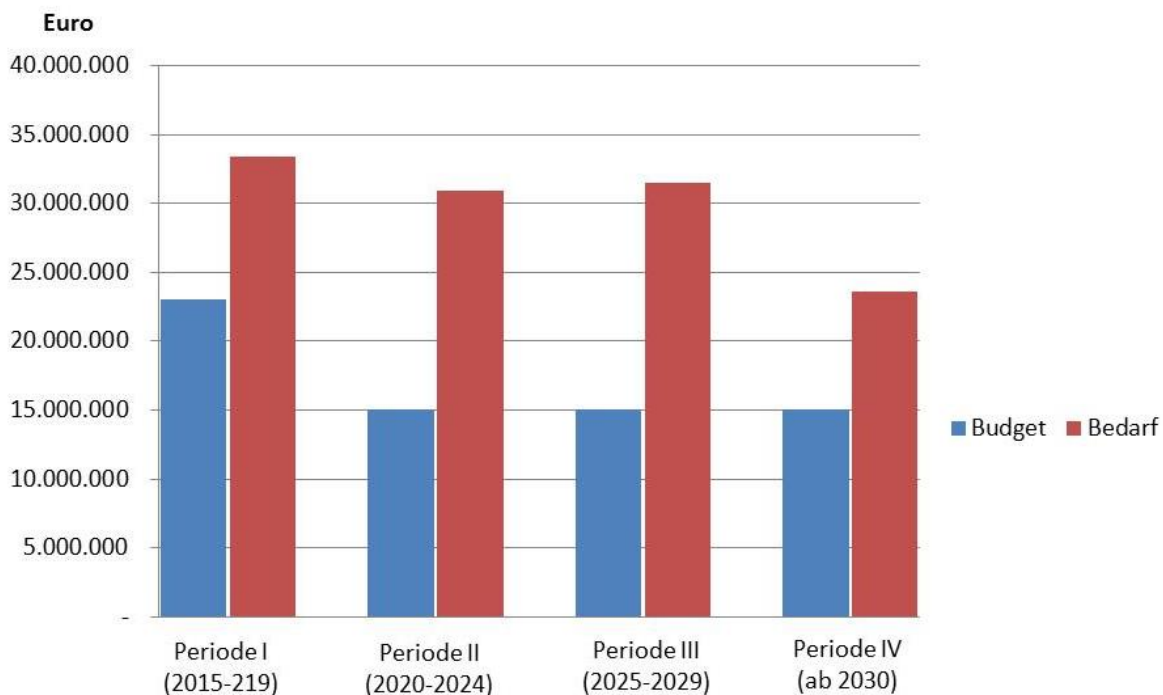


Abbildung 19: Investitionsbedarf/-budget Bremen unterer Pfad

[Quelle: eigene Darstellung]

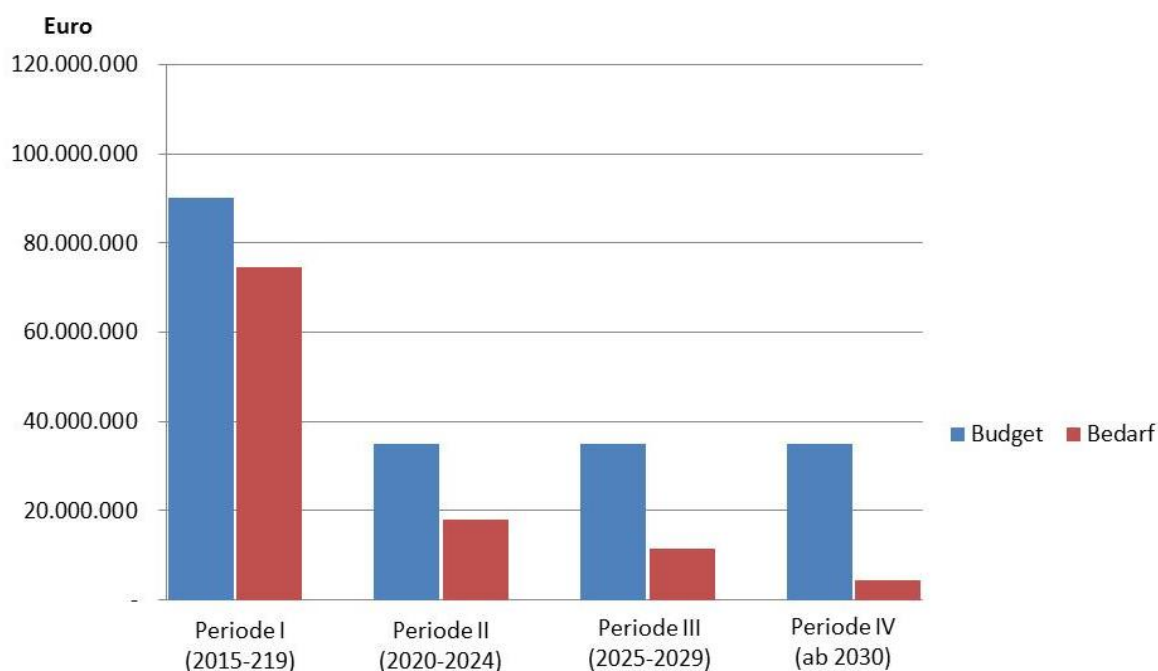


Abbildung 20: Fördermittel (Budget) investive Regionalisierungsmittel unterer Pfad und Bedarf

[Quelle: eigene Darstellung]

Konsumtive Mittel

Der VEP enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die über reine Infrastrukturmaßnahmen hinausgehen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch Kommunikation (4.3.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit), Information und Beratung (4.3.8 Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) erreichen sollen. Diese Maßnahmen werden aus konsumtiven Mitteln finanziert. Hierzu zählen aber auch investitionsbedingte Planungskosten, zusätzliche Betriebskosten (z. B. ÖPNV³¹) sowie zusätzliche Personalkosten.

Während in der ersten Periode die Summe der investitionsbedingten Planungskosten zur zeitnahen Umsetzung prioritärer Maßnahmen, aber auch im Planungsvorlauf für Maßnahmen, die erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können, erheblich ist, sinken diese in den folgenden Perioden kontinuierlich (siehe Abbildung 21). Der Planungsaufwand sinkt mit Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen. Gleichzeitig steigen die zusätzlich aufzubringenden Betriebskosten mit fortschreitender Umsetzung der Maßnahmen (z. B. Verlängerung Straßenbahnlinien) (siehe Abbildung 22).

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.

³¹ Die Betriebskosten der SPNV-Maßnahmen (Zugbestellungen) werden über Regionalisierungsmittel finanziert und dementsprechend nicht in den zusätzlichen Betriebskosten für Bremen (vgl. Abbildung 22) mit aufgeführt.

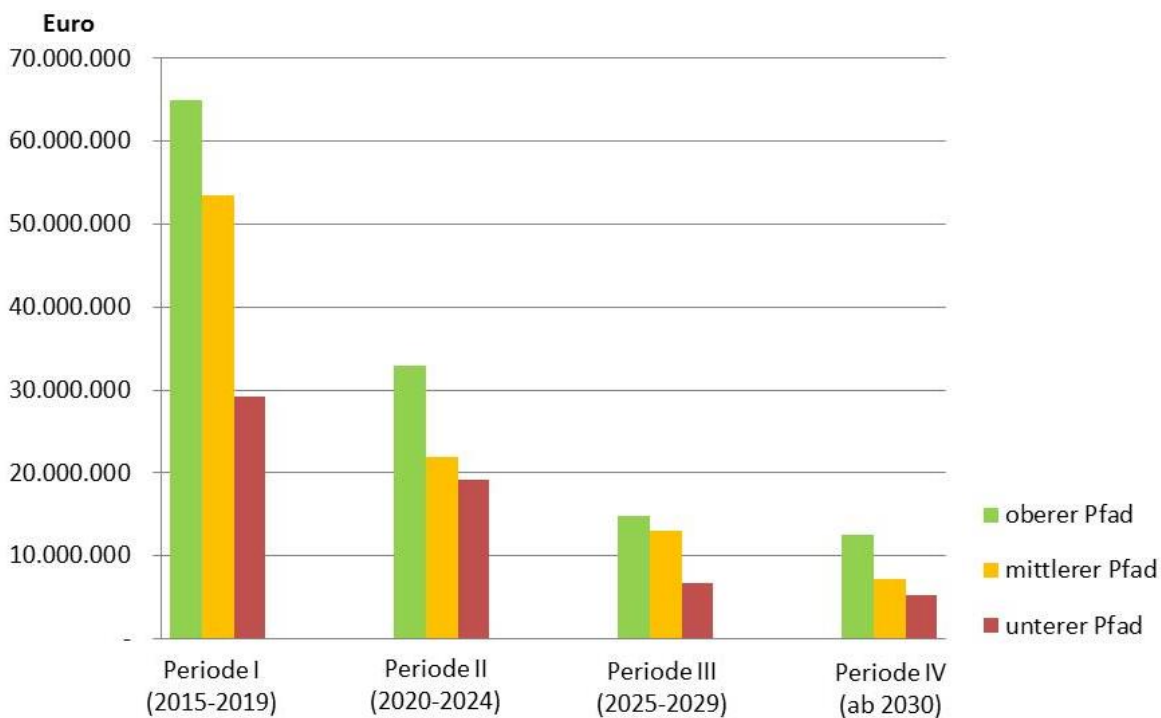


Abbildung 21: Bedarf investitionsbedingter Planungsmittel

[Quelle: eigene Darstellung]

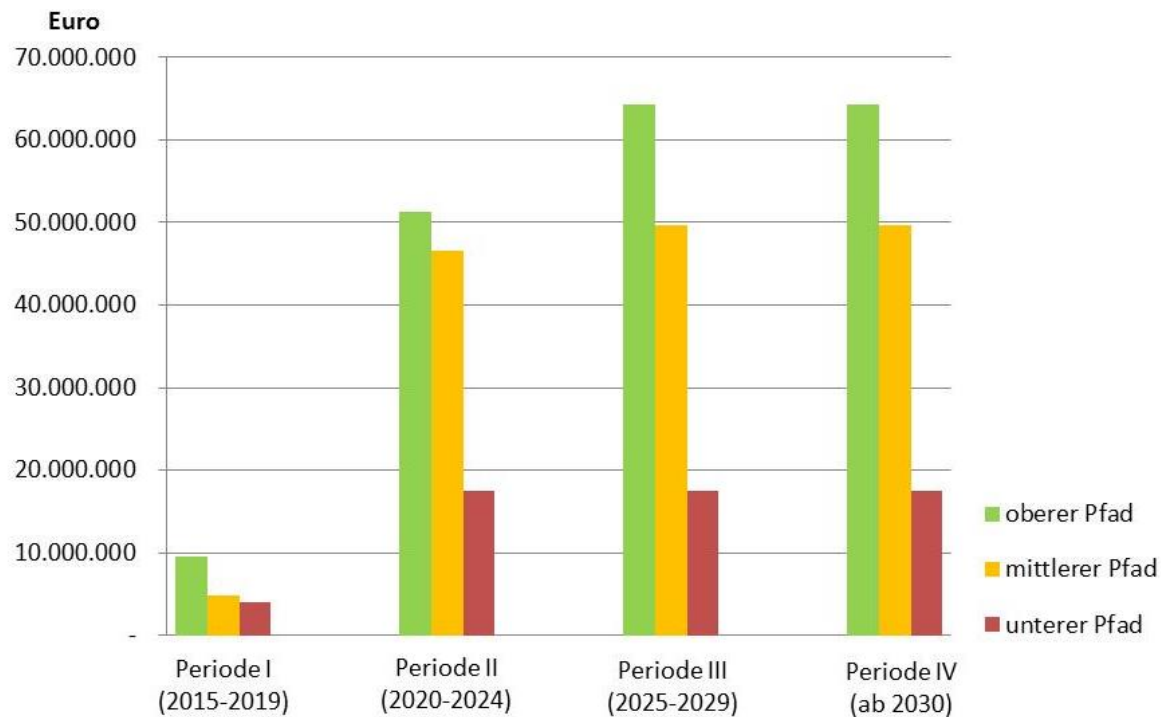


Abbildung 22: Bedarf zusätzlicher Betriebsmittel (ohne SPNV)

[Quelle: eigene Darstellung]

4.3 Maßnahmen

Im Folgenden wird das Handlungskonzept für die Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios für die bekannten Maßnahmenfelder vorgestellt.

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 in den Berichtstext integrierten Tabellen gehen sowohl die Maßnahmennummer, die Beschreibung sowie der Umsetzungszeitraum in den drei Finanzierungspfaden hervor. Eine vollständige Tabelle aller Maßnahmen des Basis- und Zielszenarios ist im Anhang 4 zu finden. Hier sind auch Angaben zu Kosten (unterschieden für Gesamtinvestitionskosten, Mittel Dritter, investive Mittel Bremens, konsumtive Mittel Bremens) sowie der zeitlichen Einordnung für Planung, Bau / Realisierung sowie Betrieb enthalten.

4.3.1 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 auf Grund 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 im Maßnahmenfeld Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr sind auf die Bündelung der Kfz-Verkehre auf das Hauptstraßennetz sowie der Entlastung der nachgeordneten Straßen von Kfz- und insbesondere von Lkw-Verkehren ausgerichtet. Sie dienen zum einen der Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Hauptstraßennetz, um so die Störanfälligkeit der Kfz-Verkehre bei der Nutzung des Hauptstraßennetzes zu senken und damit die Zuverlässigkeit der Routen zu verbessern. Dies sichert die gute Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und damit deren Konkurrenzfähigkeit im Standortwettbewerb. Zum anderen gehen hiermit aber auch positive Effekte in Bezug auf die Reduktion der Beeinträchtigungen der Anwohner an den nachgeordneten Straßen einher. Für den Kfz-Verkehr und den Wirtschaftsverkehr geht es ferner um die Beseitigung von Defiziten in einzelnen Bereichen des Hauptstraßennetzes der Stadt Bremen und der Anbindung einzelner, gesamtstädtisch relevanter Gewerbestandorte sowie Zentren (Stadtteil- bzw. Einkaufszentren), um die in der Regel gute Erreichbarkeit Bremens noch weiter zu verbessern.

Somit liefern die Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr vorrangig einen Beitrag zu den VEP-Zielfeldern 5 (Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen, Optimieren der Wirtschaftsverkehre) und 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs) wenn-

gleich 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 Zielszenario zusammensetzen, lassen sich in die vier Maßnahmengruppen

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

untergliedern.

Eine Übersicht und Beschreibung der Maßnahmen mit der Zuordnung zu den vorgesehenen Umsetzungs-/Realisierungsperioden innerhalb der drei aufgezeigten Finanzierungspfade ist der Tabelle 9 zu entnehmen. Hierin kann anhand der Nummerierung auch zwischen den Maßnahmen des Basisszenarios³² und des Zielszenarios unterschieden werden.

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

³²

Die Maßnahmen des Basisszenarios können anhand des Kürzels BS identifiziert werden. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass in der Maßnahmenliste des Basisszenarios (vgl. Zwischenbericht zur Szenarienentwicklung, Anlage 1 – Maßnahmenliste Basisszenario) gegenüber der hier dargestellten Tabelle 9 noch weitere Maßnahmen enthalten sind. Die damalige Liste enthält alle Veränderungen zwischen dem Analyse-Fall (Bezugsjahr 2010) und der Prognose 2025. Somit enthält diese auch solche Maßnahmen, die zwischenzeitlich (etwa bis Mitte/Ende 2014) bereits realisiert sind. Diese Maßnahmen sind in der o. g. Tabelle 9 aber nicht mehr enthalten.

BS.8	Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße		I	I	I
BS.9	Beseitigung der höhengleichen BÜ in Oberneuland (laufende Umsetzung)	im Bau	I	I	I
BS.10	Anbindung Wohnpark Achterdiek, ausbau der Verbindungsstrecke		I	I	I
BS.11	Sanierung Zeppehintunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)	in Planung	I	I	I
BS.12	Erweiterung der Anbindung 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 6 neu 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 212 neu zwischen Brake und Bremen-Güterverkehrszentrum (Autobahn 281) ist eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen. Diese wird zwischen der B212 neu 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
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 Thalenhorststr., die Mahndorfer- und Uphuser Heerstr. 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 Landstraße. 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 Heerstr. / Hindenburgerstr.	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 Gaswerkgrabens/Hermann-Ritter-Straße und Entlastung des Hempenwegs sowie der Hermann-Ritter-Straße.	III	III	
A.16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler 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
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 Heerstr.	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 Steubenstr. / 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 Hafенrandstr.	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Hafенrandstraße (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 gelotst 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		

Tabelle 9: Maßnahmen im Maßnahmenfeld A und B: Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr (inkl. Basisszenario)

Eine Auswahl der zentralen Maßnahmen des Kfz-Verkehrs/Wirtschaftsverkehrs des Zielszenarios mit der Zuordnung zu den drei Finanzierungspfaden ist in der Abbildung 23 dargestellt. Die Maßnahmen des Basisszenarios sind in der Abbildung 23 nicht mit der entsprechenden Nummer versehen, da deren Umsetzung, in jedem der drei Finanzierungspfade gesetzt ist.

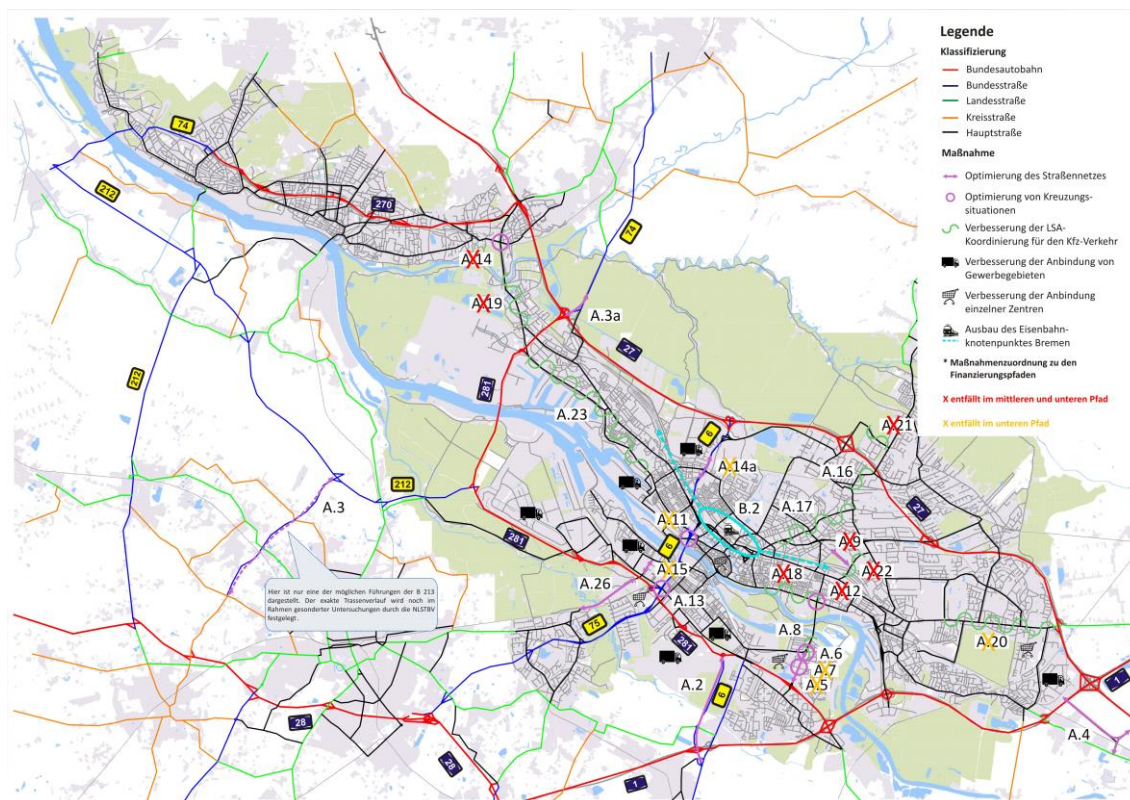


Abbildung 23: Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Kfz- und Wirtschaftsverkehr im Zielszenario
(* siehe Legende; Nummerierung gemäß Tabelle 9)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.A.1)

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 aber gesonderten Planungsprozessen unterliegen und ihr Bau zum weitaus größten Teil mit Bundesmitteln finanziert wird, müssen diese innerhalb des Handlungskonzeptes besonders betrachtet werden. 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 insbesondere für diese der oben gemachte Hinweis gilt, dass die Zuordnung zu den Perioden die aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Planungs-, Bau- und Betriebszeitpunkte widerspiegeln. Diese können sich aber auf Grund der weitergehenden Planungsprozesse ggf. später anders darstellen.

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

- die Verlängerung der Straße Am Gaswerkgraben, zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbebereiche 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, sowie

- 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 9 bzw. Abbildung 23 sowie auf den Anhang 4 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 (vgl. Tabelle 9 bzw. Abbildung 23 sowie Anhang 4).

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. Die entsprechenden Einstufungen können der Tabelle 9 bzw. der Abbildung 23 sowie dem Anhang 4 entnommen werden.

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, so dass 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 Befahrbar-

keit durch andere Verkehrsmittel (z. B. dem Bus oder dem 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 werden 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 Bundesschienausbaugesetz (BSWAG) im Rahmen des BVWP sowie durch das 2. Seehafenhinterlandsofortprogramm umgesetzt werden.

4.3.2 Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Letztlich beginnt und endet jeder Weg zu Fuß – sei es der Weg vom und zum Parkplatz, zur Haltestelle, Carsharing-Station oder auch zum Fahrradstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmenden immer auch Fußgänger/innen. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, wird der Fußverkehr doch häufig nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen und spielte auch in den letzten Jahrzehnten eine unangemessen kleine Rolle in der Verkehrsplanung und -forschung. Dabei tragen Fußgänger/innen im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Das Zufußgehen ermöglicht vielen Gruppen eine selbstständige Mobilität im Stadtteil bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf, zudem ist die Bewegung gesundheitsfördernd. 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 Verkehrsentwicklungsplans lässt eine Konkretisierung der Vielzahl erforderlicher Einzelmaßnahmen nicht zu, so dass hier auf programmatische Ansätze zurück gegriffen wird, die eine Vertiefung im Nachgang zum VEP und eine Umsetzung 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. Die für das Handlungskonzept vorgesehenen Maßnahmen des Fußverkehrs können der Tabelle 10 entnommen werden.

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 Begegnungszonen 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 entspannter 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

C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	Die Brillkreuzung (Am Brill / Bürgermeister-Smidt-Str. / Martinstraße) 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 Querungstellen für Fußgänger	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungstellen für Fußgänger/innen optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten wie z.B. Zebrastreifen und Mittelseln neu eingerichtet werden.	I - IV	I - IV	I - IV

Tabelle 10: Maßnahmen im Maßnahmenfeld C: Fußverkehr / Nahmobilität

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 Netzes³³ zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie Maßnahmen zur Gestaltung fußgänger-

³³ Das Grüne Netz stellt alle öffentlich zugänglichen Grün- und Freiraumflächen in Bremen mit existierenden und geplanten Wegeverbindungen dar (auch Verbindungsstrecken außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und Anbindungen an die Wohngebiete). Weiterhin werden naturräumliche Flächen

freundlicher Wege und Straßenräume umzusetzen. Als weiteres prioritäres fußgängerfreundliches Konzept sollen Begegnungszonen in Wohnquartieren und Nahversorgungszentren (ohne Konflikte mit dem ÖPNV) als Verkehrsversuch erprobt werden, um damit die Straßenraumaktivität und Verkehrssicherheit sowie die Nahmobilität insgesamt zu verbessern.

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. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Fußgängerampeln, ein seitliches Vorziehen der Gehwege und Mittelinseln zu verstehen. Auch die Trennwirkung an stark frequentierten Knotenpunkten (z. B. Am Brill / Martinstraße / Bürgermeister-Smidt-Straße) ist mit hoher Präferenz abzubauen und eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung mit direkten und sicheren Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr zu realisieren (vgl. Abbildung 29).

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.

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 Verkehrsführung im Seitenraum auftretenden Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr gilt es durch eine räumliche Trennung beider Verkehrsarten zu reduzieren. Aufgrund der im Rahmen der Beteiligungsrunden und der Chancen- und Mängelanalyse identifizierten Bedeutsamkeit des Themas für Bremen ist dies sukzessive, aber 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.

(z. B. landwirtschaftliche Nutzflächen, Naturschutzgebiete und Wasserwege) und Einrichtungen der städtischen Infrastruktur (sensible Einrichtungen, Sportstätten und öffentliche Gebäude) ausgewiesen.

4.3.3 Maßnahmenfeld D: Radverkehr

Das Fahrrad ist ein besonders stadtverträgliches Verkehrsmittel und spielt mittlerweile v. a. in Großstädten in ganz Europa eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung einer urbanen und zukunftsweisenden Verkehrsplanung. 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. Der Radverkehr verbessert zudem die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen, v.a. durch die Substitution von radaffinen MIV Fahrten, maßgeblich, insbesondere in verdichteten Lagen der Stadt. Radverkehrsförderung ist damit immer auch Bestandteil einer positiven Stadt- und Standortentwicklung und wird mit dem Nationalen Radverkehrsplan auf Bundesebene gestärkt. In Bremen hat der Radverkehr seit Jahrzehnten eine hohe Bedeutung; keine deutsche Großstadt mit über 500.000 Einwohnern hat einen höheren Radverkehrsanteil als Bremen. Dieser Vorsprung ist ausbaubar und soll für die Entwicklung der Stadt genutzt werden.

Entsprechend 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 sichtbare Förderung des Radverkehrs auch zu steigern. Hierfür gilt es, die schnell und effektiv durchführbaren Maßnahmen zeitnah und prioritär umzusetzen, um die Wahrnehmung dieser Förderung 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 Kap. 4.3.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit). Darüber hinaus sind in den Maßnahmenfeldern 4.3.5 Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit, 4.3.7 Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität, 4.3.10 Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit und 4.3.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit weitere Maßnahmen mit Bezug auf den Radverkehr enthalten.

Tabelle 11 zeigt die einzelnen für das Handlungskonzept vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

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 Str., Brakkämpe/Stedingsehre, Huchtinger Heerstr./Brokhuchtinger Landstraße)	I	I	I
BS.15	Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Str./Zur Vege-sacker 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
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 weitere 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 - Wolt- mershausen - GVZ	Mit dieser Premiumroute wird eine fahrrad- freundliche Anbindung der Stadtteile Obervieland und Woltmershausen an die Innenstadt sowie das GVZ geschaffen. Der Engpass auf der stark fre- quentierten 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 Ste- phanibrücke 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 (Ocutm- deich) - Obervie- land - neue We- serbrücke A1 – Hemelingen - Gar- tenstadt Vahr - Schwachhausen- Findorff - Walle - neue Fähre (im unteren Pfad nur rechts der Weser)	Der Große Ring ermöglicht zügiges und komfor- tables 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: Übersee- stadt - 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 - Sebalds- brück - 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 - Del- menhorst	Eine direkte Route zwischen Woltmershausen, Huchting und Richtung Delmenhorst macht das Radfahren zwischen den Stadtteilen und vor al- lem 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 Nord- ostens mit dem Fahrrad wird eine Premiumroute bis Osterholz geschaffen.	III	III	III - IV
D.22	Neue Radfahrer- und Fußgänger- brücken Piepe - Stadtwerder - Al- tenwall	Es werden zwei neue Rad- und Fußgängerbrücken über die kleine Weser (zwischen Piepe und Stadtwerder) und die Weser (zwischen Stadtwer- der und Altenwall) gebaut. So können Radfah- rer/innen künftig die Nadelöhre Wilhelm-Kaisen- Brücke und Tiefer, sowie die Domsheide umfah- ren. Außerdem geht es schneller aus der Neu- stadt in Richtung Viertel, Bahnhof und Schwach- hausen. Auch werden die Wohnquartiere auf dem Stadtwerder besser an die Nahversorgungsberei- che im Buntentor angebunden.	I - II	I - II	III - IV

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

Tabelle 11: Maßnahmen im Maßnahmenfeld D: Radverkehr (inkl. Basisszenario)

Das Bremer Radverkehrsnetz wurde im Rahmen der Zielplanung Rad 2003 aus Haupt-, Neben- und Freizeitrouten konzipiert und wird nun mit dem Verkehrsentwicklungsplan 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, der Verlauf kann Abbildung 24 entnommen werden. 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 (vgl. Abbildung 24). 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.

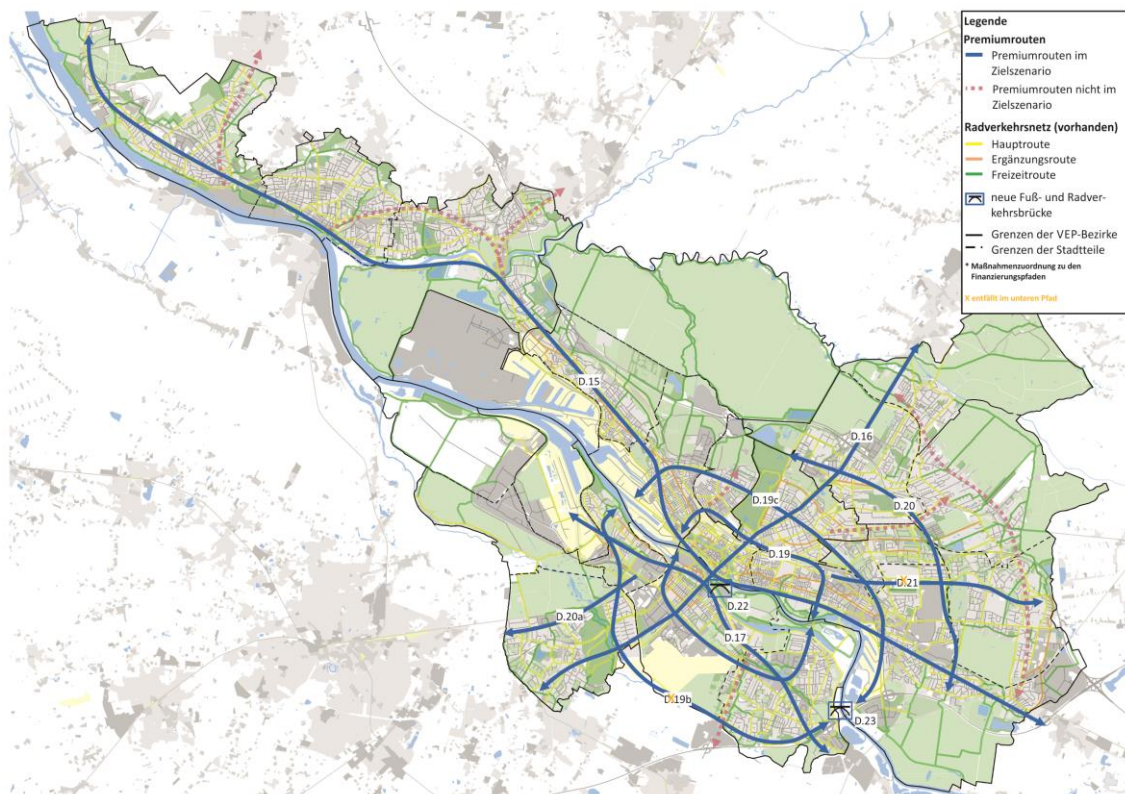


Abbildung 24: Maßnahmen zum Radverkehr im Zielszenario (* siehe Legende; Nummerierung gemäß Tabelle 11)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.D.1)

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.

4.3.4 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 in Bremen³⁴ einen Modal Split von 14% an allen Fahrten und Wegen im Vergleich zum MIV (40%) aus und zeigt damit, dass der ÖPNV noch erhebliche Entwicklungsspielräume hat. Die Attraktivität des ÖPNV ist aber auch Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit.

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 Nutzerpotentiale zu gewinnen,
- die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern,
- die Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit von der jeweiligen Stadtteillage weiter zu verbessern,
- die Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern der Weser durch attraktive Angebote zu stärken,
- 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 sowie
- die Beeinträchtigungen der Anwohner am Straßennetz 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

³⁴ Bezugsgröße ist das Fahrten- und Wegevolumen der Bremerinnen und Bremer.

Zielfelder 5 (Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen) und das Zielfeld 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs).

Die Maßnahmen im ÖPNV/SPNV setzen sich aus den Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios zusammen und lassen sich in die folgenden drei Maßnahmengruppen untergliedern:

- Ausbau des SPNV durch Taktverdichtung und neue Haltepunkte,
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes durch neue Strecken,
- Optimierung des Busnetzes.

Die Übersicht und Beschreibung der im Handlungskonzept enthaltenen ÖPNV/SPNV-Maßnahmen kann der Tabelle 12 entnommen werden. Die jeweiligen Maßnahmen werden anschließend eingehender erläutert.

Tabelle 12 enthält auch eine Zuordnung der Maßnahmen zu den vorgesehenen Umsetzungs-/Realisierungsperioden innerhalb der drei aufgezeigten Finanzierungspfade. Anhand der Nummerierung kann zwischen den Maßnahmen des Basisszenarios³⁵ und des Zielszenarios unterschieden werden.

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

³⁵

Die Maßnahmen des Basisszenarios können anhand des Kürzels BS identifiziert werden. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass in der Maßnahmenliste des Basisszenarios (vgl. Zwischenbericht zur Szenarienentwicklung, Anlage 1 – Maßnahmenliste Basisszenario) gegenüber der hier dargestellten Tabelle 12 noch weitere Maßnahmen enthalten sind. Die damalige Liste enthält alle Veränderungen zwischen dem Analyse-Fall (Bezugsjahr 2010) und der Prognose 2025. Somit enthält diese auch solche Maßnahmen, die zwischenzeitlich (etwa bis Mitte/Ende 2014) bereits realisiert sind. Diese Maßnahmen sind in der o. g. Tabelle 12 aber nicht mehr enthalten.

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 Malerstr.	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
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

Tabelle 12: Maßnahmen im Maßnahmenfeld E: ÖPNV/SPNV (inkl. Basisszenario; ergänzt um den Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen Hbf.)

Ausbau des SPNV (siehe auch Tabelle 12)

Die Maßnahmen im Handlungskonzept zum Ausbau des SPNV umfassen die drei Bausteine

- Errichtung weiter SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet,
- Taktverdichtung auf bestehenden SPNV-Linien,
- Einrichtung weiterer SPNV-Linien.

Die Angebotsverbesserungen im SPNV erfordern z. T. den bereits im Maßnahmenfeld Wirtschaftsverkehr benannten Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen³⁶ (vgl. Kap. 4.3.1). Der Ausbau des Eisenbahnknoten Bremen soll in allen drei Finanzierungspfaden umgesetzt werden. Die zeitliche Umsetzung einiger SPNV-Maßnahmen ist vom Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen abhängig. Beispielsweise können die meisten Taktverdichtungen erst nach der Realisierung einzelner Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket zum Eisenbahnknoten Bremen erfolgen. Auf Grund der noch ausstehenden, weitergehenden Planungsprozesse im Zuge des Eisenbahnknotengutachtens und des SPNV-Nahverkehrsplanes sind Abweichungen zu den bisher angesetzten Umsetzungsabfolgen im SPNV möglich.

Bei der Regio-S-Bahn sollen im Stadtgebiet Bremen die folgenden bis zu acht neuen Haltepunkte gebaut werden: Mittelshuchting, Marßel, Grambke, Uni/Technologiepark, Horn/Achterdiek, Arbergen, Steubenstraße und Farge Ost. Die neuen Haltepunkte verbessern in unterschiedlichem Umfang die SPNV-Erschließung Bremens.

Darüber hinaus sind auf nachfragestarken Streckenabschnitten der Regio-S-Bahn Taktverdichtungen geplant. Es sind dies die Einrichtung eines 15-Min.-Taktes bei der RS1 zwischen Blumenthal und Achim sowie eines 30-Min.-Taktes bei der RS2 zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe und bei der RS3 zwischen Bremen Hbf. und Oldenburg Hbf. bei Bedienung aller Zwischenhaltepunkte. Das Netz der Regio-S-Bahn soll zudem um eine neue Linie RS5 zwischen

³⁶ Hierunter ist die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Eisenbahnnetz des Knoten Bremen Hbf. zu verstehen, so dass einerseits die auf die Bremischen Häfen bezogenen Güterverkehre verstärkt und effizienter mit der Eisenbahn abgewickelt werden können und andererseits auch Kapazitäten für den hier dargestellten Ausbau des SPNV geschaffen werden können.

Bremen Hbf. und Rotenburg erweitert werden, die zusammen mit der bestehenden Regionalbahn RB41 ebenfalls einen 30-Min.-Takt aufspannt.

Infolge der zusätzlichen neuen Haltepunkte, der Taktverdichtung und der Angebotsausweitung auf den Regio-S-Bahnen verbessert sich die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den äußeren Stadtteilen sowie aus der Region aber auch die Erreichbarkeit der an den Bahnhöfen liegenden Wirtschaftsstandorte.

Mit dem neuen Haltepunkt Uni/Technologiepark bekommt dieser Wissenschafts-, Technologie- und Forschungsstandort einen direkten SPNV-Anschluss.

Die SPNV-Maßnahmen des Handlungskonzepts sind mit der Zuordnung zu den drei Finanzierungspfaden in der Abbildung 25 dargestellt. Die Maßnahmen des Basisszenarios sind nicht mit Maßnahmen-Nummern versehen, da deren Umsetzung in jedem der drei Finanzierungspfade als gesetzt angenommen wird.

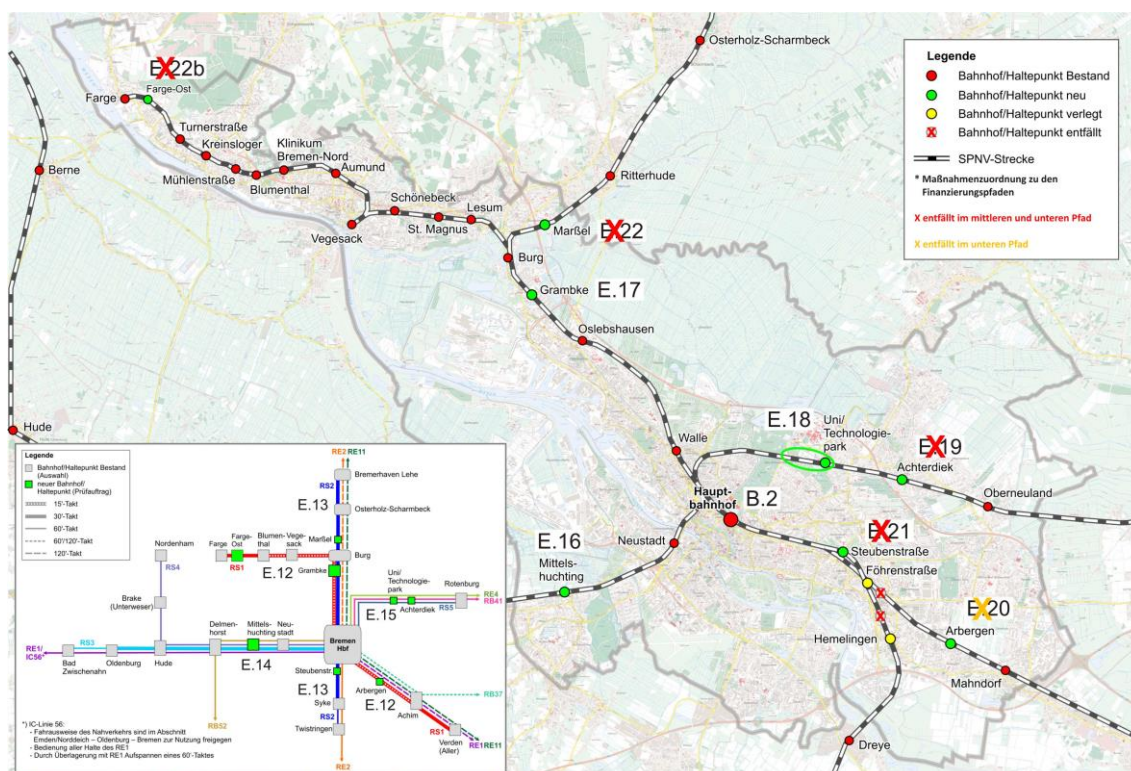


Abbildung 25: Maßnahmen zum SPNV im Zielszenario inkl. des Ausbaus des Eisenbahnknotens Bremen Hbf. (Anmerkung: die genaue Lage des HP Universität/Technologiepark ist noch offen (* siehe Legende; Nummerierung gemäß Tabelle 12)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.E.1)

In Verbindung mit den unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten der drei Pfade können nicht alle im Zielszenario enthaltenen SPNV-Maßnahmen realisiert werden. Für Details hierzu sei auf die Tabelle 12 bzw. die Abbildung 25 sowie den Anhang 4 verwiesen.

Während die Taktverdichtungen bei der Regio-S-Bahn und die Einrichtung der RS 5 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 3 Finanzierungspfaden wurden insbesondere das zu erwartende Fahrgastpotenzial und die Kosten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist noch einmal deutlich auf die Bedeutung der Regionalisierungsmittel des Bundes³⁷ 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.

Erweiterung des Straßenbahnnetzes (siehe auch Tabelle 12)

Neben den bereits beschlossenen und in Planung befindlichen Erweiterungen des Bremer Straßenbahnnetzes, namentlich

- die Verlängerung der Linie 1 zur Brüsseler Str.,
- die Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe,
- die Querverbindung Steubenstraße und
- die am 1.8.2014 in Betrieb gehende Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal/Falkenberg,

die alle Bestandteil des Basisszenarios sind, ist ein weiterer Netzausbau um insgesamt fünf neue Streckenabschnitte vorgesehen. Dadurch werden wichtige Verkehrsknoten eingebunden (Bf. Oslebshausen), neue Verbindungen geschaffen (Querverbindung Horn, Malerstr., Universität) bzw. Stadtquartiere an die Straßenbahn angebunden (Osterholz). Voraussetzung für die Umsetzung der Straßenbahnmaßnahmen ist jeweils eine positive Standardisierte Bewertung dieser Streckenabschnitte.

Einzelheiten zum geplanten Ausbau des Straßenbahnnetzes zeigt die Abbildung 26. Eine Beschreibung der Maßnahmen enthält Tabelle 12. Die Maßnahmen des Basisszenarios sind nicht mit Maßnahmen-Nummern versehen, da deren Umsetzung in jedem der drei Finanzierungspfade gesetzt ist.

³⁷ Mittel des Bundes gemäß dem Regionalisierungsgesetz (jährliche Beiträge) zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Mittel werden für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt.

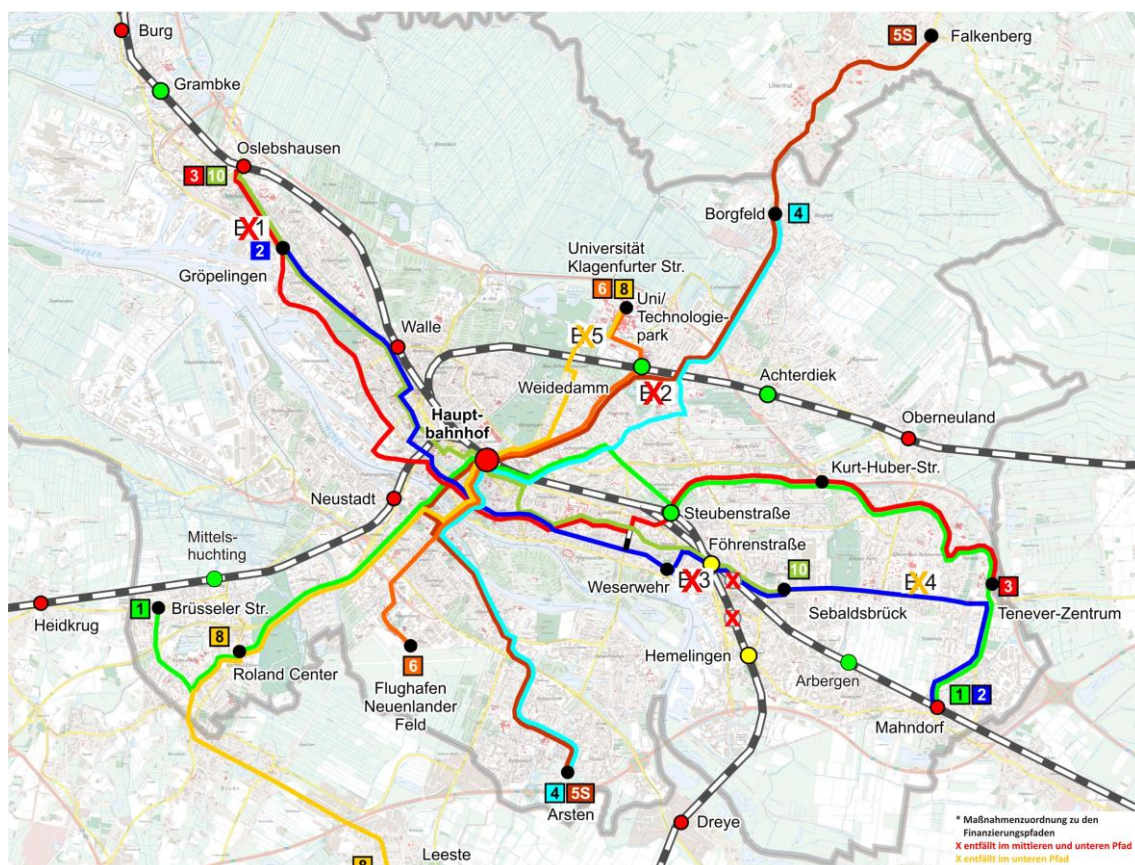


Abbildung 26: Maßnahmen zum Straßenbahnnetz (* siehe Legende; Nummerierung gemäß Tabelle 12)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeolInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.E.2)

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

- die Anbindung von Mercedes durch Verlängerung der Linie 2 in Richtung 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.

Die Verlängerung der Linien 3 und 10 bis nach Oslebshausen eröffnet zudem eine positive Stadtentwicklungsperspektive 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 Brahmstr. 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.

Welche der Erweiterungen im Straßenbahnnetz im jeweiligen Finanzierungspfad umgesetzt werden können, kann aus der Tabelle 12 bzw. der Abbildung 26 sowie den Anhang 4 entnommen werden. Hierbei 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 in diesem Finanzierungspfad Erweiterungen im Straßenbahnnetz nur vorgenommen werden könnten, wenn sie durch die Stadt Bremen vollständig alleine getragen würden. Dies ist jedoch unrealistisch.

Optimierung des Busnetzes

Die Maßnahmen im Bereich SPNV und Straßenbahn werden durch ein grundlegend überarbeitetes, optimiertes Busnetz effizient ergänzt. Dieses sieht neue Direktverbindungen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen und Stadtteilzentren vor, insbesondere durch neue tangential geführte Buslinien. Die Einzelheiten zeigt die Abbildung 27. 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.

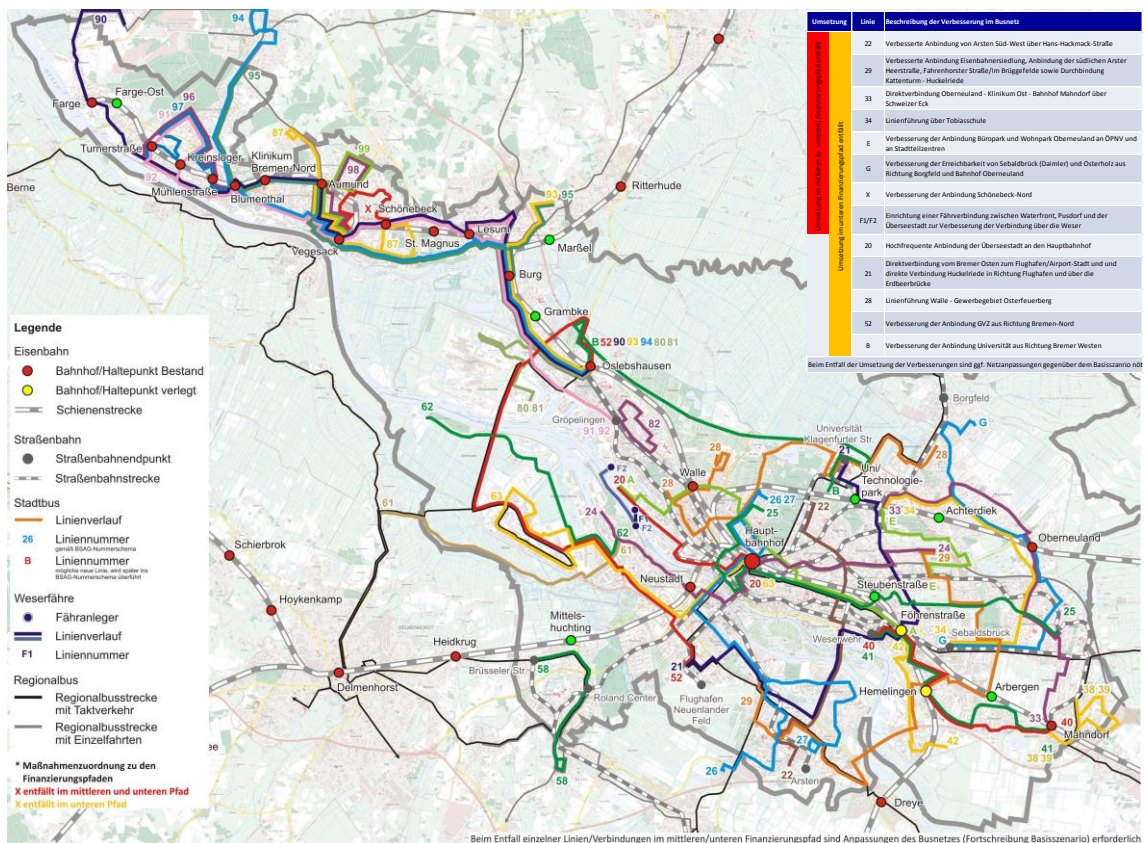


Abbildung 27: Maßnahmen im ÖPNV – Busverkehr (inkl. des Fährverkehrs) im Zielszenario (* siehe Legende)
 [Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.E.3)

Die Vielzahl von Maßnahmen im Bereich Bus führt zu Verbesserungen in der Erreichbarkeit von Gewerbe-, Industrie- und Einzelhandelsstandorten. Zu nennen sind hier insbesondere

- die Anbindung der Airportstadt/Flughafen durch Linie 21 und Linie 52,
- die Anbindung der Überseestadt durch Linie A und Linie 20,
- die zusätzliche Anbindung des Klinikums Mitte durch Linie A,
- die zusätzliche Anbindung des Klinikums Ost durch Linie G,
- die direkte Erreichbarkeit der Gewerbebestandorte Brinkum Nord und Habenhausen aus Richtung Innenstadt durch Linie 26 und Linie 27,
- die direkte Erreichbarkeit des Büro Parks Oberneuland durch Linie E,
- die direkte Erreichbarkeit des GVZ durch Linie 52 und Linie 299.

Die tangentialen Linien verbessern die Erreichbarkeit von Stadtteilen und Arbeitsplätzen für viele Bremer Bürgerinnen und Bürger, insbesondere

- im Bremer Norden mit der direkten Anbindung an die Universität durch Linie B,
- im Bereich Neustadt/Obervieland mit Sebaldsbrück/Mercedes, Horn und dem Bereich Universität durch Linie 21,

- im Bereich Kattenturm/Arsten mit Hemelingen/Mercedes und Neue Vahr durch Linie 29,
- im Bereich Borgfeld/Ellenerbrok-Schevemoor mit Klinikum Ost und Sebaldsbrück/Mercedes durch Linie G,
- im Bereich Oberneuland mit Klinikum Ost und Bf. Mahndorf durch Linie 33,
- im Bereich Überseestadt, Finndorf/Osterfeuerberg mit Klinikum-Mitte und Sebaldsbrück durch Linie A,
- im Bereich Oslebshausen mit GVZ, Neustadt und Flughafen durch Linie 52.

Neue Direktverbindungen mit der Innenstadt/Hbf. werden aus Richtung Kattenturm/ Kattensch mit Linie 26 und aus Richtung Arsten/Habenhausen/Gartenstadt/Werdersee mit Linie 27 angeboten. Auch die Erschließung und Anbindung von Ortsteilen wird weiter verbessert, z. B.

- Schönebeck Nord durch Linie X,
- Weidedamm durch Linien 26 und 27,
- Eisenbahnersiedlung durch Linie 29.

Die angebotsseitigen Maßnahmen werden von Tarifmaßnahmen begleitet, wie z. B. dem bereits beschlossenen 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. Welche Veränderungen im Busnetz beim mittleren bzw. unteren Finanzierungspfad nicht umgesetzt werden können, zeigt Abbildung 27. Hierbei ist zu beachten, dass beim Verzicht auf einzelne Linien eine Anpassung der Busnetzkonzeption des Basisszenarios notwendig werden kann³⁸. Bei der Auswahl ggf. verzichtbarer neuer/modifizierter Linien sind u. a. das zu erwartende Fahrgastpotential, der Problemdruck, die Kosten sowie die betriebliche Umsetzbarkeit eingeflossen.

Busnetz 2020 (ohne Zielnetz Straßenbahn)

Das optimierte Busnetz kann auch ohne einen weiteren, über das Basisszenario hinausgehenden Straßenbahnausbau realisiert werden. Diese Entwicklungsperspektive trägt den Titel „Busnetz 2020“. Alle wesentlichen Angebotsqualitäten des optimierten Busnetzes im Zielszenario bleiben erhalten. Die Anpassungen beschränken sich auf die Achsen, in denen zeitlich nachgeordnet Straßenbahnverlängerungen vorgesehen werden. Einzelheiten zeigt die nachfolgende Abbildung 28.

³⁸ Als Beispiel mag hier der Verzicht auf die Einrichtung der Buslinie G dienen. In diesem Falle ist zur Sicherstellung der ÖV-Erschließung von Borgfeld-Ost eine Anpassung des dann verbleibenden Busnetzes nötig.

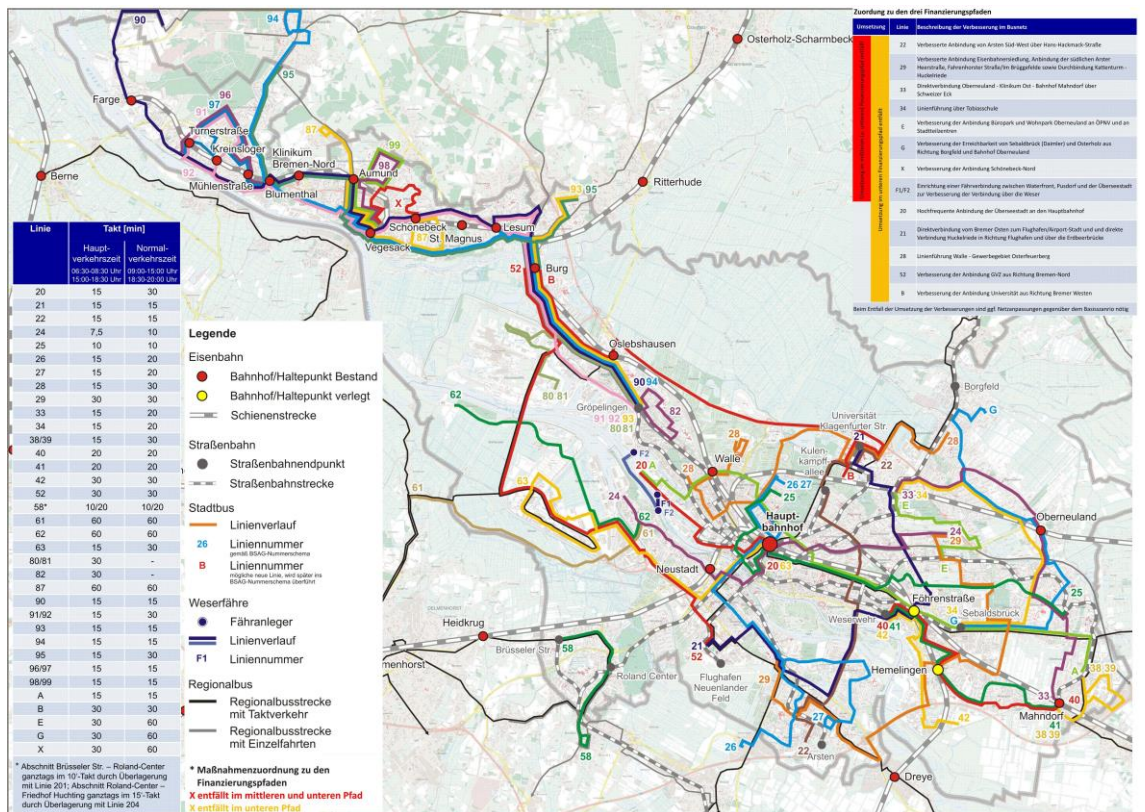


Abbildung 28: Maßnahmen im ÖPNV – Busnetz 2020 (inkl. Fährverkehr) (* siehe Legende)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.E.4)

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, können diese nur 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 in der Tabelle 12 aufgeführte 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 (siehe Maßnahmen-Nr. E-8a in der Tabelle 12). Werktags ist zunächst ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Die Fährverbindung (vgl. Linien-Nr. F1 und F2 in Abbildung 27) wird in das VBN-Tarifsystem eingebunden.

4.3.5 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 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. RAS06, 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 Bremen 2025 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.

Die Lokalisierung und Beschreibung der jeweiligen für das Handlungskonzept entwickelten Maßnahmen können in nachfolgender Tabelle 13 im Kontext der unterschiedlichen Pfade eingesehen werden.

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 Bismarckstr.	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 Kornstr.	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 Violinstraße	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 Str.	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 werden 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
F.9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	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 / Bahnhofstr.	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-Str.	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 Langemarckstr.	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 Heerstr.	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
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 Problemfelder (z. B. in Bezug auf die Ausgestaltung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen) aber auch konkrete Umbaumaßnahmen gelöst und abgearbeitet werden. Problemfelder sollen erfasst und Vorschläge zur Beseitigung aufgenommen werden.	I - IV	I - IV	I - IV

Tabelle 13: Maßnahmen im Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit (inkl. Basiszenario)

Auf Basis der Straßenraumverträglichkeitsanalyse wurden nicht bzw. stark eingeschränkt verträgliche Straßenräume ausgewählt, die aufgrund ihrer einseitigen Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs bzw. des ÖPNV städtebauliche Mängel bzw. Mängel für die anderen Verkehrsteilnehmer aufweisen (z. B. Bürgermeister-Smidt-Straße) (vgl. Abbildung 29). Durch die Neuordnung des Straßenraums soll die Verkehrssicherheit erhöht werden und die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert werden³⁹ 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

³⁹ Bei der Maßnahmenabwägung wurden dort Vorschläge unterbreitet, wo ein leistungsfähiger Verkehrsablauf bzw. die Erreichbarkeit innerstädtischer Standorte (z. B. Ansgari-Quartier) im Kfz-Verkehr weiterhin gewährleistet (am Status quo ausgerichtet) ist und wo einseitig auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Fahrbahnquerschnitte adäquat genutzt werden konnten.

Handlungskonzept berücksichtigt, die sich aufgrund der bestehenden Mängel als besonders konfliktbelastet darstellen (z. B. Am Dobben, Wilhelm-Kaisen-Brücke), die aufgrund der Verkehrsbedeutung und -nachfrage Anpassungen in der Gestaltung erfordern (z. B. Langemarckstraße, Bgm.-Smidt-Brücke und Bgm.-Smidt-Straße) und die im Zusammenhang mit städtebaulichen Entwicklungen (z. B. Habenhauser Landstraße) erforderlich sind.

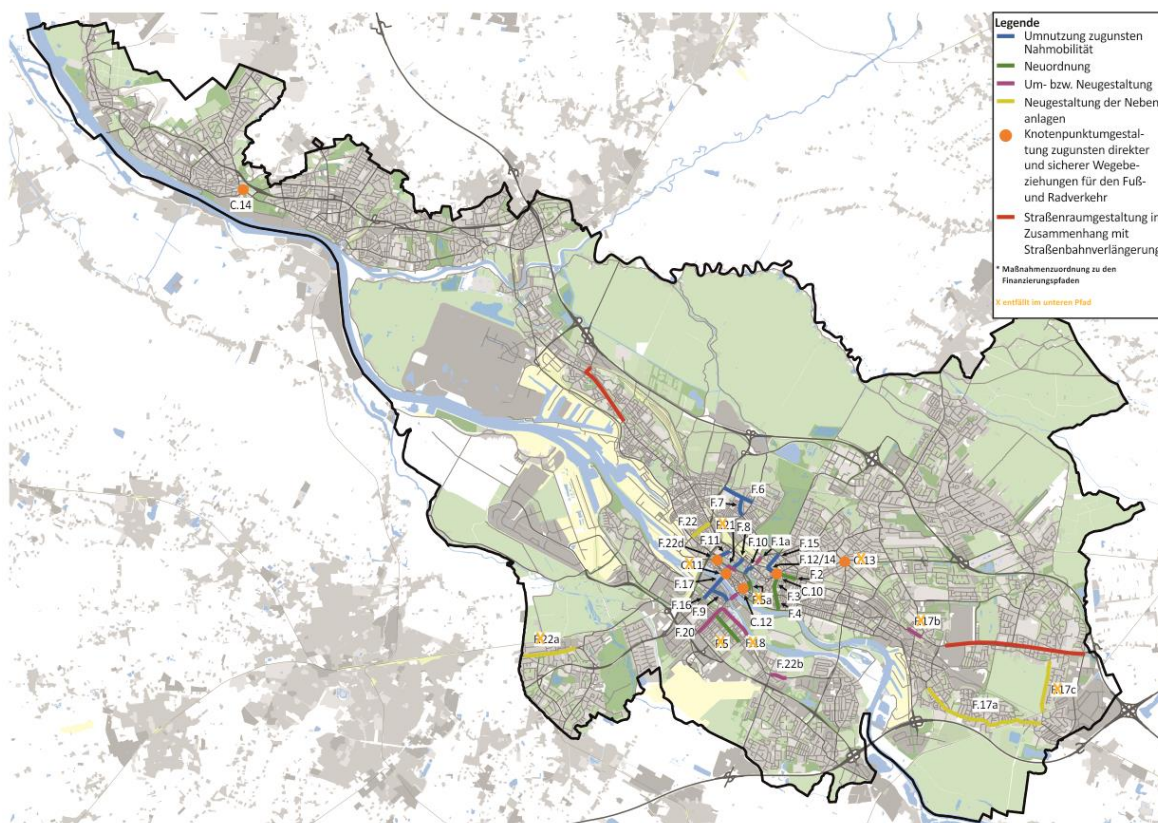


Abbildung 29: Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und des Fußverkehrs im Zielszenario (* siehe Legende; Nummerierung gemäß Tabelle 13)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoinformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.F.1)

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 (siehe auch Kap. 0). Situationsbedingt kann ein Flächentausch zwischen Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr zu einer Lösung beitragen, an anderer Stelle ist es erforderlich, 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 Umgestaltung von Straßenräumen einher. Dies betrifft z. B. Straßenzüge wie den Heerstraßenzug in Gröpelingen und die Osterholzer Heerstraße, die in der Bestandssituation markante Mängel in der Straßenraumgestaltung aufweisen (vgl. Kap. 4.3.4).

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

4.3.6 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 z. T. erheblichen Einschränkungen für Nahmobilität und Barrierefreiheit (vgl. Kap. 0).

Das Zielsystem des VEP Bremen greift im Maßnahmenfeld Ruhender Kfz-Verkehr indirekt über die einzelnen Unterziele der Zielfelder. 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.

Die einzelnen für das Handlungskonzept vorgesehenen Maßnahmen werden in Tabelle 14 aufgelistet.

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, Rettungswege freizuhalten und andere Nutzungen zu ermöglichen. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen des VEP zur Förderung des Umweltverbundes (Nahmobilität, Radverkehr, ÖV und Carsharing) 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 hingesehen und Parkverbote konsequent durchgesetzt.	I - IV	I - IV	I - IV

Tabelle 14: Maßnahmen im Maßnahmenfeld G: Ruhender Verkehr

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 -überwachung 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 (vgl. Kap. 4.3.5) 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.

4.3.7 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. Neben der Ausweitung und Qualitätssteigerung bestehender Systeme (z. B. Bike+Ride) werden auch neue Verknüpfungsinstrumente für das Handlungskonzept vorgeschlagen.

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 Bremen 2025 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 auf, 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). Tabelle 15 zeigt alle Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Inter- und Multimodalität mit der jeweiligen zeitlichen Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungspfade.

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 Park & Ride-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 Park & Ride helfen, Verkehrsprobleme zu verhindern. Manchmal scheitern solche Konzepte daran, dass zu wenige Menschen über die Park & Ride-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 Carsharing	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	Carsharing-Angebot für Nachbarschaften	Straßengemeinschaften haben die Möglichkeit Carsharing in der Nachbarschaft zu organisieren. Die Fahrzeuge werden einer bestimmten Gruppe zur Verfügung gestellt. Die Infrastruktur wird von einem Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, die Nutzung in der Gruppe geregelt.	I	I	II
H.6	Parkplatzprivilegierung für Carsharing	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

Tabelle 15: Maßnahmen im Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität

Carsharing soll vor dem Hintergrund der Potenziale und der positiven Entwicklung der Nutzerzahlen weiter mit hoher Priorität ausgebaut werden. Der Aktionsplan Carsharing 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 zu steht.

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 Buslinienetzes 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 optimalerweise 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.

4.3.8 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.

Die im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen aus dem Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (Maßnahmenfeld I) mit der Zuordnung zu den vorgesehenen Umsetzungs-/Realisierungsphasen innerhalb der drei Finanzierungspfade kann der Tabelle 16 entnommen 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, Carsharing) 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 Carsharing-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, Carsharing) 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, Carsharing 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. Schul-Express (gemeinsames Zufußgehen an Grundschulen) oder Fahrradtrainings.	I - IV	I - IV	I - IV
-----	--------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	--------	--------

Tabelle 16: Maßnahmen im Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Mit der VerkehrsManagementZentrale (VMZ) verfügt die Stadt Bremen über einen weitreichenden Datenpool mit 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 dem Land Niedersachsen für unterschiedliche Verkehrsträger (z. B. Kfz-Verkehr, ÖPNV/SPNV, Taxi, Carsharing) 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.

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 ein Informationspaket mit Informationen zum Verkehrsangebot im Umweltverbund (ÖPNV/SPNV, Rad, Fuß, Carsharing) und eine persönliche Mobilitätsberatung. Außerdem soll ein multimodales Mobilitätsticket eingeführt werden, welches die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (z. B. ÖPNV, Carsharing, Taxi, Autovermietung) in einem Ticket vereint. 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 Carsharing 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 Finanzvolumen des mittleren Finanzierungspfadefallen, werden die drei Maßnahmen

- I.2 Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr
- I.5 Multimodales Datenportal
- I.6 Einführung einer Mobilitätskarte

des Maßnahmenfeldes I nicht für die Umsetzung vorgesehen (vgl. Tabelle 16 bzw. Anhang 4), da für diese innerhalb des Maßnahmenfeldes I jeweils die größten Finanzvolumen (auch aus dem Bremer Verkehrsetat) benötigt werden.

4.3.9 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). Die Elektromobilität bringt zwar per se keine verkehrsvermeidende 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 sehr 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 (vgl. GGEMO 2012).

Hinsichtlich der Zielerreichung des VEP Bremens 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, welche in Tabelle 17 aufgeführt sind. Die Handlungserfordernisse und -ansätze sind darüber hinaus aus kommunaler Sicht begrenzt, da die Entwicklung vor allem im privatwirtschaftlichen Bereich stattfindet.

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	

Tabelle 17: Maßnahmen im Maßnahmenfeld J: Elektromobilität

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 Elektrobusen vorausgesetzt, kann bis 2025 perspektivisch die Umstellung der gesamten Dieselflote erreicht werden. Des Weiteren wird nachträglich für das Zielszenario vorgeschlagen, an ausgesuchten intermodalen Schnittstellen (P+B, mobil.punkte) Pedelecs zum Verleih – ähnlich dem Carsharing-Prinzip – anzubieten (vgl. Maßnahmenfeld 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 mit verfolgen und erproben.

4.3.10 Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Das Maßnahmenfeld Verkehrssicherheit wird als verkehrsträgerübergreifender Bereich verstanden 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 (siehe z. B. Kap. 0, 4.3.3, 4.3.5). 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 gefahren-

lose Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Verkehrsteilnehmer/innen soll hierbei gewährleistet werden und eine freie Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Die einzelnen Maßnahmen des Maßnahmenfeldes werden im Kontext der zeitlichen und finanziellen Umsetzungshorizonte in Tabelle 18 dargestellt.

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 den 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 Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern 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 Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Mit einer Informationskampagne, sowie durch bessere Beschilderung und Markierungen sollen Radfahrer daher auf die Belange der Fußgänger 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 Risikoorde zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegfurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegfurten 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

Tabelle 18: Maßnahmen im Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Entsprechend der Zielvorgabe, die Anzahl der Verkehrstoten auf ein Minimum zu reduzieren, wird ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet, das diesem Anspruch Rechnung trägt.

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 (vgl.

Abbildung 30). 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.

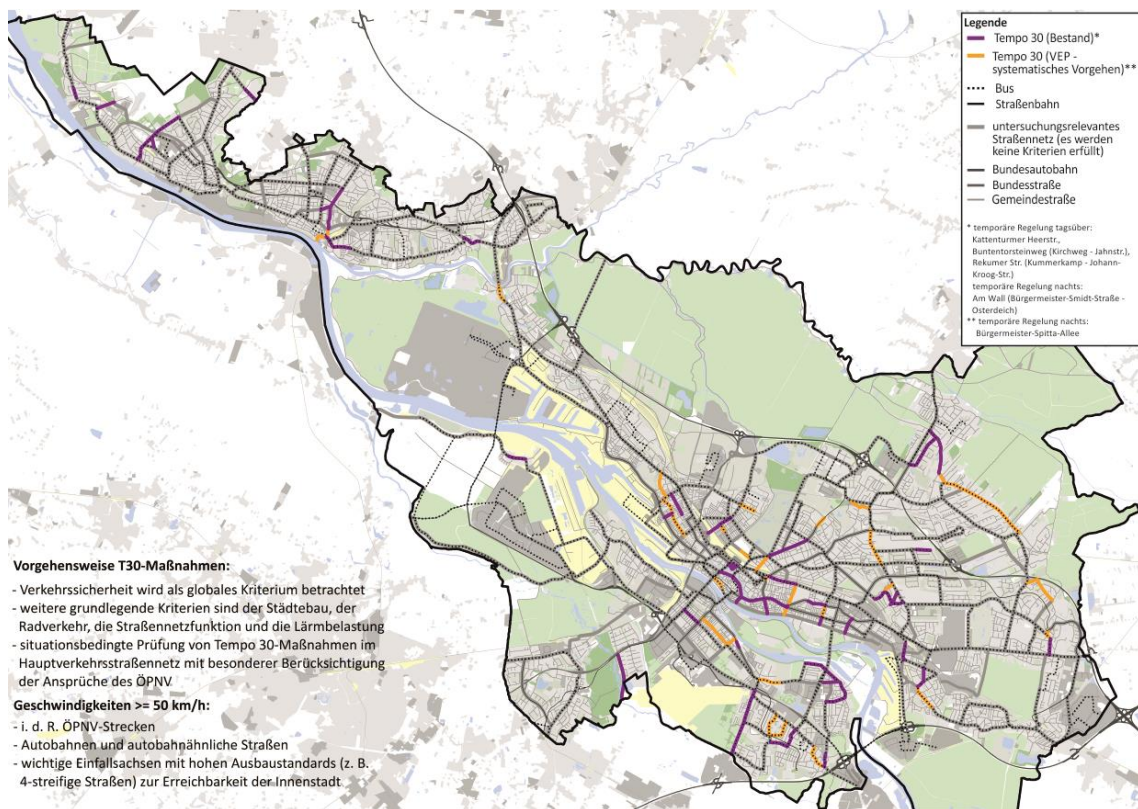


Abbildung 30: Tempo 30-Konzeption im Zielszenario

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen] (siehe auch Anhang 4.K.1)

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 LSA 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 (vgl. Kap. 4.3.3 und 4.3.5) 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.

4.3.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Ein effektives Mittel zum Werben für eine alternative Verkehrsmittelwahl sind 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. Mit Kampagnen zum Fuß- und Radverkehr soll das Bewusstsein über die Qualitäten und Vorteile der Nahmobilität erweitert werden. Zahlreiche Wege in Bremen sind kurze Wege, die ein Potenzial für eine Förderung des Zufußgehens oder des Radfahrens bieten. Neben dem Schutz der Umwelt durch die Reduktion von Emissionen wird zudem die eigene Gesundheit gefördert und Stadtteile gewinnen an Lebhaftigkeit im öffentlichen Raum, was sich auch positiv auf die lokale Nahversorgungssituation ausübt.

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.

Die für das Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit sind Tabelle 19 zu entnehmen.

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 zu Fuß gehen 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

Tabelle 19: Maßnahmen im Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

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. Vielen Autofahrer/innen ist diese Regelung nicht bekannt, so dass es häufiger zu Konflikten kommt. Der prioritäre Vorschlag für eine Informationskampagne hinsichtlich der 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.

5 Integration und Abstimmung mit anderen strategischen Planwerken

Das vorliegende Handlungskonzept zum VEP Bremen wurde in Abgleich mit den vorhandenen bzw. den zurzeit in der Erarbeitung befindenden Fachplanungen/Konzepten aus den Bereichen Raumordnung, Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Umwelt und Verkehr, die sich ebenfalls mit verkehrsrelevanten Aufgabenstellungen befassen, entwickelt. Hierbei sind insbesondere die Fachplanungen/Konzepte

- Flächennutzungsplan
- Gewerbeentwicklungsprogramm
- Masterplan Industrie
- Innenstadtkonzept
- Leitbild zur Stadtentwicklung,
- Wohnungsbaukonzeption,
- Lärminderungsplan
- Luftreinhalteplan
- Klimaschutz- und Energieprogramm (KEP)
- Nahverkehrsplan

zu nennen. Die Fortschreibung der Zielplanung Radverkehr, des SPNV-Konzepts und der Prüfung des Lkw-Führungsnetzes erfolgen im Rahmen des VEP.

So wurden beispielsweise bei der Maßnahmenentwicklung des VEP Bremen die im Rahmen

- des Lärmaktionsplans
- des Luftreinhalteplans
- des Klimaschutz- und Energieprogramms (KEP)

konzipierten Maßnahmen zur Lärmreduktion bzw. zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen gesichtet und in Bezug auf ihre Relevanz für den VEP Bremen gesetzt und in die Arbeiten zum VEP Bremen z. T. eingebunden. Somit konnte sichergestellt werden, dass das Handlungskonzept die zentralen Maßnahmen aufgreift.

Ebenso konnte gewährleistet werden, dass die aktuellen Vorstellungen und Planungen zur Siedlungsentwicklung direkt in die Prognose-Berechnungen für den VEP Bremen 2025 einfließen, da die Strukturdaten (Einwohner, Erwerbstätige, Beschäftigte etc.) des VEP Bremen für den Prognose-Horizont 2025 speziell von einer Strukturdaten-Bearbeitergruppe unter Einbeziehung der o. g. Fachplanungen und Konzepte zur geplanten Siedlungsentwicklung erstellt wurden.

Auch anhand der Ziele des VEP Bremen (vgl. Kap. 2) wird die Verknüpfung mit den anderen Fachplanungen deutlich. Zum einen greift insbesondere das Zielfeld 6 (Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs) die Aspekte der Lärmreduktion bzw. der Reduktion der Luftschadstoffemissionen auf. Zum anderen nehmen die Zielfelder 3 (Alternative Verkehrsmittelwahl anbieten und optimieren), 4 (Verknüpfung der Verkehrsangebote im Umweltverbund) und 5 (Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen) in den Unterzielen direkt Bezug zur Stadt-/Siedlungsentwicklung und spiegeln dabei auch die besondere Bedeutung der Bremer Innenstadt wider.

Darüber hinaus greift das Zielfeld 6 auch Standpunkte des aktuell in der Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplanes (FNP) auf, dessen Schwerpunktsetzung sich bei der Siedlungsflächenentwicklung auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung konzentriert. Die Intensivierung der Nutzungsmischung mit Wohnen, Einkaufen und Freizeitgestaltung ermöglicht kurze Wege, die mit dem Rad oder zu Fuß erledigt werden können, was in Korrelation zu einzelnen Maßnahmen des Handlungskonzeptes steht (z. B. Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene, Radverkehrsnetz verdichten). Analog gilt dies für das parallel in Bearbeitung befindliche Landschaftsprogramm (LaPro). Durch die Festlegung von neuen bzw. erhaltenswerten Grünverbindungen werden u. a. Strukturen zur Qualitätsverbesserung der Nahmobilität geschaffen. Auch hier sind Ähnlichkeiten zu den im Handlungskonzept beschriebenen Maßnahmen erkennbar. Die zeitnahe Bearbeitung der betrachteten Fachplanungen ermöglicht Synergieeffekte, eine integrierte Betrachtung an der Schnittstelle zwischen Verkehrs-, Stadt- und Landschaftsplanung. Damit findet eine Harmonisierung in Bezug auf die inhaltliche Ausrichtung statt, die sich auch in den Zielen des VEP abbildet (vgl. Zielfeld 6). Die Maßnahmenfelder des VEP konkretisieren diese Ansprüche auf der Maßnahmenebene (siehe z. B. Kap. 4.3.2 Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität; Kap. 4.3.3 Maßnahmenfeld D: Radverkehr).

Neben den städtischen Fachplanungen/Konzepten greift der VEP Bremen bereits mit dem Basiszenario auch die Maßnahmen aus den regionalen Fachplanungen/Konzepten bzw. aus den Bundesplanungen (BVWP) auf (vgl. dazu im Detail den Zwischenbericht zur Szenarientwicklung von Oktober 2013). Hiervon sind hervorzuheben die Prognosestrukturdaten aus der gesondert erstellten Strukturdatenbasis der Region Bremen – Oldenburg – Bremerhaven, das Angebotskonzept im regionalen SPNV sowie die Maßnahmen der BVWP für das Schienennetz und die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen).

6 Ausblick – weiteres Vorgehen

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 liegt eine verbindliche Handlungsgrundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung in Bremen im Zeitraum der nächsten 10-15 Jahre vor. Er bildet ein Gerüst für die bremische Verkehrspolitik. Der VEP bildet die Basis, um die zukünftigen Aufgaben zu koordinieren und macht Vorgaben zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen. Die Umsetzung erfolgt durch die konkreten Maßnahmen des Zielszenarios sowie durch eine Übernahme der Ergebnisse in andere Planungen, wie z .B. in der Flächennutzungsplanung, oder durch Einzelmaßnahmen, Projekte und Konzepte in den einzelnen Handlungsschwerpunkten.

Das vorliegende in vier Zeiträumen und drei mögliche Pfade differenzierte Handlungskonzept wurde über vier Perioden mit regelmäßigen Beteiligungsrunden (Verwaltung, Politik, Wirtschaft, Öffentlichkeit) und in einem ausführlichen fachlichen Diskurs erarbeitet. Alle Prozessphasen wurden stets mit dem zu Beginn des VEP festgelegtem Zielsystem rückgekoppelt. Zusätzlich wurde der Prozess durch den Projektbeirat mit Akteuren aus Verbänden, Verwaltung und Politik als qualitätssicherndes Gremium kontinuierlich begleitet. Somit ist die Zielerreichung sowie die Berücksichtigung aller relevanten Verkehre (Personen- und Wirtschaftsverkehr), Verkehrsmittel (z. B. Kfz, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und Fachplanungen/-programme (z. B. Flächennutzungsplan, Klimaschutz- und Energieprogramm) bei der Entwicklung der vorgeschlagenen Maßnahmen gewährleistet.

Die Schwerpunkte und grundlegende Ausrichtung des Handlungskonzeptes dienen der Erreichung der Ziele des VEP durch die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen und Konzepte über die Perioden. Zudem sind hinsichtlich der Umsetzung Planungsvorläufe und -kapazitäten beachtet und zeitliche Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen einkalkuliert.

Durch die Betrachtung des Handlungskonzeptes vor dem Hintergrund der drei möglichen finanziell unterschiedlicher Pfade ist die Stadt Bremen hinsichtlich der Maßnahmenoptionen breit und flexibel aufgestellt. Im Falle von unvorhergesehenen (konjunkturbedingten) Entwicklungen (z. B. Kürzung von Fördermitteln oder Bereitstellung zusätzlicher Mittel) kann aufgrund des vorhandenen Maßnahmenpools entsprechend schnell gehandelt werden. Für die kommenden Jahre geht Bremen mit dem VEP 2025 gut gerüstet in die anstehenden Aufgaben der Verkehrsplanung.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist kein abgeschlossenes Werk. Er ist mit der Umsetzung der Maßnahmen zu evaluieren und kontinuierlich fortzuschreiben, um sich der zukünftigen Entwicklung anzupassen und diese mit zu gestalten. Zu einer erfolgreichen und zielgerichteten Umsetzung gehört eine Wirksamkeitskontrolle. Dadurch kann der Bedarf eventueller Überarbeitungen oder Fortschreibungen identifiziert werden, wodurch auch ein zielgerichteter Einsatz der finanziellen Mittel gewährleistet ist. Der Fortschrittsbericht VEP Bremen 2025 dient dabei als Erfolgskontrolle und Beurteilungsinstrument der Umsetzung des Handlungskonzeptes.

tes. Auf dieser Grundlage wird die Mobilität der Zukunft in Bremen sukzessive entwickelt, diskutiert und umgesetzt.

7 Quellen

SUBV (2013). Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 - Zwischenbericht zur Chancen- und Mängelanalyse. Freie Hansestadt Bremen: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen.

GGEMO (2012): Schaufenster Elektromobilität - Die Schaufenster Elektromobilität stellen sich vor. Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung, Berlin.