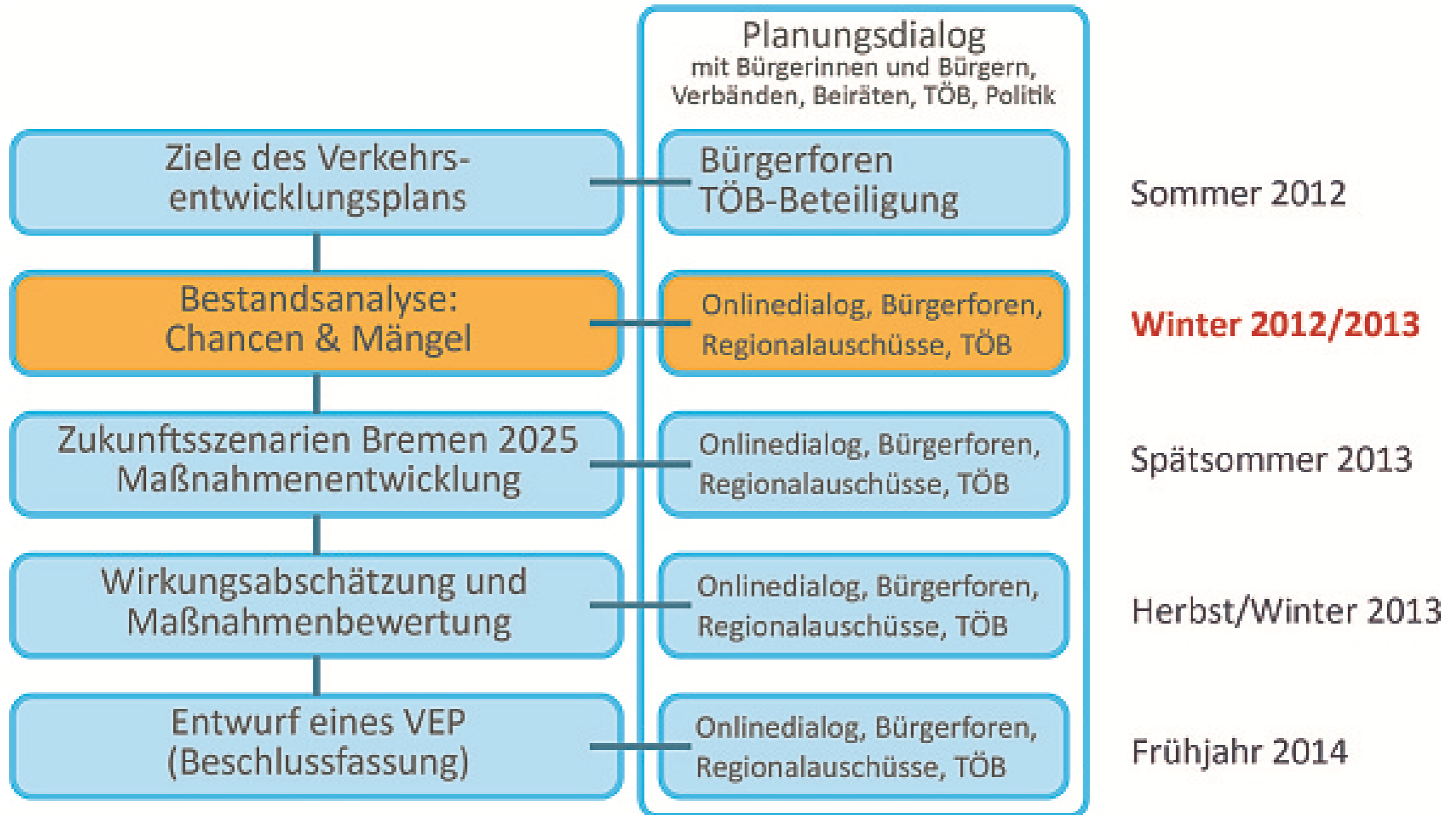


# VEP BREMEN 2020/2025 ERGEBNISSE DER CHANCEN- UND MÄNGELANALYSE

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie  
22. August 2013



# BEARBEITUNGSPHASEN DES VEP



# PARTIZIPATION

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wird in einem breit angelegten Planungsdialog zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern, Beiräten und Verbänden erarbeitet.

Er kombiniert örtliche Bürgerforen in den Stadtteilen und eine parallel ablaufende Beteiligung im Internet.

In jeder Phase des VEP wird ein eigenständiger Planungsdialog durchgeführt, so dass insgesamt viermal die Möglichkeit besteht, Ideen und Anregungen zum VEP auf unterschiedlichen Ebenen einzubringen:

- Beteiligung im Internet [www.Bremen-Bewegen.de](http://www.Bremen-Bewegen.de)
- Planungsdialog in regionalen Bürgerforen
- Planungsdialog in Regionalausschüssen
- Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange
- Qualitätssicherung durch Projektbeirat

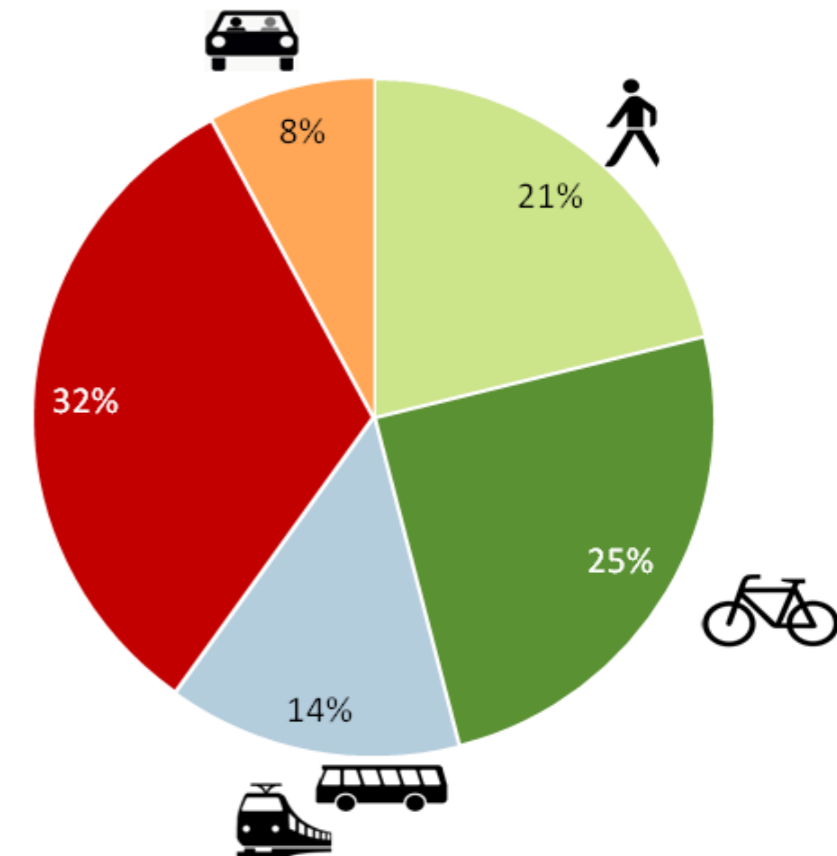
Die umfangreichen Anregungen aus dem Planungsdialog sind in die Analyse eingeflossen.



# MOBILITÄT DER BREMER BEVÖLKERUNG

Auswertung der Mobilitätserhebungen der Bremer Bevölkerung (Stand 2008)

- + Bremen ist eine Stadt der kurzen Wege: 2 von 3 Wegen sind kürzer als 5 km.
- + Verlagerungspotenzial sind v.a. von kurzen Autofahrten auf das Rad vorhanden.
- + Hoher Radanteil in Bremen; frühe Radsozialisation sowie Radnutzung in allen Altersgruppen.
- + Rad als Alltagsverkehrsmittel: 60 % der Menschen in Bremen nutzen täglich oder mehrmals wöchentlich das Rad.
- + Hoher Anteil von Multimodalen, v. a. auch bei den jüngeren Altersgruppen
- +/- Hoher Anteil von ÖPNV-Gelegenheitskund/innen in Bremen
- Relativ geringer ÖPNV-Anteil in Bremen gegenüber anderen Großstädten
- Hoher Autoanteil bei Bringdiensten für Kinder
- Ausbaufähiger Radanteil v.a. im Einkaufsverkehr (v.a. im Vergleich mit anderen Fahrradstädten)
- Vergleichsweise hohe Reisezeiten im ÖPNV sowohl auf innenstadtbezogenen Strecken als auch im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr



■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ ÖPNV ■ Pkw/Krad als Fahrer ■ Pkw als Mitfahrer



## KFZ-VERKEHR

- + gut abgestuftes Straßennetz aus Autobahnen, Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen
- + Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte wird als gut eingestuft
- + Konzentration der Lkw-Verkehre auf den Strecken des Lkw-Führungsnetzes, Bündelung der Wirtschaftsverkehre im Hauptstraßennetz
- +/- Anteil des Wirtschaftsverkehrs ist mit 26 % vergleichsweise hoch, SV-Anteil mit 10 % überproportional hoch, eindeutige Bildung von Aufkommensschwerpunkten
- +/- Verkehrssicherheit kein flächendeckendes sondern punktuelles Problem mit Konzentration im Kernstadtbereich
- +/- Konzentration der Störungen in einzelnen Bereichen und meist nur lokales Problem; Zahl der stauanfälligen Bereiche wird sich mit dem A281-Ringschluss im Süden und Westen Bremens reduzieren
- Aber auch störanfällige Bereiche mit Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr; Nutzungsmöglichkeiten / Verlässlichkeit von Hauptrouten zu betroffenen Standorten sind ggf. beeinträchtigt.



# STÄDTEBAU UND HAUPTVERKEHRSTRASSEN

Bewertung der Hauptverkehrsstraßen (angebaute Vorfahrtsstraßen, ohne Gewerbegebiete) vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzungsanforderungen, der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie der möglichen Konflikte

- + Ca. 42 % der untersuchten Straßenräume wurden als (weitestgehend) verträglich eingestuft. Es besteht kein Handlungsbedarf.
- +/- Knapp ein Drittel der untersuchten Straßen fällt in die Kategorie ‚eingeschränkt verträglich‘. Es besteht Handlungsbedarf.
- Ca. 30 % der untersuchten Straßen wurden als ‚stark eingeschränkt‘ bzw. ‚nicht verträglich‘ eingestuft. Es besteht erhöhter Handlungsbedarf.





# RUHENDER KFZ-VERKEHR UND CARSHARING

## Ruhender Kfz-Verkehr

- + Stellplatzanzahl in der Innenstadt i.A. ausreichend. Stellplätze in öffentlicher Hand, nahezu vollständig bewirtschaftet und größtenteils in Parkhäusern.
- + Parkleitsystem bietet im Innenstadtbereich gute Orientierung für Ortsunkundige.
- +/- P+R-Plätze an einigen Orten ausreichend, andere Standorte mit Ausbaupotenzial
- +/- Hoher Parkdruck in einigen Quartieren, z.T. bereits Bewohnerparken vorhanden.
- Weitere Quartiere mit hoher Stellplatznachfrage bieten sich für Parkraumkonzepte an.

## Carsharing

- + Mit dem Aktionsplan Carsharing liegt ein konkretes Instrument zur Carsharing-Förderung vor.
- + mobil-punkte und mobil-punktchen ermöglichen Stellplätze im öffentlichen Raum und entlasten den örtlichen Parkdruck
- +/- Gut ausgebautes Stationsnetz in innenstadtnahen Gebieten, allerdings wenig ausgebaut in peripheren Lagen.
- Carsharing-Nutzung/-Nachfrage ist deutlich steigerungsfähig.



# ÖPNV- UND SPNV-VERKEHR

- + Der Marktanteil des SPNV im motorisierten Binnenverkehr liegt bei 26 %, besonders hoch von/nach HB-Nord (30-50 %).
- + Die Platzkapazitäten des SPNV-Angebots sind insgesamt gut bemessen, die Auslastung einzelner Fahrten in der Spitzenstunde ist deutlich höher.
- + Der ÖPNV verfügt über zusätzliche Nachfragepotenzial, überwiegend in Bereichen, die von Regio-S-Bahn und Straßenbahn bedient werden.
- +/- Das Preisniveau im Bartarif ist vergleichsweise hoch, im Zeitkartentarif demgegenüber sehr niedrig. Das Rabattniveau von Mehrfahrtenkarten und Abonnements ist eher hoch.
- Der durchschnittliche Marktanteil des ÖV (16 %) ist steigerungsfähig. Besonders niedrig ist der Marktanteil mit 11 % in der Relation Bremen – Bremerhaven.
- Straßenbahnen/Busse werden an mehr als 60 Stellen im Stadtgebiet Bremen z.T. erheblich behindert. Hauptursachen sind Zeitverluste an LSA, verminderte Geschwindigkeiten auf der Strecke aber auch gegenseitige Behinderungen des ÖPNV.
- Es gibt einzelne Bereiche mit erkennbarem Nutzerpotenzial, die bislang nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind.





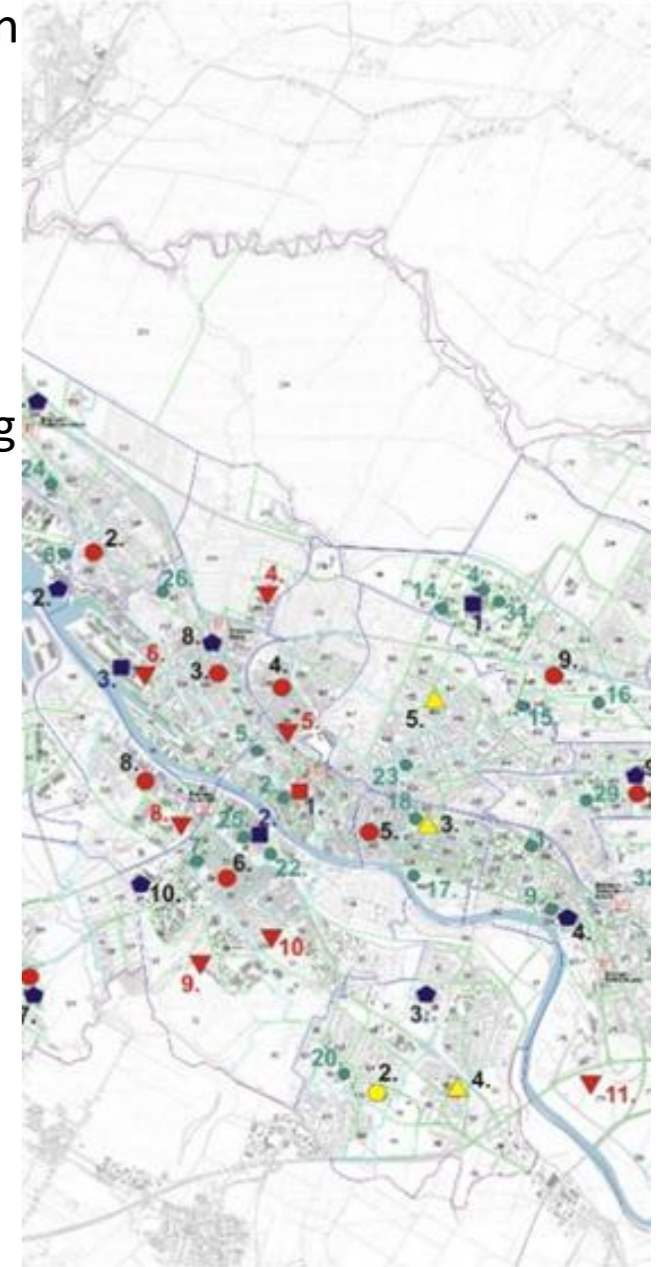
# RADVERKEHR

- + Radfahrer/innen prägen das Stadtbild in Bremen.
- +/- Radverkehrsnetz, Wegweisung, Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Elemente sowie Marketing vorhanden, aber stark ausbaufähig.
- +/- Bremen verfügt fast flächendeckend über bauliche Radwege, die mit einer hohen Akzeptanz genutzt werden, aber Einschränkungen (Kapazität, Komfort, Geschwindigkeit, baulicher Zustand) mit sich bringen.
- Bedarf zum Ausbau von schnellen Stadtteil und Stadtgrenzen übergreifenden Verbindungen.
- noch viele Infrastrukturmängel im Radverkehrsnetz
- Weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte erforderlich
- Bike+Ride mit Verbesserungsbedarf qualitativ an SPNV- und Straßenbahnhaltestellen und quantitativ im Busliniennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr erforderlich
- Kaum Serviceangebote über Radstation und Wegweisung hinaus



# ERREICHBARKEITSANALYSEN

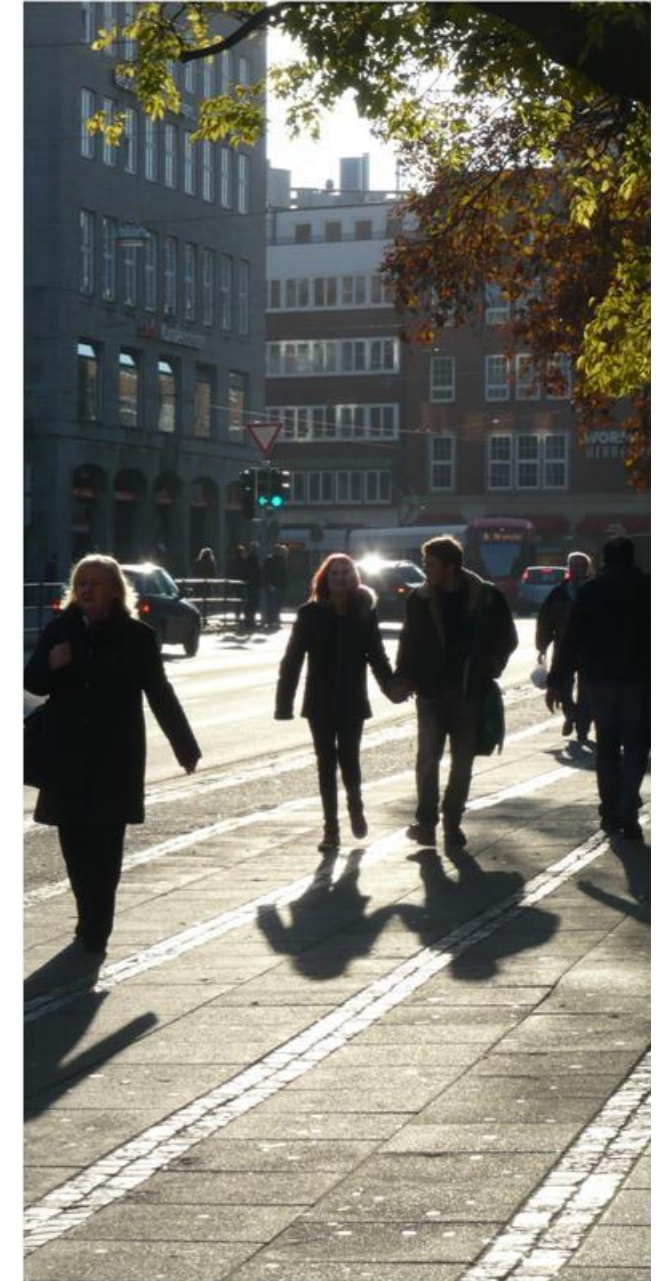
- + Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr ist prinzipiell als gut einzustufen, auch aus der Region
- +/- Die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt aus der Region mit dem ÖV ist nur teils als gut einzustufen.
- +/- Die Innenstadt ist mit dem ÖV überwiegend gut, aus peripheren Lagen und HB-Nord jedoch nicht gut erreichbar.
- Die ÖV-Erreichbarkeit von Einzelstandorten ist prinzipiell eher als verbesserungswürdig einzustufen.
- +/- Das nächstgelegene Stadtteilzentrum ist mit dem ÖV überwiegend gut, der nächstgelegene Bahnhof ganz überwiegend gut erreichbar.
- +/- Das Reisezeitverhältnis ÖV/IV auf Relationen in die Innenstadt ist akzeptabel oder besser, auf Relationen ins nächstgelegene Stadtteilzentrum sowie zum nächstgelegenen Bahnhof nur in Ausnahmefällen und auf nachfrageschwachen Relationen schlecht. Verhältnismäßig lang ist die Dauer der Reisezeiten von/nach HB-Nord.
- +/- Die Erreichbarkeit im Radverkehr ist akzeptabel bis gut, jedoch für Verkehrszellen aus dem Bremer Norden wegen großer Entfernung z.T. deutlich erschwert.
- + Das Fahrrad hat bis zu einer Entfernung von etwa 20 km erkennbare Reisezeitvorteile gegenüber ÖPNV, und bis zu 8 km auch gegenüber dem Kfz-Verkehr.





# NAHMOBILITÄT UND FUSSVERKEHR

- + Das Z Fußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart.
- + Es trägt in besonderem Maße zur Urbanität bei und ermöglicht vielen eine eigenständige und kostenfreie Mobilität.
- Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen
- Konflikte mit dem Radverkehr schränken die Qualität des Z Fußgehens ein.
- Behinderungen durch abgestellte Kfz, Fahrräder, Warenauslagen etc.
- Mangelnde Aufenthaltsqualitäten
- Engpässe im Fußverkehr auf wichtigen Verbindungen
- Räume mit geringer sozialer Kontrolle schränken eine freie Verkehrsmittelwahl ein, Verbesserungsbedarf v. a. in der Anbindung vieler Stadtteile.
- Barrierefreiheit muss im Zuge einer alternden Gesellschaft weiter ausgebaut werden.
- +/- Die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren weist individuelle Chancen und Mängel auf.





# VERKEHRSMANAGEMENT

- + Die Verkehrsmanagementzentrale als übergreifende Plattform, die Auswertung, Schaltung und Bedienung der angeschlossenen Teilsysteme ermöglicht, ist beispielhaft.
- Verlässlichkeit der Koordinierung für andere Verkehrsteilnehmer/innen z.B. Radverkehr nicht vorhanden.
- Konflikte zwischen ÖV-Bevorrechtigung und kreuzenden Kfz-Strömen
- +/- ÖV-Anforderungen an fast allen Ampeln, ÖV-Freigaben haben hohen Stellenwert, aber noch ausbaufähig
- +/- Erweiterungsmöglichkeit der Wechselwegweisung auf weitere Bundesautobahnen im Raum Bremen.
- +/- längerfristig Erweiterung zu einer verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsleitzentrale

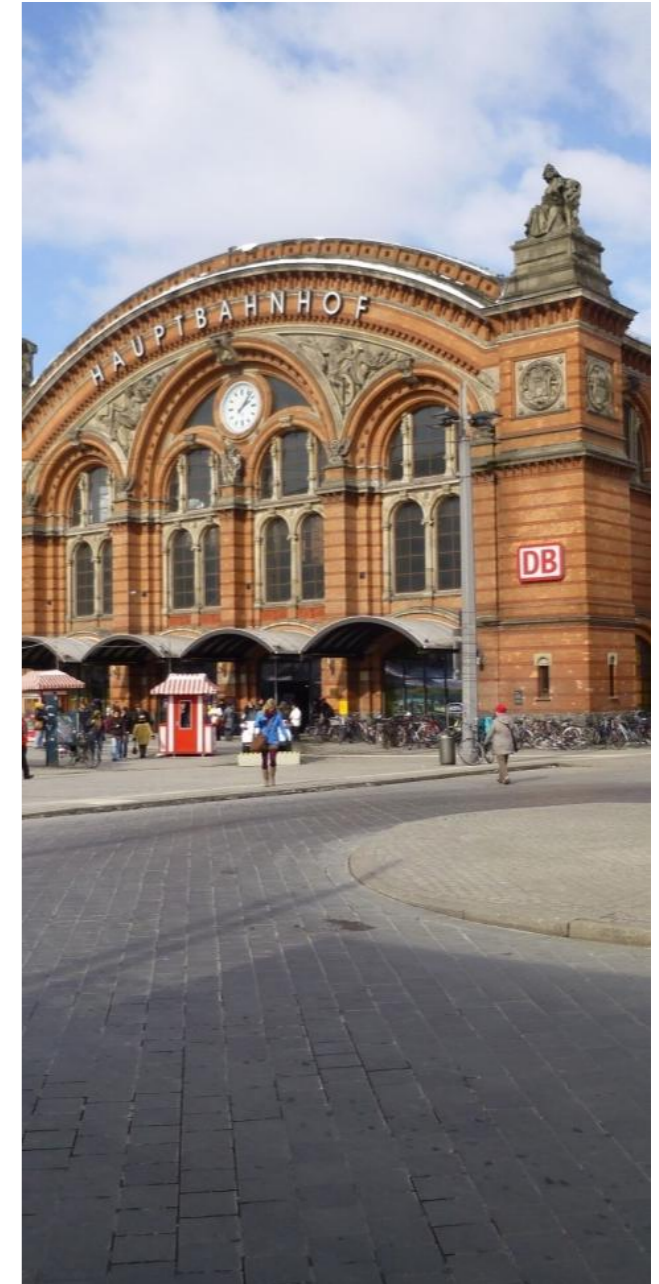


## VERKEHRLICHE ASPEKTE DES TOURISMUS

- + Flughafen in vergleichsweise innenstadtnaher Lage und mit Pkw, ÖV und Rad gut zu erreichen.
- Derzeitiger Standort des ZOB in Hinblick auf Liberalisierung des Fernbusmarktes suboptimal.
- +/- Bremen ist im Schienenpersonenfernverkehr gut angebunden, in einige größere Städte gibt es kaum Direktverbindungen.
- +/- ÖPNV-Angebot hat unter touristischen und Freizeit-Aspekten noch Potenzial
- +/- Einige touristische Angebote im Schiffsverkehr vorhanden, aber als Stadt am Wasser besteht diesbezüglich Ausbaupotenzial.
- +/- Bremen könnte sich stärker als Fahrradstadt vermarkten und den Radtourismus noch gezielter fördern.

## NUTZUNGHEMMNISSE DES UMWELTVERBUNDES

Es wurden vielfältige Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes identifiziert, die unterschiedliche Relevanz und Beeinflussbarkeit aufweisen.





# AUSBLICK: ZUKUNFTSSZENARIEN 2025

## Wer kann schon Aussagen über die Zukunft treffen?

Gottlieb Daimler:

*„Die weltweite Nachfrage nach Kraftfahrzeugen wird eine Million nicht überschreiten – allein schon aus Mangel an verfügbaren Chauffeuren.“*

IBM (Ende der 1960er Jahre):

*„Weltweiter Bedarf für Computer wird auf weniger als 2.000 Geräte geschätzt“*

Bill Gates, Microsoft 1995:

*„Das Internet ist nur ein Hype.“*

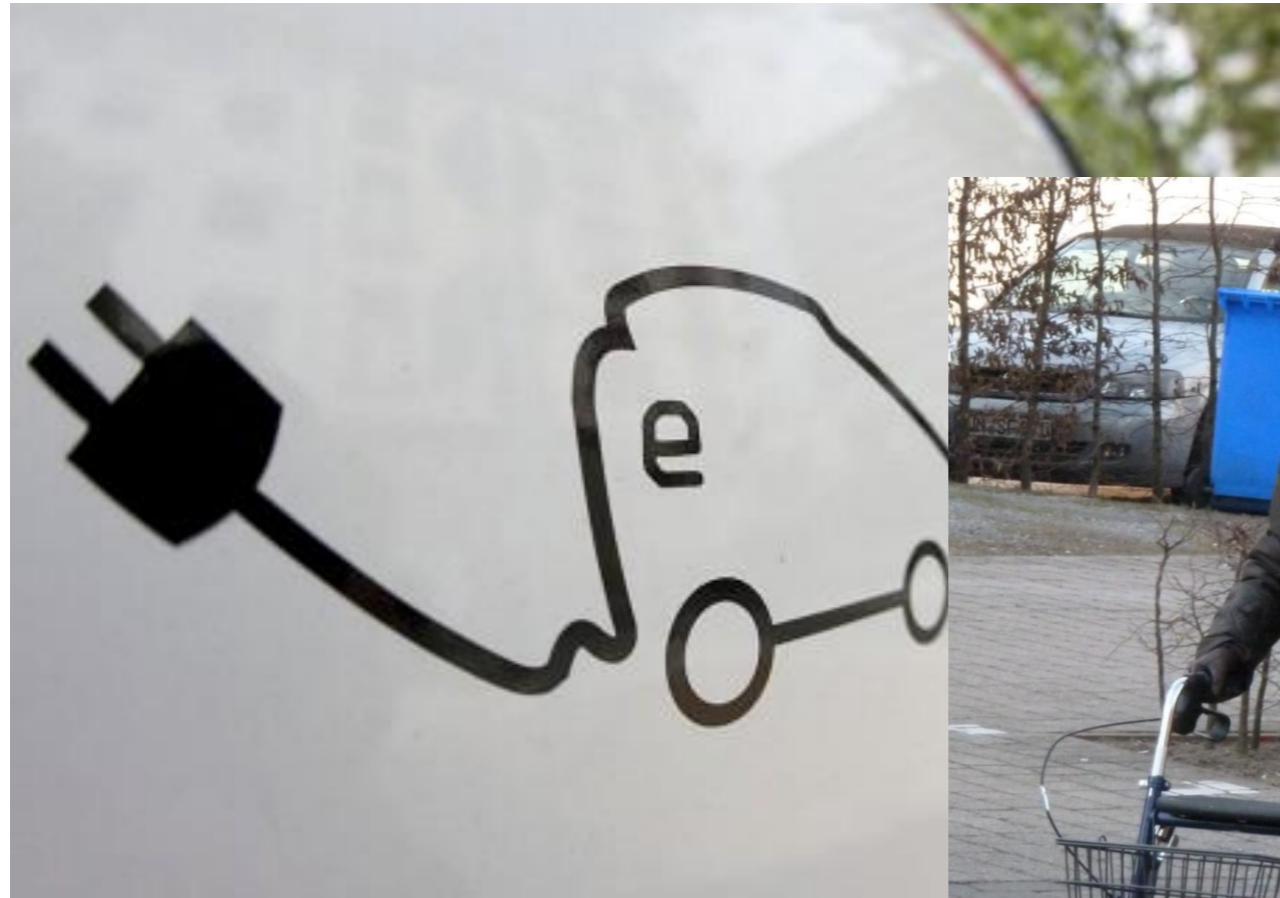
**Wir müssen uns mit neuen, auch unerwarteten, Veränderungen auseinandersetzen...**





# MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2025?

Wie werden wir uns fortbewegen?



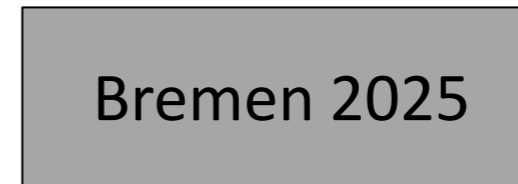
## WAS SIND SZENARIEN UND WOZU DIENEN SIE?

- Szenarien sind Variationen möglicher Zukünfte
- Szenarien sollen nicht die Zukunft voraussagen, sondern auf der Grundlage fundierter Sachinformationen mögliche Zukunftsalternativen durchspielen.
- Ziele:
  - unterschiedliche Zukunftsalternativen und Möglichkeiten zu deren Gestaltung bewusst machen
  - Wirkungen von einzelnen Maßnahmenbündeln möglichst für sich darstellen und überprüfen
- Entwicklung mehrerer, sich deutlich unterscheidender und in sich konsistenter „Testszenarien“ sowie der ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien

# SZENARIEN- ÜBERBLICK

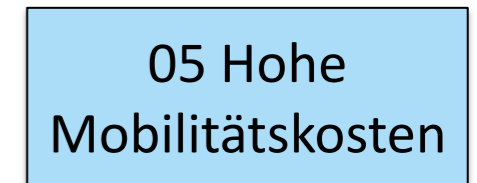
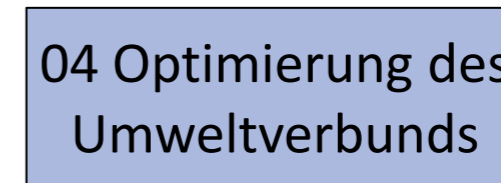
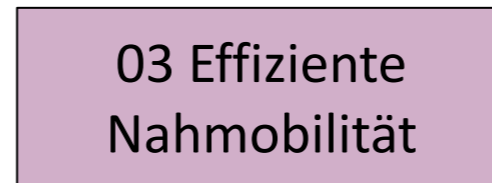
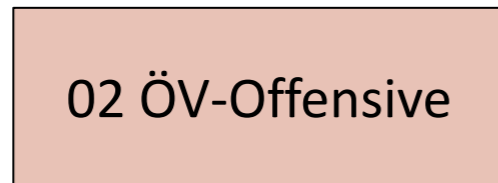
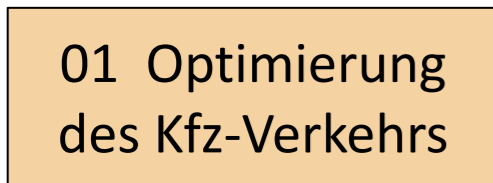


Status Quo



Basisszenario

## Testszenarien 2025



**Zielszenario  
VEP Bremen 2025**



## ZEITPLANUNG

- **Bürgerforen:**

27.8. Links der Weser: Forum K Tagungszentrum, 18:30 – 21:00 Uhr

28.8. Nord: Kulturbahnhof Vegesack, 18:30 – 21:00 Uhr

3.9. Nordost: Bürgerzentrum Neue Vahr, 18:30 – 21:00 Uhr

4.9. Mitte: Überseemuseum, 18:30 – 21:00 Uhr

5.9. West: Nachbarschaftshaus Helene Kaisen (Ohlenhof), 18:30 – 21:00 Uhr

- **Onlinebeteiligung:** 23. August – Ende September

- **Regionalausschüsse der Beiräte:**

11.9. Links der Weser, 18.9. Nordost, 19.9. West, 24.9. Mitte, 26.9. Nord

- **TÖB-Beteiligung:** 9. September – 25. Oktober

## KONTAKT VEP

**Freie Hansestadt Bremen**, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Abteilung 5 – Verkehr, Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung  
Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen  
Kontakt: [vep@bau.bremen.de](mailto:vep@bau.bremen.de), Ulrich Just ([ulrich.just@bau.bremen.de](mailto:ulrich.just@bau.bremen.de))

### **Bearbeitung:**

**Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation**  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)  
Kontakt: Michael Frehn ([frehn@planersocietaet.de](mailto:frehn@planersocietaet.de))

### **Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG**

Aachen/Berlin  
[www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)  
Kontakt: Theo Janßen ([Jan@IVV-Aachen.de](mailto:Jan@IVV-Aachen.de))

