

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

2. Regionalausschuss

Bremen Links der Weser
11. September 2013



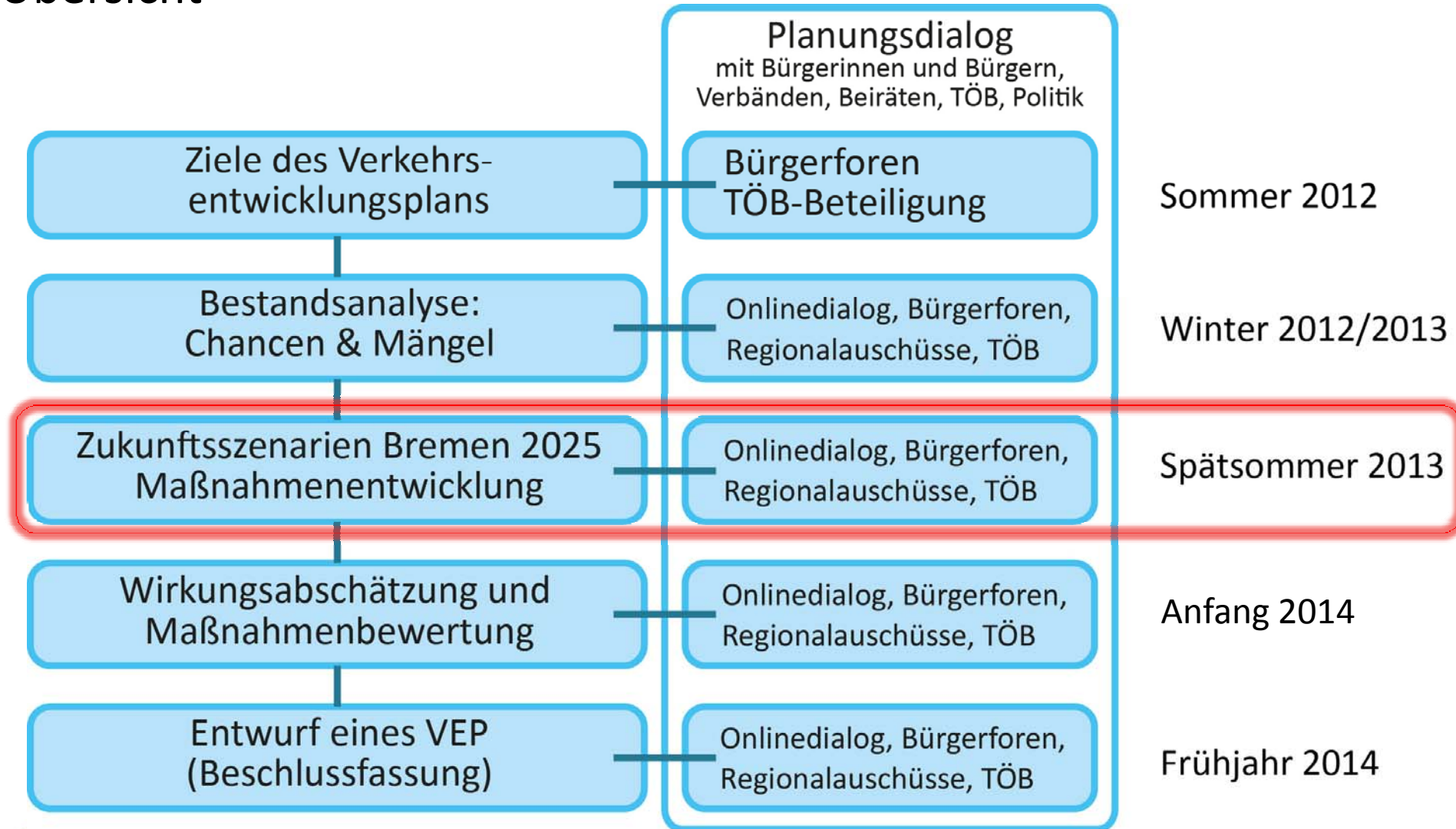
Ablauf Regionalausschuss Bremen-Links der Weser (11.09.2013)

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, VEP als Strategiekonzept, Stand der Bearbeitung und Lkw-Führungsnetz	Annemarie Czichon, OA Neustadt/Woltmershausen Hendrik Abramowski, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18.35	Einleitung zur 2. Beteiligungsphase	Klaus Schäfer-Breede
18.40	Mobilität in Bremen 2025 – Szenarien- überblick anhand regionaler Beispiele	Anne Mechels, Planersocietät
19.00	Reflektion der Testszenarien: Nachfragen, Stellungnahmen, weitere Anregungen (evt. in zwei Arbeitsgruppen)	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
(ggf. 20.00	Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen)	
20.30	Ausblick: Wie gehen wir weiter vor?	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
21.00	Veranstaltungsende	

Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- Bremen verfügt derzeit nicht über ein aktuelles, gesamtstädtisches Verkehrskonzept.
- Eine Verkehrsprognose für den Zeitraum bis 2025 liegt nicht vor.
- Zuletzt wurde Mitte der 90er Jahre ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept vorgelegt. Dieses Konzept ist weitestgehend umgesetzt worden.
- Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert (Raumstrukturen, demographischer Wandel, Konzentrationen im Einzelhandel, Zunahme des Wirtschaftsverkehrs, Einfluss des Internets).
- Dies führt zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, das bremische Verkehrsgeschehen zukunftssicher zu gestalten.
- Unter dem Eindruck der veränderten Rahmenbedingungen wird zur künftigen Gestaltung des Verkehrssystems mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) ein strategisches Verkehrskonzept erarbeitet.
- Ziel des VEP ist es, eine mittel und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs gesamtstädtisch in Bremen zu entwickeln.
- Im Rahmen des umfassenden Beteiligungsverfahrens in allen Projektphasen werden sowohl die Belange der Ortsteile als auch – Stadtgrenzen übergreifend - die der nahen Region berücksichtigt.

Übersicht

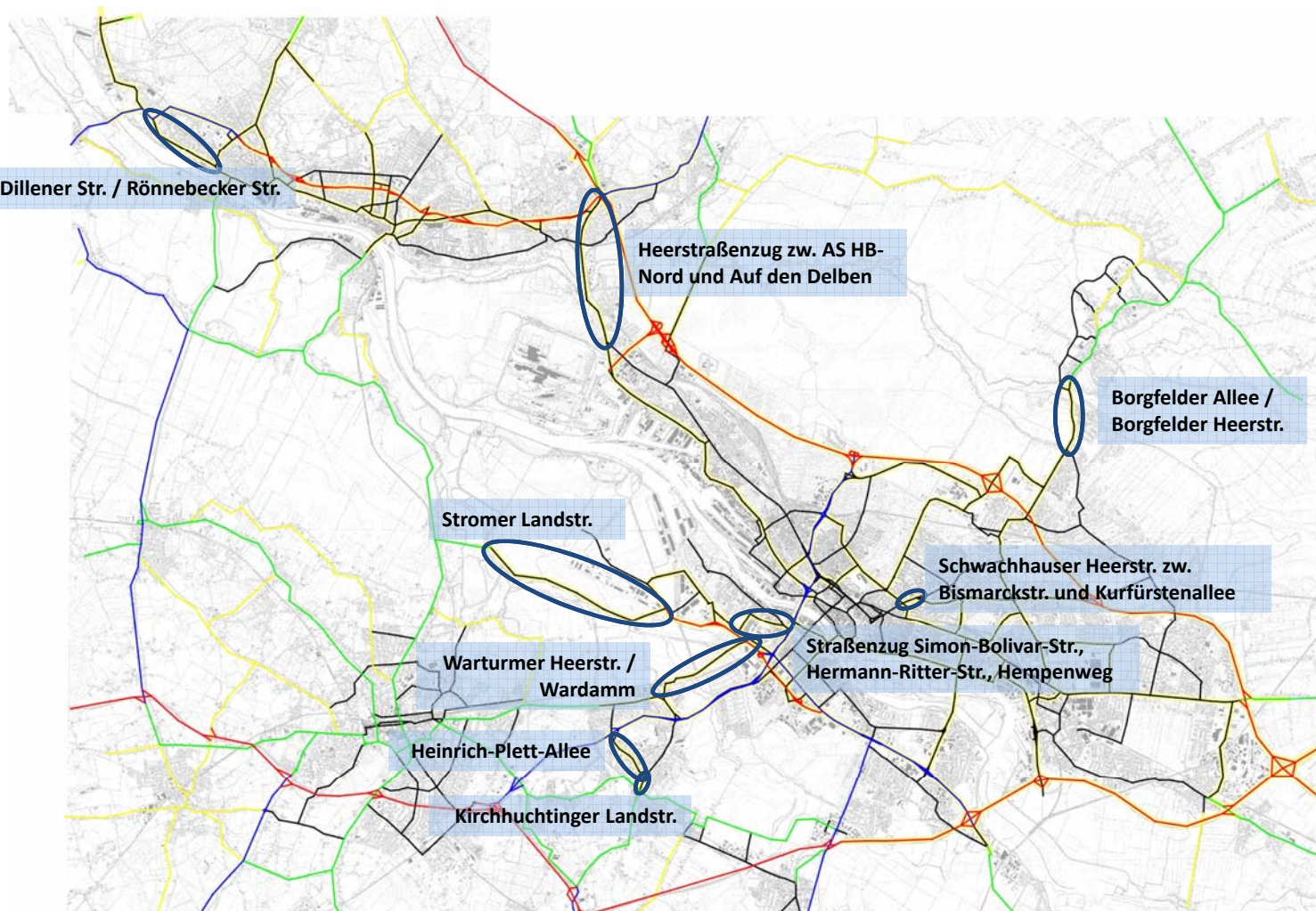


STAND DER BEARBEITUNG

- Regionale Bürgerforen zu Chancen&Mängeln sowie Diskussion mit Regionalkonferenzen der Beiräte wurden im Januar und Februar 2013 durchgeführt
- TÖB-Beteiligung zur Bestandsanalyse wurde von Anfang März bis Mitte April durchgeführt
- Resultate aus dem Planungsdialoq mit Bürgerschaft, Verbänden, Ortsbeiräten und Politik sind in die Arbeit der Gutachterbüros eingeflossen
- Zwischendokumentation der Analyseergebnisse wurde erstellt und von der Deputation zur Kenntnis genommen (22.8.2013)
- Die Grundlagenermittlung zur parallel laufenden Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes ist abgeschlossen



Prüfaufträge zum Bremer Lkw-Führungsnetz – Übersicht



von den Ortsbeiräten gemeldet

- Burglesum
- Schwachhausen
- Neustadt und Woltmershausen
- Strom
- Huchting

weitere Meldungen aus

- Borgfeld
- Rönnebeck

Verkehr Bremen 2025 Szenariientwicklung



Was sind Szenarien und wozu dienen sie?

- Szenarien sind **Variationen möglicher Zukünfte**
- Szenarien sollen nicht die Zukunft voraussagen, sondern mögliche **Zukunftsalternativen durchspielen**.
- Ziele:
 - Bewusstmachen unterschiedlicher Zukunftsalternativen und **Möglichkeiten zu deren Gestaltung**
 - **Darstellen und Überprüfen der Wirkungen** einzelner Maßnahmenbündel
- Entwicklung **eines Basisszenarios** sowie von **fünf „Testszenarien“** sowie der daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien

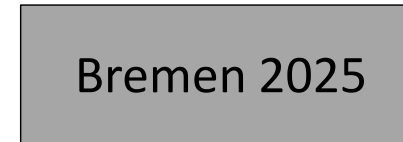


Foto: Kong/Quelle: Photocase

Szenarien- überblick

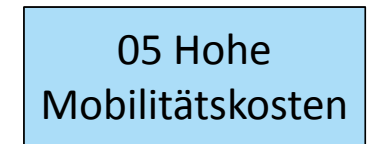
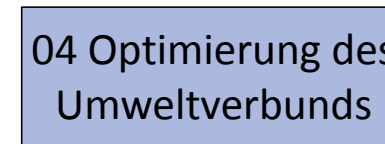
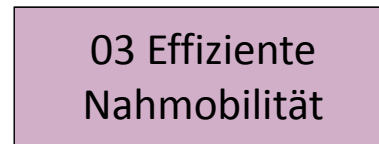
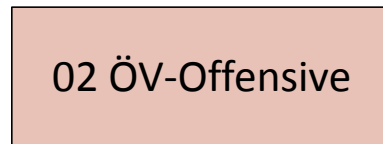
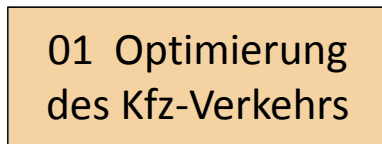


Status Quo



Basisszenario

Testszenarien 2025



Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- Verkehr	Wirtschafts- verkehr	Straßen- raum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- Verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E- Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
01 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umwelt- verbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitäts- kosten								X	X	X		

X = Hauptschwerpunkte des Szenarios; X = weitere Themenbereiche des Szenarios

01: Optimierung des Kfz-Verkehrs

Welche Wirkungen haben Maßnahmen zur Optimierung des Kfz-Verkehrs?

- Überarbeitung des Knotens Carl-Francke-Straße/Oldenburger Straße/ A281/ Neuenlander Straße (Woltmershausen)
Beseitigung der Störungen im Zuge Habenhauser Brückenstraße und Karl-Carstens-Brücke (Obervieland)
> *Beseitigung von Störungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr*
- Durchstich „Am Gaswerkgraben“ (Woltmershausen)
> *Verbesserung der Verkehrsanbindungen relevanter Standorte*
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten durch Quartiersgaragen (z. B. Flusseviertel) (Neustadt)
> *Schaffung eines ausreichenden, komfortablen Parkraumangebotes*
- *Erweiterung des Verkehrsmanagements*
- *Anpassung der Wegweisung und Verkehrsführung*



02: ÖV-Offensive

Welche Auswirkungen haben Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV / SPNV?

- Anbindung der Straßenzüge östlich der Autobahn A1 (Fahrenhorster Str. usw.) (Obervieland)
 - > *Optimierung des Busnetzes und Ausbau des Straßenbahnnetzes*
- Zeitliche Einhaltung des Fahrplans Habenhauser Brückenstraße – Karl Carstens-Brücke (Obervieland)
 - > *Beschleunigung des ÖPNV*
- Ausbau des Bahnhofs Neustadt als wichtigem Anbindungspunkt (Neustadt)
 - > *Verbesserung der Verknüpfung und zeitlichen Verfügbarkeit*
- Überprüfung des Tarifsystems, v.a. hinsichtlich Kurzstreckenticket (Neustadt)
 - > *Tarifmaßnahmen*
- Weser-Linien-Fähre zwischen Bremen-Nord und der Innenstadt, Pendelverkehr zwischen den Ufern (Woltmershausen, auch Seehausen)
 - > *WeserBus*
- *SPNV-Maßnahmen*

Wichtige Rahmenbedingung / Annahme: Mittel zum Infrastrukturausbau werden dynamisiert weiterhin wie bisher vom Bund bereitgestellt.



03: Effiziente Nahmobilität

Welche Wirkungen haben v.a. Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr?

- Entwicklung eines Fußgänger- und Radfahrerrings um die Alte Neustadt (Neustadt)
> *Zufußgehen attraktiv machen*
- Warturmer Heerstraße durch Schutzstreifen verbessern (Woltmershausen),
Radverbindung Obervieland Richtung Innenstadt (Obervieland),
Konzept für die Aufstellung von Fahrradbügeln (Neustadt)
> *Sichtbare Förderung des Radverkehrs*
- detaillierte Hinweise zur barrierefreien Gestaltung (Huchting)
> *Fußgänger- und Fahrradfreundliche sowie barrierefreie Straßenraumgestaltung*
- Verbreiterung des Fuß- und Radweges an der kleinen Weser (Neustadt)
> *Optimierung der Verkehrssicherheit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen*
- Parkmöglichkeiten für Gäste (Fremdparken) sollen beschränkt oder bewirtschaftet werden, z. B. an der Werderstraße, in der Airport-City (Neustadt)
> *Offensives Parkraummanagement zugunsten Nahmobilitätsqualitäten*
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der gesamten Woltmershauser Straße und der Rablinghauser Landstraße (Woltmershausen)
> *Tempo 30 in Teilen des Hauptstraßennetzes*



04: Optimierung des Umweltverbundes

Welche Wirkungen haben Maßnahmen sowohl im ÖPNV als auch im Fuß- und Radverkehr im Verbund?

Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sowie offensiver Systemausbau im ÖV
(Kombination aus den Testszenarien 02 und 03)

- Rad- und Fußweg-Verbindung über die Weser Richtung Hemelingen / Sebaldsbrück (Obervieland)
Ausbau des Weser-Radweges schon ab Hohentorshafen (Brücke), immer entlang der Weser-Ufer-Linie (Woltmershausen)
> deutliche Verstärkung der Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr ggü. Szenario 03: z.B. weitere Weserquerungen, öffentliches Fahrradverleihsystem
- Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße (Neustadt)
> Umbau von Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität
- *Neue Mobilitätskultur und gezielte Öffentlichkeitsarbeit mit stärkerem Bewusstseinswandel*

Wichtige Rahmenbedingung / Annahme: Es werden neue Instrumente zur Finanzierung der Infrastruktur vorausgesetzt (z.B. Pkw-Maut/ÖV-Abgabe).



05: Hohe Mobilitätskosten

Wie wirken sich deutlich höhere Energie- und Kraftstoffpreise aus und wie könnte sich Bremen vorausschauend darauf einstellen?

Welche Anpassungen/Ausweichstrategien erfolgen bei den Nutzer/innen?

Welche Wirkungen ergeben sich für das Verkehrssystem, für die Raum- und Wirtschaftsstruktur?

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus bzw. wie müsste damit umgegangen werden?

- Ausbau des Carsharing-Modells (Neustadt),
Einrichtung von Carsharing-Stützpunkten im Stadtteil (Woltmershausen)
> *Förderung von Inter- und Multimodalität*
- Parallel zum geplanten Umstieg der BSAG auf Elektrobusse sollte der VBN sich dem anschließen und seine Flotte bis 2025 umstellen. (Neustadt)
> *Förderung der Elektromobilität*
- *Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements*



Ausblick auf das weitere Vorgehen

Wirkungsabschätzung

- Berechnung der Wirkungen der Testszenarien mit Hilfe des Verkehrsmodells
- Vergleich mit dem Basisszenario
- Bewertung anhand der Ziele des VEP

Entwicklung eines Zielszenarios

- Zielszenario: Kombination von unterschiedlichen Maßnahmenfeldern aus den vorherigen Testszenarien
- Fokus auf effiziente, realistische und konsensuale Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans
- Diskussion des Zielszenarios sowie der Maßnahmen im Rahmen der 3. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung



Foto:o4d/Quelle: Photocase