

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

## 2. Regionalausschuss

Bremen-Nordost  
18. September 2013



## Ablauf Regionalausschuss Bremen-Nordost(18.09.2013)

Zeit	Thema	
18.30	<b>Begrüßung</b> VEP als Strategiekonzept, Stand der Bearbeitung und Lkw-Führungsnetz	Ullrich Höft, OA Hemelingen Michael Flassig, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18.35	<b>Einleitung zur 2. Beteiligungsphase</b>	Klaus Schäfer-Breede
18.40	<b>Mobilität in Bremen 2025</b> Szenarienüberblick anhand regionaler Beispiele	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
19.10	<b>Reflektion der Testszenarien</b> Nachfragen, Stellungnahmen, weitere Anregungen, Diskussion	
20.40	<b>Eindrücke aus dem Bürgerforum und der Online-Beteiligung</b>	Klaus Schäfer-Breede
20.50	<b>Ausblick: Wie gehen wir weiter vor?</b>	Tim Rohbock, Ingenieurgruppe IVV
21.00	<b>Veranstaltungsende</b>	

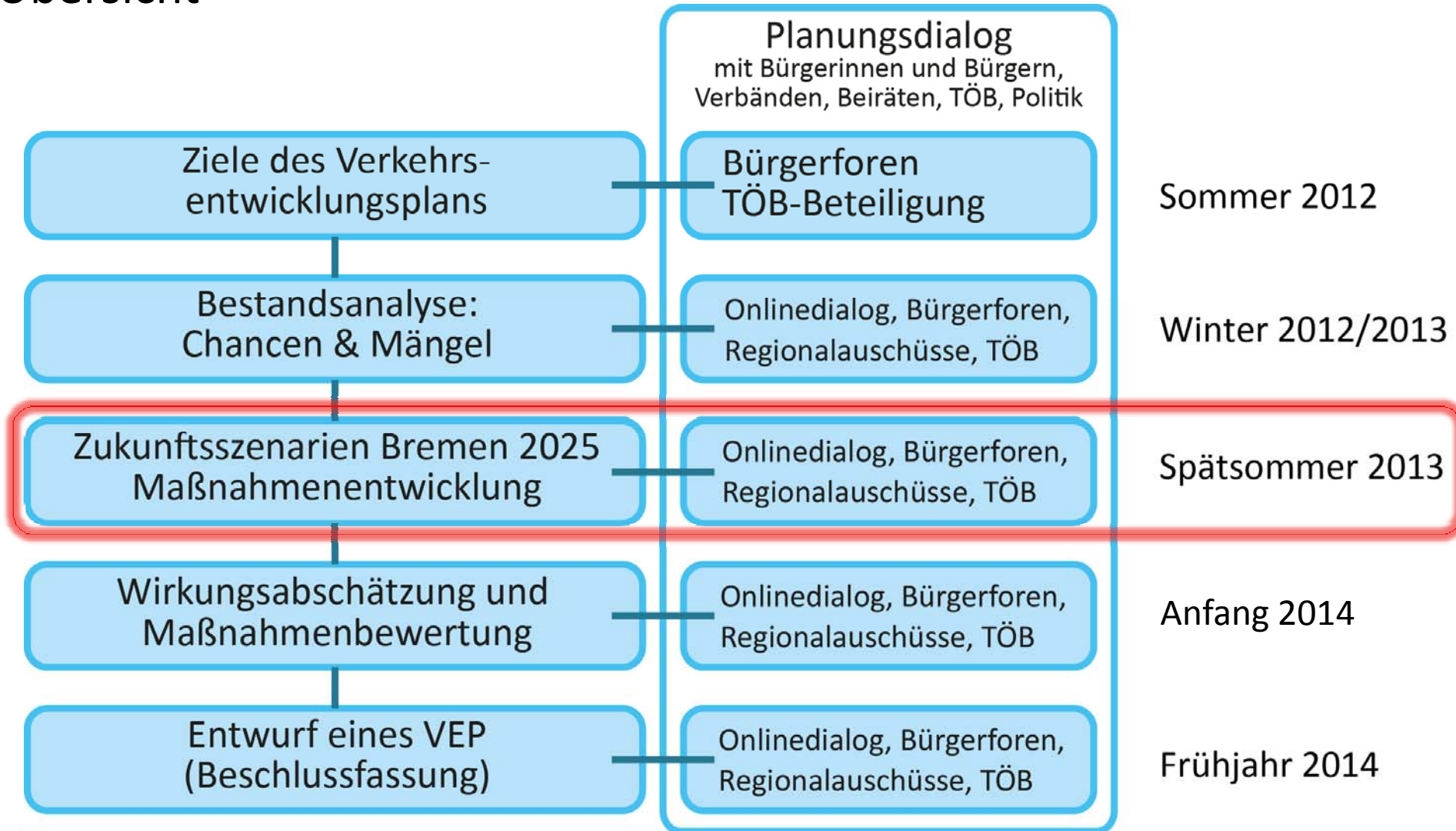
## Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- 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).

## Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- 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

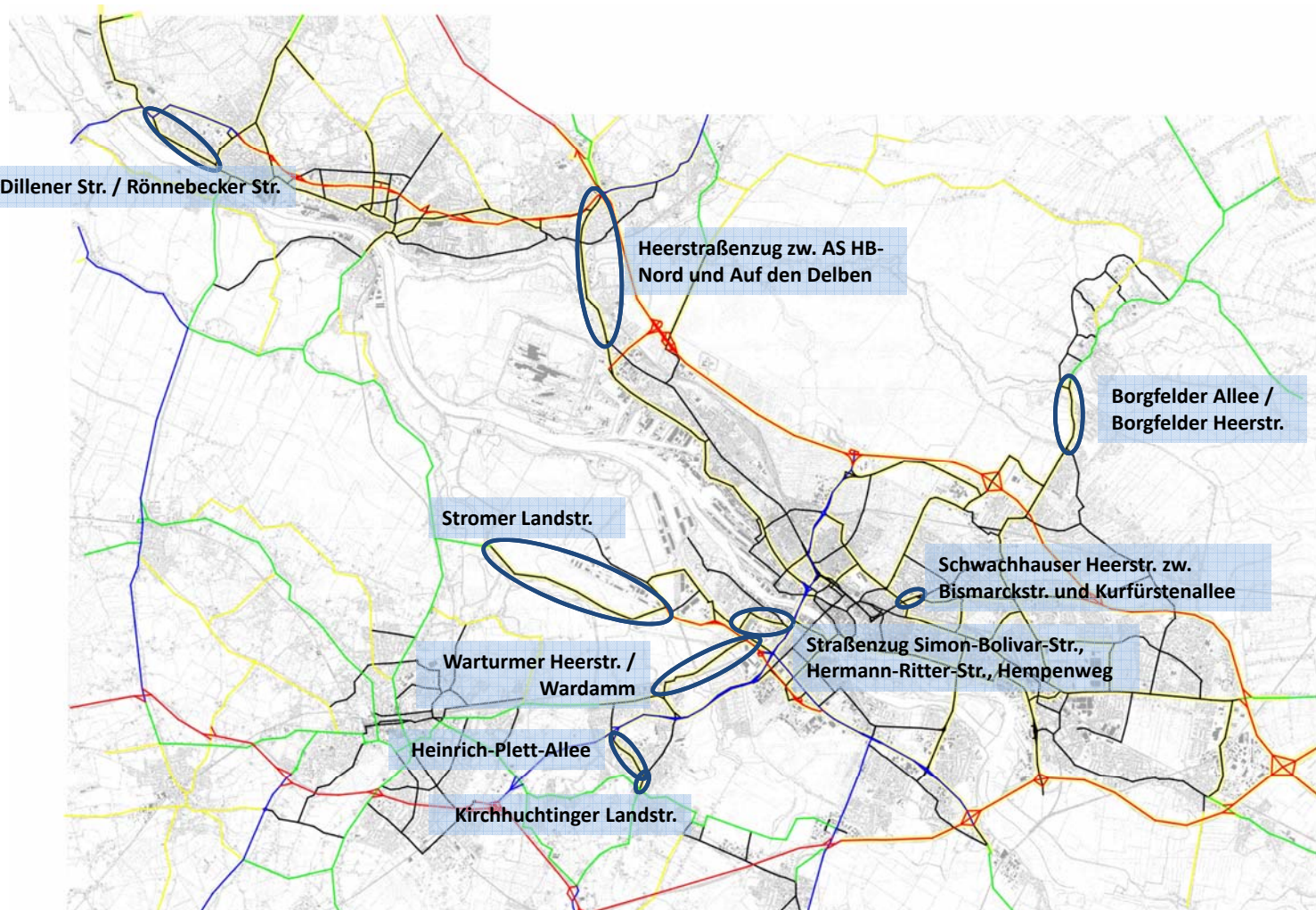


## STAND DER BEARBEITUNG

- 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 Planungsdialog 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

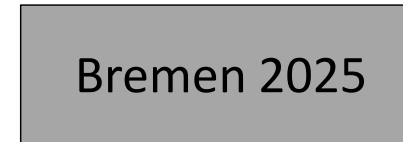


Foto: Kong/Quelle: Photocase

# Szenarien- überblick

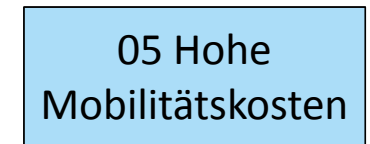
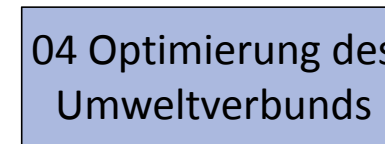
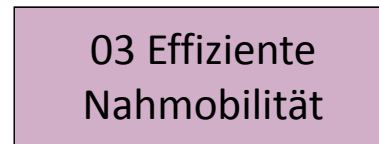
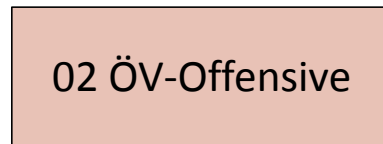
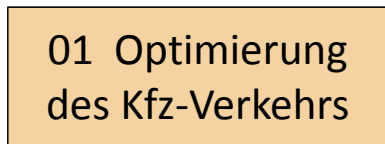


Status Quo



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
<b>01 Optimierung Kfz-Verkehr</b>				X	X		X		X	X	X	
<b>02 ÖV-Offensive</b>	X				X	X		X	X	X	X	X
<b>03 Effiziente Nahmobilität</b>		X	X			X	X	X	X	X	X	X
<b>04 Optimierung Umwelt- verbund</b>	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
<b>05 Hohe Mobilitäts- kosten</b>								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?

- Staus auf dem Heerstraßenzug zu Hauptverkehrszeiten müssen abgebaut werden (Horn-Lehe)
  - > *Beseitigung von Störungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr*
- Optimierung der Grünen Welle auf der Osterholzer Heerstraße (Osterholz)
  - > *Beseitigung von Störungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie*
  - > *Erweiterung des Verkehrsmanagements*
- Schaffung von ausreichend Pkw-Stellplätzen in zentralen Nahversorgungs- und Dienstleistungsbereichen (Horn-Lehe)
  - > *Schaffung eines ausreichenden, komfortablen Parkraumangebotes*
- *Verbesserung der Verkehrsanbindungen relevanter Standorte, z.B. Gewerbegebiete Bremer Kreuz und Hansa Linie*
- *Anpassung der Wegweisung und Verkehrsführung*



## 02: ÖV-Offensive

### Welche Auswirkungen haben Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV / SPNV?

- Neue SPNV-Haltestellen Universität/Horn und Oberneuland (Borgfeld)
  - > *SPNV-Maßnahmen* (Prüfung Haltestellen: u.a. Achterdieck, Arbergen, Hansalinie)
- Einführung von Quartiersbussen (Osterholz: z.B. Focke-Wulff-Siedlung, Bultenweg-Quartier, Große Vieren; Borgfeld: Schleife durch den Ortskern)
  - Straßenbahnverlängerung bis Osterholz und ÖPNV-Erschließung Hemelingen (Hemelingen)
  - > *Optimierung des Busnetzes und Ausbau des Straßenbahnnetzes*
  - > *Einrichtungen von Quartiersbussen*
- Verkauf von Fahrkarten, die für alle VBN-Linienverkehre gelten und nicht nur BSAG (Umstiegsmöglichkeiten Knotenpunkt Ost) (Osterholz)
  - > *Tarifmaßnahmen*
- Einsatz von lärm- und abgasarmen Bussen (Borgfeld)
  - > *Förderung der Elektromobilität im ÖPNV*
- Taktverdichtung Regio-S-Bahn (Osterholz)
  - > *Verbesserung der Verknüpfung und zeitlichen Verfügbarkeit*
- *Weitere Themen: Beschleunigung des ÖPNV, WeserBus*



## 03: Effiziente Nahmobilität

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

- Verbesserungen zwischen Horn-Lehe und Uni für Rad- und Fußverkehr (Horn-Lehe)  
fußläufige Öffnung der Osterholzer Feldmark und Klinikums HB-Ost (Osterholz)  
> *Zufußgehen attraktiv machen*
- Anlegen von Radfahrstreifen (z.B. Osterholzer Möhlendamm) (Osterholz),  
Regionale Radrouten für Radpendler schaffen bzw. verbessern (Borgfeld),  
Schaffung von Fahrradstellplätzen (Horn-Lehe)  
> *Sichtbare Förderung des Radverkehrs*
- Wiedereinführung von Zebrastreifen (Borgfeld, Horn-Lehe, Osterholz)  
Bordsteinabsenkungen in Kreuzungsbereichen (Osterholz)  
> *Fußgänger- und Fahrradfreundliche sowie barrierefreie Straßenraumgestaltung*
- Rotmarkierung der Fahrradwege in den Kreuzungsbereichen (Horn-Lehe)  
> *Optimierung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen*
- stärkere Verkehrsüberwachung um Gehwegparken zu verhindern (Osterholz)  
> *Offensives Parkraummanagement zugunsten Nahmobilitätsqualitäten*
- Erweiterung der Tempo-30-Bereiche (Borgfeld)  
> *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)

- *deutliche Verstärkung der Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr ggü. Szenario 03:*  
z.B. weitere Weserquerungen (Fuß- und Radverkehrsbrücke Höhe A1),  
öffentliches Fahrradverleihsystem
- Die Aufenthaltsqualität im Borgfelder Ortskern könnte noch deutlich verbessert werden, z.B. Verkehrsberuhigter Bereich. (Borgfeld)

Komplette Neugestaltung (Aufenthaltsqualität und verkehrstechnisch) der Walliser Straße (Osterholz)

*> Umbau von Straßenräumen 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. 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?

- Einsatz von lärm- und abgasarmen Bussen (E-Busse) (Borgfeld)
  - > *Förderung der Elektromobilität*
- Fahrplanbuch soll alle Fahrten des entsprechenden Geltungsbereiches vereinen (Osterholz)
  - > *Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (z.B. Routenplaner)*
- Mehr (überdachte) Abstellplätze an Haltestellen (Horn-Lehe: Linie 4/5 und 6; Osterholz)
  - > *Förderung von Inter- und Multimodalität*





# 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