

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

2. Regionalkonferenz

Bremen-Mitte

24. September 2013



Ablauf Regionalkonferenz Bremen-Mitte (24.09.2013)

Zeit	Thema	
18.30	Ankunft und Möglichkeit zum ersten Rundgang	
19.00	Begrüßung VEP als Strategiekonzept, Stand der Bearbeitung und Lkw-Führungsnetz	Robert Bücking, OA Mitte / Östliche Vorstadt Wilhelm Hamburger, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19.05	Einleitung zur 2. Beteiligungsphase	Klaus Schäfer-Breede
19.10	Mobilität in Bremen 2025 – Szenarien-überblick anhand regionaler Beispiele	Anne Mechels, Planersocietät
19.40	Reflektion der Testszenarien Nachfragen, Stellungnahmen, weitere Anregungen, Diskussion	
20.40	Eindrücke aus dem Bürgerforum und der Online-Beteiligung	Klaus Schäfer-Breede
20.50	Ausblick: Wie gehen wir weiter vor? Veranstaltungsende um 21.00 Uhr	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV

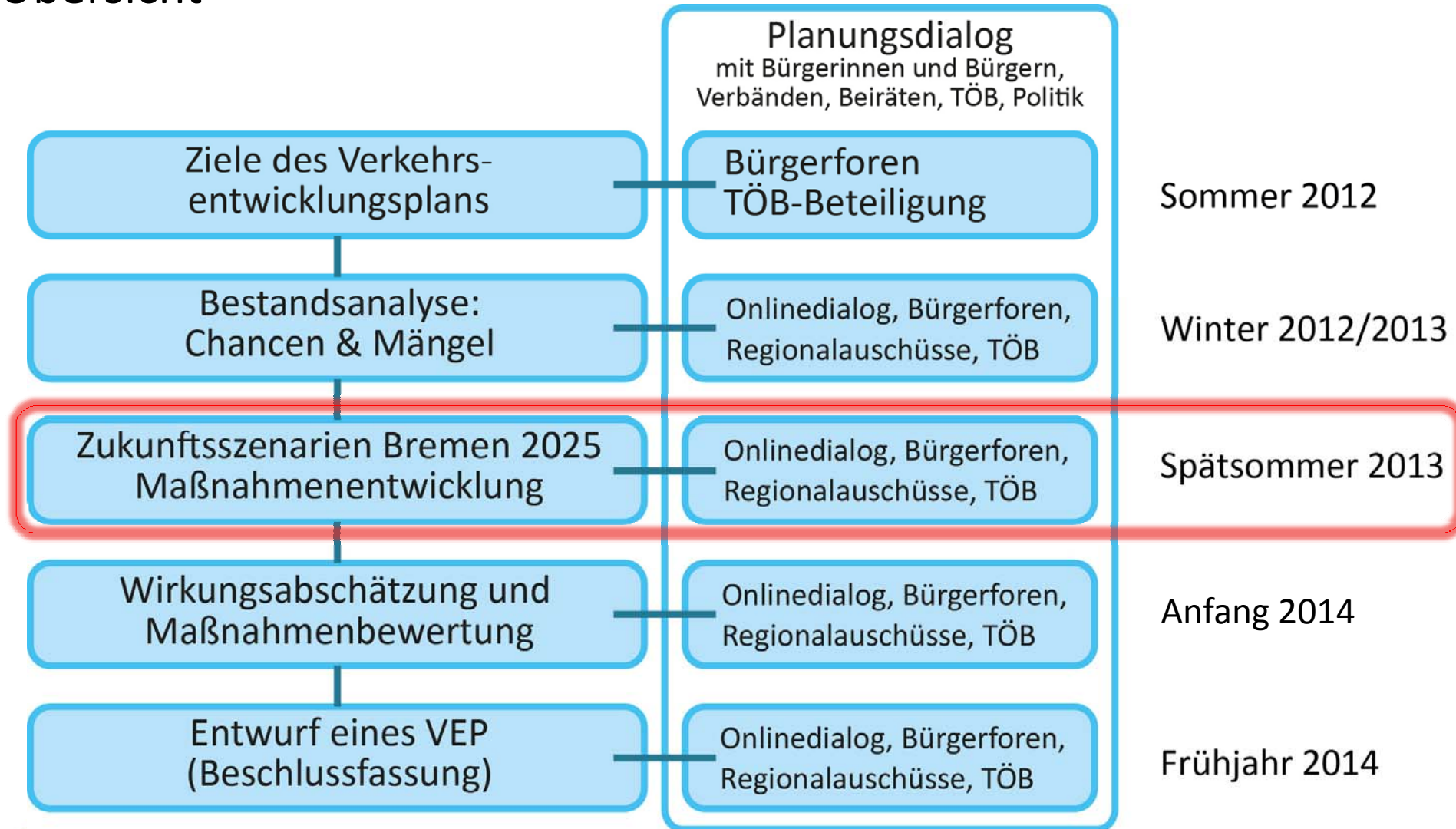
Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- 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

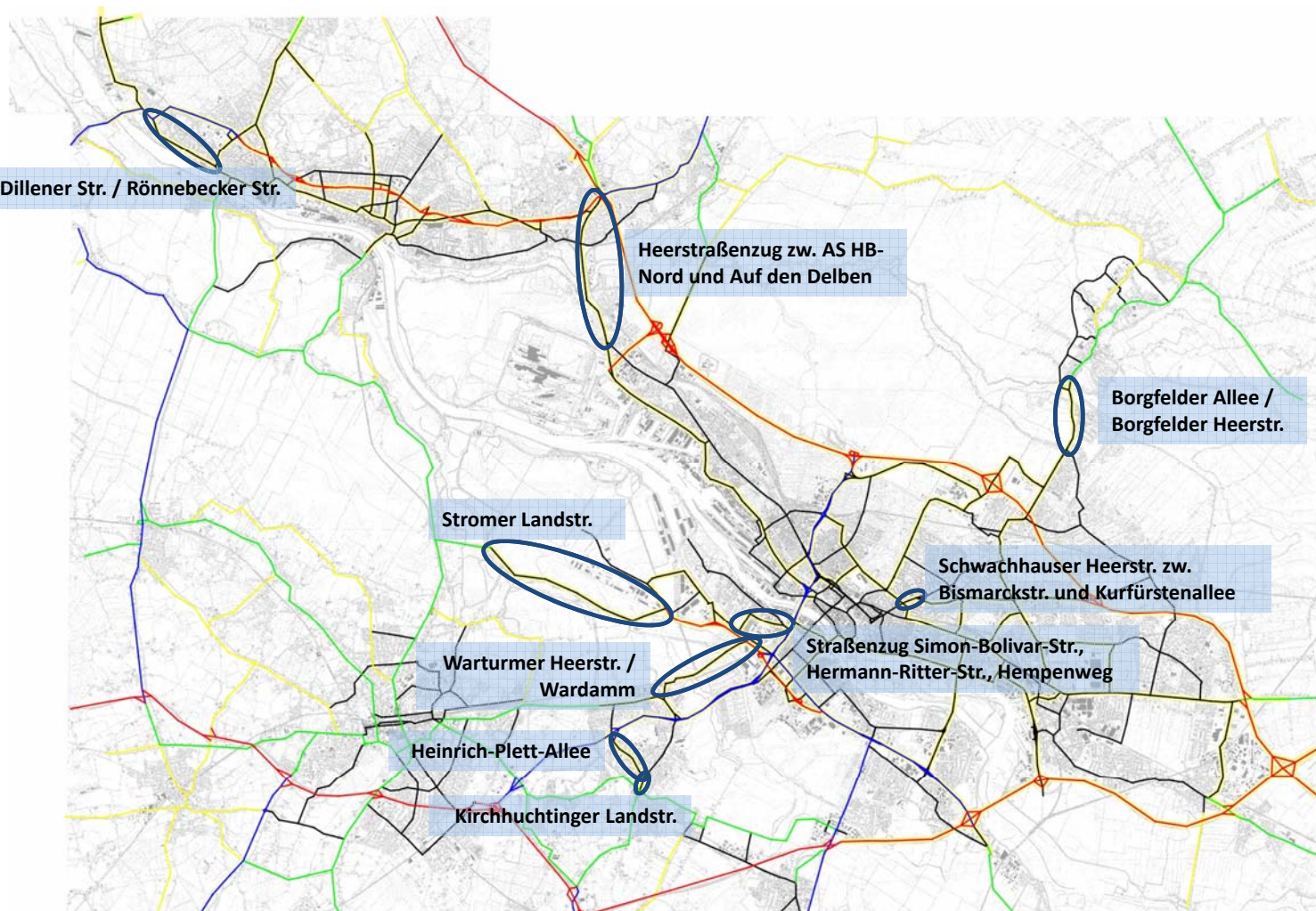


STAND DER BEARBEITUNG

- 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 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

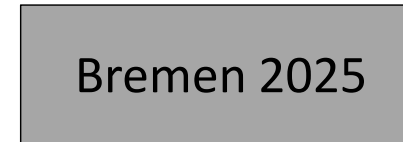


Foto: Kong/Quelle: Photocase

Szenarien- überblick

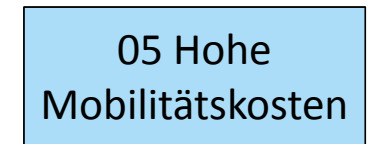
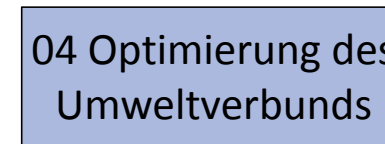
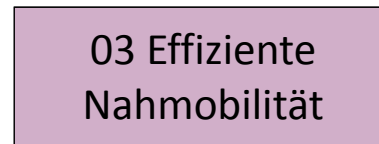
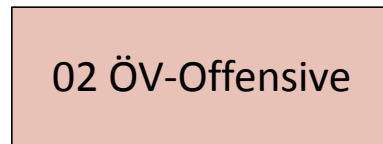
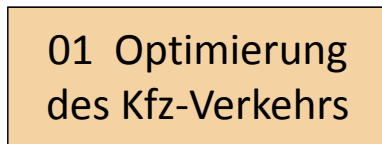


Status Quo



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?

- MIV soll auch zukünftig durch Schwachhausen verlaufen können ohne eine Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen. Die Erreichbarkeit der jeweiligen Stadtteile muss weiterhin sichergestellt sein. (Schwachhausen)
 - > *Beseitigung von Störungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr und Bündelung im Hauptstraßennetz*
- Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Osten für den MIV öffnen, zur Entlastung in der Vahr und Kirchbachstraße. (Schwachhausen)
 - > *Beseitigung von Ausbaubrüchen*
 - > *Verbesserung der Verkehrsanbindungen relevanter Standorte*
- *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?

- Straßenbahnlinie 8 zur Universität verlängern (Schwachhausen)
 - > *Ausbau des Straßenbahnnetzes und Optimierung des Busnetzes*
- Prüfung neuer SPNV-Haltestellen, z.B. Universität/Technologiepark, Klinikum Mitte, Überseestadt, Steubenstraße
 - > *SPNV-Maßnahmen*
- Neubau eines ZOB hinter dem Überseemuseum (Mitte)
 - > *Verbesserung der Verknüpfung und zeitlichen Verfügbarkeit*
- *Beschleunigung des ÖPNV*
- *Tarifmaßnahmen*
- *WeserBus*

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?

- Querungshilfe für Fußgänger im Einkaufsbereich Wachmannstraße (Schwachhausen)
 > *Zufußgehen attraktiv machen*
- Verbesserung der Anbindung z.B. Graf-Moltke-Straße Richtung Steintor oder Kirchbachstraße / Ostpreussische Straße (Schwachhausen)
 Vorschläge für Premiumrouten: z.B. Innenstadt – Uni über Wachmannstraße, Schwachhauser Ring – Kirchbachstraße – Konrad-Adenauer-Allee (Schwachhausen)
 > *Sichtbare Förderung des Radverkehrs*
- Barrierefreie Räume mit guter Aufenthaltsqualität, z.B. Sitzmöglichkeiten (Mitte)
 Trennwirkung der Brillkreuzung reduzieren (Mitte)
 > *Fußgänger- und Fahrradfreundliche sowie barrierefreie Straßenraumgestaltung*
- Neukonzeption des innerstädtischen Parkens: Parkhäuser blockieren Entwicklungen des Einzelhandels und der Nahmobilität (Shared Space, Fußgängerzone) (Mitte)
 > *Offensives Parkraummanagement zugunsten Nahmobilitätsqualitäten*
- *Optimierung der Verkehrssicherheit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen*
 - *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, öffentliches Fahrradverleihsystem
- Rembertikreisel und die Eduard Grunow Straße verkehrlich neu organisieren,
Quartiere zusammenführen, kleine Straßen wieder vernetzen (Mitte)
Hochstraße über die AOK Kreuzung abreißen (Mitte)
Städtischer Boulevard statt Hochstraße am Breitenweg (Mitte)
> *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?

- *Förderung von Inter- und Multimodalität*
- *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