

VEP BREMEN 2025

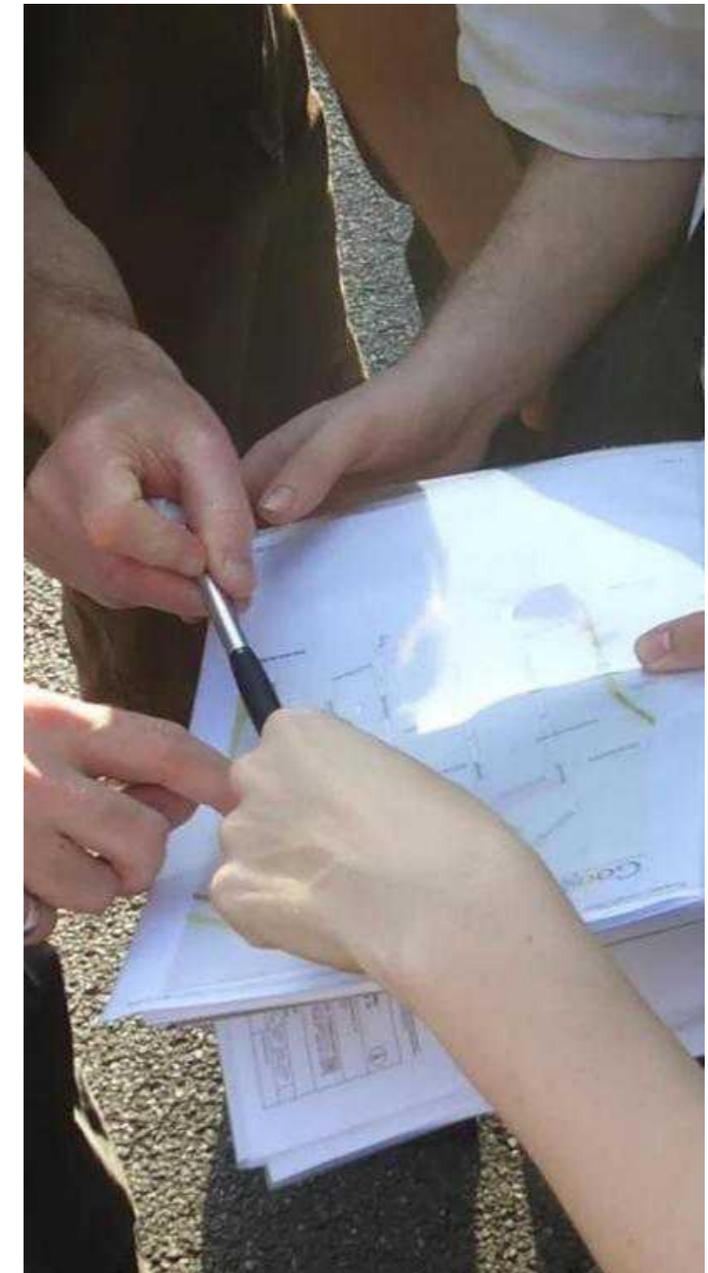
Szenarien- und Maßnahmenbewertung

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
05. Juni 2014



Deputationsbefassung zum VEP

- | | |
|-------------------|--|
| 12.01.2012 | Aufstellungsbeschluss |
| 12.04.2012 | Beteiligungsverfahren |
| 11.10.2012 | Ziele des VEP |
| 22.08.2013 | Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse |
| 28.11.2013 | Maßnahmen und Szenarien |
| 05.06.2014 | Bewertung der Szenarien und Maßnahmen;
Festlegung des Zielszenarios |



Quelle: Planersocietät

Übersicht



Vergleichende Bewertung der Testszenarien

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

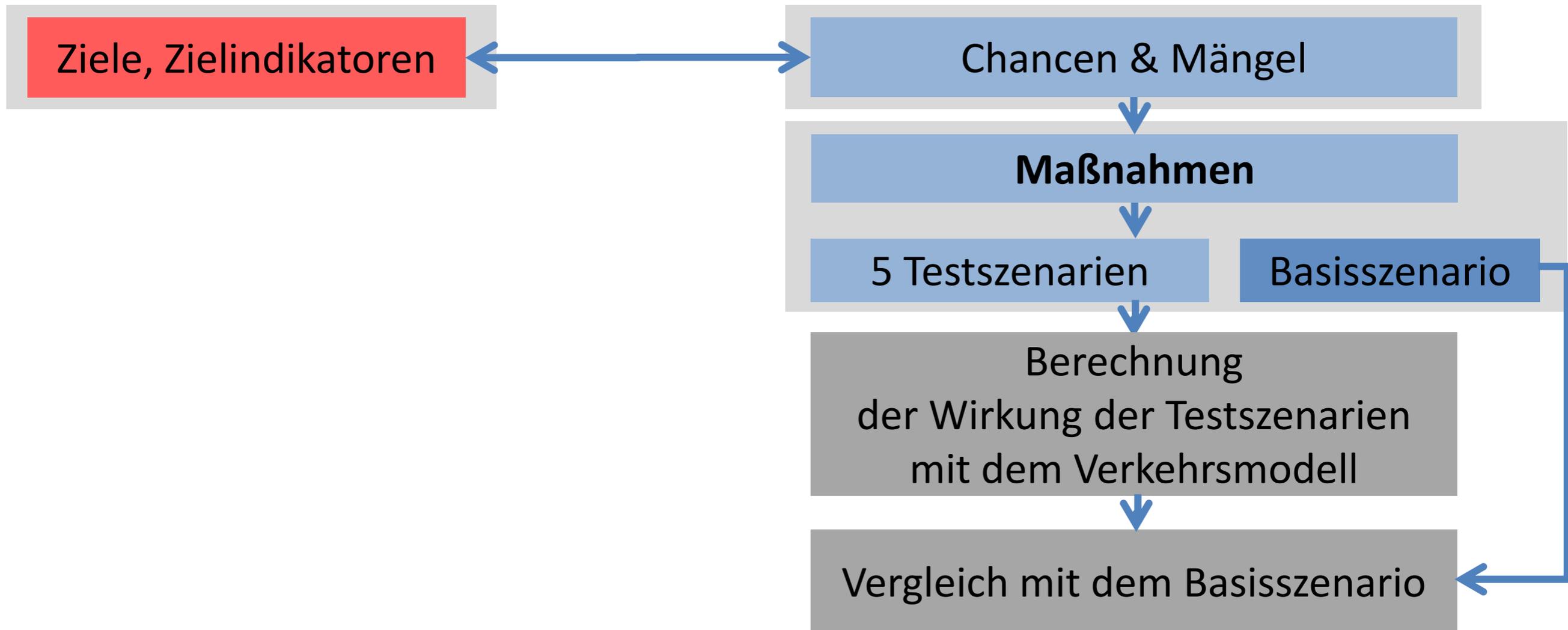


Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

	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		

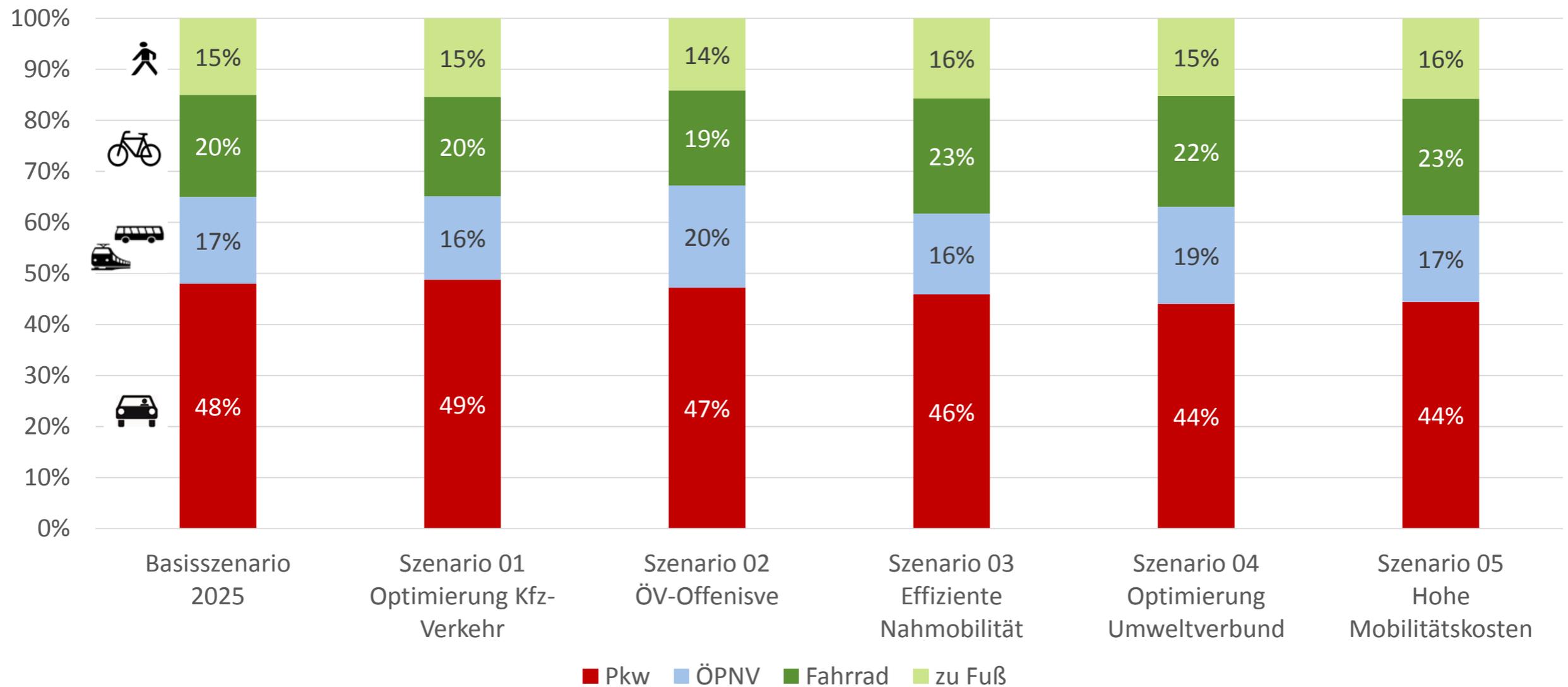
X = Hauptschwerpunkte des Szenarios; **X** = weitere Themenbereiche des Szenarios

Wirkungsermittlung der Testszenarien



Modal-Split-Abschätzung – Gesamtverkehr im Vergleich zum Basisszenario

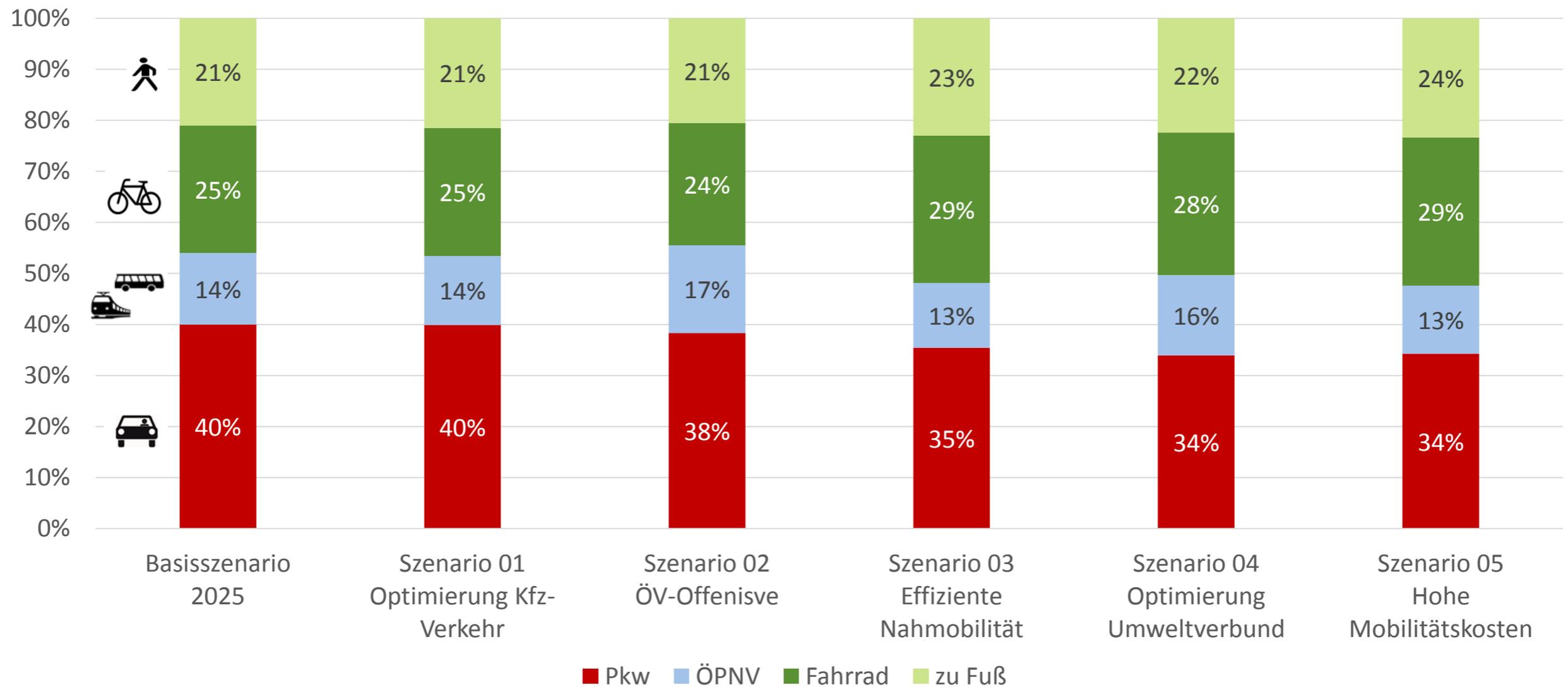
Wegeanteile nach Verkehrsmittel (Gesamt)



(Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; untersuchungsrelevante Netze; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Modal-Split-Abschätzung – Bremerinnen und Bremer im Vergleich zum Basisszenario

Wegeanteile nach Verkehrsmittel (Bremer)

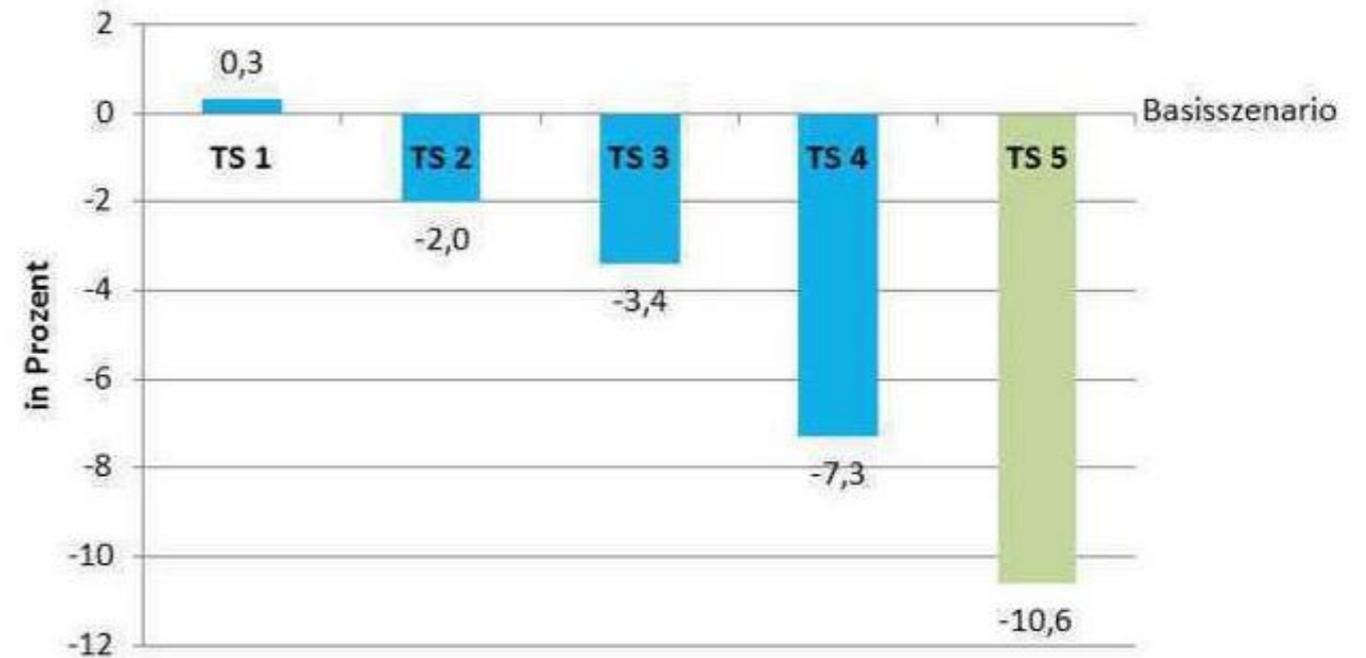


(Bremerinnen und Bremer; ohne weiter ausgreifender Fernverkehr;
ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Kenngrößen der Testszenarien im Vergleich zum Basisszenario

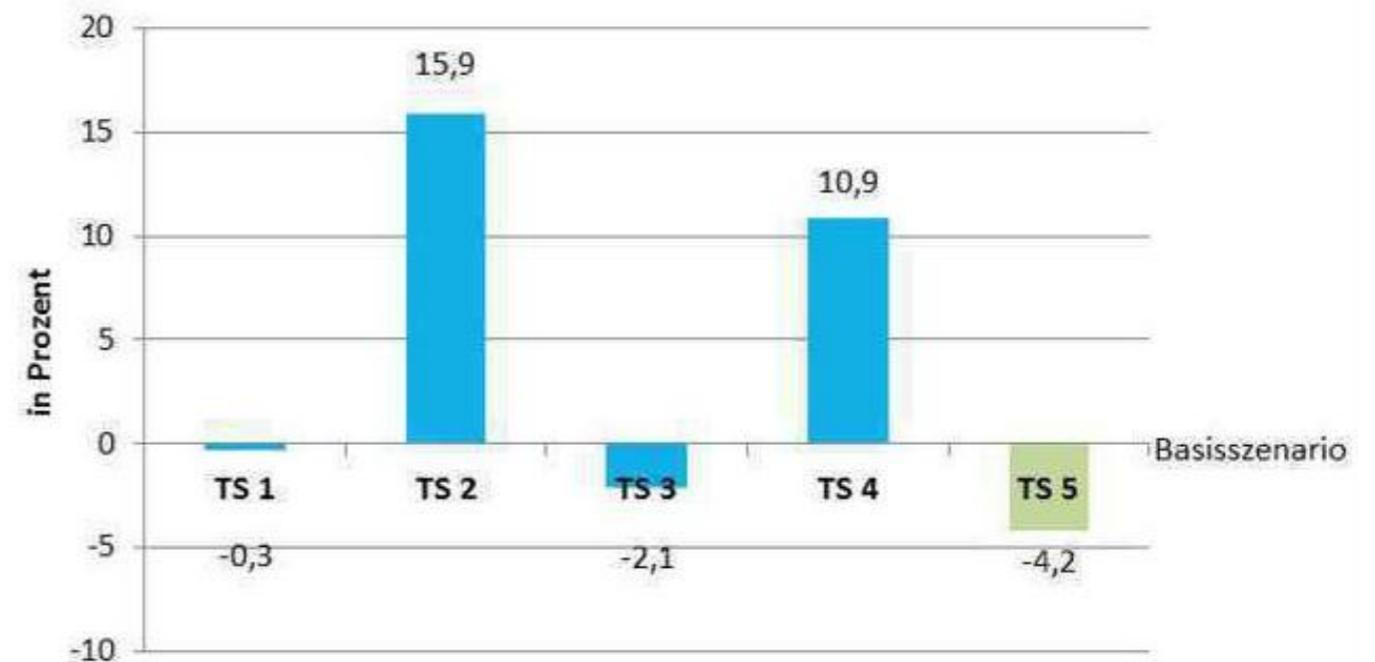
Kfz-Fahrten (Kfz/Tag)

Differenz zum Basisszenario

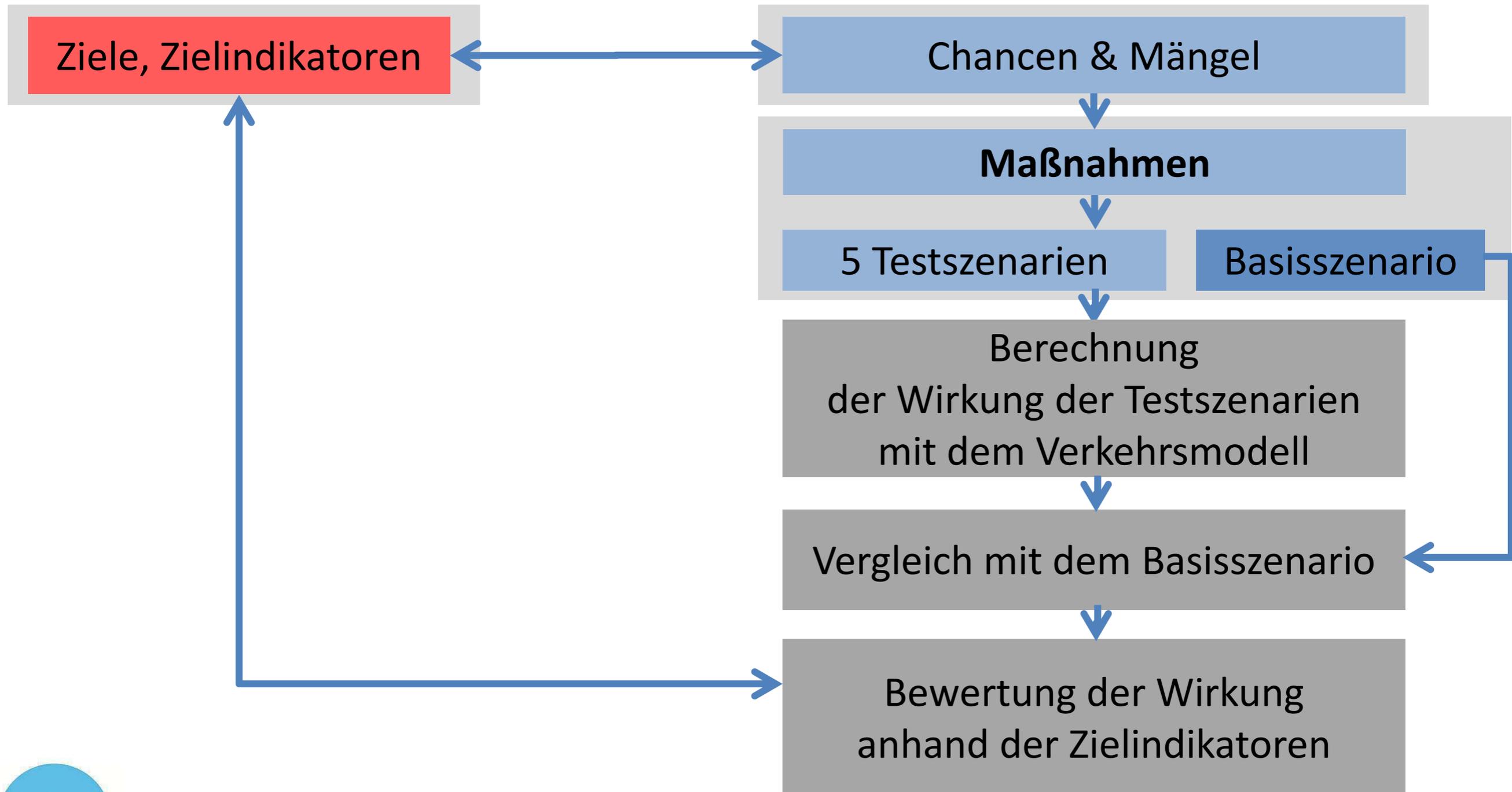


Personenfahrten im öffentl. Verkehr

an einem Werktag,
Differenz zum Basisszenario



Wirkungsermittlung der Testszenarien



Ableitung der Zielindikatoren

- Ausgangsbasis sind die in der 1. Phase des VEP Bremen erarbeiteten und beschlossenen 42 Unterziele der Zielfelder
- Zusammenführen ähnlicher / vergleichbarer Unterziele aus den verschiedenen Zielfeldern
- Definition von 16 Ziel-/Wirkungsindikatoren (abgeleitet aus den Unterzielen)

ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS BREMEN 2025

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. D.h. es wird bewertet wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bei der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Fraktionen, 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.

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

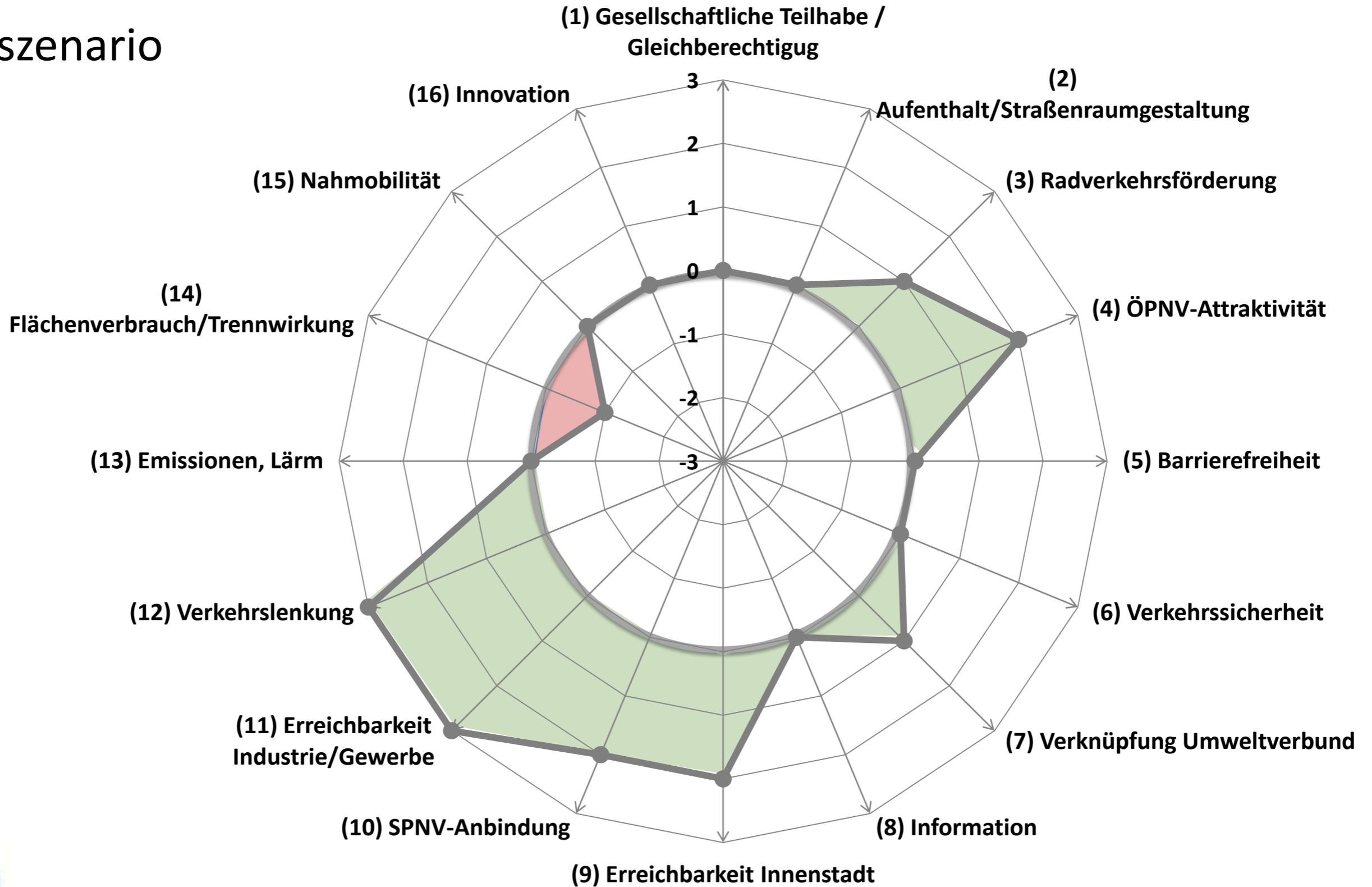
1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale 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

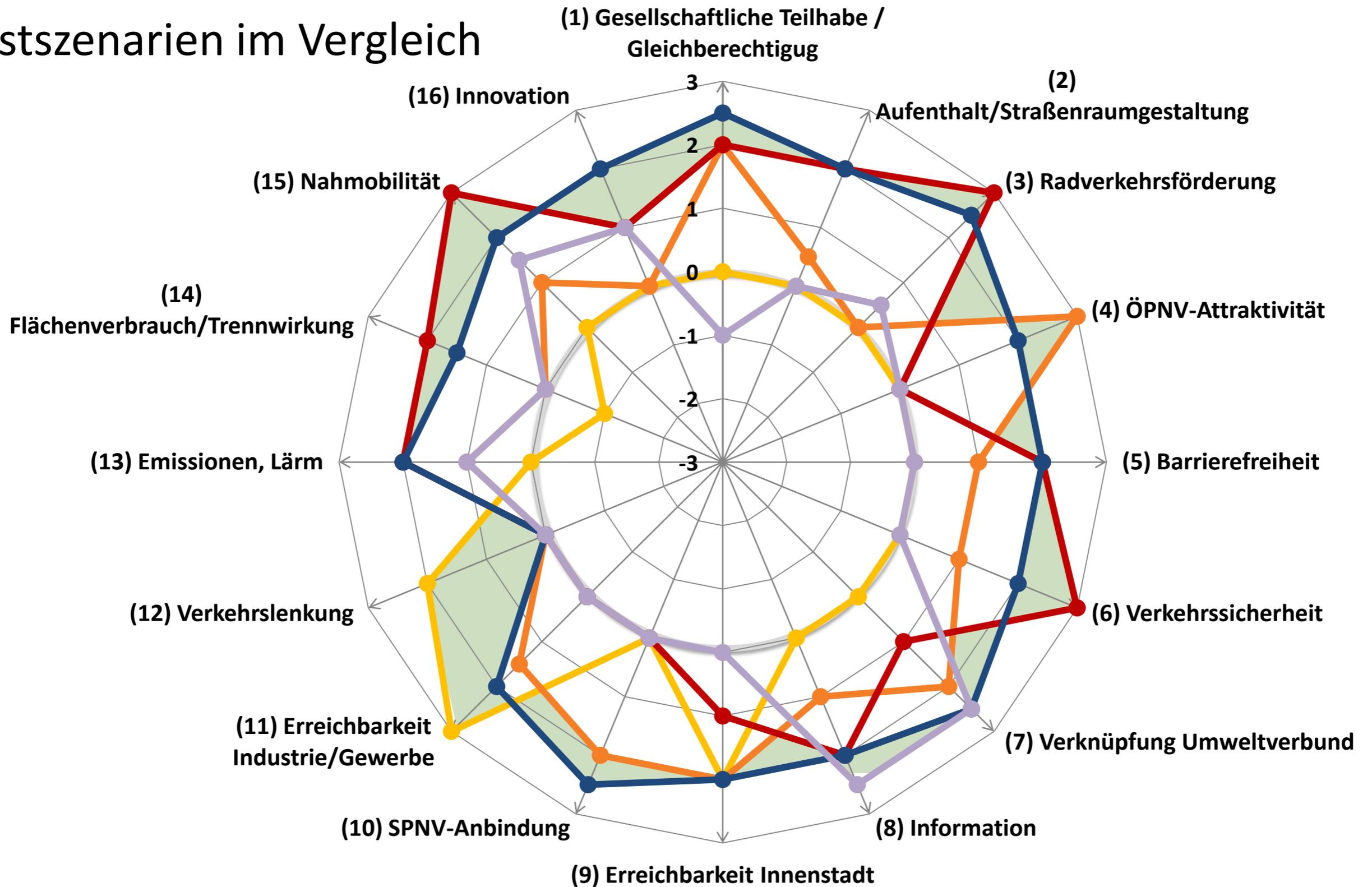
1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (Innerstädtische Biotopvernetzung 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

Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter www.baumwelt.bremen.de → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan

Basisszenario



Testszzenarien im Vergleich

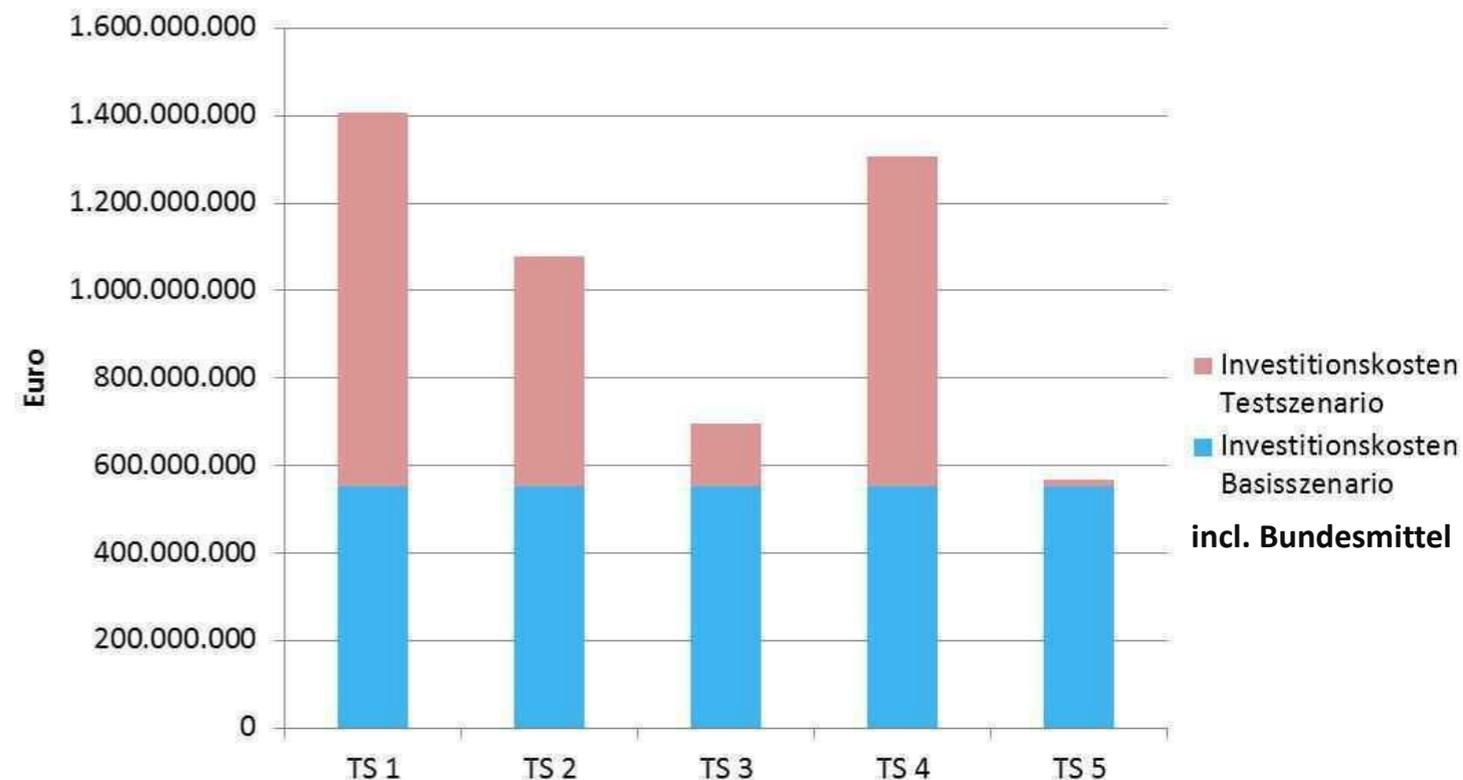


Vergleichende Bewertung der Szenarien

- Hinsichtlich der Kosten schneidet Testszenario 03 am besten ab
- Hinsichtlich der Zielerreichung schneidet vor allem das Testszenario 04 sehr positiv ab, allerdings haben auch die Testszenarien 02 und 03 in vielen Punkten eine positive Bewertung
- Es gibt aber auch einige Zielbereiche, die nur mit dem Testszenario 01 erreicht werden können (Verkehrslenkung, Erreichbarkeit Industrie/Gewerbe)
- In Bezug auf eine integrierte Kosten-/Wirkungs-betrachtung sticht v.a. das Testszenario 03 besonders positiv hervor

> **Eine Kombination von Maßnahmen aus mehreren Testszenarien ist sinnvoll und nötig**

Gesamt-Investitionskosten je Testszenario

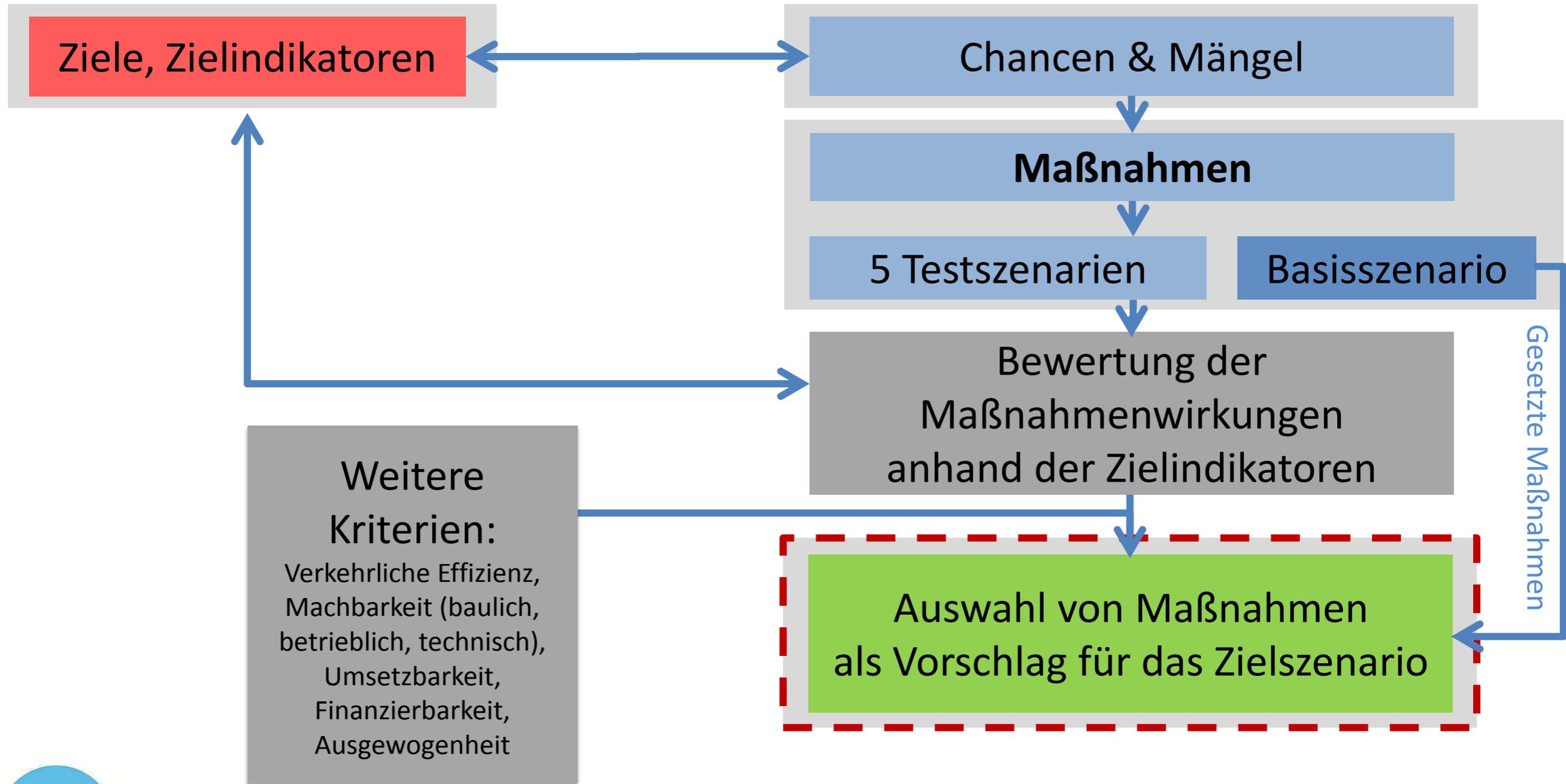


Vorgehensweise zum Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Maßnahmenbewertung und Entwicklung Zielszenario



Beteiligung 3. Phase

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



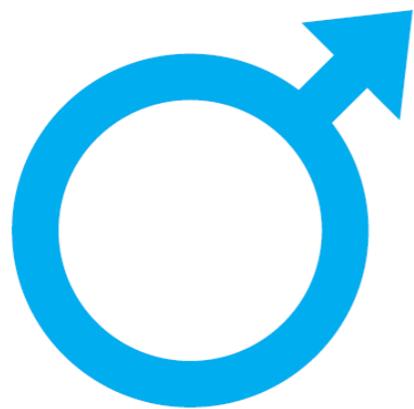
Beteiligung in der 3. Phase des Verkehrsentwicklungsplans

- Regionale Bürgerforen sowie Diskussion in Regionalkonferenzen der Beiräte im Februar und März 2014
 - Diskussionen zur Ausgewogenheit des Vorschlags für das Zielszenario, z.T. höhere Erwartungen an die Prioritätensetzung
 - Finanzierungsaspekt als Problem benannt
 - Stimmung: konstruktiv, interessiert, Auftakt für/Aufforderung zur Befassung mit dem Vorschlag zum Zielszenario
- Online-Beteiligung (10.03. - 27.04.)
- Bremen-Bewegen on Tour: aufsuchende Beteiligung in Einkaufszentren
- TÖB-Beteiligung (03.03. - 28.04.)
 - Umfangreiche TöB-Stellungnahmen mit maßnahmenkonkreten Anmerkungen
- > Mit der Beteiligung in der Szenarien-/Maßnahmenentwicklung wurde der Dialog fortgesetzt und um das Element der aufsuchenden Beteiligung erweitert.
- > Resultate aus dem Planungsdialog mit Öffentlichkeit, Verbänden und Politik sind in die Szenarien-/Maßnahmenentwicklung eingeflossen.



Online-Beteiligung in der 3. Phase

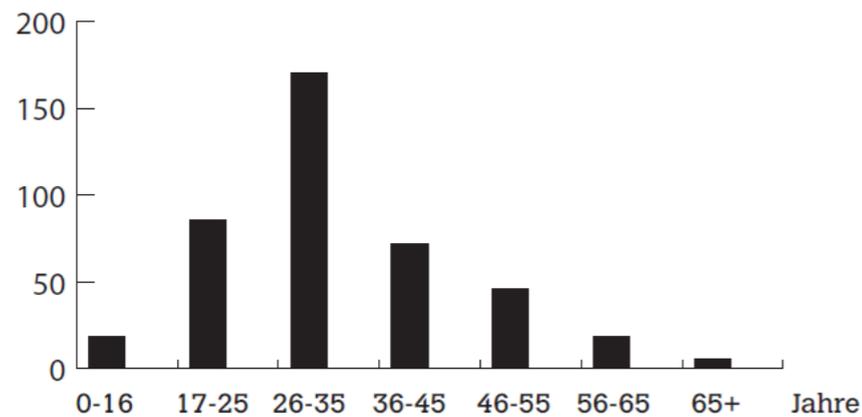
- 419 Szenarien wurden eingesendet
- ca. 3.500 Besucher/innen



338 männlich

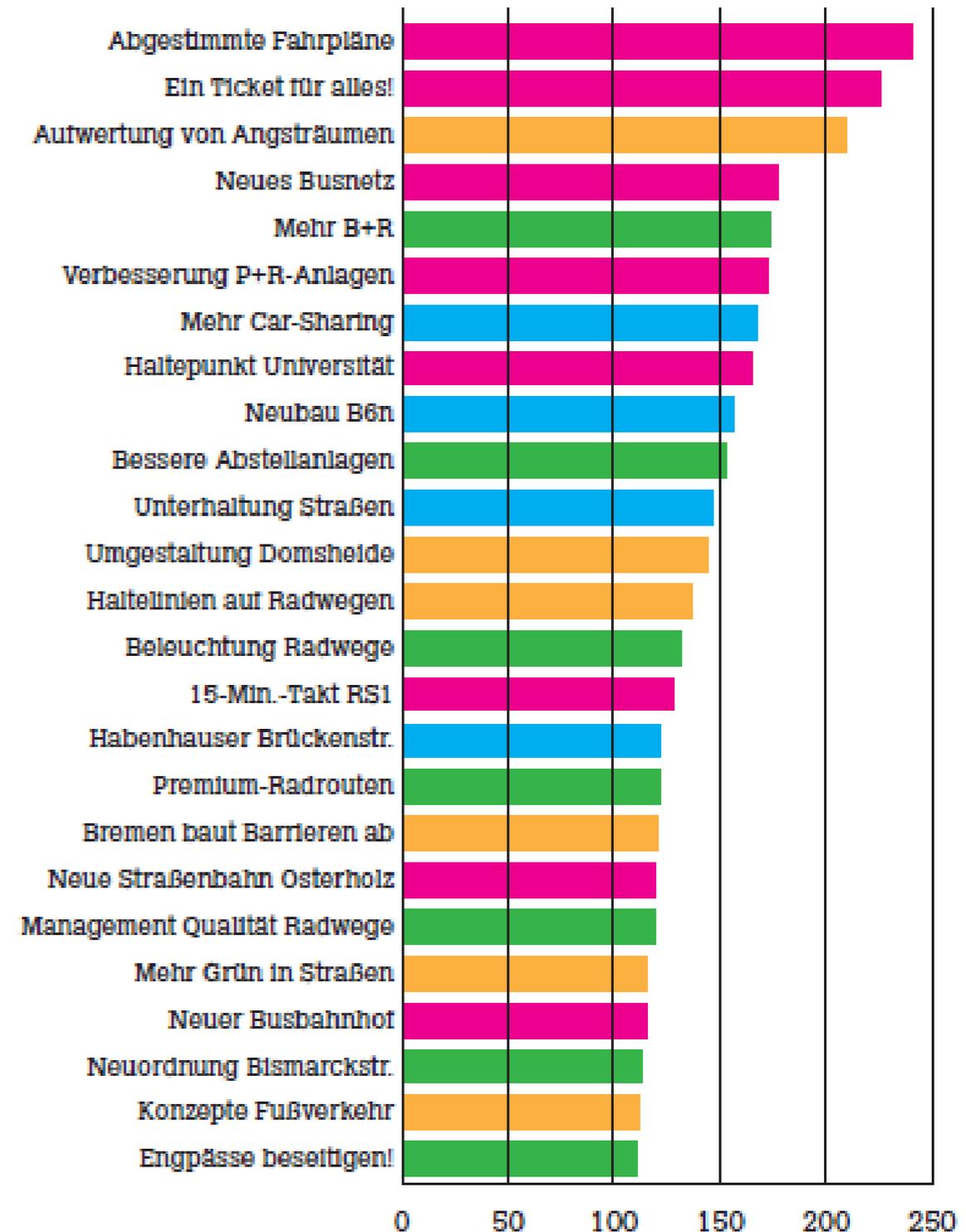


80 weiblich



Altersverteilung der Teilnehmenden

Verteilung der 25 meist gewählten Maßnahmen aller eingereichten Bürger-Szenarien



Top 3 der Szenarien

Platz 1: Hampelmann 2

Punkte

1470



Platz 1: Bremerhaven

Punkte

1470



Platz 3: Bremen by Robert & Felix

Punkte

1460



Beteiligung und Abstimmungsprozess zum Zielszenario

- Dokumentation der Veranstaltungen und Online-Beteiligung
- Zuordnung der TöB-Stellungnahmen in Maßnahmenliste
- Entwickeln von gutachterlichen Empfehlungen zum Umgang mit Stellungnahmen im Zielszenario
- Klausur des Projektbeirats (7./8. Mai):
 - Diskussion kritischer Maßnahmen
 - Klärung des Zielszenarios im Konsens



Maßnahmen im Zielszenario

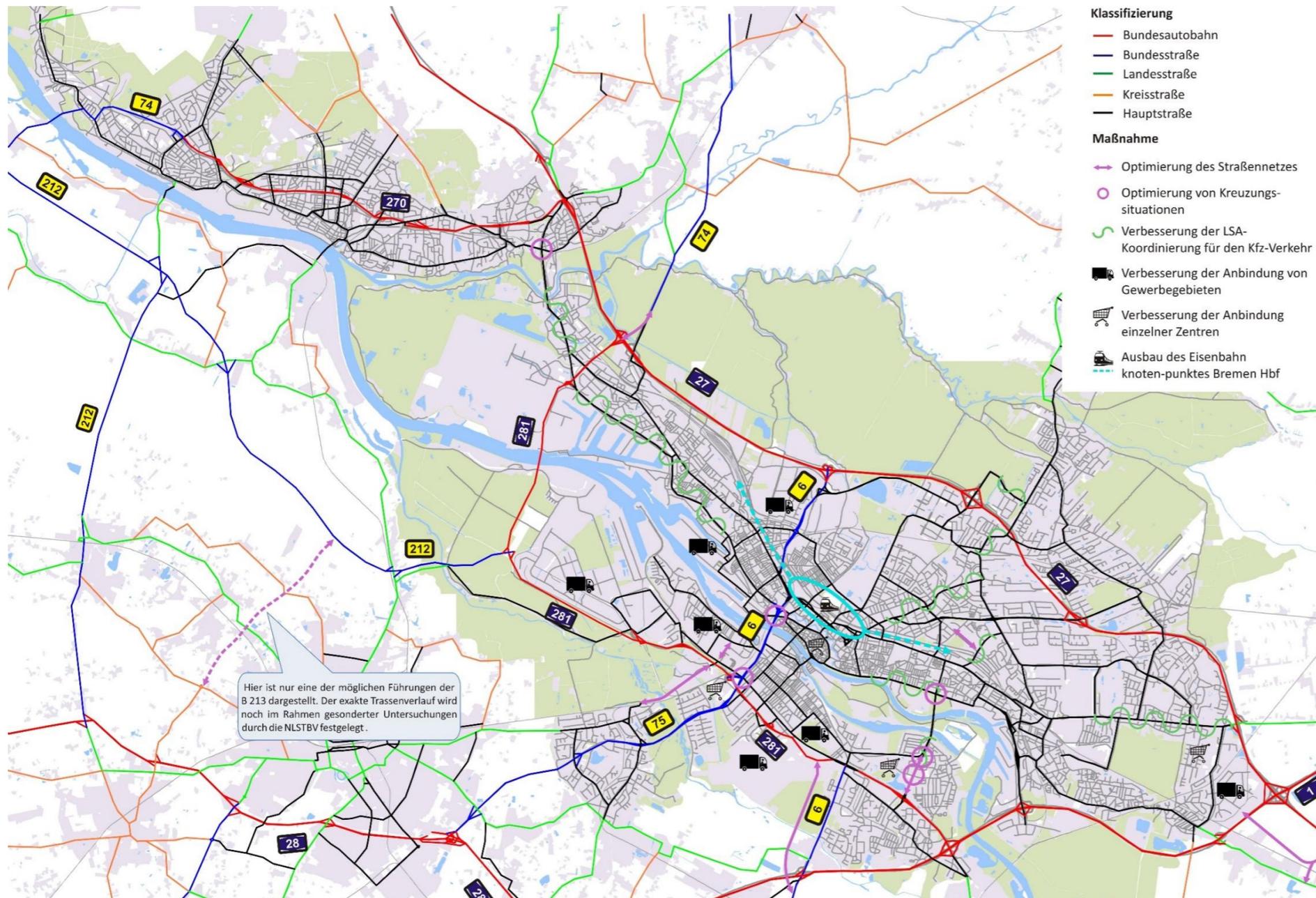
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Zielszenario

- Zielszenario beinhaltet aus jedem Testszenario und Handlungsfeld entsprechende Maßnahmen, setzt aber auch für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen gewisse Schwerpunkte, die sich v.a. aus den Zielsetzungen ergeben
- Zielszenario umfasst rund 170 Maßnahmen
- Etwa die Hälfte der Maßnahmen im Zielszenario betreffen die ganze Stadt, z.B. in Form von Programmen wie z.B. Querungshilfen
- Das Zielszenario wird im Folgenden vorgestellt anhand einer Auswahl von Maßnahmen aus den Handlungsfeldern:
 - Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Fußverkehr, Nahmobilität
 - Radverkehr
 - Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
 - Straßenraumgestaltung
 - Parkplatzmanagement, Carsharing, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Zielszenario – Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr



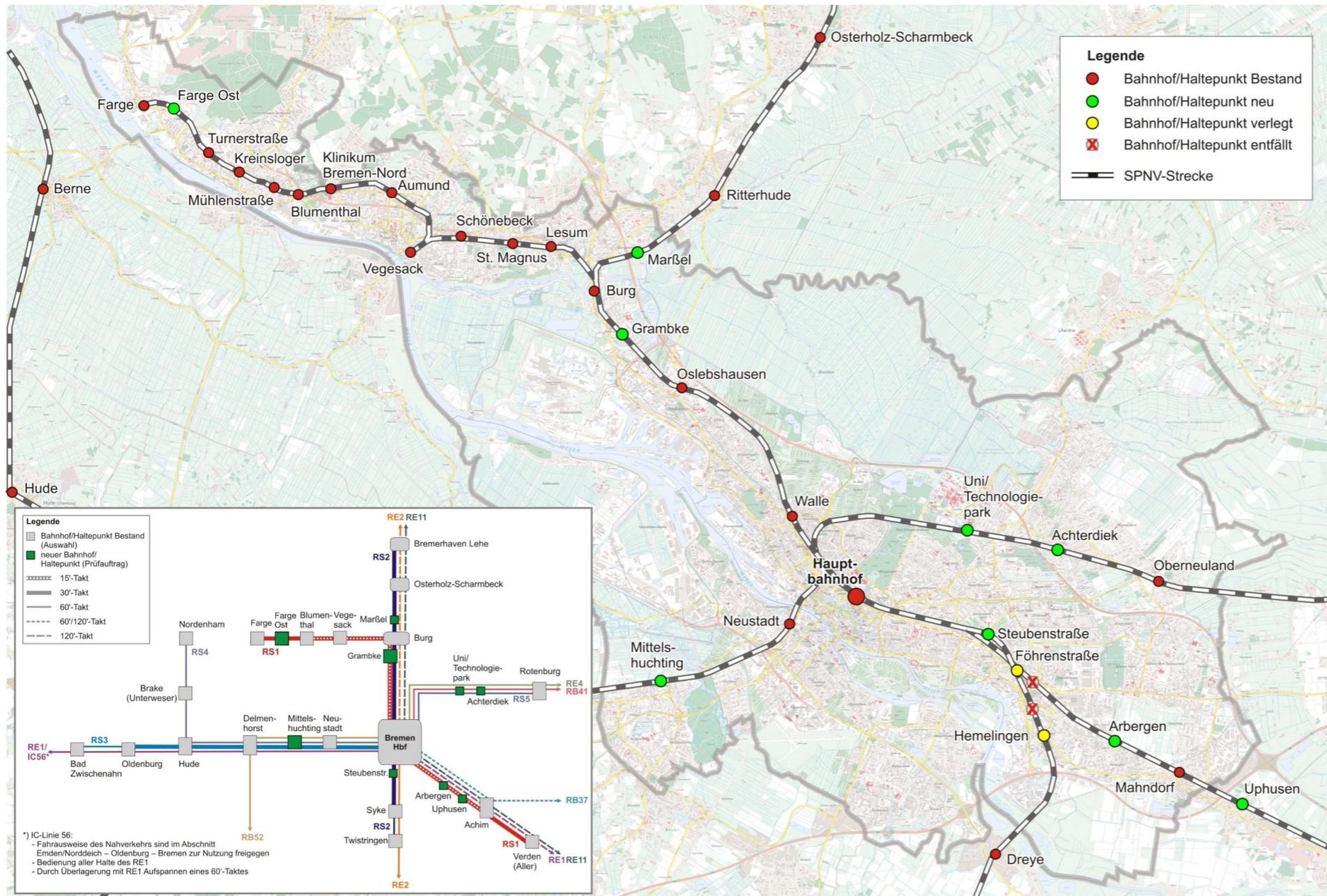
Nicht mehr enthalten:

- Bahnunterführung Achterstraße
- Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer Universität

Neu aufgenommen

- B6/Fly-Over Übersee-stadt: Optimierung durch Veränderungen in der Spurenuordnung in den Zufahrts- und Verflechtungstrecken
- Direkter Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Industriehäfen gem. FNP-Entwurf

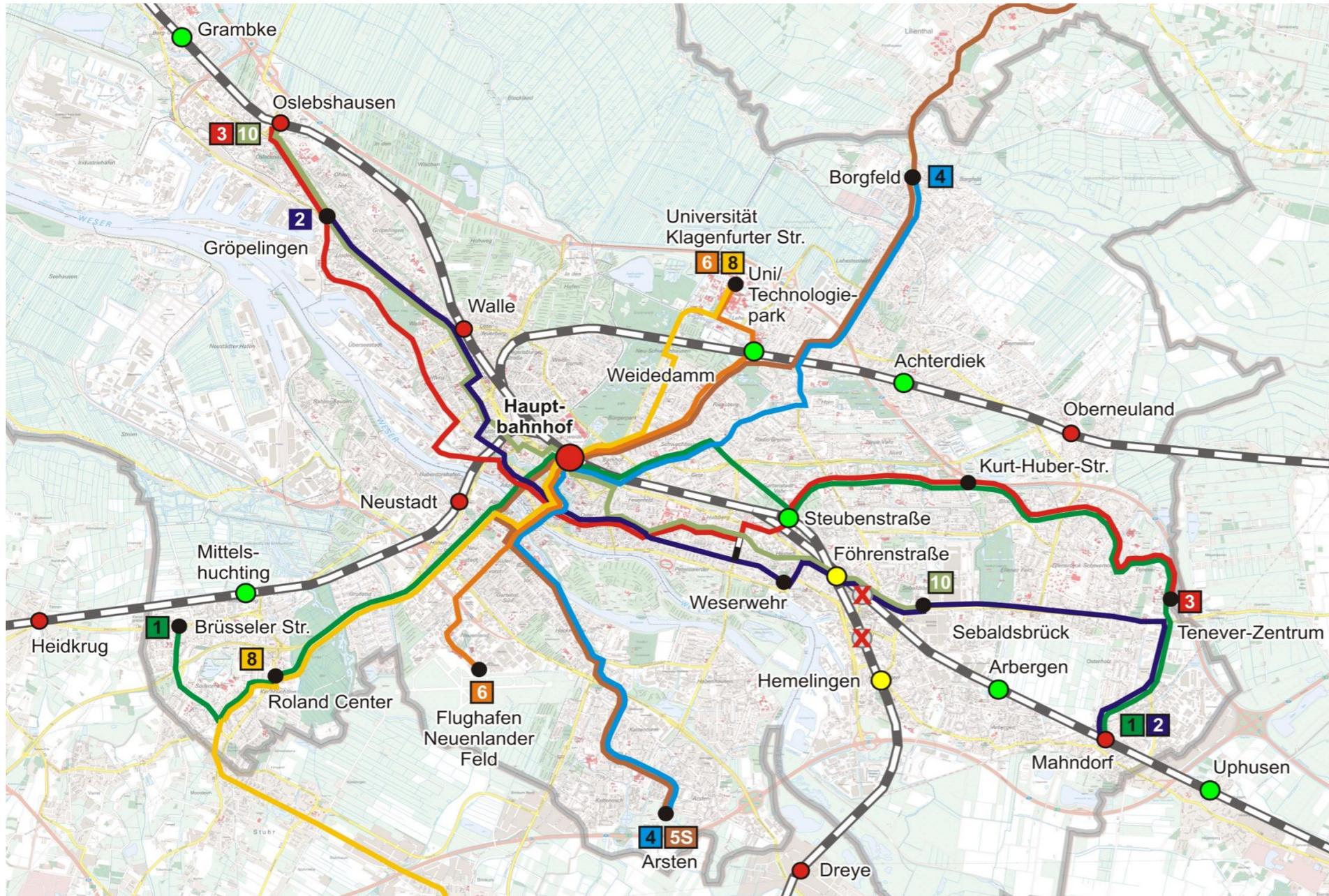
Zielszenario – SPNV-Angebot



Neu aufgenommen

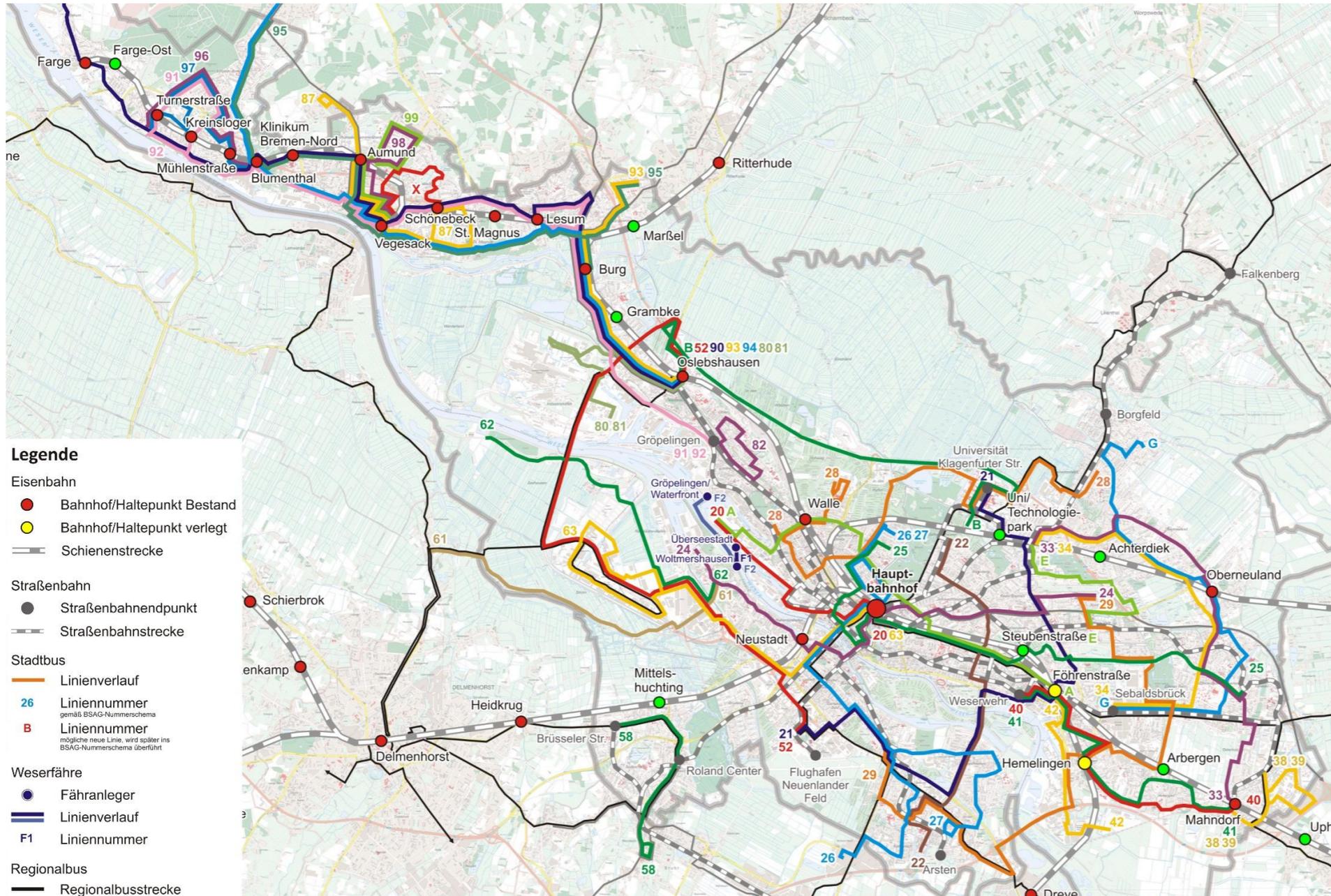
- Haltepunkt Farge Ost

Zielszenario – Straßenbahnnetz



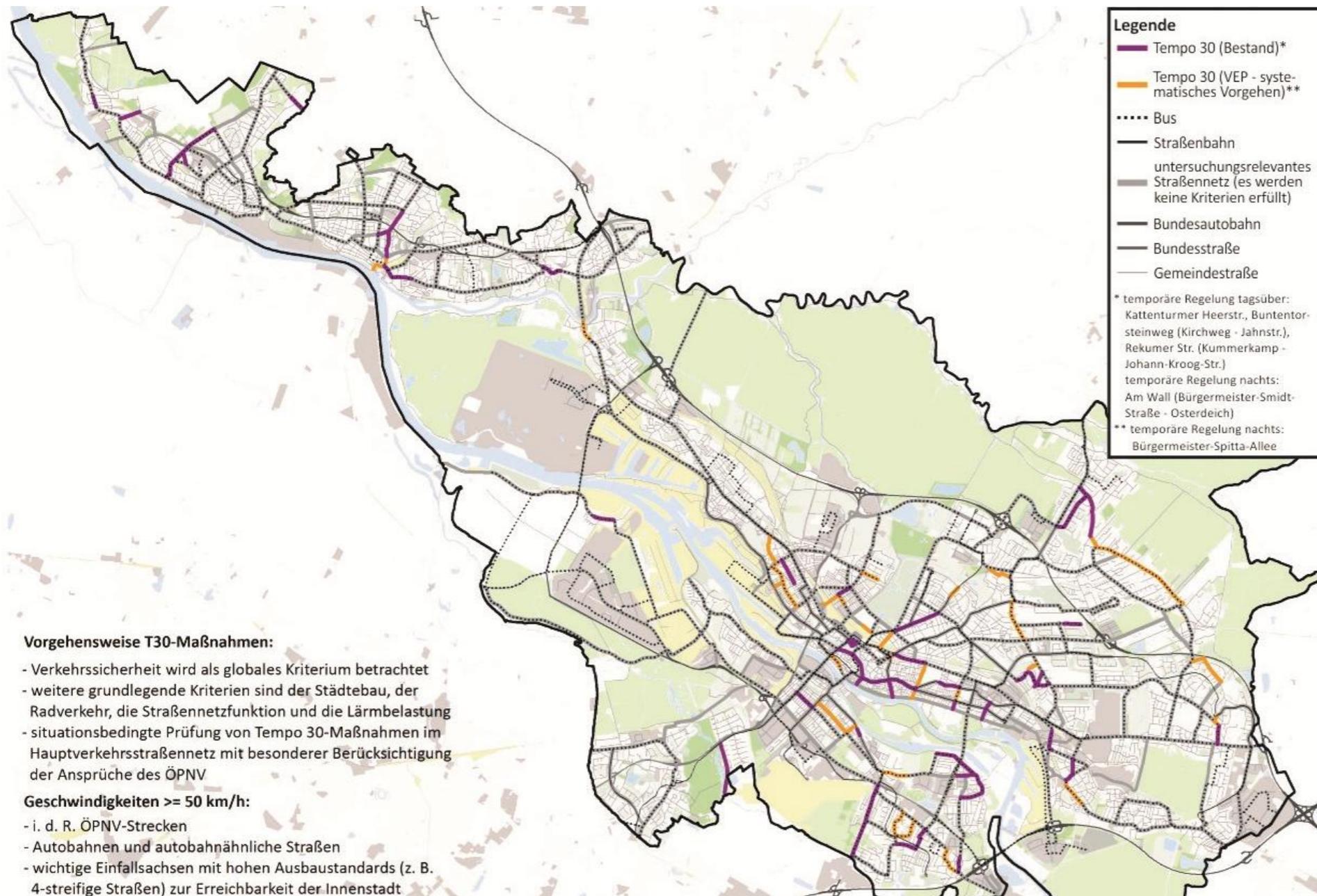
- Keine Änderungen am Vorschlag

Zielszenario – Stadtbusnetz



- Busnetz wurde weiter optimiert

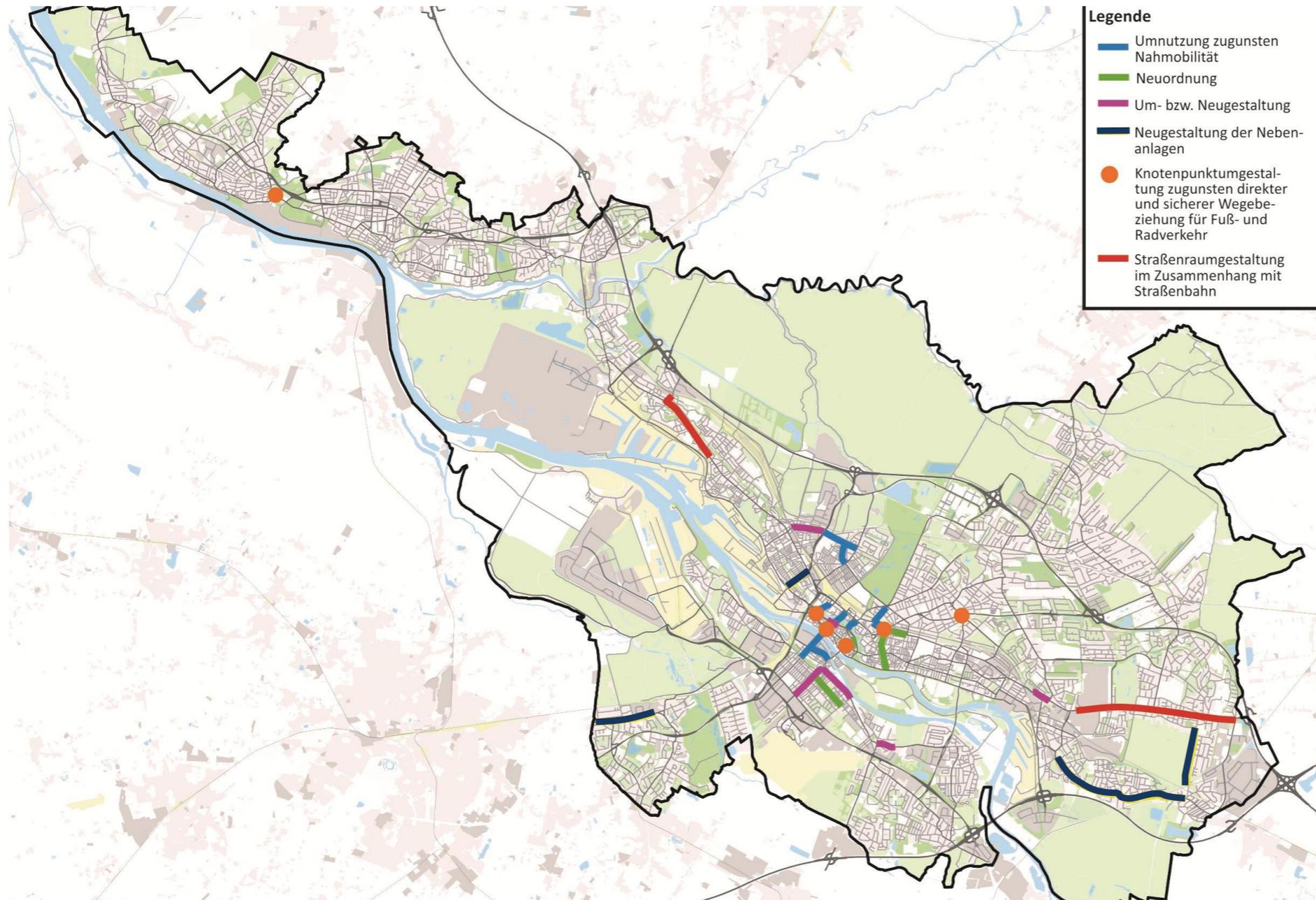
Zielszenario – Tempo 30-Konzeption



Konkretisierung / Anpassungen:

- Theodor-Heuss-Allee: T30 nur von der Gustav-Deetjen-Allee bis letzte Auf-/Abfahrt ÖVB-Arena
- Martinistraße: T30 v.a. im mittleren Abschnitt (südl. Bredenstraße weiterhin T50)

Zielszenario – Straßenraumgestaltung



Legende

- Umnutzung zugunsten Nahmobilität
- Neuordnung
- Um- bzw. Neugestaltung
- Neugestaltung der Nebenanlagen
- Knotenpunktgestaltung zugunsten direkter und sicherer Wegebeziehung für Fuß- und Radverkehr
- Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit Straßenbahn

Nicht mehr enthalten:

- Ludwig-Roselius-Allee:
Keine Umnutzung der Fahrbahn zugunsten Radverkehr

Neu aufgenommen:

- Neugestaltung der Nebenanlagen in Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße
- Neugestaltung der Sebaldsbrücker Heerstr.
- Neugestaltung Ehlersdamm
- Umgestaltung Huchtinger Heerstraße
- Umgestaltung Habenhauser Landstraße (Huckelriede)
- Umgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger

Weitere Änderungen

Neu aufgenommen:

- Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße
- Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs (unter Beibehaltung der Hochstraße in ihrer verkehrlichen Funktion)
- Gustav-Deetjen-Tunnel: Prüfung der Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr unter Beachtung der Belange des ÖPNV und des MIV

Zielszenario – Nahmobilität fördern

Fußgängerfreundliche Straßenräume

- Fußverkehrskonzepte für die Stadtteile
- Begegnungszonen in Wohnquartieren als Verkehrsversuch, neu aufgenommen: auch in Nahversorgungszentren
- keine Falschparker auf Gehwegen, restriktivere Maßnahmen gegen ruhenden Kfz-Verkehr

Trennwirkung von Hauptstraßen vermindern

- Programm für neue und bessere Querungsstellen (v.a. Mittelinseln, Zebrastreifen)

Straßenräume laden zum Aufenthalt ein und werden barrierefrei

- mehr Grün in Straßenräume integrieren und pflegen
- mehr Stadtmöbel: Sitzrouten, Spielrouten, Gesundheitspfade
- Fortschreibung des Berichts Bremen baut Barrieren ab, Konzept für Behindertenstellplätze, neu aufgenommen: barrierefreier Ein- und Ausstieg im ÖPNV



Zielszenario – Radverkehr sichtbar fördern

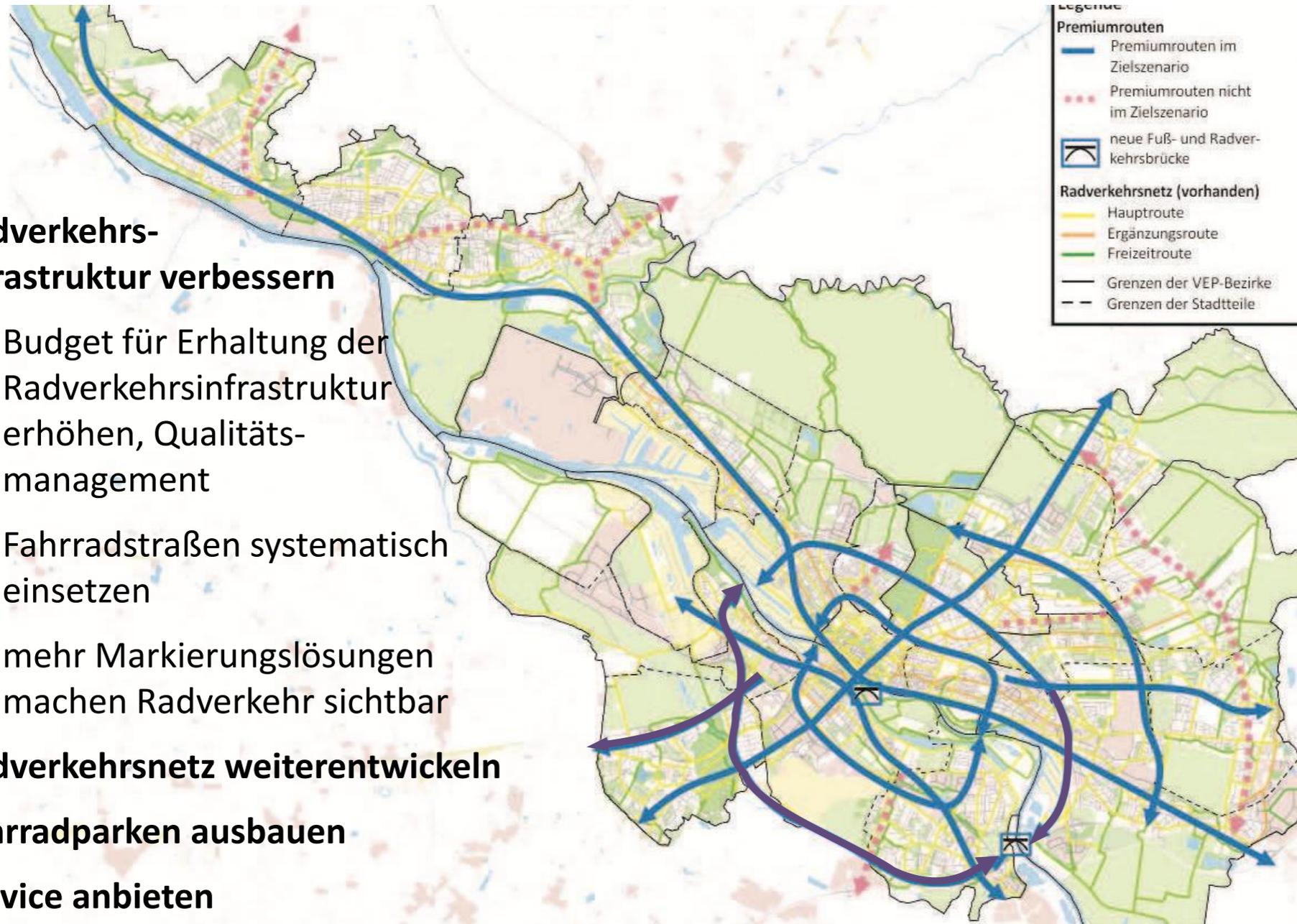
Radverkehrs- infrastruktur verbessern

- Budget für Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur erhöhen, Qualitätsmanagement
- Fahrradstraßen systematisch einsetzen
- mehr Markierungslösungen machen Radverkehr sichtbar

Radverkehrsnetz weiterentwickeln

Fahrradparken ausbauen

Service anbieten



Neu aufgenommen:

- Premiumroute Woltmershausen – Huchting – Delmenhorst
- Premiumroute Großer Ring komplett (Erweiterung der bisher empfohlenen tangentialen Route)

Zielszenario – Steuerung des Parkplatzangebots, Carsharing ausbauen

Parkraummanagement

- Erstellen eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt und Ausweitung der Bewirtschaftung
- konsequente Durchsetzung von Parkverboten
- schrittweise Reduzierung des Parkraums zugunsten Nahmobilitätsqualitäten

Carsharing ausbauen

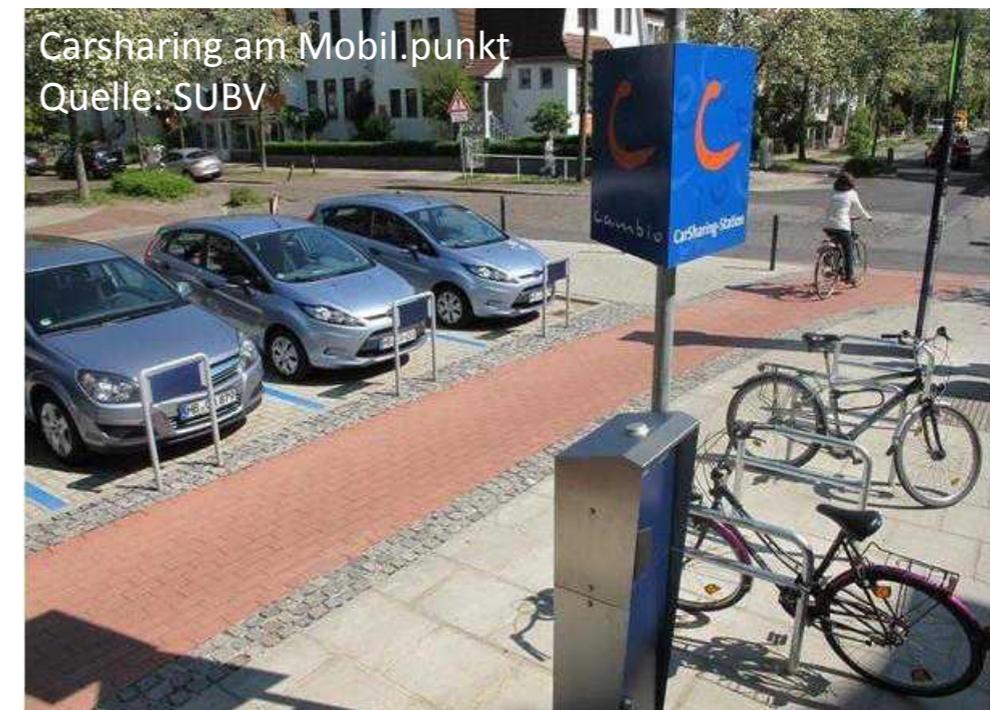
- Carsharing ausbauen: mehr Mobil.punkte und Mobil.pünktchen

Intelligent vernetzen

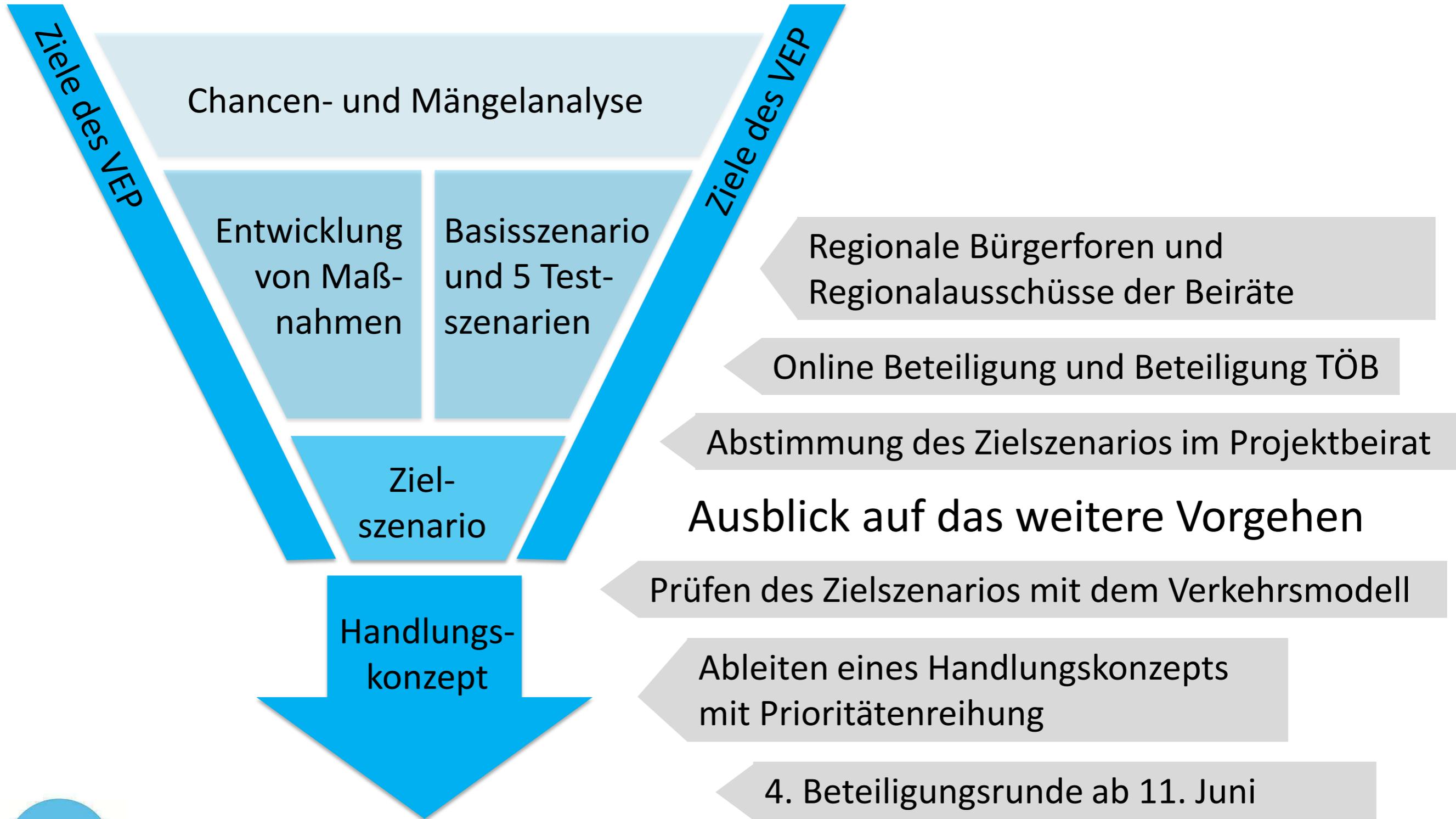
- Ein Ticket für alles: Mobilitätsticket einführen
- Ein Routenplaner für alle Verkehrsmittel (als App, Online-Angebot)
- Neubürger/innen-Paket Mobilität einführen
- Komfortabel umsteigen: P+R und B+R ausbauen, Park + Bike einführen



Parken in München
Quelle: Planersocietät



Carsharing am Mobil.punkt
Quelle: SUBV



Regionalveranstaltungen der Beiräte

Bremen-West (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle):

Mittwoch, 11. Juni 2014, 18:30 Uhr, Ortsamt West, Waller Heerstraße 99, 28219 Bremen

Bremen-Mitte (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen):

Mittwoch, 11. Juni 2014, 19:00 Uhr, Aula der Berufsschule, Am Wandrahm 23, 28195 Bremen

Bremen-Links der Weser (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen):

Donnerstag, 12. Juni 2014, 19:00 Uhr, Mensa in der Oberschule am Leibnizplatz, Schulstraße 24, 28199 Bremen

Bremen-Nord (Blumenthal, Vegesack, Burglesum):

Dienstag, 17. Juni 2014, 18:30 Uhr, Schulzentrum Bördestraße, Bördestraße 10, 28717 Bremen

Bremen-Nordost (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr):

Mittwoch, 18. Juni 2014, 18:30 Uhr, Bürgerzentrum Vahr, Berliner Freiheit 10, 28327 Bremen

Regionale Bürgerforen

Bürgerforum Bremen-Nord

Dienstag, 23. Juni 2014, 18:30 - 21:00 Uhr, Kulturbahnhof Vegesack

Bürgerforum Bremen-West

Mittwoch, 24. Juni 2014, 18:30 -21:00 Uhr, Nachbarschaftshaus Helene Kaisen (Ohlenhof)

Bürgerforum Bremen-Links der Weser

Donnerstag, 25. Juni 2014, 18:30 - 21:00 Uhr, Forum K Tagungszentrum

Bürgerforum Bremen-Mitte

Mittwoch, 1. Juli 2014, 18:30 - 21:00 Uhr, Überseemuseum

Bürgerforum Bremen-Nordost

Mittwoch, 2. Juli 2014, 18:30 - 21:00 Uhr, Bürgerzentrum Neue Vahr

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Anne Mechels

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

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

www.planersocietaet.de

Kontakt: Michael Frehn (frehn@planersocietaet.de)

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin

www.ivv-aachen.de

Kontakt: Theo Janßen (Jan@IVV-Aachen.de)

