Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Bericht (ENTWURF)
Maßnahmen und Handlungskonzept

Stand: 27.03.2021
Version 0.5

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit:

BSAG

zvbn

Inhaltsverzeichnis

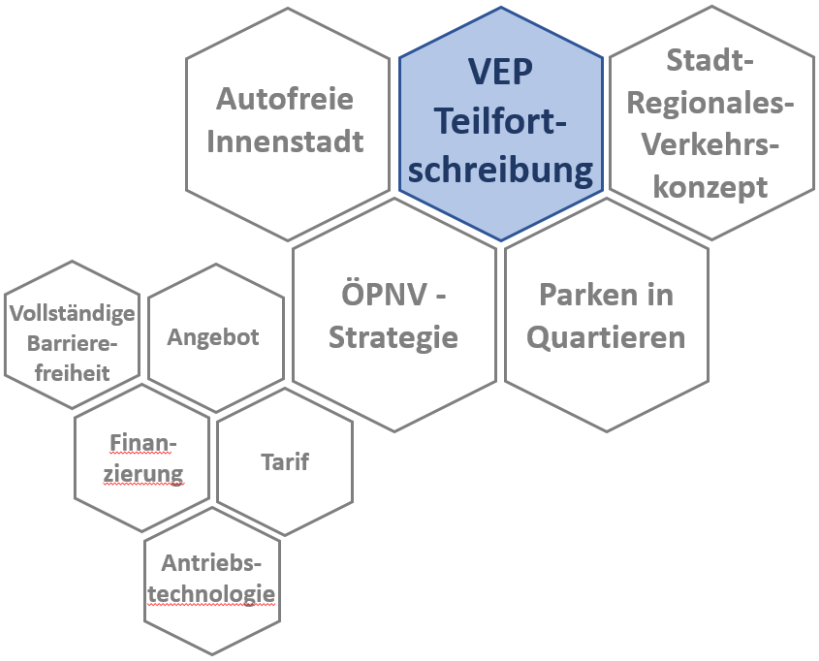
1 Einleitung Maßnahmen und Umsetzungskonzept 5
Umsetzungskonzept 6
Maßnahmen, die bereits laufen oder in 2021 angegangen werden 6
Umsetzung Maßnahmen von Maßnahmen aus dem VEP 2025 (nachrichtlich) 7
2 Maßnahmen Autofreie Innenstadt 9
2.1 Kernaussagen Analysebericht / Zusammenführung der Kernerkenntnisse aus der Analyse ... 10
2.2 Bewertungskriterien 11
2.3 Maßnahmensteckbriefe 14
1.1 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Ostertor-Herdentor 15
1.2 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Herdentor-Ansgaritor 17
1.3 – Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Altstadt 20
1.4.1 – Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt 23
1.5 – Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik 28
1.6 – Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt 30
1.6.4 – Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche 32
1.7 – Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken 34
2.1.2 a – Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Rückbau Martinistraße 35
2.1.2 b – Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Teileinbahnstraße 40
2.1.2 c – Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße – Sperrung in Mittellage 45
2.2 – Entlastung Kreuzung Am Brill 49
2.3 – Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße 52
2.4 – Eingangstor AOK-Kreuzung 54
2.8 – Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall 56
2.9.1 – Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile 58
2.9.2 – Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof 61
2.10 – Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren 64
3.1 – Bürgermeister-Smidt-Brücke 66
3.2 – Kleine Langemarckstraße 67
2.4 Handlungskonzept 68
3 Maßnahmen ÖPNV-Strategie 70
Einleitung 70
3.1 ÖPNV-Angebot 72
3.1.1 Kernaussagen Analysebericht / Erkenntnisse und Thesen aus der Analyse 72
3.1.2 Praxisbeispiele aus anderen Städten 72
3.1.3 Erkenntnisse aus den Praxixbeispielen 79
3.1.4 Umsetzung der Erkenntnisse für Maßnahmen 79
3.1.5 Maßnahmensteckbriefe 82
3.1 a Angebotsoffensive Stufe 1 – Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ 83
3.1 b Angebotsoffensive Stufe 2 – Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien 85
3.1 c Angebotsoffensive Stufe 3 – Kreuz und Quer zum Job: Quer- und Gewerbelinien 90

3.1 d Angebotsoffensive Stufe 4 – Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien 92
3.1 e Angebotsoffensive Stufe 5 – Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen 95
3.1 f Angebotsoffensive Stufe 6 – Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr 98
3.1 g Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien..... 100
3.1 h Angebotsoffensive Stufe 8 – Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag..... 102
3.1 i Angebotsoffensive Stufe 9 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West..... 103
3.1 k Angebotsoffensive Stufe 10 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd 104
3.1 l Angebotsoffensive Stufe 11 – Mobil ohne Fahrplan/5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prio-netz 105
3.1.6 Handlungskonzept 107
3.2 ÖPNV-Barrierefreiheit 108
3.2.1 Einleitung Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität..... 108
3.2.2 Maßnahmensteckbriefe..... 109
6.9 A – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul A: Straßenbahnhaltestellen 110
6.9 B – Barrierefreier Umbau von Haltestelen, Modul B: Bushaltestellen..... 112
3.2.3 Handlungskonzept 114
3.3 ÖPNV-Antriebe..... 115
3.3.1 Einleitung 115
3.3.2 Maßnahmensteckbriefe..... 115
J.1 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 1 – Ausschließliche Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022 116
J.2 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 2 – Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge ab 2022 119
J.3 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 3 – Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD-Mindestqoute 121
3.3.3 Handlungskonzept 124
3.4 ÖPNV-Tarif 125
3.4.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse) 125
3.4.2 Herangehensweise..... 125
3.4.3 Maßnahmenbewertung und -methodik 125
3.4.4 Handlungsstrategien / Maßnahmen..... 126
1 – Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende) 127
2 – Abschaffung der Tarifzone 101..... 128
3 – Zweiteiliger Tarif („BahnCard-Modell“) 130
4 – ÖPNV statt Führerschein 132
5 – Jobticket attraktivieren/ flexibilisieren..... 133
6 – Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen 135
8 – Nulltarif..... 137
9 – Sozialtarif 138
10 – Preis Semesterticket absenken..... 139
4.2.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept 141
3.4.5 Handlungskonzept 142
3.5 ÖPNV-Finanzierung 143
3.5.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse) 143
3.5.2 Herangehensweise..... 143

3.5.3 Maßnahmenbewertung und -methodik ... 144
1 – ÖPNV-Taxe ... 145
2 – Parkraumbewirtschaftung ... 146
3 – Pendlerabgabe ... 147
4 – Verpflichtendes Jobticket ... 148
5 – Anhebung des Grundsteuerhebesatzes ... 149
6 – Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG) ... 151
4.5.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept ... 153
4 Maßnahmen Parken in Quartieren ... 155
4.1 Zielsetzung ... 155
4.2 Herangehensweise ... 155
4.3 Maßnahmenskizzen ... 158
Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs ... 159
Verstärkte Parkraumüberwachung ... 161
Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Anhänger ... 162
Einrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller ... 164
Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität ... 165
Sonderparkstände ... 167
Quartiersgaragen ... 169
Quartiersgaragen ... 170
4.4 Handlungskonzept ... 171
5 Maßnahmen Stadt-regionales Verkehrskonzept ... 172
5.1 Einleitung / Übersicht Maßnahmen ... 172
5.2 Maßnahmensteckbriefe ... 172
4.1 – Konzept Regionalbus-ZOB ... 173
4.2 – Konzept Beschleunigung Regionalverkehr ... 175
4.3 – Angebot Regionalverkehr ... 176
4.4 – Netz Regionalverkehr ... 177
4.5 – Führung der Regionalbusse in der Innenstadt ... 178
4.6 – Schaffung von Schnellbusangeboten ... 179
4.7 – Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot ... 180
4.9 – Integriertes P+R / B+R Konzept ... 181
4.10 – Letzte Meile in der Region ... 182
4.11 – Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen/Niedersachsen für alle Verkehrsarten ... 183
5.3 Handlungskonzept ... 186
6 Ausblick ... 187

1 Einleitung Maßnahmen und Umsetzungskonzept

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) hat im Zuge des Prozesses zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans eine Reihe von Maßnahmen entwickelt und bewertet.
Der Analysebericht zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 ist die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen sowie für die Erarbeitung eines vorliegenden integrierten Handlungskonzepts. Der Bericht stellt detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen dar. Insgesamt zeigen sich viele Handlungserfordernisse und gleichzeitig ein hohes Potenzial, die Mobilität in Bremen nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen auszurichten.
Auf Grundlage der Erkenntnisse der Analyse der einzelnen Teilstrategien wurden Maßnahmen entwickelt, die die bestehenden Mängel beheben und die ermittelten Potenziale nutzen sollen. Die einzelnen Maßnahmen und ihre Wirkung sind in den nachfolgenden Kapiteln in Form von Steckbriefen erläutert und bewertet.
Die Maßnahmen der Autofreien Innenstadt dienen vorrangig dazu, die Aufenthaltsfunktion aufzuwerten und den Wohlfühl- und Erlebnisfaktor in der City zu erhöhen, aber auch die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu verbessern.
Die Maßnahmen der ÖPNV-Strategie und des stadt-regionalen Verkehrskonzepts dienen der Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus Stadt und Region, aber auch der Stadteile untereinander, der Arbeitsplatzstandorte sowie der Nachbarkommunen.
Die Maßnahmen der Teilstrategie Parken in Quartieren dienen vorrangig der Sicherstellung von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit in den Wohnstraßen, aber auch der Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Im Sinne des Push-and-Pull-Ansatzes kann die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung einen wichtigen Beitrag leisten, die Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Umweltverbunds in Bremen zu finanzieren.
So greifen letztlich alle vier Teilstrategien ineinander und ergeben einen integrierten Ansatz für die Verkehrswende in Bremen.



Umsetzungskonzept

Im Umsetzungskonzept ist dargestellt, wann welche Maßnahmen geplant, vorbereitet bzw. gebaut werden und wann ab sie umgesetzt sind. Einzelne Maßnahmen werden früher, andere später angegangen. Kriterien bei der Maßnahmenreihung waren sind die personellen Kapazitäten, die Bewertung der Maßnahmen, der erforderliche Vorlauf, bauliche Randbedingungen und Abhängigkeiten zu anderen Projekten.
Voraussetzung für die Umsetzung aller Maßnahmen sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen. Dies gilt insbesondere für die Themen ÖPNV-Barrierefreiheit und Parken in Quartieren: Ohne zusätzliche Personalstellen wird hier keine Umsetzung von Maßnahmen erfolgen.

Maßnahmen, die bereits laufen oder in 2021 angegangen werden

Autofreie Innenstadt:

- Fahrradstraße Dechanatstraße (Umsetzung bis Mitte 2022)
- Verbesserung der Radverkehrsführung in der Buchtstraße (Umsetzung bis Mitte 2022)
- Fahrradparkhaus Domshof (Umsetzung bis Ende 2023)
- Abbau straßenbegleitender öffentlicher Stellplätze zugunsten von Aufenthalt, Fahrradparken und Logistik (sukzessive Umsetzung bis Ende 2022)
- Entwicklung eines Konzepts für die Verlagerung der Reisebusparkplätze (Umsetzung bis Ende 2023)
- Optimierung der Ampelschaltungen in der Innenstadt zugunsten des Umweltverbunds (laufend)
- Provisorische Umgestaltung der Martinistraße, Erprobung verschiedener Verkehrsführungen (Umsetzung ab Mitte 2021)
- Fahrradroute Wallring (sukzessive Umsetzung Mitte 2022 bis Mitte 2023)
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung der Innenstadt vom Hauptbahnhof aus (Umsetzung sukzessive ab Mitte 2023 bis Ende 2024)
- Umgestaltung Doppelknoten Doventor (Umsetzung bis Ende 2025)
- Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße (Umsetzung bis Ende 2024)
- Umgestaltung Domsheide/ Balgebrückstraße (Umsetzung bis Ende 2024)
- Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke (Umsetzung Mitte 2023)

ÖPNV-Strategie:

- Vorbereitung der Angebotsstufen 1-5 (Umsetzung sukzessive ab Anfang 2022 bis Ende 2023)
- Umstellung des Fuhrparks der BSAG auf Elektrobusse (sukzessive Umsetzung bis 2033)
- Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen (organisatorische Vorbereitungen ab Mitte 2021; beschleunigte Umsetzung ab 2024)
- Vorbereitung zusätzlicher Maßnahmen zur ÖPNV-Finanzierung (Umsetzung frühstens zum 1.1.2023)
- Einführung eines verbundweiten Jugendtickets (Umsetzung zu Mitte 2022)
- Abschaffung der Tarifzone 101 (Umsetzung zum 1.1.2023)
- Einführung von Check-In-Check-Out (Umsetzung Mitte 2021)
- Einführung eines zweiteiligen Tarifs („Bahncard-Modell"; Umsetzung zum 1.1.2022)
- Programm „ÖPNV statt Führerschein" (Umsetzung zum 1.1.2022)
- Einführung zusätzlicher Möglichkeiten zur Umsetzung des JobTickets in Betrieben (Umsetzung zum 1.1.2022)

- Vergünstigung des Tagestickets für Einzelpersonen, Gruppen und Familien (Umsetzung zum 1.1.2023)

Stadt-Regionales Verkehrskonzept:

- Abstimmung diverser Maßnahmen mit den Umlandkommunen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis Ende 2022

Parken in Quartieren:

- Umsetzung des Konzepts im Pilotquartier Alt-Findorff/ Bürgerweideviertel in Abstimmung mit dem Beirat bis September 2021
- Erhöhung der Parkgebühren in den Wohnquartieren im Herbst 2021
- Schaffen zusätzlicher Stellen in 2021 als zwingende Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts in weiteren Quartieren
- Umsetzung des Konzepts in den Quartieren mit dem höchsten Handlungsbedarf im ersten Quartal 2023
- Parallel dazu Entwicklung einer App zur Anzeige freier Stellplätze für Bewohner*innen

Darüber hinaus weitere Maßnahmen aus dem 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025:

- Straßenbahnausbau Linie 1 und 8 (Umsetzung bis Ende 2023)
- Straßenbahnausbau Querverbindung Ost (Umsetzung bis Ende 2024)
- Straßenbahnausbau Überseestadt (Umsetzung bis Ende 2027 angestrebt)
- Straßenbahnausbau Malerstraße/ Osterholz (Umsetzung bis Ende 2028 angestrebt)
- Priorisierung weiterer Straßenbahnausbaumaßnahmen (bis Ende 2022)

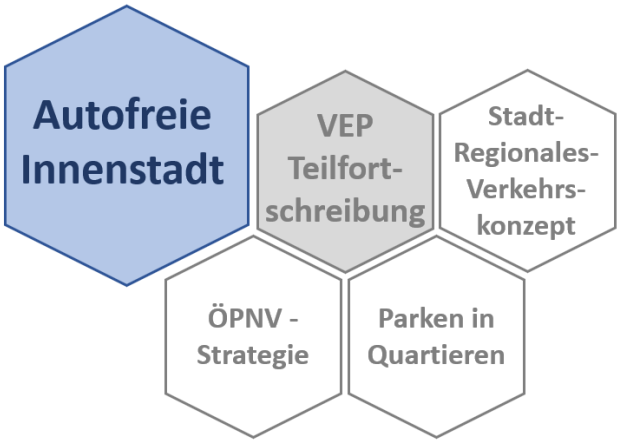
Umsetzung Maßnahmen von Maßnahmen aus dem VEP 2025 (nachrichtlich)

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023											
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
B2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen																				
BS1	A 281 Ringschluss (BA 2.2 und BA 4)																				
BS22	Haltepunkt Föhrenstr. (oben) inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)																				
BS23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV																				
E13	Halbstundentakt auf der RS2																				
E14	Halbstundentakt auf der RS3																				
E15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg																				
E16	Haltepunkt Mittelshuchting																				
E17	Haltepunkt Grambke																				
E18	Haltepunkt Universität/Technologiepark																				
E19	Haltepunkt Horn/Achterdiek																				
E20	Haltepunkt Arbergen																				
E21	Haltepunkt Steubenstraße																				
E22	Haltepunkt Marßel																				
E22b	Haltepunkt Farge Ost																				
neu	Haltepunkt Überseestadt																				
H1	P+R am Bf Oberneuland																				
H7	mehr B+R																				
H8	besseres B+R																				
D.15	Radpremiumroute D.15 Walle bis Stadtgrenze Achim																				
D.20.a	Radpremiumroute D.20a Woltmershausen bis Stadtgrenze Delmenhorst																				
D.20a	Premiumroute D.20a Wallring bis Woltmershausen																				
D.15	Premiumroute D.15 Walle bis Burg-Grambke																				
D.16	Premiumroute D.16 Wallring bis Lilienthal																				
D.19c	Premiumroute D.19c Großer Ring																				
D.17	Premiumroute D.17 Stadtstrecke bis Stadtgrenze Weyhe																				
D.19b	Premiumroute D.19b Wesersprung West bis D.20a																				
D.15	Premiumroute D.15 Burg-Grambke bis Blumenthal																				
D.20	Premiumroute D.20 Universität bis Hemelingen																				
D.21	Premiumroute D.21 Vahr bis Osterholz																				
D.15	Premiumroute D.15 Blumenthal bis Farge																				
D-16	Premiumroute D.16 Wallring bis Huchting																				
D.17	Premiumroute D.17 Wallring bis GVZ																				
D.19	Premiumroute D.19 Kleiner Ring																				
D.19b	Premiumroute D.19b D20.a bis Wesersprung Ost																				
D22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Teil 1 Neustadtswall - Stadtwerder																				
D22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Teil 2 Stadtwerder - Altenwall																				
D23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Habenhausen)																				
neu	Wesersprung West, Brücke Überseestadt-Woltmerhshausen																				

2 Maßnahmen Autofreie Innenstadt



Vorbemerkung: Die Autofreie Innenstadt wird bei Umsetzung der nachfolgend benannten Maßnahmen weiterhin mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

Das vorliegende Handlungskonzept für das Handlungsfeld der Autofreien Innenstadt besteht aus insgesamt 18 Maßnahmen, die sich sowohl auf den Fuß- und Radverkehr als auch auf den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) erstrecken. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wird auch der Wirtschaftsverkehr und damit die für die Innenstadt so wichtigen Lade- und Lieferverkehre miteinbezogen. Mit dem Handlungsfeld der Autofreien Innenstadt werden die verkehrlichen Aspekte für die Vertiefung des Innenstadtkonzepts betrachtet.

Der Fußverkehr ist gerade in der Innenstadt von zentraler Bedeutung und umfasst neben dem Zurücklegen von Wegen im Sinne der Erreichbarkeit, insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV, auch das Flanieren sowie den Aufenthalt. Die Innenstadt ist geprägt von einer weitläufigen Fußgängerzone, gleichzeitig bestehen für die sichere und attraktive Fortbewegung zu Fuß noch zahlreiche Hindernisse. Hier wurden als Handlungsansätze insbesondere die Gestaltqualität des öffentlichen Raumes, die Verbesserung von Querungssituationen, die Erweiterung der Fußgängerzone sowie die Reduzierung von Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr und Radverkehr identifiziert. Eine systematische Stärkung des Fußverkehrs kann damit nicht nur in der Innenstadt, sondern auch auf den zentralen Anbindungen in die umliegenden Stadtquartiere und Stadtteile gelingen.

Die wichtigste Herausforderung im Radverkehr ist die Neustrukturierung des Radverkehrsnetzes , sowohl zur Erreichbarkeit der Innenstadt selbst als auch für die Transitverkehre durch das Zentrum. Mit einer Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Fahrradroute Wallring wird der Verkehrssicherheit und den wachsenden Anforderungen des Radverkehrs (z.B. zunehmende Nachfrage, differenzierte Fahrzeuge und Geschwindigkeiten) Rechnung getragen. Zum anderen soll der umfangreiche Ausbau des Fahrradparkens die Nutzung des Fahrrads weiter unterstützen. Zur Stärkung des Alltagsradverkehrs und zur Reduzierung des (berufsbedingten) Kfz-Verkehrs wird die Umsetzung von Premiumrouten, auch interkommunal, vorangetrieben.

Es ist geplant, die Anzahl der Fahrstreifen auf einzelnen insbesondere durch Kfz-Durchgangsverkehre hochbelasteten Straßen der Innenstadt zu reduzieren und den Straßenraum zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und auch zugunsten von erhöhter Aufenthaltsqualität umzuverteilen, beispielsweise in der Martinistraße und der Bürgermeister-Smidt-Straße.

Während die straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze im Kernbereich der Innenstadt abgebaut und anderen Nutzungen zugeführt werden, sollen die Parkhäuser Pressehaus und Am Brill zukünftig ausschließlich für Kurzzeitparker vorgehalten werden. Darüber hinaus unterstützen die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und die verbesserte Anbindung der umliegenden Quartiere auch die Anbindung der außerhalb des Kernbereichs gelegenen Parkhäuser wie beispielsweise in der Bahnhofsvorstadt. In den innenstadtnahen Quartieren wird eine straßenbegleitende Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die auch hier die Parksuchverkehre in der Folge reduziert sowie das Angebot von und die Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen hier in ein Gleichgewicht bringt.

Ergänzende und neu gestaltete Lade- und Lieferzonen sollen die Anlieferung konsolidieren und vereinfachen sowie die Beeinträchtigungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende insbesondere in den bestehenden und zu erweiternden Bereichen der Fußgängerzonen wie auch die Behinderungen für den fließenden Kfz-Verkehr deutlich reduzieren. Mikrodepots werden mittelfristig dazu dienen, die Zustellverkehre auf der letzten Meile mit E-Lastenrädern stadtverträglicher abwickeln zu können.

Als starkes Rückgrat für die Erreichbarkeit der Autofreien Innenstadt dient der offensive Ausbau und die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs, der mit der „ÖPNV-Strategie“ sowie für den regionalen Einzugsbereich des Oberzentrums mit dem „Stadt-Regionalen Verkehrskonzept“ weiterentwickelt wird.

Parallel zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird aktuell auch das Innenstadtkonzept vertieft. Beide Prozesse sind eng miteinander verbunden und beziehen sich inhaltlich aufeinander. Dieser Bezug wird in den kommenden Wochen inhaltlich in der Darstellung noch weiter ausgearbeitet werden, da sich die Vertiefung des Innenstadtkonzepts aktuell noch in der Bearbeitung befindet. Ein Austausch beider Prozesse ist aber auch zu diesem Zeitpunkt sichergestellt.

2.1 Kernaussagen Analysebericht / Zusammenführung der Kernerkenntnisse aus der Analyse

Der Analysebericht zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 ist die Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen sowie für die Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzepts.

Im Rahmen der Analyse wurden detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen herausgearbeitet.
Insgesamt zeigten sich viele Notwendigkeiten und ebenso ein hohes Potenzial, die Mobilität in Bremen zukunftsfähig und nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen auszurichten.
Ein Beispiel ist einerseits die automobile Mobilitätskultur v.a. bei den Pendlerverkehren, die in der Stadt teilweise zu hohen Verkehrsbelastungen und vom Kfz dominierten Straßenräumen führt. Andererseits ergeben sich durch die kompakte Stadtstruktur gute, bislang nicht ausgeschöpfte Potenziale für den Fuß- und Radverkehr.
Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Analyse mit Hinblick auf das Handlungsfeld zur Umsetzung einer autofreien Innenstadt kurz zusammengefasst:

1. Straßen mit hoher Trennwirkung
2. Besondere Defizite/ Potenziale in der Aufenthaltsqualität
3. Konflikte im Fußverkehr durch Radverkehr
4. Mängel im Radverkehrsnetz
5. Handlungsbedarf Fahrradparken
6. Erreichbarkeit und Dimensionierung von Haltestellen
7. Enge Straßenräume
8. Kfz-Parken mit hohem Flächenverbrauch und störendem Parksuchverkehr
9. Hoher Durchgangsverkehrsanteil

2.2 Bewertungskriterien

Die nachstehenden Bewertungskriterien sind als ein Vergleich mit der gegenwärtigen Bestandssituation zu verstehen. Es wird im Rahmen der Bewertung geprüft, ob und in welchem Ausmaß eine Maßnahme in den verschiedenen Zielen bzw. Indikatoren zu einer Verbesserung oder Verschlechterung der Bestandssituation führt.

Die Bewertung erfolgt anhand einer Bewertungsskala von -2 bis +2. Die Ausgangssituation im Bestand entspricht einer Bewertung mit 0 Punkten.

Die Ziele, die für die Maßnahmen der Autofreien Innenstadt angelegt werden lassen sich in zwei Oberkriterien, Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit, gliedern. Unter denen werden verschiedene qualitative wie quantitative Einzelkriterien zusammengefasst.

Alle Zielindikatoren erfahren eine Gleichgewichtung in der Ermittlung der Gesamtbewertung.

A. Aufenthaltsqualität

A.1. Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr

Die Bewertung erfolgt jeweils für den unmittelbaren Bereich, der von der Umsetzung der Maßnahme beeinflusst wird. Dabei richtet sich der Betrachtungsmaßstab nach der Maßnahme und kann sich auf den Stadtteil, das Quartier oder den Straßenzug beziehen.

Auch die Bezugsgröße, nach der die Bewertung vorgenommen wird, richtet sich nach der jeweiligen Maßnahme. Lässt sich für eine Maßnahme ein aussagefähiger quantitativer Bezug herstellen, erfolgt die Bewertung anhand der Kfz-Verkehrsmengen (quantitative). Andernfalls werden die Auswirkungen der Maßnahme anhand ihrer qualitativen Effekte bewertet.

+2	Entlastung um mehr als 30 %	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine *uneingeschränkt positive* Wirkung für die Entlastung vom Kfz-Verkehr.
+1	Entlastung um 10-30 %	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine im Verhältnis *überwiegend positive* Wirkung für die Entlastung vom Kfz-Verkehr.
0	Gleichbleibende Menge (Schwankungsbereiche beachten)	
-1	Zunahme um 10-30 %	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine im Verhältnis *überwiegend negative* Wirkung für die Entlastung vom Kfz-Verkehr.
-2	Zunahme um mehr als 30 %	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine *unverhältnismäßig negative* Wirkung für die Entlastung vom Kfz-Verkehr.

A.2. Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum

Die Bewertung erfolgt anhand der Beurteilung zur Flächengerechtigkeit. Sie betrachtet damit also Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung und bewertet auch das Umgestaltungspotenzial der innerstädtischen Straßen und Plätze im Sinne des städtebaulichen Leitbilds einer lebendigen Mitte mit hoher Lebensqualität.

+2	Die Maßnahme trägt dazu bei, das städtische Leben für Bremer:innen und Besucher:innen *erheblich attraktiver* zu gestalten und das Potenzial innerstädtischer Straßenzüge und –plätze zu realisieren. Die Maßnahme leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines städtebaulichen Leitbilds einer lebendigen Mitte mit hoher Lebensqualität.

+1	Die Maßnahme trägt dazu bei, das städtische Leben für Bremer:innen und Besucher:innen *attraktiver* zu gestalten und das Potenzial innerstädtischer Straßenzüge und –plätze zu realisieren. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Erreichung eines städtebaulichen Leitbilds einer lebendigen Mitte mit hoher Lebensqualität.
0	Nicht zutreffend.
-1	Die Maßnahme führt dazu, dass das städtische Leben für Bremer:innen und Besucher:innen *unattraktiver* wird und das Potenzial innerstädtischer Straßenzüge und –plätze nicht realisiert wird. Die Maßnahme widerspricht dem städtebaulichen Leitbild einer lebendigen Mitte mit hoher Lebensqualität.
-2	Die Maßnahme führt dazu, dass das städtische Leben für Bremer:innen und Besucher:innen *deutlich unattraktiver* wird und das Potenzial innerstädtischer Straßenzüge und –plätze nicht realisiert wird. Die Maßnahme widerspricht dem städtebaulichen Leitbild einer lebendigen Mitte mit hoher Lebensqualität deutlich.

A.3. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit bedeutet die Abwesenheit von unvertretbaren Risiken und Gefahren für die Verkehrsteilnehmenden und umfasst hier insbesondere auch die subjektive Sicherheit. Die Bewertung der Maßnahme erfolgt anhand einer fachlichen Einschätzung der infrastrukturellen Aspekte sowie der erwartbaren Wirkungen auf die Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

+2	Die Maßnahme *trägt erheblich* dazu bei, durch eine geeignete Verkehrsführung die objektive Sicherheit im Straßenraum nachhaltig zu erhöhen. Darüber hinaus fördert sie eine nicht unerhebliche Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes und trägt damit deutlich zu einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.
+1	Die Maßnahme *trägt* dazu bei, durch eine geeignete Verkehrsführung die objektive Sicherheit im Straßenraum zu erhöhen. Darüber hinaus fördert sie eine Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes und trägt damit zu einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.
0	Nicht zutreffend.
-1	Die Maßnahme *trägt nicht* dazu bei, durch eine geeignete Verkehrsführung die objektive Sicherheit im Straßenraum zu erhöhen und fördert auch keine Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes. Sie trägt damit nicht zu einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.
-2	Die Maßnahme *verschlechtert* die Verkehrsführung und damit die objektive Sicherheit im Straßenraum. Sie erhöht den Anteil des Kfz-Verkehrs und trägt damit zu einer weiteren Verschlechterung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.

B. Erreichbarkeit

B.1. Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

Für die Erreichbarkeit der Innenstadt wird angestrebt, die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit mit dem Kfz grundsätzlich beibehalten werden. Damit wird die Zentralität Bremens als Oberzentrum gestärkt.

Die Bewertung erfolgt aufgrund der räumlichen und zeitlichen Nutzbarkeit im Fuß- und Radverkehr, ÖPNV aber auch MIV. Für eine angenehme Anreise in die Innenstadt spielt es eine entscheidende Rolle, dass Bremer:innen wie Besucher:innen selbst auswählen können, mit welchem Verkehrsmittel der Weg zurückgelegt

wird. Wird die Wahl des Verkehrsmittels eingeschränkt, kann darunter das Interesse leiden, die Innenstadt zu besuchen, da man gezwungen ist, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen.

Neben der regionalen Erreichbarkeit fließt in die Bewertung die Situation der lokalen Anrainer:innen und Anlieger:innen mit ein.

+2	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang erheblich dazu bei, die Alternativen zum MIV nachhaltig zu stärken, ohne dabei die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl einzuschränken. Die Maßnahme leistet zudem einen wesentlichen Beitrag zu einer Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes. Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden *nachhaltig verbessert*.
+1	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang dazu bei, die Alternativen zum MIV zu stärken, ohne dabei die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl einzuschränken. Die Maßnahme leistet zudem einen Beitrag zu einer Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes. Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden *verbessert*.
0	Nicht zutreffend.
-1	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang nicht dazu bei, die Alternativen zum MIV zu stärken, und erschwert die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Die Maßnahme leistet zudem keinen Beitrag zu einer Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes. Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden *nicht verbessert*.
-2	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang dazu bei, den MIV weiterhin zu bevorzugen, und verhindert die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Die Maßnahme führt zudem zu einer Verschlechterung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes. Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden *verschlechtert*.

B.2. Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr

Die Bewertung betrachtet die Verlagerungseffekte auf einer Auswahl von Straßen, die repräsentativ für die drei im Rahmen der Maßnahmenentwicklung betrachteten Bereiche (Kernbereich Altstadt, Altstadtrand und Übergang in die umliegenden Quartiere) stehen.

Die Bewertung richtet sich nach der Summe der Kfz-Belastungsänderungen.

+2	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine *uneingeschränkt verträgliche* Wirkung im Kfz-Straßennetz.
+1	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine im Verhältnis *überwiegend verträgliche* Wirkung im Kfz-Straßennetz.
0	
-1	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine im Verhältnis *überwiegend unverträgliche* Wirkung im Kfz-Straßennetz.

-2	Im Gesamtzusammenhang zeigt die Maßnahme eine *unverhältnismäßig unverträgliche* Wirkung im Kfz-Straßennetz.

B.3. Barrierefreiheit

+2	Die Maßnahme *trägt erheblich* zu einer barrierefreien Gestaltung der Innenstadt in Bremen bei und entspricht voll den Anforderungen der zunehmend älter aber auch vielfältiger werdenden Gesellschaft.
+1	Die Maßnahme *trägt* zu einer barrierefreien Gestaltung der Innenstadt in Bremen bei und entspricht den Anforderungen der zunehmend älter aber auch vielfältiger werdenden Gesellschaft.
0	Nicht zutreffend.
-1	Die Maßnahme *trägt nicht* zu einer barrierefreien Gestaltung der Innenstadt in Bremen bei und entspricht nicht den Anforderungen der zunehmend älter aber auch vielfältiger werdenden Gesellschaft.
-2	Die Maßnahme *widerspricht* einer barrierefreien Gestaltung der Innenstadt in Bremen bei und steht im Widerspruch zu den Anforderungen der zunehmend älter aber auch vielfältiger werdenden Gesellschaft.

2.3 Maßnahmensteckbriefe

Grundlage für die vorgeschlagenen Maßnahmen ist die vorangegangene Verkehrsanalyse. Auch zahlreiche Anregungen aus den bisherigen Beteiligungsterminen mit Bürgerinnen und Bürgern sind in die Maßnahmenvorschläge eingeflossen.

Alle Steckbriefe werden nach den vorstehend benannten und beschriebenen Kriterien geprüft und bewertet.

Durch die Bewertung der aufgelisteten Einzelmaßnahmen kann zwischen Maßnahmen mit hoher Wirkung und Maßnahmen mit niedriger Wirkung unterschieden werden. Gleichzeitig werden die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen abgeschätzt und berücksichtigt.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmen dargestellt.

1.1 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Ostertor-Herdentor

AI 1.1	Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Ostertor - Herdentor

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich zwischen Ostertor und Herdentor unter Beibehaltung der Erreichbarkeit aller privater Stellplätze auch für Kfz vor. Vor allem der Bereich des Domshofs soll dadurch aufgewertet werden, da hier der Kfz-Verkehr vollständig herausgenommen wird.

Die Erschließung der westlich des Domshofes bzw. der Bischofsnadel liegenden Gebiete sowie des Domshofes selbst erfolgt für den Kfz-Verkehr künftig ausschließlich über die Sögestraße aus/in Richtung Herdentor.
Der Kreuzungsbereich Schüsselkorb / Museumstraße wird umgestaltet und ermöglicht das direkte Zufahren zur Museumstraße als Linkseinbieger vom Schüsselkorb aus und gleichzeitig das Geradeausfahren im Verlauf Schüsselkorb in beiden Fahrtrichtungen.
Die östlich des Domshofes/ der Bischofsnadel gelegenen Bereiche werden weiterhin über die Ostertorstraße erschlossen. Der Einmündungsbereich Violenstraße / Wilhadistraße wird so umgestaltet, das ein Geradeausfahren für den MIV erschwert bzw. unterbunden wird. Für beide Ringerschließungen ist eine Ausfahrt zur Straße Am Wall vorgesehen. Der Schüsselkorb im Bereich vor dem Domshof wird (außerhalb der Liefer- und Ladezeiten) für Kfz-Verkehre gesperrt.

Die Maßnahme ordnet die Zufahrtsituation für Anlieger- und Lieferverkehre neu und bildet damit auch die Grundlage für weitere Maßnahmenpakete, wie z.B. den Rückbau bzw. Umnutzung der Parkhäuser Katharinenklosterhof und im Weiteren Am Dom zu Mobilitätshäusern/-Hubs bzw. Quartiersgaragen sowie eine erweiterte Zufahrtbeschränkung für Kfz auf bestimmte Personen-/Nutzerkreise.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[1]:

- Planung und Umbau Kreuzungsbereich Schüsselkorb / Museumstraße mit Umnutzung Museumstraße[2]
- 1.1.2/1.1.4 Planung und Anpassung des Straßenraumes Schüsselkorb im Bereich Domshof, Anpassen des Knotenpunktbereiches Violenstraße / Wilhadistraße
- Optionale Anpassung Haltestelle Schüsselkorb berücksichtigen
- Querung Bischofsnadel Domshof
- Violenstraße
- 1.7 Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken

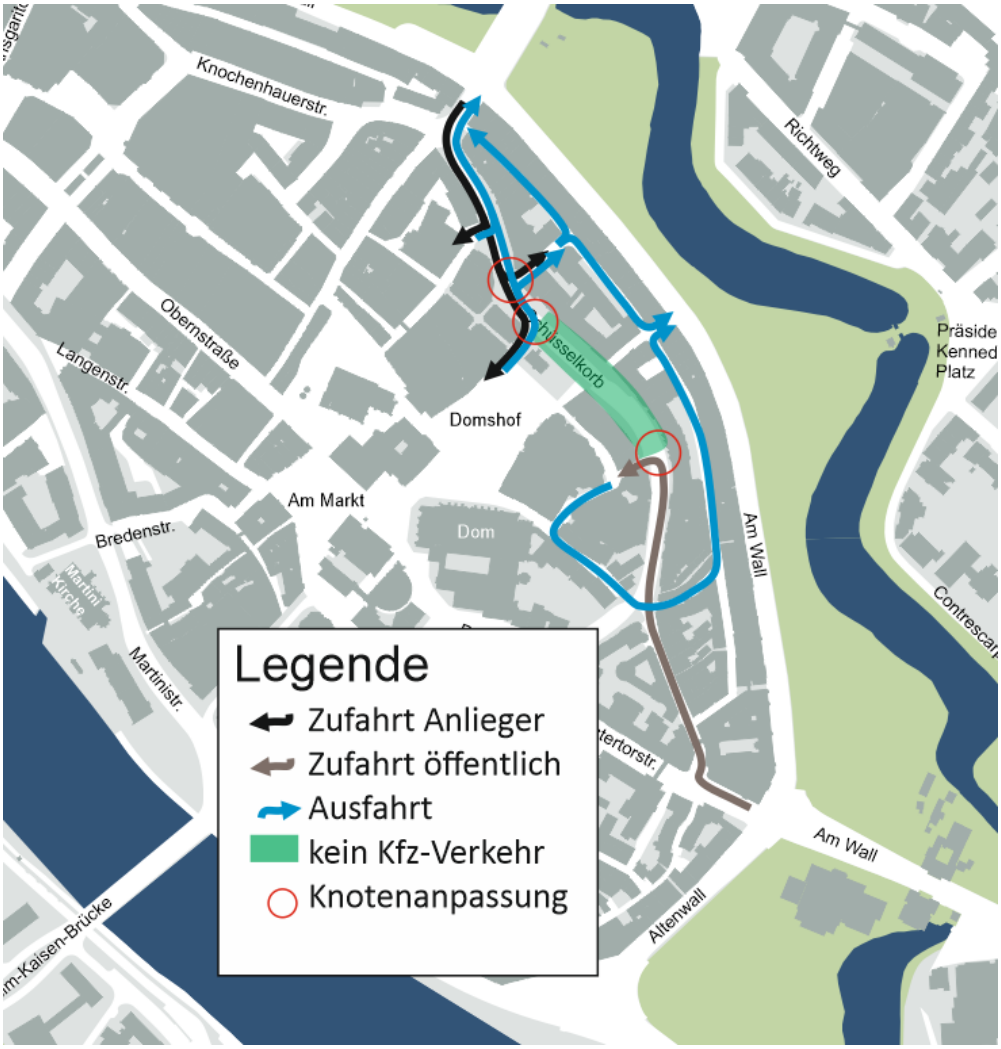
Funktionalität der Maßnahme ab Fertigstellung 2. Spiegelstrich gegeben

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Anpassung des Wegenetzes für den MIV werden zusätzliche Freiräume im Bereich Domshof / Schüsselkorb für eine Umnutzung geschaffen.
Ein Ausweichen von Durchgangsverkehren in Folge der Umsetzung der in Richtung Ostertorstraße verlaufenden Einbahnstraße Am Wall wird verhindert. Noch bestehende Durchfahrtsmöglichkeiten durch den Kernbereich der Innenstadt (Ostertorstraße -> Herdentor) werden unterbunden.
Die lokale Erreichbarkeit für Anlieger (Auch für Kfz) ist weitestgehend unverändert und wird sichergestellt.
Die Erschließung des Domshofes / Marktplatzes für größere Fahrzeuge wird durch direkte Wegebeziehung verbessert.
Auswirkungen der Maßnahme außerhalb des Kernstadtbereiches sind begrenzt. Aus der Maßnahme selbst heraus werden keine relevanten Umwegfahrten im Vergleich zum Status-Quo erwartet.

[1] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.
[2] Die Maßnahme unterstützt die städtebauliche Aufwertung der Museumsstraße. In diesem Zusammenhang ist auch die Umgestaltung der Passage Am Wall und der damit in Verbindung stehende Durchgang von der Museumsstraße auf die Straße Am Wall im Weiteren zu berücksichtigen.

Bestehende Konfliktsituationen im Bereich Domshof – Bischhofsnadel zwischen Kfz und Fußgänger*Innen/Radfahrenden sowie dem ÖPNV werden reduziert. Es besteht ggf. die Option, die heute aufgelöste Haltestelle für den ÖPNV konzentriert auf Höhe des Domshofes unterzubringen.
Es besteht die Option, auf die Signalisierung der Querung Domshof <-> Bischofsnadel verzichten zu können, um die Attraktivität dieser Wegeverbindung für Radfahrende und Fußgänger*innen zu erhöhen.



Kosten	Umsetzungshorizont
Mind. 700 Tsd. Euro (ohne Straßenbahnmaßnahmen)	Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 2-3 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+2 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 8 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

1.2 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Herdentor-Ansgaritor

AI 1.2	Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Herdentor - Ansgaritor

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich zwischen Herdentor und Ansgaritor unter weitgehender Beibehaltung der Erreichbarkeit aller privater Stellplätze auch für Kfz vor.

Die Knochenhauerstraße wird zwischen Sögestraße und Herdentorswallstraße verkehrsberuhigt umgestaltet. Ab Herdentorswallstraße wird die Knochenhauerstraße wie auch die angrenzende Carl-Ronning-Straße, Kleine Hundestraße und Wegesende (bis zur Einmündung Ansgaritorswallstraße) in eine Fußgängerzone umgewandelt.

Durch die Anpassung des Wegenetzes für den MIV werden zusätzliche Freiräume im Bereich Knochenhauerstraße / Carl-Ronning-Straße für eine Umnutzung geschaffen. Die Herdentorswallstraße bleibt durchgängig für Anliegerverkehre erreichbar.
Die fußläufige Verbindung zwischen Knochenhauerstraße und Obernstraße wird gestärkt.

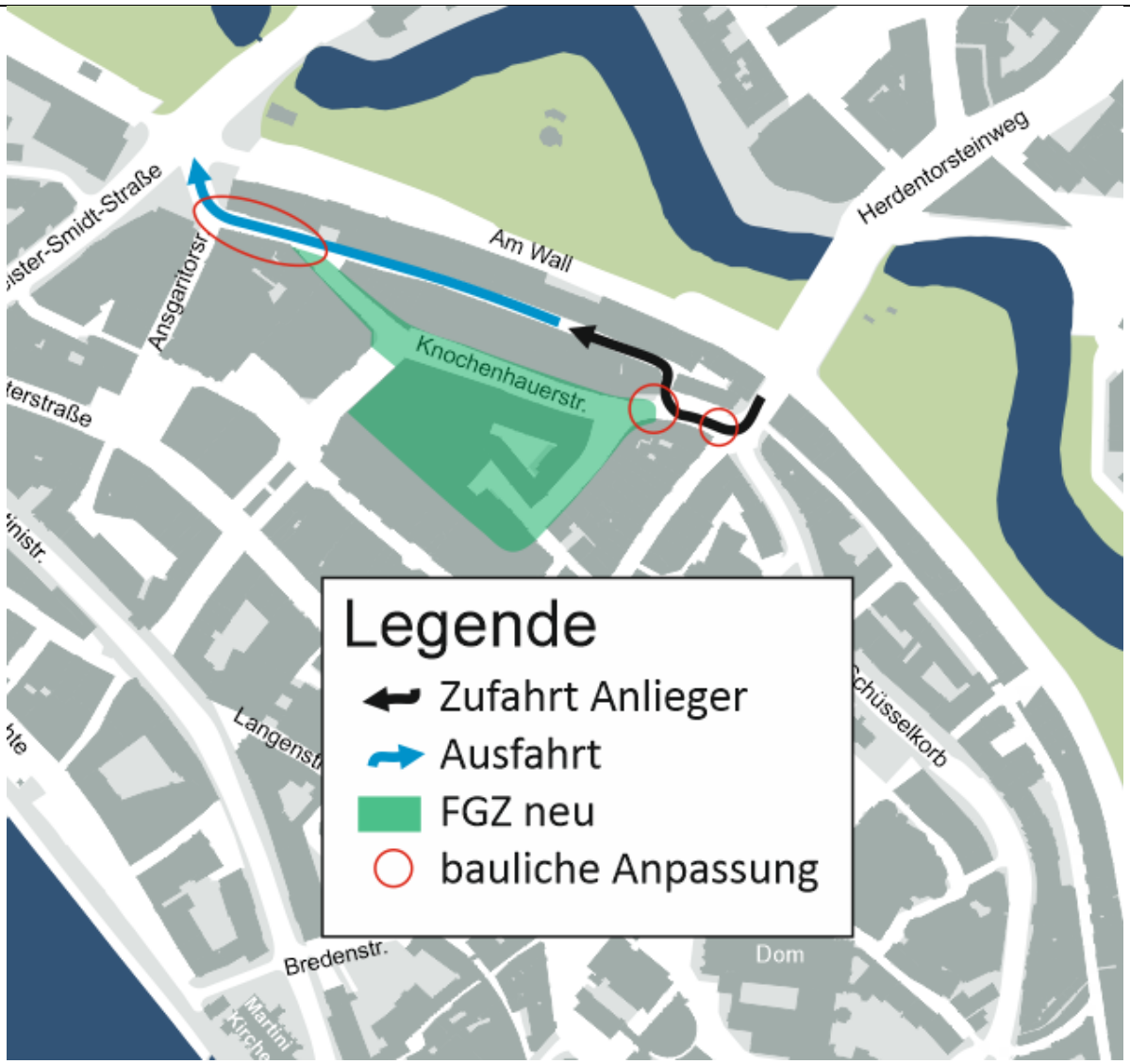
Die Ausfahrt (auch für Lieferverkehre aus der „neuen“ Fußgängerzone) erfolgt wie im Bestand über Spitzenkiel und den AOK-Knoten.
Der Spitzenkiel wird auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr beschränkt und Fußgänger- und Fahrradfahrerfreundlich umgestaltet.

Es besteht die Möglichkeit auf die Fußgänger Signalisierung im Bereich Sögestraße zu verzichten, da nur noch Kfz-Anliegerverkehre zugelassen sind und die Verkehrsbelastung daher deutlich zurückgeht. Die wichtige Fußwegeachse vom Bahnhof in die Innenstadt wird damit weiter gestärkt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen

- 1.2.1a Rückbau der Fuß-LSA Knochenhauerstraße/Sögestraße
- 1.2.1b Shared Space oder vergleichbare Regelung in der Knochenhauerstraße zwischen Sögestraße und Herdentorswallstraße
- 1.2.1c Wegeverbindung Knochenhauerstraße – Obernstraße
- Umgestaltung Spitzenkiel
- 1.7 Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken

Hinweis: Aus dem Stadtentwicklungsprojekt „Mitte Bremen“ kann sich Anpassungsbedarf ergeben.



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Ausweitung der bestehenden Fußgängerzonen in den Bereich Knochenhauerstraße können neue Rundläufe zum Flanieren und Verweilen in der zentralen Innenstadt geschaffen werden. Durch den Rückbau der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr wird ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch die Schaffung beispielsweiser neuer Grünflächen oder Aufenthaltsräume oder die Vergrößerung bestehender Räume geliefert. Dies stärkt nicht nur die Wohn- und Lebensqualität in der Bremer Innenstadt, sondern auch die Geschäftslagen im Umfeld der Knochenhauerstraße.
Bestehende Konfliktsituationen im Bereich Knochenhauerstraße werden durch die Einrichtung der erweiterten Fußgängerzone reduziert.

Im Bereich der Einmündung Sögestraße wird die Querung für Zufußgehende durch entsprechende bauliche Anpassungen deutlich verbessert und zudem die Möglichkeit geschaffen, den Eingangsbereich zur Knochenhauerstraße attraktiver zu gestalten und mit dem Eingangsbereich Sögestraße (vgl. bronzene Figurengruppe Schweinehirt und seine Herde) zu verbinden.
Durch die Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern im Bereich Spitzenkiel wird die hier bestehende Konfliktproblematik gelöst. Die Zuwegung in die erweiterte Fußgängerzone wird auch für Radfahrende gestärkt.

Kfz-Durchgangsverkehre in Fahrtrichtung Bgm.-Smidt-Straße werden weitestgehend aus dem Quartier herausgehalten, ohne die grundsätzliche Erschließung der Anliegernutzungen unverhältnismäßig einzuschränken.

Durch den Rückbau der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum wird der Parksuchverkehr im Kernbereich der Innenstadt weitestgehend unterbunden. Aufgrund der deutlich verringerten Anzahl von Verkehren im MIV werden weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Konfliktvermeidung im öffentlichen Raum unterstützt bzw. erst ermöglicht. Dies trifft besonders auf den Radverkehr im Bereich des Spitzenkiel zu.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
200 Tsd. Euro (ohne Umgestaltung der FGZ Bereiche)	Voraussetzung ist der Abriss des PH Mitte (Stadtentwicklungsprojekt „Mitte Bremen") Umsetzungszeit 2-3 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkte**
Gesamt: 8 von 12 Punkten		

Empfehlung
Empfohlen

1.3 – Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Altstadt

AI 1.3	Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Die Führung des Radverkehrs innerhalb der Kernbereichs der Innenstadt kann in einigen Straßen auch ohne umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung deutlich verbessert werden. Durch fahrbahnorientierte Lösungen werden so Engpässe im Seitenraum entlastet. Nicht nur Radfahrende kommen leichter durch, auch entspanntes Flanieren wird möglich gemacht. Um sichere Angebote auf der Fahrbahn zu schaffen müssen ggf. Kfz-Parkplätze reduziert oder neu geordnet werden. Mittelfristig sind die baulichen Radwege als Gehwege umzupflastern.
Mit der Kombination fahrradfreundlicher Straßen im Kernbereich der Innenstadt wird auch eine Umfahrung für den Domshof ertüchtigt, die für die Zeit insbesondere des Weihnachtsmarkts für die Hauptroute zwischen Schüsselkorb und Balgebrückstraße benötigt wird.

Mit den Planungen zur Umgestaltung der Domsheide wird auch die Situation in der Balgebrückstraße und der Dechanatstraße neu betrachtet. In der Balgebrückstraße in Fahrtrichtung Wilhelm-Kaisen-Brücke wird der Radverkehr in der Zufahrt zur Kreuzung auf einem Radfahrstreifen sicher organisiert. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird mit der Umgestaltung der Domsheide eine Fahrradstraße möglich, da die Linienbusse zukünftig auf dem Gleiskörper geführt werden und der Radverkehr auf der Fahrbahn gegenüber dem Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Auch die Dechanatstraße wird zur Fahrradstraße. Damit werden aufgrund fehlender Sicherheitsabstände zum ruhenden Kfz-Verkehr vorhandene Sicherheitsdefizite behoben. In der Fortsetzung Richtung Ostertor wird der Radverkehr in der Ostertorstraße auf der Fahrbahn geführt, sodass der Seitenraum in der ganzen Breite für Fußgänger*innen zur Verfügung steht. Der Austausch des Großpflasters durch einen fahrradfreundlichen Belag ist zu prüfen.
In der Buchtstraße wird der heutige bauliche Radweg in Fahrtrichtung Ostertorstraße aufgehoben und in Zukunft als Gehweg genutzt. Der Radverkehr wird in der Einbahnstraße in Gegenrichtung freigegeben. Die Radverkehrsführung am lichtsignalisierten Knotenpunkt Buchtstraße / Violenstraße / Sandstraße ist entsprechend anzupassen.
Mit der Optimierung dieser Straßenzüge ist die adäquate Beschilderung einer Weihnachtsmarktumfahrung möglich. Die Hauptroute des Radverkehrsnetzes zwischen Bischofsnadel/Schüsselkorb und Wilhelm-Kaisen-Brücke führt über den Domshof und ist während des Weihnachtsmarktes nicht mit dem Fahrrad passierbar. Eine alternative Route innerhalb der Altstadt ist erforderlich, auch wenn sie nur umwegig angeboten werden kann. Die Fahrradroute Wallring wird mit Fertigstellung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken (Wesersprung Mitte) außerdem eine großräumigere Umleitung der Transitverkehre durch die Innenstadt anbieten.
Um die Hauptroute vom Domshof in Richtung Herdentor befahrbar zu machen, wir das Linksabbiegen vom Domshof in den Schüsselkorb fahrradfreundlich gestaltet. Diese Anpassung korrespondiert mit einer Änderung der Kfz-Verkehrsführung im Abschnitt Ostertor - Herdentor (Maßnahme 1.1), mit der der Domshof für den Kfz-Verkehr von Seite des Herdentors erschlossen wird.
Zuletzt wird auch in der Knochenhauerstraße und am Wegesende der Radverkehr in beiden Richtungen auf die Fahrbahn verlegt. Die Fahrbahn bietet ausreichende Breiten, um eine sichere Führung des Radverkehrs in der Einbahnstraße in Gegenrichtung zu gewährleisten. Der heutige bauliche Radweg in Fahrtrichtung Herdentor ist untermaßig und der Seitenraum insbesondere am Wegesende insgesamt deutlich zu schmal. Diese Maßnahme überlagert sich mit der Verkehrsführung im Abschnitt Herdentor – Ansgaritor (Maßnahme 1.2).

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[3]:

- 1.3.1 Fahrradstraße Balgebrückstraße (135m): mit Umgestaltung Domsheide, wenn Linienbusverkehr auf Gleiskörper geführt werden
- 1.3.2 Fahrradstraße Dechanatstraße (180 m): Prüfung, ob kurzfristig vor Umgestaltung Domsheide möglich
- 1.3.3 Buchtstraße: als Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung frei (150 m)
- 1.3.4 Weihnachtsmarktumfahrung Radverkehr (Abbiegesituation Ostertor-Buchtstraße, Violenstraße) mit Umleitungsbeschilderung
- 1.3.5 Fahrradstraße Ostertor (Dechanatstraße bis Altenwall) (150m): ggf. langfristig mit Pflasteraustausch
- 1.3.6 Verbindung Domshof - Herdentor: Linksabbiegen für Radverkehr
- 1.3.7 Knochenhauerstraße - Wegesende mit Radverkehr in Gegenrichtung frei (210 m)

[3] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

- 1.1 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Ostertor - Herdentor
- 1.2 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Herdentor - Ansgaritor
- 1.6 Kfz-Parken im Kernbereich der Innenstadt
- Umgestaltung Domsheide
- Mitte Bremen

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die fahrradfreundliche Gestaltung der benannten Straßen führt zu einer komfortableren und sichereren Radfahrsituation innerhalb des Kernbereichs der Innenstadt. Insofern der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, wird ihm mit der Einrichtung von Fahrradstraßen der angemessene Straßenraum angeboten, Radfahrende dürfen dann nebeneinander fahren und Kraftfahrzeuge müssen entsprechend Rücksicht nehmen. Sicherheitsabstände zum ruhenden Kfz-Verkehr werden eingehalten. Gleichzeitig können die engen Seitenräume, in denen heute Fuß- und Radverkehr nebeneinander organisiert sind, entlastet werden. Heutige Konflikte für Fußgänger*innen durch Radverkehr werden vermieden, breitere Gehwege laden in Zukunft zum Flanieren ein.

Kosten 150 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen im Zusammenhang mit AI1.1; AI 1.2)	**Umsetzungshorizont** Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 1 bis 3 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+2 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+1 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

1.4.1 – Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt

AI 1.4.1	Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen sind Voraussetzung für die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel. Gleichzeitig sind Lösungen für das Abstellen von Fahrrädern aufgrund des Flächenverbrauchs aber auch eine Herausforderung. Insbesondere aus Städten in den Niederlanden sind diese Probleme bekannt, so dass dort bereits umfassende Erfahrungen mit großflächigen Fahrradparkanlagen gesammelt werden.
Diese Maßnahme umfasst sowohl das kleinteilige, dezentrale Fahrradparken, als auch die Entwicklung großflächiger Angebote. Die Anzahl der Fahrradstellplätze in der Kernstadt wird so deutlich erhöht. Einerseits werden kleinteilige, zielortnahe Anlagen im Straßenraum weiter verdichtet und kurzfristig im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt – auch zulasten von Pkw-Parkplätzen – Fahrradbügel aufgestellt. Gleichzeitig werden bestehende Standorte überprüft und nach Bedarf optimiert. Andererseits wird auch großflächiges witterungsgeschütztes Fahrradparken entwickelt. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie für drei Potenzialstandorte erstellt.
Bei beiden Handlungsansätzen werden auch besondere Anforderungen, wie z. B. Fahrradanhänger oder Lastenräder, bei der Einrichtung von Fahrradabstellplätzen berücksichtigt.

Fahrradbügel
Im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt werden mit Maßnahme C.2 Fahrradbügel im Straßenraum zulasten von Kfz-Parkplätzen installiert. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung zu den Bedarfen der Anlieferung, um Flächenkonkurrenz zu vermeiden. Die Umsetzung erfolgt zunächst im Kernbereich der Innenstadt und wird dann im Bereich der erweiterten Innenstadt, insbesondere in Richtung Hauptbahnhof ausgedehnt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[4]:

- 1.5 Lieferverkehr im Kernbereich der Innenstadt
- 1.6 Kfz-Parken im Kernbereich der Innenstadt
- Aktionsprogramm Innenstadt Maßnahme C.2

Fahrradparkhaus Brilltunnel
Der Brilltunnel wurde mit dem Martinidurchbruch Ende der 70er Jahre als Fußgängerunterführung gebaut. Im Jahr 2009 wurde er aufgrund der fehlenden Barrierefreiheit und zunehmenden Verwahrlosung (Angstraum) geschlossen, während der Knotenpunkt umgestaltet und die Querbarkeit für den Fußverkehr oberirdisch ermöglicht wurde. Seitdem liegt der Tunnel brach und wird lediglich erhalten. Es befinden sich technische Einrichtungen der BSAG, der swb sowie von Hansewasser im Bauwerk.

In der Machbarkeitsstudie wird aufgezeigt, dass ein Fahrradparkhaus mit ca. 1.100 Stellplätzen (Doppelstock) incl. ca. 100 Stellplätzen für Spezialfahrräder untergebracht werden können. Es wurden zwei Varianten entwickelt, die den Tunnel entweder als reines Fahrradparkhaus (Variante B) oder aber mit der Option als Passage für den Fußverkehr und einer direkten Anbindung an die Haltestelle/Bahnsteige der BSAG (Variante A) ermöglichen. Mindestens vier Zugänge in den unterschiedlichen Ecken des Knotenpunkts sollten geöffnet werden. Um die Flächen oberirdisch zur Verfügung zu haben, ist eine Änderung der Verkehrsführung mit Reduzierung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr die Voraussetzung für die Zugangsbauwerke. In der Martinistraße kann damit eine begehbare Rampe eingerichtet werden, die ggf. mit Rollsteig ausgestattet werden kann. An der Ecke Bgm.-Smidt-Straße / Martinistraße bietet es sich an, einen Aufzug zu installieren, so dass das Fahrradparkhaus auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder mit Spezialfahrrädern barrierefrei zu erreichen ist. Die anderen Zugänge werden als Treppe mit Schieberampe vorgesehen.

Das Fahrradparkhaus integriert eine Servicestation, die durch die Präsenz von Personal einen kundenorientierten und reibungslosen Betrieb gewährleistet. Hier können auch leichte Reparaturarbeiten oder Leihradangebote realisiert werden. Weitere Serviceangebote wie öffentliche Toiletten, Schließfächer o.ä. werden für die Fahrradparkhäuser empfohlen.

[4] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

- 2.1.2b Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges er Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall
- 2.2 Entlastung Kreuzung am Brill
- 2.3 Umnutzung/Umgestaltung Bgm-Smidt-Straße
- Aktionsprogramm Innenstadt: A.2 Stadtmobiliar, Begrünung im öffentlichen Raum
- Aktionsprogramm Innenstadt: C-Straßen

Machbarkeit der Maßnahme nach Umsetzung der Maßnahmen 2.1, 2.2. und 2.3 gegeben.

Standort Domshofbunker

Der Bunker unter dem Domshof wurde bis in die 90er Jahre als Tiefgarage genutzt. Mit deren Stilllegung wurde das Gebäude, in dem sich das Café Alex befindet, im Bereich der ehemaligen Zufahrtsrampe errichtet. Der Bunker wird als Lagerfläche vom Café Alex genutzt und es befinden sich dort technische Anlagen (Wochenmarkt u.ä.), der Großteil der Fläche ist ungenutzt. Der Bunker besteht aus zwei Gewölbetrakten, an die sich bauliche Nischen angliedern. Bereits 2013 wurde die Machbarkeit eines Fahrradparkhauses im Domshofbunker untersucht und aktuell weiterentwickelt. Das Konzept sieht die Erschließung auf der östlichen Seite des Domshofs vor. Hier können eine Rampe (ggf. mit Rollsteig) sowie eine Treppe (mit Schieberampe) zu einem gemeinsamen Eingangsbereich zusammengefasst werden. Insofern der gesamte Bunker als Fahrradparkhaus genutzt wird, sind zusätzliche Notausgänge erforderlich, die auch günstig für die fußläufige Anbindung in Richtung der Fußgängerzone wirken. Die Machbarkeitsstudie zeigt außerdem zwei mögliche Standorte für einen Aufzug auf, um die barrierefreie Erschließung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder mit Spezialfahrrädern zu gewährleisten. Die Errichtung der oberirdischen Zugangsbauwerke ist vor dem Hintergrund des Denkmalschutzes und der Stadtgestaltung sensibel. Die Machbarkeitsstudie schlägt eine phasenweise Entwicklung des Fahrradparkhauses vor, mit der zunächst nur der östliche Trakt des Bunkerbauwerks in die neue Nutzung genommen wird. Hier könnten ca. 1.000 Stellplätze (Doppelstock) inclusive ca. 90 Stellplätzen für Spezialfahrräder sowie eine Servicestation (vgl. Standort Brilltunnel) errichtet werden. In der zweiten Phase könnte die Kapazität knapp verdoppelt werden.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

- Aktionsprogramm Innenstadt: A.6 Open Space Domshof

Planung kann 2021 beginnen. Abstimmung mit Denkmalamt, Stadtplanung und Wirtschaftsressort erforderlich.

Standort Unterführung Martinistraße - Tiefer

Als dritter Standort wurde die Unterführung Martinistraße – Tiefer für die Nutzung Fahrradparken in der Machbarkeitsstudie untersucht. Im Ergebnis wurde in dieser Lage zwar das Potenzial als Fahrradparkhaus infrage gestellt, allerdings wurden Chancen für die Transformation des Verkehrsraums erkannt, die insbesondere die Querungssituation der Martinistraße und am Tiefer betrifft. Mit einer Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus der Unterführung könnte vor den Einfahrten in das Trogbauwerk eine Mittelinsel geschaffen werden, die die Querung in den heute stark aufgeweiteten Querschnitten überhaupt erst ermöglicht. Es wurden zwei Konzepte entwickelt, wobei einerseits eine durch die Unterführung verlaufende Radroute dargestellt, und andererseits ein Fahrradparkhaus in die Trogöffnung am Tiefer mit Zufahrt von Seiten der Martinistraße berücksichtigt wurde.
Die Perspektive der Unterführung Tiefer wird im Rahmen der Umgestaltung des Straßenzugs vertieft geprüft.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

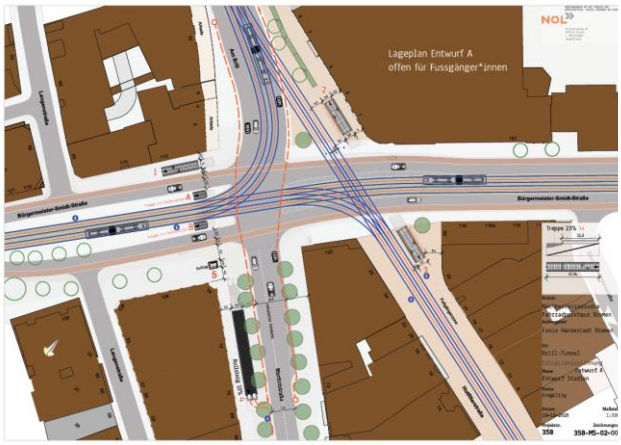
- 2.1.2 Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall

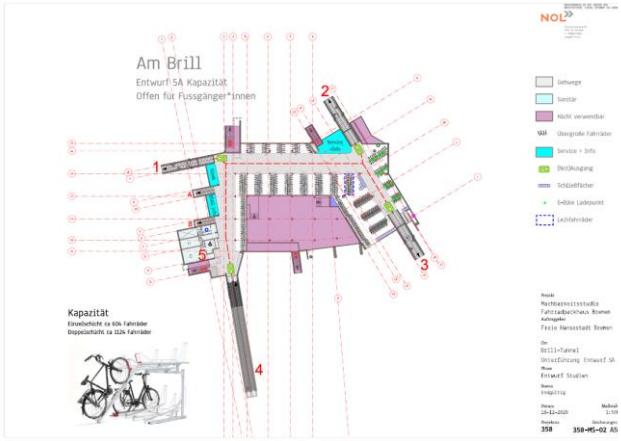
Aufgrund der zurzeit begrenzten Nachfragepotenziale in dieser Lage für Fahrradparken werden diese Konzepte derzeit nicht Priorität zur Umsetzung empfohlen. Eine Umsetzung ist zudem abhängig von der Realisierung eines vollständigen Umbaus des Straßenzuges Martinistraße bis Tiefer; die Nutzung der Unterführung wird als Zwischennutzung bis zum Umbau (Maßnahme AI 2.1.2) betrachtet. Die Konzepte sind als Impuls für denkbare Veränderungen einzubeziehen.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Fahrradparkhaus Innenstadt Bremen

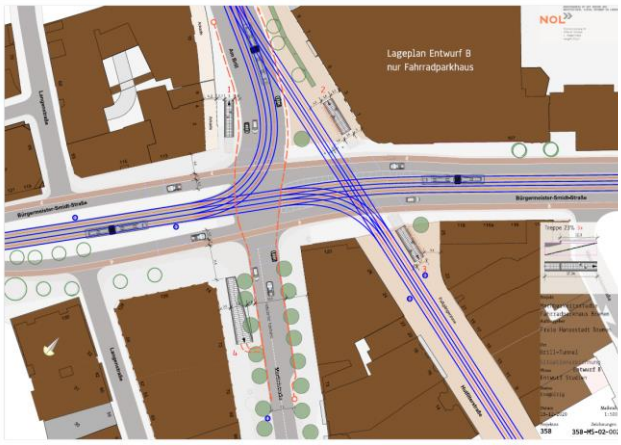
Fahrradparkhaus im Brilltunnel

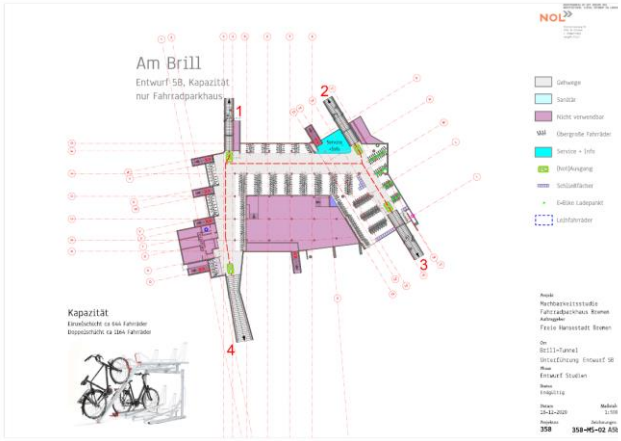
Variante A: offen für Fußgänger*innen





Variante B: nur Fahrradparkhaus





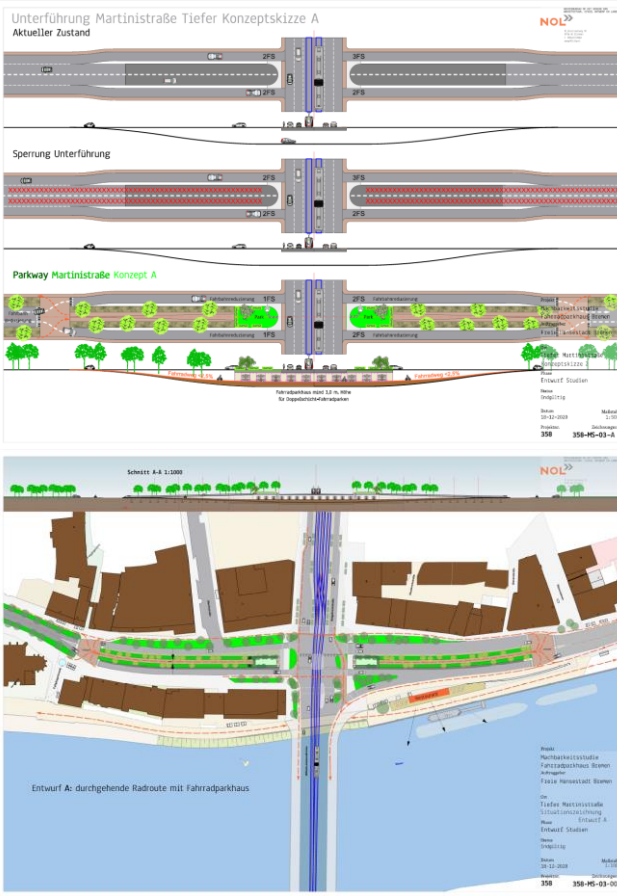
Fahrradparkhaus im Domshofbunker

Konzept Fahrradparkhaus

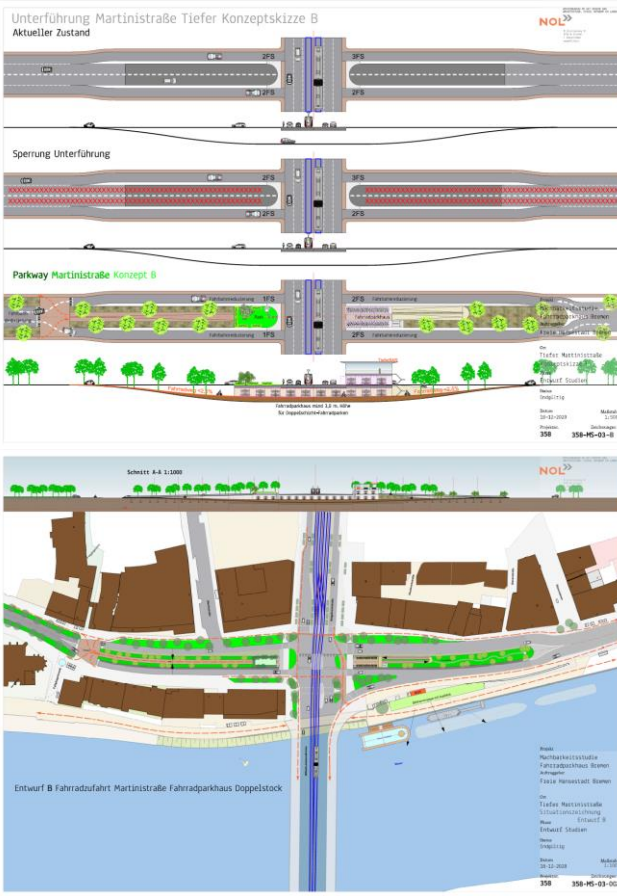
Visualisierungen

Fahrradparkhaus in der Unterführung Martinistraße – Tiefer

Konzept A: durchgehende Radroute



Konzept B: Fahrradparkhaus mit Zufahrt Martinistraße



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Erweiterung des Angebots für Fahrradparken in der Innenstadt stärkt die Nutzung des Fahrrads für den Weg in die Innenstadt. Durch den Ansatz, heutige Kfz-Parkplätze durch Fahrradbügel zu ersetzen, eröffnen sich neue Spielräume für eine Verbesserung des dezentralen und zielortnahen Angebots für Fahrradparken. Mit der Positionierung von Fahrradbügeln kann der Straßenraum sicherer und attraktiver geordnet werden, z.B. indem Kurvenbereiche vor falschparkenden Kfz geschützt und Fahrwege für größere Fahrzeugtypen (Müllfahrzeug, Rettungsfahrzeuge) freigehalten werden. Zum Teil sind in den engen Straßenräumen der Altstadt auch die Gehwege so schmal, dass diese

punktuell oder abschnittsweise durch die Anordnung von Fahrradbügeln zusätzlich geschützt werden können. Außerdem können die Sichtverhältnisse insbesondere in Querungssituationen verbessert werden.

Über das erweiterte Angebot für Fahrradparken im Straßenraum hinaus sind modern und einladend gestaltete Fahrradparkhäuser ein besonderer Anreiz als Ziel für den Weg mit dem Rad. Fahrräder können hier sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden. Gleichzeitig ist die Wiedereröffnung der Bestandsbauwerke selbst ein Anreiz für den Besuch. Sowohl der Bunker unter dem Domshof als auch der Brilltunnel sind Bauwerke mit Geschichte, die sich auch in der neuen Gestaltung wiederfinden soll. Insbesondere der Brilltunnel kann als Bauwerke einer autogerechten Stadtplanung in ein Symbol der Verkehrswende transformiert werden.

Dabei ist die Zusammenführung und Wahrnehmbarkeit der unterirdischen Nutzung mit den oberirdischen Zugangsbauwerken eine besondere Herausforderung, die sich in den Stadtraum integrieren muss. Insbesondere am Domshof muss dies sensibel gelöst werden.

Das Angebot der Fahrradparkhäuser sollte auch Chancen für den Stadtraum entwickeln, da die Option entsteht, die Fahrradbügel im direkten Umfeld oberirdisch zurückzunehmen, so dass diese Flächen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Verfügung stehen. Am Brill ist auch eine Erweiterung des Bewegungsraums für starke Fußgänger:innenpulks relevant. Der oberirdische Raum sollte entsprechend gestaltet und betrieben werden.

Die Betreuung der Fahrradparkhäuser mit Personal an Servicestationen bietet eine wichtige Dienstleistung für die einfache Nutzung sowie die soziale Kontrolle. Dies ist wesentlich für die Akzeptanz bei den Nutzer:innen.

Durch die Eröffnung eines Fahrradparkhauses werden die untersuchten Standorte als neue Startpunkte für den Besuch der Innenstadt etabliert. Damit ergeben sich Synergieeffekte für die Belebung der Lage am Domshof bzw. Am Brill. Am Domshof stärkt dies die Verbindung in Richtung Bischofsnadel, Schüsselkorb und Am Wall. Am Brill entsteht eine Schnittstelle zwischen Fußgängerzone und Faulenquartier, indem der Knotenpunkt eine neue Verbindungsebene eröffnet. Auch die Entwicklung auf dem Sparkassenareal kann mit dem Fahrradparkhaus korrespondieren.

Die Maßnahmen zur Erweiterung des Angebots für Fahrradparken hat keine negativen Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz. Gleichzeitig wird die Nutzung des Fahrrads gestärkt und der öffentliche Raum erfährt eine Aufwertung. Für Fußgänger*innen und die Barrierefreiheit sind damit Verbesserungen zu erzielen.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Fahrradbügel: 400 Tsd. Euro Aktionsprogramm Innenstadt Fahrradparkhaus Brilltunnel: ca. 2.000 Tsd. Euro Fahrradparkhaus Domshofbunker: ca. 2.300 Tsd. Euro	Fahrradbügel ab 2021 Domshofbunker: Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+2 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

1.5 – Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik

AI 1.5	Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik

Beschreibung

In der Innenstadt sind zwei Bereiche für den Liefer- und Ladeverkehr besonders zu betrachten: Zum einen die bereits bestehende Fußgängerzone wie auch die angestrebte Erweiterung der Fußgängerzone in den Straßen um das heutige Parkhaus Mitte.

Für Liefer-, Lade- und Versorgungsfahrzeuge soll auch weiterhin die Erreichbarkeit der Zieladressen in der Bremer Innenstadt gewährleistet werden.

Die aktuelle Haupterschließung der Liefer- und Ladezonen für Ver- und Entsorgungsverkehre erfolgt weiterhin über die Straßenzüge Am Wall, Martinistraße und Bgm.-Smidt-Straße. Weitere Einfahrten sind in der Obernstraße, Sögestraße und Knochenhauerstraße. Über diese Straßen kann auch die Fußgängerzone erschlossen werden.

Das Liefern innerhalb der Fußgängerzone ist bereits heute zeitlich begrenzt. Eine Ausdehnung der Liefer- und Ladezonen ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht nötig, da Liefer- und Ladevorgänge im Geschäftsbereich mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können. Bemängelt wird allerdings, dass durch die hohe Anzahl der Liefer- und Ladevorgänge bzw. dem damit verbundenen Kfz-Verkehr nicht nur Qualität und Komfort für den Fußgängerverkehr, sondern auch der Ablauf des Straßenbahnbetriebes beeinträchtigt werden. Die Fußgängerzone hat einen hohen Geschäftsbesatz, wodurch viele Ver- und Entsorgungsfahrten entstehen.

Aktuell unterliegen die Bereiche der bestehenden Fußgängerzone einer Einfahrtsbeschränkung für den Lieferverkehr von 20:00 Uhr bis 11:00 Uhr. Außerhalb der definierten Lieferzeit ist allerdings ein nicht unerheblicher Anteil illegaler Verkehre zu beobachten. In der Folge kommt in diesen Bereichen insbesondere zwischen Fußgänger*Innen und Radfahrer*Innen und Liefer-, Boten- oder sonstigen Fahrzeugen auch außerhalb der definierten Lieferverkehrszeit zu erheblichem Konfliktpotential. Die Maßnahme zielt daher zunächst darauf ab, diese Vorgänge montags bis freitags sowie auch samstags zeitlich nicht nur noch enger zu begrenzen, sondern auch besonders ausgewiesene Liefer- und Ladezonen auszuweisen, die die Liefer- und Ladevorgänge weiter konsolidieren und konzentrieren sollen.

Mit Einführung von umfassenderen Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone werden in den umliegenden Gebieten dieser Bereiche neue Liefer- und Ladezonen bereitgestellt. In Betracht kommende Straßenabschnitte werden im Weiteren zu prüfen sein.

Wichtig für die Einhaltung der zeitlichen Begrenzung für Andienungen ist eine Kontrolle der Liefer- und Ladevorgänge während dieser Zeit.

Umsetzungsschritte/Bausteine

- 1.6 Kfz-Parken Kernstadt
- 1.7 Zufahrt zur Kernstadt für allgemeinen Kfz-Verkehr sperren

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit Umsetzung des vorstehenden Maßnahmenpakets werden Lieferverkehre in der Bremer Innenstadt weitreichender als bisher gelenkt. Durch die hohe Anzahl der Liefer- und Ladevorgänge und dem damit verbundenen Kfz-Verkehr werden nicht nur Qualität und Komfort für den Fußverkehr, sondern auch der Ablauf des Straßenbahnbetriebes beeinträchtigt werden.

Aufgrund der deutlich verringerten Anzahl von Verkehren im Lieferverkehr werden weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Konfliktvermeidung im öffentlichen Raum unterstützt bzw. erst ermöglicht.

Durch die Verschärfung der zeitlichen Beschränkung der Lieferverkehre in der Fußgängerzone wird ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum geleistet. Dies stärkt die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Bremer Innenstadt. Durch die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen wird zusätzlich auch eine weitere räumliche Bündelung erreicht, die zusammen mit der zeitlichen Beschränkung der Lieferverkehre entscheidend mit dazu beiträgt, dass ein sichtbarer und erlebbarer Mehrwert für die Bremer*innen wie auch Besucher*innen der Bremer Innenstadt entsteht.

Kosten *noch zu ermitteln*	**Umsetzungshorizont** Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit sofort bis 1 Jahr

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkte**		Barrierefreiheit **+1 Punkte**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme **Empfohlen**

1.6 – Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt

AI 1.6	Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine deutliche Reduzierung des öffentlichen Kfz-Stellplatzangebots im Bereich zwischen Martinistraße, einschließlich der Schlachte und Am Wall vor.

In dem nebenstehend dargestellten Kernbereich der Innenstadt werden demnach keine Stellplätze für den individuellen Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum mehr zur Verfügung gestellt. Ausnahmen bilden zeitlich beschränkte Lade- und Lieferbereiche sowie Parkplätze z.B. für Menschen mit Schwerbehinderung.

Im Koalitionsvertrag ist zunächst die Schließung der Parkhäuser Am Dom und Katharinenklosterhof vorgesehen. Die Schließung dieser Parkhäuser bietet in der Folge Potentiale, die Erschließungsstraße dieser Parkhäuser vom Kfz-Verkehr weitestgehend zu befreien.

Das Parkhaus Am Dom hat derzeit eine hohe Bedeutung für Berufstätige, die hier in der Nähe arbeiten und mit dem Pkw anreisen. Ziel ist es, diese Fahrten von/zur Arbeit auf den ÖPNV und/oder Radverkehr zu verlagern. Für Veranstaltungen im Dom und in der Glocke sowie im Gerichtsviertel hat das Parkhaus Bedeutung. Im Rahmen der Maßnahme wird geprüft, inwieweit das Parkhaus für andere Nutzungen (Arbeiten/Dienstleistung) geeignet wäre. Alternativ wird geprüft, ob das Parkhaus als ergänzende Quartiers- und Fahrradgarage genutzt werden kann; somit würde es als öffentliches Kfz-Parkhaus nicht mehr zur Verfügung stehen.

Für das Parkhaus Katharinenklosterhof ist eine Perspektive im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Entwicklung des Objektes und Grundstücks unter Berücksichtigung der baurechtlichen und denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen zu prüfen.

Die Perspektive der Unterführung Tiefer wird im Rahmen der Umgestaltung des Straßenzugs vertieft geprüft.

Die Parkhäuser am Rand des Kernbereichs (Am Brill und Pressehaus) bleiben weiterhin für die öffentliche Nutzung erhalten. Die für beide Parkhäuser vergebenen Dauerparkberechtigungen sollten aufgehoben werden. Für Bewohner*innen, die hier bisher Dauerparker waren könnten Berechtigungen in den nicht mehr für die öffentliche Nutzung vorgesehenen Parkhäuser bereitgestellt werden.
Die innenstadtnahen Parkhäuser und Parkplätze, wie z.B. das Parkhaus Rövekamp und der BREPARK Parkplatz Bürgerweide, verbleiben in einer öffentlichen Nutzung. Im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs wird eine attraktivere fußläufige Anbindung angestrebt.

Für die derzeit noch im Kernbereich oder an deren Rand parkenden Reisebusse ist ein Konzept für die An- und Abfahrt zu erarbeiten. Das Konzept wird die Ausweisung von innerstädtischen Haltestellen zum zeitlich befristeten Ein- und Aussteigen von Reisegruppen ebenso umfassen wie die Benennung von Flächen zum Abstellen der Busse während des Altstadtbesuchs der Besuchergruppen. Stellplätze werden außerhalb des Innenstadtbereichs eingerichtet werden. Die Busstellplätze im oder am unmittelbaren Rand des Kernbereiches werden zugunsten anderer Nutzungen aufgehoben.

Umsetzungsschritte/Abhängigkeiten/korrespondierende Maßnahmen[5]:

- 1.6.1 Abbau straßenbegleitender öffentlicher Stellplätze
- 1.6.2.1 Parkhaus Am Dom
- 1.6.2.2 Parkhaus Katharinenklosterhof
- 1.6.3 Verlagerung Reisebusparkplätze / Konzeptentwicklung
- 2.9.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der umliegenden Stadtteile stärken
- 2.9.2 Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt

[5] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

- 2.9.3 Fußgängerbrücke Wallanlagen in Verlängerung Hillmannplatz auf Achse Kleine Hundestraße

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit Umsetzung des vorstehenden Maßnahmenpakets wird der Parksuchverkehr im Kernbereich der Innenstadt weitestgehend unterbunden. Aufgrund der deutlich verringerten Anzahl von Verkehren im MIV werden weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Konfliktvermeidung im öffentlichen Raum unterstützt bzw. erst ermöglicht.

Durch den Rückbau der Stellplätze im öffentlichen Raum wird ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch die Schaffung beispielsweise neuer Grünflächen oder Aufenthaltsräume oder die Vergrößerung der Gehwege verbessert werden. Dies stärkt die Wohn- und Lebensqualität in der Bremer Innenstadt.

Entscheidend ist, dass durch die Umnutzung der ehemaligen Parkflächen ein sichtbarer und erlebbarer Mehrwert für die Bremer*innen und Besucher*innen entsteht.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Mind. 100 Tsd. Euro für Maßnahmen und Konzepte im öffentlichen Raum. Ohne weitere Kosten für Umnutzung Parkhäuser/Reisebusse.	Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 1-2 Jahre (ohne Parkhäuser)

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **+1 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkte**		Barrierefreiheit **0 Punkte**
Gesamt: 8 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

1.6.4 – Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche

AI 1.6.4	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche

Beschreibung

Im Rahmen des Handlungskonzepts zur Umsetzung einer autofreien Innenstadt ist eine weitestgehender Rückbau der straßenbegleitenden Stellplätze im Kernbereich der Innenstadt vorgesehen.

Auch in den innenstadtnahen Wohnquartieren am Rande des Kernbereichs der Innenstadt ist Parkraum eine Mangelware. Die hohe Belegung durch Fahrzeuge der Bewohner einerseits und gebietsfremder Parker andererseits führt auch hier bereits heute zu einer hohen Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum.

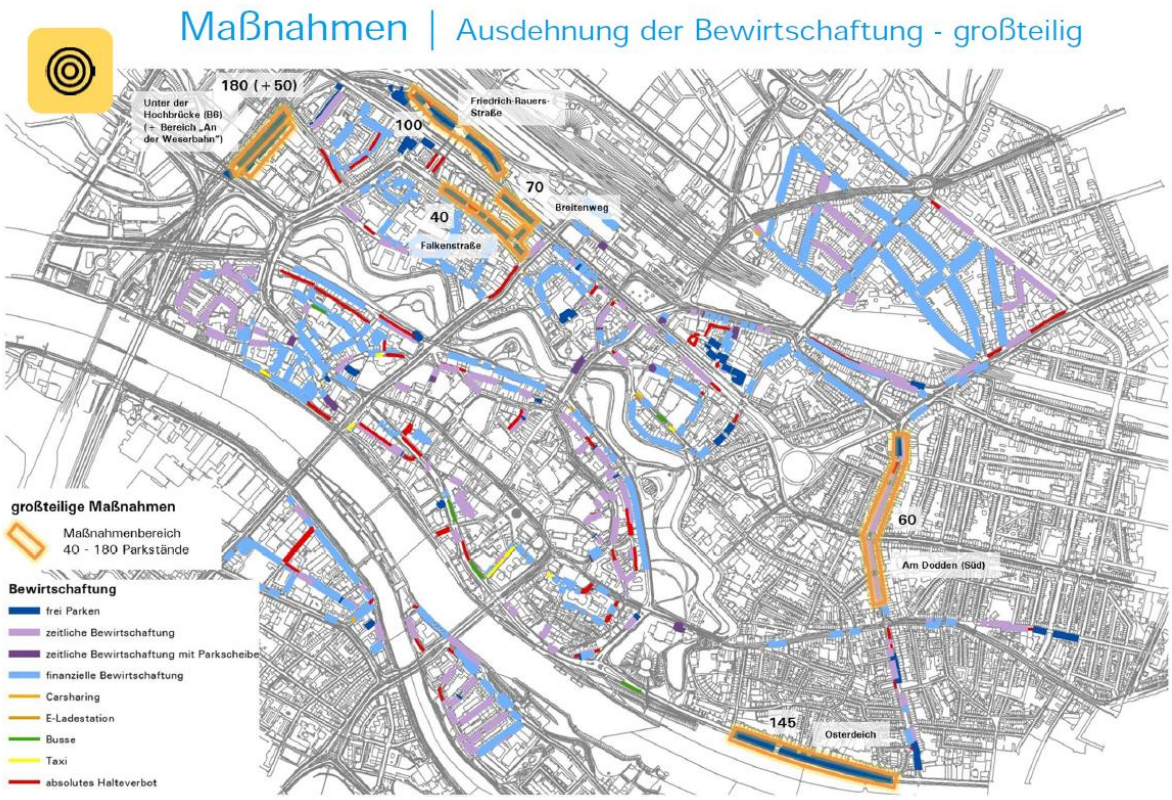
Wo keine Bewirtschaftung erfolgt, werden infolge der Maßnahmen im Kernbereich der Innenstadt zudem Verdrängungseffekte erwartet. Berufspendler und andere Langzeitparker werden die kostenpflichtigen Stellplätze in den Parkhäusern der Innenstadt meiden und aller Voraussicht nach auf die umliegenden gebührenfreien und zeitlich unbewirtschafteten umliegenden Kapazitäten ausweichen. In der Folge wird die Auslastung stellenweise das vorhandene legale Parkraumangebot übersteigen und auf Flächen geparkt werden, die vom ruhenden Verkehr freizuhalten sind, wie beispielsweise Ausfahrten, Halteverbotsabschnitt und Grünanlagen.

Aus diesen Gründen sollen auch diese innenstadtnahen Wohnquartiere in die Parkraumbewirtschaftung mit einbezogen werden und geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den Problemen Sorge zu tragen. Dabei geht es insbesondere um eine großteilige Einbeziehung der Parkstände in den Straßen in eine Bewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten (PSA):

i. Am Dobben
ii. Breitenweg,
iii. Falkenstraße,
iv. Friedrich-Rauers-Straße,
v. Osterdeich und des
vi. Bereichs unter der Hochbrücke und des Bereichs An der Weserbahn.

Umsetzungsschritte/Bausteine

- 1.6.1 Öffentliche Pkw-Stellplätze aufheben



Auszug aus SHP Ingenieure (2018): Freie Hansestadt Bremen – Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit Umsetzung des vorstehenden Maßnahmenpakets wird der Parksuchverkehr auch in den kernstadtnahen Lagen weitestgehend unterbunden. Aufgrund der deutlich verringerten Anzahl von Verkehren im MIV werden weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Konfliktvermeidung im öffentlichen Raum auch in diesen Bereichen unterstützt oder gar erst ermöglicht.

Durch die konsequente Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird auch hier ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den betroffenen Quartieren gesetzt. Dies stärkt die Wohn- und Lebensqualität in diesen Bereichen.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Mind. 200 Tsd. Euro	Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit sofort bis 1 Jahr

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **+1 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkte**		Barrierefreiheit **0 Punkte**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

1.7 – Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken

AI 1.7	Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine Beschränkung der Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt für den allgemeinen Kfz-Verkehr vor. Mit der Herausnahme der öffentlichen Stellplätze im Kernbereich, verbunden mit einem Rückbau bzw. einer Änderung der Nutzungen der Parkhäuser Mitte, Katharinenklosterhof und Am Dom besteht keine Notwendigkeit mehr, die Zufahrt für alle Kfz-Fahrten unbeschränkt zu ermöglichen.

Die Zufahrt wird auf die noch berechtigten Nutzergruppen beschränkt. Zufahrt zu privaten Stellplätzen sowie für bestimmte Personenkreise (z.B. Gehbehinderte) bleibt möglich. Lieferverkehren und auch KEP-Diensten, sofern diese nicht mit alternativen Lieferformen (Lastenräder etc.) agieren wird nur noch in bestimmten Zeitfenstern die Zufahrt zum Kernbereich möglich sein.
Die Umsetzung erfolgt an den jeweiligen Zufahrtstraßen mittels Beschilderung (z.B. „Anlieger frei“) und soweit nötig baulichen Ergänzungsmaßnahmen. Hiervon betroffen sind die Sögestraße, Ostertorstraße, Marterburg, Stavendamm, Balgebrückstraße, Wachtstraße, Bredenstraße, Langenstraße (östl.), Kurze Wallfahrt, Wandschneiderstraße, Spitzenkiel/Ansgaritorstraße.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen:

- 1.1 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt Ostertor-Herdentor
- 1.2 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt Herdentor-Ansgaritor
- 1.6 Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Anpassung der Zufahrtmöglichkeiten wird das Kfz-Verkehrsaufkommen im Kernbereich auf das geringstmögliche Maß reduziert. Dies kommt der Umsetzung einer autofreien Innenstadt in diesem Bereich am nächsten. Die Reduzierung der Kfz-Fahrten ist ein entscheidender und notwendiger Baustein zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und leistet wichtige Beiträge auch im Bereich der Verkehrssicherheit.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Mind. 20 Tsd. Euro	Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 3 Monate (nach Umsetzung notwendiger Randbedingungen)

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

2.1.2 a – Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Rückbau Martinistraße

AI 2.1.2 a	Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall Option: Rückbau Martinistraße

Beschreibung

i. Martinistraße

Die Maßnahme sieht eine städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße ab Brill und Tiefer bis Altenwall vor.

Im Sinne einer Verknüpfung von VIK/VEP werden für die Martinistraße folgende strategische Planungsziele formuliert:

- Bessere Integration in das fußläufige Wegesystem durch eine Stärkung der Querverbindungen zwischen Altstadt und Weser, insbesondere im Bereich Papenstraße/Pieperstraße/Heimlichenstraße/Zweite Schlachtpforte sowie Bredenstraße und Böttcherstraße/Tiefer;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich der Querungen, Plätze und Vorbereiche von öffentlichkeits- und publikumswirksamen Adressen
- Nachhaltige Reduzierung/ Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und verträglichere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs durch Geschwindigkeitsreduktion
- Straßenraumgestaltung, die eine gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden unterstützt sowie Flächengewinn insbesondere zugunsten der parallelen Radwegeführungen und stärkere Separation für den Rad- und Fußverkehr
- Ermöglichung verkehrsräumlicher und städtebaulicher Umgestaltungsmaßnahmen insbesondere an den zentralen Knotenpunkten
    - Am Brill (Zugang ÖV Haltestelle und Erschließung Fahrradparkhaus),
    - AOK-Knoten (Erschließung Spitzenkiel, Ansgaritorstraße),
    - Altstadtsbrückenkopf (einschließlich Unterführung Tiefer) sowie
    - zur Altstadt tangentialer Achsen Bgm.-Smidt-Straße und Wilhelm-Kaisen-Brücke (verbesserte Radverkehrsführung, Abbau von Barrieren im Fußverkehr).
- Prüfung und Qualifizierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas im Straßen- und Stadtraum (Grün, Wasser) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (Beleuchtung/Kommunikation u.a.)
- Prüfung der langfristigen Funktionsfähigkeit der Martinistraße als stadtstrukturell bedeutsame Verbindung zwischen den Innenstadtbrücken, bezüglich der Lage an der Weser/Schlachte (Stichworte: Hochwasserschutz und Gefahrenabwehr) und in Bezug auf die Erreichbarkeit und Sicherheitsaspekte der zentralen Innenstadt (Regierungssitz/zentrale Verwaltung).

In diesem Steckbrief wird der funktionalen Rückbau der Martinistraße betrachtet.

Dabei wird die Martinistraße auf der gesamten Länge zwischen der Wilhelm-Kaisen-Brücke und Am Brill auf jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut. Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im Zuge der Maßnahme auf die Fahrbahn gelegt und auf einem Radfahrstreifen geführt. In den Seitenräumen entsteht mehr Platz für Zufußgehende.

Die Martinistraße wird bei dieser Variante nach wie vor durchgängig im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein.

Entlang der Martinistraße werden grundsätzlich keine öffentlichen straßenbegleitenden Kfz-Parkplätze mehr angeboten. Flächen für Lade- und Lieferverkehre werden dort berücksichtigt werden, wo sie sinnvoll in den neuen Straßenraum integriert werden können, um die Anlieferung der Anlieger weiterhin zu gewährleisten.

Die Querbarkeit der Martinistraße wird punktuell an den bestehenden Lichtsignalanlagen mittels optimierter automatischer Detektion der Radfahrenden und Fußgänger*innen, sowie kürzerer Wartezeiten nachhaltig verbessert. Im Zuge des Rückbaus werden die Einrichtung zusätzlicher Mittelinseln oder linearer Trittsteine geprüft. Die dadurch erreichte

Verbesserung der Querbarkeit im Straßenverlauf ist aufgrund der nach wie vor vorhandenen Flächenkonkurrenz allerdings mit einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn abzuwägen.

Allerdings wird die Maßnahme nicht zu einer maßgeblich reduzierten Verkehrsmenge im Kfz-Verkehr beitragen, so dass sich nicht zwingend auch die subjektive Einschätzung der Martinistraße als wahrgenommene Barriere zwischen Altstadt und Weser ändern wird. Zudem wird der Störfaktor des fließenden Kfz-Verkehrs mit Lärm- und Abgasbelastung den Straßenraum weiterhin prägen.

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Im Rahmen der Konzepterstellung wird die Machbarkeit einer Straßenbahnführung in der Martinistraße untersucht.

- Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[6]:2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße
- 2.1.2 Umgestaltung der Martinistraße
- 2.1.2.a Rückbau Martinistraße
- 2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

[6] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

ii. Tiefer

Die Maßnahme stellt darauf ab, am Tiefer zwischen Unterführung (Bredenstraße) und Knotenpunkt Altenwall die Verkehrsfläche, die der Abwicklung der Kfz-Verkehrsströme vorbehalten ist, deutlich von aktuell vier auf zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Seitenräume werden zugunsten der Zufußgehenden und Radfahrenden aufgeweitet um Querschnittsbreiten herzustellen, die den aktuellen Richtlinien entsprechen. Die Flächen für Radfahrende und Fußgänger werden baulich separiert.

Ergänzend wird die zusätzliche Einrichtung von Querungshilfen auf diesem Streckenabschnitt geprüft. An den angrenzenden Knotenpunkten wird die Querbarkeit der Fahrbahnen durch bauliche Anpassungen der Furten und Änderung der Signalsteuerung zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer angepasst.

iii. Altstadtbrückenkopf

Davon ausgehend, dass sich die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt durch den Rückbau der Martinistraße und auch Tiefer im Vergleich zur Bestandssituation, wenn auch nicht deutlich reduziert, wird eine Knotenpunktumgestaltung verbunden mit einer Umnutzung der Unterführung Tiefer-Martinistraße weiter geprüft.

Um die Unterführung möglicherweise alternativ nutzen zu können, wird auch für die Verkehre zwischen Martinistraße und Tiefer eine Geradeausfahrspur im Knotenpunkt geprüft und, sofern möglich, hergestellt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit dem vorstehend beschriebenen Rückbau der Martinistraße ist nicht von einer deutlichen Reduzierung der Kfz-Durchgangsverkehre auszugehen. Die Kfz-Verkehrsmenge in der Martinistraße bleibt ohne einen merklicheren Netzwiderstand nahezu unverändert und wird insbesondere für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Querungssituation als unzureichend eingeschätzt.

Auch wenn sich die Maßnahme günstig auf die Flächenverfügbarkeit für Radfahrende und Zufußgehende auswirkt, trägt die Maßnahme nicht dazu bei, die Aufenthaltsqualität entlang der Straße deutlich zu erhöhen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die nachteiligen Auswirkungen des Verkehrslärms zu nennen, der sich aufgrund der Architektur in der Martinistraße (Arkadenbebauung) noch verstärkt und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Die Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen werden durch klarere Separation verringert. Während die Querbarkeit punktuell deutlich verbessert wird, bleibt die Barrierefunktion, die die Martinistraße zwischen Altstadt und Weser einnimmt weitgehend unverändert.

Bei Umsetzung der Maßnahmen bleiben die Notwendigkeiten für Abbiegebeziehungen für den Kfz-Verkehr Am Brill unverändert. Damit werden flankierende Maßnahmen, die die Umsetzung der angestrebten Umgestaltung der zentralen Haltestelle und des Zugangs zur Innenstadt (vgl. Maßnahme C.11 „Umgestaltung Brillkreuzung“ in Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, S.140) ermöglichen, nachhaltig erschwert bzw. unmöglich. Die Aufhebung des Linkseinbiegers in die Martinistraße Am Brill kann allerdings weiter als Option geprüft werden.
Die Zugangssituation zum optionalen Fahrradparkhaus im Brilltunnel kann aufgrund der für den Kfz-Verkehr nach wie vor benötigten Flächen nicht ganz optimal realisiert werden.

Durch den Rück- und Umbau im Längsquerschnitt des Tiefers werden die Verkehrsflächen grundsätzlich neu verteilt. Die Flächen für Radfahrenden und Zufußgehende werden deutlich aufgeweitet. Durch die bauliche Trennung werden Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsarten deutlich verringert. Die Querbarkeit wir punktuell deutlich, aber auch im Streckenverlauf grundsätzlich verbessert.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Mind. 5.000-6.000 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen an den Knoten Am Brill / Altenwall)	Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 3-4 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **0 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+1 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 4 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Nicht empfohlen

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.
Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.
Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.
Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

Mit der Maßnahme wird die konkrete Einrichtung eines Shared Space-ähnlichen Bereiches im Knotenpunkt Bredenstraße / Martinistraße / Erste Schlachtpforte weiterverfolgt und insbesondere die rechtlichen und baulichen Notwendigkeiten für die optionale Einrichtung geklärt. Im Kern zielt die Maßnahme auf eine bessere fußläufige Anbindung der zentralen Altstadtbereiche (Marktplatz) an die Weser (Schlachte) ab.

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

An bestehenden oder neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich die aktuellen Möglichkeiten einer automatischen Detektion von Fußgänger*innen und auch Radfahrenden genutzt. Damit ist ein manuelles Anfordern von „Grün“ für Fußgänger*innen nicht mehr erforderlich und es kann schneller und besser auf entsprechende Bedarfe reagiert werden. Das verkürzt die Wartezeiten und erleichtert den Verkehrsfluss insgesamt.

2.1.2 b – Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Teileinbahnstraße

AI 2.1.2 b	Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall Option: Teileinbahnstraße

Beschreibung

i. Martinistraße

Die Maßnahme sieht eine städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße ab Brill und Tiefer bis Altenwall vor.

Im Sinne einer Verknüpfung von VIK/VEP werden für die Martinistraße folgende strategische Planungsziele formuliert:

- Bessere Integration in das fußläufige Wegesystem durch eine Stärkung der Querverbindungen zwischen Altstadt und Weser, insbesondere im Bereich Papenstraße/Pieperstraße/Heimlichenstraße/Zweite Schlachtpforte sowie Bredenstraße und Böttcherstraße/Tiefer;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich der Querungen, Plätze und Vorbereiche von öffentlichkeits- und publikumswirksamen Adressen
- Nachhaltige Reduzierung/ Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und verträglichere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs durch Geschwindigkeitsreduktion
- Straßenraumgestaltung, die eine gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden unterstützt sowie Flächengewinn insbesondere zugunsten der parallelen Radwegeführungen und stärkere Separation für den Rad- und Fußverkehr
- Ermöglichung verkehrsräumlicher und städtebaulicher Umgestaltungsmaßnahmen insbesondere an den zentralen Knotenpunkten
    - Am Brill (Zugang ÖV Haltestelle und Erschließung Fahrradparkhaus),
    - AOK-Knoten (Erschließung Spitzenkiel, Ansgaritorstraße),
    - Altstadtsbrückenkopf (einschließlich Unterführung Tiefer) sowie
    - zur Altstadt tangentialer Achsen Bgm.-Smidt-Straße und Wilhelm-Kaisen-Brücke (verbesserte Radverkehrsführung, Abbau von Barrieren im Fußverkehr).
- Prüfung und Qualifizierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas im Straßen- und Stadtraum (Grün, Wasser) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (Beleuchtung/Kommunikation u.a.)
- Prüfung der langfristigen Funktionsfähigkeit der Martinistraße als stadtstrukturell bedeutsame Verbindung zwischen den Innenstadtbrücken, bezüglich der Lage an der Weser/Schlachte (Stichworte: Hochwasserschutz und Gefahrenabwehr) und in Bezug auf die Erreichbarkeit und Sicherheitsaspekte der zentralen Innenstadt (Regierungssitz/zentrale Verwaltung).

In diesem Steckbrief wird die funktionale Bedeutung der Martinistraße als Teileinbahnstraße betrachtet, die in der nachstehenden Abbildung nochmal im Zusammenhang mit den in direktem Zusammenhang stehenden Verkehrsführungen, und hier insbesondere die Einbahnstraße Am Wall, dargestellt ist.

Der Streckenabschnitt zwischen Wilhelm-Kaisen-Brücke und der Langenstraße mit der Zufahrt zum Parkhaus Pressehaus wird auf jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut und der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt und die Seitenräume werden aufgeweitet.

Zwischen Langenstraße und der Kreuzung Am Brill wird eine Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Bürgermeister-Smidt-Straße eingerichtet. Für den Kfz-Verkehr steht hier dann noch eine Fahrspur zur Verfügung, die sich am Knotenpunkt Am Brill auf zwei Abbiegespuren aufgeweitet. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. In Fahrtrichtung Am Brill als Radfahrstreifen und in Fahrtrichtung Tiefer gemeinsam auf einer Mischspur mit dem in der Martinistraße noch verkehrenden Linienbusverkehr (aktuell die Buslinie 25[7]). Im Bereich zwischen Langenstraße und Pieperstraße wird die Einrichtung einer

Fahrbahnverschwenkungen sind aufgrund des reduzierten Straßenquerschnittes ebenso möglich wie die abschnittsweise Aufweitung von Platzsituationen (z.B. des Martiniplatzes, Pieperstraße). Der Knoten Martinistraße / Bredenstraße / Erste Schlachtpforte wird als „Entree“ in die neue Martinistraße vom Tiefer her kommend umgestaltet. Die Am Brill nicht mehr benötigten Abbiegespuren (Bgm.-Smidt-Straße; Faulenstraße) werden zugunsten der Seitenräume (Bewegungs- und Aufenthaltsflächen) sowie ggf. für einen Zugang zum Fahrradparkhaus im Brilltunnelumgenutzt.

In den Seitenräumen der Martinistraße werden grundsätzlich keine öffentlichen Kfz-Parkplätze mehr angeboten. Flächen für Lade- und Lieferverkehre werden dort berücksichtigt, wo sie sinnvoll in den neuen Straßenraum integriert werden können, um die Anlieferung der Anlieger zu gewährleisten.

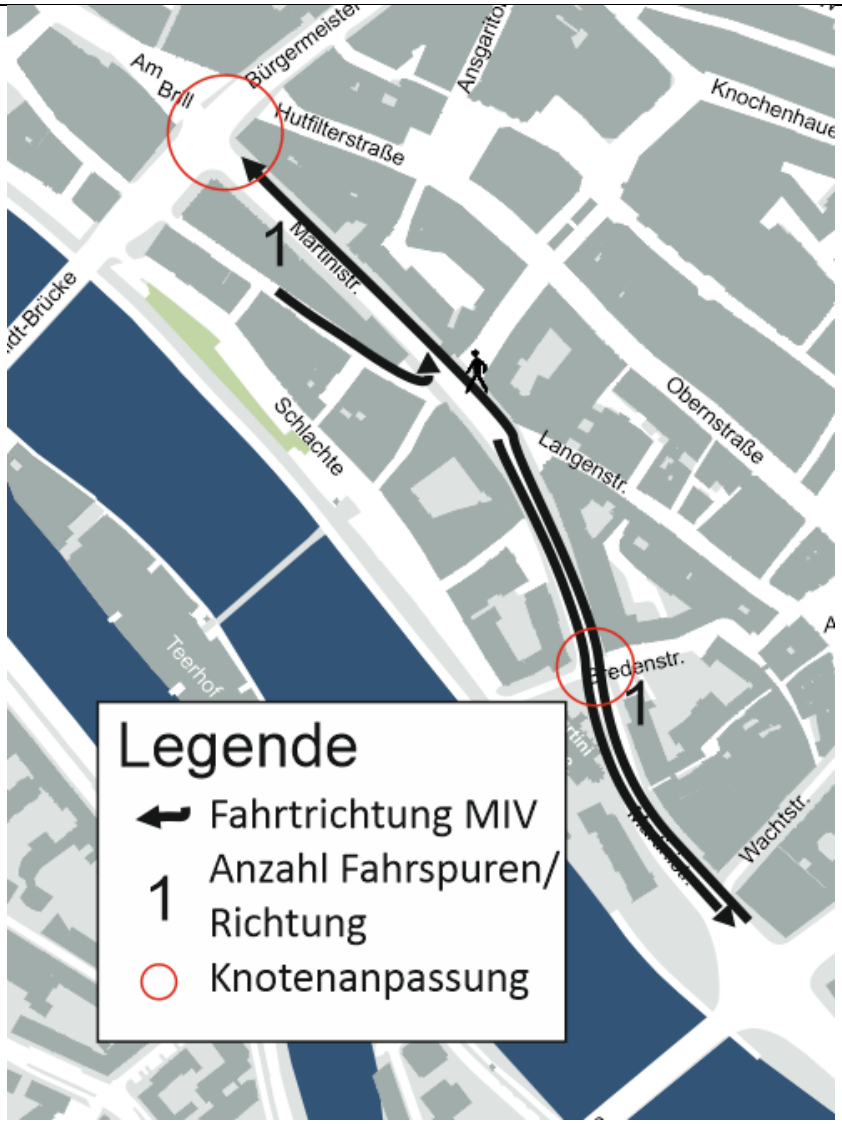
[7] Hier ist im Rahmen der Angebotsoffensive der BSAG vorgesehen, eine weitere Linie durch die Martinistraße zu führen, um die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt aus den umliegenden Stadt- und Ortsteilen zu verbessern.

Die Querbarkeit der Martinistraße wird punktuell an den bestehenden Lichtsignalanlagen mittels optimierter automatischer Detektion der Radfahrenden und Fußgänger*innen, sowie kürzerer Wartezeiten verbessert. Die grundsätzlich verbesserte Querbarkeit resultiert aus der geringeren Verkehrsbelastung, geringerem Straßenquerschnitt und im Abschnitt zwischen Pieperstraße und Am Brill vor allem aus der Einbahnstraßenregelung, bei der nur auf Kraftfahrzeuge aus einer Fahrtrichtung geachtet werden muss.

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Im Rahmen der Konzepterstellung wird die Machbarkeit einer Straßenbahnführung in der Martinistraße untersucht.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[8]:

- 2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße
- 2.1.2 Umgestaltung der Martinistraße
- 2.1.2b Martinistraße Teileinbahnstraße
- 2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion
- 2.2 Entlastung Kreuzung Am Brill
- 1.4 Fahrradparken Altstadt: Fahrradparkhaus Brilltunnel



ii. Tiefer

[8] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Die Maßnahme stellt darauf ab, am Tiefer zwischen Unterführung (Bredenstraße) und Knotenpunkt Altenwall die Verkehrsfläche, die der Abwicklung der Kfz-Verkehrsströme vorbehalten ist, deutlich von aktuell vier auf zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Seitenräume werden zugunsten der Zufußgehenden und Radfahrenden aufgeweitet um Querschnittsbreiten herzustellen, die den aktuellen Richtlinien entsprechen. Die Flächen für Radfahrende und Fußgänger werden baulich separiert.

Ergänzend wird die zusätzliche Einrichtung von Querungshilfen auf diesem Streckenabschnitt geprüft. An den angrenzenden Knotenpunkten wird die Querbarkeit der Fahrbahnen durch bauliche Anpassungen der Furten und Änderung der Signalsteuerung zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer angepasst.

iii. Altstadtbrückenkopf

Davon ausgehend, dass sich die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt durch die Teileinbahnstraße in der Martinistraße im Vergleich zur Bestandssituation in einzelnen Fahrrelationen deutlich reduziert, wird eine Knotenpunktumgestaltung verbunden mit einer Umnutzung der Unterführung Tiefer-Martinistraße weiter geprüft.
Um die Unterführung möglicherweise alternativ nutzen zu können, wird auch für die Verkehre zwischen Martinistraße und Tiefer eine Geradeausfahrspur im Knotenpunkt geprüft und sofern möglich hergestellt.

Als langfristige Option wird die komplette Schließung der Unterführung verbunden mit einem Gesamtknotenumbau und Herstellung einer vollständigen barrierefreien Kreuzung geprüft.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Teileinbahnstraße werden Kfz-Durchgangsverkehre in Fahrtrichtung Osterdeich aus der Martinistraße herausgehalten und damit die Kfz-Verkehrsmenge deutlich reduziert, ohne die grundsätzliche Erschließung der Anliegernutzungen unverhältnismäßig einzuschränken. Auswirkungen durch die Verlagerung von Kfz-Verkehren in die umliegenden Stadtteile, aber auch auf andere Verkehrsmittel sind vorhanden. Die negativen Auswirkungen werden im Gegensatz zu umfassenderen Eingriffen in die Verkehrsführung als weitgehend beherrschbar, mit nur wenigen ergänzenden Reaktionsnotwendigkeiten im Umfeld eingeschätzt.

Die Flächenverfügbarkeit für alternative Nutzungen (Gastronomie, Aufenthalt etc.) werden deutlich erhöht. Die Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen werden durch klarere Separation verringert. Die Querbarkeit wird punktuell deutlich, aber auch im Streckenverlauf grundsätzlich verbessert.

Die bedingt durch die Teileinbahnstraßenregelung in der Martinistraße freiwerdenden Flächen im Knotenpunkt Am Brill sind als Grundvoraussetzung für die dort vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität sowie der Verkehrssicherheit zu sehen. So können die Querungslängen im Zu- und Abgang der Straßenbahnhaltestelle verkürzt und die im Seitenraum befindlichen Radfahrenden auf die Fahrbahn der Bürgermeister-Smidt-Straße verlagert werden. Hiermit ist auch eine Reduzierung der Wartezeiten für Fußgänger*innen, aber auch Radfahrende und Kfz durch eine höhere Flexibilität in der Signalsteuerung des Knotenpunktes (durch eine Reduzierung der Fahrbeziehungen/Konfliktströme) verbunden.

Im Hinblick auf die optionale Einrichtung eines Fahrradparkhauses in der ehemaligen Unterführung Am Brill kann mit den durch die Einbahnstraßenregelung gewonnenen Flächen eine optimalere Zuwegung realisiert werden.

Die Teileinbahnstraßenregelung stellt im Gegensatz zu einer Variante mit Sperrung darüber hinaus die grundsätzliche Erschließung der an die Martinistraße angrenzenden Bereiche sicher. Die direkte Ausfahrtmöglichkeit aus dem Parkhaus Pressehaus in Richtung Osterdeich bzw. Wilhelm-Kaisen-Brücke verhindert unnötige weiträumigere Umwegfahrten von Quellverkehren.

Die Fahrtrichtung der Teileinbahnstraße in der Martinistraße korrespondiert mit der für die Straße Am Wall vorgesehenen Einbahnstraße und stellt im Gesamtnetz somit die Umfahrbarkeit der Kernstadt innerhalb der Innenstadt her.

Durch den Rück- und Umbau des Streckenabschnitts Tiefer werden die Verkehrsflächen grundsätzlich neu verteilt. Durch die bauliche Trennung werden Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsarten deutlich verringert. Die Querbarkeit wir punktuell deutlich, aber auch im Streckenverlauf verbessert.

Kosten Mind. 5.000-6.000 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen an den Knoten Am Brill / Altenwall)	**Umsetzungshorizont** Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 3-4 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **-1 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.
Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.
Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.
Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

Mit der Maßnahme wird die konkrete Einrichtung eines Shared Space-ähnlichen Bereiches im Knotenpunkt Bredenstraße / Martinistraße / Erste Schlachtpforte weiterverfolgt und insbesondere die rechtlichen und baulichen Notwendigkeiten für die optionale Einrichtung geklärt. Im Kern zielt die Maßnahme auf eine bessere fußläufige Anbindung der zentralen Altstadtbereiche (Marktplatz) an die Weser (Schlachte) ab.

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

An bestehenden oder neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich die aktuellen Möglichkeiten einer automatischen Detektion von Fußgänger*innen und auch Radfahrenden genutzt. Damit ist ein manuelles Anfordern von „Grün“ für Fußgänger*innen nicht mehr erforderlich und es kann schneller und besser auf entsprechende Bedarfe reagiert werden. Das verkürzt die Wartezeiten und erleichtert den Verkehrsfluss insgesamt.

2.1.2 c – Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße – Sperrung in Mittellage

AI 2.1.2 c	Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße -Sperrung in Mittellage-

Beschreibung

i: Martinistraße

Die Maßnahme sieht eine Umgestaltung der Martinistraße im Bereich zwischen Am Brill und der Unterführung an der Wilhelm-Kaisen-Brücke vor.

Im Sinne einer Verknüpfung von VIK/VEP werden für die Martinistraße folgende strategische Planungsziele formuliert:

- Bessere Integration in das fußläufige Wegesystem durch eine Stärkung der Querverbindungen zwischen Altstadt und Weser, insbesondere im Bereich Papenstraße/Pieperstraße/Heimlichenstraße/Zweite Schlachtpforte sowie Bredenstraße und Böttcherstraße/Tiefer;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich der Querungen, Plätze und Vorbereiche von öffentlichkeits- und publikumswirksamen Adressen
- Nachhaltige Reduzierung/ Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und verträglichere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs durch Geschwindigkeitsreduktion
- Straßenraumgestaltung, die eine gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden unterstützt sowie Flächengewinn insbesondere zugunsten der parallelen Radwegeführungen und stärkere Separation für den Rad- und Fußverkehr
- Ermöglichung verkehrsräumlicher und städtebaulicher Umgestaltungsmaßnahmen insbesondere an den zentralen Knotenpunkten
    - Am Brill (Zugang ÖV Haltestelle und Erschließung Fahrradparkhaus),
    - AOK-Knoten (Erschließung Spitzenkiel, Ansgaritorstraße),
    - Altstadtsbrückenkopf (einschließlich Unterführung Tiefer) sowie
    - zur Altstadt tangentialer Achsen Bgm.-Smidt-Straße und Wilhelm-Kaisen-Brücke (verbesserte Radverkehrsführung, Abbau von Barrieren im Fußverkehr).
- Prüfung und Qualifizierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas im Straßen- und Stadtraum (Grün, Wasser) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (Beleuchtung/Kommunikation u.a.)
- Prüfung der langfristigen Funktionsfähigkeit der Martinistraße als stadtstrukturell bedeutsame Verbindung zwischen den Innenstadtbrücken, bezüglich der Lage an der Weser/Schlachte (Stichworte: Hochwasserschutz und Gefahrenabwehr) und in Bezug auf die Erreichbarkeit und Sicherheitsaspekte der zentralen Innenstadt (Regierungssitz/zentrale Verwaltung).

In diesem Steckbrief wird eine Sperrung in Mittellage für den motorisierten Individualverkehr betrachtet.

Die durchgängigen Fahrbeziehungen werden im Bereich zwischen Parkhaus Pressehaus und Pieperstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) unterbrochen. Eine Durchfahrtmöglichkeit besteht nur für Fahrzeuge des ÖPNV sowie für den Radverkehr. Die jeweiligen Streckenabschnitte zwischen Wilhelm-Kaisen-Brücke und der Langenstraße mit der Zufahrt zum Parkhaus Pressehaus sowie zwischen Pieperstraße und Am Brill werden auf jeweils eine Fahrspur/Fahrtrichtung zurückgebaut. Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, die Seitenräume werden aufgeweitet. Als optionale Führung für den Radverkehr wird eine Mischnutzung mit dem Kfz-Verkehr bzw. Fahrradstraße geprüft.

Fahrbahnverschwenkungen sind aufgrund des reduzierten Straßenquerschnittes eingeschränkt möglich. Im Bereich zwischen Pieperstraße und Langenstraße (Ost) entsteht eine weitgehend Kfz-freie Fläche, die hier fußgängerfreundlich als Platzsituation mit eingeschränkter Befahrbarkeit (Bus/Rad) gestaltet wird.

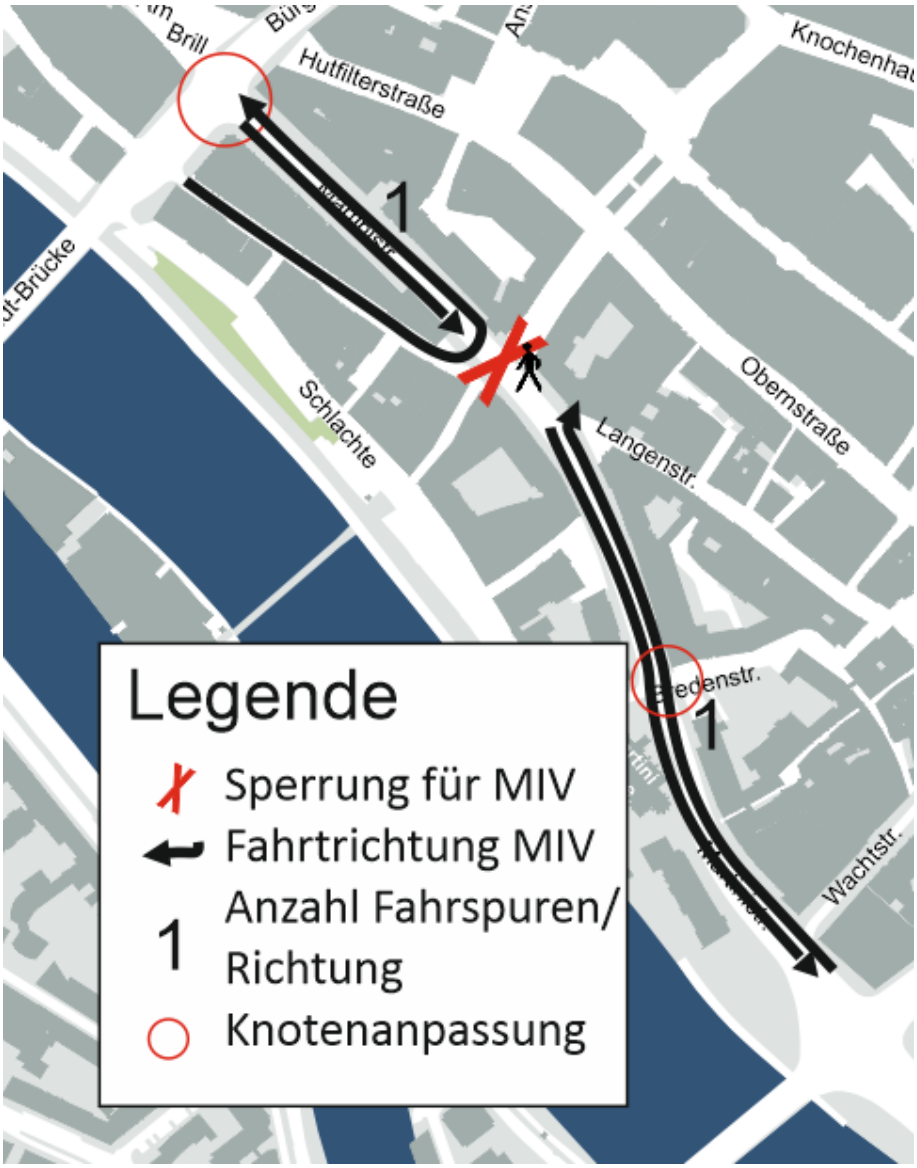
Die Querbarkeit der Martinistraße in den weiteren Bereichen wird punktuell an den bestehenden Lichtsignalanlagen mittels optimierter automatischer Detektion der Radfahrenden und Fußgänger*innen, sowie kürzerer Wartezeiten

verbessert. Die grundsätzlich verbesserte Querbarkeit resultiert aus den Potenzialen der Umgestaltung und der deutlich geringeren Kfz-Verkehrsmenge.

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Im Rahmen der Konzepterstellung wird die Machbarkeit einer Straßenbahnführung in der Martinistraße untersucht.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[9]:

- 2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße
- 2.1.2 Umgestaltung der Martinistraße
- 2.1.2c Martinistraße Sperrung in Mittellage
- 2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion
- 2.2 Entlastung Kreuzung Am Brill
- 1.4 Fahrradparken Altstadt



ii. Tiefer

[9] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Die Maßnahme stellt darauf ab, am Tiefer zwischen Unterführung (Bredenstraße) und Knotenpunkt Altenwall die Verkehrsfläche, die der Abwicklung der Kfz-Verkehrsströme vorbehalten ist, deutlich von aktuell vier auf zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Seitenräume werden zugunsten der Zufußgehenden und Radfahrenden aufgeweitet um Querschnittsbreiten herzustellen, die den aktuellen Richtlinien entsprechen. Die Flächen für Radfahrende und Fußgänger werden baulich separiert.

Ergänzend wird die zusätzliche Einrichtung von Querungshilfen auf diesem Streckenabschnitt geprüft. An den angrenzenden Knotenpunkten wird die Querbarkeit der Fahrbahnen durch bauliche Anpassungen der Furten und Änderung der Signalsteuerung zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer angepasst.

iii. Altstadtbrückenkopf

Davon ausgehend, dass sich die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt durch die Sperrung in der Martinistraße im Vergleich zur Bestandssituation deutlich reduziert, wird eine Knotenpunktumgestaltung verbunden mit einer Umnutzung der Unterführung Tiefer-Martinistraße weiter geprüft.
Um die Unterführung möglicherweise alternativ nutzen zu können, wird auch für die Verkehre zwischen Martinistraße und Tiefer eine Geradeausfahrspur im Knotenpunkt geprüft und sofern möglich hergestellt.

Als langfristige Option wird eine Schließung und Rückbau der Unterführung verbunden mit einem barrierefreien und an die verkehrlichen Bedürfnisse angepassten Knotenpunktentwurf verfolgt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Vollsperrung der Durchfahrt für den MIV werden die Kfz-Durchgangsverkehre komplett aus dem Bereich der Martinistraße herausgehalten und damit die Kfz-Verkehrsmenge soweit wie möglich reduziert. Die grundsätzliche Erschließung der Anliegernutzungen bleibt erhalten, wird allerdings in Teilen deutlich eingeschränkt. Da die Schaffung von Wendemöglichkeiten im Bereich der Sperrung insbesondere für größere Fahrzeuge absehbar schwierig wird und adäquate Ableitungsstrecken (z. B. durch die Langenstraße) nicht zur Verfügung gestellt werden können, müsste mit weiteren betrieblichen Maßnahmen (Tonnage bzw. Längenbeschränkungen) an den Zufahrten zur Martinistraße reagiert werden, was die Erschließung der anliegenden Nutzungen unverhältnismäßig einschränkt. Probleme durch „Fehlverhalten“ hinsichtlich dieser Regelungen sind nicht auszuschließen.

Auswirkungen durch die Verlagerung von Kfz-Verkehren sind in den umliegenden Stadtteilen erheblich. Insbesondere die Bereiche in der östlichen Vorstadt (Sielwall, Auf den Häfen) und der Neustadt (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Langemarckstraße) sind hiervon negativ betroffen und erfordern flankierende verkehrliche Maßnahmen. Darüber hinaus weisen einige Knotenpunkte im Umfeld Anzeichen einer Überlastung auf. Dies trifft vor Allem auf die Osterstraße/Langemarckstraße sowie Osterstraße/Friedrich-Ebert-Straße zu. Verlagerungseffekte in Richtung Breitenweg und Hochstraße sind in dieser Planvariante besonders ausgeprägt.

Die Flächenverfügbarkeit für alternative Nutzungen (Gastronomie, Aufenthalt etc.) werden deutlich erhöht. Die Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen werden durch klarere Separation verringert. Die Querbarkeit wird punktuell deutlich, aber auch im Streckenverlauf grundsätzlich verbessert.

Da für den Kfz-Zweirichtungsverkehr in den Teilabschnitten der Martinistraße auch die entsprechenden Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten im Zulauf beibehalten werden müssen, sind die planerischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Bestandssituation insbesondere am Knotenpunkt Am Brill begrenzt. Die Aufhebung von einzelnen Zufahrtbeziehungen durch rein betriebliche Maßnahmen (z.B. Abbiegeverbote) ist grundsätzlich möglich, wird in der Realität aber auch teilweise missachtet und kann zu Konflikten führen.

Kosten Mind. 5.000-6.000 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen an den Knoten Am Brill / Altenwall)	**Umsetzungshorizont** Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 3-4 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+2 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **0 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **-2 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkte**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 5 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.
Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.
Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.
Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

Mit der Maßnahme wird die konkrete Einrichtung eines Shared Space Bereiches im Knotenpunkt Bredenstraße / Martinistraße / Erste Schlachtpforte weiterverfolgt und insbesondere die rechtlichen und baulichen Notwendigkeiten für die optionale Einrichtung geklärt. Im Kern zielt die Maßnahme auf eine bessere Anbindung der zentralen Altstadtbereiche (Marktplatz) an die Weser (Schlachte) ab.

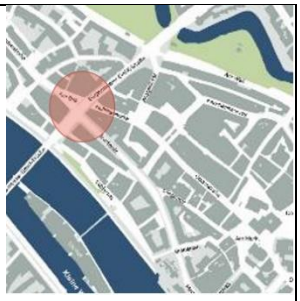
2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

An bestehenden oder neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich die aktuellen Möglichkeiten einer automatischen Detektion von Fußgänger*innen und auch Radfahrenden genutzt. Damit ist ein manuelles Anfordern von „Grün“ für Fußgänger*innen nicht mehr erforderlich und es kann schneller und besser auf entsprechende Bedarfe reagiert werden. Das verkürzt die Wartezeiten und erleichtert den Verkehrsfluss insgesamt.

2.2 – Entlastung Kreuzung Am Brill

AI 2.2	Entlastung Kreuzung Am Brill

Beschreibung



Die Maßnahme sieht eine Herausnahme von Richtungsbeziehungen in dem komplexen Knotenpunkt vor. Die Ausgestaltung hängt dabei maßgeblich von der geplanten Verkehrsführung in der Martinistraße ab. Abschließendes Ziel ist ein Gesamtknotenpunktumbau zur Förderung des Umweltverbundes.

Variante 1: (Martinistraße Teileinbahnstraße):

- *Da es keinen einbiegenden Kfz-Verkehr mehr in die Martinistraße gibt, entfallen die dazugehörigen Abbiegespuren: Linksabbieger aus der Bgm.-Smidt-Straße, Geradeaus aus Faulenstraße und Rechtsabbieger aus der Bgm.-Smidt-Brücke.*
- *Die aus der Martinistraße führenden Spuren werden auf zwei (Geradeaus und Rechts) reduziert.*
- *Radfahrende in der Bgm.-Smidt-Straße sowie Martinistraße werden auf der Fahrbahn getrennt von den Fußgängern in den Seitenräumen geführt.*
- *Mögliche Konfliktströme/-flächen verringern sich deutlich durch bauliche Trennung.*
- *Querungslängen für Fußgänger werden beiden Querungen der Straßen und im Zulauf zur ÖV Haltestelle baulich reduziert.*
- *Entfallende Fahrbeziehungen ermöglichen es, die Freigabezeiten an der Signalanlage anders zu verteilen.*

Variante 2: (Martinistraße: Rückbau oder Sperrung Höhe Pieperstraße):

- *Der Entfall des Linksabbiegers aus der Bgm.-Smidt-Str. in Richtung Martinistraße kann als Option weiter geprüft werden und wäre notwendige Voraussetzung für die Führung des Radverkehrs in der Bgm.-Smidt-Straße auf der Fahrbahn.*
- *Bei Sperrung in der Martinistraße kann aufgrund der reduzierten Verkehrsmenge das Linksausbiegen aus der Martinistraße in Richtung Bgm.-Smidt-Brücke geprüft werden.*
- *Der Rechtsabbieger von der Bgm.-Smidt-Brücke kommend wird als gemeinsamer Fahrstreifen mit dem geradeausfahrenden Radverkehr genutzt.*
- *Konfliktströme/-flächen werden in Summe etwas reduziert.*

<u>Umsetzungsschritte/Abhängigkeiten/korrespondierende Maßnahmen[10]:</u>

- 1.4 Fahrradparken Altstadt (Tunnel Am Brill)
- 2.1 Umnutzung/-gestaltung Martinistraße
- 2.1.1 temporäre Belebung der Martinistraße
- 2.1.2 Umgestaltung Martinistraße
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion
- 2.3 Umnutzung/-gestaltung Bgm-Smidt-Straße
- 2.10 Anbindung PH im Bestand optimieren (Am Brill)
- 3.1 Bgm.-Smidt-Brücke

[10] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Variante 1

Durch eine deutliche Reduzierung der Fläche, die derzeit vom MIV genutzt und benötigt wird, werden zusätzliche Räume für eine Nutzungsänderung gewonnen. Dem Fuß- und Radverkehr stehen mehr Fläche zur Verfügung. Die Aufstellflächen lassen sich für Fußgänger:innen nutzen und Radfahrer:innen können aus den Seitenräumen auf die Fahrbahn geführt werden. Dies trägt zu einer Reduktion weiterer Konflikte bei. Außerdem wird die Signalisierung zugunsten des Umweltverbundes angepasst. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen können den Kreuzungsbereich auf zum Teil deutlich kürzeren Strecken queren und die Wartezeiten werden reduziert. Dies wird die Anzahl der Rotlicht-Verstöße (insbesondere durch Fußgänger:innen) reduzieren und somit maßgeblich zur Verkehrssicherheit beitragen.

Die frei werdenden Flächen können auch für eine optimierte Anbindung des Fahrradparkhauses im Brill-Tunnel genutzt werden bzw. sind eine wesentliche Unterstützung für die Realisierung dieses Vorhabens.

Variante 2

Grundsätzlich werden alle Fahrbeziehungen für den MIV am Knotenpunkt Am Brill angeboten. Optional wäre eine Reduzierung des Linksabbiegers in die Martinistraße zu prüfen, die allerdings auch die Möglichkeit Wahrscheinlichkeit beinhaltet, dass diese Regelung von Verkehrsteilnehmerinnen nicht beachtet wird. Die Aufhebung dieser Fahrbeziehung ist gleichwohl Voraussetzung für die fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs in der Bgm.-Smidt-Straße.
Die Flächengewinne für andere Nutzungen als den MIV sind weniger deutlich ausgeprägt als in der Variante 1, die es hier entsprechend abzuwägen gilt.
Da der Flächengewinn auch im Knotenpunktbereich der Martinistraße geringer ist, steht dies einer adäquaten Erschließung des Fahrradparkhauses entgegen.
Die Variabilität in der Anpassung der Signalsteuerung ist eingeschränkt.

Hinweis: Die Entwicklungen auf dem Sparkassenareal sind im Weiteren zu berücksichtigen. Es kann sich dementsprechend noch Anpassungsbedarf ergeben.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Mind. 500 Tsd. Euro (ohne ggf. Fahrradparkhaus)	Planungsbeginn nach Klärung Verkehrsführung Martinistraße möglich Planungs- und Umbauzeit ca. 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme[11]

Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+2 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+2 Punkt**
Gesamt: 9 von 12 Punkten		

Empfehlung

Empfohlen

[11] Eine differenzierte Bewertung der Maßnahme nach den Varianten 1 und 2 ist nicht erfolgt. Dargestellt ist die Bewertung für die Variante 1.

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.
Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.
Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.
Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

An bestehenden oder neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich die aktuellen Möglichkeiten einer automatischen Detektion von Fußgängern und auch Radfahrern genutzt. Damit ist ein manuelles Anfordern von „Grün“ für Fußgänger nicht mehr erforderlich und es kann schneller und besser auf entsprechende Bedarfe reagiert werden. Das verkürzt die Wartezeiten und erleichtert den Verkehrsfluss insgesamt.

2.3 – Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße

Nr. AI 2.3	Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine Umgestaltung der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen dem Brill und dem Breitenweg vor. Die Knotenpunkte Am Wall und Am Brill werden bei der Umgestaltung mitberücksichtigt.

Der gesamte Streckenabschnitt wird jeweils auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut. Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im gesamten Streckenverlauf auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Ausgestaltung dafür ist noch festzulegen. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen. An den Knotenpunkten sind Anpassungen und Umbauten erforderlich. An der Kreuzung Am Wall soll der U-Turn entfallen. Dieser soll im Knoten integriert werden. Die Gestaltung des Knotens Am Brill hängt maßgeblich von der Ausgestaltung der Martinistraße ab. Hier ist es u.a. erforderlich, auf den Linksabbieger in die Martinistraße zu verzichten.
Bei der Konkretisierung der Planungen werden die Verkehrsqualitäten berücksichtigt und den Abwägungsprozess einbezogen.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[12]:

- 1.2.1 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt
- 1.4.1 Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt - Fahrradparkhaus Brilltunnel
- 2.1 Umnutzung/-gestaltung Martinistraße
- 2.2 Entlastung Kreuzung Am Brill
- 2.4 Eingangstor AOK-Kreuzung
- 2.7 Fahrradroute Wallring
- 2.9.2.c Wegeverbindung Hbf. – Innenstadt: Bürgermeister-Smidt-Straße als alternative Route stärken
- 2.10 Anbindung PH im Bestand Optimieren (Am Brill)
- 3.1 Bürgermeister-Smidt-Brücke

Hinweis: Die Entwicklungen auf dem Sparkassenareal sind im Weiteren zu berücksichtigen. Es kann sich dementsprechend noch Anpassungsbedarf ergeben. Insbesondere sind hier mögliche Querungsbedarfe zu nennen, die sich durch die angestrebten Nutzungen auf dem Sparkassenareal ergeben, beispielsweise die bereits benannte Querung auf Höhe Wandschneiderstraße.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Spurreduzierung für den Kfz-Verkehr, kann eine Fahrspur für den Radverkehr genutzt werden. Dieser wird dadurch beschleunigt. Der Seitenraum wird vollständig den Zufußgehenden zur Verfügung stehen. Dies trägt erheblich zu einer Erhöhung der Flächengerechtigkeit bei. Des Weiteren werden so Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden einzelner Modi reduziert. Die lokale Erreichbarkeit für Anlieger ist weitestgehend unverändert und wird sichergestellt. Die Verkehrssicherheit wird durch weitere Trennung der Verkehrsarten und weitere Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren gestärkt.

Kosten	Umsetzungshorizont
Ca. 1,8 Mio. Euro	Planungs- und Umbauzeit ca. 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme	
Aufenthaltsqualität	**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkt**	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr

[12] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

+2 Punkte		**0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **0 Punkte**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme **Empfohlen**

2.4 – Eingangstor AOK-Kreuzung

AI 2.4	Eingangstor AOK-Kreuzung

Beschreibung

Die Maßnahme zielt auf eine Knotenpunktgestaltung, welche dem nichtmotorisierten Individualverkehr mehr Fläche zur Verfügung stellt, ab. Die Führung des Kfz-Verkehrs wird dabei angepasst.

Die Maßnahme ist maßgeblich von der Verkehrsführung in der Bgm.-Smidt-Straße und Am Wall abhängig. Am Wall wurde diese bereits durch die Fahrradpremiumroute definiert. Zwischen der AOK-Kreuzung und der Ostertorstraße wird eine Einbahnstraßenregelung umgesetzt, wodurch die Anzahl der Zufahrten zur AOK-Kreuzung reduziert wird. Auf der Hochstraße wird einseitig ein Radweg geführt.

Die Anzahl der Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr im Knotenpunkt wird auf maximal 2 je Zufahrt reduziert. In Abhängigkeit weiterer Maßnahmenvorschläge wird die Aufhebung des U-Turn im Verlauf der Bgm.-Smidt-Straße sowie eine Aufhebung der Zufahrt in den Spitzenkiel geprüft.

Die Maßnahmenwirkungen werden im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung ermittelt.
Der Knotenpunktumbau erfolgt in Gänze nach den aktuellen Vorgaben im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[13]:

- 1.2 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt Herdentor – Ansgaritor
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion
- 2.3 Umnutzung/-gestaltung Bgm-Smidt-Str.
- 2.7 Fahrradroute Wallring
- 2.10 Anbindung PH im Bestand Optimieren (Am Brill)

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch den Entfall der in den Knotenpunkt einfahrenden Kfz-Verkehre aus Richtung Herdentor, kommt es zu einer Reduktion der Konfliktströme und zu einer Entlastung des gesamten Knotenpunktes. Die Signalzeiten können angepasst und somit dem Umweltverbund mehr Spielraum gegeben werden. Dies könnte mit einem weiteren Entfall der Zufahrtmöglichkeiten in den Spitzenkiel, der abhängig von der optionalen geänderten Erschließung des Parkhauses Am Brill ist noch weiter optimiert werden.

Die Reduzierung der Kfz-Spuren erhöht den Streckenwiderstand und trägt zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre bei.
Durch mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrende, werden Konflikte reduziert und in Verbindung mit angepassten Signalschaltungen der Komfort für nicht motorisierte Individualverkehre erhöht.
Der Komplettumbau trägt in erheblichem Maße dem Ziel einer barrierefreien Straßenraumgestaltung bei.

Kosten
Mind. 300 Tsd. Euro

Umsetzungshorizont
Planung und Umsetzungsbeginn sind Abhängig von Entscheidungen zu den korrespondierenden Maßnahmen.
Realisierungszeitraum 2-3 Jahre.

[13] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkt**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+2 Punkte**
Gesamt: 8 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

An bestehenden oder neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich die aktuellen Möglichkeiten einer automatischen Detektion von Fußgänger*innen und auch Radfahrenden genutzt. Damit ist ein manuelles Anfordern von „Grün“ für Fußgänger*innen nicht mehr erforderlich und es kann schneller und besser auf entsprechende Bedarfe reagiert werden. Das verkürzt die Wartezeiten und erleichtert den Verkehrsfluss insgesamt.

2.8 – Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall

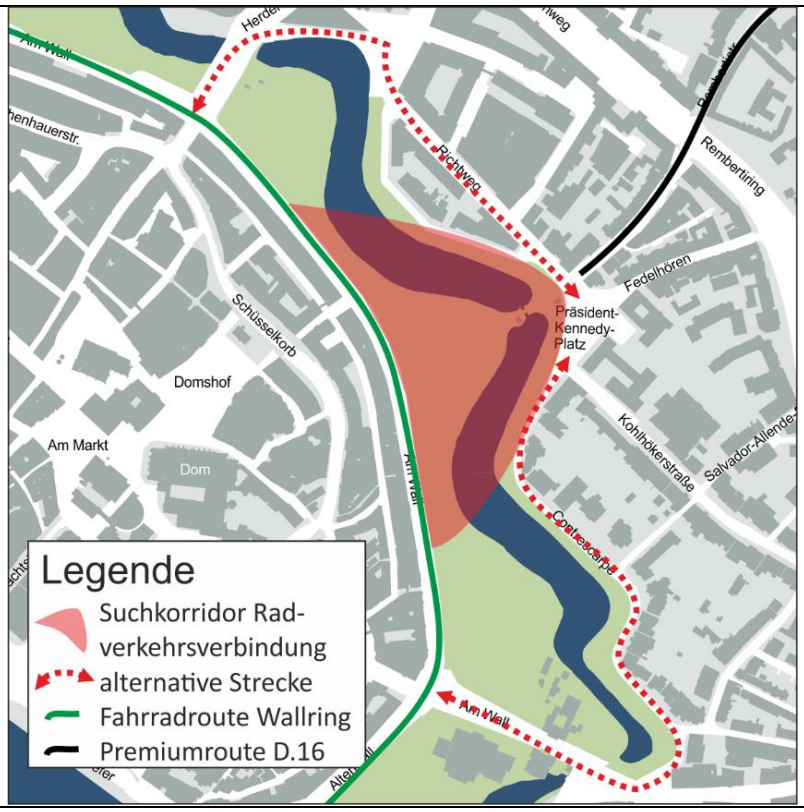
AI 2.8	Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall

Beschreibung

Um eine Verknüpfung der Premiumroute Wallring und der Premiumroute Richtung Universität herzustellen, muss die Anbindung vom Kennedyplatz zum Wall gelöst werden. Im Ergebnis steht eine Radverkehrsverbindung im Premiumroutenstandard, die eine Verteilung des Radverkehrs vom Kennedyplatz sowohl in beiden Richtungen des Wallrings (Wesersprung Mitte sowie Doventor) als auch die Erreichbarkeit der Innenstadt ermöglicht. Dabei sind insbesondere die Belange des Gründenkmals Wallanlagen sowie die Ansprüche des Fußverkehrs zu berücksichtigen, um weiterhin ein entspanntes Flanieren in der Grünanlage zu ermöglichen.
Es ist vorgesehen, dazu eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, die unterschiedliche Varianten mit allen Vor- und Nachteilen betrachtet. Eine besondere Herausforderung ist der Höhensprung zwischen Kennedyplatz und der Straße Am Wall, die bei einer möglichst direkten Linienführung gleichzeitig eine fahrradfreundliche Steigung und in der Abfahrt eine sichere Führung für höhere Geschwindigkeiten erfordert. Der Betrachtungsraum beinhaltet für die Variantenabwägung die vorhandenen Rampen in den Wallanlagen (Höhe Museumstraße bzw. Bgm.-Mevissen-Weg) und die Option eines neuen Brückenbauwerks. Alternativ wird eine richtungsorientierte Führung im Zuge des Richtwegs bzw. der Contrescarpe geprüft (siehe Karte), die ggf. auch als provisorische Lösung kurzfristig bis zur Realisierung einer aufwändigeren Planung genutzt wird. Allerdings sind damit richtungsgetrennte Anbindungen (Richtung Herdentor bzw. Ostertor) verbunden, die umwegig sind und mit problematischen Querungssituationen einhergehen.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[14]:

- Machbarkeitsstudie zur Identifikation einer Vorzugsvariante
- 2.9.1 Fußwegeachsen – Anbindung Stadtteile
- Förderprojekt Fahrradroute Wallring
- VEP-Maßnahme D.16 Premiumroute Universität



[14] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Eine Verbindung zwischen Kennedyplatz und Am Wall stellt im Radverkehrsnetz einen wichtigen Lückenschluss dar. Insbesondere Radverkehrsströme von der Neustadt in Richtung Universität werden hier gebündelt und können mit den geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken (Wesersprung Mitte) im Zuge der Fahrradroute Wallring um die Innenstadt herumgeleitet werden. So entsteht eine auch landschaftlich attraktive Verbindung, die weitgehend konfliktfrei und zügig befahren werden kann. Die Innenstadt, insbesondere die Domsheide, der Domshof sowie die Bischofsnadel werden von Transitradverkehr entlastet. Für Fußgänger*innen reduzieren sich damit die Konflikte mit Radverkehr.
Auch die Wegeverbindung vom Kennedyplatz zur Bischofsnadel, die durch die Wallanlagen führt, profitiert. Heute bündeln sich hier Ziel-/Quellverkehre in die Innenstadt mit dem Durchgangsverkehr. Die attraktive Wegstrecke entlang des Wallgrabens ist geprägt durch Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden. Mit einer Lösung für den Radverkehr und direkten Anbindung an den Wall werden Verbesserungen sowohl für den Fußverkehr als auch den Radverkehr erreicht.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Machbarkeitsstudie 50 Tsd. Euro Kosten der baulichen Umsetzung: abhängig von Vorzugsvariante	Planungsbeginn 2022 Umsetzungszeit 4 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **0 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+2 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+1 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **+1 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **0 Punkt**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

2.9.1 – Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile

AI 2.9.1	Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile

Beschreibung

Um die fußläufige Anbindung der Innenstadt an die umliegenden Stadtteile zu stärken, werden komfortable Fußwegeachsen als „Premiumwege“ entwickelt. Diese umfassen die Aufwertung der Infrastruktur, die Grüngestaltung und Ausstattung mit Mobiliar (Sitzgelegenheiten, Spielelemente o.ä.) zur Schaffung von Aufenthaltsorten und einer Wohlfühlmobilität sowie eine intuitive Orientierungshilfe (z. B. durch Markierung, Beschilderung). Die Fußwegeachsen sind als Alltagswege barrierefrei zu gestalten.
Starke Achsen mit Bündelungsfunktion wie die Bgm-Smidt- und Wilhelm-Kaisen-Brücke werden zwar auch hinsichtlich ihrer Fußverkehrsqualitäten geprüft. Die Entwicklung von Premiumwegen betrifft aber v.a. zum Teil eigenständig geführte Wegeachsen mit bisher für den Fußverkehr ungenutzten Potenzialen:

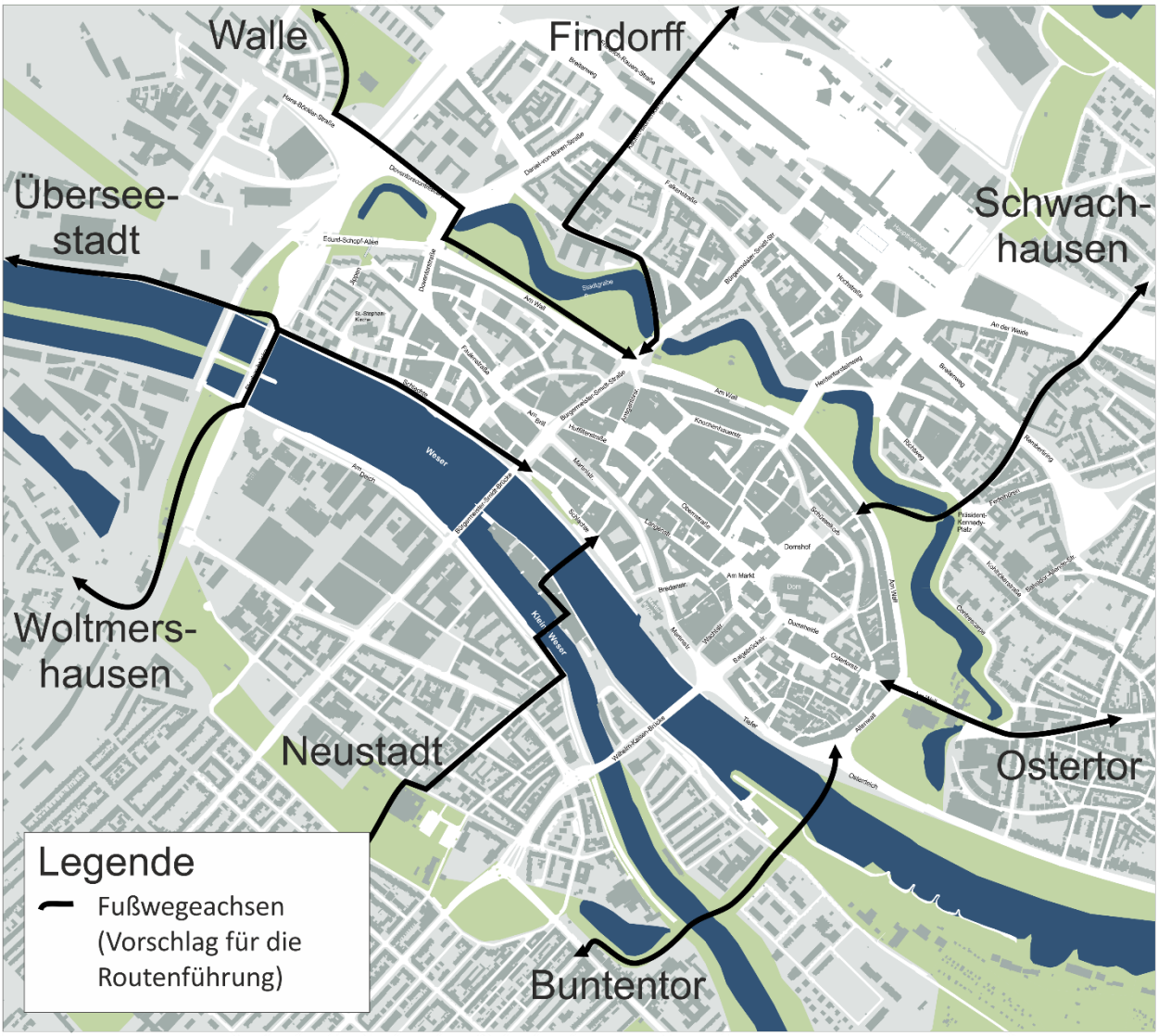
a) Bischofsnadel – Rembertistraße – Parkallee – Bürgerpark (Schwachhausen)
b) Kulturmeile: Ostertorstraße – Ostertorsteinweg (Östliche Vorstadt)
c) Altenwall – Wesersprung Mitte – Buntentorsteinweg (Buntentor)
d) Teerhofbrücke – Neustadtswallanlagen – Delmestraße (Neustadt)
e) Schlachte – Stephanibrücke – Bhf. Neustadt – Woltmershauser Straße (Woltmershausen)
f) Schlachte – Überseeinsel – geplante Brücke über den Europahafen (Überseestadt)
g) Faulenstraße/Wallanlagen – Doventorsteinweg – Utbremer Grün (Walle)
h) Contrescarpe – Kleine Helle – Findorfftunnel bzw. perspektivisch über Gleisdreieck (Findorff)

Die vorgeschlagenen Routen orientieren sich zum Teil an den Grünverbindungen im Flächennutzungsplan und werden mit einer Machbarkeitsstudie überprüft (ggf. werden günstigere Strecken in die Stadtteile identifiziert). Die Umsetzung erfolgt nach Priorisierung in der Machbarkeitsstudie.
Da Fußverkehr sehr umwegempfindlich ist, muss das Wegenetz engmaschig konzipiert werden und auch andere Routen können eine Rolle spielen. Beispielsweise sind hier die beiden wichtigen Verbindungen über Osterdeich und Imre-Nagy-Weg in die Östliche Vorstadt zu nennen, die Eduard-Schopf-Allee zum Kaffeequartier in der Überseestadt oder der Gustav-Deetjen-Tunnel nach Schwachhausen. In der Machbarkeitsstudie werden auch diese Achsen entsprechend hinsichtlich ihrer Potenziale betrachtet und ggf. im Rahmen einer Priorisierung berücksichtigt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[15]:

- Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Routenführung, Maßnahmenentwicklung und Priorisierung
- 2.8 Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall
- 2.9.2 Fußwegeachsen – Anbindung an den Hauptbahnhof
- 3.3 Umgestaltung Doppelknoten Doventor
- Wesersprung Mitte: geplante Fuß- und Radverkehrsbrücken

[15] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit der Entwicklung von Fußverkehrsachsen wird die Infrastruktur für das Zufußgehen routenorientiert verbessert. Damit entsteht eine neue Qualität für die Planung von Fußwegen in Bremen. Die Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt ist in den meisten Relationen mit der Herausforderung verbunden, Barrieren zu überwinden. Dazu gehört Richtung Süden die natürliche Barriere der Weser, Richtung Westen die Bundesstraße bzw. Bahnstrecke nach Oldenburg und Richtung Norden der Bahndamm (Richtung Hannover bzw. Osnabrück). Eine Aufwertung dieser Räume durch eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung mindert die Wirkung als Angstraum. Dies kann durch die Beleuchtungssituation oder künstlerische Gestaltung erreicht werden. Die Aufweitung von Wegebreiten, Entzerrung von Konflikten mit dem Radverkehr und Ausstattungselemente können zur Verbesserung beitragen. Strecken, die bislang als Fußweg vermieden werden, können dann gegangen werden. Auch Querungssituationen an Hauptverkehrsstraßen werden für den Fußverkehr verbessert. Eine barrierefreie Gestaltung ermöglicht das Zurücklegen der Wege für alle zu Fuß.
Premiumwege laden zum zu Fuß gehen ein und tragen dazu bei, dass das Potenzial der kurzen Wege zwischen der Innenstadt und den umliegenden Stadtteilen auch im Alltag genutzt wird.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
Machbarkeitsstudie 75 Tsd. Euro Kosten der Umsetzung: abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie	Planungsbeginn 2022 Umsetzungszeit 4 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **+0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+2 Punkt**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

2.9.2 – Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof

AI 2.9.2	Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof

Beschreibung

Um die fußläufige Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt zu verbessern, werden parallele Verbindungen entwickelt. Durch das City-Gate ist eine neue Diagonale mit direkter Anbindung des Herdentorsteinwegs entstanden. Um den Engpass in der Bahnhofstraße zu entlasten, wird die Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben zwischen Hillmannplatz und Wallmühle als Maßnahme aus dem Innenstadtkonzept 2025 aufgegriffen. In dieser Achse soll auch die Passage zur Kleinen Hundestraße als Anbindung der geplanten Mitte Bremen gestärkt werden. Als dritte Achse erhält die Bgm-Smidt-Straße durch die Entwicklung des Fernbusterminals am Fruchthof neues Potenzial.

a) City-Gate – Herdentorsteinweg – Sögestraße
b) Bahnhofstraße – Hillmannplatz – neue Fußverkehrsbrücke Wallgraben – Passage Kleine Hundestraße
c) Fernbusterminal – Bgm-Smidt-Straße – AOK-Kreuzung – Ansgaritorstraße

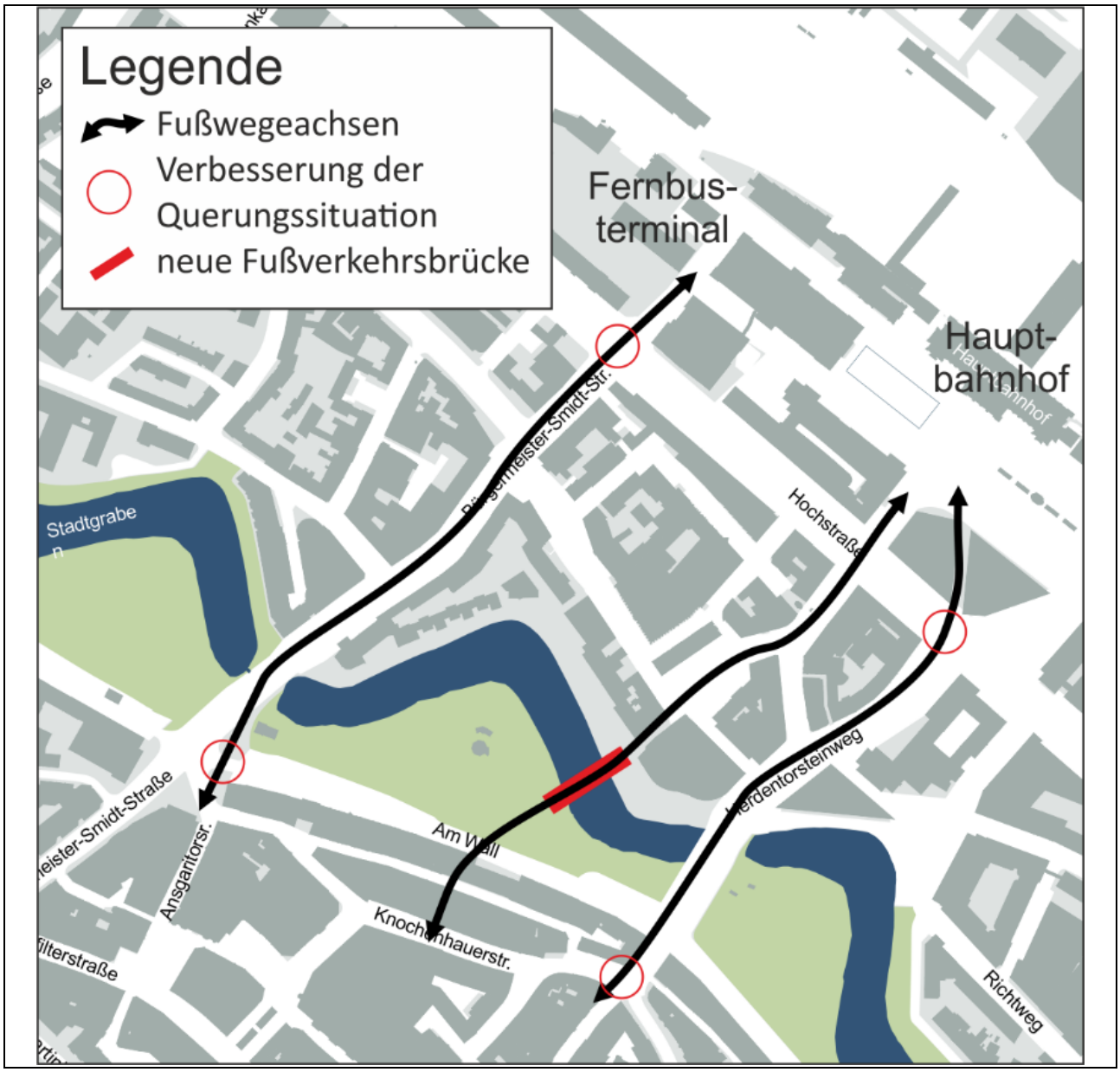
Durch die Entwicklung mehrerer paralleler Achsen vom Hauptbahnhof zur Innenstadt kann die fußläufige Verbindung gestärkt und die Kapazität für zunehmende Mengen von Fußgänger*innen erhöht werden. Die Qualität orientiert sich an den „Premiumwegen“ (vgl. 2.9.1). Diese umfassen die Aufwertung der Infrastruktur, die Grüngestaltung und Ausstattung mit Mobiliar (Sitzgelegenheiten, Spielelemente o.ä.) zur Schaffung von Aufenthaltsorten und einer Wohlfühlmobilität sowie eine intuitive Orientierungshilfe (z. B. durch Markierung, Beschilderung).

Jede der drei Strecken birgt spezielle Herausforderungen.
Für die Verbindung a) über den Herdentorsteinweg ist insbesondere die Qualität und Sicherheit der Querungssituationen zu verbessern. Die Querungssituation an der Knochenhauerstraße kann mit Anpassung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr zwischen Herdentor und Ansgaritor ohne Lichtsignalanlage organisiert werden (Maßnahme 1.2). Außerdem ist die Querungssituation am Breitenweg verkehrssicher zu gestalten.
Die Verbindung b) erfordert die Planung und Realisierung einer neuen Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben. Hier sind die Belange der Denkmalpflege sowie der Grünordnung besonders zu beachten, allzumal die Position in direkter Nähe zur Wallmühle liegt. In der Anbindung von den Wallanlagen (Loriotplatz) an den Hillmannplatz ist ein Engpass durch eine Tiefgaragenzufahrt vorhanden. Eine Querungshilfe über die Straße Am Wall auf Höhe der Passage Kleine Hundestraße wird mit Realisierung der Fahrradroute Wallring angeboten.
Die Realisierung von Verbindung c) wird erst mit Umgestaltung der Bgm-Smidt-Straße (Maßnahme 2.3) möglich, wenn mit Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn die Seitenräume dem Fußverkehr vorbehalten bleiben. In dieser Fußwegeachse sind vor allem Verbesserungen an der AOK-Kreuzung (Maßnahme 2.4) und am Breitenweg erforderlich, die mit Anpassungen der Lichtsignalschaltung (Detektion des Fußverkehrs), kürzeren Querungswegen Am Wall wegen der Einbahnstraße durch Fahrradroute Wallring sowie einstreifiges Kfz-Linksabbiegen in den Breitenweg zu erreichen sind.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[16]:

- 1.2 Verkehrsführung Altstadt Herdentor – Ansgaritor
- 2.3 Umnutzung / Umgestaltung Bgm-Smidt-Straße
- 2.4 Eingangstor AOK-Kreuzung
- 2.9.1 Fußwegeachsen – Anbindung an die Stadtteile

[16] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit der Entwicklung von Fußverkehrsachsen wird die Infrastruktur für das Zufußgehen routenorientiert verbessert. Damit entsteht eine neue Qualität für die Planung von Fußwegen in Bremen. Die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt hat großes Potenzial. Beim Einpendeln in die Innenstadt kann so die letzte Wegstrecke nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr zu Fuß zurückgelegt werden. Für den Engpass in der Bahnhofstraße werden mit den beiden Fußwegeachsen über den Hillmannplatz bzw. den Herdentorsteinweg Alternativen angeboten. Die Passage durch das City-Gate hat das Potenzial den Fußverkehr vom Bahnhofsvorplatz diagonal direkt zum Herdentorsteinweg zu leiten, und hier auch den vorderen Abschnitt zwischen Breitenweg und Bahnhofstraße zu beleben. Mit dem Bau einer neuen Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben kann eine ganz neue Achse entstehen, die den Fußverkehr direkt und unabhängig vom Straßennetz in die Innenstadt führt und Passantenfrequenz für den Bereich Kleine Hundestraße und Knochenhauerstraße bringt. Mit der Fertigstellung des Fernbusterminals am Fruchthof wird die Umgestaltung der Bgm.-Smidt-Straße auch für den Fußverkehr relevant.

Mit der Ausgestaltung der Fußwegeachsen zum Hauptbahnhof werden Querungssituationen an Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr verbessert und Konflikte mit dem Radverkehr entzerrt. Eine barrierefreie Gestaltung ermöglicht das Zurücklegen der Wege für alle zu Fuß.

Premiumwege laden zum zu Fuß gehen ein und tragen dazu bei, dass das Potenzial der kurzen Wege zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt zu Fuß genutzt wird. Fußwege sind starke Zu- und Abbringer zum ÖPNV. Mit einer Stärkung der kurzen Wege zu Fuß kann der ÖPNV im zentralen Netz außerdem entlastet werden.

Kosten	**Umsetzungshorizont**
500 Tsd. Euro (ohne neue Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben)	Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkt**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **+0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+2 Punkt**
Gesamt: 6 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

2.10 – Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren

AI 2.10	Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine angepasste Erschließung der Parkhäuser Rövekamp und Am Brill vor.

Teilbaustein 2.10.1 Rövekamp

Das Parkhaus Rövekamp wird auch vom Herdentorsteinweg als Linksabbieger über die Contrescarpe angebunden und ist somit für einen größeren Nutzerkreis auf direkterem Wege anfahrbar. Sofern ein Linksausbiegen aus der Contrescarpe ermöglicht werden kann, ist der Wender im Herdentorsteinweg zurückzubauen. Die straßenbegleitenden Kurzzeitstellplätze in der Contrescarpe zwischen Herdentorsteinweg und Richtweg werden aufgehoben um einen behinderungsfreien Verkehr in beiden Fahrtrichtungen für Radfahrer und Kfz zu ermöglichen.

Die Grundvoraussetzung einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung im Herdentorsteinweg, um die direkte Zufahrtmöglichkeit zu realisieren, ist durch den Entfall des Parkhaus Mitte und der Einbahnstraßenregelung Am Wall gegeben.

Teilbaustein 2.10.2 Am Brill

Die Ein- und Ausfahrt am Parkhaus Am Brill wird getauscht. Die Zufahrt erfolgt künftig direkt von der Bgm.-Smidt-Straße aus als Rechtseinbieger über die Wandschneiderstraße. Hierzu ist die Herstellung einer Wendemöglichkeit in der Bgm.-Smidt-Straße für Fahrzeuge aus Richtung Breitenweg vor der Brillkreuzung vorzusehen.

Die Ausfahrt erfolgt ausschließlich über die Ansgaritorstraße in Richtung Spitzenkiel/AOK-Knoten und von hier aus sind alle Fahrtrichtungsentscheidungen möglich.

Zunächst ist die innere Erschließung im Parkhaus als Grundvoraussetzung im Hinblick auf die geänderte Zu- und Ausfahrt zu prüfen.

Am AOK-Knoten kann die Zufahrt in den Spitzenkiel/Ansgaritorstraße entfallen und so die aktuell für den Kfz-Verkehr benötigte Fläche weiter reduziert werden. Der separate Wender in der Bgm.-Smidt-Straße wird aufgrund der fehlenden Nachfrage durch die aus dem Parkhaus ausfahrenden Kfz nicht mehr benötigt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen[17]:

- 2.10.1 Anbindung PH Rövekamp verbessern
- 2.10.2 Anbindung PH Am Brill anpassen
- 2.4. Eingangstor AOK-Kreuzung
- 2.9.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der umliegenden Stadtteile
- 2.9.2 Verbesserung der fußläufigen Anbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt
- 2.9.3 Fußgängerbrücke Wallanlagen in Verlängerung Hillmannplatz auf Achse Kleine Hundestraße

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Innenstadt wird durch die optimierte Anbindung der Parkhäuser für den MIV erleichtert, ohne weiter in den Kernbereich selbst fahren zu müssen.

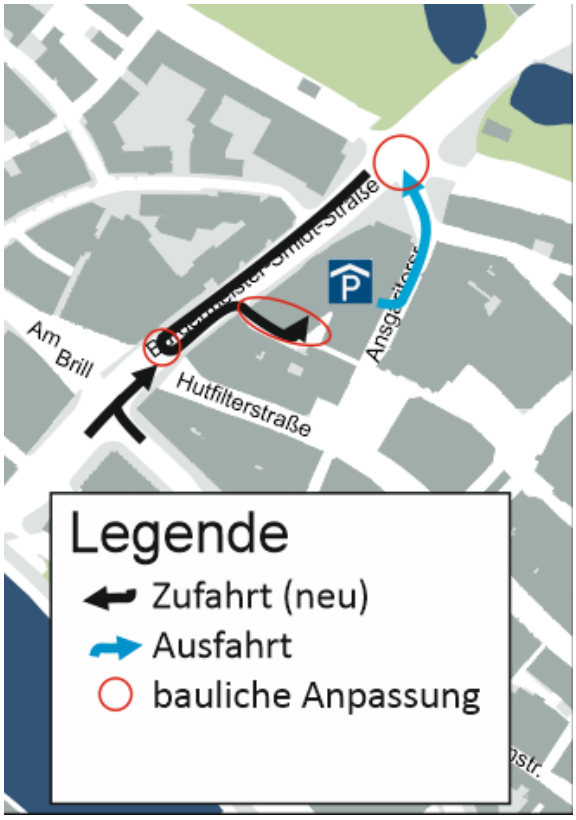
Die bessere Erreichbarkeit des nahe des Kernbereichs gelegenen PH Rövekamp trägt zur Kompensation optionaler Stellplatzreduzierungen für Kurzzeitparker vor allem im Parkhaus Am Dom bei. Darüber hinaus wird die Fahrradroute in der Rembertistraße vom MIV Verkehr entlastet, über die das Parkhaus aktuell erschlossen wird.

Die Maßnahme hat nur wenig verkehrliche Auswirkungen außerhalb des Kernbereichs der Innenstadt. Durch die Herausnahme von Kurzzeitparkmöglichkeiten der Parkhäuser Katharinenklosterhof und Am Dom sind kleinräumige Verkehrsverlagerungen in Richtung der verbleibenden öffentlichen Parkhäuser zu erwarten.

[17] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Die Verkehrssicherheit verbessert sich dort, wo aufgrund von weniger Konfliktströmen mit wenigen Interaktionen zwischen MIV und Fußgängern/Radfahrenden gerechnet werden kann.

2.10.1 Rövekamp



2.10.2 Am Brill

Kosten
2.10.1 ca. 100 Tsd. Euro 2.10.2 ca. 250 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen im Parkhaus; Kombinierbar mit Maßnahmen Am Brill/AOK)

Umsetzungshorizont
Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit ca. 1-2 Jahre (abhängig von anderen umgesetzten Maßnahmen)

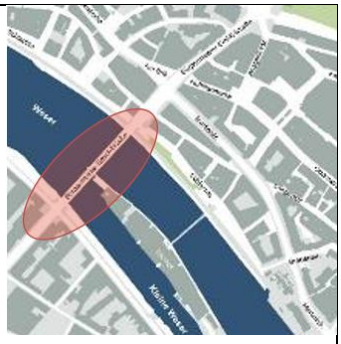
Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **2.10.1: +1 Punkt** **2.10.2: 0 Punkte**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+1 Punkt**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+1 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkt**
Gesamt: 5 bzw. 4 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahmen
2.10.1: Empfohlen; 2.10.2: Weitere Prüfung

3.1 – Bürgermeister-Smidt-Brücke

AI 3.1	Bürgermeister-Smidt-Brücke

Beschreibung



Die Maßnahme sieht eine Umgestaltung und Neuordnung der Bürgermeister-Smidt-Brücke vor. Die Maßnahme steht in Abhängigkeit zu den angrenzenden Maßnahmen auf der Langemarckstraße und der Bürgermeister-Smidt-Straße bzw. dem Knotenpunkt Am Brill.

Die Brücke wird auf jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut. Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im gesamten Streckenverlauf auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Ausgestaltung dafür, besonders an den Brückenköpfen in den Bereichen der Querungshilfen, ist noch festzulegen. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025 widmet sich die Maßnahme F.17 der Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[18]:

- 2.2 Entlastung Kreuzung Am Brill
- 2.3 Umnutzung/-gestaltung Bgm.-Smidt-Str.
- 3.2 Kleine Langemarckstraße

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Dadurch, dass dem Radverkehr nun eine breitere Fahrspur zur Verfügung steht, kann dieser beschleunigt werden. Der Seitenraum wird vollständig den Zufußgehenden zur Verfügung stehen. Dies trägt erheblich zu einer Erhöhung der Flächengerechtigkeit bei. Des Weiteren werden so Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden einzelner Modi reduziert. Die Verkehrssicherheit wird durch weitere Trennung der Verkehrsarten und weitere Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren gestärkt.

Kosten (überschlägige Kosten)	**Umsetzungshorizont** Planungs- und Umbauzeit ca. 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkt**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkte**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

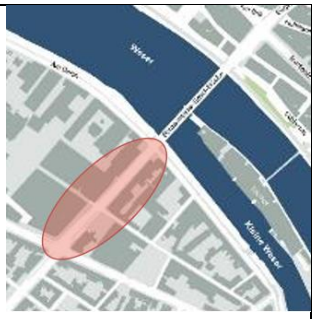
Empfohlen

[18] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

3.2 – Kleine Langemarckstraße

AI 3.2	Kleine Langemarckstraße

Beschreibung



Die Kleine Langemarckstraße bildet die Verbindung und somit auch das Eingangstor von der Neustadt in die Innenstadt. Dem motorisierten Individualverkehr stehen vier Fahrspuren zur Verfügung; Fuß- und Radverkehr teilen sich den schmalen Seitenbereich. Der Straßenverlauf zwischen Westerstraße und Brücke ist fast komplett versiegelt. Daher sieht diese Maßnahme eine Umgestaltung und Neuordnung vor. Die Maßnahme steht in Abhängigkeit zu der angrenzenden Maßnahme auf der Bürgermeister-Smidt-Brücke und ist Bestandteil des Projektes Große Allee.
Der Abschnitt wird auf jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut.

Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im gesamten Streckenverlauf auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Ausgestaltung dafür ist noch festzulegen. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen. Eine Umgestaltung und/oder Aufweitung der Haltestellenbereiche ist zu prüfen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025 widmet sich die Maßnahme F.16 der Umnutzung der Langemarckstraße.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen[19]:

- 2.3 Umnutzung/-gestaltung Bgm.-Smidt-Str.
- 3.1 Bürgermeister-Smidt-Brücke

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Dadurch, dass dem Radverkehr nun eine breitere Fahrspur zur Verfügung steht, kann dieser beschleunigt werden. Der Seitenraum wird vollständig den Zufußgehenden zur Verfügung stehen. Dies trägt erheblich zu einer Erhöhung der Flächengerechtigkeit bei. Des Weiteren werden so Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden einzelner Modi reduziert. Die Verkehrssicherheit wird durch weitere Trennung der Verkehrsarten und weitere Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren gestärkt. Die Maßnahme bietet außerdem Potenzial für eine attraktivere Straßenraum, so kann die Aufenthaltsqualität enorm profitieren.

Kosten (überschlägige Kosten)	**Umsetzungshorizont** Planungs- und Umbauzeit ca. 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		**Erreichbarkeit**
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr **+1 Punkt**		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl **+1 Punkte**
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum **+2 Punkte**		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr **0 Punkte**
Erhöhung der Verkehrssicherheit **+2 Punkt**		Barrierefreiheit **+1 Punkte**
Gesamt: 7 von 12 Punkten		

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

[19] Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

2.4 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept stellt die maßgebende und richtungsweisende Grundlage für die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren bis 2023 und darüber hinaus bis 2030 dar. Bis 2030 sollen die in dem Handlungskonzept aufgelisteten Maßnahmen prioritär bearbeitet und umgesetzt werden.

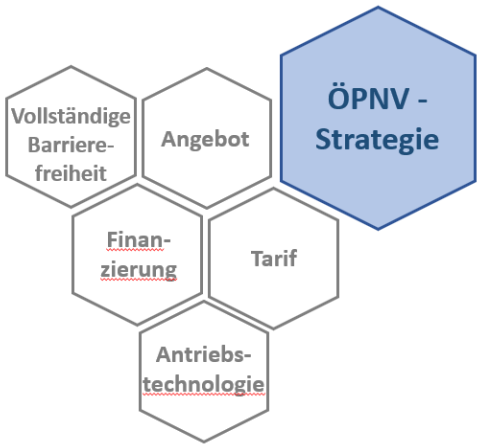
- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023											
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1.1.0	**Verkehrsführung Altstadt**	mehrere Maßnahmen																			
1.1.1	Umgestaltung Museumsstraße																				
1.1.2	Umgestaltung Schüsselkorb / Domshof (Reduktion Fahrstreifen)																				
1.1.4	Umgestaltung Schüsselkorb / Domshof (Ausfahrt Sögestraße)																				
1.1.5/ F.5a	Umgestaltung Violenstraße (inkl. Einmündung Wilhadistraße)																				
1.2.0	**Verkehrsführung Altstadt Herdentor-Ansgaritor**	mehrere Maßnahmen																			
1.2.1	Rückbau Fußgänger-LSA / Shared Space Bereich im Bereich Sögestraße Erweiterung Fußgängerzone (Zeitschiene Abhängig von vorgelagerten Planungen)																				
1.2.2	Radverkehrsführung Knochenhauerstraße / Wegesende: Fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs auf ganzer Länge einschließlich der neu einzurichtenden Fußgängerzone Knochenhauerstraße, Trennung von Zufußgehenden und Radfahrenden																				
1.3.0	**Radverkehrsführung Altstadt**	mehrere Maßnahmen																			
1.3.1	Fahrradstraße Balgebrückstraße																				
1.3.2	Fahrradstraße Dechanatstraße																				
1.3.3	Radverkehrsführung Buchtstraße: Fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs entgegen Einbahnstraße.																				
1.3.4	Weihnachtsmarktumfahrung: Führung des Radverkehrs über Dechanatstraße und Buchtstraße zur Umfahrung von Veranstaltungen auf dem Domshof, Domsheide und Obernstraße																				
1.4.0	**Fahrradparken Altstadt**	mehrere Maßnahmen																			
1.4.1	Fahrradparkhäuser																				
1.4.1.1	Fahrradparkhaus Am Brill																				
1.4.1.2	Fahrradparkhaus Domshof																				
1.4.2	Fahrradbügelprogramm Innenstadt																				
1.5.0	Lieferverkehr Altstadt / City-Logistik-Hubs																				

	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023												
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1.6.0	**Kfz-Parken Kernstadt**	mehrere Maßnahmen																			
1.6.1	Abbau straßenbegleitender öffentlicher Stellplätze (sukzessive Umsetzung nach Planungsabschluss)																				
1.6.2	**Umnutzung Öffentlicher Parkhäuser**																				
1.6.2.1	Umnutzung PH Am Dom																				
1.6.2.2	Umnutzung PH Katharinenklosterhof																				
1.6.3	Verlagerung Reisebusparkplätze / Konzeptentwicklung																				
1.6.4	Parkgebührenanpassung in ausgewählten innenstadtnahen Lagen																				
1.7.0	Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken																				
1.8.0	Flächendeckende Umsetzung von 30km/h in der Innenstadt																				
1.9.0	Optimierung der Ampeln zugunsten von Fahrrad / Fuß (unter Berücksichtigung der Leistungsfähigeit des ÖV; verschiedene Ampelanlagen; fortlaufende Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen)																				
2.1.0	**Umgestaltung / Umnutzung Martinistraße**																				
2.1.1	Martinistraße - Provisorische Umgestaltung (Aktionsprogramm) bis zur dauerhaften Umgestaltung					Evaluation															
2.1.2	Städtebauliche und verkehrliche Umgestaltung Martinistraße und Tiefer von Brill bis Altenwall																				
2.10	**Anbindung von Parkhäusern im Bestand optimieren**																				
2.10a	PH Am Brill, Tausch Einfahrt <=> Ausfahrt																				
2.10b	PH Röwekamp, neue Zufahrt (Linksabbieger vom Herdentorsteinweg)																				
2.2/ C.11	Rückbau der Kreuzung Am Brill durch Herausnahme von Richtungsbeziehungen und Umbau des Knotens zugunsten der Flächen für Zufußgehende und Radfahrende, einschließlich verbesserter Umsteigebeziehungen an den BSAG-Haltestellen.																				
2.3/ F.8	Umnutzung / Umgestaltung Bgm.-Smidt-Straße																				
2.4	Rückbau und Umgestaltung des Knotenpunkts AOK-Kreuzung zugunsten der Flächen für Zufußgehende und Radfahrende.																				
2.7	Fahrradroute Wallring																				
2.8	Anbindung Kennedyplatz-Am Wall																				
2.9	**Fußwegeachsen**	mehrere Maßnahmen																			
2.9.1	Fußwegeachsen zur Anbindung der umliegenden Stadtteile stärken																				
2.9.1	Verbesserung der fußläufigen Anbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt in drei Achsen (Herdentorsteinweg, Hillmannplatz (neue Brücke über den Wallgraben), Bgm-Smidt-Straße)																				
2.9.3	Fußgängerbrücke Wallanlagen in Verlängerung Hillmann-Platz auf Achse Kleine Hundestraße																				
3.2/ F.16	Langemarckstraße - Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen, mit mehr Straßengrün																				
3.3/ F.22c	Umgestaltung Doppelknoten Doventor																				
3.5/ F.20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße																				
3.8.1	Einbahnstraße Sielwall																				
3.8.3	Konzepts zur Minderung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Viertel (mit Erkenntnissen aus VV Humboldtstraße und Erlebnisraum Martinistraße sowie mit dem neuen Verkehrsmodell)																				
C.12	Umgestaltung Domsheide/ Balgebrückstraße																				
F1	Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen																				
F10	Umnutzung Bahnhofstraße																				
F1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel - Konzept zur Umgestaltung (Prüfung)															ggf. Umsetzung des Konzepts					
F1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs																				

3 Maßnahmen ÖPNV-Strategie



Einleitung

Das in dieser VEP-Teilfortschreibung von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie der BSAG bearbeitete Handlungsfeld ÖPNV-Strategie unterteilt sich in die Teilstrategien Angebot, Tarif, Alternative Finanzierung, Barrierefreiheit und Alternative Antriebe. Dementsprechend wurden aufbauend auf dem Analysebericht in diesen Themenfeldern Maßnahmen entwickelt, die sich zu einem Gesamtprogramm im Rahmen der ÖPNV-Strategie der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zusammenfügen. Aus diesen Maßnahmenempfehlungen speist sich das integrierte Handlungskonzept mit zeitlichem Horizont der einzelnen Maßnahmen für das Handlungsfeld ÖPNV. Hier finden sich auch die Maßnahmen in ihrer zeitlichen Einordnung wieder, die im Rahmen der VEP-Fortschreibung 2025 entwickelt wurden.
Insbesondere im Bereich des Verkehrsangebotes im ÖPNV konnte im Analysebericht aufgezeigt werden, wo Lücken und Defizite und somit Verbesserungspotenzial mit dem Schwerpunkt auf dem Busnetz bestehen. Dem ÖPNV kommt hier als Massenverkehrsmittel eine wichtige Rolle im gemeinsamem Umweltverbund mit Rad- und Fußverkehr zu, insbesondere vor dem Hintergrund eines vergleichsweise geringen Modal-Splits von 14 % im stadtbremischen Gebiet.

Das vorliegende integrierte Handlungskonzept der ÖPNV-Strategie besteht insgesamt aus elf Maßnahmen / Stufen aus dem Bereich Angebot, sieben Maßnahmen aus dem Bereich Tarif, sechs Maßnahmen aus dem Bereich der alternativen Finanzierung sowie Ausführungen zur Barrierefreiheit und der alternativen Antriebe, denen im Zuge der Einstufung und Bewertung eine gewisse Sonderrolle aufgrund der gesetzlichen Pflichten zur Umsetzung (nach Personenbeförderungsgesetz bzw. Clean Vehicles Directive) zukommt.

Die wichtigste Rolle kommt dabei einem Angebotsausbau des ÖPNV zu. In der Maßnahmenstrategie sollen zunächst in den Stufen 1 und 2 von insgesamt 11 Stufen die Angebote in der Nebenverkehrszeit und am Sonntag ausgebaut werden. Zu dieser Stufe zählt auch der bereits eingerichtete Expressbus 63S vom Hauptbahnhof in das GVZ. Kern der Angebotsmaßnahmen ist die Einführung eines leistungsfähigen Prioritätsnetzes für 85% aller EinwohnerInnen mit Metrobuslinien und einem Taktversprechen, das in der ausgebauten Endstufe (Plan 2030) einen 5 Minuten-Takt auf den meisten Linien des Prioritätsnetzes verwirklicht haben wird. In Stufe 3 geht es um die verbesserte Anbindung insbesondere für Berufstätige durch Quer- und Gewerbegebietsverbindungen. Stufe 4 stellt vorgesehene Expressbuslinien und Stufe 5 verbesserte Quartiersanbindungen inkl. On-Demand-Angeboten vor. Es folgen in den Stufen 6 bis 10 Maßnahmen zum Abend- und

Nachtverkehr, zur Erweiterung und Optimierung von Quer- und Expresslinien, zum Angebot speziell am Samstag sowie spezielle Maßnahmen in Ost-West sowie Nord-Süd-Beziehungen.

Flankierend gilt es, das System ÖPNV durch Tarifmaßnahmen attraktiver zu gestalten. Hier kommen insbesondere einer möglichen Neuausrichtung des Jobtickets, einem Kundenbindungsmodell nach BahnCard-Prinzip und einem verbundweiten Jugendticket Bedeutung zu. Aber auch auf einen grundsteuerfinanzierten Nulltarif wird Augenmerk gelegt. Dem bereits im Analysebericht festgestellten Defizit im Bereich von attraktiven Tarifen für Gelegenheitsfahrer als Einzelpersonen, aber auch Familien und Gruppen wird durch die Empfehlung vergünstigter Rahmenbedingungen für Tagestickets Rechnung getragen. Als weitere Maßnahmen in diesem Bereiche werden „ÖPNV statt Führerschein“ (zeitweise Abgabe des Führerscheins gegen kostenlose Fahrt im ÖPNV in Bremen) sowie die Abschaffung der Tarifzone 101 (Vergünstigung für Fahrten von / nach Bremen insbes. aus den nördlichen Umlandgemeinden und Bremerhaven) dargestellt.

Durch den vergleichsweise hohen Kostenblock des Handlungsfeldes ÖPNV kommen Betrachtungen zu möglichen alternativen Finanzierungsformen eine hohe Bedeutung zu, um Subventionen zu senken und die öffentliche Hand perspektivisch zu entlasten. Mit der Hilfe von Gutachtern wurden Maßnahmen herausgearbeitet, die die Möglichkeit bieten, zusätzliche Mittel für das System ÖPNV zu generieren oder aber einen kostenlosen ÖPNV in der Stadt Bremen zu finanzieren. Zu ersteren gehören eine ÖPNV-Taxe, eine Pendlerabgabe oder auch eine Parkraumbewirtschaftung, die in Teilen auch für die Finanzierung des ÖPNV herangezogen werden kann. Zur Finanzierung eines kostenlosen ÖPNV in Bremen wird eine Anhebung des Grundsteuerhebesatzes um ca. 360 Prozent zur vertieften Prüfung vorgeschlagen, was in etwa dem Ausgleich der entfallenden Tarifeinnahmen entspricht. Über ein neues „Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)“ als bremischem Nachfolger des im Jahr 2019 ausgelaufenen Entflechtungsgesetzes (GVFG-Landesprogramm) soll die Finanzierungsgrundlage für ÖPNV- Projekte in Bremen auf neue Beine gestellt werden.

Das große Handlungsfeld im ÖPNV wird ergänzt durch die nach dem Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit, wobei für eine unter den gegebenen Umständen möglichst rasche Umsetzung bis zum Jahr 2048 plädiert wird. Sowohl Bus-, als auch Straßenbahnhaltestellen sind in diesem Zusammenhang im Stadtgebiet barrierefrei zu gestalten.
Ebenfalls in einen gesetzlichen Rahmen eingebettet ist die Maßnahme zur Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV mit Alternativen zum konventionellen Dieselaggregat inkl. entsprechender (Lade-)Infrastruktur. Für Bremen werden Elektrobusse mit einer teilweisen Umstellung der Flotte (71%) bis zum Jahr 2033 vorgeschlagen. Die sog. „Clean Vehicles Directive“ der EU gibt diesen Rahmen vor.

Die in den weiteren Handlungsfeldern erarbeiteten Maßnahmen zum stadtregionalen Verkehrskonzept (vornehmlich Maßnahmen im Regionalbusverkehr), zur autofreien Innenstadt und dem Parken in Quartieren sind in Zusammenhang mit der ÖPNV-Strategie zu sehen und stehen in Abhängigkeit bzw. Wechselwirkungen zueinander.

3.1 ÖPNV-Angebot

3.1.1 Kernaussagen Analysebericht / Erkenntnisse und Thesen aus der Analyse

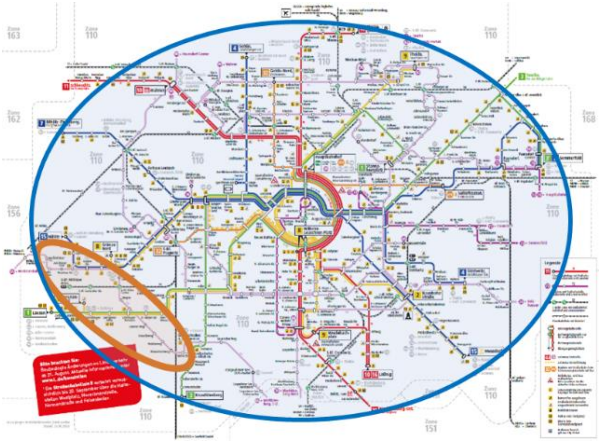
- Es gibt eine Stagnation mit Tendenz zur Verschlechterung im ÖPNV.
- Der Modal-Split des ÖPNV ist verglichen mit ähnlich großen Städten in Bremen unterdurchschnittlich.
- Neue Rahmenbedingungen und Ziele erfordern eine Anpassung des VEP im Bereich des ÖPNV.
- Daher müssen kurz- und mittelfristige Maßnahmen entwickelt werden in den Bereichen: Angebot, Beschleunigung und Busnetz.
- Das Potenzial für höhere eine höhere Nutzung ist da!
  Hürden dafür sind: (Gesamt-)Reisezeit, Besetzung der Fahrzeuge, keine Direktverbindungen, Komfort.
- Das Reisen muss als leicht empfunden werden, barrierefrei, flexibel und zügig sein.
- Der Takt hat einen großen Einfluss auf die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür.
- Fokus für die Planung des ÖPNV-Angebots für eine erfolgreiche Mobilitätswende muss sich ändern von der wirtschaftlichsten Erbringung der Leistung hin zur Maximierung der Nachfrage.

3.1.2 Praxisbeispiele aus anderen Städten

Dass eine Verbesserung des Angebotes oder direkte Linienführungen in die Innenstadt in den meisten Fällen durch eine signifikant höhere Nutzung belohnt wird, zeigen folgende Beispiele:

<u>Leipzig</u>

Eine Untersuchung der Leipziger Verkehrsbetriebe[20] beschäftigte sich mit dem Verhältnis der Fahrtenhäufigkeit zur Nutzung. Wird der Takt von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet (von 4 auf 6 Fahrten/Stunde), steigt die Nutzung mit einer Elastizität 0,4 (oder ca. 20 %). Dies tritt dann ein, wenn die Angebotsverdichtung über einen spürbaren Tagesanteil eintritt. Nachgewiesen wurde dies für eine Buslinie (orange) unter der Woche, als auch für Straßenbahnlinien (blauer Bereich) samstags.

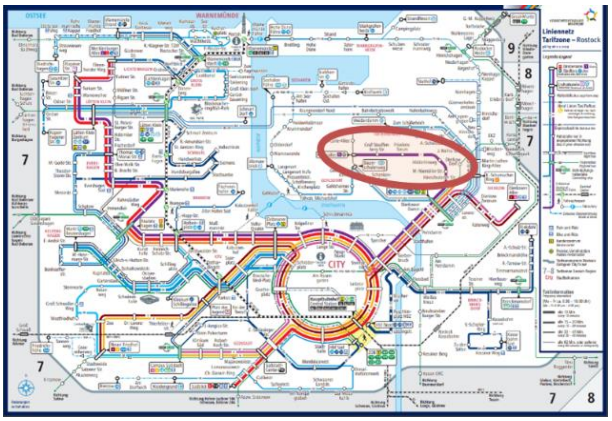


© Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

[20] E-Mail Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) an BSAG vom 02.06.2020

Rostock[21]

Eine Straßenbahnstrecke (roter Bereich) wurde in Bremens Partnerstadt durch eine Liniennetzreform, die andere Stadtbereiche betraf, von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Auch hier zeigte sich eine Nachfragesteigerung von 20%. Bemerkenswert ist auch, das umliegende Buslinien im erschlossenen Stadtteil ebenfalls Fahrgastzuwächse verzeichneten, obwohl es bei diesen keine Angebotsveränderungen gab.



© Rostocker Straßenbahn AG

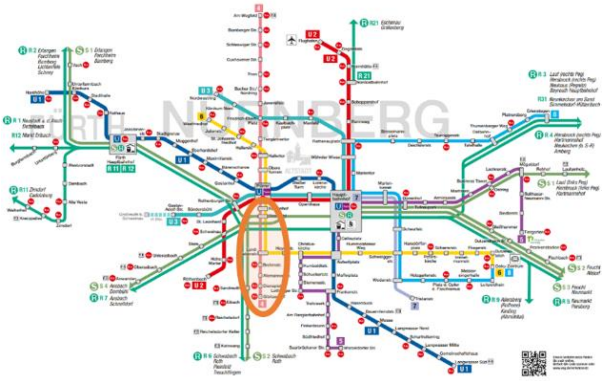
Halle/Saale

Eine Untersuchung der HAVAG[22] über die Potenziale einer Liniennetzreform, in der von einem 15- auf einen 10-Minuten-Grundtakt im Straßenbahnnetz umgestellt werden soll, zeigt eine netzweite Nachfragesteigerung im Verkehrsmodell von 10% - real würde aber i.d.R. mehr erreicht. Dabei werden erschwerend Direktverbindungen gestrichen und einige Streckenabschnitte im Takt nicht verbessert. „Die HAVAG führte 2019 mit der exeo Strategic Consulting AG eine Markforschung in den Segmenten Selten- und Nicht-Kunden durch um zu prüfen, welches Potenzial bei dieser Zielgruppe zwecks Gewinnung für den ÖPNV besteht und mit welchen Maßnahmen dies realisiert werden kann. Die Ergebnisse der Marktforschung bestätigen das Ergebnis der Umfrage von 2017. Die Verbesserung des Takts ist mit Abstand die attraktivste Maßnahme aus Kundensicht.“[23]

Die HAVAG stellt dabei auch den gegenteiligen Effekt fest: Zwischen 2004 und 2014 wurde die Verkehrsleistung um 30% gesenkt, dadurch verringerte sich die Fahrgastanzahl im Netz um 15%.

Nürnberg[24]

Ausgelöst durch eine Angebotserweiterung, die auf dem nördlichen Linienast der Linie 4 erforderlich wurde, wurde auch der südliche Linienast (oranger Bereich) von der VAG in den Hauptverkehrszeiten von einen 10- auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. Obwohl sogar teilweise andere Linien im Süden parallel verkehren, konnte eine Fahrgaststeigerung von 15%, im allein bedienten Streckenabschnitt der Linie 4 von 20% festgestellt werden. Da sich das Angebot bewährt hat, soll es auf den ganzen Tag ausgeweitet werden.



© Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

[21] E-Mail Rostocker Straßenbahn AG an BSAG vom 02.06.2020
[22] E-Mail Hallesche Verkehrs-AG an BSAG vom 04.06.2020
[23] Beschlussvorlage VII/2019/00436 vom 12.12.2019 Stadtrat Halle/Saale
[24] E-Mail VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft an BSAG vom 04.06.2020

Berlin[25]

Die Straßenbahnlinie M2 erhielt in der City-Ost 2007 eine neue Linienführung. Die Einwohner entlang der Prenzlauer Allee und von Heinersdorf erhielten eine direkte Führung zum Alexanderplatz, sodass ein Umstieg entfiel. Aufgrund der über die Jahre gestiegenen Nachfrage (ohne weitere Maßnahmen in diesem Stadtbereich) musste das Angebot von einem 10- auf einen 5-Minuten-Takt verdoppelt und das Fassungsvermögen der eingesetzten Fahrzeuge um 50% gesteigert werden. Die Platzkapazität pro Stunde stieg um 200%.

© Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR

Mannheim

Im Rahmen des BMVI-Förderprogramms Modellstädte zur Reduzierung der Stickstoffdioxidwerte wurden mit Hilfe des Bundes verschiedene Tarif- und Angebotsmaßnahmen umgesetzt. Einen Zwischenstand stellte der Erste Bürgermeister Christian Specht im Rahmen einer Veranstaltung beim BMVI am 28.01.2020 vor: Ungefähr zwei Drittel der Mittel wurden für Tarifmaßnahmen wie die Übernahme des Arbeitgeberbeitrags des Job-Tickets oder die Reduzierung der Gelegenheitsfahrausweise um ein Drittel genutzt. Ungefähr ein Drittel wurde für Angebotsverbesserungen wie einer neuen Innenstadtanbindung oder einer Taktverdichtung einer tangentialen Buslinie genutzt. Netzweit konnte eine Steigerung der Nachfrage um 5,9% im ersten Halbjahr 2019 verglichen mit dem Vorjahreszeitraum festgestellt werden. Auf dem Streckenabschnitt mit der Taktverdichtung (Bedienung durch zwei statt einer Buslinie) konnte eine Fahrgaststeigerung im gleichen Zeitraum um 26,4%, im Jahreswert sogar um 27,6% festgestellt werden[26].

Wien

In einer vom Rhein-Main-Verkehrsverbund in Auftrag gegebenen Studie zu Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen bei der Verkehrsentwicklung der Stadt Wien wurde folgendes festgestellt[27]: Untersucht wurde ein 10-Jahres-Zeitraum von 2005-2015, in der 2012 die Einführung des sogenannten Wiener Modells mit der 365-Euro-Jahreskarte fiel. In den zehn Jahren gab es etliche Entwicklungen, die den ÖPNV begünstigten, wie ein Zuzug von Studenten, aber auch teilweise gegenteilige Auswirkungen hatten, wie eine Senkung der Kraftstoffpreise. Unterteilt man den Zeitraum in einer Zeit vor dem Wiener Modell (2005-2011) und danach (2012-2015) können grundsätzliche Aussagen zu Wirkungen getroffen werden. Der Fahrgastzuwachs 2005 bis 2011 betrug 127 Millionen, davon sind 22 % auf Bevölkerungseffekte (Demografische Entwicklung), 4% auf Tourismuseffekte (Zunahme Übernachtungen) und drei Viertel auf andere Effekte zurückzuführen. Der Model Split des ÖPNV steigerte sich von 35% auf 39%. 2012 bis 2015 betrug die Zunahme der Nachfrage 70 Millionen, wovon 62% auf Bevölkerungseffekte, 6% auf Tourismuseffekte und nur ein Drittel auf andere Effekte zurückzuführen sind. In den Jahren bis 2011 wurden viele Maßnahmen der Angebotsausweitung umgesetzt, wie Verlängerung von U-Bahn-Linien, Verbesserung der Zubringer- und Tangentialverkehre oder des Nachtverkehrs. 2012 wurde das Jahresticket stark vergünstigt, dafür Einzel- und Wochenkarten signifikant verteuert. Zugleich wurde die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet und das Parken verteuert. Der Modal Split des

[25] E-Mail Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) an BSAG vom 02.06.2020
[26] E-Mail Rhein-Neckar-Verkehr GmbH an BSAG vom 09.06.2020
[27] Das „Wiener Modell“ – ein Modell für deutsche Städte? | DER NAHVERKEHR 9/2018 Seite 53-61 | Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Dominik Bieland

ÖPNV hat sich in dieser Zeit nicht verändert. Daraus kann abgeleitet werden, dass der Einfluss von Angebotsmaßnahmen signifikant größer ist, als von Tarifmaßnahmen. Zudem wird in der Studie nahegelegt, dass tarifliche Vergünstigungen ohne ein attraktives Angebot verpuffen würden. Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt eine Studie von Civity[28].

Zürich

Die Schweiz hat traditionell eine sehr hohe ÖPNV-Nutzung. Attraktivität des Angebots und die hohe Nachfrage bedingen dabei zunächst einander. Allerdings bieten Bahnen und Busse zum Beispiel in Zürich auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten ein sehr attraktives Angebot. So verkehren die Straßenbahnlinien in der 415.000-Einwohner-Stadt Montag bis Samstag bis 20:30 Uhr durchweg alle 7,5 Minuten und abends und sonntags alle 10 Minuten – viele Streckenabschnitte werden dabei von zwei oder mehr Linien bedient. Wenn zu allen Tageszeiten das Angebot so dicht ist, sind im Prinzip keine Fahrplankenntnisse erforderlich. Darüber hinaus kann man sich auf regelmäßige Abfahrten verlassen, da 84,8% aller Abfahrten mit einer Verspätung von nicht mehr als 90 Sekunden erfolgt[29] (in Bremen wird dieser Wert bei Verspätungen bis 180 Sekunden/3 Minuten erreicht).
Das Angebot wurde zwischen den Jahren 2000 und 2012 von einem vergleichsweise hohen Niveau nochmals um 22% erhöht. So konnte 2015 ein Modal Split des ÖPNV von 41% (2000: 30%) erreicht werden bei einem MIV-Anteil von nur 25%[30] (2000: 40%).

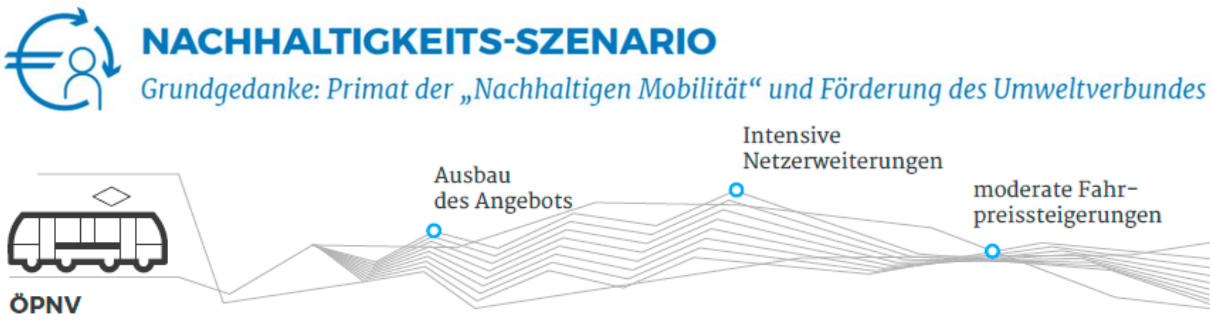
Natürlich können die genannten Beispiele nicht 1:1 auf Bremen übertragen werden. Dazu sind die Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl und -entwicklung mannigfaltig und unterschiedlich. Tendenzen können jedoch sehr wohl abgeleitet werden und stützen die vorgenannten Thesen. Diese Erkenntnisse sollen für die Auswahl und Untersuchung von Maßnahmen bei der Angebotsoffensive genutzt werden.

Viele Städte planen derzeit Angebotsausweitungen oder haben sie bereits umgesetzt. Die folgenden Beispiele sollen Mut machen und zeigen, dass Bremen mit einer Angebotsoffensive den richtigen Weg beschreiten würde:

Leipzig

Im September 2018 verabschiedet der Stadtrat Leipzig einstimmig für die Mobilitätsstrategie 2030* das „Nachhaltigkeitsszenario“[31]. Das Gesamtziel ist ein 70%-Anteil es Umweltverbundes am Modal Split, davon 23% ÖPNV (2018: 18%). Der MIV hätte folglich einen Anteil von 30% (2018: 36%) an den Wegen. Ziel im ÖPNV ist eine Steigerung der Nachfrage von 156 Millionen (2018) auf Millionen Fahrgästen pro Jahr. Dafür sollen Investitionen von ca. 1 Milliarde EUR in Infrastruktur und Fahrzeuge des ÖPNV getätigt werden (inkl. Fördermittel Bund und Land). Der erforderliche Ausgleich der LVB durch die Stadt steigt von perspektivisch 50 Mio. EUR pro Jahr in 2030 (ohne Strategie) auf 77 bis 90 Mio. EUR pro Jahr.

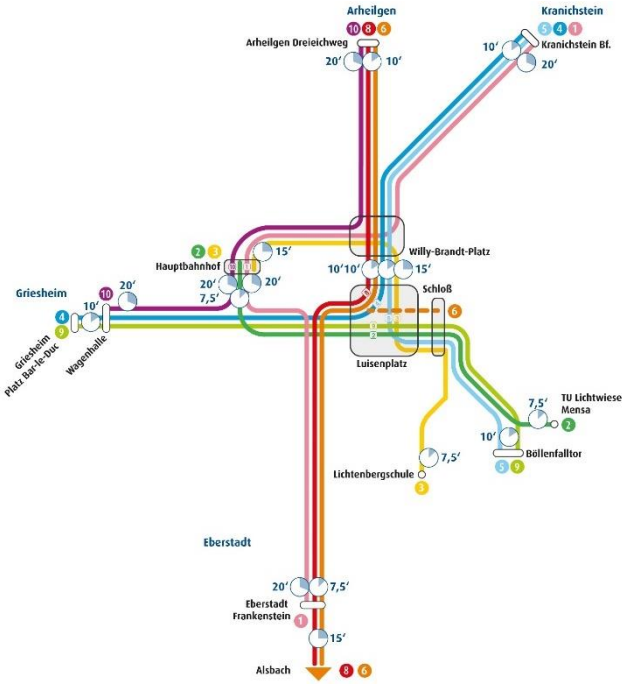
[28] civity Management Consultants GmbH & Co. KG | matter No. 2 | https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/
[29] Tagesanzeiger | So pünktlich ist Ihre VBZ-Linie | https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/so-puenktlich-ist-ihre-vbz-linie/
[30] Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement | Kennzahlen der Verkehrsentwicklung | https://www. stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/webartikel/webartikel_kennzahlen_verkehrsentwicklung.html
[31] Vorlage VI-DS-03902-NF-02 Stadtrat Leipzig



Quelle: Rat der Stadt Leipzig – Vorlage - VI-DS-03902-NF-02: Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig

Darmstadt

Der Zweckverband DADINA und die Stadt Darmstadt haben zusammen mit dem Verkehrsunternehmen HEAG ein neues Straßenbahn-Konzept beschlossen: 10- statt 15-Minuten-Grundtakt und Verstärkungen abends sollen schrittweise bis 2024 den ÖPNV verbessern. „Neue Verbindungen und mehr Fahrten sorgen dann dafür, dass sich die Fahrgäste in Zukunft auf einen noch attraktiveren öffentlichen Nahverkehr verlassen können.“[32] Die Gesamtleistung der Straßenbahn erhöht sich dadurch um 30%. Es müssen 10 Straßenbahnen zusätzlich beschafft werden und 50 Fahrende zusätzlich eingestellt und ausgebildet werden. Die Belastung des kommunalen Haushalts erhöht sich dadurch um 7,2 Millionen EUR pro Jahr.



© DADINA

Köln

Die Kölner Verkehrsbetriebe haben seit Dezember 2020 ihr Angebot erweitert. Die Leistung der Stadtbahn stieg um 4% (750.000 km/a), die des Busverkehrs um +3% (570.000 km/a). Die Kosten dafür betragen 10,3 Millionen EUR pro Jahr. Die Maßnahme dient dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung. Die Attraktivität des ÖPNV soll gesteigert werden.

[32] Quelle: Pressemitteilung der Stadt Darmstadt vom 05.03.2021

Düsseldorf

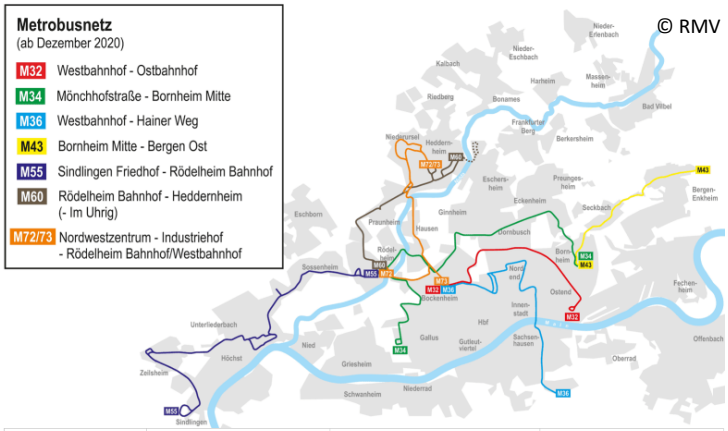
Zum kurz- bis mittelfristigen Ausbau des ÖPNV-Angebotes wurden im Mai 2018 neue Metrobuslinien eingerichtet, die zügige Verbindungen im dichten Takt anbieten sollen[33]. Die Leistung stieg um 1,3 Mio. km pro Jahr. Die Nachfrage sollte dadurch um 3,7 Millionen Fahrgäste pro Jahr steigen. Die Belastung des städtischen Haushalts erhöhte sich 2,2 Millionen EUR pro Jahr.

Metrobus in Düsseldorf © Westdeutsche Zeitung
https://www.wz.de/nrw/duesseldorf/duesseldorfer-metrobusse-muessen-bekannter-werden-und-schneller_aid-32710009

Im August 2020 steigerte die Rheinbahn weiter ihre Leistung auf vielen Linien abends und am Wochenende. Ziel war u.a. ein höherer Komfort für die Fahrgäste durch mehr Platz. Im Oktober sollten Taktverdichtungen im Berufsverkehr bei der Stadtbahn umgesetzt werden. Hierfür wurden 16 zusätzliche Fahrzeuge beschafft (konnte aufgrund von Mängeln an neuen Fahrzeugen bisher nicht umgesetzt werden). Die weiteren Leistungsausweitung seit 2020 sollten 5% (1,2 Mio. km/a) betragen[34].

Frankfurt am Main

„Wir wollen als Stadt Meilensteine für eine nachhaltige Mobilität setzen“ teilte Oberbürgermeister Peter Feldmann in der FAZ am 14.05.2020 mit. Im Dezember 2020 führte Frankfurt 3 neue Expressbuslinien ein sowie wertet 7 Buslinien zu Metrobussen auf. Metrobusse beinhalten ein Taktversprechen und einen Rund-um-die-Uhr-Betrieb. Der Nachtverkehr wird auf die gesamte Woche im 30-Minuten-Takt ausgeweitet. Die Erwartung ist eine Steigerung der Nachfrage um 2,2 Millionen Fahrgäste pro Jahr.



	Montags bis freitags	Samstags	Sonntags
10-Minuten-Takt	06:30 Uhr bis 21:00 Uhr	09:00 Uhr Uhr bis 21:00 Uhr	–
15-Minuten-Takt	05:00 Uhr bis 06:30 Uhr 21:00 Uhr bis 00:00 Uhr	21:00 Uhr bis 00:00 Uhr	11:00 Uhr bis 00:00 Uhr
30-Minuten-Takt	00:00 Uhr bis 05:00 Uhr	00:00 Uhr bis 09:00 Uhr	00:00 Uhr bis 11:00 Uhr

Der Nahverkehrsplan 2025+ hat weitere Ziele: 3 weitere Metrobuslinien sollen eingerichtet werden und 3 Straßenbahn- und 13 Buslinien beschleunigt werden. Ein Kapitel Barrierefreiheit beschreibt zudem den erforderlichen Umbauprozess.

© FAZ
https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/metrobusse-in-frankfurt-fahrplan-auswendig-lernen-nicht-noetig-16768553.html

[33] Vorlage Rat der Stadt Düsseldorf 66 /36/2017
[34] Vorlage Rat der Stadt Düsseldorf OVA/041/2019

Hamburg

In Hamburg soll die Anzahl Fahrgäste im ÖPNV bis 2030 um 50% und damit der Modal Split des ÖPNV auf 30% gesteigert werden. Erreichen will man dies neben Infrastrukturausbauten im Schnellbahnnetz mit dem „Hamburg-Takt“.

© Pressestelle des Senats der FHH

Bürgermeister Peter Tschentscher: „Dieses neue umfassende öffentliche Nahverkehrssystem führt dazu, dass in Hamburg niemand mehr auf Fahrpläne achten muss, sondern dass man überall spontan, flexibel und ohne Wartezeit unterwegs sein kann. Hamburg wird dadurch klimafreundlicher, leiser und attraktiver, vor allem an den heute noch stark belasteten Magistralen, die wir als neue Wohn- und Lebensräume besser nutzen können. In der gesamten Stadt soll man dann vom frühen Morgen bis in die Abendstunden innerhalb von fünf Minuten ein öffentliches Nahverkehrsangebot erreichen können.“[35]

Elektrischer Quartierbus © HOCHBAHN

Erreicht werden soll dieses Ziel im Angebot stufenweise durch mehr oder längere Züge auf den Schnellbahnen als auch durch mehr Busse. Die Betriebsleistung im Busnetz wird bis 2030 verdoppelt – es entstehen über 600 neue Haltestellen auf neuen Buslinien. Eingerichtet werden die neuen Busprodukte XpressBus und Quartierbus – natürlich elektrisch.

On-Demand-Service © VHHPVG

On-Demand-Verkehre sollen den Hamburg-Takt am Stadtrand ermöglichen: Einsatz barrierefrei in der Fläche im HVV-Tarif als Ergänzung zu Schnellbahnen und Bussen. Dies betrifft circa 15 Prozent der Hamburger, davon können bis zu 2/3 der Fahrten als On-Demand-Zubringerverkehre in den bestehenden ÖPNV eingebunden werden. Circa 1/3 werden On-Demand-Direktverbindungen sein.

Metrobus

2001 führte Hamburg als erste deutsche Stadt das Produkt Metrobus ein. Es soll die wichtigsten Buslinien auf eine ähnliche Qualitätsstufe wie den Schienenverkehr heben und bewerben. Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt, Osnabrück und Braunschweig führten ebenfalls Metrobusnetze ein. Gemeinsamkeit ist ein Taktversprechen, in der Regel Montag bis Freitag 6 bis 21 Uhr mindestens alle 10 Minuten.

[35] Pressemitteilung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg vom 11. Dezember 2019.

Weitere Gemeinsamkeiten sind:

- direkte Streckenführungen,
- Anbindung an die Innenstadt oder andere herausragende Ziele,
- Bevorrechtigung an Ampeln sowie Busspuren, wo erforderlich,
- hoher Haltestellenstandard und
- eigene, besondere Liniennummern.

3.1.3 Erkenntnisse aus den Praxixbeispielen

- Reine Angebotsverbesserungen haben eine Elastizität von 0,2-0,4.
- Der Effekt von Angebotsausbau auf die Nachfrage ist bei gleichen Kosten höher als von Tarifmaßnahmen.
- Tarifmaßnahmen sollten mit Angebotsmaßnahmen koordiniert werden. Die Angebotsmaßnahmen sollten vorher erfolgen.
- Viele Städte stärken derzeit oder planen eine Stärkung des ÖPNV mit erhöhten Investitionen und erhöhtem Verlustausgleich/Belastung des kommunalen Haushalts.
- Über den Tag gleichbleibender, dichter Takt erhöht die Nachfrage.
- Umsteigefreie Direktverbindungen erhöhen die Attraktivität und Nachfrage signifikant.
- Einige Städte haben „Metrobusse“ für den wichtigsten Buslinien eingeführt.
- Eine Differenzierung des Busangebotes mit mehreren Produkten hilft beim zielgerichteten Ausbau des Angebotes und der Erschließung.
- Der Ausbau sollte stufenweise erfolgen.
- Ein 5-Minuten-Takt wird als optimaler Takt gesehen, um jederzeit flexibel und ohne Fahrplankenntnisse den ÖPNV nutzen zu können.

3.1.4 Umsetzung der Erkenntnisse für Maßnahmen

In den folgenden Maßnahmenskizzen wird ein Ausbau des Angebotes in 11 Stufen beschrieben, die bis 2030 nach und nach umgesetzt werden sollen. Ein stufenweises Vorgehen ist erforderlich, da die Fahrzeug-, Werkstatt- und Betriebshofkapazitäten für bis zu 73 Busse und 40 Straßenbahnen zusätzlich erheblich ausgebaut werden müssen und circa 650 Mitarbeitende eingestellt und ausgebildet werden müssen. Zudem müssen entsprechende Finanzmittel für Investitionen als auch Betrieb (konsumtiv, jährlich, wachsend von Stufe zu Stufe) bereitgestellt werden. Eine schnellere Umsetzung würde sowohl die FHB als auch die BSAG überlasten. Die einzelnen Stufen haben zwingende zeitliche Vorläufe. Sofern Entscheidungen zur Umsetzung/Beauftragung der BSAG später als vorgeschlagen erfolgen, verschiebt sich die Umsetzung um den zeitlich genannten Vorlauf.

Die Detaillierung nimmt von Stufe zu Stufe ab, da es zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich ist, jede einzelne Stufe vertieft auszuarbeiten. Zudem ist es dadurch möglich, noch im Laufe der Jahre bis 2030 auf Entwicklungen und Erkenntnisse vorangegangener Stufen reagieren zu können sowie Wünsche auf Stadtteilebene prüfen und abwägen zu können.

Das Ziel ist insgesamt zusammen mit den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes ein Leben ohne eigenen Pkw zu ermöglichen und dass Pkw-Fahrten nur im Ausnahmefall erforderlich werden.

Das Netz wird den Thesen folgend differenziert, um zielgerichtete Angebotsverbesserungen und ein für die Bürger*innen nachvollziehbares, merkbares Netz und verlässliche Takte bereitzustellen:

- Das **Prioritätsnetz** vereint die stark nachgefragten **Straßenbahn**- und Busstrecken, erschließt den Großteil der Bevölkerung und verbindet diesen direkt mit der Innenstadt oder Vegesack (Durchmesserlinien) in einem verlässlichen, dichten Takt. Das Prioritätsnetz bildet das starke Rückgrat des ÖPNV für die meisten Verkehrsbedürfnisse. Dessen Buslinien werden als **Metrobus** vermarktet.

  Für die Linien des Prioritätsnetzes gilt ein ***TAKTversprechen***: Montag bis Freitag 6 bis 21 Uhr, Samstag 9 bis 21 Uhr mindestens alle 10 Minuten.

  Ziel für 2030: **Mobil ohne Fahrplan**. Auf den meisten Strecken des Prioritätsnetzes soll tagsüber alle 5 Minuten eine Abfahrt erfolgen. Auch zu anderen Zeiten ist das Angebot so attraktiv, dass die Menschen die Möglichkeit haben, jederzeit flexibel unterwegs zu sein.

- Ein ergänzendes Netz aus **Quer- und Gewerbebuslinien** verbindet direkt Stadtteile und Gewerbestandorte unter Umgehung der Innenstadt miteinander (Tangentiallinien). Die Takte sind an das Prioritätsnetz angepasst und so gestaltet, dass lange Wartezeiten vermieden werden und längere Fahrten über die Innenstadt nicht erforderlich sind.

- Um weite Strecke zwischen Stadtrand und Innenstadt sowie Stadtteilen und Gewerbestandorten außerhalb des Schienennetzes schneller miteinander zu verbinden, werden **Expressbuslinien** neu eingeführt.

- **Quartiersbuslinien** übernehmen die Feinerschließung von Ortsteilen außerhalb der oben genannten Netze.

- In Bereichen mit dünner Besiedlung und/oder engen Straßen, die keine Busbefahrung zulassen, kommen **Quartiershuttle** zum Einsatz, die auf Bestellung verkehren (On-Demand-Verkehr) und so zusammen mit den anderen Netzen die Erschließung aller Bürger*innen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot sicherstellen.

Vergleich der Busprodukte:

Produkt	Metrobus	Quer- & Gewerbe-verbindung	Expressbus	Quartiers-bus	Quartiers-shuttle
Merkmale	Direkte Führung, Anbindung Innenstadt/ wichtige Ziele, Bevorrechtigung wie Straßenbahn	Verbindung zwischen Stadtteilen und zu Gewerbe-standorten	Direkte Punkt-zu-Punkt-Verbin-dungen über Schnellstraßen, hohe Bevorrechtigung	Feinerschließ-ung der Stadtteile auch in engeren Straßen und 30er Zonen	Fährt auf Bestellung, bündelt ähnliche Fahrtwünsche, befährt alle Straßen
Erschließung Haltestellen	Erschließung wie Straßenbahn, Hoher Haltestellen-Standard	Verknüpfung mit Prioritätsnetz, Erschließung Stadtrand & Gewerbe	Am Stadtrand normale Er-schließung, sonst nur ausgesuchte Haltestellen (Umsteigen)	Hohe Erschlies-sungswirkung, geringerer Haltestellen-abstand	Sehr hohe Erschließungs-wirkung, flächendeckend viele virtuelle Haltestellen
Typischer Takt Linie Mo-Fr tagsüber	Mindestens 10 Minuten	10-20 Minuten, Randbereiche 30 Minuten	20-30 Minuten	20-30 Minuten	Realisierung Fahrtwunsch innerhalb 10-15 Minuten
Fahrzeuge	Gelenkbusse mit 4 Türen und 2 Multifunktions-flächen	Standard 12 m- und Gelenkbusse	12 m- und Gelenkbusse, ideal mit höherwertiger Bestuhlung	Kleine (Midi, Sprinter) und 12 m-Busse	„Bulli“ oder „Sprinter“

Die bereits in der Analysephase eingegangenen Vorschläge zu Netz und Angebot als auch in Beiräten in den letzten Jahren formulierten Erwartungen an den ÖPNV wurden vertieft geprüft und Vor- und Nachteile abgewogen. So konnten zum Beispiel für den Bereich Admiralstr. eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof, für Aumund-Hammersbeck eine Verbindung zum Bahnhof Aumund oder für Huchting die Beibehaltung des Ringbusses bei Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in die Maßnahmen aufgenommen werden. Neue Direktverbindungen wie zum Beispiel aus der Vahr nach Habenhausen und zum Flughafen, aus Horn-Lehe nach Findorff und in die Überseestadt, aus Hemelingen und Arbergen zum Hauptbahnhof oder aus den südlichen Stadtteilen ins GVZ werden vorgeschlagen. Aus Oberneuland oder Hemelingen wird man schneller über neue Routen in die Innenstadt gelangen, aus Burg zur Universität und in die Vahr und aus Sebaldsbrück nach Huckelriede und ins GVZ.

Die Entwicklung des **Prioritätsnetzes** und dabei die Gestaltung der Metrobuslinien hatten den Fokus, möglichst viele Stadtteile umsteigefrei im dichten Takt mit der Innenstadt zu verbinden, um so die *Autofreie Innenstadt* durch eine exzellente Anbindung signifikant zu unterstützen, als auch mit dem Hauptbahnhof oder – in Bremen-Nord – das Zentrum Vegesacks. Möglichst alle wichtigen Ziele wie größere Bahnhöfe, Hochschulen, Stadtteilzentren und größere Einkaufszentren sowie große Kliniken sollen angeschlossen werden und mit einmaligem Umsteigen erreichbar sein. Stadtentwicklungsgebiete wie das Tabakquartier, Lesum-Park oder die Gartenstadt Werdersee sollen mit diesen Hauptlinien im dichten Takt erschlossen werden. Das ***TAKTversprechen*** sorgt für Verlässlichkeit und möglichst eine Nutzung ohne Fahrplankenntnisse. Stark nachgefragte Strecken werden so weit verdichtet, dass der Komfort in den Fahrzeugen erhöht und für neue Kunden attraktiver wird. Die befahrenen Strecken werden wo erforderlich mit Einrichtungen für eine Beschleunigung ausgestattet, die Haltestellen optimal gestaltet und die Fahrzeuge so ausgestattet, dass der Fahrgastwechsel optimiert wird. So werden kürzest mögliche Fahrzeiten erreicht.

Die **Quer- und Gewerbelinien** sollen neue Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen ermöglichen und Gewerbegebiete in einem attraktiven Takt anzubinden. Auf wichtigen Querstrecken wird ein 10-Minuten-Takt (teilweise durch Überlagerung von zwei Linien) geschaffen, der Umsteigezeiten signifikant verringert, es immer seltener erforderlich machen wird, umwegig über die Innenstadt zu fahren und bei Störungen und Baustellen gute Alternativen bietet. In der Regel verkehren die Linien tagsüber durchgehend im 20-Minuten-Takt. In Randlagen kann auch ein 30-Minuten-Takt eingerichtet werden, dessen Fahrten sehr gut auf Zugverbindungen zum Beispiel am Bahnhof Mahndorf abgestimmt sein wird.

Quartiersbuslinien übernehmen die Feinerschließung in den Ortsteilen, wo die anderen Netzebenen Lücken aufweisen, und Anbindung an das Prioritätsnetz. So werden der Norden von Schönebeck, der Blumenkamp, der Stadtwerder und die Bahnhofsvorstadt erstmals im Takt verlässlich ans ÖPNV-Netz angebunden. Die Linien verkehren alle 20 bis 30 Minuten teilweise mit kleineren Bussen.

Darüber hinaus übernehmen **Quartiersshuttle** die Feinerschließung in Borgfeld und Oberneuland, ganz Huchting inklusive Grolland, Burg-Grambke und Industriehäfen sowie Seehausen, Hasenbüren und Strom auf Bestellung. Von Bushaltestellen als auch feinverteilten virtuellen Haltestellen kommt ein elektrischer Kleinbus (teilweise barrierefrei ausgestattet) binnen 10 bis 15 Minuten und fährt ggf. mit leichten Umwegen unter Mitnahme anderer Fahrgäste zum gewünschten Ziel. Die Wartezeit ist dabei signifikant geringer als bei bestehenden Buslinien und entspricht den anderen Busnetzen, auch bei geringer Besiedlungsdichte oder engen Straßen. Weitere Gebiete können untersucht werden.

Gezielte **Infrastrukturausbau**ten können zusätzliche Verknüpfungen herstellen und dem ÖPNV einen Vorteil verschaffen, wie eine Weserquerung zwischen Überseestadt und Woltmershausen, eine Umgestaltung der Haltestelle Kattenturm-Mitte oder eine Verbindung für den Umweltverbund zwischen Arbergen und dem Gewerbepark Hansalinie.

Die zusätzlichen Leistungen mit Bussen sollen möglichst klimaneutral mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen übernommen werden. Eine Übergangszeit kann technologisch, betrieblich und infrastrukturell (Betriebshof/Werkstätten) begründet mit herkömmlichen Bussen überbrückt werden.

Maßnahmen im Straßenbahnnetz aus dem VEP

Die Verlängerung des Straßenbahnnetzes wird über diese Teilfortschreibung nicht angepasst. Die Maßnahmen des VEP 2025 gelten weiter. Ab dem 3. Quartal 2021 soll eine Prüfung der Maßnahmen erfolgen, bei denen noch nicht mit der Planung begonnen wurde, um ein Programm mit einer Reihenfolge festzulegen. Dabei sollen weitere Korridore der Stadtentwicklung folgend untersucht werden. Die Verbindung Malerstraße und Verlängerung Osterholz sollen ungeachtet dessen ab 3. Quartal 2021 in einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden. Die Neubaustrecke in der Überseestadt aus dem IVK (Maßnahme Ö.4_2) befindet sich derzeit bereits in einer Machbarkeitsstudie.

3.1.5 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

3.1 a Angebotsoffensive Stufe 1 – Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

3.1 a	Angebotsoffensive Stufe 1 Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

Beschreibung

- Die Hauptlinien 1, 4, 6, 24, 25, 26/27 weisen derzeit in der Nebenverkehrszeit (NVZ) montags bis freitags ab 9 Uhr bis 12:30 Uhr oder 15 Uhr ein gegenüber den Hauptverkehrszeiten verringertes Angebot auf (10-Minuten-Takt statt 7,5- bis 5-Minuten-Takt). Diese Angebotslücke wird geschlossen, sodass auf diesen Linien zwischen 6:15 Uhr und 18:45 Uhr mindestens ein 7,5-Minuten-Takt (+33%) angeboten wird (Linien 26 und 27 jeweils alle 15 Minuten).
- An Sonn- und Feiertagen wird nach 10 Uhr bis Betriebsschluss in Bremen-Stadt ein 20-Minuten-Grundtakt auf den Hauptlinien angeboten – weitere Linien fahren darauf abgestimmt. Am Nachmittag kommt es teilweise zu sehr starken Besetzungen. Das Angebot ist im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Daher wird der Grundtakt von 12 bis 19 Uhr auf 15 Minuten (+33%) verdichtet, Anschluss- und Tangentiallinien fahren darauf abgestimmt.
- Die Besetzung der Linie 63 ist zu den Schichtwechselzeiten im GVZ außergewöhnlich hoch. Es gibt viele Direktfahrer zwischen Hauptbahnhof und GVZ. Daher wird eine neue Expressbuslinie zwischen Hauptbahnhof und GVZ über B6 und A281 mit zunächst 8 Fahrten an einem Montag bis Freitag eingerichtet. Im GVZ werden dabei alle Haltestellen bedient. Weitere Einzelfahrten in Randzeiten werden auf der Linie 63 entsprechend der Nachfrage und Schichten im GVZ ergänzt.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 518.000 Kilometer pro Jahr verglichen mit heute erhöht (+2,5%).

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Der Freizeitverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung zugenommen. Gleichzeitig ist der Platzanspruch durch eine erhöhte Anzahl von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen mit Rollstühlen, Gehhilfen, Kinderwagen, Gepäck etc. gestiegen. Dem wird durch die Taktverdichtungen NVZ und Sonntag Rechnung getragen.
- Durch die verstärkte Nutzung von Homeoffice sind die Nachfragespitzen im Tagesverlauf im Moment nicht mehr so stark ausgeprägt, sondern die Nachfrage gleichmäßiger über den Tag verteilt. Außerhalb der Spitzen sind relativ gesehen sogar stärkere Nachfragen vormittags und mittags zu beobachten. Sollte dieser Trend nach dem Ende der Pandemie bestehen bleiben, kann durch die Taktverdichtung in der NVZ eine gleichmäßigere Fahrzeugauslastung erreicht werden.
- Eine Taktreduzierung führt zu einer geringeren Gesamtreisezeit. Ab einem 7,5-Minuten-Takt ist die durchschnittliche Wartezeit auf die nächste Fahrt so gering, dass in der Regel keine Fahrplankenntnisse mehr erforderlich sind. Beides führt zu einer signifikant höheren Attraktivität des ÖPNV.
- Für die Taktreduzierung NVZ Mo-Fr wird eine Erhöhung der Nachfrage von 320.000 Fahrten pro Jahr im Verkehrsmodell VENUS prognostiziert (Änderungen durch Corona können nicht vorhergesagt werden). Das entspricht einer CO2-Verringerung im MIV um XXX Tonnen pro Jahr.
- Best Practice-Beispiel für die NVZ ist Zürich. Hier wird morgens bis zum frühen Abend ein gleichbleibend dichter 7,5-Minuten-Takt (mindestens) angeboten, für den keine Fahrplankenntnisse erforderlich sind.
- Für die Angebotsverbesserung an Sonn- und Feiertagen kann im Verkehrsmodell keine Prognose gerechnet werden. Aus Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen kann eine Elastizität der Maßnahme von mindestens 0,2 angenommen werden (siehe Leipzig, Nürnberg, Rostock). Alle vergleichbar großen Städte (außer Duisburg) bieten mindestens einen 15-Minuten-Takt in der Schwachverkehrszeit an.
- Der neue Expressbus verringert für Direktfahrende die Reisezeit um 5 Minuten und schafft Platz für Fahrgäste, die zwischen Hauptbahnhof und Neuenlander Str. die Linie 63 benutzen – hier müssen immer wieder Fahrgäste stehen gelassen werden. Dies erhöht die Attraktivität für den ÖPNV im Gewerbegebiet GVZ und folgt damit dem Bürgerschaftsbeschluss 19/833 S.
- Aufgrund der punktuellen, zeitlich sehr begrenzten Maßnahme Expressbus GVZ und der bereits sehr hohen Nachfrage kann eine signifikante weitere Nachfragesteigerung nicht berechnet werden. Hier handelt es sich um eine vorgezogene Teilmaßnahme aus der Maßnahme 3.1 f „Expressbusnetz“.

- Beispiele für die erfolgreiche Einführung von Expressbussen gibt es in Hamburg, Frankfurt und Düsseldorf.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Einstellung und Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten

Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 2,22 Mio EUR zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Bremen-Fonds

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur Umsetzung empfohlen, z.T. bereits umgesetzt (GVZ)

- Die Linie 63S wurde aufgrund der Pandemie bereits im November 2020 umgesetzt
- Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 2. Quartal 2021
- Ausschreibung und Bestellung E-Busse
- Inbetriebnahme im Dezember 2021
- Die Maßnahmen werden durch Stufe 2 abgelöst

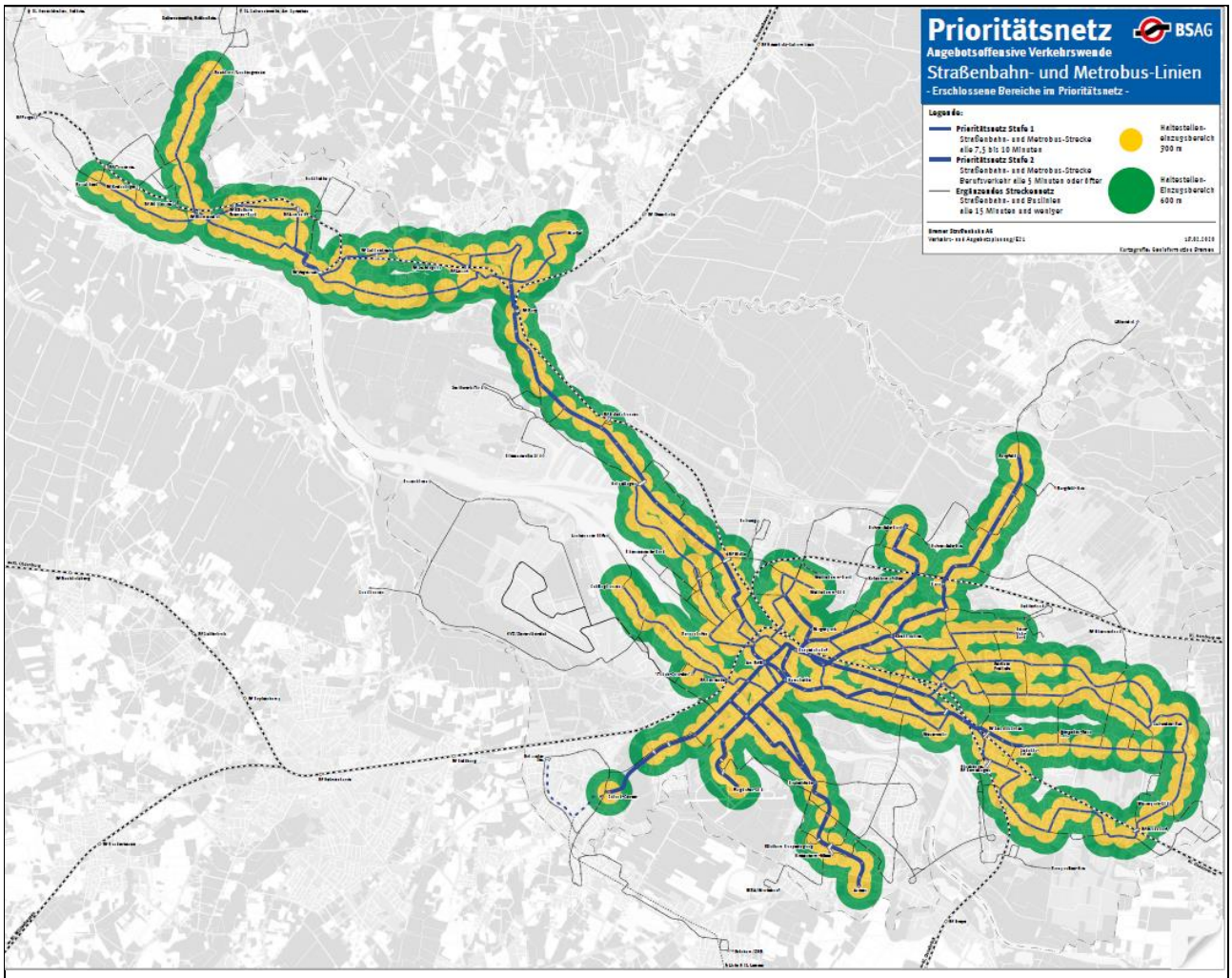
3.1 b Angebotsoffensive Stufe 2 – Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien

3.1 b	Angebotsoffensive Stufe 2 Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien

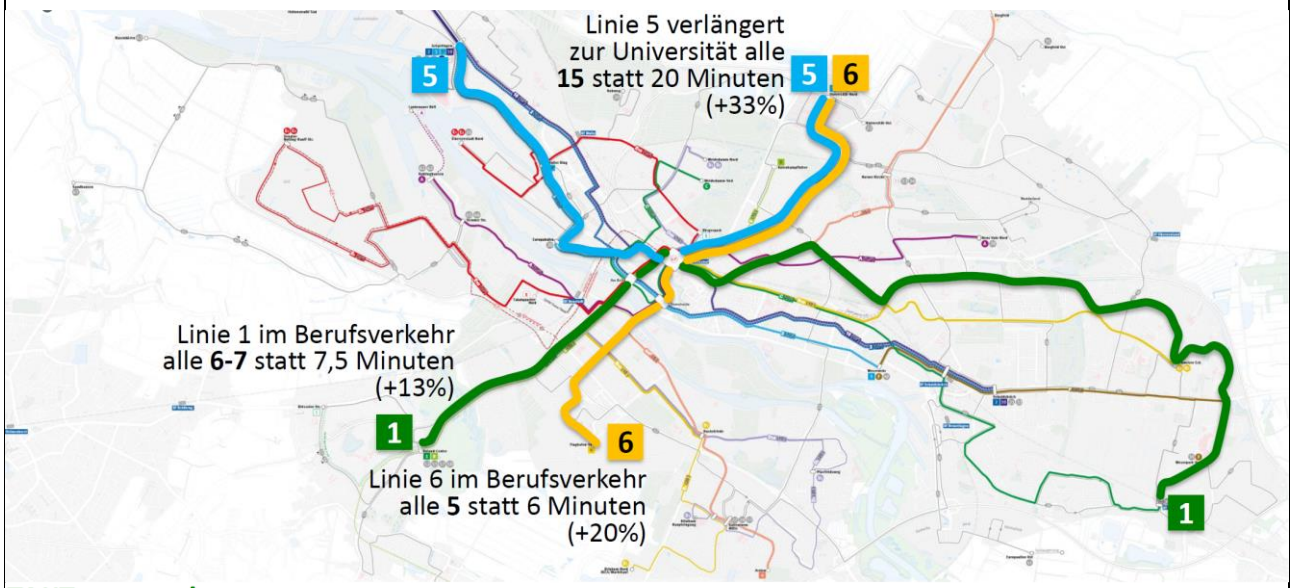
Beschreibung

- Ein Prioritätsnetz aus Straßenbahn- und Busstrecken wird definiert. Für dieses gelten gemeinsame Vorgaben an Angebot, Aufgabe, Infrastruktur, Bevorrechtigung und Fahrzeuge:
- Angebot ***TAKTversprechen***
  Montag-Freitag 6 bis 21 Uhr, Samstag 9 bis 21 Uhr: Mindestens 10-Minuten-Takt
  Sonntag 10 bis 21 Uhr (weitere Zeiten abends in Prüfung): Mindestens 15-Minuten-Takt
- Aufgabe
  Erschließung des weitaus größten Teils (85%) der Bremer Einwohner*innen und direkte Verbindung mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof bzw. dem Zentrum und Bahnhof Vegesacks sowie weiteren wichtigen, stadtprägenden Zielen wie Hochschulen, Kliniken, Geschäfts- und großen Einkaufszentren und Gewerbestandorten möglichst mit nur einmaligem Umsteigen.
- Infrastruktur
  Die Infrastruktur ist so auszugestalten, dass sie eine geringstmögliche Reisezeit garantiert. Die Haltestellen sind so anzuordnen und auszugestalten, dass ein schnelles, störungs- und konfliktfreies An- und Abfahren möglich ist und der Fahrgastwechsel so zügig und störungsfrei wie möglich verlaufen kann (→ Barrierefreiheit). Die befahrenen Strecken müssen einen störungsfreien Betrieb mit der maximalen erlaubten bzw. möglichen Geschwindigkeit erlauben. Wo erforderlich sind besondere Bahnkörper und Busspuren einzurichten. Ist dies nicht möglich, sind Alternativen zu entwickeln.
- Bevorrechtigung
  An Knotenpunkten mit Ampel (Lichtsignalanlage/LSA) ist eine Bevorrechtigung mit Qualitätsstufe A für die Linien des Prioritätsnetzes einzurichten. An Knotenpunkten ohne LSA oder für den Fall des Ausfalls einer LSA sind die Vorfahrtsregeln entsprechend einzurichten. Die Höchstgeschwindigkeit der befahrenen Straßen soll in der Regel 50 km/h oder mehr betragen.
- Fahrzeuge
  Die Fahrzeuge sollten auf schnellen Fahrgastwechsel ausgerichtet sein und ausreichend Multifunktionsflächen bieten. Elektrischem Antrieb ist bei Bussen der Vorzug zu geben, um ein zügiges Beschleunigen zu ermöglichen und einen hohen Fahrkomfort zu bieten.
- Ziel
  Im Prioritätsnetz sind geringstmögliche Reisezeiten bei guter Erschließungswirkung anzubieten. Das Angebot ist hochattraktiv, macht Fahrplankenntnisse unnötig und ermöglicht jederzeit eine flexible Nutzung des ÖPNV. Die Takte auf den Strecken sollen mit *weiteren Stufen* nach und nach so verdichtet werden, dass tagsüber Montag-Freitag nicht länger als 5 Minuten im Prioritätsnetz auf die nächste Fahrt in der gewünschten Richtung gewartet werden muss.

  Die reale Fahrzeit soll maximal 5% über der unbehinderten Fahrzeit liegen. Infrastruktur und Bevorrechtigung sind für dieses Ziel nach und nach zu optimieren. Die unbehinderte Fahrzeit beinhaltet dabei die erforderlichen Haltezeiten an Haltestellen sowie Beschleunigung auf, Fahren mit und Verzögerung von der möglichen Geschwindigkeit.
- Metrobus ist der Begriff für Buslinien, die im Prioritätsnetz verkehren und das ***TAKTversprechen*** (s.o.) bieten. Sie sollen als hochwertiger ÖPNV ähnlich einer Straßenbahn wahrgenommen werden und entsprechende Reisegeschwindigkeiten und hohen Fahrkomfort bei vergleichbaren Platzverhältnissen bieten. Sie können sowohl ein Straßenbahnvorlaufbetrieb für zum Ausbau vorgesehene Strecken sein als auch Stadtbereiche bedienen und direkt mit der Innenstadt verbinden, die auch langfristig nicht das ausreichende Potenzial für eine Straßenbahn bieten. Dies unterstützt die „Autofreie Innenstadt“ und kann mittelfristig eingerichtet werden. Die Metrobuslinien erhalten besondere Linienkennungen, die sie von anderen Busverkehren auf den ersten Blick erkennbar machen.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 3,5 Millionen Kilometer pro Jahr verglichen mit heute erhöht (+16,5%).



Änderungen Straßenbahn:



TAKTversprechen

Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 4 (HB), 6, 10

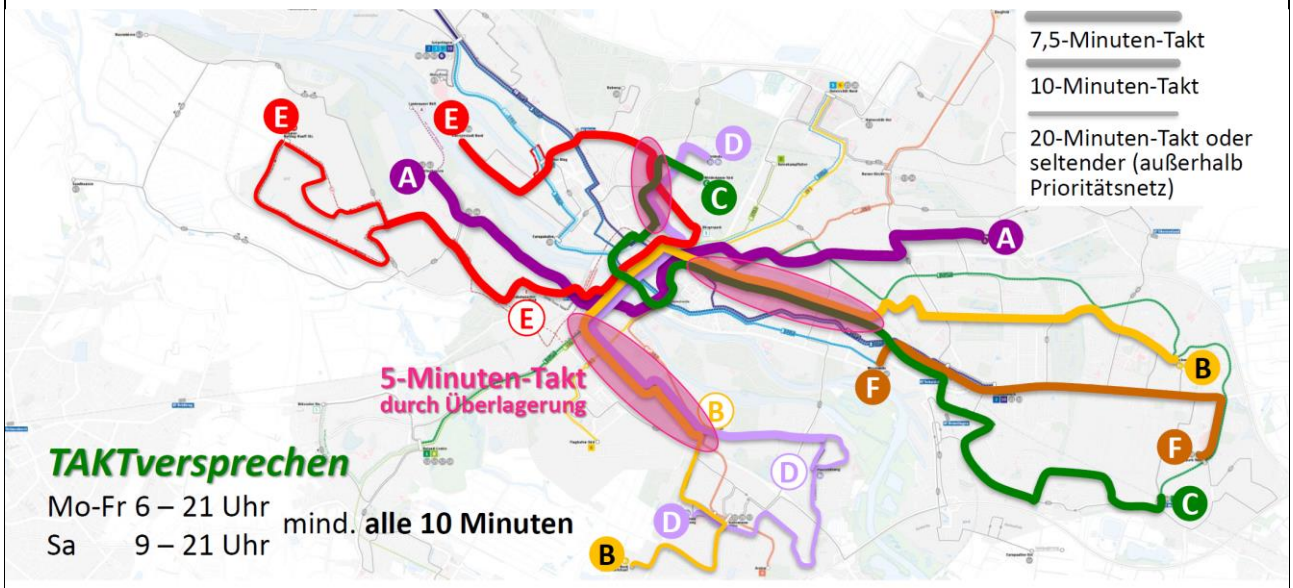
Mo-Fr 6 – 21 Uhr
Sa 9 – 21 Uhr

mindestens **alle 10 Minuten**

Darüber hinaus:

- Straßenbahnlinien 1, 4 (HB), 6
  Mo-Fr im Berufsverkehr alle **5** bzw. **6-7** Minuten
- Straßenbahnlinien 1, 4 (HB), 6
  Mo-Fr 9-15 Uhr alle **7,5** Minuten

Änderungen Bus Bremen-Stadt (Metrobus):

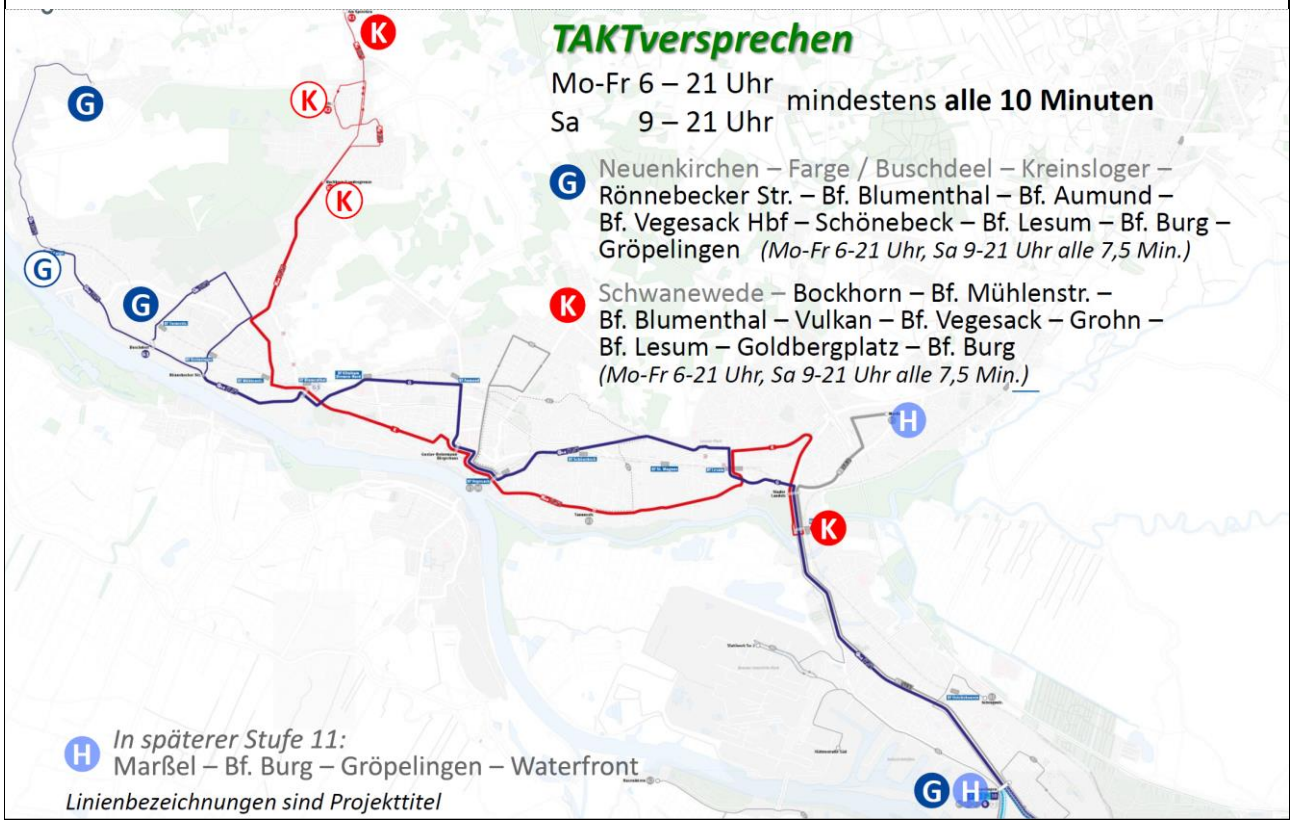


- **A** Rablinghausen – Domsheide – Hbf – Neue Vahr-Nord *(Mo-Fr 6-19 Uhr alle 7,5 Min.)*
- **B** Brinkum-Nord – Huckelriede – Am Brill – Hbf – Stresemannstr. – Osterholz
- **C** Weidedamm-Süd – Am Brill – Domsheide – Hbf – Stresemannstr. – Bf. Mahndorf
- **D** Klinikum LdW – Habenhausen – Huckelriede – Am Brill – Hbf – Admiralstr. – Weidedamm-Nord
- **E** GVZ Nord / GVZ Süd – Tabakquartier – Am Brill – Hbf – Eickedorfer Str. – Überseestadt-Nord
- **F** Weserwehr – Sebaldsbrück – Weserpark

Linienbezeichnungen sind Projekttitel

- Eine Verstärkung der Linie A in den HVZ auf 9 oder 10 Fahrten pro Stunde wird geprüft.
- Darüber hinaus sind Änderungen auf den Linien 33/34 und 38 erforderlich. Die Linien 24-27, 37, 40/41, 41S, 44 und 63 entfallen. Siehe Stufen 3-5.

Änderungen Bremen-Nord (Metrobus):



- Die Abschnitte nördlich der Rönnebecker Str. (Linie G) und Bockhorn (Linie K) werden nicht mit allen Fahrten bedient. Die Linie 93 wird während der Geschäftsöffnungszeiten zur Waterfront verlängert (siehe Stufe 3) und später in Stufe 11 zur Metrobuslinie hochgestuft.
- Darüber hinaus sind Änderungen auf den Linien 80 und 81 erforderlich (siehe Stufe 3). Die Linien 90-92, 94-96 entfallen. Erforderliche Schulverstärker werden weiter angeboten. Fahrten über Blumenkamp werden durch eine Quartiersbuslinie übernommen (siehe Stufe 5).

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Durch die Taktverdichtung auf vielen Strecken, die Verringerung der Reisezeit und die direkte Anbindung von mehr Stadtbereichen mit Innenstadt und Hauptbahnhof wird der ÖPNV wesentlich attraktiver.
- Durch die Differenzierung der Verkehrsangebote wird das Netz begreifbarer und Hauptbuslinien werden als Metrobus als gleichberechtigte und ebenso hochwertige Verkehre wie Straßenbahnlinien wahrgenommen (siehe Hamburg, Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt, Osnabrück).
- Die Taktverdichtung im Berufsverkehr auf bereits hochbelasteten Straßenbahnstrecken (Huchting, Universität, Flughafen/Airport-Stadt, Osterholz), die mit dem derzeitigen Fahrtangebot an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sind, führt zu einer weiteren Erhöhung der Attraktivität (Beispiel Nürnberg, Darmstadt, Halle).
- Die bereits in Stufe 1 eingeführten Taktverdichtungen werden beibehalten und im Busbereich sogar ausgeweitet. Das Angebot wird verlässlicher und Fahrplan-Abweichungen werden weniger spürbar sein.
- Hemelingen, Arbergen und Mahndorf erhalten erstmals eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof und die Innenstadt. Der Weserpark wird als Straßenbahn-Vorlaufbetrieb direkt mit Sebaldsbrück über die Osterholzer Heerstraße verbunden. (Eine Alternative Führung der Osterholzer Metrobuslinie statt der Hemelinger in die Innenstadt wird noch vertieft untersucht werden.)
- Auch der südliche und südwestliche Bereich von Findorff erhält erstmals eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof. Weidedamm-Nord, der Osterfeuerberger Ring, die westliche Überseestadt und Habenhausen (Gartenstadt Werdersee) erhalten eigene Metrobuslinien mit dichtem Takt.
- Das Tabakquartier erhält mit Beginn der intensiven Entwicklung gleich eine Metrobuslinie mit attraktivem Angebot. Auch das GVZ wird erstmals in das Hauptnetz eingebunden und über den Hauptbahnhof hinaus mit weiteren Stadtteilen direkt verbunden.
- Das Busnetz in Bremen-Nord wird auf ein besser begreifbares Netz mit 2 Metrobuslinien und besserem Angebot sowie kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen untereinander sowie zur S-Bahn umgestellt. Die Hauptgeschäftsstraße und der Bahnhof von Lesum werden aus allen Richtungen angebunden. Rönnebeck erhält gestraffte, zentrale und begreifbare Linienführungen mit dichtem, verlässlichem Angebot.
- Pendler profitieren durch Senkung der Gesamt-Reisezeiten zu vielen Zielen in Bremen aufgrund kürzerer Umsteigezeiten, Flexibilität und Komfort steigen. Für Regionalbusse wird ermöglicht, direkt nur noch wichtige Umsteigeknotenpunkte anzufahren und so Fahrzeiten über schnellere Linienwege zu senken.
- Gegenüber dem derzeitigen Angebot kann mittels Verkehrsmodell eine Erhöhung der Nachfrage um 1,7 Millionen Fahrgästen pro Jahr prognostiziert werden. Weiche Faktoren wie Verbesserung der Begreifbarkeit, Taktversprechen und höhere Flexibilität lassen weitere Nachfragesteigerungen auf insgesamt bis zu 3,2 Millionen erwarten, die allerdings nicht berechnet werden können.
- Das entspricht einer CO2-Verringerung im MIV um bis zu XXX Tonnen pro Jahr.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Beschaffung von 7 Straßenbahnen und 15 E-Gelenkbussen
- Planung und Bau von zwingend für den Start erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Haltestellen, LSA)
- Einstellung und Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 20-24 Monate nach Beauftragung bis 1. Quartal 2021, danach längerer Beschaffungszeitraum für Straßenbahnfahrzeuge mit Kostensteigerungen
- Fortlaufend Verbesserung der Infrastruktur und Bevorrechtigung (siehe Beschreibung) mit dem Umsetzungsziel 2030.

Kosten

- Betriebskosten (exkl. AfA) pro Standardjahr für Verkehrsangebot gemäß ÖDLA Anlage 7: 12 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Beschaffung Fahrzeuge: 22 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 7 Mio. EUR
- Anpassung Infrastruktur: ca. 2,5 Mio. EUR pro Jahr
- Marketing: 0,2 Mio. EUR
- Weitere Verbesserung Infrastruktur in Projekten → Überschneidung mit Thema Barrierefreiheit.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Bremen-Fonds für Fahrzeuge in 2021 (Straßenbahnen)
- EFRE-Mittel für E-Busse (zu prüfen)
- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur
- Siehe ÖPNV-Strategie - Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur Umsetzung empfohlen, z.T. bereits eingeleitet (Straßenbahnfahrzeuge)

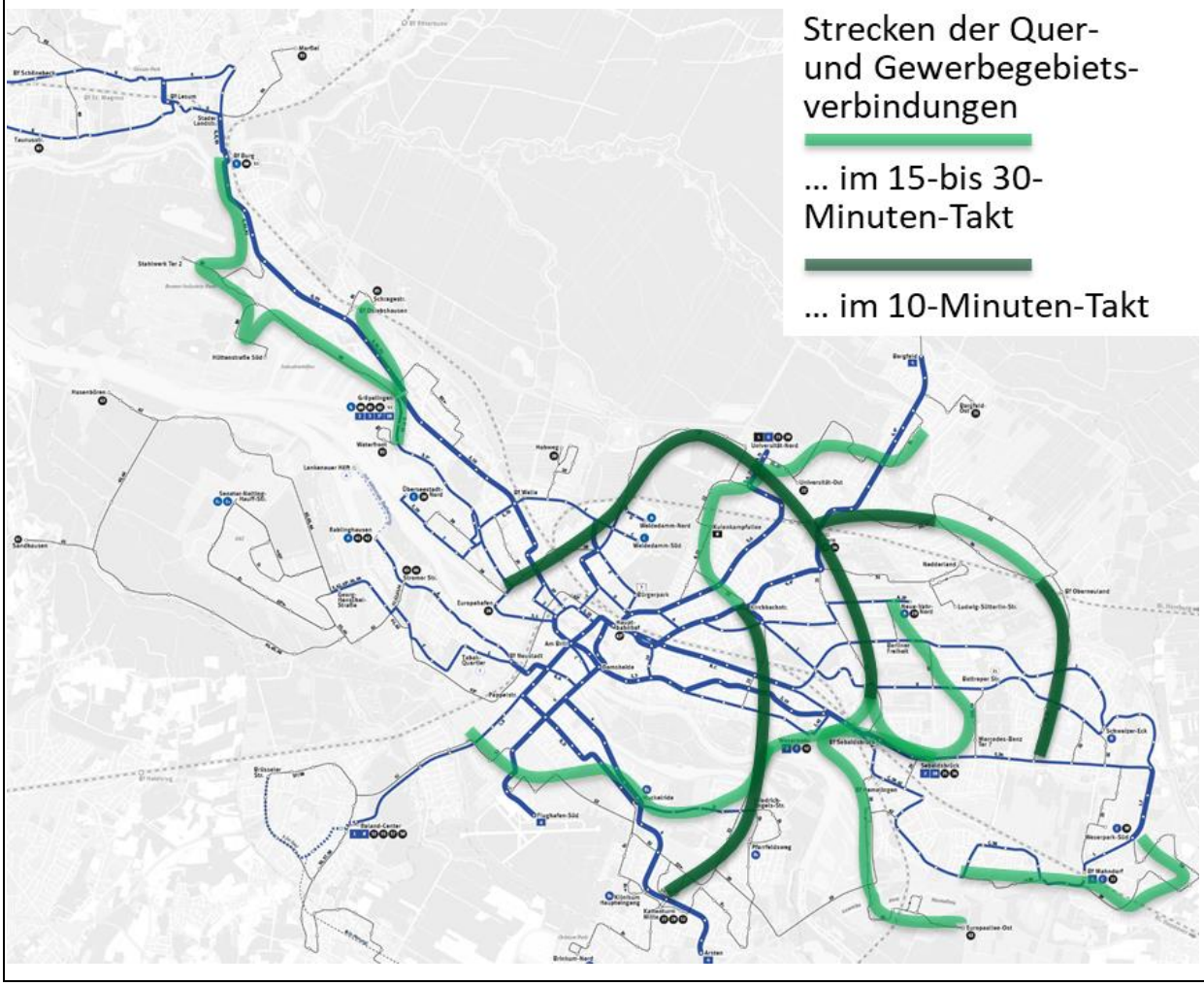
- ➲ Die Finanzierung der Straßenbahnen aus dem Bremen-Fonds wurde bereits im Februar beschlossen
- ➲ Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 2. Quartal 2021
- ➲ Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- ➲ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➲ Inbetriebnahme zwischen Dezember 2022 und März 2023

3.1 c Angebotsoffensive Stufe 3 – Kreuz und Quer zum Job: Quer- und Gewerbelinien

3.1 c	**Angebotsoffensive Stufe 3** Kreuz, quer und zum Job: **Quer- und Gewerbelinien**

Beschreibung

- Mit Drucksache Drs. 19/833 S hat die Bremische Bürgerschaft beschlossen, einen Bericht vorzulegen, wie und in welchem Umfang die Anbindung der peripheren Gewerbegebiete „Hansalinie“, „GVZ“, „BIP“ und „Bremer Kreuz“ an den ÖPNV so verbessert werden kann, sodass für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein echter Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV entsteht. Die Stufen 3 und 4 nehmen hierauf Bezug und legen Maßnahmen fest, die den Zielen der Drucksache entsprechen. Weitere Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte sollen ebenfalls besser angeschlossen werden.
- Der Takt von Quer- und Gewerbegebietslinien soll auf 20-30 Minuten vereinheitlicht und an das Prioritätsnetz angepasst werden. Starke Tangentialstrecken (Kirchbachstr. – Kattenturm, Universität – Sebaldsbrück, Universität-Walle) erhalten einen 10-Minuten-Takt. Die genauen Linienführungen werden vertieft untersucht werden, dabei findet eine Abstimmung mit den Expressbuslinien (Stufe 4) statt (Darstellung unten: Korridore).
- Infrastruktur und Ampel-Bevorrechtigung sind so auszulegen, dass die reale Fahrzeit maximal 8% über der unbehinderten Fahrzeit liegen soll. Infrastruktur und Bevorrechtigung sind für dieses Ziel nach und nach zu optimieren. Die unbehinderte Fahrzeit beinhaltet dabei die erforderlichen Haltezeiten an Haltestellen sowie Beschleunigung auf, Fahren mit und Verzögerung von der möglichen Geschwindigkeit. An Knotenpunkten mit Ampel (Lichtsignalanlage/LSA) ist eine Bevorrechtigung möglichst mindestens mit Qualitätsstufe B einzurichten.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um bis zu 5% pro Jahr verglichen mit heute erhöht.
- <u>Quer- und Gewerbelinien</u> ist der Begriff für Buslinien, die die Stadtteile und Gewerbegebiete unter Umgehung der Innenstadt miteinander verbinden und erschließen (Tangentiallinien).



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Verkehrsströme außerhalb der Innenstadt haben durch die Ausweitung von Gewerbegebieten, Freizeit- sowie Einkaufsmöglichkeiten an den Stadträndern an Bedeutung gewonnen. Die Wege zwischen den Stadtteilen mit dem ÖPNV dauern heute zu lange oder das Angebot ist mit einem geringen Takt oder Einzelfahrten unattraktiv. Die Stärkung dieser Wege außerhalb des Prioritätsnetzes hat ein hohes Potenzial, neue Nachfrage zu generieren und ein Leben ohne Pkw zu fördern.
- Gleichzeitig wird das Bewegen im ÖPNV-Netz flexibilisiert. Störungen und Baustellen wirken sich durch alternative Fahrtwege geringer aus.
- Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte werden signifikant besser angebunden, die Nutzung des ÖPNV insbesondere zu und von der Arbeit wird attraktiver.
- Aufgrund der besseren Taktung und besseren Verknüpfung ist auch für Pendler die Nutzung des ÖPNV attraktiver, da die Gesamt-Reisezeiten sinken und die Flexibilität als auch der Komfort erhöht werden. Fokus liegt auf die Anbindung der (teilw. künftigen) Bahnhöfe Burg, Mahndorf, Föhrenstr. und Universität sowie des Umsteigeknotens Huckelriede.
- Folgende Gewerbestandorte profitieren von der Maßnahme: Hansalinie, Industrie-Park Nord, Industriehäfen, Schragestraße, Bremer Kreuz, Airport-Stadt, Horn-Lehe-West, Mercedes-Werk/Sebaldsbrück, Hemelinger Hafen.
- Folgende Einzelhandelsstandorte profitieren von der Maßnahme: Waterfront, Sander-Center, Hansa-Carré, Habenhausen/Werder Karree, Kattenturm-Mitte.
- Einzelne Maßnahmen (Bereiche Gröpelingen/Oslebshausen/Burg sowie Bremer Kreuz) werden bereits mit Stufe 2 umgesetzt.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Planung und Abstimmung der Angebote
- Beschaffung der Fahrzeuge (E-Standard- und E-Gelenkbusse)
- Ausbau der Betriebshofkapazitäten
- Planung und Bau von zwingend für den Start erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Haltestellen, LSA)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 20-24 Monate nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 4-6 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 3,5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 8 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 7 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur
- Bundes- oder Europaförderung für E-Busse prüfen
- Siehe ÖPNV-Strategie - Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur Umsetzung empfohlen (vorbehaltlich Finanzierung)

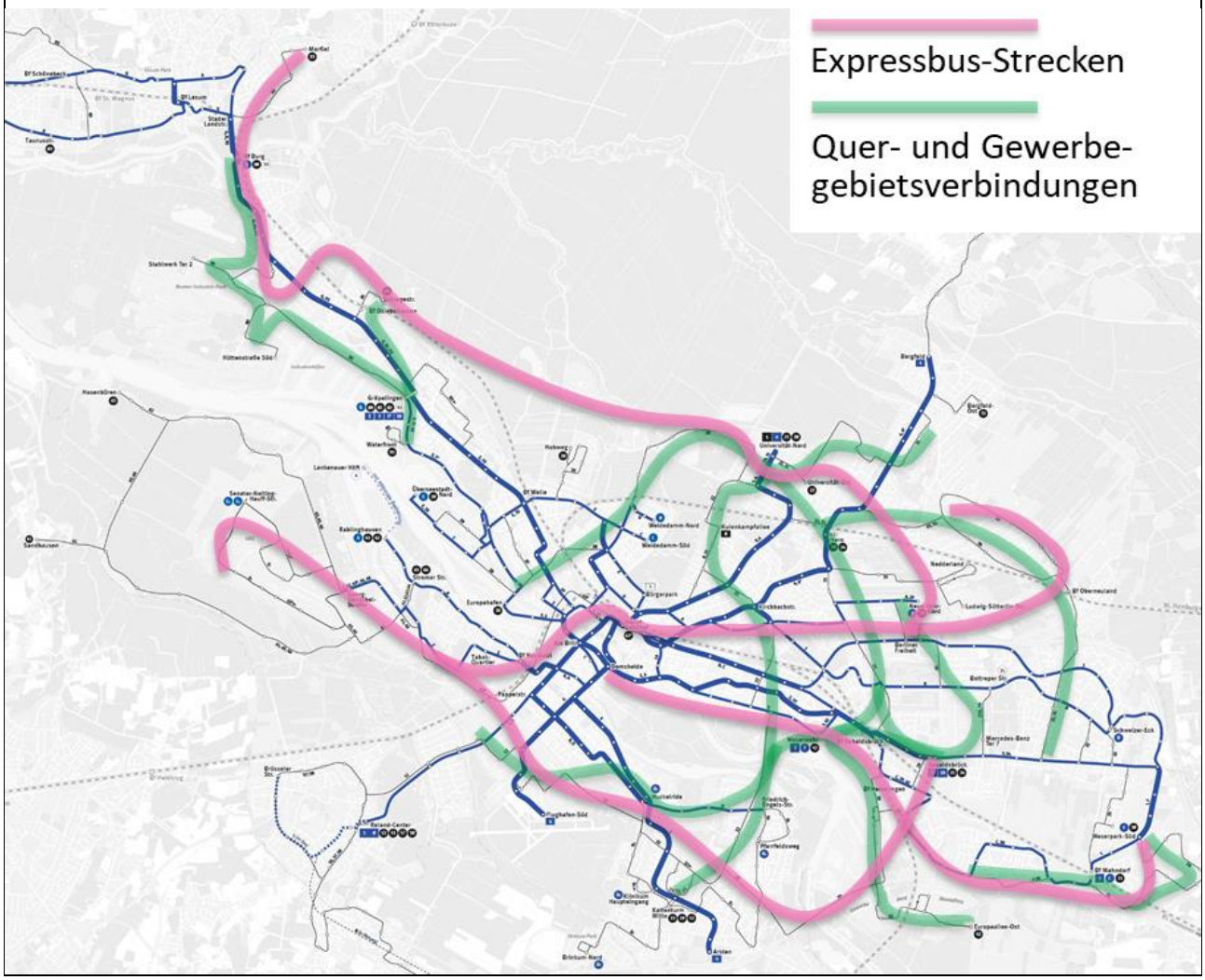
- ➲ Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 3. Quartal 2021
- ➲ Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen bis 3. Quartal 2022
- ➲ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➲ Inbetriebnahme in der 2. Jahreshälfte 2023 (teilweise mit Stufe 2, s.o.)

3.1 d Angebotsoffensive Stufe 4 – Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien

3.1 d	**Angebotsoffensive Stufe 4** Schnell durch und in die Stadt mit **Expressbuslinien**

Beschreibung

- Mit Drucksache Drs. 19/833 S hat die Bremische Bürgerschaft beschlossen, einen Bericht vorzulegen, wie und in welchem Umfang die Anbindung der peripheren Gewerbegebiete „Hansalinie“, „GVZ“, „BIP“ und „Bremer Kreuz“ an den ÖPNV so verbessert werden kann, sodass für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein echter Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV entsteht. Die Stufen 3 und 4 nehmen hierauf Bezug und legen Maßnahmen fest, die den Zielen der Drucksache entsprechen. Weitere Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte sollen ebenfalls besser angeschlossen werden.
- Die Analyse im VEP hat aufgezeigt, dass die Reisezeiten in Bremen generell und im ÖPNV im speziellen zu lang sind. Ein Expressbusnetz soll diesen Nachteil auf sinnvollen Strecken beheben. Dabei sollen zur Beschleunigung auch Wege genutzt werden, die bisher nicht im ÖPNV-Netz befahren worden sind, wie z.B. die A27, die Franz-Schütte-Allee oder A281.
- Die genauen Linienführungen werden vertieft untersucht werden, dabei findet eine Abstimmung mit den Quer- und Gewerbelinien (Stufe 3) statt (Darstellung unten: Korridore). Fokus liegt auf der schnellen, direkten Innenstadt-Anbindung von Wohnbereichen am Stadtrand sowie der Querverbindung zwischen Stadtteilen und der Anbindung von Gewerbestandorten, die über das übrige Netz bisher sehr lange Reisezeiten haben.



- Infrastruktur und Ampel-Bevorrechtigung sind so auszulegen, dass die reale Fahrzeit maximal 5% über der unbehinderten Fahrzeit liegen soll. Infrastruktur und Bevorrechtigung sind für dieses Ziel nach und nach zu optimieren. Die unbehinderte Fahrzeit beinhaltet dabei die erforderlichen Haltezeiten an Haltestellen sowie Beschleunigung auf, Fahren mit und Verzögerung von der möglichen Geschwindigkeit. An Knotenpunkten mit Ampel (Lichtsignalanlage/LSA) ist eine Bevorrechtigung möglichst ohne Behinderungszeiten einzurichten.
- Expressbuslinien sind Buslinien, die weite Strecken ohne Haltestelle zurückliegen, nur wichtige Umsteigepunkte bedienen und allenfalls in Stadtrandbereichen Erschließungsfunktionen mit üblichem Haltestellenabstand übernehmen.
- Die einzusetzenden Fahrzeuge sollten eine Ausstattung haben, die der längeren durchschnittlichen Verweildauer Rechnung trägt.
- Der Takt beträgt vorzugsweise 20 Minuten, teilweise auch 30 Minuten. Das GVZ wird insbesondere zu Schichtwechselzeiten direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um bis zu 7% pro Jahr verglichen mit heute erhöht.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Im Gegensatz zu vergleichbaren Städten hat Bremen mit der Regio-S-Bahn ein relativ dünnes Schnellbahnnetz, dass viele Gebiete Bremens nicht erschließt. Über ein ausgedehntes Schnellstraßen- und Autobahnnetz gibt es deutliche Reisezeitnachteile auf vielen, insbesondere tangentialen Verbindungen für den MIV.
- Die Stärkung dieser Wege außerhalb des Prioritätsnetzes hat ein hohes Potenzial, neue Nachfrage zu generieren und ein Leben ohne Pkw zu fördern.
- Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte werden signifikant besser angebunden, die Nutzung des ÖPNV insbesondere zu und von der Arbeit wird attraktiver.
- Aufgrund der besseren Taktung und Verknüpfung ist für Pendler die Nutzung des ÖPNV attraktiver, da die Gesamt-Reisezeiten sinken und Flexibilität als auch Komfort erhöht werden, u.a. durch die Anbindung des Hauptbahnhofs, der Bahnhöfe Burg und Hemelingen (neu) sowie des Umsteigeknotens Huckelriede.
- Folgende Gewerbestandorte profitieren von der Maßnahme: GVZ, Hansalinie, Industrie-Park Nord, Bremer Kreuz, Airport-Stadt, Sebaldsbrück. Das GVZ wird erstmals auch direkt mit Stadteilen Links der Weser und im Osten angebunden.
- Folgende Einzelhandelsstandorte profitieren von der Maßnahme: Innenstadt, Weserpark, Hansa-Carré.
- Die Fahrzeiten insbesondere aus Oberneuland (inkl. Wohnpark), Hemelingen, Arbergen und Mahndorf in die Innenstadt sinken bedeutend.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Planung und Abstimmung der Angebote
- Beschaffung der Fahrzeuge (E-Standardbusse mit höherem Sitzkomfort)
- Ausbau der Betriebshofkapazitäten
- Planung und Bau von zwingend für den Start erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Haltestellen, LSA)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung frühestens 20-24 Monate nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 5-7 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 9 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 7 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur Bundes- oder Europaförderung für E-Busse prüfen
- Siehe ÖPNV-Strategie - Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur Umsetzung empfohlen (vorbehaltlich Finanzierung)

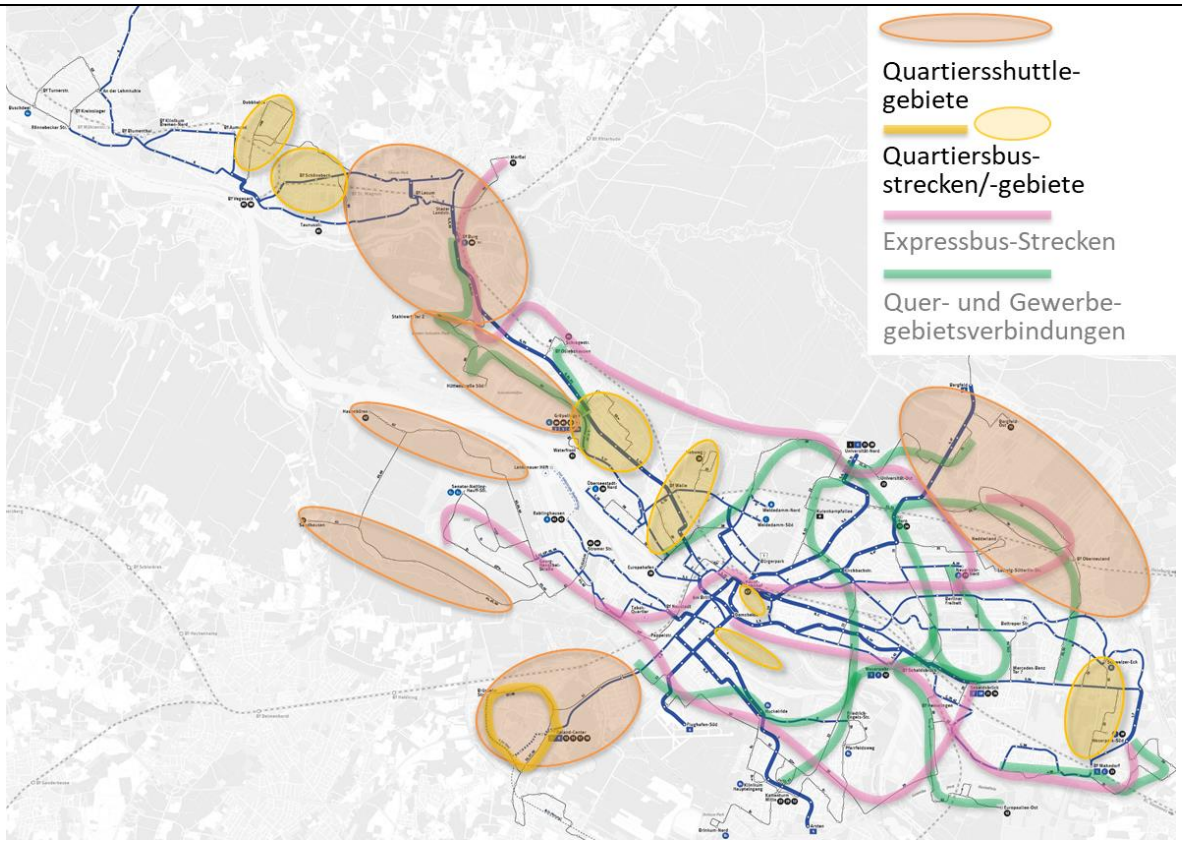
- Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 3. Quartal 2021
- Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen bis 3. Quartal 2022
- Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- Inbetriebnahme zum Jahreswechsel 2024, ggf. sind Verbindungen bereits im Rahmen Stufe 3 umzusetzen.

3.1 e Angebotsoffensive Stufe 5 – Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen

3.1 e	**Angebotsoffensive Stufe 5** Überall hin und weg: Starke **Quartiersanbindungen**

Beschreibung

- Die Feinerschließung außerhalb des Prioritätsnetzes, der Quer- und Expressbuslinien wird durch neue und ausgebaute Stadtteillinien mit attraktiven Takten verbessert. Ziel ist, jedem Bremer in einem gewöhnlichen Wohngebiet eine fußläufige Anbindung an den ÖPNV zu bieten.
- Die Quartiersbuslinien verkehren mit kleinen (Midi oder Sprinter) oder Standardbussen in einem 20- oder 30-Minuten-Takt. Der Haltestellenabstand kann geringer als bei anderen Buslinien sein.
- Fokus liegt auf der Anbindung der Wohngebiete an Bahnhöfe oder Straßenbahn- und Metrobuslinien sowie innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen.
- Konkret werden Linien in Huchting („Ringbus“), auf dem Stadtwerder sowie in der Bahnhofsvorstadt, in Walle, Gröpelingen inkl. Waterfront, am Kuhkamp, in Schönebeck und St. Magnus inkl. Blumenkamp sowie Aumund-Hammersbeck inkl. Anbindung Bf. Aumund eingerichtet.
- Quartiersshuttle (On-Demand-Angebote) können eine bessere Erschließung, direkte Verbindungen und geringere Wartezeiten in den Stadtrandbereichen und Bereichen, in denen eine Befahrung mit Bussen aufgrund der Infrastruktur nicht möglich ist, herstellen. Die Quartiersshuttle verkehren dabei mit Kleinbussen auf besondere Bestellung zwischen virtuellen sowie normalen Haltestellen in einem definierten Gebiet mit einer Wartezeit von 10-15 Minuten. Die Fahrt kann dabei auch teilweise leicht umwegig unter Mitnahme weiterer Fahrgäste realisiert werden. Diese Verkehre können später mit autonomen Fahrzeugen betrieben werden.
- Konkret werden Shuttle in den Stadt- bzw. Ortsteilen Borgfeld und Oberneuland, Huchting inkl. Grolland, Seehausen, Strom und Burg-Grambke untersucht. Weitere Stadt- und Ortsteile (z.B. Eisenbahner-Siedlung) können hinzukommen. Ggf. kann zunächst ein Pilotbetrieb zum Erfahrungsgewinn eingerichtet werden.
- Die genauen Linienführungen werden vertieft untersucht werden.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um ca. 3% pro Jahr verglichen mit heute erhöht (exkl. Shuttle/On-Demand).
- Der Bereich Kuhkamp wird mit Stufe 2 umgesetzt, die Linie über Blumenkamp dann provisorisch eingerichtet.



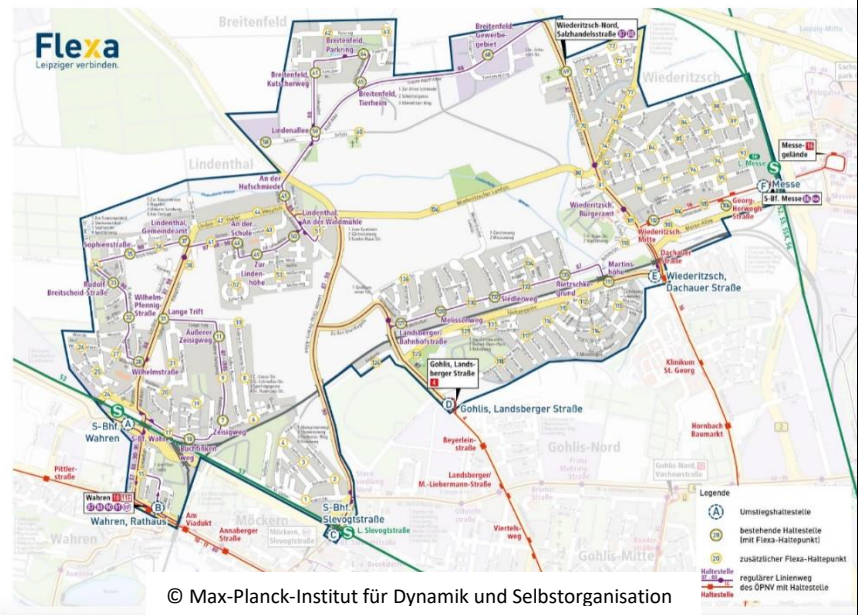
Nutzen und Wirkung der Maßnahme

© Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG

- Der Zugang zum ÖPNV wird in den Stadt- und Ortsteilen insbesondere am Stadtrand signifikant verbessert. Quartierslinien (gelbe Kreise) mit kleineren Bussen bieten Anschlüsse zum Prioritätsnetz. Dies verringert die Gesamt-Reisezeit und ermöglicht ein Leben ohne Pkw in allen Bereichen Bremens.
- Erfolgreiches Beispiel ist die Linie 82 in Gröpelingen. Sie verzeichnet relativ zur Platzanzahl eine der besten Auslastungen in Bremen.
- Mit Fahrzeugen auf Sprinter-Basis können geringere Betriebskosten als mit Standardbussen erreicht und enge Straßen in Wohngebieten befahren werden (siehe Bild rechts).
- Quartiersshuttle (orange Kreise) mit kleinen Fahrzeugen werden in den ÖPNV integriert und können bestehende Angebote mit geringer Attraktivität ersetzen und verbessern. Dies verringert die Gesamt-Reisezeit und ermöglicht ein Leben ohne Pkw in allen Bereichen Bremens. Dies stärkt auch Querverbindungen in den Stadtrandbereichen.
  Beispiel Flexa Leipzig:

Flexa
Leipziger verbinden.

- Kooperation MPIDS/*EcoBus* (Algorithmus) und Leipziger Verkehrsbetriebe/LVB (Apps, ÖPNV-Software und Betrieb)
- Pilotbetrieb vom 13.10.2019 bis 15.03.2020 mit weltweit erstem echten intermodalen Ridepooling
- Bediengebiet: Leipziger Norden (Lindenthal, Wiederitzsch: ca. 17.000 EW, 24km², 4 Flexa-Busse)
- 104 virtuelle Haltestellen und 6 Verknüpfungspunkte mit S-Bahn und Straßenbahn



© Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation

Der Pilotbetrieb wurde in einen Regelbetrieb überführt und um weitere Stadtgebiete erweitert.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Planung und Abstimmung der Angebote
- Beschaffung der Fahrzeuge (E-Sprinter- oder Mini-Busse, E-Kleinbusse für Shuttle)
- Ausbau der Betriebshofkapazitäten
- Planung und Bau von zwingend für den Start erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Haltestellen, LSA)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung frühestens 20-24 Monate nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 3-4 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 5 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 5 Mio. EUR
- Kosten für die Shuttleverkehre können erst mit weiterer Planung benannt werden.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur Bundes- oder Europaförderung für E-Busse prüfen
- Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung
- Bundesförderung für On-Demand-Verkehr, z.B. für Pilotbetrieb – siehe Masterplan Green City

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Quartiersbusse zur Umsetzung empfohlen (vorbehaltlich Finanzierung)

Quartiersshuttle zur vertieften Prüfung empfohlen

- ➲ Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 3. Quartal 2021
- ➲ Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen sowie der Shuttleverkehre bis Ende 2022
- ➲ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➲ Inbetriebnahme Mitte 2024 (teilweise mit Stufe 2, s.o.), Ringbus Huchting mit Eröffnung Straßenbahn

3.1 f Angebotsoffensive Stufe 6 – Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr

3.1 f	**Angebotsoffensive Stufe 6** Jederzeit flexibel unterwegs: **Abend- und Nachtverkehr**

Beschreibung

- Der Grundtakt im Prioritätsnetz in der Schwachverkehrszeit (SVZ, früh morgens, spät abends) wird dem Sonntagnachmittag auf 15 Minuten angepasst, soweit noch nicht erfolgt. Weitere Linienverkehre (Quer- und Gewerbelinien, Expresslinien, Quartierslinien) werden daran angepasst.
- Das Nachtliniennetz wird erweitert, um bisher nicht erschlossene Bereiche anzubinden.
- Am Wochenende und vor Feiertagen wird ein durchgängiger 30-Minuten-Takt im Nachtliniennetz eingeführt.
- Ein durchgängiger Nachtverkehr Montag bis Freitag alle 60 Minuten wird geprüft und ggf. umgesetzt.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 2-2,5 Prozent pro Jahr verglichen mit heute erhöht.
- Einzelne Maßnahmen (wie Nachtlinie Vegesack-Aumund-Blumenthal-Schwanewede) sollten bereits früher umgesetzt werden.

***Beispiel** erweitertes Nachtliniennetz:*

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die flexible Nutzung des ÖPNV abends und Sonntagvormittag wird durch den 15-Minuten-Takt (+33%) erhöht und fördert damit auch die Nutzung des ÖPNV zu anderen Zeiten. Der Freizeitverkehr hat in den vergangenen

Jahren deutlich an Bedeutung zugenommen. Der Besuch von Kultur-, Veranstaltungs- und Gastronomieangeboten abends wird gefördert. Alle vergleichbar großen Städte außer Duisburg verkehren in der SVZ bereits im 15-Minuten-Takt!

- Die Inanspruchnahme des Nachtverkehrs hat seit der Einführung stetig zugenommen. Einige Fahrten sind nachts überlastet. Zuletzt wurde deshalb eine zusätzliche Fahrt am Wochenende um 1:00 Uhr eingerichtet. Zusätzliche Fahrten um 2:00, 3:00 und 4:00 Uhr am Wochenende bezogen auf den Hauptbahnhof sollen einen durchgängigen 30-Minuten-Takt herstellen und so die flexible Nutzung des ÖPNV auch zu diesen Zeiten ermöglichen. Erfolgreiche Beispiele sind Leipzig, Dresden, Nürnberg und Hannover.
- Die Überseestadt sowie St. Magnus-Süd, Grohn, Aumund sowie Bereiche von Blumenthal haben keinen oder keinen durchgängigen Nachtverkehr. Diese Lücken werden geschlossen. Zudem wird der Anschluss zur S-Bahn (durchgängiger Nachtverkehr Hbf-Vegesack am Wochenende) verbessert oder erstmals hergestellt.
- Eine Erweiterung des Nachtverkehrs Richtung Stuhr und Leeste nach Verlängerung der Linie 8 ist zu prüfen und mit den Gemeinden abzustimmen.
- Die Nutzung von On-Demand-Angeboten (siehe Stufe 5) in Stadtrandbereichen soll untersucht werden.
- In Bremen gibt es in den Nächten auf Montag bis auf Freitag eine betriebsfreie Zeit zwischen 0:30 und 4:30 Uhr bezogen auf den Hauptbahnhof. Eine Einführung im Stundentakt soll untersucht und bei positivem Ergebnis umgesetzt werden. Beispiele sind Leipzig, Dresden, Magdeburg, Rostock sowie Millionenstädte.
- Alle Maßnahmen fördern ein Leben in der Stadt ohne Auto, um auch zu Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen weitestgehend flexibel und verlässlich den ÖPNV nutzen zu können.
- Ein verbesserter, durchgehender Nachtverkehr erhöht die Attraktivität bei der Wahl des Studien- und Arbeitsortes insbesondere für jüngere Menschen.
- Auch die Anbindung von Gewerbestandorten mit sehr frühem Arbeitszeitbeginn oder sehr späten Arbeitszeitende wird hierdurch gefördert.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Einstellung und Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten

Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 2-3 Mio EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur Umsetzung empfohlen (vorbehaltlich Finanzierung)

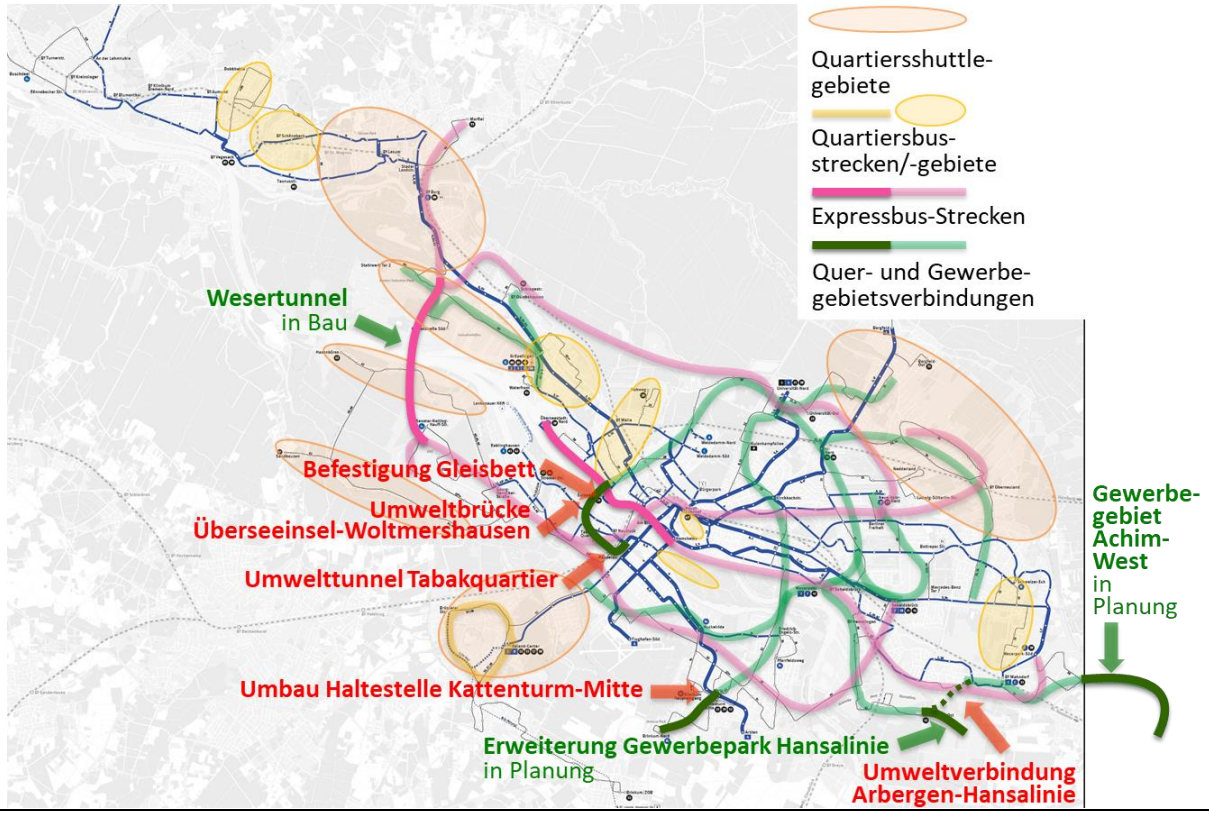
- ➲ Beschluss bis Mitte 2023 empfohlen
- ➲ Inbetriebnahme Mitte 2024 empfohlen – Einzelne Teile (z.B. Nacht-Anbindung Aumund) können bereits eher umgesetzt werden.

3.1 g Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

3.1 g	**Angebotsoffensive Stufe 7** Erweiterung und Optimierung der **Quer- und Expresslinien**

Beschreibung

- Durch die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Haltestelleninfrastruktur können bessere Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen hergestellt werden und die Reisezeiten signifikant gesenkt werden.
- Erweiterungen von Gewerbestandorten sollten von Anfang an mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot versorgt werden, um von vornherein die Arbeitnehmenden an die Nutzung des ÖPNV zu gewöhnen.
- Der Wesertunnel ist bereits in Bau. Mit dessen Fertigstellung kann eine Expressbuslinie hindurchgeführt werden.
- Eine Umgestaltung der Gleistrasse in Kattenturm-Mitte ist bereits im VEP beschrieben und sollte umgesetzt werden. Das Busnetz kann neu geordnet werden und das Wohngebiet um die Hans-Hackmack-Str. angeschlossen werden.
- Die Erweiterung des Gewerbeparks Hansalinie als auch die Neuanlage von Achim-West sind mit Buslinien zu erschließen.
- Ein Tunnel unter den Oldenburger Bahngleisen für den Umweltverbund zur besseren Anbindung des Tabakquartiers und Woltmershausens befindet sich in einer Machbarkeitsuntersuchung. Die Metrobuslinie E als auch eine Querlinie aus der Überseestadt (s.u.) kann durch diesen geführt werden.
- Eine Untersuchung für einen Wesersprung zwischen Überseeinsel und Woltmershausen ist gestartet. Wird eine Brücke für Busbefahrung (damit für den Umweltverbund) ausgelegt, kann eine Querlinie die Stadtteile direkt miteinander verbinden. Kosten und Nutzen sind abzuwägen und die Notwendigkeit der Wasserstraße zu beachten, ggf. anzupassen.
- Die Befestigung des Gleisbetts in der Eduard-Schopf-Allee ist im IVK Überseestadt als Maßnahme Ö.8_4 beschrieben. Mit ihr kann eine Buslinie direkt von der Hafenkante in die Innenstadt geführt werden. Auch bei Umsetzung der Straßenbahnverlängerung Überseestadt sollte die Sinnhaftigkeit untersucht werden.
- Vertieft geprüft werden sollte zudem die Möglichkeit einer Verbindung zwischen Arbergen und dem Gewerbegebiet Hansalinie unter der Autobahn hindurch für den Umweltverbund.



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Mit der Fertigstellung des Wesertunnels kann Bremen-Nord direkt an das GVZ und den Bremer Süden, sowie weiter an die Hansalinie und Sebaldsbrück mit einer Expressbuslinie angeschlossen werden. Die Bahnhöfe Burg und Hemelingen (neu) bieten dazu ideale Umsteigemöglichkeiten auch aus dem Umland.
- Eine Umgestaltung der Gleistrasse in Kattenturm-Mitte verkürzt die Umsteigewege und verbindet erstmals die Gebiete nördlich und südlich der Bahntrasse miteinander. Das Busnetz kann neu geordnet werden und das Wohngebiet um die Hans-Hackmack-Str. direkt mit einer Metrobuslinie angeschlossen werden. Eine attraktive Direktverbindung von Brinkum-Nord mit der östlichen Vorstadt und Schwachhausen kann hergestellt werden.
- Durch die Maßnahmen werden die Anbindungen der Gewerbestandorte GVZ, Industriepark Nord und Hansalinie stark verbessert und die Gesamt-Reisezeiten auch für Pendler durch Anschluss an Bahnhöfe Burg und Mahndorf deutlich gesenkt.
- Die Erweiterung der Hansalinie und das neue Gewerbegebiet Achim-Ost werden ab der ersten Nutzung mit dem ÖPNV erschlossen.
- Das Tabakquartier wird zentral und damit besser erschlossen, der Woltmershauser Tunnel entlastet.
- Die Umweltbrücke Überseeinsel-Woltmershausen ermöglich eine direkte Verbindung des Bahnhofs Neustadt, des Tabakquartiers und Woltmershausens mit der Überseestadt, Walle, Findorff, der Universität und Horn-Lehe. Signifikante Nachfragezuwächse sind durch diese exklusive Direktverbindung zu erwarten.
- Die Umweltverbindung Hansalinie-Arbergen verkürzt die Wege aus dem Südosten Bremens und dem Landkreis Verden zur Hansalinie bedeutend. Eine Verbindung zwischen Bahnhof Mahndorf und Hansalinie wird möglich.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung der Planung und des Baus
- Planung und Bau der Infrastruktur
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Inbetriebnahme 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 3-4 Mio. EUR p.a. zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Kosten für Infrastruktur können erst mit der jeweiligen Planung benannt werden.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes sind für Infrastruktur oder Fahrzeuge zu prüfen.
- Für Angebot siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

- ➲ Planung und Bau der Infrastruktur ab 2023, Wesertunnel bereits in Bau
- ➲ Konkrete Planung und Abstimmung sowie Beauftragung der Linienführungen jeweils 2 Jahre vor Inbetriebnahme, empfohlen ab 2023
- ➲ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➲ Inbetriebnahme ab Eröffnung Wesertunnel, weitere Maßnahmen 2026-2028, je nach Infrastruktur

3.1 h Angebotsoffensive Stufe 8 – Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag

3.1 h	**Angebotsoffensive Stufe 8** Für Kultur, Shopping, Events: **Mehr Angebot am Samstag**

Beschreibung

- Das Angebot im Prioritätsnetz am Samstag 9 bis 19 Uhr wird auf das Niveau von Montag bis Freitag vormittags und mittags gehoben (Nebenverkehrszeit, NVZ).
- Weitere Linienverkehre (Quer- und Gewerbelinien, Expresslinien, Quartierslinien) werden daran angepasst.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Der Freizeitverkehr hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung zugenommen. Dieser Trend wird sich voraussichtlich fortsetzen.
- Die flexible Nutzung des ÖPNV weitestgehend ohne Fahrplankenntnis wird durch diese Maßnahme auch am Samstag tagsüber während der Geschäftsöffnungszeiten ermöglicht.
- Auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz wird so auch für Freizeit-, Einkaufs- und Kulturverkehre ein Takt von 7,5 Minuten oder geringer angeboten.
- Dies unterstützt die autofreie Innenstadt als auch die Erreichbarkeit von weiteren Einzelhandelsstandorten und kulturellen oder Freizeiteinrichtungen.
- Der Komfort wird durch ein größeres Platzangebot erhöht, die Gesamt-Reisezeiten sinken.
- Beispiel: In Leipzig wurde der Grundtakt an Samstagen tagsüber von 15 auf 10 Minuten (bei vielen Linienüberlagerungen) verdichtet. Die Nachfrage stieg dadurch an Samstagen um 20% (Elastizität 0,4).

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten

Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 1 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

- ➲ Beschluss bis Ende 2024 empfohlen
- ➲ Inbetriebnahme 2026 empfohlen

3.1 i Angebotsoffensive Stufe 9 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West

3.1 i	**Angebotsoffensive Stufe 9** Weiterer **Angebotsausbau** Prioritätsnetz **Ost-West**

Beschreibung

- Das Angebot auf den Strecken der Ost-West-Straßenbahnlinien (längs der Weser) wird in der Hauptverkehrszeit verdichtet.
- Ein 5-Minuten-Takt entlang der Hafenrandstraße, in der Überseestadt und nach Sebaldsbrück (trotz Verlängerung Querverbindung Ost) sowie zwischen Viertel, Hbf und Walle wird ermöglicht.
- Die Linie 5 verbindet Gröpelingen und die Überseestadt mit dem Hauptbahnhof und der Universität alle 10 Minuten.
- Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Straßenbahnfahrzeuge erforderlich. Eine Ausschreibung einer neuen Straßenbahngeneration ist erforderlich, die Betriebshof- und Werkstattkapazitäten für die Straßenbahn sind auszubauen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Platzanzahl und damit der Komfort werden erhöht.
- Die Gesamt-Reisezeit von Tür zu Tür sinkt aufgrund der Taktverdichtung weiter.
- Die Nutzung des ÖPNV wird flexibler, die Wartezeiten sind nicht mehr wahrnehmbar.
- Ein Leben ohne eigenen Pkw wird weiter gefördert.
- Die Innenstadt, das Viertel sowie weitere bedeutende Nebenzentren erhalten einen besseren ÖPNV-Anschluss.
- Für Pendler ergibt sich innerhalb Bremens ein Umsteigen ohne nennenswerte Wartezeiten. Dies verringert auch hier die Gesamt-Reisezeiten und erhöht die Flexibilität auch bei verpasstem planmäßigem Anschluss.
- Beispiel: In Nürnberg wurde auf einem Streckenast der Straßenbahn der Takt von 10 auf 5 Minuten im Berufsverkehr verdichtet. In der Folge stieg die Nachfrage um 20% in dem Bereich (Elastizität 0,2).

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Planung, Ausschreibung und Beauftragung Fahrzeuge (neue Straßenbahngeneration, zusammen mit Stufe 10)
- Planung und Bau Erweiterung Betriebshof (zusammen mit Stufe 10)
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 4 Jahre nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 3-4 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Investition Fahrzeuge ca. 45 Mio. EUR
- Investition Betriebshof anteilig ca. 10 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung
- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

- Beschluss bis Ende 2023 empfohlen (zusammen mit Stufe 10)
- Planung, Finanzierung, Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- Planung, Finanzierung, und Bau Erweiterung Betriebshof
- Inbetriebnahme 2028 empfohlen

3.1 k Angebotsoffensive Stufe 10 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd

3.1 k	**Angebotsoffensive Stufe 10** Weiterer **Angebotsausbau** Prioritätsnetz **Nord-Süd**

Beschreibung

- Das Angebot auf den Strecken der Nord-Süd-Straßenbahn- und Metrobuslinien (quer zur Weser) wird im Berufsverkehr weiter verdichtet.
- Auf fast allen Strecken wird im Berufsverkehr mindestens ein 5-Minuten-Takt ermöglicht.
- Entlang der sehr stark nachgefragten Strecken nach Huchting, Arsten, Horn und zur Universität wird ein 3- bis 4-Minuten-Takt eingerichtet.
- Das Prioritätsnetz wird von Huckelriede über Kattenturm nach Arsten-West erweitert (Metrobus mit Taktgarantie).
- Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Straßenbahnfahrzeuge zusammen mit Stufe 9 sowie von E-Bussen erforderlich. Eine Ausschreibung einer neuen Straßenbahngeneration ist erforderlich, die Betriebshof- und Werkstattkapazitäten für Straßenbahn sind auszubauen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Platzanzahl und damit der Komfort werden erhöht.
- Die Gesamt-Reisezeit sinkt aufgrund der Taktverdichtung weiter.
- Die Nutzung des ÖPNV wird flexibler, die Wartezeiten sind nicht mehr wahrnehmbar. Ein Angebotsniveau wie bei U-Bahnen wird im Berufsverkehr auf stark nachgefragten Straßenbahnlinien erreicht.
- Ein Leben ohne eigenen Pkw wird weiter gefördert.
- Die Innenstadt sowie weitere bedeutende Nebenzentren erhalten einen besseren ÖPNV-Anschluss.
- Für Pendler ergibt sich innerhalb Bremens ein Umsteigen ohne nennenswerte Wartezeiten. Dies verringert auch hier die Gesamt-Reisezeiten und erhöht die Flexibilität auch bei verpasstem planmäßigem Anschluss.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Planung, Ausschreibung und Beauftragung Straßenbahn-Fahrzeuge (neue Straßenbahngeneration) zusammen mit Stufe 9
- Ausschreibung und Beauftragung E-Gelenkbusse
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung frühestens 4 Jahre nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 5-6 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Investition Fahrzeuge ca. 62 Mio. EUR
- Investition Betriebshof anteilig ca. 15 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung
- Bundes- oder Europaförderung für E-Busse prüfen
- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

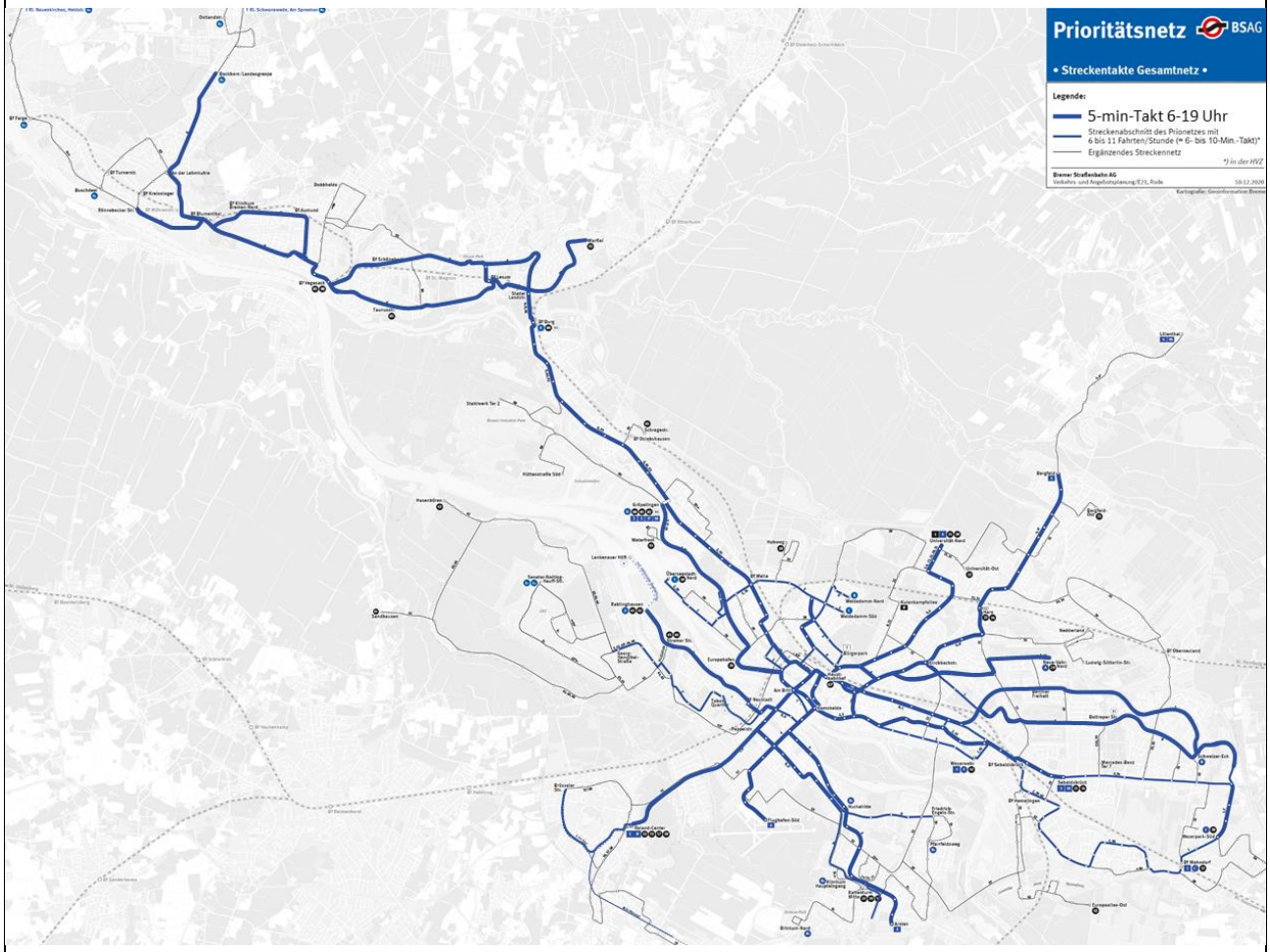
- Beschluss bis Ende 2023 empfohlen (zusammen mit Stufe 9)
- Planung, Finanzierung, Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- Planung, Finanzierung, und Bau Erweiterung Betriebshof
- Inbetriebnahme 2029 empfohlen

3.1 l Angebotsoffensive Stufe 11 – Mobil ohne Fahrplan/5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prio-netz

3.1 l	**Angebotsoffensive Stufe 11** *Mobil ohne Fahrplan* – **5-Min.-Takt** auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz

Beschreibung

- Das Angebot wird so ausgeweitet, dass auf den meisten Strecken des Prioritätsnetzes zwischen 6 und 19 Uhr durchgehend mindestens ein 5-Minuten-Takt erreicht wird.
- Die Ausweitung auf alle Strecken kann untersucht werden.
- Eine Metrobuslinie H wird zwischen Marßel, Gröpelingen und Waterfront eingerichtet (Entfall Linie 93).
- Die Leistung der BSAG wird über alle Stufen 1 bis 11 um gut 50% erhöht.



- Folgendes Taktschema ist das Ziel auf den meisten Strecken des Prioritätsnetzes:

Mo-Fr	6-19 Uhr:	mind. 5-Minuten-Takt
Sa	9-19 Uhr:	mind. 7,5-Minuten-Takt
Mo-Sa	19-21 Uhr:	mind. 10-Minuten-Takt
So	12-19 Uhr:	mind. 10-Minuten-Takt
Andere Zeiten:		mind. 15-Minuten-Takt (außer Nachtverkehr)

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Auch Bremen-Nord erhält einen 5-Minuten-Takt.
- Die Platzanzahl und damit der Komfort werden erhöht.
- Die Gesamt-Reisezeit sinkt aufgrund der Taktverdichtung weiter.

- Die Nutzung des ÖPNV wird den ganzen Tag über flexibler, die Wartezeiten sind zu den meisten Zeiten nicht mehr wahrnehmbar. Ein Angebotsniveau wie bei U-Bahnen wird auf den meisten Strecken über den ganzen Tag erreicht.
- Ein Fahrplan oder eine Fahrplanauskunft ist nicht mehr erforderlich
- Ein Leben ohne eigenen Pkw wird weiter gefördert.
- Die Innenstadt sowie alle Nebenzentren erhalten einen besseren ÖPNV-Anschluss auch außerhalb des Berufsverkehrs.
- Für Pendler ergibt sich innerhalb Bremens ein Umsteigen ohne nennenswerte Wartezeiten ganztägig. Dies verringert auch hier die Gesamt-Reisezeiten und erhöht die Flexibilität auch bei verpasstem planmäßigem Anschluss.
- Die Nachfrage steigt gemäß Verkehrsmodell VENUS insgesamt *über alle Stufen* um XXX Mio. Fahrgäste pro Jahr. Das entspricht einer CO2-Verringerung im MIV um YYY Tonnen pro Jahr.

Umsetzungsschritte

- Beschluss der Finanzierung
- Ausschreibung und Beauftragung E-Gelenkbusse
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 24 Monate nach Beauftragung

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: 7-8 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Investition Fahrzeuge ca. 11 Mio. EUR
- Investition Betriebshof anteilig ca. 5 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung
- Bundes- oder Europaförderung für E-Busse prüfen
- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge und Infrastruktur

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

- ➲ Beschluss bis Ende 2027 empfohlen
- ➲ Finanzierung, Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- ➲ Planung, Finanzierung und Bau Erweiterung Betriebshof
- ➲ Inbetriebnahme 2030 empfohlen

3.1.6 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023												
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1	ÖPNV Angebotsstufe 1: Mo-Fr 9-15 Uhr, Sonntagnachmittag., GVZ Express									Fließt in Stufe 2 ein.											
2	ÖPNV Angebotsstufe 2: Prioritätsnetz mit Metrobuslinien																				
3	ÖPNV Angebotsstufe 3: Quer- und Gewerbelinien																				
4	ÖPNV Angebotsstufe 4: Expressbuslinien																				
5	ÖPNV Angebotsstufe 5: Starke Quartieranbindungen																				
6	ÖPNV Angebotsstufe 6: Abend- und Nachtverkehr																				
7	ÖPNV Angebotsstufe 7: Erweiterung Quer- & Expressbuslinien																				
8	ÖPNV Angebotsstufe 8: Samstag																				
9	ÖPNV Angebotsstufe 9: Angebotsausbau Prionetz Ost-West																				
10	ÖPNV Angebotsstufe 10: Angebotsausbau Prionetz Nord-Süd																				
11	ÖPNV Angebotsstufe 11: *Mobil ohne Fahrplan* - 5-Min.-Takt																				
12	Straßenbahn-Neubau VEP BS.19: Linie 1 Mittelshuchting																				
13	Straßenbahn-Neubau VEP BS.20: Linie 8 Landesgrenze (abhängig vom Baurecht Nds.)																				
14	Straßenbahn-Neubau VEP BS.18: Gleisverbindung Steubenstr. (Querverbindung Ost)																				
15	Straßenbahn-Neubau IVK Ö4_2: Straßenbahn Überseestadt																				
17	Priorisierung Straßenbahn-Neubaustrecken und weiterer Strecken									Anschließend Programmerstellung, Planung, Bau											
E4 E3	Straßenbahn-Neubau VEP E.3+4: Malerstraße/Osterholz																				
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen (E1), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				
E.2	Straßenbahnverlängerung Horn (E2), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				
E.5	Straßenbahnverlängerung Universität (E5), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				

3.2 ÖPNV-Barrierefreiheit

3.2.1 Einleitung Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt fest, dass die Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen ist –mit dem Ziel, den ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei zu machen (§ 8 Abs. 3). Im Nahverkehrsplan sind Ausnahmen davon zu definieren.

Darüber hinaus geben auch die folgenden Regelwerke und Gesetze den Rahmen vor: Die UN-Behindertenrechtskonvention, das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), das Bremische Behindertengleichstellungsgesetz (BremBGG), sowie die Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten (2016/2020).

Dabei wird durchgängig deutlich, wie sich die mit dem Thema Barrierefreiheit assoziierten Aspekte auch gegenüber dem Erstellungszeitraum des VEP 2014/2025 gewandelt und erweitert haben. Der Hublift, der durch seine Verfügbarkeit an allen Straßenbahnen und Stadtbussen in Bremen ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal darstellt, hat über Jahrzehnte den Einstieg für rollstuhlnutzende Menschen an fast allen Haltestellen der Stadt sichergestellt. Um jedoch dem erweiterten Verständnis von einer „Barrierefreiheit für alle“ Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, Haltestelleninfrastruktur an die heutigen Anforderungen anzupassen. Dazu gehört, dass möglichst alle Türen mit minimalem Spalt- und Stufenmaß erreicht werden können. Denn davon profitieren fast alle Nutzergruppen: Der Einstieg ohne Stufe ermöglicht schnellen und sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgäste mit Gepäck, Rollatoren, Kinderwagen, zugelassenen Elektromobilen, Einkäufen und vielem mehr. Durch den Ausbau von Haltestelleninfrastruktur wird für einen erweiterten Kreis von Fahrgästen der Zugang zum ÖPNV überhaupt erst möglich gemacht.
Es gibt in Bremen zukünftig somit keine Beschränkung mehr auf die durch den Hublift hergestellte Barrierefreiheit. Ein Spalt- und Stufenmaß von je unter 3 cm an allen Türen des Fahrzeugs setzt den Umbau der Haltestellen voraus. Für Busse ist eine Bordhöhe von 22 cm und für Straßenbahnen von 25 cm erforderlich. Sonderborde ermöglichen den Halt von sowohl Straßenbahnen als auch Bussen. Weiterhin gehen die Maßnahmen zur Herstellung einer Barrierefreiheit für alle jedoch weit über das Thema Spalt- und Stufenmaß beim Ein- und Ausstieg hinaus.

Attraktive Haltestellen: Barrierefreiheit durch Sichtbarkeit und Addressbildung
Aktuelle Untersuchungen zeigen, wie über 90 % der Wege zur Haltestelle zu Fuß zurückgelegt werden. Die Einbindung in das Quartier und dessen Wegenetz, die Auffindbarkeit, der Wiedererkennungswert, die Wegweisung zu einer Haltestelle ist daher essentiell. Das betrifft sowohl gewöhnliche Haltestellen im Straßenraum, aber auch Haltestellen eines besonderen Typs:
In Bremen gibt es je nach Zählweise zwischen 15 und 25 Straßenbahnhaltestellen, die aufgrund ihrer Bauweise den Charakter von Stadtbahnstationen haben. Diese Haltestellen befinden sich wegen ihrer Bauart nicht im gewöhnlichen, einsehbaren Straßenraum. Vielmehr sind sie über Freitreppenanlagen, Rampen, Aufzüge oder tunnelartige Zugänge zu erreichen.
Diese Stationen sind in der Regel ohne weitere technische Hilfsmittel nicht auffindbar, insbesondere auch nicht für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung. Darüber hinaus führt die Lage abseits des frequentierten Straßenraums auch zu der Notwendigkeit, ein Mindestmaß an Aufenthaltsqualität beim Erreichen und beim Warten sicherzustellen.

Zu einem modernen und attraktiven Nahverkehrsangebot gehört neben dem Fahrplanangebot auch ein niederschwelliger Zugang und der Abbau von Zugangshemmnissen. Dies kann ein einfaches Tarifsystem beinhalten und ein gutes und zuverlässiges Angebot. Entscheidend ist jedoch die barrierefreie Erreichbarkeit,

Auffindbarkeit und Sichtbarmachung dieses Angebots, das mit der Notwendigkeit einer Marken- und Adressbildung einhergeht.

Um den Ausbau voranzutreiben und vor allem aber massiv zu beschleunigen werden in den folgenden Maßnahmenskizzen zwei Realisierungspfade aufgezeigt, die mit unterschiedlichen Finanz- und Personalausstattungen einhergehen. Die Maßnahmenskizzen weisen zudem die Finanzierungs- und Förderannahmen aus.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Barrierefreiheit wird sowohl für den Ausbau sowohl der Bus- als auch der Straßenbahnhaltestellen der beschleunigte Realisierungspfad empfohlen.

3.2.2 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

6.9 A – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul A: Straßenbahnhaltestellen

6.9 A	Barrierefreier Umbau von Haltestellen Modul A: Straßenbahnhaltestellen

Beschreibung

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bahnsteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, (Um-)Bau von Rampen und ggf. Aufzügen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 25 cm über Schienenoberkante, Kombination mit Bus am selben Steig durch Sonderborde
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch städtebauliche, gestalterische Adressbildung, besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestelle mit barrierefreier Wegweisung aus dem Haltestellenumfeld heraus
- Weiterentwicklung von (Mindest-)Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN-Handbuchs und Ergänzung um weitere Haltestellentypen (Straßenbahnhaltestellen mit Stadtbahncharakter), Aufbau eines Katalogs mit barrierefreien Gestaltungs- und Wegweisungselementen

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Erweiterung des Kreises der Nutznießer von Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Sinne eines Designs für alle
- Beschleunigter und bequemerer Fahrgastwechsel und attraktivere Haltestellen für alle Fahrgäste
- Zeitersparnis, geringere und gleichmäßigere Fahrgastwechselzeiten, attraktivere Beförderungszeiten (gemeinsames Ziel mit Handlungsfeld „Angebot“, Maßnahme Prioritätsnetz)
- Umsetzung der Vorgaben nach UN-Konvention
- Umsetzung der Vorgaben nach dem Landes-Behindertengleichstellungsgesetz
- Umsetzung der Vorgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz

Personalbedarf

- Ausbau der Personalressourcen
  - Projektleitung und Koordinierung barrierefreier Ausbau von Haltestellen (SKUMS)
  - Entwurf von Straßenbahnhaltestellen (BSAG)
  - Umbau von Straßenbahnhaltestellen (BSAG)

Straßenbahnhaltestellen Anzahl: 400	Projektleitung	Stellenanzahl Entwurf	Stellenanzahl Umbau	Haltestellen pro Jahr	50 % Fertigstellung im Jahr	Fertigstellung im Jahr
Moderater Pfad	1	3	3	12	2039	2055
Beschleunigter Pfad	1	4	4	16	2035	2047

Der morderate Pfad beschreibt ein Szenario mit moderater Stellenerhöhung, der beschleunigte Pfad ist ein Zielszenario, dessen Fokus auf den Jahren der Fertigstellung liegt. Angenommen ist im Zielszenario ein Umsetzungszeitraum von drei Jahrzehnten. Die Dauer des Umsetzungszeitraums ermittelt sich aus den gemittelten Beabeitungszeiträumen, abgeleitet aus den bisherigen Maßnahmen zum Umbau von barrierefreien Bushaltestellen.
Der Umbau selbst wird an externe Baufirmen vergeben.

Umsetzungsschritte

- Aufbau einer Projektorganisation SKUMS, BSAG, ASV, BgA
- Stellen schaffen/finanzieren
- Personalgewinnung
- Zusammenstellung eines Ausbauprogramms
- Abstimmung von Gestaltungsgrundsätzen (zusammen mit Maßnahme 6.9 B)
- Planung und Umsetzung von Haltestellen in Stufen:
  - Stufe 1: Haltestellen mit gerader Kante oder mit großem Bogenradius (einfacher Umbauaufwand)
  - Stufe 2: Fahrgaststarke Haltestellen und Haltestellen mit besonderer Bedeutung für in ihrer Mobililtät eingeschränkte Menschen im Bogen mit geringerem Radius

- Stufe 3: Besondere Haltestellen, etwa in der Kernstadt
- Grundlage: Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf Grundlage des ZVBN-Gutachtens zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Grundlage: Anpassung der VBN-Qualitätskonzepte auf Grundlage des ZVBN-Gutachtens zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Parallel: Anpasung der Bremischen Richtlinie Barrierefreiheit (Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten)

Kosten

Investitionskosten

je Teilhaltestelle ca. 0,5 bis 1 Mio. € je nach Anpassungsaufwand im umliegenden Straßenraum und Lärmschutz- und Umweltmaßnahmen; zzgl. Planungskosten: ca. 20 % der Investitionskosten;
Anzahl Straßenbahn-Teilhaltestellen in Bremen:
ca. 350 Teilhaltestellen

Personalkosten

Je Stelle vergleichbar A12 öffentlicher Dienst

Moderater Pfad	0,6 Mio.€/Jahr
Beschleunigter Pfad	0,8 Mio.€/Jahr

Gesamtkosten

Moderater Pfad	11,4 Mio.€/Jahr
Beschleunigter Pfad	15,2 Mio.€/Jahr

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Investitionskosten förderfähig nach GVFG bis 2030, sofern Wirtschaftlichkeit nachweisbar bis zu 60%, grundsätzlich ergänzend förderfähig nach bremischem ÖPNVG bis zu 90% gemeinsam mit GVFG
Planungskosten grundsätzlich förderfähig nach bremischem ÖPNVG, Eigenanteile über bremische Haushaltsmittel
Personalkosten über bremische Haushaltsmittel

Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Umsetzung in beschleunigtem Pfad empfohlen

- gesetzliche Umsetzungsverpflichtung nach PbefG
- Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan geregelt sein
- Zeitziele abhängig vom Finanzierungspfad

6.9 B – Barrierefreier Umbau von Haltestelen, Modul B: Bushaltestellen

6.9 B	Barrierefreier Umbau von Haltestellen Modul B: Bushaltestellen

Beschreibung

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bussteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, Anrampungen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 22 cm über Fahrflächentangente, Kombination mit Straßenbahn am selben Steig durch Sonderborde über Maßnahme 6.9 A
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestelle
- Weiterentwicklung von Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN-Handbuchs

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Erweiterung des Kreises der Nutznießer von Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Sinne eines Designs für alle
- Beschleunigter und bequemerer Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste
- Zeitersparnis, geringere Fahrgastwechselzeiten, attraktivere Beförderungszeiten
- Baustein zur Einsparung von Reisezeit bei linienweiser Ausstattung (Metrobuslinien) im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen wie LSA-Beeinflussung (Handlungsfeld Angebot, Maßnahme Prioritätsnetz)
- Besserer Gesamtverkehrsfluss, insbesondere durch die Ausbildung von Kaps, Aufwertung des Straßenraums und Raumgewinnung durch Rückbau von Buchten
- Umsetzung der Vorgaben nach UN-Konvention
- Umsetzung der Vorgaben nach dem Landes-Behindertengleichstellungsgesetz
- Umsetzung der Vorgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz

Personalbedarf

- Ausbau der Personalressourcen
  - Entwurf von Bushaltestellen (Amt für Straßen und Verkehr)
  - Umbau von Bushaltestellen (Amt für Straßen und Verkehr)

Bushaltestellen Anzahl: 1.050	Stellenanzahl Entwurf	Stellenanzahl Umbau	Umsetzung Haltestellen /a	50 % Fertigstellung im Jahr	Fertigstellung im Jahr
Status quo	0,5	0,5	4	2136	2258
Moderater Pfad	3	3	24	2044	2066
Beschleunigter Pfad	5	5	40	2035	2048

Der morderate Pfad beschreibt ein Szenario mit moderater Stellenerhöhung, der beschleunigte Pfad ist ein Zielszenario, dessen Fokus auf den Jahren der Fertigstellung liegt. Angenommen ist im Zielszenario ein Umsetzungszeitraum von drei Jahrzehnten. Die Dauer des Umsetzungszeitraums ermittelt sich aus den gemittelten Beabeitungszeiträumen, abgeleitet aus den bisherigen Maßnahmen zum Umbau von barrierefreien Bushaltestellen.
Der Umbau selbst wird an externe Baufirmen vergeben.

Umsetzungsschritte

- Aufbau einer Projektorganisation SKUMS, BSAG, ASV
- Zusammenstellung eines Ausbauprogramms, Prüfung auf Förderfähigkeit mit ÖPNVG-Mitteln
- Abstimmung von Gestaltungsgrundsätzen (zusammen mit Maßnahme 6.9 A)
- Planung und Umsetzung von Haltestellen in festzulegenden Stufen nach aufzustellenden Kriterien
- Grundlage: Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf Grundlage des ZVBN-Gutachtens zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Grundlage: Anpassung der VBN-Qualitätskonzepte auf Grundlage des ZVBN-Gutachtens zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Parallel: Anpasung der Bremischen Richtlinie Barrierefreiheit (Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten)

Kosten	Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Investitionskosten je Teilhaltestelle ca. 100.000-250.000 € je nach Anpassungsaufwand im umliegenden Straßenraum; zzgl. Planungskosten: ca. 20 % der Investitionskosten; Anzahl Bus-Teilhaltestellen in Bremen: ca. 1.050 **Personalkosten** Je Stelle vergleichbar A12 öffentlicher Dienst Moderater Pfad 0,5 Mio.€/Jahr Beschleunigter Pfad 0,9 Mio.€/Jahr **Gesamtkosten** Moderater Pfad 5,6 Mio.€/Jahr Beschleunigter Pfad 9,3 Mio.€/Jahr	Planungs- und Investitionskosten (bis zu 100%/90%) grundsätzlich förderfähig nach bremischem ÖPNVG

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Umsetzung in beschleunigtem Pfad empfohlen

- gesetzliche Umsetzungsverpflichtung nach PbefG
- Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan geregelt sein
- Zeitziele abhängig vom Finanzierungspfad

3.2.3 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

		2021				2022				2023											
	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1.0	Umbau Straßenbahn-Haltestellen, Stufe 1, jährlich ca. 16 von gut 350 Teil-Haltestellen Planung, Bau und Inbetriebnahme einzelner Haltestellen überschneiden sich fortwährend																				
2.0	Umbau Bushaltestellen, jährlich ca. 40 von gut 1.000 Teil-Haltestellen Planung, Bau und Inbetriebnahme einzelner Haltestellen überschneiden sich fortwährend																				

3.3 ÖPNV-Antriebe

3.3.1 Einleitung

Untersucht wurden –wie von EU Kommission in der Clean Vehicles Directive (CVD) gefordert - Elektrobusse mit Wasserstoff/Brennstoffzelle, Batterie, Oberleitung (und Kombinationen), aber auch Gasbusse oder die Nutzung biogener und synthetischer Kraftstoffe. Die CVD und deren gesetzliche Umsetzung in Deutschland fordert, dass ab August 2021 bis 2025 ein Anteil von insgesamt 45% der Neubeschaffungen an ÖPNV-Bussen mit „sauberen“ bzw. „Nullemissionsantrieben“ beschafft wird. Dieser Anteil wird für den Zeitraum 2026 bis 2030 auf 65% steigen. Hierzu wurden drei verschiedene Beschaffungsszenarien entwickelt und in Bezug auf Umwelteffekte, Praktikabilität sowie Kosten bewertet. Hierzu zählen neben den eigentlichen Busbeschaffungen auch die notwendigen umfangreiche Lade- bzw. Tankinfrastruktur, Umbau der Werkstätten sowie Schulung des Personals. Bis 2034 kann auch im Busbereich des Bremer ÖPNV der komplette Umstieg von fossilen Antrieben auf Elektroantriebe mit erneuerbaren Energien abgeschlossen sein.
Empfohlen wird Variante 2. Gegen Variante 1 spricht insbesondere, dass ein paralleler Umbau aller drei Betriebshöfe der BSAG erforderlich wäre. Zudem ist ungewiss, wie ausgereift die Technologie in den nächsten Jahren sein wird. Ab 2025 kann aber mit einer hohen Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Elektrobusse ähnlich zuverlässig wie Dieselbusse sein werden. Ob bis dahin Dieselbusse beschafft werden oder die vorhandenen Fahrzeuge länger in Betrieb bleiben können, ist zu prüfen.

3.3.2 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

J.1 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 1 – Ausschließliche Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022

J.1	Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe im Zuge der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“ Variante 1 – Ausschließliche Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022

Beschreibung

Zur Umsetzung der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“ ist das Konzept einer schrittweisen Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe erarbeitet worden. Die in mehrere Stufen vorgesehene vollständige Ablösung der bestehenden Dieselbusse durch Elektrobusse trägt dabei zum Zielfeld 6 des VEP Bremen bei, indem, im Vergleich zur reinen Dieselbusflotte, Schadstoffemissionen (CO_2-, NO_x- und Feinstaub-Emissionen) sowie Lärm im Stadtgebiet reduziert werden können. Dies wirkt sich positiv auf Umwelt, Klima und Gesundheit aus.

Zusätzlich zum Beitrag zur Umsetzung des VEP Bremen ist das Umstellungskonzept auf alternative Antriebe eine Antwort auf die im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) festgehaltene Vorgabe.[36] Laut dieser soll bis zum Jahr 2025 angestrebt werden, dass rund 50 % der Betriebsleistung (Nutz-km) als emissionsfreier Nahverkehr in der Stadtgemeinde Bremen erbracht wird, was neben den elektrischen Straßenbahnen insgesamt 55 Elektrobusse erforderlich macht.

Ziel: Nullemissionsbusse (Foto: Michael Glotz-Richter)

Eine rechtliche Vorgabe besteht in der Clean Vehicles Directive, (CVD), die Beschaffungsquoten unter anderem für Omnibusse vorsieht.[37] In einer ersten Phase (08/2021 – 12/2025) müssen in Deutschland mindestens 45 % und in einer zweiten Phase (01/2026 – 12/2030) mindesten 65 % der in diesem Zeitraum insgesamt beschafften Busse besondere Antriebskonzepte aufweisen – eine Hälfte der Kategorie „saubere Fahrzeuge“ (z.B. Gasbusse, Busse mit biogenen oder synthetischen Kraftstoffen) angehören und mindestens zur anderen Hälfte „Nullemissionsfahrzeuge“ (z.B. Batterie-, Brennstoffzellen-, Oberleitungsbusse, Wasserstoff) sein. Ein höherer Anteil an Nullemissionsfahrzeugen würde auch die Anforderung zu sauberen Fahrzeugen abdecken.

Die alternativen Antriebsoptionen der CVD wurden durch die BSAG in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro ebusplan analysiert. Neben den ökonomischen und ökologischen Auswirkungen einer Umstellung wurden hierbei auch die betrieblichen Konsequenzen bewertet. Bei der Technologiebewertung spielt der intensive Fahrzeugeinsatz bei der BSAG mit hohen täglichen Kilometerleistungen (260 km pro Fahrzeug im Flottenmittel) eine wichtige Rolle. Die Konzeptvarianten berücksichtigen die erforderliche Flottenerneuerung gemäß den Vorgaben zum Altersdurchschnitt der Flotte und dem Höchstalter der einzelnen Fahrzeuge.

[36] Aktuell ist die BSAG in einer Direktvergabe vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) als zuständiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen beauftragt.

[37] Ob die vorgegebenen Quoten direkt für die BSAG-Busbeschaffung gelten, steht noch nicht endgültig fest, da die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht per Bundesgesetz noch im verfahren ist. umgesetzt wurde. Der Entwurf des Bundesgesetzes sieht eine Übertragung der Quoten auf die Länder bzw. Sektorenauftraggeber vor. Für das hier vorgestellte Umstellungskonzept wurde allerdings der Fall berücksichtigt, dass die Beschaffungsquoten direkt von der BSAG zu erfüllen sind.

In drei Varianten wurden Beschaffungskonzepte mit verschiedenen technologischen Ansätzen verglichen. Die Optionen Gasbusse, Plug-in-Hybrid und ebenso Oberleitungsbusse sowie Wasserstoff im Verbrennungsmotor wurden nach einer ersten Bewertungsphase ausgeschlossen, da diese technologisch nicht auf dem Markt vertreten sind (Plug-in Hybrid, Wasserstoff im Verbrennungsmotor) oder aber unvertretbare Infrastrukturaufwendungen bedingen (Oberleitungsbus, Gasbus). Bei Gasbussen muss zudem die relative Abhängigkeit von fossilen Energien in Betracht gezogen werden.

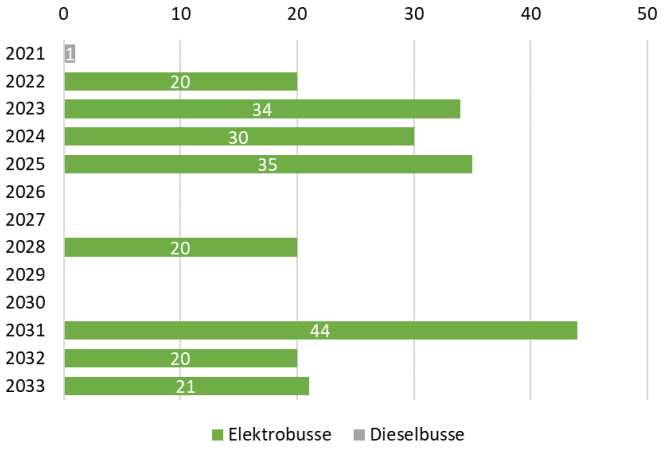
Bei den Vergleichen der Elektrobuskonzepte zeigen sich die wirtschaftlichsten Anwendungen bei Batteriebussen mit einer Hybridheizung (die nicht durch die Traktionsbatterie gespeist wird) – jedoch kommen bei den Batteriebussen derzeit noch deutliche Reichweitenbegrenzungen zum Tragen, die für viele Umläufe ein weiteres Energiekonzept bedingen. Mit der Nutzung von Wasserstoff in der Brennstoffzelle kann als Range-Extender die Reichweite gesichert werden, gleichzeitig ist aber der Wasserstoffantrieb deutlich teurer und energieaufwändiger als die Batterie. Jedoch zeigen sich in den technischen Entwicklungen der Batterietechnologie Fortschritte, die in den nächsten Jahren Reichweitenverbesserungen erwarten lassen.

Variante 1

Hier wird der sofortige und vollständige Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugkonzepte (Batteriebus, Batteriebus mit Brennstoffzellen-Range-Extender und Brennstoffzellenhybridbus) betrachtet. Diese Variante sieht vor, dass die auszusondernden Dieselfahrzeuge ab dem Jahr 2022 ausschließlich durch Elektrobusse abgelöst und somit keine neuen Dieselfahrzeuge in die Flotte aufgenommen werden.

Es können nur wenige Tageseinsätze aus der aktuellen Betriebsplanung ohne Anpassungen gefahren werden. Eine Anpassung der Betriebsplanung entsprechend der technischen Gegebenheiten wird seitens der BSAG als nicht sinnvoll erachtet, da die Umstellung des Betriebskonzepts einen hohen betrieblichen Aufwand bedeutet. Stattdessen wird die Beschaffung von emissionsfreien Batteriebussen mit Brennstoffzellen-Range-Extender betrachtet. Diese stellen, hinsichtlich der aktuell zur Auswahl stehenden Technologiekonzepte, eine Kompromisslösung zwischen Kosten und Nutzen dar. Hohe Reichweiten ermöglichen die Umstellung der Busflotte ohne große Anpassungen der aktuellen Betriebsplanung. Im Vergleich zum Brennstoffzellenhybridbus sind die Betriebskosten des Batteriebusses mit Brennstoffzellen-Range-Extender geringer.

Damit dieser Beschaffungsplan realisiert werden kann, müssen alle Betriebsstätten zeitnah in ausreichendem Maße ertüchtigt werden, also mit Lade-, Tank- sowie Stromversorgungsinfrastruktur und entsprechend umgerüsteten Werkstätten (und ggf. Abstellhallen) ausgestattet werden. Dabei ergibt sich die Reihenfolge der zu ertüchtigenden Orte insbesondere aus den machbaren Tageseinsätzen für die Elektrobusse, die den verschiedenen Betriebsstätten zugeordnet sind. Bis zum Jahr 2022 muss zunächst die Betriebsstätte Neustadt ertüchtigt werden. Es folgt die Betriebsstätte Ost bis zum Jahr 2023. Schließlich ist die Ertüchtigung der dritten Betriebsstätte Nord bis zum Jahr 2025 vorgesehen.



Die im Rahmen der Angebotsoffensive vorgesehenen 15 zusätzlichen (Elektro-)Gelenkbusse würden diese Beschaffung ergänzen.
Die im Rahmen der Variante 1 notwendige Ertüchtigung aller Betriebsstätten in kurzer zeitlicher Abfolge stellt eine enorme Herausforderung dar und erhöht die Gefahr von Verzögerungen deutlich. Die Marktentwicklung bei den größtenteils erforderlichen Gelenkbussen ist (anders als bei Solobussen) derzeit noch in einem frühen Stadium, was zusätzliche Risiken bedeutet. Der zu erwartende technische Fortschritt in der Batterietechnologie (und damit der möglichen Reichweiten) würde nur begrenzt erschlossen werden.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobussen ermöglicht eine starke Reduktion des CO_2-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das hier aufgeführte Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobusse genutzt werden. CO_2-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Als Referenz für die aktuelle Flotte wurden Dieselbusse der Abgasnorm Euro VI zugrunde gelegt.

Emissionen	2020	2033	Reduktions-potenatial
CO_2	24.000 t/a	1.200 t/a	95 %
NO_x	5.200 kg/a	0 kg/a	100 %
Feinstaub	430 kg/a	0 kg/a	100 %

Zurzeit betragen die CO_2-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobusse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO_2-Emissionen auf 1.200 t, was eine enorme Einsparung von ca. 95 % gegenüber dem aktuellen CO_2-Fußabdruck der BSAG Dieselbusflotte darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 0 kg pro Jahr und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ebenfalls ca. 0 kg pro Jahr.

Neben dem hohen Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO_2, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobusse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten

Das Investitionsvolumen der vollständigen Umstellung der BSAG-Busflotte auf Elektrobusse bis 2033 beträgt rund 244 Mio. € (aktuelles Preisniveau ohne Förderung), wovon ca. 187 Mio. € auf die Fahrzeugbeschaffung und ca. 57 Mio. € auf den Aufbau der notwendigen Infrastruktur (inkl. Neubau von Gebäuden) entfallen.
Eine Flottenerneuerung mit konventionellen Dieselbussen würde in diesem Zeitraum Investitionen von rund 89 Mio. € erfordern, sodass sich ein zusätzlicher Investitionsaufwand von ca. 155 Mio. € bzw. rund 13 Mio. € pro Jahr ergibt.

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Die BSAG wird sich an Förderaufrufen national und international beteiligen. Der Bund hat Förderprogramme für Elektrobusse angekündigt mit Förderung der Fahrzeugmehrkosten (ggü Diesel) von bis zu 80 %, Ladeinfrastruktur: bis zu 40 %.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

nicht empfohlen

J.2 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 2 – Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge ab 2022

J.1	Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe im Zuge der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“„ Variante 2 – Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge ab 2022

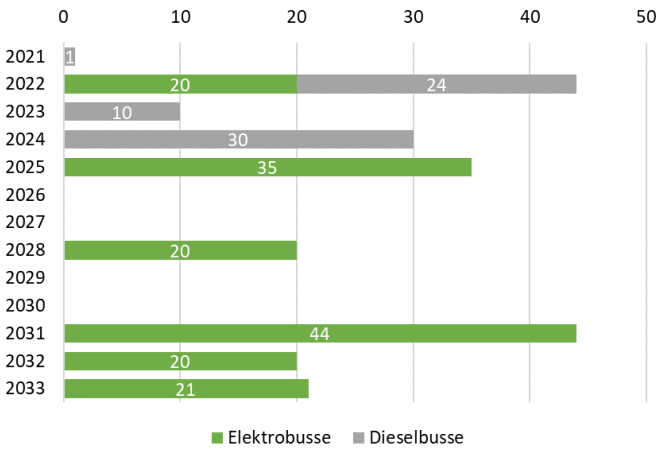
Beschreibung

Beschreibung der Rahmenbedingungen s. Variante 1

Variante 2

Diese Variante betrachtet einen schrittweisen Umstieg auf Elektrobusse. In der ersten Umstellungsphase (bis 2025) würden 55 Elektrobusse (inkl. 5 Batteriebusse und 15 Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender) und 65 Dieselbusse beschafft. Die CVD-Quote von 45 % sauberen Fahrzeugen sowie die Vorgabe des ÖDLA sind somit erfüllt. Die im Rahmen der Angebotsoffensive vorgesehenen 15 zusätzlichen (Elektro-)Gelenkbusse würden diese Beschaffung ergänzen.

In der zweiten CVD-Phase werden 20 weitere Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender beschafft. Die CVD-Quote wird somit übertroffen, da 100 % der beschafften Fahrzeuge Elektrobusse sind. Die Beschaffung weiterer Dieselbusse wird als nicht sinnvoll erachtet, da sie dazu führen würde, dass die Dieselfahrzeuge erst ca. 12 Jahre später abgeschrieben und ersetzbar wären. Somit würde sich die vollständige Umstellung der Busflotte bis ca. 2040 erstrecken. Zudem stellt die Beschaffung von lediglich 20 Elektrobussen hinsichtlich machbarer Tageseinsätze aus der aktuellen Betriebsplanung und der erforderlichen Infrastruktur keine sonderliche Herausforderung dar. Ab dem Jahr 2031 werden die restlichen Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt (85 Fahrzeuge).



(Foto: Michael Glotz-Richter)

Damit dieser Beschaffungsplan realisiert werden kann, muss zunächst die Betriebsstätte Neustadt bis zum Jahr 2022 in ausreichendem Maße mit Lade-, Tank- sowie Stromversorgungsinfrastruktur und entsprechend umgerüsteten Werkstätten (und ggf. Abstellhallen) ausgestattet werden. Analog müssen die Betriebsstätte Ost bis zum Jahr 2028 und die Betriebsstätte Nord bis zum Jahr 2031 ertüchtigt werden. Dabei ergibt sich die Reihenfolge der zu ertüchtigenden Orte insbesondere aus den machbaren Tageseinsätzen für die Elektrobusse, die den verschiedenen Betriebsstätten zugeordnet sind. Es werden die zu erwartenden Fortschritte in Batterietechnologie, Reichweite und Zuverlässigkeit der Elektrobusse genutzt und Beschaffungen entsprechend angepasst. Soweit eine zeitlich verzögerte Beschaffung bzw. Indienststellung von Elektrobussen eine längere Laufzeit bestehender Dieselbusse über das Maß von 12 Jahren hinaus erforderlich werden sollte, wäre der ÖDLA entsprechend anzupassen.

Die im Rahmen der Variante 2 vorgesehene Verteilung der Elektrobusbeschaffungen ermöglicht eine Entzerrung der Infrastrukturmaßnahmen in den Betriebsstätten. Das Risiko von Verzögerungen kann so minimiert werden. Außerdem lässt es der zeitliche Abstand der Ertüchtigungsmaßnahmen zu, von technischen Weiterentwicklungen zu profitieren. Beispielsweise könnten die Reichweiten der Batteriebusse und somit auch die Anzahl technisch machbarer Tageseinsätze steigen, sodass ggf. Batteriebusse ohne BZ-REX beschafft werden könnten. Die weiteren Betriebsstätten (Ost und Nord) müssten dann lediglich für reine Batteriebusse ausgelegt werden und die Errichtung von Tankinfrastruktur sowie die Umrüstung der Werkstätten (und ggf. Abstellhallen) für den sicheren Umgang mit Wasserstoff wären überflüssig.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobussen ermöglicht eine starke Reduktion des CO_2-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das hier aufgeführte Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobusse genutzt werden. CO_2-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Als Referenz für die aktuelle Flotte wurden Dieselbusse der Abgasnorm Euro VI zugrunde gelegt.

Zurzeit betragen die CO_2-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobusse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO_2-Emissionen auf 7.700 t, was eine enorme Einsparung von ca. 68 % gegenüber dem aktuellen CO_2-Fußabdruck der BSAG Dieselbusflotte darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 1.500 kg pro Jahr (ca. 71 % Reduktion) und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ca. 130 kg pro Jahr (ca. 70 % Reduktion).

Emissionen	2020	2033	Reduktions-potenatial
CO_2	24.000 t/a	7.700 t/a	68 %
NO_x	5.200 kg/a	1.500 kg/a	71 %
Feinstaub	430 kg/a	130 kg/a	70 %

Neben dem hohen Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO_2, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobusse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten

Das Investitionsvolumen der teilweisen Umstellung der BSAG-Busflotte auf Elektrobusse (71 %) bis 2033 beträgt rund 209 Mio. € (aktuelles Preisniveau ohne Förderung), wovon ca. 159 Mio. € auf die Fahrzeugbeschaffung und ca. 50 Mio. € auf den Aufbau der notwendigen Infrastruktur (inkl. Neubau von Gebäuden) entfallen.
Eine Flottenerneuerung mit konventionellen Dieselbussen würde in diesem Zeitraum Investitionen von rund 89 Mio. € erfordern, sodass sich ein **zusätzlicher Investitionsaufwand von ca. 120 Mio. € bzw. rund 10 Mio. € pro Jahr** ergibt (Fördermittel nicht berücksichtigt).

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Die BSAG wird sich an Förderaufrufen national und international beteiligen. Der Bund hat Förderprogramme für Elektrobusse angekündigt mit Förderung der Fahrzeugmehrkosten (ggü Diesel) von bis zu 80 %, Ladeinfrastruktur: bis zu 40 %.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

J.3 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 3 – Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD-Mindestqoute

J.1	Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe im Zuge der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“ Variante 3 – Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD-Mindestquote

Beschreibung

Beschreibung der Rahmenbedingungen s. Variante 1

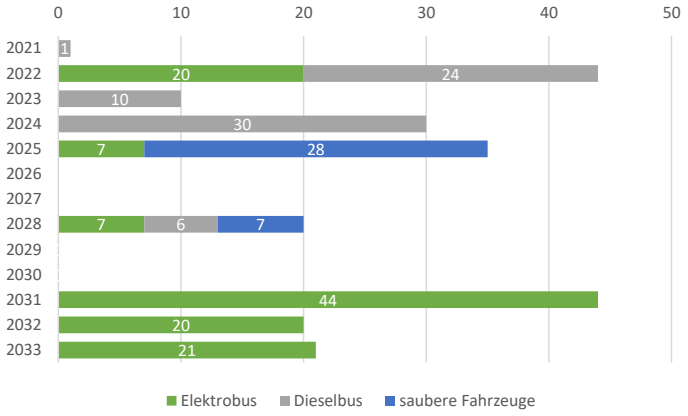
Variante 3

Die Variante 3 bildet die Mindestanforderungen ab, die die Clean Vehicles Directive stellt, d.h. es wird eine anteilige Beschaffung von „sauberen Fahrzeugen“ und „Nullemissionsfahrzeugen“ betrachtet. Es ist damit ein Referenzszenario, um die technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der CVD erfassen und die Varianten hieran messen zu können.

Die in der Balkengrafik gezeigte Variante 3 des Umstellungskonzepts sieht vor, dass in der ersten CVD-Phase entsprechend der Mindestquote für emissionsfreie Fahrzeuge (22,5 %) Elektrobusse beschafft werden. Für die Erfüllung der 45 % sauberen Fahrzeuge werden die weiteren 22,5 % durch die Beschaffung von sauberen Bussen (Betrieb mit synthetischem Kraftstoff) ergänzt. Die hierbei zum Einsatz kommende Technologie des synthetischen Kraftstoffes ermöglicht Reichweiten wie bei klassischen Dieselbussen, jedoch sind synthetische Kraftstoffe teuer und energieaufwändig. Die verbleibenden Ersatzbeschaffungen werden mit neuen Dieselfahrzeugen abgedeckt.

Gemäß dem Beschaffungsplan der Variante 3 werden in der ersten Phase der CVD 27 Elektrobusse beschafft, von denen sich bereits 5 Batteriebusse und 15 Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender im Beschaffungsprozess für das Jahr 2022 befinden. Darüber hinaus werden 28 Fahrzeuge, die mit synthetischem Diesel betrieben werden, gekauft. Die weiteren auszumusternden Fahrzeuge werden durch 64 konventionelle Dieselbusse ersetzt. Die im Rahmen der Angebotsoffensive vorgesehenen 15 zusätzlichen (Elektro-)Gelenkbusse würden diese Beschaffung ergänzen. Die CVD-Mindestquoten von 45 % sauberen sowie 22,5 % emissionsfreien Fahrzeugen werden somit erfüllt.

Für die zweite CVD-Phase (2026-2030) steht lediglich eine Beschaffungsmaßnahme von insgesamt 20 Gelenkbusse im Jahr 2028 an. Um die CVD-Mindestvorgaben zu erfüllen (32,5 % emissionsfreie und 32,5 % saubere Fahrzeuge), werden 6 Dieselbusse, 7 Busse mit sauberen Kraftstoffen und 7 Elektrobusse gekauft. Diese Beschaffung führt dazu, dass die Busflotte der BSAG erst im Jahr 2040 vollständig elektrifiziert wäre, vorausgesetzt, die im Jahr 2028 neu beschafften Dieselbusse und Busse mit sauberen Kraftstoffen werden 12 Jahre lang eingesetzt und dann durch Elektrobusse abgelöst. Ab dem Jahr 2031 werden die restlichen Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt (85 Fahrzeuge), da mit der Umsetzung des europäischen Green Deal erhöhte Anforderungen an die Dekarbonisierung der Fortschreibung der Clean Vehicles Directive erwartet werden.



Damit dieser Beschaffungsplan realisiert werden kann, muss zunächst die Betriebsstätte Neustadt bis zum Jahr 2022 in ausreichendem Maße mit Lade-, Tank- sowie Stromversorgungsinfrastruktur und entsprechend umgerüsteten Werkstätten (und ggf. Abstellhallen) ausgestattet werden. Zudem muss – wie von der CVD gefordert – eine separate Tankinfrastruktur für die synthetischen Kraftstoffe errichtet werden. Die Betriebsstätte Ost muss bis zum Jahr 2028 und die Betriebsstätte Nord bis zum Jahr 2031 ertüchtigt werden. Dabei ergibt sich die Reihenfolge der zu ertüchtigenden Orte insbesondere aus den machbaren Tageseinsätzen für die Elektrobusse, die den verschiedenen Betriebsstätten zugeordnet sind.

Die im Rahmen der Variante 3 vorgesehene Verteilung der Elektrobusbeschaffungen ermöglicht eine Entzerrung der Infrastrukturmaßnahmen in den Betriebsstätten. Das minimiert zum einen das Risiko von Verzögerungen und zum anderen bleibt eine gewisse Technologieoffenheit bestehen. Allerdings ist der Einsatz von drei unterschiedlichen Fahrzeugtechnologien (konventionell, sauber und emissionsfrei) aufgrund des Infrastrukturbedarfs und der Anforderungen an die Wartung und Instandhaltung aus betrieblicher Sicht problematisch. Außerdem kann die Vorgabe des ÖDLA nicht erfüllt werden. Somit wird die Variante 3 für die Umstellung der BSAG-Flotten kritisch betrachtet.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobussen ermöglicht eine starke Reduktion des CO_2-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobusse genutzt werden. CO_2-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Für den synthetischen Diesel wurden als konservative Abschätzung die gleichen Emissionsfaktoren wie für die Dieselreferenz (Abgasnorm Euro VI) angenommen (Herstellung aus Erdgas).

Emissionen	2020	2033	Reduktions-potenatial
CO_2	24.000 t/a	12.200 t/a	49 %
NO_x	5.200 kg/a	2.500 kg/a	52 %
Feinstaub	430 kg/a	210 kg/a	51 %

Zurzeit betragen die CO_2-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobusse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO_2-Emissionen auf ca. 12.200 t, was eine Einsparung von ca. 55 % gegenüber dem aktuellen CO_2-Fußabdruck darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 2.500 kg pro Jahr (ca. 52 % Reduktion) und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ca. 210 kg pro Jahr (ca. 51 % Reduktion).

Neben dem Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO_2, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobusse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
Das Investitionsvolumen der teilweisen Umstellung der BSAG-Busflotte auf Elektrobusse (54 %) bis 2033 beträgt rund 187 Mio. € (aktuelles Preisniveau ohne Förderung), wovon ca. 140 Mio. € auf die Fahrzeugbeschaffung und ca. 47 Mio. € auf den Aufbau der notwendigen Infrastruktur (inkl. Neubau von Gebäuden) entfallen. Eine Flottenerneuerung mit konventionellen Dieselbussen würde in diesem Zeitraum Investitionen von rund 89 Mio. € erfordern, sodass sich ein zusätzlicher Investitionsaufwand von ca. 98 Mio. € bzw. rund 8 Mio. € pro Jahr ergibt.	Die BSAG wird sich an Förderaufrufen national und international beteiligen. Der Bund hat Förderprogramme für Elektrobusse angekündigt mit Förderung der Fahrzeugmehrkosten (ggü Diesel) von bis zu 80 %, Ladeinfrastruktur: bis zu 40 %.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

nicht empfohlen

3.3.3 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023											
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	BSAG-Umstellung auf E-Busbetrieb einschl. Anpassung Betriebshöfe/Werkstätten																				

3.4 ÖPNV-Tarif

3.4.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)

Im Analysebericht wurden u.a. die ÖPNV-Fahrtkosten im ÖPNV in Bremen nach einer Untersuchung des ADAC aus dem Jahr 2019 im Vergleich zu anderen Großstädten dargestellt. Im Vergleich sind die Kosten für Gelegenheitsfahrgäste in Bremen verhältnismäßig hoch. Darüber hinaus lag die Preisentwicklung im ÖPNV in den letzten 15 Jahren deutlich höher als z.B. die Entwicklung der Parkgebühren in den BREPARK-Häusern und der straßenbegleitenden Stellplätze.
Auf der anderen Seite konnte aufgezeigt werden, dass kein Zusammenhang zwischen den jeweiligen Preisen der Tickets in einer Stadt und dem Anteil des ÖPNV`s vor Ort am Modal Split besteht. Es ist also nicht davon auszugehen, dass relativ niedrige Preise automatisch relativ hohe ÖPNV-Anteile zur Folge haben. Attraktive Tarife wirken eher in Ergänzung zum Ausbau des Angebots.

3.4.2 Herangehensweise

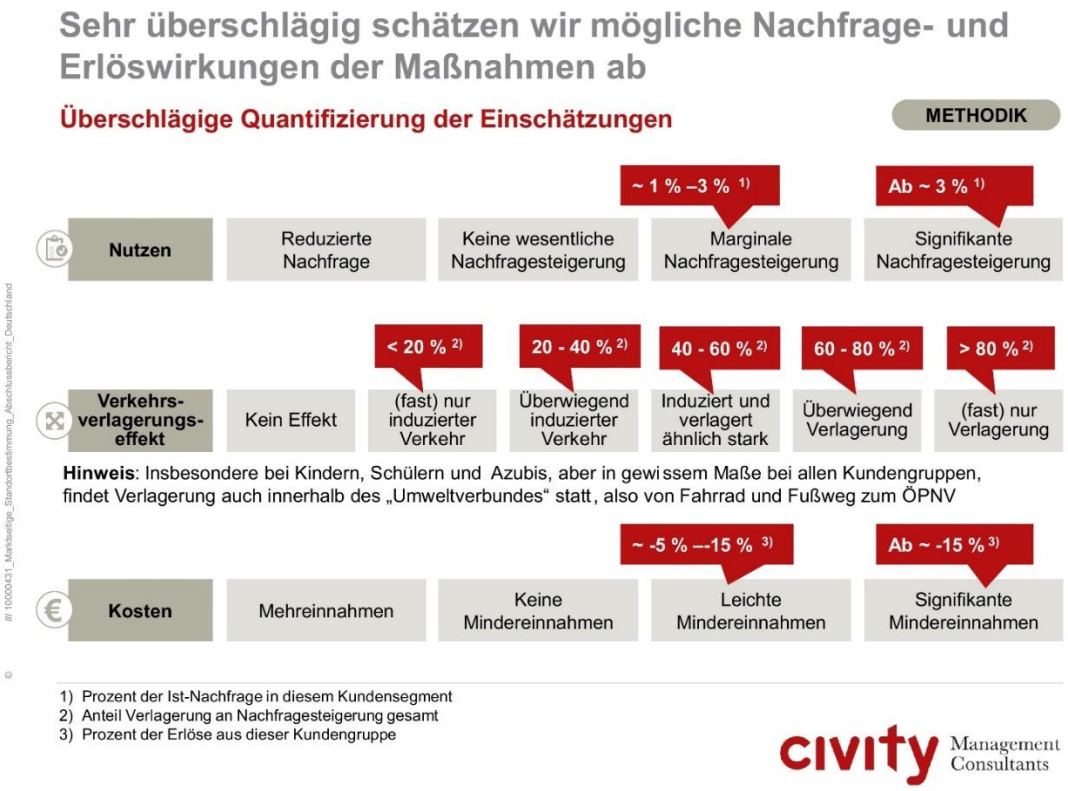
Vor diesem Hintergrund wurde im Frühjahr 2020 ein Gutachten an die Firma civity vergeben, das mögliche Neuerungen in der bremischen Tariflandschaft in Hinblick auf ihre generellen Merkmale und Nutzen- (Verkehrsverlagerungs- und Nachfragepotenzial) bzw. Einnahmewirksamkeit untersuchen sollte.

Ergebnisse dazu liegen seit Ende 2020 vor.

3.4.3 Maßnahmenbewertung und -methodik

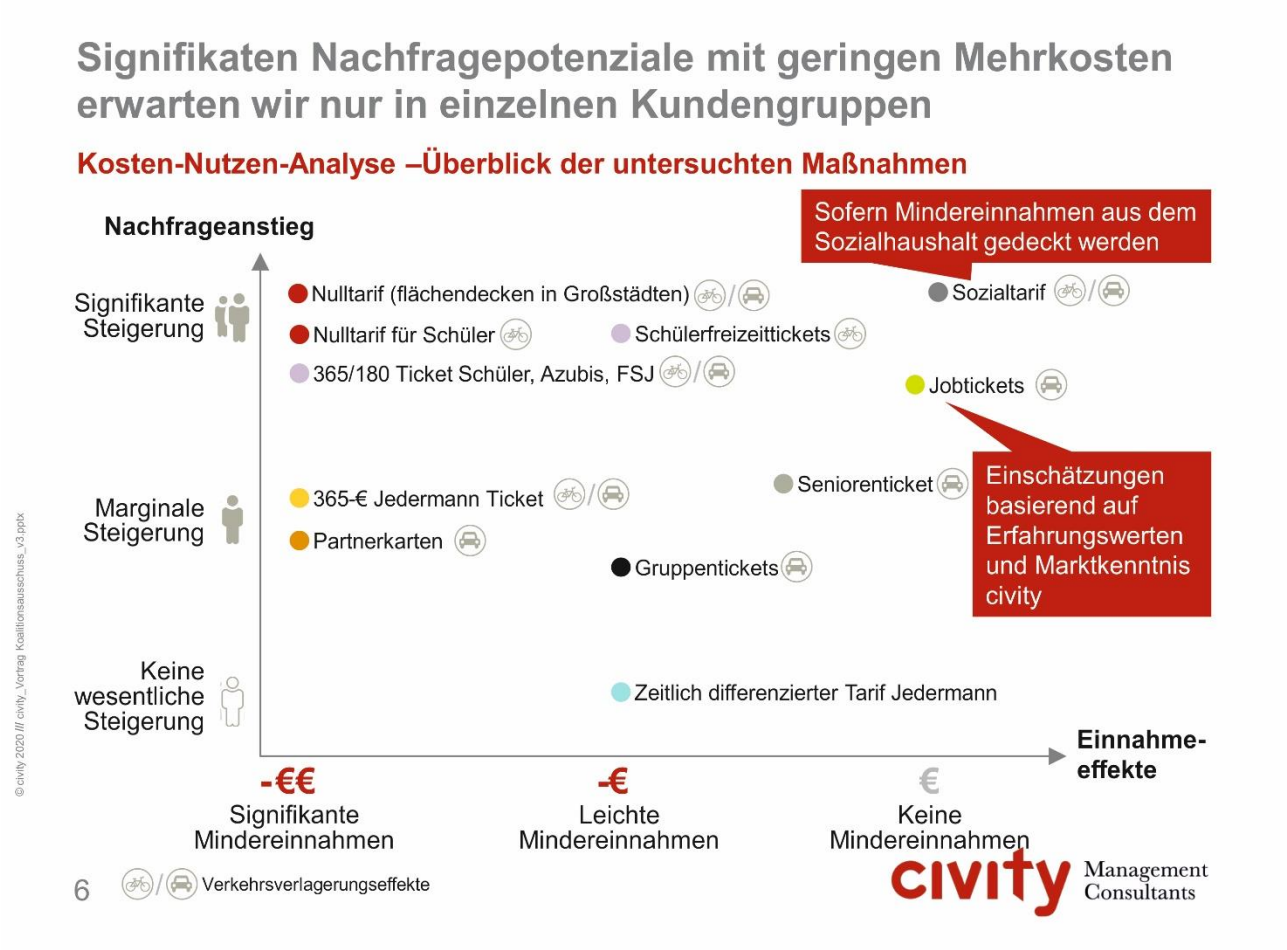
Die Gutachter nahmen anhand ihrer Fachkenntnis und Kenntnisse anderweitiger / ähnlicher Tarife in Deutschland und dem europäischen Ausland eine Einschätzung vor, die nach folgenden Kriterien erfolgte:

Abb. Herangehensweise der Maßnahmenabschätzung



Im Ergebnis wurde vom Gutachter folgende Synopse erarbeitet:

Abb. : Kosten-Nutzen-Analyse der untersuchten Maßnahmen



Zu den dargestellten und im Folgenden empfohlenen Maßnahmen kommen von SKUMS vorgeschlagene Maßnahmen und Empfehlungen, die in den einzelnen folgenden Steckbriefen verarbeitet worden sind.

3.4.4 Handlungsstrategien / Maßnahmen

1 – Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)

Nr. 1	Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)

Beschreibung

- Analog zum Jedermann-365 € Ticket kann ein zunächst mit 365 € pro Jahr startendesJahresticket (180 €-Ticket pro Halbjahr) auch nur für bestimmte Zielgruppen, z. B. Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende, eingeführt werden.
- Die gezielte Ansprache kann bei dieser jungen Zielgruppe langfristig zu einer stärkeren Bindung an den ÖPNV führen, besonders da der PKW-Anteil meist noch relativ gering ist und sich erlernte Mobilitätsmuster noch nicht verfestigt haben.
- In einigen Bundesländern und Verbünden sind solche Tickets bereits eingeführt worden. In Hessen wird seit rund 3 Jahren ein zurzeit auf 365€rabattiertes Jahresticket für Schüler angeboten. Hamburger Azubis können ab dem 01.08.2020 im HVV ein verbundweites Jahresabo für 30 € pro Monat erwerben. Der GVH bietet Schülern verbundweite Mobilität sogar für nur 15 € im Monat an.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Ein vergünstigtes Schülerjahresabonnement kann zur Kundenbindung in der jungen Generation beitragen.
- Im reinen Schülerverkehr ergeben sich i. d. R. keine signifikante Nachfrageänderung, bei Freizeitfahrten wird eine deutliche Mehrnachfrage erwartet, insbesondere dann, wenn mit der Preisabsenkung auch eine Ausweitung des bisherigen Gültigkeitsbereichs des Tickets einhergeht.

Kosten

Ähnlich wie beim 365 €-Ticket für Jedermann werden deutliche Erlösrückgänge (ab - 15 %) innerhalb der Kundengruppe erwartet.
Für die Stadtgemeinde Bremen entstünden ca. 3,2 bis 3,6 Mio. Euro zusätzliche Kosten bei einem verbundweiten Jugendticket.
Die Maßnahme soll mit Fördermitteln des BMVI (Programm ÖPNV-Modellstädte) umgesetzt werden.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

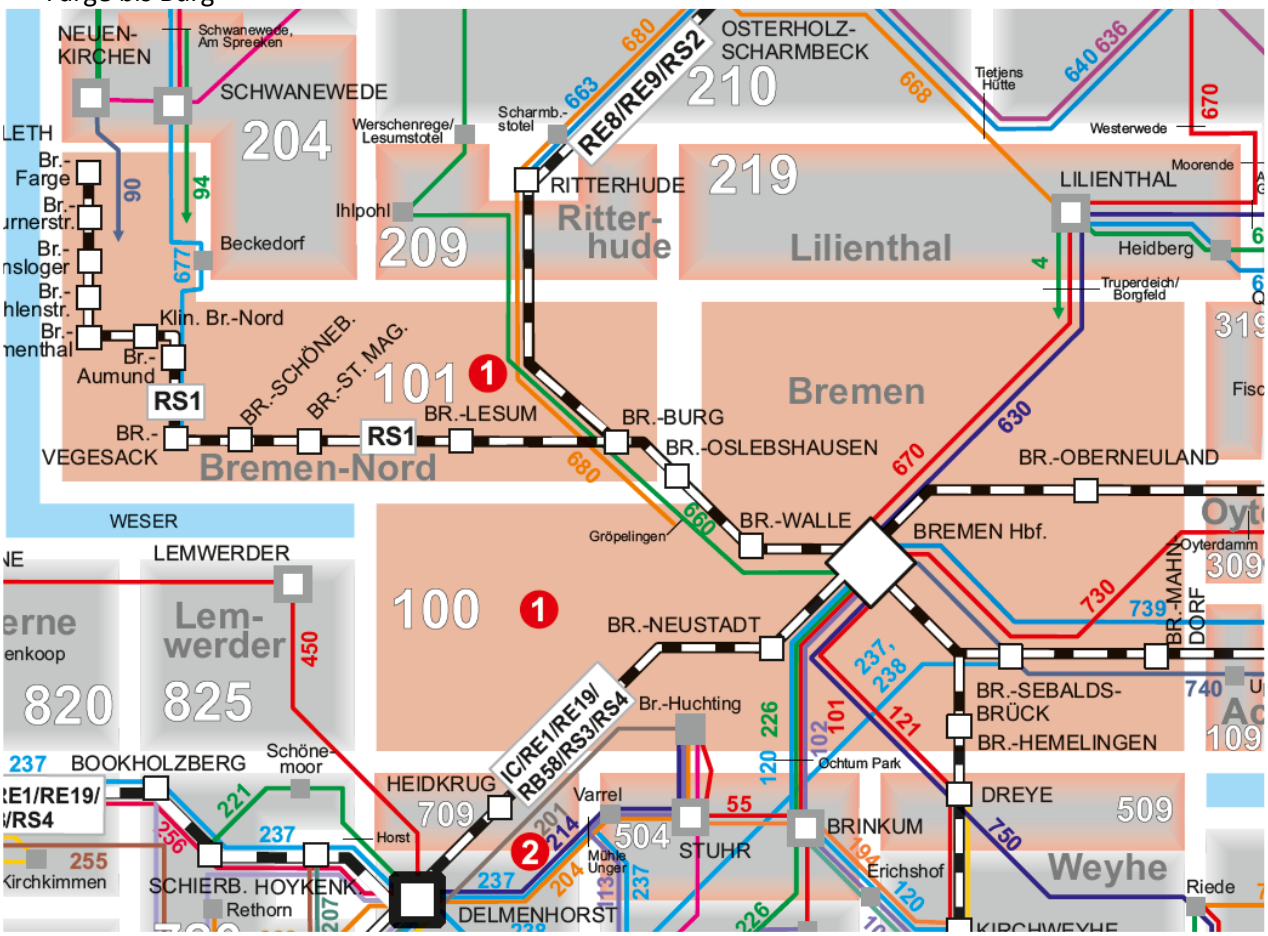
Verbundweites Jugendticket **empfohlen**

2 – Abschaffung der Tarifzone 101

Nr. 2	Abschaffung der Tarifzone 101 [ggf. Bezug Bezeichnung VEP]

Beschreibung

- Die Tarifzone 101 ist Teil des bremischen Stadtgebiets, sie umfasst die Stadtteile Bremen-Nords von Farge bis Burg



- Für innerbremische Verkehre spielt die Zone keine Rolle und wird nicht für die Preisermittlung herangezogen, für ein- und ausbrechende Verkehre des Umlandes hingegen zählt sie als Zone.
- Die Abschaffung der Tarifzone 101 wurde in den Jahren 2013/2014 intensiv diskutiert. Im Ergebnis wurde die Tarifzone 101 für innerbremische Verkehre zum 01.01.2015 abgeschafft, um zwischen Bremen-Nord und dem übrigen Bremen einen einheitlichen Tarif („Eine Stadt – ein Tarif“) einzuführen
- Für ein- und ausbrechende Verkehre wurde die Tarifzone 101 beibehalten, da kein Konsens insb. zur Finanzierung der finanziellen Auswirkungen für diesen Fall gefunden werden konnte. Im Grundsatz gilt im VBN-Tarif eine Gemeinde = eine Zone.
- Mit der Abschaffung der Tarifzone 101 soll der Grundsatz auch für ein- und ausbrechende Verkehre umgesetzt werden.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch Entfall der Zone 101 wird erreicht, dass ÖPNV-Fahrten von/nach Bremen und den nördlich angrenzenden Gemeinden inkl. Bremerhavens spürbar günstiger werden. Damit soll erreicht werden, dass der ÖPNV in diesen Relationen stärker genutzt wird.

Kosten

Durch den Wegfall der TZ 101 (Bremen-Nord) für ein- und ausbrechende Verkehre werden Fahrtrelationen von Norden (z.B. von Bremerhaven oder Osterholz-Scharmbeck) nach Bremen Hbf (TZ 100) eine Preisstufe (PST) günstiger. Für Relationen, die die Stadt Bremen, Richtung Norden durchqueren, z.B. von Verden (TZ 130) nach Ritterhude (TZ 209) werden die Relationen ebenfalls eine PST günstiger.
Durch den Wegfall der TZ 101 ergeben sich bei den Relationen im Tarifgebiet 4 strukturelle Veränderungen :

- Für insgesamt rund 2,4 Mio. Fahrgäste bedeutet der Wegfall der TZ 101 eine Vergünstigung der Fahrpreise bzw. eine Reduzierung der anzuwendenden Preisstufen
- Auf Basis der vorliegenden Datengrundlage ist mit einer direkten Mindereinnahme in Höhe von rd. 1,5 Mio. € im TG 4 (VBN-Region) zu rechnen.

Die Finanzierung ist mit den SPNV-Aufgabenträgern und niedersächsischen Gebeitskörperschaften abzustimmen.
Die Maßnahme soll mit Fördermitteln des BMVI (Programm ÖPNV-Modellstädte) umgesetzt werden.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

Einführung zum 1.1.23 angestrebt

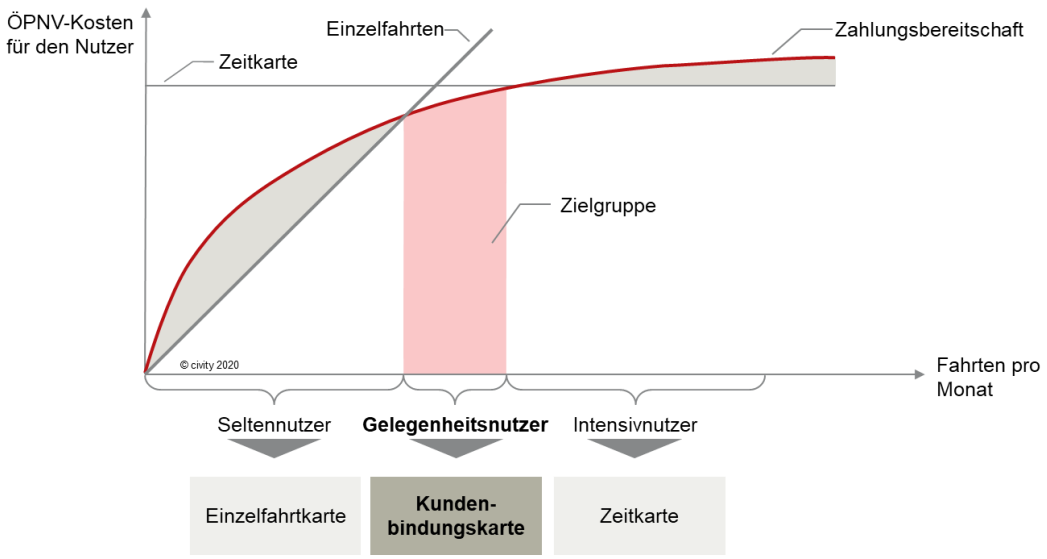
3 – Zweiteiliger Tarif („BahnCard-Modell“)

Nr. 3	Zweiteiliger Tarif („BahnCard-Modell“)

Beschreibung

- Bei einem zweiteiligen Tarif gewährt eine kostenpflichtige Kundenbindungskarte einen Rabatt auf Einzelkarten, ggf. Mehrfahrtenkarten aller Preisstufen. Der erste Teil des Tarifs ist die Kundenbindungskarte, die allein keine Fahrerlaubnis darstellt, sondern lediglich die „Rabatterlaubnis“. Der zweite Teil sind die Tickets, welche durch die Kundenbindungskarte rabattiert erworben werden können. Das Prinzip ist von der BahnCard bekannt. Zielgruppe sind auch ÖV-Nutzer, für die sich durch mehr Home-Office die klassische Zeitkarte im VBN nicht mehr rentiert.
- Mit diesem Tarifprodukt werden vorrangig häufige Gelegenheitsnutzer angesprochen. Das Prinzip ist im untenstehenden Diagramm verdeutlicht:
    - Die rote Linie stellt die Zahlungsbereitschaft dar, die zwar mit weiteren Fahrten insgesamt zunimmt, aber durch den immer geringeren Anstieg der Kurve zeigt, dass die Zahlungsbereitschaft für jede einzelne weitere Fahrt im Monat immer geringer wird.
    - Die dunkelgraue Linie stellt die Kosten für Einzelfahrten dar. Mit jeder weiteren Fahrt steigen die Kosten gleichmäßig weiter an.
    - Die hellgraue Linie zeigt die Kosten für eine Zeitkarte (z.B. Monatskarte), die unabhängig von der Anzahl der Fahrten immer gleich hoch sind.
    - Für niedrige Nutzungshäufigkeiten ist die Zahlungsbereitschaft stets niedriger als die Kosten für eine Zeitkarte, jedoch höher als die Kosten von Einzelfahrten. Für Seltennutzer gibt es also mit Einzelfahrscheinen ein passendes Angebot.
    - Für Intensivnutzer wären Einzelfahrscheine zu teuer, mit Zeitkarten gibt es auch für diese Kundengruppe ein passendes Angebot.
    - Zeitkarten lohnen sich aber erst ab einer bestimmten Anzahl Fahrten pro Monat. Für Gelegenheitsnutzer, bzw. bei einer mittleren Anzahl Fahrten pro Monat, sind sowohl die Zeitkarte als auch Einzelfahrscheine unattraktiv. Diese Zielgruppe kann durch einen zweiteiligen Tarif gezielt angesprochen, da dann der Einzelkartenpreis abgeflacht wird.

Zweiteiliger Tarif – Zielgruppe



- Unter anderem die Leipziger Verkehrsbetriebe, der saarVV, der RMV, der NAH.SH und der VRM bieten eine Kundenkarte an. Das Verhältnis von Grundpreis zu Rabatt und die rabattierten Produkte variieren in den Verbünden stark.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Bei falscher Justierung mit zu geringem Rabatt ist das Produkt unattraktiv, so wurde 2012 der HVV-Versuch mit minimalen Kundenzahlen erfolglos eingestellt.
- Bei falscher Justierung mit zu hohem Rabatt, wird das Produkt aber auch für bisherige Zeitkartenkunden attraktiv mit Folge der Kannibalisierung (RMV smart 50) bei den Zeitkartenkunden.
- Bei richtiger Justierung wird ein neues Segment angesprochen.
- Bisher wurde die Nachfragewirkung eher moderat eingeschätzt. In Leipzig wurde die Erwartung allerdings übertroffen.
- Aufgrund von Corona wird zukünftig eine stärkere Bedeutung dieses Tarifsegments für die häufigen Gelegenheitsfahrer erwartet. Wenn die Adressierung des Kundensegments gelingt, wird auch ein Verlagerungseffekte vom MIV hin zum ÖV erwartet.

Kosten

Die Erlöswirkung ist abhängig von der Ausgestaltung. Bei richtiger Ausgestaltung werden nur moderate oder keine Mindererlöse erwartet.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

- Empfehlung, eine Einführung **weiter zu prüfen**, um das Segment der häufigen Gelegenheitsfahrer stärker zu adressieren.

4 – ÖPNV statt Führerschein

Nr. 4	ÖPNV statt Führerschein [ggf. Bezug Bezeichnung VEP]

Beschreibung

- Kostenfreies ÖPNV-Ticket (z.B. MIA-Plus-Ticket Prsst. I für Bremen) für einen begrenzten Zeitraum (z.B. ein halbes Jahr) für Bürger*Innen der Stadtgemeinde Bremen, die freiwillig ihren Führerschein (in den BürgerServiceCentern oder der Fahrerlaubnisbehörde) abgeben und gegen eine Zeitkarte eintauschen
- Das Angebot soll ohne Altersbeschränkung gelten um nicht jüngere Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen den Führerschein abgeben, zu benachteiligen
- Voraussetzung für die Inanspruchnahme ist die Unterzeichnung einer Verzichtserklärung, in der der dauerhafte Verzicht auf den Führerschein bestätigt wird
- Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in Zusammenarbeit verschiedener Senatsressorts, den BürgerServiceCentern, der Fahrerlaubnisbehörde und der BSAG bzw. VBN
- Bei Gefallen kann das Angebot nach der kostenlosen Phase in ein „normales“, kostenpflichtiges MIA-Plus-Abo übergehen

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch das Angebot wird Menschen der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV erleichtert. Durch die Möglichkeit, bei Gefallen des Angebots dauerhaft neue Kunden zu generieren, besteht aus Sicht der Kundengewinnung ein zusätzlicher Anreiz. Allerdings beschränkt sich die Attraktivität des Angebots auf einen vergleichsweise kleinen Teil der Bevölkerung.

Kosten

grob ca. 300.000 Euro/Jahr

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Umsetzung empfohlen

5 – Jobticket attraktivieren/ flexibilisieren

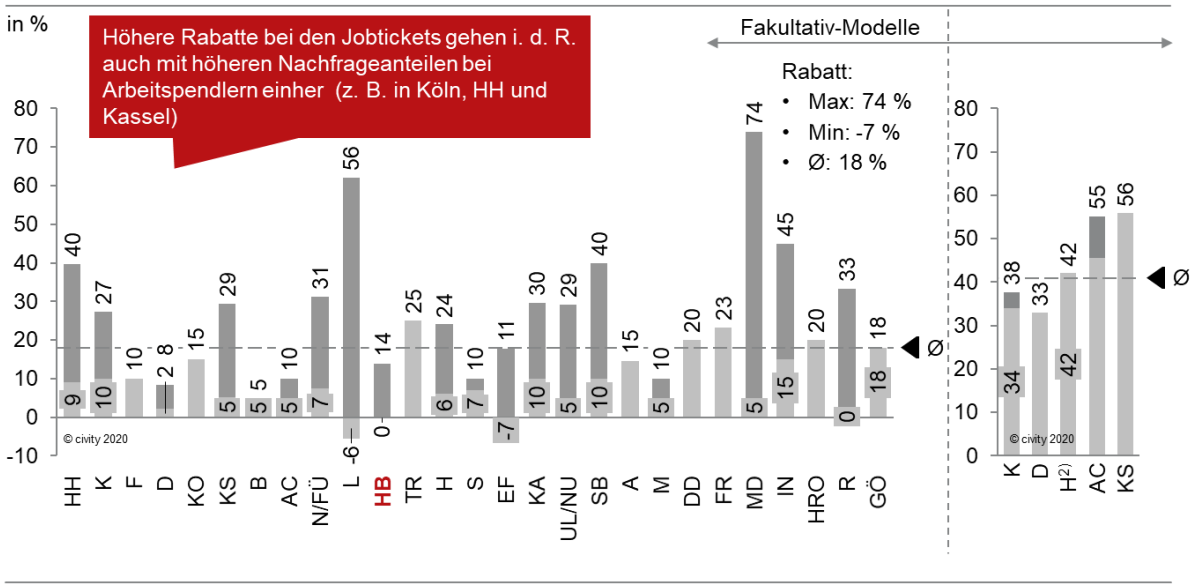
Nr. 5	Jobticket attraktivieren/ flexibilisieren

Beschreibung

- Jobtickets können für Unternehmen ein wesentlicher Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.
- Drei Modelle können grundsätzlich unterschieden werden:
  - **Fakultativmodell**: In diesem Modell kann sich ein Arbeitnehmer, dessen Arbeitgeber das Jobticket anbietet, individuell dafür entscheiden, ein Jobticket zu erwerben. In der Regel übernimmt der Arbeitgeber einen Teil der Kosten. Oft sind Fakultativmodelle an Mindestmengen oder Teilnahmequoten geknüpft, sodass ein Arbeitgeber eine bestimmte Mindestanzahl an Jobtickets abnehmen muss. Dieses Modell wird bereits im VBN angeboten.
  - **Belegschaftsmodell**: Dieses Modell basiert auf einer solidarische (Teil-) Finanzierung für alle Mitarbeiter. Im Sockelmodell wird vom Arbeitgeber zumindest ein Grundbetrag für jeden Arbeitnehmer entrichtet unabhängig davon, wie viele Mitarbeiter tatsächlich ein Jobticket kaufen und nutzen. Belegschaftsmodell können auch als **Solidarmodelle** ausgestaltet werden. Der Arbeitgeber erwirbt für jeden Mitarbeiter ein Jobticket. Die Verteilung und Kosten werden firmenintern geregelt. Der Rabatt ist bei Belegschaftsmodell i. d. R. höher als bei Fakultativmodellen.
  - **Individualmodell:** Preise werden firmenspezifisch ausgehandelt bzw. zu Vertragsbeginn basierend auf derzeitiger ÖPNV-Nutzung ermittelt.
- Die meisten Verbünde bieten mittlerweile eine Variante des Jobtickets an.

Jobtickets[1]: Fakultativ-Modelle und Belegschaftsmodelle

Rabatt Jobtickets zu Abonnement pro Monat, per 1.1.2020



1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt
2) Ticket grundsätzlich verbundweit oder über Stadtgebiet hinaus gültig, Jobticket Stadtgebiet allein nicht angeboten

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Das Jobticket bietet die Möglichkeit, viele potenzielle Kunden mit einem Vertrag zu erreichen. Im Belegschaftsmodell erhalten die Arbeitnehmer automatisch ein ÖPNV-Abonnement, ohne dass eine vorherige Präferenz für den ÖPNV vorhanden sein müsste.
- Die zu erwartende Nachfragewirkung ist abhängig von der Ausgestaltung des jeweiligen Tickets, sowie vom Zusammenspiel des ÖPNV-Angebots und den Bedürfnissen der Arbeitnehmer (z.B. grundsätzliche Anbindung der Firmenstandorte, Abstimmung des Fahrplans auf Schichtpläne etc.). Grundsätzlich kann von einer leicht bis deutlich positiven Nachfragewirkung mit Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV ausgegangen werden, besonders bei Pflichtmodellen (Belegschaftsmodell).

Kosten

Die Kosten sind ebenfalls vom gewählten Modell abhängig. Grundsätzlich ist es möglich die Modelle neutral zu kalkulieren.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

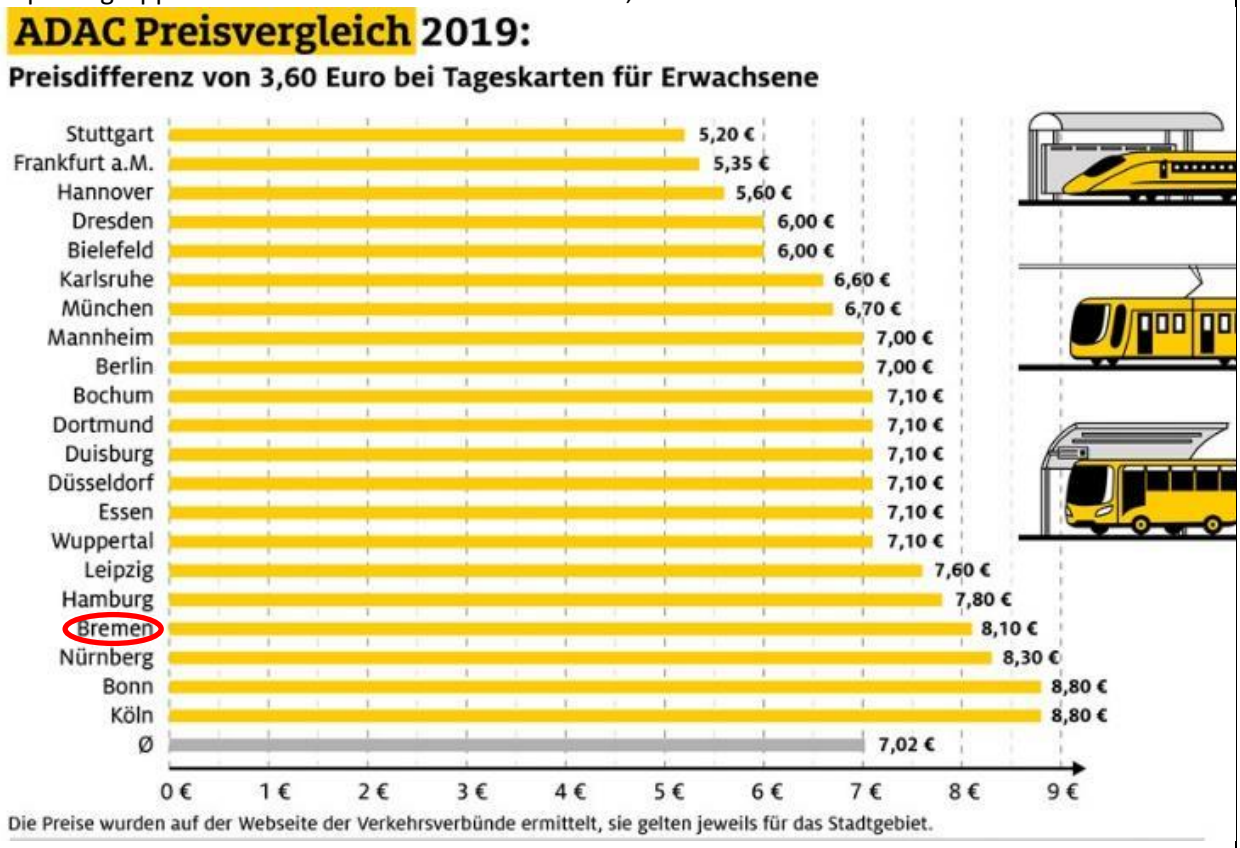
- Eingehende weitere Prüfung der Einführung eines neutral kalkulierten Solidarmodells **empfohlen**, um Nachfragepotenziale bei den Arbeitgebern zu aktivieren.

6 – Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen

Nr. 6	Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen

Beschreibung

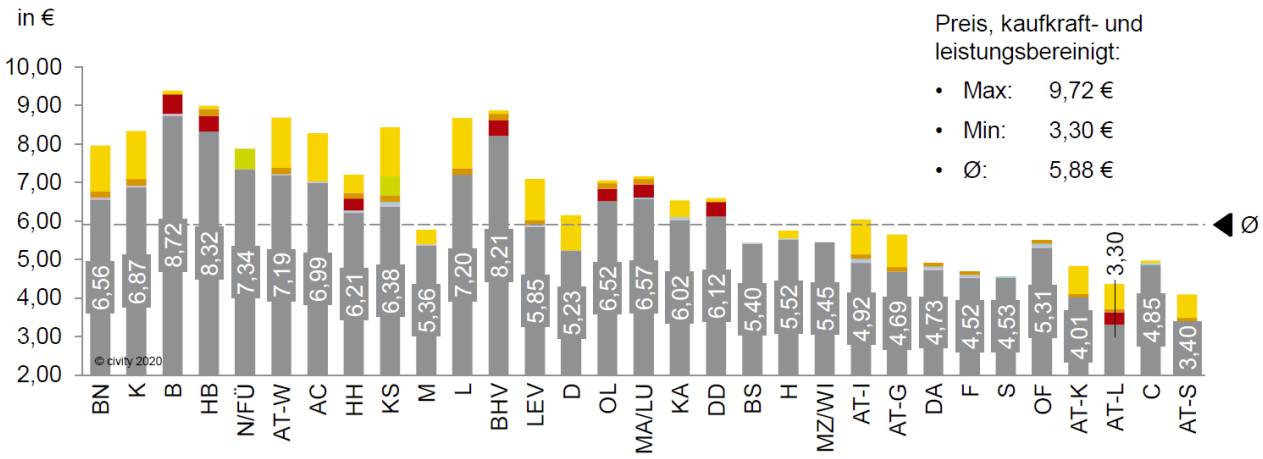
Die Tagestickets in Bremen sind vergleichsweise teuer. Die folgende Abbildung zeigt einen ADAC-Preisvergleich bei Tageskarten im jeweiligen Stadtgebiet aus dem Jahr 2019. Bremen liegt mit 8,10 Euro (2019) in der Spitzengruppe und deutlich über dem Schnitt von 7,02 Euro.



Auch kaufkraft- und leistungsbereinigt ist Bremen im Städtevergleich in der Spitzengruppe und wird nur von Berlin übertroffen.

Tageskarte

Preis Stadtgebiet[1)], per 1.1.2020, kaufkraft- und leistungsbereinigt



Quelle: Civity/VBN.

- Jede weitere Person kostet zzt. 3 Euro, wobei bis zu drei Kinder zwischen 6 und 14 Jahren kostenlos mitfahren können. Kinder bis 6 Jahre fahren generell kostenlos mit.
- Vorgeschlagen wird eine Vergünstigung auf 5,50 Euro/Tag für eine Person und 1,00 Euro für jede weitere Person. Eine Erhöhung der Anzahl der kostenlos mitfahrenden Kinder kann geprüft werden.
- Die Verträglichkeit mit dem Tarifsystem im VBN ist vertieft zu prüfen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Dieses Ticket soll in Verbindung mit der Angebotsoffensive der BSAG eingeführt werden, um integrierte Standorte mit guter ÖPNV-Erreichbarkeit, vor allem die Innenstadt und wichtige Nebenzentren in ihrer Erreichbarkeit und Attraktivität zu stärken. Der Wechsel hin zum ÖPNV und weg von der Pkw-Nutzung wird hierdurch unterstützt.
- Bei Familienrabatten ist die Attraktivierung des ÖPNV und damit ggf. Mehrnachfrage der *Karteninhaber* intendiert. Nebenbei könnten *Mitfahrer* für ein Nachfragewachstum sorgen.
- Teilweise tritt eine Kannibalisierung des Regeltarifs durch Mitnahmeeffekt) ein.
- Der tatsächliche Neukundenanteil ist offen. Insgesamt wird nur eine moderate Nachfragewirkung erwartet.

Kosten

- Einnahmenausfall von mindestens 1,42 Mio. Euro pro Jahr.
- Weitere Einnahmeausfälle aus Wanderungsbewegungen und der Ausweitung der Mitnahme sind zu erwarten.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Vertiefte Prüfung empfohlen
Umsetzung zum 1.1.23 angestrebt

8 – Nulltarif

Nr. 8	Nulltarif (für Jedermann oder nur für Schüler und Azubis)

Beschreibung

- Ein Nulltarif für Jedermann bedeutet eine kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für alle Menschen, die den Nahverkehr nutzen möchten.
- Dieser „Tarif“ ist die radikalste Möglichkeit zur Vergünstigung des ÖPNV und geht daher mit hohen Mindererlösen einher.
- Eine Variante des Nulltarifs besteht darin, nur den Einwohnern des jeweiligen Gebietes kostenfreien Nahverkehr zu ermöglichen, Auswärtige müssen dann weiterhin für die Nutzung zahlen. Entsprechend muss in dieser Variante das Fahrscheinvertriebs- und Kontrollsystem aufrechterhalten werden.
- In Deutschland sind Nulltarif-Modell für große Gruppen bisher nur in kleineren Städten umgesetzt und teilweise wiederaufgegeben worden. Monheim (41 Tsd. Einwohner[38]) bietet in einem befristeten Versuch kostenlosen öffentlichen Verkehr für alle innerhalb des Stadtgebiets an. In Augsburg wurde zum 01. Januar 2020 eine kostenfreie City-Zone eingeführt (etwa Kurzstreckendistanz um zwei zentrale Haltestellen), innerhalb derer kein Fahrtentgelt entrichtet werden muss.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Zum Nachfrageeffekt liegen bislang wenig Daten vor.
- Es kann allerdings mit einer Nachfrageelastizität von -0,3 überschlägig gerechnet werden. Dies bedeutet, dass bei einem 100-prozentigem Preisrückgang **30 % Nachfragesteigerung** erwartet werden kann. Dies sind signifikante Steigerungen der Nachfrage.
- Bei der Variante des „Nulltarifs für Schüler“ resultiert die Nachfragesteigerung aus induzierten, d.h. zusätzlichen Verkehren, aber auch verlagerten Wegen aus dem Umweltverbund
- Bei der Variante „Nulltarif für Jedermann“ wird erwartet, dass die Nachfragesteigerung überwiegenden aus einer Verlagerung von Verkehren, sowohl aus dem Umweltverbund als auch vom Kfz, resultiert.

Kosten

- Es entstehen signifikante Mindererlöse (-100 %) in Höhe der Ticketeinnahmen, in Bremen ca. 90 Mio. Euro.
- Bei einem zielgruppen-spezifischen Nulltarif sind die Mindereinnahmen entsprechend geringer, aber dennoch signifikant.
- Demgegenüber stehen in gewissem Umfang Kosteneinsparungen durch Wegfallen von Vertrieb und Kontrolle (allerdings nur beim „Nulltarif für Jedermann“ und auch hier muss der Vertrieb für Fahrten über die kostenfreie Zone hinaus aufrechterhalten werden).

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

- In Kombination mit dem Finanzierungsinstrument durch Anhebung des Grundsteuerhebesatzes (siehe Maßnahme 5 unter ÖPNV – Alternative Finanzierung) **zur vertieften Untersuchung empfohlen, der Umsetzungszeitpunkt wird geprüft**

[38] Destatis, 2019

9 – Sozialtarif

Nr. 9	Sozialtarif

Beschreibung

- Der Sozialtarif ist ein vergünstigter Tarif für bestimmte Bevölkerungsgruppen, meist Sozialhilfeempfänger.
- Sozialtarife sind inzwischen sehr weit verbreitet.
- Der Leistungsumfang wird oft räumlich (nur kommunale Gültigkeit) oder zeitlich (Sperrzeiten) eingeschränkt. Sperrzeit führen oft dazu, dass ein großer Anteil beschäftigter Berechtigter („Aufstocker“) de facto von der Nutzung dieser Tarife ausgeschlossen werden.
- Die primäre Motivation für Sozialtarife ist es die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erleichtern. Verlagerungseffekte vom MIV sind nicht zu erwarten.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Preiselastizität ist in den unteren Einkommensklassen stärker als beim Rest der Bevölkerung. Das bedeutet, dass Preisänderungen i. d. R. dort zu stärkeren Nachfrageänderungen (in beide Richtungen) führen.
- Der vergünstigte Sozialtarif kann dadurch zu deutlichen Nachfragesteigerungen in diesem Kundensegment führen.
- Die Einführung eines Sozialtickets ist mit dem StadtTicket de facto **bereits umgesetzt**. Weitere Absenkungen hätten nur geringe Effekte.

Kosten

Es sind deutliche Mindererlöse zu erwarten (- 5 % bis - 15 %), die aber i. d. R. aus dem Sozialhaushalt ausgeglichen werden können. Die Kosten liegen bei ca. 8 Mio. Euro zusätzlich / Jahr, die sich in Bremen SKUMS und SJIS teilen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

bereits umgesetzt.

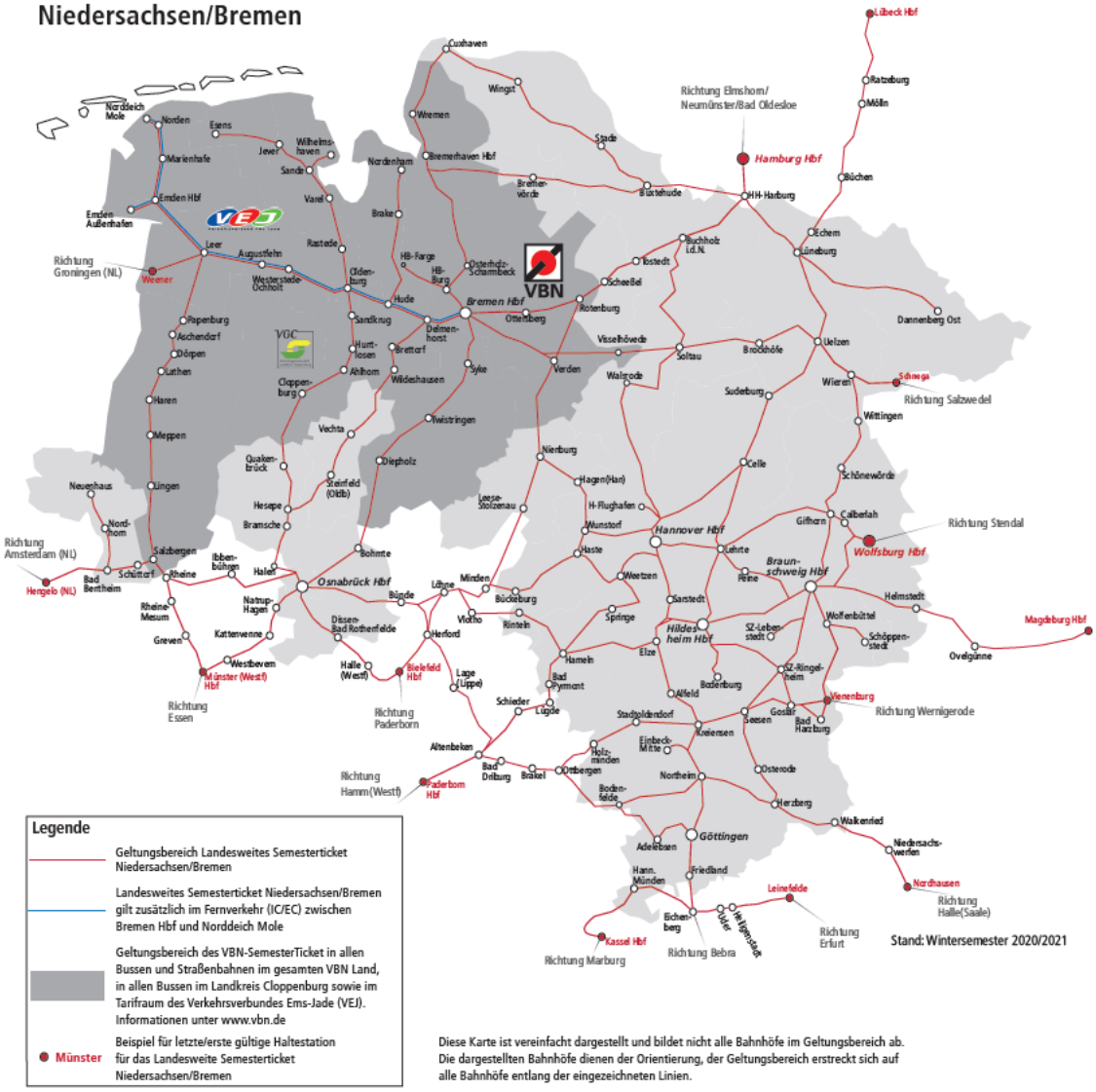
10 – Preis Semesterticket absenken

10	Preis Semesterticket absenken

Beschreibung

Das Semesterticket berechtigt die eingeschriebenen Studierenden der meisten Hochschulen in Bremen, Bremerhaven, Oldenburg, Ottersberg und Elsfleth den ÖPNV im Gebiet des VBN zu nutzen. Gültig ist es in allen Bussen, Straßenbahnen und Zügen des Nahverkehrs sowie in den durchgehenden IC/EC-Zügen zwischen Bremen Hbf und Augustfehn. Mit dem Zusatz „Landesweites Semesterticket“ (je nach Hochschule) ist zusätzlich auch die Nutzung in allen Nahverkehrszügen Niedersachsens außerhalb des VBN`s sowie auf bestimmten Schienenstrecken in angrenzende Bundesländer möglich. Zusätzlich bietet das Ticket die Möglichkeit, die Anmeldegebühr bei den Carsharing-Anbietern cambio und MOVE ABOUT zu sparen.
Mit Immatrikulationsbescheinigung wird das Ticket ausgehändigt; die Kosten von aktuell 138,40 Euro sind im Semesterbeitrag enthalten. Es ist personengebunden und nicht übertragbar.

Die Geltungsbereiche für das VBN-SemesterTicket und das landesweite Semesterticket Niedersachsen/Bremen



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Absenkung des Preises von 138,40 um etwa 10 € pro Semester, um den Forderungen der ASTEN entgegenzukommen und somit weiterhin eine weitreichende ÖPNV-Nutzung der Studierenden zu unterstützen. Beibehalten des Solidarmodells Semesterticket.

Kosten

Für die Stadtgemeinde Bremen je nach Ausgestaltung und Preisabsenkung zwischen 320.000, - und 600.000, - Euro / Jahr

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen, wenn die Absenkung auch im übrigen VBN-Gebiet umgesetzt wird.

4.2.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept

Für Bremen werden folgende Maßnahmen zur Umsetzung bzw. vertieften Prüfung empfohlen:

Das **Jugendticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende** ist ein besonderes Angebot für diese Zielgruppe, das im VBN als Konzept bereits erarbeitet wurde und verbundweit zur Umsetzung kommen soll um die Bindung der Zielgruppe an den ÖPNV zu erhöhen. Dieses kann z.B. zum Preis von 365,- Euro geschehen. Die Maßnahme soll mit Fördermitteln des BMVI (Programm ÖPNV-Modellstädte) umgesetzt werden.

Die **Abschaffung der Tarifzone 101** würde ÖPNV-Fahrten von / nach Bremen und den nördlich angrenzenden Gemeinden inkl. Bremerhavens günstiger werden lassen. Auch Fahrtwege von Nord nach Süd, die Bremen durchqueren, würden günstiger. Die Maßnahme soll mit Fördermitteln des BMVI (Programm ÖPNV-Modellstädte) umgesetzt werden.

Der sog. **zweiteilige Tarif oder auch „BahnCard-Modell“** beinhaltet mit einer kostenpflichtigen Kundenbindungskarte einen Rabatt auf Einzelkarten. Der erste Teil des Tarifs ist die Kundenbindungskarte, also die Karte zur „Rabatterlaubnis“, der zweite Teil sind die eigentlichen Fahrscheine. Dieses Modell bekommt insbes. in Hinblick auf das geänderte Fahrverhalten der Kunden im Zuge der Corona-Pandemie Bedeutung, denn für einige Nutzer lohnt sich eine klassische Zeitkarte durch mehr Home-Office nicht mehr unbedingt, Einzelfahrausweise sind aber zu teuer.

Die Maßnahme **„ÖPNV statt Führerschein“** sieht vor, dass Interessierte (ohne Altersbeschränkung) ihren Führerschein z.B. ein halbes Jahr abgeben können und für diesen Zeitraum z.B. ein MIA-Plus-Ticket Prsst. I für Bremen kostenlos erhalten. Gefällt das Angebot, kann das Ticket nach Ablauf des Zeitraums kostenpflichtig verlängert werden. Allerdings wäre die Maßnahme nur für einen vergleichsweise kleinen Teil der Bevölkerung attraktiv.

Jobtickets können für Unternehmen ein wesentlicher Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.
Bei einer Neuausrichtung des Jobtickets handelt es sich um die Einführung zusätzlicher Möglichkeiten zur Einführung des Tickets in Betrieben; z.B. ein „Belegschafts- oder Solidarmodell“. Letzteres zeichnet sich dadurch aus, dass der Arbeitgeber für alle Beschäftigten ein Jobticket erwirbt und die Verteilung und Kosten dazu individuell im Betrieb festgelegt werden.
Darüber hinaus gibt es Überlegungen im VBN, den Vertrieb zu professionalisieren um somit mehr Unternehmen anzusprechen.

Ein **vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen** soll insbesondere die Gelegenheits- und Spontanfahrer in dieser Zielgruppe ansprechen. Vorgeschlagen werden z.Zt. eine Vergünstigung auf 5,50 Euro / Tag für eine Person und 1,- Euro für jede weitere Person. Drei Kinder von 6-14 Jahren fahren kostenlos mit, Kinder bis 6 Jahre fahren generell kostenlos.

Der **Nulltarif** könnte in Zusammenhang mit einer Finanzierungsmöglichkeit über die Anhebung des Grundsteuerhebesatzes zur Umsetzung kommen.

Der im Steckbrief beschriebene **Sozialtarif** wurde in Bremen bereits durch das Stadtticket – und hier noch einmal bei einer Tarifabsenkung Anfang des Jahres 2021 – umgesetzt.

Im folgenden Ausschnitt des **Handlungskonzepts** sind die empfohlenen Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV – Tarif in ihrem möglichen zeitlichen Ablauf dargestellt. Rot steht dabei für Planung, gelb für eine Vorbereitung der Umsetzung und grün für „umgesetzt“.

3.4.5 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

		2021				2022				2023											
	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	Tarifmaßnahmen	mehrere Maßnahmen																			
1	verbundweites Jugendticket																				
2	Abschaffung Tarifzone 101																				
3	Einführung Check In / Check Out																				
4	Einführung zweiteiliger Tarif ("Bahncard-Modell")																				
5	ÖPNV statt Führerschein																				
6	Neuausrichung JobTicket																				
	Neugestaltung Tagesticket																				
	Kostenfreier ÖPNV finanziert aus Grundsteuer												Umsetzungszeitpunkt wird geprüft								

3.5 ÖPNV-Finanzierung

3.5.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)

Wie im Analysebericht dargestellt, beruht die Finanzierung des ÖPNV in Bremen u.a. auf:

a) Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen nach PBefG und SGB,
b) dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
c) den Regionalisierungsmitteln, die für Bremen im bremischen ÖPNV-Gesetz behandelt werden,
d) Haushaltsmitteln
e) (den Entflechtungsmitteln: Am 31.12.19 ausgelaufen, Nachfolgeregelung in Bearbeitung)

Gelder aus dem Anfang des Jahres neu aufgelegten GVFG sowie die Regionalisierungsmittel fließen weiterhin in die ÖPNV-Finanzierung; in beiden Verfahren wurden die Mittel seit Anfang des Jahres 2020 aufgestockt. Dennoch bleibt der Zuschussbedarf der öffentlichen Hand groß.

Der wichtigste Posten der Fahrgeldeinnahmen ist insbesondere durch die Covid 19-Pandemie in beträchtlichem Umfang zurückgegangen; zu den Hochzeiten im Frühjahr der Pandemie um 60 bis 70 Prozent im Segment der Einzelfahrscheine. Somit wird die wichtigste Finanzierungsquelle des ÖPNV auch aktuell erheblich belastet. Die Fahrgastzahlen haben sich zwar im Lauf der Zeit wieder erhöht; knüpfen aber insgesamt noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau an.
Doch auch ohne den Ausbruch der Pandemie galt es bereits, nach Lösungsmöglichkeiten für alternative (zusätzliche) Finanzierungsquellen des ÖPNV zu suchen, um das System zukunftsfähig aufzustellen.

3.5.2 Herangehensweise

Vor diesem Hintergrund wurde im Frühjahr 2020 ein Gutachten an die Gemeinschaft Ramboll und bbh vergeben, das diese möglichen alternativen Finanzierungsformen untersuchen sollte
Neben einer grundlegenden Bestandsaufnahme der Ist-Situation der Finanzströme in Bremen sollten insbesondere die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen alternativer Modelle untersucht und vorgestellt werden.

Einen genaueren Überblick der untersuchten Modelle stellt die folgende Graphik dar.
Abb….: Untersuchte alternative Finanzierungsinstrumente

Seit Ende 2020 liegen Ergebnisse vor.

3.5.3 Maßnahmenbewertung und -methodik

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen in den einzelnen Steckbriefen vorgestellt.

1 – ÖPNV-Taxe

Nr. 1	ÖPNV-Taxe

Beschreibung

- Einführung einer ÖPNV-Taxe für Übernachtungsgäste (privater und geschäftlicher Zweck) in der Stadt Bremen in gewerblichen Übernachtungsbetrieben (Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen, …).
- Der Beitrag wird je Übernachtung erhoben. Im Gegensatz zur bestehenden Citytax, bei der nur bis zu sieben zusammenhängende Nächte der Besteuerung unterliegen, besteht bei der ÖPNV-Taxe keine derartige Grenze in der Übernachtungsdauer hinsichtlich der Abgabenpflicht.
- Die Finanzierungswirkung wurde für die Beitragshöhen von 4,80 und 6,00 EUR je Person und Übernachtung berechnet. Für Kinder unter 6 Jahren ist keine Taxe zu entrichten. Für Kinder/Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren wird ein um 50% reduzierter Beitragssatz erhoben.
- Im Gegenzug für die Zahlung der ÖPNV-Taxe erhalten die Übernachtungsgäste vom Anreise- bis zum Abreisetag Tagestickets mit Gültigkeit im Stadtgebiet Bremen.
- Aus finanzwirtschaftlicher Sicht erscheint insb. für private Übernachtungsgäste die Einführung einer ÖPNV-Taxe zuzüglich zu der bestehenden Übernachtungssteuer in Bremen nicht ratsam.
- Es sind vergleichbare Praxisbeispiele vorhanden, zu nennen sind die KONUS-Karte im Schwarzwald (seit 2006) und die Baseler Gasttaxe. Der Kanton Basel-Stadt erhebt letztere in Höhe von 4 CHF pro Person und Nacht, sie beinhaltet u.a. die Fahrtberechtigung im öffentlichen Verkehr der Stadt Basel und der Region.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Gegen die Beitragseinnahmen sind die Tarifeinnahmeausfälle zu rechnen. Diese wurden anhand der VBN-Umsätze 2019 hergeleitet.
- Eine ÖPNV-Taxe wird Übernachtungsgäste zu einer verstärkten Nutzung des ÖV im Stadtgebiet anhalten.
- Die Einführung und Erhebung der ÖPNV-Taxe durch Nutzung einer vorhandenen Steuer wäre mit einem geringen Verwaltungsaufwand verbunden.

Kosten

- Es werden zusätzliche Finanzierungsmittel für den ÖPNV i.H.v. zwischen 8 und 11 Mio. EUR p.a. generiert.
- Es kann von jährlichen Verwaltungsaufwendungen (Grobschätzung) von 0,1 – 0,2 Mio. EUR p.a. ausgegangen werden.
- Die vertrieblichen Aufwendungen erscheinen überschaubar.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

ÖPNV-Taxe von 4,80 Euro EUR je Person und Übernachtung zur vertieften Untersuchung empfohlen

2 – Parkraumbewirtschaftung

Nr. 2	Parkraumbewirtschaftung

Beschreibung

- Gemäß Koalitionsvertrag und Bürgerschaftsbeschluss zum Bügerantrag „Platz da!“ ist die Umsetzung einer verkehrslenkenden Parkraumbewirtschaftung für die Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere vorgesehen. Die hierin die Parkraumbewirtschaftung vorgesehen Gebiete gehen über die schon bestehenden Zonen in Bremen hinaus.
- Die Einführung eines in der erweiterten Innenstadt flächigen und einheitlichen Parkraumkonzepts verfolgt insbesondere die Zielsetzung einer Verringerung der MIV-Nutzung und die Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds. Dementsprechend ist die Maßnahme auch mit allen anderen betrachteten Finanzierungsinstrumenten kombinierbar und sinnvoll.
- Die Einführung flächendeckender Parkgebühren in Bremen kann vor dem Hintergrund der inzwischen landesrechtlich regelbaren Gebührenhöhe für das Anwohnerparken auch als Instrument mit Finanzierungsfunktion für den ÖPNV gesehen werden. Für die Berechnung wird eine Erhöhung der Gebühren der Bewohnerausweise auf 7,50 bis 18,00 EUR pro Monat unterstellt. Die Erhöhung stellt eine angemessene Bepreisung des öffentlichen (Park-)Raums dar. Für Gelegenheitsparker werden Gebühren von 0,8 EUR je 30 min angenommen.
- Von den Gebühreneinnahmen sind zusätzliche Aufwendungen für die Kontrolle des Parkraums zu bestreiten.
- Eine restriktive Parkraumbewirtschaftung ist v.a. international vielerorts üblich.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Gebühreneinnahmen sind v.a. von der Gebührenhöhe, den Bewirtschaftungszeiten und der Anzahl an verfügbaren Stellplätzen abhängig.
- Eine höhere Bepreisung und/oder eine Verringerung der Stellplatzmenge werden zwangsläufig zu einem geringeren MIV-Anteil am Modal split führen.

Kosten

- Modellberechnungen kommen zu Gebühreneinnahmen zwischen 27 – 50 Mio. EUR pro Jahr (je nach Gebührenhöhe, Bewirtschaftungszeiten und Anzahl der Stellplätze; ohne Bußgelder).
- Unterstellt wird, dass 10 Mio. EUR der Mehreinnahmen p.a. für die Finanzierung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen verwendet werden; für den ÖPNV und den zu deckenden Kontrollaufwand verblieben damit 17 – 40 Mio. EUR pro Jahr
- Es kann von etwa 2 – 3 Mio. EUR pro Jahr für nden Aufwand für die Ausweitung und Unterhaltung der Parkraumbewirtschaftung ausgegangen werden.
- Damit verbliebe auch unter Berücksichtigung des Aufwands ein positives Finanzierungssaldo der Maßnahme.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Zur Umsetzung empfohlen

3 – Pendlerabgabe

Nr. 3	Pendlerabgabe

Beschreibung

- Einführung einer Einpendlerabgabe in Form eines Beitrags für alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Bremen, die ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt Bremen haben. Die Beitragspflicht ist unabhängig von der Verkehrsmittelwahl.
- Die Beitragspflicht knüpft an ein Beschäftigungsverhältnis bei einem Betrieb in Bremen an. Die Betriebe melden die Beschäftigungsverhältnisse, Beitragspflichtige und -schuldner sind die Beschäftigten.
- Die Berechnung erfolgt mit einem Beitragsatz von 15 EUR pro Monat. Den Beitragspflichtigen wird der Sondervorteil der kostenlosen Inanspruchnahme des Nahverkehrs (Bus, Tram, SPNV) innerhalb des Stadtgebiets gewährt. Im VBN wären Monats-/Jahres-Anschlusstickets für die Fahrt aus den bzw. in die Nachbarkommunen einzuführen.
  Eine Orientierung können dabei die heutigen Mehrkosten der Monatstickes gegenüber dem Monatsticket für das Stadtgebiet Bremen geben:
  - Preisstufe S (z.B. Lilienthal): 2,50 Euro/Monat
  - Preisstufe B (2 Zonen, z.B. Delmenhorst): 13,90 Euro/Monat
  - Preisstufe E (5 Zonen, z.B. Oldenburg): 91,60 Euro/Monat
  - Preisstufe H (8 und mehr Zonen, z.B. Nordholz): 191,40 Euro/Monat
- Eine Einpendlerabgabe würde voraussichtlich einen sehr hohen administrativen Aufwand verursachen. Eine Übernahme von Aufgaben durch bestehende Verwaltungen oder das kommunale Verkehrsunternehmen erscheint nicht möglich.
- Als eine Variante eines Praxisbeispiels für eine Einpendlerabgabe ist der Pendlerfonds in Basel zu nennen. Hier *können* Unternehmen für ihre Mitarbeiter wie auch Besucher*innen Berechtigungen zum Parken im öffentlichen Straßenraum erwerben. Die Einnahmen werden zweckgebunden für den Umweltverbund dienliche Maßnahmen/Projekte verausgabt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Gegen die Beitragseinnahmen sind die Tarifeinnahmeausfälle zu rechnen. Diese wurden anhand der VBN-Umsätze 2019 hergeleitet.
- Das Instrument ließe eine höhere ÖV-Nutzung erwarten, die voraussichtlich zusätzliche Angebote in das Umland nötig macht (siehe Maßnahme im SRVK). Eine Ausweitung von Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Kapazitäten an den Stadträndern wäre zudem zu prüfen (siehe Maßnahme im SRVK).
- In der skizzierten Ausgestaltung würden Pendler*innen, die nicht sozialversicherungspflichtig angestellt sind, nicht erfasst und damit auch nicht abgabenpflichtig. Demzufolge würde ein Teil der Pendler*innen nicht zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen. Hingegen alle Pendler*innen in ihrer Eigenschaft zu identifizieren ist schwer möglich.

Kosten

- Im Ergebnis lässt die Einpendlerabgabe einen positiven Finanzierungssaldo erwarten. Abzüglich der Tarifeinnahmeausfälle resultiert ein Finanzierungssaldo von ca. 11,5 Mio. EUR p.a.
- Eine Grobschätzung des jährlichen Verwaltungsaufwands liegt zwischen 3 – 10 Mio. EUR p.a.
- Die Kosten für einen nötigen Angebotsausbau sind des Weiteren noch zu berücksichtigen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Vertiefte Untersuchung empfohlen

4 – Verpflichtendes Jobticket

Nr. 4	Verpflichtendes Jobticket

Beschreibung

- Einführung eines verpflichtenden Jobtickets für alle Betriebe in der Stadtgemeinde Bremen ab 50 Mitarbeiter*innen. Die Abnahmepflicht ist unabhängig von der Verkehrsmittelwahl und vom Wohnort der Mitarbeiter*innen.
- Für alle Arbeitnehmer*innen ist dabei ein Jobticket mit Gültigkeit zwischen Wohnort und ihrer Arbeitsstelle zu erwerben, das auch für Fahrten in der Freizeit verwendet werden kann.
- Die Jobtickets sind um 25% vergünstigt ggü. MIAplus-Tickets.
- Die Umsetzung ist v.a. aus juristischer Sicht aufwendig: Arbeitgeber werden per Kontrahierungszwang verpflichtet, ÖPNV-Tickets zu erwerben und an ihre Mitarbeiter*innen weiterzugeben. Dieser Zwang muss verhältnismäßig sein.
- Ein oft zitiertes Modell der Beteiligung von Unternehmen an der Finanzierung des ÖPNV ist die Lohnsummensteuer in Frankreich (Versement Transport), die jedoch rechtlich nicht 1 zu 1 in das System von Steuern und Abgaben in Deutschland übertragen werden kann. Als weiteres Referenzbeispiel kann die Dienstabgeberabgabe in Wien genannt werden, die an die Mitarbeiteranzahl geknüpft ist.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Gegen die Einnahmen sind die Tarifeinnahmeausfälle zu rechnen, da mit dem Jobticket bis dato erworbene VBN-Tickets von Mitarbeiter*innen (mit maximaler Gültigkeit von der Haustür zum Betrieb) obsolet werden. Diese Ausfälle wurden anhand der VBN-Umsätze 2019 hergeleitet. Allerdings ist eine Berechnung der Finanzierungswirkung vergleichsweise schwierig (Aufteilung nach bisherigen ÖV/MIV-Nutzergruppen, Wohnort der in Bremen Angestellten, bisher genutzte Tarifprodukte, etc.).
- Das Instrument ließe eine höhere ÖV-Nutzung erwarten, die voraussichtlich zusätzliche Angebote in das Umland nötig macht.

Kosten

- Im Ergebnis lässt ein verpflichtendes Jobticket einen positiven Finanzierungssaldo erwarten. Abzüglich der Tarifeinnahmeausfälle könnte die Einführung die VBN-Tarifeinnahmen um 33 - 41 Mio. EUR p.a. steigern.
- Die Kosten für einen nötigen Angebotsausbau sind des Weiteren noch zu berücksichtigen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht zur primären vertieften Untersuchung empfohlen, ggf. Alternative zur Einpendlerabgabe.

5 – Anhebung des Grundsteuerhebesatzes

Nr. 5	Anhebung des Grundsteuerhebesatzes

Beschreibung

- Mit einer Erhöhung des Grundsteuerhebesatzes könnte prinzipiell eine Freifahrt in Bremen finanziert werden.
- Allerdings wird die Grundsteuer aktuell novelliert - die Berechnung beruht auf der gegenwärtigen Gesetzeslage.
- Betrachtet wurde die notwendige Anhebung des Hebesatzes, um zwei Szenarien der Freifahrt in der Stadtgemeinde Bremen aufkommensneutral zu finanzieren:
  - Variante 1): Freifahrt für alle Bremer*innen
  - Variante 2): Freifahrt für alle
- Mit den Mehreinnahmen aus der Grundsteuer sollen dabei die entfallenden Tarifeinnahmen bei Einführung der entsprechenden Variante der Freifahrt ausgeglichen werden.
- Dies würde in Variante 1) eine Anhebung des Hebesatzes um 353 – 363 Prozentpunkte und in Variante 2) um 453 Prozentpunkte notwendig machen. Damit läge der Hebesatz (derzeit: 695%) in beiden Fällen weit über dem aktuell höchsten in Deutschland (995% in Offenbach 2019).
- Der mit der Einführung und Umsetzung verbundene Verwaltungsaufwand ist sehr gering, im Bereich der Einnahmeabrechung und des Vertriebs sind Einsparugen zu erreichen, da die Vertriebskänäle für den Ticketverkauf auf ein Minimum reduziert werden können.
- Da ca. 55% des heutigen Grundsteueraufkommens aus der Wohnnutzung resultieren, läge die durchschnittliche Mehrbelastung pro Einwohner bei 7,20 EUR – 7,40 EUR in Variante 1) und 9,20 EUR in Variante 2).
- Praxisbeispiele:
  In Tallin (Estland) und Hasselt (Belgien) wurde ein „kostenloser Nahverkehr“ eingeführt. Der verkehrliche Erfolg war unterschiedlich: in Tallinn erhöhte sich das Fahrgastaufkommen um nur 3%, in Hasselt um den Faktor 13, allerdings von einem sehr geringen Niveau ausgehend. In beiden Fällen war hierfür aber jeweils das deutlich verbesserte Angebot maßgeblich. Darüber hinaus war die Verlagerungswirkung beim Fuß- und Radverkehr jeweils stärker als beim MIV – eine Erkenntnis, die auch beim bisher in Deutschland einmaligen Modell in Templin gewonnen wurde.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Eine Verwendung der Mittel für den ÖPNV ist nicht gesichert (Zweckbindungsverbot bei Steuern).
- Die Standortattraktivität Bremens würde mit der Anhebung geschwächt, gleichzeitig aber durch den kostenlosen ÖPNV gestärkt.
- Die Erfahrungen aus Tallinn zeigen, dass davon ausgegangen werden kann, dass Menschen, die zwar in Bremen wohnen, dort aber nicht gemeldet sind, sich in Bremen anmelden, um den kostenlosen ÖPNV in Anspruch nehmen zu können. Dadurch würden die Einnahmen aus der Einkommenssteuer entsprechend steigen. Eine Abschätzung der Größenordnung dieses Effekts ist jedoch schwierig.
- Eine Sozialklausel ist nicht erforderlich.
- Die Maßnahme entfaltet dann eine verkehrslenkende Wirkung, wenn an ihre Umsetzung die Freifahrt entweder für alle Bremer*innen oder für alle innerhalb der Stadtgemeinde gekoppelt ist:
  - Die Nutzung des ÖPNV würde attraktiver und es würde vermehrt vom Auto auf Bus und Bahn umgestiegen werden. Die wenigen internationalen Beispiele (Tallinn, Hasselt) lassen keinen konkreten Zielkorridor für eine stärkere ÖV-Nutzung zu. Wie diese zeigen, sind aber weniger allein die ökonomischen Anreize für eine Mehrnachfrage verantwortlich als ein Mix mit weiteren Maßnahmen – v.a. im Bereich des Angebotsausbaus und der Restringierung des MIV.
  - Bei einer Freifahrt innerhalb der Stadtgemeinde Bremen für alle (Variante 2) wird der ÖPNV in Bremen fahrscheinlos und die „Hürde“ der notwendigen Auseinandersetzung der Fahrgäste mit dem Tarif (innerhalb der Stadtgrenze) entfallen.

Kosten

- Da die aufkommensneutrale Erhöhung des Grundsteuerhebesatzes betrachtet wurde, sind die Steuermehreinnahmen ein durchlaufender Posten für die Stadtgemeinde Bremen. Mit diesen werden die Tarifeinnahmeausfälle des VBN ausgeglichen.
- Allerdings sind die Kosten für einen nötigen Angebotsausbau noch zu berücksichtigen.
- Ebenso sind die Kosten für die Stadt als Grundstückseigentümer, Mieter sowie die Auszahlungen für Grundsicherung, Wohngeld etc. noch vertieft zu betrachten.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Vertiefte Untersuchung einer Umsetzung empfohlen, Umsetzungszeitpunkt wird geprüft.

6 – Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)

Nr. 6	Einführung eines Landesgesetzes über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr

Beschreibung

Auszug des Koalitionsvertrags 2019-2023

> Bremen hat für Verkehrsinfrastruktur bislang jährlich Mittel vom Bund erhalten. Diese Förderung endet Ende 2019. Das Land Bremen steht nunmehr in der Verantwortung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Wir werden daher Anfang dieser Wahlperiode ein Gesetz zum Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und der Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr vorlegen.

Der Entwurf eines Bremischen Landesgesetzes *Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)* ist als Neuausrichtung und als Fortsetzung des GVFG-Landesprogramms (= Entflechtungsmittel) erarbeitet worden.

Neu sind folgenden Punkte:

1. **Aufstockung von 11,063 Mio. € auf einen zu definierenden Betrag**

2. **Förderung der Planungsleistungen zu 100 % (bislang nur bauliche Umsetzung förderfähig) analog dem BremÖPNVG.**

3. **Förderung von Maßnahmen**

a) Vorhaben zum **Erhalt und Anpassung**[39] **der Verkehrsinfrastruktur**: mindestens 50 v. H, maximal 65 v. H.
   - Somit kann vor allem der Erhalt der Straßen, Brücken, aber auch der Geh- und Radwege gesichert werden, Herstellung der Barrierefreiheit

b) Vorhaben zur **Förderung nachhaltiger Mobilität** und zur Umsetzung von gesamtstädtischen oder regionalen Verkehrskonzepten: mindestens 25 v. H, maximal 40 v. H.
   - Notwendig zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, Ausbau des Radpremiumroutennetzes, Mehr Platz für den Fußverkehr, Ausbau des ÖPNV-Angebots

c) Vorhaben zur **Förderung von Innovation, Digitalisierung und alternativen Antrieben** im Bereich Verkehr: mindestens 10 v. H., maximal 25 v. H.
   - Umstellung auf E-Mobilität, neue APPs, aber auch neue Ampelsteuerungen und Leitsysteme

Möglichen Kombinationen 100 % = 65-25-10 oder 50-40-10 oder 50-25-25

NEU ist daher die plakative Ausrichtung in drei wichtige Zukunftsbereichen a), b) und c) und die Mittelaufstockung um Faktor 3, die bislang nur in den Bundespro-grammen

- Bundes-GVFG (von 332 Mio. € p.a. auf 1 Mrd. € p.a.) und
- Regionalisierungsmittel (BremÖPNVG von ca. 40 Mio. € auf ca. 70 Mio. € p.a.)

erfolgt ist.

[39] **Erhalt** beinhaltet Maßnahmen, die zu einer wesentlich längeren Nutzungsdauer von bestehender Infrastruktur führt. **Anpassung** beinhaltet den Neubau, Um- oder Ausbau von Infrastruktur

Die „Bremerhaven-Quote“ mit mindestens 18 % aller Mittel ist vorgesehen.

Variabilität ist aufgrund der i d R nicht immer ausreichend baureifen Maßnahmen erforderlich, zudem können somit Investitionsschwerpunkte in allen Bereichen unter Be-achtung der Ansprüche der anderen beiden Bereiche gesetzt werden. Die Hoheit, wie die Mittel verteilt werden, liegt hier im Ressort.

Fahrradverleihstationen, Digitalisierung, E-Mobilität und Paketstation waren bislang nicht durch Entflechtungsmittel förderfähig. Alles andere unter a), b) und c) konnte auch schon durch Landes-GVFG bzw. Entflechtungsmittel gefördert werden, war aber aufgrund des finanziellen Umfangs beschränkt.

Förderfähig sollen auch Maßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadtgemein-den Bremen und Bremerhaven sein, wenn nachgewiesen wird, dass diese Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven leisten. Das ist ein Option in Richtung von Maßnahmen in Nachbargemeinden, um hier auch die stadtregionalen Interessen unterstützen zu können.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Sicherstellung einer kontinuierlichen und nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zur Herstellung von Planungssicherheit für Verkehrsprojekte.
- Sichere Finanzierung der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, des Masterplans Green City 2018 und der aktuellen Teilfortschreibung 2030 des Verkehrsentwicklungsplans

Kosten
--

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
Refinanzierung aus Parkgebühren, Mobilitätsabgaben, Stellplatzortsgesetz

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Empfohlen

4.5.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept

Für Bremen werden folgende Maßnahmen zur Umsetzung bzw. vertieften Prüfung empfohlen:

Die **ÖPNV-Taxe** wird für Übernachtungsgäste in der Stadt Bremen in gewerblichen Übernachtungsbetrieben fällig und je Übernachtung erhoben. Vorgeschlagen wird eine Taxe in Höhe von 4,80 Euro je Übernachtung. Kinder unter 6 Jahren zahlen keine Taxe, Kinder / Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren zahlen einen um 50% reduzierten Beitragssatz. Im Gegenzug erhalten die Gäste vom Anreise- bis zum Abreisetag freie Fahrt im ÖPNV in Bremen. Eine Einführung zuzüglich zur bestehenden Übernachtungssteuer wäre allerdings nicht zu empfehlen.

Eine **Parkraumbewirtschaftung** ist gemäß Koalitionsvertrag und Bürgerschaftsbeschluss zum Bürgerantrag „Platz da!“ für die Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere vorgesehen. Die Bewirtschaftung kann auch als Instrument, neben einer Mittelverwendung für den Fahrrad- und Fußverkehr, mit Finanzierungsfunktion für den ÖPNV gesehen werden. Die Berechnungen der Gutachter gehen hier von einer Höhe zwischen 7,50 Euro und 18,- Euro im Monat aus. Einnahmen sind neben der reinen Gebührenhöhe auch von den Bewirtschaftungszeiten und der Anzahl verfügbarer Stellplätze abhängig. Zusammen kommt eine Summe zwischen 17 und 40 Mio. Euro pro Jahr.

Die **Einpendlerabgabe** ist ein Finanzierungsinstrument, das für alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Bremen anfällt, die ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt haben. Die Beitragspflicht existiert unabhängig von der Verkehrsmittelwahl. Unterstellt wird ein Beitragssatz von 15,- Euro / Monat / Beschäftigten. Dafür kann der ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets genutzt werden. Für die Zufahrt von außerhalb des Stadtgebiets wären noch einzuführende Tickets zu lösen. Der administrative Aufwand wäre vermutlich hoch.

Ein **verpflichtendes Jobticket** wäre eine Maßnahme, die für alle Betriebe ab 50 Mitarbeiter in der Stadt Bremen gelten würde. Die Abnahmepflicht würde unabhängig der Verkehrsmittelwahl und des Wohnorts bestehen. Die Tickets wären z.B. um 25% vergünstigt ggüb. einem MIA-Plus-Ticket. Die Maßnahme gilt als mgl. Alternative zur Einführung einer Pendlerabgabe, wäre juristisch betrachtet recht aufwändig und wird nicht primär empfohlen.

Die **Anhebung des Grundsteuerhebesatzes zur mgl. Finanzierung eines kostenfreien ÖPNV`s** für alle BremerInnen würde in dem gewählten Modell einer Anhebung um ca. 360 Prozent entsprechen um die Einnahmenausfälle zu kompensieren. Es entstünden Mehrkosten pro Einwohner von etwa 7,30 Euro pro Monat. Dafür wäre dann der ÖPNV kostenfrei im Stadtgebiet. Der Verwaltungsaufwand wäre gering, allerdings bestünde ein Zweckbindungsverbot (da Steuer).

Mit dem **„Bremischen Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)“** soll als Nachfolge des GVFG-Landesprogramms (=Entflechtungsmittel) die Finanzierungsgrundlage des bremischen ÖPNV auf eine neue Grundlage gestellt werden. Damit wird die Planungssicherheit für Verkehrsprojekte verbessert, u.a. auch die des VEP`s.

Im folgenden Ausschnitt des **Handlungskonzepts** sind die empfohlenen Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV – Alternative Finanzierung in ihrem möglichen zeitlichen Ablauf dargestellt. Rot steht dabei für Planung, gelb für eine Vorbereitung der Umsetzung und grün für „umgesetzt“. Die Zwischenkategorie gelb / grün schraffiert (hier bei Parkraumbewirtschaftung) bedeutet eine teilweise Umsetzung im entsprechenden Quartal. Die Maßnahme eines kostenfreien ÖPNV`s finanziert über eine Anhebung der Grundsteuer ist im Bereich „Tarif“ des Handlungskonzeptes dargestellt.

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

		2021				2022				2023											
	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	Alternative ÖPNV-und Mobilitäts-Finanzierung	mehrere Maßnahmen																			
	Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)																				
	Erhöhung und Ausweitung Bewohnerparkgebühren und Parkgebühren																				
10	ÖPNV-Taxe: Umsetzung möglichst zeitnah.																				
14	Prüfung Einpendlerabgabe (alternativ: Jobticket-Pflicht für große Arbeitgeber)																				

4 Maßnahmen Parken in Quartieren

4.1 Zielsetzung

Die Vorhaben des VEP 2025 werden durch den Senatsbeschluss vom 26.11.2019 „Verkehrswende in Bremen gestalten…“ bestätigt. Darin werden die Neuordnung der Flächen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umsetzung eines lückenlosen Parkraummanagements gefordert.
Die Dringlichkeit wird durch die Analyse im vorangegangenen Kapitel bestätigt. Bei wachsenden Einwohnerzahlen und größer werdenden Fahrzeugen wird die Bewegungsfreiheit aller Verkehrsteilnehmenden in den Quartieren zunehmend behindert.

4.2 Herangehensweise

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der Senator für Inneres haben im Februar 2020 ein Strategiepapier zum Parken in Quartieren vorgestellt: *„Die kontinuierliche Zunahme des Pkw-Bestandes sowie die größeren Fahrzeugabmessungen haben in vielen Wohnquartieren zu einer i.d.R. nicht StVO-konformen Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum geführt, die in Hinblick auf die Erreichbarkeit für Rettungs- und Müllfahrzeuge, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit nicht mehr hinnehmbar ist. Das in vielen Quartieren entstandene Gewohnheitsrecht des Parkens auf Gehwegen hat sich nunmehr zu einem Problem entwickelt, das nicht mehr tragbar ist.*
Funktionales Ziel ist die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, sowohl hinsichtlich der der Befahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge und Krankenwagen, Müllfahrzeuge als auch der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Situation soll im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.“

Der Bremische Senat hat im Herbst 2020 im Rahmen der Befassung mit der Bürger-Petition „Platz-da“ beschlossen:

1. *Geltende Parkverbote durchzusetzen, häufigere und stadtweite Kontrollen durchzuführen mit dem Ziel, den Anteil illegal parkender Autos bis Ende 2022 dauerhaft mindestens unter 10 Prozent zu senken; dafür soll mehr Kontrollpersonal eingesetzt werden, mindestens 100 Außendienstkräfte beim Ordnungsamt*
2. *Parkraumbewirtschaftung in den innenstadtnahen Stadtteilen mit Priorität auf den Stadtteilen Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt mit sehr hohem Handlungsbedarf und anschließend in den Gebieten mit hohem Handlungsbedarf, soweit die jeweils zuständigen Beiräte*

zustimmen. Die Prioritäten richten sich dabei nach den bestehenden Einschränkungen für die Barrierefreiheit, Freiheit der Gehwege und der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Indikator für den Handlungsbedarf ist die im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 ermittelte Stellplatznachfrage. Dafür ist innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der örtlichen Beiräte und damit der Wohnbevölkerung und unter der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdparkerinnen und Fremdparker sollen dabei die Preise des ÖPNV und für Bewohner von Bewohnerparkgebieten wird, der wirtschaftliche Wert der beparkten Fläche bzw. der wirtschaftliche Vorteil der Parkenden und die Höhe der Kosten für Parken auf Privatgrund sein. Dabei sind Regelungen unter anderem für Handwerk und Pflegedienste einzurichten.

3. *Um vor allem die neu zu planenden Wohnviertel von ruhendem Verkehr zu entlasten, wird der Senat aufgefordert, auf die Planung und Umsetzung von kostenpflichtigen Quartiersparkplätze und -garagen hinzuwirken.*
4. *Bremen soll, wie bereits im Doppelhaushalt 2020/2021 angelegt, zukünftig wesentlich mehr Geld in den sogenannten Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing sowie Maßnahmen zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel) investieren, um Vorreiterstadt in Sachen zukunftweisender Mobilität zu werden. Dabei sind insbesondere für den Radverkehr 36 Euro pro Person und Jahr anzustreben und der Fußverkehrsetat merklich zu erhöhen.*
5. *Zur Finanzierung der Parkraumüberwachung und der Schwerpunktsetzung des sogenannten Umweltverbundes, sollen unter anderem die Überschüsse der Parkraumbewirtschaftung herangezogen werden.“*

Die Reihenfolge der einzelnen Quartiere zur Umsetzung des Konzepts ergibt sich primär aus den Aspekten Rettungssicherheit und Barrierefreiheit. Gemäß dem politischen Auftrag wird die vorhandene Situation beginnend in den innenstadtnahen Stadtteilen überprüft und nach Absprache mit den Ortsämtern und Beiräten die Einführung von zeitlicher oder monetärer Parkraumbewirtschaftung geplant. Nur für Quartiere, die die Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift erfüllen, kann nach entsprechendem Beiratsbeschluss eine Bewohnerparkzone eingerichtet werden.

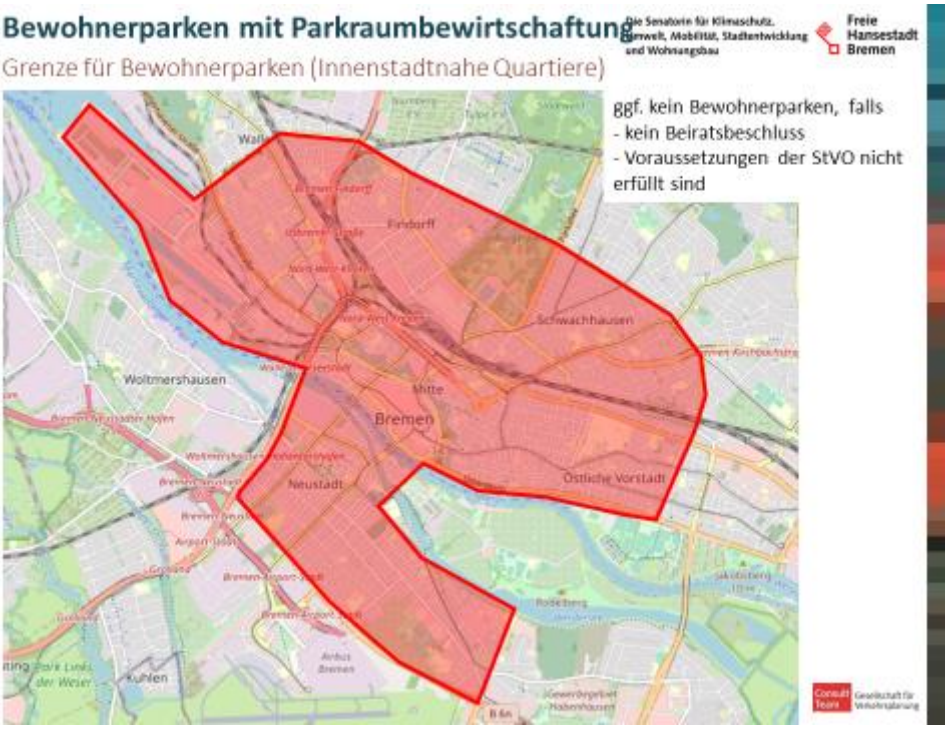
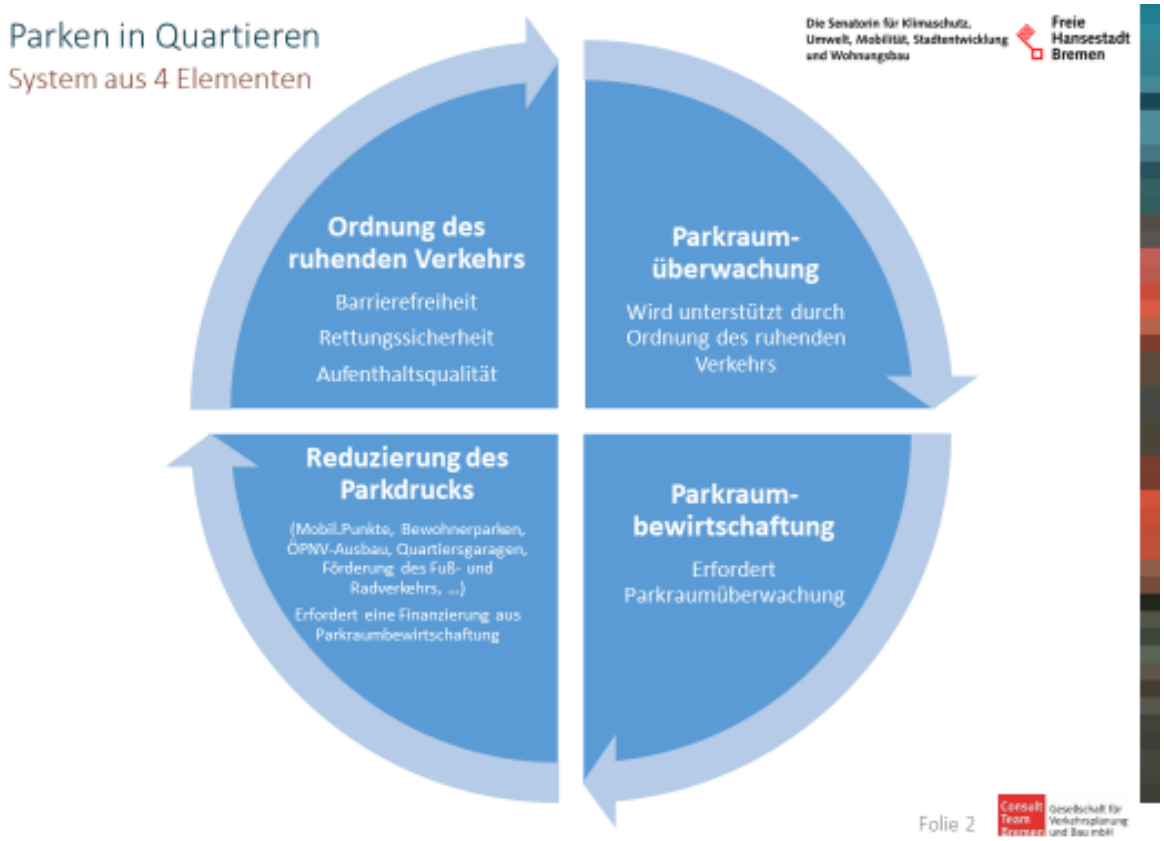


Abb.: vorrangig zu prüfendes Stadtgebiet

Auf dem Weg zu lebenswerteren Quartieren muss die Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen höher werden. Dafür soll die Balance zwischen Parkenden Fahrzeugen und anderen Nutzungsansprüchen vor den Haustüren der Bremerinnen und Bremer verändert werden. Die untenstehende Grafik ist als Systembeschreibung zu verstehen. Die Elemente bauen aufeinander auf und bedingen sich gegenseitig. Erst wenn alle Maßnahmen ineinander greifen kann es gelingen, die Quartiersstraßen von dem immer weiter steigenden Parkdruck zu entlasten und der Stadtbevölkerung wieder höherwertige Freiräume anzubieten.



Bisher war die Gebührenhöhe für Bewohnerparken durch den Bund begrenzt. Seit 2020 können die Länder abweichende Regelungen treffen. Dabei kann beispielsweise die Fahrzeuglänge berücksichtigt werden. Nachfolgend sind Beispiele für ein künftiges Gebührenmodell für die Stadtgemeinde Bremen dargestellt, ergänzt um Empfehlungen des Deutschen Städtetags und des Deutschen Instituts für Urbanistik:

	€/ Monat	€/ Jahr
zum Vergleich: Tarif heute	-	30,00 €/Jahr
Sozialtarif (Bremen-Pass-Inhaber)	2,50 €/Monat	30,00 €/Jahr
Beispiel 1 mit Differenzierung nach Länge	2,50 €/Monat (3 Meter) 8,50 €/Monat (5 Meter)	30,00 €/Jahr (3 Meter) 102,00 €/Jahr (5 Meter)
Beispiel 2 mit Differenzierung nach Länge	5,00 €/Monat (3 Meter) 17,00 €/Monat (5 Meter)	60,00 €/Jahr (3 Meter) 204,00 €/Jahr (5 Meter)

Empfehlung Deutscher Städtetag	16,67 €/Monat	200,00 €/Jahr
Empfehlung Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU)*	30,42 €/Monat	365,00 €/Jahr

*https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-stadten-wie-teuer-darf-es-sein

4.3 Maßnahmenskizzen

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt. Dabei sind die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Pilotquartier westlich des Klinikums Bremen-Mitte eingeflossen, das im Rahmen des SUNRISE-Projekts umgesetzt wurde.

Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Nr.	Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Beschreibung

In vielen Straßen hat sich in der Vergangenheit das nicht-regelkonforme Parken von Kfz durchgesetzt. So wird vielfach „aufgesetzt“ auf Gehwegen oder weit in Kreuzungsbereiche bzw. in Sperrflächen hinein geparkt. Damit wird die Passierbarkeit von Müllabfuhr und Feuerwehr reduziert (eingeschränkte Rettungssicherheit) und die Barrierefreiheit auf den oft ohnehin schmalen Gehwegen eingeschränkt. Der Fußverkehr wird durch Falschparken deutlich behindert. Besonders davon betroffen sind mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen sowie Familien mit Kindern. Darüber reduziert Falschparken durch versperrte Sichtachsen insbesondere die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Diese Situation verschärft sich aufgrund zunehmender Fahrzeugbreiten und -längen, so dass eine Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohnquartieren erfolgen muss.

Ziel ist das Freihalten von Geh- und Rettungswegen, Sichtachsen sowie Schwenkbereichen an Kreuzungen. Durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Markierungen und Beschilderungen ist für alle selbsterklärend erkennbar, wo geparkt werden darf und wo nicht. Dies unterstützt die konsequente Durchsetzung der Parkordnung durch eine Überwachung, mit der Sanktionierung von Fehlverhalten (Verwarnungen mit Bußgeldern sowie Abschleppen; siehe Maßnahme 2).

Die Notwendigkeit der Umsetzung der Maßnahme „Ordnung des ruhenden Verkehrs“ ergibt sich aus den vorliegenden Einschränkungen der Barrierefreiheit und der Rettungssicherheit. Ein Beschluss des zuständigen Beirats ist nicht erforderlich.

Optional können parallel zur Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks umgesetzt werden, z.B. Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkbevorrechtigungen zur Reduzierung des Anteils von auswärtigen Parkern.

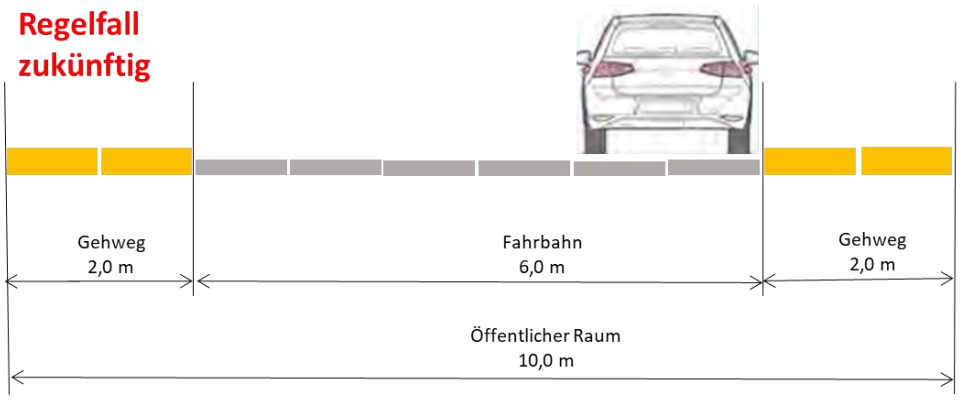
Die Umsetzung erfolgt durch Einzelfallprüfung. Dabei gelten folgende Grundsätze bzw. folgender Rahmen:

Grundsätze zum Ordnen des Ruhenden Verkehrs:

- Kennzeichnung von Stellflächen durch Markierungen und Beschilderung
- Überprüfung von bestehenden Anordnungen zum Parken, insb. zum Gehwegparken
- Strukturierung von Straßenprofilen, z.B. durch Gehwegnasen oder Fahrradbügeln an kritischen Stellen zum Verhindern von Falschparken

Zukünftiger **Regelfall** ist, dass Gehwegparken nicht vorgesehen ist.
Beispiel: 10 m Gesamtquerschnitt (mit 6 m Fahrbahn und 2 x 2 m Gehwege)

- Einseitiges Parken auf der Fahrbahn
- Erhalt der gesamten Gehwegbreite
- Freihaltung/Absicherung der Fahrbahn durch Fahrradbügel, Parkscheinautomaten, Baken



- Aufgesetztes Parken kann angeordnet werden, wenn hinreichend Barrierefreiheit im Gehweg gegeben ist. Dies ist in der Regel ab einer Restgehwegbreite von 2,50 Metern der Fall. Ausnahmen sind im Einzelfall möglich.
- Auf der Fahrbahn ist eine Fahrgasse von mind. 3,05 m bei einseitigem und 3,25 m bei beidseitigem Parken freizuhalten
- Die Parkstandsbreite beträgt 2,00 m (im Fall von 5,00 m breiten Fahrbahnen sind ausnahmsweise auch 1,95 m möglich)

Für Sonderfälle wie Fahrbahnen unter 5,00 m oder Wohnstraßen mit Radwegen werden derzeit Lösungen abgestimmt. Im Laufe der kontinuierlichen Umsetzung in den einzelnen Quartieren soll der Katalog mit Musterlösungen für bestimmte Straßenquerschnitte sukzessive erweitert werden.

Die Prioritätenreihung für die Umsetzung in den einzelnen Quartieren erfolgt vorrangig anhand der Kriterien Barrierefreiheit und Rettungssicherheit. [Hierzu werden derzeit entsprechende Erhebungen in den innenstadtnahen Ortsteilen durchgeführt.]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Erhöhung der Rettungssicherheit für Feuerwehr und Krankenwagen
- Verbesserte Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen, Menschen mit Kinderwagen etc.
- Förderung des Fußverkehrs
- Erhöhte Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder
- Verbesserte Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge und Paketlieferdienste
- Verbesserte und gerechtere Straßenraumnutzung sowie erhöhte Aufenthaltsqualtität durch weniger Kfz-Parken
- Reduzierung der Anzahl der parkenden Kfz durch Ordnung des Verkehrs und Reduzierung des Falschparkens

Foto: Bremen Hulsbergquartier; Quelle: S. Findeisen

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
[wird noch konkretisiert]	Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Verstärkte Parkraumüberwachung

Nr.	Verstärkte Parkraumüberwachung

Beschreibung

Das Parkraummanagement in den Quartieren wird in Zukunft durch stärkere Kontrollen flankiert.

Im Ordnungsamt sollen dazu in 2021 neu 14 Stellen und in 2022 noch einmal 15 Stellen im Außendienst geschaffen werden. Im Innendienst sollen in diesem Zeitraum 5 bzw. 3 Stellen hinzu kommen.
Vor dem zweiten Einstellungstermin wird eine Evaluation der Refinanzierung unter Berücksichtigung der Fallzahlen sowie der erzielten Einnahmen erfolgen. Sofern eine Refinanzierung belegt werden kann, geht die Einstellung in 2022 weiter.

Fotos: Konsequentes Sankierung von Falschparken, Quelle: S. Findeisen; M. Glotz-Richter

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Stärkere Kontrollen dienen der Regelüberwachung, die z.B. die Rechte von Fußgänger*innen, insbesondere hilfsbedürftigen Senior*innen oder schutzbedürftigen Kindern durchsetzen helfen gegen behindernd und gefährdend abgestellte Fahrzeuge. Stärkere Kontrollen dienen auch der Gewährleistung der Durchfahrbarkeit nicht nur für Rettungsfahrzeuge – auch Kranken- oder Behindertentransporte und die Müllabfuhr profitieren. Nicht zu vergessen Paketdienstleister, Fahrradfahrende und alle regelkonform parkenden Autofahrenden profitieren von gestärkter Regelüberwachung.

Kosten

Abhängig insb. vom Personalaufwand

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Refinanzierung soweit wie möglich aus Bußgeldern

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen (Beschluss liegt vor)

Der Bürgerschaftbeschluss aus dem November 2020 zur Petition „Platz da“ schreibt die Erhöhung der Kontrolldichte in der Innenstadt und den sie umgebenden Stadtteilen fest und fordert ein Konzept für die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in diesen Quartieren in 2021 mit nachfolgender Umsetzung.

Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Anhänger

Nr.	Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger

Beschreibung

Die Wohnquartiere Bremens sind oft eng – dazu tragen auch zahlreiche Fahrräder bei, die nicht auf privaten Grundstücken, sondern davor entlang der Gartenzäune angeschlossen werden. Oft sogar mehrere Fahrräder nebeneinander, die dann in Kombination mit aufgesetzt geparkten Kraftfahrzeugen kaum noch begehbare Bürgersteige übrig lassen.

Fahrradparkplätze sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, in aller Regel sog. Fahrradbügel zum sicheren Anschließen der Fahrräder. Sofern sie nicht oder nicht in ausreichender Zahl auf privaten Grundstücken gebaut werden, können sie auf Seitenstreifen und Fahrbahnen errichtet werden; ggf. auch mit Verkehrszeichen (Beschilderung und Markierung) sowie Verkehrseinrichtungen (ggf. Leitbaken und/oder Absperrschranken).

Fahrradparken soll in der Ordnung des ruhenden Verkehrs in Quartieren stets mitgedacht werden:

- Bedarfsorientierte Nutzung verfügbarer Flächen, z.B. in Einmündungsbereichen oder auf ausreichend breiten Fahrbahnen;
- Anlage von Fahrradparkbügeln i.d.R. auf der Fahrbahn, ggf. auch auf ausreichend breiten Gehwegen oder zu Lasten des Pkw-Parkens
- Stellflächen auch für größere Lastenräder oder Fahrradanhänger;
- Lastenfahrräder als meist elektrisch unterstützte ein- und zweispurige Gefährte sollen künftig mehr Platz zum Abstellen finden
- Bedarfserhebung im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Fotos: Fahrradparkstände im Bewohnerparkgebiet „O“, Quelle: S. Findeisen

Fahrräder und Fahrradanhänger müssen wohnungsnah abgestellt werden können. Am besten sind (private) geschützte Abstellräume. Um mangelnde private Abstellmöglichkeiten auszugleichen werden auch öffentliche Anlagen geprüft und entsprechend des verfügbaren Raumes hergestellt. Die Erfahrung zeigt, dass angebotene Stellflächen für Fahrräder in kürzester Zeit intensiv genutzt werden.

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
ca. 20.000 Euro/Quartier	Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Anlage von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum wird in Bremen seit Jahren umgesetzt. Künftig wird sie fester Bestandteil integrierter Quartiersplanung und Regelausstattung.

Einrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller

Nr.	Einrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller

Beschreibung

- Bremen plant und richtet seit 2003 sogenannte mobil.punkte und mobil.pünktchen ein (Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, oft in Kombination mit ÖPNV-Haltestellen und Taxi, immer in Verbindung mit Radabstellanlagen). Ein stetiger Ausbau des Stationsnetzes erfolgt weiterhin entsprechend vorhandener Nachfrage. Gerade in Bewohnerparkgebieten macht sich der Vorteil von Carsharing bezahlt, dass sich bis zu 50 Nutzerinnen und Nutzer ein Auto teilen.
- Die größeren mobil.punkte (zumeist 5 Carsharing-Fahrzeuge) setzen Schräg- oder Senkrechtparken voraus, während die kleineren mobil.pünktchen i.d.R. 2-3 Fahrzeuge in Längsanordnung aufweisen. Es ist empfehlenswert, bei Integration in Längsparkstreifen eine Absicherung gegen Beparken durch andere Autos Gehwegnasen oder Fahrradständer an beiden Enden des mobil.pünktchens vorzusehen.
- Ziel ist es, jährlich mindestens 8-10 neue mobil.punkte und mobil.pünktchen einzurichten (vorbehaltlich einer angemessenen Marktsituation – Covid-19-bedingt mussten einige Planungen ruhen). Die durchschnittliche Planungsdauer dieser Stationen beträgt 1-2 Jahre. Die Vergabe der Stellplätze für Carsharing über ein Interessensbekundungsverfahren dauert im Schnitt 2 Monate.
- Künftig wird geplant, die mobil.punkte und pünktchen um geordnete Stellplätze für Bike-Sharing, Lastenrad und E-Roller-Sharing zu erweitern. Die Umsetzung erfolgt vorerst an einigen Pilot-Stationen mit geeignetem Platzangebot.
- Synergien ergeben sich aus im Wohnungsbau umgesetzten Mobilitätskonzepten sowie der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten. Das Erweitern von Carsharing-Angeboten als attraktive Alternative zum Pkw-Besitz führt zu reduziertem Parkdruck in Quartieren. Die Erweiterung von Bike-Sharing trägt zur Stärkung der Radkultur in Bremen bei.
- Bremen zählt in Deutschland nach wie vor zu den Vorreitern für die Einrichtung von Sondernutzungsflächen für Carsharing (Mobilitätsstationen). Weitere interessante Praxisbeispiele aus anderen deutschen Städten sind die Mobipunkte in Dresden, mobilpunkte in Rostock und Mobilitätstationen in Offenburg. International folgte die Stadt Bergen in Norwegen dem Bremer Bespiel und ergänzte dies aufgrund von Marktbesonderheiten um eine Elektromobilitätsstrategie. Die Mobihubs in den Niederlanden und Belgien wurden ebenfalls von Bremen inspiriert.
- [Texte zu Bike-Sharing und E-Roller werden noch ergänzt]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Eine in 2018 durchgeführte Studie hat ergeben, dass ein Carsharing-Fahrzeug in Bremen 16 private Autos ersetzt. Das heißt, dass bereits mehr als 6.500 private Autos in Bremen von Carsharing-NutzerInnen abgeschafft wurden (Stand November 2020). Wenn die Stadtgemeine Quartiersgaragen eingerichtet hätte, um diese Anzahl von Fahrzeugen aus dem ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu bringen, hätte dies eine Investition in Höhe von 97-260 Mio. € bedeutet. Zusätzlich stärken Leihsysteme wie Carsharing und Bikesharing die Nutzung des Umweltverbunds und tragen zur Reduzierung von Emissionen und Treibhausgasen bei.

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
ca. 100.000 Euro/Quartier	Refinanzierung aus Sondernutzungsgebühr

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen, insbesondere in Kombination mit Bewohnerparken

Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität

Nr.	Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität

Beschreibung

Der Straßenraum im Wohnquartier muss nicht nur die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen, sondern sollte auch eine hohe Lebens- und Aufenthaltungsqualität für die Anwohner*innen und Besucher*innen sicherstellen. Eine gute Aufenthaltsqualität, die z.B. durch Straßenbegrünung, Sitzgelegenheiten oder mit integrierten Spielangeboten für Kinder geschaffen werden kann, ist wiederum ein wichtiger Faktor, um Anreize für das Zufußgehen im Quartier zu schaffen.

Durch Maßnahmen zum Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs und zum Parkraumamangent werden Flächen frei, die für eine verbesserte Aufenhaltsqualtität umgestaltet werden können. Im Rahmen einer integrierten Planung z.B. von Bewohnerparkgebieten sollen auch Elemente, wie Sitzgelegengeheiten, Straßenbäume oder Spielangebote vorgesehen werden.

Grundsätze:

- Integrierte Planung von Sitzgelegenheiten - insbesondere für Senior*innen für eine verbesserte Mobilität von großer Bedeutung
- Spielangebote für Kinder, außerhalb von vorhandenen Spielplätzen, Schulhöfen etc., die sich im Straßenraum integrierten lassen und zum Bewegen anregen (z.B. Konzept „Bespielbare Stadt“)
- Begrünung, z.B. Straßenbäume, Pflanzkübel – ggf. auch zur Strukturierung von Straßenprofilen und zum Ordnen des Verkehrs

Foto: Beispielbare Stadt, Quelle Stadt Griesheim

Foto: Spiel-Krokodil, Quelle: Gerd Schwagereit

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Verbesserte Mobilität von Senior*innen
- Mehr Spielflächen für Kinder - auf ihren normalen Wegen, zur Schule und zum Kindergarten
- Besseres Mikroklima durch Bepflanzung
- Erhöhte Aufenthaltsqualität

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
[noch zu ermitteln]	Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Sonderparkstände

Nr.	Sonderparkstände

Beschreibung

Stellplätze für Menschen mit Behinderung, Ladezonen/Mikrohubs für Paketdienste mit Kleintransportern oder Lastenrädern, sowie öffentlich zugängliche Elektroladesäulen.

Innerhalb der Quartiere gibt es besondere Nutzungsbedarfe, die künftig fester Bestandteil integrierter Planung sein sollen. Damit wird sichergestellt, dass auch unter Raumrestriktionen die Abwägung stattfindet zwischen Parken einerseits und konkurrierenden Raumansprüchen andererseits.

Menschen mit Schwerbehinderung

- Stellplätze für die Kraftfahrzeuge und anderen Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung. Die Einrichtung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung ist gesetzlich vorgeschrieben, die Lage muss im Rahmen der Abstimmung mit betroffenen Anliegern ermittelt werden; sie erhalten auf Antrag reservierte Stellplätze.
- Die Einrichtung von Schwerbehindertenstellplätzen für Besucher*innen wird unter Berücksichtigung von möglichen Bedarfen bei bestimmten Anliegern wie Kirchen und Gemeindehäusern, Reha-Einrichtungen, Altenheimen etc. angebotsorientiert geplant.
- Die kleinteilige Ausweisung von mehr Abstellflächen für (Spezial-)Fahrräder und Anhänger soll auch dem Nutzerkreis Mobilitätseingeschränkter zugute kommen.

Foto: Behindertenstellplatz, Quelle: Michael Glotz-Richter

Anlieferverkehre

Der Anstieg des e-commerce hat dazu geführt, dass die Zahl der Liefervorgänge zu den Haushalten in den Stadtvierteln im Verlauf der letzten Jahrzehnte stark zugenommen hat und voraussichtlich weiter zunehmen wird. Hiermit sind vielfache Behinderungen sowohl des Fuß- und Radverkehrs wie auch den Kfz-Verkehrs durch abgestellte Lieferfahrzeuge verbunden.

Ausgewiesene Stellplatzflächen für Ladezonen für Paketlieferungen und lokale Gewerbetreibende sollen Erreichbarkeit sichern und Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer mindern – auch sie werden entsprechend der Nachfragesituation dort eingerichtet, wo Geschäfte Bedarf anmelden

In Kooperation mit der Logistikbranche sind darüber hinaus Logistik-Hubs u.ä. vorstellbar.

Foto: Ladezone in der Feldstrape (Quelle: S. Findeisen)

Elektroautos
Es ist übergeordnetes Politikziel auf allen Ebenen, fossil betriebene Mobilität zu reduzieren und Elektromobilität auszubauen. Die Zielzahl des Bundes für 2030 sind 10 Mio. Elektroautos, was ca. 20 % des Bestandes entsprechen wird. Für Bremen bedeutet das etwa 50.000 Elektro-KFZ.

- Elektroautos und ihre Ladeinfrastruktur erhalten hohe Förderbeträge und die Industrie stellt sich auf wachsende Zulassungszahlen ein: Um Ladepunkte für Elektrofahrzeugen in Bestandsquartieren zu ermöglichen braucht es StVO-konforme Stellplätze.
- Bei dem von der Bundesregierung angestrebten Flottenanteil von 15-20 % wären in einem typischen Quartier mit 1000 – 1500 Kfz ca. 10 bis 15 Ladesäulen für bis zu 300 Fahrzeuge vorzusehen, da oftmals keine Alterntaiven zu Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum bestehen.
- Es ist angestrebt, die Infrastruktur so einzurichten, dass eine Skalierbarkeit entsprechend des Zuwachses an Elektroautos erfolgen kann.
- Tagsüber wird der Parkvorgang an die 2-3 stündige Dauer des Ladens geknüpft, über Nacht gibt es keine Maximaldauer. Ggf. können im Zusammenhang mit digitaler Parkraumbewirtschaftung hier neue Betriebsmodelle umgesetzt werden.
- Ladeinfrastruktur wird in Abstimmung mit den technischen Betreibern installiert. Die Förderung setzt auf Ausschreibungen mit Sammellosen die zahlreiche Standorte erschließen werden.
- Für die dicht bebauten Quartiere sind für den Zeithorizont 2030 alle 200 – 400m Ladeeinrichtungen erforderlich - mit perspektivisch weiterer Zunahme

Nutzen und Wirkung der Maßnahme
Flächenressourcen sind knapp in den häufig engen Bestandsquartieren Bremens. Umso wichtiger erscheint ein integrativer Planungsansatz, der definierte Umnutzungen einplant und auch im Prozess der Umsetzung erlaubt auf Sondernutzungsbedarfe einzugehen.

Kosten
[noch zu ermitteln]

Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Refinanzierung aus Parkgebühren
Ladesäulen werden durch Stromanbieter vertrieben und hoch subventioniert

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Quartiersgaragen

Nr.	Quartiersgaragen

Beschreibung

Quartiersgaragen
In Bremen gibt es bereits fünf Quartiersgaragen, die von der BREPARK bewirtschaftet werden. Zwei sind in der östlichen Vorstadt, zwei in der Neustadt und eine in Gröpelingen. Sie ergänzen die vorhandenen privaten Garagen und Stellplätze und stellen insbesondere in den stadtnahen Stadtteilen stark nachgefragte Dauerparkplätze.
Die Preisspanne der BREPARK-Garagen für Anwohner aus der näheren Umgebung liegt bei 36,-€ bis 85,-€ pro Monat. Solange konkurrierende Straßenparkplätze wenig (Bewohnerparken 2,50 Euro/ Monat) bis nichts kosten, kann der Bau von Quartiersgaragen nicht annähernd kostendeckend erfolgen.

Durch Fassadengestaltung, Erdgeschossnutzung, Paketzustellwände und weitere Mobilitätsangebote über das Pkw-Parken hinaus, z.B. durch öffentliche Lasten- oder Fahrräder, kann eine verkehrliche und städtebauliche Einbindung von Quartiersgaragen erfolgen. Quartiersgaragen stehen sie in Konkurrenz zu anderen baulichen Nutzungen – können aber Baulücken nutzen und z.B. begrünte Fassaden erhalten oder auf dem Dach Begrünung, Sport- und Spielstätten integrieren.

Quartiersparkplätze
In den Stadtteilen gibt es meist Einzelhandelsstandorte zur Nahversorgung, deren großflächige Stellplätze tagsüber für die Kundinnen und Kunden zur Verfügung stehen. Auch andere Firmenparkplätze kommen in Betracht. Durch Absprachen zur Bewirtschaftung und entsprechende Beschilderungen sollen private Stellplatzreserven für die nächtliche Parkraumnachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner nutzbar werden.

Quartiersgaragen und –parkplätze bieten Parkraum in Quartieren, die aufgrund der engen Bebauung im Bestand wenig Platz für das Abstellen von Kraftfahrzeugen haben und nicht ausreichend private Parkstände oder Garagen. Sie sind insbesondere dort sinnvoll, wo Parkraumbewirtschaftung besteht, und bieten Kfz-BesitzerInnen sicheren und zuverlässigen Parkraum.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Parkplatzsuche wird durch Navigationsgeräte und Mobilfunk-Applikationen stark vereinfacht. Dadurch kann Parksuchverkehr geringer werden, weil die Verfügbarkeit von freien Stellplätzen bereits vorab angezeigt wird.

Handyticketing für Parkscheinautomaten erhöht die Bezahlbereitschaft der Nutzer. Technisch kann auch der Parkschein entfallen, indem das Kennzeichen bei Buchung angegeben wird – dies setzt aber wiederum auch auf der Kontrollseite die entsprechende technische Ausstattung.

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
ca. 20.000-60.000 Euro pro Stellplatz	Offen.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Einzelfallprüfung

Quartiersgaragen

Nr.	Digitales Parken

Beschreibung

Die technischen Möglichkeiten von Mobilfunk und Navigationsgeräten schaffen neue Möglichkeiten für das Parkraummanagement. Systeme können vorhandene Parkstände überwachen und Nutzer über Lage und Verfügbarkeit informieren. Auch Kontroll- und Abrechnungsmodule über App-Technologien gibt es, ihre Einsatzmöglichkeiten sind aber in Deutschland rechtlich begrenzter als beispielsweise in den Niederlanden. Private Stellplätze an Supermärkten werden auch in Bremen mit Überwachungsmodulen ausgerüstet.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Kosten
Offen.

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
Refinanzierung aus Parkgebühren.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Vertieft zu prüfen

4.4 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

		2021				2022				2023											
	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1	Erhöhung Parkgebühren in Quartieren (Bewohnerparken und Fremdparker)																				
2	PiQ: Stellenrefinanzierung für Initialmaßnahmen																				
4	PiQ: Quartier Bürgerweideviertel/ Alt-Findorff																				
5	4-5 Quartiere mit höchstem Handlungsbedarf																				
6	4-5 Quartiere mit hohem Handlungsbedarf																				
7	Weitere Quartiere																				
	Digitales Parken																				
	Ordnung des ruhenden Verkehrs																				
	Verstärkte Parkraumüberwachung																				
	Erweitertung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger																				
	Erinrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller																				
	Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität																				
	Sonderparkstände																				
	Quartiersgaragen																				
	Bürger*innenbeteiligung																				

5 Maßnahmen Stadt-regionales Verkehrskonzept

5.1 Einleitung / Übersicht Maßnahmen

Das Stadt-Regionale Verkehrskonzept beinhaltet die Maßnahmen

- Konzept Regionalbus ZOB
- Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr
- Angebot Regionalverkehr
- Netz Regionalverkehr
- Führung Regionalbusse Innenstadt
- Regionale Schnellbusangebote
- Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot
- B+R/P+R Konzept
- Letzte Meile in der Region
- Digitalisierung B+R

In Zusammenspiel mit der geplanten Angebotsausweitung der BSAG soll das Angebot im Regionalbusverkehr deutlich ausgeweitet und die Angebotsqualität gesteigert werden. Eine Verdichtung des Taktes auf bestehenden Linien und die Einrichtung von Schnellbusangeboten sollen Pendler, Besucher und andere zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.
Die Schaffung weiterer, direkter Angebote in die Innenstadt und auch zu anderen Zielen wie dem GVZ oder der Überseestadt bewirken eine deutliche Verkürzung der Reisezeit und vermeiden Umstiege. Gerade die direkte Anbindung der Innenstadt unterstützt auch das Ziel der „autofreien Innenstadt“. Flankierende Maßnahmen wie die Verbesserung der Situation am ZOB oder die konsequente Beschleunigung auch des Regionalbusverkehrs steigern zusätzlich die Qualität. In der Region wird durch eine Ausweitung und einfachere Nutzung von Bike+Ride und Park+Ride der Umstieg auf Bus und Bahn erleichtert. Sharing-Angebote erweitern in der Region zudem die Möglichkeit ohne eigenes Auto mobil zu sein.
Aufbauend auf die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll ab Frühjahr 2022 ein integriertes Stadt-regionales Verkehrskonzept erarbeitet werden.

5.2 Maßnahmensteckbriefe

4.1 – Konzept Regionalbus-ZOB

4.1	Konzept Regionalbus-ZOB

Beschreibung

- Konzept für die Attraktivierung und Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für den Regionalbusverkehr am Bremer Hauptbahnhof
- Anhand eines Konzepts sollen Varianten für die Verbesserung der betrieblichen Situation erstellt werden
- Das Konzept betrachtet verschiedene Varianten zur betrieblichen Abwicklung unter Einbeziehung der Flächen am Breitenweg, Hugo-Schauinsland-Platz und Bahnhof-Nordseite
- Bewertungskriterien sind:
  - Betriebliche Abwicklung/Leistungsfähigkeit
  - Barrierefreiheit
  - Aufenthaltsqualität für den Fahrgast
  - Auswirkungen auf den Fahrgast hinsichtlich Reisezeiten
  - Auswirkungen auf den Individualverkehr
  - Städtebauliche Integration
- Betrachtet wird auch die Abwicklung des Schienenersatzverkehr bzw. Notverkehrs

Foto: ZVBN

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Mit dem Konzept wird die Grundlage für die Erstellung eines leistungsfähigen, attraktiven und barrierefreien Regionalbus-ZOB geschaffen.

Kosten (für das Konzept)	**Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
100.000 €	Mittel der Stadt Bremen unter Förderung des ZVBN (ZVBN-Förderfonds)

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Aufgrund der Verlagerung des Fernbus-ZOB besitzt das Projekt eine hohe Priorität.

Mit der Erstellung des Konzepts wird Mitte 2021 begonnen mit Ziel des Abschlusses im vierten Quartal 2021.

4.2 – Konzept Beschleunigung Regionalverkehr

4.2	Konzept Beschleunigung Regionalverkehr

Beschreibung

- Aufbauend auf einer umfassenden Analyse sollen Potenziale zur Beschleunigung des Regionalverkehrs ermittelt werden.
- Herangezogen werden Daten aus folgenden Quellen
  - Echtzeitstatistik / RBL
  - Auswertung LSA-Ansteuerung
  - Verkehrsbeobachtungen / Mitfahrten
  - Unfallstatistiken
- Hierauf aufbauend werden Maßnahmen in den Bereichen
  - Positionierung und Ausbau von Haltestellen (z.B. Rückbau von Busbuchten)
  - Busspuren, Lösungen an Knotenpunkten
  - Ausweitung und Optimierung der LSA-Ansteuerung auch unter Einbeziehung von an Bremen grenzenden Gebieten
  - Anpassung der Fahrpläne / Umsetzung von Fahrzeitprofilen
- Die Maßnahmen werden finanziell bewertet

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Das Maßnahmen reduziert die Reisezeit und sichert Reiseketten und führt somit zu einer Steigerung der Attraktivität des Regionalverkehrs.

Kosten (für Analyse und Konzept)	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
100.000 €	Finanzierung durch den ZVBN

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die systematische Überprüfung ist Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen für den Nahverkehrsplan des ZVBN 2023 - 2027. Daher soll eine Bearbeitung ab dem 3. Quartal 2021 erfolgen.

Zuständig für die Erstellung des Konzeptes ist der ZVBN in Zusammenarbeit mit dem ASV und der BSAG

4.3 – Angebot Regionalverkehr

4.3	Angebot Regionalverkehr

Beschreibung

- Auf den Regionalbuslinien in Bezug auf Bremen soll das Angebot ausgebaut werden
  - Verdichtung und Ausweitung des Angebots an Wochenenden und in den Nebenverkehrsverkehrszeiten
  - Prüfung welche Linien auf einen 30-Minuten-Takt entwickelt werden können
  - Verbesserung der Anschlussbeziehungen von Regionalberkehr zur BSAG und zum SPNV
  - Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplan wird durch ZVBN unter Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger die Umsetzung und Finanzierung geklärt
  - Zu klären sind auch die Kapazitäten auf den gemeinsam mit der BSAG befahrenen Abschnitt (insbesondere der Abschnitt Pappelstr. – Hauptbahnhof) und der genutzten Haltestellenanlagen (insbesondere Huckelriede) auch in Hinblick auf die Angebotsverbesserungen der BSAG

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch attraktivere Angebote sollen die Menschen aus dem Umland zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden. Dies ist auch eine Voraussetzung für die Umsetzung der autofreien Innenstädte..

Kosten

Abhängig von der Abstimmung mit den Nachbarkommunen. Für die Angebotsausweitungen wird für die Stadtgemeinde Bremen von einer Größenordnung von grob ca. 2,5 Mio. EUR pro Jahr ausgegangen.

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Die Finanzierung der Konzepterstellung erfolgt durch den ZVBN. Die Finanzierung der Angebotsausweitung ist mit den Nachbarkommunen abzustimmen. Der Bremer Anteil könnte aus der Pendlerabgabe refinanziert werden (vgl. Maßnahme 3 bei der ÖPNV-Finanzierung)

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 abgestimmt (Stufe 2). Einzelne Maßnahmen könnten bereits vorab zum 1.1.2022 umgesetzt werden (Stufe 1).

4.4 – Netz Regionalverkehr

4.4	Netz Regionalverkehr

Beschreibung

- Das Netz des Regionalbusangebot soll künftig auch Entwicklungs- und Gewerbegebiete wie die Überseestadt, die Airport-Stadt und das Tabakquartier direkt anbinden.
- Dies kann durch Erweiterung des Liniennetzes z.B. durch Linien aus dem Bereich Wesermarsch oder die Verlängerung / Verlegung vorhandener Linien erfolgen.
- Zudem soll geprüft werden, ob Standorte wie das GVZ, die Hansalinie oder Achim West direkt aus der Region heraus angebunden werden können.
- ZVBN prüft mit den benachbarten Landkreisen und Städten wie diese Maßnahme umgesetzt und finanziert werden kann.
- Die Erarbeitung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die direkte Anbindung reduziert deutlich die Reisezeit und schafft sichere Verbindungen.

Kosten

Keine Kosten für die Stadtgemeinde Bremen.

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften abgestimmt.

4.5 – Führung der Regionalbusse in der Innenstadt

4.5	Führung der Regionalbusse in der Innenstadt

Beschreibung

- Viele Regionalbusse enden kurz vor der Innenstadt am Hauptbahnhof. Für das Erreichen des Ziels ist somit ein längerer Fußweg oder Umstieg erforderlich.
- Durch eine Führung der Regionalbusse durch die zentrale Innenstadt mit einem Halt z.B. am „Am Wall“ und der Martinistraße kann die Attraktivität wesentlich gesteigert werden.
- Ggf. können Linien auch noch weiter durchgebunden werden z.B. aus Norden zur Hochschule oder zur Airport-Stadt.
- Zu prüfen ist auch, ob diese Linien noch in den Regionalbus-ZOB einfahren, oder eine andere, neue Haltestelle in diesem Bereich nutzen
- Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Konzept zur autofreien Innenstadt.
- Es ist zu prüfen, wie der Regionalbusverkehr direkter an die Innenstadt herangeführt werden kann unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und des städtischen ÖPNV.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die direkte Anbindung der Innenstadt reduziert deutlich die Reisezeit.
Zudem wird der Regionalbus-ZOB am Hauptbahnhof entlastet, in dem Anzahl und Dauer der Halte reduziert werden.

Kosten

30.000 Euro

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften / Infrastruktur durch die Stadt Bremen unter Förderung des ZVBN

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Prüfung empfohlen

Umsetzung ab 2023 möglich.

4.6 – Schaffung von Schnellbusangeboten

4.6	Schaffung von Schnellbusangeboten

Beschreibung

- Prüfung, ob Ziele im Umland auch durch direkte Anbindung über Schnellstraßen erreicht werden können.
- Insbesondere mit Fertigstellung des Autobahnrings / B6n ergeben sich hier weitere Möglichkeiten.
- Mögliche Strecken sind hinsichtlich ihrer Fahrgastpotenziale zu bewerten und den finanziellen Aufwendungen gegenüberzustellen.
- Abstimmung mit der ÖPNV-Angebotsoffensive (siehe Maßnahmen X-Z)

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Reduzierung der Reisezeit im Stadt-Umland-Verkehr

Kosten

Noch offen

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

4.7 – Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot

4.7	Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot

Beschreibung

- Prüfung die Angebote des Regionalverkehrs und BSAG besser aufeinander abgestimmt werden können.
- Insbesondere in Zeiten, wo das Angebot weniger dicht ist, müssen die Angebote besser abgestimmt werden.
- Vermeidung von Parallelverkehren, bessere Abstimmung und Teilung der Aufgaben zwischen BSAG und Regionalbuslinien
- Punktuell ist zu prüfen, wie weit Angebote der BSAG in das Umland ausgeweitet werden können (z.B. Schwanewede, Ritterhude). Hierfür schlecht erschlossene Gebieten im Bremer Umland zu identifizieren.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Schaffung attraktiveren, effizientere Angebote

Kosten

Noch offen, voraussichtlich geringe Mehrkosten

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**

Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften und der BSAG abgestimmt.

4.9 – Integriertes P+R / B+R Konzept

4.9	Integriertes P+R/B+R Konzept

Beschreibung

Es wird eine Studie zu folgenden Punkten erstellt:

- Prüfung des Ausbaus vorhandener und des Baus neuer P + R und B + R –Anlagen im VBN-Verbundgebiet.
- Prüfung der Möglichkeiten zur Verlagerung der P+R-Nachfrage auf B+R, um den Kfz-Verkehr zu minimieren durch eine bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV
- Technische Möglichkeiten zur Erfassung der Auslastung von P+R-Auslastung und Verknüpfung mit digitalen Angeboten zur Verkehrslenkung
- Prüfung der Wirkung und zu beachtenden Randbedingungen bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bzw. Begrenzung der Fremdnutzung
- Prüfung der Einführung von Reservierungsmöglichkeiten

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

P+R und B+R ist ein wichtiger Baustein zur Erschließung der Fläche. Attraktive und sichere Abstellungmöglichkeiten steigern die Attraktivität

Kosten (für das Konzept)

100.000 Euro

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

4.10 – Letzte Meile in der Region

4.10	Letzte Meile in der Region

Beschreibung

Attraktive Angebote in der Region werden auf absehbare Zeit nur auf den aufkommensstarken Achsen des Nahverkehrs zu etablieren.
Zur Überbrückung der „letzten Meile“ zum Ziel sollen für die Region Angebote wie
- Leihradsysteme
- Carsharing
- Elektro-Roller
- oder andere Mobilitätsangebote

geprüft werden.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Hierdurch sollen die Erreichbarkeit und Wirkung des ÖPNV in der Fläche erweitert. Nutzer sollen mehr Möglichkeiten ihrer Ziele ohne eigenes Auto geboten werden.

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
Noch offen	Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Wird begrüßt

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

4.11 – Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen/Niedersachsen für alle Verkehrsarten

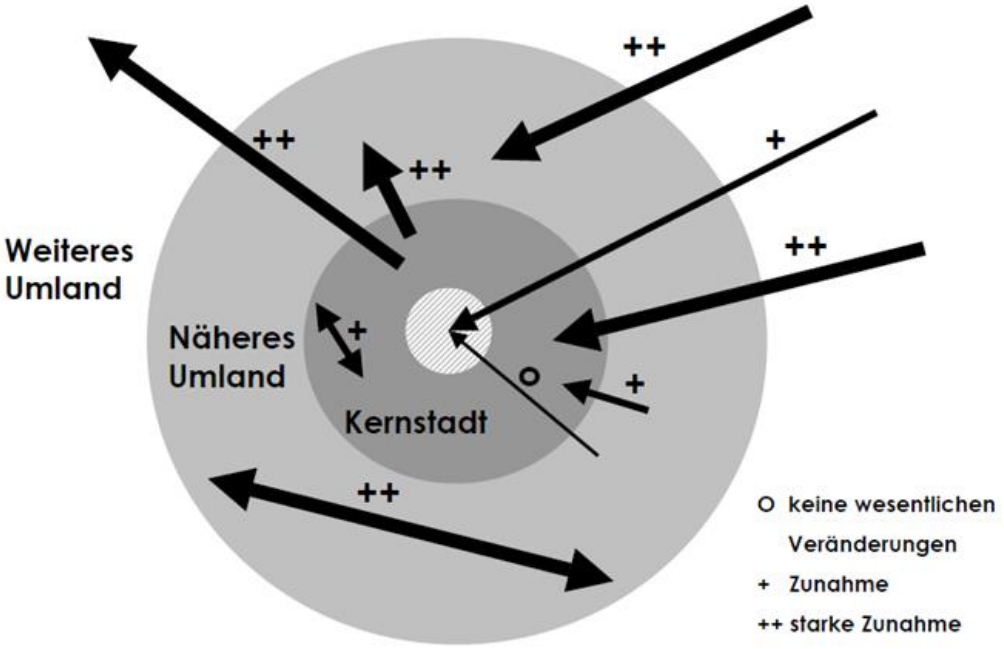
4.11	Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für den Verflechtungsraum des Oberzentrums Bremen“ für alle Verkehrsarten

Beschreibung

Problem:
Zunahme der Ein- und Auspendlerverkehre. Ohne die Ausweitung und Verbesserung der Angebote im UmweltverbundNahverkehr wird der Ein- und Auspendlerverkehr immer mehr mit dem Pkw erfolgen.
Die verkehrspolitischen Ziele Bremens zur Stärkung des Umweltverbunds können nur gemeinsam mit den niedersächsischen Kommunen – den Landkreisen, den kreisfreien Städten und den kreisangehörigen Gemeinden - erreicht werden.
Um die Innenstadt und regional besonders bedeutsame Ziele insgesamt besser mit der Region zu verknüpfen, ist vor allem der ÖPNV und SPNV besser miteinander zu verknüpfen. Hier sind gemeinsame und kooperative Lösungen erforderlich.

Allgemeine Entwicklungstendenzen im Stadt-Umland-Verkehr:

Quelle: Dr. –Ing. Martin Haag, SRL Tagung Dresden 2004



Ziel:

Die umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen in Bremen sind aufgrund der Verflechtungen im Verkehrssektor daher sinnvoll nur in Kooperation mit der gesamten Region umsetzbar.

Die Fahrten von und nach Bremen sollten genau wie die Fahrten innerhalb von Bremen möglichst umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen Nahverkehr, gut ausgebaute und sichere Radrouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güter- und Wirtschaftsverkehr. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

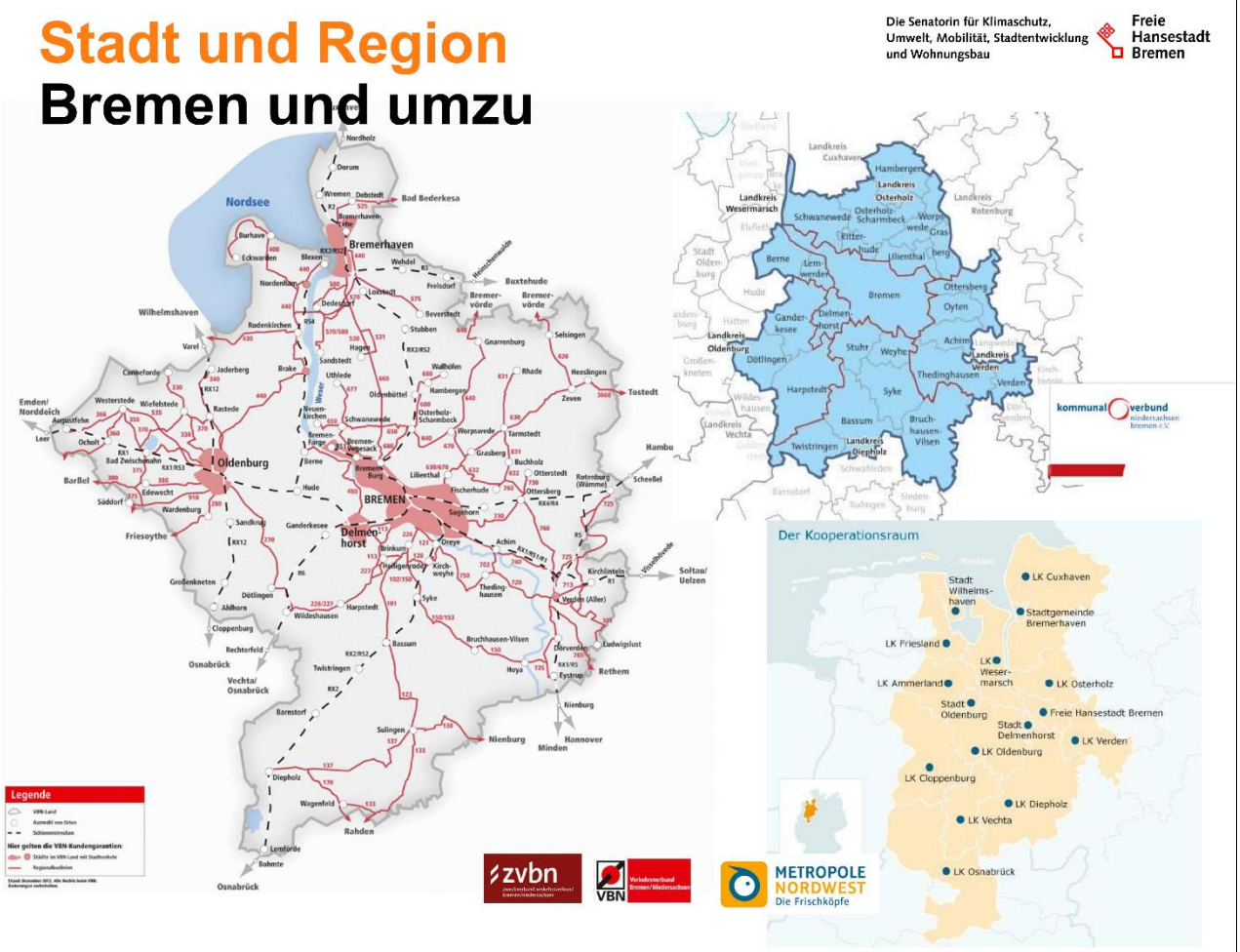
- Reduzierung der Umweltbelastung (Schadstoffe, CO_2-Ausstoß, Lärm. Flächenverbrauch), insbesondere durch Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund
- Schaffung attraktiver Angebote vor allem für regionale Berufs- und Ausbildungspendlerverkehre im Umweltverbund aus ÖPNV, SPNV (mit P+R) und Radverkehr.

- Entwicklung eines gemeinsamen Leitbilds für eine nachhaltige und kooperative Gestaltung des Verkehrs in der Region Bremen/Niedersachen auf den zentralen Entwicklungsachsen von /nach Bremen und im Bereich des verkehrlichen Verflechtungsraums auch bei den Verkehrsbeziehungen außerhalb der Entwicklungsachsen
- Entwicklung eines regionalen und baulastträgerübergreifenden Verkehrs- und Baustellenmanagements, um Staus zu reduzieren und den Wirtschaftsstandort zu stärken
- Abstimmung der Planungen und Projekte zwischen Bremen und den niedersächsischen benachbarten Kommunen und Landkreisen im Bereich aller Verkehrsträger und Verkehrsarten auf Basis des gemeinsamen Leitbilds

Erreicht werden soll dies dies u.a. durch

- Verbesserung der Verknüpfung zwischen allen Verkehrsarten.
- Ausbau intermodaler Mobilitätsangebote, insbesondere von Bike-and-Ride.
- Ausweitung von Sharing-Angeboten (Carsharing und Bike-Sharing) in der Region.
- Entwicklung eines regionalen Lkw-Führungsnetzes.

Im Rahmen des Zukunftsprozesses „Zukunft Bremen 2035“ wurden im Jahr 2018 wichtige Teilbereiche im Handlungsfeld 11 „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur -Nachhaltige Mobilitätskonzepte, lebenswerte Städte“ definiert. Hier geht es um das definierte Teilziel 2 aus Perspektive des Jahres 2035: *„Ein regionales Verkehrskonzept zur optimierten Steuerung des Pendlerverkehrs wurde entwickelt, umgesetzt und fortgeschrieben“*.



Lösung:

Aufbauend auf dem hier zunächst für den Regionalbusverkehr und eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV und SPNV entwickelten Konzept, dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025/2030, dem SPNV-Plan 2015 für das Land Bremen und dem Bundesverkehrswegplan 2030 sowie auf dem im und mit dem Kommunalverbund erarbeiteten regionalen Radschnellroutennetz(Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr, Beschluss 12/2020) wird ein integriertes und kooperatives Regionales Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen gemeinsam erarbeitet.

Dieses Regionale Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen dient als gemeinsame Basis zur kooperativen Entwicklung des Verkehrs in der Region Bremen/Niedersachsen.

Das Konzept soll unter gemeinsamer Federführung des Kommunalverbunds, des ZVBN und der Freien Hansestadt Bremen gemeinsam mit den angrenzenden Landkreisen, den niedersächsischen Mitgliedskommunen des Kommunalverbunds sowie ggf. weiteren wesentlichen Ein-/Auspendlergemeinden von/nach Bremen erarbeitet werden.

Es bietet eine erweiterte Basis u.a. für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne des ZVBN und für die Beantragung von Fördermitteln bei den Ländern HB und NI, beim Bund und bei der EU.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Basis des abgestimmten Verkehrskonzepts.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Minderung des Kfz-Verkehrs in Bremen und in der Region insgesamt
- Senkung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen im Stadt-und Regionalverkehr und damit Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz
- Stärkung des Umweltverbunds aus Rad-und ÖPNV, Optimierung der Schnittstellen
- Zukunftskompatible Ausrichtung der Region auf postfossile Mobilität

Kosten	Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
ca. 350.000 Euro	--

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

5.3 Handlungskonzept

- Autofreie Innenstadt
- Parken in Quartieren (PiQ)
- ÖPNV
- Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)
- "gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)

- Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
- Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
- Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
- in Betrieb / umgesetzt
- Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

		2021				2022				2023											
	Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
1	Konzept ZOB für Regionalbusse																				
2	Beschleunigung Regionalverkehr																				
3a	Angebotsausweitung Regionalverkehr Stufe 1 (zusätzliche Fahrten auf bestehenden Linien) (vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																				
3b	Angebotsausweitung Regionalverkehr Stufe 2 (auf Grundlage der Fortschreibung des Nahverkehrsplans; vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																				
4	Netz Regionalverkehr (zusätzliche Linien) (vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																				
5	Führung Regionalbusse Innenstadt																				
6	Schnellbusangebote																				
7	Vernetzung Regionalbusse ↔ BSAG-Angebot																				
9	Integriertes B+R / P+R-Konzept																				
10	Letzte Meile Region (z.B. Bikesharing, Carsharing)																				
11	Digitalisierung B+R																				
12	Erarbeitung eines integrierten stadtregionalen Verkehrskonzepts für alle Verkehrsarten für den VBN-Raum																				

6 Ausblick