



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Zwischenbericht zur Chancen- und Mängelanalyse

- Anhang Kartenband -

Inhaltsverzeichnis Kartenband

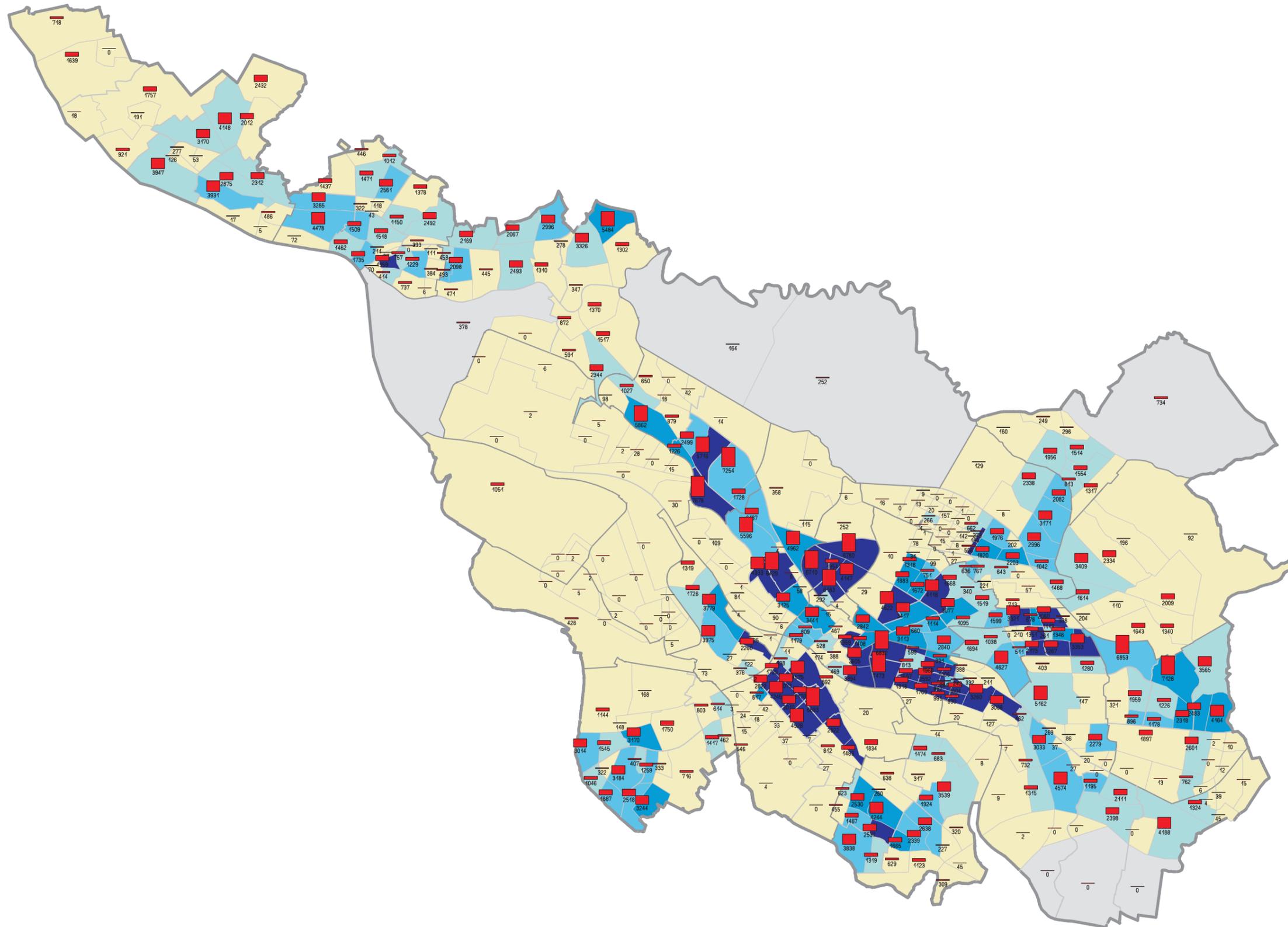
- Anhang 3.1:** Verteilung der Einwohner der Stadt Bremen
- Anhang 3.2:** Verteilung der Beschäftigten der Stadt Bremen im Jahr 2010
- Anhang 3.3:** Einteilung des Gebietes der Stadt Bremen in Raumkategorien
- Anhang 5.1:** ÖV-Anteile in der Stadt Bremen
- Anhang 5.2:** MIV-Personenfahrten pro Einwohner
- Anhang 5.3:** ÖV-Personenfahrten pro Einwohner
- Anhang 5.4:** MIV-Personenfahrten pro Beschäftigter
- Anhang 5.5:** ÖV-Personenfahrten pro Beschäftigter
- Anhang 5.6:** Fahrten pro Beschäftigter (großer Lkw)
- Anhang 5.7:** Fahrten pro Beschäftigter (mittlerer Lkw)
- Anhang 5.8:** Fahrten pro Beschäftigter (kleiner Lkw)
- Anhang 5.9:** Fahrten pro Beschäftigter (Transporter)
- Anhang 6.1:** Funktionale Gliederung - Hauptstraßennetz
- Anhang 6.2:** Funktionale Gliederung - Hauptstraßennetz Lkw-Führungsnetz
- Anhang 6.3:** DTV Belastung im Bremer Straßennetz 2010 – Blatt Nord –
- Anhang 6.3:** DTV Belastung im Bremer Straßennetz 2010 – Blatt Süd –
- Anhang 6.4:** Schwerverkehrsanteil im Bremer Hauptstraßennetz 2010, DTV
- Anhang 6.5:** Lkw-Anteil im Bremer Hauptstraßennetz 2010, DTV
- Anhang 6.6:** Schwerverkehrsanteil im Bremer Hauptstraßennetz 2010; „normaler“ werktäglicher Verkehr
- Anhang 6.7a:** Störungen im Hauptstraßennetz nach Auswertungen der VMZ
- Anhang 6.7b:** Auslastung des Hauptstraßennetzes in der Nachmittagsstundengruppe – Blatt Nord –
- Anhang 6.7b:** Auslastung des Hauptstraßennetzes in der Nachmittagsstundengruppe – Blatt Süd –
- Anhang 6.7c:** Störungen im Hauptstraßennetz nach Auswertungen des Verkehrsmodells - Knotenpunkte
- Anhang 6.8:** Unfallhäufungspunkte
- Anhang 7.1:** Straßenraumverträglichkeitsanalyse
- Anhang 10.0:** Liniennetz des SPNV im Raum Bremen für das Jahr 2010/1011
- Anhang 10.1:** Belastung im öffentlichen Verkehr am Werktag 2010 – Blatt Nord –
- Anhang 10.1:** Belastung im öffentlichen Verkehr am Werktag 2010 – Blatt Süd –
- Anhang 10.2:** Haltestelleneinzugsbereich und Erschließungsqualität
- Anhang 10.3:** Wahrscheinliches Nachfrage-Potenzial (Fahrten pro Tag je Verkehrszelle)
- Anhang 10.4:** Wahrscheinliches Risiko-Potenzial (Fahrten pro Tag je Verkehrszelle)

- Anhang 11.1: Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit dem Fahrrad**
- Anhang 11.2: Chancen- und Mängelanalyse Radverkehrsnetz in Bremen-Stadt**
- Anhang 11.3: Chancen- und Mängelanalyse Radverkehrsnetz in Bremen-Nord**
- Anhang 11.4: Fahrradparken**
- Anhang 12.1: Öffentliche Einrichtungen, Bahnhöfe, Zentren, Wirtschaftsstandorte und besondere Standorte der Stadt Bremen**
- Anhang 12.2: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt**
- Anhang 12.3: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr, Universität und Technologiepark**
- Anhang 12.4: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr, GVZ**
- Anhang 12.5: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr, Airport Stadt**
- Anhang 12.45: Reisezeit im öffentlichen Verkehr in die Innenstadt**
- Anhang 12.88: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr zum nächstgelegenen Bahnhof**
- Anhang 12.89: Reisezeit im öffentlichen Verkehr zum nächstgelegenen Bahnhof**
- Anhang 12.90: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum**
- Anhang 12.91: Reisezeit im öffentlichen Verkehr zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum**
- Anhang 12.92: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr zum nächstgelegenen Krankenhaus**
- Anhang 12.93: Reisezeit im öffentlichen Verkehr zum nächstgelegenen Krankenhaus**
- Anhang 12.104: Reisezeit im Radverkehr zur Innenstadt**
- Anhang 12.105: Reisezeit im Radverkehr zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum**
- Anhang 12.106: Reisezeit im Radverkehr zum nächstgelegenen Bahnhof**
- Anhang 12.107: Erreichbare Einwohner in 30 Minuten MIV-Reisezeit je Verkehrszelle**
- Anhang 12.108: Erreichbare Arbeitsplätze in 30 Minuten MIV-Reisezeit je Verkehrszelle**
- Anhang 12.109: Erreichbare Einwohner in 30 Minuten ÖV-Reisezeit je Verkehrszelle**
- Anhang 12.110: Erreichbare Arbeitsplätze in 30 Minuten ÖV-Reisezeit je Verkehrszelle**
- Anhang 12.111: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg in die Innenstadt**
- Anhang 12.112: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg zur Universität und Technologiepark**
- Anhang 12.113: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg zum GVZ**
- Anhang 12.114: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg nach Airport Stadt**
- Anhang 12.115: Reisezeit im motorisierten Individualverkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg nach Bremen Vegesack**

- Anhang 12.116: Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg in die Innenstadt**
- Anhang 12.117: Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg zur Universität und Technologiepark**
- Anhang 12.118: Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg zum GVZ**
- Anhang 12.119: Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg nach Airport Stadt**
- Anhang 12.120: Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus der Region Bremen - Bremerhaven - Oldenburg nach Bremen Vegesack**
- Anhang 13.1: Trennwirkung und Querungssituationen an Hauptverkehrsstraßen Bremen-Stadt**
- Anhang 13.2: Trennwirkung und Querungssituationen an Hauptverkehrsstraßen Bremen-Nord**
- Anhang 13.3: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz in den Stadtteilzentren Horn und Osterholz**
- Anhang 13.4: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Hemelingen**
- Anhang 13.5: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Neustadt**
- Anhang 13.6: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz in den Stadtteilzentren Huchting und Woltmershausen**
- Anhang 13.7: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz in den Stadtteilzentren Gröpelingen und Walle**
- Anhang 13.8: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Findorff**
- Anhang 13.9: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz im Stadtteilzentrum Vegesack**
- Anhang 13.10: Chancen- und Mängelanalyse Fußwegenetz im Stadtzentrum und Stadtteilzentrum Östliche Vorstadt**

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



Legende

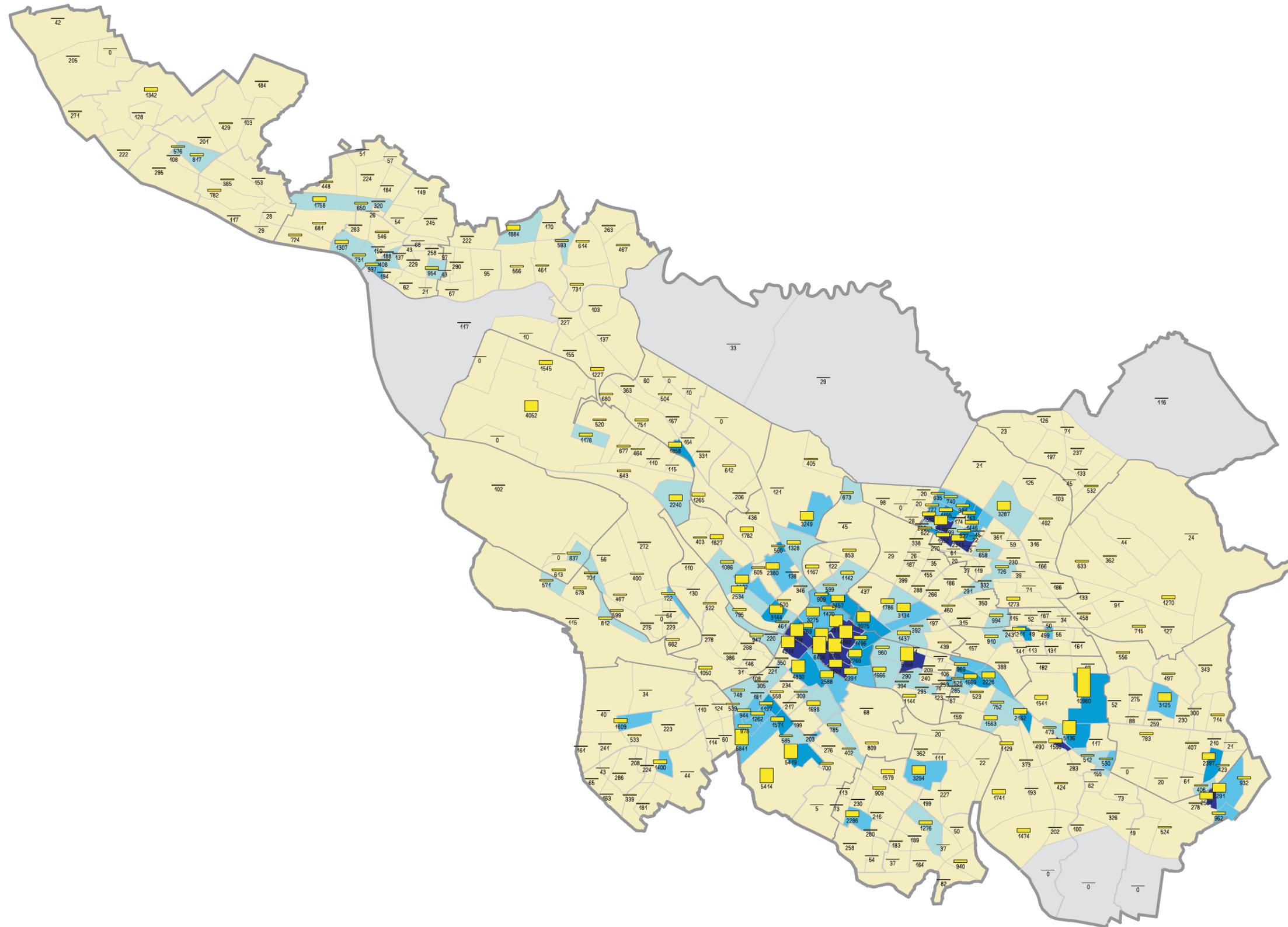
 Einwohner
(Säulenhöhe
proportional zur
Einwohnerzahl)

Einwohnerdichte:

-  < 2.000 E/km²
-  2.000 - 4.000 E/km²
-  4.000 - 6.000 E/km²
-  6.000 - 8.000 E/km²
-  > 8.000 E/km²
-  sehr niedrige
Siedlungsdichte

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



Legende

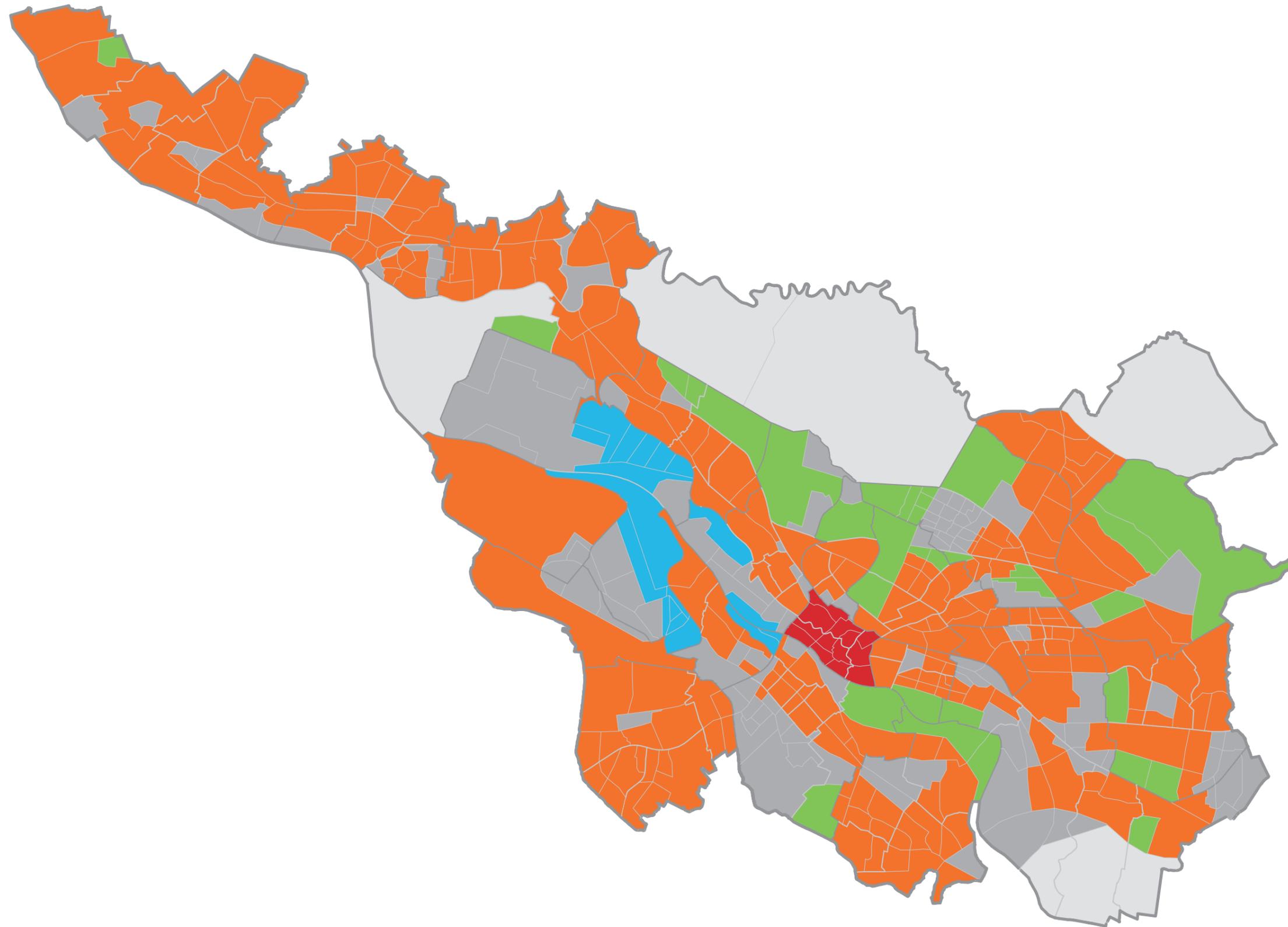
Beschäftigte
(Säulenhöhe
proportional zur
Beschäftigtenzahl)

Beschäftigtendichte:

- < 2.000 B/km²
- 2.000 - 4.000 B/km²
- 4.000 - 8.000 B/km²
- 8.000 - 15.000 B/km²
- > 15.000 B/km²
- sehr niedrige
Siedlungsdichte

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!

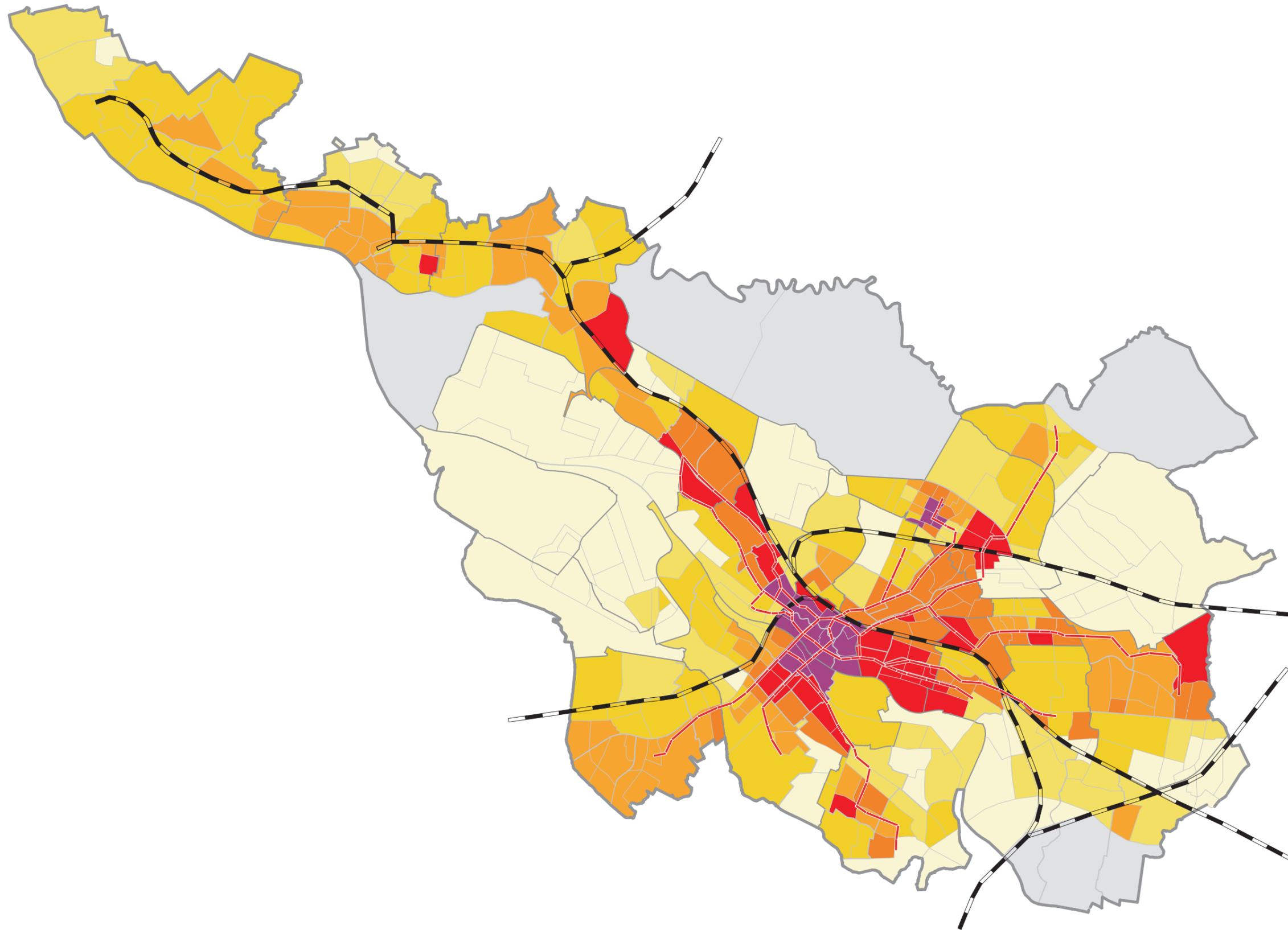


Legende

- Kernbereich/Innenstadt
- Siedlungsbereich
überwiegend
Wohnnutzung
- Siedlungsbereich
überwiegend
gewerbliche Nutzung
- Gering besiedelte
Bereiche überwiegend
Freiflächenfunktion
- Hafengebiet
- sehr niedrige
Siedlungsdichte

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



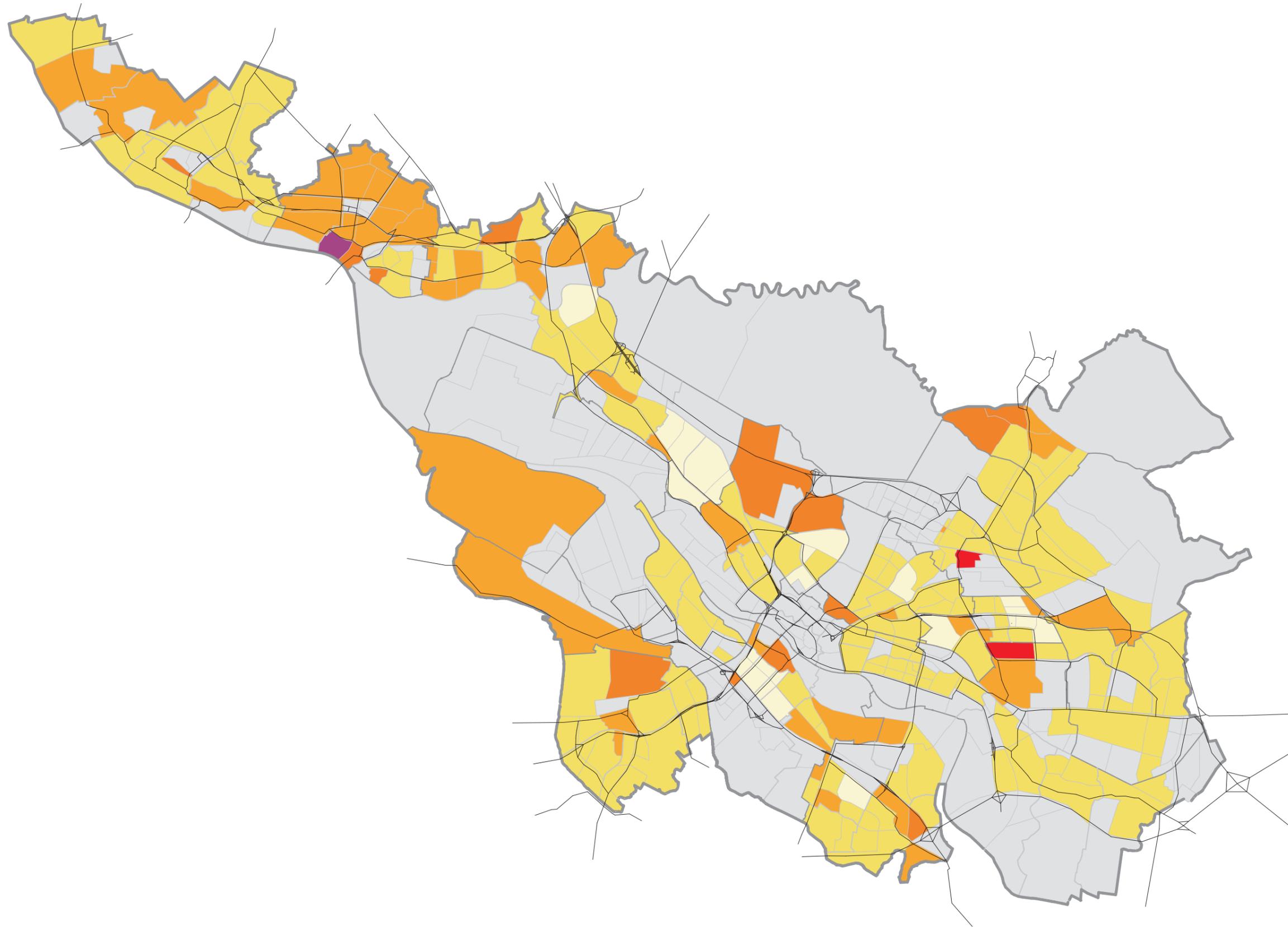
Legende

ÖV-Anteil:

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- < 15 %
- 15 - 20 %
- 20 - 25 %
- 25 - 30 %
- 30 - 35 %
- 35 - 40 %
- > 40 %

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



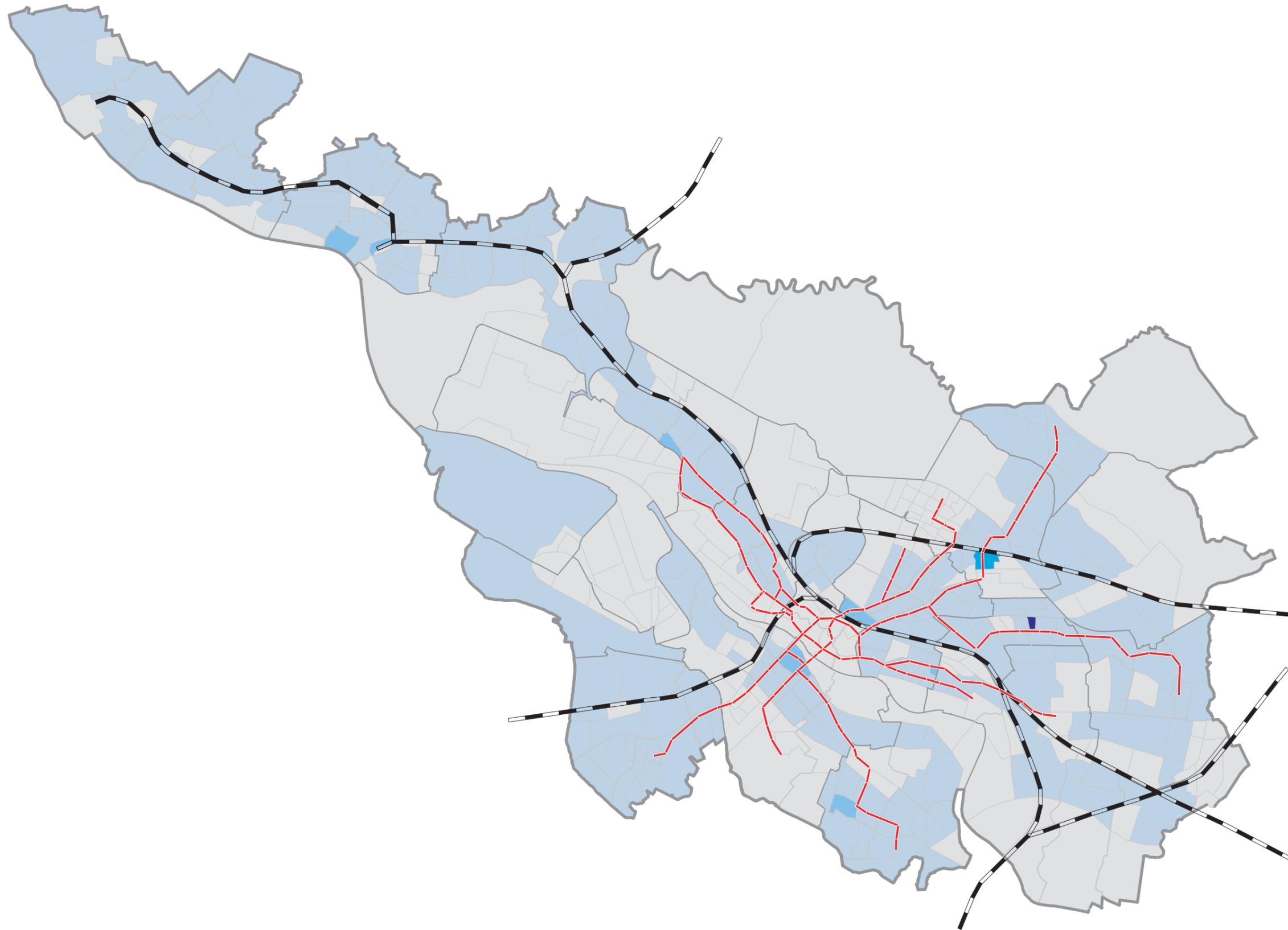
Legende

Personenfahrten pro
Einwohner in besiedelten
Gebieten mit überwiegend
Wohnen:

- nicht betrachtet,
niedrige Siedlungsdichte
- < 1
- 1 - 1,5
- 1,5 - 2
- 2 - 2,5
- 2,5 - 3
- 3 - 5

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



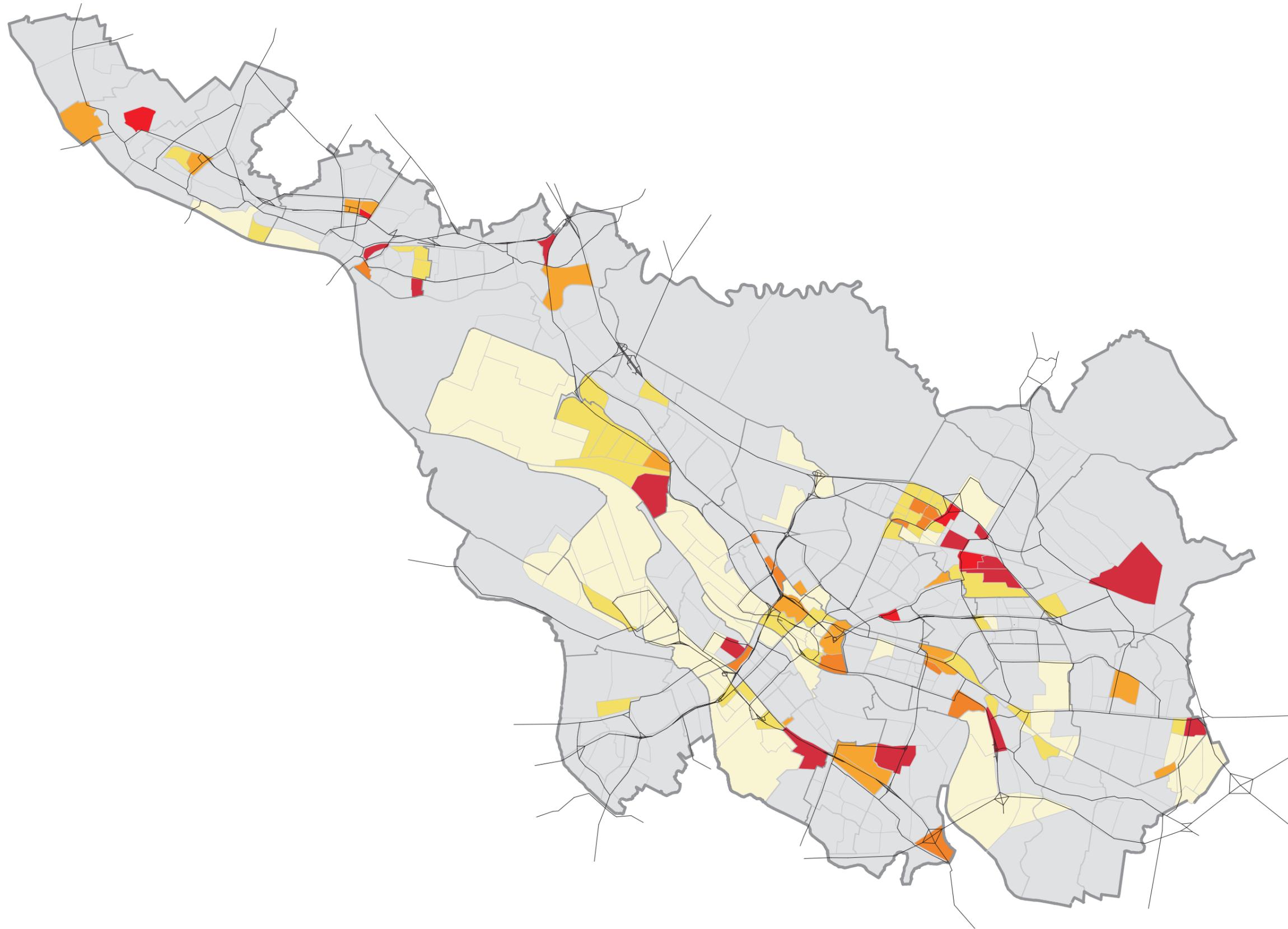
Legende

ÖV-Personenfahrten in besiedelten Gebieten mit überwiegend Wohnen:

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- 1 - 1,5
- 1,5 - 2
- 2 - 2,5
- 2,5 - 3

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



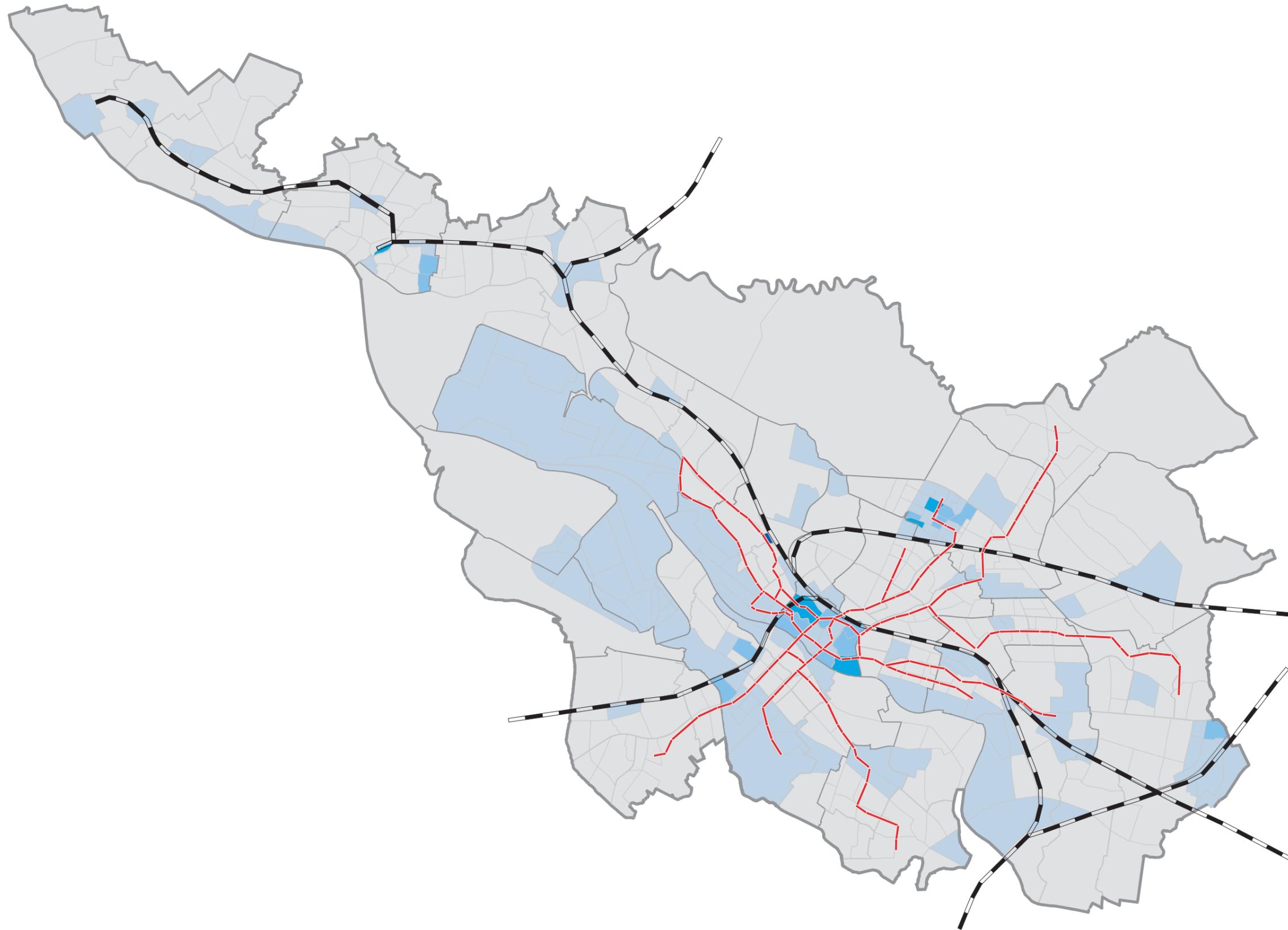
Legende

Personenfahrten pro
Beschäftigter in
besiedelten Gebieten mit
überwiegend Gewerbe:

- nicht betrachtet,
niedrige Siedlungsdichte
- < 1
- 1 - 1,5
- 1,5 - 2
- 2 - 2,5
- 2,5 - 3

VERKEHR 2025

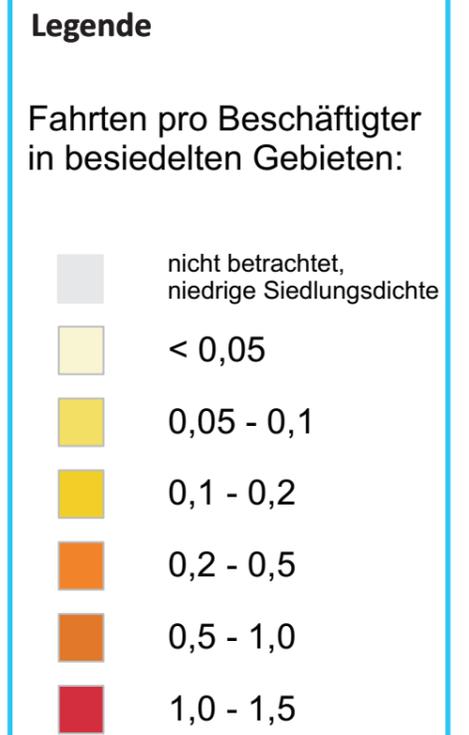
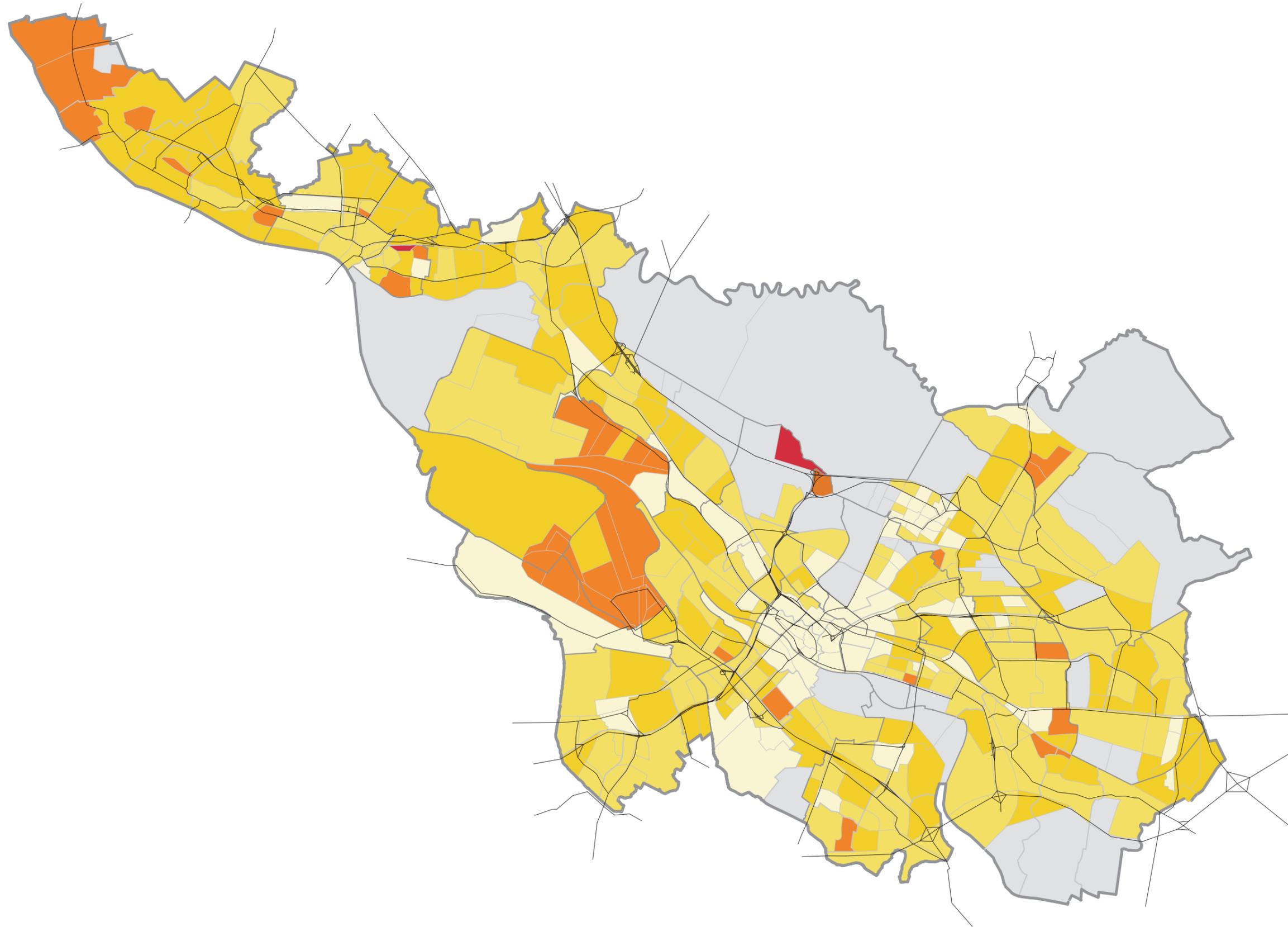
BREMEN
BEWEGEN!



Legende

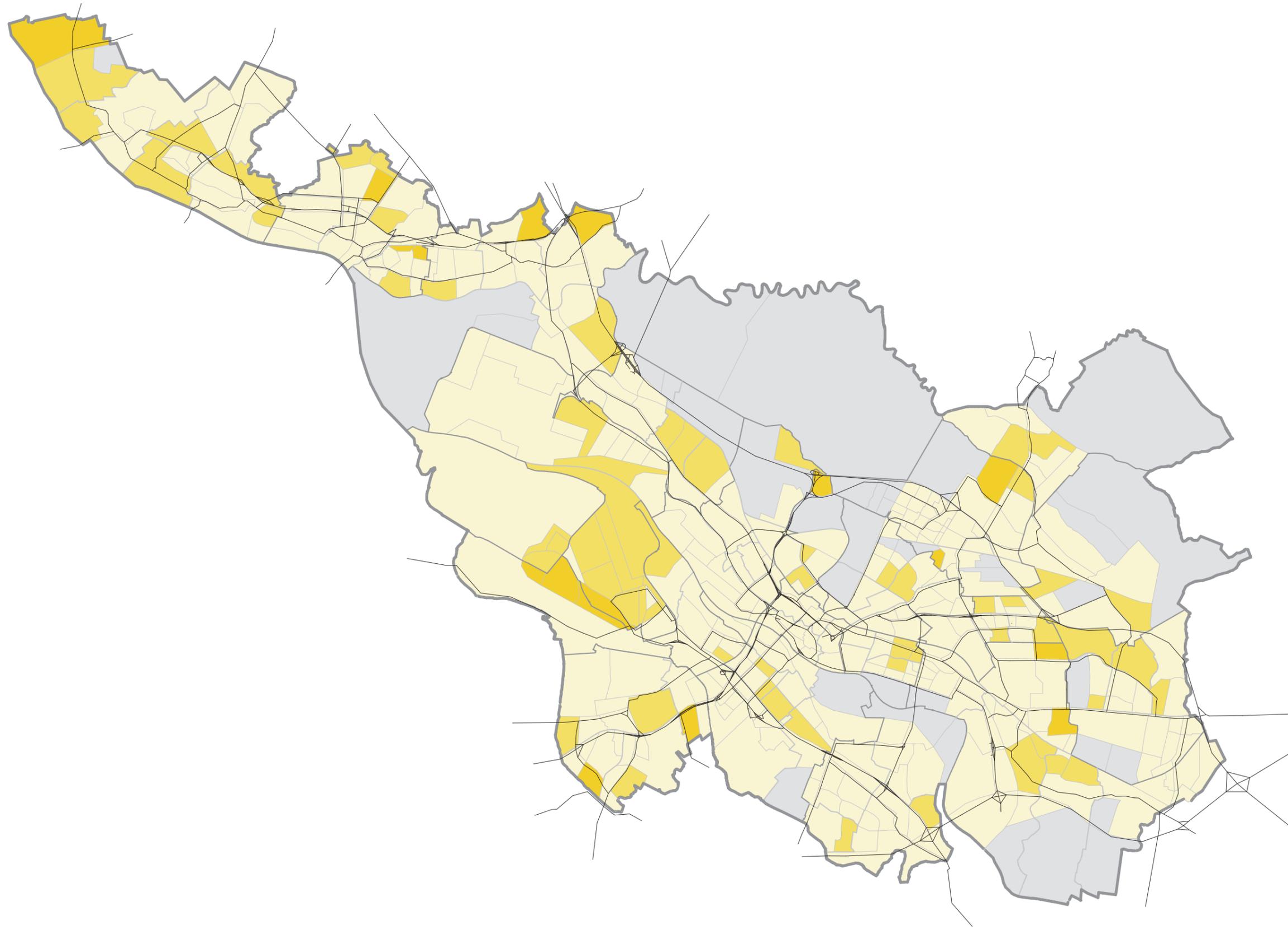
ÖV-Personenfahrten in besiedelten Gebieten mit überwiegend Gewerbe:

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- 1 - 1,5
- 1,5 - 2
- 2 - 2,5



VERKEHR 2025

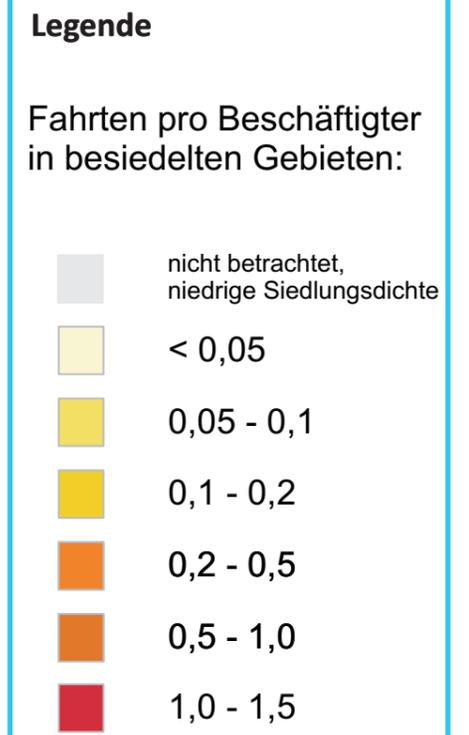
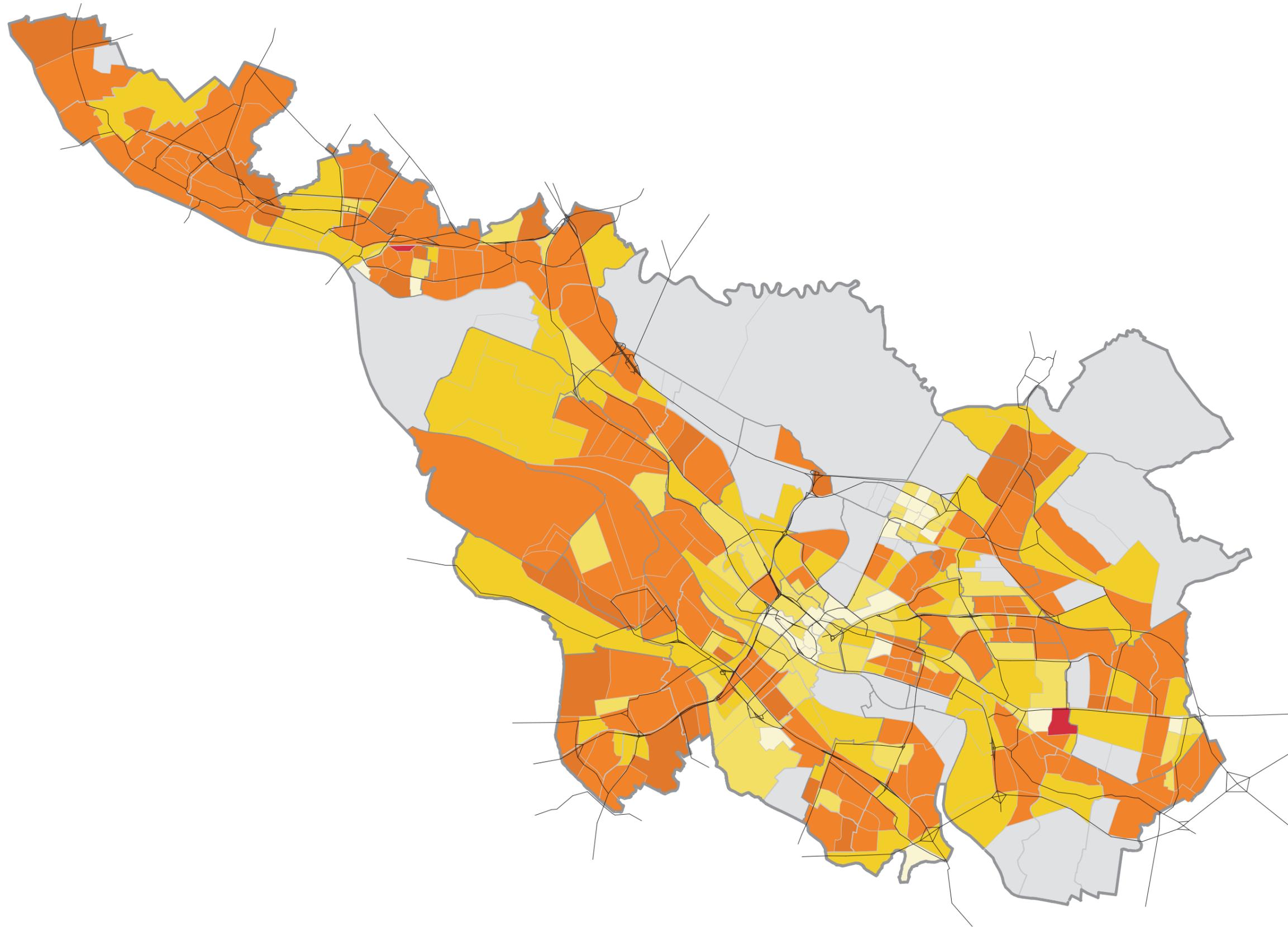
BREMEN
BEWEGEN!

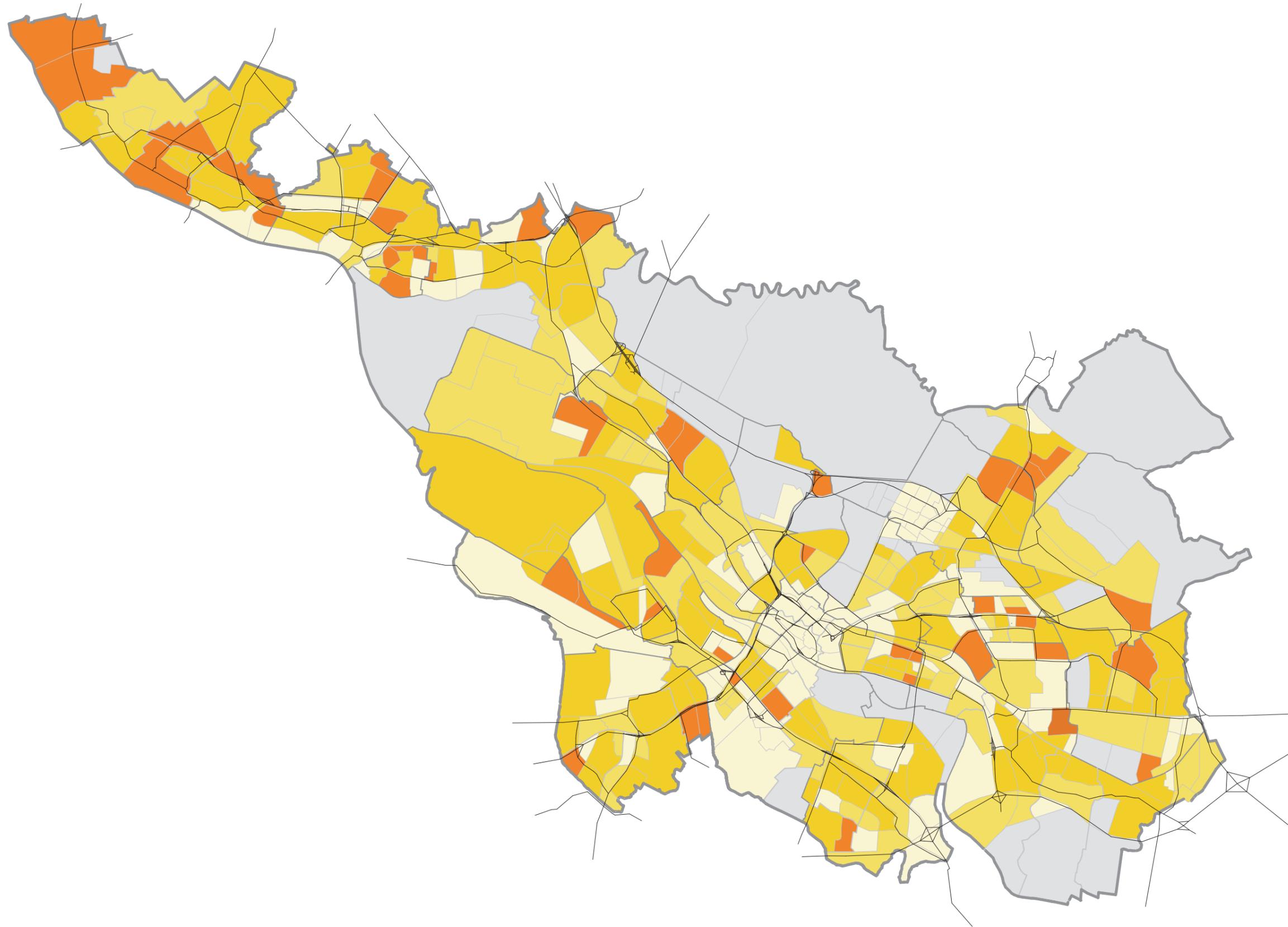


Legende

Fahrten pro Beschäftigter
in besiedelten Gebieten:

-  nicht betrachtet,
niedrige Siedlungsdichte
-  < 0,05
-  0,05 - 0,1
-  0,1 - 0,2





Legende

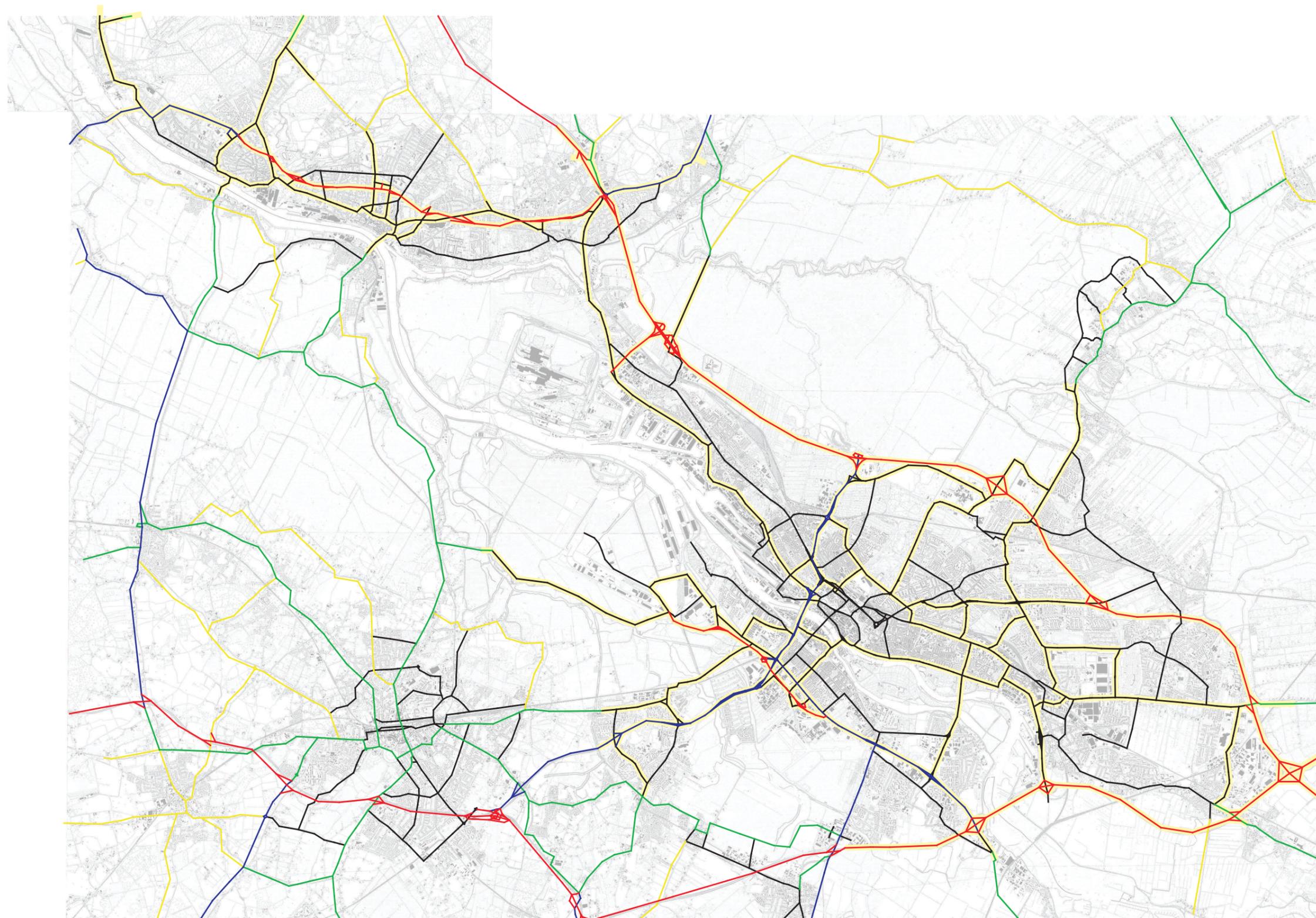
Fahrten pro Beschäftigter
in besiedelten Gebieten:

- nicht betrachtet,
niedrige Siedlungsdichte
- < 0,05
- 0,05 - 0,1
- 0,1 - 0,2
- 0,2 - 0,5
- 0,5 - 1,0



Legende:

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße



Legende:

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Element des Lkw-Führungsnetzes 2006

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



Legende:

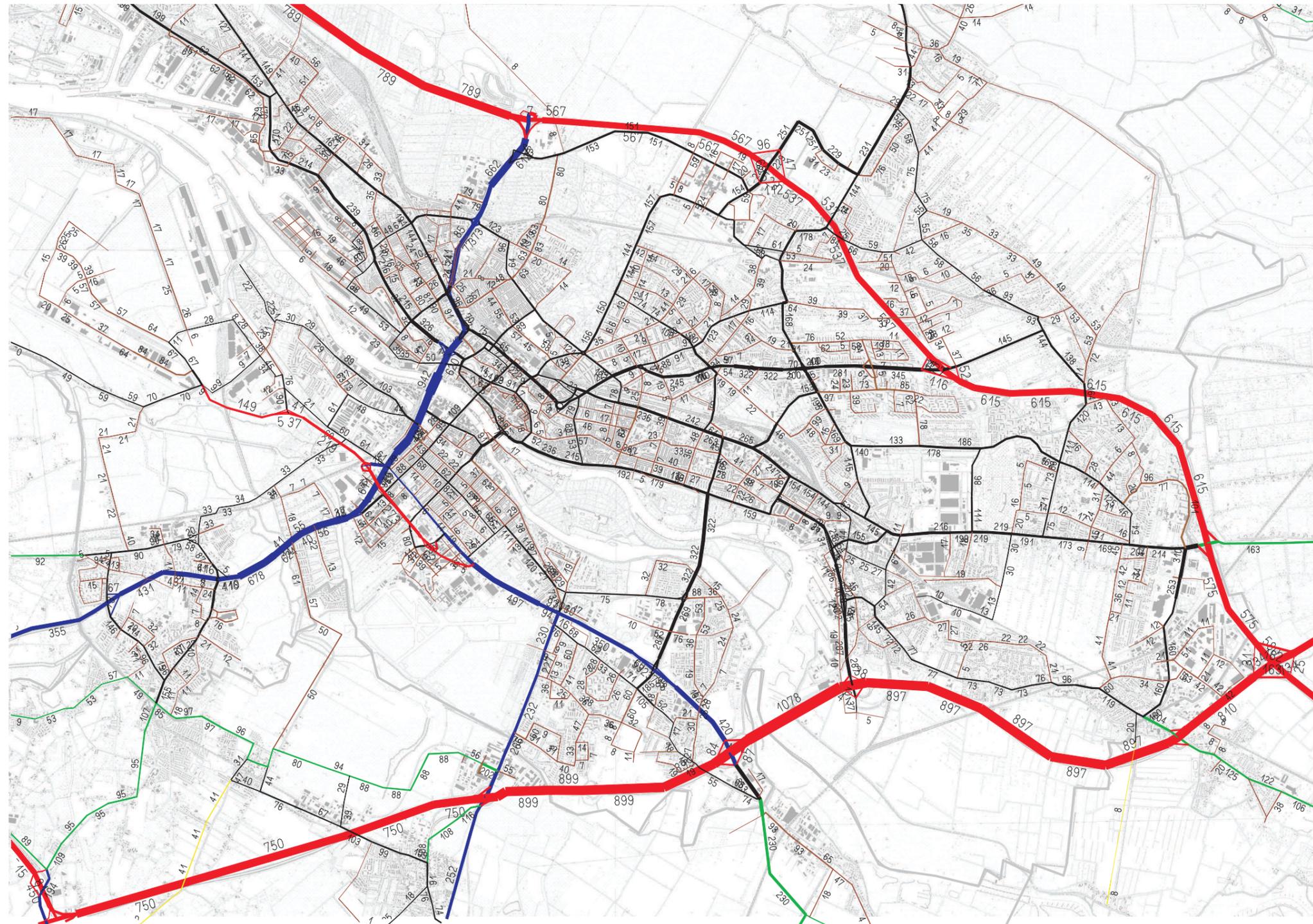
- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Tag]
nur Werte > 500 dargestellt
und gerundet in 100er

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

VERKEHR 2025

BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Tag]
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet in 100er

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

Anhang 6.3: DTV-Belastung im Bremer Straßennetz 2010
 - Blatt Süd -

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



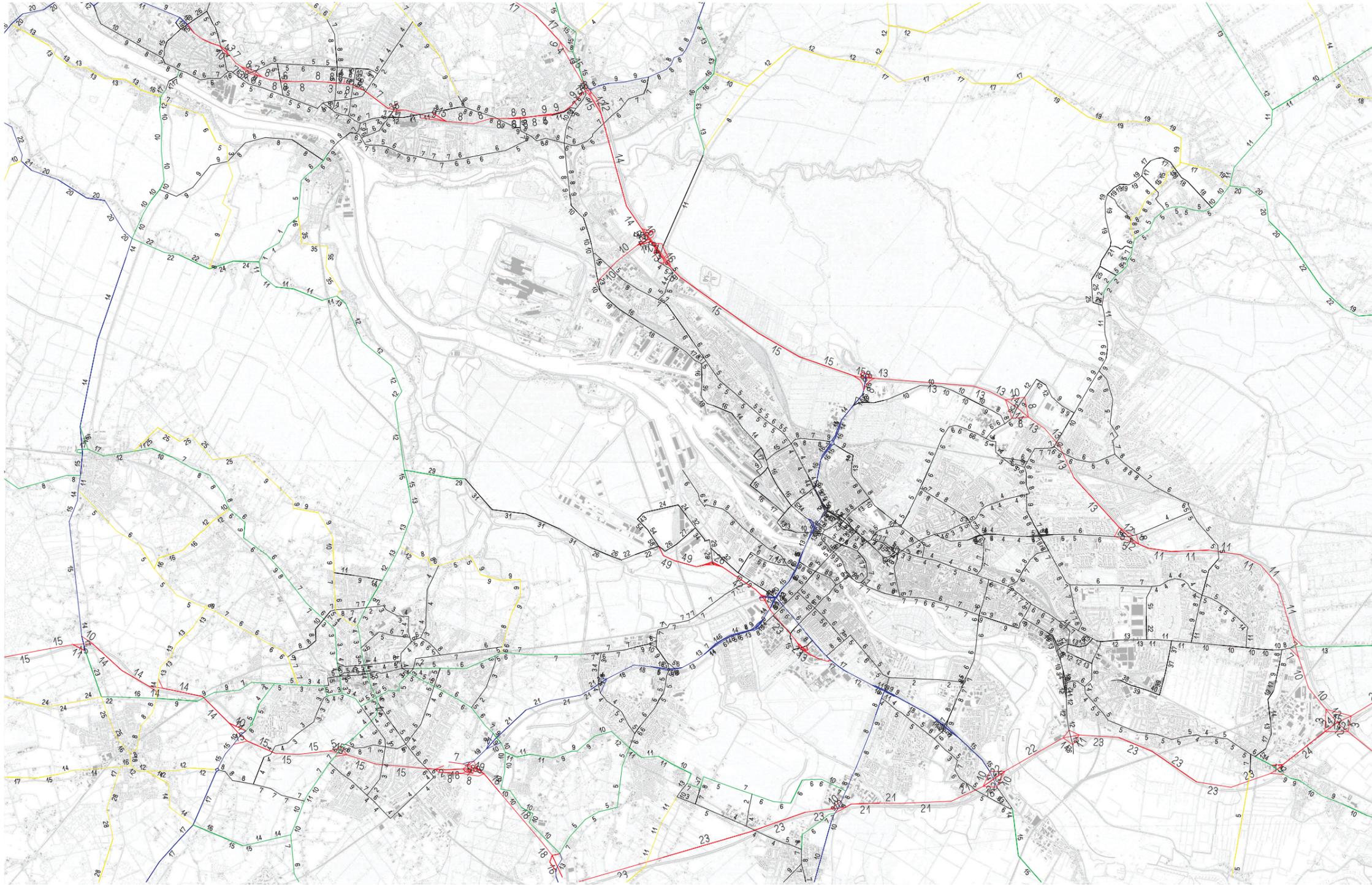
Legende:

- █ BAB
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Hauptstraße

**Schwerverkehrsanteil [%]
(Fahrzeuge > 3,5 Tonnen)**

VERKEHR 2025

BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

- █ BAB
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Hauptstraße

**Lkw-Anteil [%]
 (Fahrzeuge > 2,8 Tonnen)**

Anhang 6.5: Lkw-Anteil im Bremer Hauptstraßennetz 2010
 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



Legende:

- BAB
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße

**Schwerverkehrsanteil [%]
(Fahrzeuge > 3,5 Tonnen)**

Anhang 6.6: Schwerverkehrsanteil im Bremer Hauptstraßennetz
2010; „normaler“ werktäglicher Verkehr

