

4 Autofreie Innenstadt

4.1 Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich)

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 26.11.2019 den Beschluss zur „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ gefasst. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 28.11.2019 diesen Senatsbeschluss zur Kenntnis genommen. Die beschlossene Senatsvorlage ist wie folgt begründet:

Verkehrspolitische Ziele für eine autofreie Innenstadt bis 2030

Die Weiterentwicklung der Innenstadt ist von gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung. Die Bremer Innenstadt ist das Oberzentrum der Region. Eine enge Begleitung der Projekte durch die Stadtgesellschaft ist zu gewährleisten. Die Reduktion des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Durchgangsverkehrs, soll einen wesentlichen Beitrag sowohl zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt und zur Stärkung der ökonomischen Situation der Innenstadt als auch zum Klimaschutz durch eine Verkehrs- und Mobilitätswende leisten. Ziel ist es, die Innenstadt bis 2030 stufenweise autofrei zu gestalten und die Erreichbarkeit und damit die Zentralität der Bremer Innenstadt insgesamt weiter zu verbessern. Das bedeutet, dass im Hinblick auf das Thema Mobilität neue, über den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan hinausgehende Konzepte erarbeitet und die erforderlichen Verkehrsprojekte umgesetzt werden müssen. Dies schließt Projekte einer stadtverträglichen City-Logistik mit ein.

Dies ist vor allem möglich, wenn die Erreichbarkeit der Innenstadt für andere Verkehrsarten weiter verbessert wird, daher muss die Attraktivität des Umweltverbundes aus der Kombination von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr im Stadtgebiet und der insbesondere für den Einzelhandel erforderlichen Umlandanbindung (SPNV, ÖPNV, Park&Ride) insgesamt gesteigert werden. Hierzu sind für den Fuß- und Radverkehr bereits vielfältige Maßnahmen im VEP Bremen 2025 bzw. im Green City Masterplan enthalten.

Die Ziele und Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt und angrenzender Bereiche werden in diese verkehrliche Konzeption integriert. Hierzu gehören vor allem attraktivitätssteigernde Maßnahmen für den Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

Bereits definiert sind hierzu die Maßnahmen:

- *Umbau der Domsheide als attraktiven Eingangsbereich sowohl in die Innenstadt als auch in das Kulturzentrum Glocke, auch im Hinblick auf steigende Kapazitäten im ÖPNV und bessere Umsteigemöglichkeiten*
- *autoarme Umgestaltung der Martinistraße und der Straße am Wall, Aufhebung der Trennwirkung zwischen Innenstadt und Schlachte u.a. mit besseren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs aus der zentralen Innenstadt*
- *Rückbau von Kfz-Flächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs und zur Erhöhung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität im inneren Gebiet zwischen Wall und Martinistraße,*
- *Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Innenstadtbereich in einem breiten Beteiligungsverfahren,*
- *Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen aus dem VEP zur Zielerreichung einer autofreien Innenstadt bis 2030*

Hinzu kommt auf Basis eines zu erstellenden Konzepts

- *die Prüfung der Umgestaltung weiterer Straßenräume im Zulauf auf die Innenstadt und*
- *Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Innenstadtbereiche für Fahrradverkehr und ÖPNV sowie weitere Alternativen zum motorisierten Kfz-Verkehr,*
- *Verbesserung der Anfahrbarkeit der Innenstadt aus allen Richtungen mit dem Fahrrad,*
- *zusätzliche überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder*

Um den Einzelhandel klimafreundlicher zu gestalten, sind für die Kunden und den Einzelhandel innovative Konzepte für eine emissionsfreie Logistik gemeinsam mit den Händlern und Bremer Logistikern zu entwickeln. Zusätzlich zum Parkhaus Mitte soll der Rückbau weiterer Parkhäuser untersucht werden. Der daraus veränderte Parkdruck ist durch geeignete Maßnahmen zu steuern, um die für die Oberzentralität der Innenstadt erforderliche Erreichbarkeit nicht einzuschränken und gleichzeitig einen weiter steigenden Parkdruck auf die innenstadtnahen Stadtteile zu verhindern. In diesem Zusammenhang sind die Wechselwirkungen zu großen städtebaulichen Projekten in zentraler Lage (Areal Parkhaus Mitte, Sparkassenareal am Brill, Balgequartier) zu berücksichtigen.

Übergeordnetes Ziel ist es daher, sowohl beim Modal-Split der Bremer Bevölkerung (Verteilung aller Wege der Bewohner*innen Bremens auf die Verkehrsmittel) als auch bei dem der Pendler*innen (Verteilung aller Wege der Einpendler*innen und Auspendler*innen von und nach Bremen auf die Verkehrsmittel) den Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichsten Lösung spürbar und stufenweise bis 2030 zu steigern. Die gute Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt soll dabei weiter optimiert werden.

4.2 Umsetzungsstand VEP 2025

Der Verkehrsentwicklungsplan definiert den konzeptionellen Rahmen, in dem verkehrliche Ziele und erforderliche Veränderungen festgelegt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan dient daher auch der Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte und gibt damit die Grundsätze der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung vor.

Mit den enthaltenen Handlungsschwerpunkten und Maßnahmenbereichen liegen mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 bereits zukunftsweisende Ziele und Strategien vor. Die Teilfortschreibung des VEP greift diese auf und konkretisiert sie für die Bremer Innenstadt in Verbindung mit der vorliegenden Grundlagenermittlung.

Tabelle 4-1 Übersicht und Umsetzungsstand Maßnahmen des VEP 2025 für die autofreie Innenstadt

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	nicht in Bearbeitung	bis 2019
C.12	Umgestaltung Domsheide	fest terminiert und finanziert	bis 2024
D.22	Radfahrer- und Fußgängerbrücke	in Planung	bis 2024
F.5a	Neuordnung Violenstraße	nicht in Bearbeitung	bis 2029
F.1	Umgestaltung Wilhelm-Kaisen-Brücke	Planung vorgesehen	bis 2019
F.1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	nicht in Bearbeitung	bis 2024
F.1b	Umgestaltung Breitenweg	Abschnitte in Bearbeitung	bis 2024
F.8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Straße	nicht in Bearbeitung	bis 2019
F.10	Neuordnung Herdentorsteinweg / Bahnhofstraße	bereits fertig/nicht in Bearbeitung	bis 2024
F.17	Umnutzung Bgm.-Smidt-Brücke	nicht in Bearbeitung	bis 2019
F.20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße	in Planung	bis 2024
F.21	Rückbau Hochstraße Am Wall	Nicht in Bearbeitung	bis 2029
F.22d	Umgestaltung Doventor	in Planung	bis 2024

G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	in Bearbeitung	bis 2019
B.3	Innerstädtische Logistik mit Lasten- fahrrädern	nicht in Bearbeitung	nur im oberen Finan- zierungspfad
D.15	Premiumroute HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	in Planung	bis 2024
D.16	Premiumroute Huchting - Innen- stadt - Uni - Lilienthal	in Planung	bis 2024
D.17	Premiumroute Obervieland - Neu- stadt - Woltmershausen - GVZ	in Planung (Abschnitt Stadtstrecke)	bis 2029

Einige Maßnahmen, welche bereits umgesetzt werden sollten, sind derzeit noch nicht in Bearbeitung. Dies betrifft die Maßnahmen C.11, F.8 und F.17. Bei diesen drei Maßnahmen hängt die weitere Bearbeitung von weiteren Entwicklungen in der gesamten Innenstadt und des Sparkassen-Areals.

Nicht verortete Maßnahmen, welche jedoch auch bei der Bearbeitung zur Autofreien Innenstadt berücksichtigt werden:

Tabelle 4-2 Nicht verortete Maßnahmen VEP 2025 mit Relevanz für die autofreie Innenstadt

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand
C.2	Mehr Platz für Fußgänger	In Bearbeitung
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	In Bearbeitung
C.6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	In Bearbeitung
C.15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltun- gen	Noch nicht in Bearbeitung
D.3	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen	In Bearbeitung
D.24	Bessere Radabstellanlagen	In Bearbeitung
D.25	Unterhaltung von Radabstellanlagen	In Bearbeitung

Auch wenn zentrale Straßenzüge (wie beispielsweise Marktplatz, Sögestraße und Schlachte) hier in den vergangenen Jahren mit großen Anstrengungen bereits umgestaltet wurden und einen ansprechenden Raum zum Aufenthalt in der Altstadt bieten, konkurrieren in weiten Bereichen nach wie vor die Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß, mit dem Rad oder E-Scooter, mit Autos und Straßenbahnen und Bussen unterwegs sind, um knappe Flächen.

In (zu) vielen Straßen in der Innenstadt dominiert auch heute noch der motorisierte Individualverkehr, weil Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt geleitet werden. In den meisten Nebenstraßen beherrschen parkende Autos das Straßenbild. Dies entspricht weder dem Stellenwert der Altstadt als attraktivem Standort für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur noch dem Status von zentralen Teilen der Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe.

Insgesamt orientiert sich Bremen mit der Fortschreibung des VEP zur autofreien Innenstadt an anderen positiven Beispielen aus dem In- und Ausland, die zeigen, dass verkehrsberuhigte autoarme Altstädte gleichzeitig attraktive Standorte für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur sein können.

4.3 Analyse

Die vorliegende Analyse ist problemorientiert und verzichtet weitgehend auf umfangreiche, quantitative Erhebungen. Sie greift auf vorhandenes Zahlenmaterial zurück und beschreibt überwiegend die qualitativen Auswirkungen des Verkehrs in der Bremer Altstadt.

4.3.1 Erreichbarkeit der Innenstadt

Die Freie Hansestadt Bremen ist in hohem Maße durch ihre Funktion als Oberzentrum in der Metropolregion geprägt.

Insgesamt leben über 10.000 Menschen innerhalb des Wallrings, ca. 38.000 Menschen suchen hier alltäglich ihren Arbeitsplatz auf (SLB 2018). Auch für die Kundschaft des Einzelhandels und der Gastronomie muss die Innenstadt gut erreichbar sein. In den Bildungseinrichtungen finden sich 470 Kindergartenkinder, über 2.200 Schüler*innen und über 7.000 Studierende. Die Theater, Museen und Veranstaltungsorte werden im Jahr von über 890.000 Gästen besucht. Und über 215.000 Gäste übernachten jährlich in der Stadtmitte von Bremen.

In der Altstadt bewegen sich werktags um die 80.000 bis 90.000 Personen, an Wochenenden und zu besonderen Ereignissen können über 100.000 Personen unterwegs sein (Innenstadtkonzept - Bremen Innenstadt 2025. Bremen 2013). Gleichzeitig ist die Stadtmitte geprägt durch Durchgangsverkehre, die durch die Zwangspunkte der Weserbrücken gebündelt werden und das Zentrum lediglich passieren.

Mobilität ist einerseits existenzielle Grundlage einer lebendigen und wirtschaftlich prosperierenden Innenstadt. Andererseits führt Kfz-Verkehr aber auch zu einer Vielzahl von Belastungen.

Die Beibehaltung der unterschiedlichen innerstädtischen Funktionen wird dabei im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil. Ihr Erhalt wird als zentraler Bestandteil für eine lebendige Bremer Innenstadt begriffen. Die Chancen und Potenziale für die Funktionen der Bremer Innenstadt werden in der Vertiefung des Innenstadtkonzepts betrachtet. Die Erarbeitung erfolgt parallel und verzahnt mit der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans.

Es ist zu gewährleisten, dass die Innenstadt für alle Menschen und den Wirtschaftsverkehr weiterhin erreichbar bleiben muss. Nicht zuletzt ist die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus der Region sowohl für Gewerbe, Handel, aber auch die zunehmende Wohnnutzung wichtig. Dies gilt aber unter der Prämisse, dass zugunsten einer hohen Standortqualität und im Sinne einer nachhaltigen zukunftsweisenden Mobilität die Prioritäten neu zu setzen sind.

In der Konkurrenz mit dem Online-Handel und den großen Einkaufszentren am Stadtrand werden mit dem Konzept einer autofreien Innenstadt von verschiedenen Stakeholdern Umsatzeinbußen befürchtet, steht doch vermeintlich jeder zusätzliche Pkw für potenzielle Kundschaft. Unterschiedliche Studien zeigen jedoch, dass die Bedeutung der Pkw-Erreichbarkeit für den Geschäftserfolg überschätzt wird. Eine Umfrage unter Ladenbesitzer*innen im österreichischen Graz⁸ zeigt, dass deutlich weniger Kund*innen mit dem Auto zum Einkaufen fahren, als die Ladenbesitzer*innen geschätzt hatten (vgl. Abbildung 4-1).

⁸ Sustrans (2006): Shoppers and how they travel, <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf> 2006 (letzter Zugriff: 18.06.2020)

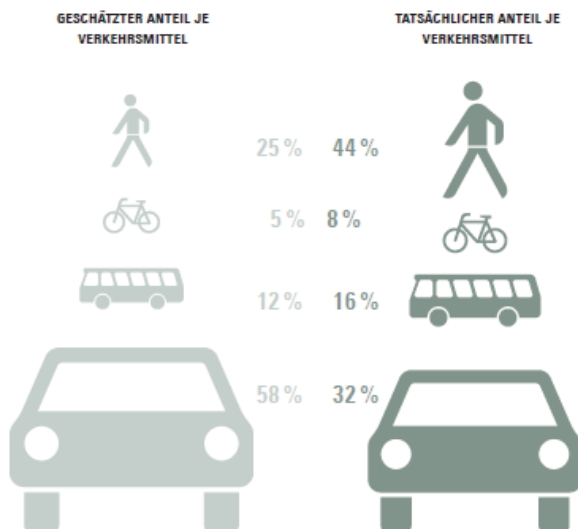


Abbildung 4-1: Verkehrsmittelverteilung von Kund*innen in der Grazer Innenstadt (Quelle: Sustrans 2006 in Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016⁹)

Das Verhältnis zwischen der Umsatzhöhe und dem Verkehrsmittel, mit dem Kund*innen den Einkaufsort erreichen, ermittelte eine Studie¹⁰ aus Rotterdam am Beispiel eines Shopping-Centers im Zentrum. Danach haben autofahrende Kund*innen für den Einzelhandel zwar eine Bedeutung, die zu Fuß gehende Kundschaft trägt jedoch deutlich mehr zum Geschäftserfolg bei (vgl. Abbildung 4-2).

Verkehrsmittel	Modal-Split Anteil (in Prozent)	Durchschnittliche Ausgaben pro Kunde/Woche (in Euro)	Durchschnittlicher Umsatz pro Verkehrsmittel (in Euro)	Anteil des Verkehrsmittels am Gesamtumsatz (in Prozent)
Auto	21,5	128,28	2.758,02	23,8
ÖPNV	26,2	73,30	1.920,46	16,6
Fahrrad	18,5	88,80	1.642,80	14,2
zu Fuß	33,6	156,06	5.243,62	45,3
Summe	≈100	--	11.564,90	≈100

Abbildung 4-2 Verkehrsmittelverteilung (Modal split) und durchschnittlicher Umsatz je Verkehrsmittel in Rotterdam (Quelle: Push & Pull 2015 in Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016)

Kund*innen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, gehen häufiger und in mehr Geschäfte als diejenigen, die mit dem Auto kommen. Kund*innen geben mehr Geld aus, je länger sie sich aufhalten und je entspannter sie sind. Dafür sind die innere Erreichbarkeit (Weg zu den Zielen in der Innenstadt) und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wesentlich ausschlaggebender als die äußere Erreichbarkeit (Weg ins Stadtzentrum).

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Sinne einer autofreien Innenstadt ist damit in mehrfacher Hinsicht eine Integrationsaufgabe zu lösen:

⁹ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf (letzter Zugriff: 18.06.2020)

¹⁰ Push & Pull (2015b): PM will not kill your high street – it will support the local economy

- i. Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen als zwei Seiten ein und derselben Medaille begriffen werden, denn Verkehr ist eine von Siedlungsstrukturen und Flächennutzungen abhängige Variable.
- ii. Der enge Zusammenhang zwischen Umfeld- bzw. Umweltqualität und Verkehrsgeschehen muss beachtet werden, denn nur so kann ein wirksamer Beitrag zur Attraktivierung der Bremer Innenstadt geleistet werden.
- iii. Die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren jeweils spezifischen Stärken und Schwächen müssen als Gesamtsystem begriffen und geplant werden, in dem sie nicht nur konkurrieren, sondern sich vor allem sinnvoll ergänzen.

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht zur Bestandsanalyse ist die erste Phase der Bearbeitung abgeschlossen. Die Ergebnisse sind wichtige Grundlage für die Entwicklung eines verbindlichen Handlungskonzepts auf dem Weg zu einer autofreien Bremer Innenstadt. Vorrangiges Ziel der Bestandsanalyse war es, die gegenwärtige Verkehrssituation in der Stadt unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel im Zusammenhang mit der Frage nach einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität als auch der Wohn- und Lebensqualität zu untersuchen. Die Betrachtung erfolgte jeweils verkehrsmittelbezogen.

4.3.2 Fußverkehr

Lebendige Straßen und Plätze sind Bestandteil eines urbanen Lebensgefühls. Hierzu tragen insbesondere Fußgänger*innen bei. Städte, die für Fußgänger*innen attraktiv sind, sind nicht nur lebenswerter für die Bewohner*innen, sondern auch der lokale Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus profitieren von einer hohen Fußverkehrsfreundlichkeit.

Zu Fuß gehen belebt nicht nur Städte und sorgt für lebendige und attraktive Orte, es fördert auch Bewegung. Viele Menschen leiden unter Bewegungsarmut, was oftmals zu gesundheitlichen Problemen führt. Das zu Fuß gehen ermöglicht eine selbständige Mobilität und somit die Teilhabe am sozialen Leben. Die Menschen reagieren sensibel auf ihre Umgebung, beispielsweise auf Barrieren, Umwege, Straßenbeläge und Oberflächen, Gestaltung von Räumen etc. Zur Förderung des Fußverkehrs bedarf es daher auch einer Infrastruktur, die dieses unterstützt.

Fußverkehr ist vielfältig. So wird auch in der Bremer Innenstadt vielfältig gegangen, flaniert, geeilt, gerollt, gejoggt – gestanden und gesessen. Denn auch das Verweilen gehört zum Fußverkehr dazu, als der „ruhende Fußverkehr“.

Fußverkehr ist zwar die selbstverständlichste Fortbewegungsart, wurde in den letzten Jahrzehnten in der Planung jedoch oftmals vernachlässigt. Auch in Bremen hat das Zufußgehen – im Vergleich zu anderen Großstädten – noch einen eher geringen Stellenwert. Dies zeigt sich in der Aufteilung und Gestaltung vieler Straßenräume. Und dennoch weist gerade die Bremer Innenstadt besondere Qualitäten für den Fußverkehr auf, die mit der folgenden Analyse beschrieben werden.

Da der Fußverkehr sehr kleinräumige Betrachtungen erfordert, konzentriert sich die Analyse auf den Kernbereich der Innenstadt (zwischen Am Wall und Weser bzw. Bgm.-Smidt-Straße und Altenwall).

4.3.2.1 Fußverkehrsachsen und Frequenzen

Für den Fußverkehr ist die Lage der Innenstadt zwischen Weser und Wallanlagen prägend. Einerseits stellt zwar das Wasser eine Barriere dar, andererseits verlaufen hier starke Grünverbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität. So ist die Schlachte als Fortführung der Promenade am Osterdeich und perspektivisch mit der Verlängerung in die Überseestadt eine Achse, die die Innenstadt fußläufig einbindet und die Qualität der „Stadt am Fluss“ erlebbar macht. Auf der anderen Seite verlaufen die Wallanlagen als denkmalgeschützte Grünanlage im Zuge der ehemaligen Befestigungsanlagen, welche durch ein Wegenetz durchzogen werden und neben Verbindungen in Längs- und Querrichtung vor allem auch Erholung in zentraler Lage des Oberzentrums ermöglichen.



Abbildung 4-3: Innenstadt umgeben von Wasser und Grün (links: Schlachte, rechts: Wallanlagen), Quelle: SKUMS

Die City-Initiative führt automatische Zählungen zu Fußverkehrsströmen¹¹ durch. Darüber hinaus liegen in Bremen nur punktuell Zählraten für den Fußverkehr vor, da Fußgänger*innen bislang nicht standardmäßig bei Zählungen erfasst werden. Insofern Daten vorliegen, werden diese im Weiteren benannt, um als Vergleichsgröße gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu dienen und somit die Bedeutung des Straßen- und Stadtraums für die Bewegung und den Aufenthalt zu Fuß zu verdeutlichen.

Als Zugänge zur Innenstadt bieten sich für den Fußverkehr neben dem Straßennetz attraktive eigenständige Wege durch die Grünanlagen. So sind außer der Promenade entlang der Weser vor allem die Bischofsnadel (ca. 7.700 Fußgänger*innen/Tag¹²) sowie die Teerhofbrücke zu nennen. Hervorzuheben ist außerdem die Achse zwischen Altstadt und Ostertor, die aufgrund einer Vielzahl kultureller Einrichtungen wie u. a. der Zentralbibliothek, der Kunsthalle, dem Theater am Goetheplatz als „Kulturmeile“ bezeichnet wird. Am Ostertor sind ca. 5.700 Menschen zu Fuß unterwegs¹³.

Die Achse mit der stärksten Frequenz findet sich aber zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt. Hier wurden ca. 20.300 Fußgänger*innen an einem mittleren Werktag erhoben¹⁴. Der Hauptbahnhof als Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs mit insgesamt ca. 100.000 Ein- und Aussteiger*innen am Tag ist der wichtigste Innenstadtzugang für die Erreichbarkeit im Umweltverbund. Die Innenstadt ist von hier aus weniger als einen Kilometer entfernt, so dass diese Wegetappe gut zu Fuß zurückgelegt werden kann. Allerdings bietet die Attraktivität der Wegeverbindung Hauptbahnhof ↔ Innenstadt Verbesserungspotenzial (siehe 4.3.2.2).

¹¹ Die Daten werden mittels Laserscannern ermittelt. Diese registrieren, dass sich Personen unter Ihnen bewegen. Personen können so auch mehrfach gezählt werden. Die Zählstellen befinden sich in der Obernstraße, Sögestraße, Am Wall (zwischen Herdentor und Bischofsnadel), im Schnoor sowie am Ostertor. Bei der Auswertung der Zählraten wurden die Daten von Januar bis Mitte November 2019 betrachtet. Dies hat den Hintergrund, dass die starke Adventszeit die Daten verzerrt hätte. Ebenso wurden Sonderereignisse, welche zu einem hohen Fußverkehrsaufkommen führen, nicht betrachtet.

¹² Zählung am Donnerstag 07.11.2019

¹³ Zählraten der City-Initiative, Mittelwert für einen mittleren Werktag (Di/Mi/Do) in den Monaten Januar bis Mitte November 2019

¹⁴ Zählung am Donnerstag 07.11.2019

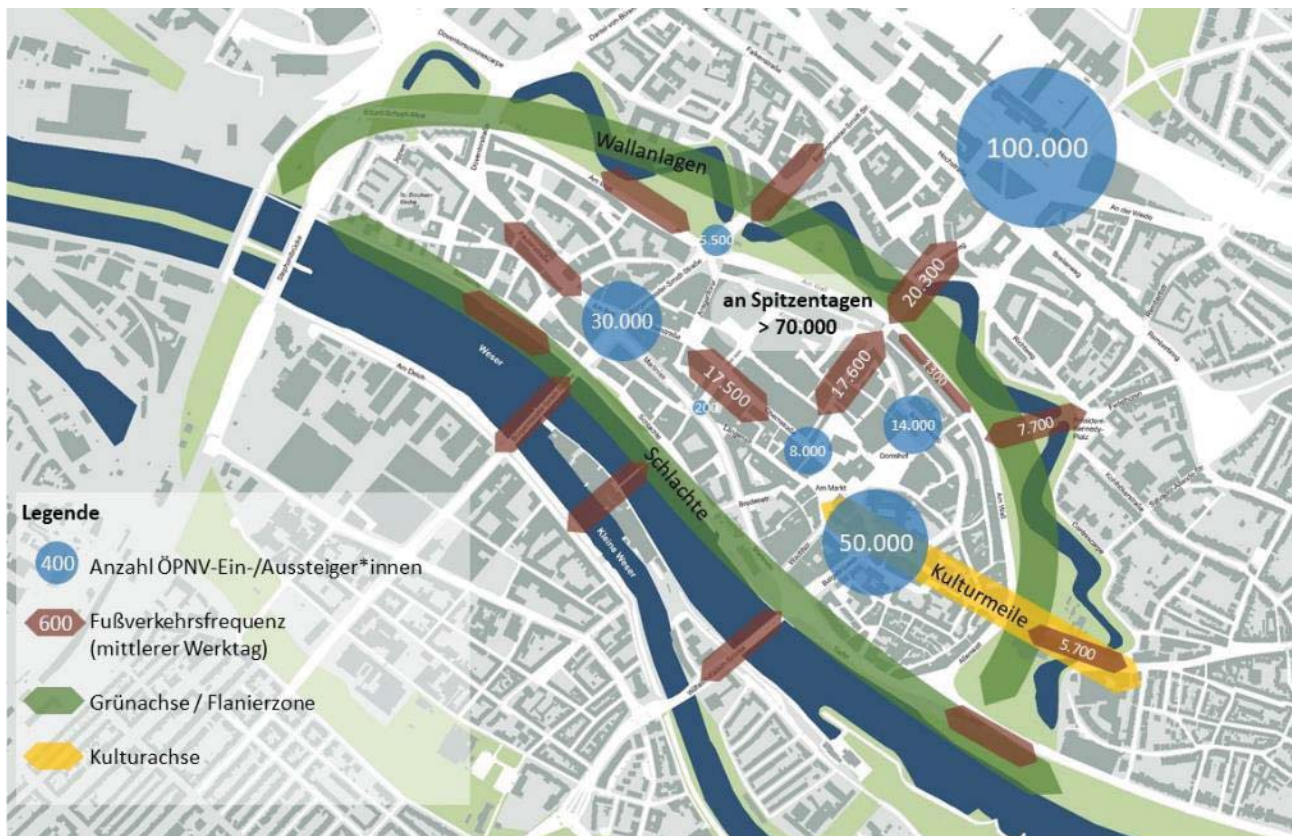


Abbildung 4-4: Frequenzen und Achsen im Fußverkehr, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Innerhalb der Innenstadt selbst treten in der Fußgängerzone die höchsten Frequenzen auf, die sowohl in der Sögestraße als auch in der Obernstraße bei ca. 17.500 Passant*innen an einem mittleren Werktag liegen. An Samstagen bewegen sich noch deutlich mehr Menschen zu Fuß in der Stadt, so dass die Werkstage demgegenüber lediglich 60 bis 70 % ausmachen. Während sich samstags also in der Sögestraße im Durchschnitt des Jahres ca. 29.000 Fußgänger*innen in der Sögestraße bewegen, werden hier an Spitzentagen wie einem Samstag in der Adventszeit sogar bis zu 70.000 Passant*innen gezählt.

Dabei sind die Frequenzen im Fußverkehr nicht nur innerhalb der Fußgängerzone sondern auch auf dem Hauptzugang vom Hauptbahnhof zur Innenstadt (29.300 Fußgänger*innen/Samstag am Herdentor¹⁵) samstags höher als an den Werktagen, sowie an der Bischofsnadel lediglich um 13 % geringer als am mittleren Werktag. Damit unterscheidet sich der Fußverkehr von den anderen Verkehrsträgern (MIV, ÖPNV, Radverkehr), die samstags ca. ein Drittel geringere Verkehrszahlen mit Innenstadtbezug aufweisen und zeigt eine besondere Affinität zur Frequentierung der Innenstadt als Einkaufs- und Freizeitstandort.

Die Bedeutung des Zufußgehens wurde bislang in der Verkehrsplanung unterschätzt und muss zukünftig mit den spezifischen Anforderungen stärker berücksichtigt werden.

4.3.2.2 Fußverkehrsnetz

Das Netz ist in der Innenstadt geprägt durch eine bereits weitläufige Fußgängerzone. Die zentrale Fußgängerzone beginnt mit der historischen Platzkette (Domshof, Domsheide, Marktplatz, Unser Lieben Frauen Kirchhof) und verläuft entlang der Obernstraße / Hutfilterstraße bis zum Brill. Als Querachse stellt sich die Sögestraße dar, die mit den Schweinen eine markante Eingangssituation aus Richtung Herdentor / Hauptbahnhof bildet. Als weitere Querachse verbindet die Papenstraße die Knochenhauerstraße über Obernstraße und Martinistraße mit der Schlachte. Von der Papenstraße aus schließt sich der Hanseatenhof an und bietet einen Rundlauf zum Ansgarikirchhof. Die Langenstraße und ein Abschnitt der Knochenhauerstraße werden

¹⁵ Zählung am Samstag, 09.11.2019

mit versenkbaren Pollern als Fußgängerzonen gesichert. An der Schlachte sowie in den historischen Bereichen von Schnoor und Böttcherstraße sind ebenfalls Fußgängerzonen ausgewiesen. Zum Teil ermöglichen Passagen Rundläufe bzw. stellen Verbindungen her (z. B. Lloyd- und Katharinenpassage, aber auch im Zuge der Kleinen Hundestraße bis Am Wall). Insgesamt fehlen in der Bremer Innenstadt – insbesondere der Fußgängerzone – jedoch attraktive Rundläufe.



Abbildung 4-5: eine neue Fußgängerzone entsteht – Knochenhauerstraße im Jahr 2017 (links) und 2020 (rechts), Quelle: SKUMS

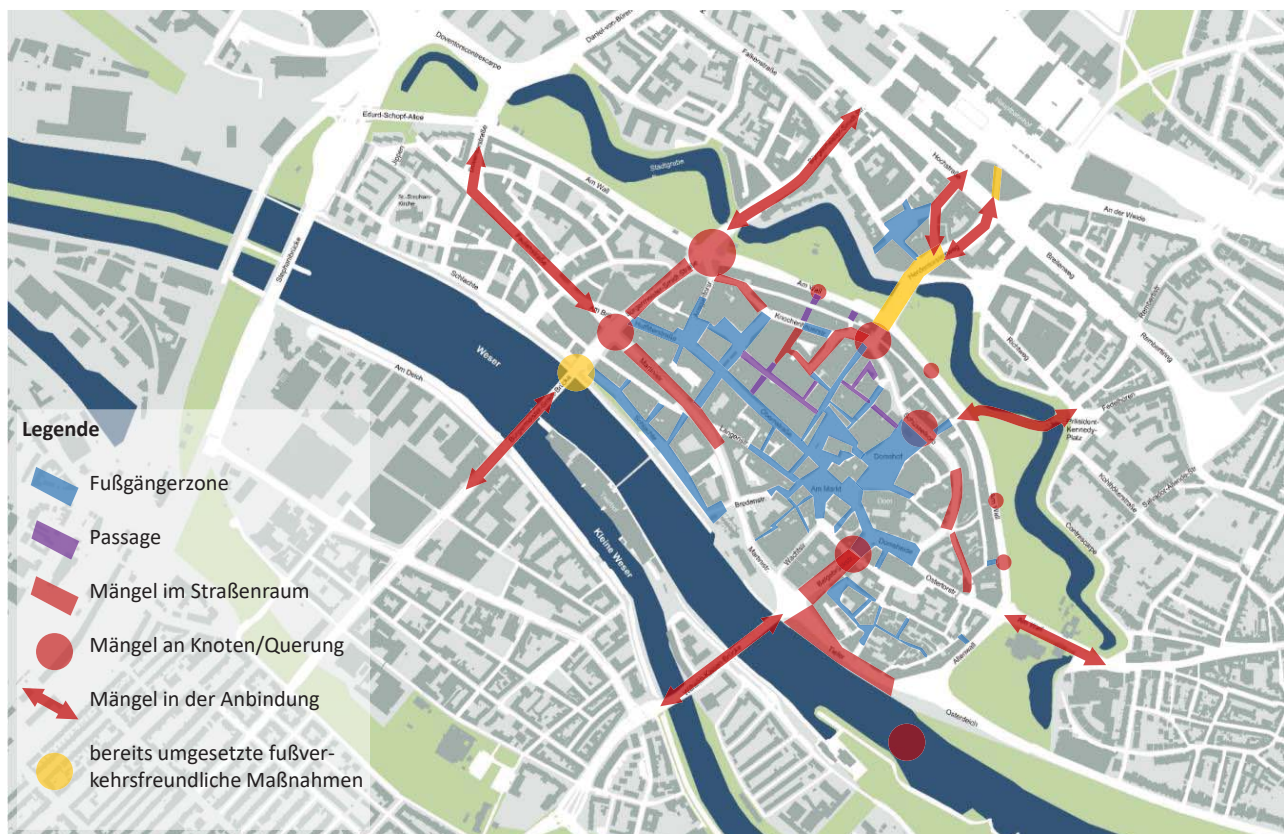


Abbildung 4-6: Stärken und Schwächen im Fußverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Neben bereits attraktiven Platzsituationen (Außengastronomie am Marktplatz, Sitz- und Spielelemente am Hanseatenhof) und Aktivitäten zur Belebung von Plätzen (Sitz-/Grünelemente am Ansgarikirchhof, Konzept der Hochschule Bremen für den Domshof aus dem Jahr 2019) gibt es innerhalb der zentralen Innenstadt aber auch Straßenräume mit funktionalen und gestalterischen Defiziten. Diese ergeben sich aus der Flächenkonkurrenz in engen Straßenräumen (Buchstraße, Violenstraße, Carl-Ronning-Straße, Wegesende/Spitzenkiel).



Abbildung 4-7: zu enge Flächen für Fußgänger*innen, Quelle: SKUMS

Insbesondere ergeben sich daraus Konflikte für Fußgänger*innen mit Radfahrenden. Davon betroffen sind außerdem Zugänge zur Innenstadt, die keine ausreichenden Flächen (für den Radverkehr) anbieten (Bischofsnadel, Bahnhofstraße, Tiefer, Balgebrückstraße). Konflikte mit dem Radverkehr insbesondere bei gutem Wetter oder bei Veranstaltungen treten auch an der Schlachte regelmäßig auf.

Die Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund der Fahrbahnbreite (Martinistraße 4-streifig, Bgm.-Smidt-Straße zwei 2-streifige Richtungsfahrbahnen mit besonderem Gleiskörper in Mittellage, Tiefer 4-streifig zzgl. 2-streifiger Trog) sowie der Kfz-Verkehrsmengen (vgl. Querbezug Kap. Kfz) eine erhebliche Trennwirkung auf. Davon negativ betroffen ist die Orientierung der Innenstadt zur Weser sowie der Bezug zum Faulenquartier. Auch innerhalb der Altstadt entsteht durch eine raumgreifende Verkehrsinfrastruktur eine hohe Trennwirkung im Stadtraum (z. B. Violonstraße, Balgebrückstraße).

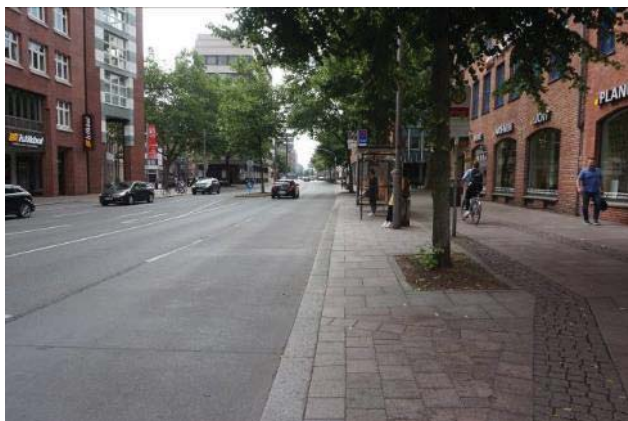


Abbildung 4-8: Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt, Quelle: SKUMS

Punktuell sind Mängel für die Querung am Schlüsselkorb (Höhe Domshof sowie Sögestraße) sowie Am Wall (in Bezug auf Wegeverbindung in den Wallanlagen) zu erkennen.

An den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten Am Brill (hohes Fußverkehrsaufkommen, insbesondere zur Erreichbarkeit der Haltestelle) und AOK-Kreuzung (komplexer Knoten mit großer Verkehrsfläche und weiten Wegen) sind die Warteflächen unzureichend, es entstehen Konflikte mit Radfahrenden und abbiegenden Kfz-Strömen. Ebenfalls ist die Situation am Knoten Breitenweg / Herdentorsteinweg aufgrund der durch das City-Gate neu entstandenen Wegebeziehung kritisch und neu zu bewerten.

Generell sind signalisierte Knotenpunkte mit Umlaufzeiten von 90 Sekunden und mehr aus Sicht des Fußverkehrs dann nicht attraktiv, wenn der Fußverkehr die Hauptverkehrsrichtung queren will. Bewegt sich der Fußverkehr parallel zur Hauptverkehrsrichtung, so profitiert dieser wiederum bei der Querung einer verkehrlich untergeordneten Straße. Veränderte Signalprogramme sind erforderlich, um die Belange des Fußverkehrs mehr in den Blickpunkt zu nehmen.



Abbildung 4-9: LSA-Knotenpunkte, Quelle: SKUMS

Die Situation auf der Domsheide, dem zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt in der Innenstadt (ca. 50.000 Ein-/Umsteiger*innen) ist hinsichtlich der Problemlage (Barrierefreiheit, Umsteigesituation/Orientierung, Konflikte Fuß-/Radverkehr) bekannt. Eine Umgestaltung wird im Zusammenhang mit dem erforderlichen Gleisersatzbau aktuell geplant. Hier werden auch die Balgebrückstraße als Eingangssituation zur Innenstadt sowie die Dechanatstraße, die heute Gestaltungsdefizite aufweisen, mit betrachtet.

Die Situation auf der Domsheide, dem zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt in der Innenstadt (ca. 50.000 Ein-/Umsteiger*innen) ist hinsichtlich der Problemlage (Barrierefreiheit, Umsteigesituation/Orientierung, Konflikte Fuß-/Radverkehr) bekannt. Eine Umgestaltung wird im Zusammenhang mit dem erforderlichen Gleisersatzbau aktuell geplant.

In den letzten Jahren sind mit der Umgestaltung am Herdentorsteinweg und der neuen Fußverkehrs-LSA an der Bgm.-Smidt-Brücke auf Höhe der Schlachte wichtige fußverkehrsfreundliche Maßnahmen umgesetzt worden, mit der die Qualität und Verkehrssicherheit maßgeblich erhöht werden.

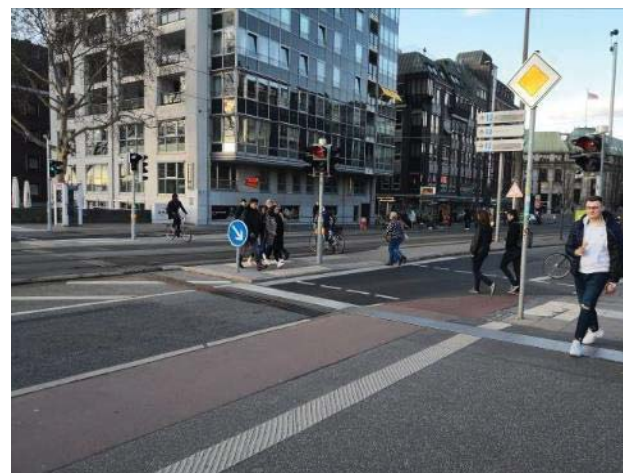


Abbildung 4-10: fußverkehrsfreundliche Maßnahmen (links: Herdentor, rechts: Schlachte/Bgm.-Smidt-Brücke), Quelle: SKUMS

4.3.2.3 Aufenthaltsqualitäten

Die Potenziale einer autofreien Innenstadt liegen vor allem darin, attraktive Räume zu entwickeln, die zum Verweilen und Aufenthalt einladen. Die historische Entwicklung macht deutlich, welche Chancen damit verbunden sind, wenn Stadtplätze von Kraftfahrzeugen, insbesondere „Stehzeugen“ freigeräumt werden. Es entstehen belebte Plätze, eine lebendige Stadtmittte.



Abbildung 4-11: Heute ist es unvorstellbar, mit dem Auto auf den Marktplatz zu fahren

Quelle: <https://de-de.facebook.com/WESER.KURIER/photos/ach-ja-die-60er-jahre-in-bremen-da-fuhren-stra%C3%9Fenbahn-und-autos-noch-direkt-%C3%BCber/10154496957117712> (letzter Zugriff 20.06.2020) und <https://www.bremen-lotsen.de/bremen-tips/quartiere-umzu/der-bremer-marktplatz-lebendiges-zentrum-der-hansestadt/> (letzter Zugriff 20.06.2020)

Praxisbeispiele der Stadt- und Verkehrsplanung zeigen, dass Stadtraum, der freigeräumt wird, auch genutzt wird. So gibt es auch in der Bremer Innenstadt bereits Aktivitäten, die Aufenthaltsqualität durch Grüngestaltung und Möblierung zu erhöhen und so zum Aufenthalt einzuladen. Die City-Initiative verfolgt dieses Prinzip mit den mehrmonatigen City Gärten im Frühling und Herbst auf dem Ansgarikirchhof.¹⁶ Für den Domshof ist das Projekt „Open Space Domshof“ im Sommer 2019 ein Konzept durch die Hochschule für Künste gemeinsam mit dem Wirtschaftsminister realisiert worden.¹⁷ Der Hanseatenhof lädt mit Spiel- und Sitzelementen zum Verweilen ein, an der Schlachte sind die Treppenanlagen ein beliebter Ort zum Entspannen.



Abbildung 4-12: Plätze beleben – City Gärten Ansgarikirchhof (links) und Open Space Domshof (rechts),

Quelle: SKUMS

¹⁶ vgl. www.bremen-city.de/de/shop/ansgarikirchhof-projekt/ (zuletzt abgerufen am 04.06.2020)

¹⁷ vgl. www.openspace-domshof.de/ (zuletzt abgerufen am 04.06.2020)

Die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen muss insgesamt kritisch bewertet werden. Teilweise wird die Situation durch Grünelemente aufgewertet (z. B. Martinistraße). Insgesamt dominiert jedoch die versiegelte Fläche und führt bei ungünstigen Querschnittsproportionen zu Mängeln in der straßenräumlichen Qualität (vgl. Kapitel 4.3.2.2). Aufgeweitete Flächen im Straßenraum laden vereinzelt bereits heute zum Verweilen ein (z. B. Am Wall vor der Stadtbibliothek), insgesamt zeigt sich aber gerade in der Gestaltqualität großes Handlungspotenzial.

4.3.2.4 Anbindung in die Stadtteile

Die vorliegenden Zählraten zeigen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß eine relevante Größenordnung aufweist und die Anbindung entsprechend gestärkt werden sollte. Aufgrund der Barrieren (Weser, B6/Nord-West-Knoten, Bahntrasse) spielen Zwangspunkte wie Brücken und Tunnel/Unterführungen eine schwierige Rolle. Besonders problematisch stellt sich der Gustav-Deetjen-Tunnel mit massiv für Fußgänger*innen und Radfahrende viel zu schmalen Seitenräumen dar. In den Bremer Westen (Walle, Findorff) wird die Anbindung durch die hohe Trennwirkung am Doventor und Räume mit geringer sozialer Kontrolle (Hans-Böckler-Straße, Doventorsteinweg, Findorfftunnel) geprägt.



Abbildung 4-13: Handlungsbedarf zur Anbindung in die Stadtteile, Quelle: SKUMS

Die Brücken über die Weser bergen Konflikte mit dem Radverkehr in den Seitenräumen. Außerdem weisen die weiterführenden Straßenzüge gestalterische Mängel auf (Bgm.-Smidt-Straße und Langemarckstraße (bis Westerstraße) mit ungünstigen Proportionen von Seitenräumen zu Fahrbahn und geschlossenen Fassaden, Friedrich-Ebert-Straße mit Konflikten in engen Seitenräumen bei frequentierten Erdgeschossnutzungen). Auch die weiteren Hauptverkehrsstraßen, die als Anbindung der Innenstadt dienen, haben Einschränkungen in der Qualität des Fußverkehrs. Betroffen sind die Faulen- und Doventorstraße (enge Seitenräume, hohe Trennwirkung) sowie der Ostertorsteinweg (enge Seitenräume bei hohen Fußverkehrsfrequenzen und lebendigen Erdgeschossnutzungen (Einzelhandel, Gastronomie), der im vorderen Bereich als Kulturmeile auch touristisch relevant ist.

4.3.3 Radverkehr

Bremen ist unter den bundesdeutschen Großstädten über 500.000 Einwohner*innen die Stadt mit dem höchsten Radverkehrsanteil. Jeder vierte Weg wird von den Bremer*innen mit dem Fahrrad zugelegt. In keiner anderen vergleichbar großen Stadt in Deutschland ist das Radfahren so alltäglich wie in Bremen. Nicht zuletzt aufgrund des hohen Radverkehrsanteils ist Bremen eine der wenigen Großstädte, in der die NO₂-Grenzwerte inzwischen eingehalten werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass der Radverkehrsanteil auf hohem Niveau stagniert. Die bisherige Intensität der Radverkehrsförderung in Bremen ist offensichtlich unzureichend, um in größerem Umfang weitere Pkw-Nutzer*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.

Bundesweit und international ist ein Trend zum Fahrrad zu beobachten. Radfahren ist günstig, die alltägliche Bewegung fördert die Gesundheit. Fahrräder sind flächensparsam und klimaneutral. So vielfältig die Fahr-

zeugtypen sind, so vielfältig sind auch die Radfahrer*innen und ihr Fahrverhalten. Diese diversen Anforderungen brauchen eine zukunftsfähige und sichere Infrastruktur. Die Geschwindigkeitsdifferenz innerhalb des Radverkehrs nimmt zu und erfordert ausreichende Breiten z. B. für Überholvorgänge. In Bremen stellt sich die Herausforderung, ein umfassendes Bestandsnetz für diese Entwicklung zu qualifizieren und so mehr Menschen zum Radfahren einzuladen.

Die Förderung des Radverkehrs durch das Bundesverkehrsministerium wird aktuell mit dem Nationalen Radverkehrsplans 3.0 fortgeschrieben. Es entstehen neue Fördermöglichkeiten auch für Radschnellwege und Leuchtturmprojekte. Damit die Fahrradstadt Bremen weiterhin über die Stadtgrenze hinaus als Vorreiter wahrgenommen wird, gilt es, weiterhin innovative Lösungen zu finden und die Infrastruktur für das Radfahren kontinuierlich an die zunehmende Nachfrage anzupassen.

4.3.3.1 Radverkehrsnetz und Frequenzen

Das Bremer Radverkehrsnetz weist als Grundlage für die Sicherung und Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur Hauptrouten und Ergänzungsrouten aus. Die Fahrradwegweisung dient zur Orientierung im Zuge der Hauptrouten. In der Bremer Innenstadt verlaufen die Hauptrouten entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie an der Schlachte parallel zur Weser, als Nord-Süd-Strecken zwischen Herdentor und Bischofsnadel über den Domshof und Domsheide zur Balgebrückstraße sowie in Ost-West-Richtung vom Ostertor durch Dechanatstraße über den Marktplatz zur Langenstraße bzw. Bredenstraße.

Aufgrund der Bündelungsfunktion der Weserbrücken, ist die Innenstadt im Radverkehr nicht nur wichtiges Ziel und Quelle, sondern übernimmt auch die Funktion als Transitraum. Durchgangsverkehre verlaufen ins Nord-Süd-Richtung quer als auch in Ost-West-Richtung parallel zur Weser. Dabei markieren die Hauptrouten die wichtigen Strecken, die sich auch in der Betrachtung der Nachfragedaten widerspiegeln. Neben der Dauerzählstelle auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, die mit einer Stele sichtbar ausgestattet ist, finden sich mit Relevanz für die Innenstadtrouten weitere Dauerzählstellen am Osterdeich sowie in der Langemarckstraße im Zulauf zur Bgm.-Smidt-Brücke.

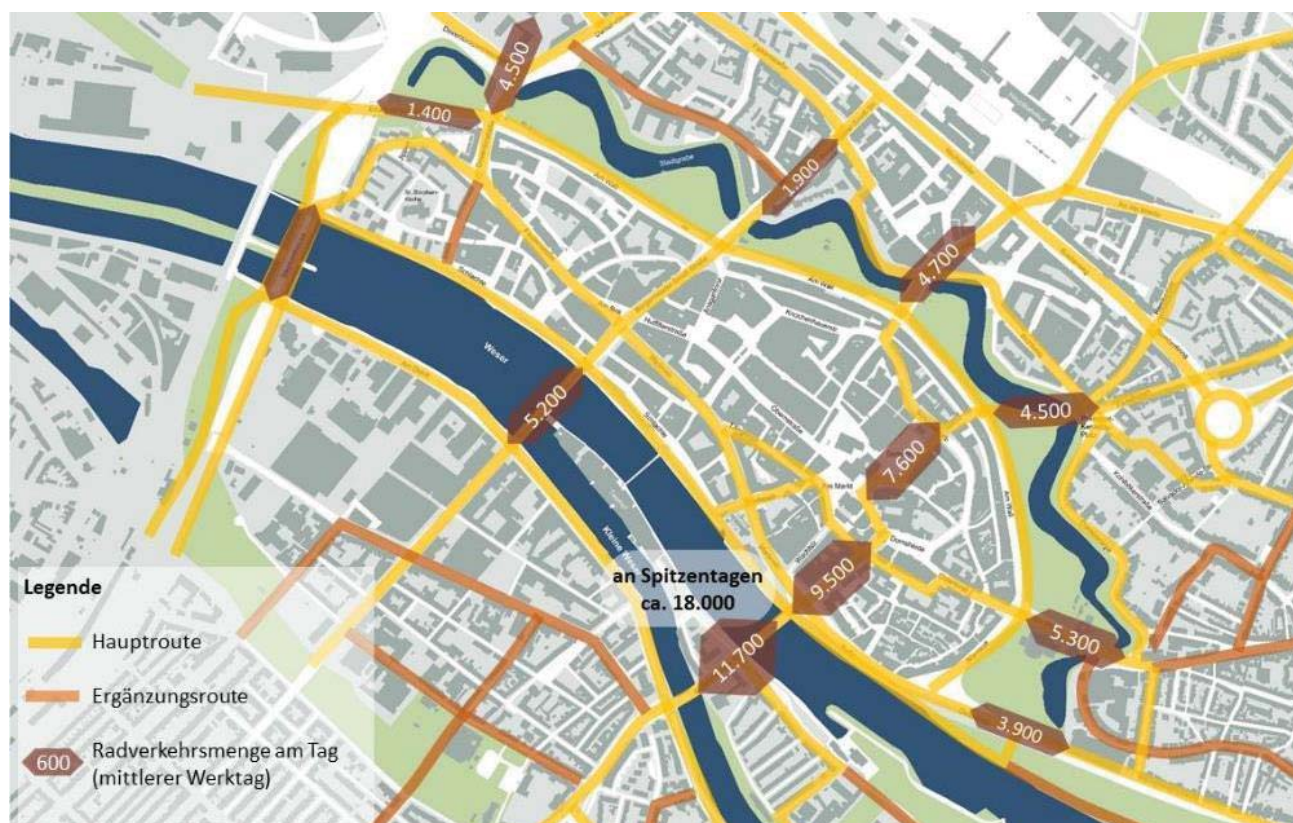


Abbildung 4-14: Frequenzen im Radverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Dabei nimmt die Wilhelm-Kaisen-Brücke mit einer Nachfrage von durchschnittlich 11.700 Radfahrenden am Tag¹⁸ eine herausragende Rolle ein, wobei zwei Drittel den Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Brücke nutzen. An Spitzentagen werden auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke bis zu 18.000 Fahrräder gezählt. Die nächsthöheren Ströme an den Innenstadtzugängen treten auf der Bgm.-Smidt-Brücke (5.200 Radfahrende/Tag)¹⁹ sowie am Ostertor (5.300 Radfahrende/Tag)²⁰ auf, gefolgt von Herdentor (4.700 Radfahrende/Tag)²¹, Bischofsnadel (4.500 Radfahrende/Tag)²², Doventor (4.500 Radfahrende/Tag)²³ und Osterdeich (3.900 Radfahrende/Tag)²⁴. Damit ist festzustellen, dass auf allen Hauptrouten eine gleichermaßen starke Nachfrage besteht, die Ausdruck der Bedeutung des Fahrrads in der Alltagsmobilität von Bremen ist. Sowohl für die Stephanibrücke als auch für die Route entlang der Weser (Schlachte, Osterdeich) liegen allerdings keine Zählzeiten vor.



Abbildung 4-15: Dauerzählstelle Wilhelm-Kaisen-Brücke, Quelle: SKUMS

4.3.3.2 Chancen in der Netzentwicklung

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 werden Premiumrouten als neues Netzelement im Radverkehrsnetz vorgesehen. Diese sollen mit besonderen Qualitätsstandards ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bieten und die Reisezeit nennenswert verkürzen. Mit den Premiumrouten wird der Radverkehr im Netz gezielt gebündelt und große Radverkehrsmengen bewältigt. Da damit das Fahrrad über größere Distanzen attraktiver werden kann, werden Premiumrouten als Radschnellwege auch für die Anbindung der Region an das Oberzentrum Bremen in Kooperation mit den Nachbargemeinden geplant.

¹⁸ Auswertung der Dauerzählstelle Wilhelm-Kaisen-Brücke für einen mittleren Werktag (Montag/Dienstag/Donnerstag) im Jahr 2019

¹⁹ Auswertung der Dauerzählstelle Langemarckstraße für einen mittleren Werktag (Montag/Dienstag/Donnerstag) im Jahr 2018, da die Zählwerte aufgrund einer Baustelle in 2019 nicht aussagekräftig

²⁰ Hochrechnung einer Zählung am Dienstag, 25.06.2019

²¹ Zählung am Donnerstag, 07.11.2019

²² Zählung am Donnerstag, 07.11.2019

²³ Hochrechnung einer Zählung am Dienstag, 24.09.2019

²⁴ Auswertung der Dauerzählstelle Osterdeich für einen mittleren Werktag (Montag/Dienstag/Donnerstag) im Jahr 2019

Als erste Bremer Premiumroute wird aktuell die Fahrradroute Wallring als Förderprojekt der Nationalen Klimaschutzinitiative umgesetzt.²⁵ Die Fahrradroute greift gleichzeitig die Maßnahme Wallring aus dem Innenstadtkonzept auf, mit der ein Ringschluss der denkmalgeschützten Grünanlage hergestellt und zu Fuß sowie per Rad erlebbar gemacht werden soll. Der Wallring wird perspektivisch eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr im Zentrum von Bremen erfüllen, wie Erfahrungen mit Promenadenringen aus anderen Städten zeigen (z. B. Münster). Vom Wallring aus ist die Erschließung der Innenstadt für den Radverkehr mit den erforderlichen Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Außerdem werden wichtige Anschlüsse an das Radverkehrsnetz und insbesondere die zukünftigen Premiumrouten hergestellt. Mit dem Projekt Fahrradroute Wallring werden so zentrale Defizite im Radverkehrsnetz der Innenstadt behoben (Engstelle Osterdeich, Qualität der Radverkehrsführung Am Wall, Knotenpunkt Doventor).

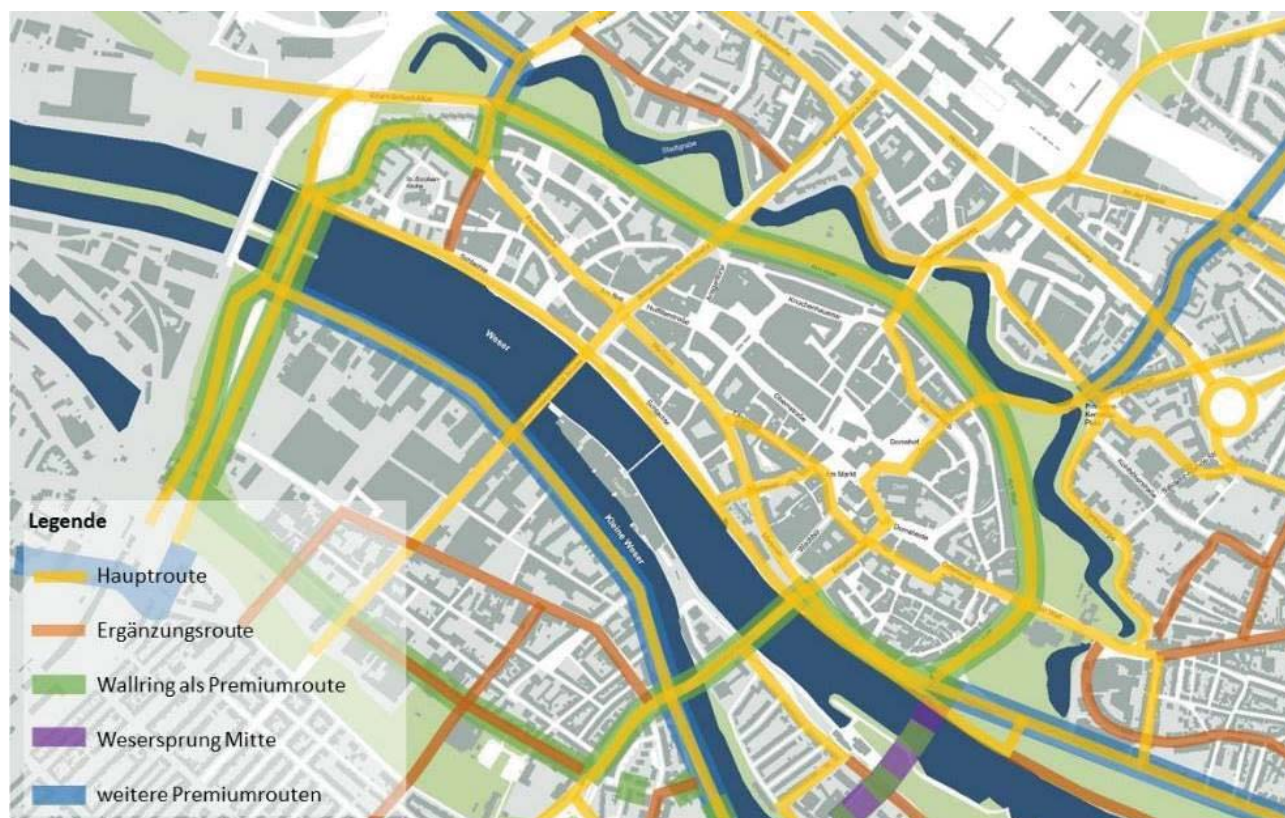


Abbildung 4-16: Geplante Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes im Bereich der Innenstadt,
Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Das Projekt Wallring greift die Problematik der zentralen Weserquerungen auf, die als Zwangspunkte im Bremer Straßen- und Wegenetz viele Verkehre bündeln. Wie im Innenstadtkonzept als Ringschluss der denkmalgeschützten Wallanlagen ist auch im VEP eine neue Weserquerung für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen (VEP-Maßnahme D.22), um komfortable Verbindungen im Zuge der Premiumrouten anzubieten. Dafür sind zwei Brücken erforderlich. Die Brücke über die Kleine Weser wird aktuell als Projekt der Städtebauförderung realisiert, für die Große Weserbrücke läuft ein Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium. Der Wesersprung Mitte verknüpft die Altstadt mit dem Stadtwerder (Weserinsel) und der Neustadt (Buntentor). Gleichzeitig wird ein Ringschluss der Fahrradroute Wallring geschaffen, die eine Umfahrung der Innenstadt ermöglicht.

Die Premiumrouten parallel zur Weser verlaufen ab Doventor Richtung Bremer Westen bis nach Bremen Nord und am Osterdeich Richtung Hemelingen bis zum Bahnhof Mahndorf²⁶. Von dort ist der Verlängerung

²⁵ Parallel wird mit der Umsetzung der Radpremiumroute D.15 (Farge –Achim) im Bremer Osten begonnen, beginnend mit dem Ortswisch als erstem Abschnitt.

²⁶ Im VEP Bremen 2025 als Premiumroute D.15 benannt. Eine Machbarkeitsstudie liegt vor (vgl. Deputationsvorlage Nr. 19/423 (S) vom 19.04.2018). Die Umsetzung beginnt in Hemelingen mit dem Abschnitt zwischen Bhf Mahndorf und Karl-Carstens-Brücke.

Richtung Achim vorgesehen. Auf der Neustädter Seite wird im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahme Stadtstrecke eine Premiumroute (VEP D.17) berücksichtigt. Ab dem Kennedyplatz soll eine Premiumroute Richtung Universität und Borgfeld (VEP D.16) führen mit Potenzial für die Anbindung von Lilienthal, und von der Stephanibrücke durchs vordere Woltmershausen nach Huchting und weiter Richtung Delmenhorst (D.20a).

4.3.3.3 Stärken und Schwächen im Radverkehrsnetz

Die skizzierten Maßnahmen zur Netzentwicklung reagieren auf Schwächen in der Bestandssituation. Das Durchfahren der Bremer Innenstadt ist heute mit dem Fahrrad an etlichen Stellen unkomfortabel und z. T. risikoreich.

Besonders problematisch ist der ÖPNV-Umsteigepunkt Domsheide (vgl. Abbildung 4-17), der in seiner Gestaltung geprägt ist durch zwei sich kreuzende Straßenbahnachsen, mehrere Buslinien und Kopfsteinpflaster. Die Führung des Radverkehrs ist uneindeutig und verläuft mitten durch den Haltestellenbereich. Dies führt regelmäßig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Wartenden bzw. Passant*innen. Aufgrund der direkten Nähe zum touristisch attraktiven Altstadtquartier Schnoor sind insbesondere ortsunkundige Gäste von Bremen betroffen. Auch mit der geplanten Umgestaltung der Domsheide bleibt der Stadtraum zu eng, um den Ansprüchen des Transitradverkehrs gerecht zu werden.



Abbildung 4-17: Konfliktsituationen an der Domsheide - Zweirichtungsradweg an Bushaltestelle,
Quelle: Förderantrag Fahrradroute Wallring

Einen besonderen Engpass stellt die Wilhelm-Kaisen-Brücke dar. Die sehr hohen Radverkehrsmengen führen insbesondere zu Konflikten auf dem Zweirichtungsradweg (Südseite der Brücke) und durch Ausweichen in den Gehwegbereich auch zu Behinderungen der Fußgänger*innen.



Abbildung 4-18: Zweirichtungsradweg und Pulkbildung auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, Quelle: SKUMS

Auch im weiteren Verlauf der Innenstadtquerung über den Domshof²⁷ sowie insbesondere an der Bischofsnadel und in den Wallanlagen bis zum Kennedyplatz entstehen Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden. Es entspricht nicht den Anforderungen an eine Hauptroute mit der nachweislich hohen Nachfrage als „Gehweg – Radfahren frei“ bzw. mit Treppe und durch eine Fußgängerzone geführt zu werden. Hier fällt auch die LSA-Querung am Schlüsselkorb zwischen Bischofsnadel und Domshof mit erheblichen Wartezeiten bei gleichzeitig geringem Längsverkehr (Kfz, ÖPNV) auf.



Abbildung 4-19: Mängel in der Anbindung vom Kennedyplatz zur Innenstadt bzw. zum Wall, Quelle: SKUMS

In Ost-West-Richtung erfreut sich zwar die Schlachte als attraktive Verbindung entlang der Weser einer hohen Beliebtheit. Aber auch hier treten abhängig von der Tages- bzw. Jahreszeit und den Witterungsbedingungen bei größeren Fußgängermengen Konflikte bzw. Veranstaltungsbedingt Einschränkungen auf.

Die Qualifizierung des Wallrings mit dem Ringschluss durch den Wesersprung Mitte kann daher als gut erkennbare und komfortable Umfahrung der Innenstadt sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung dienen und die beschriebenen Konflikte entzerren und minimieren.



²⁷ v. a. problematisch aufgrund der Sperrung während des Weihnachtsmarkts ohne adäquate Alternativroute für den Radverkehr

Abbildung 4-20: Stärken und Schwächen im Radverkehrsnetz der Innenstadt, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Die Aufteilung des Straßenquerschnitts weist in mehreren Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt eine Flächenungerechtigkeit im Sinne zu enger Flächen für den Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen auf. Einerseits wird der Radverkehr in der Zügigkeit und Leichtigkeit (Fahrgeschwindigkeit, Überholvorgänge) so behindert, andererseits weichen Fahrräder auf Gehwege aus und verursachen hier Konflikte. Davon betroffen ist neben der Wilhelm-Kaisen-Brücke (bis in die Friedrich-Ebert-Straße) die andere Querachse im Zuge der Bgm.-Smidt-Straße (zwischen Breitenweg und Westerstraße), der Doppelknoten Doventor, der eine erhebliche Trennwirkung in den Bremer Westen erzeugt, der Gustav-Deetjen-Tunnel sowie der gemeinsame Geh- und Radweg am Tiefer.



Abbildung 4-21: Flächenungerechtigkeit der Straßenraumaufteilung – Engpässe im Radverkehrsnetz, Quelle: SKUMS

Dabei wirken Mängel an den Knotenpunkten im Zuge der Bgm.-Smidt-Straße weiter verstärkend. Am Brill beanspruchen einerseits große Fußgängerpuls zwischen Haltestelle und Fußgängerzone die Flächen im Seitenraum (und auch den Radweg), andererseits sind regelmäßig Konflikte zwischen geradeausfahrendem Radverkehr und abbiegenden Kraftfahrzeugen zu beobachten. An der AOK-Kreuzung treten aufgrund der Komplexität des Knotenpunkts erhebliche Wartezeiten auf und die Warteflächen (insbesondere in der Querung des nördl. Knotenarms) sind nicht ausreichend dimensioniert. An der Einmündung zum Wandrahm fehlt eine Furt im nördlichen Knotenarm, so dass keine reguläre Möglichkeit für das Linksabbiegen besteht. Zuletzt wird am Breitenweg der Richtung Hauptbahnhof geradeausfahrende Radverkehr bedingt verträglich geführt mit zweistreifig abbiegenden Kraftfahrzeugen, was nicht regelkonform ist aber der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs geschuldet.

Innerhalb der Innenstadt (und letztlich außerhalb des ausgewiesenen Radverkehrsnetzes) ist die Radverkehrsführung in der Violenstrasse²⁸ und Buchtstrasse²⁹ sowie dem Straßenzug Wegesende/Spitzenkiel³⁰ problematisch. Außerdem fehlt eine weitere Nord-Süd-Querung der Innenstadt zwischen Herdentor und Schlachte/Martinistraße im Netzzusammenhang.

Als Stärke ist die Umsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen zu nennen, die für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur wegweisend wirken kann. Die Umgestaltung am Herdentor hat durch den Wegfall des Rechtsabbiegefahrstreifens für den Kfz-Verkehr Fläche für einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geschaffen, der Seitenraum ist dadurch nun dem starken Fußverkehr vorbehalten. Am Knotenpunkt Herdentor / Am Wall ist außerdem das indirekte Linksabbiegen im Radverkehr mit Warteflächen im Knotenpunktinnenraum und Startersignalen vorbildlich berücksichtigt worden. In der Parkallee, die Teil der perspektivischen Premiumroute (VEP D.16) Richtung Universität ist, wurden Fahrradstraßen eingerichtet und eine Grüne Welle

²⁸ Aufgrund der Gleislage fehlt ein durchgängiger Geh- und Radweg Richtung Ostertor. Hier ist die Umfahrung durch Wilhadistraße und Sandstraße erforderlich, die eine besondere Ortskenntnis erfordert.

²⁹ Radweg gegen die Einbahnstraße wird auf Hochbord geführt, dadurch entfällt auf dieser Seite der Gehweg. Diese Regelung findet keine Akzeptanz und führt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

³⁰ Radweg gegen die Einbahnstraße wird untermaßig im Seitenraum mit Gehweg geführt. Dies führt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

für den Radverkehr zwischen den Knotenpunkten Breitenweg und Außer der Schleifmühle eingerichtet. Außerdem wurde im Zuge der Umgestaltung der Disco-Meile ein komfortabel breiter Radweg in besonderem Design hergerichtet.



Abbildung 4-22: fahrradfreundliche Maßnahmen am Herdentor und Grüne Welle in der Fahrradstraße Parkstraße, Quelle: SKUMS

4.3.3.4 Fahrradparken in der Innenstadt

Die Verfügbarkeit, Qualität und Sicherheit von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielen des Radverkehrs sind ein wesentlicher Einflussfaktor für die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel. Diese Erkenntnis ist auch der Grund dafür, dass sich der Stellenwert des Themas schon seit geraumer Zeit kontinuierlich erhöht und die Anstrengungen des Senats zur Schaffung damit verbundener Angebote forciert wurden.



Abbildung 4-23: Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Bremen
Quelle: vmz.bremen.de/fahrradstellplaetze; eigene Darstellung der Fahrradparkhäuser

Im Rahmen eines Gutachtens zum Fahrradparken (SUBV 2013) wurde die Innenstadt vertieft untersucht. Das Gutachten stellt fest, dass die Vorteile der Innenstadt – gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand aus den umliegenden Stadtteilen am besten mit dem Fahrrad erreichbar zu sein – als Marketingargument bisher zu wenig aufgegriffen wurden. Dabei stellt die Innenstadt aufgrund ihrer Größe, Zentralität und Funktion das wichtigste aller Fahrradziele dar. Entsprechend hoch ist die Nachfrage, so dass die Auslastung der vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten die Kapazität nachmittags überschreitet. Dabei führt die Entfernungssensibilität von Radfahrenden dazu, dass Fahrräder auch auf sensiblen Flächen, die aus funktionalen (Sicherheitswege) oder gestalterischen Gründen freigehalten werden sollen, frei abgestellt werden. Als Schwerpunktbereiche des Fahrradparkens wurden zum damaligen Zeitpunkt der Domshof, der Marktplatz und die Fußgängerzone Obernstraße/Hutfilterstraße identifiziert. Im Ergebnis einer Befragung von Nutzer*innen wurde eine Unzufriedenheit bezogen auf das Stellplatzangebot erkannt.



Abbildung 4-24: Fahrradparken an den Innenstadteingängen Bischofsnadel und Ostertor
Quelle: Förderantrag Fahrradroute Wallring (uip 2018)

Inzwischen wurden im Gutachten vorgeschlagene kleinteilige Potenzialflächen realisiert und insgesamt knapp 300 Anlehnbügel installiert. Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum der Innenstadt ist eine weitere Verdichtung allerdings schwierig.

Aufgrund der zu erwartenden zunehmenden Nachfrage im Radverkehr wurden aber auch großflächigere zentrale Anlagen im Sinne von Fahrrad-Parkhäusern bzw. die Nutzung innerhalb von Pkw-Parkhäusern betrachtet.

Angebote in den Parkhäusern sind allerdings aufgrund begrenzter Aufzugskapazitäten und der Vorrangnutzung der Erdgeschoßzone für das Parken von Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen leider nur begrenzt verfügbar (Beispiele für Fahrradparken sind das Parkhaus Am Brill oder das Parkhaus Mitte). Des Weiteren ist nach Auskunft der BREPARK – aufgrund der aus Sicherheitsgründen strikt zu verfolgenden Trennung von Fahrrad und PKW – der weitere Ausbau von Abstellflächen für Fahrräder mit den heutigen Parkhausnutzungen nicht verträglich. Einer Zusammenarbeit mit Immobilien Bremen steht die BREPARK offen gegenüber.



Abbildung 4-25: Fahrradparkhaus Am Dom und Fahrradstation Am Brill, Quelle:

Anfang 2018 ist die BREPARK einem Maßnahmenvorschlag des o. g. Gutachtens zum Fahrradparken gefolgt und hat neben dem Parkhaus Am Dom in der Wilhadistraße auf Eigeninitiative ein attraktives Fahrradparkhaus errichtet, das touristenfreundlich mit frei zugänglichen Stellplätzen (Doppelstock), Lastenradstellplätzen, Schließfächern, einer Self-Service-Station (Reparaturset) sowie gebührenpflichtigen Fahrradschließboxen mit Akkulademöglichkeit als auch mit Platz fürs Gepäck ausgestattet ist. Nach einer Einführungsphase und anfänglicher Zurückhaltung bei der Nutzung der Boxen wurden dort die Gebühren auf nur noch einen Euro pro Tag gesenkt.

Bereits im Jahr 2013 wurde ebenfalls eine Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken im Bunker unter dem Domshof (2013) erstellt. Diese hat in Varianten unterschiedliche Formen von Parksyste men und Erschließungsmöglichkeiten aufgezeigt. Damit könnten zwischen 700 und 750 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Das Vorhaben ist bislang vor dem Hintergrund begrenzter Personalressourcen und der daher erforderlichen Prioritätensetzung nicht weiter verfolgt worden.



Langenstraße



Marktstraße



Papenstraße



Knochenhauerstraße



Domshof



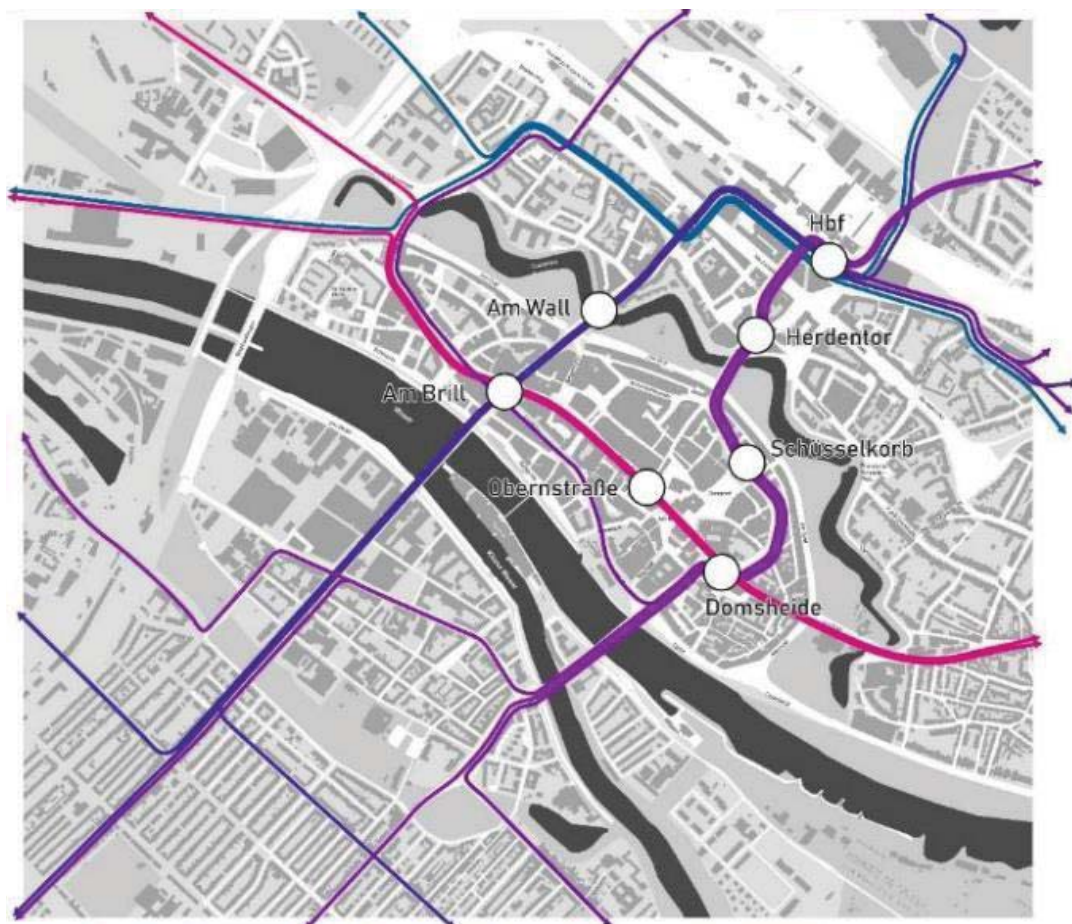
Sandstraße

Abbildung 4-26: überfüllte Fahrradabstellanlagen zeigen Handlungsbedarf, Quelle: SKUMS

Nach wie vor wird für das Fahrradparken in der Innenstadt ein hoher Handlungsbedarf erkannt. In zentralen Bereichen gibt es zu wenig Abstellmöglichkeiten, um sowohl der Nachfrage von Werktätigen als auch Innenstadtkund*innen zu entsprechen. Hier sind neue Lösungsansätze erforderlich, um diesem Mangel abzuhelpen.

4.3.4 ÖPNV

Der ÖPNV stellt das Rückgrat der Erschließung der Bremer Innenstadt dar. Der nachfolgenden Abbildung sind die aktuellen (Stand Juni 2020) Direktverbindungen in die Bremer Stadt- und Ortsteile zu entnehmen.

**Abbildung 4-27 ÖPNV-Direktverbindungen in die Innenstadt, Quelle: SKUMS**



Die Abbildungen veranschaulichen die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit den innerstädtischen Haltestellen. Die mit Abstand höchste Nutzerfrequenz weisen erwartungsgemäß die drei großen Haltestellen Hauptbahnhof, Domsheide und Am Brill auf. Sie weisen zusammen mit über 170.000 mehr als die Hälfte der 230.000 Ein- und Aussteiger*innen aller betrachteten dreizehn Innenstadthaltestellen auf.

Nutzung von Haltestellen in der City

Durchschnittliche Ein- und Aussteiger je Werktag 2019 (2014), Montag - Freitag

Fahrgäste BSAG pro Tag in Bremen-City: 232.900 (233.900)

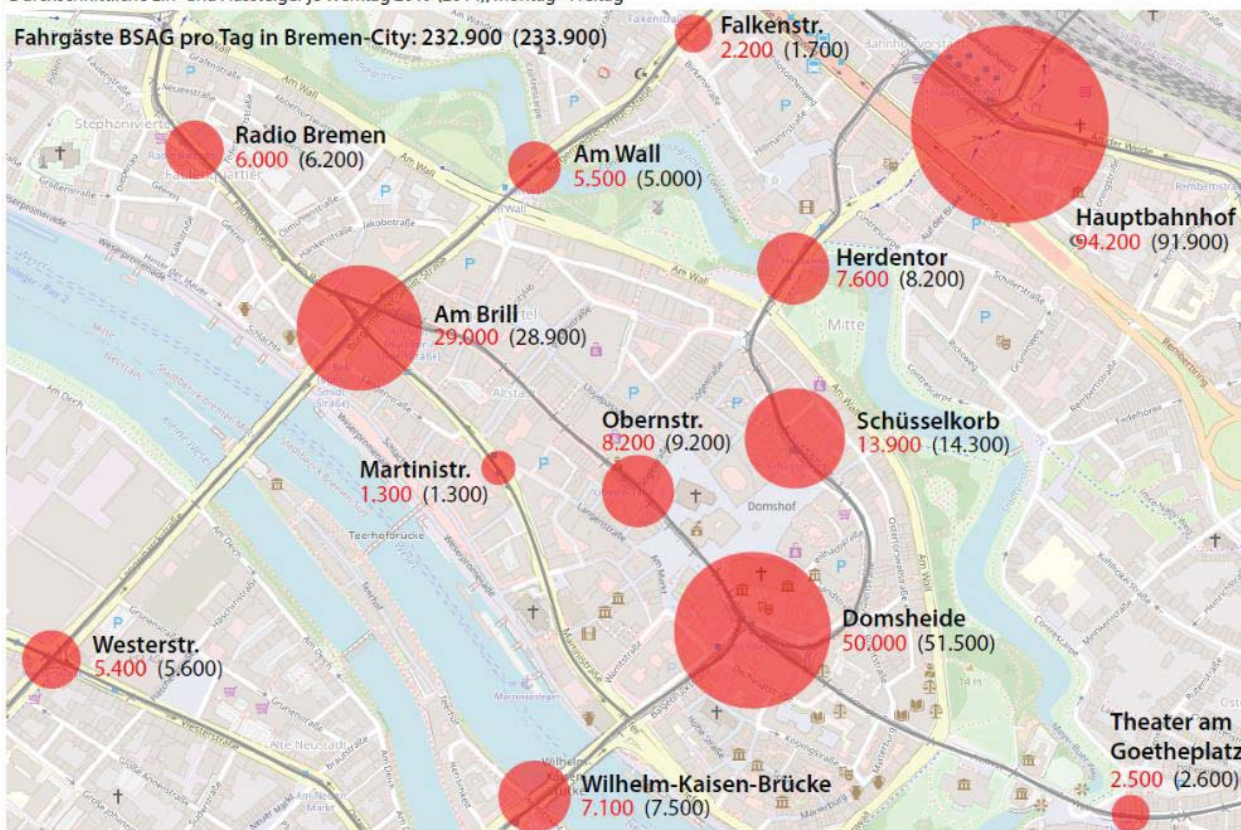


Abbildung 4-28 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (wochentags), Quelle: BSAG

Nutzung von Haltestellen in der City

Durchschnittliche Ein- und Aussteiger 2019 (2014) am Samstag

Fahrgäste BSAG pro Tag in Bremen-City: 168.800 (170.000)

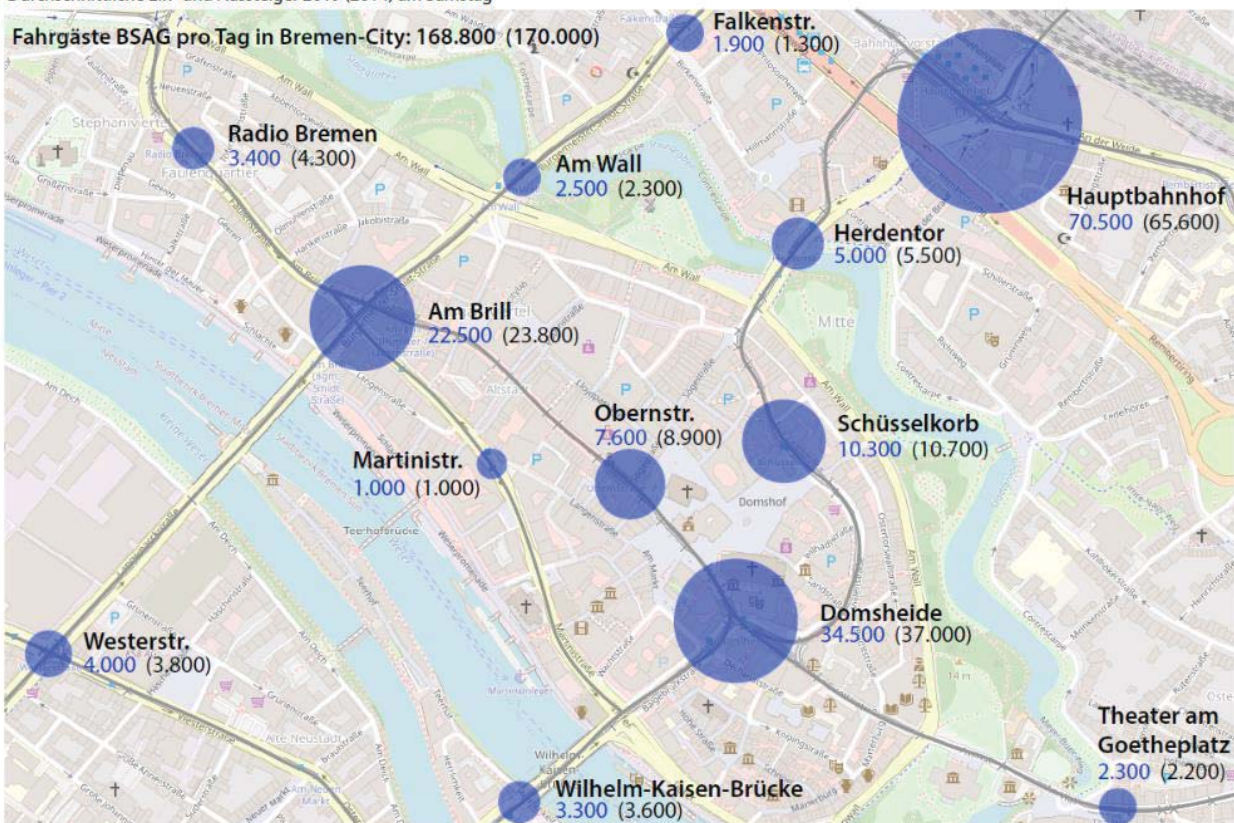


Abbildung 4-29 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (samstags), Quelle: BSAG

Insgesamt ist festzustellen, dass das Nachfrageniveau in dem 5-Jahres-Zeitraum zwischen 2014 und 2019 im gesamten Innenstadtbereich im Großen und Ganzen weitgehend unverändert geblieben ist. Die Inanspruchnahme einzelner Haltestellen schwankt in den Jahren im Regelfall um 5 bis 10 %. Dieses nur leicht veränderte Nutzerverhalten kann verschiedene Ursachen wie z. B. Baustellentätigkeiten oder ein unterjährig verändertes ÖPNV-Angebot haben.

Mit Blick auf den für den Einzelhandel und Freizeitaktivitäten wichtigen Samstag kann festgestellt werden, dass an diesen Tagen bei der ÖPNV-Nutzung in der Innenstadt ein Wert von durchschnittlich ca. 73 % der Nachfrage eines Normalwerktags (Montag bis Freitag) erreicht wird. Im Gesamtnetz der BSAG liegt dieser Samstag-Wert bei rund 68 %, was die Bedeutung des Ziels „Innenstadt“ unterstreicht. Mit Blick auf die einzelnen Haltestellen sind die erreichten Verhältnisswerte hier zum Teil sehr unterschiedlich. Während die Kernstadt-peripheren Haltestellen Wilhelm-Kaisen-Brücke, Radio Bremen und Am Wall an Samstagen mitunter nur rund die Hälfte ihres Aufkommens verzeichnen, liegt dieser Wert an der zentralen Haltestelle Oberstraße bei 93 %. Für die Besucher*innen der Innenstadt hat die direkte Straßenbahnanbindung der Oberstraße somit eine sehr hohe Bedeutung.

4.3.5 Kfz-Verkehr

4.3.5.1 Straßennetz und Kfz-Verkehrsmengen

Die Stadt Bremen verfügt über ein abgestuftes, hierarchisch gegliedertes Straßennetz aus Bundesautobahnen, Bundesstraßen und städtischen Hauptstraßen. Diese Straßen übernehmen unterschiedliche Funktionen innerhalb des Gebietes der Stadt Bremen. Sie dienen der Verbindung der Siedlungsbereiche bzw. der Stadt, der Erschließung, aber auch dem Aufenthalt.

Das Straßennetz ist insgesamt inhomogen ausgebaut und spiegelt so auch die Brüche in der Ausbauphilosophie seit den 60er und frühen 70er Jahren wider. Ein bis dahin vorgesehener mehrstreifiger und planfreier Ausbau des innerstädtischen Hauptstraßennetzes ist aufgrund der damit verbundenen Eingriffe in die Bebauung sowohl aus verkehrsplanerischer wie auch aus städtebaulicher Sicht undenkbar geworden. Die Philosophie der Hochstraßen und der BAB-Zubringer mit einer eher am fließenden Kfz-Verkehr orientierten Gestaltung aus den Jahren des Wiederaufbaus nach dem Krieg stehen der Idee der gemeinsamen Nutzung des Straßenraumes durch die verschiedenen Nutzer gegenüber. Zudem stellen die, aus heutiger Sicht städtebaulich nicht wünschenswerten, aber in ihrer verkehrlichen Funktion auch zukünftig zum Teil notwendigen, Trassen auch Barrieren zwischen aber auch Innerhalb von Stadtteilen insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer dar.

Durch die Beschränkung von aktuell fünf Weserbrücken im Stadtgebiet, davon 2 im direkten Bereich der Altstadt, kommt es vielfach zu einer Überlagerung der auf die Innenstadt bezogenen Kfz-Verkehre mit den eher tangential zur Innenstadt ausgerichteten Verkehren zwischen der linken und der rechten Weserseite. Somit weist die Netzstruktur mit den zentralen Weserbrücken entscheidende Zwangspunkte auf, die sich aufgrund der teils zentralen Lage auch auf eine möglichst autofreie Innenstadt auswirken.

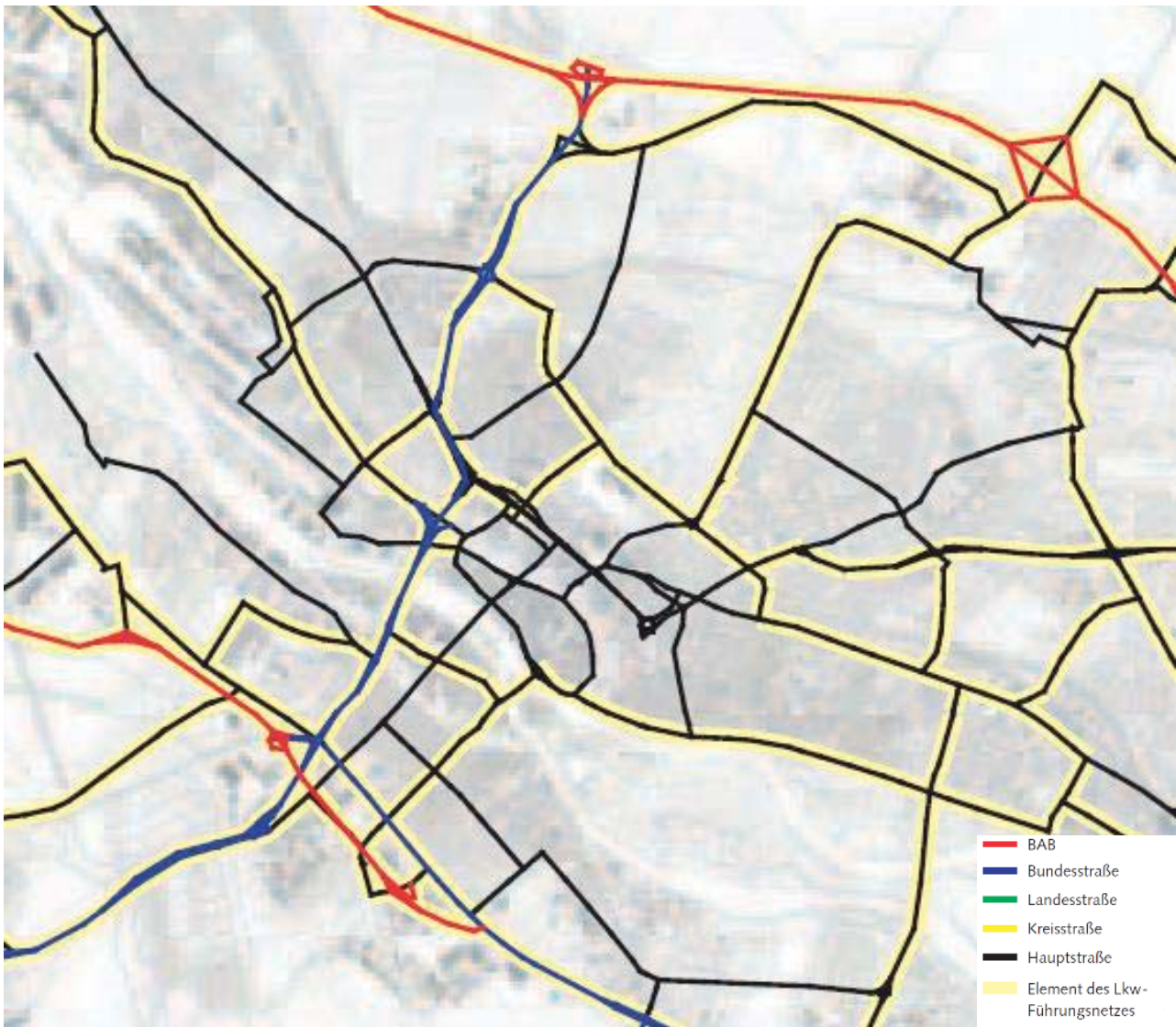


Abbildung 4-30: Auszug des Bremer Straßennetzes mit Bezug zur Innenstadt, VEP Bremen 2025

Als planerische Grundlage für den fließenden Kfz-Verkehr wurde ein Verkehrsmengengerüst aus aktuellen Dauerzählstellen der Verkehrsmanagementzentrale Bremen (VMZ) und dem computerbasierten Bremer Verkehrsmodell mit dem Programm VENUS gewählt. Als Grundlage dient hier der mittlere Tag eines Jahres. Die Verkehrsbelastungen können an einzelnen Tagen und zu bestimmten Ereignissen (z.B. vor Weihnachten, Ferien) von diesen über das Jahr gemittelten Werten abweichen.

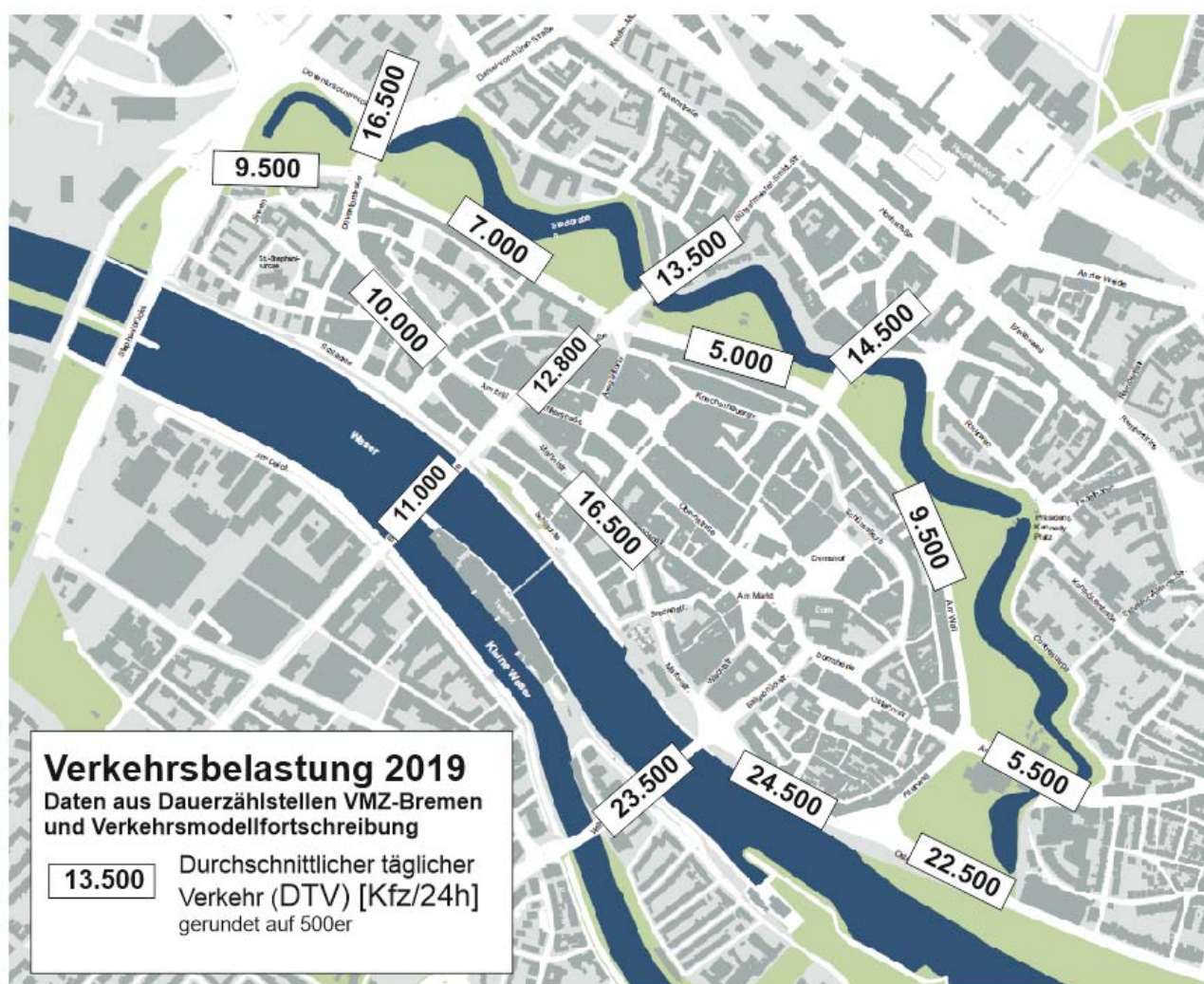


Abbildung 4-31: Verkehrsbelastung in der Bremer Innenstadt (2019), Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Die Verkehrsbelastung der Hauptstraßen in der Bremer Innenstadt liegt dabei größtenteils im Bereich zwischen 5.000 und 11.000 Kfz/24h. Deutlich stärker belastet sind die Wilhelm-Kaisen-Brücke, Tiefer und Osterdeich mit mehr als 22.000 Kfz/24h an einem durchschnittlichen Tag. Die nächsthöhere Belastung ist im Bereich der Doventorkreuzung sowie in der Martinistraße mit ca. 16.500 Kfz/24h festgestellt worden, gefolgt vom Herdentor mit etwa 14.500 Kfz/24h. Die Verkehrsmenge im Verlauf der Bürgermeister Smidt-Straße variiert abschnittsweise zwischen ca. 11.000 und 13.500 Kfz/24h. Für die Bewertung der Verkehrsqualität im MIV entscheidend sind allerdings nicht die Streckenbelastungen, bei denen für einen 2-streifigen Querschnitt eine Verkehrsbelastung von 20.000 Kfz/Tag als noch abwickelbar angesehen werden kann, sondern die einzelnen Knotenpunkte mit den vielfältigen Abbiegebeziehungen und Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. In der Regel gilt, dass sich der Kfz-Verkehr an einem Knoten umso besser abwickeln lässt, je weniger Fahrtrelationen an einem Knoten möglich sind.

Insgesamt kann für die Innenstadt festgestellt werden, dass es im Bestand und ohne den Einfluss von z.B. Baustellen nur zu wenigen Zeiten spürbare Einschränkungen in der Verkehrsqualität gibt.

4.3.5.2 Kordonerhebung zur Untersuchung Quell-/Ziel-/Durchgangsverkehr

Anfang November 2019 wurde an einem Donnerstag und an einem Samstag eine Kordonerhebung um die Innenstadt durchgeführt. Das Ziel dieser Erhebung war festzustellen, wieviel Durchgangsverkehr durch die Innenstadt fährt. Durchgangsverkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass dieser weder Quelle noch Ziel in der Innenstadt hat, diese aber durchfährt. Quellverkehr beginnt in der Innenstadt und endet außerhalb. Zielverkehre hingegen beginnen außerhalb und enden in der Innenstadt.

Es wurden die ein- und ausfahrenden Kfz in der Zeit zwischen 5 und 22 Uhr an den folgenden Kordonquerschnitten erfasst: Doventor, Eduard-Schopf-Allee, Bürgermeister-Smidt-Straße (zwischen Am Wall und Breitenweg), Herdentor, Ostertorsteinweg, Osterdeich, Wilhelm-Kaisen-Brücke und Bürgermeister-Smidt-Brücke. Um den Durchgangsverkehr zu definieren, wurde eine relationsabhängige Durchfahrtszeitenmatrix erstellt.

Insgesamt sind am Donnerstag im erhobenen Zeitraum ca. 52.000 Kfz beim Einfahren in die Innenstadt und ca. 51.000 Kfz beim Ausfahren erfasst worden. Etwa 31.000 Kfz fuhren direkt durch. Bezogen auf die Kfz-Fahrten entspricht dies einem Durchgangsverkehrsanteil von 43 %. Genauere Angaben, auf welchen Routen sich die Durchgangsverkehre durch die Innenstadt bzw. den geschlossenen Kordon bewegen ist in der Regel nicht möglich, da nur die Ein- und Ausfahrt registriert werden kann. Für die Relation zwischen Osterdeich und Wilhelm-Kaisen-Brücke kann hier aufgrund der kurzen Wegstrecke und der nicht vorhandenen Quell- und Zielverkehre in direkten Umfeld eine plausibilisierte Abschätzung vorgenommen werden. Der Anteil der Durchgangsverkehre auf dieser Relation lag im Erhebungszeitraum am Donnerstag bei ca. 12 % bezogen auf die Gesamtfahrtensumme von ca. 72.000 Kfz.

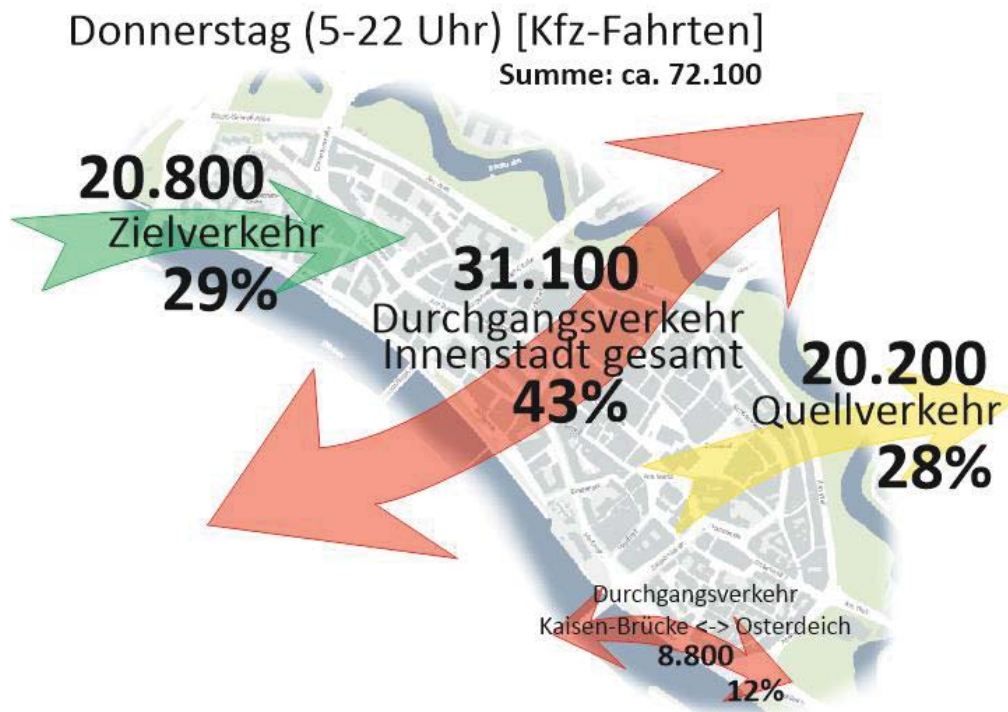


Abbildung 4-32: Ergebnis Kordonerhebung am Donnerstag, 7.11.2019 mit Durchgangsverkehrsanteil Bgm.-Kaisen-Brücke ↔ Osterdeich, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Zusätzlich zu dem Donnerstag als Normalwerktag wurde auch an einem Samstag erhoben. Die Verkehrsmenge ist insgesamt geringer: Es fahren ca. 37.000 Kfz in die Innenstadt ein und ca. 36.000 Kfz raus. Etwa 30.000 fuhren direkt durch. Dies entspricht einem Durchgangsverkehrsanteil von 67 % bezogen auf die festgestellten Kfz-Fahrten.

Auch hier ist eine fachlich begründete Abschätzung der Durchgangsverkehrsanteile in der Relation Wilhelm-Kaisen-Brücke ↔ Osterdeich möglich. Der Durchgangsverkehrsanteil lag in der Erhebungszeit bei ca. 15%.

Die Bedeutung dieser Relation in Bezug auf die Gesamtdurchgangsverkehre ist am Samstag (15 %-Punkte von 67 %) also eher geringer als am werktäglichen Donnerstag (12 %-Punkte von 43 %).

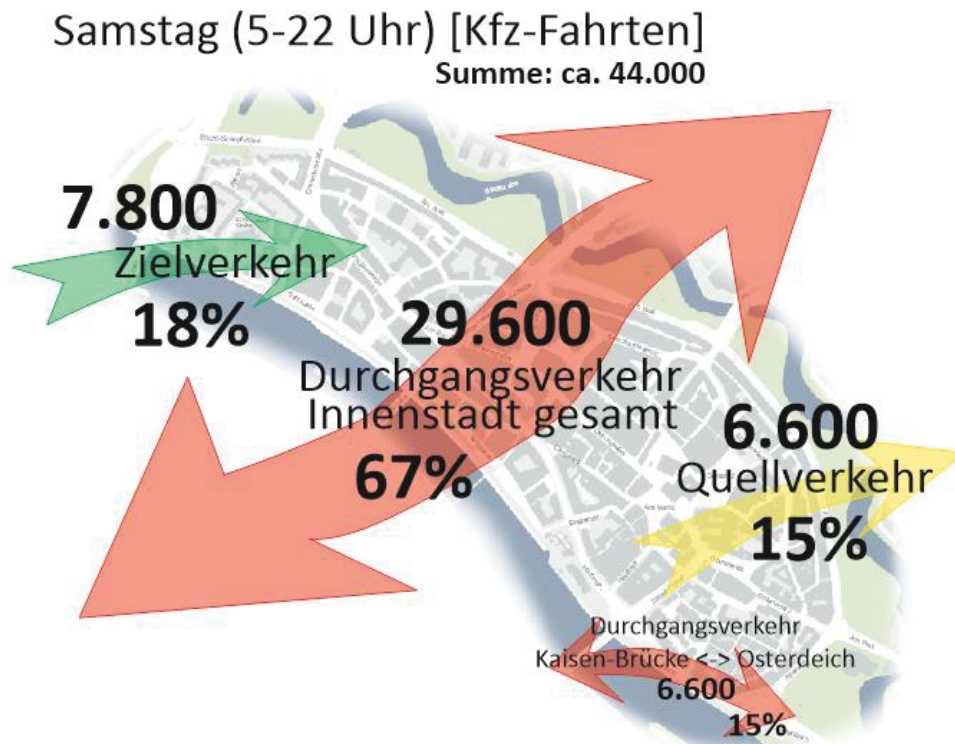


Abbildung 4-33: Ergebnis Kordonerhebung am Samstag, 9.11.2019, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Es kann festgehalten werden, dass ein nicht unerheblicher Teil der Kfz-Verkehre in bzw. durch die Innenstadt auf Durchgangsverkehren beruht und somit Potential hat auf andere Routen verlagert zu werden um im Bereich der Innenstadt positive Effekte im Hinblick auf Straßenräume, Trennwirkungen und Umwelteinflüsse generieren zu können.

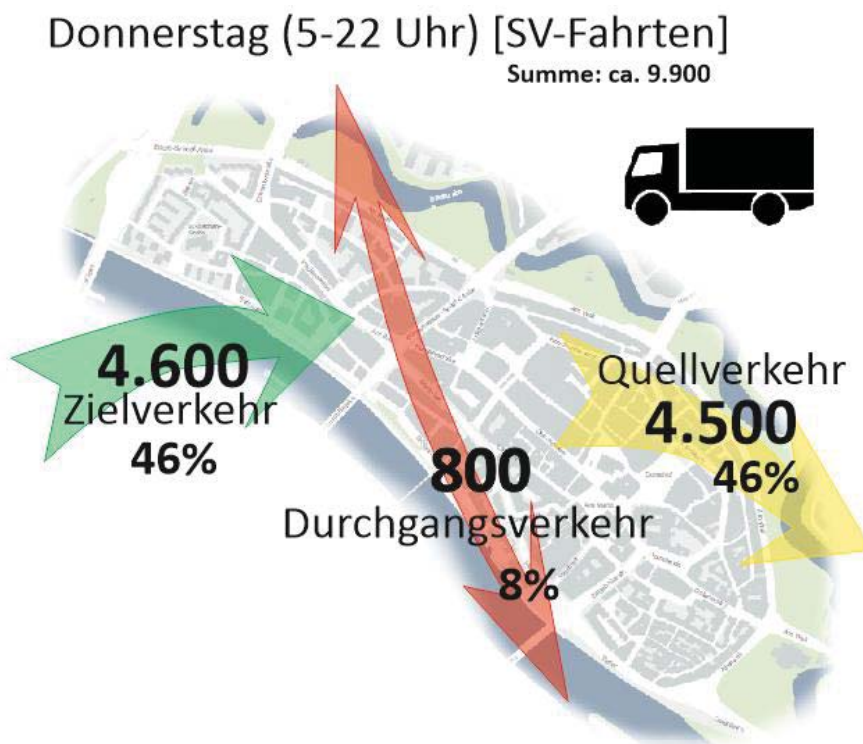


Abbildung 4-34: Ergebnis Kordonerhebung am Donnerstag, 07.11.2019 im Schwerverkehr, Quelle: Eigene Darst. SKUMS

Die beiden Erhebungen wurden ebenfalls hinsichtlich des Schwerverkehr gesondert ausgewertet. Insgesamt überwiegen hier die Quell- und Zielverkehre. Es fuhren ca. 5.400 Schwerverkehre ein und ca. 5.300 wieder aus. Etwa 800 Fahrten sind als Durchgangsverkehre definiert. Damit beträgt die Gesamtsumme ca. 9.900 SV-Fahrten bei einem Durchgangsverkehrsanteil von 8%. Diese Größenordnung zeigt, dass die bisher in Bremen getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung von LKW-Durchgangsverkehren durch die Innenstadt und hier vor allem das Lkw-Führungsnetz (vgl. auch Abbildung 4-30) entsprechend positiv wirken.

Für die einzelnen Einfahrtquerschnitte in den Kordon stellen sich die Durchfahrtrelationen sehr differenziert dar. Am nachstehenden Beispiel für die Bgm-Kaisen-Brücke wird deutlich, dass sich durchaus deutliche Durchgangsverkehrsrelationen herausbilden. Etwa 70 % der festgestellten Durchfahrten haben an diesem Einfahrtquerschnitt in den Kordon den Osterdeich und die östliche Vorstadt zum Ziel. Die Einfahrtquerschnitte der weiteren Kordonzufahrten sind in der Anlage 2 zusammengestellt.

Durchgangsverkehrsrelationen Wilhelm-Kaisen-Brücke (Donnerstag 5-22 Uhr)

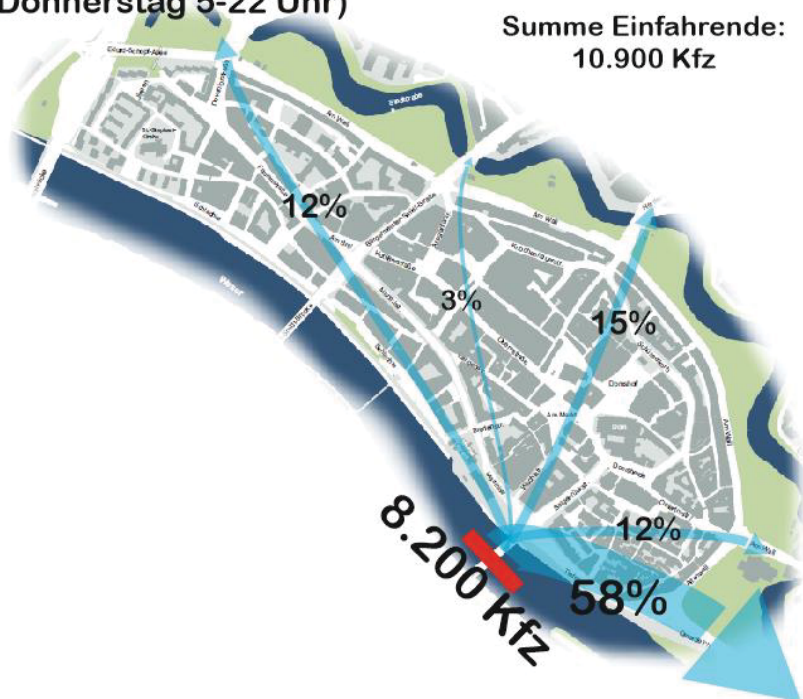


Abbildung 4-35 Durchgangsverkehre Wilhelm-Kaisen-Brücke, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Um die wesentlichen Durchgangsverkehrsrelationen zusammenfassen darstellen zu können, wurden diejenigen Relationen herausgefiltert, die von mehr als 700Kfz in der Erhebungszeit von 5-22 Uhr genutzt wurden. Wie bereits vorstehend dargestellt kann in der Regel zwar eine Durchfahrtrelation ermittelt werden, nicht aber der genaue Weg einzelner Kfz durch den Kordon, da nur die Ein- und Ausfahrten registriert und miteinander verglichen werden können. Die Routenwahl im Kordon und damit die Strecke auf der Sie von A nach B gefahren sind bleibt daher für die einzelnen Verkehrsteilnehmer wahlfrei.

Durchgangsverkehrsrelationen >700 Kfz (Donnerstag 5-22 Uhr) [Kfz]

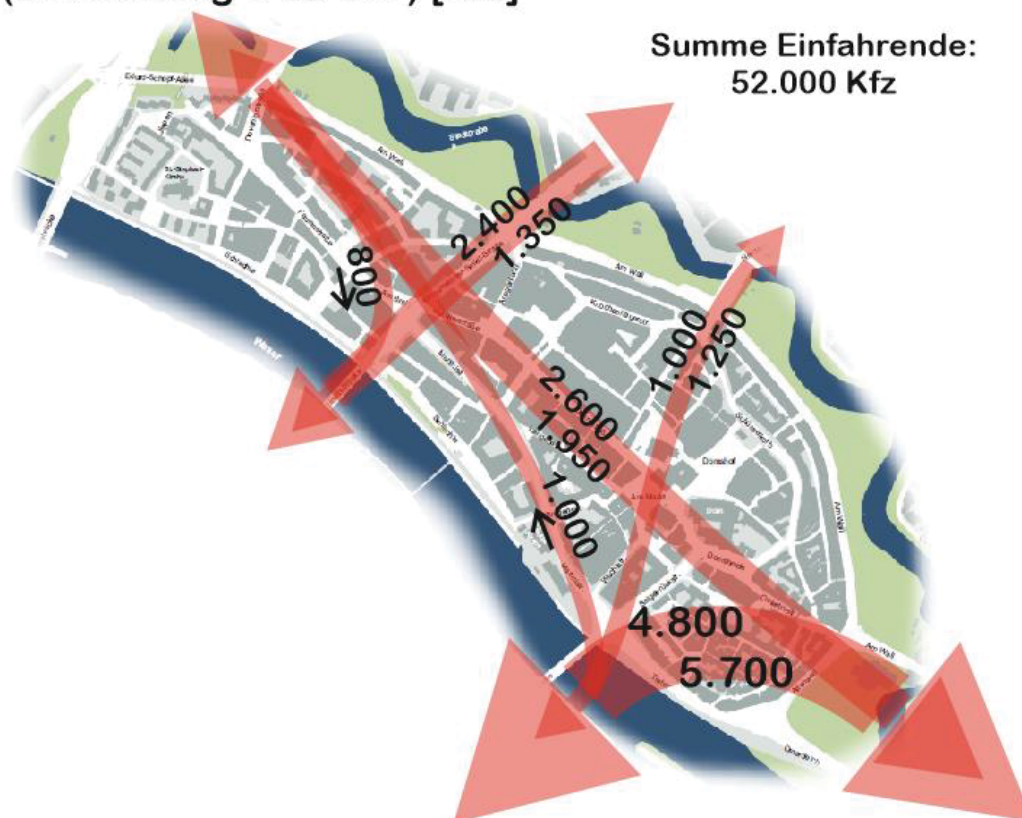


Abbildung 4-36: Relevante Durchgangsverkehrsrelationen, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Klar erkennbar ist die stärkste Relation die zwischen Osterdeich bzw. östlicher Vorstadt und der Bgm-Kaisen-Brücke mit mehr als 10.000 Kfz Fahrten besteht. Allerdings ist diese Relation eher tangential zur eigentlichen Innenstadt zu sehen. Weiterhin relevant mit etwa 4.500 Fahrten ist die Verbindung zwischen Osterdeich / östlicher Vorstadt und Doventor (B6, Überseestadt, Walle/Gröpelingen) einzuordnen. Mit etwa 4.000 Durchgangsfahrten auf der Relation Bgm.-Smidt-Brücke ↔ Breitenweg ist hauptsächlich die Bgm-Smidt-Straße belastet.

Als Besonderheit kann die Verbindung zwischen Neustadt und Doventor herausgestellt werden. Während in Fahrtrichtung Neustadt hier hauptsächlich die Bgm-Smidt-Brücke genutzt wird (800 Kfz-Fahrten) ist es in Richtung Doventor die Bgm-Kaisen-Brücke (1.000 Fahrten). Dies ist allerdings auch den vorgegebenen Restriktionen an einzelnen Knotenpunkten in Bezug auf die Abbiegemöglichkeiten geschuldet.

Zusätzlich zu der gesamten Innenstadt wurde noch die Martinistraße, inklusive Langenstraße, als Binnenkordon gesondert erhoben. In den Binnenkordon fahren am Donnerstag ca. 14.000 Kfz ein und im Verlauf der Erhebungszeit auch wieder raus. Ca. 62 % davon ist hier als Durchgangsverkehr festgestellt worden.

Ein weiter zu verfolgendes Ziel ist es, die Innenstadt von den festgestellten Kfz-Durchgangsverkehren zu befreien, ohne jedoch andere sensible Bereiche zusätzlich zu belasten.

4.3.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parkraumangebot in den Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum bietet eine wesentliche Stell-schraube zur wirkungsvollen Steuerung der Verkehrsmittelwahl für die auf die Bremer Innenstadt bezogenen

Verkehre und damit auch zur Bewältigung von Interessenskonflikten zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen. In vielen Straßen kommt es zu beidseitig zugeparkten Straßenräumen, die wenig Aufenthaltsqualität bieten und nicht selten zu Konfliktsituationen mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds führen.

4.3.6.1 Überblick: Öffentliche Stellplätze in der Bremer Innenstadt

Zurzeit stehen im Kernbereich der Altstadt etwa 3.900 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Der überwiegende Teil der Kfz-Stellplätze befindet sich in öffentlichen Parkhäusern. Im zentralen Altstadtbereich tragen bis auf Weiteres fünf von der BREPARK betriebene Parkhäuser mit einer Kapazität von 3.420 Stellplätzen zum Angebot bei (siehe nachfolgende Abbildung).

Standort	Kapazität
BREPARK Am Dom	400
BREPARK Katharinenklosterhof	350
BREPARK Mitte	1060
BREPARK Am Brill	950
BREPARK Pressehaus	660
Summe Altstadt	3.420

Abbildung 4-37 Kapazität der Parkhäuser im Kernbereich der Altstadt, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Die Parkhäuser im Kernbereich der Altstadt werden großräumig über den Altstadtring (Altenwall – Am Wall – Bürgermeister-Smidt-Straße – Martinistraße) angefahren, über den die Fahrer*innen dann auf die einzelnen Parkhäuser verteilt werden. Die Parkhäuser Am Brill und Pressehaus sind direkt vom übergeordneten Netz anzufahren.

Neben den Parkhäusern in der inneren Altstadt befinden sich sieben weitere öffentlich nutzbare Parkieranlagen mit insgesamt rund 2.750 Stellplätzen in fußläufiger Entfernung (siehe nachfolgende Abbildung).

Standort	Kapazität
BREPARK Stephani	440
BREPARK Ostertor / Kulturmeile	448
BREPARK City Gate	280
APCOA Am Wall ³¹	494
CONTIPARK Hillmannplatz	440
CONTIPARK Herdentor	350
CONTIPARK Am Bahnhof	260
Rövekamp	310
Summe Innenstadt (ohne Altstadt)	3.022

Abbildung 4-38 Kapazität der Parkhäuser in der Innenstadt (ohne Altstadt), Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Darüber hinaus stehen rund 450 öffentlich nutzbare Stellplätze auf straßenbegleitenden Flächen im inneren Altstadtbereich zur Verfügung. Diese befinden sich größtenteils in den engen Nebenstraßen und sind neben kostenlosen Kurzzeitparkplätzen, Kurzzeitparkplätzen mit zeitabhängigen Parkgebühren und unterschiedlichen

³¹ Im Zusammenhang mit dem Parkhaus Am Wall gibt es Überlegungen einer alternativen Planung. Genaue Einzelheiten sind zum gegenwärtigen Stand (06/2020) noch nicht bekannt.

maximalen Parkdauern. Bewohnerparkausweise werden in der Altstadt nicht ausgegeben (anders im Stephaniquartier und einzelnen Zonen der Bahnhofsvorstadt).

Eine ergänzende Bestandsaufnahme der privaten Stellplätze in dem zu betrachtenden Bereich ist in Bearbeitung, die Ergebnisse, liegen derzeit noch nicht vor. Im Rahmen dieser Bestandsaufnahme werden auch alle Reisebusstellplätze erfasst. Auch diese werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung betrachtet werden.

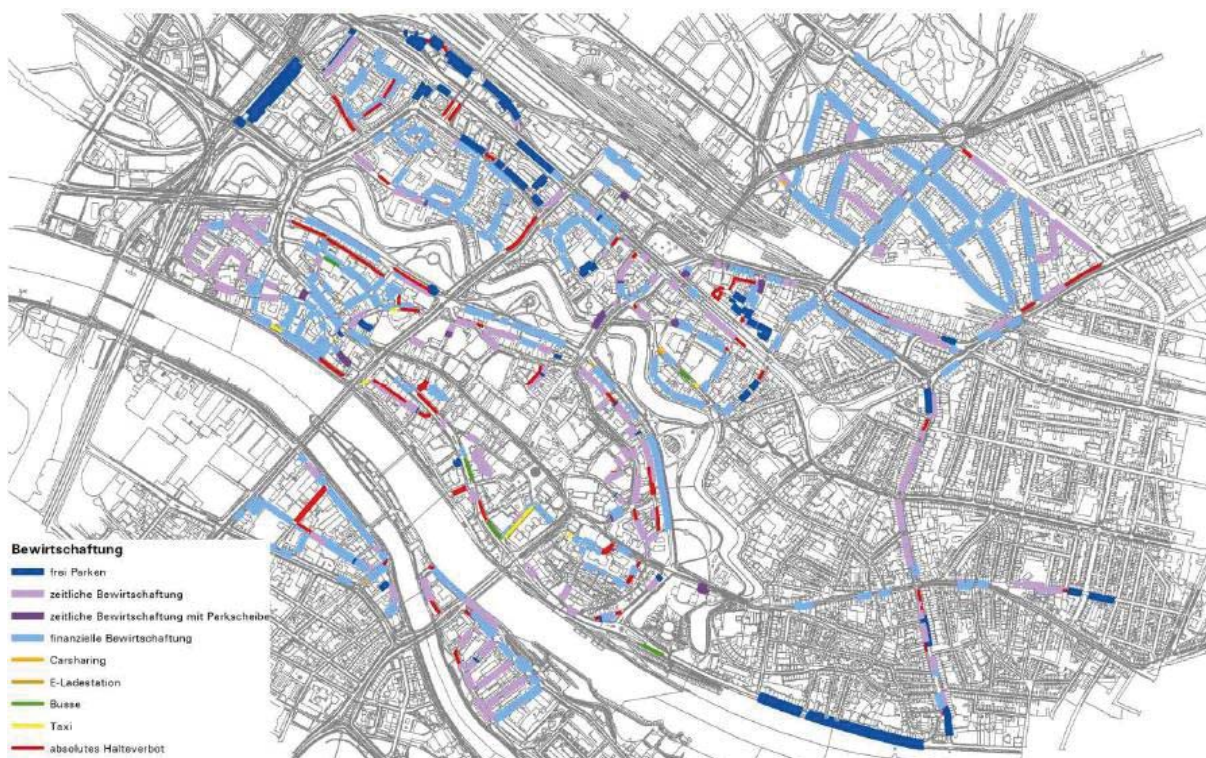
Neben den Stellplätzen in der Altstadt befinden sich rund 2.800 weitere Stellplätze auf dem BREAPRK Parkplatz Bürgerweide in fußläufiger Entfernung³².

Mit den bereits vorliegenden umfangreichen Erhebungen zum aktuellen Auslastungsgrad sowohl der öffentlichen straßenbegleitenden Stellplätze als auch der öffentlichen Parkhäuser aus den vergangenen Jahren wurde eine fundierte Datengrundlage geschaffen, die zur Auslastung an mittleren Werktagen umfassende Aussagen zulässt (vgl. SHP Ingenieure 2018). Auf Grundlage der aufgeführten äußeren Randbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass die Erhebungstage repräsentativ sind und für eine Auswertung bzw. Bewertung der Parkplatzsituation an einem mittleren Werktag geeignet sind (vgl. Ebd. 2018).

Ergänzend wurden darüber hinaus Untersuchungen der Stellplatznachfrage in den öffentlichen Parkhäusern an den im Einzelhandel nachfragestärksten Adventssamstagen beauftragt und ausgewertet (vgl. LK Argus GmbH 2018).

4.3.6.2 Straßenbegleitende Stellplätze

Innerhalb der Bremer Innenstadt sind die straßenbegleitenden öffentlichen Stellplätze nahezu flächendeckend bewirtschaftet.



³² Kurz vor, während und kurz nach den beiden Großveranstaltungen Bremer Freimarkt und Osterwiese steht die Fläche für Parkzwecke nicht zur Verfügung. In den nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten stehen die Stellplätze allerdings uneingeschränkt zur Verfügung. Für Innenstadtbesucher, die auf dem Parkplatz Bürgerweide parken, gilt das ParkTicketPLUS, das an allen Werktagen zwischen 9.30 Uhr und 20.30 Uhr auch als Fahrschein im ÖPNV auf dem Weg in die Bremer Innenstadt gilt.

Abbildung 4-39 Parkraumbewirtschaftungsarten in der Bremer Innenstadt, Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

In der vorstehenden Abbildung sind die jeweiligen Bereiche mit der dazugehörigen Bewirtschaftungsart ersichtlich. Ein Großteil des innerstädtischen Parkraums ist finanziell, mittels Parkscheinautomaten (PSA), bewirtschaftet (blau markierte Bereiche). Eine vergleichbar große Menge an Parkständen wird zeitlich bewirtschaftet (violett markierte Bereiche). Hier gilt lediglich ein eingeschränktes Halteverbot. In diesen Bereichen ist also lediglich ein kurzes Halten vorgesehen.

Zentrumsnahe Stellplätze (Historische Altstadt, Ansgariquartier, Martiniquartier) und der Bereich um den Hauptgeschäftsbereich sind durchgehend stark ausgelastet. Zur Spitzenstunde ist hier vereinzelt auch eine Vollbelegung vorzufinden.

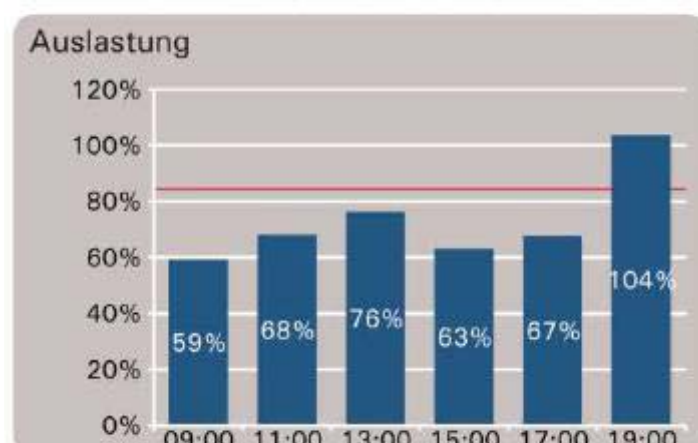


Abbildung 4-40 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

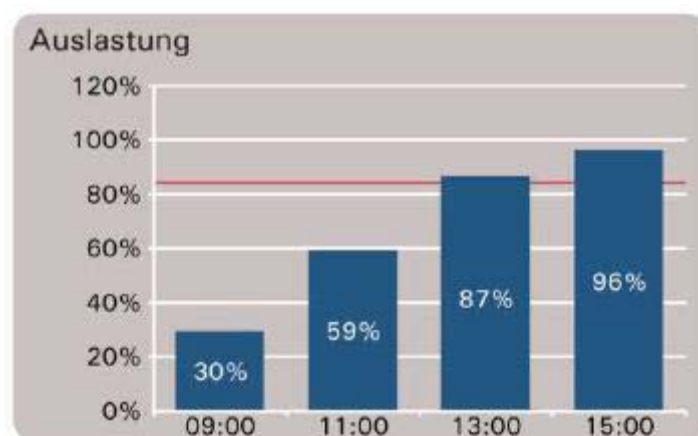


Abbildung 4-41 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018³³

Im Schnoor und in den Parkbereichen mit größerem Abstand zur Fußgängerzone (Am Wall) sind in allen Zeitbereichen noch ungenutzte Kapazitäten vorhanden. Während der maximal festgestellten Auslastung (Donnerstag) waren mindestens noch 46 freie Plätze³⁴ vorhanden, am Samstag waren mindestens 28 Stellplätze

³³ Für diesen Bereich liegen die Daten nur bis 15:00 Uhr vor.

³⁴ Von insgesamt 220 verfügbaren Stellplätzen.

nicht belegt. Auslastungsgrade größer 80 Prozent werden nur am Samstag in den Abendstunden festgestellt (siehe nachfolgende Abbildungen). Der Abstand dieser Parkbereiche zur Fußgängerzone liegt überwiegend in der Größenordnung zwischen 200 m und 400 m, was einer Gehzeit von 3 bis 6 Minuten entspricht.

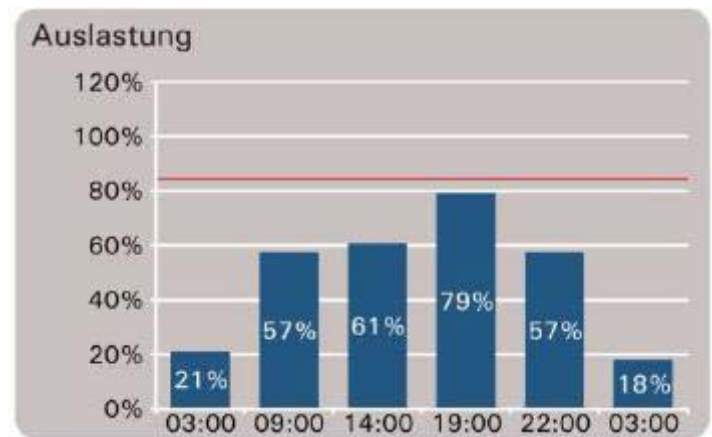


Abbildung 4-42 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

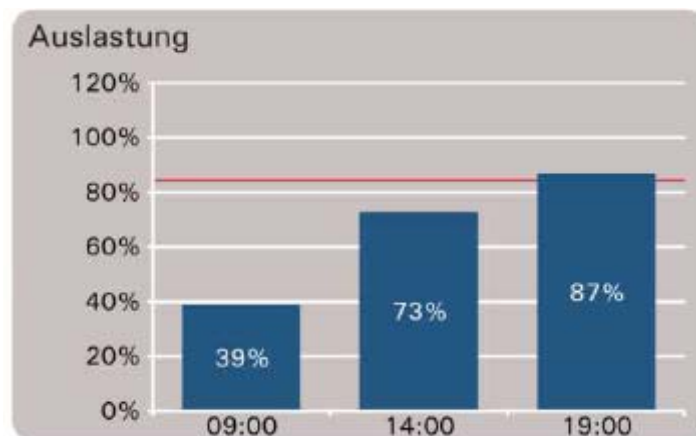


Abbildung 4-43 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

4.3.6.3 Öffentliche Parkhäuser

In der Bremer Innenstadt existieren ca. 9000 Stellplätze in Parkhäusern. In nachfolgender Tabelle sind die baulichen Kapazitäten der innerstädtischen öffentlichen Parkhäuser im Bestand aufgeführt.

Tabelle 4-3 Bauliche Kapazitäten der innerstädtischen öffentlichen Parkhäuser im Bestand (ohne BREPARK City Gate (+ 280 Stellplätze))

Öffentliche Parkhäuser im Bestand (Betreiber)	Bauliche Kapazität (Anzahl der Stellplätze)		
	Kurzparker	Dauerparker	Summe
Am Brill (BREPARK)	243	161	404
Am Dom (BREPARK)	646	218	864
Katharinenklosterhof (BREPARK)	289	56	345
Pressehaus (BREPARK)	519	144	663
Mitte (BREPARK)	846	193	1.039
Zwischensumme innere Altstadt	2.543	772	3.315
Am Bahnhof (Contipark)	260	62	322
Am Wall (APCOA)	180	314	494
Herdentor (Contipark)	125	225	350
Hillmannplatz (Contipark)	346	94	440
Ostertor/Kulturmeile (BREPARK)	104	327	431
Rövekamp (Rövekamp)	327	43	370
Stephani (BREPARK)	194	240	434
Zwischensumme weitere Innenstadt	1.536	1.305	2.841
Kapazität gesamt	4.079	2.077	6.156

Quelle: Angaben der Parkhausbetreiber; Nutzergruppen in den Parkhäusern von APCOA und Contipark geschätzt nach städtischem Parkleitsystem.

Quelle: Auszug aus dem Gutachten zum Stellplatzbedarf in Parkbauten in der Bremer Innenstadt – LK Argus (2018)

In Vergleich mit anderen Großstädten gibt es die meisten Parkplätze in Relation zur Einzelhandelsverkaufsfläche.

Tabelle 4-4 Stellplatzangebot im Vergleich mit Großstädten ähnlicher Größe

Stadt	Einwohner (2010)	Innenstadtverkaufsfläche	Stellplätze in den Parkhäusern	Verkaufsfläche pro Stellplatz in qm
Bremen	547.000	136.000	6.338	21,5
Hannover	523.000	244.000	9.400	26,0
Leipzig	523.000	170.000	5.500	30,9
Nürnberg	506.000	190.000	5.500	34,5

Quelle: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Beim Stellplatzangebot in den Innenstadtparkhäusern im Vergleich zur Verkaufsfläche wird bereits deutlich, dass in der Bremer Innenstadt ausreichend verfügbar Stellplätze zur Verfügung stehen (siehe vorstehende Tabelle). Dies zeigt auch, dass ein Abbau von Parkhauskapazitäten durchaus verträglich ist.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die durchschnittliche Auslastung der öffentlichen Parkhäuser im Betrachtungsraum an während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten.

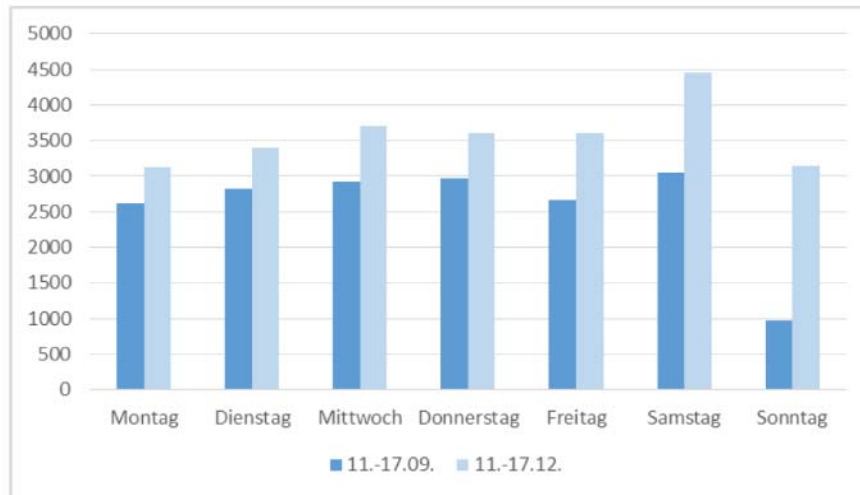


Abbildung 4-44 Wochenganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Belegung der Kurzzeitstellplätze in den innerstädtischen Parkhäusern an einem mittleren Samstag im Vergleich zu einem der nachfragestärksten Samstage.

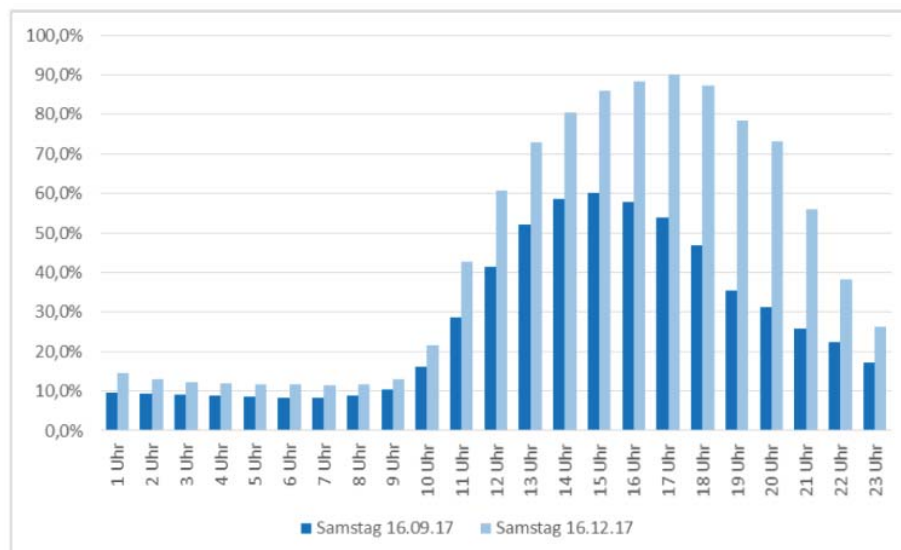


Abbildung 4-45 Tagesganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

Maximale Gesamtauslastungen in der Größenordnung von 80 Prozent deuten darauf hin, dass die verfügbaren Kapazitäten ausreichend sind. Damit sind die Parkhäuser in der inneren Altstadt an einem repräsentativen Werktag vergleichsweise mäßig ausgelastet. Lediglich an den nachfragestärksten Tagen kommt es zu vereinzelt Auslastungsereignissen über 85 Prozent. Über das Jahr gesehen sind die Parkhäuser damit lediglich an den Nachmittagen der Adventssamstage voll ausgelastet. Die Auslastung für einen repräsentativen Samstag sind im Vergleich zu den nachfragestärksten Adventssamstagen in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 4-5 Auslastung der Parkhauskapazitäten Vergleich Repräsentativer Samstag / Nachfragestärkster Samstag im Kernbereich der Innenstadt

Standort	Auslastung Repräsentativer Samstag	Auslastung Nachfragestärkster Samstag
BREPARK Am Dom	54 %	97 %
BREPARK Katharinenklosterhof	64 %	99 %
BREPARK Mitte	77 %	99 %
BREPARK Am Brill	51 %	99 %
BREPARK Pressehaus	91 %	100 %
Altstadt	70 %	99 %

Quelle: Auszug aus Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

Neben einer Parkraumnachfrage für die Parkhäuser in der inneren Altstadt wurde auch die Parkraumnachfrage für die umliegenden Parkhäuser in fußläufiger Entfernung in der Innenstadt erstellt. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst (vgl. LK Argus GmbH 2018).

Tabelle 4-6 Auslastung der Parkhauskapazitäten Vergleich Repräsentativer Samstag / Nachfragestärkster Samstag im innenstadtnahen Bereich

Standort	Auslastung Repräsentativer Samstag	Auslastung Nachfragestärkster Samstag
BREPARK Stephani	78%	26%
BREPARK Ostertor / Kulturmeile	98%	99%
APCOA Am Wall	74%	75%
CONTIPARK Hillmannplatz	79%	35%
CONTIPARK Herdentor	72%	36%
CONTIPARK Am Bahnhof	54%	66%
Rövekamp	79%	33%
Weitere Innenstadt	78%	47%

Quelle: Auszug aus Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018
Damit stehen selbst zu den Spitzenstunden an den nachfragestärksten Samstagen alleine unter Berücksichtigung aller Kapazitäten in fußläufiger Entfernung zur Sögestraße / Obernstraße Parkierungsanlagen nachmittags freie Stellplätze in den Parkhäusern zur Verfügung.

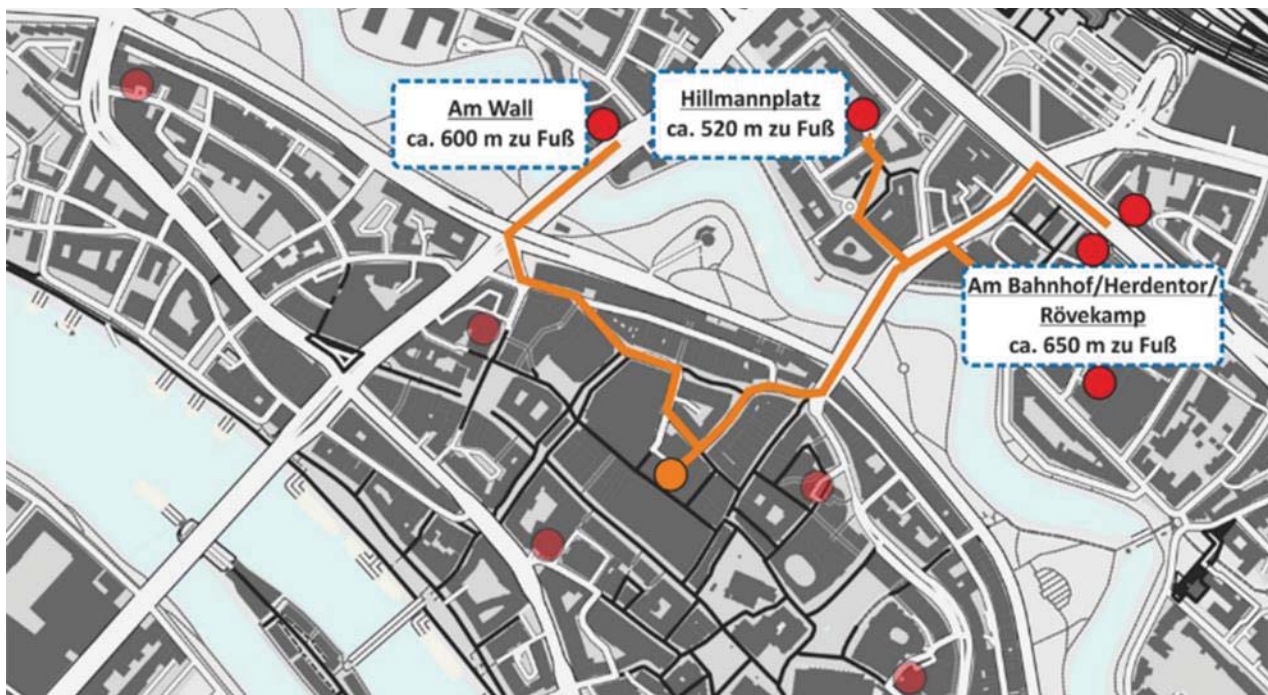


Abbildung 4-46 Fußläufige Entfernungen weiterer Parkhäuser zum Parkhaus Mitte, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

Weiterhin wurde festgestellt, dass die Auslastung der Parkhäuser im Durchschnitt deutlich geringer ist als die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum der Umgebung. Damit wird trotz der verhältnismäßig geringen Anzahl von rund 450 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum viel Parksuchverkehr verursacht. Die damit einhergehenden häufigen Ein- und Ausparkvorgänge behindern die übrigen Verkehrsteilnehmer*innen und führen nicht selten auch zu Konfliktsituation mit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Auf Basis der vorliegenden Erhebungen kann ein generelles oder systematisches Parkraumdefizit im Bereich der Bremer Innenstadt zurzeit nicht festgestellt werden. In der Gesamtbetrachtung war an erhobenen repräsentativen Werktagen immer ein ausreichendes Parkraumangebot vorhanden. Die Nachfrage verteilt sich aber eher ungleichmäßig. Zentrale Standorte sind häufig sehr stark ausgelastet, aber an Standorten mit geringfügig weiteren Wegen zur Sögestraße / Obernstraße wie z. B. dem Parkplatz an der Bürgerweide mit einer Kapazität von ca. 2.800 Stellplätzen (und einer zusätzlichen Gehzeit von 5 bis 10 Minuten) und in den Parkhäusern in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt sind zurzeit ausreichende Kapazitäten vorhanden.

Das umfangreiche Stellplatzangebot in den Parkhäusern in der Innenstadt bietet sowohl für den Büro- und Dienstleistungsstandort, als auch für Einzelhandel und Freizeit ein mehr als ausreichendes Angebot sowohl gegenwärtig als auch unter Beachtung der Bauvorhaben und möglicher Nutzungsänderungen.

4.3.6.4 Städtebauliche Entwicklungen in der Innenstadt

Die jüngste Betrachtung der Parkraumnachfrage für einen mittleren Werktag im Vergleich zu den nachfragestärksten Tagen in den Wochen vor Weihnachten erfolgte unter Berücksichtigung des Entfalls des Parkhaus Mitte. In der Summe ist der Wegfall von ca. 1060 Stellplätzen zu erwarten. Wie vorstehend ausgeführt konnte auf Basis der vorliegenden Erhebungen ein generelles oder systematisches Parkraumdefizit im Bereich der Bremer Innenstadt nicht festgestellt werden (vgl. LK Argus GmbH 2018).

Mit dem anstehenden städtebaulich-architektonischen Wettbewerbsverfahren ‚Mitte Bremen‘ (Bauleitplanverfahren B 2420) sind jedoch aktuell einige städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Vorbereitung, die

unmittelbar Auswirkungen auf das Parkraumangebot haben werden, da die zukünftige Entwicklung der Parkraumnachfrage maßgeblich durch Art und Umfang der im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen realisierten Nutzungen in der Mitte Bremen realisiert wird.

Einzelheiten können zum gegenwärtigen Stand der Bauleitplanungen zwar noch nicht abschließend abgeschätzt werden, es ist jedoch davon auszugehen, dass mit dem Vorhaben durch den vorgesehenen Anteil an Wohnnutzung insbesondere auch eine erhöhte Nachfrage im ruhenden Verkehr durch die Bewohner verbunden sein wird.

Bewohner sind als Langzeitparker zu charakterisieren, dennoch findet die höchste Nachfrage hier eher in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden statt - also zwischen Feierabend und Arbeitsbeginn am nächsten Tag. Vor dem Hintergrund des im Rahmen der Bauleitplanung zum aktuellen Stand (Juni 2020) rechnerisch ermittelten und angenommenen Stellplatzbedarfs für Bewohner, ist der zusätzliche Stellplatzbedarf für Bewohner als unkritisch einzustufen.

4.3.6.5 Fazit

Auch unter Berücksichtigung des Entfalls der Stellplätze des Parkhaus Mitte bestünde nur an wenigen besonders nachfragestarken Tagen im Jahr eine nicht gedeckte Parkraumnachfrage³⁵. Eine Dimensionierung für die Nachfragespitzen ist sowohl aus wirtschaftlichen Gründen als auch städtebaulich und verkehrstechnisch nicht geboten. Die heute bestehenden Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern und auf den Parkplätzen in der Innenstadt reichen damit aus. Neben einem anzustrebenden Ausgleich der Nachfrage und Nutzung aller Parkhäuser ist zu prüfen, inwieweit Standorte in der zentralen Innenstadt anderen Nutzungen zugeführt werden können bzw. Potential bieten für eine städtebauliche Neuausrichtung durch Abriss und Neubau.

4.3.6.5.1 Park & Ride

Alternativ bestehen zahlreiche Möglichkeiten, am Stadtrand zu parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter in die Bremer Innenstadt zu fahren. Nachstehend sind in Tabelle die aktuellen Park & Ride Parkierungsanlagen aufgeführt.

Tabelle 4-7 P&R Standorte in Bremen (einschließlich Kapazitäten)

Standort	Kapazität
P&R Parkhaus Hinterm Sielwall	500
P&R Parkhaus Bahnhof Bremen-Burg	170
P&R Parkplatz USE Akschen / Stapelfeldstraße	126
P&R Parkplatz Norderländerstraße	243

Quelle: BrePARK (2020)

4.3.6.5.2 Parkleitsystem

In diesem Zusammenhang soll nachstehend auch kurz auf das Parkleitsystem in der Bremer Innenstadt eingegangen werden. Parkleitsysteme sind ein Instrument, um die Probleme des ruhenden Kfz-Verkehrs in städtischen Zentren, insbesondere Parksuchverkehre, zu reduzieren. Für den Bereich der Innenstadt ist in Bremen ein dynamisches Parkleitsystem installiert. Damit werden zusätzlich zu der statischen Wegweisung zu den

³⁵ Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen der Bilanzierung im Zusammenhang mit dem Parkhausgutachten aufgrund einer getroffenen Vorfestlegung Kapazitäten verschiedener Parkierungsanlagen nicht berücksichtigt wurden, so z.B. die Bürgerweide mit einer Kapazität von 2.800 Stellplätzen. Diese Vorfestlegung kann aber angesichts der geänderten politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen nicht weiter aufrechterhalten werden. Unter diesem Gesichtspunkt sind sowohl die innenstadtnahen Anlagen wie die Bürgerweide oder das neu entstandene BREPARKhaus City Gate aufgrund seiner verhältnismäßig guten ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt und die Erreichbarkeit über die B6 als akzeptable Alternative mit in der Bilanzierung zu betrachten.

entsprechenden Parkhäusern weitere Informationen bezüglich der Auslastung oder der Stellplatzzahl bereitgestellt.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist zunächst grundsätzlich geeignet, wenn die räumliche Verteilung und die Auslastung der vorhandenen Parkeinrichtungen deutliche Unterschiede aufweist und einige Parkeinrichtungen oft voll ausgelastet sind, während in anderen Einrichtungen zur selben Zeit entsprechende Kapazitäten freistehen, und es zu einer entsprechenden Optimierung der Auslastungssituation kommen soll. Durch die aktuelle bereichsbezogene Ausweisung der freien Kapazitäten führt das städtische Parkleitsystem Innenstadtbesucher*innen jedoch grundsätzlich direkt in den Kernbereich der Altstadt. Dadurch werden die umliegenden innenstadtnahen Parkhäuser in der Bahnhofsvorstadt erst nach (Über-)Füllung der Parkhäuser in der Altstadt verstärkt angefahren (vgl. LK Argus GmbH 2018).



Abbildung 4-47: Anpassungsarbeiten am Parkleitsystem nach Umbaumaßnahmen im Herdentor, Quelle SKUMS

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Wirksamkeit von Parkleitsystem in einem sehr hohen Maß von der Akzeptanz durch die Nutzer abhängt. Die Beschilderung im Rahmen eines (dynamischen) Parkleitsystems besitzt lediglich empfehlenden Charakter. So ist nach herrschender Meinung die Wirksamkeit von Parkleitsystemen zur Verkehrsführung und zur Reduzierung von Parksuchverkehr begrenzt³⁶. So hat auch in Bremen nach Untersuchungen zur Akzeptanz des dynamischen Parkleitsystems festgestellt, dass die überwiegende Mehrzahl der Nutzer der Parkieranlagen in der Innenstadt sich nicht nach dem Leitsystem richten, sondern die Innenstadtparkhäuser davon unabhängig anfahren.

Auch aus diesem Grund wird das aktuell eingesetzte Parkleitsystem in Bremen sukzessive durch ein statisches Leitsystem ersetzt. Nicht zuletzt, weil sich mittlerweile der Einsatz elektronischer Informationssysteme, die über eine App mit den aktuellen Informationen zur Kapazitätsauslastung in den Parkhäusern der Innenstadt aus der Verkehrsleitzentrale, auch in Bremen etabliert hat.

4.3.6.5.3 Lieferverkehr

³⁶ Vgl. Körntgen (1996) Körntgen, S. (1996): Parkleitsysteme und Parksuchverkehr. In: Grüne Reihe des Fachgebiets Verkehrswesen, Heft 34, S. 79–99, Universität Kaiserslautern wie auch Baier u.a. (2000): DSSW Leitfadens.



Abbildung 4-48 Lieferfahrzeug in der Sögestraße,
Quelle: SKUMS

Im inneren Altstadtbereich mit den Fußgängerzonen unterliegt der Lieferverkehr aktuell einer Einfahrtsbeschränkung. Das definierte Zeitfenster für Lieferverkehre ist von 20:00 Uhr bis 11:00 Uhr. Außerhalb der definierten Lieferzeit sind aber nach wie vor ein nicht unerheblicher Anteil illegaler Verkehre zu beobachten³⁷. 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.

Darüber hinaus sind viele der Straßen in der inneren Altstadt vor allem vormittags von Fahrzeugen der unterschiedlichen Lieferdienste frequentiert.

Die engen Altstadtstraßen in der Bremer Innenstadt bieten oft nicht ausreichend Platz für die haltenden Fahrzeuge. Diese weichen deswegen oft auf die Seitenflächen aus, was zu einer Einschränkung der sowieso schon sehr engen Gehwege führt. Lieferzonen mit eingeschränktem Halteverbot sind oftmals einfach zugeparkt und damit für den Lieferverkehr nicht nutzbar – auch im unmittelbaren Umfeld von öffentlich nutzbaren Parkgaragen. Die bisherigen niedrigen Bußgelder und eine Kontrolldichte mit unzureichender Abschreckungswirkung haben dieses Verhalten eher verstärkt.

Ziel ist es, die in Verbindung mit KEP-Diensten veränderten Anforderungen des Einzelhandels und des Lieferverkehrs, aber auch von Handwerkern mit den Flächen und deren zeitlicher Verfügbarkeit für eine attraktive Innenstadt auch aus Sicht der Bewohner*innen, Gastronomie, Handel und dort Arbeitenden in Einklang zu bringen.

4.3.7 Verkehrs- und Signaltechnische Betrachtung

4.3.7.1 Analyse der Signalsteuerrungen in der Innenstadt

Signalanlagen werden eingesetzt, um an Knotenpunkten mehrere Verkehrsströme mit unterschiedlicher Verkehrsstärke und -bedeutung zu steuern. Historisch bedingt wurden die Signalanlagen zur Steuerung des Kfz-Verkehrs in der Nachkriegszeit aufgebaut und sukzessive erweitert. Ampelanlagen allein für den Fußgängerverkehr zur sicheren Querung von Fahrbahnen kamen später hinzu. Weiterhin wurden die Steuerungslogik und –technik mit Umstellung auf computerbasierte Netzsteuerungen verfeinert, verkehrsabhängige Steuerungen und Anforderungsschaltungen, die durch Straßenbahnen und Linienbusse angefordert werden können und akustische Signale für sehbehinderte Menschen kommen hinzu.

4.3.7.2 Steuerverfahren

Folgende Signalsterverfahren werden zurzeit angewendet:

Festzeit:

- Zeit- und verkehrsunabhängig sind Umlaufzeit, Phasenfolge, Phasenanzahl und Freigabezeit in jedem Umlauf gleich.
- Alle Signalgruppen erhalten, auch ohne Anforderung bzw. Bedarf, einmal pro Umlauf eine Freigabe.
- Eine feste Koordinierung mehrerer hintereinanderliegender LSA ist mit diesen Plänen nur stark eingeschränkt möglich (ohne Anpassung der Elemente des Signalprogramms).

³⁷ Vgl. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (2012) – Verkehrliche Untersuchungen im Zusammenhang mit angestrebten Verbesserungen zur Langenstraße

- In allen Steuergeräten sind Festzeitprogramme hinterlegt, die z.B. bei gestörten Detektionen geschaltet werden können (Rückfallebene).

Teilverkehrsabhängig, (Signalprogrammauswahl/-anpassung):

- Die Signalprogrammauswahl bzw. die Anpassung der Elemente des Signalprogramms, u.a. die Phasenfolge, Phasenanzahl sowie Freigabe- und Versatzzeit, erfolgt zeitplan- oder verkehrsabhängig.
- Abhängig von Rahmen und Anforderungen erhalten die Signalgruppen ihre Freigaben.
- Eine Koordinierung mehrerer hintereinanderliegender LSA ist mit diesen Plänen möglich.

Vollverkehrsabhängigkeit, VV (Signalprogrammbildung):

- Im Rahmen der Signalprogrammbildung sind, unter Einhaltung von sicherheitsrelevante Signalzeiten, die Umlaufzeit, Phasenfolge, Phasenanzahl und die Freigabezeiten frei veränderbar.
- Eine Koordinierung mehrerer hintereinanderliegender LSA ist verkehrsabhängig möglich.
- Angeforderte Signalgruppen können unter Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten Zeiten zu jederzeit im Umlauf frei bekommen.

4.3.7.3 „Signaltechnische Erfassung“

Da die zu betrachtenden Anlagen in der Bremer Innenstadt alle in teil- oder vollverkehrsabhängig laufen, benötigen die anfordernden Verkehrsströme gemäß ihrer Funktion eine Detektion.

Art des Verkehrsstroms	Detektionsart
Kfz-Verkehr	Induktionsschleifen, Video/ Radar
ÖPNV	Funkfassung, Schleifen, Video, LSA-Tasten/Schlüsselschalter
Fußgänger	Taster, Wärmebild/ Video
Radverkehr	Schleifen, Video, Radar

Die von uns betrachteten Anlagen haben alle Anforderungen für Blinde ausgestattet.
Nicht alle verfügen über die taktilen Bodenelemente.

Anforderungen an Signalsteuerung

Rund die Hälfte der Ampelanlagen in der Innenstadt benötigt für signaltechnische Anpassungen eine Hochrüstung des Steuergerätes.

Die Anforderungen an Signalanlagen sind unterschiedlich.

Für den ÖPNV geht es darum, ein Halten nur an Haltestellen zu realisieren und nicht am Ampeln halten zu müssen. Das bedingt aber auch Kompromisse, wenn an einer ampelgesteuerten Kreuzung verschiedene Fahrbeziehungen im ÖPNV zeitgleich abzuwickeln sind.

Der Radverkehr möchte eine Signalisierung haben, die nicht an die Fußgängerampeln gekoppelt ist, weil dies die Grünzeit verkürzt gegenüber dem Kfz-Verkehr. Zudem möchten Radfahrer auch nicht warten an Ampeln, wobei aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten im Radverkehr es auch schwierig ist, eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr einzurichten. Dies geht immer nur in begrenzten überschaubaren Abschnitten.

Fußgänger möchten nicht zu lange auf Grün warten und nicht auf Mittelinseln verweilen. Dies bedingt dann dynamische Signalisierung von Fußgängerfurten, die zum Ziel hat, in beiden Richtungen unterschiedliche Grünzeiten anzuzeigen, um sicher zu stellen, dass keine auf einer Mittelinsel verbleibt und immer alle die

andere Gehwegseite erreichen. Fußgänger und Radfahrer sind zudem besonders zu schützen gegen abbiegende Kfz, vor allem gegenüber Lkw. Dies bedingt dann ggf. eine getrennte Signalisierung dieser Verkehrsströme.

Dabei wird die Verkehrsrichtung mit der höheren Verkehrsbedeutung im Sinne der Straßenverkehrsordnung als vorfahrtsberechtig festgesetzt.

Für den Kfz-Verkehr geht es vornehmlich um Vermeidung von Staus, um eine Grünzeit, die der Verkehrsmenge, die dort fahren möchte, entspricht und in Verbindung mehrerer Anlagen um eine „Grüne Welle“, die ein Halten in der Hauptrichtung an mehreren Ampeln nacheinander unterbinden soll.

Die Signalsteuerung in der Innenstadt basiert zurzeit auf der „signaltechnischen Hauptrichtung“. Dieser orientiert sich i.d.R. an der höheren Verkehrsbedeutung der Verkehrsströme (beschilderte Vorfahrtsregelung). Verkehre aus der untergeordneten Verkehrsrichtung werden als Verkehre aus der Neben- oder Gegenrichtung bezeichnet.

Verkehre in Hauptrichtung erhalten automatisch eine Freigabe - Verkehre aus den Nebenrichtungen müssen sich die Freigabe hingegen anfordern über Induktionsschleifen, Kameras oder Drucktasten. Bei einem Signalumlauf ≥ 80 s erhält der Fußgänger aus der Nebenrichtung allerdings mittels programmierter Daueranforderung automatisch eine Freigabe.

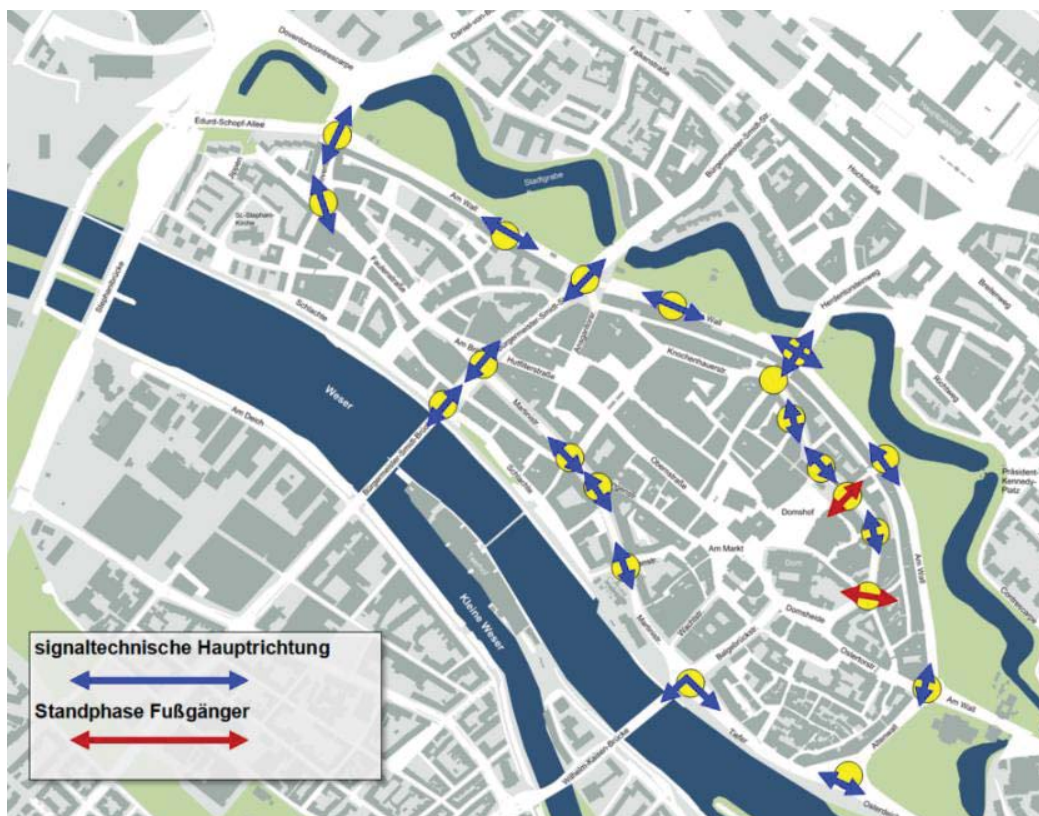


Abbildung 4-49 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt - Signaltechnische Hauptrichtung, Quelle: Eigene Darstellung ASV



Abbildung 4-50 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt – Eingesetzte Steuerverfahren, Quelle: Eigene Darstellung ASV

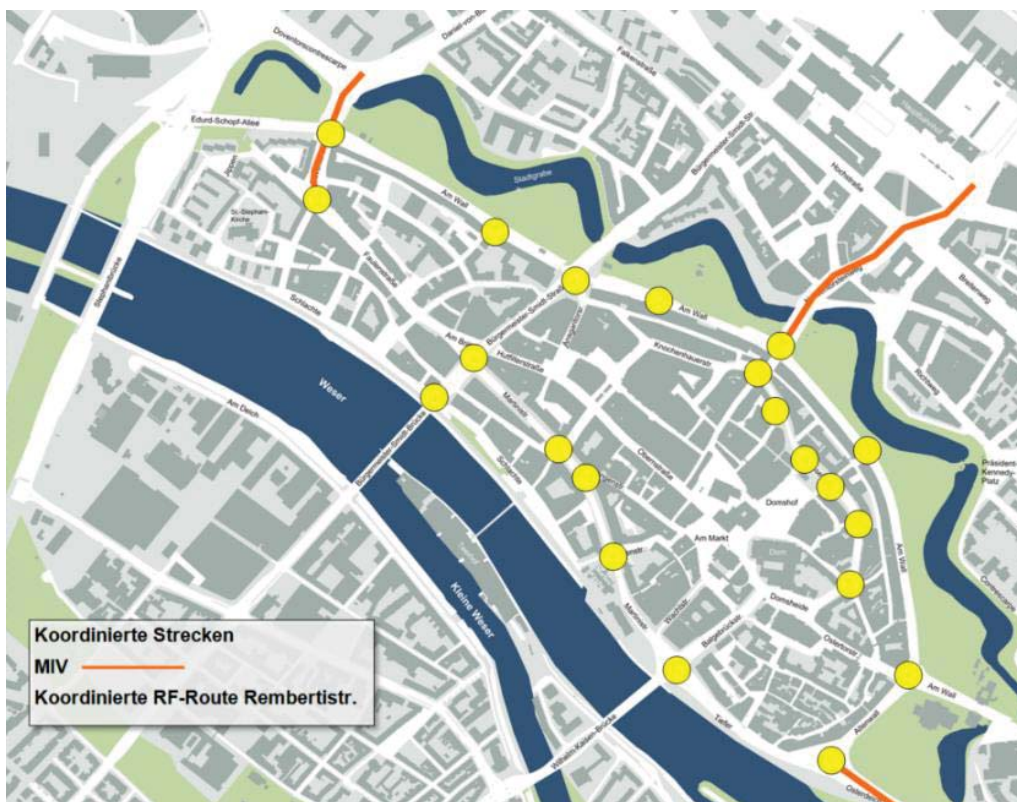


Abbildung 4-51 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt – Koordinierte Strecken, Quelle: Eigene Darstellung ASV

Einige Signalanlagen sind heute bereits auf die Belange des Fußverkehrs ausgerichtet. Sondersignalphasen aufgrund der gesicherten Führung von Linksabbiegern parallel zu den Straßenbahnachsen (um Unfälle zu

vermeiden) führen in der Folge zu längeren Signalumlaufzeiten. Dies führt zu langen Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr und auch zu relativ kurzen Grünzeiten insgesamt, die in Verbindung mit langen Fußgängerfurten nur erreicht werden können, wenn man bereits an der roten Ampel wartet. Hinzu kommen Sonderphasen für den ÖPNV, um diesen auf hoch belasteten Abschnitten ohne zusätzliche Halte und damit verbundenen Verspätungen zu führen.

Die autofreie Innenstadt beinhaltet den Anspruch, die Anforderungen des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV in der Signalsteuerung stärker in den Fokus zu nehmen. Ziel ist es, die Signalsteuerungen durch kürzere Umlaufzeiten und / oder längere Grünphasen stärker an den Belangen des Fußverkehrs auszurichten, um die Querungsdefizite und Barrierewirkungen im Stadtraum abzubauen. Eine gesonderte Koordinierung für den Kfz-Verkehr ist aufgrund des Ziels der Reduzierung des Durchgangsverkehrs zukünftig grundsätzlich nicht vorgesehen. Dies beinhaltet eine Änderung der Signalprogrammierung, damit ist der o.g. Austausch der Steuergeräte an mehreren Signalanlagen verbunden.

4.3.8 Einbahnstraßenregelung Am Wall

Im beschlossenen und über Fördermittel finanzierten Projekt „Fahrradroute Wallring“ (vgl. Kapitel 4.3.3.2) hat sich bei der Bearbeitung im Abschnitt zwischen Bgm.-Smidt-Straße (AOK-Kreuzung) und Osterdeich ein neuer Sachstand ergeben. Bereits in der Machbarkeitsstudie wurde erkannt, dass mit Realisierung der Premiumroute als Zweirichtungsradweg im Seitenraum erhebliche Standardunterschreitungen (v. a. im Abschnitt Herdentor bis Ostertor) einhergehen. Als Alternative wurde daher in der Machbarkeitsstudie die Inanspruchnahme eines Fahrstreifens und eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Der Förderantrag für die Fahrradroute Wallring hat sich dennoch zunächst auf eine Umsetzung im Seitenraum bezogen.

Die im Rahmen der Planung genauer geprüften Belange des Denkmal- sowie Baumschutzes stehen allerdings der vorgesehenen Führung des Radverkehrs als Zweirichtungsradweg im Seitenraum ab der AOK-Kreuzung Richtung Osterdeich entgegen. Die Qualitätsanforderungen an die Premiumroute erfordern Flächenbedarf, der nur mit Inanspruchnahme der Fahrbahn gelöst werden kann. Alternativen ergeben sich entweder durch eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr oder die Inanspruchnahme des Kfz-Parkstreifens. Letzteres ist im Hinblick v. a. auf die Erreichbarkeit der Anlieger sowie des ansässigen Einzelhandels, aber auch hinsichtlich des Schallschutzes³⁸ sowie straßenräumlicher Qualitäten ausgeschlossen worden. Entsprechend ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für den MIV im Streckenabschnitt zwischen AOK-Kreuzung und Ostertorstraße erforderlich.

Da es für diesen Streckenabschnitt unterschiedliche Varianten für die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in Bezug auf die Fahrtrichtung gibt, wurden diese einer weitergehenden Betrachtung unterzogen. Um eine Entlastung des komplexen Knotenpunkts AOK-Kreuzung zu erreichen, kommen nach derzeitigem Stand die beiden Varianten für eine mögliche Realisierung in Frage, die im Abschnitt AOK-Kreuzung/Herdentor in Richtung Herdentor führen.

Sie unterscheiden sich durch die Richtung der Einbahnstraße im Abschnitt zwischen Herdentor und Ostertorstraße (siehe nachfolgende Abbildungen).

³⁸ Eine Verlagerung der Fahrbahn näher an die Bebauung verschärft die Immissionsproblematik.

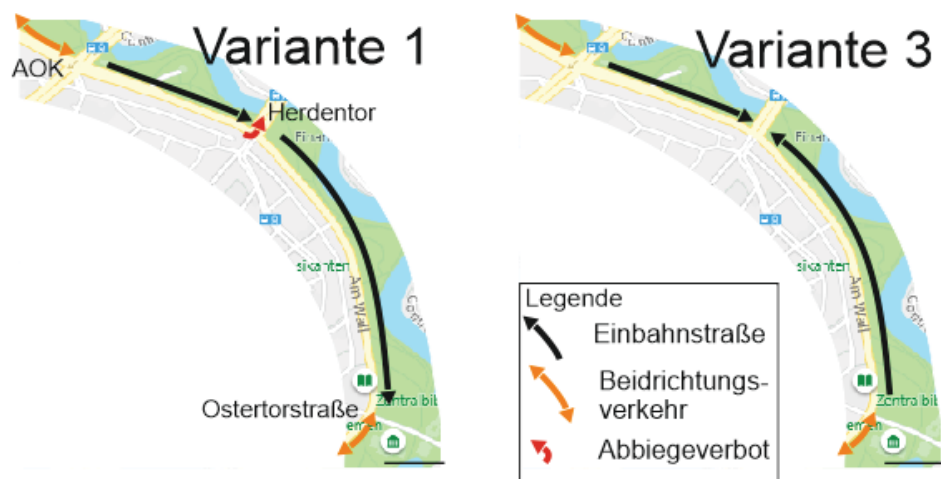


Abbildung 4-52: Varianten der Einbahnstraßenregelung Am Wall zwischen AOK-Kreuzung und Ostertorstraße, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Beide Varianten haben jeweils Vor- und auch Nachteile in Bezug auf Verkehrsverlagerungen, erforderliche bzw. mögliche Anpassungen an Knotenpunkten und Erreichbarkeitsfragen z. B. für Feuerwehr und Polizei im Einsatzfall aber auch die BSAG bei notwendigen Umleitungsverkehren. Eine abschließende Entscheidung ist daher noch nicht getroffen worden. Ziel ist es, dies im Rahmen der weiteren Planungen der autofreien Innenstadt zu prüfen und zu entscheiden.



Abbildung 4-53: Visualisierung der Fahrradrouten Wallring Am Wall (Herdentor Blickrichtung AOK-Kreuzung), Quelle: SKUMS

Erste planerische Ansätze, für die eine abschließende Aussage zur Fahrtrichtung der Einbahnstraße unerheblich ist, zeigen die neue Qualität des Straßenraums Am Wall mit hohem Komfort für den Radverkehr bei Erhalt der Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr.



Abbildung 4-54: Visualisierung der Fahrradroute Wallring Am Wall (Ostertor Blickrichtung Bischofsnadel), Quelle: SKUMS

4.4 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

Das übergeordnete Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans liegt darin, den öffentlichen Raum aufzuwerten und gleichzeitig die Funktionen des Oberzentrums und die Bedürfnisse der Anlieger*innen, Anwohner*innen und Besucher*innen zu berücksichtigen. Es soll eine hohe Aufenthaltsqualität bei gleichzeitigem Erhalt sämtlicher Funktionen der Bremer Innenstadt erreicht werden.

Als wesentliche mögliche Handlungsfelder, die im Rahmen der Maßnahmenentwicklung näher betrachtet werden, ergaben sich:

Enge Straßenräume:

- Bahnhofstraße (fußläufige Relation Hbf ↔ Innenstadt)
- Buchtstraße
- Violenstraße
- Carl-Ronning-Straße
- Wegesende/Spitzenkiel

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr:

- Bischofsnadel
- Bahnhofstraße
- Tiefer
- Balgebrückstraße
- Wilhelm-Kaisen-Brücke
- Schlachte
- Gustav-Deetjen-Tunnel

Straßen mit hoher Trennwirkung (linienhaft und/oder punktuell):

- Martinistraße
- Bgm.-Smidt-Straße
- Faulenstraße
- Tiefer
- Langemarckstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Schüsselkorb
- Am Wall (Wallanlagen)
- Am Wall (Kulturmeile)
- Am Brill
- AOK-Kreuzung
- Breitenweg/ Herdentorsteinweg

Besondere Defizite/ Potenziale in der Aufenthaltsqualität:

- Tiefer
- Parkplatz vor Ecke Tiefer/Altenwall
- Stadtstrecke

Defizite im Radverkehr (Konflikte mit Fußverkehr siehe oben):

- Wilhelm- Kaisen-Brücke ↔ Tiefer ↔ Osterdeich
- Innenstadtquerung Schlüsselkorb bzw. Bischofsnadel ↔ Domshof ↔ Balgebrückstraße
- Achse Tiefer ↔ Martinistraße ↔ Faulenstraße aufgrund vieler LSA unattraktiv
- Ostertorsteinweg
- Sielwall
- Am Dobben
- Violenstraße
- Buchtstraße
- Straßenzug Wegesende/Spitzenkiel
- fehlende Nord-Süd-Querung zwischen Herdentor und Schlachte/Martinistraße

Fahrradparken:

- Innenstadt wichtigstes Fahrradziel insb. ggü. Einkaufszentren am Stadtrand
- Angebot an Abstellangelegenheiten nicht zufriedenstellend -> hoher Handlungsbedarf
- Fahrradparkhäuser werden gut angenommen, wenn kostenfrei oder günstig

ÖPNV:

- Innenstadt wichtiges Ziel von ÖV-Kunden
- gilt an Sonnabend in besonderem Maße
- zudem viele Umsteiger in der Innenstadt
- Für die Besucher*innen der Innenstadt hat die direkte Straßenbahnanbindung der Obernstraße somit eine sehr hohe Bedeutung.

Kfz-Verkehr:

- i.d.R. nur zu wenigen Zeiten spürbare Einschränkungen der Verkehrsqualität
- Großer Teil des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt ist Durchgangsverkehr
- Großteil des Schwerverkehrs in der Innenstadt ist Zielverkehr, kann also nicht großräumig auf anderen Straßen verlagert werden.

Ruhender Kfz-Verkehr:

- Hohe Nachfrage nach straßenbegleitenden Stellplätzen erzeugt Parksuchverkehr
- Reduzierung Stellplatzangebot in gewissem Umfang unkritisch.
- Weitergehende Reduzierung erfordert Stärkung des Umweltverbunds als Alternative, um MIV dorthin zu verlagern.
- Parkleitsystem führt den Kfz-Verkehr zentral in die Innenstadt, nicht zu den Parkhäusern am Innenstadtrand

Lieferverkehr:

- teilweise illegaler Lieferverkehr
- Lieferzonen häufig belegt, Kontrollichte und Bußgelder unzureichend

In der Analyse wird deutlich, dass die Straßenräume durch eine ungerechte Flächenaufteilung geprägt sind. Dabei überlagern sich in den meisten Straßenräumen unterschiedliche Problemstellungen (Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, Trennwirkung, begrenzte Flächenverfügbarkeit, Gestaltqualität) bei vielfältigen Nutzungsansprüchen (Verbindungsfunktion, Aufenthalt, Querung, Parken, Liefern, Umfeldnutzungen). Die angestrebte Stärkung sowohl des Fuß- und Radverkehrs als auch des ÖPNVs muss im Umkehrschluss also eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs bedingen.

Die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen in der Stadt und insbesondere in der Innenstadt sind im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen zukunftsweisenden städtischen Mobilität als vorteilhaft einzuschätzen. Die Bestandsanalyse hat einige bestehende gute Ansätze, aber auch Defizite aufgezeigt, die im Rahmen der weiteren Entwicklung eines verbindlichen Handlungskonzepts näher betrachtet werden.