

Vorlage für die Sitzung des Senats am 26.11.2019

**Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung
und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025**

A. Problem

Die Bremische Bürgerschaft hat am 23. September 2014 das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025¹ beschlossen. Durch dieses politisch einstimmig beschlossene Handlungskonzept liegen für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vor. Die Maßnahmen haben vor Aufnahme in das Handlungskonzept sowohl einen umfangreichen Beteiligungsprozess als auch ein komplexes Bewertungsverfahren durchlaufen. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 sollen durch Umsetzung des Handlungskonzepts erreicht werden.

Für den ÖPNV (Linienbusverkehr und Straßenbahn) ist neben dem VEP auch der zeitlich auf fünf Jahre ausgerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) für die Stadtgemeinden Bremen² und Bremerhaven von Bedeutung.

Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan für das Land Bremen³ eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonennahverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltdepunkte.

Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030⁴ ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen. Er bildet neben eigenen Maßnahmen und Investitionen in die Häfen die wesentliche Grundlage für die mittel- und langfristige Entwicklung der Häfen im Land Bremen und sichert deren im Hafenwettbewerb immer mehr an Bedeutung gewinnende Anbindungsqualität.

Seit der Bearbeitung des VEP gab es in der Verkehrstechnologie weitreichende Innovationen, vor allem im Bereich digitale Mobilitätsplattformen, automatisiertes Fahren und Elektromobilität. Mit dem Masterplan Green City⁵ erfolgte im Jahr 2018 eine Fortschreibung des VEP für diese Bereiche.

¹ <https://www.bauumwelt.bremen.de/vep>

² https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_17i%20BdV_S_Fortschreibung%20d6PNV_Planung_Endf.pdf

³ https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/SPNV_Plan_2015.pdf

⁴ <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>

⁵ https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_TOP_18g_BdV_Masterplan%20Green%20City%20Bremen.41187.pdf

<https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/20180813%20Masterplan%20Green%20City%20Bremen%20V1.1%20-%20Leseversion.39677.pdf>

Durch die genannten Verkehrskonzepte besteht eine hohe Investitionssicherheit durch Nachweis der Wirkungen unter Beachtung des Verkehrsverhaltens aller Verkehrsteilnehmer*innen, der Wechselwirkungen von Maßnahmen untereinander sowie mit der Flächennutzung.

Aktuell sind neue Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrs in der Freien Hansestadt Bremen definiert worden. Sowohl die erforderliche Stärkung der Zentralität der Innenstadt einerseits als auch die Erkenntnis der Notwendigkeit einer nachhaltigen ökologischen und sozialen Verkehrswende erfordern eine Fokussierung und Konkretisierung in einigen Bereichen des Verkehrs, zum einen räumlich im Bereich der Innenstadt mit dem Ziel, einer autofreie Innenstadt bis 2030, als auch im Stadt-Umland-Verkehr, zum anderen aufgrund zunehmender Probleme und Konflikte themenbezogen im Bereich Parken/ruhender Verkehr als auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene in Stadt und Region.

Aktive Klimaschutzpolitik ist ein zentraler Bestandteil der Neuausrichtung der Politik des Senats. Eine wichtige Säule der Klimaschutzpolitik ist hierbei die Verkehrswende durch Förderung attraktiver kostengünstiger umweltfreundlicher Mobilität sowohl im Zentrum als auch in den Stadtteilen sowie die Entwicklung eines verbindlichen Stufenkonzeptes für eine autofreie Innenstadt.

Darüber hinaus sind aufgrund der spürbar veränderten Randbedingungen im Bereich der Auswirkungen des Klimawandels (Zunahme von Extremwetterlagen wie Starkregen, Sturm, Hochwasser, Trockenheit) und der daher noch stärker an Nachhaltigkeitsaspekten ausgerichteten verkehrspolitischen Zielsetzung die folgenden Themen u.a. mit dem Ziel einer ökologischen und sozialen Verkehrswende auf Basis sowohl der beschlossenen Ziele und des beschlossenen Handlungskonzeptes des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 und des in 2018 vorgestellten Masterplans Green City Bremen neu bzw. vertieft und weitergehend zu konzipieren.

- Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Autofreie Innenstadt bis 2030
- Angebots- und Tarifmaßnahmen im ÖPNV und SPNV
- Abwicklung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse

Verkehrspolitische Ziele zur Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs

An den öffentlichen Raum bestehen vielfältige Nutzungsansprüche. Das Parken von Kfz stellt dabei einen besonders komplexen Bereich dar. Je nach den Nutzungen und Randbedingungen existiert ein zeitlich unterschiedlich hoher Parkdruck in den Quartieren durch Einpendler*innen, Bewohner*innen, Kund*innen, Gewerbetreibende und Besucher*innen.

Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert viele Straßenräume zu Lasten

- der Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge und Müllabfuhr,
- der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe von Menschen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, ebenso wie von Eltern mit Kinderwagen,
- der Sichtbeziehungen und damit der Verkehrssicherheit insbesondere in Einmündungsbereichen und vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten,
- der Aufenthaltsqualität, z.B. durch fehlende Frei- und Spielflächen.
- der verfügbaren Geh- und Radwegbreite durch regelwidriges aufgesetztes Parken

Straßenräume sind nicht nur Verkehrsräume, sondern vor allem auch Stadt- und Lebensräume. Stadträume haben auch eine Funktion als Adresse, Eingangsbereich und Freiraum von Gebäuden, insbesondere bei öffentlichen und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen.

Angesichts der innerstädtischen Flächenknappheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist es daher erforderlich, bisher als Kfz-Parkraum benutzten öffentlichen Raum teilweise für andere Zwecke zur Verfügung zu stellen, wie z.B. Nutzung für andere Verkehrsteilnehmende und Frei- und Spielflächen. Hierfür ist zeitgleich die Bereitstellung erforderlicher alternativer Verkehrsangebote des Umweltverbundes sowie die Prüfung von Parkangeboten in Quartiersgaragen erforderlich. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

Neuordnung von Flächen in Straßen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Fußgänger*innen, Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und im Rollstuhl sollen sich barrierefrei und sicher bewegen können.
- Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge sollen ohne Hindernisse durch die Straßen kommen.
- Entlastung insbesondere von Wohnstraßen von vorschriftswidrig abgestellten Fahrzeugen.
- Falschparken soll konsequent verhindert werden, insbesondere an Einmündungsbereichen.
- Zur Herstellung von Barrierefreiheit soll die Praxis des aufgesetzten Parkens zurückgedrängt werden.
- Ausweisung von mehr Parkraum für Fahrradstellplätze und Mobil.Punkte für das Car-sharing.
- Vor Kitas und Schulen sollen absolute Halteverbote erlassen werden, um eine sicher einsehbare Querung auch für kleine Kinder zu ermöglichen.

Parken in Verbindung mit neuen Hochbauvorhaben und für besonders belastete Bestandsquartiere

- Prüfung der Einrichtung und des Betriebs von Quartiersparkplätzen und -garagen zur Entlastung des örtlichen Parkdrucks und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes bei neu zu planenden Wohnvierteln und bei besonders belasteten Bestandsquartieren.
- Überarbeitung der Stellplatzverordnung mit dem Ziel, zukünftig bei allen Bauvorhaben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Reduzierung von Pkw-Nutzung und der Parkraumnachfrage im Straßenraum zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind u.a. abhängig von der Lage der zu bebauenden Fläche und deren verkehrlicher Erschließungsqualität. Ziel ist es, in Verbindung mit neuen Wohngebieten gesamtstädtisch eine Minderung des Kfz-Aufkommens zu erreichen.

Parkraummanagement und -überwachung

- Anpassung der Parkgebührenordnung unter Beachtung der Höhe der Parkgebühren vergleichbarer deutscher und europäischer Großstädte.
- Konsequente Ausweitung der Bewirtschaftung und Überwachung des Parkraums, vor allem in den belasteten innenstadtnahen Bereichen in Verbindung mit der Ausweisung von Bewohnerparken.
- Belastungen angrenzender Quartiere durch Veränderungsprozesse sollen vermieden werden.
- Ausweitung der Kontrolle und Durchsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

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.

Verkehrspolitische Ziele für Angebots- und Tarifmaßnahmen im ÖPNV und SPNV

Andere mit Bremen vergleichbare deutsche und europäische Städte zeigen, wie der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege durch zusätzliche Verbesserungen des Verkehrsangebots im Rahmen einer übergeordneten ÖV-Strategie kontinuierlich gesteigert werden kann. Für Bremen und die Verbindungen aus der bzw. in die Region soll geprüft werden, wie in Kombination miteinander einerseits das ÖV-Angebot und andererseits das Tarifmodell noch attraktiver und sozialer gestaltet werden können. Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt ist für einen modernen und leistungsfähigen ÖPNV auch der Ausbau des Bus- und Straßenbahnnetzes in Verbindung mit einer generellen Taktverdichtung zur Angebotsausweitung erforderlich.

Der ÖPNV hat eine zentrale Rolle bei der Umsetzung einer klimaschonenden Mobilität. Hierzu gehört sowohl die Attraktivierung des ÖPNV durch verbesserte Angebote als auch eine soziale und zukunftsfähige Tarifstruktur. Ziel ist es, den Anteil des ÖPNV am modal-split in Bremen deutlich zu steigern. t. Folgende Maßnahmen werden dabei angestrebt:

Umsetzung von ÖPNV-Angebotsanpassungen

- Planung, Bau und Betrieb weiterer Straßenbahnstrecken,
- Bau sowohl der Straßenbahnstrecken nach Mittelshuchting, Stuhr und Weyhe als auch der Querverbindung Ost zwischen östlicher Vorstadt, Hastedt und der Neuen Vahr,
- Planung und Bau zusätzlicher Haltepunkte für den SPNV sowie eine weitere Taktverdichtung der Regio-S-Bahn auf Basis des SPNV-Plans und des VEP,

Untersuchung bzw. Umsetzung von ÖPNV-Angebotsanpassungen

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots, vor allem in den außenliegenden Stadtteilen tagsüber, aber auch nachts, um mehr Kapazität für den Umstieg vom Pkw in den ÖPNV bereit zu stellen unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung der Maßnahmen aus dem VEP sowie neuer Wohn- und Gewerbeansiedlungen sowie zur Umsetzung des Ziels einer autofreien Innenstadt.
- Planung und Realisierung hochwertiger ÖPNV-Anbindungen in den Schwerpunkten der Stadtentwicklung, u.a. für das Tabakquartier in Woltmershausen
- Planung von weiteren Straßenbahnstrecken in die Überseestadt, nach Oslebshausen, zweite Anbindung der Universität, nach Osterholz sowie weitere Maßnahmen des VEP,
- Beschleunigung des ÖPNV, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Optimierung des Reisezeitverhältnisses gegenüber dem MIV
- Planung von P+R-Angeboten und deren ÖV-Anbindung zur Unterstützung des Ziels einer autofreien Innenstadt bis 2030, ÖV-Benutzung mit P+R-Ticket inklusive

Innovation und Technologie

- Prüfung und Einsatz neuer, innovativer und nachhaltiger technologischer Ansätze.
- Sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Antriebssysteme.

Untersuchung folgender ÖPNV-Tarifkonzepte

- Klärung der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Einführung eines kostenfreien ÖPNV.
- Ticketloser ÖPNV,
- 365 Euro Jahreskarte,
- kostenlose Nutzung des Stadttickets für berechnigte Kinder.
- Einführung eines gemeinsamen reduzierten Tickets für Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende für 25 EUR pro Monat (300 EUR im Jahr).
- Erweiterung und Steigerung der Anwendungsbereiche für das Job-Ticket auch für kleine und mittlere Unternehmen. Die bisherige Begrenzung von Arbeitgeberkooperationen entfällt und darüber hinaus wird die Mindestteilnehmerzahl (von bislang 50) gesenkt.
- andere Großkundenmodelle jenseits des direkten Arbeitgebers, wie beispielsweise durch eine entsprechende Abwicklung über die Kammern für mengenrabattierte Tickets.

Verkehrspolitische Ziele für eine Koordination und Steuerung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse

Bremen ist das Zentrum der Metropolregion Nordwest; Ein- und Auspendlerverkehre sind daher maßgeblich am Verkehrsaufkommen beteiligt. Insgesamt pendeln täglich ca. 118.000 Personen nach Bremen herein und in etwa 46.000 sozialversicherungspflichtige Personen aus Bremen heraus (Quelle: Arbeitsagentur, Juni 2018). Die o. g. Maßnahmenfelder im Bereich ÖPNV, Parken und Innenstadt können ihre Wirkung daher nur im stadtreionalen Kontext entfalten. Ohne eine zielgerichtete und nachhaltige Steuerung wird der Ein- und Auspendlerverkehr weiterhin vermehrt mit dem Pkw erfolgen und würde somit verkehrlichen Maßnahmen mit dem Fokus einer autofreien Innenstadt entgegenstehen.

Die umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen in Bremen sind aufgrund der Verflechtungen im Verkehrssektor daher sinnvoll nur in Kooperation mit der gesamten Region umsetzbar.

Die Fahrten von und nach Bremen sollten möglichst umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen Schienenpersonenverkehr, gut ausgebaute Radrouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güterverkehr. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Schaffung attraktiver Angebote vor allem für Berufs- und Ausbildungspendlerverkehre im Umweltverbund aus ÖPNV, SPNV (mit P+R) und Radverkehr.
- Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr.
- Minderung der Luftschadstoffe und des Verkehrslärms.
- Optimierung des Busangebots zwischen Bremen und den Nachbarkreisen und Nachbargemeinden.
- Optimierung der Linienführung der Regionalbusse innerhalb Bremens unter Beachtung großer Standorte für Handel, Wirtschaft, Dienstleistung, Produktion, Freizeit und Kultur
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen allen Verkehrsarten.
- Ausbau intermodaler Mobilitätsangebote, insbesondere von Bike-and-Ride.
- Ausweitung von Carsharing-Angeboten in der Region.
- Konzeption eines regionalen Radschnellroutennetzes.
- Entwicklung eines regionalen Lkw-Führungsnetzes.
- Entwicklung eines regionalen und baulastträgerübergreifenden Verkehrs- und Baustellenmanagements, um Staus zu reduzieren und den Wirtschaftsstandort zu stärken.

Hierzu soll ein gemeinsames stadtreionales Verkehrskonzept mit den umgebenden Kreisen und Gemeinden im Rahmen des ZVBN entwickelt werden. Begonnen wird dieses Konzept

zunächst für den Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene und eines regionalen Radschnellroutennetzes, da hier die größten Verlagerungspotentiale bei Reiseweiten über 10 km bestehen. Dieses Regionale Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen bietet dann die Basis für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZVBN.

Im Rahmen des Zukunftsprozesses „Zukunft Bremen 2035“ wurden im Jahr 2018 wichtige Teilbereiche im Handlungsfeld 11 „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur -Nachhaltige Mobilitätskonzepte, lebenswerte Städte“ definiert. Hier geht es um das definierte Teilziel 2: „Ein regionales Verkehrskonzept zur optimierten Steuerung des Pendlerverkehrs wurde entwickelt, umgesetzt und fortgeschrieben“ wird mit diesem konkret bearbeitet.“

Die verkehrspolitischen Ziele können nur gemeinsam erreicht werden. Mit dem Ziel, die Innenstadt in Verbindung mit weniger Kfz-Verkehr attraktiver zu gestalten sind konkret Fragestellungen der Parkraumstrategie verbunden. Um die Innenstadt insgesamt besser mit der Region zu verknüpfen, ist vor allem der ÖPNV und SPNV besser miteinander zu verknüpfen. Hier sind gemeinsame und kooperative Lösungen mit dem ZVBN erforderlich, um die Innenstadt besser und attraktiver mit dem ÖPNV zu erreichen. Daher wird vorgeschlagen, die vier Zielfelder gemeinsam und parallel zu bearbeiten, um die Wechselwirkungen darzustellen und ein abgestimmtes Verkehrskonzept zu erarbeiten mit dem Zielhorizont 2030.

B. Lösung

Aufbauend auf einer Analyse der bestehenden Situation werden daher folgende Teilstrategien, die mit dem als Fortschreibung des VEP Bremen 2025 miteinander korrespondierend erarbeitet und der Deputation zur Beschlussfassung vorgelegt.

- Parkraumstrategie Bremen 2025/2030
- Konzept Autofreie Innenstadt Bremen 2025/2030
- ÖPNV-Strategie Bremen 2025/2030
- Stadt-Regionales ÖV-Konzept Bremen-Niedersachsen 2025/2030

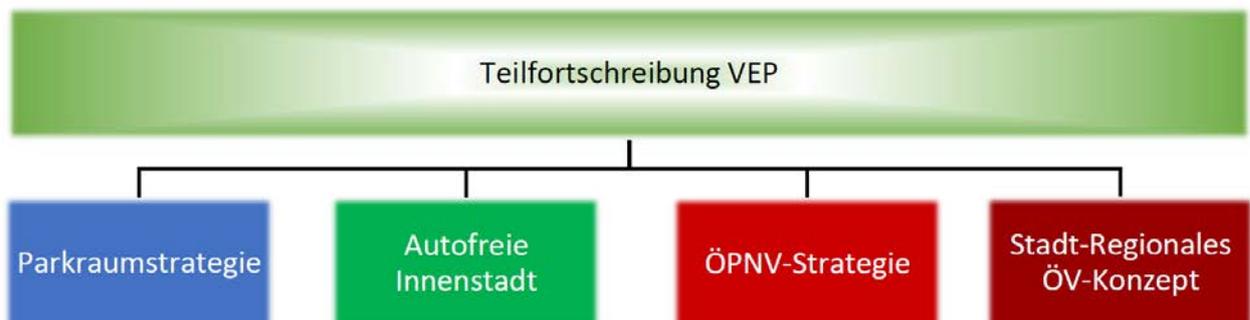


Abb. 1: Teilfortschreibung des VEP in vier Teilstrategien

Die Teilstrategien werden aufbauend auf den vorhandenen Planwerken (VEP, BVWP, Nahverkehrspläne des ZVBN u.a.) mit den folgenden Planungsstufen entwickelt.

- Evaluation der Umsetzung des VEP Bremen 2025,
- Zustandsanalyse und Bestandsaufnahme für alle fortzuschreibenden Planungsbereiche,
- Untersuchung der Wirkung der konzipierten Maßnahmen, Bildung von Maßnahmenbündeln,
- Bewertung des Nutzens und der Kosten in Analogie des Bewertungsschemas für den VEP Bremen 2025
- Entwurf eines integrierten Finanzierungs- und Handlungskonzepts für die Teilfortschreibung des VEP auf Basis der ausgewählten Maßnahmenbündel.

Um die Maßnahmen und deren Wirkungen abzubilden und zu bewerten, wird das rechnergestützte Bremer Verkehrsmodell in seinem Umfang und Detaillierungsgrad angepasst.

Zudem werden auch die Wechselwirkungen mit den o.g. großen städtebaulichen Projekten untersucht, bewertet und in die Maßnahmenkonzeption einbezogen.

Ergänzend können temporäre Verkehrsversuche und Straßenraumumgestaltungen (z.B. zur Martinistraße) durchgeführt werden, um die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu erproben.

Beteiligungskonzept zur Fortschreibung des VEP Bremen 2025

Der VEP-Projektbeirat wird wie bereits bei der Erstellung des VEP Bremen 2025 auch dieses Verfahren begleiten. Für die Teilfortschreibung wird der VEP-Projektbeirat um die Senatskanzlei, den/die Sprecher/in der Beirätekonzferenz, die Senatsbaudirektorin, die CityInitiative Bremen und den ZVBN als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV erweitert.

Der VEP-Projektbeirat hat folgende Aufgaben:

- Qualitätssicherung des Gesamtprozesses und Abgleich mit dem parallelen Prozess der Aktualisierung des Innenstadtkonzeptes,
- Sicherstellung, dass die Interessen der unterschiedlichen Akteure in angemessener Weise in die Konzepterstellung einfließen,
- Mitwirkung an der strategischen Zieldefinition und der Auswahl der Sachverständigen,
- Bewertung der dokumentierten Zwischenergebnisse zu festgelegten Meilensteinen,
- Konsultation bei grundlegenden Richtungsentscheidungen.



Abb. 2: Verfahrensablauf in den einzelnen Planungsphasen

Der Projektbeirat arbeitet auf Grundlage einer Geschäftsordnung.

Den Vorsitz hat der für Verkehr zuständige Staatsrat.

Mitglieder des VEP-Projektbeirats sind neben der Verkehrsabteilung

- der für Verkehr zuständige Staatsrat (SKUMS)
- die fachpolitischen Sprecher*innen der Fraktionen in der Bremischen Bürgerschaft (S)
- Senatskanzlei (SK)
- Sprecher/in der Beirätekonferenz
- Senatsbaudirektorin (SBD)
- Der Senator für Inneres (SI)
- Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE)
- Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH)
- Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) Weser-Ems e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz (B.U.N.D.) e.V., Landesverband Bremen
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Bremen
- Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)
- Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
- CityInitiative Bremen Werbung e.V.

Zur Beteiligung der Stadtteilbeiräte, der Bürgerinnen und Bürger, der Vertreter des Handels und der Wirtschaft und der Träger öffentlicher Belange werden jeweils geeignete Formate genutzt, die nachfolgend dargestellt sind. Ziel ist es, allen Interessensgruppen und allen Betroffenen die Möglichkeit zu geben, sich im gesamten Planungsprozess der Teilfortschreibung des VEP Bremen 2025 einzubringen. Zusätzlich erfolgt laufend eine zentrale Information über die Planungen über das Internet.

Die Beteiligungskonzeption erfolgt differenziert aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Wirkungen für die einzelnen Teilfortschreibungen des VEP. Für den Bereich der autofreien Innenstadt ist vorgesehen, Vertreter des Einzelhandels, der Kultur, der Logistik und der Immobilienwirtschaft gesondert zu beteiligen.

Parkraumstrategie Bremen 2025/2030

- Auf regionalen Bürgerforen werden die Teilstrategien erörtert und diskutiert.
- Zusätzliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Quartieren, Vorgesehen ist insbesondere eine aufsuchende Beteiligung, z.B. Stände auf Stadtteil- und Straßenfesten sowie in Stadtteil- und Einkaufszentren, Quartierszeitungen als Postwurfsendungen, Quartiersspaziergänge etc.
- Intensive Beteiligung der betroffenen Ortsbeiräte, ggf. nach Abstimmung in Regionalkonferenzen der Beiräte

Konzept Autofreie Innenstadt Bremen 2025/2030

- Die Beteiligung erfolgt hier in Abstimmung mit der Vertiefung des Innenstadtkonzeptes Bremen 2025 mit dem Fokus auf den zentralen Altstadtbereich
- In den einzelnen Projektphasen erfolgt eine Beteiligung über Bürgerforen und eine gesonderte Beteiligung des Innenstadthandels, der Kultur, der Logistik und der Immobilienwirtschaft
- Beteiligung des Ortsbeirates Mitte und der angrenzenden Stadtteile in Abhängigkeit von den Auswirkungen von Maßnahmen auf Regionalkonferenzen

ÖPNV-Strategie Bremen 2025/2030

- Auf regionalen Bürgerforen werden die Teilstrategien erörtert und diskutiert.
- Beteiligung der Ortsbeiräte in Regionalkonferenzen

Stadt-Regionales ÖV-Konzept Bremen-Niedersachsen 2025/2030

- Das konkrete Beteiligungskonzept wird gemeinsam mit den Kreisen und Städten im VBN-Gebiet entwickelt.
- Auf regionalen Bürgerforen werden die Teilstrategien erörtert und diskutiert.

Um die Maßnahmen und deren Wirkungen abzubilden und zu bewerten, wird das rechnergestützte Bremer Verkehrsmodell in seinem Umfang und Detaillierungsgrad angepasst.

C. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

Nur durch eine Teilfortschreibung des VEP für die o.g. vier Bereiche kann die Wirkung und die gegenseitige Beeinflussung verschiedener Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen modellhaft dargestellt und bewertet werden. Durch dieses Verfahren kann die Umsetzung von Maßnahmen verhindert werden, die nicht im Sinne der verkehrspolitischen Ziele wirken bzw. diesen entgegenstehen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Für die Vergabe von Leistungen an Externe im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sind für die Haushaltsaufstellung 2020/2021 Mittel auf der Haushaltsstelle 3681.53205-5 „Verkehrskonzepte“ sowie Mitteln des BremÖPNVG vorgesehen. Die Gesamtsumme über die vier fortzuschreibenden Bausteine als eigenständige Teilprojekte betragen 480.000 € (brutto). Die Pakete ÖPNV Strategie und Stadt-Regionales Verkehrskonzept werden anteilig aus dem ZVBN-Förderfonds und Regionalisierungsmittel finanziert.

Im Einzelnen werden für die Leistungsbausteine der vier Projekte für die Fortschreibung des VEP voraussichtliche folgende Mittel (brutto) veranschlagt:

	Haushaltsjahr	2020			2021			SUMME je Baustein	
		Finanzierungsquelle	bremische Mittel	Brem ÖPNVG	ZVBN Förderfonds	bremische Mittel	Brem ÖPNVG		ZVBN Förderfonds
Teilstrategie	Parkraumstrategie		40			60		100	
	Autofreie Innenstadt		90			110		200	
	ÖPNV-Strategie			50				50	
	Stadt-Regionales ÖV-Konzept				40		30	60	130
	SUMME		130	50	40	170	30	60	480

Die Kosten für die in den Teilbausteinen erforderlichen Anpassungen des aktuellen Verkehrsmodells sind jeweils in den Kostenangaben enthalten.

Es ist vorgesehen, mit diesen Mitteln sowohl die erforderlichen fachplanerischen Analysen und Auswertungen der Verkehrssituation und die darauf aufbauenden Untersuchungen und Maßnahmenkonzeptionen als auch die Beteiligungsprozesse zu finanzieren.

Die Gesamtsumme über die vier fortzuschreibenden Teilbausteine beträgt 480.000 € (brutto). Die benötigten bremischen Mittel von 300.000 € werden auf der Haushaltsstelle 3681.53205-5 „Verkehrskonzepte“ sowie die Drittmittel von 80.000 € aus dem BremÖPNVG in der Haushaltsaufstellung 2020/21 im Rahmen der Ressortekwerte prioritär auf diesen Positionen berücksichtigt. Die Drittmittel des ZVBN-Fördertopf werden vom Drittmittelgeber direkt abgerechnet und sind dort budgetiert.

Für die benötigten Mittel aus Verkehrskonzepten bis 2021 wird die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung von 300.000 € zur Finanzierung der Planungsmittel der Verkehrskonzepte auf der Haushaltsstelle 3681.53205-5 „Verkehrskonzepte“ beantragt.

Zum Ausgleich wird bei der Haushaltsstelle 3687.884 11-5 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (BgA)“ bei der veranschlagten VE ein Teilbetrag von 300.000 € nicht in Anspruch genommen.

Gender-Aspekte werden in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vor allem aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Frauen und Männern betrachtet und in der Bearbeitung berücksichtigt.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Inneres, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und der Senatskanzlei abgestimmt. Die Abstimmung mit dem Senator für Finanzen ist eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Nach Beschlussfassung ist die Regelung zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt zur Erreichung der hier dargestellten verkehrspolitischen Ziele und zur Bewertung der zur Erreichung der Ziele möglichen Maßnahmen den vorliegenden Verfahrensvorschlag zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 für die Teilbereiche Parkraumstrategie Bremen 2025/2030, Autofreie Innenstadt 2025/2030, ÖPNV-Strategie 2025/2030 und Stadt-Regionales ÖV-Konzept Bremen-Niedersachsen 2025/2030 zur Kenntnis. Der Senat stimmt dem Beteiligungskonzept und der Einsetzung des VEP-Projektbeirats zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, den finanziellen Bedarf in Höhe von 480.000 € (brutto) für die dargestellten Untersuchungen prioritär innerhalb des Ressort-Eckwerts darzustellen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung um Weiterleitung der Vorlage zur Zustimmung an die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie um Einholung der erforderlichen Haushaltsermächtigung beim Senator für Finanzen.

Anlagen:

- 1) Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/VEP_Bremen_2025_Leseversion_144dpi.pdf
- 2) Green City Masterplan Bremen <https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/20180813%20Masterplan%20Green%20City%20Bremen%20V1.1%20-%20Leseversion.39677.pdf>

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 05.11.2019

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Verkehrswende für den Klimaschutz in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichem Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Verkehrsentwicklungsplan wird fortgeschrieben	1
2	Verkehrsentwicklungsplan wird nicht fortgeschrieben	2

Ergebnis

Variante 1: Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird die Voraussetzung für eine volkswirtschaftlich vorteilhafte Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele für die Stadtgemeinde Bremen geschaffen. Die in den Teilstrategien enthaltenen Maßnahmen werden aufeinander abgestimmt. Für die Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans eine Nutzen-Aufwand-Abschätzung. Dies schafft die Grundlage für den effizienten Mitteleinsatz bei der Umsetzung zukünftiger Verkehrsprojekte.

Variante 2: Der Verzicht auf die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans führt dazu, dass die Einzelmaßnahmen nicht aufeinander abgestimmt werden, die Wirkungen von Maßnahmen somit vorab nicht ermittelt werden können und die Umsetzung nicht koordiniert erfolgen kann.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen. Die Variante 2 ist für eine wirtschaftliche Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele der Koalitionsvereinbarung nicht geeignet.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 31.12.2020	2. 31.12.2021	n.
---------------	---------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Konzeptgutachten (ÖPNV Strategie = a) Tarif und b_Angebot	2
2	Konzeptgutachten (autofreie Innenstadt und stadregionales Verkehrskonzept)	2
n		

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 05.11.2019

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--