

In der Senatssitzung am 20. September 2022 beschlossene Fassung

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

Datum: 12.09.2022

Vorlage für die Sitzung des Senats am 20.09.2022

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht Maßnahmen und Handlungskonzept

A. Problem

Der Senat hat zur Beschlussvorlage „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ am 26.11.2019 folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage 176/20 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.
4. Darüber hinaus stellt der Senat fest, dass unter „B. Lösung“ im zweiten Satz unterhalb der Überschrift „Beteiligungskonzept zur Fortschreibung des VEP Bremen 2025“ nach dem Wort „Senatskanzlei“ die Worte „, den/die Sprecher/in der Beirätekonferenz“ und in der Aufzählung der Mitglieder des VEP-Projektbeirats nach der Senatskanzlei (SK) als neuer Aufzählungspunkt „Sprecher/in der Beirätekonferenz“ eingefügt werden.

B. Lösung

Die inhaltlichen Arbeiten der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) erfolgten im Zeitraum Januar 2020 bis Juni 2021.

Im Anschluss wurde der Verkehrsversuch Martinistraße im Rahmen des Projekts „Martinistraße als Erlebnisraum gestalten“ im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse für die Verkehrssituation in der Innenstadt sollten in den VEP Eingang finden. Weiterhin wurde auch ein Konzept für Keyvisual, Label und Maßnahmenkommunikation erarbeitet und im VEP-Beirat vorgestellt (Anlage 2).

Die Erarbeitung erfolgte in enger Verzahnung und im inhaltlichen Abgleich mit dem parallel verlaufenden Prozess der Vertiefung des Innenstadtkonzeptes, welches am 19. Oktober 2021 vom Senat beschlossen wurde.

Der Analysebericht zur VEP-Teilfortschreibung (Anlage 3) ist die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen sowie für die Erarbeitung eines vorliegenden integrierten Handlungskonzeptes. Der Bericht stellt detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen dar. Insgesamt zeigen sich viele Handlungserfordernisse und gleichzeitig ein hohes Potenzial, die Mobilität in Bremen nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen auszurichten. Der Bericht wurde von der Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in der 16. Sitzung der 20. WP am 05.11.2020 zur Kenntnis genommen.

Auf Grundlage der Erkenntnisse der Analyse der einzelnen Teilstrategien wurden Maßnahmen entwickelt, die die bestehenden Mängel beheben und die ermittelten Potenziale nutzen sollen. Sofern die VEP-Teilfortschreibung keine anderen Aussagen trifft, gelten die Maßnahmen des 2014 beschlossenen VEP weiter, sowohl inhaltlich als auch bezgl. der Umsetzungsprioritäten.

Die einzelnen Maßnahmen der VEP-Teilfortschreibung und ihre Wirkung werden in Form von Steckbriefen erläutert und bewertet.

Die Maßnahmen der Autofreien Innenstadt dienen vorrangig dazu, die Aufenthaltsfunktion aufzuwerten und den Wohlfühl- und Erlebnisfaktor in der City zu erhöhen, aber auch die Erreichbarkeit für den Menschen insgesamt zu verbessern. Die Kfz-bezogene Erreichbarkeit der Grundstückszufahrten und der verbleibenden Parkhäuser und Tiefgaragen ist weiterhin gegeben. Die Maßnahmen der ÖPNV-Strategie und des stadt-regionalen ÖV-Konzeptes dienen der Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus Stadt und Region, aber auch der Stadteile untereinander, der Arbeitsplatzstandorte sowie der Nachbarkommunen. Hier werden auch Fragen der Barrierefreiheit, der zukünftigen Tarifkonzeption und der grundsätzlichen Finanzierung des ÖPNV untersucht und bewertet. Die Maßnahmen der Teilstrategie Parken in Quartieren dienen vorrangig der Steuerung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Quartiere und der Sicherstellung von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit in den Wohnstraßen und somit auch der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Die vier Teilstrategien greifen ineinander und sollen als VEP-Teilfortschreibung einen integrierten Ansatz für die Verkehrswende in Bremen ergeben.

Im Entwurf des Umsetzungskonzepts ist dargestellt, wann welche Maßnahmen geplant, vorbereitet bzw. gebaut werden und ab wann sie umgesetzt sein sollten. Kriterien bei der Maßnahmenreihung sind die personellen Kapazitäten, die Bewertung der Maßnahmen, der erforderliche Vorlauf, bauliche Randbedingungen und Abhängigkeiten zu anderen Projekten und Prozessen. Voraussetzung für die Umsetzung aller Maßnahmen sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen.

Die Beteiligung bei der Erarbeitung der VEP-Teilfortschreibung erfolgte pandemiebedingt durch digitale Formate.

Der Prozess wurde durch zwei Bürger:innenbeteiligungen zur Analyse (10.07. bis 31.07.2020) und zu Maßnahmen und Handlungskonzept (26.03. bis 30.04.2021) sowie durch weitere Beteiligungsformate wie den „Walkshops“ (16. bis 26.11.2020) und Online-Forum (10.12.2020) zur Autofreien Innenstadt mit den Akteuren der Innenstadt und Online-Konferenzen u.a. für Beiräte, Nachbargemeinden, Träger öffentlicher Belange begleitet. Ergänzt wurde der Prozess um mehrere Beteiligungstermine der Anlieger der Martinistraße.

Der VEP-Projektbeirat hat das Verfahren zur VEP-Teilfortschreibung in insgesamt 20 Sitzungen begleitet und dem vorliegenden Bericht in seiner Sitzung am 13.07.2022 mehrheitlich zugestimmt.

Nach Abschluss der Evaluation des Verkehrsversuchs Martinistraße im Rahmen des Projekts „Martinistraße als Erlebnisraum gestalten“ im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt hat der VEP-Prozess im Juni 2022 einen Gesamtentwurf der Teilfortschreibung vorgelegt.

Die 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 liegt nunmehr als Gesamtentwurf zur abschließenden Abstimmung vor.

Die im Abschlussbericht enthaltene Ankündigung einer Machbarkeitsstudie zur Ausrichtung der künftigen Straßenbahn-Erschließung der Innenstadt bedarf in der weiteren Umsetzung folgender Konkretisierung:

Zur Umsetzung der vom Senat beschlossenen neuen „Strategie Centrum Bremen 2030+ Lebendige Mitte zwischen Wall und Weser“ kommt der konkreten Ausgestaltung des innerstädtischen ÖPNV besondere Bedeutung zu. Es gilt daher, optimale Rahmenbedingungen für eine hochattraktive Aufenthaltsqualität und zugleich gute (ÖPNV-) Erreichbarkeit der Innenstadt zu schaffen. Hierzu ist unter anderem die Verkehrssituation im Bereich der Domsheide zu optimieren. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob eine Verlagerung der Straßenbahn einen Beitrag zu der genannten doppelten Zielsetzung leisten kann.

C. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Durch die Kenntnisnahme des Entwurfs und Zustimmung zum Vorgehen der weiteren Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans entstehen keine unmittelbaren finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Voraussetzung für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen sind die Bereitstellung der erforderlichen personellen und finanziellen Kapazitäten. Diese werden, falls erforderlich, durch separate, projektbezogene Beschlussvorlagen eingeholt.

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

E. Beteiligung und Abstimmung

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

Der Senator für Finanzen weist unter Bezugnahme auf Maßnahme „4.5.5 Anhebung des Grundsteuerhebesatzes“ des vorliegenden Berichts (Version 0.99) auf folgende Punkte hin: Der Senator für Finanzen lehnt eine Erhöhung der Grundsteuer für den öffentlichen Nahverkehr ab, da eine Erhöhung der Grundsteuer die Akzeptanz der zum 1.1.2025 umzusetzenden Grundsteuerreform gefährdet. Seit vielen Jahren wurde in der Freien Hansestadt Bremen öffentlich der politische Wille geäußert, diese aufkommensneutral umzusetzen, d.h. ein mit dem Aufkommen des Vorjahres vergleichbares Aufkommen zu erzielen. Zudem hat die Stadtgemeinde Bremen bereits einen der höchsten Hebesätze der Grundsteuer B im gesamten Bundesgebiet. Eine weitere Anhebung der Hebesätze würde zu einer Steigerung der (Wohn-) Nebenkosten zu Lasten der privaten Haushalte, Unternehmen und der Sozialkassen führen. Aufgrund der aktuellen Preisentwicklungen bei den Energiepreisen, Lohnkosten und der allgemeinen Inflation ist dies nicht vermittelbar. Eine Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs über Steuereinnahmen ist zudem ungeeignet, da eine Zweckbindung der Einnahmen aus einer Steuer nicht zulässig ist.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat beschließt den von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vorgelegten Entwurf der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 - Bericht Maßnahmen und Handlungskonzept.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Vorlage an die städtische Deputation für Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau weiter zu leiten.

Anlagen:

- (1) Entwurf der Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, Bericht Maßnahmen und Handlungskonzept, Juni 2021 (Version 0.99)
- (2) Keyvisual, Label und Maßnahmenkommunikation Verkehrsentwicklung Bremen
- (3) Bericht Analysephase VEP-Teilfortschreibung



Illustration: GfG

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Bericht (ENTWURF)
Maßnahmen und
Handlungskonzept

Stand: 19.08.2022
Version 0.99

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

Freie
Hansestadt
Bremen

in Kooperation mit



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	6
1.1	Hintergrund / Veranlassung.....	6
1.2	Maßnahmen und Umsetzungskonzept.....	16
1.3	Prozess der Teilfortschreibung.....	20
1.4	Beteiligung.....	21
2.	Maßnahmen Autofreie Innenstadt.....	31
2.1	Kernaussagen Analysebericht / Zusammenführung der Kernerkenntnisse aus der Analyse ...	33
2.2	Bewertungskriterien.....	34
2.3	Maßnahmensteckbriefe.....	38
1.1 –	Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Ostertor-Herdentor.....	39
1.2 –	Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Herdentor-Ansgaritor.....	42
1.3 –	Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Altstadt.....	45
1.4.1 –	Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt.....	48
1.5 –	Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik.....	53
1.6 –	Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt.....	55
1.6.4 –	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche.....	58
1.7 –	Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechnete Kfz-Verkehre beschränken.....	60
2.1.2 a –	Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Rückbau Martinistraße.....	61
2.1.2 b –	Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall; Option: Teileinbahnstraße.....	67
2.1.2 c –	Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße – Sperrung in Mittellage.....	73
2.2 –	Entlastung Kreuzung Am Brill.....	77
2.3 –	Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße.....	80
2.4 –	Eingangstor AOK-Kreuzung.....	82
2.8 –	Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall.....	84
2.9.1 –	Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile.....	86
2.9.2 –	Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof.....	89
2.10 –	Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren.....	92
3.1 –	Bürgermeister-Smidt-Brücke.....	94
3.2 –	Kleine Langemarckstraße.....	95
3.8 –	Maßnahmen zur Verminderung negativ wirkender Ausweichverkehre Östliche Vorstadt.....	97
2.4	Ergebnisse aus der Online-Beteiligung.....	98
2.5	Handlungskonzept.....	105
3.	Maßnahmen ÖPNV-Strategie.....	107
	Einleitung.....	107
3.1	ÖPNV-Angebot.....	109
3.1.1	Kernaussagen Analysebericht / Erkenntnisse und Thesen aus der Analyse.....	109
3.1.2	Praxisbeispiele aus anderen Städten.....	109
3.1.3	Erkenntnisse aus den Praxisbeispielen.....	115
3.1.4	Umsetzung der Erkenntnisse für Maßnahmen.....	116
3.1.5	Maßnahmensteckbriefe.....	119

4.1.1 – Angebotsoffensive Stufe 1 – Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ	120
4.1.2 – Angebotsoffensive Stufe 2 – Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien	122
4.1.3 – Angebotsoffensive Stufe 3 – Kreuz und Quer zum Job: Quer- und Gewerbelinien	127
4.1.4 – Angebotsoffensive Stufe 4 – Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien	130
4.1.5 – Angebotsoffensive Stufe 5 – Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen	133
4.1.6 – Angebotsoffensive Stufe 6 – Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr.....	136
4.1.7 – Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien ...	138
4.1.8 – Angebotsoffensive Stufe 8 – Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag	140
4.1.9 – Angebotsoffensive Stufe 9 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West	141
4.1.10 – Angebotsoffensive Stufe 10 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd	142
4.1.11 – Angebotsoffensive Stufe 11 – Mobil ohne Fahrplan/5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz	143
4.1.12 – Angebotsoffensive Stufe x – Automatisierte Fahrzeuge für den Quartiersshuttle	145
3.1.6 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung	146
3.1.7 Zusammenfassung der Maßnahmen	152
3.1.8 Handlungskonzept	153
3.2 ÖPNV-Barrierefreiheit	154
3.2.1 Ausgangssituation Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität	154
3.2.2 Maßnahmensteckbriefe.....	156
4.2.1 – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul A: Straßenbahnhaltestellen	157
4.2.2 – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul B: Bushaltestellen.....	159
3.2.3 Handlungskonzept	161
3.3 ÖPNV-Antriebe.....	162
3.3.1 Ausgangssituation.....	162
3.3.2 Maßnahmensteckbriefe.....	162
4.3.1 – Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 1 – Ausschließliche Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2022.....	163
4.3.2 – Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 2 – Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge ab 2022.....	166
4.3.3 – Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe / Variante 3 – Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD-Mindestquote.....	168
3.3.3 Handlungskonzept	170
3.4 ÖPNV-Tarif	171
3.4.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)	171
3.4.2 Herangehensweise.....	171
3.4.3 Maßnahmenbewertung und -methodik.....	171
3.4.4 Maßnahmensteckbriefe.....	172
4.4.1 – Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende).....	173
4.4.2 – Abschaffung der Tarifzone 101.....	174
4.4.3 – Flexible Tarife (u.a. zweiteiliger Tarif „BahnCard-Modell“).....	176
4.4.4 – ÖPNV statt Führerschein	178
4.4.5 – Jobticket attraktivieren / flexibilisieren.....	179
4.4.6 – Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen	182

4.4.7 – Nulltarif.....	184
4.4.8 – Sozialtarif.....	186
4.4.9 – Preis Semesterticket stabilisieren	187
4.4.10 – Seniorentickets.....	189
4.4.11 – 365 €-Stadtticket (für Jedermann)	190
4.4.12 – Rabatt mit Zuzahlung durch die Gemeinde auf Jedermann-Zeitkarten.....	192
4.4.13 – Zeitlich differenzierte Tickets für Jedermann.....	193
3.4.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept.....	194
3.5 ÖPNV-Finanzierung	196
3.5.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)	196
3.5.2 Herangehensweise.....	196
3.5.3 Maßnahmensteckbriefe.....	197
4.5.1 – ÖPNV-Steuer.....	198
4.5.2 – Parkraumbewirtschaftung.....	199
4.5.3 – Einpendlerabgabe.....	200
4.5.4 – Verpflichtendes Jobticket.....	202
4.5.5 – Anhebung des Grundsteuerhebesatzes	203
4.5.6 – Bremisches Gesetz über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG).....	205
4.5.7 – Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV kostenfreie ÖPNV-Nutzung.....	207
4.5.8 – Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV Kontingentmodell	209
4.5.9 – Anhebung der bestehenden City-Tax.....	211
4.5.10 – Anhebung des Gewerbesteuerhebesatzes.....	212
4.5.11 – Gewerbebetriebsabgabe	213
4.5.12 – Grundstückseigentümerabgabe	214
4.5.13 – City-Maut.....	215
3.5.4 Zusammenfassung und Handlungskonzept.....	216
4. Maßnahmen Parken in Quartieren.....	218
4.1 Zielsetzung	218
4.2 Herangehensweise.....	218
4.3 Maßnahmensteckbriefe.....	221
5.1 – Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs.....	222
5.2 – Verstärkte Parkraumüberwachung	224
5.3 – Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Anhänger.....	225
5.4 – Einrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller.....	227
5.5 – Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität	228
5.6 – Sonderparkstände	230
5.7 – Quartiersgaragen.....	232
5.8 – Digitales Parken	233
5.9 – Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken.....	234
5.10 – Öffentlichkeits- und Beiratsbeteiligung.....	237
4.4 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung	239
4.5 Handlungskonzept	246
5. Maßnahmen Stadt-regionales Verkehrskonzept.....	247

5.1	Einleitung / Übersicht Maßnahmen.....	247
5.2	Maßnahmensteckbriefe.....	247
6.1	– Konzept Regionalbus-ZOB	248
6.2	– Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr	249
6.3	– Angebot Regionalbusverkehr	250
6.4	– Netz Regionalbusverkehr.....	251
6.5	– Führung der Regionalbusse in der Innenstadt	252
6.6	– Regionale Schnellbusangebote.....	253
6.7	– Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot.....	254
6.8	– Integriertes P+R / B+R Konzept	255
6.9	– Letzte Meile in der Region.....	256
6.10	– Digitalisierung B+R.....	257
6.11	– Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen/Niedersachsen für alle Verkehrsarten	258
5.3	Ergebnisse aus der Online-Beteiligung	261
5.4	Handlungskonzept	267
6.	Mitwirkende	268
7.	Impressum	270

1. Einleitung

1.1 Hintergrund / Veranlassung

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. In diesem Beschluss sind die verkehrspolitischen Ziele für die vier Teilstrategien der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans enthalten.

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

Bremen, den 21.11.2019
Bearbeitung: Herr Polzin/
Herr Weiland/Frau Götze
Tel. 4800

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 (ZVBV) 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 Linienerläufe und zusätzlicher Bahnhaltunkte.

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.

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>

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.

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.

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>

- 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 Carsharing.
- 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 Mobilitätswendeleisten. 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 be-

deutet, 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 Quer-Verbindung 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 berechtigte Kinder.
- Einführung eines gemeinsamen reduzierten Tickets für Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende (VBN JugendTicket für 365 oder 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.
- Änderung der Bezugsmöglichkeiten des JobTickets für Angestellte über ein mgl. Solidarmodell
- Mögliche flexible Tarife, wie z.B. das BahnCard-Modell

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

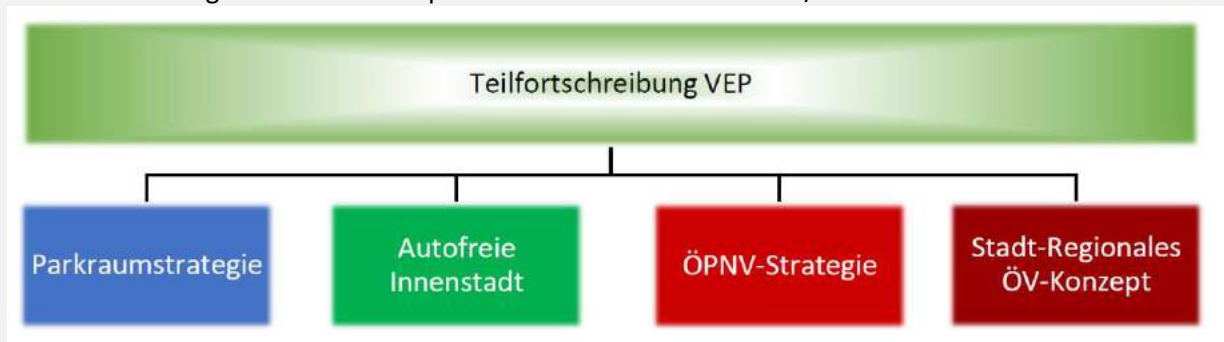


Abb. 1: Teilfortschreibung des VEP in vier Teilstrategien

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 Straßenraumgestaltungen (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 Beirätekonferenz, 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 Beirätekonzferenz
- 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.

[...]

G. Beschlussvorschläge

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>

1.2 Maßnahmen und Umsetzungskonzept

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) hat im Zuge des Prozesses zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans eine Reihe von Maßnahmen entwickelt und bewertet.

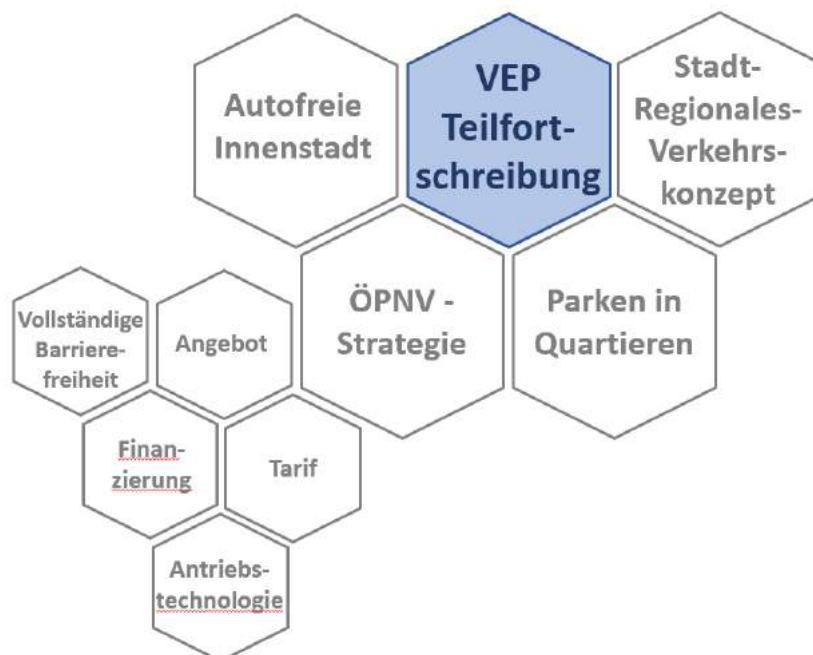
Der Analysebericht zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 ist die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen sowie für die Erarbeitung eines vorliegenden integrierten Handlungskonzepts. Der Bericht stellt detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen dar. Insgesamt zeigen sich viele Handlungserfordernisse und gleichzeitig ein hohes Potenzial, die Mobilität in Bremen nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen auszurichten. Auf Grundlage der Erkenntnisse der Analyse der einzelnen Teilstrategien wurden Maßnahmen entwickelt, die die bestehenden Mängel beheben und die ermittelten Potenziale nutzen sollen. Die einzelnen Maßnahmen und ihre Wirkung sind in den nachfolgenden Kapiteln in Form von Steckbriefen erläutert und bewertet.

Die Maßnahmen der Autofreien Innenstadt dienen vorrangig dazu, die Aufenthaltsfunktion aufzuwerten und den Wohlfühl- und Erlebnisfaktor in der City zu erhöhen, aber auch die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu verbessern.

Die Maßnahmen der ÖPNV-Strategie und des stadt-regionalen Verkehrskonzepts dienen der Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus Stadt und Region, aber auch der Stadteile untereinander, der Arbeitsplatzstandorte sowie der Nachbarkommunen.

Die Maßnahmen der Teilstrategie Parken in Quartieren dienen vorrangig der Sicherstellung von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit in den Wohnstraßen, aber auch der Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Im Sinne des Push-and-Pull-Ansatzes kann die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung einen wichtigen Beitrag leisten, die Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds in Bremen zu finanzieren.

So greifen letztlich alle vier Teilstrategien ineinander und ergeben einen integrierten Ansatz für die Verkehrswende in Bremen.



Umsetzungskonzept

Im Umsetzungskonzept ist dargestellt, wann welche Maßnahmen geplant, vorbereitet bzw. gebaut werden und wann ab sie umgesetzt sind. Einzelne Maßnahmen werden früher, andere später angegangen. Kriterien bei der Maßnahmenreihung sind die personellen Kapazitäten, die Bewertung der Maßnahmen, der erforderliche Vorlauf, bauliche Randbedingungen und Abhängigkeiten zu anderen Projekten.

Voraussetzung für die Umsetzung aller Maßnahmen sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen. Dies gilt insbesondere für die Themen ÖPNV-Barrierefreiheit und Parken in Quartieren: Ohne zusätzliche Personalstellen wird hier keine Umsetzung von Maßnahmen erfolgen.

Die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt notwendiger Beschlüsse zu Finanzierung und/oder Personalbeschaffung.

Die Zusammenstellung der Maßnahmen stellen keinen Finanzierungsbeschluss dar. Die Einzelmaßnahmen können nach erfolgter Prüfung, bei positivem Prüfergebnis und nach entsprechenden Gremienbeschlüssen sukzessive für die Haushaltsaufstellung angemeldet werden, zudem sind Finanzierungsbeschlüsse in Abhängigkeit vom finanziellen Umfang für Einzelmaßnahmen erforderlich.

Die Übersichten der Zeitschienen für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind jeweils am Ende der Kapitel zu den einzelnen Teilstrategien dargestellt.

Umsetzung Maßnahmen von Maßnahmen aus dem VEP 2025 (nachrichtlich)

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 bleiben grundsätzlich weiterhin gültig, sofern in der Teilfortschreibung keine gegenteiligen Aussagen getroffen werden.

Für die Umsetzung der VEP-Maßnahmen Autobahnringchluss, im Regio-S-Bahn-Netz, Straßenbahnnetz sowie Radpremiumroutennetz, die für den Stadt-Regionalen-Verkehr sowie die Verbindung der Bremer Stadtteile eine besondere Bedeutung haben, sind nachfolgend die aktuellen Zeithorizonte dargestellt. Hinzugekommen sind der Haltepunkt Überseestadt, die Verlängerung der Straßenbahn in der Überseestadt sowie die Weserbrücke Überseestadt-Woltmershausen hinzugekommen. Für die Reihung der Straßenbahnausbauprojekte ist eine vertiefte Untersuchung vorgesehen.

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

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							

Autobahnringchluss

BS1	A 281 Ringschluss (BA 2.2 und BA 4)																				
-----	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Regio-S-Bahn-Netz einschließlich P+R / B+R

B2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen																				
BS22	Haltepunkt Föhrenstr. (oben) inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)																				
BS23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV																				
E13	Halbstundentakt auf der RS2																				
E14	Halbstundentakt auf der RS3																				
E15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg																				
E16	Haltepunkt Mittelshuchting																				
E17	Haltepunkt Grambke																				
E18	Haltepunkt Universität/Technologiepark																				
E19	Haltepunkt Horn/Achterdiek																				
E20	Haltepunkt Arbergen																				
E21	Haltepunkt Steubenstraße																				
E22	Haltepunkt Marßel																				
E22b	Haltepunkt Farge Ost																				
neu	Haltepunkt Überseestadt																				
H1	P+R am Bf Oberneuland																				
H7	mehr B+R																				
H8	besseres B+R																				

Ausbau Straßenbahnnetz

12	Straßenbahn-Neubau VEP BS.19: Linie 1 Mittelshuchting																				
13	Straßenbahn-Neubau VEP BS.20: Linie 8 Landesgrenze																				
14	Straßenbahn-Neubau VEP BS.18: Linie 2 verbindet																				
15	Straßenbahn-Neubau IVK Ö4_2: Straßenbahn Überseestadt																				
17	Priorisierung Straßenbahn-Neubaustrecken und weiterer Strecken																				
E4 E3	Straßenbahn-Neubau VEP E.3+4: Malerstraße/Osterholz																				
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen (E1), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				
E.2	Straßenbahnverlängerung Horn (E2), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				
E.5	Straßenbahnverlängerung Universität (E5), ggf. Anpassung entspr. Ergebnis Priorisierung (Maßnahme 17)																				

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

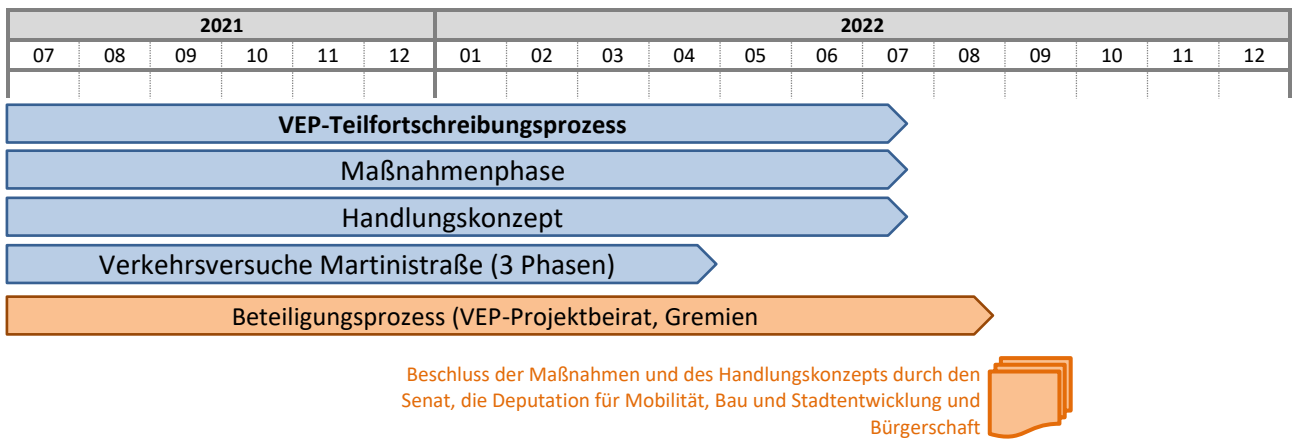
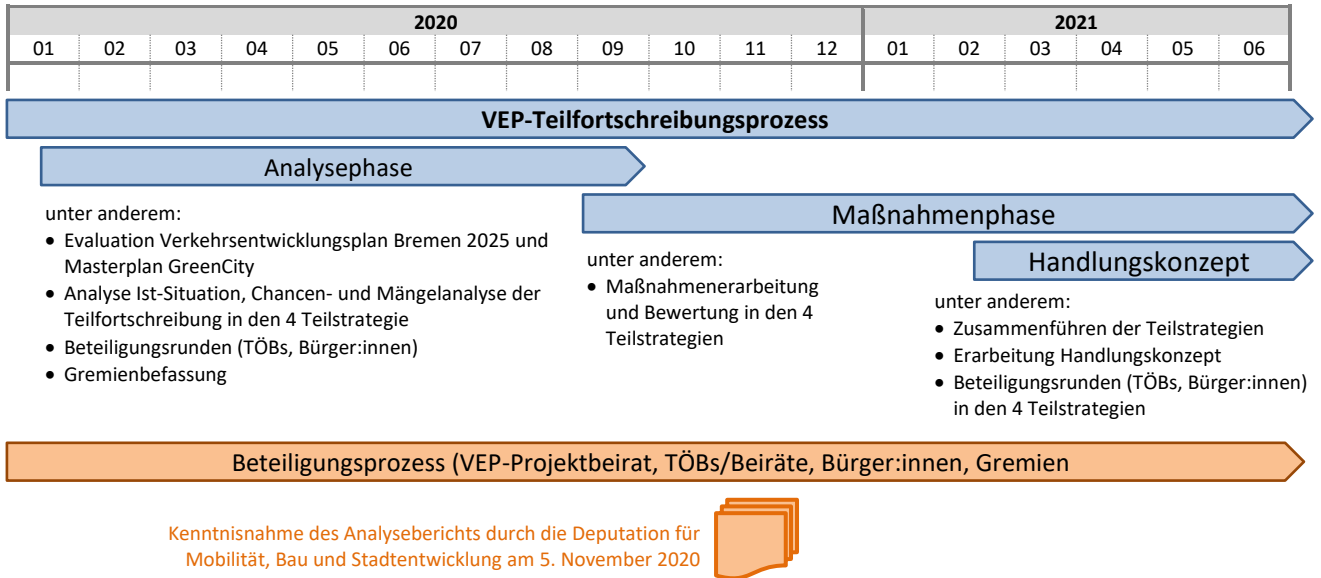
		2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
Radpremiumroutennetz einschließlich Wesersprünge																								
D.15	Radpremiumroute D.15 Walle bis Stadtgrenze Achim																							
D.20.a	Radpremiumroute D.20a Woltmershausen bis Stadtgrenze Delmenhorst																							
D.20a	Premiumroute D.20a Wallring bis Woltmershausen																							
D.15	Premiumroute D.15 Walle bis Burg-Grambke																							
D.16	Premiumroute D.16 Wallring bis Lilienthal																							
D.19c	Premiumroute D.19c Großer Ring																							
D.17	Premiumroute D.17 Stadtstrecke bis Stadtgrenze Weyhe																							
D.19b	Premiumroute D.19b Wesersprung West bis D.20a																							
D.15	Premiumroute D.15 Burg-Grambke bis Blumenthal																							
D.20	Premiumroute D.20 Universität bis Hemelingen																							
D.21	Premiumroute D.21 Vahr bis Osterholz																							
D.15	Premiumroute D.15 Blumenthal bis Farge																							
D.16	Premiumroute D.16 Wallring bis Huchting																							
D.17	Premiumroute D.17 Wallring bis GVZ																							
D.19	Premiumroute D.19 Kleiner Ring																							
D.19b	Premiumroute D.19b D20.a bis Wesersprung Ost																							
D22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Teil 1 Neustadtswall - Stadtwerder																							
D22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Teil 2 Stadtwerder - Altenwall																							
D23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Habenhausen)																							
neu	Wesersprung West, Brücke Überseestadt-Woltmerhausen																							

Sofern die Teilfortschreibung keine anderen Aussagen trifft, gelten die Maßnahmen des 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 weiter, sowohl inhaltlich als auch bezgl. der Umsetzungsprioritäten.

1.3 Prozess der Teilfortschreibung

Die VEP-Teilfortschreibung erfolgte im Zeitraum Januar 2020 bis Juni 2021. Am 5. November 2020 wurde der Zwischenbericht zur Analyse der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 von der Deputation für Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur Kenntnis genommen⁶.

Anschließend wurde der Verkehrsversuch Martinistraße in drei Phasen durchgeführt und evaluiert. Die Abstimmung des Berichts Maßnahmen und Handlungskonzept erfolgte bis Juli 2022.








Begleitet wurde der VEP-Teilfortschreibungsprozess von einem umfassenden Beteiligungsprozess.

⁶ https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZam6QPabDQYvtcWNq6r5OkutZvFet5H28wO1TLLVxeVA/Beschluss-vorlage_Ausschuesse-Deputationen_VL_20-2228.pdf

1.4 Beteiligung

Die Beteiligung zum VEP-Teilfortschreibungsprozess erfolgte auf mehreren Ebenen.

1 VEP-Projektbeirat		<ul style="list-style-type: none"> • 19 Projektbeiratssitzungen • 3 außerordentliche Sitzungen zum Austausch mit anderen Städten und zur Vertiefung einzelner Themen • 2 Klausurtag
2 TÖB-Beteiligung einschl. Beiräte		<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung Analyse vom 10.07. bis 17.08. / 17.09.2020 • Beteiligung Maßnahmen und Handlungskonzept vom 25.03. bis 06.05.2021
3 Bürger:innen- beteiligung (Online-Formate)		<ul style="list-style-type: none"> • Analyse vom 10.07. bis 31.07.2020 • Maßnahmen und Handlungskonzept vom 26.03. bis 30.04.2021
4 Zusätzliche Formate		<ul style="list-style-type: none"> • „Walkshops“ vom 16. bis 26.11.2020 • Online-Forum am 10.12.2020 • zusätzliche Informationsveranstaltungen für Beiräte, Innenstadtakteure, Nachbargemeinden ergänzend zur Beirats- und TÖB-Beteiligung im April 2021
5 Gremienbefassungen		<p>Analyse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 05.11.2020 <p>Maßnahmen und Handlungskonzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Senat am xx.xx.2022 • Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am xx.xx.2022 • Bürgerschaft am xx.xx.2022

Bedingt durch die Corona-Pandemie wurden – abweichend vom Senatsbeschluss vom 28.11.2019 – bei der Beteiligung neue Formate konzipiert und umgesetzt.

Bürger:innenbeteiligung zur Analyse (10.07. bis 31.07.2020)

Die Beteiligung wurde in drei Phasen durchgeführt:

1. Videos zur Erläuterung der Themen
2. Möglichkeit der Interaktion (Fragen, Anregungen, Ideen...)
3. Videos, in denen auf die Rückmeldungen der Bürger:innen eingegangen wurde



„Walkshops“ (16. bis 26.11.2020) und Online-Forum (10.12.2020)

- rund 60 Teilnehmende aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft
- Sieben Walkshops / drei Themen
 - So erreichen wir zukünftig die Innenstadt
 - So kommen wir zukünftig in der Innenstadt an, steigen um oder fahren wieder weg
 - So bewegen wir uns zukünftig in der Innenstadt und durch sie hindurch
- ein „Außenteam“ online durch Bremen begleiten und Themen diskutieren
- Online-Forum – Input, Ideen, Anregungen Konkretisierungen...
- 11 verschriftlichte Rückläufe zu den Fragestellungen über die „VEP-Mailadresse“

... und viele gute Antworten und Ideen



Abbildung 1-2: Impressionen aus den „Walkshops“ und dem Online-Forum [Quelle: SKUMS, GfG]

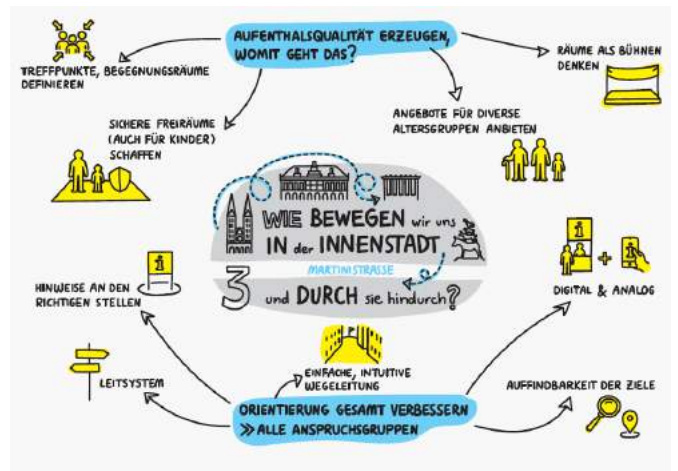
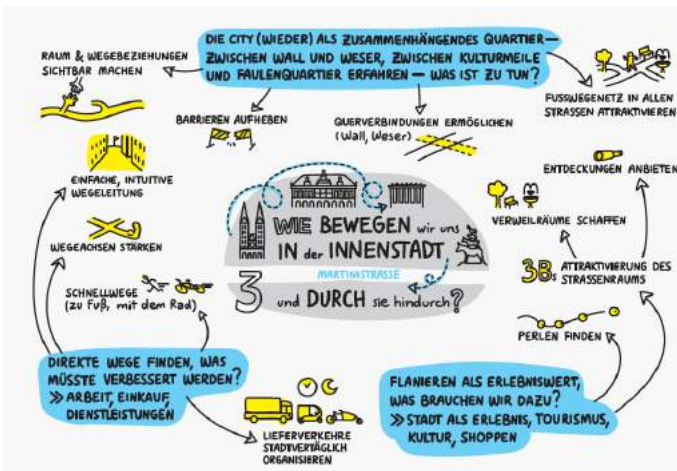
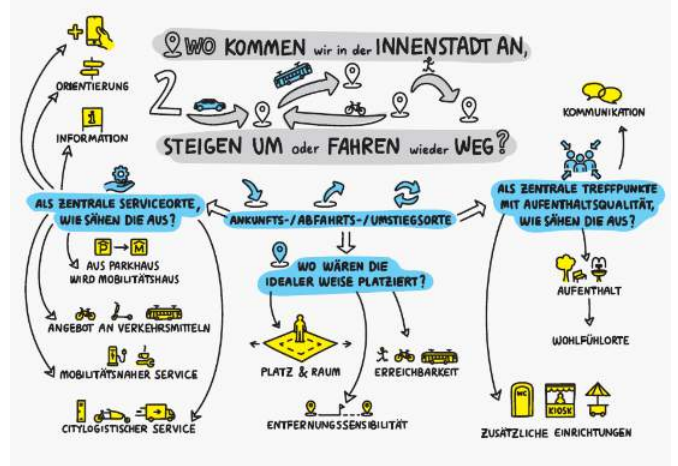
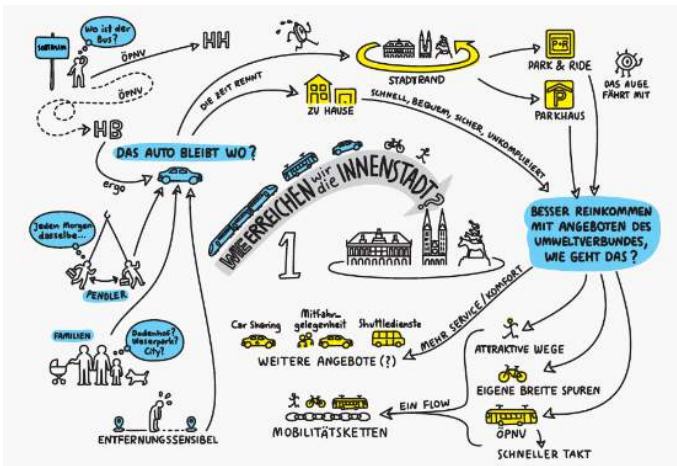


Abbildung 1-3: Zusammenfassung aus den „Walkshops“ für das Online-Forum [Quelle: SKUMS, GfG]

Bürger:innenbeteiligung zu Maßnahmen und Handlungskonzept (26.03. bis 30.04.2021)

Am 30.04.2021 ging das vierwöchige Online-Voting auf www.bremen-bewegen.de zur Bewertung konkreter Maßnahmen in den vier Teilstrategien zu Ende. Es gab mehr als 25.000 Aufrufe auf die Website, die auch viele Zusatzinformationen zu den vorgestellten Maßnahmen und zum Prozess enthielt. Mehr als 7.700 Menschen haben „gültige Votings“ abgegeben.

Das digitale und für mobile Endgeräte optimierte Bürger:innenvoting zielte auf die Bewertung konkreter Maßnahmen. Durch die Einbeziehung einer erweiterten Öffentlichkeit können die in den Fachgremien entwickelte Ideen und Vorschläge nochmal mit den Vorstellungen vieler Menschen in der Stadt abgeglichen werden.

Umgekehrt hatten die an der Bremer Verkehrsentwicklung Interessierten so die Möglichkeit, sich ein Bild über die Umfänglichkeit und Komplexität der Planungen zu machen.



Abbildung 1-4: Vier Teilstrategien, 40+ Maßnahmen zum Voten [Quelle: SKUMS, GfG]



Das Online-Voting wurde durch eine umfassende Kampagne begleitet.

Abbildung 1-5: Begleitende Kampagne zum Online-Voting [Quelle: SKUMS, GfG]

Zahlen, Daten und Fakten zur Beteiligung gesamt:

Die Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung liefern aufschlussreiche Tendenzen, sind aber nicht repräsentativ und daher nicht als Abstimmung zu verstehen.

Wie viele Personen wurden auf das Voting und die Inhalte aufmerksam? → 26.720 Aufrufe der Website
Eine Aussage darüber, ob mehrere Personen von einer IP-Adresse auf die Seite kamen bzw. ob dieselbe Person über verschiedene IP-Adressen eingestiegen ist, kann nicht gemacht werden. Ebenso wenig können wir keine Aussage über Verweildauern auf der Website geben, da Analytik-Tools aus Datenschutzgründen nicht mitgelaufen sind. Die Zahl gibt deswegen lediglich einen ersten Anhaltspunkt wieder. Wir gehen von rund 25.000 erreichten Personen aus.

Wie viele Menschen haben gevotet? → 7.726 Votings
Diese Zahl ist durch Plausibilitätsprüfungen bereinigt von ungültigen sowie offensichtlichen Mehrfachvotings.

Teilnehmende gesamt → 7.726 Teilnehmende haben insgesamt 229.597 Maßnahmen bewertet. Das macht durchschnittlich 29,7 bewertete Maßnahmen pro Teilnehmenden.

Teilnehmende aus Bremen → 5.928 Bremer:innen haben insgesamt 185.726 Maßnahmen bewertet. Das macht durchschnittlich 31,3 bewertete Maßnahmen pro Teilnehmenden.

Teilnehmende von „außerhalb“ → 494 Teilnehmende von außerhalb haben 13.749 Maßnahmen bewertet. Das macht durchschnittlich 27,8 bewertete Maßnahmen pro Teilnehmenden.

Teilnehmende ohne Angabe des Ortes → 1.304 Menschen ohne Angabe einer Postleitzahl bewerteten 30.122 Maßnahmen. Das macht durchschnittlich 23,1 bewertete Maßnahmen pro Teilnehmenden.

Anteil der Teilnehmenden, die alle Maßnahmen bewertet haben → 1.778 Teilnehmende haben alle vorgestellten 48 Maßnahmen bewertet. Das entspricht einem Anteil von 23,0 Prozent.

1.533 der 1.778 Menschen, die alle Maßnahmen bewertet haben, haben eine Bremer Postleitzahl angegeben. 86,2 Prozent der „Komplett-Votings“ kamen somit aus Bremen.

Teilnehmende nach Teilstrategie

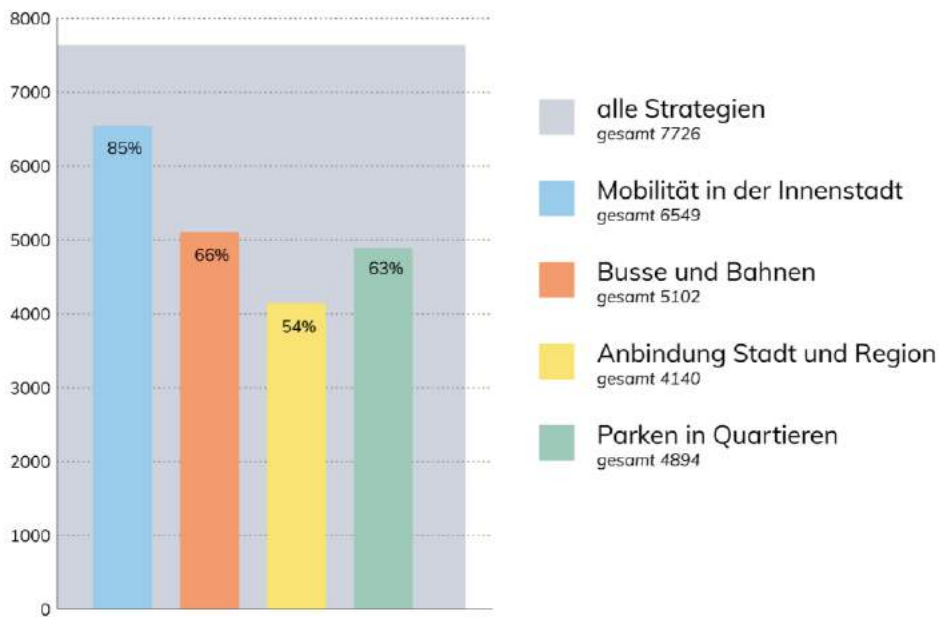


Abbildung 1-6: Verteilung der Votings auf die Teilstrategien [Quelle: SKUMS, GfG]

→ 5928 Teilnehmende haben eine Angabe zur Postleitzahl ihres Wohnsitzes in Bremen gemacht. Besonders häufig nahmen die Bewohner:innen der Postleitzahlgebiete 28203 (625 Teilnehmer:innen), 28199 (499 Teilnehmer:innen) und 28201 (472 Teilnehmer:innen) teil. In den Postleitzahlgebieten in Bremen-Nord nahmen hingegen jeweils unter 100 Personen teil. Die Verteilung der Teilnahmen über das Bremer Stadtgebiet stellt sich wie folgt dar:

Teilnehmende

nach Postleitzahl

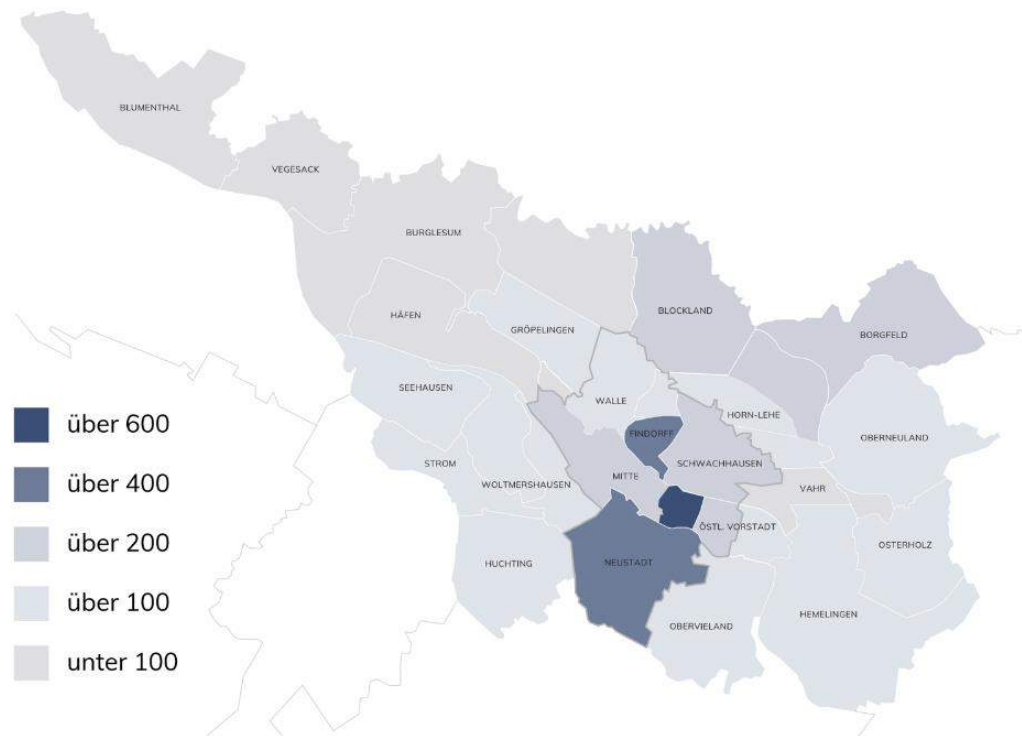


Abbildung 1-7: Verteilung der Teilnehmenden in Bremen nach Postleitzahlgebieten [Quelle: SKUMS, GfG]

→ 6.468 von 7.726 Personen haben Angaben zum Alter gemacht (84%). Die Beteiligung ist in den drei Altersclustern zwischen 18 und 65 Jahren annähernd gleichmäßig stark ausgeprägt. Die unter 18-Jährigen und über 65-Jährigen sind im Vergleich zur Bremer Altersstruktur unterrepräsentiert.

Altersgruppenverteilung der Teilnehmenden im Vergleich zur Altersstruktur der Bremer Bevölkerung

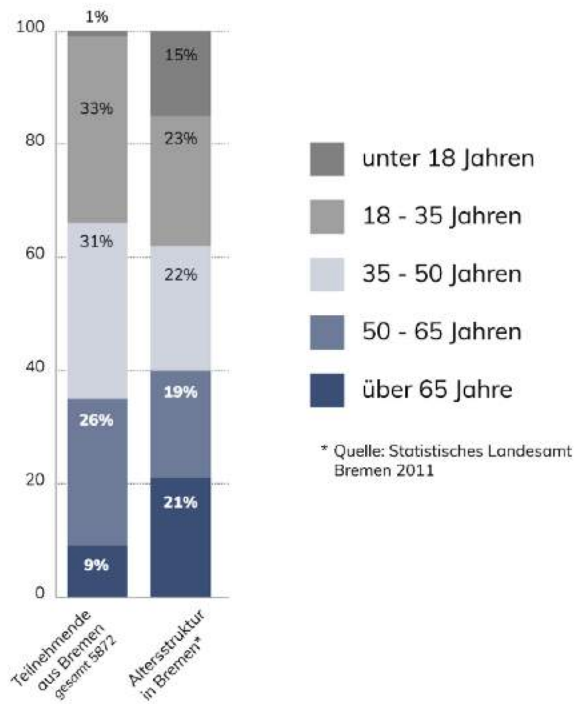


Abbildung 1-8: Altersgruppenverteilung der Teilnehmenden im Vergleich zur Bremer Bevölkerungsstruktur [Quelle: SKUMS, GfG]

Detaillierte Auswertungen der Beteiligung befinden sich in den Kapiteln der jeweiligen Teilstrategien.

2. Maßnahmen Autofreie Innenstadt



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

Die Umbaumaßnahmen berücksichtigen die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsträgern. Es ist Ziel, Staus und andere negative Begleiterscheinungen infolge der Maßnahmen zu unterbinden.

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

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



Abbildung 2-1: Querung Martinistraße [Quelle: SKUMS / ASV]

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

Es ist geplant, die Anzahl der Fahrstreifen auf einzelnen insbesondere durch Kfz-Durchgangsverkehr hochbelasteten Straßen der Innenstadt zu reduzieren und den Straßenraum zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und auch zugunsten von erhöhter Aufenthaltsqualität umzuverteilen, beispielsweise in der Martinistraße und der Bürgermeister-Smidt-Straße. Durch eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs wird das Straßennetz insgesamt entlastet und damit die direkte Erreichbarkeit der Parkhäuser aus der Region verbessert.



Abbildung 2-2: Fuß- und Radwegsituation in der Martinistraße [Quelle: SKUMS / ASV]

Während die straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze im Kernbereich der Innenstadt abgebaut und anderen Nutzungen zugeführt werden, sollen die Parkhäuser Pressehaus und Am Brill zukünftig vorrangig für Kurzzeitparker vorgehalten werden, während für die Parkhäuser am Dom und Katharinenklosterhof die perspektivische Umnutzung geprüft werden. Letztere sollen insbesondere aufgrund der Nähe zu zentralen historisch bedeutsamen Lagen aus der öffentlichen Nutzung genommen werden. In diesen Bereichen werden die auf die Parkhäuser gerichteten Kfz-Verkehre über den Tag als besonders unverträglich eingeschätzt, wenn es darum geht, die Lagen weiter zu attraktivieren und zu qualifizieren. Darüber hinaus unterstützen die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und die verbesserte Anbindung der umliegenden Quartiere auch die Anbindung der außerhalb des Kernbereichs gelegenen Parkhäuser wie beispielsweise in der Bahnhofsvorstadt. In den innenstadtnahen Quartieren wird eine straßenbegleitende Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die auch hier die Parksuchverkehre in der Folge reduziert sowie das Angebot von und die Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen hier in ein Gleichgewicht bringt.

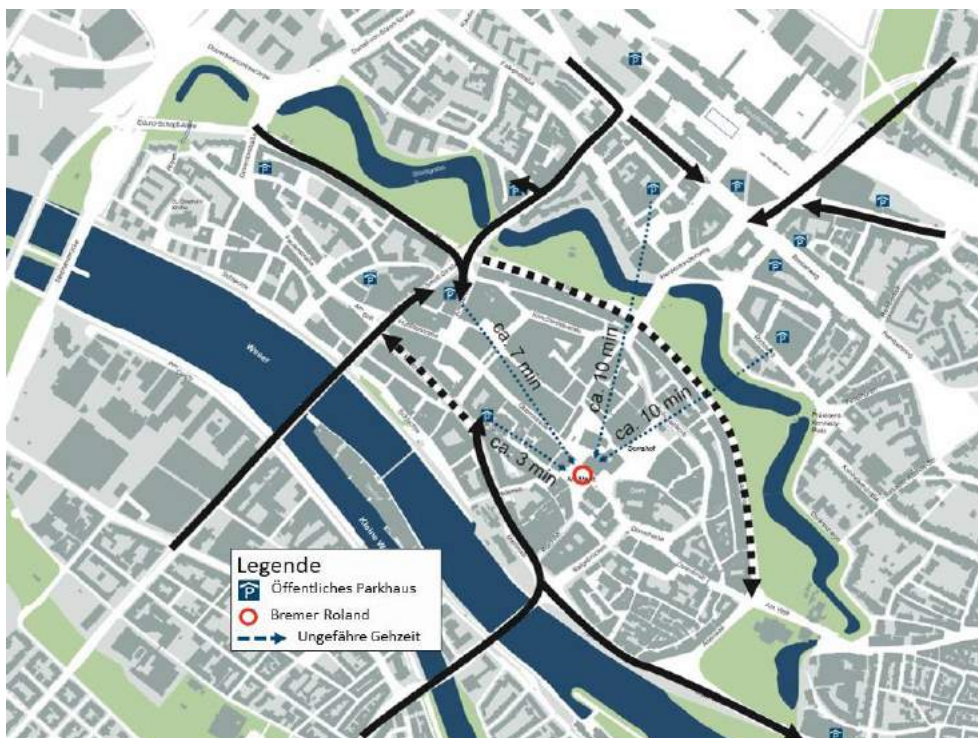


Abbildung 2-3: Erreichbarkeit des Markts bei der Anreise mit dem Kfz [Quelle: SKUMS]

Die Nachfrage durch Tagesbesucher:innen (insb. Kundenverkehr der Innenstadt; ohne Bewohner:innen und Angestellte) der Innenstadt lag 2017 an einem Normalsamstag bei rund 3000 Kfz⁷ in der Spitzenstunde. Mit den nachfolgend dargestellten Maßnahmen stehen für diese Nutzer:innengruppe u.a. folgende Kapazitäten in den Parkhäusern der Innenstadt bereit:

- Parkhaus Pressehaus: Bis zu 663 Stellplätze (ca. 3 Min Fußweg zum Markt)
- Parkhaus Am Brill: Bis zu 864 Stellplätze (ca. 7 Min Fußweg zum Markt)
- Parkhaus Hillmannplatz: Bis zu 440 Stellplätze (ca. 10 Minuten Fußweg)
- Parkhaus Rövekamp: Bis zu 434 Stellplätze (ca. 10 Minuten Fußweg)
- Parkhaus City Gate: Bis zu 280 Stellplätze (ca. 12 Minuten Fußweg)
- Parkhaus Herdentor: Bis zu 350 Stellplätze (ca. 12 Minuten Fußweg)
- Parkhaus Am Wall: Bis zu 494 Stellplätze (ca. 10 Minuten Fußweg)
- Parkhaus Stephani: Bis zu 434 Stellplätze (ca. 14 Minuten Fußweg)
- Parkhaus Kulturmeile: Bis zu 431 Stellplätze (ca. 12 Minuten Fußweg)
- Parkplatz Bürgerweide: Bis zu 2800 Stellplätze (ca. 15 Minuten Fußweg)

In der Innenstadt sind somit weiterhin ausreichend Kfz-Stellplätze für die Tagesbesucher:innen in kurzer Entfernung zu ihren Zielen verfügbar.

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

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

Parallel zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird aktuell auch das Innenstadtkonzept vertieft. Beide Prozesse sind eng miteinander verbunden und beziehen sich inhaltlich aufeinander (vgl. Hierzu den Themenschwerpunkt „Erreichen, Ankommen und Bewegen“ im Rahmen der Vertiefung des Innenstadtkonzepts und die entsprechende Kartendarstellung)⁸.

2.1 Kernaussagen Analysebericht / Zusammenführung der Kernerkenntnisse aus der Analyse

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

Im Rahmen der Analyse wurden detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen herausgearbeitet.

Insgesamt zeigten sich viele Notwendigkeiten und ebenso ein hohes Potenzial, die Mobilität in Bremen zukunftsfähig und nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen auszurichten.

Ein Beispiel ist einerseits die automobilen Mobilitätskultur v.a. bei den Pendlerverkehren, die in der Stadt teilweise zu hohen Verkehrsbelastungen und vom Kfz dominierten Straßenräumen führt. Andererseits ergeben sich durch die kompakte Stadtstruktur gute, bislang nicht ausgeschöpfte Potenziale für den Fuß- und Radverkehr.

⁷ vgl. LK Argus (2018): Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Abschlussbericht.

⁸ Das vertiefte Innenstadtkonzept wurde im Oktober 2021 verabschiedet und veröffentlicht.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Analyse mit Hinblick auf das Handlungsfeld zur Umsetzung einer autofreien Innenstadt kurz zusammengefasst:

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

Die jüngste öffentliche Beteiligung im Rahmen der Vertiefung des Innenstadtkonzepts hat diese Leitthemen, die der Maßnahmenentwicklung zugrunde liegen, nochmal bestätigt. Auch hier sind insbesondere die hohe Trennwirkung der Bgm.-Smidt-Straße und Martinistraße von den Bremer:innen ebenso als Defizite benannt worden wie auch Nutzungskonflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden aber auch dem Kfz-Verkehr aufgrund beengter Platzverhältnisse. Dies betrifft sowohl die Hauptverkehrsachsen Martinistraße und Bgm.-Smidt-Straße und die zentralen Verkehrsknotenpunkte Am Brill und AOK-Kreuzung als auch verschiedene Straßen im Altstadt kernbereich wie beispielsweise Knochenhauerstraße, Museumsstraße und Schüsselkorb. Der Handlungsbedarf beim Fahrradparken wurde ebenfalls benannt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Bremer:innen eine Innenstadt sehen, die zukünftig klimagerecht und nachhaltig entwickelt wird. Vor diesem Hintergrund wird eine autofreie bzw. autoarme Innenstadt von der Mehrzahl der Bremer:innen begrüßt (vgl. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Vertiefung des Innenstadtkonzepts).

2.2 Bewertungskriterien

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

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

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

Alle Zielindikatoren erfahren eine Gleichgewichtung in der Ermittlung der Gesamtbewertung.

A. Aufenthaltsqualität

A.1. Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr

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

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

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

A.2. Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum

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

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

A.3. Erhöhung der Verkehrssicherheit

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

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

B. Erreichbarkeit

B.1. Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

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

Die Bewertung erfolgt aufgrund der räumlichen und zeitlichen Nutzbarkeit im Fuß- und Radverkehr, ÖPNV aber auch MIV. Für eine angenehme Anreise in die Innenstadt spielt es eine entscheidende Rolle, dass Bremer:innen wie Besucher:innen selbst auswählen können, mit welchem Verkehrsmittel der Weg zurückgelegt wird. Wird die Wahl des Verkehrsmittels eingeschränkt, kann darunter das Interesse leiden, die Innenstadt zu besuchen, da man gezwungen ist, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen.

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

+2	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang erheblich dazu bei, die Alternativen zum MIV nachhaltig zu stärken, ohne dabei die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl einzuschränken. Die Maßnahme leistet zudem einen wesentlichen Beitrag zu einer Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes.
	Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden <i>nachhaltig verbessert</i> .
+1	Die Maßnahme trägt in ihrem Umfang dazu bei, die Alternativen zum MIV zu stärken, ohne dabei die grundsätzliche Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl einzuschränken. Die Maßnahme leistet zudem einen Beitrag zu einer Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes.
	Nutzungsbedingungen und –Möglichkeiten im Umweltverbund werden <i>verbessert</i> .
0	Nicht zutreffend.

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

B.2. Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr

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

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

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

B.3. Barrierefreiheit

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

2.3 Maßnahmensteckbriefe

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

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

Bei allen Maßnahmen wird berücksichtigt, dass Einsatzfahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr und Rettungsdienste die jeweiligen Einsatzorte den Anforderungen entsprechend erreichen können.

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

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen dargestellt.

1.1 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Ostertor-Herdentor

Empfohlen 

1.1

Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Ostertor - Herdentor

Beschreibung

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



Die Erschließung der westlich des Domshofes bzw. der Bischofsnadel liegenden Gebiete sowie des Domshofes selbst erfolgt für den Kfz-Verkehr künftig ausschließlich über die Sögestraße aus/in Richtung Herdentor.

Der Kreuzungsbereich Schlüsselkorb / Museumstraße wird umgestaltet und ermöglicht das direkte Zufahren zur Museumstraße als Linkseinbieger vom Schlüsselkorb aus und gleichzeitig das Geradeausfahren im Verlauf Schlüsselkorb in beiden Fahrtrichtungen. Die Ausfahrt vom Parkhaus Katharinenklosterhof erfolgt unabhängig von einer etwaigen Nutzungsänderung weiterhin ausschließlich in Richtung Sögestraße/Herdentor.

Die östlich des Domshofes/ der Bischofsnadel gelegenen Bereiche werden weiterhin über die Ostertorstraße erschlossen. Der Einmündungsbereich Violenstraße / Wilhadistraße wird so umgestaltet, dass ein Geradeausfahren für den MIV erschwert bzw. unterbunden wird. Für beide Ringschließungen ist eine Ausfahrt zur Straße Am Wall vorgesehen. Der Schlüsselkorb im Bereich vor dem Domshof wird (außerhalb der Liefer- und Ladezeiten) für Kfz-Verkehre gesperrt.

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

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen⁹:

- Planung und Umbau Kreuzungsbereich Schlüsselkorb / Museumstraße mit Umnutzung Museumstraße¹⁰
- 1.1.2/1.1.4 Planung und Anpassung des Straßenraumes Schlüsselkorb im Bereich Domshof, Anpassen des Knotenpunktbereiches Violenstraße / Wilhadistraße
- Optionale Anpassung Haltestelle Schlüsselkorb berücksichtigen
- Querung Bischofsnadel Domshof
- Violenstraße
- 1.7 Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechtigte Kfz-Verkehre beschränken

Funktionalität der Maßnahme ab Fertigstellung 2. Spiegelstrich gegeben

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch die Anpassung des Wegenetzes für den MIV werden zusätzliche Freiräume im Bereich Domshof / Schlüsselkorb für eine Umnutzung geschaffen.

Ein Ausweichen von Durchgangsverkehren in Folge der Umsetzung der in Richtung Ostertorstraße verlaufenden Einbahnstraße Am Wall wird verhindert. Noch bestehende Durchfahrtsmöglichkeiten durch den Kernbereich der Innenstadt (Ostertorstraße -> Herdentor) werden unterbunden. Damit wird auch die Museumstraße von möglichen Kfz-Durchgangsverkehren entlastet.

Die lokale Erreichbarkeit für Anlieger (Auch für Kfz) ist weitestgehend unverändert und wird sichergestellt.

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

¹⁰ Die Maßnahme unterstützt die städtebauliche Aufwertung der Museumsstraße. In diesem Zusammenhang ist auch die Umgestaltung der Passage Am Wall und der damit in Verbindung stehende Durchgang von der Museumsstraße auf die Straße Am Wall im Weiteren zu berücksichtigen.

Die Erschließung des Domshofes / Marktplatzes für größere Fahrzeuge wird durch direkte Wegebeziehung verbessert. Auswirkungen der Maßnahme außerhalb des Kernstadtbereiches sind begrenzt. Aus der Maßnahme selbst heraus werden keine relevanten Umwegfahrten im Vergleich zum Status-Quo erwartet.

Bestehende Konfliktsituationen im Bereich Domshof – Bischofsnadel zwischen Kfz und Fußgänger:innen/Radfahrenden sowie dem ÖPNV werden reduziert. Es besteht ggf. die Option, die heute aufgelöste Haltestelle für den ÖPNV konzentriert auf Höhe des Domshofes unterzubringen.

Es besteht die Option, auf die Signalisierung der Querung Domshof <-> Bischofsnadel verzichten zu können, um die Attraktivität dieser Wegeverbindung für Radfahrende und Fußgänger:innen zu erhöhen.



<p>Kosten Mind. 700 Tsd. Euro (ohne Straßenbahnmaßnahmen)</p>	<p>Umsetzungshorizont Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit 2-3 Jahre</p>
<p>Bewertung der Maßnahme</p>	
<p>Aufenthaltsqualität</p>	<p>Erreichbarkeit</p>
<p>Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr</p>	<p>Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl</p>
<p>+2 Punkte</p>	<p>+2 Punkte</p>
<p>Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum</p>	<p>Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr</p>

+2 Punkte		0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit		Barrierefreiheit
+1 Punkt		+1 Punkt
Gesamt: 8 von 12 Punkten		
Fachliche Einschätzung der Maßnahme		
Empfohlen		

Empfohen

1.2 – Verkehrsführung Kernbereich Innenstadt – Abschnitt Herdentor-Ansgaritor

Empfohlen 

1.2

Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Herdentor - Ansgaritor

Beschreibung

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



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

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

Die fußläufige Verbindung zwischen Knochenhauerstraße und Obernstraße wird gestärkt.

Die Ausfahrt (auch für Lieferverkehre aus der „neuen“ Fußgängerzone) erfolgt wie im Bestand über Spitzenkiel und den AOK-Knoten.

Der Spitzenkiel wird auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr beschränkt und Fußgänger- und Fahrradfahrerfreundlich umgestaltet. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr werden reduziert, indem der Radverkehr aus dem engen Seitenraum auf die Fahrbahn verlagert wird.

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

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen

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

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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


Bestehende Konfliktsituationen im Bereich Knochenhauerstraße werden durch die Einrichtung der erweiterten Fußgängerzone reduziert.

Im Bereich der Einmündung Sögestraße wird die Querung für zu Fuß Gehende durch entsprechende bauliche Anpassungen deutlich verbessert und zudem die Möglichkeit geschaffen, den Eingangsbereich zur Knochenhauerstraße attraktiver zu gestalten und mit dem Eingangsbereich Sögestraße (vgl. bronzene Figurengruppe Schweinehirt und seine Herde) zu verbinden.

Durch die Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern im Bereich Spitzenkiel wird die hier bestehende Konfliktsituation gelöst. Die Zuwegung in die erweiterte Fußgängerzone wird auch für Radfahrende gestärkt.

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

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

Kosten 200 Tsd. Euro (ohne Umgestaltung der FGZ Bereiche)		Umsetzungshorizont Voraussetzung ist der Abriss des PH Mitte (Stadtentwicklungsprojekt „Mitte Bremen“) Umsetzungszeit 2-3 Jahre
Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
+2 Punkte		+1 Punkte
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr
+2 Punkte		0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit		Barrierefreiheit
+2 Punkt		+1 Punkte
Gesamt: 8 von 12 Punkten		
Empfehlung		Empfohlen 
Empfohlen		

1.3 – Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Altstadt

Empfohlen 

1.3

Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Die Führung des Radverkehrs innerhalb der Kernbereichs der Innenstadt kann in einigen Straßen auch ohne umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung deutlich verbessert werden. Durch fahrbahnorientierte Lösungen werden so Engpässe im Seitenraum entlastet. Nicht nur Radfahrende kommen leichter durch, auch entspanntes Flanieren wird möglich gemacht. Um sichere Angebote auf der Fahrbahn zu schaffen müssen ggf. Kfz-Parkplätze reduziert oder neu geordnet werden. Mittelfristig sind die baulichen Radwege als Gehwege umzupflastern.

Mit der Kombination fahrradfreundlicher Straßen im Kernbereich der Innenstadt wird auch eine Umfahrung für den Domshof ertüchtigt, die für die Zeit insbesondere des Weihnachtsmarkts für die Hauptroute zwischen Schlüsselkorb und Balgebrückstraße benötigt wird.

Mit den Planungen zur Umgestaltung der Domsheide wird auch die Situation in der Balgebrückstraße und der Dechanatstraße neu betrachtet. In der Balgebrückstraße in Fahrtrichtung Wilhelm-Kaisen-Brücke wird der Radverkehr in der Zufahrt zur Kreuzung auf einem Radfahrstreifen sicher organisiert. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird mit der Umgestaltung der Domsheide eine Fahrradstraße möglich, da die Linienbusse zukünftig auf dem Gleiskörper geführt werden und der Radverkehr auf der Fahrbahn gegenüber dem Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Auch die Dechanatstraße wird zur Fahrradstraße. Damit werden aufgrund fehlender Sicherheitsabstände zum ruhenden Kfz-Verkehr vorhandene Sicherheitsdefizite behoben. In der Fortsetzung Richtung Ostertor wird der Radverkehr in der Ostertorstraße auf der Fahrbahn geführt, sodass der Seitenraum in der ganzen Breite für Fußgänger:innen zur Verfügung steht. Die Optimierung des Großpflasters zu einem fahrradfreundlichen Belag ist vorzunehmen.

Die Umgestaltungen der Radverkehrsführung berücksichtigen die Handlungsoptionen beim Umbau Domsheide und Martinistraße

In der Buchtstraße wird der heutige bauliche Radweg in Fahrtrichtung Ostertorstraße aufgehoben und in Zukunft als Gehweg genutzt. Die Buchtstraße wird im Zuge der Domshofumfahrung analog der Dechanatstraße zur Fahrradstraße und in der Einbahnstraße in Gegenrichtung freigegeben. Die Radverkehrsführung am lichtsignalisierten Knotenpunkt Buchtstraße / Violenstraße / Sandstraße ist entsprechend anzupassen.

Mit der Optimierung dieser Straßenzüge ist die adäquate Beschilderung einer Weihnachtsmarktumfahrung möglich. Die Hauptroute des Radverkehrsnetzes zwischen Bischofsnadel/Schüsselkorb und Wilhelm-Kaisen-Brücke führt über den Domshof und ist während des Weihnachtsmarktes nicht mit dem Fahrrad passierbar. Eine alternative Route innerhalb der Altstadt ist erforderlich, auch wenn sie nur umwegig angeboten werden kann. Die Fahrradrouten Wallring wird mit Fertigstellung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken (Wesersprung Mitte) außerdem eine großräumigere Umleitung der Transitverkehre durch die Innenstadt anbieten.

Um die Hauptroute vom Domshof in Richtung Herdentor befahrbar zu machen, wird das Linksabbiegen vom Domshof in den Schlüsselkorb fahrradfreundlich gestaltet. Diese Anpassung korrespondiert mit einer Änderung der Kfz-Verkehrsführung im Abschnitt Ostertor - Herdentor (Maßnahme 1.1), mit der der Domshof für den Kfz-Verkehr von Seite des Herdentors erschlossen wird.

Zuletzt wird auch in der Knochenhauerstraße und am Wegesende der Radverkehr in beiden Richtungen auf die Fahrbahn verlegt. Die Fahrbahn bietet ausreichende Breiten, um eine sichere Führung des Radverkehrs in der Einbahnstraße in Gegenrichtung zu gewährleisten. Der heutige bauliche Radweg in Fahrtrichtung Herdentor ist untermaßig und der Seitenraum insbesondere am Wegesende insgesamt deutlich zu schmal. Diese Maßnahme überlagert sich mit der Verkehrsführung im Abschnitt Herdentor – Ansgaritor (Maßnahme 1.2).

Insofern der Radverkehr in den genannten Straßen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden soll, wird im Zuge der Umsetzung die Anordnung als Fahrradstraße geprüft.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen¹¹:

- 1.3.1 Fahrradstraße Balgebrückstraße (135m): mit Umgestaltung Domsheide, wenn Linienbusverkehr auf Gleiskörper geführt werden
- 1.3.2 Fahrradstraße Dechanatstraße (180 m): Prüfung, ob kurzfristig vor Umgestaltung Domsheide möglich
- 1.3.3 Buchtstraße: als Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung frei (150 m)


¹¹ Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

- 1.3.4 Weihnachtsmarktumfahrung Radverkehr (Abbiegesituation Ostertor-Buchtstraße, Violenstraße) mit Umleitungsbeschilderung
- 1.3.5 Fahrradstraße Ostertor (Dechanatstraße bis Altenwall) (150m): ggf. langfristig mit Pflasteraustausch
- 1.3.6 Verbindung Domshof - Herdentor: Linksabbiegen für Radverkehr
- 1.3.7 Knochenhauerstraße - Wegesende mit Radverkehr in Gegenrichtung frei (210 m)
- 1.1 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Ostertor - Herdentor
- 1.2 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt – Abschnitt Herdentor - Ansgaritor
- 1.6 Kfz-Parken im Kernbereich der Innenstadt
- Umgestaltung Domsheide
- Mitte Bremen



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die fahrradfreundliche Gestaltung der benannten Straßen führt zu einer komfortableren und sichereren Radfahrtsituation innerhalb des Kernbereichs der Innenstadt. Insofern der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, wird ihm mit der Einrichtung von Fahrradstraßen der angemessene Straßenraum angeboten, Radfahrende dürfen dann

<p>nebeneinander fahren und Kraftfahrzeuge müssen entsprechend Rücksicht nehmen. Sicherheitsabstände zum ruhenden Kfz-Verkehr werden eingehalten. Gleichzeitig können die engen Seitenräume, in denen heute Fuß- und Radverkehr nebeneinander organisiert sind, entlastet werden. Heutige Konflikte für Fußgänger:innen durch Radverkehr werden vermieden, breitere Gehwege laden in Zukunft zum Flanieren ein.</p>		
<p>Kosten 150 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen im Zusammenhang mit AI1.1; AI 1.2)</p>		<p>Umsetzungshorizont Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 1 bis 3 Jahre</p>
<p>Bewertung der Maßnahme</p>		
<p>Aufenthaltsqualität</p>		<p>Erreichbarkeit</p>
<p>Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkte</p>		<p>Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +2 Punkt</p>
<p>Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +1 Punkt</p>		<p>Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr 0 Punkte</p>
<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit +1 Punkt</p>		<p>Barrierefreiheit +1 Punkt</p>
<p>Gesamt: 6 von 12 Punkten</p>		
<p>Fachliche Einschätzung der Maßnahme</p>		
<p>Empfohlen</p>		
<p>Empfohlen </p>		

Empfohlen 

1.4.1 – Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt

1.4.1

Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen sind Voraussetzung für die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel. Gleichzeitig sind Lösungen für das Abstellen von Fahrrädern aufgrund des Flächenverbrauchs aber auch eine Herausforderung. Insbesondere aus Städten in den Niederlanden sind diese Probleme bekannt, so dass dort bereits umfassende Erfahrungen mit großflächigen Fahrradparkanlagen gesammelt werden.

Diese Maßnahme umfasst sowohl das kleinteilige, dezentrale Fahrradparken, als auch die Entwicklung großflächiger Angebote. Die Anzahl der Fahrradstellplätze in der Kernstadt wird so deutlich erhöht. Einerseits werden kleinteilige, zielortnahe Anlagen im Straßenraum weiter verdichtet und kurzfristig im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt – auch zulasten von Pkw-Parkplätzen – Fahrradbügel aufgestellt. Gleichzeitig werden bestehende Standorte überprüft und nach Bedarf optimiert. Andererseits wird auch großflächiges witterungsgeschütztes Fahrradparken entwickelt. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie für drei Potenzialstandorte erstellt.

Bei beiden Handlungsansätzen werden auch besondere Anforderungen, wie z. B. Fahrradanhänger oder Lastenräder, bei der Einrichtung von Fahrradabstellplätzen berücksichtigt.

Fahrradbügel

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

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen¹²:

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

Fahrradparkhaus Brilltunnel

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

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

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

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

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

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

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

Im Rahmen der weiteren Planung wird zudem die weitere Entwicklung des Sparkassen-Areals berücksichtigt.

Standort Domshofbunker

Der Bunker unter dem Domshof wurde bis in die 90er Jahre als Tiefgarage genutzt. Mit deren Stilllegung wurde das Gebäude, in dem sich das Café Alex befindet, im Bereich der ehemaligen Zufahrtsrampe errichtet. Der Bunker wird als Lagerfläche vom Café Alex genutzt und es befinden sich dort technische Anlagen (Wochenmarkt u.ä.), der Großteil der Fläche ist ungenutzt. Der Bunker besteht aus zwei Gewölbetrakten, an die sich bauliche Nischen angliedern. Bereits 2013 wurde die Machbarkeit eines Fahrradparkhauses im Domshofbunker untersucht und aktuell weiterentwickelt. Das Konzept sieht die Erschließung auf der östlichen Seite des Domshofs vor. Hier können eine Rampe (ggf. mit Rollsteig) sowie eine Treppe (mit Schieberampe) zu einem gemeinsamen Eingangsbereich zusammengefasst werden. Im weiteren Planungsprozess ist vorgesehen, die Lage der Rampe in Verbindung mit städtebaulichen Aspekten zu optimieren. Insofern der gesamte Bunker als Fahrradparkhaus genutzt wird, sind zusätzliche Notausgänge erforderlich, die auch günstig für die fußläufige Anbindung in Richtung der Fußgängerzone wirken. Die Machbarkeitsstudie zeigt außerdem zwei mögliche Standorte für einen Aufzug auf, um die barrierefreie Erschließung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder mit Spezialfahrrädern zu gewährleisten. Die Errichtung der oberirdischen Zugangsbauwerke ist vor dem Hintergrund des Denkmalschutzes und der Stadtgestaltung sensibel. Die Machbarkeitsstudie schlägt eine phasenweise Entwicklung des Fahrradparkhauses vor, mit der zunächst nur der östliche Trakt des Bunkerbauwerks in die neue Nutzung genommen wird. Hier könnten ca. 1.000 Stellplätze (Doppelstock) inklusive ca. 90 Stellplätzen für Spezialfahrräder sowie eine Servicestation (vgl. Standort Brilltunnel) errichtet werden. In der zweiten Phase könnte die Kapazität knapp verdoppelt werden. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts Domshof mit dem Fahrrad wird auf die Maßnahme 1.3 und insbesondere die Weihnachtsmarktumfahrung verwiesen. Die Anbindung an die Fahrradrouten Wallring sowie der direkte Zugang im Bereich Bischofsnadel spielt eine wichtige Rolle.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

- Aktionsprogramm Innenstadt: A.6 Open Space Domshof

Zur Nutzung des Domshofsbunkers erfolgt eine Abstimmung unter Beachtung aller Nutzungsansprüche. Die Rampen werden städtebaulich und funktional integriert. Dies gilt sowohl für den Bunker selbst aber auch für die Nutzung des Domshofs als zentralen Platz mit Aufenthaltsqualität und Marktgeschehen.

Standort Unterführung Martinistraße - Tiefer

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

Zurzeit erfolgt jedoch keine Empfehlung zur Umsetzung, da dies u.a. einem zeitnahen Umbau des Straßenzugs Martinistraße-Tiefer entgegenstünde.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen:

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

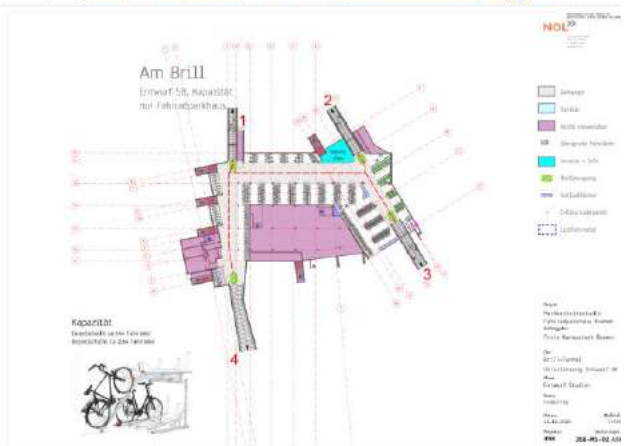
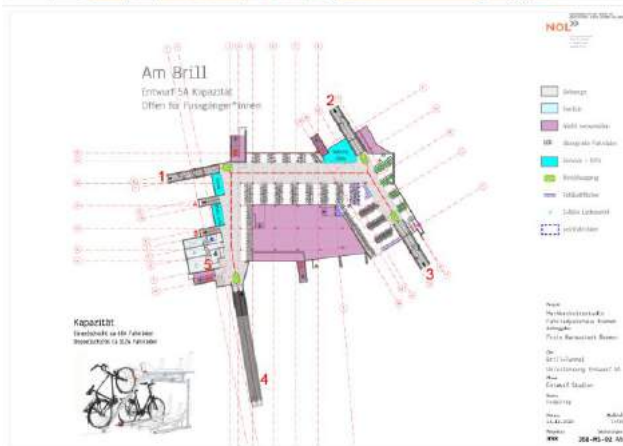
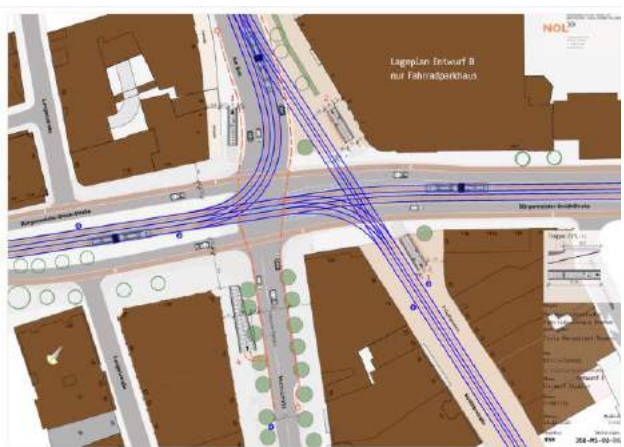
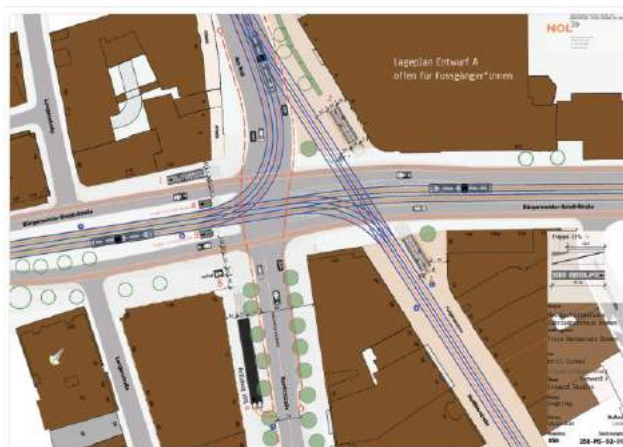
Aufgrund der zurzeit begrenzten Nachfragepotenziale in dieser Lage für Fahrradparken werden diese Konzepte derzeit nicht Priorität zur Umsetzung empfohlen. Eine Umsetzung ist zudem abhängig von der Realisierung eines vollständigen Umbaus des Straßenzuges Martinstraße bis zur Tiefer; die Nutzung der Unterführung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

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Fahrradparkhaus Innenstadt Bremen

Fahrradparkhaus im Brilltunnel

Variante A: offen für Fußgänger:innen

Variante B: nur Fahrradparkhaus

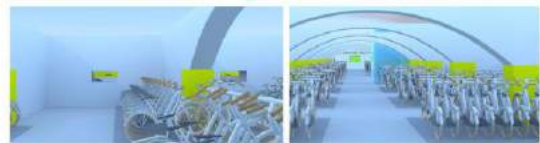
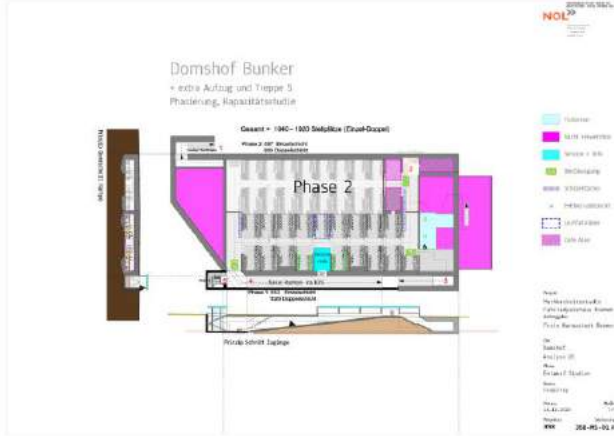


Fahrradparkhaus im Domshofbunker

Konzept Fahrradparkhaus



Visualisierungen



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

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

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

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

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

Kosten		Umsetzungshorizont
Fahrradbügel: 400 Tsd. Euro Aktionsprogramm Innenstadt Fahrradparkhaus Brilltunnel: ca. 2.000 Tsd. Euro Fahrradparkhaus Domshofbunker: ca. 2.300 Tsd. Euro		Fahrradbügel ab 2021 Domshofbunker: Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 2 Jahre
Bewertung der Maßnahme		
Aufenthaltsqualität		Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
+1 Punkte		+2 Punkt
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr
+2 Punkt		0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit		Barrierefreiheit
+1 Punkt		+1 Punkt
Gesamt: 7 von 12 Punkten		
Fachliche Einschätzung der Maßnahme		
Empfohlen		



1.5 – Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik

Empfohlen 

1.5

Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik

Beschreibung

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

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

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

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

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

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

Wichtig für die Einhaltung der zeitlichen Begrenzung für Andienungen ist eine Kontrolle der Liefer- und Ladevorgänge während dieser Zeit. Zur besseren Akzeptanz der eingerichteten Lade- und Lieferzonen werden diese deutlich gekennzeichnet und entsprechend überwacht.

Eine ambitionierte und innovative City-Logistik geht über diese Maßnahmen hinaus. Der Green City Masterplan liefert hier Ansätze (Maßnahmen 1.6.c und 1.6.d). Im aktuell laufenden transnationalen ULaaDS-Projekt werden Grundsätze für neue Konzepte zum Warenverkehr in der Innenstadt entwickelt. Im Rahmen dieses Projekts ist in Verbindung mit dem Aktionsprogramm Innenstadt die Einrichtung von zwei zusätzlichen Micro-Hubs geplant. Darüber hinausgehend soll das Thema City-Logistik gemeinsam mit der Innenstadtwirtschaft und den Logistikdienstleistern weiterentwickelt werden.

Umsetzungsschritte/Bausteine

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




Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

Kosten <i>noch zu ermitteln</i>	Umsetzungshorizont Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit sofort bis 1 Jahr
Bewertung der Maßnahme	
Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkte	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +1 Punkte
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +2 Punkte	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr 0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit +1 Punkte	Barrierefreiheit +1 Punkte
Gesamt: 6 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Empfohlen	



1.6 – Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt

Empfohlen 

1.6

Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt

Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine deutliche Reduzierung des öffentlichen Kfz-Parkplatzangebots im Bereich zwischen Martinistraße und Am Wall vor, wobei die Stellplätze Am Wall selbst von dieser Maßnahme ausgenommen sind. Auch im Bereich um die Schlachte werden die straßenbegleitenden Kfz-Parkplätze reduziert bzw. alternativ (Laden, Liefern etc.) genutzt.

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

Bei der Herausnahme der vorhandenen straßenbegleitenden Stellplätze im Kernbereich der Innenstadt werden die Belange des Klimaschutzes im Sinne einer klimaangepassten Stadtgestaltung (Entsiegelung etc.) berücksichtigt.

Die Schließung bzw. Umnutzung der Parkhäuser Am Dom und Katharinenklosterhof bietet in der Folge Potentiale, die Erschließungsstraße dieser Parkhäuser vom Kfz-Verkehr weitestgehend zu befreien.

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

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

Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sind eine grundlegende Voraussetzung für klimafreundliche Mobilität. Deshalb wird SKUMS den Ausbau der Ladeinfrastruktur in den öffentlichen Parkhäusern prüfen.

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

Die Parkhäuser am Rand des Kernbereichs (Am Brill und Pressehaus) bleiben weiterhin für die öffentliche Nutzung erhalten. Die für beide Parkhäuser vergebenen Dauerparkberechtigungen sollten aufgehoben werden. Für Bewohner:innen, die hier bisher Dauerparker waren könnten Berechtigungen in den nicht mehr für die öffentliche Nutzung vorgesehenen Parkhäuser bereitgestellt werden.

Vorgesehen ist eine Reduzierung der Dauerparkberechtigungen in den Parkhäusern Am Brill und Pressehaus, um mehr Kapazität für Innensstadtbesucher:innen zur Stärkung der Situation des Handels zu schaffen.

Die innenstadtnahen Parkhäuser und Parkplätze, wie z.B. das Parkhaus Rövekamp und der BREPARK Parkplatz Bürgerweide, verbleiben in einer öffentlichen Nutzung. Im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs wird eine attraktivere fußläufige Anbindung angestrebt (vgl. hierzu u.a. auch die Maßnahmen 2.9.1 und 2.9.2).

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



Umsetzungsschritte/Abhängigkeiten/korrespondierende Maßnahmen¹³:

- 1.6.1 Abbau straßenbegleitender öffentlicher Stellplätze
- 1.6.2.1 Parkhaus Am Dom
- 1.6.2.2 Parkhaus Katharinenklosterhof
- 1.6.3 Verlagerung Reisebusparkplätze / Konzeptentwicklung
- 2.9.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der umliegenden Stadtteile stärken
- 2.9.2 Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt
- 2.9.3 Fußgängerbrücke Wallanlagen in Verlängerung Hillmannplatz auf Achse Kleine Hundestraße

Das Parkhaus Am Dom wird zu einem integrierten Mobilitätshub umfunktioniert. Neben anderen Funktionen erfüllt es zunächst weiterhin eingeschränkt Funktionen des Parkens – für Anwohner:innen und Besucher:innen von Kulturveranstaltungen im Dom, der Glocke und im benachbarten Justizviertel. Perspektivisch soll es für Informations- und Serviceinfrastrukturen zugunsten klimafreundlicher Mobilität – wie Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Leihfahrräder und Radstellplätze genutzt werden. Weiterhin ist zu prüfen, wie das Parkhaus umgebaut und Raum für neue Nutzungen oder gemeinschaftliche Freiräume auf den Dächern in bester Innenlage des Centrums entstehen können. Ebenso steht für das Parkhaus Katharinenklosterhof perspektivisch eine städtebauliche Neuentwicklung an. Als Ersatz für diese Parkhäuser stärken wir die bestehenden Park&Ride-Möglichkeiten und schaffen neue. Dadurch werden wir weiter steigenden Parkdruck auf die innenstadtnahen Stadtteile verhindern.

Zur Umnutzung der Parkhäuser wird ein abgestufter Zeit- und Maßnahmenplan erarbeitet.

Durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung von Park & Ride soll der Parkdruck auf innenstadtnahe Quartiere gemindert und Verlagerungseffekten entgegengewirkt werden.

Als Ersatz für diese Parkhäuser stärken wir die bestehenden Park&Ride-Möglichkeiten und schaffen neue. Dadurch werden wir weiter steigenden Parkdruck auf die innenstadtnahen Stadtteile verhindern.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

Kosten

Mind. 100 Tsd. Euro für Maßnahmen und Konzepte im öffentlichen Raum. Ohne weitere Kosten für Umnutzung Parkhäuser/Reisebusse.

Umsetzungshorizont

Planungsbeginn sofort möglich
Umsetzungszeit 1-2 Jahre (ohne Parkhäuser)

Bewertung der Maßnahme

Aufenthaltsqualität

Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr


+2 Punkte

Erreichbarkeit

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

+1 Punkte

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

Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr
+2 Punkte	+1 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Barrierefreiheit
+2 Punkte	0 Punkte
Gesamt: 8 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Empfohlen	Empfohlen 

1.6.4 – Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche

1.6.4

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahe Bereiche

Beschreibung

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

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

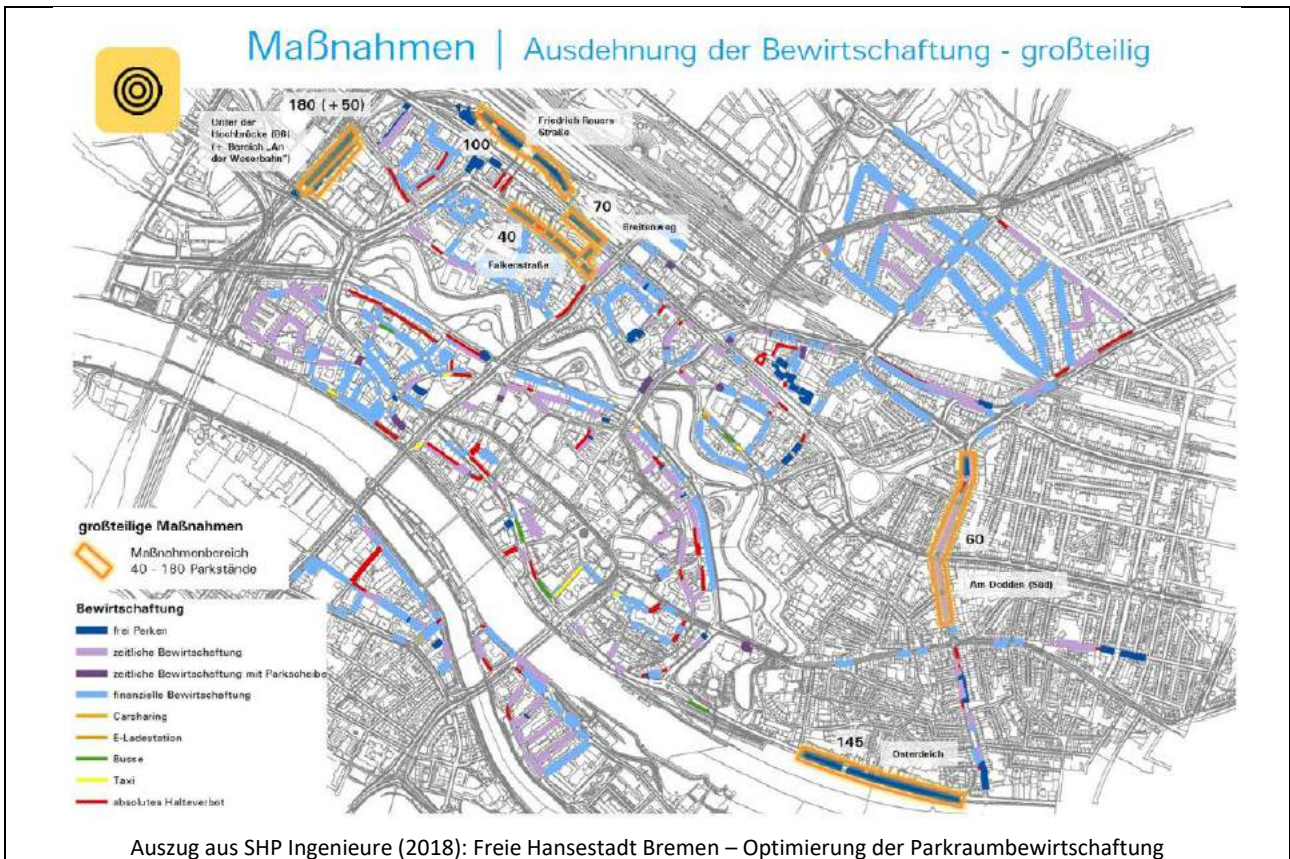
Wo keine Bewirtschaftung erfolgt, werden infolge der Maßnahmen im Kernbereich der Innenstadt zudem Verdrängungseffekte erwartet. Berufspendler und andere Langzeitparker werden die kostenpflichtigen Stellplätze in den Parkhäusern der Innenstadt meiden und aller Voraussicht nach auf die umliegenden gebührenfreien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

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

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

Umsetzungsschritte/Bausteine

- 1.6.1 Öffentliche Pkw-Stellplätze aufheben



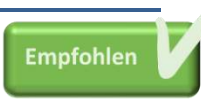
Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

Kosten Mind. 200 Tsd. Euro	Umsetzungshorizont Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit sofort bis 1 Jahr
Bewertung der Maßnahme	
Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkte	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +1 Punkte
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +2 Punkte	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr +1 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit +2 Punkte	Barrierefreiheit 0 Punkte
Gesamt: 7 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Empfohlen	

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



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

Beschreibung
<p>Die Maßnahme sieht eine Beschränkung der Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt für den allgemeinen Kfz-Verkehr vor. Mit der Herausnahme der öffentlichen Stellplätze im Kernbereich, verbunden mit einem Rückbau bzw. einer Änderung der Nutzungen der Parkhäuser Mitte, Katharinenklosterhof und Am Dom besteht keine Notwendigkeit mehr, die Zufahrt für alle Kfz-Fahrten unbeschränkt zu ermöglichen.</p> <p>Die Zufahrt wird auf die noch berechtigten Nutzergruppen beschränkt. Zufahrt zu privaten Stellplätzen sowie für bestimmte Personengruppen (z.B. Gehbehinderte) bleibt möglich. Lieferverkehren und auch KEP-Diensten, sofern diese nicht mit alternativen Lieferformen (Lastenräder etc.) agieren wird nur noch in bestimmten Zeitfenstern die Zufahrt zum Kernbereich möglich sein.</p> <p>Die Umsetzung erfolgt an den jeweiligen Zufahrtstraßen mittels Beschilderung (z.B. „Anlieger frei“) und soweit nötig baulichen Ergänzungsmaßnahmen. Hiervon betroffen sind die Sögestraße, Ostertorstraße, Marterburg, Stavendamm, Balgebrückstraße, Wachtstraße, Bredenstraße, Langenstraße (östl.), Kurze Wallfahrt, Wandschneiderstraße, Spitzenkiel/Ansgaritorstraße.</p> <p>Die Erreichbarkeit aller privater Stellplätze sowie der Hotels in der Innenstadt mit dem Kfz wird dabei weiterhin möglich sein.</p> <p>Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.1 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt Ostertor-Herdentor • 1.2 Verkehrsführung Kernbereich der Innenstadt Herdentor-Ansgaritor • 1.6 Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt



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

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

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme Empfohlen	Empfohlen
---	-----------



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

Empfohlen 

2.1.2 a

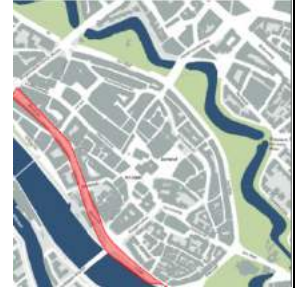
Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges
Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall
Option: Rückbau Martinistraße

Beschreibung

i. Martinistraße

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

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



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

In diesem Steckbrief wird der funktionale Rückbau der Martinistraße betrachtet.

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

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

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

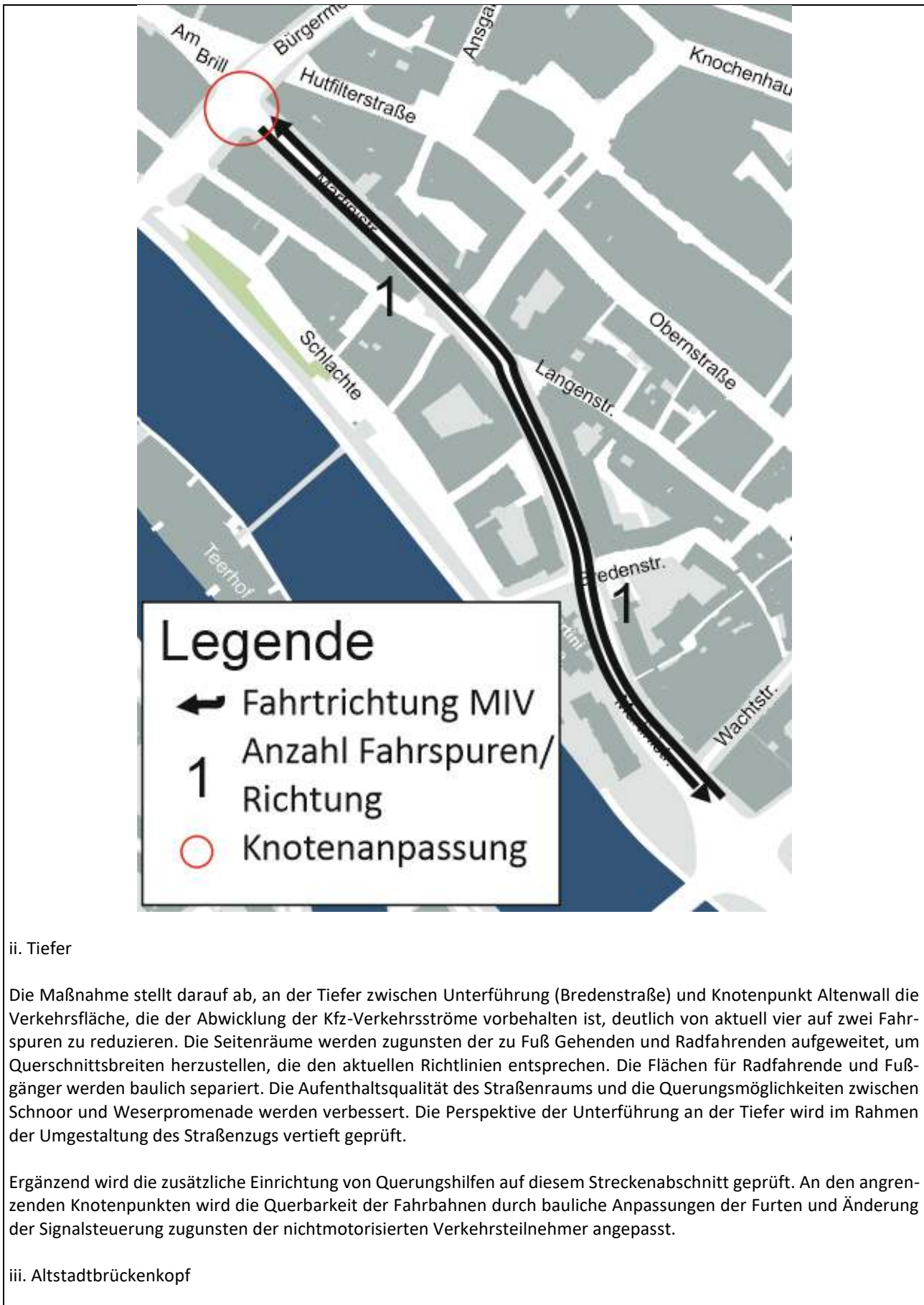
Die Querbarkeit der Martinistraße wird punktuell an den bestehenden Lichtsignalanlagen mittels optimierter automatischer Detektion der Radfahrenden und Fußgänger:innen, sowie kürzerer Wartezeiten nachhaltig verbessert. Im Zuge des Rückbaus werden die Einrichtung zusätzlicher Mittelinseln oder linearer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

Verbesserung der Querbarkeit im Straßenverlauf ist aufgrund der nach wie vor vorhandenen Flächenkonkurrenz allerdings mit einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn abzuwägen und gleichzeitig sind die Lichtsignale so aufeinander abzustimmen, dass keine hohen Rückstauverkehre und dadurch unverhältnismäßige Emissionsbelastungen entstehen.

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit (ab April 2022) ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Hier werden dann insbesondere die Ergebnisse der Evaluation der Versuchsphasen vorgestellt und berücksichtigt. Die Knotenpunkte Einfahrt Pressehaus und Kreuzung am Brill sind so zu gestalten, dass ihr Leistungsfähigkeit den verkehrlichen Bedarfen entspricht und Rückstauverkehr vermieden werden.

- Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen¹⁴:2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße
- 2.1.2 Umgestaltung der Martinistraße
- 2.1.2.a Rückbau Martinistraße
- 2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser
- 2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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



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

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

Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

Bei Umsetzung der Maßnahmen bleiben die Notwendigkeiten für Abbiegebeziehungen für den Kfz-Verkehr Am Brill unverändert. Damit werden flankierende Maßnahmen, die die Umsetzung der angestrebten Umgestaltung der zentralen Haltestelle und des Zugangs zur Innenstadt (vgl. Maßnahme C.11 „Umgestaltung Brillkreuzung“ in Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, S.140) ermöglichen, nachhaltig erschwert bzw. unmöglich. Die Aufhebung des Linkseinbiegers in die Martinistraße Am Brill kann allerdings weiter als Option geprüft werden.

Die Zugangssituation zum optionalen Fahrradparkhaus im Brilltunnel kann aufgrund der für den Kfz-Verkehr nach wie vor benötigten Flächen nicht ganz optimal realisiert werden.

Durch den Rück- und Umbau im Längsquerschnitt der Tiefer werden die Verkehrsflächen grundsätzlich neu verteilt. Die Flächen für Radfahrenden und zu Fuß Gehende werden deutlich aufgeweitet. Durch die bauliche Trennung werden Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsarten deutlich verringert. Die Querbarkeit wird punktuell deutlich, aber auch im Streckenverlauf grundsätzlich verbessert.

Bewertung nach Auswertung der Verkehrsversuche (Stand Juni 2022)

Nach Auswertung der Ergebnisse des Verkehrsversuchs Martinistraße wird empfohlen, die aktuell eingerichtete Phase „Einspuriger Zweirichtungsverkehr mit Protected Bike Lane“ im Grundsatz beizubehalten und diese weiter zu optimieren. Diese Aufteilung ist auch Basis für alle grundlegenden Planungsüberlegungen zu einem weitergehenden Umbau der Martinistraße.

Bereiche, die jetzt überprüft und optimiert werden sollen, sind die

- Querungen für Fußgänger:innen,

Die Querungen für den Fußgängerverkehr sollen durch Absenken der Borde baulich verbreitert werden. Auch zusätzliche Querungsmöglichkeiten sind zu untersuchen.

- die Signalisierung,

Infolge der Anpassungen beim Kfz-Verkehr, der veränderten zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der veränderten Spuraufteilung ist zu prüfen, inwieweit die Signalsteuerung optimiert und an die Gegebenheiten angepasst werden kann. Hier sind auch Beschleunigungsoptionen für den Bus zu prüfen.

- die Haltestellen

Bei den Haltestellen sollen Lösungen in Form von Kap-Haltestellen konzipiert werden, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen sicher zu stellen. Zudem sollen die Konflikte beim Ein- und Aussteigen zwischen ÖPNV-Fahrgästen und dem Radverkehr minimiert werden.

- Radverkehrsführung.

Bei der Radverkehrsführung soll abschließend geprüft werden, ob andere, ggf. weniger hohe Protektionselemente zum Einsatz kommen können, um einen Lösungsansatz auch für eine bessere Abwicklung von Lieferverkehren und Einsatzfahrten von Krankenwagen/Polizei/Feuerwehr zu gewährleisten.

- Laden und Liefern

Es sind Lieferzonen einzurichten mit dem Ziel, die Anlieferung sicher zu stellen, ohne die Gehwege oder die Radspur zu nutzen und ohne den Kfz-Verkehr zu behindern.

- mögliche Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Das Geschwindigkeitsverhalten wird weiterhin gemessen, beobachtet und ausgewertet. Zurzeit kann keine Anpassung der gegenwärtigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfohlen werden.

- ÖPNV

Insbesondere in Richtung Am Brill zeigen sich erhebliche Verspätungen. Diese sind zu untersuchen und geeignete Maßnahmen einzuleiten, um einen Fahrzeug- und Personalmehrbedarf zu verhindern.

Zur Erreichung der Ziele aus der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 (VEP) und der Vertiefung des Innenstadtkonzepts (VIK) ist vorgesehen, zeitnah eine Machbarkeitsuntersuchung zu beauftragen mit dem Untersuchungsziel, wie eine städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße ab Brill und Tiefer bis Altenwall umgesetzt werden könnte. Hierbei ist auch die Fragestellung der möglichen Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße in die Martinistraße zu untersuchen.

Für die Obernstraße und die Martinistraße sind hierbei jeweils Umgestaltungen mit und ohne Straßenbahnführung zu untersuchen. Bevor die städtebaulichen Fragen untersucht werden, wird parallel zu den weiteren Untersuchungen der Haltestellen an der Domsheide zunächst die verkehrliche und technische Machbarkeit der Verlegung der Straßenbahn in die Martinistraße untersucht.

Die Umsetzung der zu prüfenden Punkte ist für 2022/2023 zeitnah vorgesehen. Diese Maßnahmen stehen nicht im Widerspruch zu einer umfassenden städtebaulichen und verkehrlichen Neugestaltung der Martinistraße durch einen zu planenden Gesamtumbau; sie dienen vor allem dazu, eine provisorische Gestaltung entsprechend der Planungsziele für die Zeit bis zu einem Gesamtumbau sicher zu stellen.

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

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme Nach Auswertung der Verkehrsversuche: empfohlen	Empfohlen
--	-----------

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.

Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.

Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.

Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

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

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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

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

2.1.2 b

**Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges
Martinistraße von Brill und Tiefer bis Altenwall
Option: Teileinbahnstraße****Beschreibung**

i. Martinistraße

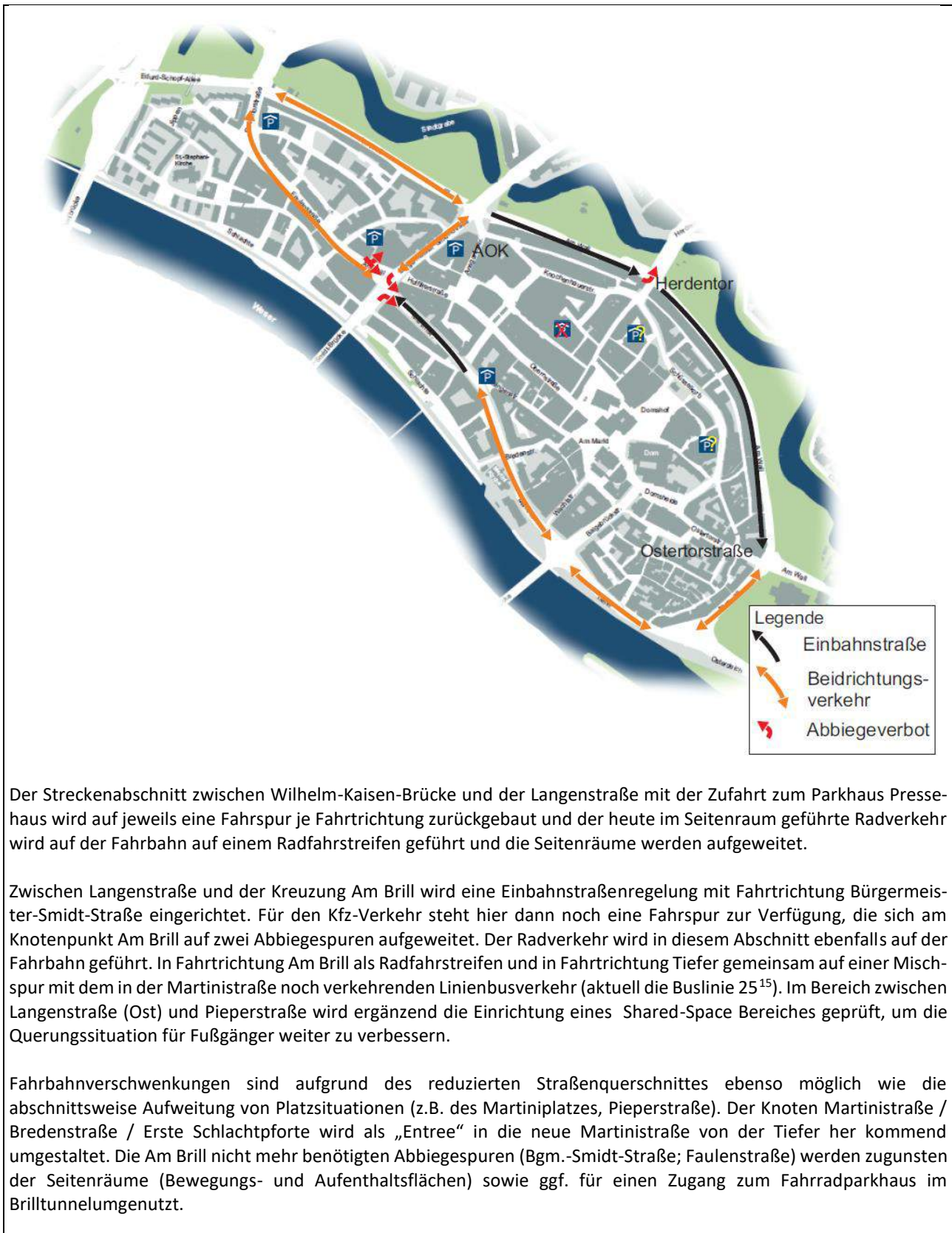
Die Maßnahme sieht eine städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Umgestaltung des Straßenzuges Martinistraße ab Brill und Tiefer bis Altenwall vor.

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



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

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



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

Zwischen Langenstraße und der Kreuzung Am Brill wird eine Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Bürgermeister-Smidt-Straße eingerichtet. Für den Kfz-Verkehr steht hier dann noch eine Fahrspur zur Verfügung, die sich am Knotenpunkt Am Brill auf zwei Abbiegespuren aufgeweitet. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. In Fahrtrichtung Am Brill als Radfahrstreifen und in Fahrtrichtung Tiefer gemeinsam auf einer Mischspur mit dem in der Martinistraße noch verkehrenden Linienbusverkehr (aktuell die Buslinie 25¹⁵). Im Bereich zwischen Langenstraße (Ost) und Pieperstraße wird ergänzend die Einrichtung eines Shared-Space Bereiches geprüft, um die Querungssituation für Fußgänger weiter zu verbessern.

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

¹⁵ Hier ist im Rahmen der Angebotsoffensive der BSAG vorgesehen, eine weitere Linie durch die Martinistraße zu führen, um die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt aus den umliegenden Stadt- und Ortsteilen zu verbessern.

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

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

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit (ab April 2022) ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Hier werden dann insbesondere die Ergebnisse der Evaluation der Versuchsphasen vorgestellt und berücksichtigt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen¹⁶:

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

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



ii. Tiefer

Die Maßnahme stellt darauf ab, an der Tiefer zwischen Unterführung (Bredenstraße) und Knotenpunkt Altenwall die Verkehrsfläche, die der Abwicklung der Kfz-Verkehrsströme vorbehalten ist, deutlich von aktuell vier auf zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Seitenräume werden zugunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden aufgeweitet, um Querschnittsbreiten herzustellen, die den aktuellen Richtlinien entsprechen. Die Flächen für Radfahrende und Fußgänger werden baulich separiert. Die Aufenthaltsqualität des Straßenraums und die Querungsmöglichkeiten zwischen Schnoor und Weserpromenade werden verbessert. Die Perspektive der Unterführung Tiefer wird im Rahmen der Umgestaltung des Straßenzugs vertieft geprüft.

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

iii. Altstadtbrückenkopf

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

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

Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

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


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

Die Fahrtrichtung der Teileinbahnstraße in der Martinistraße korrespondiert mit der für die Straße Am Wall vorgesehenen Einbahnstraße und stellt im Gesamtnetz somit die Umfahrbarkeit der Kernstadt innerhalb der Innenstadt her und damit auch die Erreichbarkeit aller Ziele in der Innenstadt auch mit dem Kfz sicher.

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

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

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

Gesamt: 6 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Nach Auswertung der Verkehrsversuche: nicht empfohlen	Nicht empfohlen 

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.

Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.

Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.

Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

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

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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

2.1.2 c – Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße – Sperrung in Mittellage

Nicht
empfohlen 

2.1.2 c

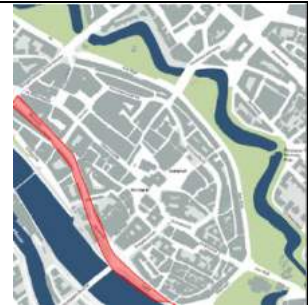
Umnutzung / Umgestaltung Martinistraße
-Sperrung in Mittellage-

Beschreibung

i: Martinistraße

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

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



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

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

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

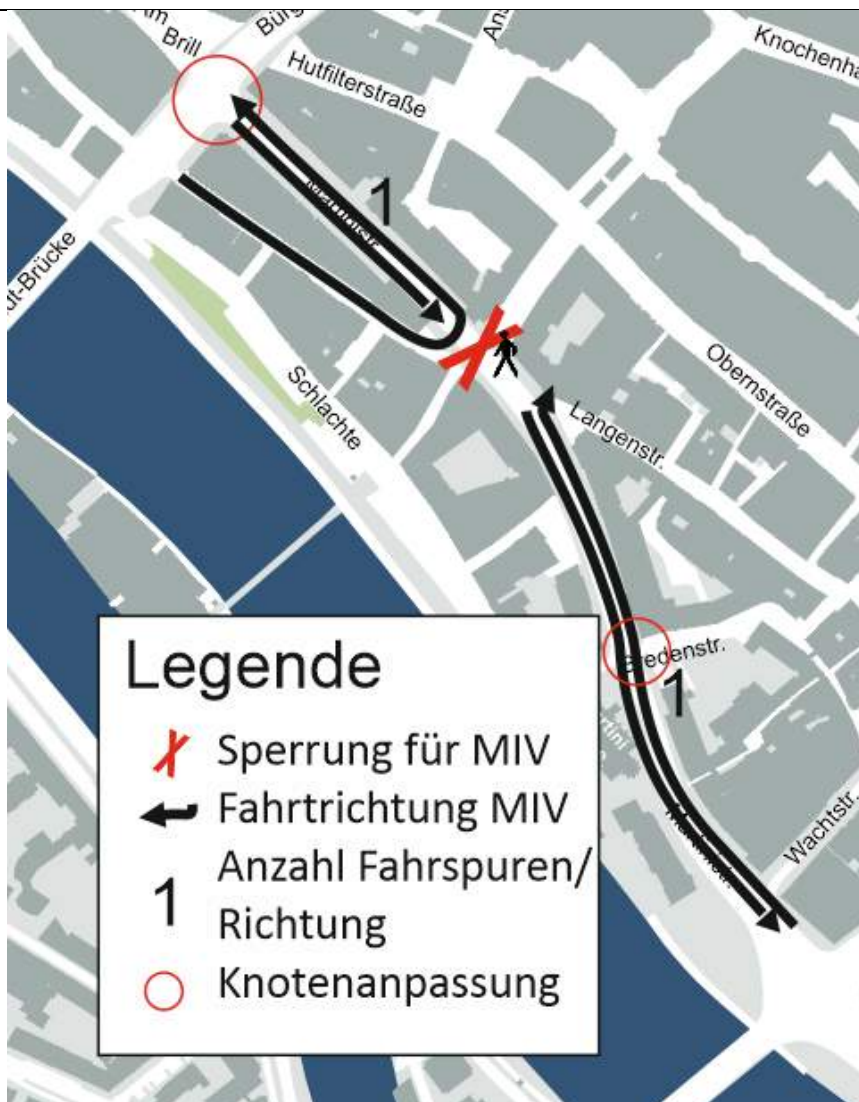
Fahrbahnverschnenkungen sind aufgrund des reduzierten Straßenquerschnittes eingeschränkt möglich. Im Bereich zwischen Pieperstraße und Langenstraße (Ost) entsteht eine weitgehend Kfz-freie Fläche, die hier fußgängerfreundlich als Platzsituation mit eingeschränkter Befahrbarkeit (Bus/Rad) gestaltet wird.

Die Querbarkeit der Martinistraße in den weiteren Bereichen wird punktuell an den bestehenden Lichtsignalanlagen mittels optimierter automatischer Detektion der Radfahrenden und Fußgänger:innen, sowie kürzerer Wartezeiten verbessert. Die grundsätzlich verbesserte Querbarkeit resultiert aus den Potenzialen der Umgestaltung und der deutlich geringeren Kfz-Verkehrsmenge.

Zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße erfolgt zu gegebener Zeit (ab April 2022) ein Austausch im VEP-Projektbeirat. Hier werden dann insbesondere die Ergebnisse der Evaluation der Versuchsphasen vorgestellt und berücksichtigt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen¹⁷:

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



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

ii. Tiefer

Die Maßnahme stellt darauf ab, an der Tiefer zwischen Unterführung (Bredenstraße) und Knotenpunkt Altenwall die Verkehrsfläche, die der Abwicklung der Kfz-Verkehrsströme vorbehalten ist, deutlich von aktuell vier auf zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Seitenräume werden zugunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden aufgeweitet, um Querschnittsbreiten herzustellen, die den aktuellen Richtlinien entsprechen. Die Flächen für Radfahrende und Fußgänger werden baulich separiert. Die Aufenthaltsqualität des Straßenraums und die Querungsmöglichkeiten zwischen Schnoor und Weserpromenade werden verbessert. Die Perspektive der Unterführung Tiefer wird im Rahmen der Umgestaltung des Straßenzugs vertieft geprüft.

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

iii. Altstadtbrückenkopf

Davon ausgehend, dass sich die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt durch die Sperrung in der Martinistraße im Vergleich zur Bestandssituation deutlich reduziert, wird eine Knotenpunktumgestaltung verbunden mit einer Umnutzung der Unterführung Tiefer-Martinistraße weiter geprüft.

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

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

Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

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

Kosten

Mind. 5.000-6.000 Tsd. Euro
(ohne Maßnahmen an den Knoten Am Brill / Alten-
wall)

Umsetzungshorizont

Planungsbeginn sofort möglich
Umsetzungszeit 3-4 Jahre

Bewertung der Maßnahme**Aufenthaltsqualität**

Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr

+2 Punkte

Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum

+2 Punkte

Erhöhung der Verkehrssicherheit

+2 Punkte**Erreichbarkeit**

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

0 Punkte

Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr

-2 Punkte

Barrierefreiheit

+1 Punkt**Gesamt: 5 von 12 Punkten****Fachliche Einschätzung der Maßnahme****Nicht empfohlen**Nicht
empfohlenAnhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.

Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.

Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.

Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.3 Shared Space – Handlauf zur Weser

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

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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

2.2 – Entlastung Kreuzung Am Brill

Nicht
empfohlen 

2.2

Entlastung Kreuzung Am Brill

Beschreibung

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

*Variante 1: (Martinistraße Teileinbahnstraße):*

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

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

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

Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Umsetzungsschritte/Abhängigkeiten/korrespondierende Maßnahmen¹⁸:

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

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Variante 1

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

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

Variante 2

Grundsätzlich werden alle Fahrbeziehungen für den MIV am Knotenpunkt Am Brill angeboten. Optional wäre eine Reduzierung des Linksabbiegers in die Martinistraße zu prüfen, die allerdings auch die Möglichkeit beinhaltet, dass diese Regelung von Verkehrsteilnehmerinnen nicht beachtet wird. Die Aufhebung dieser Fahrbeziehung ist gleichwohl Voraussetzung für die fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs in der Bgm.-Smidt-Straße.

Die Flächengewinne für andere Nutzungen als den MIV sind weniger deutlich ausgeprägt als in der Variante 1, die es hier entsprechend abzuwägen gilt.

Da der Flächengewinn auch im Knotenpunktbereich der Martinistraße geringer ist, steht dies einer adäquaten Erschließung des Fahrradparkhauses im Brilltunnel entgegen.

Die Variabilität in der Anpassung der Signalsteuerung ist eingeschränkt.

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

Kosten

Mind. 500 Tsd. Euro
(ohne ggf. Fahrradparkhaus)

Umsetzungshorizont

Planungsbeginn nach Klärung Verkehrsführung
Martinistraße möglich
Planungs- und Umbauzeit ca. 2 Jahre

Bewertung der Maßnahme¹⁹

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

Empfehlung

**Aufgrund der Abhängigkeit zur endgültigen Umgestaltung der Martinistraße
nicht empfohlen**

Nicht
empfohlen



¹⁹ Eine differenzierte Bewertung der Maßnahme nach den Varianten 1 und 2 ist nicht erfolgt. Dargestellt ist die Bewertung für die Variante 1.

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.1 Temporäre Belebung der Martinistraße

Die Maßnahme zielt auf eine provisorische Umgestaltung des Straßenraums in der Martinistraße ab, um in dem derzeit vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenzug Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zwischen Altstadt und Weser zu mindern.

Die Umgestaltung der Martinistraße wird so erfolgen, dass die anliegenden privaten und öffentlichen Parkhäuser und Garagen weiterhin erreichbar bleiben und die Belieferung der Anlieger sichergestellt ist.

Das Konzept für die Verkehrsführung während der provisorischen Umgestaltung im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt (Umsetzung Sommer 2021 bis Frühjahr 2022) wird im Frühjahr 2021 vorliegen und den Anliegern vorab kommuniziert werden. Während des Programmzeitraums sollen verschiedene Verkehrsführungen erprobt werden.

Da es sich um eine temporäre Umgestaltung handelt, werden umfassende Umbaumaßnahmen möglichst vermieden. In den Monaten der Umsetzung gewonnene Erkenntnisse werden in die Planungen zur dauerhaften Umgestaltung der Martinistraße einfließen.

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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

2.3 – Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße

2.3

Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße

Beschreibung

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

Der Straßenzug ist in der heutigen Gestaltung mit 2 Kfz-Spuren je Richtung nördlich der AOK-Kreuzung mit ca. 11.000 – 12.000 Kfz/24h und südlich davon mit ca. 10.000 Kfz/24h überdimensioniert. 2 Spuren je Richtung sind erst ab ca. 25.000 Kfz/24 h im Gesamtquerschnitt erforderlich.

Die Bürgermeister-Smidt-Straße wird zeitnah auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung umgestaltet mit dem Ziel, die Barrierewirkung für Fußgänger abzubauen und mehr Querungen zu ermöglichen. Zur Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr und den Radverkehr soll Tempo 30 eingeführt werden.

Zur Aufwertung des Straßenraums soll der Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden, um Konflikte zu minimieren und den Straßenraum insgesamt städtebaulich aufzuwerten. Diese Maßnahme wird als integriertes Konzept parallel geplant und in einer Baumaßnahme insgesamt umgesetzt.

Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im gesamten Streckenverlauf auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Dabei wird auf ausreichende Breiten für den Radverkehr geachtet.

Die Sicherstellung der Überholabstände durch den Kfz-Verkehr wird ebenfalls beachtet. Die Ausgestaltung dafür ist noch festzulegen. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen. An den Knotenpunkten sind Anpassungen und Umbauten erforderlich. An der Kreuzung Am Wall soll der U-Turn entfallen und in den Knoten integriert werden.

Die am Status-quo ausgerichtete Erreichbarkeit des Parkhauses Brill mit dem Pkw bleibt erhalten. Am Brill ist unter Beachtung der Gesamtleistungsfähigkeit und der Wartezeit aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten zu prüfen, ob die Linksabbiegemöglichkeit in die Martinistraße erhalten werden kann oder sollte.

Bei der Konkretisierung der Planungen werden die Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsarten berücksichtigt und in den Abwägungsprozess einbezogen. Die Umbauplanung soll unter Zugrundelegung aktueller Verkehrsdaten und unter Einbeziehung der Ergebnisse einer Verkehrssimulation erfolgen. Die Änderungen in der Straßenraumgestaltung erfolgen unter Beachtung der städtebaulichen Entwicklungsperspektiven.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen:

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

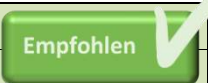
Hinweis: Die Entwicklungen auf dem Sparkassenareal sind im Weiteren zu berücksichtigen. Es kann sich dementsprechend noch Anpassungsbedarf ergeben. Insbesondere sind hier mögliche Querungsbedarfe zu nennen, die sich durch die angestrebten Nutzungen auf dem Sparkassenareal ergeben. Beispielsweise die bereits benannte Querung auf Höhe Wandschneiderstraße. Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.



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

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

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme	Empfohlen 
--	--

2.4 – Eingangstor AOK-Kreuzung

Empfohlen 

2.4

Eingangstor AOK-Kreuzung

Beschreibung

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



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

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

Die Maßnahmenwirkungen werden im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung ermittelt. Dabei werden auch die Signalisierungen für alle Verkehrsarten angepasst.

Der Knotenpunkttumbau erfolgt in Gänze nach den aktuellen Vorgaben im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung.

Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen²⁰:

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Die Reduzierung der Kfz-Spuren erhöht den Streckenwiderstand und trägt zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre bei.

Durch mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrende, werden Konflikte reduziert und in Verbindung mit angepassten Signalschaltungen der Komfort für nicht motorisierte Individualverkehre erhöht.

Der Komplettumbau trägt in erheblichem Maße dem Ziel einer barrierefreien Straßenraumgestaltung bei.

²⁰ Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, insbesondere, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Kosten Mind. 300 Tsd. Euro		Umsetzungshorizont Planung und Umsetzungsbeginn sind abhängig von Entscheidungen zu den korrespondierenden Maßnahmen. Realisierungszeitraum 2-3 Jahre.	
Bewertung der Maßnahme			
Aufenthaltsqualität		Erreichbarkeit	
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkt		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +1 Punkte	
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +2 Punkte		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr 0 Punkte	
Erhöhung der Verkehrssicherheit +2 Punkt		Barrierefreiheit +2 Punkte	
Gesamt: 8 von 12 Punkten			
Fachliche Einschätzung der Maßnahme			
Empfohlen			

Anhang - Korrespondierende Maßnahmen

2.1.4 Optimierte Signalschaltungen zugunsten FG / Rad mit automatisierter Detektion

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

2.8 – Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall

2.8

Radverkehrsverbindung Kennedyplatz – Am Wall

Beschreibung

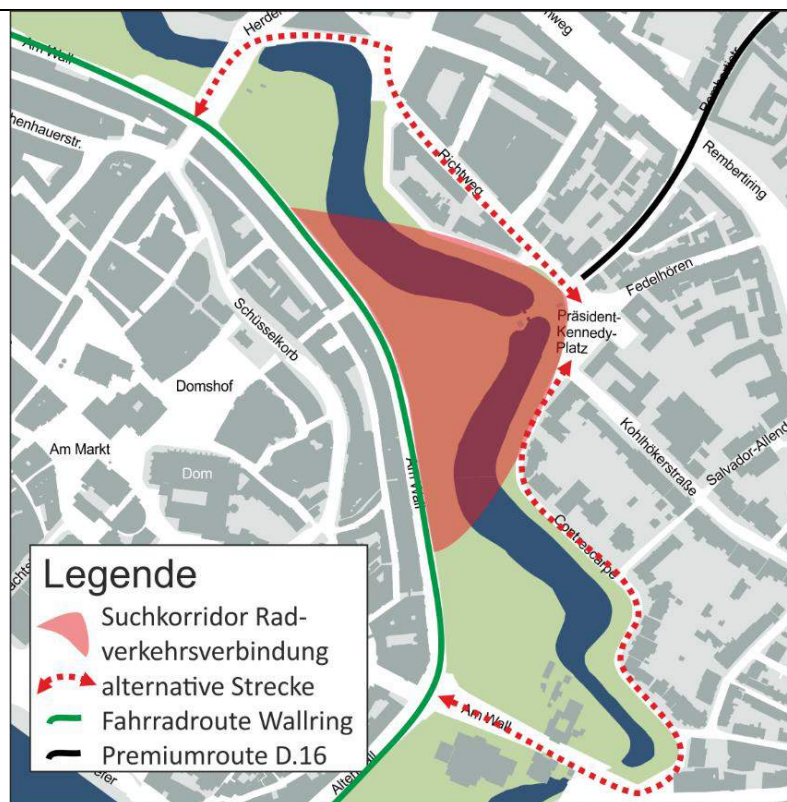
Um eine Verknüpfung der Premiumroute Wallring und der Premiumroute Richtung Universität herzustellen, muss die Anbindung vom Kennedyplatz zum Wall gelöst werden. Im Ergebnis steht eine Radverkehrsverbindung im Premiumroutenstandard, die eine Verteilung des Radverkehrs vom Kennedyplatz sowohl in beiden Richtungen des Wallrings (Wesersprung Mitte sowie Doventor) als auch die Erreichbarkeit der Innenstadt ermöglicht. Dabei sind insbesondere die Belange des Gründdenkmals Wallanlagen sowie die Ansprüche des Fußverkehrs zu berücksichtigen, um weiterhin ein entspanntes Flanieren in der Grünanlage zu ermöglichen.

Es ist vorgesehen, dazu eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, die unterschiedliche Varianten mit allen Vor- und Nachteilen betrachtet. Eine besondere Herausforderung ist der Höhensprung zwischen Kennedyplatz und der Straße Am Wall, die bei einer möglichst direkten Linienführung gleichzeitig eine fahrradfreundliche Steigung und in der Abfahrt eine sichere Führung für höhere Geschwindigkeiten erfordert. Der Betrachtungsraum beinhaltet für die Variantenabwägung die vorhandenen Rampen in den Wallanlagen (Höhe Museumstraße bzw. Bgm.-Mevissen-Weg) und die Option eines neuen Brückenbauwerks. Alternativ wird eine richtungsorientierte Führung im Zuge des Richtwegs bzw. der Contrescarpe geprüft (siehe Karte), die ggf. auch als provisorische Lösung kurzfristig bis zur Realisierung einer aufwändigeren Planung genutzt wird. Allerdings sind damit richtungsgetrennte Anbindungen (Richtung Herdentor bzw. Ostertor) verbunden, die umwegig sind und mit problematischen Querungssituationen einhergehen.

Wichtig ist, dass dabei die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr minimiert werden

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen²¹:

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



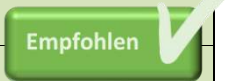
²¹ Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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



Empfohlen 

2.9.1 – Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile

2.9.1

Fußwegeachsen – Anbindung der Stadtteile

Beschreibung

Um die fußläufige Anbindung der Innenstadt an die umliegenden Stadtteile zu stärken, werden komfortable Fußwegeachsen als „Premiumwege“ entwickelt. Diese umfassen die Aufwertung der Infrastruktur, die Grüngestaltung und Ausstattung mit Mobiliar (Sitzgelegenheiten, Spielelemente o.ä.) zur Schaffung von Aufenthaltsorten und einer Wohlfühlmobilität sowie eine intuitive Orientierungshilfe (z. B. durch Markierung, Beschilderung). Die Fußwegeachsen sind als Alltagswege barrierefrei zu gestalten.

Starke Achsen mit Bündelungsfunktion wie die Bgm-Smidt- und Wilhelm-Kaisen-Brücke werden zwar auch hinsichtlich ihrer Fußverkehrsqualitäten geprüft. Die Entwicklung von Premiumwegen betrifft aber v.a. zum Teil eigenständig geführte Wegeachsen mit bisher für den Fußverkehr ungenutzten Potenzialen:

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

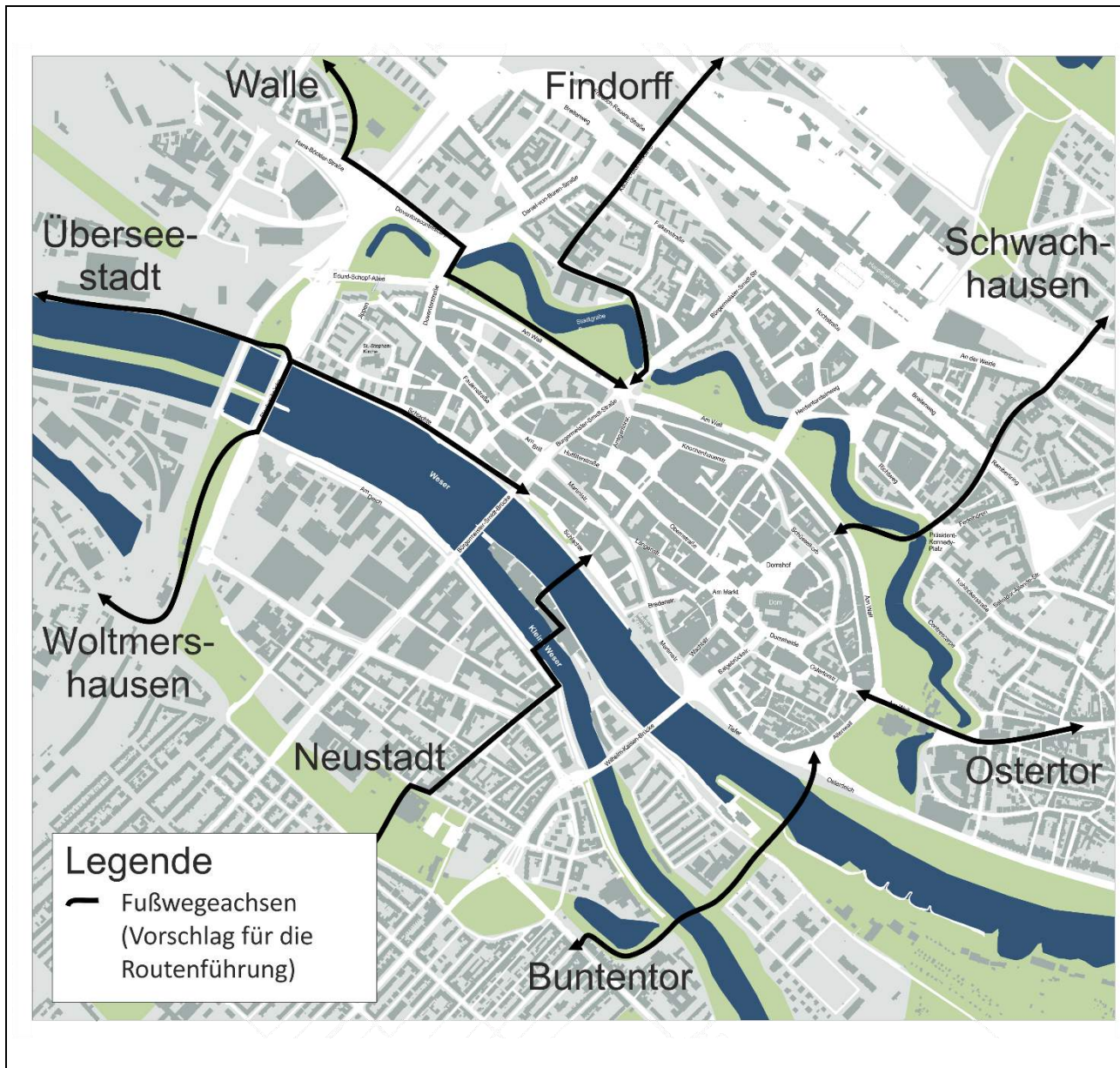
Die vorgeschlagenen Routen orientieren sich zum Teil an den Grünverbindungen im Flächennutzungsplan und werden mit einer Machbarkeitsstudie überprüft (ggf. werden günstigere Strecken in die Stadtteile identifiziert). Die Umsetzung erfolgt nach Priorisierung in der Machbarkeitsstudie.

Da Fußverkehr sehr umweegeempfindlich ist, muss das Wegenetz engmaschig konzipiert werden und auch andere Routen können eine Rolle spielen. Beispielsweise sind hier die beiden wichtigen Verbindungen über Osterdeich und Imre-Nagy-Weg in die Östliche Vorstadt zu nennen, die Eduard-Schopf-Allee zum Kaffeequartier in der Überseestadt oder der Gustav-Deetjen-Tunnel nach Schwachhausen. In der Machbarkeitsstudie werden auch diese Achsen entsprechend hinsichtlich ihrer Potenziale betrachtet und ggf. im Rahmen einer Priorisierung berücksichtigt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen²²:

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

²² Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

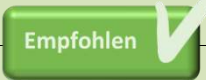


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Premiumwege laden zum zu Fuß gehen ein und tragen dazu bei, dass das Potenzial der kurzen Wege zwischen der Innenstadt und den umliegenden Stadtteilen auch im Alltag genutzt wird.

Kosten Machbarkeitsstudie 75 Tsd. Euro Kosten der Umsetzung: abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie	Umsetzungshorizont Planungsbeginn 2022 Umsetzungszeit 4 Jahre
Bewertung der Maßnahme	
Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkte	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +1 Punkt
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +2 Punkt	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr +0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit +2 Punkt	Barrierefreiheit +2 Punkt
Gesamt: 6 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Empfohlen	



2.9.2 – Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof

2.9.2

Fußwegeachsen – Anbindung Hauptbahnhof

Beschreibung

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

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

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

Jede der drei Strecken birgt spezielle Herausforderungen.

Für die Verbindung a) über den Herdentorsteinweg ist insbesondere die Qualität und Sicherheit der Querungssituationen zu verbessern. Die Querungssituation an der Knochenhauerstraße kann mit Anpassung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr zwischen Herdentor und Ansgaritor ohne Lichtsignalanlage organisiert werden (Maßnahme 1.2). Außerdem ist die Querungssituation am Breitenweg verkehrssicher zu gestalten.

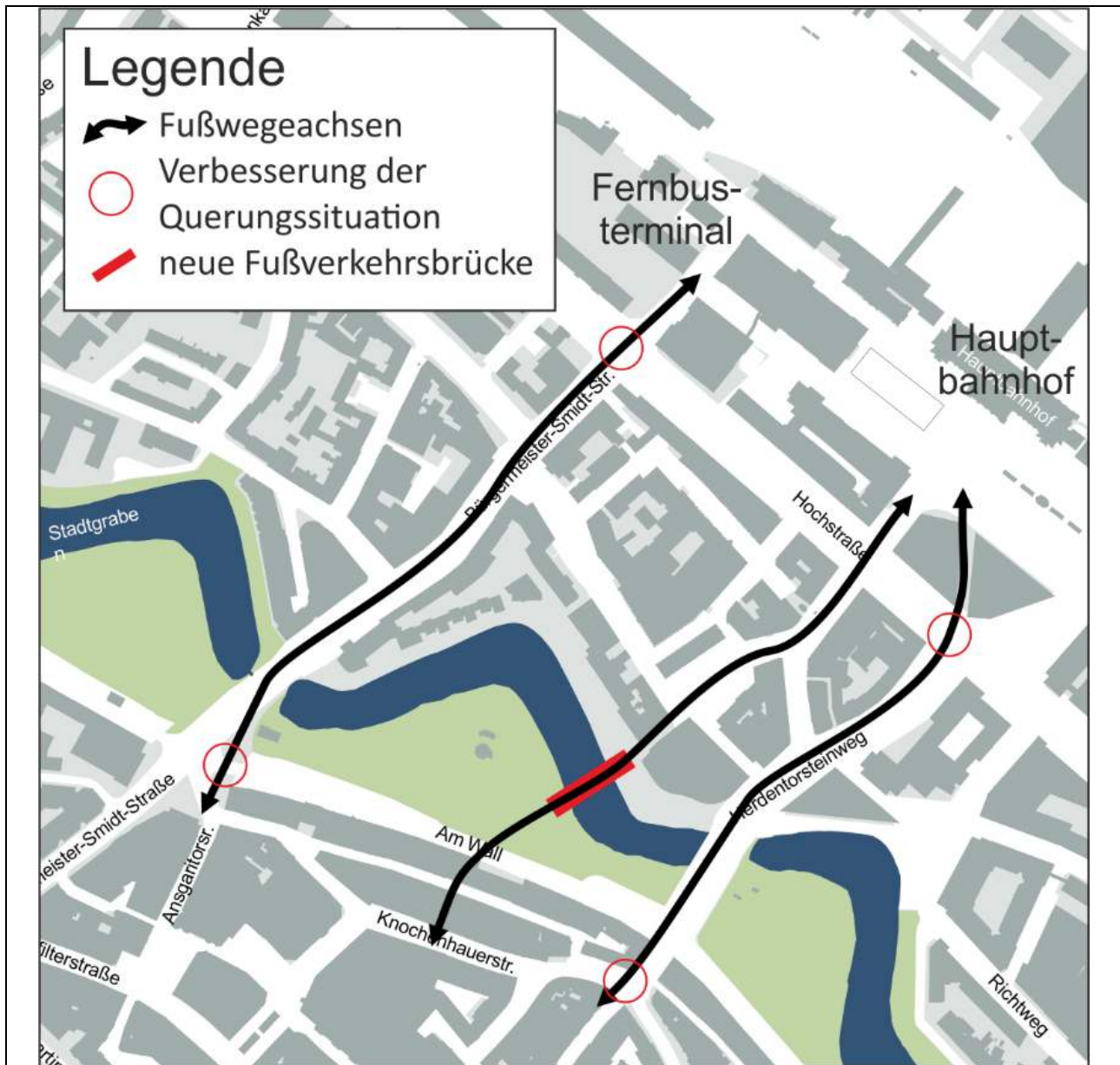
Die Verbindung b) erfordert die Planung und Realisierung einer neuen Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben. Hier sind die Belange der Denkmalpflege sowie der Grünordnung besonders zu beachten, allzumal die Position in direkter Nähe zur Wallmühle liegt. In der Anbindung von den Wallanlagen (Loriotplatz) an den Hillmannplatz ist ein Engpass durch eine Tiefgaragenzufahrt vorhanden. Eine Querungshilfe über die Straße Am Wall auf Höhe der Passage Kleine Hundestraße wird mit Realisierung der Fahrradroute Wallring angeboten.

Die Realisierung von Verbindung c) wird erst mit Umgestaltung der Bgm-Smidt-Straße (Maßnahme 2.3) möglich, wenn mit Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn die Seitenräume dem Fußverkehr vorbehalten bleiben. In dieser Fußwegeachse sind vor allem Verbesserungen an der AOK-Kreuzung (Maßnahme 2.4) und am Breitenweg erforderlich, die mit Anpassungen der Lichtsignalschaltung (Detektion des Fußverkehrs), kürzeren Querungswegen Am Wall wegen der Einbahnstraße durch Fahrradroute Wallring sowie einstreifiges Kfz-Linksabbiegen in den Breitenweg zu erreichen sind.

Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen²³:

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

²³ Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

Kosten 500 Tsd. Euro (ohne neue Fußverkehrsbrücke über den Wallgraben)	Umsetzungshorizont Planungsbeginn 2021 Umsetzungszeit 2 Jahre
Bewertung der Maßnahme	
Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr +1 Punkte	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl +1 Punkt
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum +2 Punkt	Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr +0 Punkte
Erhöhung der Verkehrssicherheit +2 Punkt	Barrierefreiheit +2 Punkt
Gesamt: 6 von 12 Punkten	
Fachliche Einschätzung der Maßnahme	
Empfohlen	



2.10 – Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren

Empfohlen 

2.10

Anbindung Parkhäuser im Bestand optimieren

Beschreibung

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

Teilbaustein 2.10.1 Rövekamp

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

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

Teilbaustein 2.10.2 Am Brill

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

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

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

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



Umsetzungsschritte/Bausteine/ korrespondierende Maßnahmen²⁴:

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

²⁴ Korrespondierende Maßnahmen werden im Anhang kurz beschrieben, wenn hierzu kein eigener Steckbrief existiert.

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

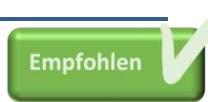


2.10.1 Rövekamp



2.10.2 Am Brill

<p>Kosten 2.10.1 ca. 100 Tsd. Euro 2.10.2 ca. 250 Tsd. Euro (ohne Maßnahmen im Parkhaus; Kombinierbar mit Maßnahmen Am Brill/AOK)</p>		<p>Umsetzungshorizont Planungsbeginn sofort möglich Umsetzungszeit ca. 1-2 Jahre (abhängig von anderen umgesetzten Maßnahmen)</p>	
Bewertung der Maßnahme			
Aufenthaltsqualität		Erreichbarkeit	
Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr		Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	
<p>2.10.1: +1 Punkt 2.10.2: 0 Punkte</p>		<p>+1 Punkte</p>	
Schaffung städtebaulicher Potenziale im Straßenraum		Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr	
<p>+1 Punkt</p>		<p>0 Punkte</p>	
Erhöhung der Verkehrssicherheit		Barrierefreiheit	
<p>+1 Punkt</p>		<p>+1 Punkt</p>	
Gesamt: 5 bzw. 4 von 12 Punkten			
Fachliche Einschätzung der Maßnahmen			
2.10.1: Empfohlen; 2.10.2: Weitere Prüfung			
			<p>Empfohlen ✓</p>



3.1 – Bürgermeister-Smidt-Brücke

3.1	Bürgermeister-Smidt-Brücke
-----	----------------------------

Beschreibung

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

Die Bürgermeister-Smidt-Brücke wird umgestaltet. Der Radverkehr wird dort verschwenkt und weitgehend auf der Straße geführt. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen, die Aufenthaltsfunktion wird gestärkt.

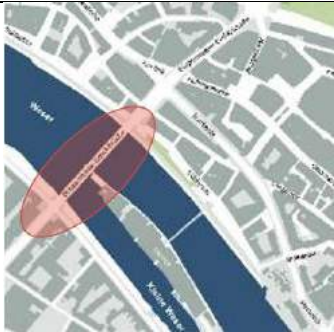
Bei der Radverkehrsführung im Bereich der Weserbrücke sind die Fußgängerquerungen in die neue Planung zu integrieren. Die Fußgängerüberwege bleiben erhalten.

Bei der Neuorganisation auf der Brücke ist es erforderlich, einen nahegelegenen alternativen Standort als Warteplatz für Taxen (z.B. in der Langenstraße) festzulegen und umzusetzen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025 widmet sich die Maßnahme F.17 der Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke. Die Maßnahme wird unterstützt durch die Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt.

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen:

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Empfohlen

3.2 – Kleine Langemarckstraße

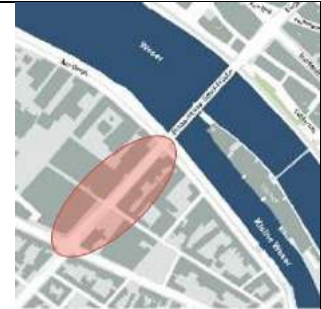
Empfohlen 

3.2

Kleine Langemarckstraße

Beschreibung

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



Die Straße ist in der heutigen Gestaltung mit 2 Kfz-Spuren je Richtung und ca. 10.000 Kfz/24h überdimensioniert. 2 Spuren je Richtung sind erst ab ca. 25.000 Kfz/24 h im Gesamtquerschnitt erforderlich.

Die Langemarckstraße wird in Verlängerung der Bürgermeister-Smidt-Straße bis zum Neustadtscontrescarpe an der Hochschule Bremen zur Verbesserung des Fuß- und des Radverkehrs und zur besseren Überquerung für Fußgängerinnen und Fußgänger umgebaut. Die städtebauliche Entwicklung in den angrenzenden Quartieren auf dem Mondez- und Hachez-Gelände soll so durch eine zeitgemäße Straßenraumgestaltung unterstützt werden.

Die gewonnenen Flächen für den Fußverkehr werden im Sinne der Steigerung der Aufenthaltsqualität und anderer Nutzungen neu verteilt. Dem Fußverkehr wird die gesamte Breite des Seitenraumes zur Verfügung stehen.

Eine Umgestaltung/Verlegung und/oder Aufweitung der Haltestellenbereiche ist zu prüfen.

Auf der Fahrbahn sollen Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Der Abschnitt wird auf jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut. Der heute im Seitenraum geführte Radverkehr wird im gesamten Streckenverlauf auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Ausgestaltung dafür ist noch festzulegen und unter anderem abhängig von den erwarteten Verkehrsmengen. Es ist zu prüfen, ob die Radfahrstreifen teilweise geschützt angelegt werden können.

Heutige Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden so entzerrt und der Straßenraum gestalterisch aufgewertet.

An der Kreuzung mit der Westerstraße werden alle Verkehrsbeziehungen beibehalten.

Bei der Konkretisierung der Planungen werden die Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsarten berücksichtigt und in den Abwägungsprozess einbezogen. Die Umbauplanung soll unter Zugrundelegung aktueller Verkehrsdaten erfolgen.

Hierfür ist eine umfangreiche Planung erforderlich. Ziel ist es, diesen Umbau bestandsnah und zeitnah zu realisieren.

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

Umsetzungsschritte/Bausteine/korrespondierende Maßnahmen²⁶:

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Dadurch, dass dem Radverkehr nun eine breitere Fahrspur zur Verfügung steht, kann dieser beschleunigt werden. Der Seitenraum wird vollständig den zu Fuß Gehenden zur Verfügung stehen. Dies trägt erheblich zu einer Erhöhung der Flächengerechtigkeit bei. Des Weiteren werden so Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden einzelner

Modi reduziert. Die Verkehrssicherheit wird durch weitere Trennung der Verkehrsarten und weitere Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren gestärkt. Die Maßnahme bietet außerdem Potenzial für eine attraktivere Straßenraum, so kann die Aufenthaltsqualität enorm profitieren.

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

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



3.8 – Maßnahmen zur Verminderung negativ wirkender Ausweichverkehre Östliche Vorstadt

3.8 **Maßnahmen zur Verminderung negativ wirkender Ausweichverkehre Östliche Vorstadt**

Beschreibung
Die Konzepte zur Verminderung der negativen Auswirkungen von Ausweichverkehren sind abhängig von den Maßnahmen, welche in der Innenstadt umgesetzt werden. Herauszustellen ist hier vor allem die Martinstraße. Mittels eines Verkehrsversuches werden verschiedene Verkehrsführungen erprobt, ehe die finale Entscheidung zur Umgestaltung getroffen wird. Mittels eines Evaluationskonzeptes werden auch die Auswirkungen auf die östliche Vorstadt ausgemacht. Je nach Ausgestaltung sind die erforderlichen Maßnahmen in der östlichen Vorstadt anzupassen. Diese können bspw. sein:

- Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch
- Anpassung der Verkehrsführung, z.B. durch Einbahnstraßenregelungen oder Abbiegeverbote
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Anpassung der Signalisierung

Nutzen und Wirkung der Maßnahme
Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung von induzierten Verkehren durch Verlagerungen aus der Innenstadt.

Kosten
Noch nicht bezifferbar

Umsetzungshorizont
Erarbeitung des Konzepts bis 3. Quartal 2023, anschließend Umsetzung

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

* Aufgrund des noch nicht festgelegten Umfangs, kann noch keine Bewertung erfolgen.

2.4 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung

Mit gesamt 6.549 von 7.726 Teilnehmenden (85 %) hat diese, im Online-Voting „Mobilität in der Innenstadt“ bezeichnete Teilstrategie die insgesamt höchste Beteiligung erfahren.

Altersgruppenverteilung nach Stadträumen

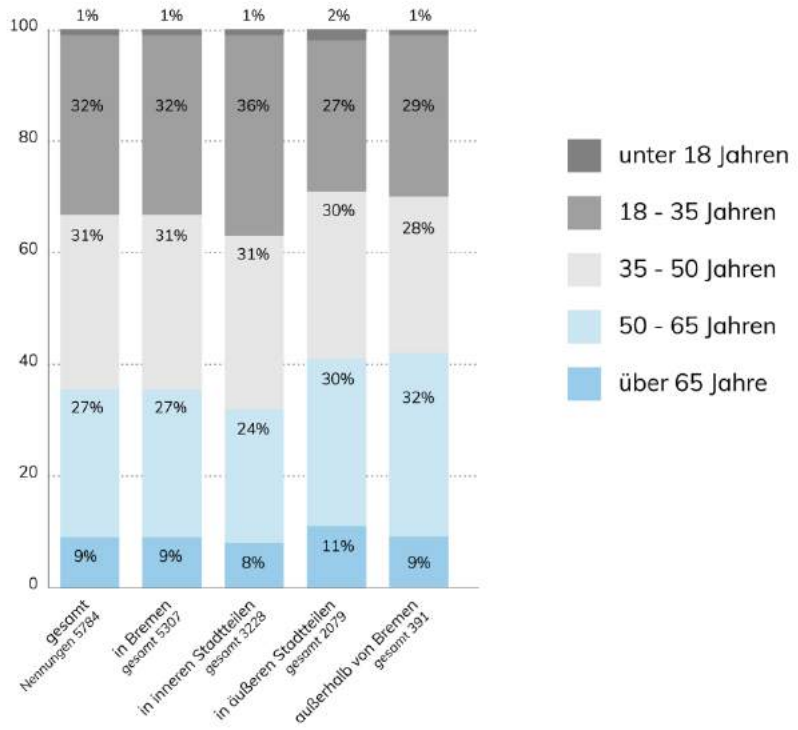


Abbildung 2-4: Altersgruppenverteilung nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Autobesitz nach Gebiet

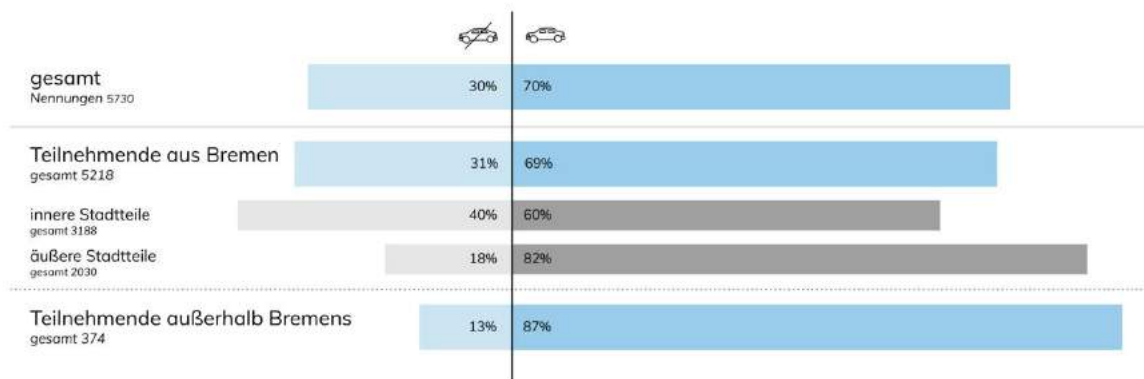


Abbildung 2-5: Autobesitz nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Bewertung der Einzelmaßnahmen → Im Folgenden sind die 12 bewerteten Maßnahmen nach Reihenfolge ihrer durchschnittlichen Bewertung – von der höchsten Sternevergabe bis zur niedrigsten gelistet.

1 – Mehr Fahrradstellplätze



Wer mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren möchte, der benötigt sichere Abstellplätze – ohne Fußwege zu versperren. Mehr Fahrradbügel, verteilt in der Bremer City, und neue, zentrale Fahrradparkhäuser für noch mehr Sicherheit und Schutz vor Regen, steigern die Lust am Innenstadtbefuch mit dem Drahtesel.

Mehr Fahrradstellplätze

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 1)

insgesamt 6085 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 3)

insgesamt 5006 Bewertungen

2 – Attraktive Fußgängerbereiche



Aktuelle Fußgängerbereiche werden um attraktive Lagen erweitert. Diese sind auch für Besucher*innen der Bremer Altstadt von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Domshofs, wo zugleich die Haltestelle Schlüsselkorb für den direkteren, sichereren und barrierefreien Ein-, Aus- und Umstieg umgestaltet wird.

Attraktive Fußgängerbereiche

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 2)

insgesamt 6102 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 1)

insgesamt 5023 Bewertungen

3 – Attraktive Fußwege in die Innenstadt



Zu Fuß in die Innenstadt! Das soll mit mehr Spaß und Komfort einhergehen. Neue Fußwegeachsen aus angrenzenden Stadtteilen und vom Hauptbahnhof werden grüner, enthalten Bänke oder Spielelemente für Groß und Klein. Markierungen leiten intuitiv in die Innenstadt über.

Attraktive Fußwege in die Innenstadt

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 3)

insgesamt 6088 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 2)

insgesamt 5012 Bewertungen

4 – Umgestaltung Kreuzung am Brill



Viel los, an der Kreuzung Am Brill – Beispiel für die autogerechte Stadtplanung. Das soll nun anders werden. Fahrbahns Spuren werden zugunsten von Flächen für Fußgänger- und Radverkehr zurückgebaut. Im früheren Brilltunnel entsteht ein Fahrradparkhaus. Das entspannt die Lage.

Umgestaltung Kreuzung am Brill**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,6 von 5 (Platz 4)

insgesamt 6272 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,6 von 5 (Platz 4)

insgesamt 5150 Bewertungen

5 – Kein Kfz-Parken im Straßenraum



Ins Parkhaus fahren, statt das eigene Auto am Straßenrand abstellen! Dies gilt für alle Innenstadtbesucher*innen. Sonderparkplätze stehen lediglich Menschen mit Behinderung oder Carsharing-Nutzer*innen zur Verfügung. Wer in der Innenstadt wohnt, der kann auf Dauerparkplätze im Kernbereich zurückgreifen.

Kein Kfz-Parken im Straßenraum**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,4 von 5 (Platz 5)

insgesamt 6311 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,4 von 5 (Platz 5)

insgesamt 5177 Bewertungen

6 – Neuordnung Lieferverkehr



Lieferung ohne Störung? Das geht! Mit festgelegten Zeiten für den Lieferverkehr und damit Entzerrung der Verkehre gesamt. Hinzu kommt die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen zu Lieferzonen. Weitere Maßnahmen dienen der Förderung kleinerer, umweltfreundlicherer Lieferfahrzeuge: E-Mobilität und Lastenrad vor!

Neuordnung des Lieferverkehrs**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,4 von 5 (Platz 6)

insgesamt 6038 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,4 von 5 (Platz 7)

insgesamt 4975 Bewertungen

7 – Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße



Um allen! Verkehrsteilnehmenden mehr Raum zu geben, werden Fahrbahnen neu verteilt. Der Radverkehr wird auf einer noch dem Auto vorbehaltenen Spur geführt. Fußgänger*innen profitieren von der Ausweitung der Nebenanlagen. Als zentrale Achse zwischen Hauptbahnhof und ZOB erfährt die Straße eine Aufwertung.

Umgestaltung Bgm.-Smidt-Straße**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 7)

insgesamt 6182 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,4 von 5 (Platz 6)

insgesamt 5075 Bewertungen

8 – Anbindung Kennedyplatz – Am Wall



Im Bereich des Kennedyplatz entsteht eine neue Radverkehrsverbindung. Sie sorgt für den Lückenschluss zwischen Fahrradpremiumroute am Wallring und der Innenstadt. Zugleich werden bestehende Konflikte mit Fußgänger*innen im Bereich der Wallanlagen reduziert.

Anbindung Kennedyplatz – Am Wall**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 8)

insgesamt 6074 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 8)

insgesamt 5000 Bewertungen

9 – Bessere Erreichbarkeit von Parkhäusern



Die direktere Anbindung der Parkhäuser Röwekamp und Am Brill eröffnet Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden. Bessere Erreichbarkeit für Autofahrer*innen – auch für nur kurzes Parken – sowie mehr Sicherheit für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen im Bereich der Zu- und Ausfahrten.

Bessere Erreichbarkeit von Parkhäusern**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 9)

insgesamt 5998 Bewertungen

Bewertung Bremen

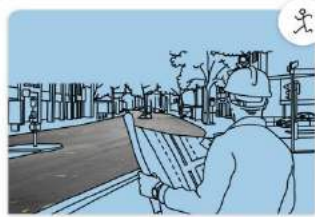
Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 9)

insgesamt 4943 Bewertungen

10 – Umgestaltung Martinistraße



Die Weser als Teil der City erlebbar machen? Dazu muss zuerst die Trennwirkung der vierspurigen Martinistraße aufgelöst werden. Das geht mit Reduktion der Spuren, sicheren Querungen und neuer Verkehrsführung. Dabei bleibt das Presseparkhaus für alle Autos, die vom Osterdeich oder der Wilhelm-Kaisen-Brücke kommen, anfahrbar.

**Umgestaltung
Martinistraße****Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,2 von 5 (Platz 10)

insgesamt 6354 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,2 von 5 (Platz 10)

insgesamt 5201 Bewertungen

11 – Umgestaltung Tiefer



Die Straße Tiefer wird höher: Mit dem Rückbau der Kfz-Unterführung entsteht ein neuer, kompakter Knotenpunkt Bolgebrückstraße/Tiefer/Wilhelm-Kaisen-Brücke. Das Ziel: kürzere, direktere und sicherere Querungssituationen, insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr!

Umgestaltung Tiefer**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,2 von 5 (Platz 11)

insgesamt 6127 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,2 von 5 (Platz 11)

insgesamt 5037 Bewertungen

12 – Erprobung verschiedener Verkehrsführungen in der Martinistraße



Ab Sommer 2021 werden in der Martinistraße verschiedene Verkehrsführungen erprobt – flankiert von Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und Verbesserung der Fußwegeverbindung von der Oberstraße zur Schlachte. Ob Reduktion von 4 auf 2 Fahrspuren, Einbahnstraßenregelung oder Sperrung des Bereichs Presseparkhaus bis Pieperstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr – die temporären Maßnahmen und ihre Auswirkungen auf den Verkehr und die Aufenthaltsqualität werden genau beobachtet und dokumentiert. Am Ende dieses Prozesses steht eine Empfehlung für den dauerhaften Umbau der Martinistraße hin zu einem attraktiveren Stadtraum.

Erprobung verschiedener Verkehrsführungen in der Martinistraße

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung



3,0 von 5 (Platz 12)

insgesamt 6310 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,0 von 5 (Platz 12)

insgesamt 5176 Bewertungen

Besondere Erkenntnisse und Tendenzen aus den Votings

- fast alle Maßnahmen wurden positiv bewertet (3,2 bis 3,9 Sterne)
- einzig die Erprobung verschiedener Verkehrsführungen in der Martinistraße erlangte einen moderaten Durchschnittswert (3,0 Sterne)
- „jüngere“ Teilnehmer:innen haben die Maßnahmen tendenziell besser bewertet (Ausnahme: Bessere Erreichbarkeit von Parkhäusern)
- Mehr Fahrradstellplätze war die beliebteste Maßnahme bei den Bremer:innen ohne Auto (4,5 Sterne)
- Attraktive Fußgängerbereiche war die beliebteste Maßnahme bei Menschen in den äußeren Stadtteilen (3,8 Sterne) und von außerhalb Bremens (4,0 Sterne)
- Kein Kfz-Parken im Straßenraum wurde von Menschen ohne Auto deutlich besser bewertet als von Menschen mit Auto (4,2 gegenüber 3,1 Sterne)
- Umgestaltung der Tiefer wurde von Menschen ohne Auto deutlich besser bewertet als von Menschen mit Auto (3,9 gegenüber 2,9)

(Alle in Klammern gesetzte Werte sind Durchschnittswerte über alle Teilnehmenden hinweg)

2.5 Handlungskonzept

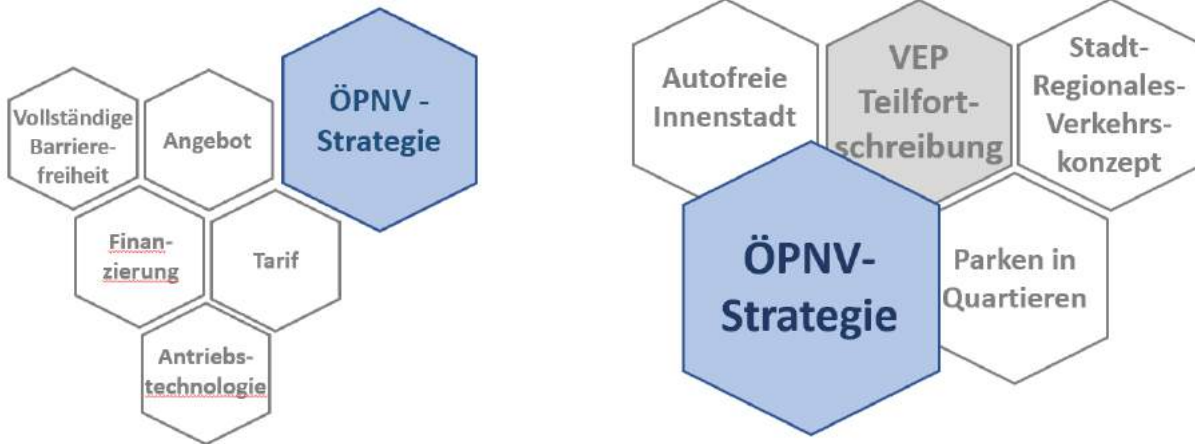
Das Handlungskonzept stellt die maßgebende und richtungsweisende Grundlage für die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren bis 2023 und darüber hinaus bis 2030 dar. Bis 2030 sollten die in dem Handlungskonzept der VEP-Teilfortschreibung aufgelisteten Maßnahmen mit gleicher Priorisierung wie die Maßnahmen des Handlungskonzepts VEP Bremen 2025 bearbeitet und umgesetzt werden.

Autofreie Innenstadt	Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
Parken in Quartieren (PiQ)	Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
ÖPNV	Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)	in Betrieb / umgesetzt
"gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)	Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
1.1 Verkehrsführung Altstadt	mehrere Maßnahmen																						
1.1.1 Umgestaltung Museumsstraße																							
1.1.2 Umgestaltung Schlüsselkorb / Domshof (Reduktion Fahrstreifen)																							
1.1.4 Umgestaltung Schlüsselkorb / Domshof (Ausfahrt Sögestraße)																							
1.1.5/ F.5a Umgestaltung Violenstr. (inkl. Einmündung Wilhadistraße)																							
1.2 Verkehrsführung Altstadt Herdentor-Ansgaritor	mehrere Maßnahmen																						
1.2.1 Rückbau Fußgänger-LSA / Shared Space Bereich im Bereich Sögestraße Erweiterung Fußgängerzone (Zeitschiene Abhängig von vorgelagerten Planungen)																							
1.2.2 Radverkehrsführung Knochenhauerstraße / Wegesende: Fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs auf ganzer Länge einschließlich der neu einzurichtenden Fußgängerzone Knochenhauerstraße, Trennung von Zufußgehenden und Radfahrenden																							
1.3 Fahrradfreundliche Straßen im Kernbereich der Innenstadt	mehrere Maßnahmen																						
1.3.1 Fahrradstraße Balgebrückstraße																							
1.3.2 Fahrradstraße Dechanatstraße																							
1.3.3 Radverkehrsführung Buchtstraße: Fahrbahnbezogene Führung des Radverkehrs entgegen Einbahnstraße.																							
1.3.4 Weihnachtsmarktumfahrung: Führung des Radverkehrs über Dechanatstraße und Buchtstraße zur Umfahrung von Veranstaltungen auf dem Domshof, Domsheide und Obernstraße																							
1.4 Fahrradparken Altstadt	mehrere Maßnahmen																						
1.4.1 Fahrradparken im Kernbereich der Innenstadt																							
1.4.1.1 Fahrradparkhaus Am Brill																							
1.4.1.2 Fahrradparkhaus Domshof																							
1.4.2 Fahrradbügelprogramm Innenstadt																							
1.5 Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik																							
1.6 Kfz-Parken Kernbereich der Innenstadt	mehrere Maßnahmen																						
1.6.1 Abbau straßenbegleitender öffentlicher Stellplätze (sukzessive Umsetzung nach Planungsabschluss)																							
1.6.2 Umnutzung Öffentlicher Parkhäuser																							
1.6.2.1 Umnutzung PH Am Dom																							
1.6.2.2 Umnutzung PH Katharinenklosterhof																							
1.6.3 Verlagerung Reisebusparkplätze / Konzeptentwicklung																							
1.6.4 Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in kernstadtnahen Bereichen																							
1.7 Zufahrt zum Kernbereich der Innenstadt auf berechnete Kfz-Verkehre beschränken																							

3. Maßnahmen ÖPNV-Strategie



Einleitung

Das in dieser VEP-Teilfortschreibung von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie der BSAG bearbeitete Handlungsfeld ÖPNV-Strategie unterteilt sich in die Teilstrategien Angebot, Tarif, alternative Finanzierung, Barrierefreiheit und alternative Antriebe. Dementsprechend wurden aufbauend auf dem Analysebericht in diesen Themenfeldern Maßnahmen entwickelt, die sich zu einem Gesamtprogramm im Rahmen der ÖPNV-Strategie der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zusammenfügen. Aus diesen Maßnahmenempfehlungen speist sich das integrierte Handlungskonzept mit zeitlichem Horizont der einzelnen Maßnahmen für das Handlungsfeld ÖPNV. Hier finden sich auch die Maßnahmen in ihrer zeitlichen Einordnung wieder, die im Rahmen der VEP-Fortschreibung 2025 entwickelt wurden.

Insbesondere im Bereich des Verkehrsangebotes im ÖPNV konnte im Analysebericht aufgezeigt werden, wo Lücken und Defizite und somit Verbesserungspotenzial mit dem Schwerpunkt auf dem Busnetz bestehen. Dem ÖPNV kommt hier als Massenverkehrsmittel eine wichtige Rolle im gemeinsamen Umweltverbund mit Rad- und Fußverkehr zu, insbesondere vor dem Hintergrund eines vergleichsweise geringen Modal-Splits von 14 % im stadtbremischen Gebiet.

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

Die wichtigste Rolle kommt dabei einem Angebotsausbau des ÖPNV zu. In der Maßnahmenstrategie sollen zunächst in den Stufen 1 und 2 von insgesamt 11 Stufen die Angebote in der Nebenverkehrszeit und am Sonntag ausgebaut werden. Zu dieser Stufe zählt auch der bereits eingerichtete Expressbus 63S vom Hauptbahnhof in das GVZ. Kern der Angebotsmaßnahmen ist die Einführung eines leistungsfähigen Prioritätsnetzes für 85% aller Einwohner:Innen mit Metrobuslinien und einem Taktversprechen, das in der ausgebauten Endstufe (Plan 2030) einen 5 Minuten-Takt auf den meisten Linien des Prioritätsnetzes verwirklicht haben wird.

In Stufe 3 geht es um die verbesserte Anbindung insbesondere für Berufstätige durch Quer- und Gewerbegebietsverbindungen. Stufe 4 stellt vorgesehene Expressbuslinien und Stufe 5 verbesserte Quartiersanbindungen inkl. On-Demand-Angeboten vor. Es folgen in den Stufen 6 bis 10 Maßnahmen zum Abend- und Nachtverkehr, zur Erweiterung und Optimierung von Quer- und Expresslinien, zum Angebot speziell am Samstag sowie spezielle Maßnahmen in Ost-West sowie Nord-Süd-Beziehungen.

Flankierend gilt es, das System ÖPNV durch Tarifmaßnahmen attraktiver zu gestalten. Hier kommen insbesondere einer möglichen Neuausrichtung des Jobtickets, flexiblen Tarifen wie z.B. einem zweiteiligen Tarif („BahnCard-Modell“) und einem verbundweiten Jugendticket Bedeutung zu. Dem bereits im Analysebericht festgestellten Defizit im Bereich von attraktiven Tarifen für Gelegenheitsfahrer als Einzelpersonen, aber auch Familien und Gruppen wird durch die Empfehlung vergünstigter Rahmenbedingungen für Tagestickets Rechnung getragen. Als weitere Maßnahmen in diesem Bereich werden „ÖPNV statt Führerschein“ (zeitweise Abgabe des Führerscheins gegen kostenlose Fahrt im ÖPNV in Bremen) sowie die Abschaffung der Tarifzone 101 (Vergünstigung für Fahrten von / nach Bremen insbes. aus den nördlichen Nachbargemeinden und Bremerhaven) dargestellt. Und auch die Maßnahmen einer Preisreduzierung beim Semesterticket findet Eingang in die Darstellungen.

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

Das große Handlungsfeld im ÖPNV wird ergänzt durch die nach dem Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit, wobei für einen unter den gegebenen Umständen beschleunigten Umsetzungspfad bis zum Jahr 2048 plädiert wird. Sowohl Bus-, als auch Straßenbahnhaltestellen sind in diesem Zusammenhang im Stadtgebiet barrierefrei zu gestalten.

Ebenfalls in einen gesetzlichen Rahmen eingebettet ist die Maßnahme zur Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV mit Alternativen zum konventionellen Dieselaggregat inkl. entsprechender (Lade-)Infrastruktur. Für Bremen werden Elektrobusse mit einer teilweisen Umstellung der Flotte (71%) bis zum Jahr 2033 vorgeschlagen. Die sog. „Clean Vehicles Directive“ der EU gibt diesen Rahmen vor.

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

3.1 ÖPNV-Angebot

3.1.1 Kernaussagen Analysebericht / Erkenntnisse und Thesen aus der Analyse

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

3.1.2 Praxisbeispiele aus anderen Städten

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

Leipzig

Eine Untersuchung der Leipziger Verkehrsbetriebe²⁵ beschäftigte sich mit dem Verhältnis der Fahrtenhäufigkeit zur Nutzung. Wird der Takt von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet (von 4 auf 6 Fahrten/Stunde), steigt die Nutzung mit einer Elastizität 0,4 (oder ca. 20 %). Dies tritt dann ein, wenn die Angebotsverdichtung über einen spürbaren Tagesanteil eintritt. Nachgewiesen wurde dies für eine Buslinie (orange) unter der Woche, als auch für Straßenbahnlinien (blauer Bereich) samstags.

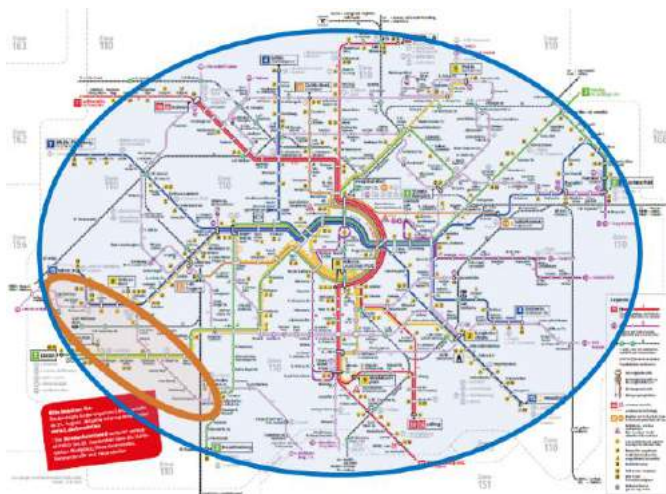


Abbildung 3-1: [Quelle: © Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH]

²⁵ E-Mail Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) an BSAG vom 02.06.2020

Rostock²⁶

Eine Straßenbahnstrecke (roter Bereich) wurde in Bremens Partnerstadt durch eine Liniennetzreform, die andere Stadtbereiche betraf, von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet (+50%). Auch hier zeigte sich eine Nachfragesteigerung von 20%, was einer Elastizität von 0,4 entspricht. Bemerkenswert ist auch, das umliegende Buslinien im erschlossenen Stadtteil ebenfalls Fahrgastzuwächse verzeichneten, obwohl es bei diesen keine Angebotsveränderungen gab.

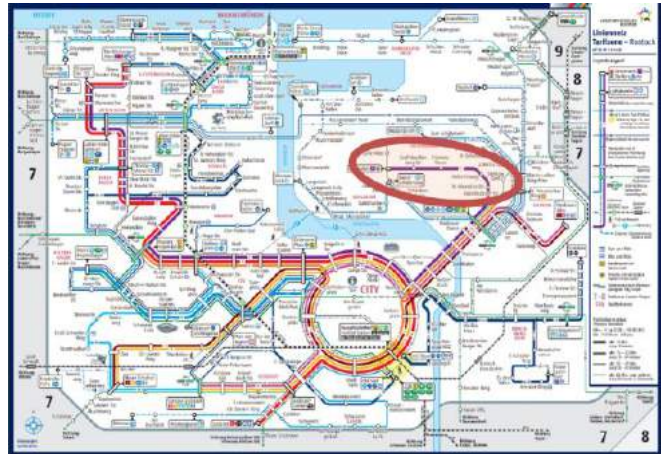


Abbildung 3-2: [Quelle: © Rostocker Straßenbahn AG]

Halle/Saale

Eine Untersuchung der HAVAG²⁷ über die Potenziale einer Liniennetzreform, in der von einem 15- auf einen 10-Minuten-Grundtakt im Straßenbahnnetz umgestellt werden soll, zeigt eine netzweite Nachfragesteigerung im Verkehrsmodell von 10% - real würde aber i.d.R. mehr erreicht. Dabei werden erschwerend Direktverbindungen gestrichen und einige Streckenabschnitte im Takt nicht verbessert, daher kann eine Elastizität nicht errechnet werden.

„Die HAVAG führte 2019 mit der exeo Strategic Consulting AG eine Marktforschung in den Segmenten Selten- und Nicht-Kunden durch um zu prüfen, welches Potenzial bei dieser Zielgruppe zwecks Gewinnung für den ÖPNV besteht und mit welchen Maßnahmen dies realisiert werden kann. Die Ergebnisse der Marktforschung bestätigen das Ergebnis der Umfrage von 2017. Die Verbesserung des Takts ist mit Abstand die attraktivste Maßnahme aus Kundensicht.“²⁸

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

Nürnberg²⁹

Ausgelöst durch eine Angebotserweiterung, die auf dem nördlichen Linienast der Linie 4 erforderlich wurde, wurde auch der südliche Linienast (oranger Bereich) von der VAG in den Hauptverkehrszeiten von einem 10- auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet (+100%). Obwohl sogar teilweise andere Linien im Süden parallel verkehren, konnte eine Fahrgaststeigerung von 15%, im allein bedienten Streckenabschnitt der Linie 4 von 20% festgestellt werden, was einer Elastizität von 0,2 entspricht. Da sich das Angebot bewährt hat, soll es auf den ganzen Tag ausgeweitet werden.



Abbildung 3-3: [Quelle: © Verkehrsverbund Großraum Nürnberg]

²⁶ E-Mail Rostocker Straßenbahn AG an BSAG vom 02.06.2020

²⁷ E-Mail Hallesche Verkehrs-AG an BSAG vom 04.06.2020

²⁸ Beschlussvorlage VII/2019/00436 vom 12.12.2019 Stadtrat Halle/Saale

²⁹ E-Mail VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft an BSAG vom 04.06.2020

Berlin³⁰

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

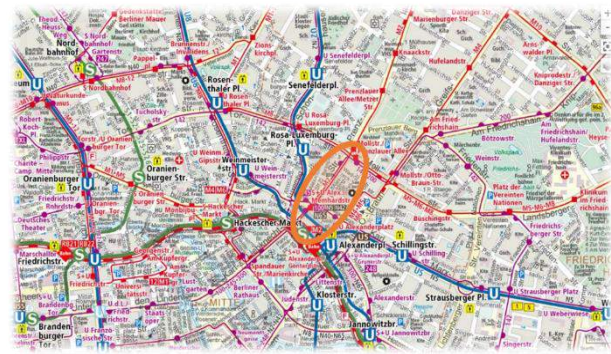


Abbildung 3-4: [Quelle: © Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR]

Mannheim

Im Rahmen des BMVI-Förderprogramms Modellstädte zur Reduzierung der Stickstoffdioxidwerte wurden mit Hilfe des Bundes verschiedene Tarif- und Angebotsmaßnahmen umgesetzt. Einen Zwischenstand stellte der Erste Bürgermeister Christian Specht im Rahmen einer Veranstaltung beim BMVI am 28.01.2020 vor: Ungefähr zwei Drittel der Mittel wurden für Tarifmaßnahmen wie die Übernahme des Arbeitgeberbeitrags des Job-Tickets oder die Reduzierung der Gelegenheitsfahrausweise um ein Drittel genutzt. Ungefähr ein Drittel wurde für Angebotsverbesserungen wie einer neuen Innenstadtanbindung oder einer Taktverdichtung einer tangentialen Buslinie genutzt. Netzweit konnte eine Steigerung der Nachfrage um 5,9% im ersten Halbjahr 2019 verglichen mit dem Vorjahreszeitraum festgestellt werden. Auf dem Streckenabschnitt mit der Taktverdichtung (Bedienung durch zwei statt einer Buslinie) konnte eine Fahrgaststeigerung im gleichen Zeitraum um 26,4%, im Jahreswert sogar um 27,6% festgestellt werden³¹.

Wien

In einer vom Rhein-Main-Verkehrsverbund in Auftrag gegebenen Studie zu Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen bei der Verkehrsentwicklung der Stadt Wien wurde folgendes festgestellt³²: Untersucht wurde ein 10-Jahres-Zeitraum von 2005-2015, in der 2012 die Einführung des sogenannten Wiener Modells mit der 365-Euro-Jahreskarte fiel. In den zehn Jahren gab es etliche Entwicklungen, die den ÖPNV begünstigten, wie ein Zuzug von Studenten, aber auch teilweise gegenteilige Auswirkungen hatten, wie eine Senkung der Kraftstoffpreise. Unterteilt man den Zeitraum in einer Zeit vor dem Wiener Modell (2005-2011) und danach (2012-2015) können grundsätzliche Aussagen zu Wirkungen getroffen werden. Der Fahrgastzuwachs 2005 bis 2011 betrug 127 Millionen, davon sind 22 % auf Bevölkerungseffekte (Demografische Entwicklung), 4% auf Tourismuseffekte (Zunahme Übernachtungen) und drei Viertel auf andere Effekte zurückzuführen. Der Modal Split des ÖPNV steigerte sich von 35% auf 39%. 2012 bis 2015 betrug die Zunahme der Nachfrage 70 Millionen, wovon 62% auf Bevölkerungseffekte, 6% auf Tourismuseffekte und nur ein Drittel auf andere Effekte zurückzuführen sind. In den Jahren bis 2011 wurden viele Maßnahmen der Angebotsausweitung umgesetzt, wie Verlängerung von U-Bahn-Linien, Verbesserung der Zubringer- und Tangentialverkehre oder des Nachtverkehrs. 2012 wurde das Jahresticket stark vergünstigt, dafür Einzel- und Wochenkarten signifikant verteuert. Zugleich wurde die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet und das Parken verteuert. Der Modal Split des

³⁰ E-Mail Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) an BSAG vom 02.06.2020

³¹ E-Mail Rhein-Neckar-Verkehr GmbH an BSAG vom 09.06.2020

³² Das „Wiener Modell“ – ein Modell für deutsche Städte? | DER NAHVERKEHR 9/2018 Seite 53-61 | Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Dominik Bieland

ÖPNV hat sich in dieser Zeit nicht verändert. Daraus kann abgeleitet werden, dass der Einfluss von Angebotsmaßnahmen signifikant größer ist, als von Tarifmaßnahmen. Zudem wird in der Studie nahegelegt, dass tarifliche Vergünstigungen ohne ein attraktives Angebot verpuffen würden. Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt eine Studie von Civity³³.

Zürich

Die Schweiz hat traditionell eine sehr hohe ÖPNV-Nutzung. Attraktivität des Angebots und die hohe Nachfrage bedingen dabei zunächst einander. Allerdings bieten Bahnen und Busse zum Beispiel in Zürich auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten ein sehr attraktives Angebot. So verkehren die Straßenbahnlinien in der 415.000-Einwohner-Stadt Montag bis Samstag bis 20:30 Uhr durchweg alle 7,5 Minuten und abends und sonntags alle 10 Minuten – viele Streckenabschnitte werden dabei von zwei oder mehr Linien bedient. Wenn zu allen Tageszeiten das Angebot so dicht ist, sind im Prinzip keine Fahrplankennnisse erforderlich. Darüber hinaus kann man sich auf regelmäßige Abfahrten verlassen, da 84,8% aller Abfahrten mit einer Verspätung von nicht mehr als 90 Sekunden erfolgt³⁴ (in Bremen wird dieser Wert bei Verspätungen bis 180 Sekunden/3 Minuten erreicht).

Das Angebot wurde zwischen den Jahren 2000 und 2012 von einem vergleichsweise hohen Niveau nochmals um 22% erhöht. So konnte 2015 ein Modal Split des ÖPNV von 41% (2000: 30%) erreicht werden bei einem MIV-Anteil von nur 25%³⁵ (2000: 40%).

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

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

Leipzig

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

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

³³ civity Management Consultants GmbH & Co. KG | matter No. 2 | <https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/>

³⁴ Tagesanzeiger | So pünktlich ist Ihre VBZ-Linie | <https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/so-puenktlich-ist-ihre-vbz-linie/>

³⁵ Stadt Zürich Tiefbau- und Entsorgungsdepartement | Kennzahlen der Verkehrsentwicklung | https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/webartikel/webartikel_kennzahlen_verkehrsentwicklung.html

³⁶ Vorlage VI-DS-03902-NF-02 Stadtrat Leipzig



NACHHALTIGKEITS-SZENARIO

Grundgedanke: Primat der „Nachhaltigen Mobilität“ und Förderung des Umweltverbundes

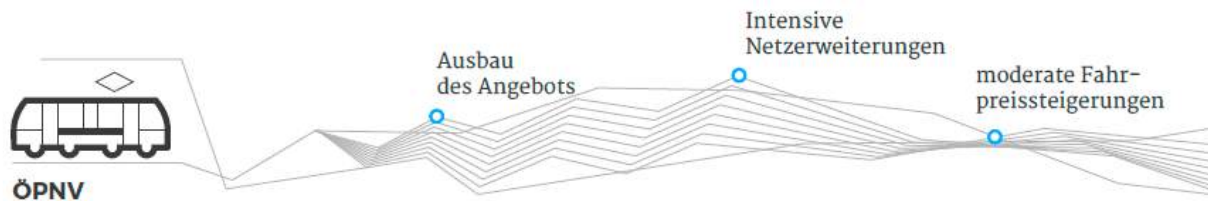


Abbildung 3-5: [Quelle Rat der Stadt Leipzig – Vorlage - VI-DS-03902-NF-02: Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig]

Darmstadt

Der Zweckverband DADINA und die Stadt Darmstadt haben zusammen mit dem Verkehrsunternehmen HEAG ein neues Straßenbahn-Konzept beschlossen: 10- statt 15-Minuten-Grundtakt und Verstärkungen abends sollen schrittweise bis 2024 den ÖPNV verbessern. „Neue Verbindungen und mehr Fahrten sorgen dann dafür, dass sich die Fahrgäste in Zukunft auf einen noch attraktiveren öffentlichen Nahverkehr verlassen können.“³⁷ Die Gesamtleistung der Straßenbahn erhöht sich dadurch um 30%. Es müssen 10 Straßenbahnen zusätzlich beschafft werden und 50 Fahrende zusätzlich eingestellt und ausgebildet werden. Die Belastung des kommunalen Haushalts erhöht sich dadurch um 7,2 Millionen EUR pro Jahr.

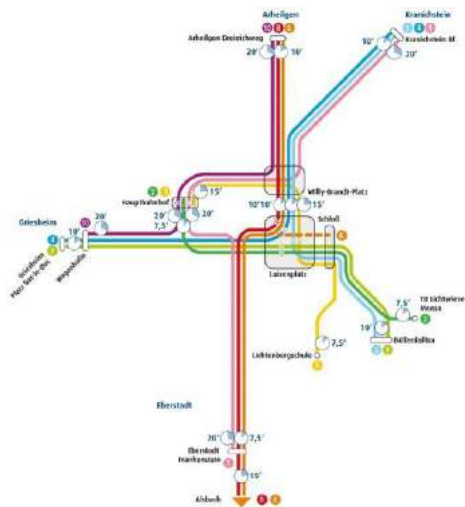


Abbildung 3-6: [Quelle: © DADINA]

Köln

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

Düsseldorf

Zum kurz- bis mittelfristigen Ausbau des ÖPNV-Angebotes wurden im Mai 2018 neue Metrobuslinien eingerichtet, die zügige Verbindungen im dichten Takt anbieten sollen³⁸. Die Leistung stieg um 1,3 Mio. km pro Jahr. Die Nachfrage sollte dadurch um 3,7 Millionen Fahrgäste pro Jahr steigen. Die Belastung des städtischen Haushalts erhöhte sich 2,2 Millionen EUR pro Jahr.

Im August 2020 steigerte die Rheinbahn weiter ihre Leistung auf vielen Linien abends und am Wochenende. Ziel war u.a. ein höherer Komfort für die Fahrgäste durch mehr Platz. Im Oktober sollten Taktverdichtungen im Berufsverkehr bei der



Abbildung 3-7: Metrobus in Düsseldorf
[Quelle: © Westdeutsche Zeitung]

³⁷ Quelle: Pressemitteilung der Stadt Darmstadt vom 05.03.2021

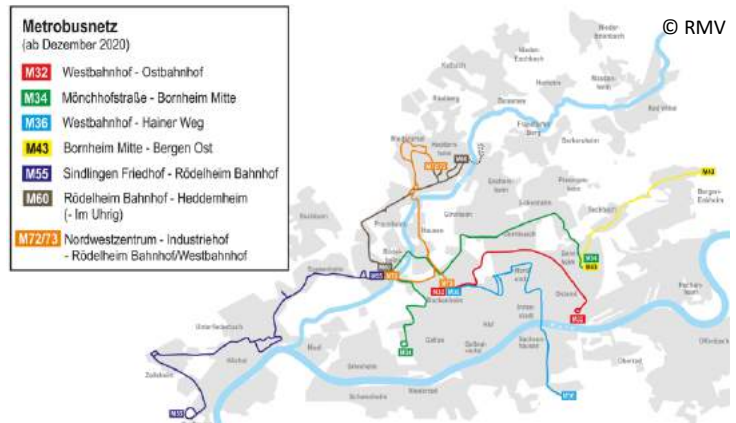
³⁸ Vorlage Rat der Stadt Düsseldorf 66 /36/2017

Stadtbahn umgesetzt werden. Hierfür wurden 16 zusätzliche Fahrzeuge beschafft (konnte aufgrund von Mängeln an neuen Fahrzeugen bisher nicht umgesetzt werden). Die weiteren Leistungsausweitung seit 2020 sollten 5% (1,2 Mio. km/a) betragen³⁹.

Frankfurt am Main

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

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



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



Abbildung 3-8: [Quelle: © FAZ <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/metrobusse-in-frankfurt-fahrplan-auswendig-lernen-nicht-noetig-16768553.html>]

Hamburg

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

Bürgermeister Peter Tschentscher: „Dieses neue umfassende öffentliche Nahverkehrssystem führt dazu, dass in Hamburg niemand mehr auf Fahrpläne achten muss, sondern dass man überall spontan, flexibel und ohne Wartezeit unterwegs sein kann. Hamburg wird dadurch klimafreundlicher, leiser und attraktiver, vor allem an den heute noch stark belasteten Magistralen, die wir als neue Wohn- und Lebensräume besser nutzen können. In der gesamten



Abbildung 3-9: [Quelle: © Pressestelle des Senats der FHH]

³⁹ Vorlage Rat der Stadt Düsseldorf OVA/041/2019

Stadt soll man dann vom frühen Morgen bis in die Abendstunden innerhalb von fünf Minuten ein öffentliches Nahverkehrsangebot erreichen können.“⁴⁰

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



Abbildung 3-10: Elektrischer Quartierbus
[Quelle: © HOCHBAHN]

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



Abbildung 3-11: On-Demand-Service
[Quelle: © VHHFVG]

Metrobus

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

Weitere Gemeinsamkeiten sind:

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

3.1.3 Erkenntnisse aus den Praxisbeispielen

- Reine Angebotsverbesserungen haben eine Elastizität von 0,2-0,4.
- Der Effekt von Angebotsausbau auf die Nachfrage ist bei gleichen Kosten höher als von Tarifmaßnahmen.
- Tarifmaßnahmen sollten mit Angebotsmaßnahmen koordiniert werden. Die Angebotsmaßnahmen sollten vorher erfolgen.
- Viele Städte stärken derzeit oder planen eine Stärkung des ÖPNV mit erhöhten Investitionen und erhöhtem Verlustausgleich/Belastung des kommunalen Haushalts.
- Über den Tag gleichbleibender, dichter Takt erhöht die Nachfrage.
- Umsteigefreie Direktverbindungen erhöhen die Attraktivität und Nachfrage signifikant.

⁴⁰ Pressemitteilung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg vom 11. Dezember 2019.

- Einige Städte haben „Metrobusse“ für den wichtigsten Buslinien eingeführt.
- Eine Differenzierung des Busangebotes mit mehreren Produkten hilft beim zielgerichteten Ausbau des Angebotes und der Erschließung.
- Der Ausbau sollte stufenweise erfolgen.
- Ein 5-Minuten-Takt wird als optimaler Takt gesehen, um jederzeit flexibel und ohne Fahrplankenntnisse den ÖPNV nutzen zu können.

3.1.4 Umsetzung der Erkenntnisse für Maßnahmen

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

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

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

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

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

Für die Linien des Prioritätsnetzes gilt ein **TAKTversprechen**:

Montag bis Freitag 6 bis 21 Uhr, Samstag 9 bis 21 Uhr mindestens alle 10 Minuten.

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

- Ein ergänzendes Netz aus **Quer- und Gewerbebuslinien** verbindet direkt Stadtteile und Gewerbebestände unter Umgehung der Innenstadt miteinander (Tangentiallinien). Die Takte sind an das Prioritätsnetz

angepasst und so gestaltet, dass lange Wartezeiten vermieden werden und längere Fahrten über die Innenstadt nicht erforderlich sind.

- Um weite Strecke zwischen Stadtrand und Innenstadt sowie Stadtteilen und Gewerbestandorten außerhalb des Schienennetzes schneller miteinander zu verbinden, werden **Expressbuslinien** neu eingeführt.
- **Quartiersbuslinien** übernehmen die Feinerschließung von Ortsteilen außerhalb der oben genannten Netze.
- In Bereichen mit dünner Besiedlung und/oder engen Straßen, die keine Busbefahrung zulassen, kommen **Quartiershuttle** zum Einsatz, die auf Bestellung verkehren (On-Demand-Verkehr) und so zusammen mit den anderen Netzen die Erschließung aller Bürger:innen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot sicherstellen.

Vergleich der Busprodukte:

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

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

Routen in die Innenstadt gelangen, aus Burg zur Universität und in die Vahr und aus Sebaldsbrück nach Huckelriede und ins GVZ.

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

Bei der Umsetzung des Prioritätsnetzes wird angestrebt, bei Signalisierung Haupttrouten des Radverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Gemeinsame Führungen des Prioritätsnetzes mit Haupttrouten des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 sollen möglichst vermieden werden.

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

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

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

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

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

Maßnahmen im Straßenbahnnetz aus dem VEP

Die Maßnahmen der Verlängerung des Straßenbahnnetzes aus dem Handlungskonzept des VEP 2025 werden mit dieser Teilfortschreibung bestätigt. Hinzugefügt wird die im Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt beschriebene Neubaustrecke bis weit in die Überseestadt, für die eine Machbarkeitsstudie bereits erfolgt.

Parallel zu den Maßnahmen zur Optimierung des Busnetzes soll der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes neben den laufenden Maßnahmen (Linien 1+8 Huchting, Linie 2 verbindet) vorangetrieben werden. Die Planung für die Überseestadt ist auf Basis der Machbarkeitsstudie zügig aufzunehmen. Für die weiteren Strecken sind Machbarkeitsstudien durchzuführen, prioritär für die Strecken Malerstraße und Osterholz sowie Oslebshausen.

Für alle im VEP 2025 benannten Strecken und weitere Korridore, die der Stadtentwicklung Bremens folgen, soll eine Potential- und Chancenanalyse erfolgen, anhand derer ein stufenweises Ausbauprogramm festgelegt werden soll. Ziele sind ein Maximum an Förderung und eine hohe Umsetzungschance.

3.1.5 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

4.1.1 – Angebotsoffensive Stufe 1 – Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

Empfohlen 

4.1.1

Angebots-offensive Stufe 1 Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Der Freizeitverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung zugenommen. Gleichzeitig ist der Platzanspruch durch eine erhöhte Anzahl von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen mit Rollstühlen, Gehhilfen, Kinderwagen, Gepäck etc. gestiegen. Dem wird durch die Taktverdichtungen NVZ und Sonntag Rechnung getragen.
- Durch die verstärkte Nutzung von Homeoffice sind die Nachfragespitzen im Tagesverlauf im Moment nicht mehr so stark ausgeprägt, sondern die Nachfrage gleichmäßiger über den Tag verteilt. Außerhalb der Spitzen sind relativ gesehen sogar stärkere Nachfragen vormittags und mittags zu beobachten. Sollte dieser Trend nach dem Ende der Pandemie bestehen bleiben, kann durch die Taktverdichtung in der NVZ eine gleichmäßigere Fahrzeugauslastung erreicht werden.
- Eine Taktreduzierung führt zu einer geringeren Gesamtreisezeit. Ab einem 7,5-Minuten-Takt ist die durchschnittliche Wartezeit auf die nächste Fahrt so gering, dass in der Regel keine Fahrplankenntnisse mehr erforderlich sind. Beides führt zu einer signifikant höheren Attraktivität des ÖPNV.
- Für die Taktreduzierung NVZ Mo-Fr wird eine Erhöhung der Nachfrage von 320.000 Fahrten pro Jahr im Verkehrsmodell VENUS prognostiziert (Änderungen durch Corona können nicht vorhergesagt werden). Da diese Stufe 1 in der Stufe 2 aufgeht, sind die resultierenden CO₂-Einsparungen dort mit beinhaltet und dargestellt.
- Best Practice-Beispiel für die NVZ ist Zürich. Hier wird morgens bis zum frühen Abend ein gleichbleibend dichter 7,5-Minuten-Takt (mindestens) angeboten, für den keine Fahrplankenntnisse erforderlich sind.
- Für die Angebotsverbesserung an Sonn- und Feiertagen kann im Verkehrsmodell keine Prognose gerechnet werden. Aus Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen kann eine Elastizität der Maßnahme von mindestens 0,2 angenommen werden (siehe Leipzig, Nürnberg, Rostock). Alle vergleichbar großen Städte (außer Duisburg) bieten mindestens einen 15-Minuten-Takt in der Schwachverkehrszeit an.
- Der neue Expressbus verringert für Direktfahrende die Reisezeit um 5 Minuten und schafft Platz für Fahrgäste, die zwischen Hauptbahnhof und Neuenlander Str. die Linie 63 benutzen – hier müssen immer wieder Fahrgäste stehen gelassen werden. Dies erhöht die Attraktivität für den ÖPNV im Gewerbegebiet GVZ und folgt damit dem Bürgerschaftsbeschluss 19/833 S.
- Aufgrund der punktuellen, zeitlich sehr begrenzten Maßnahme Expressbus GVZ und der bereits sehr hohen Nachfrage kann eine signifikante weitere Nachfragessteigerung nicht berechnet werden. Hier handelt es sich um eine vorgezogene Teilmaßnahme aus der Maßnahme 3.1 f „Expressbusnetz“.

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

Umsetzungsschritte

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

Kosten

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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Bremen-Fonds

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

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

Empfohlen 

- ➡ Die Linie 63S wurde aufgrund der Pandemie bereits im November 2020 umgesetzt
- ➡ Beschluss/Bestellung bei der BSAG im Dezember 2021
- ➡ Ausschreibung und Bestellung E-Busse
- ➡ Inbetriebnahme voraussichtlich im Januar 2022
- ➡ Die Maßnahmen werden teilweise durch Stufe 2 abgelöst

4.1.2 – Angebotsoffensive Stufe 2 – Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien

Empfohlen 

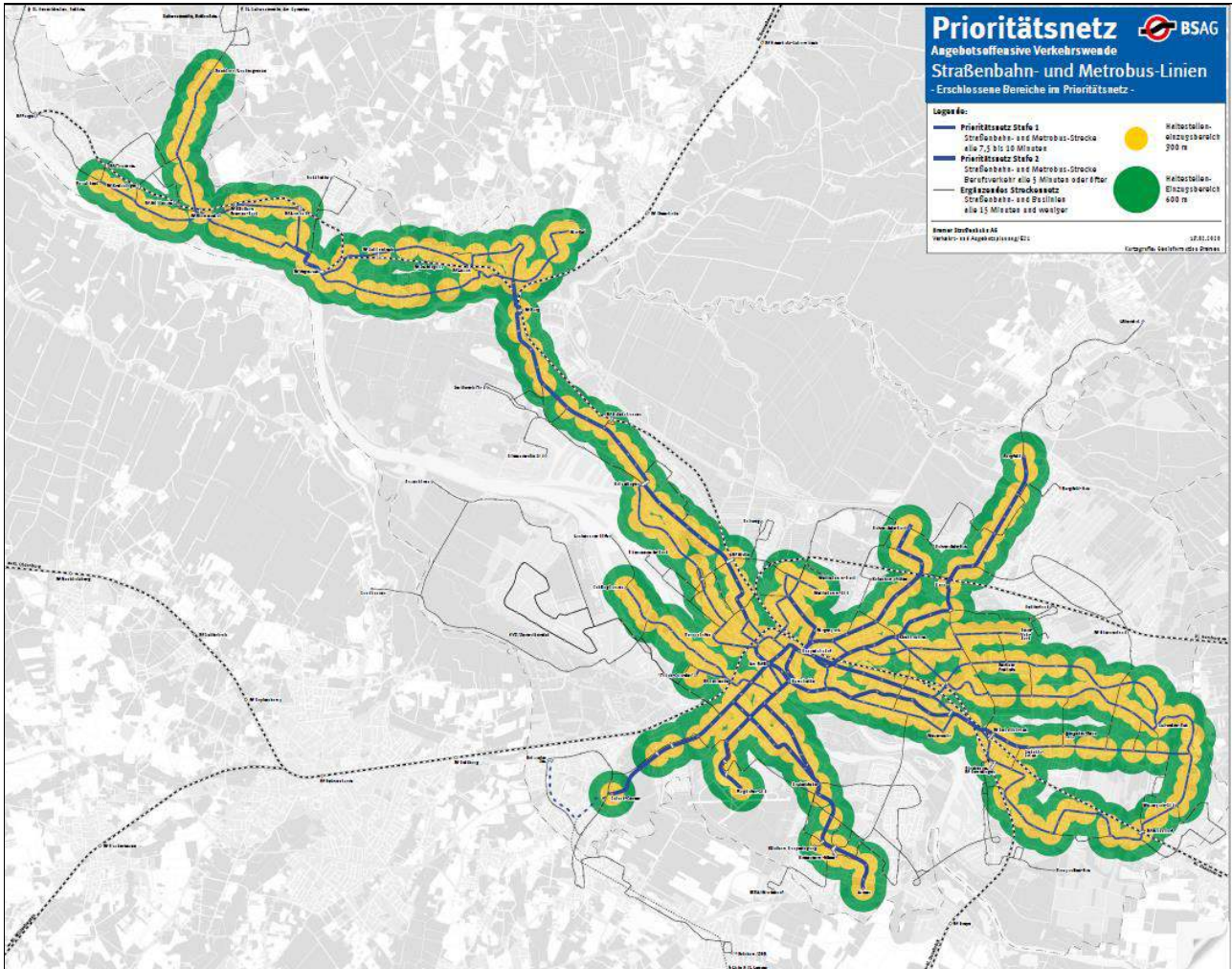
4.1.2

Angebotsoffensive Stufe 2 Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien

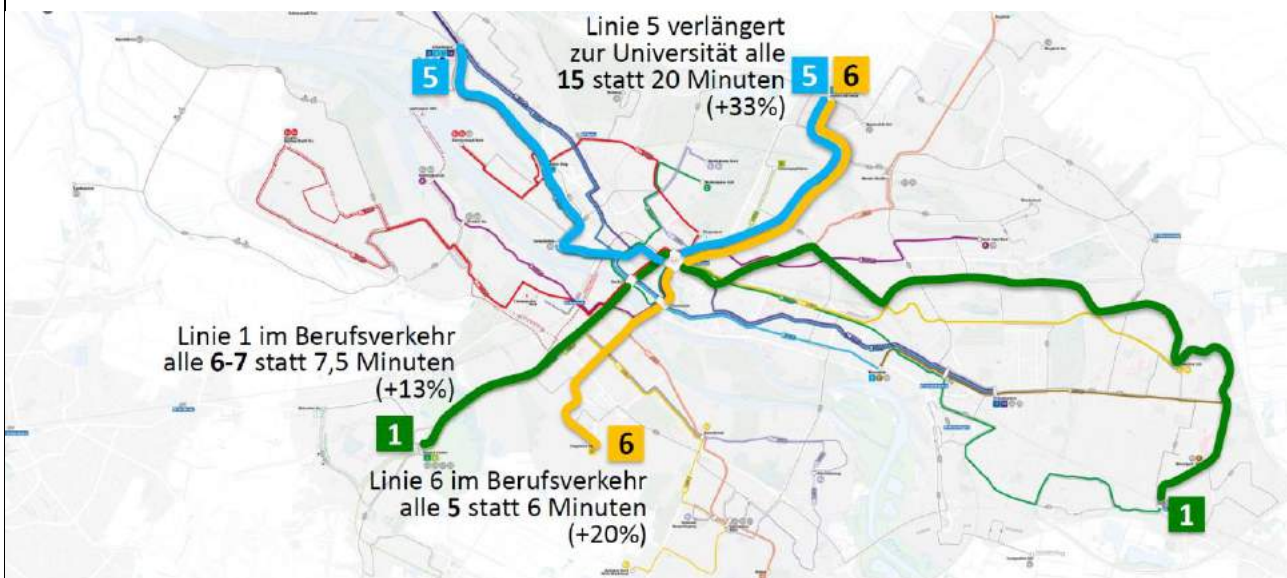
Beschreibung

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

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



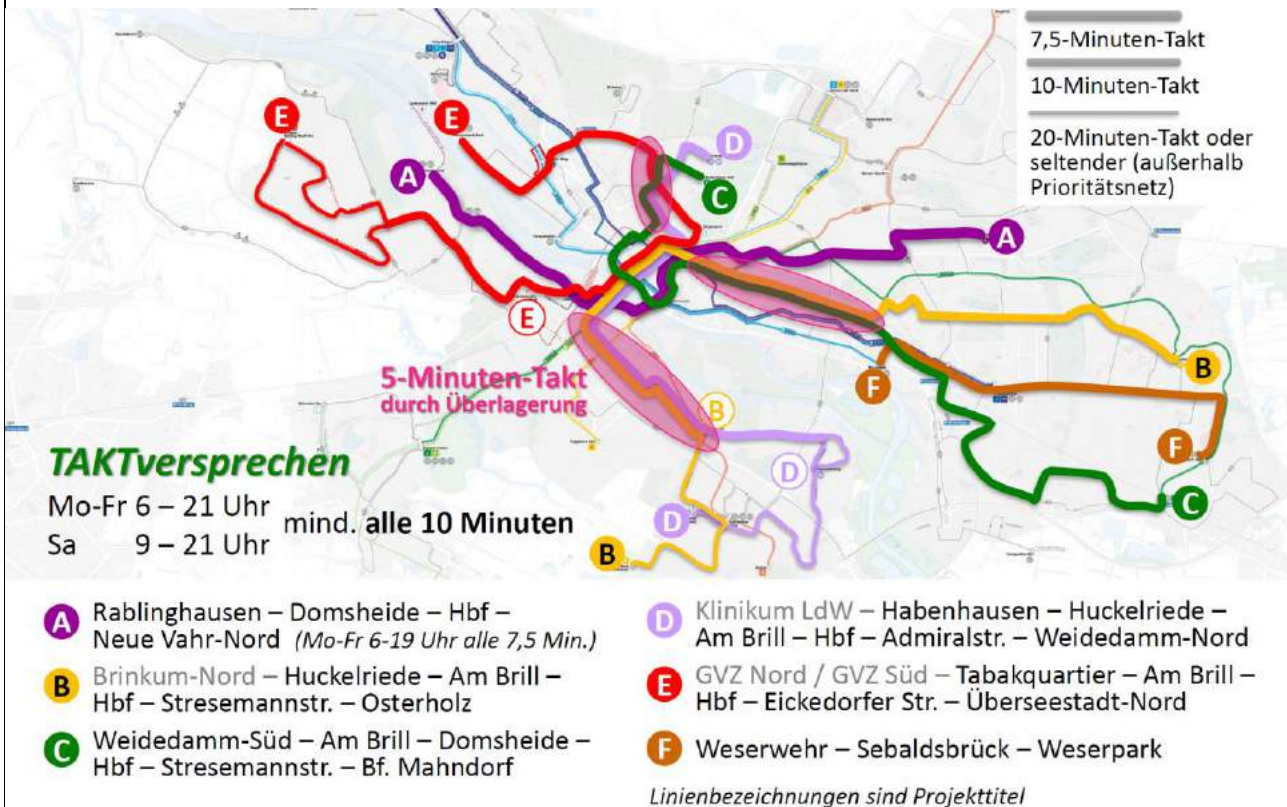
Änderungen Straßenbahn:



TAKTversprechen Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 4 (HB), 6, 10
Mo-Fr 6 – 21 Uhr mindestens alle 10 Minuten
Sa 9 – 21 Uhr

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

Änderungen Bus Bremen-Stadt (Metrobus):



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

Änderungen Bremen-Nord (Metrobus):



- Der Grundtakt der Linien G und K ist gegenüber dem **TAKTversprechen** sogar verdichtet: Tagsüber Mo-Sa alle 7,5 Minuten, sonst alle 15 Minuten.
- Die Abschnitte nördlich der Rönnebecker Str. (Linie G) und Bockhorn (Linie K) werden nicht mit allen Fahrten bedient.
- Die Linie 93 wird während der Geschäftsöffnungszeiten zur Waterfront verlängert (siehe Stufe 3) und später in Stufe 11 zur Metrobuslinie hochgestuft. Der Abschnitt Bf. Burg – Marßel wird bereits jetzt tagsüber alle 7,5 Minuten, abends alle 15 Minuten wie die Metrobuslinien G und K bedient.
- Darüber hinaus sind Änderungen auf den Linien 80 und 81 erforderlich (siehe Stufe 3). Die Linien 90-92, 94-96 entfallen. Erforderliche Schulverstärker werden weiter angeboten. Fahrten über Blumenkamp werden durch eine Quartiersbuslinie übernommen (siehe Stufe 5).

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Durch die Taktverdichtung auf vielen Strecken, die Verringerung der Reisezeit und die direkte Anbindung von mehr Stadtbereichen mit Innenstadt und Hauptbahnhof wird der ÖPNV wesentlich attraktiver.
- Durch die Differenzierung der Verkehrsangebote wird das Netz begreifbarer und Hauptbuslinien werden als Metrobus als gleichberechtigte und ebenso hochwertige Verkehre wie Straßenbahnlinien wahrgenommen (siehe Hamburg, Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt, Osnabrück).
- Die Taktverdichtung im Berufsverkehr auf bereits hochbelasteten Straßenbahnstrecken (Huchting, Universität, Flughafen/Airport-Stadt, Osterholz), die mit dem derzeitigen Fahrtangebot an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sind, führt zu einer weiteren Erhöhung der Attraktivität (Beispiel Nürnberg, Darmstadt, Halle).
- Die bereits in Stufe 1 eingeführten Taktverdichtungen werden beibehalten und im Busbereich sogar ausgeweitet. Das Angebot wird verlässlicher und Fahrplan-Abweichungen werden weniger spürbar sein.
- Hemelingen, Arbergen und Mahndorf erhalten erstmals eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof und die Innenstadt. Der Weserpark wird als Straßenbahn-Vorlaufbetrieb direkt mit Sebaldsbrück über die Osterholzer Heerstraße verbunden. (Eine Alternative Führung der Osterholzer Metrobuslinie statt der Hemelinger in die Innenstadt wird noch vertieft untersucht werden.)
- Auch der südliche und südwestliche Bereich von Findorff erhält erstmals eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof. Weidedamm-Nord, der Osterfeuerberger Ring, die westliche Überseestadt und Habenhausen (Gartenstadt Werdersee) erhalten eigene Metrobuslinien mit dichtem Takt.
- Das Tabakquartier erhält mit Beginn der intensiven Entwicklung gleich eine Metrobuslinie mit attraktivem Angebot. Auch das GVZ wird erstmals in das Hauptnetz eingebunden und über den Hauptbahnhof hinaus mit weiteren Stadtteilen direkt verbunden.
- Das Busnetz in Bremen-Nord wird auf ein besser begreifbares Netz mit 2 Metrobuslinien und besserem Angebot sowie kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen untereinander sowie zur S-Bahn umgestellt. Die Hauptgeschäftsstraße und der Bahnhof von Lesum werden aus allen Richtungen angebunden. Rönnebeck erhält gestraffte, zentrale und begreifbare Linienführungen mit dichtem, verlässlichem Angebot.
- Pendler profitieren durch Senkung der Gesamt-Reisezeiten zu vielen Zielen in Bremen aufgrund kürzerer Umsteigezeiten, Flexibilität und Komfort steigen. Für Regionalbusse wird ermöglicht, direkt nur noch wichtige Umsteigeknotenpunkte anzufahren und so Fahrzeiten über schnellere Linienwege zu senken.
- Gegenüber dem derzeitigen Angebot kann mittels Verkehrsmodell eine Erhöhung der Nachfrage um gut 1,8 Millionen Fahrgästen pro Jahr prognostiziert werden. Weiche Faktoren wie Verbesserung der Begreifbarkeit, Taktversprechen und höhere Flexibilität lassen weitere Nachfragesteigerungen auf insgesamt bis zu 3,2 Millionen erwarten, die allerdings nicht berechnet werden können (angenommene Elastizität von 0,2).
- Die Nachfrageerhöhung im Verkehrsmodell entspricht einer CO₂-Verringerung im MIV aus Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV um mindestens ca. 1.700 Tonnen pro Jahr. Die Wirkungen der Stufe 1 sind hier beinhaltet.

Umsetzungsschritte

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

Kosten

- Betriebskosten (exkl. AfA) pro Standardjahr für Verkehrsangebot gemäß ÖDLA Anlage 7: Maximal 12 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Beschaffung Fahrzeuge: 28,5 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 10 Mio. EUR
- Anpassung Infrastruktur: ca. 2,5 Mio. EUR pro Jahr
- Marketing: 0,2 Mio. EUR
- Weitere Verbesserung Infrastruktur in Projekten → Überschneidung mit Thema Barrierefreiheit.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit PriorisierungEmpfohlen **Zur umgehenden Umsetzung empfohlen**, z.T. bereits eingeleitet (Straßenbahnfahrzeuge)

- ➔ Die Finanzierung der Straßenbahnen aus dem Bremen-Fonds wurde bereits im Februar beschlossen
- ➔ Beschluss/Bestellung bei der BSAG im 3. Quartal 2022
- ➔ Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- ➔ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich im 4. Quartal 2024

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

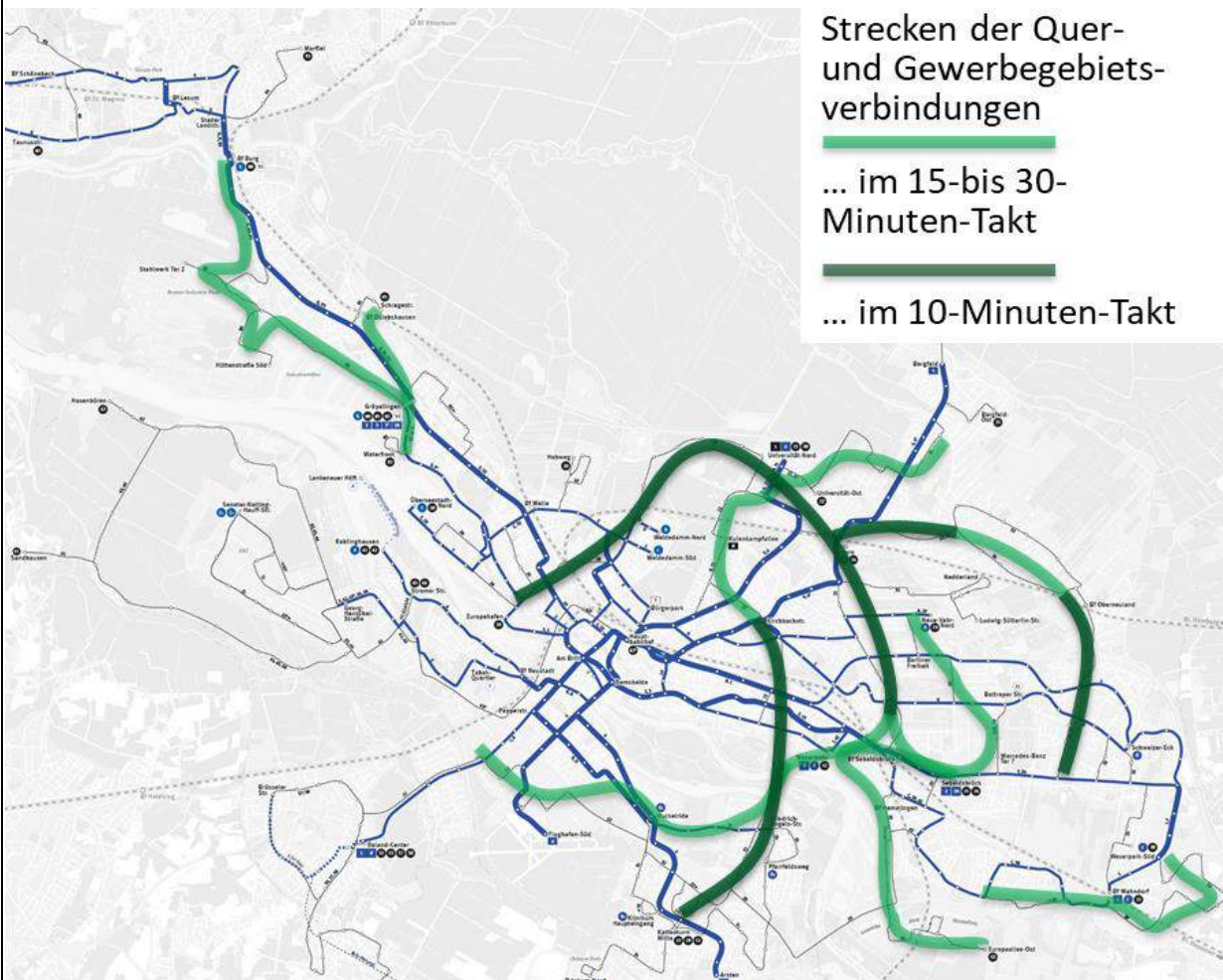
Empfohlen 

4.1.3

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

Beschreibung

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Verkehrsströme außerhalb der Innenstadt haben durch die Ausweitung von Gewerbegebieten, Freizeit- sowie Einkaufsmöglichkeiten an den Stadträndern an Bedeutung gewonnen. Die Wege zwischen den Stadtteilen mit dem ÖPNV dauern heute zu lange oder das Angebot ist mit einem geringen Takt oder Einzelfahrten unattraktiv. Die Stärkung dieser Wege außerhalb des Prioritätsnetzes hat ein hohes Potenzial, neue Nachfrage zu generieren und ein Leben ohne Pkw zu fördern.
- Gleichzeitig wird das Bewegen im ÖPNV-Netz flexibilisiert. Störungen und Baustellen wirken sich durch alternative Fahrtwege geringer aus.
- Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte werden signifikant besser angebunden, die Nutzung des ÖPNV insbesondere zu und von der Arbeit wird attraktiver.
- Aufgrund der besseren Taktung und besseren Verknüpfung ist auch für Pendler die Nutzung des ÖPNV attraktiver, da die Gesamt-Reisezeiten sinken und die Flexibilität als auch der Komfort erhöht werden. Fokus liegt auf die Anbindung der (teilw. künftigen) Bahnhöfe Burg, Mahndorf, Föhrenstr. und Universität sowie des Umsteigeknotens Huckelriede.
- Folgende Gewerbebestandorte profitieren von der Maßnahme: Hansalinie, Industrie-Park Nord, Industriebahnhöfen, Schragestraße, Bremer Kreuz, Airport-Stadt, Horn-Lehe-West, Mercedes-Werk/Sebaldsbrück, Hemelinger Hafen.
- Folgende Einzelhandelsstandorte profitieren von der Maßnahme: Waterfront, Sander-Center, Hansa-Carré, Habenhausen/Werder Karree, Kattenturm-Mitte.
- Die Attraktivität der Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte steigt signifikant durch eine bessere und verlässliche ÖPNV-Anbindung.
- Einzelne Maßnahmen (Bereiche Gröpelingen/Oslebshausen/Burg sowie Bremer Kreuz) werden bereits mit Stufe 2 umgesetzt.
- Gegenüber dem derzeitigen Angebot kann mittels Verkehrsmodell eine Erhöhung der Nachfrage um 0,3 Millionen Fahrgästen pro Jahr zusätzlich zu vorhergehenden Stufen prognostiziert werden. Weiche Faktoren wie Verbesserung der Begreifbarkeit, Taktversprechen und höhere Flexibilität lassen weitere Nachfragesteigerungen erwarten, die allerdings nicht berechnet werden können.
- Die Nachfrageerhöhung im Verkehrsmodell entspricht einer weiteren CO₂-Verringerung im MIV aus Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV um ca. 500 Tonnen pro Jahr (zusätzlich zu vorhergehenden Stufen).

Umsetzungsschritte

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

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 4-6 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 3,5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 9 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 9 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

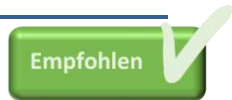
Empfohlen

Empfohlen 

Prioritär zur Umsetzung vorbereiten, sobald die finanziellen Mittel bereitgestellt werden

- ➔ Beschluss/Bestellung bei der BSAG bis zum 2. Quartal 2023
- ➔ Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen bis zum 2. Quartal 2024
- ➔ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich Mitte 2025 (teilweise bereits mit Stufe 2, s.o.)

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

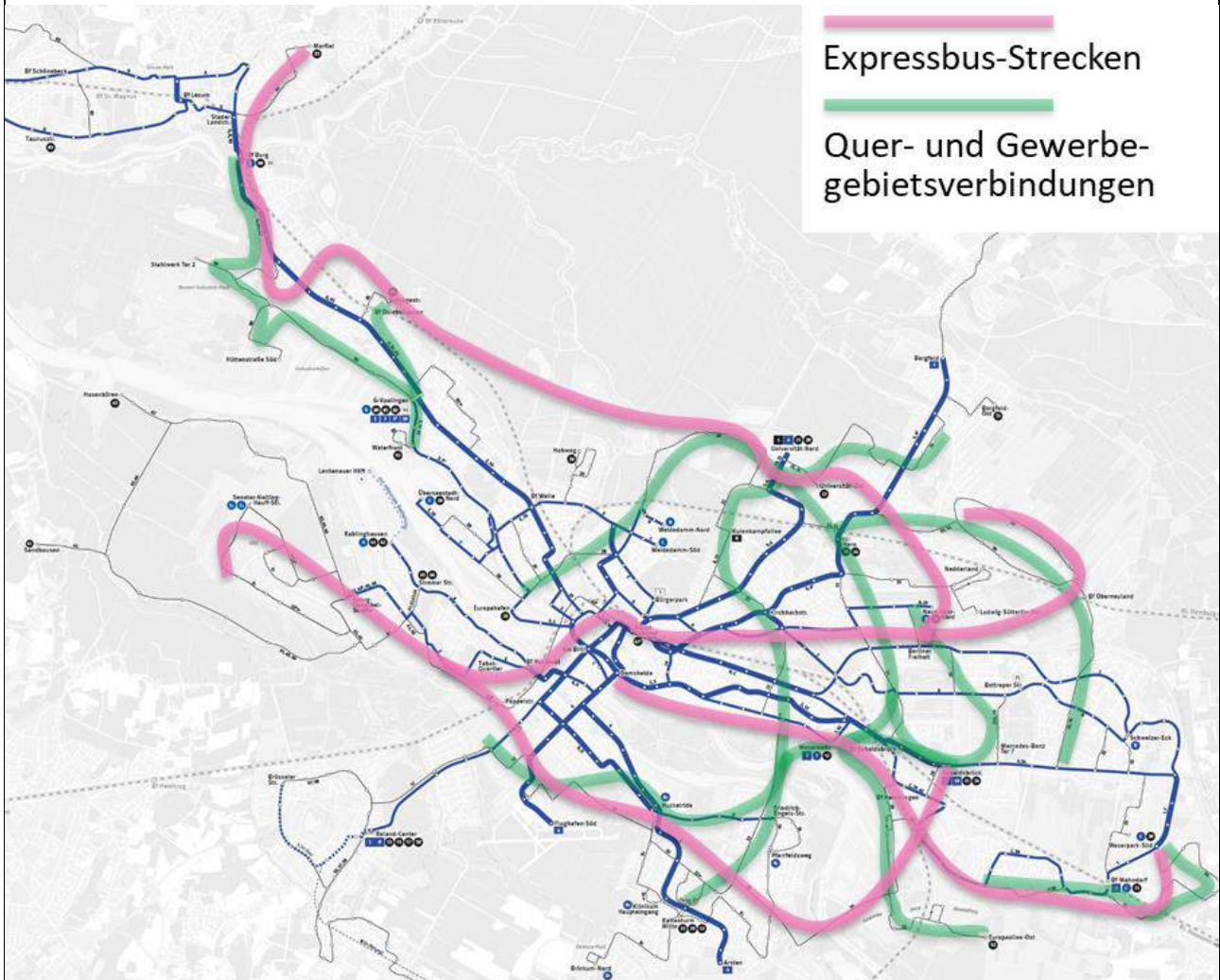


4.1.4

Angebotsoffensive Stufe 4
Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien

Beschreibung

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



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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Umsetzungsschritte

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

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 5-7 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 10 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 10 Mio. EUR

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung**Empfohlen**Empfohlen **Umsetzung vorbereiten, sobald die finanziellen Mittel bereitstehen**

- ➔ Beschluss/Bestellung bei der BSAG bis Ende 2023 – Voraussetzung: Klärung der dauerhaften Finanzierung
- ➔ Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen bis Ende 2024
- ➔ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich in 2026, ggf. sind Verbindungen bereits im Rahmen Stufe 3 umzusetzen.

4.1.5 – Angebotsoffensive Stufe 5 – Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen

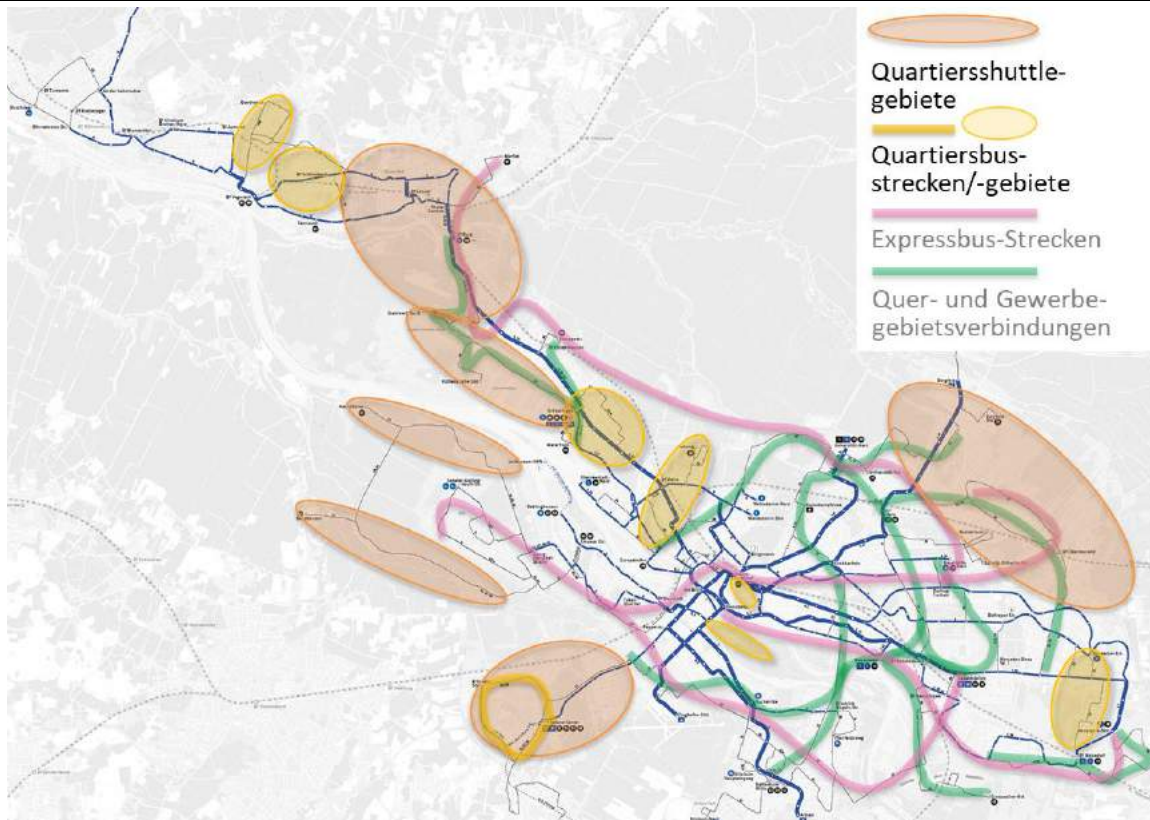
Empfohlen 

4.1.5

Angebotsoffensive Stufe 5
Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen

Beschreibung

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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



Abbildung 3-12: © Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG

Beispiel Flexa Leipzig:

Flexa

Leipziger verbinden.

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

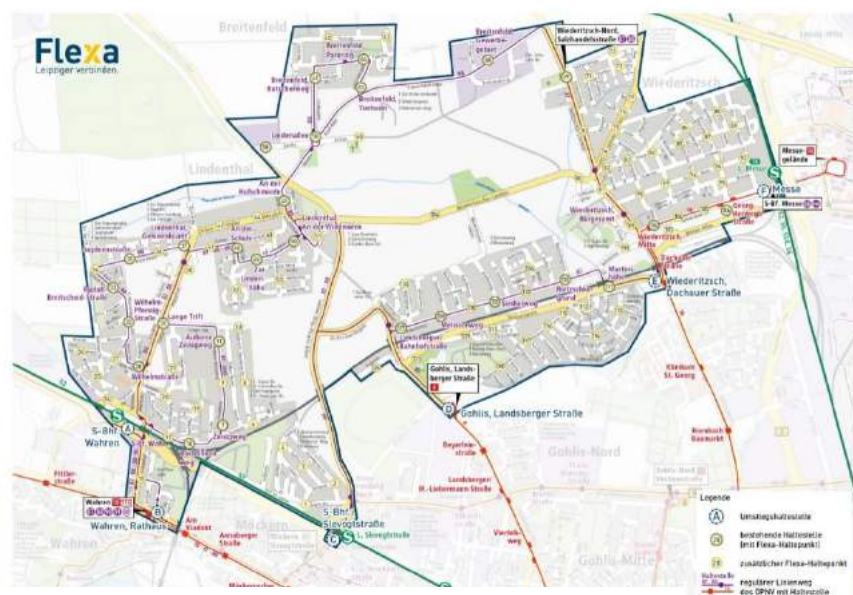
**Intermodales Ridepooling in Leipzig**

Abbildung 3-13: © Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation

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

Umsetzungsschritte

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

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 3-4 Mio. EUR pro Jahr zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Zwingende Anpassung Infrastruktur: ca. 5 Mio. EUR
- Investition Fahrzeuge ca. 6 Mio. EUR
- Anpassung Betriebshof anteilig: ca. 6 Mio. EUR
- Kosten für die Shuttleverkehre können erst mit weiterer Planung benannt werden.

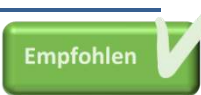
Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung**Quartiersbusse: Empfohlen****Empfohlen** **Umsetzung vorbereiten, sobald die finanziellen Mittel bereitstehen****Quartiersshuttle zur vertieften Prüfung empfohlen**

- ➔ Beschluss/Bestellung bei der BSAG bis Ende 2023 – Voraussetzung: Klärung der dauerhaften Finanzierung
- ➔ Konkrete Planung und Abstimmung der Linienführungen sowie der Shuttleverkehre bis Ende 2024
- ➔ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich in 2026 (teilweise mit Stufe 2, s.o.), Ringbus Huchting mit Eröffnung Straßenbahn

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



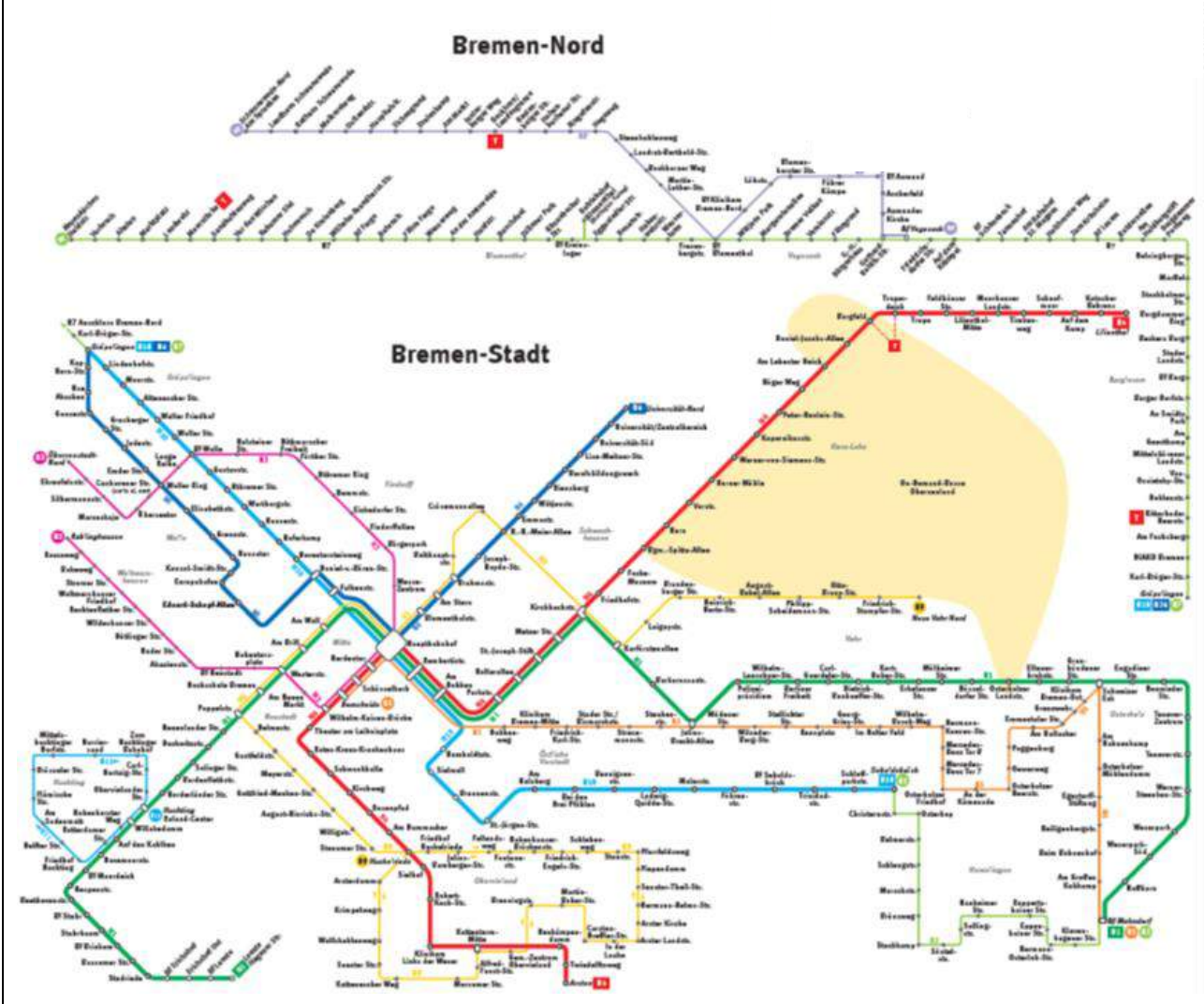
4.1.6

Angebotsoffensive Stufe 6
Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr

Beschreibung

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

Beispiel erweitertes Nachtliniennetz:



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

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

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

Umsetzungsschritte

- Als Ergebnis der Bürger:innen-Online-Beteiligung wird diese Stufe vorgezogen und soll zeitgleich mit Stufe 2 umgesetzt werden.
- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Einstellung und Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten

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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Empfohlen 

Prioritär zur Umsetzung vorbereiten, sobald die finanziellen Mittel bereitstehen

- ➔ Beschluss im 3. Quartal 2022
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich im 4. Quartal 2024

4.1.7 – Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

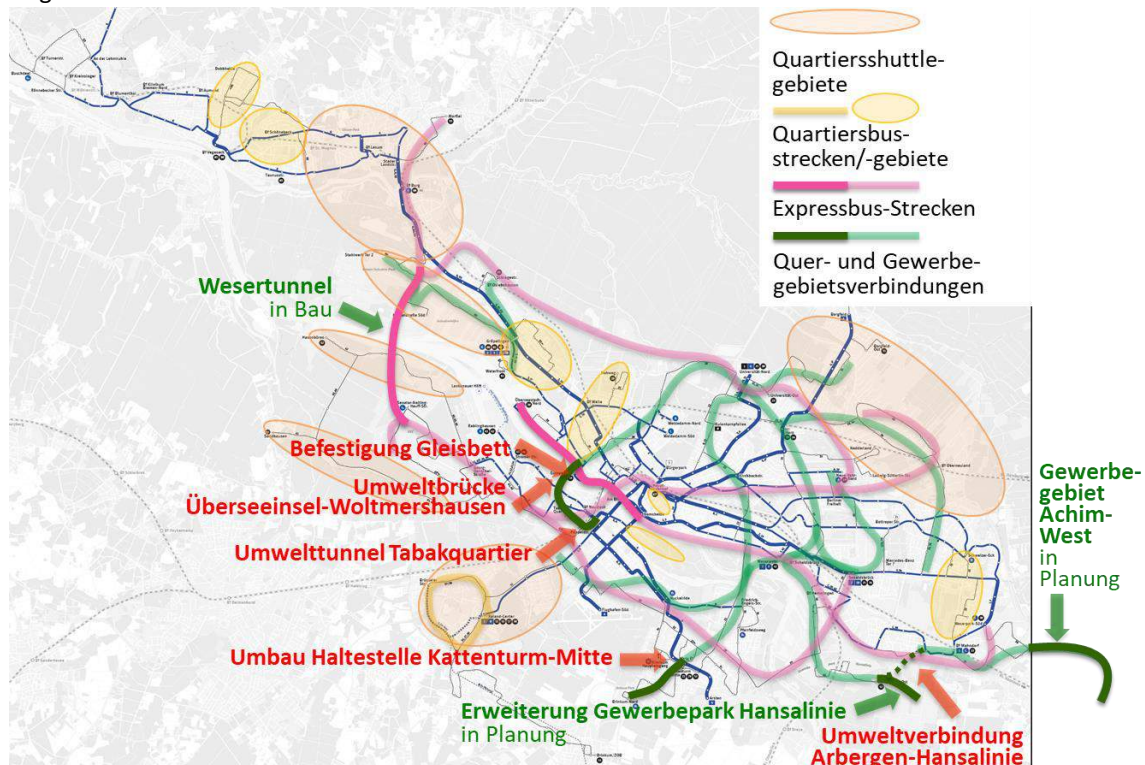
Zur Prüfung
empfohlen

4.1.7

Angebotsoffensive Stufe 7
Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

Beschreibung

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Umsetzungsschritte


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

Kosten

- Gesamtkosten pro Standardjahr gemäß ÖDLA Anlage 7: ca. 3-4 Mio. EUR p.a. zzgl. jährlicher indizierter Kostensteigerungen verglichen mit heute.
- Fahrzeuge: ca. 5 Mio. €
- Kosten für Infrastruktur können erst mit der jeweiligen Planung benannt werden.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung**Zur vertieften Prüfung empfohlen**Zur Prüfung
empfohlen 

- ➡ Planung und Bau der Infrastruktur ab 2024, Wesertunnel bereits in Bau
- ➡ Konkrete Planung und Abstimmung sowie Beauftragung der Linienführungen jeweils 2 Jahre vor Inbetriebnahme, empfohlen ab 2025
- ➡ Planung und Umsetzung zwingender Infrastruktur bis zur jeweiligen Inbetriebnahme
- ➡ Inbetriebnahme ab Eröffnung Wesertunnel, weitere Maßnahmen 2028 - 2030, je nach Infrastruktur

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

Zur Prüfung
empfohlen 

4.1.8

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

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Umsetzungsschritte

- Als Ergebnis der Bürger:innen-Online-Beteiligung wird diese Stufe vorgezogen und soll zeitgleich mit Stufe 2 umgesetzt werden.
- Beschluss der Finanzierung
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)
- Ausbildung von Fahrenden
- Umsetzung 8-12 Monate nach Beauftragung

Kosten


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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

Zur Prüfung
empfohlen 

- ➔ Beschluss im 3. Quartal 2022
- ➔ Inbetriebnahme voraussichtlich im 4. Quartal 2024

4.1.9 – Angebotsoffensive Stufe 9 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West

Zur Prüfung
empfohlen 

4.1.9

Angebotsoffensive Stufe 9
Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West**Beschreibung**

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Umsetzungsschritte

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

Kosten


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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung**Zur vertieften Prüfung empfohlen**

- ➔ Beschluss bis Mitte 2024 empfohlen (zusammen mit Stufe 10)
- ➔ Planung, Finanzierung, Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- ➔ Planung, Finanzierung, und Bau Erweiterung Betriebshof
- ➔ Inbetriebnahme 2028 empfohlen

Zur Prüfung
empfohlen 

4.1.10 – Angebotsoffensive Stufe 10 – Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd

Zur Prüfung
empfohlen 

4.1.10

Angebotsoffensive Stufe 10
Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd**Beschreibung**

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Umsetzungsschritte


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

Kosten

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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung**Zur vertieften Prüfung empfohlen**Zur Prüfung
empfohlen 

- ➔ Beschluss bis Mitte 2024 empfohlen (zusammen mit Stufe 9)
- ➔ Planung, Finanzierung, Ausschreibung und Bestellung Fahrzeuge
- ➔ Planung, Finanzierung, und Bau Erweiterung Betriebshof
- ➔ Inbetriebnahme 2029 empfohlen

4.1.11 – Angebotsoffensive Stufe 11 – Mobil ohne Fahrplan/5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz

Zur Prüfung
empfohlen

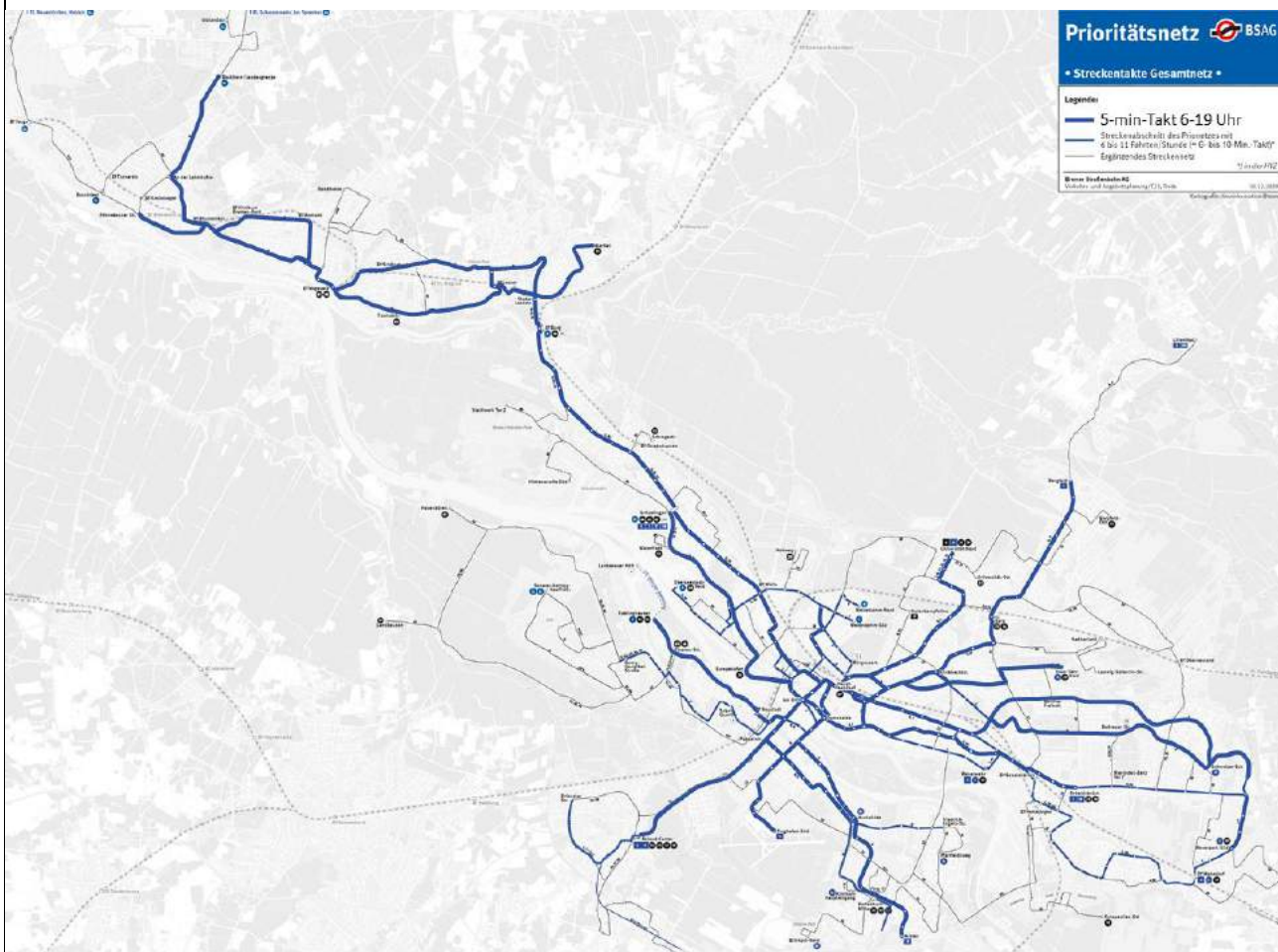
4.1.11

Angebotsoffensive Stufe 11

Mobil ohne Fahrplan – 5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz

Beschreibung

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



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

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Auch Bremen-Nord erhält einen 5-Minuten-Takt.
- Die Platzanzahl und damit der Komfort werden erhöht.
- Die Gesamt-Reisezeit sinkt aufgrund der Taktverdichtung weiter.
- Die Nutzung des ÖPNV wird den ganzen Tag über flexibler, die Wartezeiten sind zu den meisten Zeiten nicht mehr wahrnehmbar. Ein Angebotsniveau wie bei U-Bahnen wird auf den meisten Strecken über den ganzen Tag erreicht.
- Ein Fahrplan oder eine Fahrplanauskunft ist nicht mehr erforderlich
- Ein Leben ohne eigenen Pkw wird weiter gefördert.
- Die Innenstadt sowie alle Nebenzentren erhalten einen besseren ÖPNV-Anschluss auch außerhalb des Berufsverkehrs.
- Für Pendler ergibt sich innerhalb Bremens ein Umsteigen ohne nennenswerte Wartezeiten ganztägig. Dies verringert auch hier die Gesamt-Reisezeiten und erhöht die Flexibilität auch bei verpasstem planmäßigem Anschluss.
- Die Nachfragesteigerung über alle Stufen konnte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht fertig berechnet werden.

Umsetzungsschritte

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

Kosten

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


Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Zur vertieften Prüfung empfohlen

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

Zur Prüfung
empfohlen 

4.1.12 – Angebotsoffensive Stufe x – Automatisierte Fahrzeuge für den Quartiersshuttle

Zur Prüfung empfohlen

4.1.12 Angebotsoffensive Stufe X
Automatisierte Fahrzeuge für den Quartiersshuttle

Beschreibung

- Soweit der technische Fortschritt es erlaubt und ein verkehrlicher und wirtschaftlicher Nutzen erkennbar ist, könnten automatisierte Kleinbusse für die Quartiersshuttle eingesetzt werden.
- Insbesondere Stadtrandbereiche mit weniger komplexen Verkehrssituationen und von einer Leitstelle überwachte Fahrzeuge werden sich voraussichtlich zunächst für automatisierte Anwendungen eignen.
- Die Anzahl der Fahrzeuge kann erhöht und Gebiete ausgeweitet werden.
- Quartiersbuslinien können in Shuttle umgewandelt werden oder in dichterem Takt verkehren.
- Ein Test- und Pilotbetrieb kann zuvor als Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zusammen mit ansässigen Hochschuleinrichtungen durchgeführt werden.



Abbildung 3-14: Beispiel Bad Birnbach. Eigenes Bild

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Förderung der bremischen Forschungslandschaft.
- Positionierung Bremens als Technologie- und Verkehrsstandort.
- Wirtschaftlicherer Betrieb der Quartiersshuttle.
- Höherer Komfort und besserer Kundendienst. Bisher Fahrende können als Kundenbetreuer eingesetzt werden.
- Wartezeiten verringern sich und die Flexibilität wird erhöht. Dadurch verringern sich die Gesamt-Reisezeiten.
- Ein Leben ohne eigenen Pkw wird weiter gefördert.

Umsetzungsschritte

- Prüfung des technologischen Fortschritts
- Finden von Kooperationspartnern für Forschung und Entwicklung
- Planung und Durchführung von Test- und Pilotbetrieben
- Bei Erfolg Planung der Regelbetriebe
- Beauftragung der BSAG über die Angebotsveränderung (ÖDLA-Änderungsmanagement)

Kosten

... können erst bei Planung von Test-, Pilot- und Regelbetrieb benannt werden.

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

- Fördermittel BMVI Digitalisierung
- Siehe ÖPNV-Strategie – Finanzierung
- Bundes- oder Europaförderung für Forschung und Entwicklung
- RegMittel/ÖPNVG für Fahrzeuge

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Umsetzung vorbehaltlich einer technologischen und finanziellen Prüfung

➡ Fortlaufende Prüfung

Zur Prüfung empfohlen

3.1.6 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung

Mit gesamt 5.102 von 7.726 Teilnehmenden (66 %) hat diese, im Online-Voting „Busse und Bahnen“ bezeichnete Teilstrategie die zweithöchste Beteiligung erfahren.

Altersgruppenverteilung nach Stadträumen

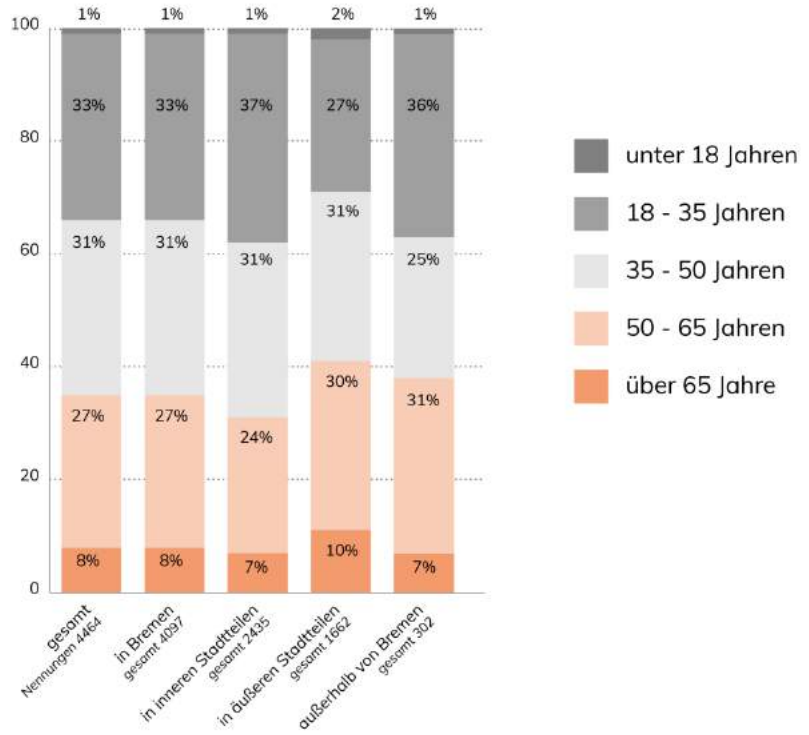


Abbildung 3-15: Altersgruppenverteilung nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Autobesitz nach Gebiet

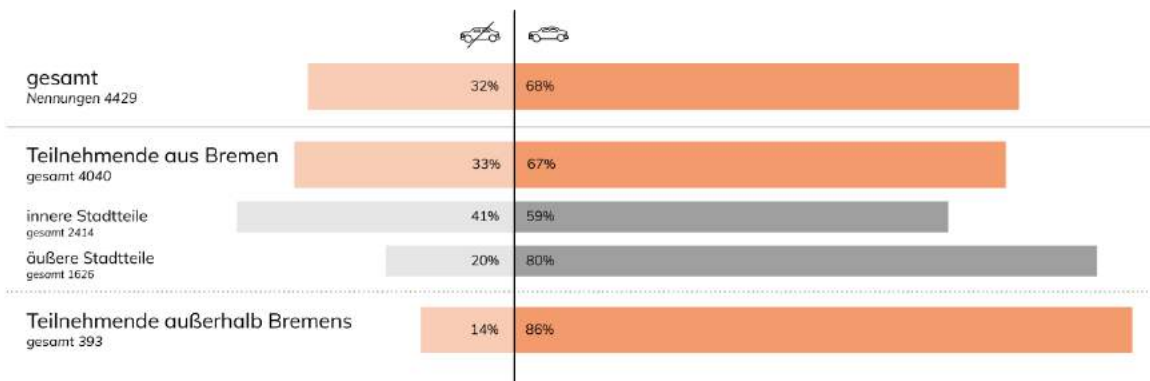


Abbildung 3-16: Autobesitz nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Bewertung der Einzelmaßnahmen → Im Folgenden sind die 12 bewerteten Maßnahmen nach Reihenfolge ihrer durchschnittlichen Bewertung – von der höchsten Sternevergabe bis zur niedrigsten gelistet. Die Maßnahmen beinhalten sowohl Angebots- als auch Tarifmaßnahmen.

1 – Vergünstigtes Tagesticket



Tagestickets für Einzelpersonen, Gruppen und Familien werden günstiger. So drückt der Ausflug in die Stadt weniger auf die Kasse – und macht gleich mehr Spaß.

Vergünstigtes Tagesticket

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,1 von 5 (Platz 1)

insgesamt 5012 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,1 von 5 (Platz 1)

insgesamt 4073 Bewertungen

2 – 5-Minuten-Takt



5-Minuten-Takt fäst überall, da braucht man keine Auskunft mehr. Den meisten Bremer*innen wird binnen 5 Minuten eine Fahrt in die gewünschte Richtung garantiert. Dahinter steht der Ausbau eines Prioritätsnetzes mit den am stärksten nachgefragten Strecken und den wichtigsten Zielen, z. B. in die Innenstadt.

5-Minuten-Takt

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 2)

insgesamt 5027 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,1 von 5 (Platz 2)

insgesamt 4072 Bewertungen

3 – Mehr Busse und Bahnen zu Randzeiten



Es ist später geworden und der nächste Bus fährt erst in einer Stunde? Langes Warten auf Bus und Bahn zu Randzeiten soll der Vergangenheit angehören. Ob abends, nachts oder am Sonntag, der Takt wird kürzer.

Mehr Busse und Bahnen zu Randzeiten

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 3)

insgesamt 5069 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 3)

insgesamt 4115 Bewertungen

4 – Umstellung auf Elektroantrieb



Die Busse der BSAG in Bremen werden elektrisch. Ab 2025 werden keine Dieselflotten mehr beschafft. Bis 2033 soll die gesamte Busflotte der BSAG auf E-Busse umgestellt sein.

Umstellung auf Elektroantrieb**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 4)

insgesamt 4969 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 4)

insgesamt 4038 Bewertungen

5 – Querbuslinien



Neue und häufigere Querverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und in die Gewerbegebiete hinein sorgen für direkte Wege zum Ziel mit weniger Umsteigen.

Querbuslinien**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 5)

insgesamt 5041 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 5)

insgesamt 4095 Bewertungen

6 – Verbundweites JugendTicket



Weiter entfernte Ziele erreichen, bei einheitlichem günstigen Tarif. Mit dem JugendTicket für das gesamte VBN-Gebiet können Schüler*innen, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende für gut 30 Euro im Monat öffentliche Verkehrsmittel nutzen – und damit sogar bis nach Oldenburg oder Bremerhaven gelangen.

Verbundweites JugendTicket**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 6)

insgesamt 5009 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 6)

insgesamt 4071 Bewertungen

7 – Fahrscheinloser ÖPNV für alle Bremer:innen



Bus und Bahn nutzen, ohne einen Fahrschein zu kaufen? Mit einer Mobilitätsabgabe von durchschnittlich etwa 7,50 Euro pro Monat und Kopf wäre das für alle Bremer:innen möglich.

Fahrscheinloser ÖPNV für alle Bremer*innen**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,8 von 5 (Platz 7)

insgesamt 4996 Bewertungen

Bewertung Bremen

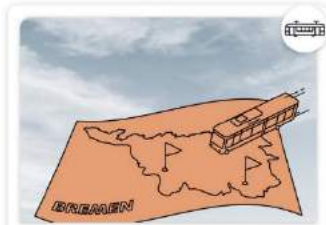
Durchschnittliche Bewertung



3,8 von 5 (Platz 7)

insgesamt 4061 Bewertungen

8 – Expressbuslinien



Schnell in und durch die Stadt – über Schnellstraßen und Autobahnen. Auch Gewerbegebiete werden so direkt mit den Bremer Stadtteilen verbunden.

Expressbuslinien**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,7 von 5 (Platz 8)

insgesamt 5059 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,7 von 5 (Platz 8)

insgesamt 4114 Bewertungen

9 – Modell BahnCard



Was beim Fernverkehr und der DB gut funktioniert, kann auch auf den Nahverkehr übertragen werden: Eine monatliche Grundgebühr berechtigt zum vergünstigten Kauf von Fahrscheinen. Beispiel Leipzig: Dort kann für eine Gebühr von 6,90 Euro im Monat jedes Einzel- und Tagesticket für die Hälfte des üblichen Preises erworben werden.

Modell „BahnCard“**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,5 von 5 (Platz 9)

insgesamt 4982 Bewertungen

Bewertung Bremen

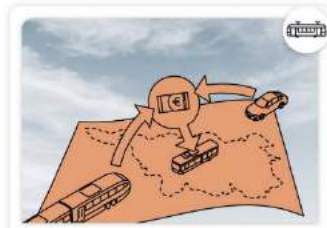
Durchschnittliche Bewertung



3,5 von 5 (Platz 10)

insgesamt 4047 Bewertungen

10 – Abgabe für Einpendler:innen



Von allen, die in Bremen arbeiten, aber nicht dort leben, werden automatisch 15 Euro ihres Gehalts einbehalten. Dafür können die Einpendler*innen den ÖPNV innerhalb Bremens kostenlos nutzen und vergünstigte Anslusstickets für Fahrten über die Stadtgrenze hinaus erwerben. Parallel wird das Angebot von Regionalbussen und Regio-S-Bahn erweitert.

Abgabe für Einpendler*innen**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,5 von 5 (Platz 10)

insgesamt 4957 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 9)

insgesamt 4034 Bewertungen

11 – ÖPNV-Taxe



Übernachtungsgäste zahlen eine ÖPNV-Taxe von weniger als 5 Euro pro Nacht. Dafür können sie Busse und Bahnen in Bremen frei nutzen.

ÖPNV-Taxe**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,3 von 5 (Platz 11)

insgesamt 4954 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,4 von 5 (Platz 11)

insgesamt 4024 Bewertungen

12 – Quartiersbusse



Mobil im Stadtteil. Nur wenige Meter sollen zwischen Haustür und Einstieg in Bus oder Bahn liegen. Zur Feinerschließung der einzelnen Ortsteile kann auch ein Quartiersshuttle eingesetzt werden. Der fährt dann auf Bestellung zu virtuellen Haltestellen. Praktisch, um sicher und zeitnah seinen Weg antreten zu können, egal wo man wohnt.

Quartiersbusse**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung



3,1 von 5 (Platz 12)

insgesamt 5014 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,1 von 5 (Platz 12)

insgesamt 4078 Bewertungen

Besondere Erkenntnisse und Tendenzen aus den Votings

- alle Maßnahmen wurden positiv bewertet (von 3,1 bis 4,1 Sterne/ 3.7 Sterne im Schnitt)
- je jünger die Teilnehmenden, desto mehr Sterne wurden über alle Maßnahmen hinweg vergeben
- Fahrscheinloser ÖPNV für alle Bremer:innen polarisiert: Die Maßnahme hat von den Teilnehmenden die häufigsten 5-Sterne-Bewertungen (53,9 % der Bewertungen) und gleichzeitig die häufigsten 1-Sterne-Bewertungen (17,2 %) erhalten
- Die Maßnahme Fahrscheinloser ÖPNV für alle Bremer:innen ist besonders bei den Bewohner:innen der innenstadtnahen Stadtteile beliebt (4,0 Sterne)
- Abgabe für Einpendler:innen ist bei Menschen von außerhalb Bremens deutlich unbeliebter (2,9 Sterne) als bei den Bremer:innen (3,6 Sterne).
- Die Maßnahme Abgabe für Einpendler:innen ist bei Menschen von außerhalb Bremens ohne Auto hingegen durchaus beliebt (4,0 Sterne).
- Mehr Busse und Bahnen zu Randzeiten hat gegenüber der empfohlenen Folge der Maßnahmen der Angebotsoffensive ein sehr hohes Votingergebnis erreicht (2. Platz der Angebotsmaßnahmen, 3. Platz über alle ÖPNV-Maßnahmen) und sollte deshalb im Handlungskonzept vorgezogen werden.

(Alle in Klammern gesetzte Sterne-Werte sind Durchschnittswerte über alle Teilnehmenden hinweg.)

3.1.7 Zusammenfassung der Maßnahmen

- Stufenweise Verdichtung des Angebots und Netzes unter Berücksichtigung finanzieller, technologischer, betrieblicher und infrastruktureller Möglichkeiten und Erfordernisse.
- Qualifizierung und Ordnung des Netzes anhand der Aufgaben der einzelnen Linien:
 - **Prioritätsnetz** mit den am stärksten nachgefragten Strecken verbindet den weitaus größten Teil der Bremer:innen (85%) möglichst ohne Umsteigen mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof sowie den wichtigsten Zielen. Es besteht aus (Haupt-)Straßenbahn- und Metrobuslinien, die mindestens ein Angebotsniveau des **TAKTversprechens** (Montag bis Freitag 6 bis 21 Uhr, Samstag 9 bis 21 Uhr: mindestens alle 10 Minuten) bieten.
 - **Quer- und Gewerbelinien** binden die Gewerbestandorte an und verbinden diese mit den Stadtteilen sowie die Stadtteile direkt untereinander unter Umgehung der Innenstadt.
 - **Expressbuslinien** nutzen Autobahnen und Schnellstraßen, um nur mit wenigen wichtigen Haltestellen Stadtrandgebiete mit der Innenstadt oder untereinander mit kurzen Reisezeiten zu verbinden.
 - **Quartierbusse** erschließen Stadtteile feingliedrig, wo die oben genannten Netzes dies nicht gewährleisten können.
 - **Quartiersshuttle** ergänzen den ÖPNV mit einem On-Demand-Verkehr in Stadtgebieten, wo Busse nicht verkehren können oder die Besiedlung so weiträumig ist, dass ein gutes Angebotsniveau mit Bussen nicht erreicht werden kann.
- **Stufe 1:** Das Angebot wird auf derzeitigen Nord-Süd-Hauptlinien zwischen den Berufsverkehrszeiten auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet und der Grundtakt wird sonntagnachmittags von 20 auf 15 Minuten gesenkt. Zum GVZ verkehren zusätzlich Expressbusse.
- **Stufe 2:** Das Prioritätsnetz mit dem **TAKTversprechen** nimmt den Betrieb auf und Metrobuslinien werden eingeführt. Auf 3 Straßenbahnlinien wird der Takt im Berufsverkehr verdichtet.
- **Stufe 3:** Quer- und Gewerbelinien verkehren in einem neuen Netz mit dichteren und verlässlichen Takten.
- **Stufe 4:** Das Expressbusnetz wird eingerichtet.
- **Stufe 5:** Quartierbuslinien und Quartiersshuttle nehmen den Betrieb auf.
- **Stufe 6:** Abends wird der Grundtakt auf 15 Minuten gekürzt. Das Nachtliniennetz wird verdichtet und verkehrt am Wochenende in einem 30-Minuten-Takt. Ein Nachtangebot in den Nächten auf Montag bis Freitag wird geprüft und testweise eingerichtet.
- **Stufe 7:** Mit verschiedenen bereits in Bau befindlichen oder noch zu planenden Infrastrukturen werden die Netze aus Quer-, Gewerbe- und Expressbuslinien besser verknüpft und bietet neue Direktverbindungen.
- **Stufe 8:** Samstags tagsüber wird der Takt auf ein Niveau von Montag bis Freitag Vormittag gehoben.
- **Stufe 9:** Das Angebot auf den Ost-West-Straßenbahnlinien wird im Berufsverkehr verdichtet.
- **Stufe 10:** Das Angebot auf den Nord-Süd-Straßenbahnlinien und Metrobuslinien in Bremen-Stadt wird im Berufsverkehr verdichtet.
- **Stufe 11 – Mobil ohne Fahrplan:** Auf den meisten Strecken des Prioritätsnetzes wird tagsüber (Montag bis Freitag 6 bis 19 Uhr) ein 5-Minuten-Takt angeboten.
- **Stufe X:** Quartierbuslinien und Quartiersshuttle sollen mit automatisierten Kleinbusse verkehren.

3.1.8 Handlungskonzept

Unter Berücksichtigung des Votings und der Stellungnahmen zu den Maßnahmen wird folgendes Handlungskonzept vorgeschlagen. Dabei kommt es zu Veränderungen der Reihenfolge gegenüber den zeitlichen Empfehlungen der Maßnahmen.

Autofreie Innenstadt	Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
Parken in Quartieren (PIQ)	Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
ÖPNV	Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)	in Betrieb / umgesetzt
"gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)	Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
4.1.1 Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ																							
4.1.2 Angebotsoffensive Stufe 2 - Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien																							
4.1.3 Angebotsoffensive Stufe 3 - Kreuz, quer und zum Job: Quer- und Gewerbelinien																							
4.1.4 Angebotsoffensive Stufe 4 - Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien																							
4.1.5 Angebotsoffensive Stufe 5 - Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen																							
4.1.6 Angebotsoffensive Stufe 6 - Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr																							
4.1.7 Angebotsoffensive Stufe 7 - Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien																							
4.1.8 Angebotsoffensive Stufe 8 - Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag																							
4.1.9 Angebotsoffensive Stufe 9 - Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West																							
4.1.10 Angebotsoffensive Stufe 10 - Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd																							
4.1.11 Angebotsoffensive Stufe 11 - Mobil ohne Fahrplan – 5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz																							

3.2 ÖPNV-Barrierefreiheit

3.2.1 Ausgangssituation Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität

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

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



Abbildung 3-17: überfahrbare Haltestelle in Dresden
[Quelle: SKUMS, Baute]



Abbildung 3-18: BSAG-Testhaltestelle auf dem Betriebshof
[Quelle: SKUMS, Baute]

Dabei wird durchgängig deutlich, wie sich die mit dem Thema Barrierefreiheit assoziierten Aspekte auch gegenüber dem Erstellungszeitraum des VEP 2014/2025 gewandelt und erweitert haben. Der Hublift, der durch seine Verfügbarkeit an allen Straßenbahnen und Stadtbussen in Bremen ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal darstellt, hat über Jahrzehnte den Einstieg für rollstuhlnutzende Menschen an fast allen Haltestellen der Stadt sichergestellt. Um jedoch dem erweiterten Verständnis von einer „Barrierefreiheit für alle“ Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, Haltestelleninfrastruktur an die heutigen Anforderungen anzupassen.

Dazu gehört, dass möglichst alle Türen mit minimalem Spalt- und Stufenmaß erreicht werden können. Denn davon profitieren fast alle Nutzergruppen: Der Einstieg ohne Stufe ermöglicht schnellen und sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgäste mit Gepäck, Rollatoren, Kinderwagen, zugelassenen Elektromobilen, Einkäufen und vielem mehr. Durch den Ausbau von Haltestelleninfrastruktur wird für einen erweiterten Kreis von Fahrgästen der Zugang zum ÖPNV überhaupt erst möglich gemacht.

Es gibt in Bremen zukünftig somit keine Beschränkung mehr auf die durch den Hublift hergestellte Barrierefreiheit. Ein Spalt- und Stufenmaß von je unter 3 cm an allen Türen des Fahrzeugs setzt den Umbau der Haltestellen voraus. Für Busse ist eine Bordhöhe von 22 cm und für Straßenbahnen von 25 cm erforderlich. Sonderborde ermöglichen -da wo erforderlich- den Halt von sowohl Straßenbahnen als auch Bussen an derselben Haltestellenkante. Weiterhin gehen die Maßnahmen zur Herstellung einer Barrierefreiheit für alle jedoch weit über das Thema Spalt- und Stufenmaß beim Ein- und Ausstieg hinaus.



Abbildung 3-19: Sichtbarkeit und Adressbildung durch Wegeleitung als Baustein der Barrierefreiheit [Quelle SKUMS, Blobel]

Attraktive Haltestellen: Barrierefreiheit durch Sichtbarkeit und Adressbildung

Aktuelle Untersuchungen zeigen, wie über 90 % der Wege zur Haltestelle zu Fuß zurückgelegt werden. Die Einbindung in das Quartier und dessen Wegenetz, die Auffindbarkeit, der Wiedererkennungswert, die Wegweisung zu einer Haltestelle ist daher essentiell. Das betrifft sowohl gewöhnliche Haltestellen im Straßenraum, aber auch Haltestellen eines besonderen Typs:

In Bremen gibt es je nach Zählweise zwischen 15 und 25 Straßenbahnhaltestellen, die aufgrund ihrer Bauweise den Charakter von Stadtbahnstationen haben. Diese Haltestellen befinden sich wegen ihrer Bauart nicht im gewöhnlichen, einsehbaren Straßenraum. Vielmehr sind sie über Freitreppenanlagen, Rampen, Aufzüge oder tunnelartige Zugänge zu erreichen.

Diese Stationen sind in der Regel ohne weitere technische Hilfsmittel nicht auffindbar, insbesondere auch nicht für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung. Darüber hinaus führt die Lage abseits des frequentierten Straßenraums auch zu der Notwendigkeit, ein Mindestmaß an Aufenthaltsqualität beim Erreichen und beim Warten sicherzustellen.

Zu einem modernen und attraktiven Nahverkehrsangebot gehört neben dem Fahrplanangebot auch ein niederschwelliger Zugang und der Abbau von Zugangshemmnissen. Dies kann ein einfaches Tarifsystem beinhalten und ein gutes und zuverlässiges Angebot. Entscheidend ist jedoch die barrierefreie Erreichbarkeit, Auffindbarkeit und Sichtbarmachung dieses Angebots, das mit der Notwendigkeit einer Marken- und Adressbildung einhergeht.

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

Aufgrund der hohen Bedeutung der Barrierefreiheit wird sowohl für den Ausbau sowohl der Bus- als auch der Straßenbahnhaltestellen der beschleunigte Realisierungspfad empfohlen. Alle Ausbaumaßnahmen beruhen auf den VBN-Qualitätskonzepten für Fahrzeuge und Haltestellen. Die VBN-Qualitätskonzepte werden derzeit auf Grundlage des erschienenen Gutachtens der STUVA zur vollständigen Barrierefreiheit aktualisiert und an die neuen Erkenntnisse angepasst. Das Gutachten war vom ZVBN in Auftrag gegeben worden und entstand im Rahmen von umfangreichen öffentlichen Workshops mit Fahrgästen, Verbänden und Interessengruppen.

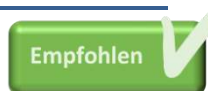


Abbildung 3-20: Haltestelle mit überfahrbarem Kap, Leipzig [Quelle: SKUMS, Blobel]

3.2.2 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

4.2.1 – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul A: Straßenbahnhaltestellen



4.2.1 Barrierefreier Umbau von Haltestellen
Modul A: Straßenbahnhaltestellen

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Personalbedarf

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

Straßenbahnhaltestellen <small>Anzahl: 400</small>	Projekt- leitung	Stellenanzahl Entwurf	Stellenanzahl Umbau	Haltestellen pro Jahr	50 % Fertig- stellung im Jahr	Fertig- stellung im Jahr
Moderater Pfad	1	3	3	12	2039	2055
Beschleunig- ter Pfad	1	4	4	16	2035	2047

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

Umsetzungsschritte

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

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

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wird zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der beschleunigte Ausbau von Haltestellen empfohlen. Dazu wurden konzeptionell verschiedene zeitliche Zielstellungen betrachtet und hinsichtlich der Kosten und Personalbedarfe quantifiziert. Ziel ist es, 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen. Bis Mitte 2024 soll entsprechend dem VEP ein konkretes Finanzierungs- und Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Neben dem investiven Bedarf sind hierin auch die erforderliche personelle Ausstattung der beteiligten Ressorts und Dienststellen zu klären, sowie konsumtive Planungsmittel bereit zu stellen.

Kosten

Investitionskosten

je Teilhaltestelle ca. 0,5 bis 1 Mio. € je nach Anpassungsaufwand im umliegenden Straßenraum und Lärmschutz- und Umweltmaßnahmen; zzgl. Planungskosten: ca. 20 % der Investitionskosten;
Anzahl Straßenbahn-Teilhaltestellen in Bremen:
ca. 400 Teilhaltestellen

Personalkosten

Je Stelle vergleichbar A12 öffentlicher Dienst
Moderater Pfad 0,6 Mio.€/Jahr
Beschleunigter Pfad 0,8 Mio.€/Jahr

Gesamtkosten

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

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Umsetzung in beschleunigtem Pfad empfohlen

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

Empfohlen 



4.2.2 – Barrierefreier Umbau von Haltestellen, Modul B: Bushaltestellen

4.2.2 Barrierefreier Umbau von Haltestellen
Modul B: Bushaltestellen (Stadt- und Regionalbus)

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

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

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

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

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

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

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wird zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der beschleunigte Ausbau von Haltestellen empfohlen. Dazu wurden konzeptionell verschiedene zeitliche Zielstellungen betrachtet und hinsichtlich der Kosten und Personalbedarfe quantifiziert. Ziel ist es, 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen. Bis Mitte 2024 soll entsprechend dem VEP ein konkretes Finanzierungs- und Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Neben dem investiven Bedarf sind hierin auch die erforderliche personelle Ausstattung der beteiligten Ressorts und Dienststellen zu klären, sowie konsumtive Planungsmittel bereit zu stellen.

Kosten

Investitionskosten

je Teilhaltestelle ca. 100.000-250.000 € je nach Anpassungsaufwand im umliegenden Straßenraum; zzgl. Planungskosten: ca. 20 % der Investitionskosten;
Anzahl Bus-Teilhaltestellen in Bremen: ca. 1.050

Personalkosten

Je Stelle vergleichbar A12 öffentlicher Dienst
Moderater Pfad 0,5 Mio.€/Jahr
Beschleunigter Pfad 0,9 Mio.€/Jahr

Gesamtkosten

Moderater Pfad 5,6 Mio.€/Jahr
Beschleunigter Pfad 9,3 Mio.€/Jahr

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Planungs- und Investitionskosten (bis zu 100%/90%)
grundsätzlich förderfähig nach bremischem ÖPNVG

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung Umsetzung in beschleunigtem Pfad empfohlen

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

Empfohlen 

3.2.3 Handlungskonzept

Autofreie Innenstadt	Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
Parken in Quartieren (PIQ)	Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
ÖPNV	Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)	in Betrieb / umgesetzt
"gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)	Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

		2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
4.2.1	Barrierefreier Umbau von Haltestellen - Modul A: Straßenbahnhaltestellen Umbau Straßenbahn-Haltestellen, Stufe 1, jährlich ca. 16 von gut 350 Teil-Haltestellen; Planung, Bau und Inbetriebnahme einzelner Haltestellen überschneiden sich fortwährend																							
4.2.2	Barrierefreier Umbau von Haltestellen - Modul B: Bushaltestellen Umbau Bushaltestellen, jährlich ca. 40 von gut 1.000 Teil-Haltestellen Planung, Bau und Inbetriebnahme einzelner Haltestellen überschneiden sich fortwährend																							

3.3 ÖPNV-Antriebe

3.3.1 Ausgangssituation

Untersucht wurden –wie von EU Kommission in der Clean Vehicles Directive (CVD) gefordert - Elektrobusse mit Wasserstoff/Brennstoffzelle, Batterie, Oberleitung (und Kombinationen), aber auch Gasbusse oder die Nutzung biogener und synthetischer Kraftstoffe. Die CVD und deren gesetzliche Umsetzung in Deutschland fordert, dass ab August 2021 bis 2025 ein Anteil von insgesamt 45% der Neubeschaffungen an ÖPNV-Bussen mit „sauberen“ bzw. „Nullemissionsantrieben“ beschafft wird. Dieser Anteil wird für den Zeitraum 2026 bis 2030 auf 65% steigen.

Hierzu wurden drei verschiedene Beschaffungsszenarien entwickelt und in Bezug auf Umwelteffekte, Praktikabilität sowie Kosten bewertet. Hierzu zählen neben den eigentlichen Busbeschaffungen auch die notwendigen umfangreiche Lade- bzw. Tankinfrastruktur, Umbau der Werkstätten sowie Schulung des Personals. Bis 2034 kann auch im Busbereich des Bremer ÖPNV der komplette Umstieg von fossilen Antrieben auf Elektroantriebe mit erneuerbaren Energien abgeschlossen sein.

Empfohlen wird Variante 2. Gegen Variante 1 spricht insbesondere, dass ein paralleler Umbau aller drei Betriebshöfe der BSAG erforderlich wäre. Zudem ist ungewiss, wie ausgereift die Technologie in den nächsten Jahren sein wird. Ab 2025 kann aber mit einer hohen Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Elektrobusse ähnlich zuverlässig wie Dieselbusse sein werden. Ob bis dahin Dieselbusse beschafft werden oder die vorhandenen Fahrzeuge länger in Betrieb bleiben können, ist zu prüfen.

3.3.2 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

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

Nicht
empfohlen



4.3.1

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

Beschreibung

Zur Umsetzung der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“ ist das Konzept einer schrittweisen Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe erarbeitet worden. Die in mehrere Stufen vorgesehene vollständige Ablösung der bestehenden Dieselflote durch Elektrobusse trägt dabei zum Zielfeld 6 des VEP Bremen bei, indem, im Vergleich zur reinen Dieselflote, Schadstoffemissionen (CO₂-, NO_x- und Feinstaub-Emissionen) sowie Lärm im Stadtgebiet reduziert werden können. Dies wirkt sich positiv auf Umwelt, Klima und Gesundheit aus.

Zusätzlich zum Beitrag zur Umsetzung des VEP Bremen ist das Umstellungskonzept auf alternative Antriebe eine Antwort auf die im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) festgehaltene Vorgabe.⁴¹ Laut dieser soll bis zum Jahr 2025 angestrebt werden, dass rund 50 % der Betriebsleistung (Nutz-km) als emissionsfreier Nahverkehr in der Stadtgemeinde Bremen erbracht wird, was neben den elektrischen Straßenbahnen insgesamt 55 Elektrobusse erforderlich macht.

Eine rechtliche Vorgabe besteht in der Clean Vehicles Directive, (CVD), die Beschaffungsquoten unter anderem für Omnibusse vorsieht.⁴² In einer ersten Phase (08/2021 – 12/2025) müssen in Deutschland mindestens 45 % und in einer zweiten Phase (01/2026 – 12/2030) mindestens 65 % der in diesem Zeitraum insgesamt beschafften Busse besondere Antriebskonzepte aufweisen – eine Hälfte der Kategorie „saubere Fahrzeuge“ (z.B. Gasbusse, Busse mit biogenen oder synthetischen Kraftstoffen) angehören und mindestens zur anderen Hälfte „Nullemissionsfahrzeuge“ (z.B. Batterie-, Brennstoffzellen-, Oberleitungsbusse, Wasserstoff) sein. Ein höherer Anteil an Nullemissionsfahrzeugen würde auch die Anforderung zu sauberen Fahrzeugen abdecken.

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

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

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

⁴¹ Aktuell ist die BSAG in einer Direktvergabe vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBV) als zuständiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen beauftragt.

⁴² Ob die vorgegebenen Quoten direkt für die BSAG-Busbeschaffung gelten, steht noch nicht endgültig fest, da die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht per Bundesgesetz noch im verfahren ist. umgesetzt wurde. Der Entwurf des Bundesgesetzes sieht eine Übertragung der Quoten auf die Länder bzw. Sektorenauftraggeber vor. Für das hier vorgestellte Umstellungskonzept wurde allerdings der Fall berücksichtigt, dass die Beschaffungsquoten direkt von der BSAG zu erfüllen sind.

zeigen sich in den technischen Entwicklungen der Batterietechnologie Fortschritte, die in den nächsten Jahren Reichweitenverbesserungen erwarten lassen.



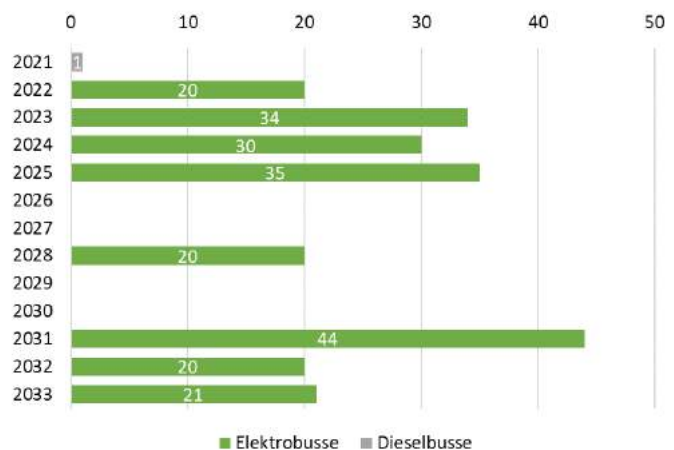
Abbildung 3-21: Ziel Nullemissions-Busse (Test bei BSAG) [Quelle: SKUMS, Glotz-Richter]

Variante 1

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

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

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



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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobussen ermöglicht eine starke Reduktion des CO₂-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das hier aufgeführte Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobuse genutzt werden. CO₂-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Als Referenz für die aktuelle Flotte wurden Dieselbusse der Abgasnorm Euro VI zugrunde gelegt.

Zurzeit betragen die CO₂-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobuse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO₂-Emissionen auf 1.200 t, was eine enorme Einsparung von ca. 95 % gegenüber dem aktuellen CO₂-Fußabdruck der BSAG Dieselbusflotte darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 0 kg pro Jahr und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ebenfalls ca. 0 kg pro Jahr.

Emissionen	2020	2033	Reduktionspotential
CO ₂	24.000 t/a	1.200 t/a	95 %
NO _x	5.200 kg/a	0 kg/a	100 %
Feinstaub	430 kg/a	0 kg/a	100 %

Neben dem hohen Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO₂, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobuse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten

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

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

nicht empfohlen

Nicht empfohlen



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

Empfohlen

4.3.2

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

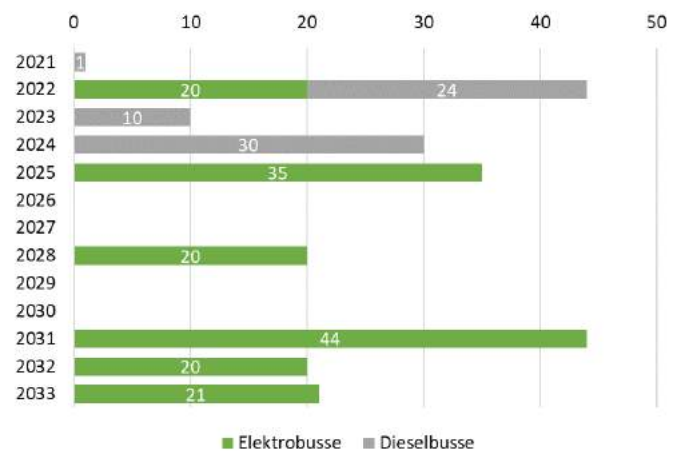
Beschreibung

Beschreibung der Rahmenbedingungen s. Variante 1

Variante 2

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

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



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

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobussen ermöglicht eine starke Reduktion des CO₂-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das hier aufgeführte Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobusse genutzt werden. CO₂-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Als Referenz für die aktuelle Flotte wurden Dieselbusse der Abgasnorm Euro VI zugrunde gelegt.

Zurzeit betragen die CO₂-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobusse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO₂-Emissionen auf 7.700 t, was eine enorme Einsparung von ca. 68 % gegenüber dem aktuellen CO₂-Fußabdruck der BSAG Dieselbusflotte darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 1.500 kg pro Jahr (ca. 71 % Reduktion) und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ca. 130 kg pro Jahr (ca. 70 % Reduktion).

Emissionen	2020	2033	Reduktionspotential
CO ₂	24.000 t/a	7.700 t/a	68 %
NO _x	5.200 kg/a	1.500 kg/a	71 %
Feinstaub	430 kg/a	130 kg/a	70 %

Neben dem hohen Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO₂, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobusse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten

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

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen 

Empfohlen

**4.3.3 – Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe /
Variante 3 – Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge nach CVD-Mindestquote**



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

Beschreibung

Beschreibung der Rahmenbedingungen s. Variante 1

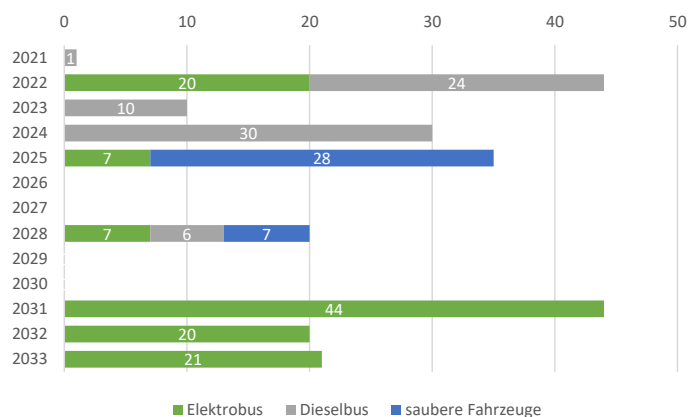
Variante 3

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

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

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

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



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

Die im Rahmen der Variante 3 vorgesehene Verteilung der Elektrobusbeschaffungen ermöglicht eine Entzerrung der Infrastrukturmaßnahmen in den Betriebsstätten. Das minimiert zum einen das Risiko von Verzögerungen und zum anderen bleibt eine gewisse Technologieoffenheit bestehen. Allerdings ist der Einsatz von drei unterschiedlichen

Fahrzeugtechnologien (konventionell, sauber und emissionsfrei) aufgrund des Infrastrukturbedarfs und der Anforderungen an die Wartung und Instandhaltung aus betrieblicher Sicht problematisch. Außerdem kann die Vorgabe des ÖDLA nicht erfüllt werden. Somit wird die Variante 3 für die Umstellung der BSAG-Flotten kritisch betrachtet.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Elektrifizierung der Dieselbusflotte der BSAG trägt wesentlich zum Ziel der umwelt- und klimafreundlichen Mobilität in Bremen bei. Der Einsatz von Elektrobusen ermöglicht eine starke Reduktion des CO₂-Fußabdruckes, sowie der NO_x- und Feinstaub-Emissionen.

Das Emissionsreduktionspotential basiert auf der Annahme, dass Öko-Strom und grüner Wasserstoff für den Betrieb der Elektrobusse genutzt werden. CO₂-Emissionen, die bei der Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Herstellung anfallen, sind in der Berechnung explizit berücksichtigt. Für den synthetischen Diesel wurden als konservative Abschätzung die gleichen Emissionsfaktoren wie für die Dieselreferenz (Abgasnorm Euro VI) angenommen (Herstellung aus Erdgas).

Zurzeit betragen die CO₂-Emissionen der BSAG Dieselbusflotte rund 24.000 t pro Jahr. Mit jedem Jahr, in dem Elektrobusse in die Flotte integriert werden und Dieselbusse ablösen, sinken die Schadstoffausstöße. Bis zum Jahr 2033 reduzieren sich die jährlichen CO₂-Emissionen auf ca. 12.200 t, was eine Einsparung von ca. 55 % gegenüber dem aktuellen CO₂-Fußabdruck darstellt. Im gleichen Zeitraum sinken der NO_x-Ausstoß von ca. 5.200 kg pro Jahr auf ca. 2.500 kg pro Jahr (ca. 52 % Reduktion) und die Feinstaub-Emissionen von ca. 430 kg pro Jahr auf ca. 210 kg pro Jahr (ca. 51 % Reduktion).

Emissionen	2020	2033	Reduktionspotential
CO ₂	24.000 t/a	12.200 t/a	49 %
NO _x	5.200 kg/a	2.500 kg/a	52 %
Feinstaub	430 kg/a	210 kg/a	51 %

Neben dem Reduktionspotential hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO₂, NO_x, Feinstaub), senken die Elektrobusse, im Vergleich zum Dieselbusbetrieb, auch die Lärmemissionen. Beides wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bürger/innen und die lokale Standortqualität aus.

Kosten

Das Investitionsvolumen der teilweisen Umstellung der BSAG-Busflotte auf Elektrobusse (54 %) bis 2033 beträgt rund 187 Mio. € (aktuelles Preisniveau ohne Förderung), wovon ca. 140 Mio. € auf die Fahrzeugbeschaffung und ca. 47 Mio. € auf den Aufbau der notwendigen Infrastruktur (inkl. Neubau von Gebäuden) entfallen. Eine Flottenerneuerung mit konventionellen Dieselbussen würde in diesem Zeitraum Investitionen von rund 89 Mio. € erfordern, sodass sich ein zusätzlicher Investitionsaufwand von ca. 98 Mio. € bzw. rund 8 Mio. € pro Jahr ergibt.

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung



nicht empfohlen



Abbildung 3-22: Ziel: zero emission / Nullemission auch im Busverkehr [Quelle: SKUMS, Glotz-Richter]

3.3.3 Handlungskonzept

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

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

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
4.3.2 Umstellung der BSAG-Busflotte auf alternative Antriebe im Zuge der VEP-Maßnahme „ÖPNV Strategie / Antriebstechnologie“ Variante 2 – Schrittweiser Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge ab 2022 BSAG-Umstellung auf E-Busbetrieb einschl. Anpassung																							

3.4 ÖPNV-Tarif

3.4.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)

Im Analysebericht wurden u.a. die ÖPNV-Fahrtkosten im ÖPNV in Bremen nach einer Untersuchung des ADAC aus dem Jahr 2019 im Vergleich zu anderen Großstädten dargestellt. Im Vergleich sind die Kosten für Gelegenheitsfahrgäste in Bremen verhältnismäßig hoch. Darüber hinaus lag die Preisentwicklung im ÖPNV in den letzten 15 Jahren deutlich höher als z.B. die Entwicklung der Parkgebühren in den BREPARK-Häusern und der straßenbegleitenden Stellplätze.

Auf der anderen Seite konnte aufgezeigt werden, dass kein Zusammenhang zwischen den jeweiligen Preisen der Tickets in einer Stadt und dem Anteil des ÖPNV's vor Ort am Modal Split besteht. Es ist also nicht davon auszugehen, dass relativ niedrige Preise automatisch relativ hohe ÖPNV-Anteile zur Folge haben. Attraktive Tarife wirken eher in Ergänzung zum Ausbau des Angebots.

3.4.2 Herangehensweise

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

3.4.3 Maßnahmenbewertung und -methodik

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



Abbildung 3-23: Herangehensweise der Maßnahmenabschätzung [Quelle: civity]

Im Ergebnis wurde vom Gutachter folgende Synopse erarbeitet:

Signifikante Nachfragepotenziale mit geringen Mehrkosten erwarten wir nur in einzelnen Kundengruppen

Kosten-Nutzen-Analyse – Überblick der untersuchten Maßnahmen

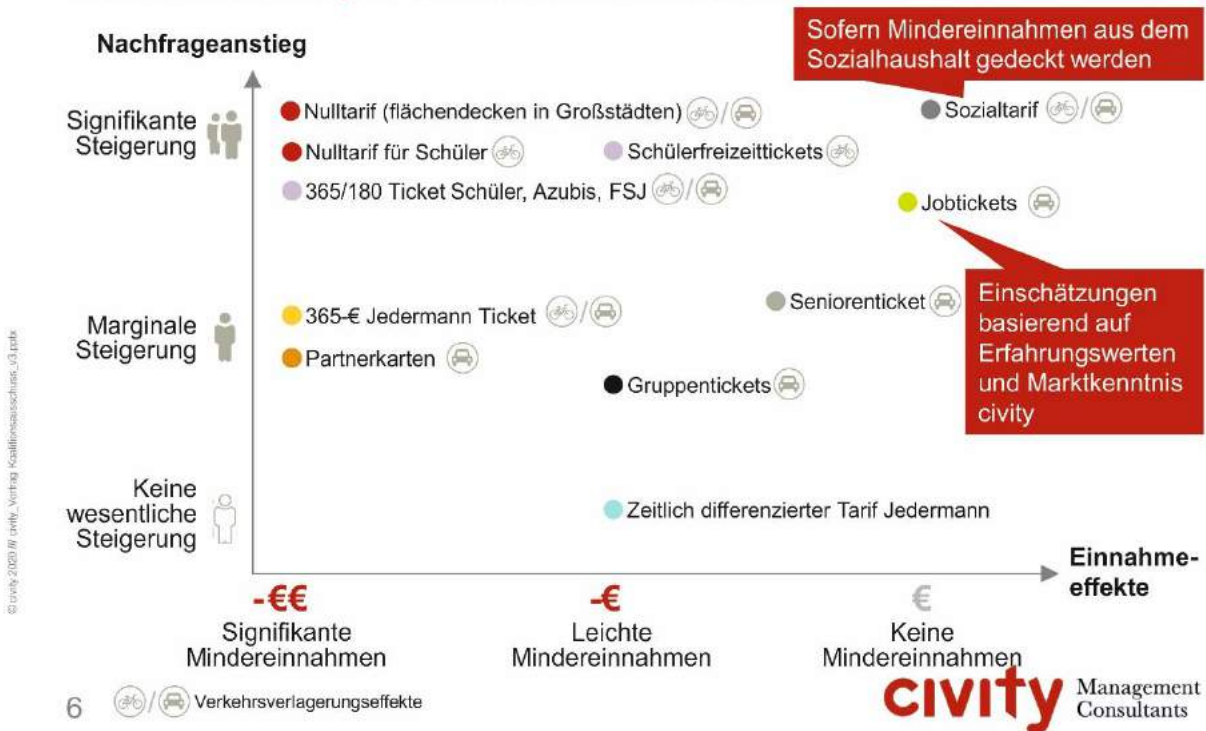


Abbildung 3-24: Kosten-Nutzen-Analyse der untersuchten Maßnahmen [Quelle: civity]

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

Bei sämtlichen möglichen Tarifänderungen sind die Auswirkungen auf den gesamten VBN-Tarif zu berücksichtigen und setzen eine Einigung und entsprechende Beschlüsse innerhalb der VBN-/ZVBN-Gremien voraus.

3.4.4 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

4.4.1 – Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)


 Zur Prüfung
empfohlen

4.4.1

Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)

Beschreibung

- Für die Zielgruppe der Schüler, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden kann ein im gesamten VBN geltendes, preisstufenunabhängiges „JugendTicket“ zum Einführungspreis von 365 € pro Jahr eingeführt werden. Eine entsprechende Konzeptidee wurde vom VBN bereits entwickelt.
- Die gezielte Ansprache kann bei dieser jungen Zielgruppe langfristig zu einer stärkeren Bindung an den ÖPNV führen, besonders da der PKW-Anteil meist noch relativ gering ist und sich erlernte Mobilitätsmuster noch nicht verfestigt haben.
- In einigen Bundesländern und Verbänden sind solche Tickets bereits eingeführt worden. In Hessen wird seit rund 3 Jahren ein zurzeit auf 365€ rabattiertes Jahresticket für Schüler angeboten. Hamburger Azubis können ab dem 01.08.2020 im HVV ein verbundweites Jahresabo für 30 € pro Monat erwerben. Der GVH bietet Schülern verbundweite Mobilität sogar für nur 15 € im Monat an.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten


Ähnlich wie beim 365 €-Ticket für Jedermann werden deutliche Erlösrückgänge (ab - 15 %) innerhalb der Kundengruppe erwartet.

Für die Stadtgemeinde Bremen entstünden ca. 3,2 bis 3,6 Mio. Euro zusätzliche Kosten bei einem verbundweiten Jugendticket.

Die Maßnahme soll mit Fördermitteln des BMVI (Programm ÖPNV-Modellstädte) umgesetzt werden.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Verbundweites Jugendticket

Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

 Zur Prüfung
empfohlen
Stand der Umsetzung

Das VBN-JugendTicket TIM wird zum 1.9.2022 umgesetzt.

TIM – DAS JUNGE ABO-TICKET

Täglich Immer Mobil. TIM ist das Abo-Ticket für die Zielgruppe Schüler:innen, Auszubildenden und (Bundes)Freiwilligendienstleistende. Es weist folgende Angebotsmerkmale auf:

- im Jahresabonnement zu erwerben
- Preis 360 €/Jahr bzw. 30,00 € pro Monat
- personengebunden
- Gültigkeit das ganze Jahr, auch in den Ferien ohne Ausnahme
- keine Übertragbarkeit.
- verbundweit gültig im VBN

4.4.2 – Abschaffung der Tarifzone 101

Zur Prüfung
empfohlen

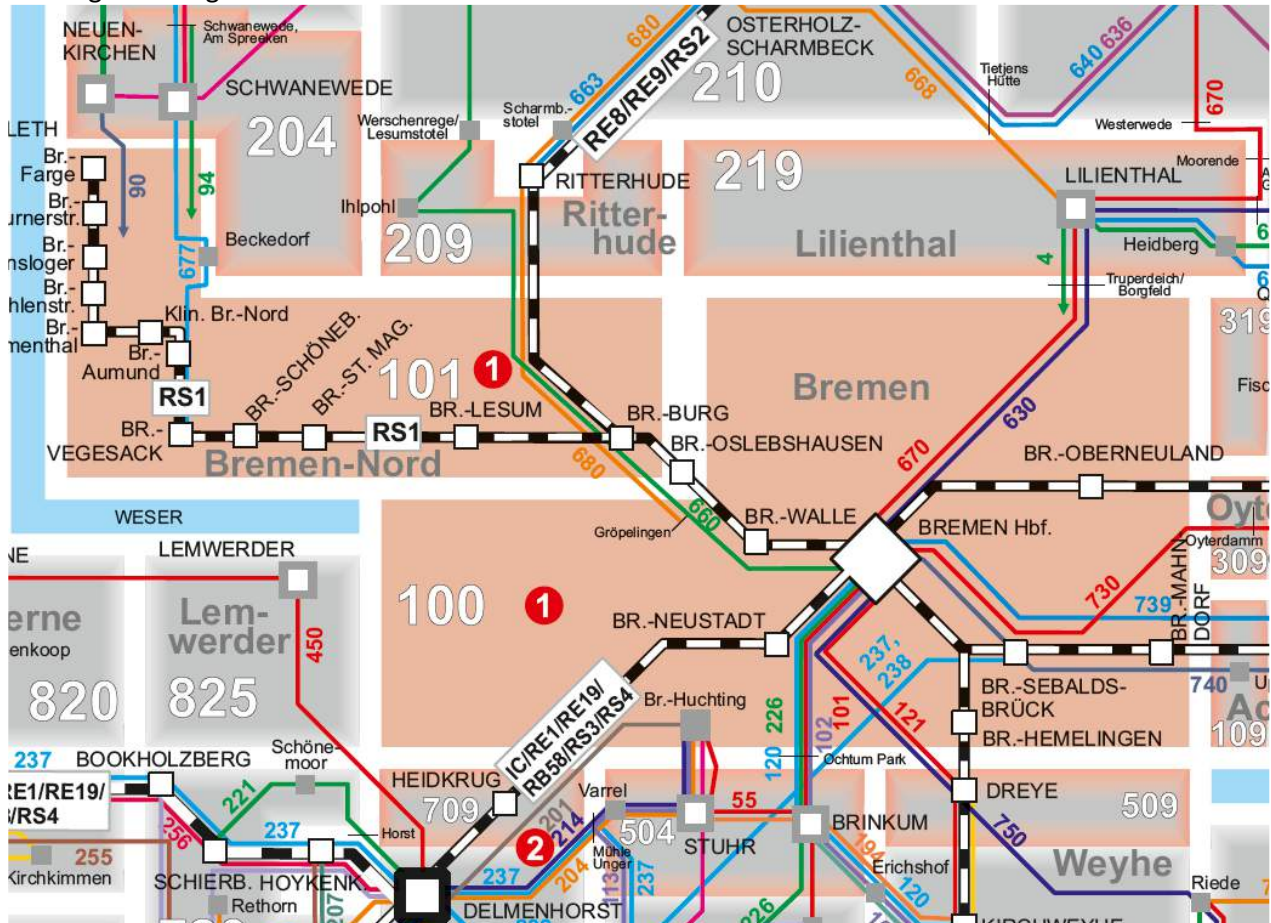
4.4.2

Abschaffung der Tarifzone 101

[ggf. Bezug Bezeichnung VEP]

Beschreibung

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



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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Durch Entfall der Zone 101 wird erreicht, dass ÖPNV-Fahrten von/nach Bremen und den nördlich angrenzenden Gemeinden inkl. Bremerhavens spürbar günstiger werden. Bei Abschaffung der Tarifzone 101 reduziert sich beispielsweise der Preis für eine Monatskarte von Bremerhaven nach Bremen von 259,20 € auf 215,30 €. Dies entspricht einer Vergünstigung von 17 %. Damit soll erreicht werden, dass der ÖPNV in diesen Relationen stärker genutzt wird.

Kosten

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

Durch den Wegfall der TZ 101 ergeben sich bei den Relationen im Tarifgebiet 4 strukturelle Veränderungen :

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

Die Finanzierung ist mit den SPNV-Aufgabenträgern und niedersächsischen Gebietskörperschaften abzustimmen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

4.4.3 – Flexible Tarife (u.a. zweiteiliger Tarif „BahnCard-Modell“)

4.4.3

Flexible Tarife (u.a. zweiteiliger Tarif „BahnCard-Modell“)

Beschreibung

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

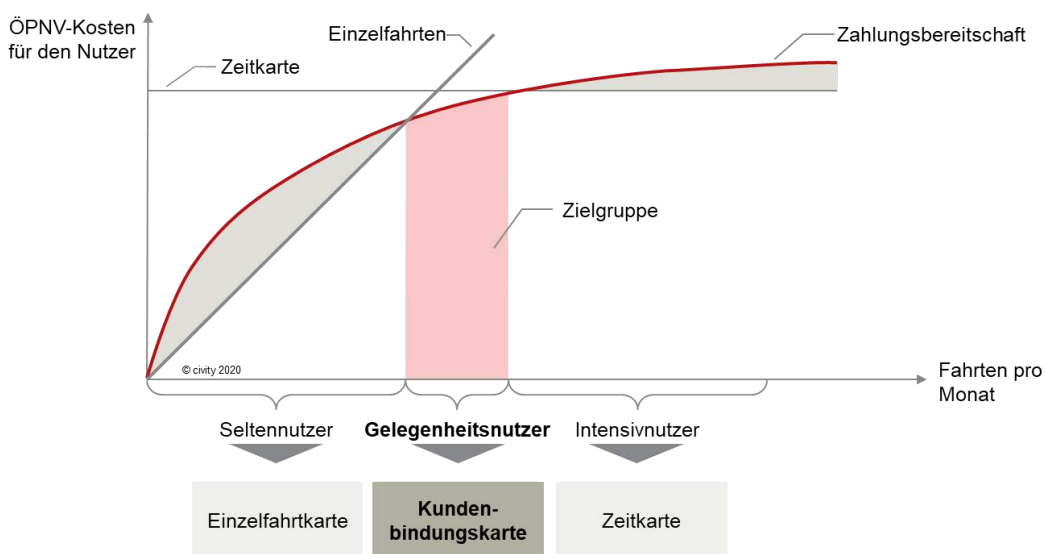
Zweiteiliger Tarif – Zielgruppe

Abbildung 3-25: Zweiteiliger Tarif - Zielgruppe [Quelle: civity]

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


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

- Empfehlung, eine Einführung **weiter verbundweit zu prüfen**, um das Segment der häufigen Gelegenheitsfahrer und verloren gegangenen Stammkunden während der Corona-Pandemie stärker zu adressieren.

4.4.4 – ÖPNV statt Führerschein


 Zur Prüfung
empfohlen

4.4.4

ÖPNV statt Führerschein

[ggf. Bezug Bezeichnung VEP]

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme


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

Kosten

grob ca. 300.000 Euro/Jahr

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen


 Zur Prüfung
empfohlen

Zur Prüfung
empfohlen

4.4.5 – Jobticket attraktivieren / flexibilisieren

4.4.5

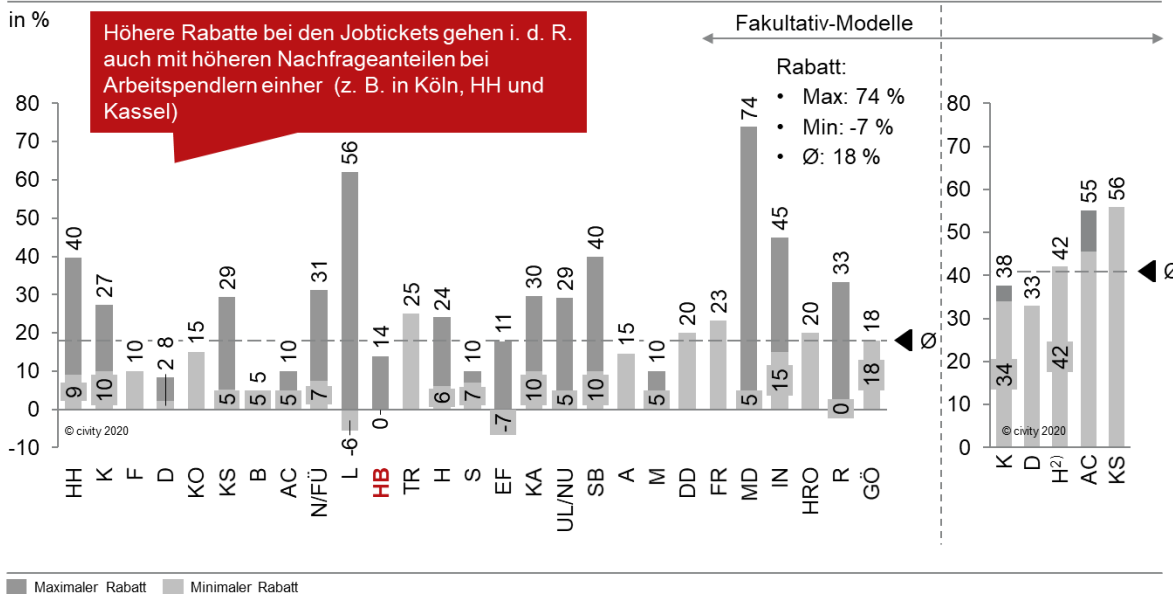
Jobticket attraktivieren / flexibilisieren

Beschreibung

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

Jobtickets¹⁾: Fakultativ-Modelle und Belegschaftsmodelle

Rabatt Jobtickets zu Abonnement pro Monat, per 1.1.2020



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

Abbildung 3-26: Jobtickets Fakultativ-Modelle und Belegschaftsmodelle [Quelle: civity]


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

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

Stand der Umsetzung

Zum 01.09.2022 wird es bereits eine Anpassung beim JobTicket geben.

Die Corona-Pandemie hat in den vergangenen zwei Jahren zu deutlichen Fahrgastrückgängen durch ein geändertes Nutzungsverhalten der Kunden geführt. Zum einen wird der ÖPNV aus Angst vor einer Infizierung gemieden, zum anderen haben Kurzarbeit und vermehrte Homeoffice-tätigkeit dazu geführt, dass Fahrten entfallen sind. Dies führte unter anderem auch zu vermehrten Kündigungen von Zeitkarten und Abonnements.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und insb. ehemalige JobTicket-Kunden zurückzugewinnen bzw. Neukunden zu gewinnen, wurden von VBN und ZVBN Vorschläge erarbeitet, wie das bestehende VBN-JobTicket-Angebot attraktiver gestaltet werden kann. So ist vorgesehen, die zurzeit bestehende Rabattstaffelung nach der Abnahmemenge aufzuheben und einen einheitlichen Rabatt von 22,5 % gegenüber dem Abonnement MIAplus zu gewähren. Die heute bereits in den JobTickets enthaltenen Zusatznutzen wie:

- verbundweite Nutzung am Wochenende und an Feiertagen (auch für mitgenommene Personen)
- Mitnahme einer weiteren erwachsenen Person und bis zu 4 Kinder unter 15 Jahren Mo. – Fr. ab 19:00 Uhr und am Wochenende und an Feiertagen ganztägig in der jeweiligen Preisstufe sollen weiterhin erhalten bleiben.

Zusätzlich ist geplant, die Akquise- und Marketingaktivitäten für das JobTicket durch entsprechendes Infomaterial und persönliche Beratung vor Ort sowohl für die Kunden selbst als auch für die in Frage kommenden Unternehmen deutlich zu verstärken. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass sich der Arbeitgeber selbst an den Kosten für das JobTicket beteiligen kann.

Die vorgesehene Modifizierung führt dazu, dass sich ein JobTicket schon bei einer relativ geringen Fahrtenzahl (13 – 17 Fahrten) im Monat gegenüber der Nutzung von EinzelTickets rechnet. Gegenüber eines 4erTickets rechnet sich das JobTicket bei einer Fahrtenanzahl zwischen 14 und 20 Fahrten im Monat.

Damit kommt das verbilligte JobTicket auch gerade jenen Fahrgästen zugute, die aufgrund vermehrter Homeoffice-Tätigkeit nicht mehr werktäglich zum Arbeitsplatz pendeln. Dieser Effekt verstärkt sich in Abhängigkeit einer Beteiligung durch den Arbeitgeber.

Ebenfalls ist vorgesehen, das JobTicket zukünftig auch als Chipkarte auszugeben.

Sollten aufgrund dieser Modifikation rund 600 neue JobTicket-Kunden zurück bzw. neu gewonnen werden, ist der Jahreswert von 2021 wieder zu erreichen.

4.4.6 – Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen

Zur Prüfung empfohlen

4.4.6

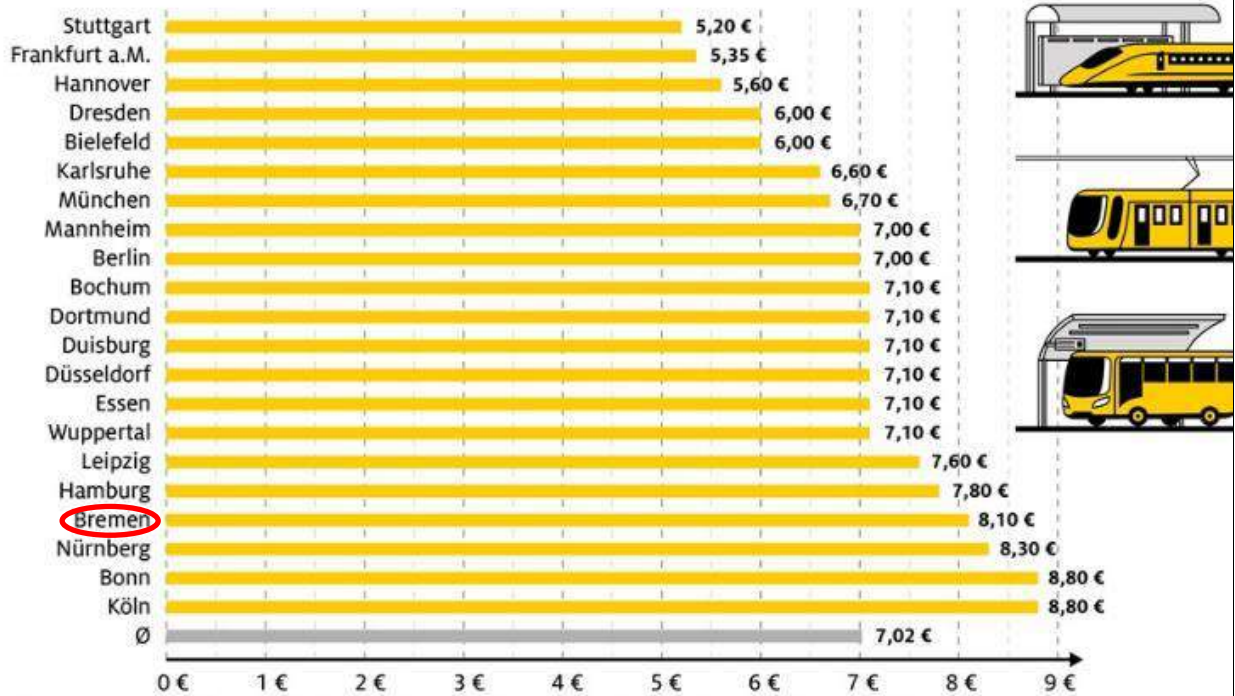
Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen

Beschreibung

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

ADAC Preisvergleich 2019:

Preisdifferenz von 3,60 Euro bei Tageskarten für Erwachsene



Die Preise wurden auf der Webseite der Verkehrsverbünde ermittelt, sie gelten jeweils für das Stadtgebiet.

Abbildung 3-27: ADAC Preisvergleich [Quelle: ADAC]

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

Tageskarte

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2020, kaufkraft- und leistungsbereinigt

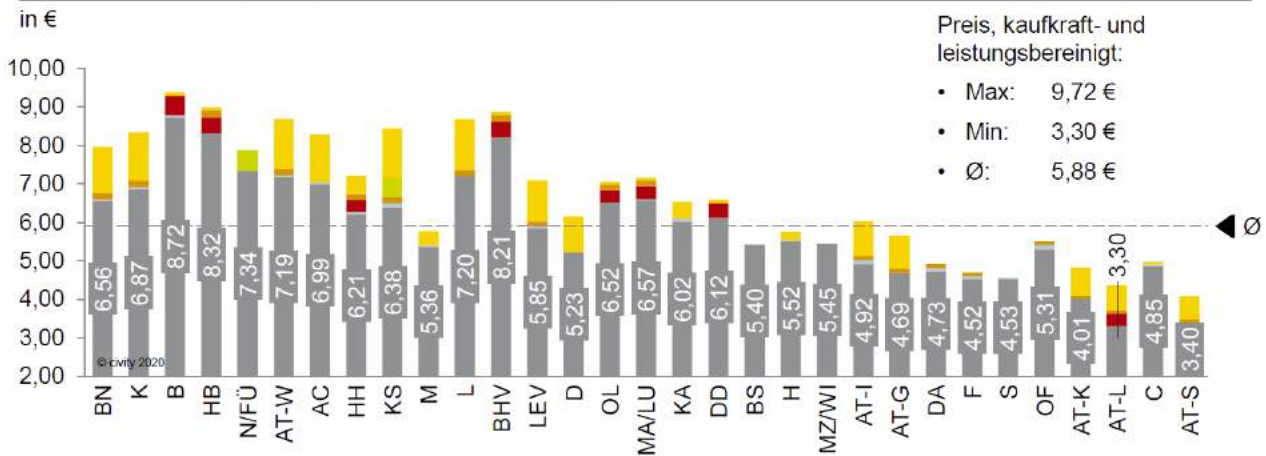


Abbildung 3-28: Tageskarte [Quelle: civity / VBN]

- Jede weitere Person kostet zzt. 3 Euro, wobei bis zu drei Kinder zwischen 6 und 14 Jahren kostenlos mitfahren können. Kinder bis 6 Jahre fahren generell kostenlos mit.
- Vorgeschlagen wird eine Vergünstigung der Einstiegspreise und des Mitnahmepreises. Eine Erhöhung der Anzahl der kostenlos mitfahrenden Kinder könnte geprüft werden.
- Die Verträglichkeit mit dem Tarifsystem im VBN ist vertieft zu prüfen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen


 Zur Prüfung
empfohlen

4.4.7 – Nulltarif

4.4.7

Nulltarif (für Jedermann oder nur für Schüler und Azubis)

Beschreibung

- Ein Nulltarif für Jedermann bedeutet eine kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für alle Menschen, die den Nahverkehr nutzen möchten.
- Dieser „Tarif“ ist die radikalste Möglichkeit zur Vergünstigung des ÖPNV und geht daher mit hohen Mindererlösen einher.
- Eine Variante des Nulltarifs besteht darin, nur den Einwohnern des jeweiligen Gebietes kostenfreien Nahverkehr zu ermöglichen, Auswärtige müssen dann weiterhin für die Nutzung zahlen. Entsprechend muss in dieser Variante das Fahrscheinvertriebs- und Kontrollsystem aufrechterhalten werden.
- In Deutschland sind Nulltarif-Modell für große Gruppen bisher nur in kleineren Städten umgesetzt und teilweise wiederaufgegeben worden. Monheim (41 Tsd. Einwohner⁴³) bietet in einem befristeten Versuch kostenlosen öffentlichen Verkehr für alle innerhalb des Stadtgebiets an. In Augsburg wurde zum 01. Januar 2020 eine kostenfreie City-Zone eingeführt (etwa Kurzstreckendistanz um zwei zentrale Haltestellen), innerhalb derer kein Fahrtentgelt entrichtet werden muss.
- Die Einführung eines solchen Modells hätte in Bremen große Auswirkungen auf das gesamte Tarifsystm, auf die Einnahmeverteilung im VBN, auf Verkehrs- und Verbundverträge und auch auf die Verkehrsnachfrage.
- Das Tarifsystm, so wie es im VBN gegenwärtig besteht, wäre völlig neu zu denken. Dieses gilt vor allem für Verkehrsbeziehungen von / nach Bremen. Die Nachfrageeffekte auf das gegenwärtige Ticketsystm wären erheblich und in der jetzigen Situation noch nicht abzuschätzen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

- Es entstehen signifikante Mindererlöse (-100 %) in Höhe der Ticketeinnahmen, in Bremen ca. 90 bis über 100 Mio. Euro
- Bei einem zielgruppen-spezifischen Nulltarif sind die Mindereinnahmen entsprechend geringer, aber dennoch signifikant.

⁴³ Destatis, 2019

- Demgegenüber stehen in gewissem Umfang Kosteneinsparungen durch Wegfallen von Vertrieb und Kontrolle (allerdings nur beim „Nulltarif für Jedermann“ und auch hier muss der Vertrieb für Fahrten über die kostenfreie Zone hinaus aufrechterhalten werden).

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Das Angebot ist vor der Einführung nachfragegerecht auszubauen.

Zur Prüfung
empfohlen




 Zur Prüfung
empfohlen

4.4.8 – Sozialtarif

4.4.8

Sozialtarif

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
bereits umgesetzt.

4.4.9 – Preis Semesterticket stabilisieren

Zur Prüfung empfohlen ✓

4.4.9

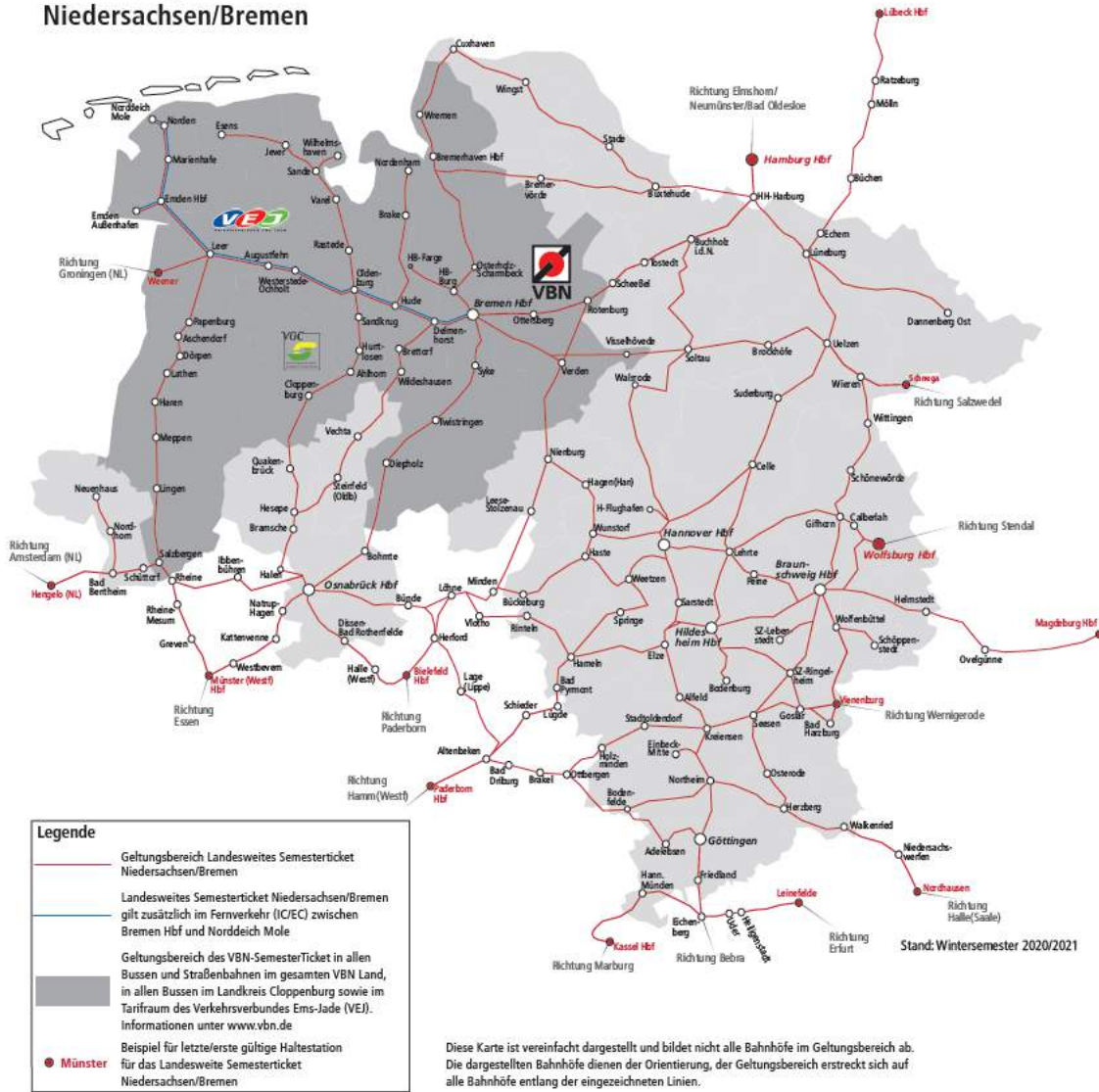
Preis Semesterticket stabilisieren

Beschreibung

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

Mit Immatrikulationsbescheinigung wird das Ticket ausgehändigt; die Kosten von aktuell 138,40 Euro sind im Semesterbeitrag enthalten. Es ist personengebunden und nicht übertragbar.

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



Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Stabilisierung des Preises von aktuell 138,40 und in Abstimmung mit den ASTEN Erarbeitung eines künftigen Preisfortschreibungsverfahrens, um somit weiterhin eine weitreichende ÖPNV-Nutzung der Studierenden zu unterstützen. Beibehalten des Solidarmodells Semesterticket.

Kosten

Die Maßnahme setzt verbundweite Abstimmungen voraus. Erst im Ergebnis dieser Abstimmungen können Aussagen zur Umsetzung und zu den Kosten der Maßnahme gemacht werden.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme
Der Tarifvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

4.4.10 – Seniorentickets

Nicht
empfohlen 

4.4.10

Seniorentickets

Beschreibung

- Seniorentickets gehören zum Standardsortiment in vielen Verkehrsverbänden. Üblicherweise sind Seniorentickets gegenüber dem Normalpreis reduziert.
- Bisher wurden die Rabattierung hauptsächlich mit geringeren Fahrtenhäufigkeiten der Senioren nach Ende der Berufstätigkeit oder geringeren Finanzmitteln begründet.
- In letzter Zeit werden verstärkt verbundweite Premium-Seniorentickets angeboten, welche einen zusätzlichen Leistungsumfang bieten, Senioren werden verstärkt als aktive, mit freier Zeit ausgestattete Bürger aufgefasst.
- Ein Bsp. für ein Premium-Senirenticket ist das „Bärenticket“ des VRR, u.a. inkl. Fahrradmitnahmen und Personenmitnahme in Talzeiten.
- Intention: Das Seniorenticket soll eine Abwanderung von Kunden in die Nicht-Mobilität und den MIV verhindern und gleichzeitig weitere Kunden gewinnen, die bisher hauptsächlich das Auto genutzt haben.
- Einkommensschwache Senioren haben Anspruch auf das StadtTicket für 25 Euro im Monat.
- Von der geplanten Einführung eines zweiteiligen Tarifs profitieren auch Senioren, wenn sie zwar häufig, aber nicht täglich den ÖPNV nutzen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Nachfragesteigerungen im Gelegenheitsverkehr sind möglich. Erwartet wird jedoch, dass es sich überwiegend um induzierte Verkehre handelt.

Kosten

- Die Mindererlöse sind abhängig von der Rabatthöhe. Je nach Ausgestaltung kann das Angebot neutral kalkuliert werden.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen 

4.4.11 – 365 €-Stadtticket (für Jedermann)


 Zur Prüfung
empfohlen

4.4.11

365 €-Stadtticket (für Jedermann)

Beschreibung

- Ein 365 €-Stadtticket für Jedermann würde als Jahreskarte allen Kundengruppen ohne Ausnahme die Nutzung des ÖPNVs in Bremen für 1 € pro Tag erlauben. Es handelt sich hierbei um ein leicht verständliches und öffentlichkeitswirksames Tarifprodukt („1 € pro Tag“).
- Die starke Öffentlichkeitswirksamkeit kann zu einem „lock-in“-Effekt des Preises führen, d. h., dass der Preis der Jahreskarte auf 365 € festgelegt ist und auch im Zuge üblicher Preisanpassungen nur schwer abgeändert werden kann. Eine moderate Preissteigerung von 2 % („372,30 € - Ticket“) und ein „Signalpreis“ von 1,02 € pro Tag ist schwer zu vermitteln bzw. zu vermarkten.
- In der Regel wird dieses günstige Angebot ohne sonst beim Abo übliche Zusatzleistungen (z. B. Übertragbarkeit, Personenmitnahme) angeboten.
- Ohne Einschränkung der Nutzergruppen („Jedermannticket“) werden diese Tickets bisher nur in Großstädten angeboten oder getestet, vergleichbare Angebote für den ländlichen Raum oder den „Speckgürtel“ sind nicht bekannt.
- Die *Intention* bei Einführung von 365 € Stadttickets (für Jedermann) ist überwiegend die Neukundengewinnung und eine Erhöhung des ÖPNV-Marktanteils (Modal-Split).
- Das prominenteste Praxisbeispiel ist das 365 €-Ticket in Wien, welches 2012 eingeführt wurde. Darüber hinaus gab und gibt es in Deutschland verschiedene Pilotstudien u. a. in Bonn (330 Tsd. Einwohner⁴⁴), wo das Pilotprojekt inzwischen ausgelaufen ist und das 365 €-Ticket nicht ins reguläre Ticketsortiment übernommen wurde, oder Reutlingen (116 Tsd. Einwohner⁴⁵), dort wurde die Förderung des 365 €-Ticket bis Ende Juni 2021 verlängert.
- Die Verbindung des Ticketnamens („365-Euro-Ticket“) führt in der Vermarktung zu einem auf Jahre stabilen Preis. Die steigenden Kosten des ÖPNV müssten dann auf Jahre durch den ÖPNV-Aufgabenträger Freie Hansestadt Bremen getragen werden; eine Tarifanpassung ist durch den Ticketnamen quasi ausgeschlossen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

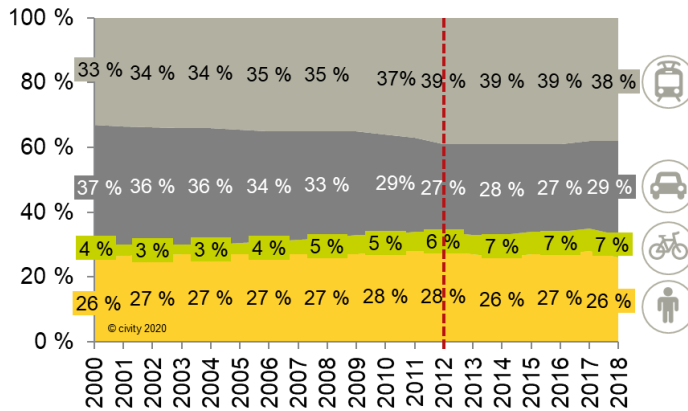
- In der Regel zeigt sich eine Zunahme der Abozahlen, gleichzeitig aber eine Verschiebung im Sortiment (d. h. Abwanderung von Kunden aus anderen Tarifprodukten), die Neukundengewinnung und Fahrgastzunahme liegt daher nur im kleinen Prozentbereich.
- Dieses Ergebnis zeigt sich seit 2012 auch in Wien
- Untenstehende Grafik zeigt die Entwicklung des Modal Split vor und nach der Einführung des 365 €-Tickets in Wien. Die rot gestrichelte Linie markiert die Einführung des 365 €-Tickets. Es lässt sich **keine weitere Steigerung des Modal Splits** des öffentlichen Verkehrs seit der Einführung des 365 €-Tickets erkennen.

⁴⁴ Destatis, 2019⁴⁵ Destatis, 2019

365€-Ticket Wien - Effekte der Tarifreform

Modal Split

Einwohner der Stadt Wien



Erläuterung

- Modal Split Anteil des öffentlichen Verkehrs seit mehreren Jahren auf konstant hohem Niveau
- Kein signifikanter Modal-Split-Effekt durch die Kombination aus Fahrpreisabsenkung bei der Jahreskarte auf 365,- € (trotz gleichzeitiger Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung)



--- Einführung 365€-Jahreskarte Juni 2012

Quelle: Geschäftsberichte Wiener Stadtwerke, European Platform on Mobility Management (epomm.eu)

Abbildung 3-29: 365 €-Ticket Wien - Effekte der Tarifreform [Quelle: civity]

- Die geringen erwarteten Nachfragesteigerungen resultieren überwiegend aus einer Verkehrsverlagerung sowohl aus dem Umweltverbund als auch vom Kfz.

Kosten

Ein 365 €- Stadtticket führt i. d. R. zu signifikanten Mindereinnahmen (> - 15 % der Erlöse aus der Kundengruppe).

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Zur Prüfung empfohlen

Aufgrund der Nachfragewirkung des 9 Euro-Tickets und der gestiegenen Energiepreise ist diese Maßnahme in Verbindung mit einer vorher einzuführenden nachfragegerechten Angebotsausweitung weiter zu prüfen, um die ÖPNV-Nachfrage zu steigern und die Klimaziele zu erreichen

4.4.12 – Rabatt mit Zuzahlung durch die Gemeinde auf Jedermann-Zeitkarten

Nicht
empfohlen 

4.4.12

Rabatt mit Zuzahlung durch die Gemeinde auf Jedermann-Zeitkarten

Beschreibung

- In diesem Modell werden Zeitkarten (Monatskarten oder Abonnements) durch die Gemeinden für die eigenen Bürger rabattiert, um einen verstärkten Kaufanreiz zu schaffen.
- Diese Rabattmodelle mit Zuzahlung durch die Gemeinde finden sich nur punktuell im DACH-Raum.
- Je nach Höhe des Rabatts sind diese Modelle de facto der Kategorie Nulltarif zuzuordnen
- Die Gemeinde Weyhe testet diese Maßnahme in einem zweijährigen Pilotprojekt und konnte bisher offenbar eine signifikante Nachfragesteigerung verzeichnen. In allen Preisstufen wurden die Preise für Bewohner der Gemeinde Weyhe um bis zu 15 % gesenkt. Die Rabattierung galt für alle Personen, Hauptzielgruppen der Maßnahme sind Arbeitnehmer.
- In Graz gibt es ein ähnliches Modell in dem die Bewohner den Preis der Jahreskarte für den Stadtverkehr zu 37 % (entspricht 175 €) erstattet bekommen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- I. d. R. sind bei starker Rabattierung signifikante Nachfragesteigerungen (> 3 %) bei den Zeitkartenkunden zu beobachten.
- In Weyhe konnte die Zahl der Abonnements um 20 % gesteigert werden, z. T. auch durch Neukunden.
- Die Nachfragesteigerung resultiert aus induzierten und verlagerten Verkehren sowohl aus dem Umweltverbund als auch vom Kfz.

Kosten

Die Gemeinde Weyhe verzeichnet bisher nur leichte Mindereinnahmen I. d. R. ist jedoch wie in Graz mit signifikanten Mindereinnahmen zu rechnen (> 15 % Mindereinnahmen aus der Kundengruppe)

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen 

4.4.13 – Zeitlich differenzierte Tickets für Jedermann

Nicht
empfohlen

4.4.13

Zeitlich differenzierte Tickets für Jedermann

Beschreibung

- Zeitlich differenzierte Tickets sind in Deutschland weit verbreitet, wie beispielsweise die „9-Uhr Karte“.
- Diese Tickets sind gegenüber den regulären Zeitkarten rabattiert, dafür aber auch mit Sperrzeiten versehen, z.B. Nutzung erst nach 9 h
- Sie bieten den Vorteil, Zielgruppen, wie z. B. RentnerInnen oder flexible ArbeitnehmerInnen, gezielt ansprechen zu können und gleichzeitig den Leistungsumfang einzuschränken.
- Üblicherweise fallen die Sperrzeiten mit den Hauptverkehrszeiten überein, um dort eine Überlastung zu vermeiden.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Der größte Vorteil von zeitlich differenzierten Tickets ist die leichte Streckung der Gesamtnachfrage. Durch das Zusammenlegen von Sperrzeiten und Hauptverkehrszeiten kann die Nachfragekurve im Tagesgang etwas geglättet werden.
- Durch die verstärkte Nutzung von Home-Office ist davon auszugehen, dass die Spitzennachfrage im Tagesgang zukünftig deutlich weniger ausgeprägt ist als vor Beginn der Pandemie; aktuell ist eine Verlagerung der ÖPNV-Nachfrage aus dem Busverkehr heraus in die Zeiten dazwischen festzustellen.
- Die Steuerungswirkung durch die Einführung entsprechender Angebote ist i. d. R. jedoch gering, ebenso wie die Nachfragesteigerungen.

Kosten

Bei zeitlich differenzierten Tickets für Jedermann werden leichte Mindereinnahmen (- 5 % bis - 15 % Mindereinnahmen) erwartet

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen

3.4.5 Zusammenfassung und Handlungskonzept

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

Das **Jugendticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende** ist ein besonderes Angebot für dieses Zielgruppe, welches zum 01.09.22 verbundweit für einen Jahrespreis von 360,- € umgesetzt wird.

Die **Abschaffung der Tarifzone 101** würde ÖPNV-Fahrten von / nach Bremen und den nördlich angrenzenden Gemeinden inkl. Bremerhavens günstiger werden lassen. Auch Fahrtwege von Nord nach Süd, die Bremen durchqueren, würden günstiger.

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

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

Jobtickets können für Unternehmen ein wesentlicher Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.

Bei einer Neuausrichtung des Jobtickets handelt es sich um die Einführung zusätzlicher Möglichkeiten zur Einführung des Tickets in Betrieben; z.B. ein „Belegschafts- oder Solidarmodell“. Letzteres zeichnet sich dadurch aus, dass der Arbeitgeber für alle Beschäftigten ein Jobticket erwirbt und die Verteilung und Kosten dazu individuell im Betrieb festgelegt werden.

Darüber hinaus gibt es Überlegungen im VBN, den Vertrieb zu professionalisieren um somit mehr Unternehmen anzusprechen.

Die Prüfung zur Anpassung des JobTicket-Modells erfolgt durch den VBN in Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Zum 01.09.2022 wird bereits eine erste Modifizierung des VBN-JobTickets umgesetzt (einheitliche Rabattierung um 22,5%).

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

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

Mit der angestrebten **Stabilisierung des Preises für das Semesterticket** von aktuell 138,40 sowie der Erarbeitung eines künftigen Preisfortschreibungsverfahrens soll weiterhin eine weitreichende ÖPNV-Nutzung der Studierenden unterstützt werden und das Solidarmodell Semesterticket beibehalten werden.

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

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

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

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021	2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023							
Tarifmaßnahmen	mehrere Maßnahmen																			
4.4.1 Jugendticket (für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende)	Planung	Planung	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau
4.4.2 Abschaffung der Tarifzone 101								Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung
4.4.3 Flexible Tarife (u.a. zweiteiliger Tarif - "BahnCard-Modell")	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung
4.4.4 ÖPNV statt Führerschein								Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung
4.4.5 Jobticket attraktivieren / flexibilisieren	Planung	Planung	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau	Bau
4.4.6 Vergünstigtes Tagesticket für Einzelpersonen, Familien und Gruppen								Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung	Planung
4.4.7 Nulltarif (für Jedermann oder nur für Schüler und Azubis) (Prüfung)																				Umsetzungszeitpunkt wird geprüft
4.4.8 Sozialtarif	bereits umgesetzt																			
4.4.9 Preis Semesterticket stabilisieren / Preisfortschreibung abstimmen	abhängig von Abstimmung im VBN																			

3.5 ÖPNV-Finanzierung

3.5.1 Ausgangssituation (Kernaussagen Analyse)

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

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

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

Der wichtigste Posten der Fahrgeldeinnahmen ist insbesondere durch die Covid 19-Pandemie in beträchtlichem Umfang zurückgegangen; zu den Hochzeiten im Frühjahr der Pandemie um 60 bis 70 Prozent im Segment der Einzelfahrscheine. Somit wird die wichtigste Finanzierungsquelle des ÖPNV auch aktuell erheblich belastet. Die Fahrgastzahlen haben sich zwar im Lauf der Zeit wieder erhöht; knüpfen aber insgesamt noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau an.

Doch auch ohne den Ausbruch der Pandemie galt es bereits, nach Lösungsmöglichkeiten für alternative (zusätzliche) Finanzierungsquellen des ÖPNV zu suchen, um das System zukunftsfähig aufzustellen.

3.5.2 Herangehensweise

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

Einen genaueren Überblick der untersuchten Modelle stellt die folgende Graphik dar.



Abbildung 3-30: Untersuchte alternative Finanzierungsinstrumente [Quelle: bbh]

Seit Ende 2020 liegen Ergebnisse vor.

3.5.3 Maßnahmensteckbriefe

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

Der wichtigste Posten der Fahrgeldeinnahmen ist insbesondere durch die Covid 19-Pandemie in beträchtlichem Umfang zurückgegangen; zu den Hochzeiten im Frühjahr der Pandemie um 60 bis 70 Prozent im Segment der Einzelfahrscheine. Somit wird die wichtigste Finanzierungsquelle des ÖPNV auch aktuell erheblich belastet. Die Fahrgastzahlen haben sich zwar im Lauf der Zeit wieder erhöht; knüpfen aber insgesamt noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau an. Mitte 2022 beträgt die Nachfrage 80 % der Nachfrage aus dem Jahr 2019.

Hinzu kommen infolge der Pandemie und des Kriegs in der Ukraine überproportionale Steigerungen bei den Energie- und Baukosten, auch für den ÖPNV.

Doch auch ohne den Ausbruch der Pandemie galt es bereits, nach Lösungsmöglichkeiten für alternative (zusätzliche) Finanzierungsquellen des ÖPNV zu suchen, um das System zukunftsfähig aufzustellen.

Die untersuchten Finanzierungsmöglichkeiten verfolgen das Ziel, den ÖPNV als Daseinsvorsorge nachhaltiger zu finanzieren und für möglichst viele Bürgerinnen und Bürger durch Abbau von Tarifhemmnissen zugänglich zu machen. Bei der weiteren Ausgestaltung sind auch die Fragestellungen des Ein- und Auspendlerverkehrs und einer Finanzierungslösung für den Verbundraum des VBN mitzubetrachten, um attraktive Lösungen nicht nur in Bremen und für Bewohnerinnen und Bewohner Bremens, sondern auch für den Ein- und Auspendlerverkehr anzubieten, um diesen möglichst umweltverträglich, attraktiv und sozial gerecht auszugestalten.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

4.5.1 – ÖPNV-Taxe


 Zur Prüfung
empfohlen

4.5.1

ÖPNV-Taxe

Beschreibung

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


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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


Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
 Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen


 Zur Prüfung
empfohlen

4.5.2 – Parkraumbewirtschaftung

Zur Prüfung
empfohlen 

4.5.2

Parkraumbewirtschaftung

Beschreibung

- Gemäß Koalitionsvertrag und Bürgerschaftsbeschluss zum Bürgerantrag „Platz da!“ ist die Umsetzung einer verkehrslenkenden Parkraumbewirtschaftung für die Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere vorgesehen. Die hierin die Parkraumbewirtschaftung vorgesehen Gebiete gehen über die schon bestehenden Zonen in Bremen hinaus.
- Die Einführung eines in der erweiterten Innenstadt flächigen und einheitlichen Parkraumkonzepts verfolgt insbesondere die Zielsetzung einer Verringerung der MIV-Nutzung und die Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds. Dementsprechend ist die Maßnahme auch mit allen anderen betrachteten Finanzierungsinstrumenten kombinierbar und sinnvoll.
- Die Einführung flächendeckender Parkgebühren in Bremen kann vor dem Hintergrund der inzwischen landesrechtlich regelbaren Gebührenehöhe für das Anwohnerparken auch als Instrument mit Finanzierungsfunktion für den ÖPNV gesehen werden. Für die Berechnung wird eine Erhöhung der Gebühren der Bewohnerausweise auf 7,50 bis 18,00 EUR pro Monat unterstellt. Die Erhöhung stellt eine angemessene Bepreisung des öffentlichen (Park-)Raums dar. Für Gelegenheitsparker werden Gebühren von 0,8 EUR je 30 min angenommen.
- Von den Gebühreneinnahmen sind zusätzliche Aufwendungen für die Kontrolle des Parkraums zu bestreiten.
- Eine restriktive Parkraumbewirtschaftung ist v.a. international vielerorts üblich.
- Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdarker*innen sollen dabei die Preise des ÖPNV und für Bewohner*innen die soziale Verträglichkeit und der wirtschaftliche Wert der beparkten Fläche bzw. der wirtschaftliche Vorteil der Parkenden und die Höhe der Kosten für Parken auf Privatgrund sein.
- Bei der Umsetzung sollten parallel Verbesserung des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen vor Ort umgesetzt werden.


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

- Modellberechnungen kommen perspektivisch nach großflächiger Umsetzung zu Gebühreneinnahmen zwischen 27 – 50 Mio. EUR pro Jahr (je nach Gebührenehöhe, Bewirtschaftungszeiten und Anzahl der Stellplätze; ohne Bußgelder).
- Abzüglich 12-13 Mio. EUR p.a. für die Finanzierung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen, den Aufwand für die Ausweitung und Unterhaltung der Parkraumbewirtschaftung sowie den zu deckenden Kontrollaufwand verbliebe damit ein positives Finanzierungssaldo **14 – 38 Mio. EUR pro Jahr**
-

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

4.5.3 – Einpendlerabgabe

Zur Prüfung
empfohlen 

4.5.3

Einpendlerabgabe

Beschreibung

- Einführung einer Einpendlerabgabe in Form eines Beitrags für alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Bremen, die ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt Bremen haben. Die Beitragspflicht ist unabhängig von der Verkehrsmittelwahl.
- Die Möglichkeiten zur Einbindung weiterer Gruppen (Beamte:innen, Selbstständige) sind zu prüfen.
- Die Beitragspflicht knüpft an ein Beschäftigungsverhältnis bei einem Betrieb in Bremen an. Die Betriebe melden die Beschäftigungsverhältnisse, Beitragspflichtige und -schuldner sind die Beschäftigten.
- Die Berechnung erfolgt mit einem Beitragsatz von 15 EUR pro Monat. Den Beitragspflichtigen wird der Sonder- vorteil der kostenlosen Inanspruchnahme des Nahverkehrs (Bus, Tram, SPNV) innerhalb des Stadtgebiets ge- währt. Im VBN wären Monats-/Jahres-Anschluss tickets für die Fahrt aus den bzw. in die Nachbarkommunen ein- zuführen.
Eine Orientierung können dabei die heutigen Mehrkosten der Monatstickets gegenüber dem Monatsticket für das Stadtgebiet Bremen geben:
 - Preisstufe S (z.B. Lilienthal): 2,50 Euro/Monat
 - Preisstufe B (2 Zonen, z.B. Delmenhorst): 13,90 Euro/Monat
 - Preisstufe E (5 Zonen, z.B. Oldenburg): 91,60 Euro/Monat
 - Preisstufe H (8 und mehr Zonen, z.B. Nordholz): 191,40 Euro/Monat
- Die Mehreinnahmen können für Verbesserungen im Stadt-Regional-Verkehr verwendet werden (ÖPNV-Angebot, SPNV-Angebot, B+R-Anlagen, P+R-Anlagen, Radpremiumrouten bzw. Radschnellverbindungen), so dass nicht nur Einpendler:innen profitieren, die die vollständige Strecke mit dem ÖPNV zurücklegen.
- Eine Einpendlerabgabe würde voraussichtlich einen sehr hohen administrativen Aufwand verursachen. Eine Übernahme von Aufgaben durch bestehende Verwaltungen oder das kommunale Verkehrsunternehmen er- scheint nicht möglich.
- Eine Einpendlerabgabe ergibt nur im Zusammenspiel mit einer entsprechenden Regelung für Bremer Arbeitneh- mer:innen Sinn.
- Als eine Variante eines Praxisbeispiels für eine Einpendlerabgabe ist der Pendlerfonds in Basel zu nennen. Hier *können* Unternehmen für ihre Mitarbeiter wie auch Besucher:innen Berechtigungen zum Parken im öffentlichen Straßenraum erwerben. Die Einnahmen werden zweckgebunden für den Umweltverbund dienliche Maßnah- men/Projekte verausgabt.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen



4.5.4 – Verpflichtendes Jobticket


 Zur Prüfung
empfohlen

4.5.4

Verpflichtendes Jobticket

Beschreibung


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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

 Zur Prüfung
empfohlen

Aufgrund der Nachfragewirkung des 9 Euro-Tickets und der gestiegenen Energiepreise ist diese Maßnahme weiter zu prüfen, um die ÖPNV-Nachfrage zu steigern und die Klimaziele zu erreichen.

4.5.5 – Anhebung des Grundsteuerhebesatzes

4.5.5

Anhebung des Grundsteuerhebesatzes

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

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

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme

Zur Prüfung
empfohlen



Der Finanzierungsvorschlag ist im weiteren Abstimmung - auch mit anderen Kommunen - vertieft zu prüfen.

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


 Zur Prüfung
empfohlen

4.5.6

Einführung eines Landesgesetzes über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)

Beschreibung

1526 Bremen hat für Verkehrsinfrastruktur bislang jährlich Mittel vom Bund erhalten. Diese Förderung
 1527 endet Ende 2019. Das Land Bremen steht nunmehr in der Verantwortung für die Verbesserung der
 1528 Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Wir werden daher Anfang dieser Wahlperiode ein Gesetz
 1529 zum Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und der Förderung nachhaltiger Mobilität und
 1530 von Innovationen im Bereich Verkehr vorlegen.

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

Neu sind folgenden Punkte:

1. **Aufstockung von 11,063 Mio. € auf einen zu definierenden Betrag**
2. **Förderung der Planungsleistungen zu 100 % (bislang nur bauliche Umsetzung förderfähig) analog dem BremÖPNVG.**
3. **Förderung von Maßnahmen**
 - a) Vorhaben zum **Erhalt und Anpassung⁴⁶ der Verkehrsinfrastruktur**: mindestens 50 v. H, maximal 65 v. H.
 - Somit kann vor allem der Erhalt der Straßen, Brücken, aber auch der Geh- und Radwege gesichert werden, Herstellung der Barrierefreiheit
 - b) Vorhaben zur **Förderung nachhaltiger Mobilität** und zur Umsetzung von gesamtstädtischen oder regionalen Verkehrskonzepten: mindestens 25 v. H, maximal 40 v. H.
 - Notwendig zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, Ausbau des Radpremiumroutennetzes, Mehr Platz für den Fußverkehr, Ausbau des ÖPNV-Angebots
 - c) Vorhaben zur **Förderung von Innovation, Digitalisierung und alternativen Antrieben** im Bereich Verkehr: mindestens 10 v. H., maximal 25 v. H.
 - Umstellung auf E-Mobilität, neue APPs, aber auch neue Ampelsteuerungen und Leitsysteme

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

NEU ist daher die plakative Ausrichtung in drei wichtige Zukunftsbereichen a), b) und c) und ggf. eine Mittelaufstockung, die bislang nur in den Bundesprogrammen

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

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

⁴⁶ **Erhalt** beinhaltet Maßnahmen, die zu einer wesentlich längeren Nutzungsdauer von bestehender Infrastruktur führt. **Anpassung** beinhaltet den Neubau, Um- oder Ausbau von Infrastruktur

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

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

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

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

Kosten
--

Einschl. **Finanzierung / Fördermöglichkeiten**
Refinanzierung aus Parkgebühren, Mobilitätsab-gaben, Stellplatzortsgesetz

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen

4.5.7 – Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV kostenfreie ÖPNV-Nutzung



4.5.7

Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV kostenfreie ÖPNV-Nutzung

Beschreibung

- Einführung eines allgemeinen ÖPNV-Beitrags für alle Einwohner:innen der Stadt Bremen verbunden mit der Gewährung eines Sondervorteils für die Beitragspflichtigen. Durch die Einführung eines allgemeinen Beitrags wird die Finanzierung des ÖPNV von den Nutzer:innen des Nahverkehrs auf alle Bremer:innen verlagert:



- Den Beitragspflichtigen wird als Ausgleich ein Sondervorteil (SV) gewährt. Dieser besteht in dieser Variante im Recht zur unbegrenzten Inanspruchnahme des Nahverkehrs (Bus, Tram, SPNV) innerhalb des Stadtgebietes. Für Fahrten bzw. Fahrtanteile außerhalb des Stadtgebietes müssen weiterhin stets Tickets erworben werden. Nicht-Bremer ÖPNV-Nutzer:innen sind innerhalb Bremens weiterhin zum Ticketkauf verpflichtet.
- Die Beitragshöhen sind personengruppenspezifisch und sozial gestaffelt. Heutige Zeitkarteninhaber:innen werden durch die Einführung nicht schlechtergestellt. Als Beitragshöhen wurden angesetzt [Werte in „Euro/Monat“]:

Gruppe	Variante 1	Variante 2	Aufkommensneutral
Normalzahler	30,00 Euro/Monat	25,00 Euro/Monat	18,71 Euro/Monat
Bedürftige	13,50 Euro/Monat	11,25 Euro/Monat	8,42 Euro/Monat
Kinder/ Jugendliche bis 18 Jahre	16,20 Euro/Monat	13,50 Euro/Monat	10,10 Euro/Monat
Studierende	14,11 Euro/Monat	14,11 Euro/Monat	14,11 Euro/Monat

Bisher kostenlos Beförderte (Kinder unter 6, Schwerbehinderte und ab Januar 2021 Kinder und Jugendliche mit Anspruch auf ein Stadtticket) sind von der Beitragspflicht ausgeschlossen.

Studierende behalten sowohl ihre heutigen Finanzierungsbeiträge als auch die verbundweite Gültigkeit ihrer Fahrtberechtigung.

- Das Modell eines ÖPNV-Beitrags wäre auch um weitere Funktionalitäten erweiterbar. Beispielsweise könnte ein Teil des zu entrichtenden Beitrags eine Mobilitätsabgabe darstellen. Diese könnte durch die Beitragspflichtigen beispielsweise für die Nutzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems genutzt werden.
- Es kann davon ausgegangen werden, dass Aufgaben im kommunalen Verkehrsunternehmen gebündelt werden könnten.
- Die Einführung eines ÖPNV-Beitrages würde dort administrativen Mehraufwand verursachen. Hinzu kommen vertriebliche Aufwände, z.B. die Ausgabe von BOB-Tickets für die Beitragspflichtigen.
- Praxisbeispiele:
Ein allgemeiner ÖPNV-Beitrag wurde bisher in der Praxis nicht eingeführt. Daher können keine entsprechenden Erfahrungen aus direkt vergleichbaren Projekten gewonnen werden. Allerdings wäre ein allgemeiner ÖPNV-Beitrag und die Gewährung der unbegrenzten Inanspruchnahme des ÖV für die Beitragspflichtigen mit der Einführung des „kostenlosen Nahverkehrs“ in Tallinn (Estland) oder Hasselt (Belgien) vergleichbar. Der verkehrliche Erfolg war unterschiedlich: in Tallinn erhöhte sich das Fahrgastaufkommen um nur 3%, in Hasselt um den Faktor 13, allerdings von einem sehr geringen Niveau ausgehend. In beiden Fällen war hierfür aber jeweils das deutlich verbesserte Angebot maßgeblich. Darüber hinaus war die Verlagerungswirkung beim Fuß- und Radverkehr jeweils stärker als beim MIV – eine Erkenntnis, die auch beim bisher in Deutschland einmaligen Modell in Templin gewonnen wurde.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Gegen die Beitragseinnahmen sind die Tarifeinnahmeausfälle zu rechnen. Diese wurden anhand der VBN-Umsätze 2019 hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Saldo aus den Beitragseinnahmen und den gegenzurechnenden VBN-Tarifeinnahmeausfällen in beiden betrachteten Varianten ein positives Finanzierungsergebnis zeigt. Diese Mittel können zweckgebunden für die Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden.
- Neben der Finanzierungsfunktion der Maßnahme besteht die Erwartung, dass damit mehr Bremer:innen vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen. Die wenigen internationalen Beispiele (Tallinn, Hasselt) lassen keinen konkreten Zielkorridor für eine stärkere ÖV-Nutzung zu. Wie diese und das Wiener Beispiel zeigen, sind aber weniger allein die ökonomischen Anreize für eine Mehrnachfrage verantwortlich als ein Mix mit weiteren Maßnahmen – v.a. im Bereich des Angebotsausbaus und von Push-Maßnahmen.
- Die Einführung eines allgemeinen ÖPNV-Beitrages hätte eine Anpassung der Einnahmenaufteilung innerhalb des VBN zur Folge. Inwieweit dadurch die VBN/ZVBN-Partner tangiert würden, ist a priori schwer abzuschätzen.

Kosten

- Die Höhe der Mehreinnahmen für den ÖPNV steht insbesondere in Abhängigkeit von den gewählten Beitragshöhen und möglichen Ausnahmetatbeständen:

Finanzierungssalden ÖPNV-Beitrag	
Beitragsvariante 1 Normalzahler 30 EUR p.m.	52 - 54 Mio. EUR
Beitragsvariante 2 Normalzahler 25 EUR p.m.	29 - 31 Mio. EUR

- Langfristig kann von jährlichen Verwaltungsaufwendungen (Grobschätzung) von 2 – 4 Mio. EUR ausgegangen werden.
- Die Kosten für einen nötigen Angebotsausbau wären des Weiteren noch zu berücksichtigen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen



4.5.8 – Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV Kontingentmodell

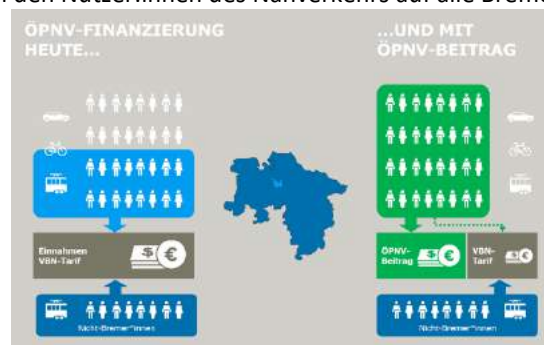
Nicht
empfohlen

4.5.8

Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV Kontingentmodell

Beschreibung

- Einführung eines allgemeinen ÖPNV-Beitrags für alle Einwohner:innen der Stadt Bremen verbunden mit der Gewährung eines Sondervorteils für die Beitragspflichtigen. Durch die Einführung eines allgemeinen Beitrags wird die Finanzierung des ÖPNV von den Nutzer:innen des Nahverkehrs auf alle Bremer:innen verlagert:



- Den Beitragspflichtigen wird als Ausgleich ein Sondervorteil (SV) gewährt, hier in Form eines Kontingents. Der SV besteht in dieser Variante entweder
 - in der Gewährung eines personalisierten Budgets in Höhe des Beitrags, das die Beitragspflichtigen ausschließlich zum Erwerb von Fahrscheinen nutzen können (Budgetvariante) oder
 - in der Gewährung einer Anzahl von monatlichen personalisierten Freifahrten (Freifahrtenvariante).
- Das Budget bzw. die Freifahrten sind ausschließlich für Fahrten oder Fahrtanteile innerhalb des Stadtgebietes nutzbar.
- Das Kontingentmodell ermöglicht eine geringere Beitragshöhe als in der Variante eines Sondervorteils einer kostenfreien ÖPNV-Nutzung.
- Die Beitragshöhen sind personengruppenspezifisch und sozial gestaffelt. Als Beitragshöhen wurden angesetzt:

mtl. Beitrag	Budgetkontingent
Normalzahler	15,00
Bedürftige	6,75
Kinder/Jugendliche bis 18	8,10
Studierende	14,11

Bisher kostenlos Beförderte (Kinder unter 6, Schwerbehinderte und ab Januar 2021 Kinder und Jugendliche mit Anspruch auf ein Stadtticket) sind von der Beitragspflicht ausgeschlossen.

- Das Modell eines ÖPNV-Beitrags wäre auch um weitere Funktionalitäten erweiterbar. Beispielsweise könnte ein Teil des zu entrichtenden Beitrags eine Mobilitätsabgabe darstellen. Diese könnte durch die Beitragspflichtigen beispielsweise für die Nutzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems genutzt werden.
- Es kann davon ausgegangen werden, dass Aufgaben im kommunalen Verkehrsunternehmen gebündelt werden könnten.
- Die Einführung eines ÖPNV-Beitrages würde dort administrativen Mehraufwand verursachen. Hinzu kommen vertriebliche Aufwände, z.B. die Ausgabe von BOB-Tickets für die Beitragspflichtigen.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Aus Sicht der Stadt Bremen vermindern sich die Beitragseinnahmen im Sondervorteilsmodell eines Budgetkontingents um das tatsächlich in Anspruch genommene Guthaben bzw. den Wert der Freifahrten der Beitragspflichtigen. Tarifeinnahmeausfälle im eigentlichen Sinne würden nicht entstehen.
- Bewertung der Varianten der Kontingentmodelle:
 - Die Variante des Freifahrtenkontingents kann zu negativen Verhaltensänderungen der Fahrgäste führen. Insbesondere bei heute ÖV-affinen Nutzer:innen könnte eine monatliche Gewährung von Freifahrten dazu

führen, von Zeitkarten (z.B. Monatsticket) auf Bartarife (z.B. Freifahrten zzgl. 4er-Tickets) auszuweichen. Abhilfe würde lediglich eine tiefgreifende parallele Reform des VBN-Tarifs schaffen.

- Das Budgetkontingent würde primär keine Änderung der Art der erworbenen Ticketprodukte bei Bestands-ÖV-Nutzer:innen auslösen. Jedoch würde es in dieser Gruppe mutmaßlich eher nicht zu Nachfrageanpassungen führen, schließlich blieben die Kosten der Fahrt gleich. Für heutige Nicht-Nutzer:innen entsteht allerdings der Anreiz, das bereits gezahlte Budget auch abzufahren und hierfür auf den ÖV zu wechseln.
- Im Vergleich der Sondervorteilsmodelle, also des Kontingentmodells mit der kostenfreien ÖPNV-Nutzung (siehe 1.1), wäre daher die letztere Variante zu empfehlen. In diesem Fall würde die „Hürde“ des Tarifs für Fahrten in Bremen entfallen und der ÖV dadurch deutlich attraktiver – für alle Bremer:innen.

Kosten

- Die Höhe der Mehreinnahmen für den ÖPNV steht insbesondere in Abhängigkeit von den gewählten Beitragshöhen, Ausnahmetatbeständen und der Inanspruchnahme des Sondervorteils:

Finanzierungssalden ÖPNV-Beitrag	
Beitrag Normalzahler 15 EUR p.m.	16 - 23 Mio. EUR

- Langfristig kann von jährlichen Verwaltungsaufwendungen (Grobschätzung) von 2 – 4 Mio. EUR p.a. ausgegangen werden.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht empfohlen

4.5.9 – Anhebung der bestehenden City-Tax

Zur Prüfung
empfohlen 

4.5.9

Anhebung der bestehenden City-Tax

Beschreibung

- Zur anteiligen Finanzierung des ÖPNV kann eine Erhöhung der Übernachtungssteuer in Bremen erwogen werden.
- Die Übernachtungssteuer wird auf bis zu sieben zusammenhängende private Übernachtungen erhoben und beträgt heute 5,0% des Übernachtungsentgelts. Es wird eine Erhöhung auf 7,5% untersucht, was bundesweit vergleichbaren Höchstwerten entspricht.


Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Eine Verwendung der Mittel für den ÖPNV ist nicht gesichert (Zweckbindungsverbot bei Steuern).
- Eine verkehrslenkende Wirkung ist nicht erkennbar.

Kosten

- Die Maßnahme führt zu Steuermehreinnahmen von knapp 1 Mio. EUR p.a.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Der Finanzierungsvorschlag ist vertieft zu prüfen

Zur Prüfung
empfohlen 

4.5.10 – Anhebung des Gewerbesteuerhebesatzes

Nicht
empfohlen

4.5.10

Anhebung des Gewerbesteuerhebesatzes

Beschreibung

- Zur anteiligen Finanzierung des ÖPNV kann eine Erhöhung der Gewerbesteuer in Bremen erwogen werden.
- Hierfür wäre eine Erhöhung des Hebesatzes möglich. Der Hebesatz wurde jedoch erst jüngst (Anfang 2020) von 470% auf 460% gesenkt. Es wird eine Erhöhung auf 500% untersucht, was bundesweit Höchstwerten entspricht.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Eine Verwendung der Mittel für den ÖPNV ist nicht gesichert (Zweckbindungsverbot bei Steuern). Die Abhängigkeit von konjunkturellen Einflüssen zeigt überdies, dass eine verlässliche Finanzierungsbasis mit diesem Instrument nicht erreicht werden kann.
- Eine verkehrslenkende Wirkung ist nicht erkennbar.

Kosten

- Bei einer unterstellten Erhöhung des Steuermessbetrags um 5% bzw. einem Absinken um 5%, die gewählt wurden, um die konjunkturelle Beeinflussung der Maßnahme zu unterstreichen, läge die Veränderung der Steuereinnahmen zwischen +41 und –2 Mio. EUR p.a. Die Rechnung setzt auf den Ist-Werten 2019 auf und stellt demnach die Wirkung der Erhöhung des Hebesatzes von 470% auf 500% dar.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen

4.5.11 – Gewerbebetriebsabgabe

Nicht
empfohlen 

4.5.11

Gewerbebetriebsabgabe

Beschreibung

- Zur anteiligen Finanzierung des ÖPNV kann die Einführung einer Gewerbebetriebsabgabe erwogen werden.
- Der Beitrag gleicht den (bestehenden) Nutzen der Betriebe durch die öffentliche Bereitstellung des ÖPNV-Systems in der Stadt Bremen aus. Die Betriebe profitieren u.a. davon, dass sie für Mitarbeiter:innen und/oder Kund:innen erreichbar sind. Dies kann unmittelbar den wirtschaftlichen Erfolg der Betriebe berühren, sich beispielsweise in Kosteneinsparungen (wegfallende Pkw-Stellplätze) oder Umsatzsteigerungen (mehr Kund:innen) niederschlagen.
- Die Gewerbebetriebsabgabe ist eine wiederkehrende Abgabe für alle in Bremen tätigen Betriebe in Form eines Beitrages. Die Höhe des Beitrags wird vereinfacht mit 50 EUR je Mitarbeiter:in und Jahr unterstellt. Darauf sind für die Modellrechnung je Wirtschaftszweig differenzierte Hebesätze angewandt worden, um neben der Erreichbarkeit für Mitarbeiter:innen auch die Abhängigkeit des Betriebes vom Publikumsverkehr abzubilden.
- Tatsächlich würde es erforderlich sein, darüber hinaus weitere und differenziertere Bestimmungskriterien der Beiträge zu entwickeln. Diese müssten in der Lage sein, die individuellen Nutzenunterschiede der Beitragspflichtigen abzubilden.
- Es ist davon auszugehen, dass eine neue Verwaltungseinheit für die Aufgabe der Beitragserhebung und -abrechnung geschaffen wird. Es werden umfangreiche Informationsflüsse und Datenverarbeitungsaufgaben zu etablieren sein.
- Ein oft zitiertes Modell aus dem Ausland ist die Lohnsummensteuer in Frankreich (Versement Transport), die jedoch rechtlich nicht 1 zu 1 in das System von Steuern und Abgaben in Deutschland übertragen werden kann. Als weiteres Referenzbeispiel kann die Dienstabgeberabgabe in Wien genannt werden, da diese auch an die Mitarbeiteranzahl geknüpft ist.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Eine verkehrslenkende Wirkung ist nicht erkennbar.
- Auch für dieses Instrument werden umfangreiche Verwaltungsarbeiten und zusätzlich absehbar Aufwendungen für juristische Auseinandersetzungen anfallen (siehe Kosten)

Kosten

- Die Einführung einer solchen Gewerbebetriebsabgabe würde zu Beitragseinnahmen für die Stadt von ca. 19 Mio. EUR p.a. führen.
- Es ist von sehr hohen Einführungskosten auszugehen.
- Eine Grobschätzung des langfristigen jährlichen Verwaltungsaufwands liegt zwischen 1 – 3,5 Mio. EUR p.a.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen 

4.5.12 – Grundstückseigentümerabgabe

Nicht
empfohlen 

4.5.12

Grundstückseigentümerabgabe

Beschreibung

- Zur anteiligen Finanzierung des ÖPNV kann die Einführung einer Grundstückseigentümerabgabe erwogen werden.
- Der Beitrag gleicht den (bestehenden) Nutzen von Grundstückseigentümern durch die öffentliche Bereitstellung des ÖPNV-Systems in der Stadt Bremen aus. Die Eigentümer der Wohn- bzw. Geschäftsimmobilien profitieren durch die resultierenden Wertzuwächse einer attraktiven Anbindung am ÖV. Dies ermöglicht es, höhere Miet- oder Pachterlöse zu vereinnahmen als ohne.
- Der Grundstückseigentümerbeitrag ist eine wiederkehrende Abgabe für alle Eigentümer von Wohn- oder Geschäftsgebäuden in Bremen. Die Höhe des Beitrags pro Quadratmeter wird vereinfacht im Mittel mit 2 EUR p.a. bei Wohnimmobilien und 4 EUR p.a. bei Gewerbeimmobilien unterstellt.
- Im Fall einer Einführung der Abgabe würde es, ähnlich wie beim Betriebsbeitrag, erforderlich sein, detaillierte Differenzierungskriterien der Beitragshöhe zu ermitteln. Diese müssten in der Lage sein, die individuellen Nutzenunterschiede der Beitragspflichtigen abzubilden.
- Es ist davon auszugehen, dass eine neue Verwaltungseinheit für die Aufgabe der Beitragserhebung und -abrechnung geschaffen wird. Es werden umfangreiche Informationsflüsse und Datenverarbeitungsaufgaben zu etablieren sein.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Eine verkehrslenkende Wirkung ist nicht erkennbar.
- Auch für dieses Instrument werden umfangreiche Verwaltungsarbeiten und zusätzlich absehbar Aufwendungen für juristische Auseinandersetzungen anfallen (siehe Kosten)

Kosten

- Ein Grundstückseigentümerbeitrag würde zu Beitragseinnahmen von ca. 124 Mio. EUR p.a. führen.
- Es ist von sehr hohen Einführungskosten auszugehen.
- Eine Grobschätzung des langfristigen jährlichen Verwaltungsaufwands liegt zwischen 12 – 44 Mio. EUR p.a.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen 

4.5.13 – City-Maut

Nicht
empfohlen

4.5.13

City-Maut

Beschreibung

- Unter einer City-Maut wird gemeinhin eine Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren im Zentrum einer (Groß-) Stadt verstanden.
- Wie viele internationale Fallbeispiele zeigen (z.B. London, Singapur, Stockholm), kann das Instrument zuvorderst starke verkehrsverlagernde Effekte ausüben. Der Anteil der Kfz-Nutzung geht zugunsten des Umweltverbunds zurück. Daneben birgt eine City-Maut auch die Möglichkeit, Finanzierungsmittel zum Ausbau des ÖPNV zu generieren. Jedoch zeigt sich hier der Zielkonflikt: je erfolgreicher die Maut Kfz aus der Stadt verdrängt, desto geringer die Einnahmen et vice versa.
- Eine City-Maut für die Innenstadt von Bremen könnte nur für kommunale- und Landesstraßen umgesetzt werden. Eine Einbeziehung von Bundesfernstraßen (B6) ist nicht ohne Weiteres möglich.
- Die Bremer Altstadt umfasst eine Fläche von unter 2 km², als ein hinreichend großes Mautgebiet könnte eine Fläche mindestens in der Größe der erweiterten Innenstadt von 15 – 20 km² Größe bestehen (entspricht in etwa der Ausdehnung der dichter besiedelten Gebiete der zentralen Stadtteile).
- Für die Erfassung bieten sich etablierte Systeme wie eine Kameraerfassung bei der Einfahrt ins Mautgebiet oder GPS-gestützte Systeme an.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Die Einführung könnte auch in Bremens Zentrum, abhängig von der Mauthöhe, eine Verdrängungswirkung auf den MIV implizieren. Dies kann neben einer tatsächlichen Verdrängung des MIV auch in einer Verlagerung von Durchgangsverkehren um das Mautgebiet herum resultieren.
- Aus dem Zielkonflikt zwischen der verkehrslenkenden und der Einnahmen generierenden Funktion einer Maut ergibt sich eine schwierige Aussteuerung – dauerhaft ist eine Maut nur sinnvoll, wenn der Kfz-Bestand in der City nur gedeckelt wird, um die Finanzierungsfunktion zu erhalten. Dies steht jedoch im Gegensatz zu der politischen Zielsetzung einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Daher würde nur eine über die Innenstadt hinausgehende Mautzone Sinn ergeben, die aber wesentlich komplexere technische Lösungen verlangt. Ein erweitertes Mautgebiet würde viele Wohngebiete umfassen.
- Die Dauer der wirtschaftlichen Kompensation der Einführungskosten eines Mautsystems (Vergleich: Stockholm ca. 200 Mio. EUR) wird in Bremen vermutlich vergleichsweise lange andauern.

Kosten

- Kosten der Initialisierung und Abrechnung/Verwaltung sind abhängig vom technischen Systementscheid.
- Die Finanzierungswirkung wäre gesondert nach Systementscheid zu untersuchen.

Bewertung / Fachliche Einschätzung der Maßnahme
Nicht empfohlen, aber im Gesamtkontext ggf. weiter zu prüfen

Nicht
empfohlen

3.5.4 Zusammenfassung und Handlungskonzept

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

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

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

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

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

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

Ziel ist es, das Angebot des ÖPNV in Bremen und auch im Stadt-Regionalen-Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele spürbar auszubauen. Ziel ist es, die Finanzierungsmodelle im Rahmen des VBN und ZVBN zu integrieren, da der ÖPNV eine bedeutende Rolle für den Ein- und Auspendlerverkehr hat.

Hierfür und für die mögliche Umlagefinanzierung des ÖPNV sind verschiedene Finanzierungsmodelle in einer ersten Stufe untersucht worden. Gemeinsam mit BSAG, VBN und ZVBN werden die zur weiteren Prüfung empfohlenen alternativen Finanzierungsinstrumente vertiefend rechtlich und wirtschaftlich untersucht.

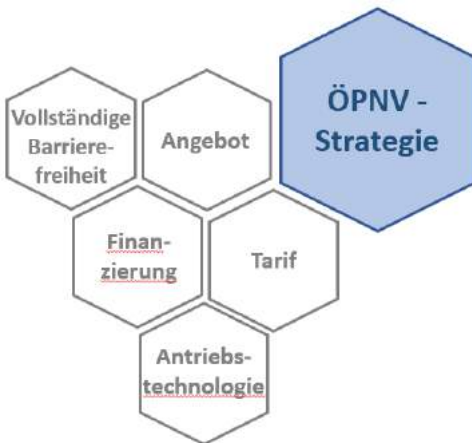
Im folgenden Ausschnitt des **Handlungskonzepts** sind die empfohlenen Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV – Alternative Finanzierung in ihrem möglichen zeitlichen Ablauf dargestellt. Rot steht dabei für Planung, gelb für eine Vorbereitung der Umsetzung und grün für „umgesetzt“. Die Zwischenkategorie gelb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

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

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

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
Alternative ÖPNV- und Mobilitäts-Finanzierung	mehrere Maßnahmen																						
4.5.1 ÖPNV-Taxe																							
4.5.2 Parkraumbewirtschaftung (Erhöhung und Ausweitung Bewohnerparkgebühren und Parkgebühren)																							
4.5.3 Einpendlerabgabe (Prüfung)																							
4.5.5 Anhebung des Grundsteuerhebesatzes (Prüfung)																							
4.5.6 Einführung eines Landesgesetzes über Zuwendungen des Landes Bremen zu Erhalt und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Förderung nachhaltiger Mobilität und von Innovationen im Bereich Verkehr (BremMobiFG)																							
4.5.7 Allgemeiner ÖPNV-Beitrag – SV kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Prüfung)																							



Die Maßnahmen der ÖPNV-Strategie sind als integriertes Maßnahmenset zu verstehen. Angebotsausweitung erfordert eine Finanzierung, eine nachfragesteigernde Tarifstrategie erfordert ein entsprechend dimensioniertes Angebot. Ziel der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich ÖPNV ist eine wirkungsvolle und effiziente Verknüpfung einer nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung in Verbindung mit einer Angebotsausweitung und einer Tarifkonzeption, die die Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele durch Stärkung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sicherstellt.

Ziel ist es, das Angebot des ÖPNV nicht nur in Bremen, sondern auch im Stadt-Regional-Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele spürbar auszubauen. Ziel ist es, die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle auch mit den Verkehrsunternehmen im VBN sowie den Verbandsmitgliedern des ZVBV zu erörtern, da der ÖPNV eine bedeutende Rolle für den Ein- und Auspendlerverkehr hat.

Hierfür und für die mögliche Umlagefinanzierung des ÖPNV sind verschiedene Finanzierungsmodelle in einer ersten Stufe untersucht worden. Gemeinsam mit BSAG, VBN und ZVBV werden die zur weiteren Prüfung empfohlenen alternativen Finanzierungsinstrumente vertiefend rechtlich und wirtschaftlich untersucht.

4. Maßnahmen Parken in Quartieren



4.1 Zielsetzung

Die Vorhaben des VEP 2025 werden durch den Senatsbeschluss vom 26.11.2019 „Verkehrswende in Bremen gestalten...“ bestätigt. Darin werden die Neuordnung der Flächen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umsetzung eines lückenlosen Parkraummanagements gefordert.

Die Dringlichkeit wird durch die Analyse im vorangegangenen Kapitel bestätigt. Bei wachsenden Einwohnerzahlen und größer werdenden Fahrzeugen wird die Bewegungsfreiheit aller Verkehrsteilnehmenden in den Quartieren zunehmend behindert.

4.2 Herangehensweise

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

Funktionales Ziel ist die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, sowohl hinsichtlich der der Befahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge und Krankenwagen, Müllfahrzeuge als auch der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Situation soll im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.“

Die stadtbremische Bürgerschaft hat am 17.11.2020 im Rahmen ihrer Befassung mit der Bürger-Petition „Platz-da“ beschlossen (Drucksache 20/320 S):

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, geltende Parkverbote durchzusetzen. Dazu ist mehr Kontrollpersonal einzusetzen, sind häufigere und stadtweit Kontrollen durchzuführen und Fahrzeuge im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens (Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unter Abwägung der Einzelfallumstände) konsequent abzuschleppen, sodass der Anteil illegal parkender Autos bis Ende 2022 dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt wird. Dies ist durch strichprobenartige Erhebungen zu belegen. Das Personal des Ordnungsamtes ist bis Ende 2022 für die Überwachung des ruhenden Verkehrs entsprechend aufzustocken, anzustreben sind mindestens 100 Außendienstkräfte.

- Der Senat hat der städtischen Deputation für Inneres regelmäßig über die aktuellen Zahlen zu berichten.*
- 2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, bis zum Ende der Legislatur in den innenstadtnahen Stadtteilen (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, vorrangig bis Ende 2022 in den Gebieten mit sehr hohem Handlungsbedarf und anschließend in den Gebieten mit hohem Handlungsbedarf, soweit die jeweils zuständigen Beiräte dem zustimmen. Die Prioritäten richten sich dabei nach den bestehenden Einschränkungen für die Barrierefreiheit, Freiheit der Gehwege und der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Indikator für den Handlungsbedarf ist die im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 ermittelte Stellplatznachfrage. Dafür ist innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der örtlichen Beiräte und damit der Wohnbevölkerung und auf Beschluss der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung und der städtischen Deputation für Inneres ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdarkerinnen und Fremdarker sollen dabei die Preise des ÖPNV und für Bewohnerinnen und Bewohner die soziale Verträglichkeit und der wirtschaftliche Wert der beparkten Fläche beziehungsweise der wirtschaftliche Vorteil der Parkenden und die Höhe der Kosten für Parken auf Privatgrund sein. Dabei sind Regelungen unter anderem für Handwerk und Pflegedienste einzurichten.*
 - 3. Um vor allem die neu zu planenden Wohnviertel von ruhendem Verkehr zu entlasten, wird der Senat aufgefordert, auf die Planung und Umsetzung von kostenpflichtigen Quartiersparkplätzen und -garagen hinzuwirken.*
 - 4. Bremen soll, wie bereits im Doppelhaushalt 2020/2021 angelegt, zukünftig wesentlich mehr Geld in den sogenannten Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing sowie Maßnahmen zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel) investieren, um Vorreiterstadt in Sachen zukunftsweisender Mobilität zu werden. Dabei sind insbesondere für den Radverkehr 36 Euro pro Person und Jahr anzustreben und der Fußverkehrsetat merklich zu erhöhen.*
 - 5. Zur Finanzierung der Parkraumüberwachung und der Schwerpunktsetzung des sogenannten Umweltverbundes sollen unter anderem die Überschüsse der Parkraumbewirtschaftung herangezogen werden.*

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

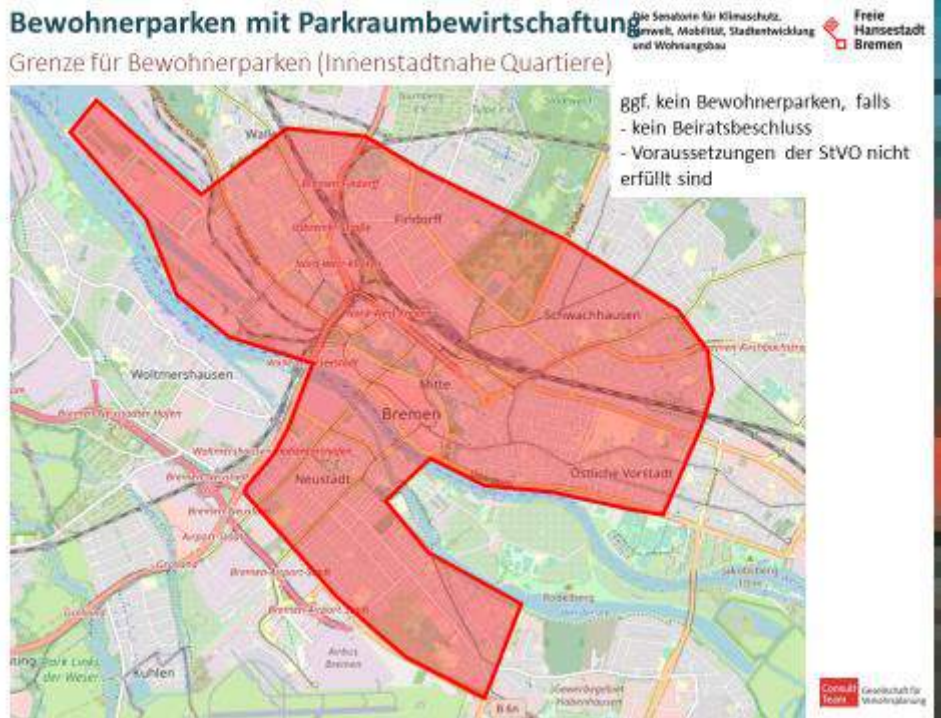


Abbildung 4-1: vorrangig zu prüfendes Stadtgebiet [Quelle: SKUMS]

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

Parken in Quartieren
System aus 4 Elementen

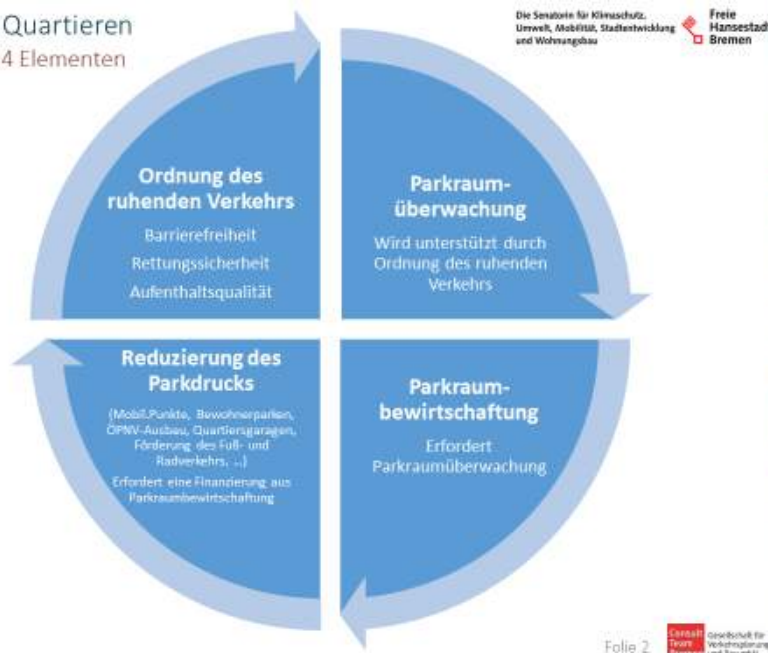


Abbildung 4-2: Elemente der Strategie Parken in Quartieren [Quelle: SKUMS]

Bei der Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Quartieren werden die Erfahrungen anderer Städte sowie aus den Pilotprojekten SUNRISE und Alt-Findorff berücksichtigt.

Bisher war die Gebührenehöhe für Bewohnerparken durch den Bund begrenzt. Seit 2020 können die Länder abweichende Regelungen treffen.

4.3 Maßnahmensteckbriefe

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

5.1 – Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

5.1

Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Beschreibung

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

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

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

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

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

Grundsätze zum Ordnen des Ruhenden Verkehrs:

- Kennzeichnung von Stellflächen durch Markierungen und Beschilderung
- Überprüfung von bestehenden Anordnungen zum Parken, insb. zum Gehwegparken
- Strukturierung von Straßenprofilen, z.B. durch Gehwegnasen oder Fahrradbügel an kritischen Stellen zum Verhindern von Falschparken
- Vorhandene Bordsteinabsenkungen werden ggf. durch Poller gesichert.
- Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs werden berücksichtigt

Zukünftiger **Regelfall** ist, dass das Parken von Kfz auf Gehwegen und Radwegen nicht vorgesehen ist.

- Einseitiges Parken auf der Fahrbahn
- Erhalt der gesamten Gehwegbreite
- Freihaltung/Absicherung der Fahrbahn durch Fahrradbügel, Parkscheinautomaten, Baken
- Aufgesetztes Parken kann angeordnet werden, wenn hinreichend Barrierefreiheit im Gehweg gegeben ist.
- Auf der Fahrbahn ist eine ausreichende und regelkonforme Fahrgasse freizuhalten
- Die rechnerisch anzusetzenden Parkstandbreiten orientieren sich den realen Fahrzeugbreiten und am realen Parkverhalten, so dass Fahrgassen und Restgehwegbreiten nicht nur rechnerisch sondern auch real die festzulegenden Mindestbreiten aufweisen. Eine attraktive Radverkehrsführung auf der Fahrbahn oder auf Radwegen trägt dazu bei, dass Radfahrende nicht auf Gehwege ausweichen.

Im Laufe der kontinuierlichen Umsetzung in den einzelnen Quartieren soll der Katalog mit Musterlösungen für bestimmte Straßenquerschnitte sukzessive erweitert werden.

Die Prioritätenreihung für die Umsetzung in den einzelnen Quartieren erfolgt vorrangig anhand der Kriterien Barrierefreiheit und Rettungssicherheit.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

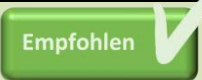


Abbildung 4-3: Bremen Hulsbergquartier [Quelle: SKUMS, Findeisen]

Kosten
[wird noch konkretisiert]

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen



Empfohlen ✓

5.2 – Verstärkte Parkraumüberwachung

5.2 Verstärkte Parkraumüberwachung

Beschreibung

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

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



Abbildung 4-4: Konsequente Sanktionierung von Falschparken [Quelle: SKUMS, Findeisen, Glotz-Richter]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

Abhängig insb. vom Personalaufwand

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Refinanzierung so weit wie möglich aus Bußgeldern

**Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen (Beschluss liegt vor)**

Empfohlen ✓

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

Dabei sind auch die Belange des ÖPNV hinsichtlich Behinderungen und Barrierefreiheit zu beachten.

Empfohlen

5.3 – Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Anhänger

5.3

Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger

Beschreibung

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

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

Fahrradparken soll für die Quartiere integriert konzeptionell entwickelt werden mit dem Ziel einer konsistenten Radinfrastruktur:

- Bedarfs- und angebotsorientierte Nutzung verfügbarer Flächen, z.B. in Einmündungsbereichen oder auf ausreichend breiten Fahrbahnen in regelmäßigen Abständen, wo dies gefahrlos möglich ist.
- Anlage von Fahrradparkbügeln auf ausreichend breiten Gehwegen, zu Lasten des Pkw-Parkens oder in Bereichen der Fahrbahn, die für den Radverkehr sicher erreichbar sind.
- Stellflächen auch für größere Lastenräder oder Fahrradanhänger.
- Prüfung der Möglichkeiten der Sondernutzung für kleine Fahrradparkgaragen und Fahrradhäuschen.
- Lastenfahrräder als meist elektrisch unterstützte ein- und zweispurige Gefährte sollen künftig mehr Platz zum Abstellen finden.
- Bedarfserhebung im Rahmen der Bürgerbeteiligung.

Die Ausweitung von Fahrradparken erfolgt durch wissenschaftliche Bearbeitung

Nutzen und Wirkung der Maßnahme



Abbildung 4-5: Fahrradparkstände im Bewohnerparkgebiet „O“ [Quelle: SKUMS, Findeisen]

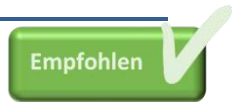
Fahrräder und Fahrradanhänger müssen wohnungsnah abgestellt werden können. Am besten sind (private) geschützte Abstellräume. Um mangelnde private Abstellmöglichkeiten auszugleichen, werden auch öffentliche Anlagen geprüft und entsprechend dem verfügbaren Raum hergestellt. Die Erfahrung zeigt, dass angebotene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

<p>Kosten ca. 20.000 Euro/Quartier</p>

<p>Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten Refinanzierung aus Parkgebühren</p>

<p>Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung Empfohlen</p>	<p style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;">Empfohlen ✓</p>
<p>Die Anlage von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum wird in Bremen seit Jahren umgesetzt. Künftig wird sie fester Bestandteil integrierter Quartiersplanung und Regelausstattung.</p>	

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



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

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten
ca. 100.000 Euro/Quartier

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Refinanzierung aus Sondernutzungsgebühr

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



5.5 – Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität

5.5

Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität

Beschreibung

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

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

Grundsätze:

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



Abbildung 4-6: Beispielbare Stadt [Quelle: Stadt Griesheim]



Abbildung 4-7: Spiel-Krokodil [Quelle: G. Schwagereit]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten
[noch zu ermitteln]

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Empfohlen ✓

5.6 – Sonderparkstände

5.6

Sonderparkstände

Beschreibung

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

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

Menschen mit Schwerbehinderung

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



Abbildung 4-8: Behindertenstellplatz [Quelle: SKUMS, Glotz-Richter]

Anlieferverkehre

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

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

In Kooperation mit der Logistikbranche sind darüber hinaus Logistik-Hubs u.ä. vorstellbar, an denen Sendungen angeliefert, kurzfristig gelagert und vom nächsten Glied der Lieferkette übernommen werden.



Abbildung 4-9: Ladezone in der Feldstraße [Quelle: SKUMS, Findeisen]

Elektroautos

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

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten
[noch zu ermitteln]

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen



5.7 – Quartiersgaragen



5.7	Quartiersgaragen
-----	------------------

Beschreibung

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

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

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Neuere Entwicklungen legen die Integration zu Mobilitätshäusern nahe mit zusätzlichen Angeboten wie Fahrradabstellanlagen, Schließfächern, elektrischen Lademöglichkeiten, Paketzustell- und Abholwänden, Schnellreparatur, Fahrradpumpe, öffentlichen Sharing Angeboten unterschiedlichster Fahrzeuge.

Kosten
ca. 20.000-60.000 Euro pro Stellplatz

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Offen.

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Einzelfallprüfung



5.8 – Digitales Parken



5.8

Digitales Parken

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

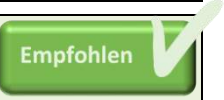
Parkplatzsuche wird durch Navigationsgeräte und Mobilfunk-Applikationen stark vereinfacht. Dadurch kann Parksuchverkehr geringer werden, weil die Verfügbarkeit von freien Stellplätzen bereits vorab angezeigt wird.

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

Kosten
Offen.

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

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Maßnahme ist bereits in der Innenstadt umgesetzt



5.9 – Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken

Empfohlen 

5.9

Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken

Beschreibung

Parallel zur Umsetzung der Maßnahmen „Ordnung des ruhenden Verkehrs“ und „Parkraumüberwachung“ kann unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen ein Parkraummanagement eingeführt werden. Es regelt das Parken durch Beschilderung entweder mit Zeitbeschränkung (Parkscheibe) meist in den städtischen Außenbezirken oder mit Gebühren (Parkraumbewirtschaftung durch Tickets von Parkscheinautomaten) in den innenstadtnahen Stadtteilen.

Maßnahmen zum Parkraummanagement sollen die Nutzung des knappen Parkraums und der oft durch Parkvorgänge überlasteten Straßen besser steuern.

Quartiere mit hohem Parkdruck können in Bewohnerparkquartiere umgewandelt werden. Anwohnerparken kann wie im Konzept „Parken in Quartieren“ definiert weiter ausgeweitet werden. Die Einführung und Erweiterung von Parkraummanagement und Bewohnerparken erfolgt in enger Abstimmung mit den Stadtteileiräten und Bürgerinnen und Bürgern. Bewohnerparkregelungen in einem Quartier können nur umgesetzt werden, wenn der Beirat dies beschlossen hat. Zudem ist zu prüfen, wie zusätzlich ein Votum der Anwohner:innen eingeführt werden kann.

Wenn die notwendigen Voraussetzungen vorliegen, kann nach Beschluss des Ortsteilbeirates das Parken mit Bewohnerparkvorrechten eingerichtet werden. Dafür muss durch eine Parkraumuntersuchung ein hoher Parkdruck und Fremdparkanteil bestätigt werden. Es werden jeweils einzelne Bewohnerparkgebiete ausgewiesen, deren Größe begrenzt ist auf 1 km maximale Ausdehnung.

In Bewohnerparkgebieten können Bewohnerinnen und Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis privilegiert Parken. Für alle übrigen Fahrzeuge muss im Rahmen einer ausgewiesenen Parkraumbewirtschaftung ein Parkschein gezogen werden, wodurch der Parkdruck durch auswärtige Fahrzeuge reduziert wird. Bewohner:innen können für Besucher:innen Tages- und Wochenkarten erwerben.

Für Menschen mit Schwerbehinderung, Gewerbetreibende, Handwerksbetriebe, Pflegedienste gelten Sonderregelungen, die in den bestehenden Bewohnerparkgebieten langjährig erprobt sind und sich bewährt haben. Zunächst werden Maßnahmen zum Parkraummanagement für innenstadtnahe Quartieren geprüft (Findorff, Östliche Vorstadt sowie Teilbereichen von Walle, Schwachhausen und der Neustadt) (Abbildung 1). Weitere Gebiete können darüber hinaus einbezogen werden. Die Umsetzung erfolgt parallel zur Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs.

Weiterhin ist der Rechtsrahmen insbesondere der StVO zu beachten. Abweichungen von im Konzept „Parken in Quartieren“ festgelegten Regelmaßen sind in begründeten Einzelfällen im Einvernehmen mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde und im Benehmen mit dem Landesbehindertenbeauftragten und den zuständigen Beiräten möglich.

Der integrierte Planungsansatz von „Parken in Quartieren“ zielt mit seinem umfassenden Maßnahmenbündel darauf, den Verkehr auf den Umweltverbund umzulenken, Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen, Sharing-Angebote zu schaffen und die Aufenthalts- bzw. Lebensqualität zu verbessern. Damit sollen die Quartiere zukunftsfähig werden. Die Einführung von Bewohnerparken dient auch dazu, sicherzustellen, dass der knapper werdende Parkraum vorrangig den Anwohnern zur Verfügung steht.

Um Stadteile für Bewohner:innen attraktiver zu gestalten und Straßenräume mit mehr Aufenthaltsqualität auszustatten, wird bei der Einführung von Bewohnerparkregelungen in Abhängigkeit verfügbarer Flächen auch der Bau und die Finanzierung von Quartiersgaragen untersucht und geprüft.

Zur Erreichung der Klimaziele des Bundes bis 2030 sind auch Angebote für Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw in den Quartieren bei der Neuordnung des Parkens vorzusehen, um auch Anwohner:innen ohne Lademöglichkeit auf dem eigenen Grundstück oder in Sammelgaragen wohnungsnah Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Zur zukünftigen Höhe der Bewohnerparkgebühr werden wir Anhörungen mit Vertretern anderer Großstädte durchführen.

Grundsätze für die Einrichtung von Bewohnerparken:

- Einführung nur möglich, wenn rechtliche Voraussetzungen (nach VwV StVO) erfüllt sind, u.a. hoher allgemeiner Parkdruck, gerade auch durch auswärtige Parker
- Maximal 1 km diagonale Ausdehnung (Luftlinie) (§ 45 StVO)
- Anordnung in Wohnstraßen grundsätzlich nach dem Mischprinzip: Sowohl Bewohner:innen mit Bewohnerparkausweis als auch alle anderen dürfen in allen Bereichen des Bewohnerparkgebiets parken.
- Anordnung nach dem Trennprinzip kann für bestimmte Bereiche geprüft werden, z.B. an Hauptverkehrsstraßen (d.h. Parken mit Bewohnerparkausweis kann auf Randzeiten beschränkt werden, um Kurzzeitparken für Kunden von Geschäften tagsüber zu privilegieren).
- Prüfung von Sicherheitsbelangen bezogen auf soziales Umfeld, bessere Beleuchtung und Kontrolldichte in Quartieren insbesondere bei Nutzung von Sammelparkanlagen.
- Planungsgrundsatz: Integrierte Planung von Bewohnerparken zusammen mit weiteren Maßnahmen zur Nutzung des Straßenraums: Fahrradabstellanlagen, Carsharing-Stationen (mobil.punkte), Ladezonen, Behindertenstellplätzen, Sperrflächen, Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. Bänke), Micro-Hubs, dezentrale Verteilstationen für Paketdienstleister) und E-Ladesäulen
- Die Umsetzung von Bewohnerparken erfordert eine Zustimmung des zuständigen Beirats.
- Die Höhe der Parkgebühren im Straßenraum wird in der Parkgebührenordnung geregelt.



Abbildung 4-10: Bewohnerparkgebiet „O“ in der Östliche Vorstadt; Parkscheinplicht im Bewohnerparkgebiet [Quelle: SKUMS, Findeisen]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Senkung des Parkdrucks durch Fremdarker
- Anreize zur Nutzung von vorhandenen privaten Stellplätzen und Flächenpotentialen zum Parken
- Reduzierung von Parksuchverkehren (durch externe Parker)
- Gewinnen von Abstellflächen für Fahrräder, Sharing Angebote Autos, Fahrräder, E-Roller
- Anreiz für Investoren zum Bau und Betrieb von Quartiersgaragen
- Lenkungswirkung auf externe Parker in den Umweltverbund und (kostenpflichtige) Stellplatzangebote
- Reduzierung des PKW-Besitzes im Bewohnerparkgebiet
- Ggf. Verlagerungseffekte des Parkdrucks in die Nachbarschaften der Bewohnerparkgebiete bzw. der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung

Kosten

Einmalig ca. 240.000 Euro/Quartier
Laufende Kosten für die Prüfung und Erteilung der Bewohnerparkbevorrechtigungen

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen (Zustimmung des zuständigen Beirats erforderlich)

Empfohlen 

Pro Jahr können in Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen und unter Beachtung des Planungsvorlaufs bis zu fünf Bewohnerparkzonen parallel zur Ordnung des ruhenden Verkehrs umgesetzt werden. Prioritäten werden aufgrund objektiver Kriterien (Sicherstellung Barrierefreiheit, Rettungssicherheit) festgelegt.

5.10 – Öffentlichkeits- und Beiratsbeteiligung

5.10

Öffentlichkeits- und Beiratsbeteiligung

Beschreibung

Die Parksituation in den Quartieren betrifft alle Anwohner, Geschäftsleute und Besucher in jeweils unterschiedlicher Weise. Der Information und Beteiligung der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen bei der Umsetzung der Ordnung des ruhenden Verkehrs und begleitender Maßnahmen wird daher hohe Bedeutung zugemessen. Die stadtbremische Bürgerschaft hat im November 2020 beschlossen, dass die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung durch den ruhenden Kfz-Verkehr in den innenstadtnahen Quartieren stärker überwacht werden soll. Damit steht nicht mehr die Frage im Raum, „ob“ eine Neuordnung des Parkens in Quartieren erfolgen soll, sondern die vielfältigen, individuellen Situationen rund um das „wie“ diese Veränderungen konkret stattfinden können.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau stellt mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes ein Konzept zur systematischen Neuordnung der Parksituationen in den Quartieren auf und kommuniziert dies über die Beschlussfassung hinaus durch ihre Webseite sowie öffentliche Informationsveranstaltungen in den Stadtteilen mit den Beiräten.



Abbildung 4-11: „so geht es nicht“ - Hulsbergquartier vor Neuordnung des Parkens [Quelle: SKUMS, Glotz-Richter]

Häufig geht die Initiative für die Neuordnung des ruhenden Verkehrs von der Problemdiskussion einzelner Akteure in den Quartieren aus. Die quartiersbezogenen Problem- und Lösungsdiskussionen in den Beiräten können zu Aufträgen an die Straßenverkehrsbehörde aus den Stadtteilen heraus führen. Sie werden in der Priorisierung berücksichtigt. In jedem Fall werden die Beiräte über die Aufnahme der Planungen für ihre Stadtteile informiert und bei Entwicklung des Parkraummanagements zu beteiligt. Die Entscheidung über die Einführung einer Bewohnerparkregelung liegt beim Beirat des Stadtteils.

Die Information und Beteiligung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung in den Quartieren folgt den betreffenden Schritten der Planung und Diskussion vor Beschlussfassung. Parkraumuntersuchungen und Planungsentwürfe werden öffentlich gemacht, in den Beiräten vorgestellt, diskutiert und entschieden. Die betroffenen Bewohner und Gewerbetreibenden werden durch Medienberichte und im Zusammenhang mit öffentlichen Sitzungen im Stadtteil informiert. Die Details der Planung werden durch Postwurfsendung mitgeteilt und gegebenenfalls durch Einzelabsprachen oder Vor-Ort-Termine diskutiert, ergänzt oder korrigiert. So soll sichergestellt werden, dass die Betroffenen ihre lokalen Kenntnisse beitragen und ihre Bedürfnisse nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

Bestehende Zusammenschlüsse örtlicher Gewerbetreibender werden frühzeitig eingebunden.

Eine Onlinebeteiligung kann parallel durchgeführt werden.

Die Beteiligung erfolgt in Zusammenarbeit des Amtes für Straßen und Verkehr und des Ordnungsamts bzw. der senatorischen Dienststellen.



Abbildung 4-12: „so geht es“ - Hulsbergquartier nach Neuordnung Parken [Quelle: SKUMS, Glotz-Richter]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Allgemeine Information über Sinn und Zweck von Parkordnung und Darstellung der Vorteile
- Erhebung von Grundlageninformationen wie Anzahl privater und öffentlicher Stellplätze
- Planung und Priorisierung der Parkraumorganisation in den Wohnquartieren Bremens
- Information über den planungsrechtlichen und organisatorischen Rahmen, die kommende Parkordnung und Beiratsabstimmung und -beschluss, ob Bewohnerparken eingeführt wird
- Information über die spezifischen Regelungen von Bewohnerparken
- Nutzenabwägung und Interessenausgleich
- Beirat ist Forum für Zustimmung und Widerspruch sowie Beschlussgremium für Bewohnerparken

Kosten

ca. 10.000-20.000 Euro pro Quartier
Zusätzlich sehr hoher personeller Aufwand

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Refinanzierung aus Parkgebühren

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Empfohlen



4.4 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung

Mit gesamt 4.894 von 7.726 Teilnehmenden (63 %) lag diese Teilstrategie auf Rang drei der Beteiligung.

Altersgruppenverteilung nach Stadträumen

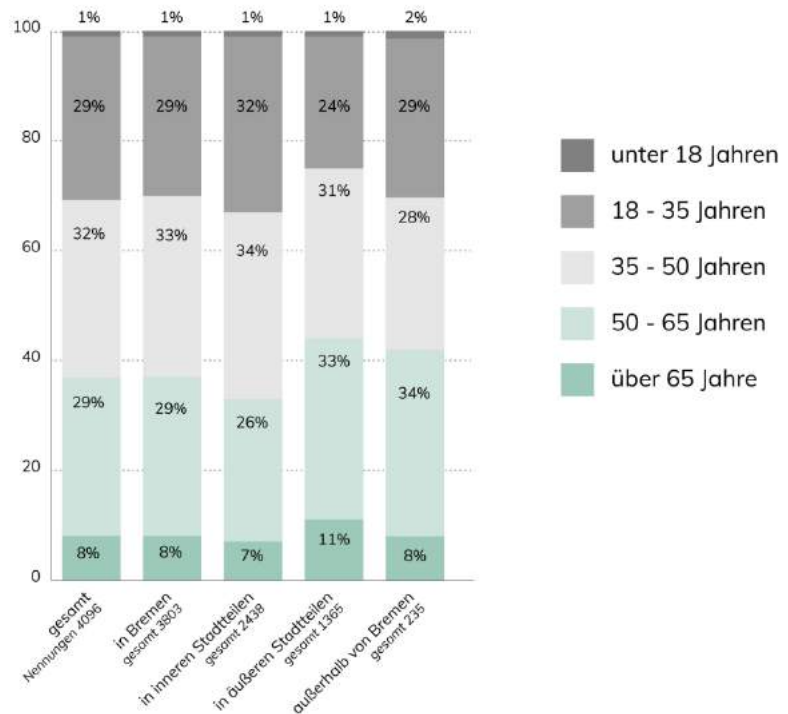


Abbildung 4-13: Altersgruppenverteilung nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Autobesitz nach Gebiet

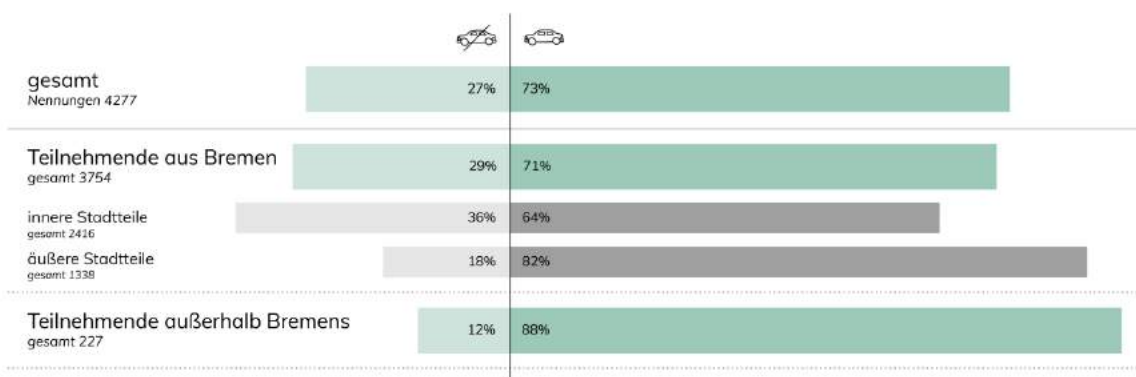


Abbildung 4-14: Autobesitz nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Bewertung der Einzelmaßnahmen → Im Folgenden sind die 11 bewerteten Maßnahmen nach Reihenfolge ihrer durchschnittlichen Bewertung – von der höchsten Sternevergabe bis zur niedrigsten gelistet.

1 – Bänke und Bäume



Unter einem Baum sitzen und mal eben verschlafen. Dabei einen kleinen Plausch mit der Nachbarin halten? Wo Bänke und viel Grün die Aufenthaltsqualität erhöhen, bereitet das „Rausgehen“ gleich mehr Freude. Der Straßenraum wird dann nicht nur befahren, sondern auch belebt.

Bänke und Bäume

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 1)
insgesamt 4826 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,1 von 5 (Platz 1)
insgesamt 3806 Bewertungen

2 – Mehr Fahrradstellplätze



Hängen bleiben am Fahrradlenker? Das hat bald ein Ende. In regelmäßigen Abständen werden Fahrradständer am Fahrbahnrand installiert. Der Effekt: Keine abgestellten Räder mehr auf Gehwegen und mehr Platz für Fußgänger*innen.

Mehr Fahrradabstellplätze

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,6 von 5 (Platz 2)
insgesamt 4829 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 2)
insgesamt 3813 Bewertungen

3 – Parken ordnen und kontrollieren



Durch Markierungen wird deutlich gemacht, wo geparkt werden darf und wo nicht. Wildes Parken wird durch regelmäßige Kontrollen zunehmend unterbunden. Gut für alle, denn an der falschen Stelle abgestellte Autos behindern auch immer wieder Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge. Außerdem schafft geordnetes und kontrolliertes Parken Raum für weitere Maßnahmen.

Parken ordnen und kontrollieren

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,6 von 5 (Platz 3)
insgesamt 4785 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,8 von 5 (Platz 3)
insgesamt 3778 Bewertungen

4 – Bürgerbeteiligung plus



Bürgerbeteiligung über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus: In jeder Straße findet ein Termin mit den Bewohner*innen statt. So erhalten die betroffenen Bürger*innen aus erster Hand die Informationen zur Planung und zu Planungszielen. Gleichzeitig werden Anmerkungen aufgenommen und geprüft, ob und wie sie berücksichtigt werden können.

Bürgerbeteiligung plus**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,6 von 5 (Platz 4)

insgesamt 4739 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,5 von 5 (Platz 5)

insgesamt 3735 Bewertungen

5 – Sonderparkplätze und Ladezonen



Das Parken in Quartieren muss für bestimmte Anlässe und Personenkreise weiterhin möglich sein! Menschen mit Behinderung, Paketdienstleister, Lieferservices – diese und mehr können auf Sonderparkplätze zugreifen.

Sonderparkplätze und Ladezonen**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,5 von 5 (Platz 5)

insgesamt 4710 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,7 von 5 (Platz 4)

insgesamt 3724 Bewertungen

6 – Direkt zum Parkplatz



Eine App zeigt den Bewohner*innen, wo in ihrem Quartier noch Stellplätze frei sind. Das reduziert Parksuchverkehre und schont Nerven und Umwelt.

Direkt zum Parkplatz**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,4 von 5 (Platz 6)

insgesamt 4719 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,5 von 5 (Platz 7)

insgesamt 3728 Bewertungen

7 – Mehr Bewohnerparken



Bewohner*innen bevorzugt! Wo der Parkdruck durch viele abgestellte Autos von außerhalb hoch wird, kann Bewohnerparken eingeführt werden. Das heißt, wer den Parkraum in einem Quartier nutzt, ohne dort zu wohnen, kann dort nur zeitlich begrenzt parken und zahlt dafür Parkgebühren. Gewerbebetriebe, Pflegedienste und ähnliches können Ausnahmegenehmigungen erhalten.

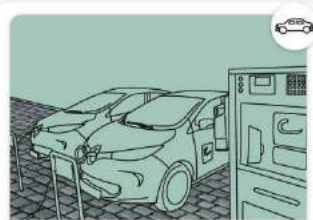
Mehr Bewohnerparken**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 3,3 von 5 (Platz 7)
 insgesamt 4788 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 3,5 von 5 (Platz 6)
 insgesamt 3781 Bewertungen

8 – Stationsgebundenes Carsharing



Nutzen statt besitzen. Das ist die Devise beim Carsharing. Durchschnittlich 16 Pkws werden in Bremen durch ein Carsharing-Auto ersetzt. Das erfolgreiche Verleihsystem wird durch zusätzliche Mobil.Punkte ausgebaut.

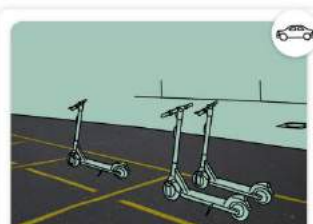
Stationsgebundenes Carsharing**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 3,2 von 5 (Platz 8)
 insgesamt 4833 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 3,4 von 5 (Platz 8)
 insgesamt 3811 Bewertungen

9 – Abstellflächen für E-Scooter



Stolpern über wild abgestellte E-Scooter, das soll der Vergangenheit angehören. Zukünftig ist das Abstellen nur noch auf gekennzeichneten Flächen möglich, z.B. an Einmündungen und Kreuzungen. Dadurch wird vermieden, dass die E-Scooter "wild" auf den Gehwegen abgestellt werden.

Abstellflächen für E-Scooter**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 2,9 von 5 (Platz 9)
 insgesamt 4815 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung
 ★★★★★ 3,0 von 5 (Platz 9)
 insgesamt 3799 Bewertungen

10 – Quartiersgaragen



Die parkenden Autos von der Straße in die Garage verlagern, ein guter Gedanke. Was dabei zu beachten ist: Quartiersgaragen benötigen Flächen, auf denen auch Wohnraum entstehen könnte – und sie sind vergleichsweise teuer. So subventioniert die Stadt jeden Stellplatz in einer solchen Garage mit 20.000 bis 60.000 Euro.

Quartiersgaragen

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung



2,9 von 5 (Platz 10)

insgesamt 4704 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



3,0 von 5 (Platz 10)

insgesamt 3718 Bewertungen

11 – Parkgebühren



Das Parken in Quartieren kostet zurzeit für Nichtbewohner*innen 1 Euro pro Stunde, für Bewohner*innen 30 Euro pro Jahr. Aber welchen Wert hat der Straßenraum? Welche Gebührenhöhe für Bewohner*innen findest du angemessen?

Parkgebühren – was ist
angemessen?

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung



22,61 €/Monat (Platz 11)

insgesamt 3523 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung



24,21 €/Monat (Platz 11)

insgesamt 2691 Bewertungen

Erste Erkenntnisse und Tendenzen aus den Votings

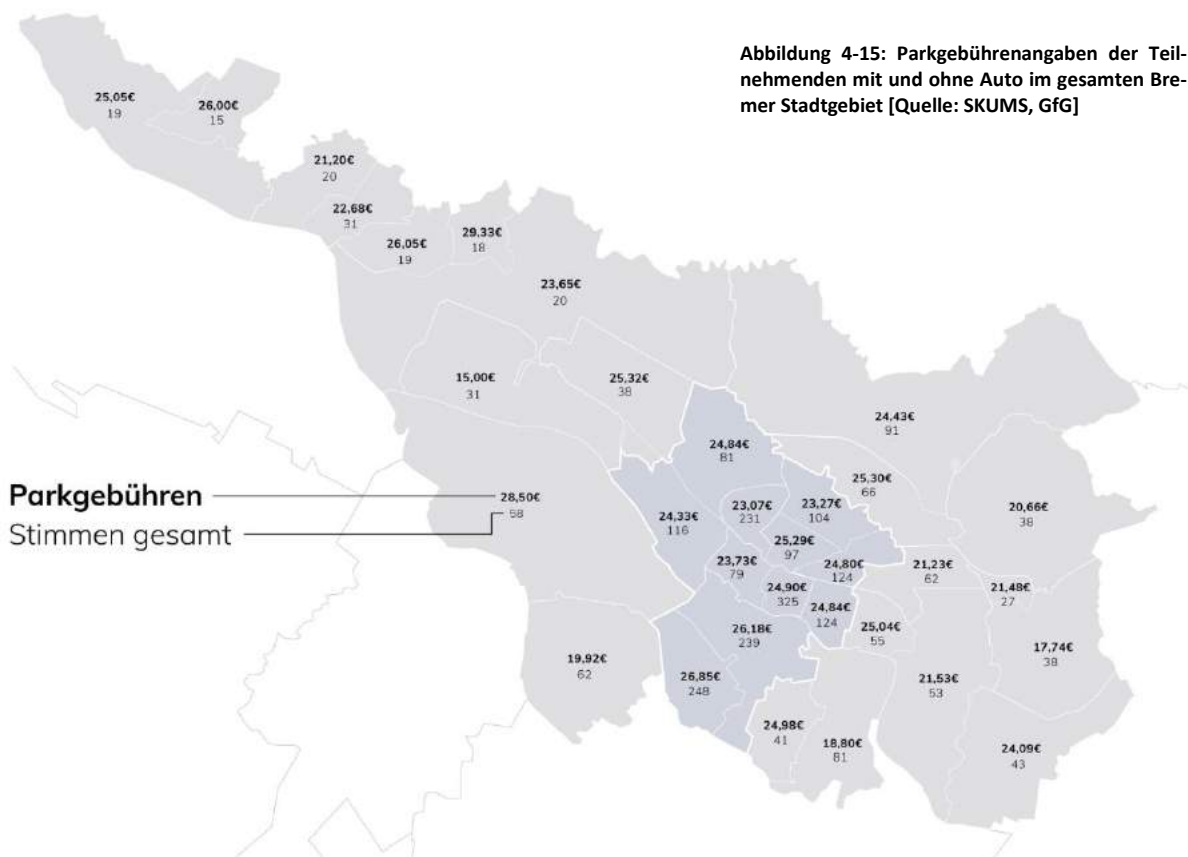
- Bänke und Bäume (4,1 Sterne) und Mehr Fahrradabstellplätze (4,0 Sterne) werden von den Bewohner:innen der zentralen Stadtteile besonders positiv bewertet
- für die Bewohner:innen der zentralen Stadtteile ohne Auto sind daneben Parken ordnen und kontrollieren sowie Stationsgebundenes Carsharing wichtig (beides 4,3 Sterne)
- die Maßnahme Quartiersgaragen werden von den Menschen in den innenstadtnahen Stadtteilen hingegen am schlechtesten bewertet (2,9 Sterne).
- (Alle in Klammern gesetzte Sterne-Werte sind Durchschnittswerte über alle Teilnehmenden hinweg.)

Differenzierte Auswertungen zum Thema Parkgebühren

Im gesamten Bremer Stadtgebiet haben gesamt 2691 Teilnehmende die Höhe einer aus ihrer Sicht angemessenen Parkgebühr wiedergegeben. Generell setzen Menschen mit Auto (1866 Teilnehmende) die Parkgebühren im Schnitt deutlich niedriger an als die Menschen ohne Auto (760 Teilnehmende). In der erstgenannten Gruppe lag der Wert im Schnitt bei 20,80 Euro/Monat, bei der zweitgenannten bei 33,10 Euro/Monat.

Durchschnittliche Höhe der Parkgebühren

nach Postleitzahl



Durchschnittliche Höhe Parkgebühren innere Stadtteile nach Autobesitz

Legende:

Teilnehmende am Voting



mit Pkw im Haushalt



ohne Pkw im Haushalt

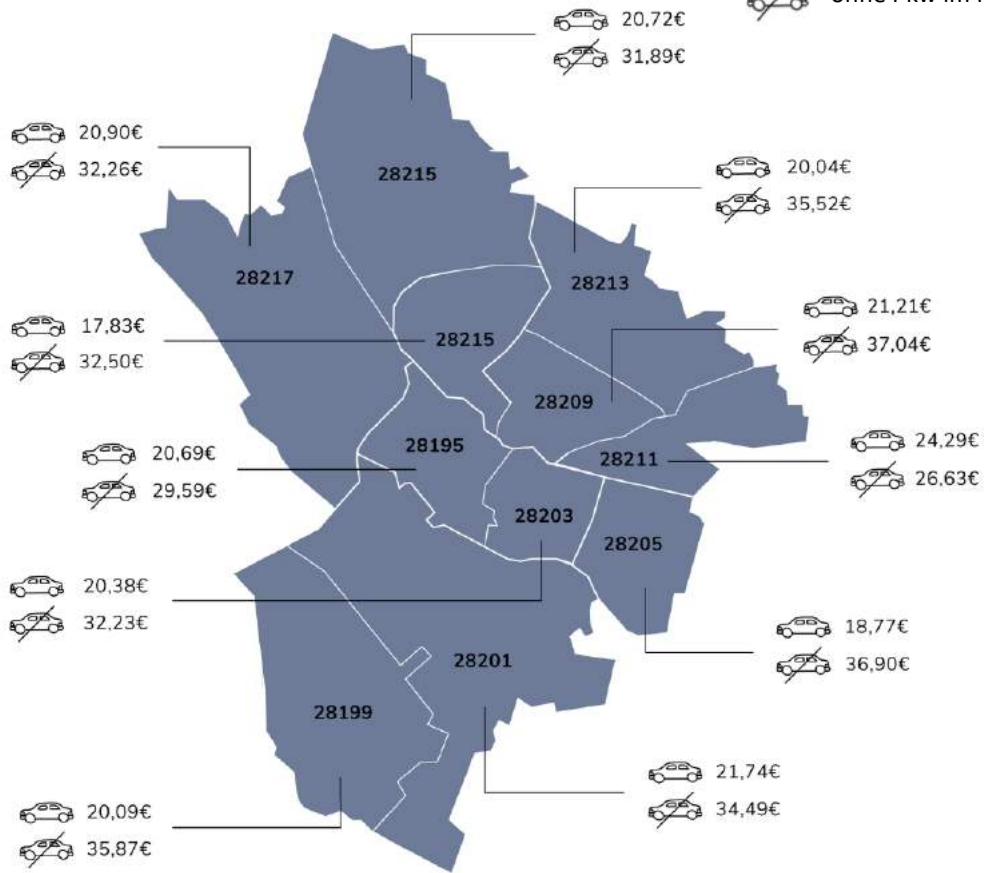


Abbildung 4-16: Parkgebührenangaben der Teilnehmenden mit und ohne Auto in den „inneren Postleitzahlgebieten“
[Quelle: SKUMS, GfG]

4.5 Handlungskonzept

Autofreie Innenstadt	Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
Parken in Quartieren (PIQ)	Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
ÖPNV	Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
Stadt-Regionals Verkehrskonzept (SRVK)	in Betrieb / umgesetzt
"gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)	Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

	2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
	1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
5.1 Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs																							
5.2 Verstärkte Parkraumüberwachung																							
5.3 Erweiterung der Stellflächen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger																							
5.4 Errichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller																							
5.5 Integrierte Quartiersplanung; erhöhte Aufenthaltsqualität																							
5.6 Sonderparkstände																							
5.7 Quartiersgaragen																							
5.8 Digitales Parken																							
5.9 Erhöhung Parkgebühren in Quartieren (Bewohnerparken und Fremdparker)																							
PIQ: Stellenrefinanzierung für Initialmaßnahmen																							
PIQ: Quartier Bürgerweideviertel/ Alt-Findorff																							
4-5 Quartiere mit höchstem Handlungsbedarf																							
4-5 Quartiere mit hohem Handlungsbedarf																							
Weitere Quartiere																							
5.10 Öffentlichkeits- und Beiratsbeteiligung																							

5. Maßnahmen Stadt-regionales Verkehrskonzept



5.1 Einleitung / Übersicht Maßnahmen

Das Stadt-Regionale Verkehrskonzept beinhaltet die Maßnahmen

- Konzept Regionalbus ZOB
- Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr
- Angebot Regionalbusverkehr
- Netz Regionalbusverkehr
- Führung der Regionalbusse in der Innenstadt
- Regionale Schnellbusangebote
- Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot
- Integriertes P+R/B+R Konzept
- Letzte Meile in der Region
- Digitalisierung B+R
- Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts

In Zusammenspiel mit der geplanten Angebotsausweitung der BSAG und anderen Maßnahme des VEP soll das Angebot im Regionalbusverkehr deutlich ausgeweitet und die Angebotsqualität gesteigert werden. Eine Verdichtung des Taktes auf bestehenden Linien und die Einrichtung von Schnellbusangeboten sollen Pendler, Besucher und andere zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.

Die Schaffung weiterer, direkter Angebote in die Innenstadt und auch zu anderen Zielen wie dem GVZ oder der Überseestadt bewirken eine deutliche Verkürzung der Reisezeit und vermeiden Umstiege. Gerade die direkte Anbindung der Innenstadt unterstützt auch das Ziel der „autofreien Innenstadt“. Flankierende Maßnahmen wie die Verbesserung der Situation am ZOB oder die konsequente Beschleunigung auch des Regionalbusverkehrs steigern zusätzlich die Qualität.

In der Region wird durch eine Ausweitung und einfachere Nutzung von Bike+Ride und Park+Ride der Umstieg auf Bus und Bahn erleichtert. Sharing-Angebote erweitern in der Region zudem die Möglichkeit ohne eigenes Auto mobil zu sein.

Aufbauend auf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll ab Herbst 2022 in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und anderer beteiligten Organisationen ein integriertes Stadt-regionales Verkehrskonzept erarbeitet werden.

5.2 Maßnahmensteckbriefe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die untersuchten Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

6.1 – Konzept Regionalbus-ZOB



6.1 Konzept Regionalbus-ZOB

Beschreibung

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



Abbildung 5-1: ZOB Bremen [Quelle: ZVBN]

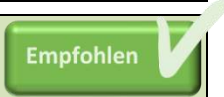
Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten (für das Konzept)
100.000 €

Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Mittel der Stadt Bremen unter Förderung des ZVBN (ZVBN-Förderfonds)

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen



*Aufgrund der Verlagerung des Fernbus-ZOB besitzt das Projekt eine hohe Priorität.
Mit der Erstellung des Konzepts wird Ende 2022 begonnen mit Ziel des Abschlusses im vierten Quartal 2023.*

6.2 – Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr



6.2 Konzept Beschleunigung Regionalbusverkehr

Beschreibung

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



Abbildung 5-2: [Quelle: ZVBN]

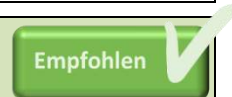
Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Die Maßnahme reduziert die Reisezeit, sichert Reiseketten und führt somit zu einer Steigerung der Attraktivität des Regionalbusverkehrs.

Kosten (für Analyse und Konzept)
100.000 €

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Finanzierung durch den ZVBN

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen



*Die systematische Überprüfung ist Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen für den Nahverkehrsplan des ZVBN 2023 - 2027. Daher soll eine Bearbeitung ab dem 3. Quartal 2023 erfolgen.
Zuständig für die Erstellung des Konzeptes ist der ZVBN in Zusammenarbeit mit dem ASV und der BSAG*

6.3 – Angebot Regionalbusverkehr

Empfohlen 

6.3

Angebot Regionalbusverkehr

Beschreibung

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

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

Für die Angebotsausweitungen wird für die Stadtgemeinde Bremen von einer Größenordnung von grob ca. 2,5 Mio. EUR pro Jahr ausgegangen.

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

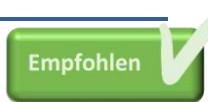
Die Finanzierung der Konzepterstellung erfolgt durch den ZVBN. Die Finanzierung wird zwischen ZVBN und den beteiligten Gebietskörperschaften abgestimmt. Der Bremer Anteil könnte aus der Pendlerabgabe refinanziert werden (vgl. Maßnahme 3 bei der ÖPNV-Finanzierung)

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen

Empfohlen 

Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 abgestimmt (Stufe 2). Einzelne Maßnahmen könnten bereits vorab zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt werden (Stufe 1).



6.4 – Netz Regionalbusverkehr

6.4

Netz Regionalbusverkehr

Beschreibung

- Das Netz des Regionalbusverkehrs soll künftig auch Entwicklungs- und Gewerbegebiete wie die Überseestadt, die Airport-Stadt und das Tabakquartier direkt anbinden.
- Dies kann durch Erweiterung des Liniennetzes z.B. durch Linien aus dem Bereich Wesermarsch oder die Verlängerung / Verlegung vorhandener Linien erfolgen.
- Zudem soll geprüft werden, ob Standorte wie das GVZ, die Hansalinie oder Achim West direkt aus der Region heraus angebunden werden können.
- ZVBN prüft mit den beteiligten Gebietskörperschaften wie diese Maßnahme umgesetzt und finanziert werden kann.
- Die Erarbeitung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.
- Zu beachten sind auch die Kapazitäten auf den gemeinsam mit der BSAG befahrenen Abschnitten (insbesondere der Abschnitt Pappelstr. – Hauptbahnhof) und der genutzten Haltestellenanlagen (insbesondere Huckelriede) auch in Hinblick auf die Angebotsverbesserungen der BSAG

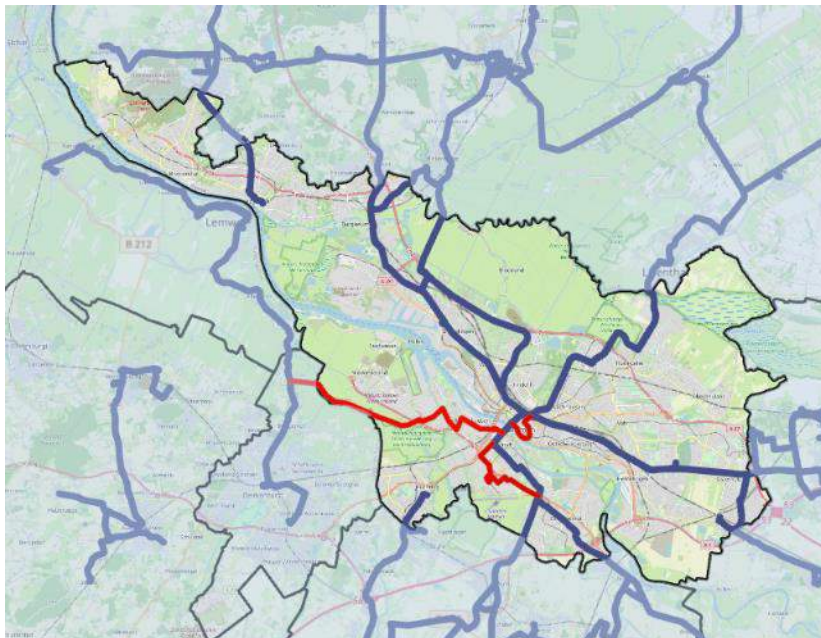


Abbildung 5-3: [Quelle: Grafik ZVBN Karte Openstreetmap and contributors CC-BY-SA]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten

Keine Kosten für die Stadtgemeinde Bremen.

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBN und beteiligte Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen



Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den beteiligten Gebietskörperschaften abgestimmt. Erste Umsetzungen könnten evtl. bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 erfolgen.

6.5 – Führung der Regionalbusse in der Innenstadt

Zur Prüfung empfohlen ✓

6.5

Führung der Regionalbusse in der Innenstadt

Beschreibung

- Viele Regionalbusse enden kurz vor der Innenstadt am Hauptbahnhof. Für das Erreichen des Ziels ist somit ein längerer Fußweg oder Umstieg erforderlich.
- Durch eine Führung der Regionalbusse durch die zentrale Innenstadt mit einem Halt z.B. am „Am Wall“ und der Martinstraße kann die Attraktivität wesentlich gesteigert werden.
- Ggf. können Linien auch noch weiter durchgebunden werden z.B. aus Norden zur Hochschule Bremen oder zur Airport-Stadt.
- Zu prüfen ist auch, ob diese Linien noch in den Regionalbus-ZOB einfahren, oder eine andere, neue Haltestelle in diesem Bereich nutzen
- Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Konzept zur autofreien Innenstadt. Geänderte Verkehrsführungen auf dem Wallring bzw. der Martinstraße finden bei der Entwicklung Berücksichtigung.
- Es ist zu prüfen, wie der Regionalbusverkehr unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und des städtischen ÖPNV direkter an die Innenstadt herangeführt werden kann.
- Zu beachten sind auch die Kapazitäten auf den gemeinsam mit der BSAG befahrenen Abschnitten (insbesondere dem Abschnitt Pappelstr. – Hauptbahnhof) und der genutzten Haltestellenanlagen (insbesondere Huckelriede) auch in Hinblick auf die Angebotsverbesserungen der BSAG



Abbildung 5-4: [Quelle: ZVBN]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

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

Kosten
30.000 Euro

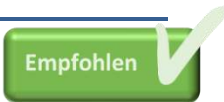
Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Finanzierung durch den ZVBN und Gebietskörperschaften / Infrastruktur durch die Stadt Bremen unter Förderung des ZVBN

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Prüfung empfohlen

Umsetzung ab 2024 möglich.

Zur Prüfung empfohlen ✓

6.6 – Regionale Schnellbusangebote



6.6 Regionale Schnellbusangebote

Beschreibung

- Prüfung, ob Ziele in der Region auch durch direkte Anbindung über Schnellstraßen erreicht werden können.
- Insbesondere mit Fertigstellung des Autobahnringes / B6n ergeben sich hier weitere Möglichkeiten.
- Mögliche Strecken sind hinsichtlich ihrer Fahrgastpotenziale zu bewerten und den finanziellen Aufwendungen gegenüberzustellen.
- Abstimmung mit der ÖPNV-Angebotsstrategie (siehe Maßnahmen Kapitel 4)



Abbildung 5-5: Region Stuttgart [Quelle: <https://www.region-stuttgart.org/relex/>]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Reduzierung der Reisezeit im Stadt-Regionalen-Verkehr

Kosten

Noch offen

Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBV und beteiligte Gebietskörperschaften

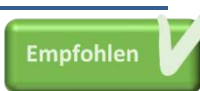
Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen



Die Maßnahmevorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

6.7 – Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot



6.7 Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot

Beschreibung

- Prüfung wie die Angebote des Regionalbusverkehrs und der BSAG besser aufeinander abgestimmt werden können.
- Insbesondere in Zeiten, wo das Angebot weniger dicht ist, müssen die Angebote besser abgestimmt werden.
- Vermeidung von Parallelverkehren, bessere Abstimmung und Teilung der Aufgaben zwischen BSAG und Regionalbuslinien
- Punktuell ist zu prüfen, wie weit Angebote der BSAG in die Region ausgeweitet werden können (z.B. Schwane- wede, Ritterhude). Hierfür sind schlecht erschlossene Gebieten in der Region zu identifizieren.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme
Schaffung attraktiveren, effizientere Angebote

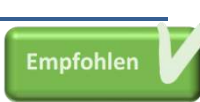
Kosten
Noch offen, voraussichtlich geringe Mehrkosten

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Finanzierung durch den ZVBN und beteiligte Ge-
bietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

*Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den beteiligten Gebietskörperschaften und der BSAG abge-
stimmt.*





6.8 – Integriertes P+R / B+R Konzept

6.8 Integriertes P+R/B+R Konzept

Beschreibung

Es wird eine Studie zu folgenden Punkten erstellt:

- Ermittlung des Bedarfs anhand des Einzugsbereiches und dem künftigen ÖPNV-Angebot
- Prüfung des Ausbaus vorhandener und des Baus neuer P + R und B + R –Anlagen im VBN-Verbundgebiet - insbesondere auch in Hinblick auf die Autofreie Innenstadt
- Prüfung der Möglichkeiten zur Verlagerung der P+R-Nachfrage auf B+R, um den Kfz-Verkehr durch eine bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV zu minimieren
- Verbesserte Anbindung von P+R-Plätzen z.B. durch Shuttle-Verkehre
- Technische Möglichkeiten zur Erfassung der Auslastung von P+R-Auslastung und Verknüpfung mit digitalen Angeboten zur Verkehrslenkung
- Prüfung der Wirkung und zu beachtenden Randbedingungen bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bzw. Begrenzung der Fremdnutzung
- Entwicklung von tariflichen Maßnahmen zur Integration ÖPNV- und P+R-/B+R-Nutzung
- Prüfung der Einführung von Reservierungsmöglichkeiten
- Konzept zur dauerhaften Sicherung der Qualität an den Anlagen



Abbildung 5-6: [Quelle: ZVBN]

Das Park & Ride-Angebot soll weiter ausgebaut werden. Dies soll auch im stadt-regionalen Kontext gemeinsam mit dem ZVBN und dem Kommunalverbund Niedersachsen-Bremen erfolgen. Hierzu werden Planungen gemeinsam mit Brepark und ZVBN erfolgen.

Durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung von Park & Ride soll der Parkdruck auf innenstadtnahe Quartiere gemindert und Verlagerungseffekten entgegengewirkt werden.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag:

Als Ersatz für diese Parkhäuser stärken wir die bestehenden Park&Ride-Möglichkeiten und schaffen neue. Dadurch werden wir weiter steigenden Parkdruck auf die innenstadtnahen Stadtteile verhindern.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

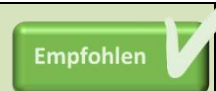
P+R und B+R ist ein wichtiger Baustein zur Erschließung der Fläche. Attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten steigern die Attraktivität

Kosten (für das Konzept)
100.000 Euro

Finanzierung / Fördermöglichkeiten
Finanzierung Studie durch den ZVBN, laufender Betrieb durch ZVBN und beteiligte Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Empfohlen



Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

6.9 – Letzte Meile in der Region



6.9

Letzte Meile in der Region

Beschreibung

Attraktive Angebote in der Region werden auf absehbare Zeit nur auf den aufkommensstarken Achsen des Nahverkehrs zu etablieren.

Zur Überbrückung der „letzten Meile“ zum Ziel sollen für die Region Angebote wie

- Leihradsysteme
- Carsharing
- Elektro-Roller
- oder andere Mobilitätsangebote

geprüft werden.



Abbildung 5-7: [Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/OV-fiets#/media/File:OV-fiets_recycle_Spoorparade.jpg CCO]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Hierdurch sollen die Erreichbarkeit und Wirkung des ÖPNV in der Fläche erweitert werden. Nutzern sollen mehr Möglichkeiten geboten werden, ihre Ziele ohne eigenes Auto zu erreichen.

Kosten

Noch offen

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBV und beteiligte Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Wird begrüßt



Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert und mit den beteiligten Gebietskörperschaften im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt.

6.10 – Digitalisierung B+R



6.10

Digitalisierung B+R

Beschreibung

Schaffung digitaler Buchungsmöglichkeiten für gesicherte B+R-Plätze

Für die B+R-Anlagen im VBN soll eine einheitliche Buchungsplattform etabliert werden, die für den Nutzer die Buchung und den Zugang erleichtert. Hierdurch wird dann künftig auch an vielen Standorten die flexible tages- oder wochenweise Buchung ermöglicht. Der heute noch oft erforderliche Gang zur Gemeinde für die Buchung entfällt. Von der Onlinebuchung profitieren auch Touristen und Gelegenheitsnutzer. Auch für die Kommunen ergeben sich Vorteile, da die Buchung künftig online, einfach und professionell abgewickelt wird.

In anderen Regionen wie im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Schleswig-Holstein sind bereits erste Projekte umgesetzt. Im Bereich des VBN wurde in 2020 in Wildeshausen bei Neubau einer Anlage bereits eine entsprechende Buchungsplattform umgesetzt.

Es wird auch geprüft wie die Buchung und Abrechnung in die vorhandenen Bezahlsysteme des VBN integriert werden können.



Abbildung 5-8: [Quelle: Stadt Wildeshausen]



Abbildung 5-9: [Quelle: ZVBN]

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

Attraktivitätssteigerung für den Bereich B+R

Kosten

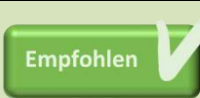
Noch offen

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

Finanzierung durch den ZVBN und beteiligte Gebietskörperschaften

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung

Aufbauend auf der Vorstudie wird das Konzept in 2023 konkretisiert.



6.11 – Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen/Niedersachsen für alle Verkehrsarten

Empfohlen 

6.11

Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts
für den Verflechtungsraum des Oberzentrums Bremen
für alle Verkehrsarten

Beschreibung

Problem:

Zunahme der Ein- und Auspendlerverkehre. Ohne die Ausweitung und Verbesserung der Angebote im Umweltverbund und Nahverkehr wird der Ein- und Auspendlerverkehr immer mehr mit dem Pkw erfolgen.

Die verkehrspolitischen Ziele Bremens zur Stärkung des Umweltverbunds können nur gemeinsam mit den niedersächsischen Kommunen – den Landkreisen, den kreisfreien Städten und den kreisangehörigen Gemeinden - erreicht werden.

Um die Innenstadt und regional besonders bedeutsame Ziele insgesamt besser mit der Region zu verknüpfen, ist vor allem der ÖPNV und SPNV besser miteinander zu verknüpfen. Hier sind gemeinsame und kooperative Lösungen erforderlich.

Allgemeine Entwicklungstendenzen im Stadt-Regionalen-Verkehr:

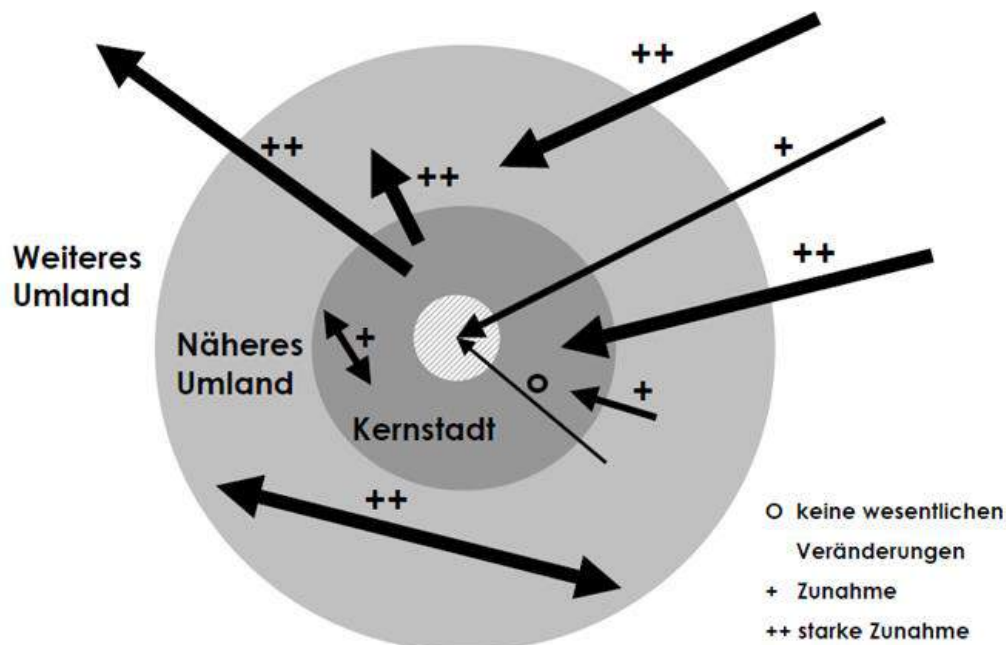


Abbildung 5-10: Allgemeine Entwicklungstendenzen im Stadt-Regionalen-Verkehr [Quelle: Dr. -Ing. Martin Haag, SRL Tagung Dresden 2004]

Ziel:

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

Die Fahrten von und nach Bremen sollten genau wie die Fahrten innerhalb von Bremen möglichst umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen Nahverkehr, gut ausgebaute und sichere Radrouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güter- und Wirtschaftsverkehr. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Reduzierung der Umweltbelastung (Schadstoffe, CO₂-Ausstoß, Lärm, Flächenverbrauch), insbesondere durch Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund
- Schaffung attraktiver Angebote vor allem für regionale Berufs- und Ausbildungspendlerverkehre im Umweltverbund aus ÖPNV, SPNV (mit P+R) und Radverkehr.

- Entwicklung eines gemeinsamen Leitbilds für eine nachhaltige und kooperative Gestaltung des Verkehrs in der Region Bremen/Niedersachsen auf den zentralen Entwicklungsachsen von /nach Bremen und im Bereich des verkehrlichen Verflechtungsraums auch bei den Verkehrsbeziehungen außerhalb der Entwicklungsachsen
- Entwicklung eines regionalen und baulastträgerübergreifenden Verkehrs- und Baustellenmanagements, um Staus zu reduzieren und den Wirtschaftsstandort zu stärken
- Abstimmung der Planungen und Projekte zwischen Bremen und den niedersächsischen benachbarten Kommunen und Landkreisen im Bereich aller Verkehrsträger und Verkehrsarten auf Basis des gemeinsamen Leitbilds

Erreicht werden soll dies u.a. durch

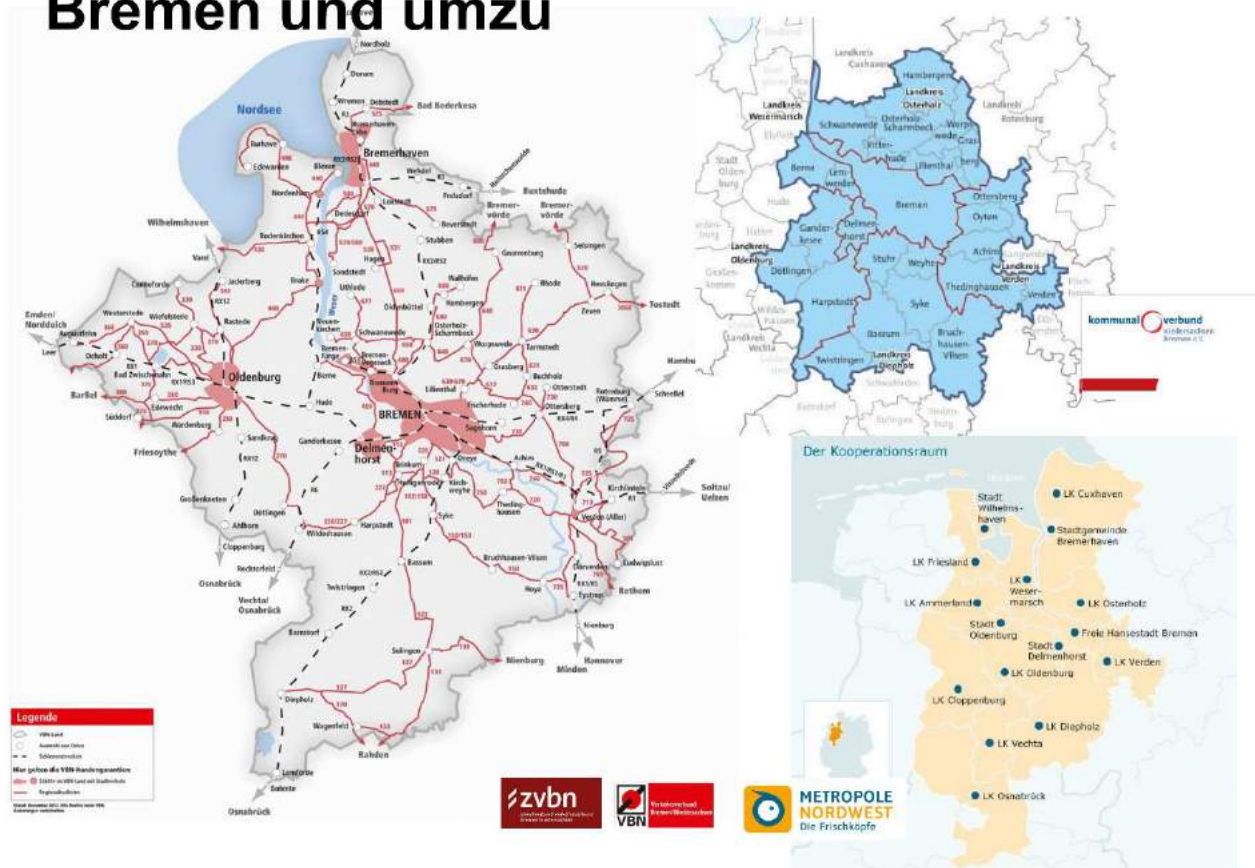
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen allen Verkehrsarten.
- Ausbau intermodaler Mobilitätsangebote, insbesondere von Bike-and-Ride.
- Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car- und Bike-Sharing) in der Region.
- Entwicklung eines regionalen Lkw-Führungsnetzes.

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

Stadt und Region Bremen und umzu

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

Freie
Hansestadt
Bremen



Lösung:

Aufbauend auf dem hier zunächst für den Regionalbusverkehr und eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV und SPNV entwickelten Konzept, dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025/2030, dem SPNV-Plan 2015 für das Land Bremen und dem Bundesverkehrswegplan 2030 sowie auf dem im und mit dem Kommunalverbund erarbeiteten regionalen Radschnellroutennetz (Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr, Beschluss 12/2020) wird ein integriertes und kooperatives Regionales Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen gemeinsam erarbeitet.

Dieses Regionale Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen dient als gemeinsame Basis zur kooperativen Entwicklung des Verkehrs in der Region Bremen/Niedersachsen.

Das Konzept soll unter gemeinsamer Federführung des Kommunalverbunds, des ZVBV und der Freien Hansestadt Bremen gemeinsam mit den angrenzenden Landkreisen, den niedersächsischen Mitgliedskommunen des Kommunalverbunds sowie ggf. weiteren wesentlichen Ein-/Auspendlergemeinden von/nach Bremen erarbeitet werden.

Es bietet eine erweiterte Basis u.a. für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne des ZVBV und für die Beantragung von Fördermitteln bei den Ländern HB und NI, beim Bund und bei der EU.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Basis des abgestimmten Verkehrskonzepts.

Nutzen und Wirkung der Maßnahme

- Minderung des Kfz-Verkehrs in Bremen und in der Region insgesamt
- Senkung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen im Stadt- und Regionalbusverkehr und damit Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz
- Stärkung des Umweltverbunds aus Rad und ÖPNV, Optimierung der Schnittstellen
- Zukunftscompatible Ausrichtung der Region auf postfossile Mobilität

Kosten

ca. 350.000 Euro

Einschl. Finanzierung / Fördermöglichkeiten

--

Bewertung/Vorschlag der Maßnahme mit Priorisierung
Empfohlen

Empfohlen 

5.3 Ergebnisse aus der Online-Beteiligung

Benennung im Voting: »Anbindung Stadt und Region«

Mit gesamt 4.140 von 7.726 Teilnehmenden (54 %) lag diese im Online-Voting „Anbindung Stadt und Region“ bezeichnete Teilstrategie auf Rang vier der Beteiligung, dennoch deutlich über 50 Prozent.

Die Beteiligung wurde in der Auswertung nochmal nach Alter und Autobesitz differenziert.

3.665 Teilnehmende haben die Maßnahmen unter „Anbindung Stadt und Region“ bewertet und eine Angabe zu ihrem Alter gemacht. Die Altersverteilung nach Stadträumen stellt sich wie nebenstehend dar:

Altersgruppenverteilung nach Stadträumen

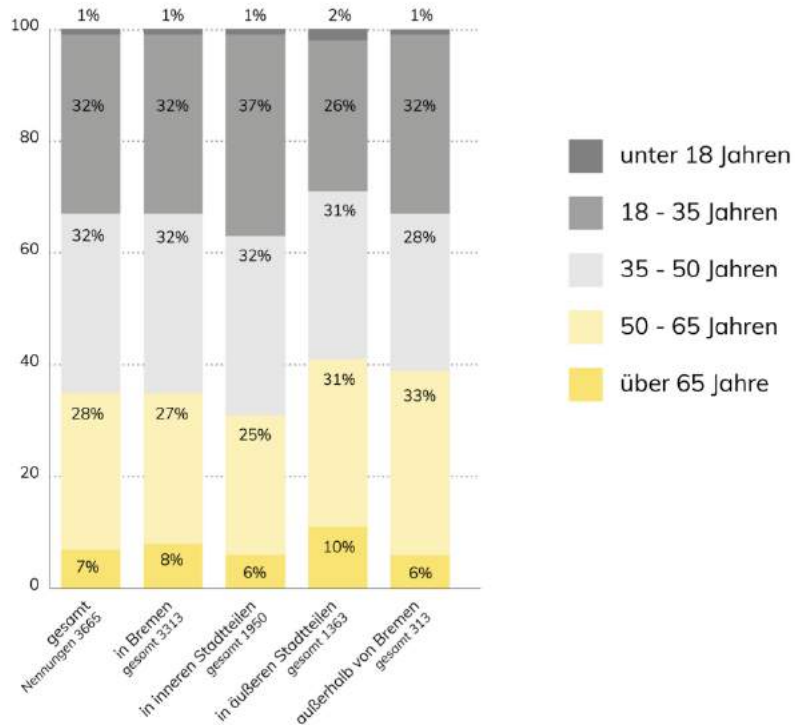


Abbildung 5-11: Altersgruppenverteilung nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

3.634 Teilnehmende haben die Maßnahmen unter „Anbindung Stadt und Region“ bewertet und eine Angabe zum Autobesitz gemacht. Die Verteilungen ohne und mit Auto pro Stadtgebiet stellt sich wie folgt dar:

Autobesitz nach Gebiet

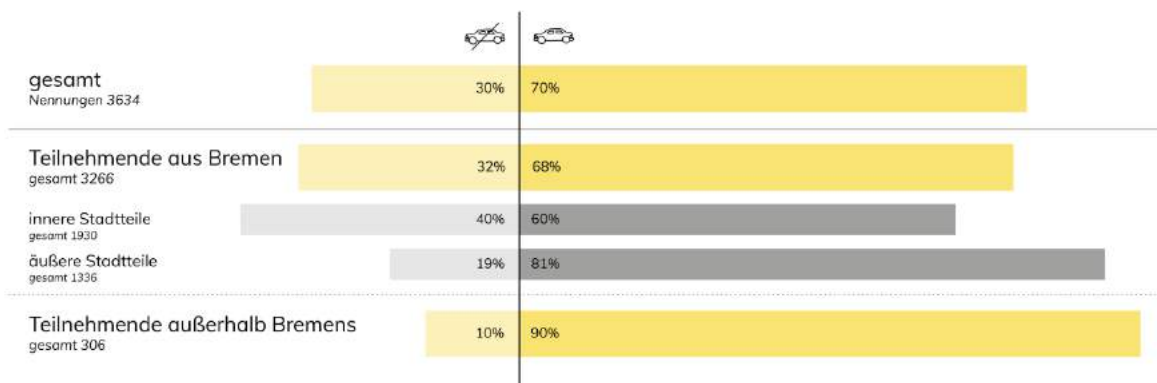


Abbildung 5-12: Autobesitz nach Stadträumen [Quelle: SKUMS, GfG]

Bewertung der Einzelmaßnahmen → Im Folgenden sind die 11 bewerteten Maßnahmen nach Reihenfolge ihrer durchschnittlichen Bewertung – von der höchsten Sternevergabe bis zur niedrigsten gelistet.

1 – ZOB – bequemer umsteigen



Das Umsteigen am Hauptbahnhof soll einfacher, bequemer und sicherer werden. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut und die Kapazitäten für zusätzliche Busse erhöht.

ZOB – bequemer umsteigen

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 1)

insgesamt 4053 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 1)

insgesamt 3267 Bewertungen

2 – Öfter und länger ans Ziel



Kürzerer Takt und weitere Angebote auch zu Randzeiten: Wichtige Achsen aus der Region sollen mindestens alle 30 Minuten bedient werden. Anschlüsse zu Busse und Bahnen in Bremen und dem regionalen Schienenverkehr werden verbessert – für mehr Flexibilität der Fahrgäste aus dem Umland.

Öfter und länger ans Ziel

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 2)

insgesamt 4043 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 2)

insgesamt 3261 Bewertungen

3 – Abstimmung der Mobilitätsangebote von Stadt und Region



Mit einer besseren Abstimmung der Angebote des Regionalverkehrs und der Linien der BSAG können Ressourcen effizienter genutzt werden – zum Vorteil der Kund*innen. Das ist gerade zu Randzeiten, in denen das Angebot nicht so dicht ist, sinnvoll. So bleibt immer alles im Fluss.

Abstimmung der Mobilitätsangebote von Stadt und Region

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 3)

insgesamt 3957 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 4,0 von 5 (Platz 3)

insgesamt 3199 Bewertungen

4 – Erschließung neuer Ziele in Bremen



Wichtige Bereiche wie Gewerbegebiete, einzelne Stadtteile oder der Flughafen werden direkt aus der Region angebunden. Dies spart Zeit und steigert auch die Attraktivität dieser Standorte in Bremen.

Erschließung neuer Ziele in Bremen**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 4)

insgesamt 4071 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 4)

insgesamt 3280 Bewertungen

5 – Bike & Ride



Räder sollen sicher und wettergeschützt abgestellt werden können – mit kurzen Wegen zur Haltestelle. Die Anbindung an das Radwegenetz wird verbessert. Für alle, die einen Teil ihres Weges mit dem Rad zurücklegen möchten, gilt es, ausreichende Kapazitäten zu schaffen.

Bike & Ride**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 5)

insgesamt 4035 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,9 von 5 (Platz 5)

insgesamt 3258 Bewertungen

6 – Zusätzliche regionale Schnellbusangebote



Aus der Region schnell an wichtige Orte in der Stadt gelangen. Busse mit hohem Komfort bringen die Menschen auf wichtigen Achsen schneller an ihr Ziel.

Zusätzliche regionale Schnellbusangebote**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,7 von 5 (Platz 6)

insgesamt 4042 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★★ 3,7 von 5 (Platz 6)

insgesamt 3255 Bewertungen

7 – Park & Ride



Gemeinsam mit den Nachbarkommunen wird ein Park-and-Ride-Konzept erarbeitet. Auf dieser Grundlage kann das P+R-Angebot an Bahnhöfen und wichtigen Verknüpfungspunkten bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Park & Ride**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,7 von 5 (Platz 7)

insgesamt 4026 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,7 von 5 (Platz 7)

insgesamt 3251 Bewertungen

8 – Regionalverkehr beschleunigen



Die Wartezeiten an Ampeln werden reduziert und die Bedienung von Haltestellen beschleunigt. Dies senkt die Reisezeit und steigert den Fahrkomfort.

Regionalverkehr beschleunigen**Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,6 von 5 (Platz 8)

insgesamt 4010 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,6 von 5 (Platz 8)

insgesamt 3239 Bewertungen

9 – Einführung digitale Buchung für Bike & Ride



Digitale Buchungsmöglichkeiten schaffen einfache und flexible Zugangsmöglichkeiten zu den gesicherten Abstellanlagen. Sie ermöglichen auch den Zugang für Gelegenheitsnutzer*innen und Tourist*innen an allen Stationen.

**Einführung digitale Buchung für
Bike & Ride****Bewertung alle Teilnehmende**

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,5 von 5 (Platz 9)

insgesamt 4024 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★☆ 3,5 von 5 (Platz 9)

insgesamt 3250 Bewertungen

10 – Direkte Anfahrt von Innenstadtzielen



Die Innenstadt soll auf mehr Achsen direkt erreichbar sein. Lästiges Umsteigen wird vermieden, die Gesamtreisezeit gesenkt.

Direkte Anfahrt von Innenstadtzielen

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★ 3,5 von 5 (Platz 10)

insgesamt 4021 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★ 3,5 von 5 (Platz 10)

insgesamt 3242 Bewertungen

11 – Mehr Leihangebote für die letzten Meter



Ohne eigenes Auto flexibel unterwegs sein. Angebote wie Leihräder und Carsharing ermöglichen dies auch in der Region. Eine integrierte Abrechnung oder Vergünstigungen für Kund*innen des Nahverkehrs steigern die Attraktivität des Umweltverbundes über Bremen hinaus.

Mehr Leihangebote für die letzten Meter

Bewertung alle Teilnehmende

Durchschnittliche Bewertung

★★★★ 3,3 von 5 (Platz 11)

insgesamt 4014 Bewertungen

Bewertung Bremen

Durchschnittliche Bewertung

★★★★ 3,3 von 5 (Platz 11)

insgesamt 3243 Bewertungen

Erste Erkenntnisse und Tendenzen aus den Votings

→ alle vorgestellten Maßnahmen wurden positiv bewertet und erhielten im Schnitt mehr als drei Sterne (3,3 bis 4,0 Sterne/ 3,7 im Schnitt)

Die drei besten Bewertungen erhielten:

→ ZOB – bequemer umsteigen (4,0 Sterne)











→ Abstimmung der Mobilitätsangebote von Stadt und Region (4,0 Sterne)

→ Öfter und länger ans Ziel (4,0 Sterne)

→ die Maßnahmen Abstimmung der Mobilitätsangebote von Stadt und Region (4,4 Sterne) sowie Öfter und länger ans Ziel (4,3 Sterne) wurden vor allen von den Menschen von außerhalb Bremens außerordentlich gut bewertet

(Alle in Klammern gesetzte Sterne-Werte sind Durchschnittswerte über alle Teilnehmenden hinweg.)

5.4 Handlungskonzept

	Autofreie Innenstadt		Planung (inkl. Prüfung / Baurechtschaffung), ggf. Schaffen der personellen Kapazitäten
	Parken in Quartieren (PIQ)		Bau (Vorbereitung, Beschaffung, Umsetzung)
	ÖPNV		Teilmaßnahmen im Bau bzw. in Betrieb/umgesetzt
	Stadt-Regionals Verkehrs-konzept (SRVK)		in Betrieb / umgesetzt
	"gesetzte" Projekte (VEP Bremen 2025 + laufende Projekte)		Personalstellen schaffen/Personal rekrutieren und einstellen

Teilfortschreibung VEP, Zeitplan der baulichen Umsetzung bzw. Inbetriebnahme

		2021				2022				2023				2024				2025	2026	2027	2028	2029	2030	nach 2030
		1 / 2021	2 / 2021	3 / 2021	4 / 2021	1 / 2022	2 / 2022	3 / 2022	4 / 2022	1 / 2023	2 / 2023	3 / 2023	4 / 2023	1 / 2024	2 / 2024	3 / 2024	4 / 2024							
6.1	Konzept Regionalbus-ZOB																							
6.2	Konzept Beschleunigung Regionalverkehr																							
6.3 a	Angebotsausweitung Regionalverkehr Stufe 1 - zusätzliche Fahrten auf bestehenden Linien (vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																							
6.3. b	Angebotsausweitung Regionalverkehr Stufe 2 - auf Grundlage der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																							
6.4	Netz Regionalverkehr (zusätzliche Linien) (vorbehaltlich Abstimmung mit Landkreisen im ZVBN)																							
6.5	Führung Regionalbusse in der Innenstadt																							
6.6	Schaffung von Schnellbusangeboten																							
6.7	Vernetzung Regionalbus und BSAG-Angebot																							
6.8	Integriertes B+R / P+R-Konzept																							
6.9	Letzte Meile Region (z.B. Bikesharing, Carsharing)																							
6.10	Digitalisierung B+R																							
6.11	Erarbeitung eines integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für den Verflechtungsraum des Oberzentrums Bremen“ für alle Verkehrsarten																							

6. Mitwirkende

Gesamtkoordination / Projektleitung:

- Gunnar Polzin (Gesamtkoordination)
- Nils Weiland (Projektleitung bis 06/2021)

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS):

- Maximilian Blobel
- Steffen Breyer
- Susanne Findeisen
- Michael Flassig
- Grit Gerber
- Sonja Gerling
- Michael Glotz-Richter
- Kristin Götze
- Jürgen Hoffmann (ab 04/2022)
- Thomas Kirpal
- Beate Lange
- Christoph Lankowsky
- Anne Mechels
- Kristina Schumacher
- Claudia Stürck
- Jens Tellmann
- Christian Weiss
- Anke Wilms

Amt für Straßen und Verkehr (ASV):

- Robert Bartsch
- Jürgen Bengard
- Rick Graue (ab 06/2022)
- Bernd-Stefan Köster
- Sebastian Mannl (bis 09/2021)
- Heike Reiche

Der Senator für Inneres:

- Andrea Twachtmann

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN):

- Christof Herr
- Tim Semmelhaack

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN):

- Rainer Counen
- Jürgen Engert

Bremer Straßenbahn AG (BSAG):

- Andreas Busch
- Markus Hallenkamp
- Katrin Weingarten

Consult Team Bremen (CTB):

- Melanie Kleyboldt
- Juliane Richter
- Dirk Schneider
- Christian van der Velde (bis 12/2021)

Projektbeirat:

- Staatsrat Ronny Meyer (Leitung bis 02/2022)
- Bürgermeisterin Dr. Maïke Schaefer (Leitung ab 03/2022)
- Dr. Ralph Baumheier, Senatskanzlei
- Erika Becker, BREPARK
- Ronny Birr, Der Senator für Inneres
- Stefan Brockmann, City Initiative
- Philipp Bruck, Grüne (ab 03/2022)
- Robert Bücking, Grüne (bis 02/2022)
- Torsten Bullmahn, CDU
- Andreas Busch, BSAG
- Sven Eckert, ADFC
- Michael Flassig, SKUMS
- Marcel Freihorst, CDU
- Grit Gerber, SKUMS
- Simone Gessner, SWAE
- Stephan Glinka, ADFC
- Rick Graue, ASV (ab 06/2022)
- Mustafa Güngör, SPD (ab 03/2022)
- Markus Hallenkamp, BSAG
- Christof Herr, ZVBN
- Jürgen Hoffmann, SKUMS (ab 04/2022)
- Michael Jonitz, CDU (ab 07/2021)
- Kristin Klimbert, ADFC
- Dr. Iven Krämer, SWH
- Thomas Kristen, Senatskanzlei
- Dr. Dirk Kühling, SWAE
- Christoph Lankowsky, SKUMS
- Jörg Lattner, SWH
- Sebastian Mannl, ASV (bis 09/2021)
- Stefan Markus, Sprecher der Beirätekonferenz
- Dirk Matthies, ADAC
- Dieter Mazur, B.U.N.D.
- Staatsrat Enno Nottelmann (ab 04/2022)
- Karsten Nowak, Handelskammer
- Olaf Orb, Handelskammer
- Gunnar Polzin, SKUMS
- Stefan Preuß, ASV (ab 03/2022)
- Heiko Recker, ADAC
- Heike Reiche, ASV
- Carolin Reuther, City Initiative
- Senatsbaudirektorin Prof. Dr. Iris Reuther
- Ralph Saxe, Grüne
- Thore Schäck, FDP
- Anja Schiemann, SPD
- Ralf Schumann, Die Linke
- Karin Schuster, SKUMS
- Tim Semmelhaack, ZVBN
- Christoph Spehr, Die Linke
- Paul Stillger, B.U.N.D.
- Heiko Strohmann, CDU (bis 06/2021)
- Lisa Tschink, B.U.N.D.
- Andrea Twachtmann, Der Senator für Inneres
- Falk Wagner, SPD
- Markus Weil, FDP
- Nils Weiland, SKUMS (bis 06/2021)
- Olaf Zimmer, Die Linke

BREPARK:

- Erika Becker
- Andreas Kartscher

Rambøll:

- Michael Holzhey
- Thomas Petersen
- Carolin Thalhofer

BBH:

- Roman Ringwald
- Tobias Wernicke

Civity:

- Friedemann Brockmeyer
- Caroline von Stülpnagel

Ebusplan:

- Matthias Rogge

IVV:

- Theo Jansen

Deichblick:

- Claas Premke
- Björn Upadek

Gruppe für Gestaltung:

- Julia Cords
- Anika Falke
- Hanke Homburg
- Katrin Johnsen
- Marthe Trottnow
- Florian Ullrich

Nol Molenaar (Fahrradparkhäuser)**????** (Erhebung Private Kfz-Stellplätze Innenstadt)

- ??
- ...

???? (Erhebung Durchgangsverkehr Innenstadt)

- ??
- ...

7. Impressum

Herausgeber

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
Contrescarpe 72
28195 Bremen
Telefon: 0421 361-4800
www.bau.bremen.de

Redaktion

Gunnar Polzin (SKUMS)
Nils Weiland (SKUMS bis 06/2021)
Dirk Schneider (CTB)
Juliane Richter (CTB)

Gestaltung

Consult Team Bremen
Juliane Richter
Dirk Schneider

Druck

Druckerei - Der Senator für Finanzen

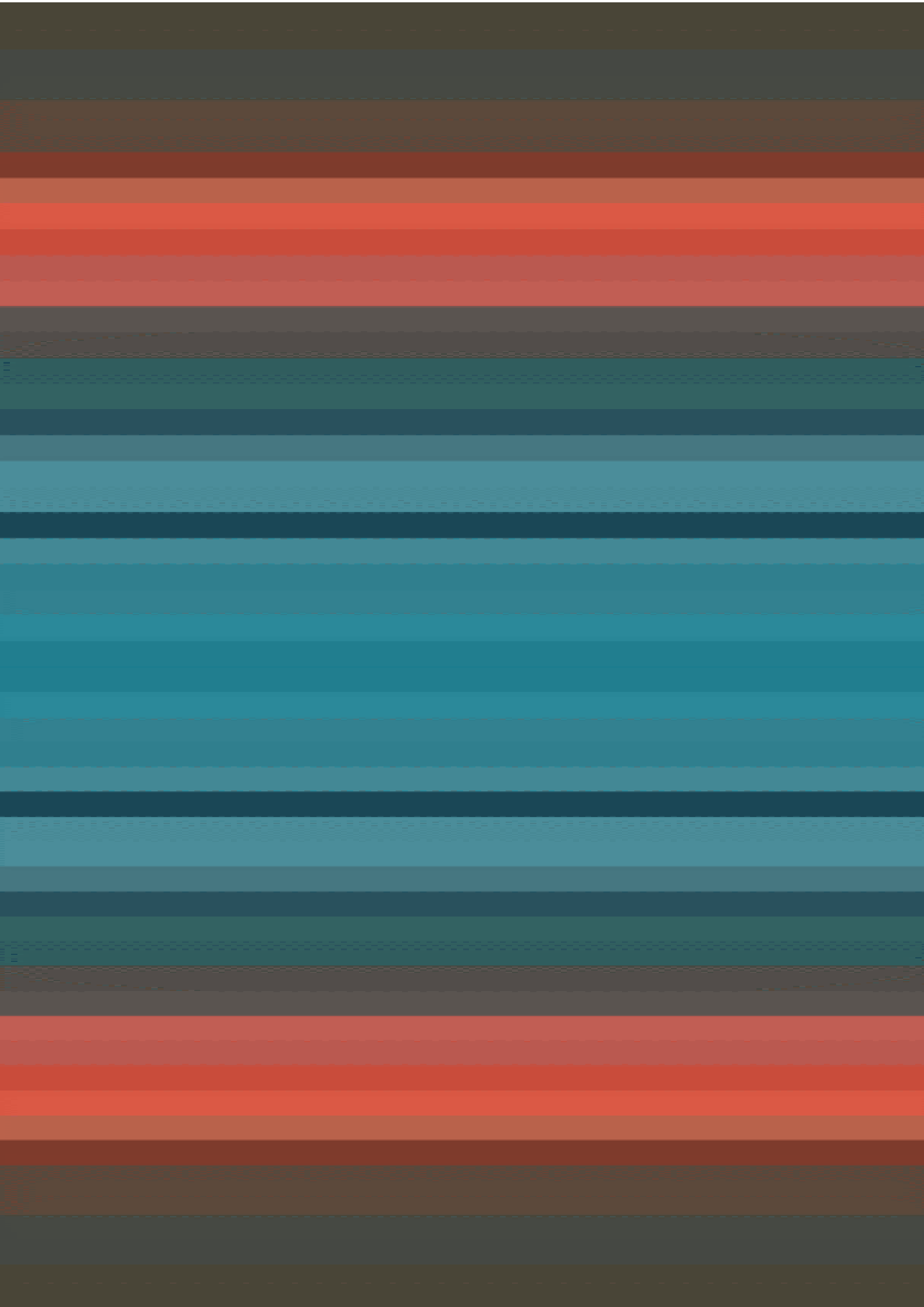
Bildnachweis

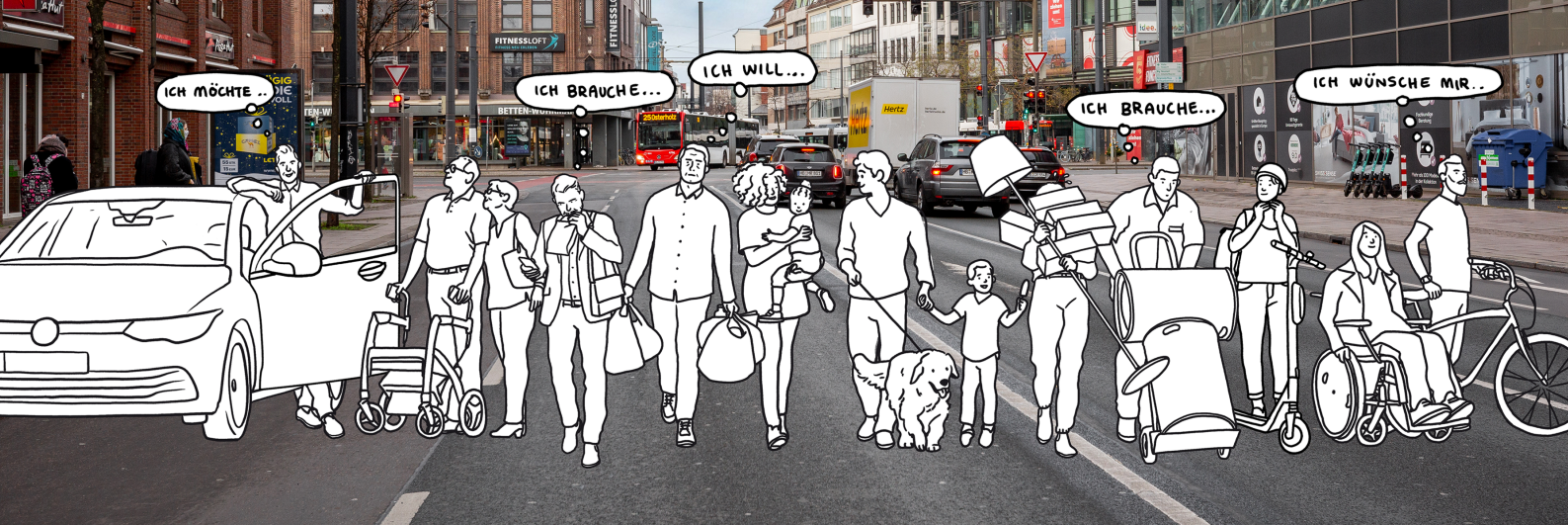
sofern nicht ausgewiesen:
SKUMS, BSAG, ZVBN

Weitere Unterlagen im Internet unter:

www.verkehr.bremen.de/....

QR-CODE





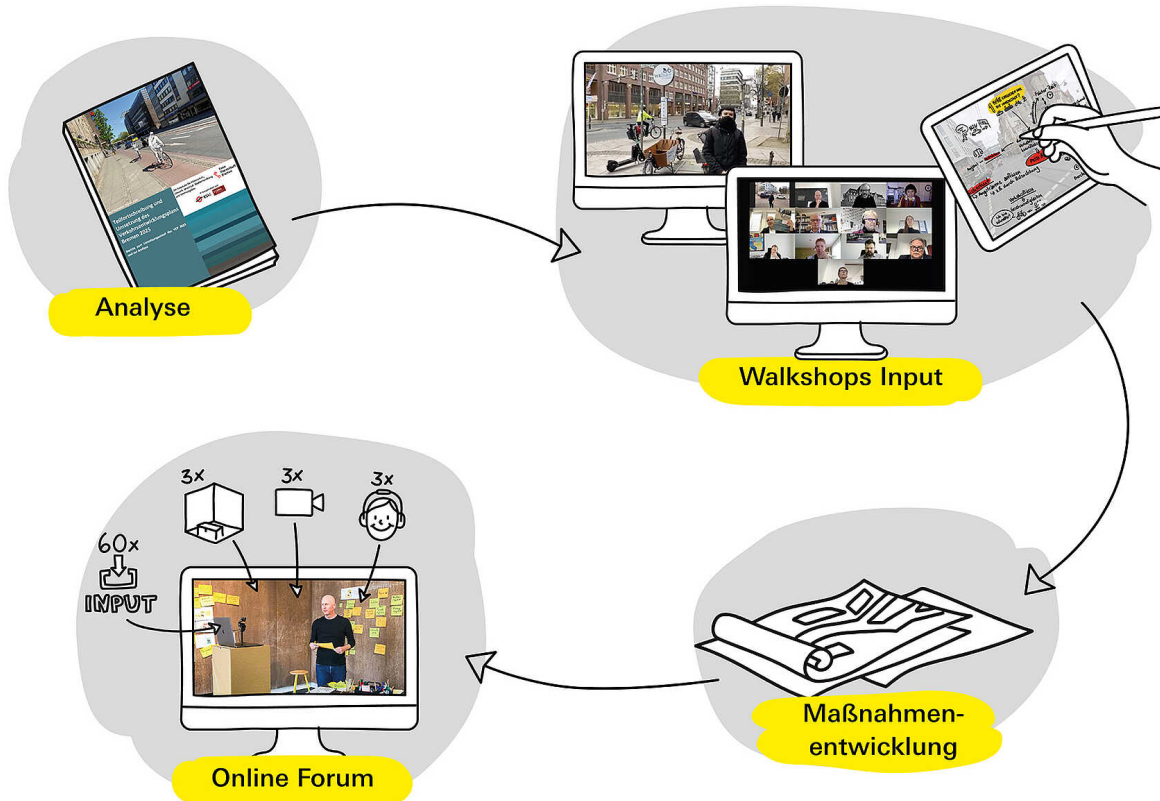
Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrsentwicklung in Bremen – mit Beteiligung

Vor dem Hintergrund von Klimawandel und zunehmender Verkehrsdichte bewegt die Frage: „Wie werden wir morgen mobil sein?“ die Menschen in den Ballungsräumen und Städten der Welt, so auch in Bremen. Dabei steht die Verkehrsplanung vor komplexen Herausforderungen. Es gilt den begrenzten Straßenraum für verschiedenste, möglichst umweltfreundliche Fortbewegungsarten neu zu verteilen, dabei attraktive Angebote zu schaffen. 140 Seiten umfasst die „Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ – ein Maßnahmenkatalog und eine Analyse, die allein schon durch ihren Umfang die hohe Komplexität der Aufgabe: „nachhaltig ökologische und soziale Verkehrswende“ spiegelt.

Bei aller Komplexität gilt es die Menschen in der Stadt mitzunehmen, sie zu informieren, die Diskussion durch Vermittlung von Zielen und Rahmenparametern auf einem hohen Niveau zu führen – und beschlossene Maßnahmen transparent zu machen.

Wir haben den Prozess der innerstädtischen Verkehrsplanung in Bremen in mehreren Phasen moderierend begleitet, Ergebnisse in Bilder gegossen, eine Informations- und Voting-Plattform erstellt und letztlich für die Bremer Verkehrswende eine visuelle Klammer geschaffen, unter der sich alle anstehenden Maßnahmen bündeln lassen. Denn der Umbau von Straßen und Plätzen wird zunächst belasten. Gut, wenn dabei nicht temporäre Einschränkungen im Fokus stehen, sondern der nachhaltige Gewinn für alle.



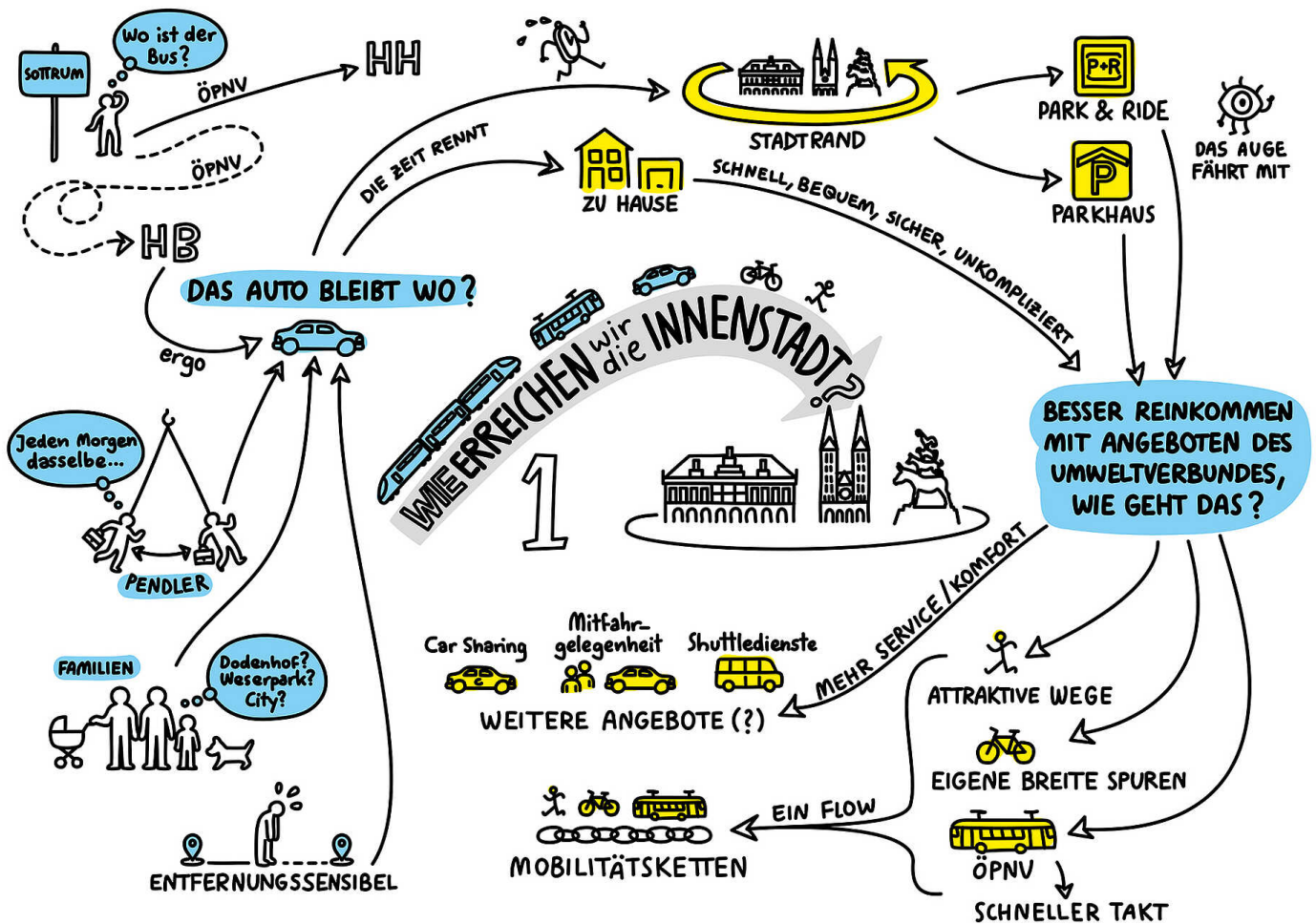
Phase 1: Walkshops und Workshops

Im Fokus stand die Mobilität in der Bremer City mit Beteiligung verschiedener Interessengruppen an der Innenstadtentwicklung: Vertreter:innen von Handel bis Kultur, von Automobil- bis Fahrradclub, von Immobilienentwicklung bis Tourismusförderung, organisiert im Projektbeirat, nahmen verteilt auf zunächst sieben Walkshops teil.

Walkshops? Gemeinsam mit CTB - Consult Team Bremen haben wir dieses hybride Format mit Außenkorrespondenz im realen Straßenraum und moderierter Videokonferenz entwickelt. Drei Fragestellungen standen in den verschiedenen Diskussionsrunden im Fokus:

- Wie erreichen wir die Innenstadt?
- Wo kommen wir in der Innenstadt an, steigen um oder fahren wieder weg?
- Wie bewegen wir uns in der Innenstadt und durch sie hindurch?

In einem Just-in-time Graphic Recording haben wir die Ergebnisse aus der Diskussion gespiegelt und in ein Ergebnisprotokoll gegossen. Weiter verfeinert und konkretisiert wurden sie in zwei großen Abschlussworkshops. Für alle Teilnehmenden ergaben sich aus der hohen Qualität in den geleiteten Diskussionen neue Erkenntnisse und Perspektiven. Gleichzeitig profitierte das Ressort Verkehrsplanung. Geplante Maßnahmen wurden bestätigt, priorisiert und auch modifiziert.



Phase 2: Information und Voting

Grafische Mittel finden, um Planungen vorwegzunehmen. Dabei genügend Offenheit signalisieren, Spielräume kenntlich machen – und verdeutlichen, dass jede Meinung zählt. All das haben wir auch bei der Entwicklung der Website bremen-bewegen.de berücksichtigt.

Über 40 Maßnahmen-Planungen fanden sich so auf digitalen Spielkarten wieder. Jede Karte bzw. Maßnahme konnte mit maximal fünf Punkten bewertet werden. Nach zweimonatiger Laufzeit und gesamt 7.700 validen Bewertungen ergab sich ein weiteres wichtiges Meinungsbild aus der Stadtgesellschaft heraus. Wieder konnte das Verkehrsressort wichtige Trends aufgreifen.

Tendenzen, Widerstände, Zustimmungen – die Ergebnisse aus der öffentlichen Maßnahmenbewertung wurden im Projektbeirat weiter erörtert und flossen in das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans ein.

Gute Karten für einen stadtrträglichen Verkehr – spiele sie aus!

Spieleregeln – so sammelst du Maßnahmen und ihre Effekte bewertet!

Wähle eine Karte aus, beschrifte sie mit Maßnahmen und bewerte sie nach den Kriterien Lebensqualität und Erreichbarkeit. Die Karten sind in vier Kategorien unterteilt: Öffentliche Plätze, Parken, Öffentliche Verkehrsmittel und Mobilität in der Innenstadt.

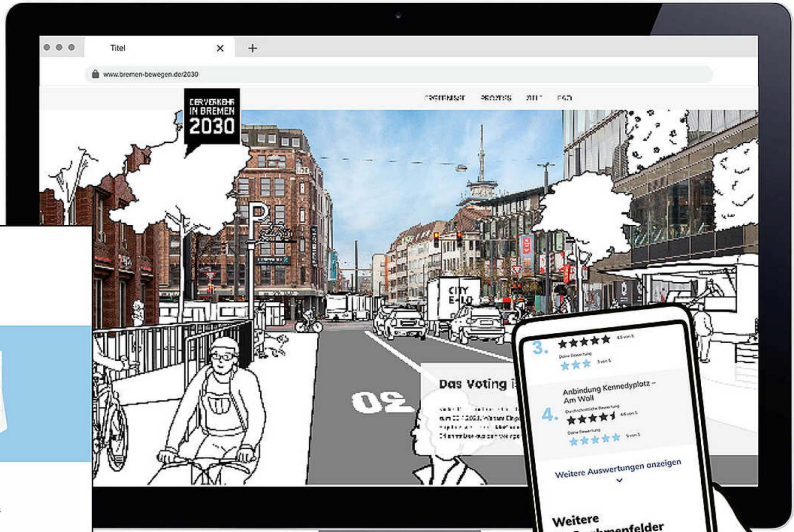
Verkehrsentwicklung 2030 – dein Voting und der Prozess

Die Karten sind in vier Kategorien unterteilt: Öffentliche Plätze, Parken, Öffentliche Verkehrsmittel und Mobilität in der Innenstadt.

Viele Startpunkte – eine Richtung: Verkehr für für lebenswerte Stadträume neu organisieren.

- Öffentlichkeit: Anbindung Stadt und Region
- Sicherstellung: Parken in Quartieren
- Erhaltung: Öffentliche Verkehrsmittel
- Sicherstellung: Mobilität in der Innenstadt

© 2019 Bremer Institut für Stadtentwicklung und Stadtplanung (BIS) und dem Institut für Verkehrsplanung und Stadtentwicklung (IVS) der Universität Bremen. Alle Rechte vorbehalten. Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nicht ohne schriftliche Genehmigung des BISE und des IVS verbreitet oder in irgendeiner Weise kopiert werden. Die BISE und das IVS sind für die Inhalte dieses Dokuments verantwortlich. Die BISE und das IVS sind für die Inhalte dieses Dokuments verantwortlich.



Das Voting

3. Anbindung Kennedyplatz – Am Wall

4. Öffentliche Verkehrsmittel

Weitere Auswertungen anzeigen

Weitere Maßnahmenfelder bewerten

- Anbindung Stadt und Region
- Busse und Bahnen
- Parken

Mobilität in der Innenstadt MEHR FAHRRADSTELLPLÄTZE

ZIELE FÜR BREMEN

Lebensqualität ●●●○○
Erreichbarkeit ●●○○○

VERBESSERUNG
Sicherheit | Komfort | Schnelligkeit

Mehr Info

ICH FINDE DAS ...

★★★★

WICHTIG UNVERZICHTBAR

Mobilität in der Innenstadt MEHR FAHRRADSTELLPLÄTZE

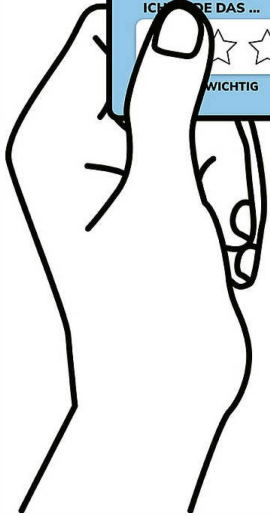
Wer mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren möchte, der benötigt sichere Abstellplätze – ohne Fußwege zu versperren. Mehr Fahrradbügel, verteilt in der Bremer City und neue zentrale Fahrradparkhäuser für noch mehr Sicherheit und Schutz vor Regen steigern die Lust am Innenstadtbesuch mit dem Drahtesel.

Zurück

ICH FINDE DAS ...

☆☆☆

NICHT SO WICHTIG UNVERZICHTBAR

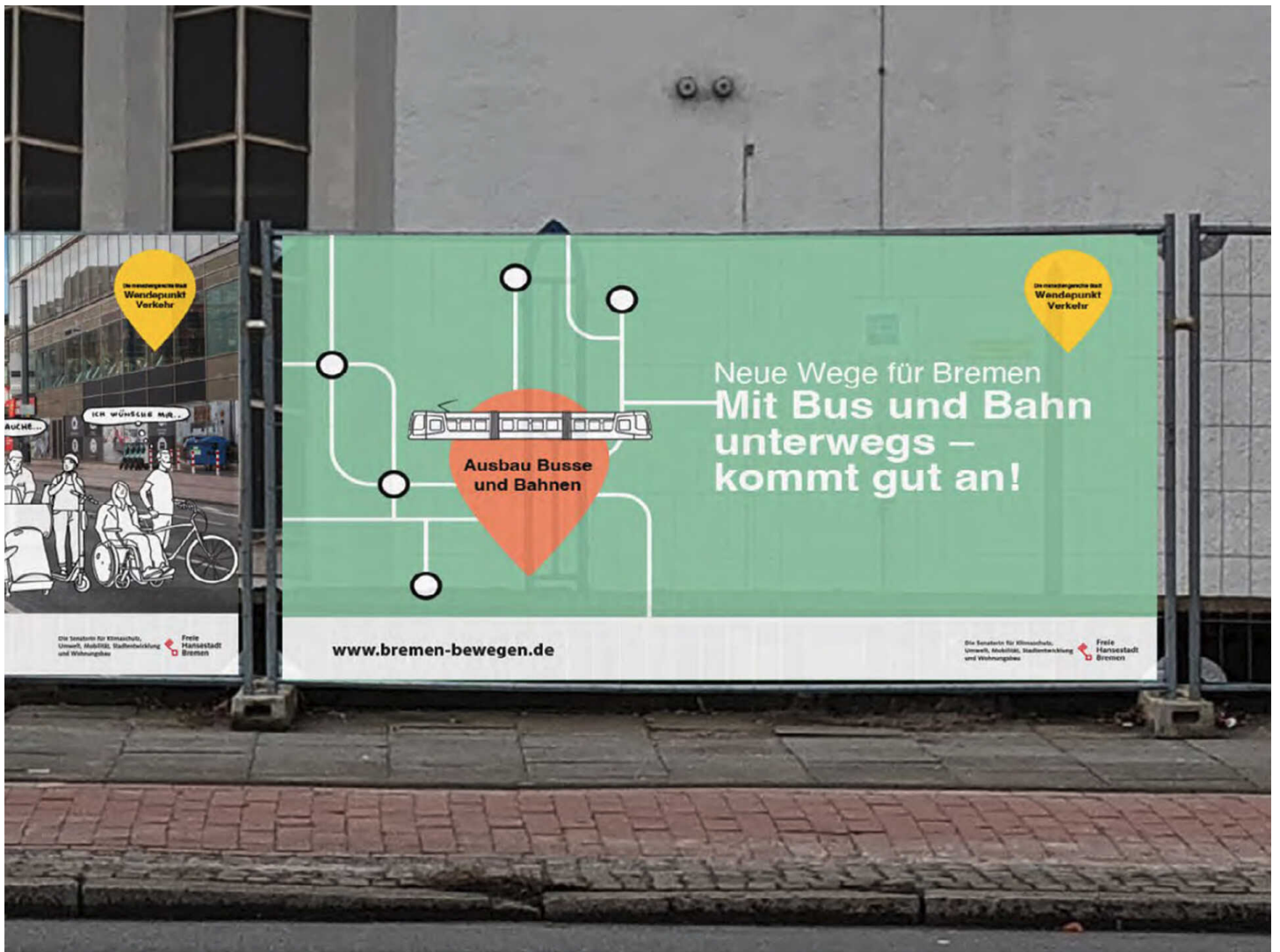


Phase 3: Labeling und Maßnahmenkommunikation

Wenn ein so großes Infrastrukturvorhaben wie die Neuorganisation von Verkehren im Sinne der menschengerechten Stadt an den Start gebracht werden soll, bedeutet das aus Sicht der Verkehrsplanung zunächst eines: Viele Baustellen! Und die sind bekanntlich eher unbequem, stellen zuerst Barrieren dar, anstatt den Verkehrsflow zu fördern.

Um so wichtiger wird hier die Aufgabe der Kommunikation. Wird das „Warum“ verstanden, steigt auch die Akzeptanz. Wir haben für die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau SKUMS einen Kommunikationsbaukasten erstellt, mit dem Ziel, einfache visuelle Ankerpunkte zu setzen, damit die thematische Zuordnung zu erleichtern und flexibel auf aktuelle Maßnahmen reagieren zu können.





Labeling über Plakate im Stadtraum verbunden mit einem Link auf eine zentrale Info-Website ist hierbei eine erprobte Strategie. Auch zum Beispiel bei der Erweiterung der Straßenbahnlinien 1 und 8 ins Bremer Umland konnten wir diese Kommunikationsstrategie erfolgreich anwenden.

Wir stehen an einem Wendepunkt Verkehr. Das ist nicht banal, das erfordert viel Planungsarbeit auf der einen, und professionelle Vermittlung über eine transparente Kommunikation auf der anderen Seite. Eine Aufgabe, die uns besonders bewegt.



Foto / Illustration: SKUMS / GfG

Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Bericht zum Umsetzungsstand des VEP 2025
und zur Analyse

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



Freie
Hansestadt
Bremen

in Kooperation mit:



BSAG



zvbv
zentralverband der verkehrsbetriebe
bremens (verkehrsverbund)

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Rahmen	1
2	Umsetzungsstand und Evaluation des VEP 2025	3
2.1	Umsetzungsstand VEP 2025.....	3
2.2	Betrachtung Umsetzung VEP 2025	3
2.2.1	Maßnahmenfeld A/B Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr	3
2.2.2	Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität	6
2.2.3	Maßnahmenfeld D: Radverkehr	8
2.2.4	Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr, SPNV	10
2.2.5	Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit.....	13
2.2.6	Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr	15
2.2.7	Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimobilität	17
2.2.8	Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.....	18
2.2.9	Maßnahmenfeld J: Elektromobilität	19
2.2.10	Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit	19
2.2.11	Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit	19
2.3	Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bremer*innen	20
2.4	Verkehr in Stadt und Region	27
2.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse	28
3	Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.....	29
3.1	Veränderungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens	29
3.2	Randbedingungen durch die COVID-19-Pandemie:	32
4	Autofreie Innenstadt	33
4.1	Verkehrspolitische Ziele	33
4.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	34
4.3	Analyse	35
4.3.1	Erreichbarkeit der Innenstadt.....	36
4.3.2	Fußverkehr	38
4.3.3	Radverkehr.....	45
4.3.4	ÖPNV.....	56
4.3.5	Kfz-Verkehr	59
4.3.6	Ruhender Kfz-Verkehr	65
4.3.7	Verkehrs- und Signaltechnische Betrachtung.....	76
4.3.8	Einbahnstraßenregelung Am Wall	80
4.4	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse	83
5	Parken in Quartieren	85
5.1	Verkehrspolitische Ziele	85
5.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	86
5.3	Exkurs: Was machen andere Städte?.....	88
5.4	Analyse	89

5.4.1	Einwohnerwachstum und Zunahme von Kraftfahrzeugen	89
5.4.2	Jüngste Planungen	91
5.4.3	EU-Projekt SUNRISE	92
5.4.4	Bewohnerparken in Findorff.....	94
5.4.5	Die Bedeutung von Car-Sharing.....	94
5.4.6	Der Weg zur Einführung von Bewohnerparken.....	95
5.4.7	Was wird im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung und -Umsetzung untersucht?	95
5.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	96
6	ÖPNV-Strategie.....	97
6.1	Verkehrspolitische Ziele	97
6.2	Umsetzungsstand VEP 2025.....	98
6.2.1	Umsetzungstand SPNV	100
6.3	Vertragliche Konstellation des ÖPNV in Bremen	102
6.4	Vergleich mit anderen Städten	102
6.5	Angebotsmaßnahmen.....	103
6.5.1	VDV-Vorzugsszenario zur Verkehrswende und dessen Bedeutung für Bremen	103
6.5.2	Kennzahlen der Entwicklung des ÖPNV seit 2014.....	104
6.5.3	Reisezeitenvergleich zwischen ÖPNV, MIV und Radverkehr.....	107
6.5.4	Herleitung des Untersuchungsbedarfs	108
6.5.5	Kundenbedürfnisse besser befriedigen	109
6.6	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	111
6.7	Ticket- und Tarifmaßnahmen.....	111
6.8	Alternative Antriebstechnologien	115
6.9	Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität.....	118
6.10	ÖPNV-Finanzierung	120
6.10.1	Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen	120
6.10.2	Verlustausgleich.....	120
6.10.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....	121
6.10.4	Entflechtungsmittel	121
6.10.5	Regionalisierungsmittel	121
6.11	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	122
7	Stadt-Regionales Verkehrskonzept	123
7.1	Verkehrspolitische Ziele	123
7.2	Übersicht Umsetzungsstand VEP 2025	124
7.2.1	Radverkehr.....	124
7.2.2	Intermodale Verknüpfung	125
7.3	Analyse	126
7.4	Bedeutung und Analyse des Stadt-Umland-Verkehrs.....	126
7.4.1	Verkehrsverflechtungen Bremen – Umland	130
7.4.2	Heutiges Netz und Angebot.....	133
7.4.3	Nachfrage.....	134

7.4.4	Infrastruktur.....	135
7.4.5	Tarif.....	136
7.4.6	Fahrgastinformation	136
7.5	Zusammenfassung der Kernerkenntnisse.....	136
8	Anlagen.....	138
1	– Übersicht VEP-Maßnahmen / Status Umsetzung (Kapitel 2.1)	138
2	– Betrachtung Durchgangsverkehre (Kapitel 4.3.5.2)	138

1 Anlass und Rahmen

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:

Die Bremische Bürgerschaft hat am 23. September 2014 das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025 beschlossen. Durch dieses politisch einstimmig beschlossene Handlungskonzept liegen für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten 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 ausgegerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven von Bedeutung.

Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan für das Land Bremen 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) 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesschiene- wege 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 City erfolgte im Jahr 2018 eine Fortschreibung des VEP für diese Bereiche.

*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 Handlungskonzepts 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

Die Teilfortschreibung des VEP erfolgt in Bereichen, in denen die Maßnahmen des VEP 2025

- nicht bzw. zu langsam in die Umsetzung kommen,
- nicht die gewünschte Wirkung erzielen oder
- sich die Randbedingungen geändert haben.

Hierbei erfolgt eine Konzentration auf Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können.

2 Umsetzungsstand und Evaluation des VEP 2025

2.1 Umsetzungsstand VEP 2025

Der VEP 2025 enthält 193 Maßnahmen in insgesamt 11 Handlungsfeldern.

Zum derzeitigen Stand sollten 62 Maßnahmen umgesetzt worden sein. 72 sollten sich in Bearbeitung befinden. Tatsächlich wurden 12 Maßnahmen umgesetzt und es befinden sich derzeit 93 in Bearbeitung bzw. sind teilweise umgesetzt worden. 2019 fanden zu jedem Handlungsfeld ein interner Workshop statt. Ziel war es die Bearbeitungsstände der einzelnen Maßnahmen zusammenzufassen und evtl. die Prioritäten hinsichtlich der Bearbeitung zu bewerten, um somit den Defiziten gegenüber dem Zeitplan des Handlungskonzepts entgegen zu wirken.

Das beschlossene Handlungskonzept des VEP 2025 behält weiterhin Gültigkeit und werden in den Teilstrategien vertieft betrachtet. Die für die jeweilige Teilstrategie relevanten Maßnahmen sind in den Kapiteln zu den einzelnen Teilstrategien dargestellt.

Der aktuelle Umsetzungsstand aller Maßnahmen des VEP-Handlungskonzepts sowie ggf. die Randbedingungen, die eine termingerechte Umsetzung nicht zugelassen haben, werden nachfolgend erläutert. Eine tabellarische Auflistung ist in Anlage 1 dargestellt.

2.2 Betrachtung Umsetzung VEP 2025

2.2.1 Maßnahmenfeld A/B Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr

Herausragendes Projekt in diesem Maßnahmenfeld ist der Ringschluss der A 281 (BS.1). Nach mehrjährigen Verhandlungen mit den Grundeigentümern auf der planfestgestellten Trasse wurden im Abschnitt 4 im Bereich des Wesertunnels die letzten Klagen zurückgezogen, so dass hier nunmehr vollziehbares Baurecht vorliegt. Ausgehend vom Baubeginn im Januar 2019 wird die Fertigstellung für das Jahr 2024 angestrebt. Der Abschnitt 3/2 wurde im Herbst 2014 für den Verkehr frei gegeben.



Abbildung 2-1 Autobahn-Eckverbindung A281; Quelle: DEGES

Für den BA 2/2 liegt nach dem Urteil des BVwG Baurecht vor.

Der Neubau der B 212n (BS,1a) zur direkten Anbindung des Unterweserraums befindet sich aktuell in der Entwurfsplanung zur Erstellung eines RE-Entwurfes. Vorab wurde im Mai 2019 in einem umfangreichen Dialogverfahren eine vorzugswürdige Trassenführung und Verknüpfungsvariante mit der L875 erarbeitet. Der RE-Entwurf soll im ersten Halbjahr 2021 dem Bund zur Genehmigung vorgelegt werden.



Geschäftsbereich Oldenburg

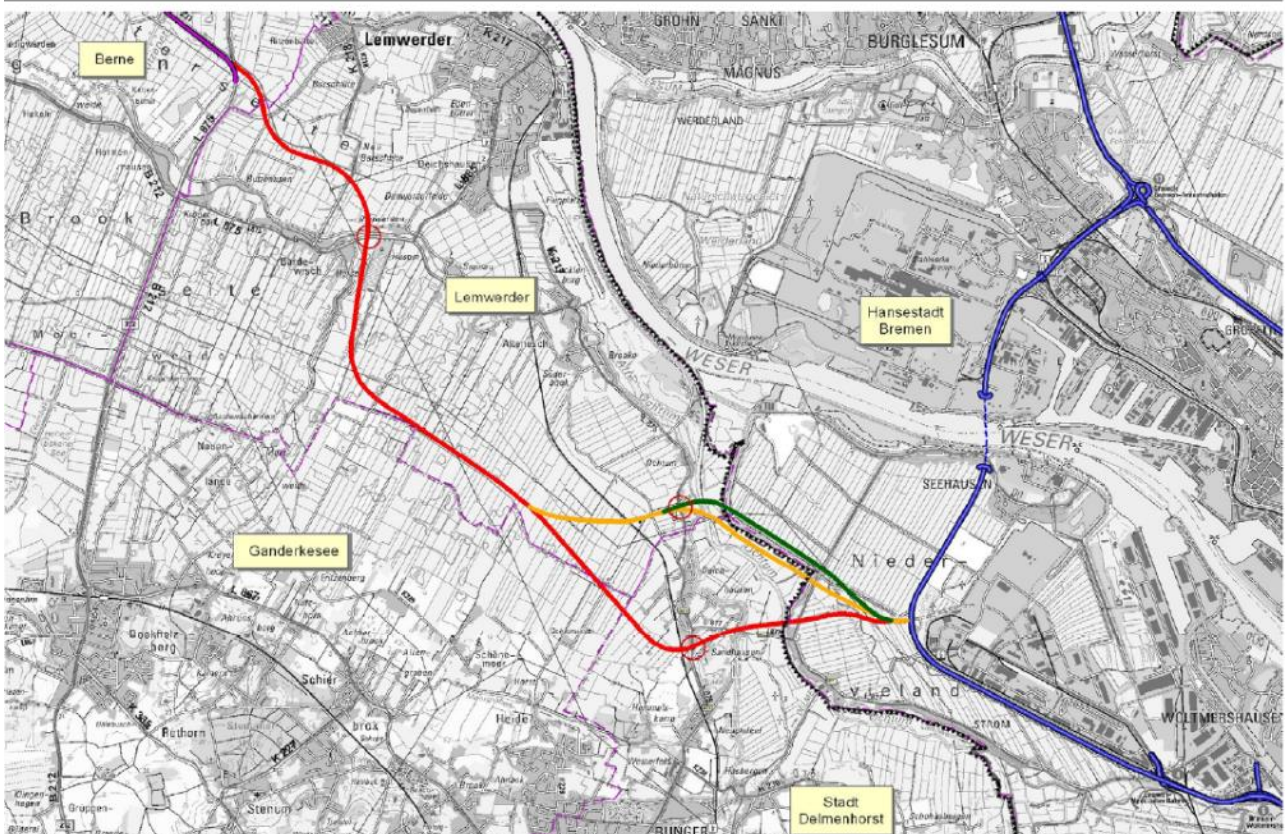
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Abbildung 2-2 Neubau B 212n; Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Der Umbau der Habenhauser Brückenstraße (A.5 bis A.9) wird ab August 2020 beginnen. Der Umbau der Heinrich-Plett-Allee (BS.6) wird im Zuge des Baus der Linie 1 nach Mittelhuchting in den nächsten Jahren erfolgen.

Die Bahnunterführungen in Oberneuland (BS.9) sind fertig gestellt.

Der Zeppelin-Tunnel (BS.11) wird als Kreuzungsmaßnahme gemeinsam mit der DB in den kommenden Jahren umgesetzt

Die Planungen für die neue Anschlussstelle Achim-West und Verlängerung der Theodor-Barth-Straße (A.4) liegen als Machbarkeitsstudie vor, die weitere Umsetzung wird in Abhängigkeit von den zu schließenden Vereinbarungen zwischen Bremen und Achim erfolgen.

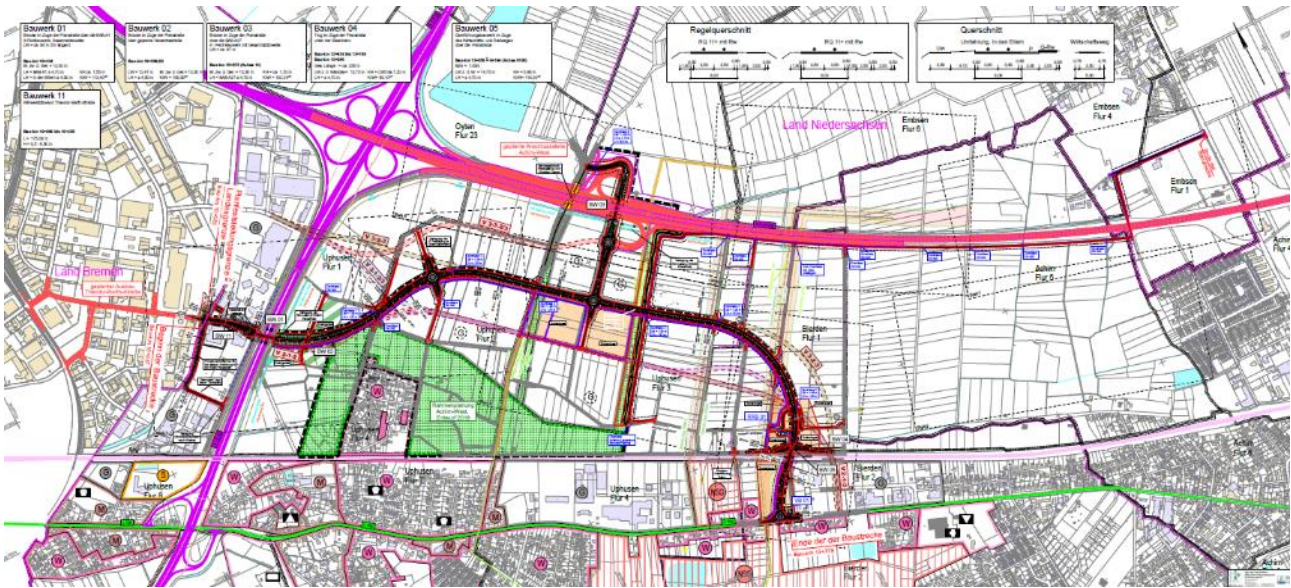


Abbildung 2-3 Übersichtsplan Anschlussstelle Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße

Die Verlängerung der Straße Am Gaswerksgraben (A.15) bis zur Senator-Apelt-Straße soll im Rahmen der Entwicklung des „Tabakquartiers“ im Gebiet „Vorderes Woltmershausen“ umgesetzt werden.

Der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen (B.2) ist im BVWP 2030 mit diversen Maßnahmen enthalten. Bereits für die Neuvergabe der Regio-S-Bahn sind Anpassungen vorgesehen. Insgesamt kommen die Eisenbahnmaßnahmen aufgrund der nicht abschließenden Projektbewertung des Bundes nur langsam voran.

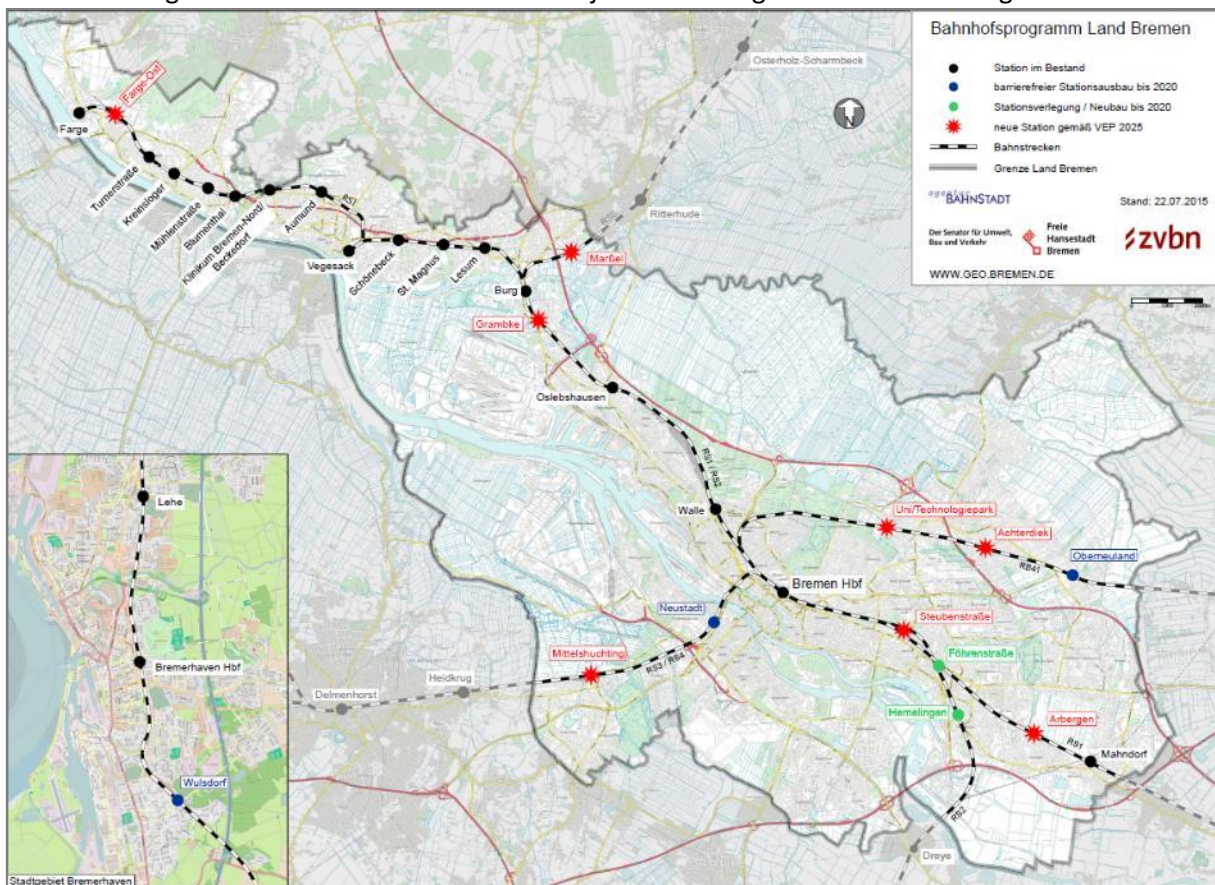


Abbildung 2-4 Ausbauplanung gemäß VEP, Stand 2015

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden. Dies lag zum einen am fehlenden Baurecht, verbunden mit schwierigen Grunderwerbsverhandlungen, zum anderen auch im Bereich der Optimierung von Signalsteuerungen oder Verbesserung der Straßenunterhaltung an nicht ausreichend verfügbaren Personal- bzw. Finanzressourcen.

2.2.2 Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

In diesem Themenfeld ist eine Umsetzung in Periode 1 (2015-2019) nicht spürbar erfolgt. Die erforderlichen Personalkapazitäten wurden bislang verspätet (1. Stufe des Teams Nahmobilität ab 2019) und nicht in allen Bereichen (weiterhin fehlende Kapazitäten für Entwurf und Bau) zur Verfügung gestellt. Das Programm C.16 „Mehr Querungsstellen für Fußgänger“ wird sukzessive umgesetzt, die Umgestaltung der Domsheide (C.12) wird für das Jahr 2022 zurzeit vorbereitet.



Abbildung 2-5 Fußverkehr; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS



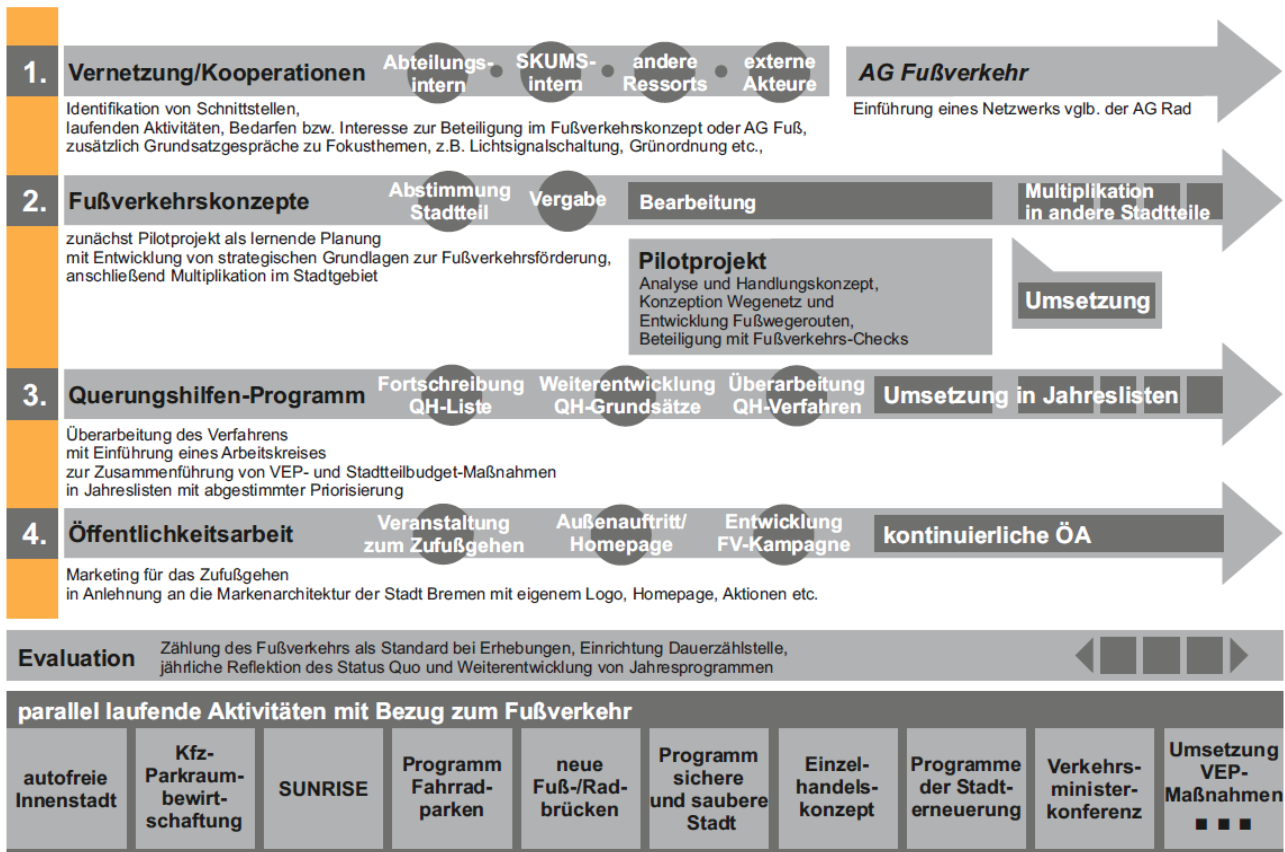
Abbildung 2-6 Neue Querungshilfe am Osterdeich; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Auf Grundlage der im VEP beschlossenen Maßnahmen aus Handlungsfeld C „Fußverkehr/Nahmobilität“, F „Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ sowie L „Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit“ ist ein Vorgehen für den Einstieg in die Fußverkehrsförderung entwickelt worden das den Fußverkehr als System versteht und aus vier Bausteinen besteht.

- Baustein 1: Vernetzung und Kooperationen
- Baustein 2: Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene
- Baustein 3: Mehr Querungsstellen für Fußverkehr
- Baustein 4: Öffentlichkeitsarbeit

Strategie zur Fußverkehrsförderung

Team Nahmobilität
11.03.2020



Abkürzungen FV: Fußverkehr ÖA: Öffentlichkeitsarbeit QH: Querungshilfen

Abbildung 2-7 Strategie zur Fußverkehrsförderung, SKUMS 2020



Abbildung 2-8 Fußverkehr; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden. Im Rahmen des Doppelhaushalts 2020/2021 ist vorgesehen, entsprechende Personalverstärkungen sowohl in der Verkehrsabteilung der senatorischen Behörde als auch im Amt für Straßen und Verkehr zu finanzieren und diese bis Mitte 2021 zu besetzen.

2.2.3 Maßnahmenfeld D: Radverkehr

Auch in diesem Themenfeld ist eine Umsetzung in Periode 1 (2015-2019) nicht spürbar erfolgt. Die seit 2017 vorliegende und zur Umsetzung beschlossene Machbarkeitsstudie der Premiumroute HB-Nord-Innenstadt-Hemelingen (D.15) ist bislang in keinem Abschnitt umgesetzt. Aktuell ist das Projekt neu strukturiert worden unter Federführung der senatorischen Behörde, zeitnah wird die Umsetzung von Abschnitten in Walle (Steffensweg), Mitte (Wallring) und Hemelingen (Ortwisch) erfolgen.

Ziel ist es, bis Mitte 2023 die Premiumroute herzustellen, vor allem durch Lückenschlüsse in Bereichen mit erheblichen Qualitätsdefiziten.

Die Premiumroute D.16 Huchting-Innenstadt-Uni-Lilienthal konnte mit dem Umbau des Sterns und mit der Umgestaltung der Parkallee in einer ersten Stufe umgesetzt werden.

Die Überprüfung der Anbindung der Wirtschaftsstandorte an die geplanten Premiumrouten ist im weiteren Verlauf der Umsetzung der Maßnahmen in den Fokus zu nehmen. Insbesondere durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes ergeben sich hier neue Potenziale. Zur Nutzung dieser Potenziale gilt es, die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.



Abbildung 2-9 Grüne Welle Rembertiring; Parkallee; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr



Abbildung 2-10 Radverkehrsführung am Stern; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Die Planungen der Weserbrücken (D.22 Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe-Stadtwerder-Altenwall) sind in unterschiedlichen Stadien. Für die Brücke über die Kleine Weser findet bereits die ingenieurtechnische Fachplanung statt. Für die neue Fuß- und Radwegbrücke über die Weser von Hemelingen nach Habenhausen (D.23) liegt eine Machbarkeitsstudie aus 2015 vor, mit der der Planungskorridor festgelegt wurde. Zurzeit wird die technische Planung vorbereitet.

Mehr Fahrradabstellanlagen werden sukzessive in Stadtteilen, zunächst in Schwachhausen, Woltmershausen und Blumenthal umgesetzt.

Das Programm Fahrradfreundlich Ampelkreuzungen (BS.4, D.3) wird sukzessive umgesetzt, Grüne Welle für den Radverkehr (D.4) wurde im Zuge der Rembertistraße auf der Premiumroute modellhaft D.16 realisiert.

Die Umsetzung von Fahrradstraßen (D.8) gestaltete sich als schwierig und erfolgte seit 2015 nicht mehr im Zuge von Fahrradrouten. Zum einen ist der bauliche Aufwand für eine Umgestaltung relativ hoch, zum anderen gab es in Stadtteilen Widerstände u.a. gegen die Fahrradstraße Vegesacker Straße in Walle und die Fahrradstraße Scharnhorststraße in Schwachhausen. Der Widerstand bezog sich teilweise auf die Beschilderung (Walle) aber auch auf die mit der Einführung einer Fahrradstraße verbundene Vorfahrtsregelung (Schwachhausen), infolge derer Kfz-Schleichverkehr in Wohnquartieren befürchtet wurde. Positivbeispiel hingegen ist die Umsetzung eines Fahrradmodellquartiers in der Alten Neustadt, die im VEP allerdings nicht enthalten war. Hier wurde das gesamte innere Erschließungsstraßennetz in Fahrradstraßen und letztendlich in Deutschlands erste Fahrradzone umgewandelt.



Abbildung 2-11 Fahrradmodellquartier; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Die erforderlichen Personalkapazitäten wurden bislang verspätet (ab 2019) und nicht in allen Bereichen (im Amt für Straßen und Verkehr fehlen Kapazitäten) zur Verfügung gestellt.

Insgesamt ist festzustellen, dass Radverkehrsmaßnahmen sehr kleinteilig sind und eine hohe Sensibilität in der Abstimmung mit den Stadtteilbeiräten aufweisen. Bislang sind vor allem aufgrund nicht ausreichend vorhandener Personalkapazitäten wenig Maßnahmen ausgeplant und wenig umgesetzt worden.

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.4 Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr, SPNV

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist nicht im Zeitplan des VEP, der die Umsetzung der Querverbindung Ost (BS.18), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelhuchting (BS.19) und Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe (BS.20) in der Periode 2015-2019 vorsieht. Maßgeblich verantwortlich für die Verzögerungen sind mehrmalige Anpassungen der Planungen (Huchting), Auseinandersetzungen vor Gericht zu Fragen des verwendeten Planungsrechts (Linie 8) und ein komplexer Rechtsrahmen sowie Anforderungen, die im Rahmen des Anhörungstermins geäußert wurden. Das Abarbeiten ergänzender Gutachten hat vor allem im Bereich von Fachgutachten für Lärmschutz aufgrund einer Überlastung der Fachgutachter zu Verzögerungen geführt. Hinzu kam eine politisch teilweise ambivalente Positionierung bei Projekten, die die Argumentation für die Projektverantwortlichen erschwerte.

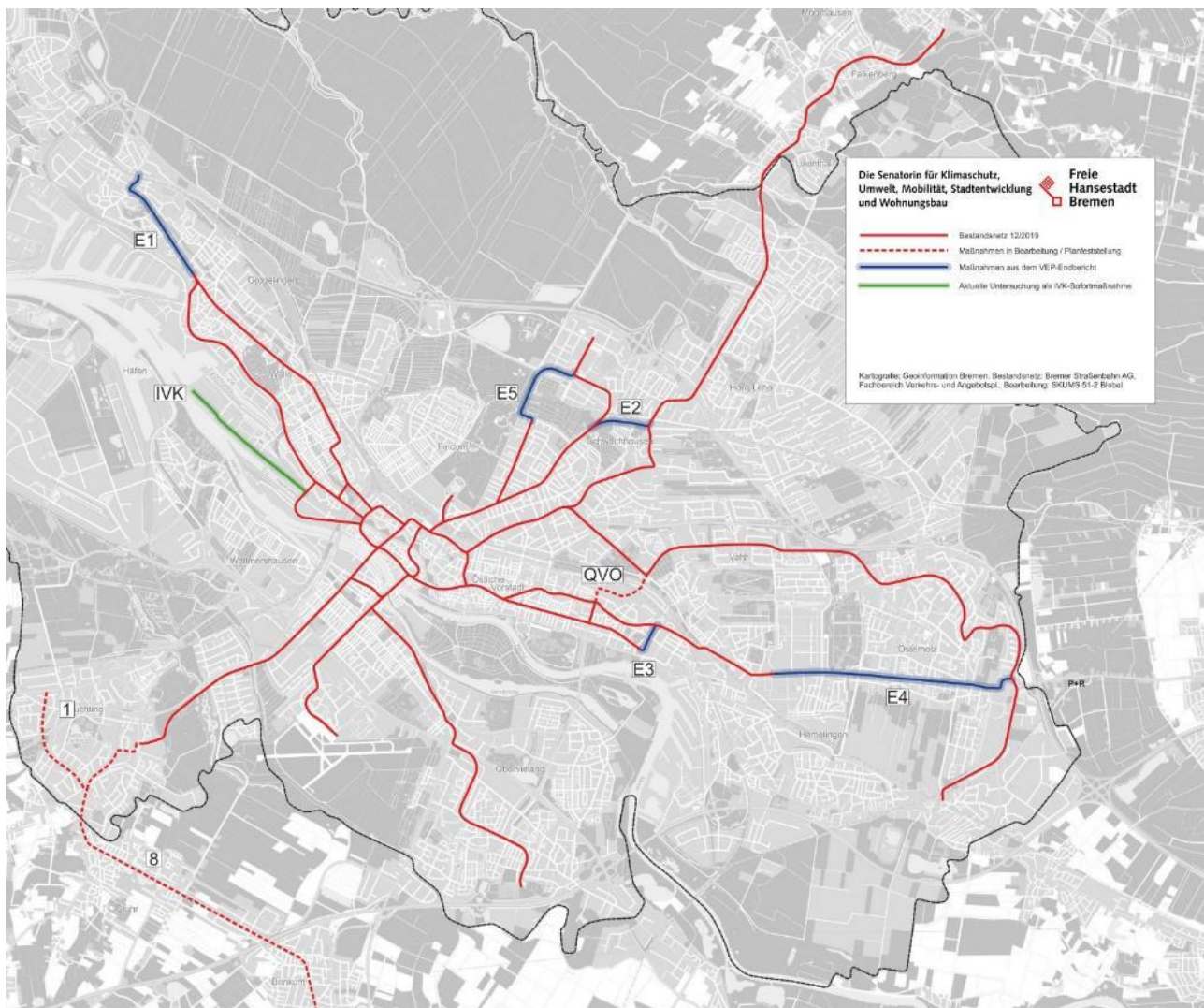


Abbildung 2-12 Straßenbahnnetz; Quelle: Eigene Darstellung, SKUMS

Erste Schritte zur Neukonzeption der Regio-S-Bahn (E.12 bis E.15) sind mit der Neuausschreibung des Verkehrsvertrages 2018/19 mit Betriebsaufnahme 2022/23 eingeleitet worden. Der ganztägliche 30-Minuten-

Takt auf der Achse Bremen – Delmenhorst – Hude (- Oldenburg) wird bereits zum Dezember 2022 eingeführt. Zwischen Bremen und Bremerhaven wird der 30-Minuten-Takt erst schrittweise, mit Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe möglich sein. Ab Dezember 2022 werden einzelne Zusatzfahrten möglich sein, die Ausweitung auf einen täglich 10-stündigen 30-Minuten-Takt voraussichtlich erst 2025. Die Einrichtung einer neuen Linie RS5 zwischen Bremen und Rotenburg ist optional im neuen Vertrag vorgesehen. Eine abschließende Entscheidung soll bis 2023 erfolgen; bis dahin sind letzte Fragen zur Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und monetäre Fragen zu klären.

Ergebnis der VEP-Analyse (Arbeitsergebnis)

Möglicher Haltepunkt	Betroffene Linie	Ein-/Aussteiger pro Tag				Einschätzung der baulichen Machbarkeit	Einschätzung der betriebl. Machbarkeit
		> 2.000	1.000 - 2.000	750 - 1.000	< 750		
Klinikum Mitte	RS1	◆				■	■
Überseestadt	RS3, RS4, RB52	◆				■ ^{*)}	■
Mittelschuchting	RS3, RS4, RB52	◆				■	■
Grambke	RS1, RS2	◆				■	■
Uni/Technologiepark	RB41, RS5		◆			■	■
Achterdiek	RB41, RS5		◆			■	■
Arbergen	RS1		◆			■	■
Steubenstraße	RS2			◆		■	■
Marßel	RS2			◆		■	■
Innsbrucker Str.	RB41, RS5				◆	■	-
Gewerbepark Hansalinie	RS2				◆	■	-
Gröpelingen	RS1, RS2				◆	■	-
Farge Ost	RS1				◆	■	-

■ vsl. mit begrenztem Aufwand machbar
■ vsl. mit mittlerem Aufwand machbar
■ vsl. nur mit hohem Aufwand machbar
■ Umsetzung wegen geringer Nachfrage unwahrscheinlich

^{*)} im Rahmen Austausch/Sanierung Weserbrücke sollte Machbarkeit vertieft geprüft werden

Abbildung 2-13 Ergebnis Potenzialanalyse neue Haltepunkte; Quelle: Bremen VEP 2014

Weitere Planungen des SPNV-Plans 2015 Angebotsverdichtungen im Netz der Regio-S-Bahn

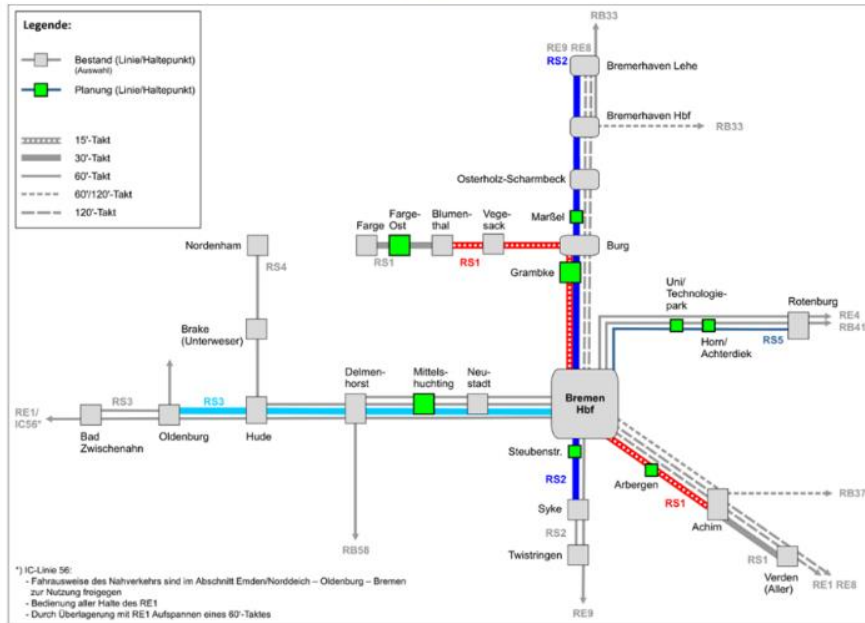


Abbildung 2-14 Angebotsverdichtungen im Netz der Regio-S-Bahn, Quelle: SPNV-Plan, 2015

Übersichtskarte

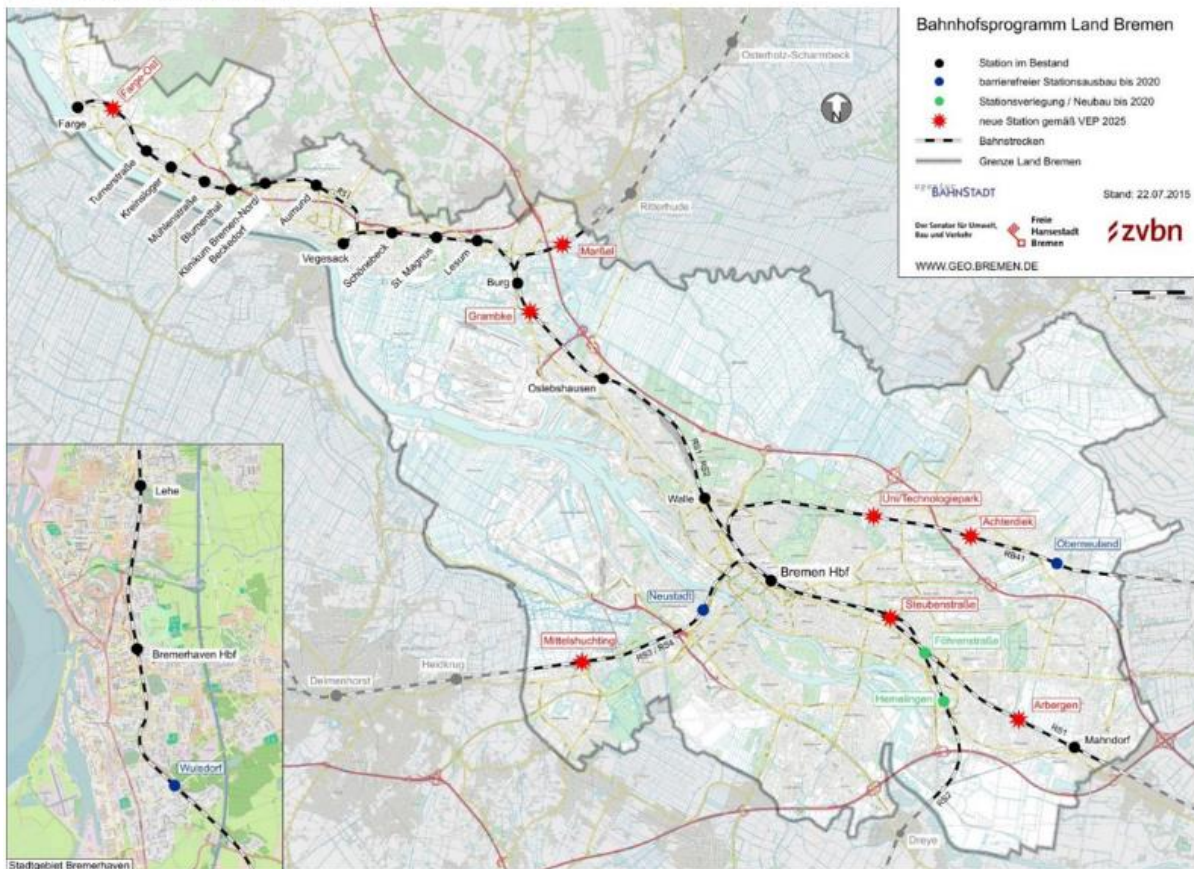


Abbildung 2-15 Bahnhofsprogramm Land Bremen; Quelle: Agentur Bahnstadt

Ausweitung SPNV-Angebot Infrastrukturausbau der DB Netz AG in Bremen Hbf.

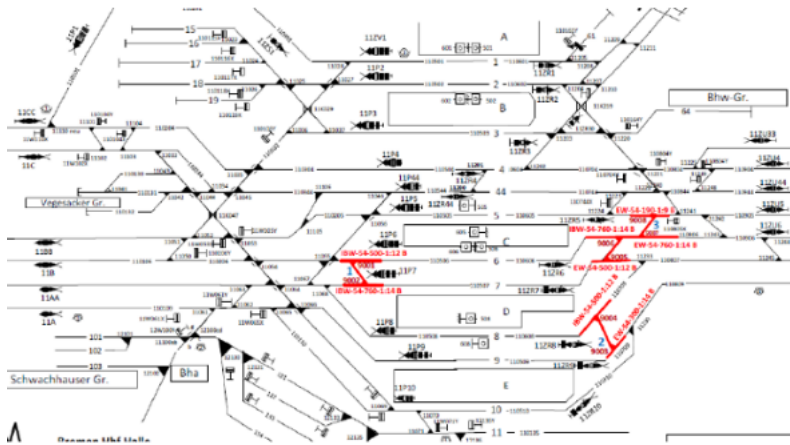




Abbildung 2-17 Münchener Straße nach der Umgestaltung; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

Der Umbau des Osterfeuerberger Rings (BS.13) findet zurzeit statt, eine Fertigstellung ist für 2022 vorgesehen.

Für die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (F.20) und des Doventors (F.22d) werden zurzeit Machbarkeitsstudien bearbeitet.



Abbildung 2-18 Auszug Bestandsanalyse Fußverkehr: Nutzungskonflikte auf schmalen Gehwegen; Quelle: SHP Mai 2020, Machbarkeitsstudie Friedrich-Ebert-Straße, 1. Präsentation zum Sachstand Bestandsanalyse



Abbildung 2-19 Bestandssituation Seiten- und Straßenraum, Quelle: Machbarkeitsstudie Doventor – SHP Ingenieure

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.6 Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept (G.1) wurde bereits 2017 fertig gestellt, eine Umsetzung scheiterte aber aufgrund von Uneinigkeit in der seinerzeitigen Koalition. Die politisch abgestimmte Vorlage wurde dann aufgrund der Corona-Pandemie Ende März nicht umgesetzt. Diese Umsetzung wird somit erst in den kommenden Jahren vollzogen, vorgesehen war dies aber bereits in der ersten Periode 2015-2019.

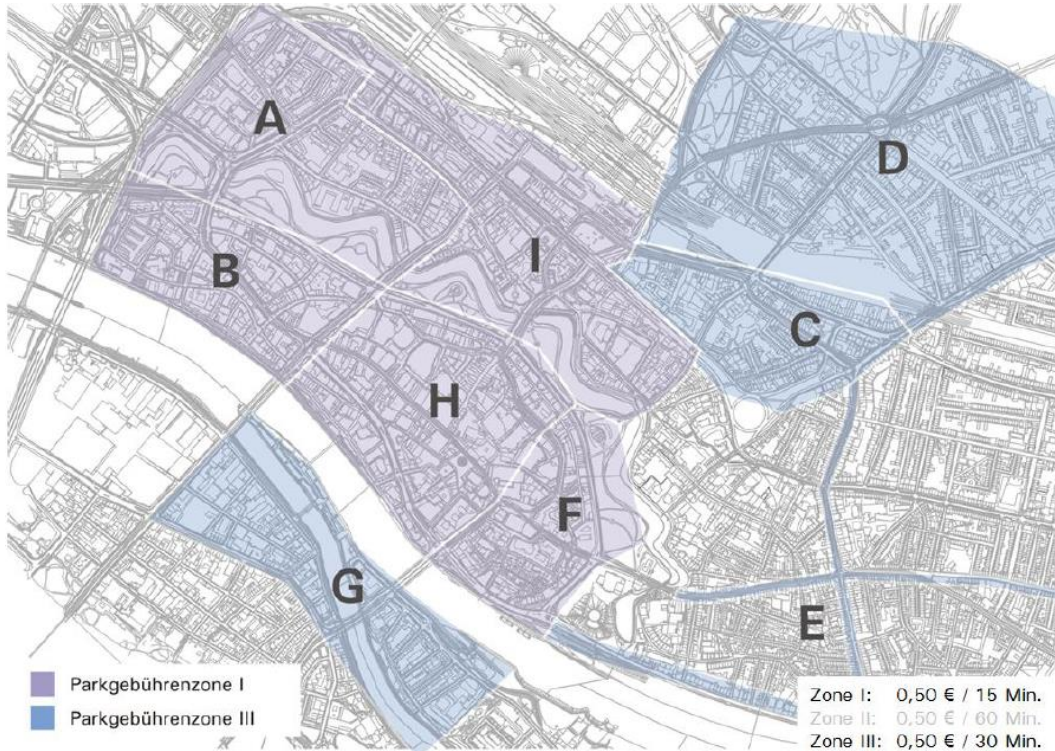


Abbildung 2-20 Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung (Gebührenstand aktuell (Juni 2020))

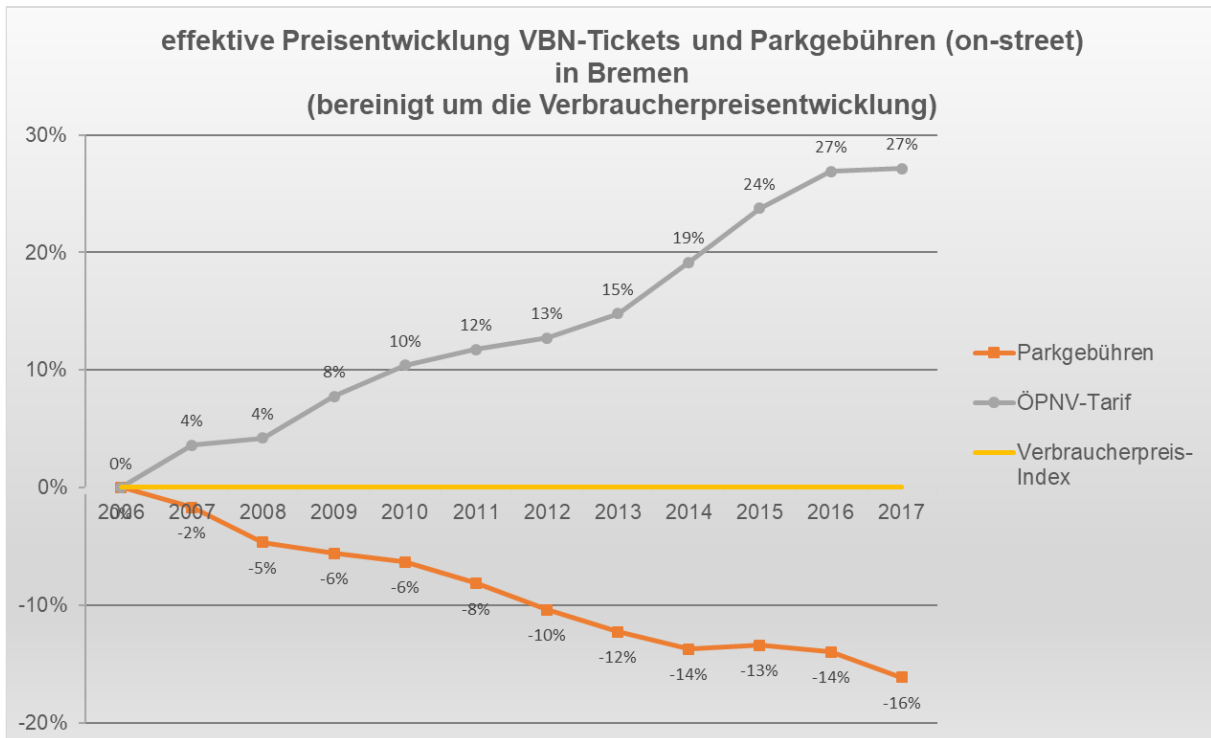


Abbildung 2-21 Vergleich der effektiven Preisentwicklung der VBN-Tarife und Parkgebühren in Bremen

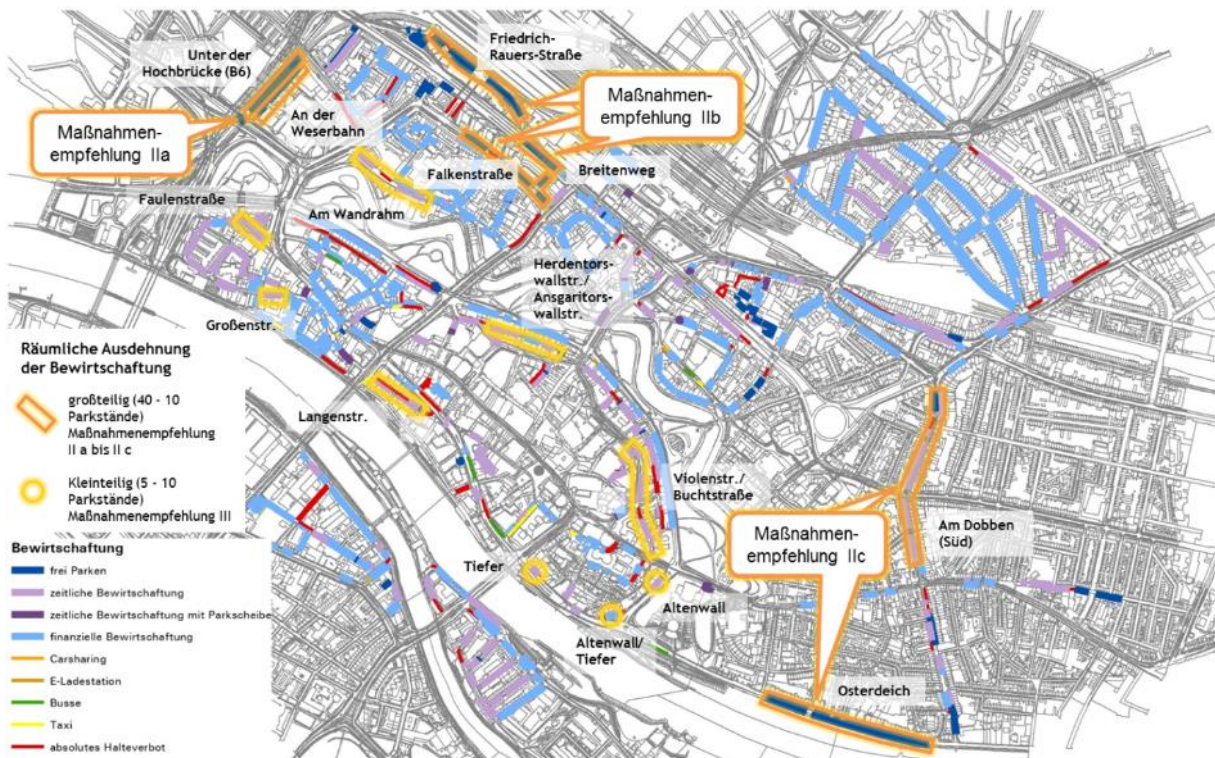


Abbildung 2-22 Einzelmaßnahmen der räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung;
Quelle: Gutachten ARGUS 2018

Das Parken in Quartieren (G.3, G.4) wird aktuell durch die Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau gemeinsam mit dem Senator für Inneres in zwei Pilotquartieren in Findorff und in der östlichen Vorstadt neu geordnet. Dies beinhaltet die Einführung sowohl von Bewohnerparkregelungen als auch von Parkraumbewirtschaftung. Weiterhin sind Mobil-Punkte für Car-Sharing, mehr Platz für Fahrradabstellmöglichkeiten, sichere und barrierefreie Fußwege und Querungen, konsequente Überwachung und Abschleppen Bestandteil der Modellquartiere. Nach Abschluss und Auswertung der Maßnahmen ist vorgesehen, dieses Modell in Abstimmung mit den jeweiligen Beiräten auf andere Stadtquartiere zu übertragen.



Abbildung 2-23 Aufgesetztes Parken; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

2.2.7 Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimobilität

Das Konzept Bike& Ride (H.8) ist abgestimmt und wird durch die Brepark sukzessive, zunächst an den Bahnhöfen Bremen-Mahndorf und Bremen-Neustadt umgesetzt.

Der neue Busbahnhof (H.10) ist konzipiert und befindet sich in der Bauvorbereitung.



Abbildung 2-24 Entwurf Fernbusterminal; Quelle: KNERER UND LANG Architekten GmbH + Atelier Schmelzer Weber GbR, Dresden (2018)

Das Car-Sharing-Angebot (H.4, H.6) konnte kontinuierlich ausgebaut und durch den veränderten Rechtsrahmen auf Bundeseite und auf Landesebene durch das Bremische Landes-Carsharing-Gesetz gestärkt werden.



Abbildung 2-25 Mobilpunkt; Quelle: Eigene Abbildung, SKUMS

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.8 Maßnahmenfeld I: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Die Mobilitätsberatung für Neubürger (I.3) ist modellhaft eingeführt, anschließend evaluiert und anschließend dauerhaft fortgesetzt worden. Weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement konnten mangels verfügbarer Personalkapazitäten nicht bearbeitet werden.

Insgesamt ist daher die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.9 Maßnahmenfeld J: Elektromobilität

Diese Thematik wurde 2018 im Masterplan Green City vertieft. Ein zentrales Thema ist die Ausrüstung von Wohn- und Gewerbestandorten mit Lademöglichkeiten für E-Autos.

Die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebssysteme auch bei Bussen ist eine wichtige Richtungsentscheidung für die Zukunft des ÖPNV in Bremen, die umfangreiche Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen und Werkstätten zur Folge hat. Hinzu kommt eine Qualifizierung des Fachpersonals. Daher haben sich die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und die BSAG gemeinsam entschlossen, bis Ende 2020 ein Konzept für das sukzessive Umstellen des dieselbetriebenen Busfuhrparks auf alternative Antriebstechnologien zu erarbeiten. Im Ergebnis soll eine Beschaffungsstrategie der BSAG für Busse mit alternativen und lokal emissionsfreien Antriebstechnologien vorliegen - einschließlich der Folgekosten und deren Finanzierung. Dies umfasst auch die transparente Darstellung der getroffenen Entscheidung zu den möglichen Technologiepfaden inklusive einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Untersuchung wird bis Ende des Jahres vorliegen. Vorab erfolgt in Verbindung mit Förderprogrammen des BMVI und des BMU eine Beschaffung von 20 E-Bussen. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich ab Anfang 2021 auf den Straßen Bremens unterwegs sein. Bis Ende 2022 sollen alle 20 Busse zum Einsatz kommen. 5 Busse sind reine E-Busse, 15 Busse sollen darüber hinaus zusätzlich mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen zur Reichweitenerweiterung ausgestattet werden.

2.2.10 Maßnahmenfeld K: Verkehrssicherheit

Die Umsetzung der Tempo-30 Abschnitte (K.1 – mehr Tempo 30) ist nur zu 1/3 erfolgt. Die temporäre Sperrung der Zufahrtswege von Schulstandorten gestaltet sich in der Praxis als eine äußerst komplexe Frage bezüglich der Erreichbarkeit von Grundstücken, die hierdurch nicht gegeben ist, daher wurde dies auch mangels verfügbarer Personale nicht weiterverfolgt.

Eine Aufwertung des Findorffunnels ist in Umsetzung (K.3 – Aufwertung von Angsträumen), aber hier ist noch ein weites Feld zu bearbeiten.

Das Verkehrssicherheitskonzept (K.8) wurde im Grundsatz beschlossen, musste aber mangels verfügbarer Personalressourcen in der Bearbeitung zurückgestellt werden. Aktuell wird es restrukturiert und gemeinsam mit verschiedenen Akteuren neu konzipiert.

Insgesamt ist die Umsetzung von Maßnahmen in der ersten Periode (2015-2019) in diesem Maßnahmenfeld nicht zufriedenstellend, die gesetzten Ziele können so nicht erreicht werden.

2.2.11 Maßnahmenfeld L: Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Wesentlich und bedeutend ist der Einstieg in der Team Nahmobilität (L.6 - Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung) mit Ausschreibung in 2018 und Besetzung von zunächst drei Stellen im Referat Verkehrsprojekte zu Beginn des Jahres 2019. Aus dem Team heraus werden zurzeit die Machbarkeitsstudien für die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße, die Umgestaltung des Doventors, Fußverkehrskonzepte für einzelne Stadtteile, Fahrradbügelprogramme für einzelne Stadtteile, eine Evaluation und Weiterentwicklung der Standards für Fußgängerquerungen betreut.

Für den Bereich Mitte und östliche Vorstadt konnte eine Verständigung hinsichtlich des Einsatzes von Pflaster und der Routenführung für den Radverkehr (L.4 kein Pflaster auf Radrouten) erzielt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsklima, Verkehrssicherheit (L.6) und Radverkehrsführung (L.3) findet aktuell gemeinsam mit ADAC und ADFC statt. Die #fahrrunter-Kampagne greift die aktuelle Atmosphäre im Straßenverkehr mit typischen Beispielen zwischen Auto- und Fahrradfahrenden auf. Die Motive, die unter anderem auf Großflächenplakaten, Zeitungsanzeigen und im Internet veröffentlicht werden, arbeiten bewusst mit harten Sprüchen und Schimpfwörtern, um die Realität nicht zu verfälschen. Dargestellt werden Verkehrssituationen, in denen häufig vorkommende Verfehlungen verbale (Fehl-)Reaktionen provozieren - teilweise unabsichtlich, teilweise situationsbedingt. Jeder „Aufreger“ mündet in die Aufforderung: Auch, wenn du Recht hast - #fahrrunter. Auf diese Weise möchte die Kampagne dazu beitragen, das gegenseitige Verständnis zu stärken und ein entspanntes Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.

2.3 Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bremer*innen

Bremen nimmt seit 2008 an der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten SrV („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“) teil. Die Befragung findet alle 5 Jahre statt und wird von der TU Dresden organisiert und durchgeführt. Die Bremer*innen werden dabei nach ihrem realisierten Verkehrsverhalten (wohin unterwegs, welches Verkehrsmittel genutzt, welche Wegeketten fanden statt, Pkw verfügbar etc.) befragt. Die Stichtage für die Erhebung sind mittlere Werktage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Fallen diese auf Ferien- oder Feiertage, auch angrenzende, sind diese ausgeschlossen.

Die aktuelle Erhebung fand vom Februar 2018 bis Januar 2019 statt. Es nahmen repräsentativ 3.025 Personen aus 1.365 Haushalten teil. Die Adressen der Haushalte wurden aus dem Einwohnermelderegister per Zufallsverfahren gezogen. Einpendler*innen, Tourist*innen und Besucher*innen berücksichtigt die Studie nicht. Die Daten aus der Befragung helfen das Verkehrsverhalten der Bremer Bevölkerung besser analysieren, bewerten und vergleichen zu können. Es ist eingeschränkt aussagekräftig in Bezug auf das zu beobachtende Verkehrsgeschehen auf den Bremer Straßen. Im Folgenden sind einige Kennziffern der Erhebung aufbereitet worden. Wo es möglich war, wurden diese mit den Kennzahlen der vergangenen Durchgänge verglichen.

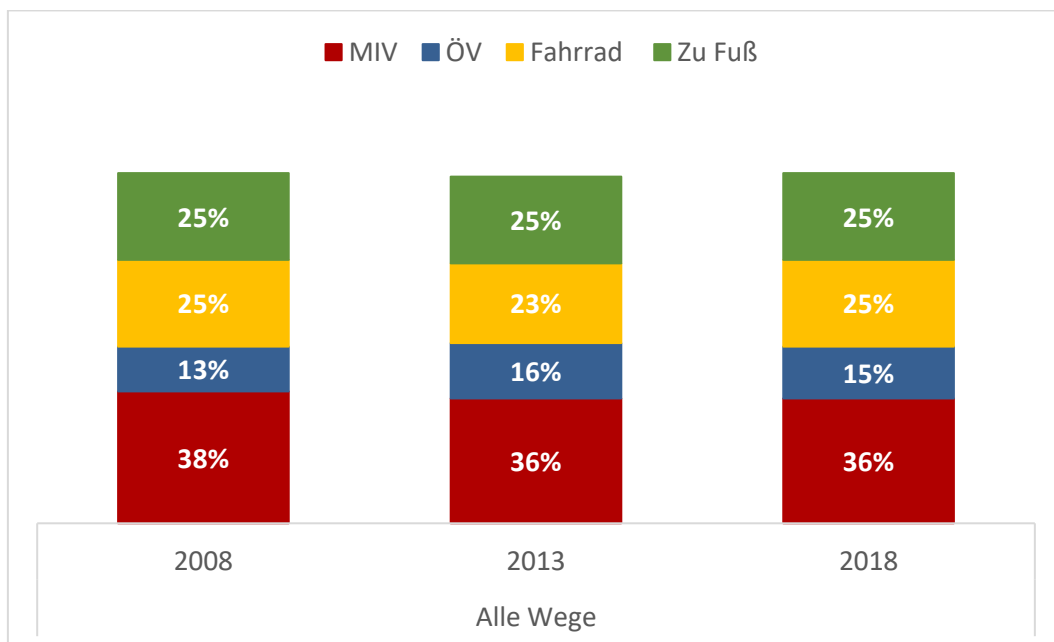


Abbildung 2-26 Modal Split nach spezifischen Verkehrsaufkommen, Alle Wege; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018¹

Der Modal Split erfasst alle Wege der Bremer*innen. Dieser ist in **Abbildung 2-26** dargestellt. Insgesamt gibt es hier bei allen Verkehrsmitteln keine großen Schwankungen. Der Fußverkehrsanteil ist konstant bei 25 %. Die Anzahl der Wege die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sanken 2013 von 25 auf 23 % und stiegen 2018 wieder auf 25 %. Der Anteil der im ÖV zurückgelegten Wege stieg 2013 um 3 % und sank 2018 wieder um 1 %. Mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) legen rund 36 % aller Bremer*Innen ihre Wege zurück.

¹ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

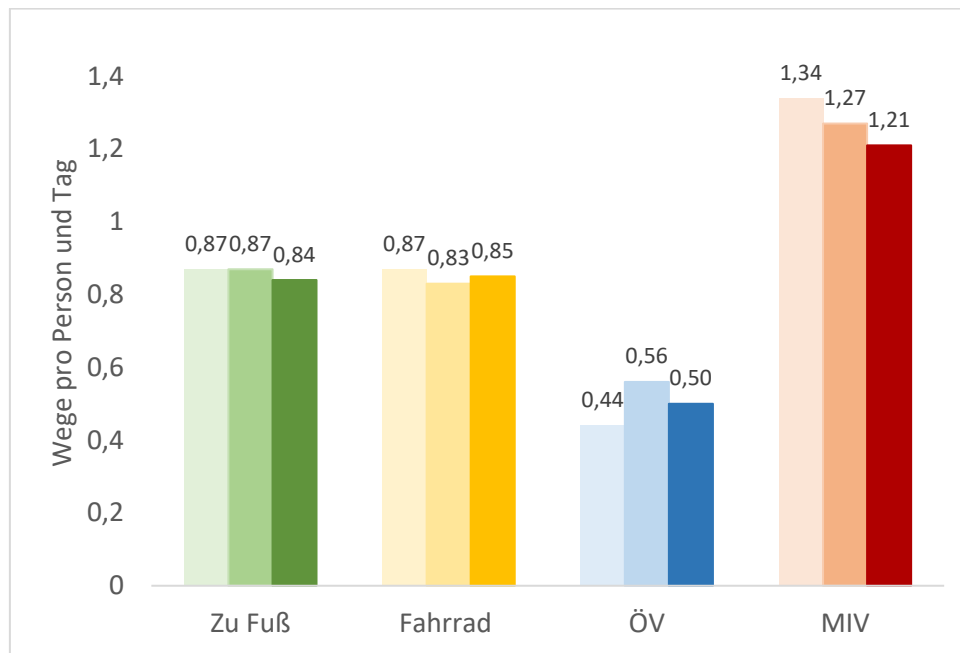


Abbildung 2-27 Anzahl der Wege pro Person/Tag je Verkehrsmittel, Vergleich 2008, 2013, 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018

Der Anteil mobiler Personen, also jener, welche am Stichtag Wege außer Haus unternommen haben, lag in allen Erhebungsjahren bei ca. 91 %. Dabei wurden 2008 und 2013 rund 3,5 Wege je Person und Tag zurückgelegt. 2018 waren es 3,4 Wege pro Person und Tag. Eine starke Veränderung gab es bei den unter 15-Jährigen: Hier wurden 2013 noch 3,4 Wege/Tag zurückgelegt. 2018 waren es nur 2,9 Wege/Tag. Bei den über 65-Jährigen ist die Wegehäufigkeit von 3,0 auf 3,3 Wege/Tag gestiegen.

Obwohl sich die allgemeine Anzahl der Wege wenig verändert hat, gab es eine Entwicklung hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Dies ist in der obigen Abbildung zu sehen. Die Anzahl der Wege im Umweltverbund unterliegt Schwankungen. So haben sich die Wege im ÖV seit 2008 erhöht. Die Wege mit dem MIV haben kontinuierlich abgenommen. **Zur Erreichung der Verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadtgemeinde Bremen ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, um kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds als Basis für eine weitere Reduzierung des Pkw-Verkehrs planen, entwerfen, beschließen, finanzieren, bauen und betreiben zu können.**

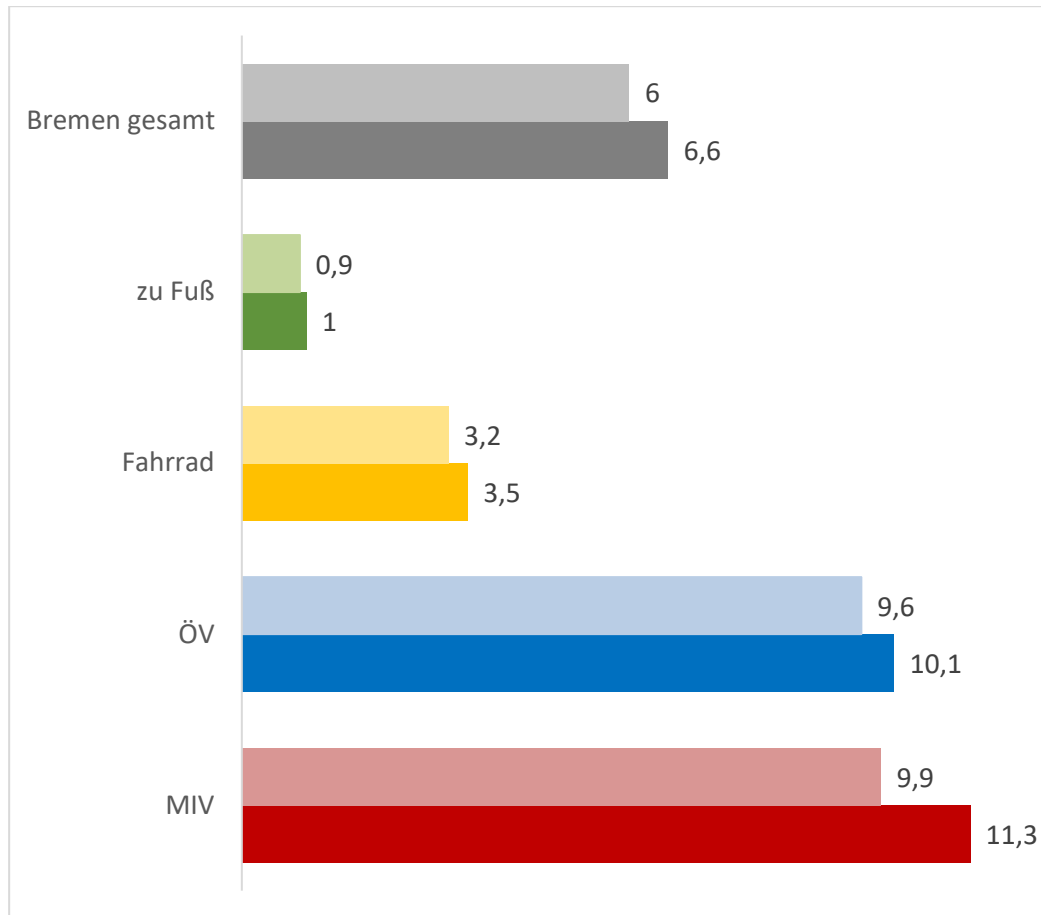


Abbildung 2-28 Mittlere Entfernungen [km] je Weg 2013 und 2018;
Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

Während die Anzahl der zurückgelegten Wege sinkt, (siehe [Abbildung 2-27](#)), steigt die Verkehrsleistung ([Abbildung 2-28](#) und [Abbildung 2-29](#)).

Wurden 2013 insgesamt 21,2 km pro Person und Tag zurückgelegt, waren es 2018 22,5 km. Auch die Zeit hat von 67,7 Minuten je Person und Tag auf 70,9 Minuten zugenommen. In [Abbildung 2-28](#) und [Abbildung 2-29](#) wurden diese Kennwerte auf die einzelnen Wege runtergebrochen.

Die mittleren Entfernungen pro Weg sind für jedes Verkehrsmittel gestiegen. Am stärksten im MIV: hier ist die Wegelänge im Mittel um 14 % gestiegen. **Zur Reduzierung der Wegelängen ist eine attraktivere wohnortnahe und innerstädtische Grundversorgung erforderlich. Einzelhandelskonzentrationen in nicht integrierten Lagen („auf der grünen Wiese“) stehen dem entgegen. Lebendige Quartiere mit Wohn-, Arbeitsorten, Nahversorgungs- und Bildungsmöglichkeiten und einer guten Aufenthaltsqualität tragen darüber hinaus zur Reduzierung der Wegelängen bei.**

Die mittlere Reisezeit hat lediglich bei Wegen, welche mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, abgenommen. Ein Grund dafür könnte die stärkere Nutzung von E-Bikes sein.

Die höchsten Zunahmen bzgl. der mittleren Reisezeit haben der Fußverkehr und der ÖV.

Wird das Verhältnis von Entfernung und Reisezeit betrachtet, so kann festgestellt werden, dass der Radverkehr und MIV schneller geworden sind.

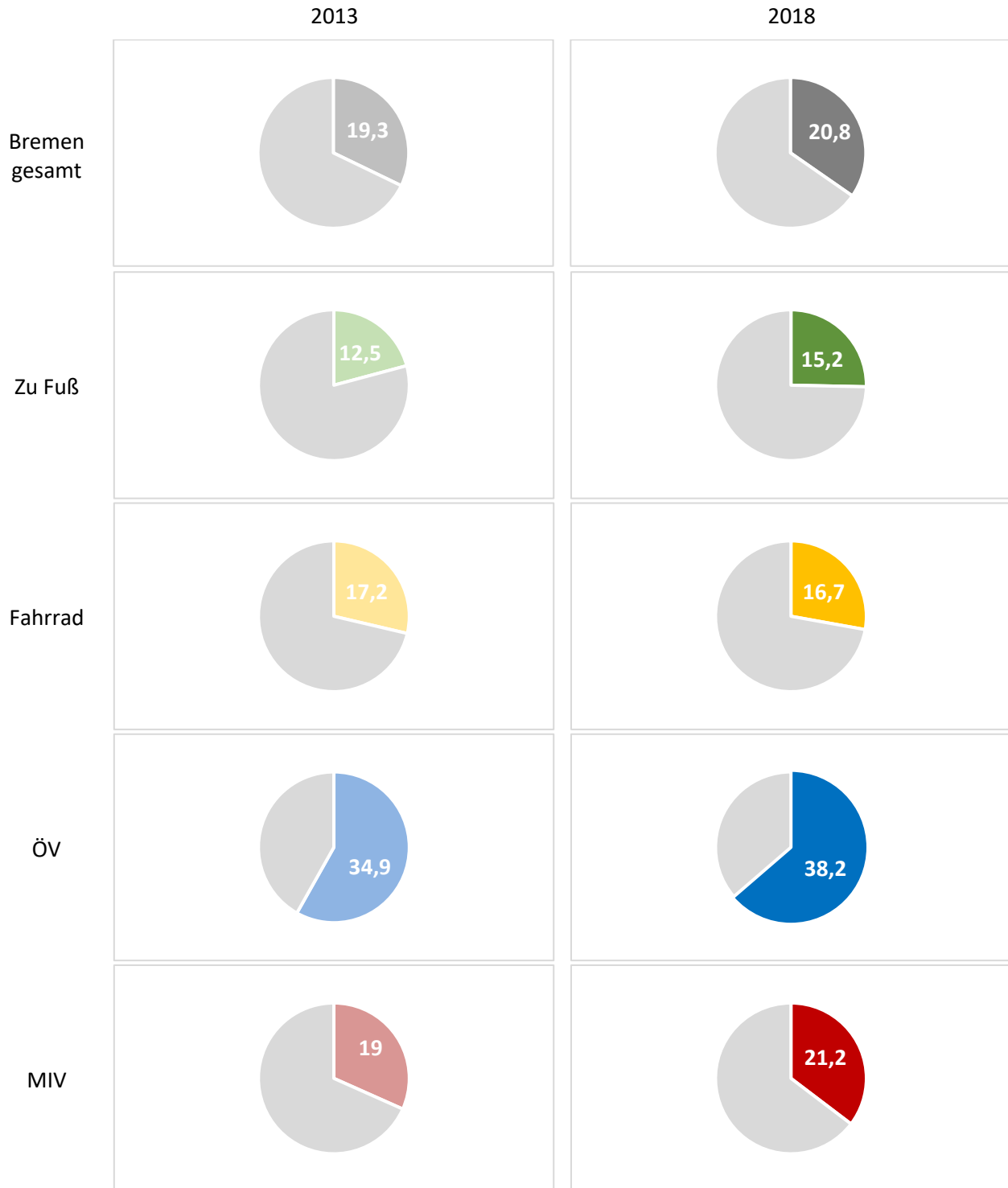
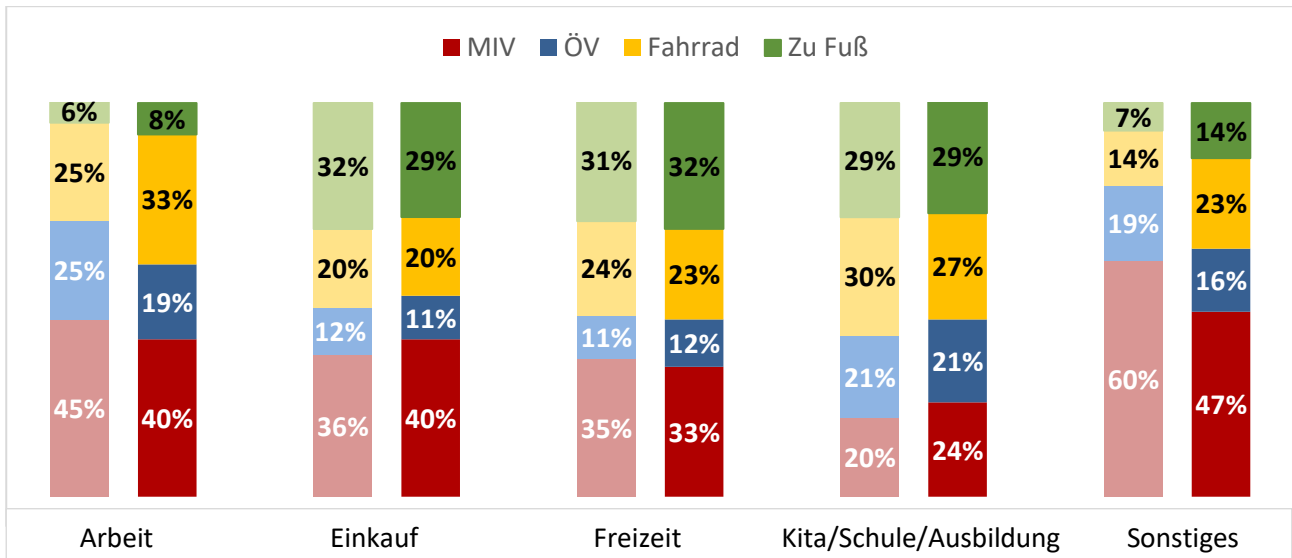


Abbildung 2-29 Mittlere Dauer [min] pro Weg 2013 und 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018



	Arbeit		Einkauf		Freizeit		Kita/Schule/ Ausbildung		Sonstiges	
	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018
Mittl. Wegelänge [km]	10,9	11,7	3,7	4	5,3	5,8	3,6	4,5	10,6	11,1
Wegeanteil [%]	21	22	30	27	30	30	15	16	5	5

Abbildung 2-30 Modal Split nach Wegezwecken; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018²

Vor allem auf den Arbeitswegen hat der Fahrradanteil stark zugenommen. Hier haben der ÖV und der MIV Anteile verloren. Bei den Einkaufswegen hat der Umweltverbund insgesamt 4 % verloren. Der Fahrradanteil ist hier stabil.

Bei den Wegen zur Kita/Schule/Ausbildung veränderte sich die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des MIV: das Fahrrad verlor rund 3 % und der MIV konnte 4 % gewinnen. **Hier besteht ein erhöhter Handlungsbedarf zur Reduzierung des MIV-Anteils.**

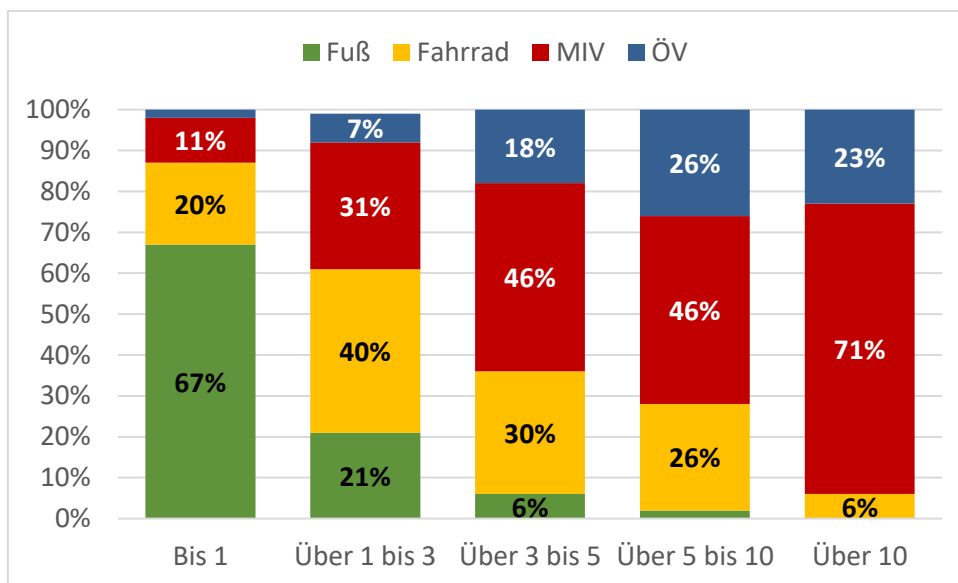


Abbildung 2-31 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklasse 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018³

² Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

³ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

Wie sich die Bremer*innen von A nach B bewegen, hängt stark von der Entfernung ab: Der Umweltverbund überwiegt auf Strecken bis 10 km. Der Anteil der Wege, welche dabei mit dem ÖV zurückgelegt werden, steigt mit der Entfernung. Das Fahrrad dominiert mit einem Anteil von 40 % auf Wegen zwischen 1 und 3 km. Sehr kurze Wege bis 1 km werden zu 67 % zu Fuß zurückgelegt - 11 % fahren hier mit dem Auto. Ab einer Wegelänge von 10 km nutzen 71 % der Bremer*innen das Auto, 23 % nutzen den ÖV. **Bei Wegen ab 10 km besteht ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV.**

Über 50 % aller Wege sind bis zu 3 km, 70 % sind unter 5 km.

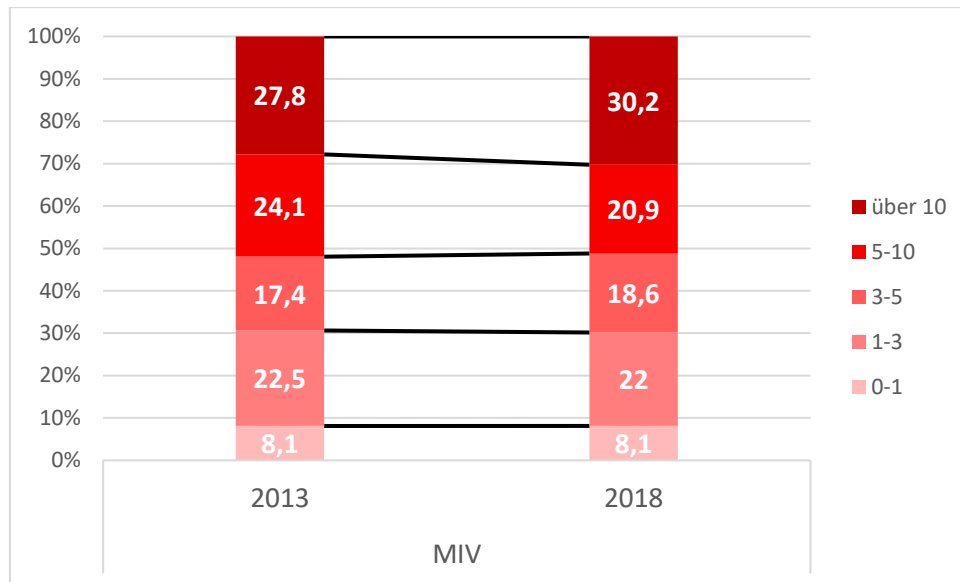


Abbildung 2-32 Entfernungen im MIV [km]; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

In der **Abbildung 2-32** wurden die Entfernungen des MIV ausgewertet. Es kann festgestellt werden, dass sich die Anteile in den jeweiligen Entfernungsklassen nicht bis wenig verändert haben. So waren sowohl 2013 als auch 2018 8 % der Pkw-Fahrten kleiner als 1 km. 48 bzw. 49 % waren kleiner als 5 km und 72 bzw. 70 % kleiner als 10 km. **Bei kurzen Wegen gibt es erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV zum Umweltverbund: Auf Strecken bis 5 km ist das Fahrrad und bis 10 km ist das Pedelec im Stadtverkehr eine Alternative.**

Tabelle 2-1 Fahrzeugausstattung der Bremer Haushalte; Quelle: SrV 2008, 2013, 2018

Fahrzeugausstattung	Fahrzeuge je Haushalt		
	2008	2013	2018
Privat-Pkw	0,78	0,76	0,78
Dienst-Pkw	0,06	0,09	0,08
<i>Gesamt Pkw</i>	<i>0,84</i>	<i>0,85</i>	<i>0,86</i>
Fahrräder (konventionell)	1,68	1,76	1,91
Elektrofahrräder	-	0,04	0,14

Während sich bei der Pkw-Ausstattung in den letzten 10 Jahren wenig getan hat, ist die Ausstattung mit Fahrrädern kontinuierlich gestiegen. Die Ausstattung mit Elektrofahrrädern wurde 2008 nicht erhoben. Ca. 31 % der Bremer Haushalte haben gar keinen Pkw. Dies sind vor allem Einpersonenhaushalte.

Im Rahmen der SrV wurden weiterhin fünf Teilräume ausgewertet: Mitte, Nord, Ost, Süd und West. Die räumliche Ausdehnung ist wie folgt:

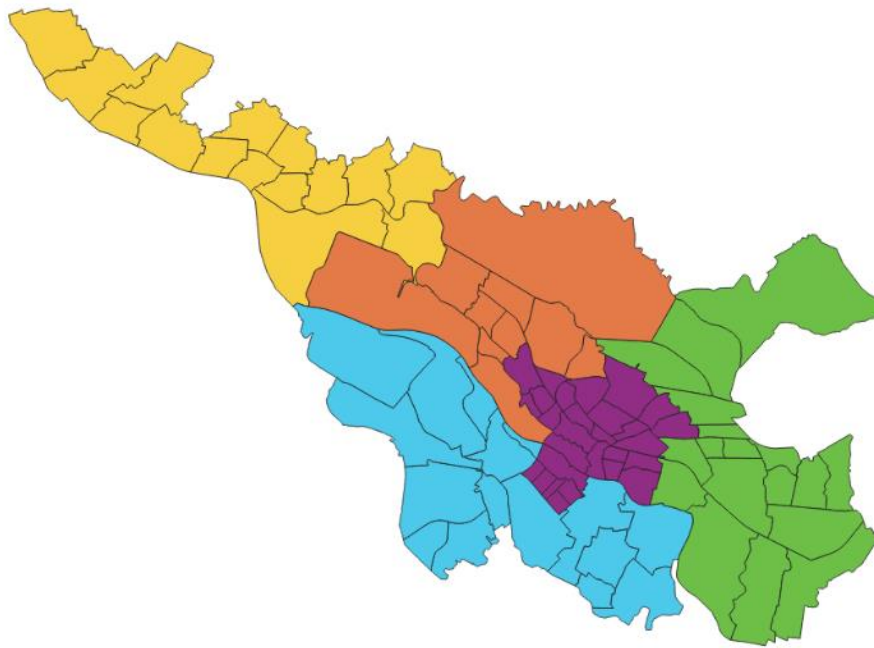


Abbildung 2-33 SrV-Teilräume; Quelle: Eigene Darstellung

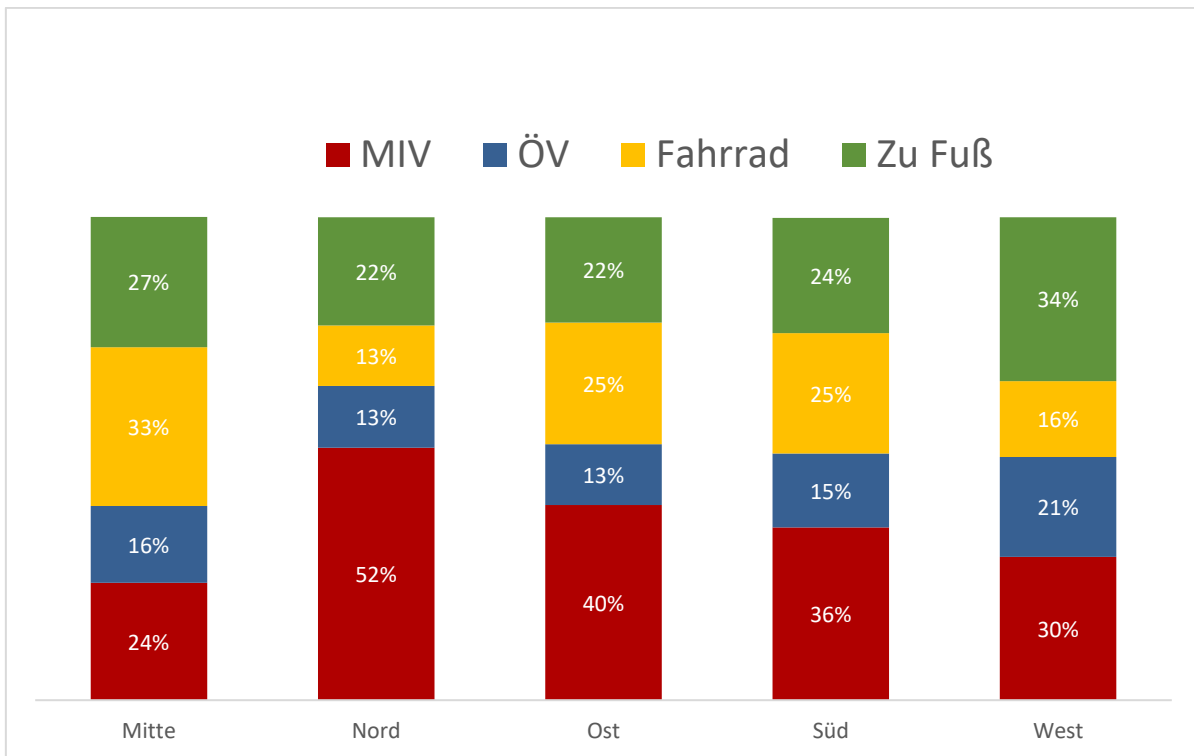


Abbildung 2-34 Verkehrsmittelwahl nach Teilräumen; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018⁴

Der Umweltverbund wird von den Bewohner*innen aus Bremen Mitte am häufigsten genutzt. **Das zeigt, dass insbesondere in den zentralen Stadtteilen ein eigener Pkw in der Regel nicht erforderlich ist.** In Bremen Nord ist der MIV am dominantesten und zeigt, dass es hier einen hohen Handlungsbedarf zur Förderung des

⁴ Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

Umweltverbundes gibt. Die größten Veränderungen gab es bei der Nutzung des MIV bei den Bewohner*innen aus Bremen Süd und West. Hier wird der MIV 6 % bzw. 10 % weniger genutzt als noch 2013. Ähnlich hat hier das Zu-Fuß-Gehen zugenommen.

2.4 Verkehr in Stadt und Region

Bremen und die gesamte Metropolregion Nordwest stehen im Wettbewerb mit anderen Regionen in Deutschland und Europa. Verkehrskonzepte dürfen nicht an der Landes-, Kreis- oder Gemeindegrenze enden. Es besteht hinsichtlich der Stadt-Umland-Verflechtungen noch Entwicklungspotenzial. Der Ausbau der Straßenbahnlinien in das Umland werden einen Beitrag zum Umstieg auf den ÖV leisten.

Die Zukunft der motorisierten Mobilität ab 2030 ist ohne Veränderung der Antriebstechnologien nicht denkbar. Regionen mit einem gut ausgebauten elektrischen ÖPNV und elektrischem Schienenverkehr sind hier im Vorteil. Weiterhin ist ein gutes und hochwertiges Radverkehrsnetz wichtig, dass auch den Anschluss der Arbeit-sorte und die Arbeits-wege berücksichtigt um ohne fossile Brennstoffe mobil zu sein. Raumstrukturen, die auf weiten Wegen basieren, sind dann im Nachteil gegenüber Stadtstrukturen mit kurzen Wegen.

Für unsere Region bedeutet dies, dass ein Leben mit weniger langen Wegen im Personenverkehr und mit weniger Autoverkehr möglich sein muss, ohne das die Wirtschaftskraft der Region davon negativ betroffen sein wird. Förderung der nicht fossilen Nahmobilität, Sanierung der Verkehrsinfrastruktur, Stadt-Regionale Steuerung und Lenkung des Personen- und Güterverkehrs, Strategien für Bremen für eine postfossile Mobilität im Bereich der Elektromobilität und andere alternativer Antriebssysteme sind erforderlich, um diese Zukunftsfragen zu beantworten und die Bremen und Bremerhaven umschließenden Wirtschafts-, Wohn- und Lebensräume nachhaltig und wettbewerbsorientiert zu entwickeln.

Der kooperative Blick über die Stadt- und Landesgrenze hinaus ist eine Voraussetzung, um den Personen- und Güterverkehr in der Region nachhaltig zu steuern. Insgesamt pendeln in Bremen ca. 183.000 Menschen. Täglich pendeln ca. 135.000 Personen nach Bremen hinein und in etwa 48.000 Personen aus Bremen heraus (Quelle: Arbeitnehmerkammer 2017). Ohne Steuerung wird der Ein- und Auspendlerverkehr immer mehr mit dem Pkw erfolgen und periphere Standorte werden begünstigt. Dies führt zu einer dispersen Siedlungsstruktur, die durch den ÖPNV und SPNV nicht wirtschaftlich vertretbar erreicht werden kann.

Ziel ist es, sowohl den Bürgerinnen und Bürgern als auch der Wirtschaft eine zukunftscompatible Mobilität in Stadt und Region zu ermöglichen. Dafür müssen sowohl die Wohn- als auch die Wirtschaftsstandorte mit einer angemessenen ÖPNV-Erschließung ausgestattet sein.

Als Oberzentrum muss Bremen und sowohl die Innenstadt und als auch die anderen Arbeitsplatzschwerpunkte mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar sein. Die Fahrten von/nach Bremen sind jedoch möglichst umwelt- und ressourcenschonend abzuwickeln. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV auf Schiene und Straße, gut ausgebaute schnelle Velorouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güterverkehr.

Mit dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025, Mitte 2014 politisch einstimmig beschlossen, liegt für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 eine strategische Weichenstellung für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vor. Dieser Plan ist Basis für den personellen und finanziellen Ressourceneinsatz bezüglich Planung, Bau und Betrieb der 193 Maßnahmen des Handlungskonzepts. Der VEP ist die abgestimmte Grundlage für die Realisierung der entscheidenden Verkehrsprojekte der Stadt (Ring-schluss A 281, ÖPNV-Ausbau, Radverkehrsausbau etc.)

Für den ÖPNV ist neben den Verkehrsentwicklungsplänen auch der zeitlich auf fünf Jahre ausgerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBV) für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven von Bedeutung.

Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan für das Land Bremen⁵ eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonenverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltdepunkte.

⁵ <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienenverkehr-4256>

Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP)⁶ 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesbahnlinien und Bundeswasserstraßen.

Für den Regionalen Radverkehr liegt ein beschlossenes Konzept⁷ des Kommunalverbund Niedersachsen-Bremen e.V. vor.

Aufbauend auf diesen Planwerken soll ein gemeinsames Stadt-Regionales Verkehrskonzept erarbeitet werden. Der Fokus in dem Kontext der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans liegt hier zunächst auf dem Regionalen Busverkehr, um die Fortschreibung der Nahverkehrspläne konzeptionell vorzubereiten.

Weiteres dazu in Kapitel 7. Dort werden insbesondere eine Analyse der Verkehrsverflechtungen zwischen Bremen und dem Umland dargestellt.

2.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Zur Erreichung der Verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadtgemeinde Bremen ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, um kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds als Basis für eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs planen, entwerfen, beschließen, finanzieren, bauen und betreiben zu können.
- Zur Reduzierung der Wegelängen ist eine attraktivere wohn- / arbeitsortnahe und innerstädtische Grundversorgung erforderlich. Der Einzelhandel in nicht integrierten Lagen steht dem entgegen; diese Lagen müssen besser an Radrouten und an den ÖPNV-Netz angeschlossen werden
- Bei den Wegen zur Kita/Schule/Ausbildung besteht ein erhöhter Handlungsbedarf zur Reduzierung des MIV-Anteils, vor allem bei Hol- und Bringfahrten.
- Bei Wegen ab 10 km besteht ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV.
- Bei kurzen Wegen gibt es erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV zum Umweltverbund: Auf Strecken bis 5 km ist das Fahrrad und bis 10 km ist das Pedelec im Stadtverkehr eine Alternative.
- Insbesondere in den zentralen Stadtteilen ist ein eigener Pkw in der Regel nicht erforderlich.

⁶<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>

⁷<https://www.kommunalverbund.de/portal/seiten/regionales-mobilitaetskonzept-rad-901000348-3300.html>

3 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

3.1 Veränderungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens

Zurzeit des Senatsbeschlusses am 26. November 2019 zur Teilfortschreibung und Umsetzung des VEPs, war noch nicht bekannt, dass wenige Monate später die COVID-19-Pandemie zumindest kurz- und vermutlich auch mittel- bis langfristig weltweit tiefgreifende Veränderungen im Mobilitätsverhalten bewirken würde.



Abbildung 3-1 Bremer Innenstadt im April 2020; Quelle: Eigene Abbildungen, SKUMS

Seit Mitte März 2020 arbeiten viele Beschäftigte dauerhaft im Homeoffice. Lieferketten im Güterverkehr sind zusammengebrochen. Homeoffice, Video- und Telefonkonferenzen, Kurzarbeit, Betriebs- und Geschäftsschließungen führen zu deutlich weniger Pendler- und Einkaufsfahrten, Freizeitverkehr nach 20 Uhr war zeitweise quasi nicht vorhanden; inzwischen nimmt dieser jedoch wieder zu. Nach dem stufenweisen Lockern der Beschränkungen hat sich vorerst ein verändertes Mobilitätsverhalten etabliert. Die Maskenpflicht ist ein klarer Nachteil des ÖPNV gegenüber Pkw und Rad, wahlfreie Berufspendler sind aus Angst vor einer Infektion vielfach auf den Pkw umgestiegen, aber auch weil Parkplätze aufgrund von Homeoffice vielerorts noch leichter verfügbar waren.

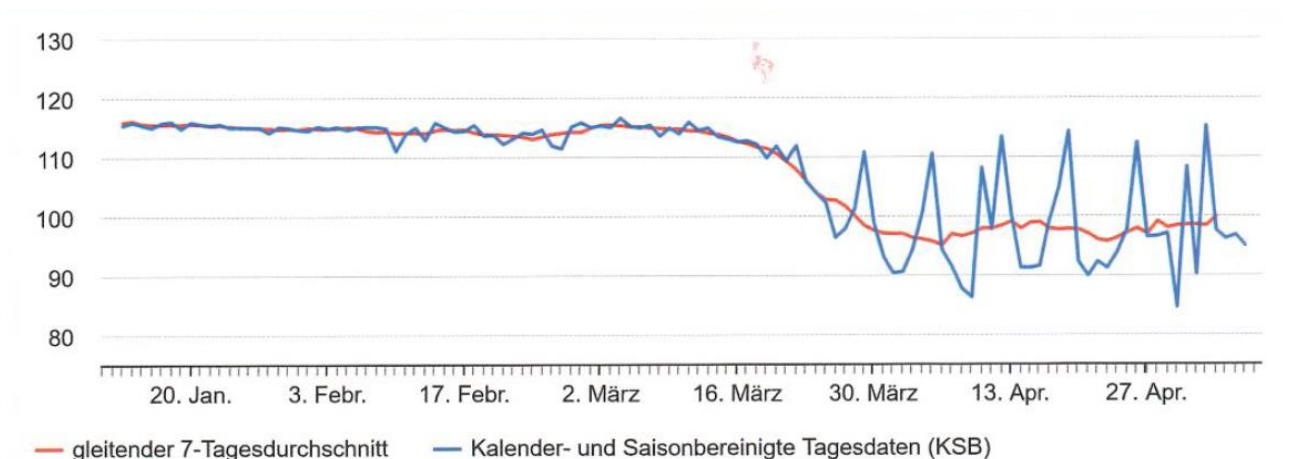


Abbildung 3-2 : Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Güterverkehr. Hier: Lkw-Maut-Transportleistungsindex

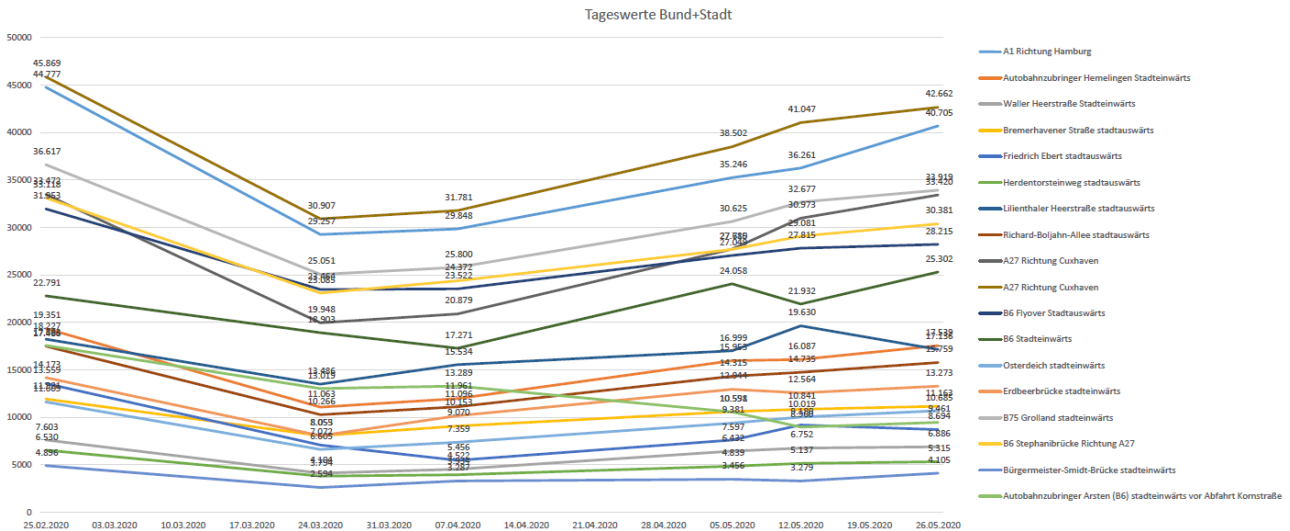


Abbildung 3-3 : Verkehrsbelastung einzelner Straßen im Verlauf 2020; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr/ Verkehrsmanagementzentrale

Durch Corona wurden jahrzehntelange Defizite in der Aufteilung der Straßenräume offenlegt. Wenn die 1,50 m Mindestabstand ernst genommen werden, dann kann damit begründet werden, die Radwege vor allem dort, wo viele Radfahrer unterwegs sind, z. B. auf Brücken oder Unterführungen bzw. die Fußverkehrsflächen in zentralen Geschäftsbereichen zu verbreitern, somit auch Fußgängerzonen einzuführen bzw. vorhandene Fußgängerbereiche räumlich auszuweiten. Berlin hat daher auf breiten mehrspurigen Straßen die Flächen für den Radverkehr als Pop-up-Bike-Lanes ausgewiesen, Wien hat temporäre Begegnungszonen ausgewiesen. Mehr Urbanität und Neuaufteilung des öffentlichen Raums ist eine zentrale Anforderung aus den Erfahrungen seit März 2020.

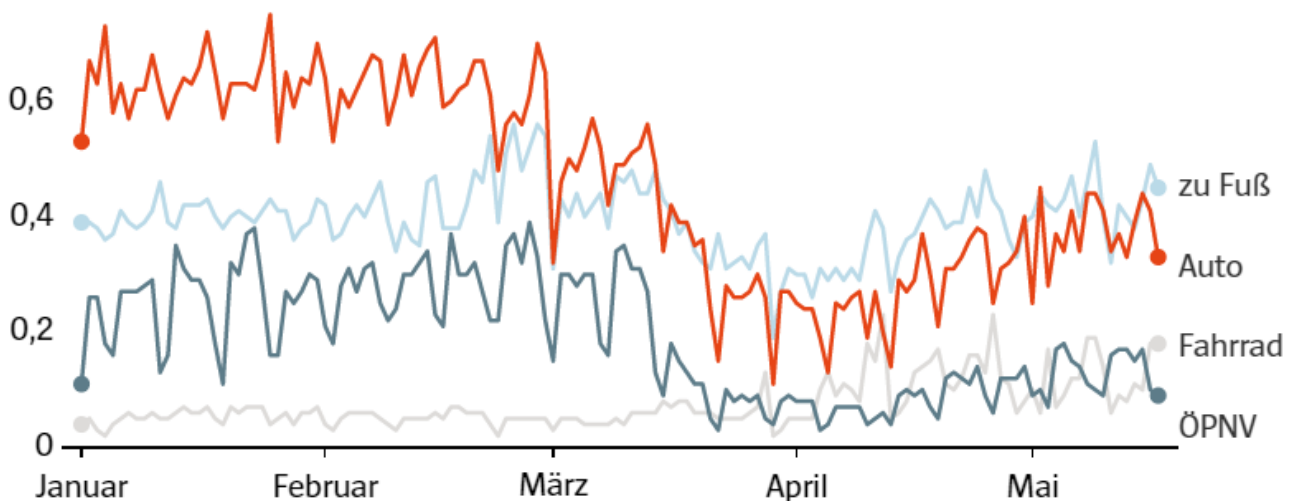


Abbildung 3-4 Stunden pro Tag pro Verkehrsträger; Quelle: Spiegel Online, Motiontag, GfK

Der ÖPNV und SPNV hat im März und April 2020 rund 70 bis 90 % Fahrgastrückgänge verzeichnet, Mitte Mai lag die Nachfrage bei 45 % des Normalniveaus. Bund, Länder und Gemeinden müssen deutschlandweit aufgrund Corona 5 bis 7 Mrd. Euro Mindereinnahmen für 2020 ausgleichen, in Bremen sind allein für 2020 ca. 35 bis 42 Mio. € Einnahmeausfälle auszugleichen. Von Seiten des Bundes wurde es einen Rettungsschirm über 2,5 Mrd. € für coronabedingte Einnahmeausfälle im ÖPNV den Ländern zur Verfügung gestellt, die nun bis Herbst 2021 diese Mittel gerecht unter Darstellung der unterschiedlichen Einnahmeausfälle aufteilen müssen.

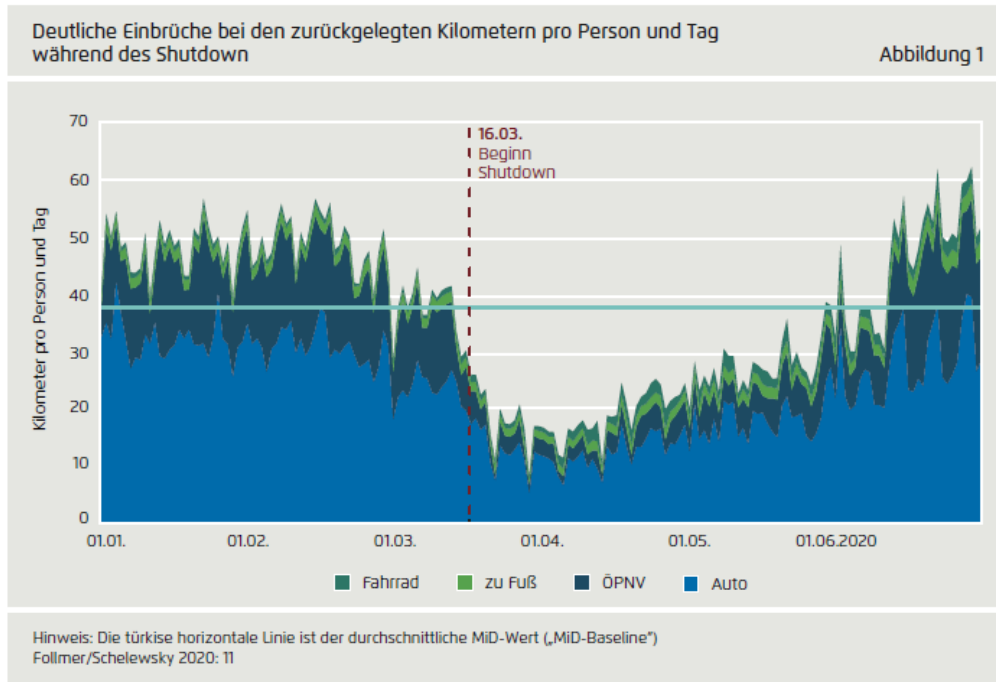


Abbildung 3-5 zurückgelegte Kilometer pro Person und Tag; Quelle: Agora Verkehrswende - Ein anderer Stadtverkehr ist möglich



Wochenbericht zur Nachfrage mit ausgewählten Linien

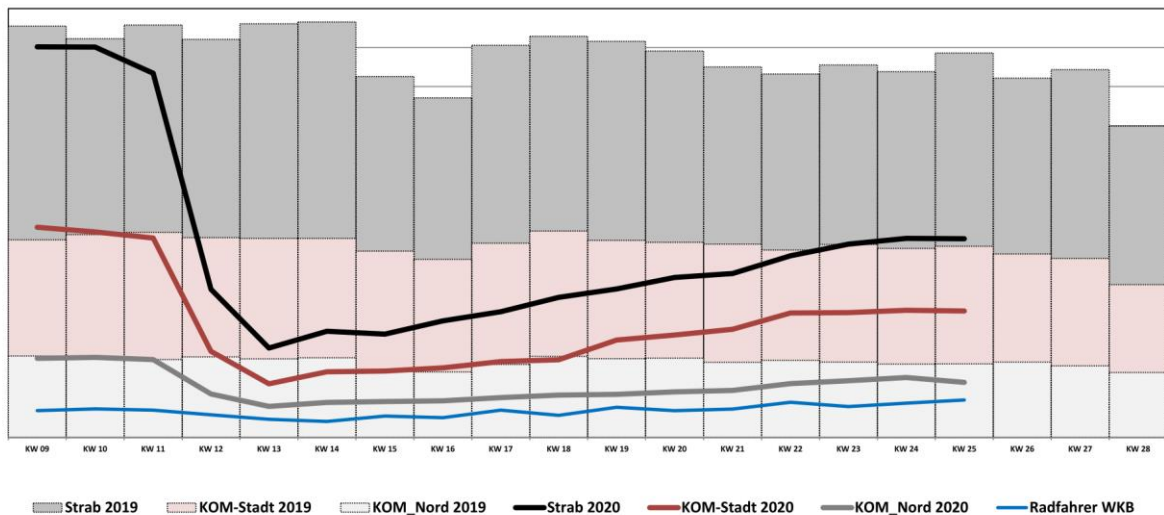
durchschnittliche Tageswerte Mo.-Fr.

KW25: (seit 04.05.2020 Jahresfahrplan mit Einschränkungen)

Pandemiebedingter Nachfrageeinbruch

Nachfrageniveau auf ca. 58,5% gegenüber Vorjahr

Ausgewählte Linien: Strab: Linie 1, 4, 4S, und 6 KOM-Stadt: Linie 24, 25, 26, 27, 40, 41 und 41S KOM-Nord: Linie 90 und 94



Die vom System durchgeführte Hochrechnung der Nachfrage erfolgt unter ausdrücklichem Vorbehalt.

Abbildung 3-6 Nachfrage Straßenbahn und Bus in 2019 und 2020 sowie zum Vergleich Radverkehrsbelastung Wilhelm-Kaisen-Brücke; Quelle: BSAG



Abbildung 3-7 Hygienemaßnahmen im ÖPNV; Quelle: Eigene Abbildung

Wie geht es weiter für den Öffentlichen Personenverkehr, der als Daseinsvorsorge unverzichtbar ist? Durch Homeoffice werden sich die Verkehrsspitzen glätten, dies könnte auch die teuren Verkehrsangebotsspitzen im ÖPNV mittelfristig senken. Vor Corona wurde im ÖPNV mit 4 Personen je m² kalkuliert, infolge der Infektionsgefahr ist dies nun so nicht mehr aufrecht zu erhalten. Innovation ist erforderlich, um nicht die Pkw-Nutzung indirekt zu unterstützen. Damit der ÖPNV nicht dauerhaft Fahrgäste verliert, brauchen wir zum einen mehr Kapazität u.a. durch Taktverdichtung im Bus- und Straßenbahnverkehr, zum anderen auch attraktive und einfach verständliche Tarifsysteme, auch digital. Das ist kein einfacher Weg, erfordert er doch dauerhaft Mehraufwand bei rückläufigen Einnahmen – aber der Weg ist alternativlos, um den ÖPNV attraktiv zu halten.

Erschwerend hinzu kommt, dass weitere umfangreiche Mehrkosten im ÖPNV in den kommenden Jahren zu bewerkstelligen sind sowohl durch die Herstellung der ab 2022 gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit als auch durch die Umstellung der Busflotten inkl. der Betriebshöfe und Werkstätten auf lokal emissionsfreie Antriebssysteme. Diese Fragestellungen werden in der Teilfortschreibung des VEP im Bereich ÖPNV-Strategie untersucht und bewertet.

3.2 Randbedingungen durch die COVID-19-Pandemie:

- Gefahr des dauerhaften Umstiegs bisheriger ÖPNV-Nutzer*innen auf den Pkw
- Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV erforderlich
- Höhere Sensibilität für Abstände von Personen im öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Trend zu Homeoffice könnte die Verkehrsspitzen weiter glätten und dadurch Spielraum für Veränderungen ermöglichen

4 Autofreie Innenstadt

4.1 Verkehrspolitische Ziele

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- zierungsplan
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 Stadt- strecke)	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 bzw. auch die Stärkung einzelner Funktionen sowie die Anreicherung um weitere Nutzungen 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)

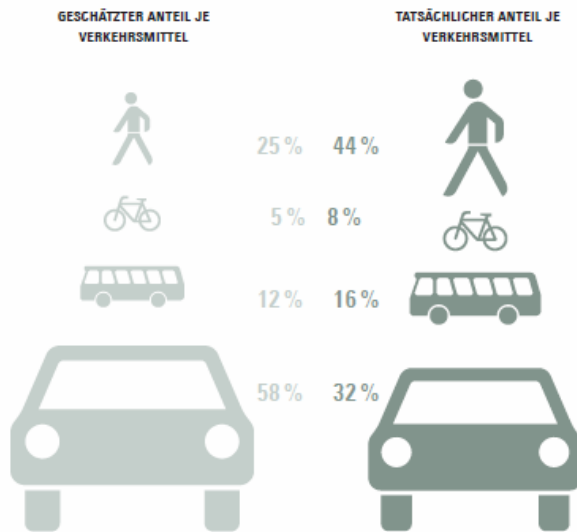


Abbildung 4-1: Verkehrsmittelverteilung von Kund*innen in der Grazer Innenstadt (Quelle: Sustrans 2006 in Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016⁹)

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 ÖPNV-Ein- und Aussteiger*innen sowie 74.000 Ein-, Aus- und Übersteiger*innen im SPNV 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

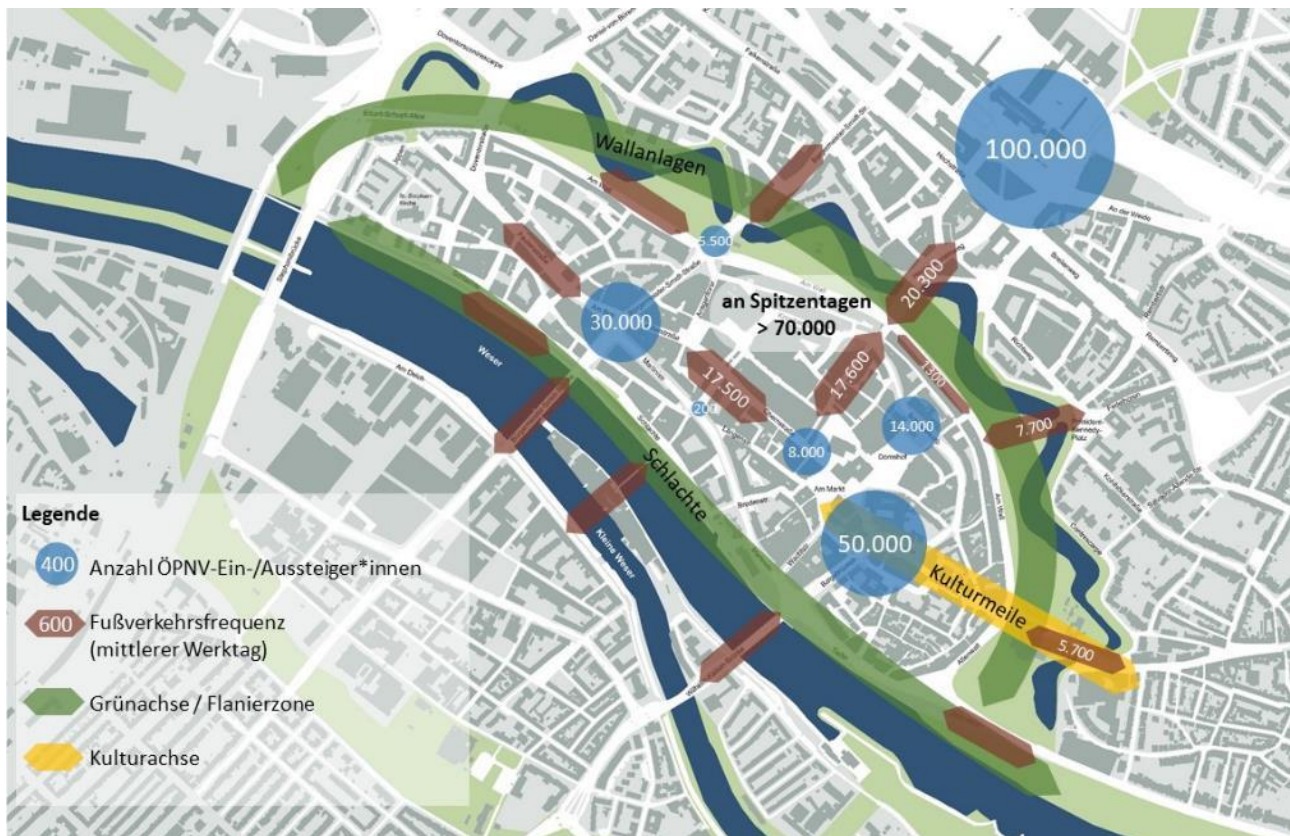


Abbildung 4-4: Frequenzen und Achsen im Fußverkehr, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 Martinstraße 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 – versenkbare Poller in der Knochenhauerstraße, Quelle: SKUMS

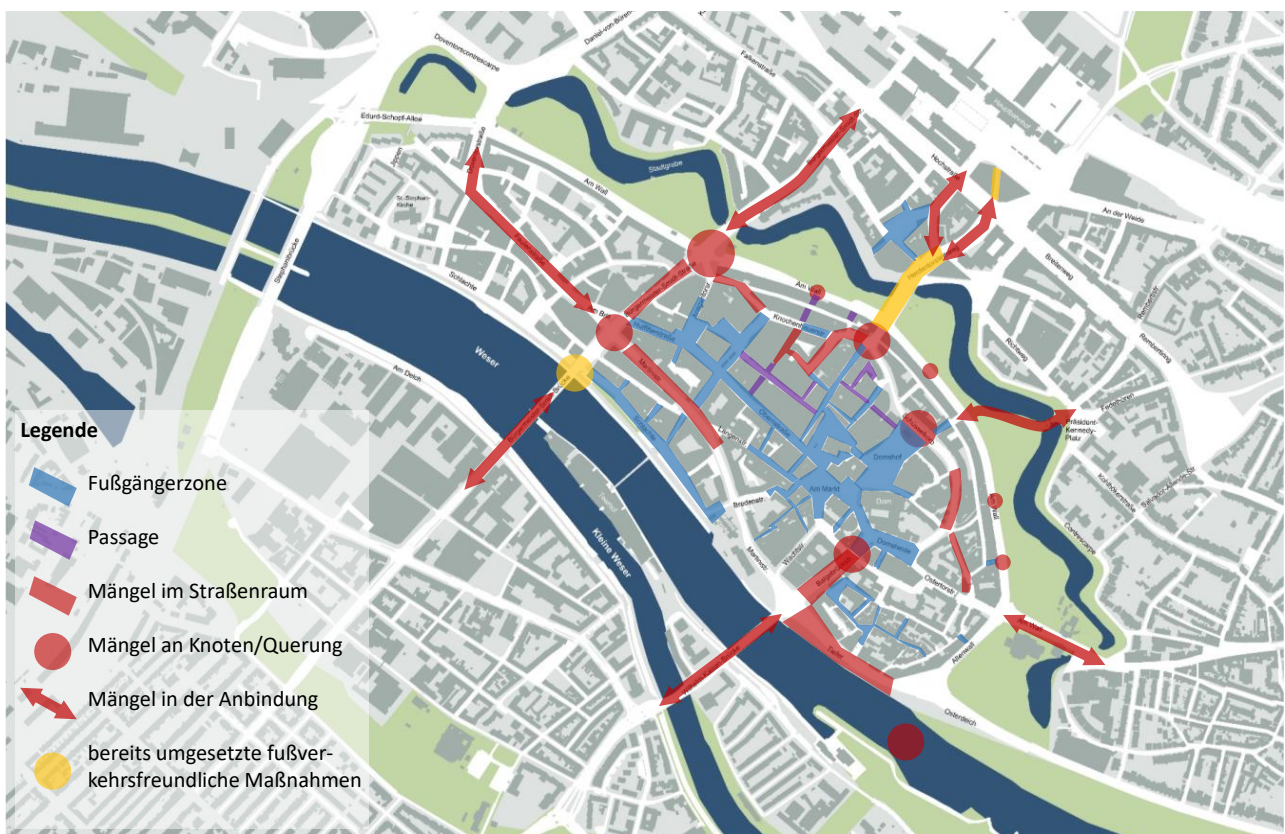


Abbildung 4-6: Stärken und Schwächen im Fußverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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. Violenstraße, Balgebrückstraße).



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

Punktuell sind Mängel für die Querung am Schüsselkorb (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 Stadtmitte.



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-fahren-stra%C3%9Fenbahn-und-autos-noch-direkt-%C3%BCber/10154496957117712> (letzter Zugriff 20.06.2020) und <https://www.bremen-lotsen.de/bremens-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 Wirtschaftssenator 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. Insbesondere die Tunnelsituationen werden aufgrund der räumlichen Enge und schlechten Beleuchtung als Angstraum wahrgenommen.



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 Fahrzeugtypen 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.

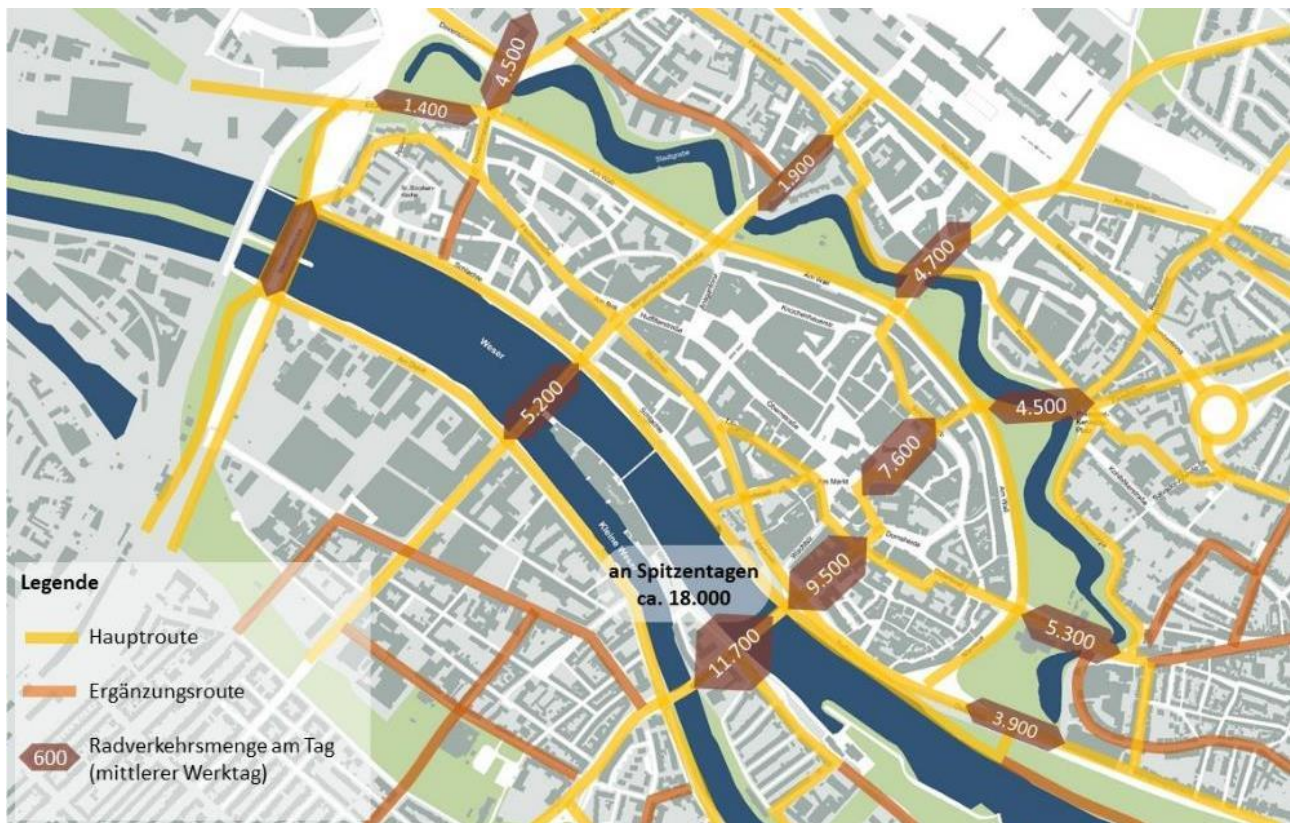


Abbildung 4-14: Frequenzen im Radverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 Haupttrouten 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 Zählwerte vor.

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

¹⁹ Auswertung der Dauerzählstelle Langemarkstraße 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



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.

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).

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



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 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 sowie über den geplanten Wesersprung Mitte Richtung Neustadt, und von der Stephanibrücke durchs vordere Woltmershausen nach Huchting und weiter Richtung Delmenhorst (VEP 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.

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 Bf Mahndorf und Karl-Carstens-Brücke.

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 Schüsselkorb zwischen Bischofsnadel und Domshof mit erheblichen Wartezeiten bei gleichzeitig geringem Längsverkehr (Kfz, ÖPNV) auf.

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

Die konfliktbelastete Anbindung vom Kennedyplatz an die Straße Am Wall durch die Wallanlagen wird perspektivisch zur Verknüpfung der Premiumroute D.16 Richtung Universität mit der Fahrradroute Wallring und dem Wesersprung Mitte an Bedeutung zunehmen und zeigt Handlungsbedarf.



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 Fußgängergruppen 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.



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 Violinstraße²⁸ 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 Rembertistraße und Parkallee (An der Weide bis Stern), die Teil der perspektivischen Premiumroute (VEP D.16) Richtung Universität sind, wurden

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.

Fahrradstraßen eingerichtet und eine Grüne Welle 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 Parksystemen 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 Innenstadt*innen zu entsprechen. Hier sind neue Lösungsansätze erforderlich, um diesem Mangel abzuhelpfen.

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.

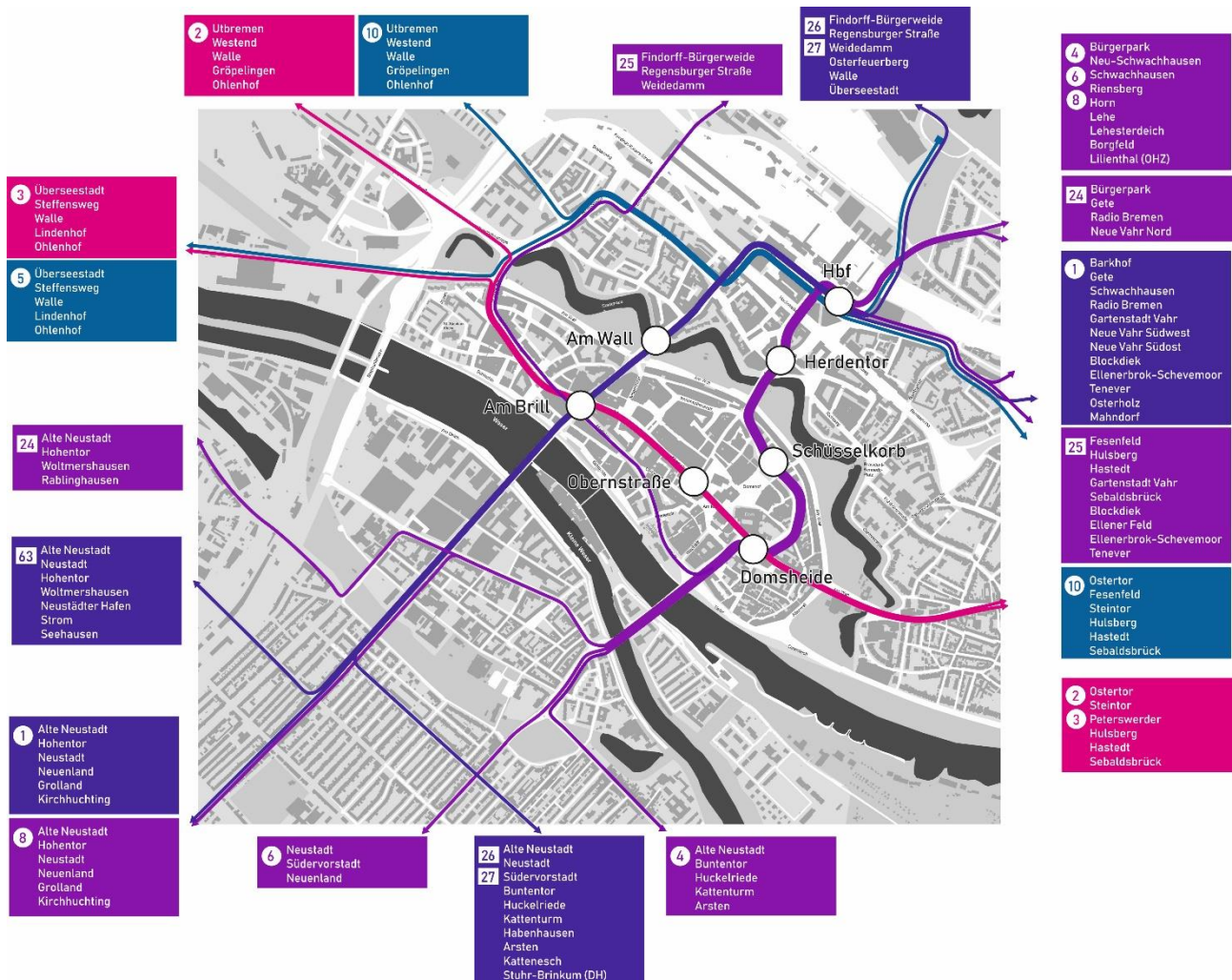


Abbildung 4-27 ÖPNV-Direktverbindungen in die Innenstadt, Quelle: SKUMS

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

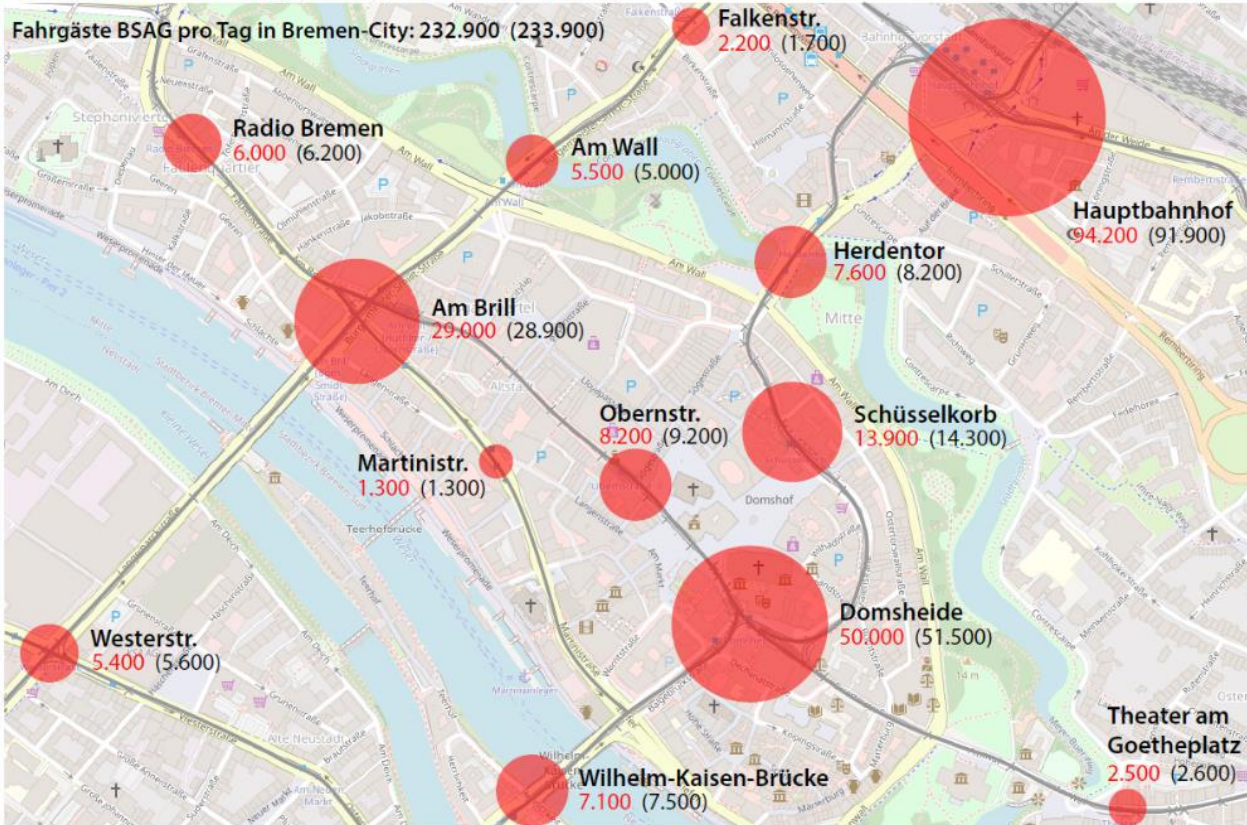


Abbildung 4-28 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (wochentags), Quelle: BSAG

Nutzung von Haltestellen in der City

Durchschnittliche Ein- und Aussteiger 2019 (2014) am Samstag

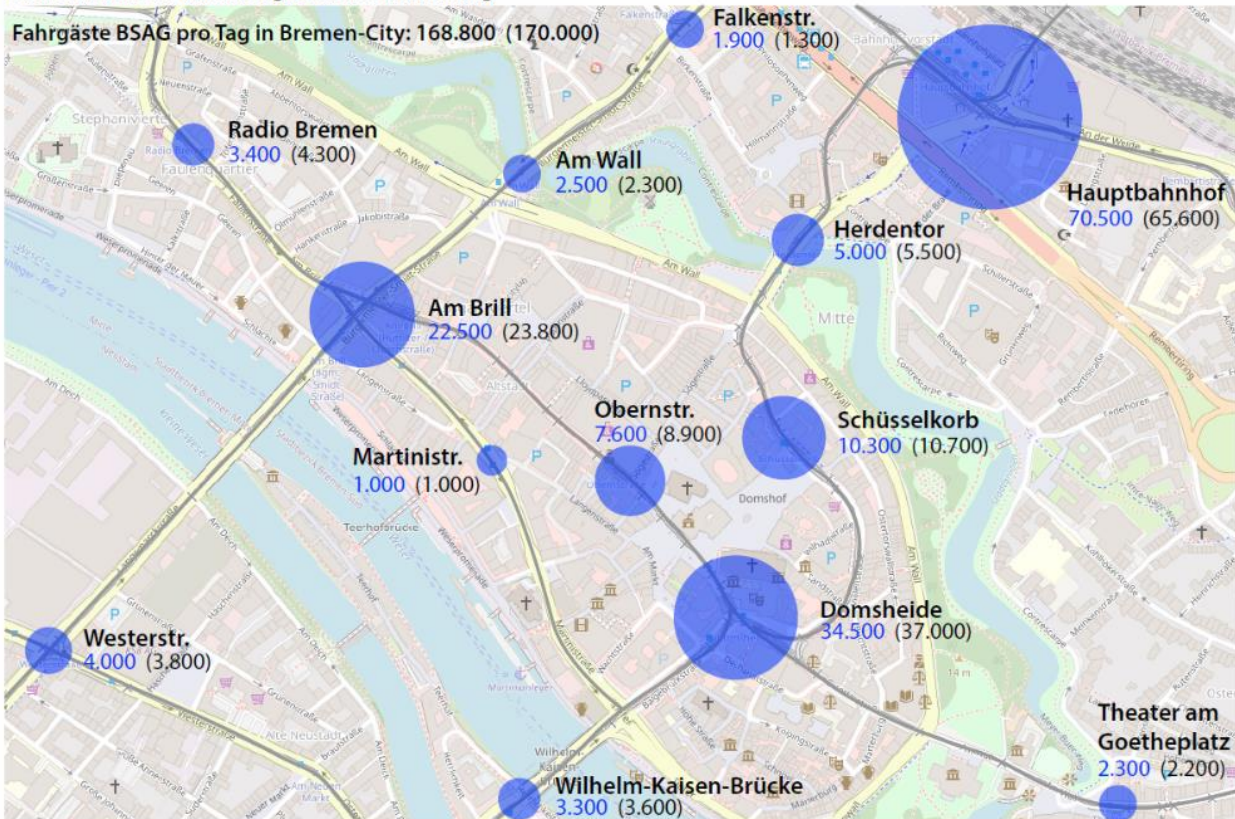


Abbildung 4-29 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (samstags), Quelle: BSAG

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 Verhältniswerte 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 Obernstraße bei 93 %. Für die Besucher*innen der Innenstadt hat die Lage der Haltestelle in der Obernstraße 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.

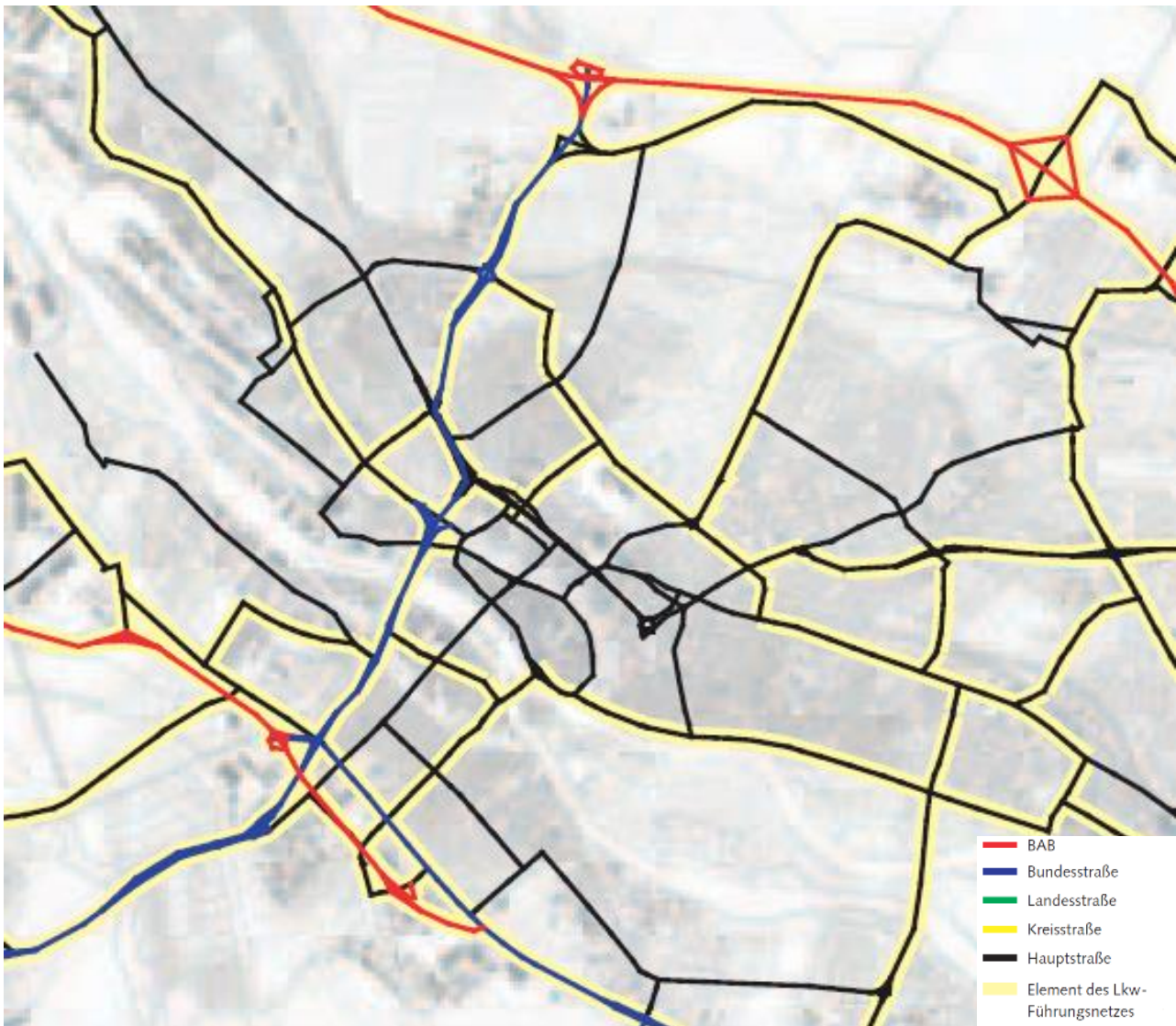


Abbildung 4-30: Auszug des Bremer Straßennetzes mit Bezug zur Innenstadt, VEP Bremen 2025

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 fahren 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.

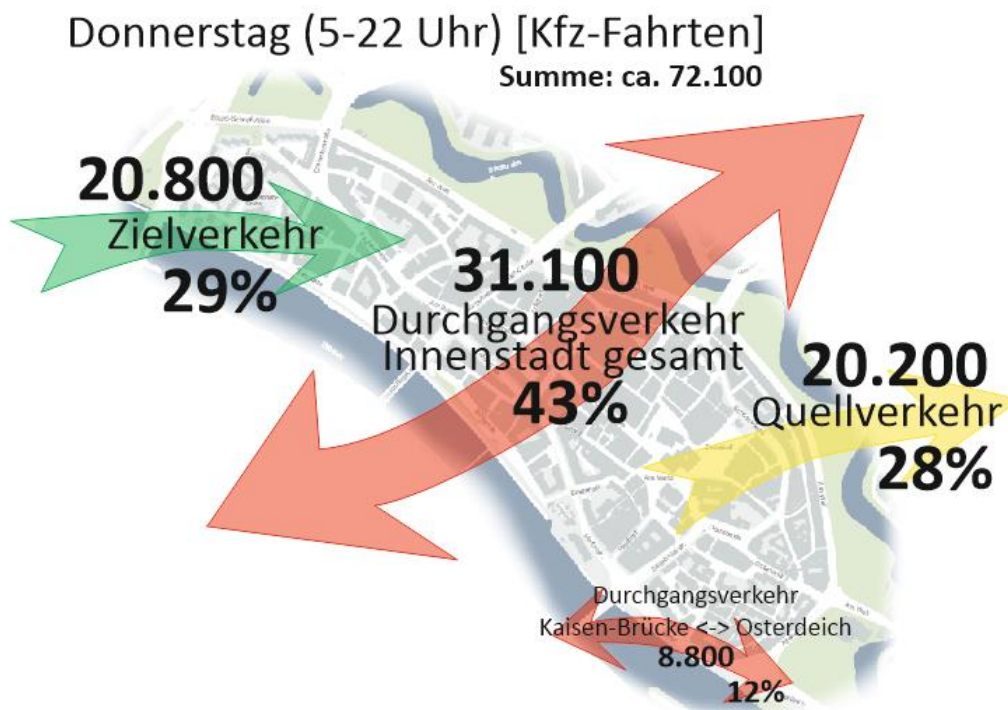


Abbildung 4-32: Ergebnis Kordonerhebung am Donnerstag, 7.11.2019 mit Durchgangsverkehrsanteil Bgm.-Kaisen-Brücke ↔ Osterdeich, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 fahren 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 %).

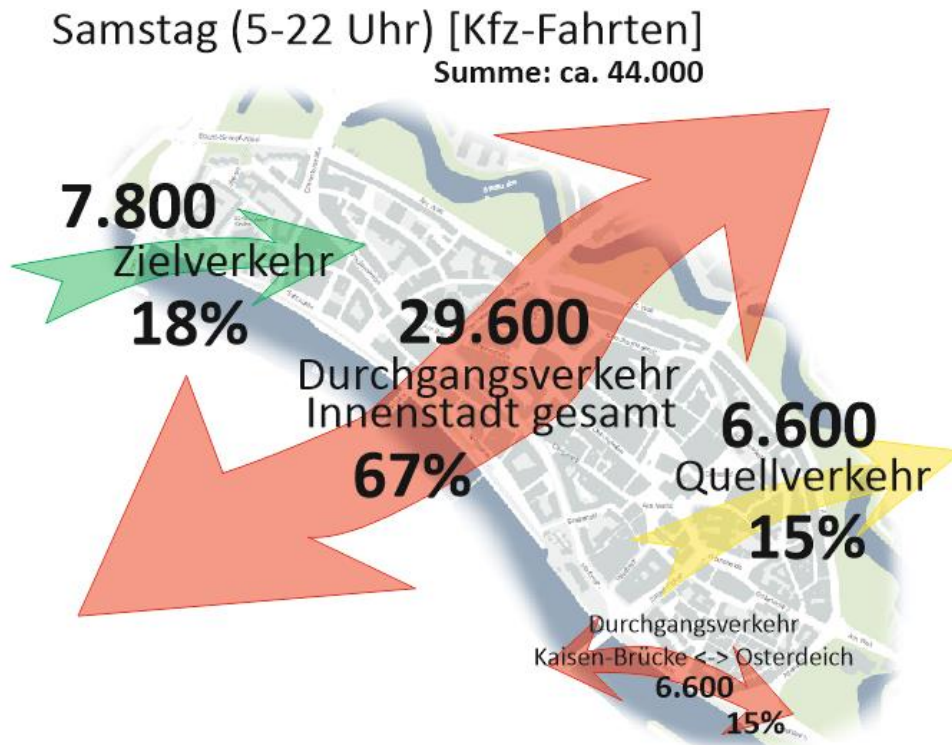


Abbildung 4-33: Ergebnis Kordonerhebung am Samstag, 9.11.2019, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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.

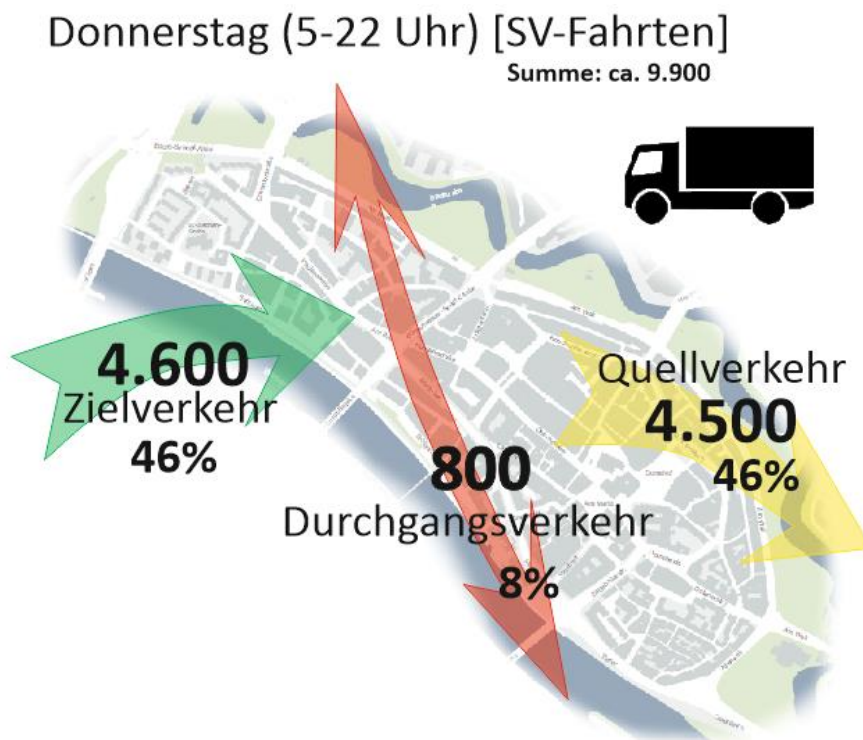


Abbildung 4-34: Ergebnis Kordonerhebung am Donnerstag, 07.11.2019 im Schwerverkehr, Quelle: Eigene Darst. SKUMS

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)

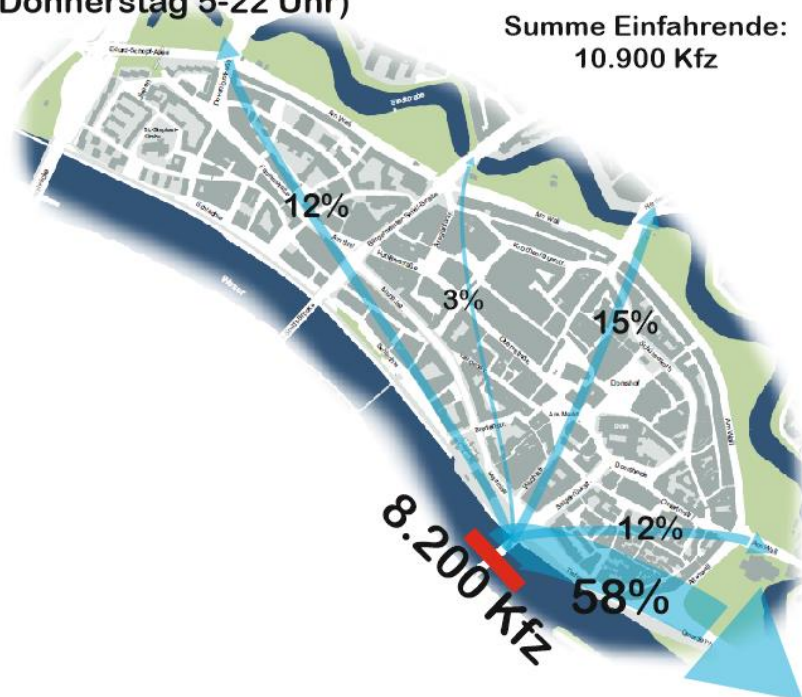


Abbildung 4-35 Durchgangsverkehre Wilhelm-Kaisen-Brücke, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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]

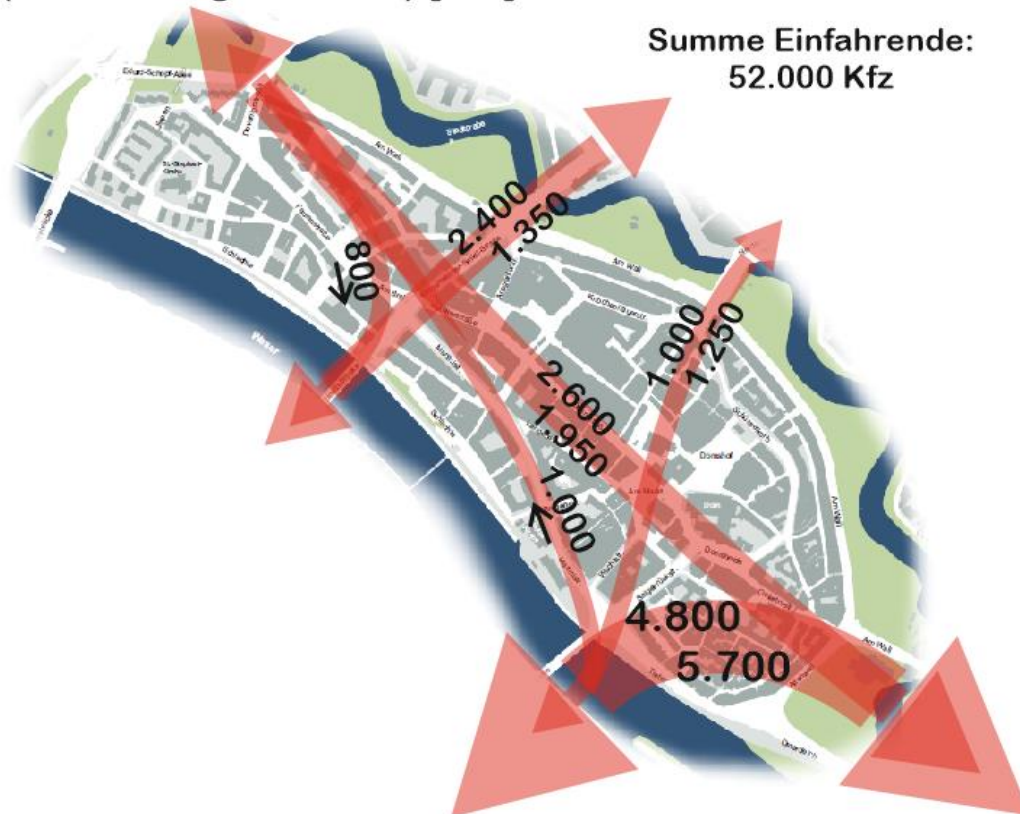


Abbildung 4-36: Relevante Durchgangsverkehrsrelationen, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Klar erkennbar ist die stärkste Relation die zwischen Osterdeich / östlicher Vorstadt (Summe der Kordonquerschnitte Osterdeich und Ostertorsteinweg) 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 Stellenschraube 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.

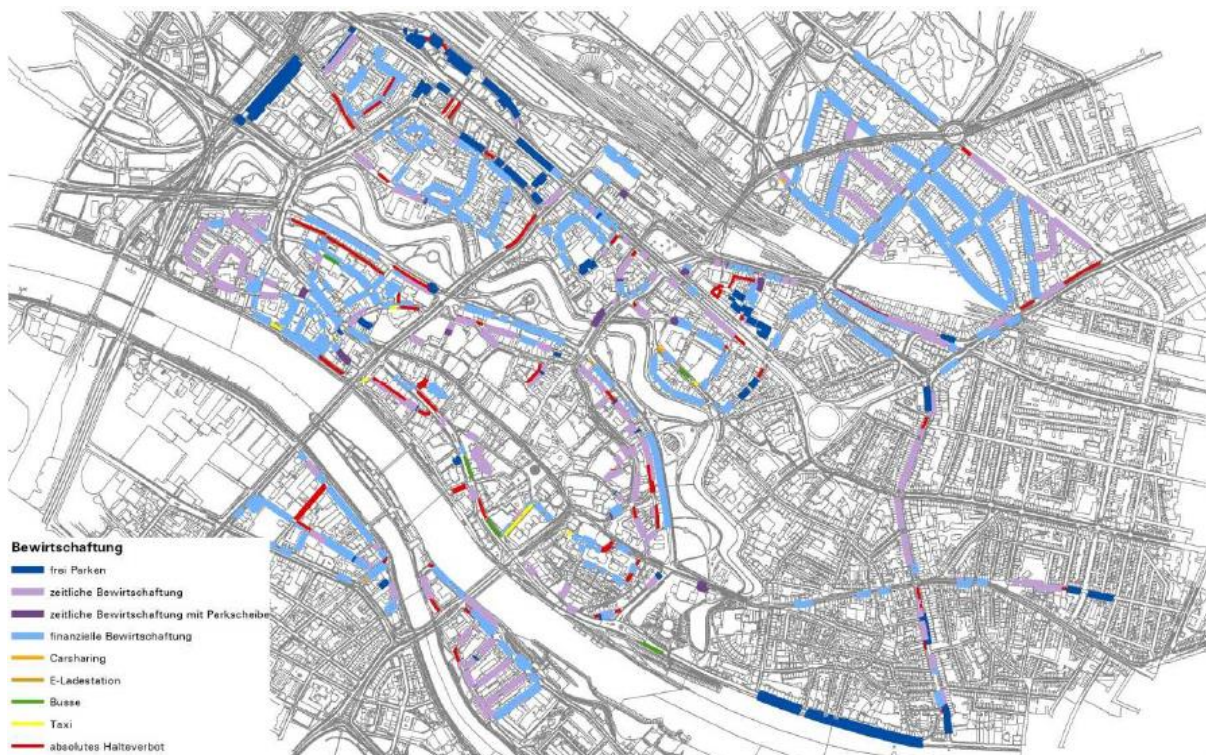
Neben den Stellplätzen in der Altstadt befinden sich rund 2.800 weitere Stellplätze auf dem BREAPRK Parkplatz Bürgerweide in fußläufiger Entfernung³².

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.

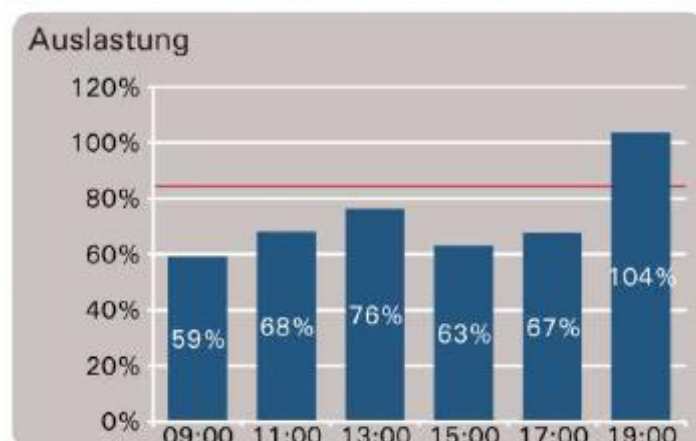


Abbildung 4-40 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

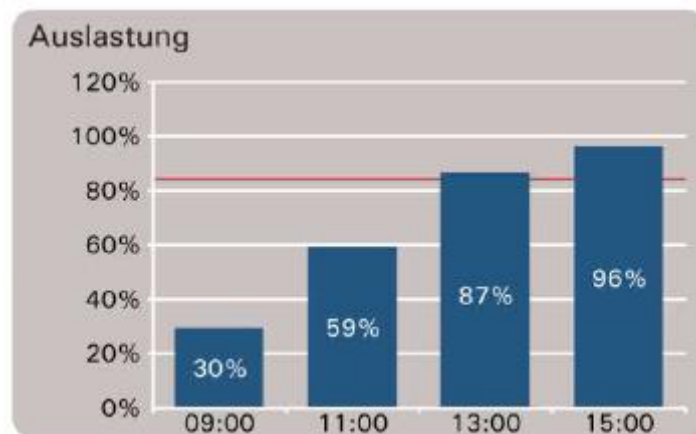


Abbildung 4-41 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018³³

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.

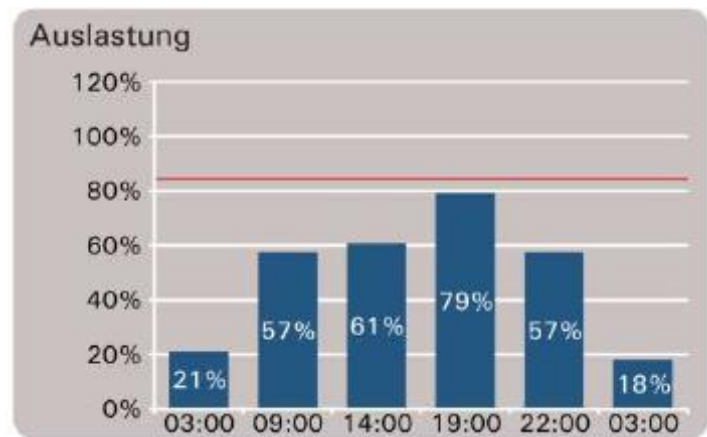


Abbildung 4-42 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

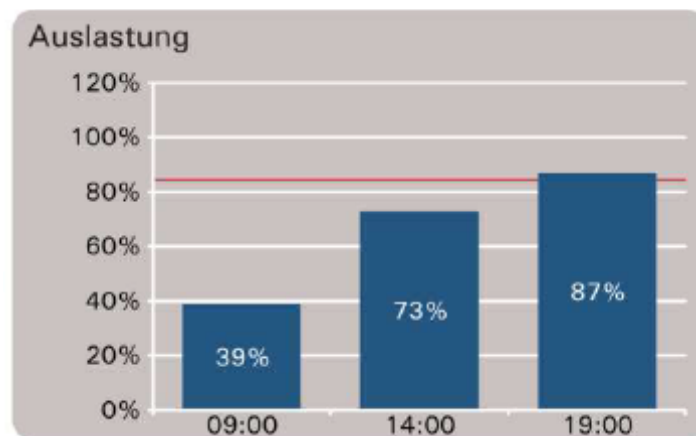


Abbildung 4-43 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

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)		
	Kurzparkler	Dauerparkler	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.

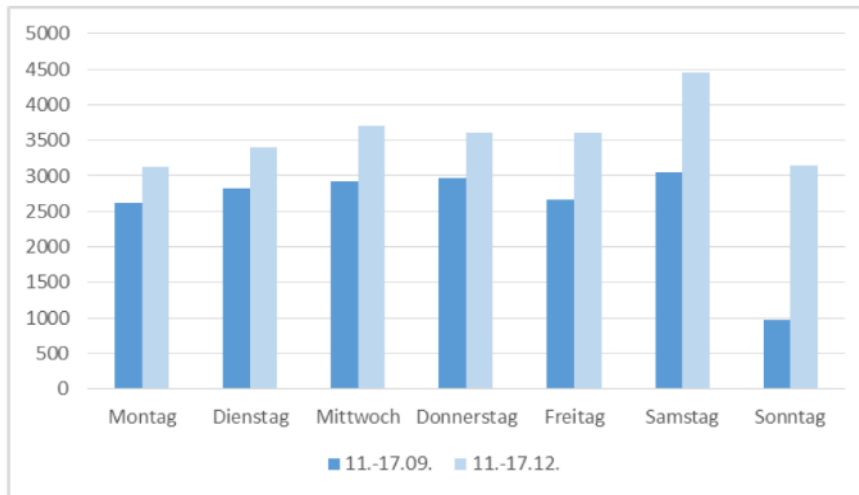


Abbildung 4-44 Wochenganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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

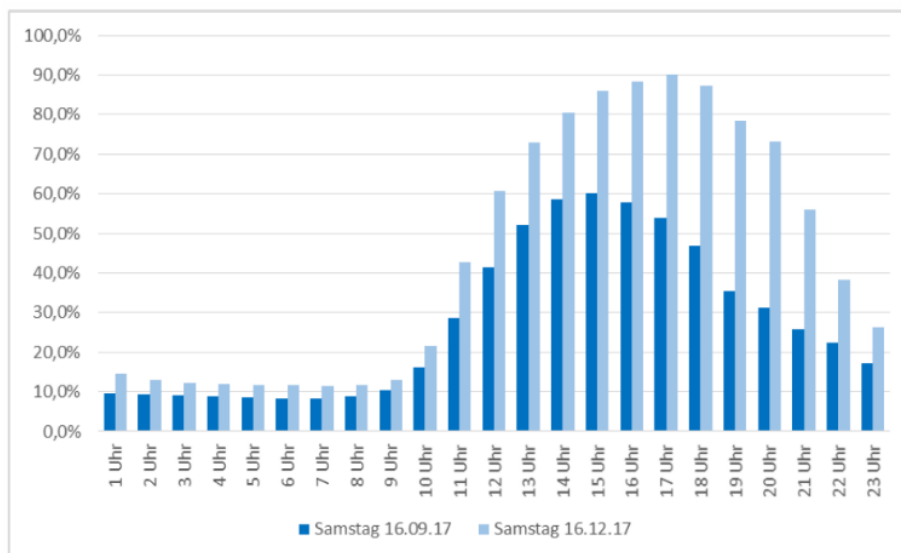


Abbildung 4-45 Tagesganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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.

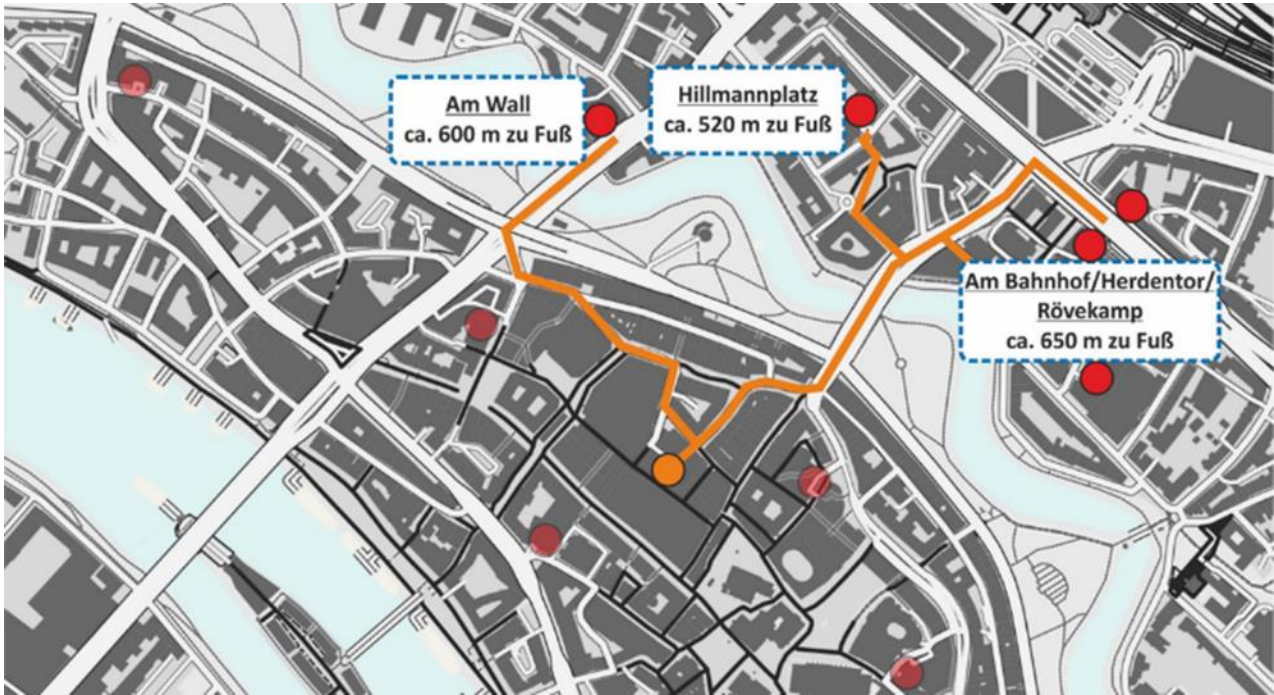


Abbildung 4-46 Fußläufige Entfernungen weiterer Parkhäuser zum Parkhaus Mitte, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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 Innenstadtbewohner*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 Parkleitsystemen 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.

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.

4.3.6.5.3 Lieferverkehr



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.

Im Rahmen der weiteren Betrachtung der entscheidenden Frage nach der Anzahl der Kfz, die für die Bremer Innenstadt verträglich sind, ist es unabdingbar, dass die ökonomische Funktion der Bremer Innenstadt als Oberzentrum nicht gestört wird. Lade- und Lieferverkehr muss also problemlos möglich sein. Auf der anderen Seite dürfen aber auch die spezifischen Qualitäten der Bremer Innenstadt insbesondere im Vergleich zu den austauschbaren Erscheinungsbildern der Einkaufszentren auf der Grünen Wiese nicht gefährdet werden. Ein urbanes Einkaufserlebnis, eine ansprechende Aufenthalts- und Flanierqualität und eine attraktive einzigartige Architektur in einem historisch wertvollen Ambiente sind alleinstellende Qualitätsmerkmale der Bremer Innenstadt, die es zu erhalten und in Wert zu setzen gilt. Lade- und Lieferverkehre sind entsprechend zu gestalten.

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.

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

4.3.7.2 Steuerverfahren

Folgende Signalsteuerverfahren 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).
- 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	Funkerfassung, 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 vorfahrtsberechtigend 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.

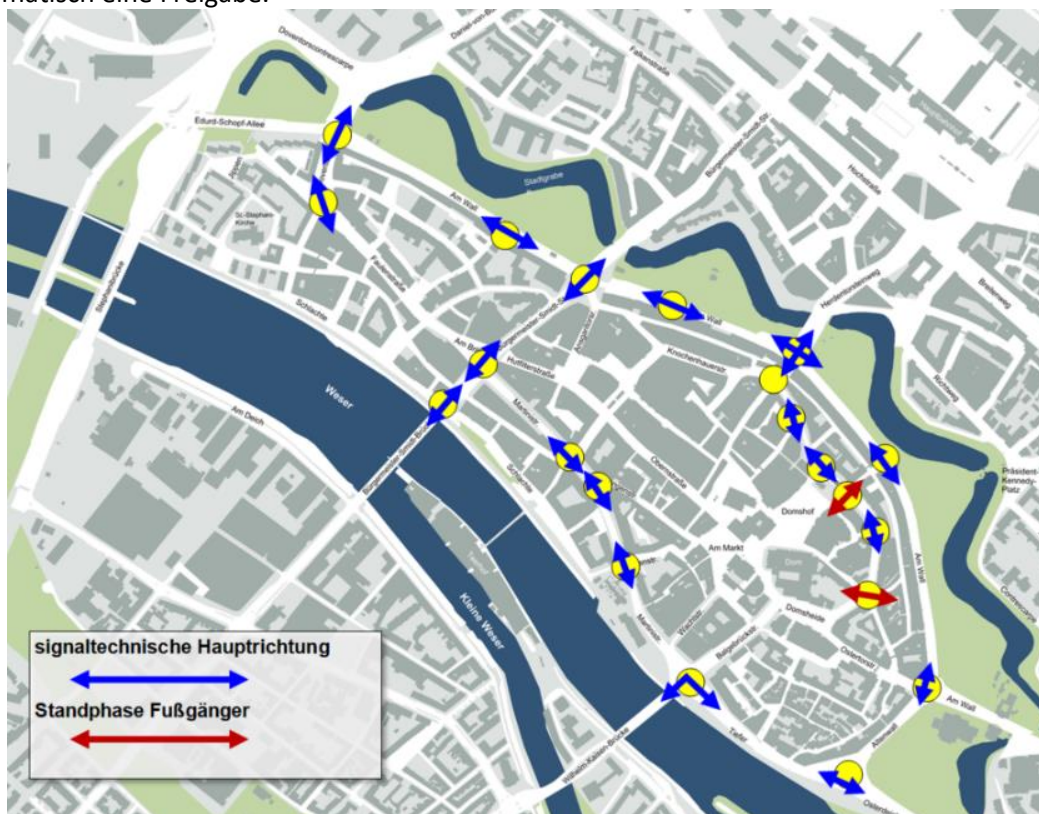


Abbildung 4-49 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt - Signaltechnische Hauptrichtung, Quelle: Eigene Darstellung ASV



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

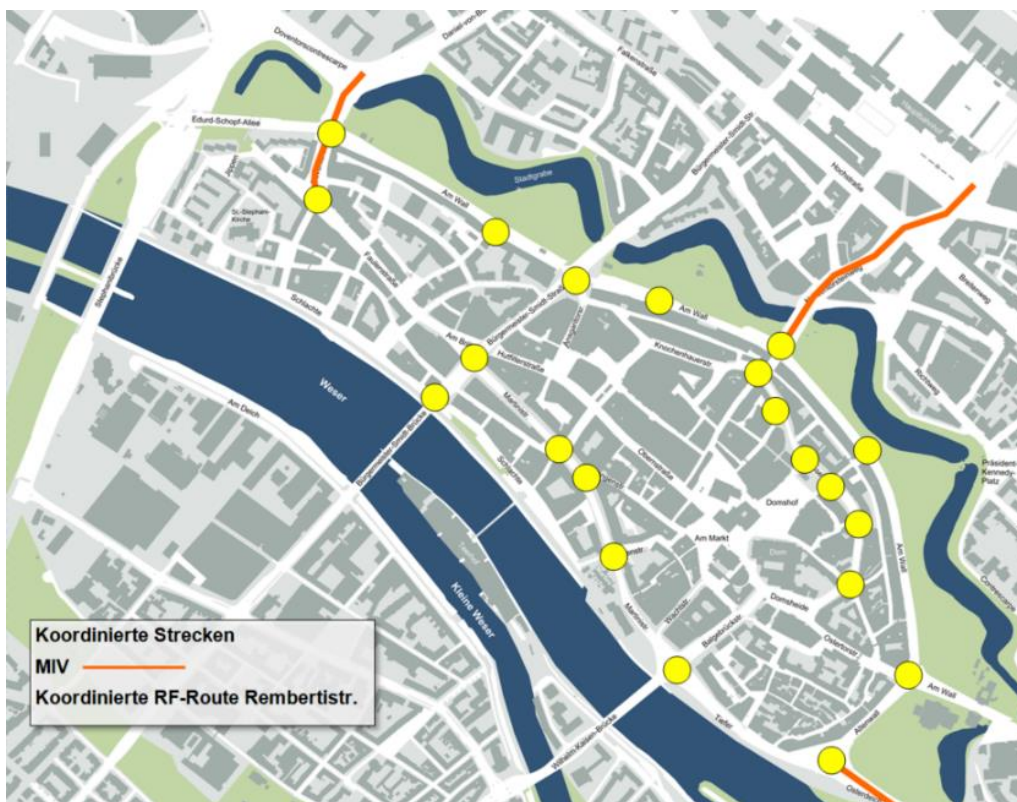


Abbildung 4-51 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt – Koordinierte Strecken, Quelle: Eigene Darstellung ASV

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.

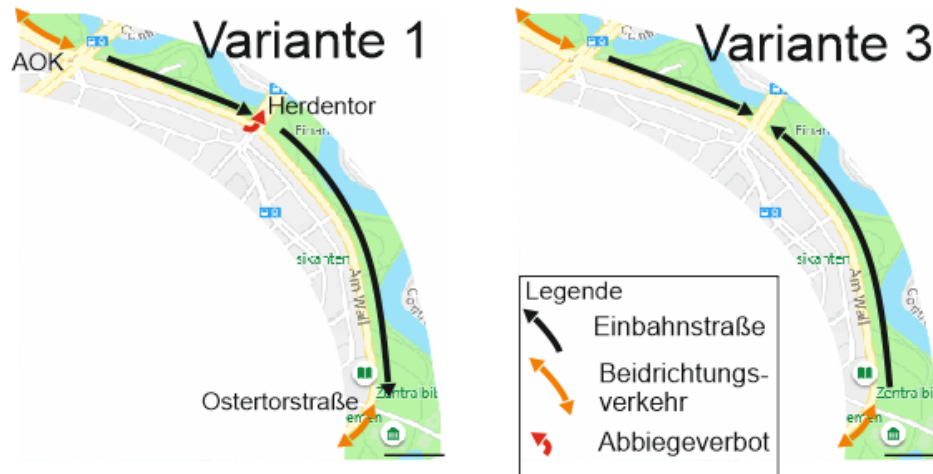


Abbildung 4-52: Varianten der Einbahnstraßenregelung Am Wall zwischen AOK-Kreuzung und Ostertorstraße, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 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 bzw. der Stärkung von Funktionen der Bremer Innenstadt, sowie eine Anreicherung durch weitere Nutzungen 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
- Schlüsselkorb
- 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 Haltestelle in der Obernstraße 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, Kontrolldichte 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.

5 Parken in Quartieren

5.1 Verkehrspolitische Ziele

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 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 Carsharing.*
- *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.

5.2 Umsetzungsstand VEP 2025

Der beschriebene hohe Parkdruck in den Stadtteilen rund um die Innenstadt steht in offensichtlichem Konflikt mit einigen dort definierten Zielfeldern:

- 1) Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken
- 2) Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- 6) Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Einige Projekte aus den Handlungsfeldern „F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ und „G: Ruhender Kfz-Verkehr“ sind umgesetzt und schaffen Erleichterungen für die oben genannten Probleme. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen des VEP2025 ist, neben z.B. beim Bewohnerparken beschränkenden bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen, orientiert an Finanzierbarkeit und Personalausstattung und kann nur teilweise durch Projektfinanzierungen flankiert und zeitlich befristet gelöst werden.

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
BS.14	Umgestaltung der Münchener Straße	In Betrieb	In Betrieb
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	In Bearbeitung	In Bearbeitung
F.2F	Neuordnung Bismarckstraße; Tempo 30, Seitenräume	Noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung
F.15	Umnutzung Parkallee; Parkstände, Seitenräume, Fahrradstraße	In Betrieb	In Betrieb
G.1	Parkraumkonzept Innenstadt (eng verknüpft mit der geplanten Neufassung der städtischen Parkgebührenordnung)	In Bearbeitung (Parkraumkonzept erstellt; Gebührenordnung in Abstimmung)	In Bearbeitung
G.2	Reduzierung des Parkraums; insbesondere in den neuen Bewohnerparkgebieten M und N mit Parkraumbewirtschaftung um die Straßen „Wilmannsberg“ und „Fedelhöfen“	In Betrieb	In Betrieb
G.3	Konsequente Parkverbote	In Bearbeitung	In Betrieb

K 1, 5, 8	Verkehrssicherheit Tempo 30, Radfahrer – Fußgänger Sensibilisierung, Verkehrssicherheitskonzept	In Bearbeitung	In Betrieb
-----------	---	----------------	------------

Unabhängig vom VEP 2025 wurde das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt umgesetzt, in dessen Rahmen einige Straßenzüge der alten Neustadt im Umfeld der Hochschule im auch Hinblick auf Qualitätsverbesserungen der oben genannten problematischen Aspekte räumlich neu organisiert wurden, und das SUNRISE-Projekt akquiriert, das für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit starker Bürgerbeteiligung und Kommunikation steht. Die genannten Projekte haben bemerkenswerte Fortschritte in einzelnen Handlungsfeldern gebracht. Das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ ist die erste Fahrradzone Deutschlands. Dieses Ziel wurde durch einen Mix aus technischen und rechtlichen Maßnahmen erreicht. So sind auf über 900 m² das Kopfsteinpflaster der Straßen durch Asphalt ersetzt worden für holperfreies Fahren und Lärminderung.



Abbildung 5-1: Fahrradmodellquartier vorher/ nachher. Bildnachweis: Beate Lange

Neue Querungen über die Hauptverkehrsachsen Langemarkstraße und Westerstraße ermöglichen durch Mittelinseln ein sicheres Überqueren der Straßen gerade auch für Kinder und Senior*innen.



Abbildung 5-2: Fahrradmodellquartier. Bildnachweis: Beate Lange

Durch die Anlage von Gehwegnasen wurde das Parken geordnet. Auch dies eine Erleichterung für sicheres Überqueren in Kreuzungsbereichen und dazu machen mehr als 400 neue Fahrradabstellanlagen das Abstellen von Fahrrädern sicherer.

Im Bereich der Hochschule ist der Neustadtswall zu einem Campusplatz umgestaltet worden und stellt mit dem Fahrrad-Repair-Café der Hochschule ein besonderes Highlight und den gefühlten Mittelpunkt des Fahrradmodellquartiers dar.

5.3 Exkurs: Was machen andere Städte?

Der Umgang mit parkenden Kfz stellt in vielen deutschen und europäischen Großstädten ein Problem dar. In **Köln** arbeitet man z.B. seit 30 Jahren an der schrittweisen Umsetzung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung und das Gebiet wurde stetig erweitert. Mittlerweile arbeiten mehr als 300 Ordnungskräfte in der Parkraumüberwachung. Hier hat man lokal sehr differenzierte Lösungen gefunden, die z.B. auch tage- und wochenweises Parken zum Preis von € 5,-/Tag in ausgewiesenen Straßenzügen ermöglichen.

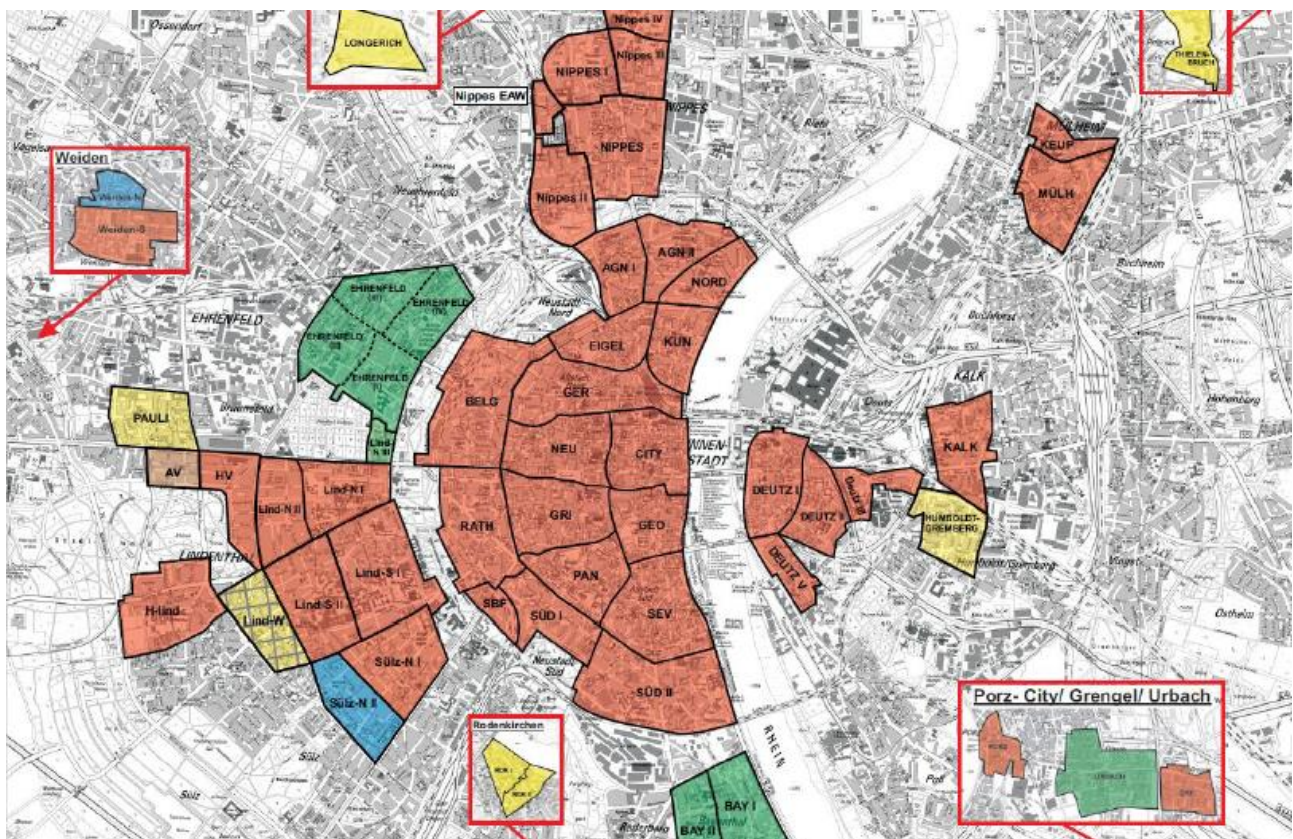


Abbildung 5-3: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen in der Stadt Köln 2019.
Quelle: Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln. (Anmerkung: Legende ergänzen)

Stuttgart hat seit 2014 viermal die Zonen des Parkraummanagements auf inzwischen die gesamte Kernstadt ausgeweitet mit dem Ziel der „optimalen Auslastung“ der Parkflächen bei gleichzeitiger Privilegierung der Bewohner.

Das Prinzip ist in allen Städten dasselbe: Quartiersbewohner erhalten pauschale Parkberechtigungen für ausgewiesene Parkzonen für ein oder zwei Jahre. Alle anderen Quartiersbesucher und Gewerbetreibende können zeitlich beschränkt parken, die Preise an Parkscheinautomaten variieren für die Innenstadtbereiche je nach Zentralität und Stadt zwischen € 4,- und € 1,80 pro Stunde. Längere Parkzeiten sind nur in Parkgaragen oder auf größeren Parkplatzflächen in dezentralen Lagen möglich.

Es gibt über die beiden genannten Städte hinaus verschiedene deutsche Städte unterschiedlicher Größen, die die Ordnung und Verringerung des ruhenden Verkehrs als eine Kernmaßnahme zur Verbesserung der straßenräumlichen Situation in der Kommune anpacken.

5.4 Analyse

5.4.1 Einwohnerwachstum und Zunahme von Kraftfahrzeugen

Die Stadtgemeinde Bremen wächst – in der Zeit von 2000 bis 2018 um insgesamt 29.000 Einwohner oder 5,1 %. Gleichzeitig hat die Zahl der angemeldeten Kfz insgesamt, nach einem konjunkturbedingten Rückgang um das Jahr 2010, insbesondere in den letzten fünf Jahren stark zugenommen. Waren 2015 in der Stadt 268.227 Kfz (Krafträder, Pkw, Nutzfahrzeuge und Anhänger) zugelassen, so waren es 2019 bereits 279.614 oder 4 % mehr. In dieser Gruppe fallen die privaten Pkw (208.707) mit +6 % und Nutzfahrzeuge mit +11 % besonders auf.

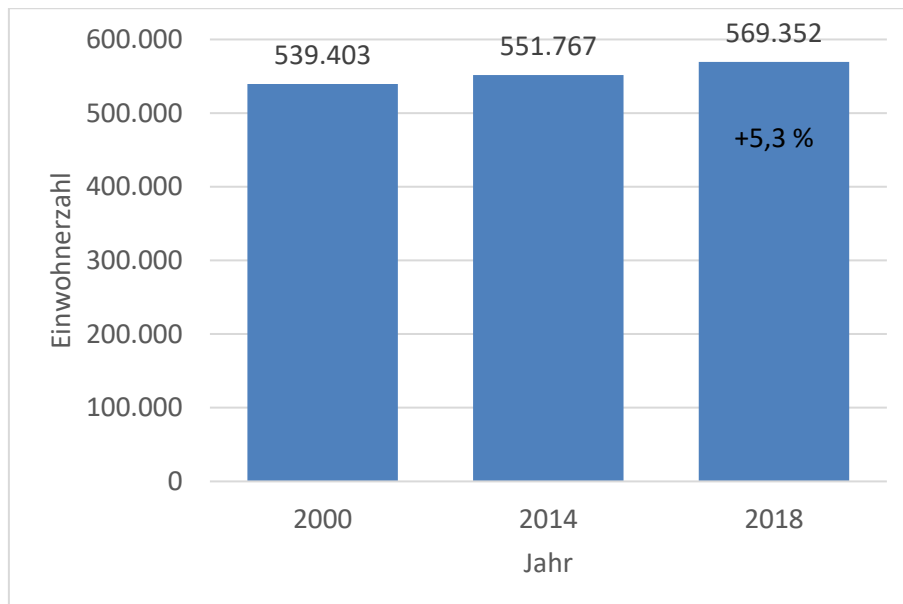


Abbildung 5-4: Bevölkerungsentwicklung der Stadtgemeinde Bremen
Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Bezogen auf die Stadtteile Bremens überlagern sich statistische Entwicklungen durch Altersstruktur, Haushaltstypen und Lebensmillieugruppen – mit unterschiedlichen Wirkungen. Die Bevölkerungszuwächse zwischen 2014 und 2018 fallen in Walle mit +8 % und in Gröpelingen mit +4,8 % besonders groß aus. Die Verteilung der angemeldeten Kraftfahrzeuge folgt der Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen aber eher bedingt. Hier wirken ökonomische Einflüsse, Haushaltstypen aber auch Millieubesonderheiten. Während im Stadtteil Mitte die Bevölkerung im o.g. Zeitraum um 3,4 % zunahm, ging der private Pkw-Bestand hier um 6 % oder 274 Fahrzeuge zurück. In der gleichen Zeit blieb die Bevölkerungszahl in Findorff nahezu stabil, während die Zahl der privaten Pkw um 2,5 % oder 223 Einheiten zunahm. Insgesamt verzeichnen in den letzten Jahren alle Stadtteile bis auf Mitte und die Neustadt Zunahmen der angemeldeten Kraftfahrzeuge zwischen 2 und 6 %.

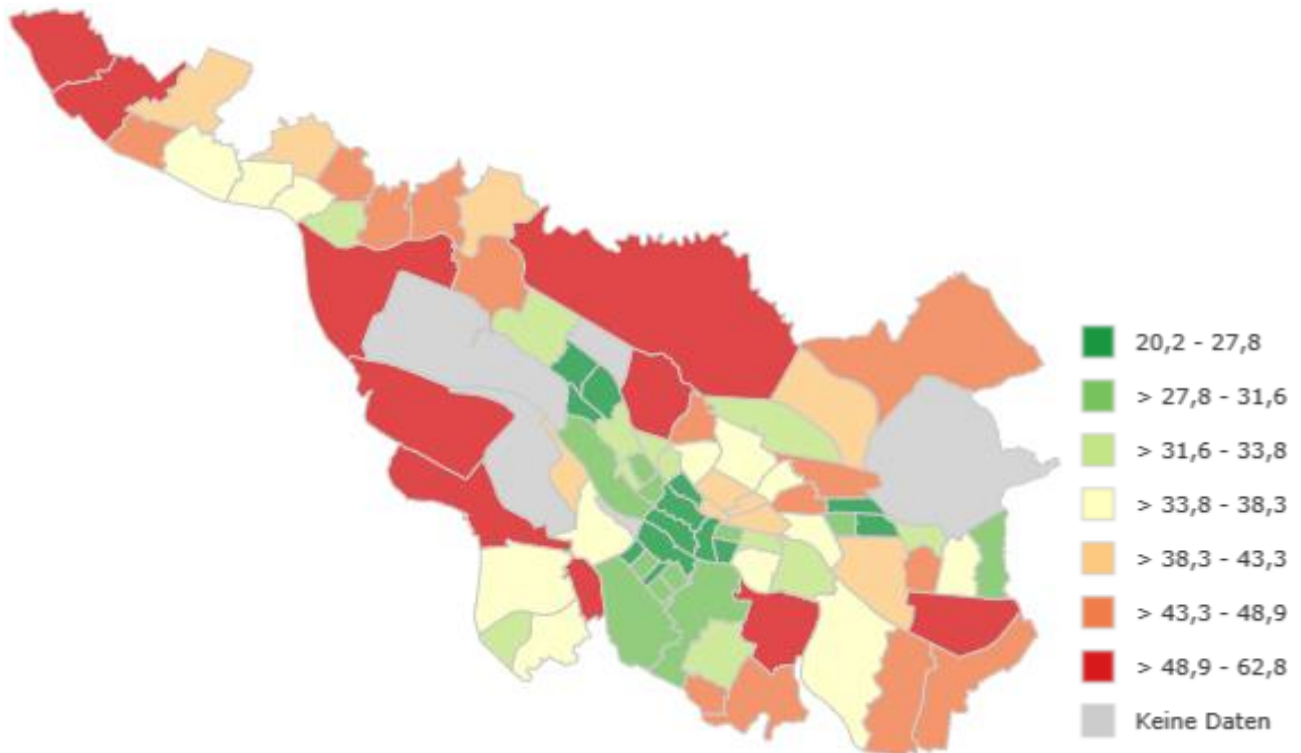


Abbildung 5-5: Pkw/100 EW, Stand 2017. Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Die Karte zeigt das Stadtgebiet Bremens und die Ortsteile. Farblich unterschieden werden die Anzahl privat angemeldeter Pkw im Verhältnis zu je 100 Einwohnern des Ortsteiles. Die grün markierten Bereiche liegen überwiegend zentral und in der Neustadt – hier ist die Pkw-Dichte am geringsten. In Osterholz, Habenhausen oder Walle und den weiter entfernt gelegenen Ortsteilen ist sie dagegen am höchsten (rote Markierung). Die Stadtteile mit dem höchsten Parkdruck sind also gleichzeitig diejenigen mit eher weniger Pkw-Besitz/100 Einwohner und doch bedingt die Bautypologie und Haushaltsstruktur hier besondere Problemlagen und Chancen.

Setzt man auf der Grundlage der Daten des Statistischen Landesamtes für die einzelnen Quartiere die Anzahl der Haushalte ins Verhältnis zum Pkw-Bestand, so sind in allen stadtnahen Stadtteilen numerisch mehr Haushalte als Personenkraftwagen verzeichnet. Auch ohne genaueres Wissen um den Pkw-Besitz und die Verteilungsquote ergibt sich ein Anteil von 5-30 % der Haushalte ohne eigenes Auto. Die Fragestellung wird präziser beantwortet in den Befragungsdaten des SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) der Technischen Universität Dresden das alle fünf Jahre für ganz Bremen beauftragt wird. Demnach sind im Durchschnitt aller befragten Einpersonenhaushalte etwa 50 % ohne eigenes Auto. Bei Mehrpersonenhaushalten sinkt diese Quote bis auf 10 % für Haushalte ohne Kinder. Im Durchschnitt für ganz Bremen haben aber 31 % der befragten repräsentativen Haushalte kein eigenes Auto. Diese Bewohner*innen der Bremer Stadtteile tragen nicht zum Problem bei, sind aber als Nicht-Autonuser ungleich stärker betroffen von den negativen Auswirkungen der parkenden Fahrzeuge in allen Teilen der Stadt. Ihnen gegenüber ist die Verkehrspolitik in besonderer Weise verpflichtet.

Die Abmessungen aller Kraftfahrzeugklassen wachsen beständig und der Trend zum Kauf großer Fahrzeuge hält an.



Abbildung 5-6: Kfz werden immer größer und der Anteil großer Fahrzeuge nimmt zu; Bild: SUNRISE

Da der öffentliche (Straßen-)Raum in den alt-bebauten Quartieren nicht mitwächst, verschärfen sich hier die eingangs beschriebenen Problemlagen. Die weiterhin angestrebten baulichen Verdichtungen in den hochwertigen innenstadtnahen Stadtteilen bringen mehr Bewohner in die Quartiere, die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit benötigen. Und für Arbeitnehmer*innen, die auch weiterhin auf ihr Auto angewiesen sind, werden Parkmöglichkeiten zu berücksichtigen sein.

Für zwei der fünf bestehenden Quartiersgaragen der BREPARK gibt es Wartelisten, drei werden mit Tages- und Kurzzeitparkern bewirtschaftet. Bei den heutigen Parkgebühren ist der Neubau von Quartiersgaragen i.d.R. nicht wirtschaftlich, sondern bedarf einer (Quer-)Subventionierung, z.B. durch Kurzzeitparker oder Geschäftskunden.

Für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel haben Abstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Wohnort, Arbeitsplatz und Einkaufsmöglichkeiten eine große Bedeutung. Je leichter das Fahrrad zugänglich ist, desto öfter wird es genutzt und umso mehr können Autowege ersetzt werden. Die Enge der Quartiere macht es erforderlich auch für Fahrräder erweiterte Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

5.4.2 Jüngste Planungen

Seit dem VEP sind weitere Pläne und Vereinbarungen getroffen worden, die auch im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung des Bewohnerparkens stehen:

- Der im Sommer **2018** verabschiedete **Green City Masterplan** wurde insbesondere zur Einwerbung von Fördermitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt. Darin sind mögliche Maßnahmen zur innovativen Verkehrsplanung für Car-Sharing und nicht-motorisierten Verkehr, zum digitalen Parkraummanagement (Maßnahme 2.4) und für nachbarschaftliches Parkraummanagement in Wohn- und Mischquartieren (Maßnahme 2.5) (u.a. digitale Erfassung der Parkraumbelegung, Dynamische Parkraumbepreisung) erstmalig beschrieben.
- Anfang **2020** haben **die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der Senator für Inneres** das **Strategiepapier „Parken in Quartieren“** vorgestellt, mit dem Ziel: Ordnung und Lenkung des Parkens im öffentlichen Raum; Parkraummanagement und Bewohnerparken in Wohnquartieren mit Intensivierung der Parkraumüberwachung und Begleitmaß-

nahmen (Carsharing, Fahrradparken). Pilotprojekte sind die Östliche Vorstadt (Projektgebiet „SUNRISE“) und Findorff, mit Evaluation und Übertragung auf andere Quartiere. In der Kombination der verschiedenen Elemente sollen mittelfristig Parksuchverkehr und Parkdruck vermindert werden.

5.4.3 EU-Projekt SUNRISE

Im Rahmen des EU-Forschungsprojekts SUNRISE³⁹ (2017 – 2021), beschäftigt sich die Stadtgemeinde Bremen gemeinsam mit 15 europäischen Partnern mit der Entwicklung und Erprobung neuer Lösungen für die Mobilität in Wohn- und Mischquartieren, unter intensiver Beteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern und sonstigen Interessengruppen („co-creation“). Die Straßen rund um das neue Hulsberg-Viertel und das Klinikum Bremen-Mitte stehen dabei in Bremen im Fokus.

Die Umgebung des Klinikums Bremen-Mitte ist schon seit Jahren verkehrlich stark belastet. Durch den Krankenhausbetrieb, aber auch durch die Bebauung des Neuen Hulsberg-Viertels, wird eine weitere Zunahme des Parkdrucks im Umfeld erwartet. Illegales Parken in Einmündungen und Kreuzungsbereichen sowie „aufgesetztes“ Parken ist in vielen Straßen gängige Praxis – so wie in vielen innerstadtnahen Wohnquartieren. Dadurch werden die Rettungs- und Verkehrssicherheit eingeschränkt, Gehwege blockiert und Barrierefreiheit deutlich reduziert.



Abbildung 5-7: Bestehende Probleme im SUNRISE-Projektgebiet. Fotos: Susanne Findeisen

Die Kernmaßnahmen von SUNRISE umfassen die Einführung von Bewohnerparken (im Bereich zwischen St.-Jürgen-Straße, Horner Straße, Vor dem Steintor und Bismarckstraße), mit einer Parkraumbewirtschaftung für das Parken von Nicht-Bewohnern und begleitet durch eine intensivierte Parkraumüberwachung. Integraler Bestandteil der Planungen sind darüber hinaus die Ausweitung des Carsharing-Angebots und zusätzliche Fahrradstellplätze.

Der Beirat Östliche Vorstadt hat auf seiner Sitzung vom 10. September 2019 der Einführung des Bewohnerparkens im SUNRISE Projektgebiet grundsätzlich zugestimmt. Auf seiner Sitzung vom 10. März 2020 hat der Beirat dem Betriebsplan zur Einführung von Bewohnerparken einstimmig zugestimmt und damit die Umsetzung beschlossen. Der Start des Bewohnerparkens im SUNRISE-Projektgebiet ist für das 3. Quartal 2020 geplant.

³⁹ Sustainable Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe;

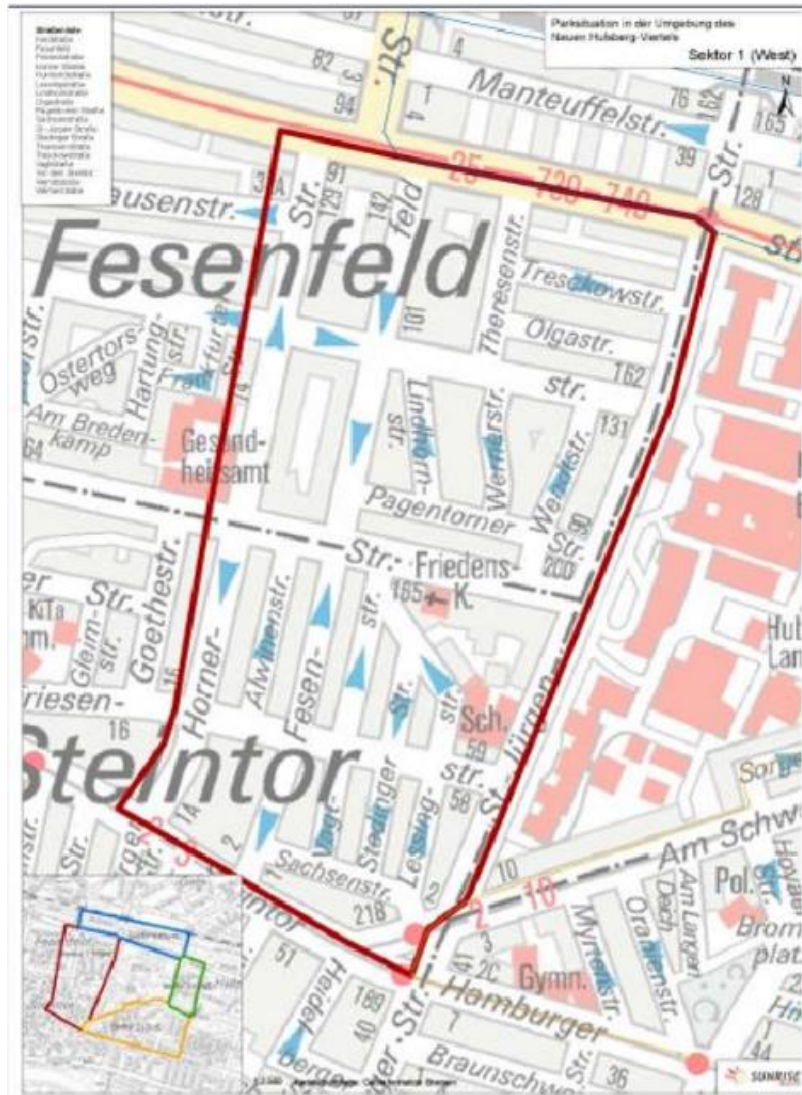


Abbildung 5-8: Geplante Bewohnerparkzone in der Östlichen Vorstadt (Teilbereich des SUNRISE-Projektgebiets/ „Umgebung von Hulsberg“). Quelle: BMO Stadt und Verkehr

Die differenzierte Parkraumuntersuchung verschafft einen Überblick über die verschiedenen Nutzergruppen für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu verschiedenen Tageszeiten. So werden auch die erforderlichen Größenordnungen für zusätzlich zu errichtende Quartiersgaragen quantifizierbar und ihr Bedarf deutlich, wenn man künftig Qualitätsverbesserungen in öffentlichen (Straßen-)Räumen erzielen will.

Der Prozess der erfolgreichen Umsetzung des SUNRISE-Projektes soll Erkenntnisse für die Ausweitung von Bewohnerparkregelungen auch auf weitere Quartiere ergeben. Die intensive Bürgerbeteiligung mit Hauswurfsendungen, Informationsveranstaltungen, öffentlichen vor-Ort-Begehungsterminen und der Einbindung vieler Akteure im Quartier soll eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen fördern. Inwieweit es gelingt, auch in künftigen Bewohnerparkgebieten die vielfältigen Interessen der Nutzergruppen abzustimmen, hängt auch vom begleitenden bürgerschaftlichen Engagement in den Quartieren ab.

Das SUNRISE-Projektgebiet mit Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung wurde im gemeinsamen Strategiepapier „Parken in Quartieren“ (Januar 2020) der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und des Senators für Inneres als eines von zwei Pilotprojekten definiert. Das zweite Pilotgebiet liegt in Findorff, wo der Beirat im Dezember 2019 die Prüfung eines Bewohnerparkgebietes beschlossen hat. Die definierten Grundsätze zur Neuordnung des Parkens sollen hier erprobt und auf Basis der gesammelten Erfahrungen weiterentwickelt werden.

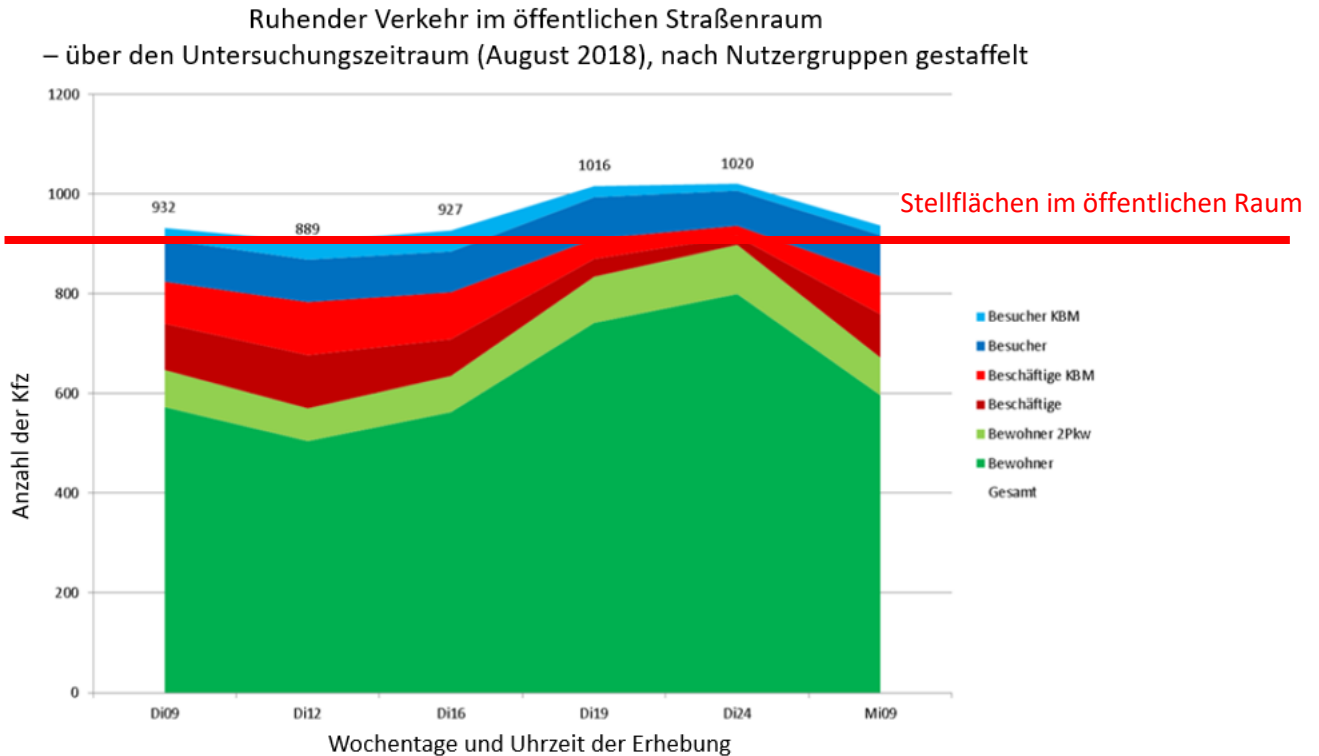


Abbildung 5-9: Ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum – über den Untersuchungszeitraum (August 2018), nach Nutzergruppen gestaffelt. Quelle: BMO Stadt und Verkehr

5.4.4 Bewohnerparken in Findorff

Im Zusammenhang mit öffentlichen Diskussionen über Parkraumüberlastungen bei großen Veranstaltungen auf der Bürgerweide bzw. in der Messe wurde der benachbarte Teil Findorffs zum Gegenstand von Planungsüberlegungen zur Parkraumbeschränkung. In der näheren Befassung wurde deutlich, dass Findorff die periodischen Probleme der übermäßigen Parkbelastung in Kombination mit der Einführung des Bewohnerparkens orientiert am SUNRISE-Quartier angehen sollte. Der Beirat fasste im Dezember 2019 den Beschluss zur Prüfung der Bedingungen für Bewohnerparken. Seitdem laufen die planerischen Vorbereitungen.

5.4.5 Die Bedeutung von Car-Sharing

Bremen unterstützt Car-Sharing durch die Ausweisung von öffentlichen Stellflächen als Sondernutzungen und richtet dort Mobilpunkte oder -pünktchen ein, die gegen Gebühr und nach öffentlicher Ausschreibung an Car-Sharing-Anbieter vermietet werden. Bewerber müssen nachweisen, dass ihr Angebot die Kriterien des blauen Engels erfüllt, was bedeutet, dass besonders sparsame Kraftfahrzeuge beschafft werden und die Tarifstaffelung keine Anreize wie Entfernungs- oder Zeit-Pauschalen enthält. Die Bremer Firma „cambio“ erfüllt diese Kriterien seit vielen Jahren und belegt überdies in regelmäßigen Kund*innen-Befragungen, wie viele private Autos durch ihre Sharing-Fahrzeuge ersetzt werden. Zuletzt bestätigte die 2018 veröffentlichte Studie der Agentur team red über die Wirkungen von Car-Sharing, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug in Bremen durchschnittlich 16 Privatfahrzeuge ersetzt – in manchen Stadtteilen bis zu 20. Der ambitionierte, 2011 vom Senat beschlossene Car-Sharing Aktionsplan konnte weitgehend umgesetzt werden – die Zielsetzung von 20.000 Car-Sharing Kund*innen in 2020 wird trotz der COVID-19-Pandemie voraussichtlich bis Ende des Jahres erreicht. Bei der beschriebenen Kfz-Ersatzquote heißt das etwa 6000 private Fahrzeuge weniger in Bremens engen Quartiersstraßen. Car-Sharing würde von einer restriktiveren Parkraumsituation zusätzlich profitieren.

5.4.6 Der Weg zur Einführung von Bewohnerparken

Die Einführung von Bewohnerparken ist mit einem hohen personellen und finanziellen Aufwand und einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf verbunden. Voraussetzung ist ein entsprechender Beschluss des zuständigen Stadtteilbeirats sowie eine Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen.

Die Einführung von Bewohnerparkvorrechten ist auch möglich, wenn in einem Quartier weniger Pkw-Stellplätze vorhanden sind, als Bewohnerparkausweisberechtigungen vorliegen. Bezüglich des maximal zulässigen Verhältnisses von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum und Bewohnerparkausweisberechtigungen gibt es bisher keine eindeutige Rechtsprechung.

- SKUMS beauftragt als Grundlage eine Parkraumuntersuchung, die anschließend dem Beirat vorgestellt wird.
- Nach Abgrenzung des genauen Bewohnerparkgebietes mit dem Beirat beauftragt SKUMS die Erstellung des Betriebsplanes, dessen Ergebnisse wiederum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
- Behördeninterne Planungsabstimmung SKUMS/ASV mit SI/Ordnungsamt
- Prüfung Ausbau des Carsharing-Angebotes durch Einrichtung zusätzlicher Mobil.Punkte.
- Standortabhängig Prüfung der Aufstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten im Straßenraum um enge Gehwegabschnitte von abgestellten Fahrrädern zu entlasten.
- Freihalten besonders schützenswerter Gehwegabschnitte durch technische Einrichtungen z.B. Markierungen, Poller o.ä. im Bedarfsfall an verkehrssicherheitsrelevanten Stellen.
- Fahrbahnmarkierungen bzw. Umbau in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen an relevanten Stellen zur Herstellung sowohl von Sichtbeziehungen für Fußgänger*innen als auch von Barrierefreiheit.
- Aufgesetztes Parken kann angeordnet werden, wenn hinreichend Barrierefreiheit im Gehweg gegeben ist. Dies ist in der Regel ab einer Restgehwegbreite von 2,50 Metern der Fall. Ausnahmen sind möglich. Die bestehende Beschilderung (Verkehrszeichen 315 2) wird überprüft.
- Die Parkordnung soll für alle Verkehrsteilnehmenden klar erkennbar sein.
- Kommunikation der Ergebnisse der Planungsabstimmung mit Beirat und Öffentlichkeit

5.4.7 Was wird im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung und -Umsetzung untersucht?

- Kriterien für Handlungserfordernis / Priorisierung entwickeln (dabei sind u.a. auch mögliche Auswirkungen auf angrenzende Quartiere zu berücksichtigen)
- Handlungserfordernis in den einzelnen Stadtteilen nach o.g. Kriterien ermitteln
- Planung und Umsetzung Bewohnerparken mit Ortsämtern, ASV und Planungsbüros
- Vorhandene Parkgaragen oder öffentlich nutzbare Parkflächen im Quartier oder benachbart; öffentliche oder private Potentialflächen für die Nutzung als Quartiersgaragen/-parkplätze
- Bürgerbeteiligung
- Umsetzungskonzept konkretisieren
- Weiterentwicklung der Bewohnerparkregelungen
- Diskussion angemessener Gebühren für Bewohnerparken
- Konkretisierung, unter welchen Ausnahmen aufgesetztes Parken zulässig sein soll.
- Wie sieht die Parkraumbewirtschaftung in Stadtteilen ohne hohen Fremdarkeranteil oder ohne hohen Parkdruck aus?
- Thema Behindertenparkplätze
- Evaluation

5.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremens Bevölkerung wächst
- Der Pkw-Besitz pro Haushalt nimmt zu, allerdings nicht in allen Stadtteilen
- (Begleit-)Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks können sinnvoll sein

6 ÖPNV-Strategie

6.1 Verkehrspolitische Ziele

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 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. 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.

Die Erarbeitung der VEP-Teilfortschreibung zur ÖPNV-Strategie erfolgt in fünf Paketen:

- Angebotsmaßnahmen
- Ticket- und Tarifmaßnahmen
- Alternative Antriebstechnologien
- Barrierefreiheit
- Finanzierung

6.2 Umsetzungsstand VEP 2025

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
BS.18	Gleisverbindung Steubenstraße	In Planung	2019
BS 19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	In Bearbeitung	2019
BS 20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	In Bearbeitung	2019
BS 21	Maßnahmen im Busnetz	In Bearbeitung	2019
BS 22	Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)	In Planung	2019
BS.23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV	In Planung	2024
BS.24	Verbesserte Tarifangebote	In Bearbeitung	2019
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	In Planung	2024 - 2034
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.2	Straßenbahnverbindung Horn	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.4	Straßenbahn nach Osterholz	Nicht in Bearbeitung	2024
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	Nicht in Bearbeitung	2029
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2019
E.7	Keine Behinderung durch Falschparken	In Planung	Kein Finanzierungspfad ausgewiesen

E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2029
E.8a	Fähre Waterfront - Woltmershausen - Überseestadt	Nicht in Bearbeitung; verkehrt temporär in Sommermonaten an Wochenenden	Nur im oberen Pfad: 2019
E.8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	In Planung	2019 - 2029
E.9	Anpassung Regiobusnetz	In Bearbeitung	2024
E.11	Verbessertes Busnetz	In Bearbeitung	2024
E.12	Viertelstundentakt auf der RS1	In Planung	2029
E.13	Halbstundentakt auf der RS2	In Planung	2024
E.14	Halbstundentakt auf der RS3	In Planung	2029
E.15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	In Planung	2024
E.16	Haltepunkt Mittelshuchting	Nicht in Bearbeitung	2024
E.17	Haltepunkt Grambke	In Planung	2029
E.18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	In Bearbeitung	2024
E.19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.20	Haltepunkt Arbergen	Nicht in Bearbeitung	2029
E.21	Haltepunkt Steubenstraße	In Planung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.22	Haltepunkt Marßel	In Planung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.22b	Haltepunkt Farge Ost	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.23	Bessere Fahrplanabstimmung	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2019

Aktuell in Bearbeitung befinden sich die Maßnahmen BS.18-20. Diese Großprojekte haben einen hohen Bedarf an Kommunikation und Steuerung, da es viele Beteiligte gibt, die auch zur Projektabwicklung beitragen und auf einen gemeinsamen Weg einzustimmen sind.

Für die Straßenbahnverlängerung der Linie 1 + 8 (BS.19+20) wird aus der Abteilung Verkehr heraus eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe gesteuert. Hier liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahmen auf Bremer Gebiet vor. Für die Verlängerung der Linie 1 wird aktuell die Finanzierung aufgestellt, um Ende diesen Jahres in die Umsetzungsphase zu starten.

Für die Maßnahme BS.18 (Gleisverbindung Steubenstraße – Querverbindung Ost) ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, ein Planfeststellungsbeschluss wird in 2020 erwartet. Die Finanzierung der Umsetzung wurde im Senat, der Deputation Bau und Verkehr sowie dem Haushalts- und Finanzausschuss bereits im März 2019 beschlossen.

Mit der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Senat 26.11.2019) wird im Rahmen der „ÖPNV-Strategie Bremen 2025/2030“ unter anderem das bestehende Busnetz einer gründlichen Prüfung unterzogen. Ziel ist es, die Ausweitung des Busnetzes, vor allem in den außenliegenden Stadtteilen zu untersuchen, um mehr Kapazitäten für den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV bereit zu stellen. Diese Angebotsoffensive insbesondere im Busnetz zielt auf einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont ab und wird, im Vergleich zu einer Straßenbahnverlängerung, geringere Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur haben und damit auch kurzfristiger umzusetzen sein. Mit diesem Ergebnis zum zukünftigen Busnetz wird anschließend verwaltungsseitig die 2014 vorgenommene Priorisierung der VEP-Maßnahmen E1-E5 neu bewertet und daraus die größten Potentiale ermittelt werden.

Der VEP beschreibt bereits Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Straßenbahn- und Busnetzes. Straßenbahnneubaumaßnahmen erweisen sich dabei in der Rückschau als langwierig und konfliktbehaftet: Die Verlängerung der Linie 1 in Huchting (BS.19) wird nach derzeitigem Stand 2024 in Betrieb genommen, die Querverbindung Ost (BS.18) unter dem Vorbehalt einer möglichen rechtlichen Auseinandersetzung in 2025. Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich. Im Rahmen der Teilfortschreibung Maßnahmen mit einem solchen zeitlichen Rahmen im Vordergrund, die daher nur im Angebot, in der weiteren Beschleunigung sowie im Ausbau des Busnetzes möglich sind.

Um aber überhaupt in die Möglichkeit versetzt zu werden, das volle Potenzial des ÖPNV bis 2030 ausschöpfen zu können, ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs in Bremen unerlässlich. Dies muss aufgrund des größeren zeitlichen Aufwandes außerhalb dieser Teilfortschreibung untersucht werden und dabei bereits definierte Maßnahmen (E.1-5) als auch aufgrund der Entwicklung der Stadt und veränderter Bedürfnisse auch neue Maßnahmen beinhalten.

Die Busmaßnahmen im VEP (E.11) berücksichtigen bisher vordergründig neue Querverbindungen am Stadtrand. Mit dem Fokus auf eine Verkehrs- und Klimawende sowie die Unterstützung neuer Ziele wie Autofreie Innenstadt oder Parken in Quartieren sollten die Maßnahmen erneut untersucht, angepasst und ausgeweitet werden.

Die Projekte, die bereits hätten begonnen oder abgeschlossen werden sollen, konnten aufgrund von nicht vorhandenen Personalkapazitäten (E.6, E.23) oder unzureichender finanzieller Mittel (BS.24 E.8a) nicht umgesetzt werden.

6.2.1 Umsetzungstand SPNV

6.2.1.1 Ausbau Eisenbahnknoten Bremen (B.2)

Alle vom Senat angemeldeten Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur sind im Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 aufgenommen worden. Im vordringlichen Bedarf steht das Projekt „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“, das zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Seehafenhinterlandverkehr beitragen wird. Das Teilprojekt Ausbau und Elektrifizierung der EVB-Trasse ist bisher jedoch nur im „potentiellen Bedarf“ (Prioritätsstufe 2) eingestuft; bei weiter steigenden Verkehrsmengen im Knoten Bremen sieht das BMVI die Möglichkeit der Hochstufung; weitere Finanzierungsmöglichkeiten werden derzeit gemeinsam mit Niedersachsen ausgelotet. Beide Projekte schaffen langfristig auch dem SPNV im Knotenbereich Bremen größere Spielräume und zusätzliche freie Trassenkapazitäten.

Projekt Nahverkehr 2023/24

Mit Neuausschreibung der beiden Verkehrsnetze Regio-S-Bahn und Expresskreuz Bremen/Niedersachsen sind Verbesserungen im Angebot geplant, die teilweise Erweiterungen der Infrastruktur erfordern. Hierzu haben der SKUMS, Niedersachsen sowie DB Netz und DB Station&Service ein Projekt Nahverkehr 2023/24 aufgesetzt, das ein Investitionsvolumen von min. 25 Mio. € hat:

- a) Erweiterung des Bremer Hbf um 3 Weichenverbindungen und Anpassung der Signaltechnik, um u.a. gleichzeitige Ein-/Ausfahrten und Doppelbelegungen der Bahnsteige zu ermöglichen.
- b) Bremerhaven-Lehe: Bau einer dritten Bahnsteigkante, um Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr zu minimieren und Verlängerung des Mittelbahnsteigs für den Einsatz neuer Fahrzeuge im Expresskreuz.
- c) Weiterhin werden Umbauten und Erweiterungen in Delmenhorst, Oldenburg, Dörverden und ggf. in Mahndorf (Bahnsteigverlängerung) umgesetzt.
- d) Verlängerung der Bahnsteige in Oslebshausen, Burg, Lesum und Schönebeck auf einheitlich 180m, um dort künftig alle Fahrzeugkonstellationen der Regio-S-Bahn einsetzen zu können Planungsbeginn: Frühjahr 2019, Realisierung: bis Dezember 2023

6.2.1.2 Investpaket 2020: Sanierung der Bestandsstationen (BS.22/23)

Tranche I:

- Barrierefreier Umbau Bremerhaven-Wulsdorf: 2019 bis Herbst 2020
- Barrierefreier Umbau Bremen-Oberneuland: bis Ende 2020
- Barrierefreier Umbau Bremen-Neustadt: 2022 / 2023

Alle Bahnsteige werden auf 76cm erhöht; in Wulsdorf und Neustadt Installation von Aufzügen; in Oberneuland Erschließung durch Rampen; 225m lange Bahnsteige, damit auch für RE-Halte geeignet.

Tranche II:

- Neubau Verknüpfungsbahnhof Bremen-Föhrenstraße (oben): 2023 / 2024;; Enge Verzahnung mit den Projekten Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstr. und Entwicklung des Gebietes Könecke/Coca Cola
- Barrierefreier Umbau Bremen-Hemelingen (in veränderter Lage): 2024 / 2025
- Neubau der Station Bremen-Föhrenstraße (unten): ab 2025, Abhängigkeit zum Bauwerk Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstr.
- Aktuell laufen Vorentwurfs- bzw. Entwurfsplanungen; Einleitung der ersten beiden Planfeststellungsverfahren 2020 und 2021 geplant.

6.2.1.3 Neue Haltepunkte; HB-Universität/Technologiepark (E.18)

Das Projekt möglicher neuer Haltepunkte ist zugunsten eines schnelleren Abschlusses des barrierefreien Umbaus der letzten Bestandsbahnhöfe (vgl. BS.22/23) in der Priorität zurückgestellt.

Ausnahme: Station Bremen-Universität/Technologiepark: Hier wird kurzfristig ein Senatsbeschluss eine ausstehende Standortbestimmung vollziehen. Die eigentliche Planungsphase soll noch 2020 mit Vorabstimmungen mit DB Station&Service, DB Netz und der Stadtplanung beginnen.

6.2.1.4 Taktverdichtung Regio-S-Bahn (E.12-E.15)

Samstäglicher 15-Minuten-Takt nach Bremen-Nord bereits 2017 eingeführt. Punktuelle Angebotsausweitungen auf allen Linien (insbesondere Ausweitung an Tagesrandlagen und nachts, teilweise auch zur Hauptverkehrszeit). Durchgehender Nachtverkehr Bremen – Hamburg und Bremen – Hannover in Wochenendnächten seit Dezember 2019 (im 2-h-Takt). Einführung eines 30-Minuten-Taktes montags bis samstags zwischen Bremen und Bremerhaven schrittweise ab 2023 (verbindlicher Bestandteil der Ausschreibung Regio-S-Bahn II). Weitere Taktverdichtungen erst mit weiterem Ausbau der Infrastruktur im Knoten Bremen möglich (vgl. B.2).

6.2.1.5 verbesserte Tarifangebote, z.B. Gruppenticket für 5 Personen (BS.24)

Folgende Maßnahmen sind zum 01.01.2015 im Rahmen einer Tarifreform beim VBN auf dem Gebiet der Stadt Bremen umgesetzt worden:

- Das Tagesticket des VBN wurde neu konzipiert. Es stehen in den jeweiligen Preisstufen wahlweise Tickets für 1 bis 5 Fahrgäste zum Verkauf. Bis zu 3 Kinder im Alter bis zu 14 Jahren fahren kostenlos mit.
- Neueinführung eines VBN-Anschlusstickets. Inhaber eines Zeittickets können zu einem Pauschalpreis im Zeitraum von 4 Stunden das gesamte VBN-Gebiet befahren.
- Abschaffung der Preisstufe II für Bremen-Nord.

Derzeit befinden sich folgende Tarifangebote in der Überprüfung:

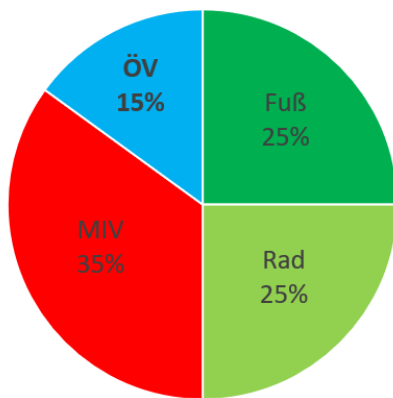
- Schaffung eines Zeittickets für die Gruppe der Schüler, Auszubildenden, Freiwilligen im Freiwilligendienst etc. zu attraktiven Konditionen und einfachen Bedingungen -Arbeitstitel Jugenticket.
- Überprüfung des JobTickets mit der Zielsetzung, Zugangshemmnisse abzubauen und mehr Kunden für dieses Angebot zu gewinnen.

6.3 Vertragliche Konstellation des ÖPNV in Bremen

Der ÖPNV wird in Bremen im Rahmen eines sog. „Öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ (ÖDLA), den die Stadt gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen und der BSAG geschlossen hat, betrieben. Im Vertrag sind von den Anforderungen an das Angebot über Qualitätsvorgaben und Infrastruktur- und Fahrzeugbelange bis hin zum Abrechnungsverfahren der Leistungen alle anfallenden Aufgabenfelder behandelt. Das Defizit, was die BSAG durch ihren Betrieb jährlich einführt, bekommt sie im Rahmen dieses Vertrags erstattet. Diese Summe liegt bei ca. 60 Mio. Euro jährlich.

In diesem Rahmen ist es das Ziel, bei möglichst geringem Mehraufwand im Angebot und somit moderater Veränderung des Defizits die Zahl der Fahrgäste zu maximieren. Das mündete in die Teilaspekte der ÖPNV-Strategie „Angebotsoffensive“ (für den Busbereich), „Tarif- und Ticketverbesserungen“, „alternative Finanzierungsformen des öffentlichen Verkehrs“, „alternative Antriebstechnologien“ und „Barrierefreiheit (von Haltestellen)“. Die Bereiche haben jeweils unterschiedliche Wirkungen, sind aber alle miteinander verknüpft. Die Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung sollen die verkehrspolitischen Ziele ausgewogen zwischen zeitnaher Wirkung und dem Ziel der Optimierung des Mitteleinsatzes erreichen.

6.4 Vergleich mit anderen Städten



Der ÖPNV weist in Bremen einen im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung geringen Anteil am Modal Split von 14,7 Prozent auf (2018, alle Wege der Bremer*innen).

Abbildung 6-1: Modal Split in Bremen, alle Wege. Quelle: SrV 2018.

Diese vergleichsweise geringe ÖPNV-Nutzung steht im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Hansalinie, Airport-Stadt oder der Industriepark in Gröpelingen sind in vielen Relationen mit dem Pkw sehr gut erreichbar, hingegen nur in wenigen und daher mehrheitlich umwegigen und mit Umstiegen verbundenen ÖPNV-Relationen.

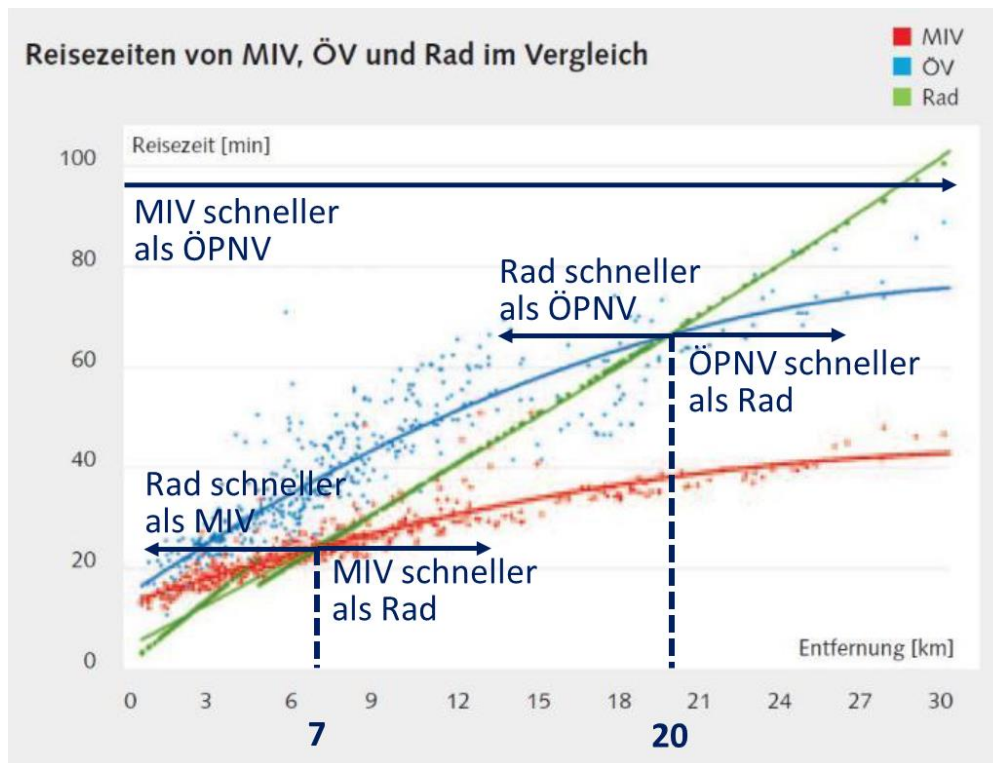


Abbildung 6-2: Reisezeiten von MIV, ÖV und Rad im Vergleich in Bremen, Quelle: VEP, S.41

Die dargestellte Grafik verdeutlicht, dass der ÖV in Bremen noch bis zu einer Entfernung von 18 km das langsamste Verkehrsmittel im Vergleich zum MIV und Rad ist. Danach wird er schneller als das Rad. Der MIV ist immer schneller unterwegs, außer im Kurzstreckenbereich bis etwa 6-8 km, wo das Rad die Nase vorn hat. Die vergleichsweise hohe Reisezeit vom ÖV in Bremen begründet sich aufgrund fehlender Schnellbahn- oder Expresssysteme und nicht ausreichender Qualitätssicherung der LSA-Beeinflussung. Außerdem spielen Störungen im fließenden Verkehr eine Rolle. Obwohl also der Vergleich mit anderen Städten positiv ausfällt, hat der ÖPNV in Bremen gegenüber dem MIV und Rad einen schweren Stand. Dieses Ergebnis unterstreicht, dass die Werte von der jeweiligen lokalen Konkurrenzsituation der einzelnen Verkehrsmittel der untersuchten Stadt abhängen.

6.5 Angebotsmaßnahmen

6.5.1 VDV-Vorzugsszenario zur Verkehrswende und dessen Bedeutung für Bremen

Im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben die Beratungsunternehmen PwC und Intraplan Consult⁴⁰ verschiedene Szenarien entwickelt, wie der ÖPNV in Deutschland insgesamt zu einer Verkehrswende bis 2030 beitragen und was er leisten kann, um klimaschädliche Emissionen im Verkehr auf das nötige Level zu senken, das im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbart wurde. Das Vorzugsszenario nennt als Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split um ein Drittel zu erhöhen. Dieses Ziel ist unter anderem nur mit einem signifikanten Ausbau des Angebotes möglich, das ebenfalls Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge erfordert.

Für Bremen bedeutet eine Erhöhung des Modal Split des ÖPNV um ein Drittel eine Steigerung von 14% (gemäß VEP 2025) auf knapp 19% und eine Erhöhung der Anzahl Unternehmensfahrgäste der BSAG pro Jahr um 36,6 Millionen auf 142 Millionen. Der Ausbau des Angebotes ist dabei erforderlich, um die nötigen Kapazitäten im Netz für die Nachfragesteigerungen bereitzustellen, aber vor allem auch um so attraktiv zu werden,

⁴⁰ Studie „Deutschland mobil 2030“ Verkehrs- und Mobilitätsszenarien mit dem Zielhorizont 2030 | PricewaterhouseCoopers GmbH, Intraplan Consult GmbH (ITP) | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) | März 2018

um die Bürger*innen für den ÖPNV zu begeistern und eine Alternative zum MIV im Rahmen des Umweltverbundes darzustellen. Nur wenn es einen adäquaten Ersatz für den MIV gibt, der die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bei Kosten, Komfort und Reisezeit befriedigt, sind auch Push-Maßnahmen wie Parkraumsteuerung oder Umwidmung von Verkehrsflächen kommunizierbar.

Ein Maßnahmenbestandteil für die Verkehrs- und Klimawende ist in Bremen die Einrichtung einer „autofreien Innenstadt“. Dies darf nicht dazu führen, dass die Innenstadt weniger Besucher und Arbeitsplätze in Zukunft hat. Im Gegenteil wird damit das Ziel verfolgt, die Innenstadt insgesamt durch weniger Straßenverkehr und damit Erhöhung der Aufenthaltsqualität attraktiver zu machen. Der Ziel- und Quellverkehr in und aus der Innenstadt wird also nicht sinken, sondern eher noch steigen – allerdings dann nur noch in den Verkehrsarten des Umweltverbundes. Der ÖPNV muss hierzu einen starken Anteil zur Erreichung dieser Ziele leisten. Auch hier ist der Ausbau des Angebotes und des Netzes Garant für den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund als auch zur Bereitstellung der benötigten Kapazitäten. So ist es unerlässlich, möglichst umsteigefreie Verbindungen zu den Zielen in der Innenstadt anzubieten oder – wo erforderlich – Umsteigeverbindungen zuverlässig und mit geringen Zeitverlusten herzustellen.

6.5.2 Kennzahlen der Entwicklung des ÖPNV seit 2014

Zur Feststellung eines Untersuchungsbedarfes ist es sinnvoll, sich zunächst die Entwicklung im ÖPNV in Bremen seit Verabschiedung des VEP anhand von Kenngrößen anzuschauen.

Zwischen 2014 und 2019 sank die Verkehrsleistung (Nutzwagen-Kilometer) der BSAG insgesamt leicht von 21,7 auf 21,6 Millionen Kilometer. In den Jahren 2017 und 2018 wurden Optimierungen im Busnetz Bremen-Nord durchgeführt, dabei sanken die Nutzwagen-Kilometer. Durch die neue Straßenbahnlinie 5 und die Busnetz-Verbesserungen in der Überseestadt stieg 2019 die Verkehrsleistung.

Die Nachfrage ist bei der Bremer Straßenbahn AG seit 2014 nur leicht von 104 auf 106 Millionen Fahrgäste in 2019 gestiegen. Das entspricht einer Steigerung von 0,39 Prozentpunkte pro Jahr. Dies ist im deutschlandweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Im gleichen Zeitraum stieg die Einwohnerzahl⁴¹ von 551.767 auf 567.559 um 0,48 Prozentpunkte pro Jahr, sodass die relative Nutzungshäufigkeit sogar leicht abgenommen hat. Das zeigt die Kennzahl Anzahl Fahrt pro Einwohner pro Jahr. Diese sank von 2014 mit 190 auf 186 in 2019.

Im vergleichbar großen Dresden (Niederflur-Straßenbahn ohne Tunnel) stieg die Anzahl beförderter Fahrgäste im ÖPNV von 2015 bis 2019 von 153,4 auf 164,3 Millionen Fahrgäste, das sind 1,8 Prozentpunkte pro Jahr. Dabei stieg die Einwohnerzahl um ca. 0,7 Prozentpunkte pro Jahr, die relative Nutzungshäufigkeit stieg also.

⁴¹ Statistisches Landesamt Bremen | <http://statistik.bremen.de> | Datenangebote | Tabelle 12411-01-01: Bevölkerung nach Geschlecht (Stand 31.12.)

Verkehrsleistung und Nachfrage

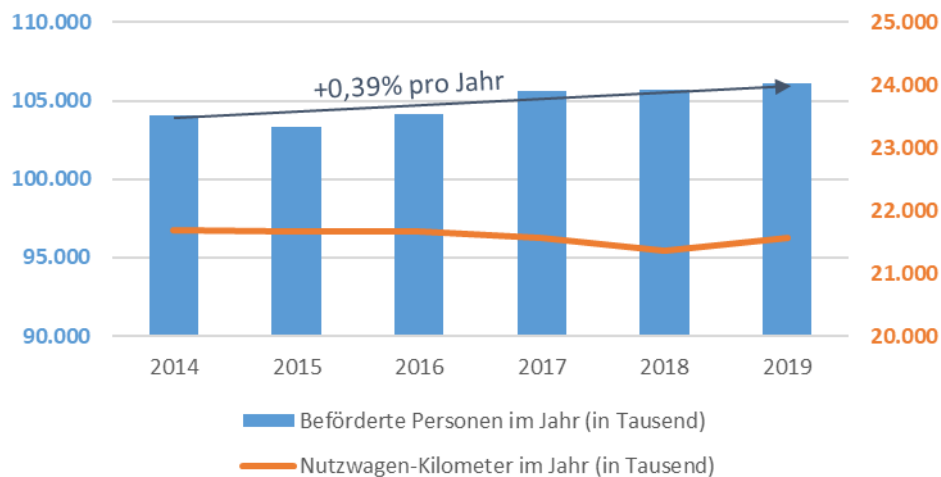


Abbildung 6-3: Verkehrsleistung und Nachfrage. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019

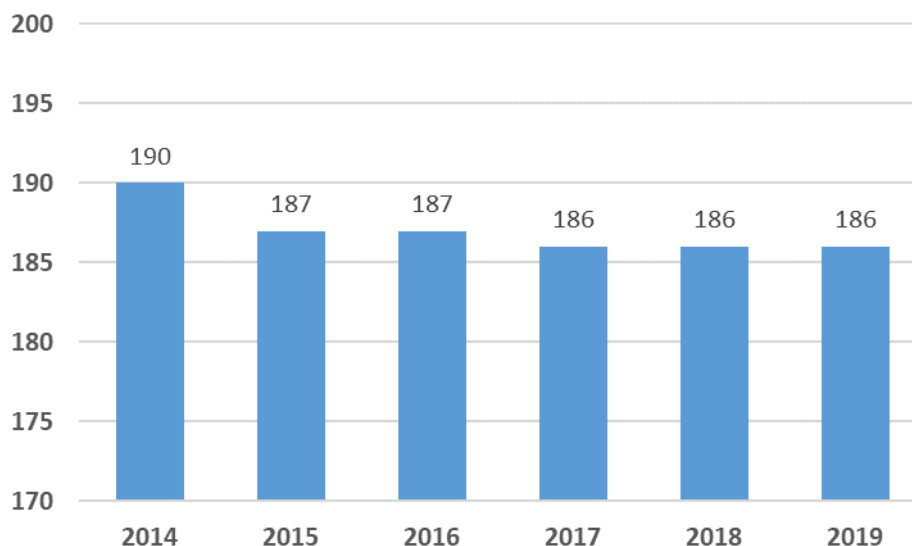


Abbildung 6-4b: Fahrten pro Einwohner pro Jahr. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019

Die mittleren Reisegeschwindigkeiten der Fahrzeuge der BSAG blieben zwischen 2015 und 2019 weitestgehend konstant. Im Detail gab es jedoch Anpassungen der Fahrzeiten, zum Beispiel auf der Linie 24, wo die Fahrzeit aufgrund von regelmäßigen Messungen in der Hauptverkehrszeit erhöht werden musste und in Folge dessen ein Fahrzeug zusätzlich in der Nebenverkehrszeit eingesetzt werden muss. Ebenso gab es zum Beispiel eine Erhöhung auf den Linien 40/41. Insbesondere im Busverkehr ist die Tendenz negativ, z.B. durch eine stärkere Ausweisung von Tempo-30-Bereichen. Die Bedeutung und Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs wird immer stärker, so dass die Verkehrsträger an vielen Stellen in der Stadt nicht mehr entflechtet werden können und an Ampeln zusätzlich Restriktionen berücksichtigt werden müssen. Bestimmte Orte in der Stadt weisen eine immer stärkere Verkehrsbelastung auf, die zu teilweise erheblichen Verlustzeiten insbesondere bei den Buslinien führen. Zusätzlich zu den dauerhaften Veränderungen im Verkehrsaufkommen führen auch die immer zahlreicheren Baumaßnahmen im Netz zu erheblichen Verschlechterungen der betrieblichen Qualität.

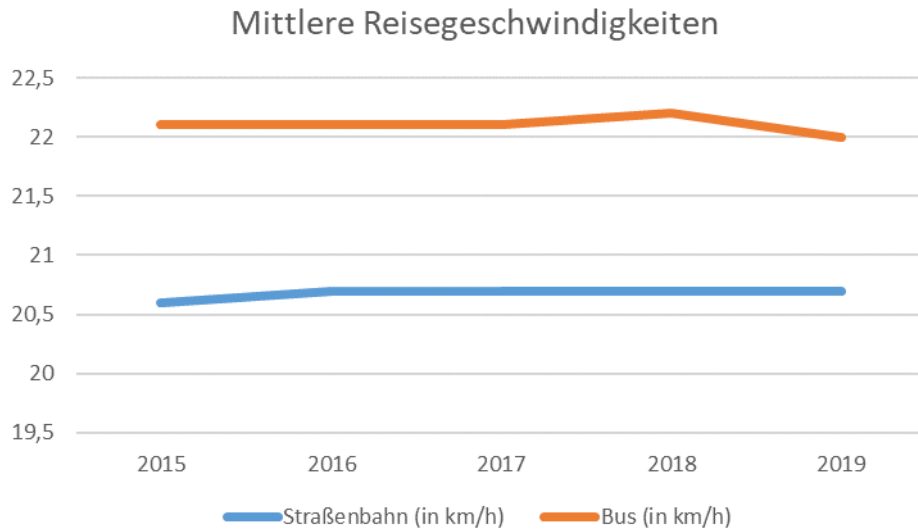


Abbildung 6-5: Mittlere Reisegeschwindigkeit. Quelle: BSAG

Dass höhere Reisegeschwindigkeiten machbar sind, zeigen die Städte Stuttgart und Rostock. Während in Stuttgart durch erhebliche Investitionen in das Stadtbahn-Netz eine Reisegeschwindigkeit von 27 km/h erreicht wird, hat der Bus in Rostock eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 23 km/h. Da diese unmittelbare Auswirkungen auf die Gesamtreisezeit hat, sind Maßnahmen wie eigene Fahrspuren oder eine Verbesserung der Bevorrechtigung an Ampeln sinnvoll und in verstärktem Maße erforderlich.

Die Betriebsqualität wird maßgeblich durch die Zuverlässigkeit der Fahrten beeinflusst. Als pünktlich gilt dabei in Bremen eine Fahrt, wenn sie maximal 1 Minute zu früh und maximal 3 Minuten zu spät fuhr. Die Pünktlichkeit der Buslinien hat dabei in der Tat insgesamt eine negative Tendenz. Aufgrund dessen werden bei der Bremer Straßenbahn jetzt flexiblere Fahrpläne eingeführt, bei denen die Fahrzeit je nach Tageszeit stärker variieren. Dies macht leider für den Fahrgast den Fahrplan weniger merkbar, da selbst bei gleichem Takt unterschiedliche Abfahrtszeiten angeboten werden.

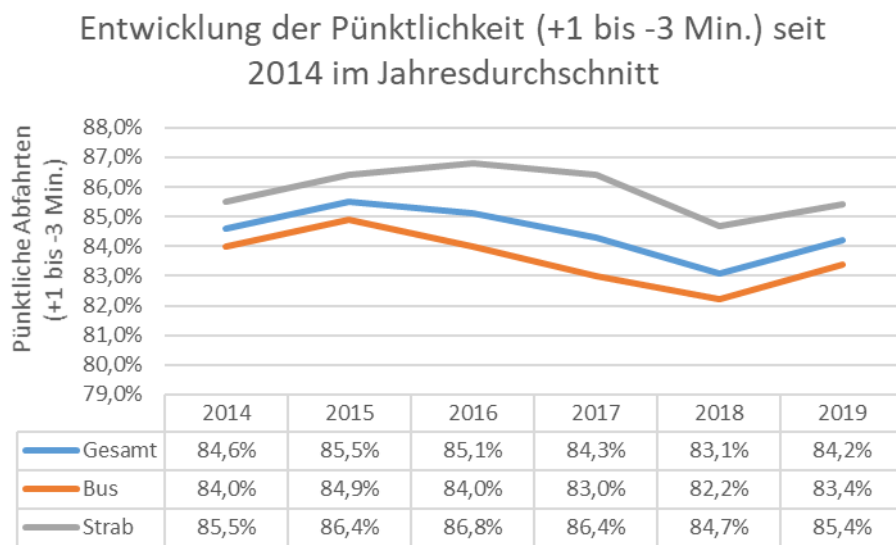


Abbildung 6-6: Entwicklung der Pünktlichkeit. Quelle: BSAG

Eine hohe Pünktlichkeit ist ein Qualitätsmerkmal im ÖPNV, das über Vertrauen in die Dienstleistung und die Einberechnung von Pufferzeiten in die Gesamtreisezeit entscheidet. Dass es besser geht zeigen zum Beispiel die Verkehrsbetriebe Zürich mit vergleichbarem Oberflächenverkehr, die eine Pünktlichkeit von 84,8%⁴² erreichen, wobei die maximale Verspätung *90 Sekunden* betragen darf – das entspricht einem Ampel-Programm-Umlauf!

Die Qualität der Beförderung wird auch durch das Platzangebot und deren Ausnutzung für die Kunden maßgebend mitbestimmt. Mit dem neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen FHB, ZVBV und BSAG wurde für alle Tageszeiten eine maximale Besetzung in der „gleitenden Spitzenstunde“ von 65 % der Gesamtplätze, das sind alle Sitzplätze und Stehplätze mit 4 Personen je Quadratmeter (3 Pers./m² bei schmalen Bahnen), am stärksten Querschnitt festgelegt. Dies wird derzeit weitestgehend eingehalten. In den Schwachverkehrszeiten zeigen sich jedoch leichte Überschreitungen auf den Linien 25 und 26⁴³ in 2019. Bremen weicht hier von den Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ab, der in seiner Schrift 4 in den Neben- (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ) zum Teil deutlich geringere Ausnutzungen der Kapazitäten als zumutbar darstellt: In der NVZ sollten 50% der Plätze maximal besetzt werden, in der SVZ nur die Sitzplätze⁴⁴. Die Attraktivität der im Platzangebot sollte in diesen Zeiten größer sein als im Berufsverkehr.

6.5.3 Reisezeitenvergleich zwischen ÖPNV, MIV und Radverkehr

Im VEP sind die Reisezeiten in Abhängigkeit zu Entfernungen und Zielen unterschiedlicher Verkehrsarten untersucht und dargestellt worden⁴⁵. Der ÖPNV schneidet dabei in allen Entfernungen schlechter ab, als der MIV und bis ca. 20 km auch schlechter als der Radverkehr⁴⁶. Während der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes insbesondere bei kurzen Distanzen eine zeitlich attraktive Alternative zum MIV ist, ist der ÖPNV eher bei größeren Entfernungen das entscheidende Verkehrsmittel im Umweltverbund. Insgesamt sind aber die Reisezeitunterschiede zwischen ÖPNV und MIV noch weitestgehend im Rahmen dessen, was die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen empfiehlt⁴⁷.

Im Rahmen dieser Analyse wurde für ausgewählte Verbindungen untersucht, ob diese Aussagen weiterhin gültig sind: Ein wesentliches Kriterium für die Inanspruchnahme eines Verkehrsmittels ist die Gesamtreisezeit zwischen Start- und Endpunkt einer Fahrt. Während das Auto oder das Fahrrad in der Regel unmittelbar zur Verfügung stehen ist bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zusätzlich eine Zugangs-, Warte- und gegebenenfalls Umsteigezeit zu berücksichtigen. Die nachstehende Grafik zeigt einen Vergleich der Gesamtreisezeiten von PKW, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln auf ausgewählten Relationen zwischen der Bremer Innenstadt und verschiedenen Stadtteilen. Unter Berücksichtigung aller Reisezeitkomponenten lässt sich feststellen, dass auf kurzen Distanzen das Fahrrad gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr häufig Zeitvorteile hat, wohingegen auf längeren Strecken das Auto noch immer der Hauptkonkurrent von Bus und Bahn ist. Hierbei steht oftmals nicht so sehr die reine Fahrzeit im Vordergrund, sondern bei der Gesamtreisekette wirken sich die Zeitfaktoren für Zugang, Warten und Umsteigen nachteilig aus. Sofern Haltestellenlagen optimiert werden, die Verfügbarkeit durch ein besseres Taktangebot erhöht wird oder Direktverbindungen geschaffen werden, kann der Öffentliche Verkehr im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln deutlich konkurrenzfähiger werden.

⁴² Tagesanzeiger | So pünktlich ist Ihre VBZ-Linie | <https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/so-puenktlich-ist-ihre-vbz-linie/>

⁴³ Linie 26 wird seit Mai 2020 Sonntagnachmittag durch die Linie 27 verstärkt.

⁴⁴ VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV | Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. | Köln 01/2019

⁴⁵ VEP 2025 | Raumstruktur, Erreichbarkeitsanalysen | Seiten 36-42

⁴⁶ Siehe VEP 2025 Grafik Seite 41

⁴⁷ Maximal doppelt so hoher Zeitaufwand | FGSV 2010

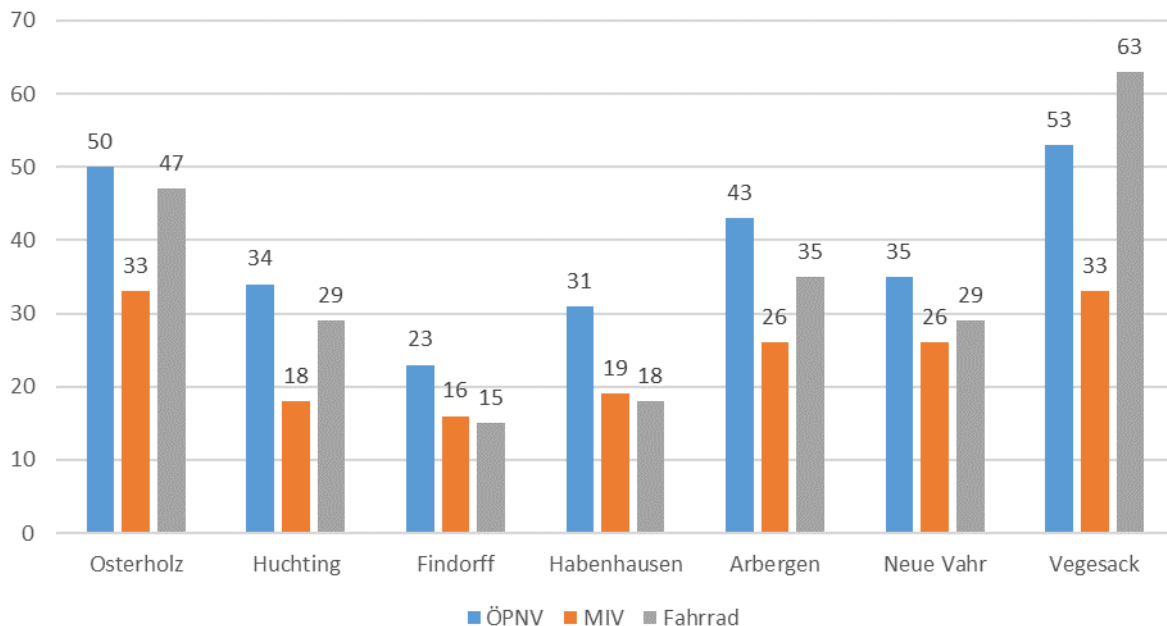
Reisezeitenvergleich PKW-Fahrrad-ÖV auf ausgewählten
Relationen zur Innenstadt [min]

Abbildung 6-7: Reisezeitenvergleich auf ausgewählten Relationen zur Innenstadt. Quelle: BSAG

6.5.4 Herleitung des Untersuchungsbedarfs

Die vorgenannten Kennzahlen zeigen weitestgehend eine Stagnation im ÖPNV mit einer leichten Tendenz der Verschlechterung der Rahmenbedingungen im Busverkehr. Es ist daher geboten, die Maßnahmen des VEP zu prüfen, neu zu bewerten und ggf. sinnvoll anzupassen, um die Ziele erreichen zu können. Sollte sich das Netz und dessen Qualität nicht weiterentwickeln, ist weiter mit einer stagnierenden Nachfrage mit Tendenz der Verschlechterung zu rechnen. Eine Neujustierung und ein Ausbau des Angebotes und der Verkehrsqualität sind erforderlich, um diese Entwicklung positiv zu durchbrechen und mit Blick auf die Klima- und Verkehrswende den ÖPNV als starken Motor der Mobilität zu etablieren.

Der VEP beschreibt bereits Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Straßenbahn- und Busnetzes. Straßenbahnneubaumaßnahmen erweisen sich dabei in der Rückschau als langwierig und konfliktbehaftet. Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich. Im Rahmen der Teilfortschreibung stehen Maßnahmen mit einem solchen zeitlichen Rahmen im Vordergrund, die daher nur im Angebot, in der weiteren Beschleunigung sowie im Ausbau des Busnetzes möglich sind.

Um aber überhaupt in die Möglichkeit versetzt zu werden, das volle Potenzial des ÖPNV bis 2030 ausschöpfen zu können, ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs in Bremen unerlässlich. Dies muss aufgrund des größeren zeitlichen Aufwandes außerhalb dieser Teilfortschreibung untersucht werden und dabei bereits definierte Maßnahmen (E.1-5) als auch aufgrund der Entwicklung der Stadt und veränderter Bedürfnisse auch neue Maßnahmen beinhalten.

Die Busmaßnahmen im VEP (E.11) berücksichtigen bisher vordergründig neue Querverbindungen am Stadtrand. Mit dem Fokus auf eine Verkehrs- und Klimawende sowie die Unterstützung neuer Ziele wie Autofreie Innenstadt oder Parken in Quartieren sollten die Maßnahmen erneut untersucht, angepasst und ausgeweitet werden.

Das Angebot umfasst die konkreten Linien und Fahrten im Gesamtnetz für Straßenbahn und Bus. Galt bisher der Fokus einer möglichst wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistung und damit möglichst wenig erforderlicher Fahrten (Kosten) mit möglichst hoher Besetzung (Einnahmen), ist im Hinblick auf die veränderten Rahmenbedingungen und Ziele auch eine größtmögliche Marktausschöpfung (Nachfrage) durch die Befriedigung des von den Menschen erwarteten Komforts und einer geringen Gesamtreisezeit erforderlich.

6.5.5 Kundenbedürfnisse besser befriedigen

Das Reisen im ÖPNV muss leicht, zügig und barrierefrei sein – wobei barrierefreie sowohl physische als auch immaterielle Hürden umfasst, damit er von möglichst vielen Menschen auch tatsächlich genutzt wird. Im Idealfall einfach Einsteigen und Ankommen von Quelle zu Ziel in der kürzest möglichen Zeit, den geringsten (oft auch gefühlten) Kosten und höchstem Komfort – so wie man es vom Auto in vielen Fällen gewohnt ist oder denkt, dass es so wäre. Ein Hinweis bildet dabei das Kundenbarometer der BSAG, das vom Unternehmen alle zwei Jahre durchgeführt wird und dabei seit 2017 auch eine sogenannte Nichtnutzerstudie (Potentialanalyse) umfasst. Fragt man die heutigen Nicht- und Seltennutzer, warum sie nicht mit Bahnen und Bussen fahren, werden die Themen Reisezeit, Umsteigen, Bequemlichkeit und Besetzung an den beeinflussbaren Faktoren genannt. Dabei gibt es eine breite Mehrheit der ÖPNV-Nichtnutzer von 80%, die sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen können:

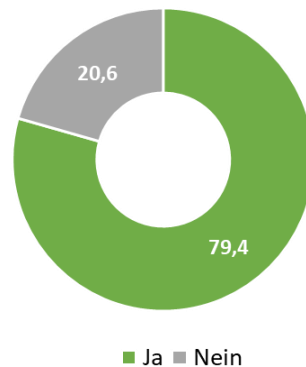


Abbildung 6-8b: Frage: Kommt die Nutzung der BSAG für Sie denn grundsätzlich in Frage, ganz unabhängig von Ihren gegenwärtigen Gewohnheiten? Quelle: BSAG Kundenbarometer 2019

Dies bestätigt grundsätzlich auch eine Umfrage des ADAC⁴⁸: 56% der Befragten gaben an, dass die Fahrt zu lange dauere, für 51% ist es zu voll. Es folgen als weitere Hindernisse zur Nutzung des ÖPNV keine direkten Verbindungen (47%), Unpünktlichkeit (45%) und Komfort (44%). Deutschlandweit wäre fast die Hälfte der Befragten bereit, auf den ÖPNV umzusteigen, in Bremen konkret 44%. Unter den vergleichbar großen untersuchten Städten landet Bremen beim Verhältnis der regelmäßigen Nutzung auf Platz 4 von 5 mit 65% Auto und 47% ÖPNV.

Die Zufriedenheit mit dem Autoverkehr der befragten Nichtnutzer im Kundenbarometer der BSAG ist dabei mit 42% Unzufriedenen erstaunlich schlecht, während sie für den ÖPNV ausgeglichen scheint. Das Fahrrad schneidet im Vergleich dagegen mit 45% zufriedenen Befragten sehr gut ab. Die Nachteile und Hemmnisse der ÖPNV-Nutzung scheinen so schwerwiegend zu sein, dass die größere Unzufriedenheit mit dem Autoverkehr nicht zu einem Wechsel des Verkehrsverhaltens führt.

⁴⁸ ADAC Umfrage 2017: Nichtnutzung des ÖPNV | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. | 16.02.2017

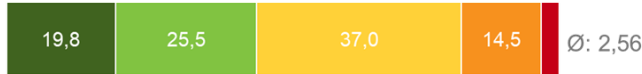
Beurteilung der BSAG



Zufriedenheit mit Pkw-Nutzung



Zufriedenheit mit Fahrradnutzung



■ Ausgezeichnet / vollkommen zufrieden ■ Sehr gut / sehr zufrieden ■ Gut / zufrieden
■ Annehmbar / weniger zufrieden ■ Schlecht / unzufrieden ■ Kann ich nicht beurteilen / keine Angabe

Fragen:

- Alles in allem, auch wenn Sie sie nicht nutzen, wie beurteilen Sie die Leistungen der BSAG insgesamt?
- Wie zufrieden sind Sie mit der Nutzung des eigenen Pkw (auch als Mitfahrer) in Bremen insgesamt?
- Und wie zufrieden sind Sie mit der Nutzung des eigenen Fahrrads in Bremen insgesamt?

Nicht-Nutzer: n= 170; Angaben in Prozent

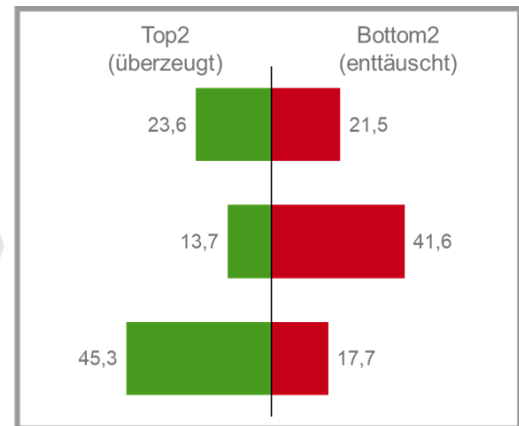


Abbildung 6-9c: Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln. Quelle: BSAG Kundenbarometer 2019

Das an der Betriebswirtschaftlichkeit orientierte Angebot reicht also bisher nicht, einen hohen Anteil der Bevölkerung zu überzeugen. Die Vorteile des Autos – ständige Verfügbarkeit, hohe Flexibilität, Komfort, Schnelligkeit gepaart mit den Versprechen von Freiheit und Individualität – überzeugen trotz der signifikanten Nachteile bei Gesamtkosten, Umwelt- und Stadtverträglichkeit sowie zumindest zeitweise aus- oder überlasteten Straßen und stärker werdendem Stressfaktor.

Das Netz und dessen Angebot müssen sich zukünftig viel mehr an den Bedürfnissen und Erwartungen der Menschen orientieren als an betriebswirtschaftliche Zwänge, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund für die Klima- und Verkehrswende sowie für eine autofreie Innenstadt ohne Einbußen bei der Attraktivität und Frequentierung zu forcieren. Dies gelingt, wenn der gesamte Weg von Tür zu Tür als leicht, angenehm und zügig erlebt wird – die Leichtigkeit des Reisens. Viele Faktoren müssen stimmen für die Wahl der Verkehrsart: Kurzer und angenehmer Fußweg, Komfort, Sicherheit, Wartezeit, Fahrzeit, geringer Stress, Zugang, Einstieg, Preis, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit / Verlässlichkeit, Verfügbarkeit, etc. Wichtigster Faktor ist dabei die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür.

Die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür enthält die Zu- und Abgangswege der Haltestellen zu den eigentlichen Quellen und Zielen, die durchschnittliche Wartezeit in Abhängigkeit zum Takt, die Fahrzeiten in den Fahrzeugen, die durchschnittlichen Wartezeiten beim Umsteigen und die Wegezeiten beim Umsteigen, die innerhalb der Wartezeiten liegen können. Ist die Pünktlichkeit unzureichend, sind Pufferzeiten zusätzlich erforderlich. Das Angebot ausgedrückt im Takt ist also ein wichtiger Bestandteil der Gesamtreisezeit. Je dichter das Angebot, desto geringer die Wartezeiten beim Ein- und Umsteigen und damit die Gesamtreisezeit. Die Fahrzeiten werden von der möglichen Geschwindigkeit, den Haltestellenaufenthaltszeiten und den Behinderungen z.B. an Ampeln, durch ein- und ausparkende Pkw und Staus bestimmt. Behinderungen beeinflussen auch die Pünktlichkeit.

Wartezeiten, Verfügbarkeit, Zugang sowie gefühlte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden also im ÖPNV durch den Takt (mit-)bestimmt. Hier liegt eine wesentliche Drehschraube für die Attraktivität, die in Bremen meist ohne aufwendige und langwierige Infrastrukturprojekte verbessert werden kann. Einfach jederzeit zur nächsten Haltestelle gehen, ohne große Wartezeit und Fahrplankennntnis, ohne Heraussuchen einer Verbindung und Sorgen um Anschlüsse muss das Ziel sein, um die Nutzung zu Erleichtern und das Vertrauen für die Nutzung von Bahnen und Bussen zu erhöhen. Dies fördert ein Leben ohne eigenes Auto und sichert die Mobilität unserer Gesellschaft und Stadt.

6.6 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremen hat im Vergleich zu ähnlich großen Städten einen relativ geringen ÖPNV-Anteil
- Die Entwicklung des ÖPNV ist stagnierend mit einer Tendenz zur Verschlechterung im Busverkehr
- Wichtige Ansatzpunkte zur Attraktivierung des ÖPNV sind Reisegeschwindigkeit und -komfort sowie Zuverlässigkeit
- Das Potenzial zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV ist grundsätzlich da. Die individuell empfundenen Nachteile bei der Nutzung führen bisher nicht zu einem Umstieg.
- Es besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen den Preisen für Monats- oder Tageskarten und dem Anteil des ÖPNV am Modal Split
- Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV in Bremen sind für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden unterdurchschnittlich hoch.
- Der Ausbau der Barrierefreiheit ist mit einem hohen finanziellen und planerischen Aufwand verbunden.

Zur Finanzierung der Maßnahmen im ÖPNV sind weitere Finanzierungsquellen zu prüfen.

6.7 Ticket- und Tarifmaßnahmen

Das Tarifsystem des VBN für Bremen und die Region ist nach Zonen gegliedert; i.d.R. gilt der Grundsatz je größer die Entfernung, desto höher der Preis.

Die Fahrtkosten im ÖPNV wurden in einer Untersuchung des ADAC für Deutschland 2019 evaluiert.

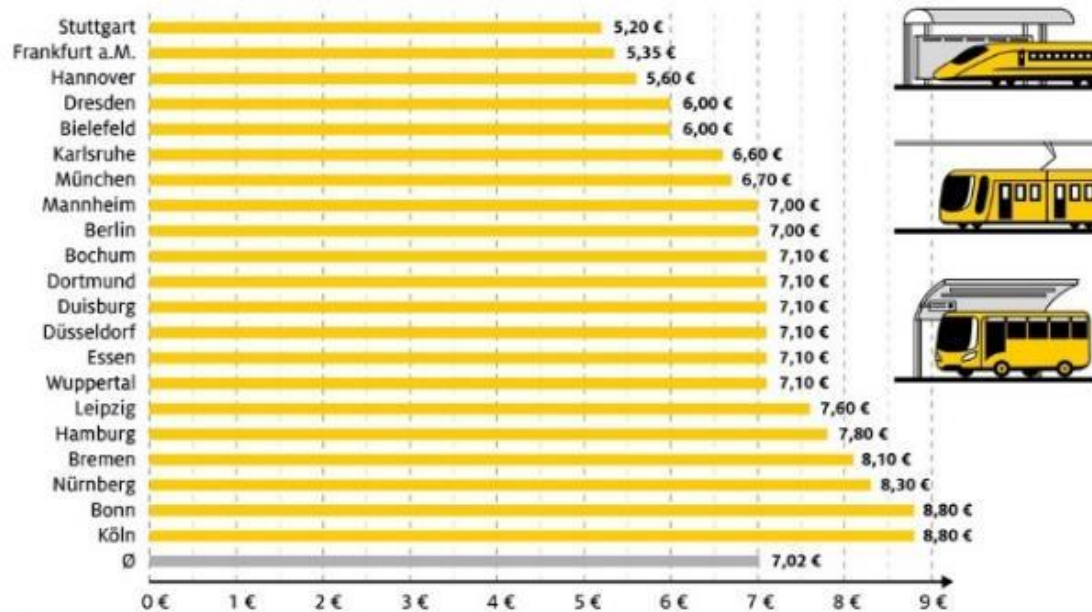
Im Städtevergleich steht Bremen wie folgt da (Preise Stand 2019):

	Bremen	Durchschnitt der untersuchten Städte	Abweichung
Einzelfahrschein	2,80 Euro	2,74 Euro	2% teurer
Tageskarte	8,10 Euro	7,02 Euro	15% teurer
Monatskarte	66,30 Euro	77,50 Euro	14% günstiger

Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV sind somit für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden deutlich unterdurchschnittlich hoch. Ein TagesTicket, das für Gelegenheitskunden konzipiert ist, ist somit auch z.B. für Spontan-Fahrgäste aus dem Umland Bremens weniger attraktiv.

ADAC Preisvergleich 2019:

Preisdifferenz von 3,60 Euro bei Tageskarten für Erwachsene



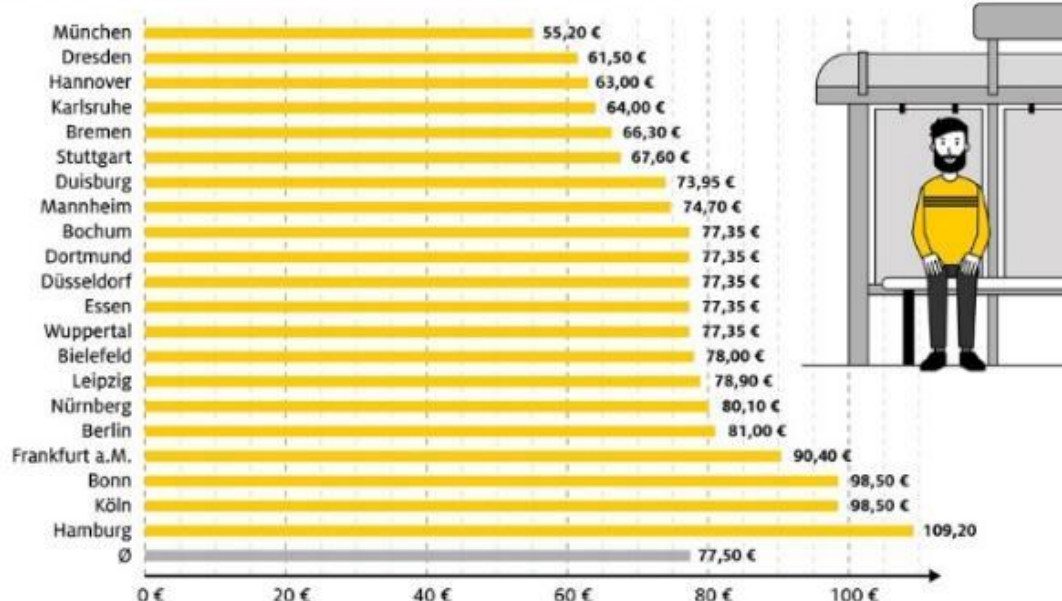
Die Preise wurden auf der Webseite der Verkehrsverbünde ermittelt, sie gelten jeweils für das Stadtgebiet.

© 6.2019 ADAC e.V.

Abbildung 6-10: Preisvergleich bei Tageskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

ADAC Preisvergleich 2019:

Preisdifferenz von 54 Euro bei Monatskarten für Erwachsene



Die Preise wurden auf der Webseite der Verkehrsverbünde ermittelt, sie gelten jeweils für das Stadtgebiet.

© 6.2019 ADAC e.V.

Abbildung 6-11: Preisvergleich bei Monatskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

Die Entwicklung der Ticketpreise lag in den vergangenen 15 Jahren deutlich über dem Verbraucherpreis-Index. Zum Vergleich: Die Parkgebühren für die BREPARKhäuser sind in der Zeit ebenfalls überdurchschnittlich, aber doch in geringerem Maße als die Ticketpreise gestiegen. Die Parkgebühren straßenbegleitender

Stellplätze wurden nominal nicht erhöht und sind somit relativ zum Verbraucherpreis-Index sogar gesunken.

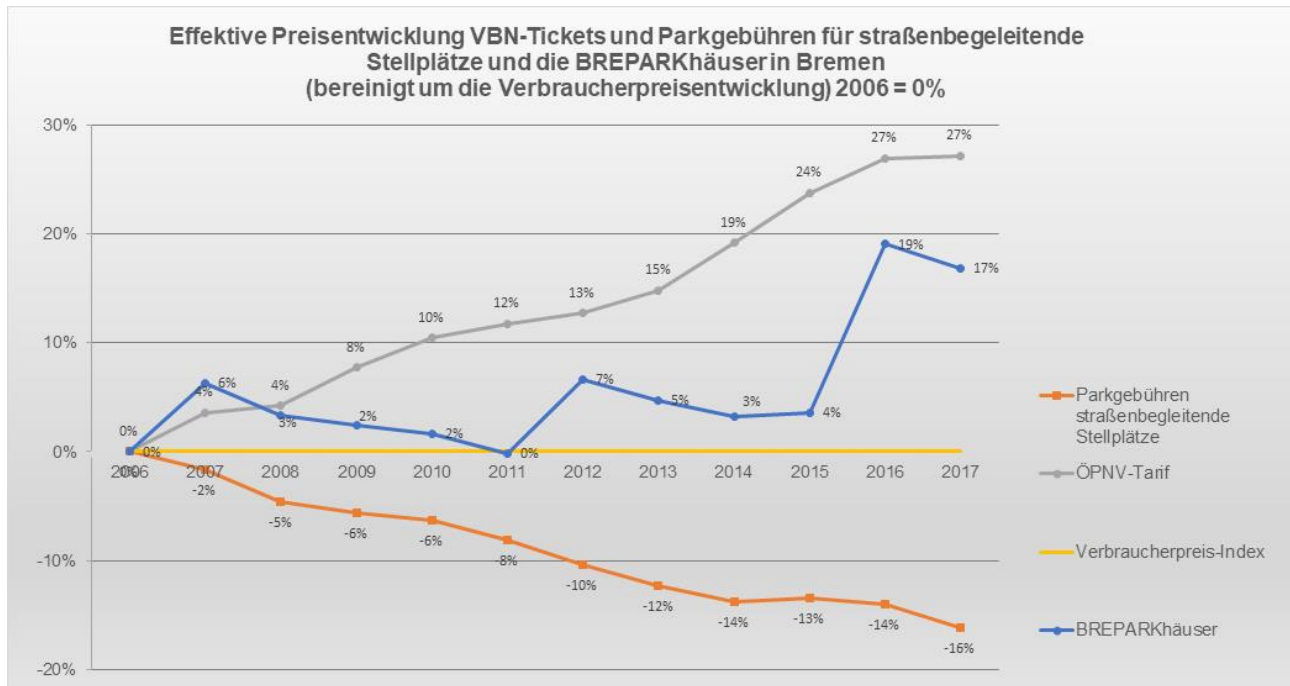


Abbildung 6-12: Entwicklung Ticketpreise gegenüber Parkgebühren
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage VBN und BREPARK

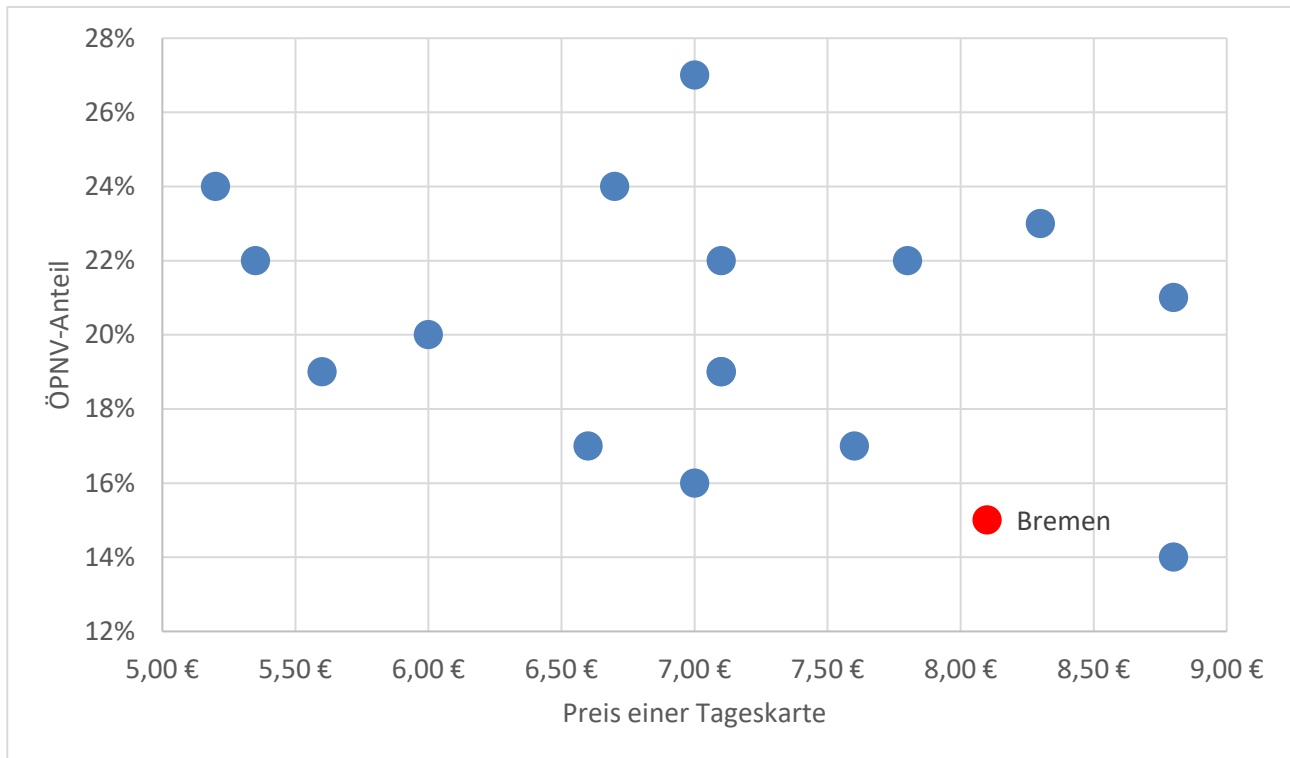


Abbildung 6-13: Preis Tageskarte im Vergleich zum ÖV-Anteil.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage ADAC 2019, wikipedia.org/wiki/Modal_Split (Nach Anteil am Berufsverkehr, teilweise auch am Gesamtverkehr)

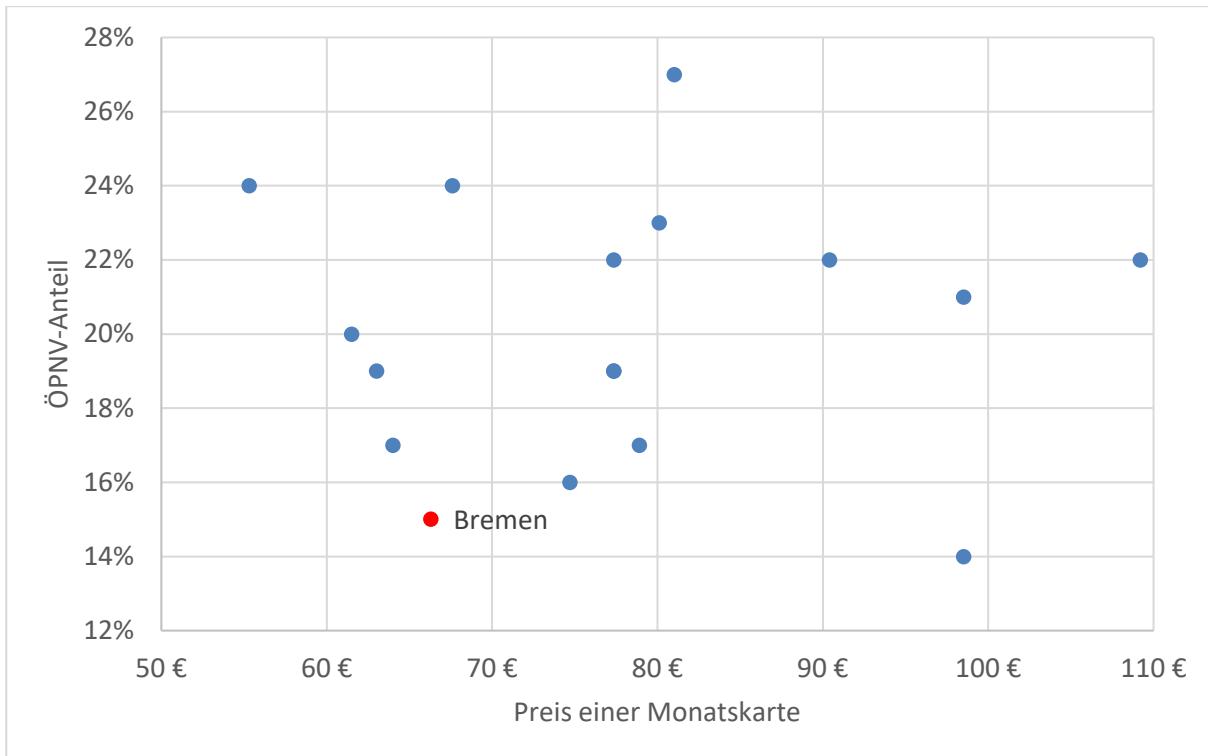


Abbildung 6-14: Preis Monatskarte im Vergleich zum ÖV-Anteil.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage ADAC 2019, [wikipedia.org/wiki/Modal_Split](https://www.wikipedia.org/wiki/Modal_Split) (Nach Anteil am Berufsverkehr, teilweise auch am Gesamtverkehr)

Die Abbildungen zeigen, dass kein signifikanter Zusammenhang zwischen den jeweiligen Preisen der Tickets und dem Anteil des ÖPNVs am Modal Split besteht. Zum Beispiel hat Bremen einen recht niedrigen Anteil des ÖPNVs am Modal Split, obwohl der Preis bei den Monatskarten auch im unteren Drittel liegt. Umgekehrt hat Hamburg einen recht hohen Anteil des ÖPNV am Modal Split trotz des höchsten Preises für die Monatskarte.

In Bremen wird als ein besonderes Ticketangebot im ÖPNV z.B. das StadtTicket angeboten, das für berechnete Nutzer die Möglichkeit bietet, zu einem stark vergünstigten Monatspreis den ÖPNV in Bremen zu nutzen. Es gilt für Bezieher von Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II), Bezieher von Sozialhilfe (SGB XII Kap. 3, Hilfe zum Lebensunterhalt bzw. SGB XII Kap. 4, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung) oder Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerber-Leistungsgesetz (AsylbLG) mit Wohnsitz in der Freien Hansestadt Bremen. Heimbewohner, die Leistungen nach dem SGB XII beziehen, können in der Regel ebenfalls das StadtTicket erhalten.

Beim BOB-Ticket („Bequem ohne Bargeld“) in Form einer Scheckkarte wird auf Basis der durchgeführten Fahrten der günstigste Preis pro Tag berechnet. Bezahlt wird über eine Rechnung am Ende des Monats. Allerdings wird hier kein Monatsbestpreis ermittelt um evtl. noch günstiger unterwegs zu sein. Dies kann in Summe dann zu einem höheren Preis führen, als es das MonatsTicket gewesen wäre.

Mit dem Ziel, Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, sind in vielen Städten und Regionen alternative (vergünstigte) Tarifmodelle bis hin zu kostenlosem ÖPNV im Gespräch und in Prüfung. Die Nachfragewirkung verschiedener Ticket- und Tarifmaßnahmen sowie die Kosten für Bremen werden in einem Gutachten ermittelt. Untersucht werden:

- Nulltarif“ für unterschiedliche Gruppen, z. B.:
 - kostenlose Nutzung für alle Nutzer des ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen
 - kostenlose Nutzung begrenzt auf alle in der Stadtgemeinde Bremen gemeldete Bürgerinnen und Bürger („Bürgerticket“)
- Zeitlich differenzierte Tickets (in Bezug auf Gültigkeit und Preis), insbesondere:
 - Rabattierungen außerhalb der HVZ (NVZ, SVZ, so ggf. von 9-13 Uhr, 20 - 6 Uhr, sonntags ganztätig)
- 365- und 300-Euro-Ticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende im VBN
- Sondertickets für bestimmte (Ziel-)Gruppen oder (Monats-)karten, die nicht im Berufsverkehr gelten, insbesondere:
 - Günstige Seniorentickets
 - Ticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende für 25,- Euro
 - StadtTicket auf 25,- Euro absenken
 - StadtTicket für berechnigte Kinder kostenlos
- Modell der Gemeinde Weyhe: Hier erhalten MIA-Inhaber 15 % Rabatt als Zuschuss von der Gemeinde
- Rabattierungen für Familien und Gruppen (z.B. am Wochenende, wochentags am Nachmittag bzw. am Abend im Bereich Freizeit- und Einkaufsverkehr) zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem MIV.

6.8 Alternative Antriebstechnologien

Am 01.10.2019 hat der Senat zusammen mit den Grundsätzen für die Aufstellung und Steuerung der Haushalte 2020/21 eine Gesamtstrategie für die neue Legislaturperiode beschlossen. Darin ist unter 1.2 „Zur Bewältigung des Klimawandels beitragen und die Verkehrswende sozial gestalten“ dargestellt, dass die Verkehrswende durch Förderung attraktiver, kostengünstiger und umweltfreundlicher Mobilität im Zentrum wie in den Stadtteilen vorangetrieben werden soll. Elektromobilität wird als eine Chance für den lokal emissionsfreien Verkehr aufgeführt. Die Förderungsmöglichkeiten des Bundes zum Ausbau der Elektromobilität werden genutzt. Hierzu stehen bis Ende des Jahres seitens des Bundes noch Mittel zur Verfügung, die in dieses Jahr noch abgerufen werden müssen, damit sie nicht verfallen.

Mit der Straßenbahn wird bereits ein Großteil der ÖPNV im Stadtgebiet Bremens elektrisch und mit zertifiziertem Ökostrom erbracht. Die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebssysteme auch bei Bussen ist eine wichtige Richtungsentscheidung für die Zukunft des ÖPNV in Bremen, die umfangreiche Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen und Werkstätten zur Folge hat. Hinzu kommt eine Qualifizierung des Fachpersonals. Daher haben sich die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und die BSAG gemeinsam entschlossen, ein Konzept für das sukzessive Umstellen des dieselbetriebenen Busfuhrparks auf alternative Antriebstechnologien zu erarbeiten. Im Ergebnis soll eine Beschaffungsstrategie der BSAG für Busse mit alternativen und lokal emissionsfreien Antriebstechnologien vorliegen - einschließlich der Folgekosten und deren Finanzierung. Dies umfasst auch die transparente Darstellung der getroffenen Entscheidung zu den möglichen Technologiepfaden inklusive einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Untersuchung wird bis Ende des Jahres vorliegen.

Gegenwärtig kostet ein Batterie-Elektrobus ungefähr das doppelte eines vergleichbaren Dieselmotors. Seitens des Bundes gibt es aktuell zwei Förderprogramme, mit denen er sich an den Zusatzkosten einer alternativen Antriebstechnologie gegenüber Dieselmotoren beteiligt. Beide Programme haben gemein, dass aufgrund ihrer zeitlichen Befristung kurzfristig eine Entscheidung sowie ein Finanzierungskonzept über die Programme vorliegen muss.

Die Beschaffung von Elektrobusen im Rahmen der Förderprogramme soll, nach den Kurz- und Langtests mit unterschiedlichen Technologien, den Einstieg in den Betrieb, Instandhaltung und Handhabung bei der BSAG erleichtern.

Mit dieser Lösung soll neben der CO₂-Reduktion insbesondere die Lebensqualität der Menschen dieser Stadt erhöht und die Abgas- und Lärmemissionen weiter reduziert werden.

Als besonders flächeneffizientes Verkehrsmittel ist der ÖPNV Kernbaustein nachhaltiger Mobilität – und trägt so zur Vermeidung von Autoverkehr und zur Minderung der Emission von Schadstoffen und Treibhausgasen bei. Bereits jetzt erfolgt ein Großteil der Verkehrsleistung der BSAG in Bremen nahezu klimaneutral – durch die mit Ökostrom betriebene Straßenbahn. Auch der Busverkehr stößt durch seine Busflotte mit aktuellen EEV und Euro-VI-Fahrzeugen wenig Stickoxide und Feinstaub aus.

Durch einen Umstieg auf alternative Antriebe mit Nutzung von Energie aus regenerativer Quellen soll der Busverkehr auch den Ausstoß an Klimagasen mindern.

In einem Gutachten werden daher zwei wesentliche Fragestellungen bearbeitet:

1. Welche Technologie ist die richtige?
2. Wie sieht eine geeignete Beschaffungsstrategie speziell für die BSAG aus?

Geprüft werden dabei u.a. folgende Technologien:

- CNG: Compressed Natural Gas (komprimiertes Erdgas)
- LNG: Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)
- LPG: Liquefied Petrol Gas (Flüssiggas/Autogas)
- Bio-Kraftstoffe
- Synthetische Kraftstoffe
- Rein batteriebetriebene Busse
- Batteriebetriebene E-Busse + Brennstoffzelle als Range-Extender
- E-Busse mit Stromabnehmer (Ladung auf Strecke)
- Reine Brennstoffzellen-Busse (Wasserstoff)

Kriterien zur Technologieauswahl sind dabei u.a.:

- Gesetzliche Vorgaben
- Technische Entwicklung (Reifegrad) / Entwicklungserwartungen für die nächsten Jahre
- Zuverlässigkeit (Verfügbarkeit)
- Betrieb (Reichweite, Wendezeiten, Flexibilität, Standard-/Gelenkbus etc.)
- Infrastrukturnotwendigkeiten (v.a. Betankungs- bzw. Ladeinfrastruktur)
- CO₂-Bilanz
- Lokale Emissionen (Feinstaub, Lärm)
- Entwicklung der Marktpreise für die Beschaffung sowie Treibstoffe / Elektrizität
- Beschaffungskosten, ggf. unter Berücksichtigung von Förderprogrammen
- Kosten und Einsparungen in Betrieb und Wartung (s.o.)
- Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch, sozial)
- Barrierefreiheit



Am Beispiel von Elektrobussen wird dargestellt, was für die Beschaffungsstrategie zu berücksichtigen ist:

Je nach ausgewähltem technischem Pfad der Elektrifizierung muss dazu auch eine Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen, ggf. an der Strecke oder auch eine Betankungsinfrastruktur mit Wasserstoff vorgesehen werden. Ebenso müssen Unterhaltung und Wartung der Fahrzeuge von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe umgestellt werden, was für Werkstätten und auch Personal andere Anforderungen mit sich bringt. Wenn das Liniennetz mit den bisherigen

Umläufen (km-Distanzen pro Betriebstag) erhalten bleiben soll, müssen sich die technischen Anforderungen in der Busbeschaffung daran orientieren – andernfalls wären Anpassungen im Busnetz und den Umläufen erforderlich.

Letztlich muss auch ausreichend Strom von den Erzeugungsquellen zu den Batterien in den Fahrzeugen kommen – bei rund 75 Bussen auf einem Depot (mit 50 – 150 kW pro Bus) schnell zu Anschlussgrößen im Megawatt-Bereich führt – also einen Anschluss an die Mittelspannungsversorgung erforderlich macht.

Es ist also nicht damit getan, nur Elektrobusse zu beschaffen – eine Flottenumstellung erfordert weitergehende Konzepte. Gleichzeitig kann auch hier eine Sektorenkopplung im besten Sinne einer smart city eingeleitet werden.

Ein Lademanagementsystem als Bestandteil eines (bisher nicht bestehenden) elektronischen / intelligenten Betriebshofmanagementsystems kann nicht nur den Betriebshof effizienter machen, sondern auch Lastspitzen reduzieren. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, in Kooperation mit einem Energieversorger eine intelligente und kostenreduzierende Nutzung nächtlicher Überkapazitäten zu integrieren.

6.9 Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt fest, dass die Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen ist – mit dem Ziel, den ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei zu machen, oder im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen (§ 8 Abs. 3).

Seit dem VEP 2014/2025 haben sich die mit dem Thema Barrierefreiheit assoziierten Aspekte gewandelt und erweitert. Der Hublift, der durch seine Verfügbarkeit an allen Straßenbahnen und Stadtbussen in Bremen ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal darstellt, hat über Jahrzehnte den Einstieg für rollstuhlnutzende Menschen an fast allen Haltestellen der Stadt sichergestellt. Um jedoch dem erweiterten Verständnis von einer „Barrierefreiheit für alle“ Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, Haltestelleninfrastruktur an die heutigen Anforderungen anzupassen. Dazu gehört, dass möglichst alle Türen mit minimalem Spalt- und Stufenmaß erreicht werden können. Denn davon profitieren alle Nutzergruppen: Der Einstieg ohne Stufe ermöglicht schnellen und sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgäste mit Gepäck, mit Rollatoren, mit Kinderwagen, mit Einkäufen o.ä. und mit Rollstühlen. Durch den barrierefreien Ausbau von Haltestelleninfrastruktur wird für einen erweiterten Kreis von Fahrgästen der Zugang zum ÖPNV überhaupt erst möglich gemacht.

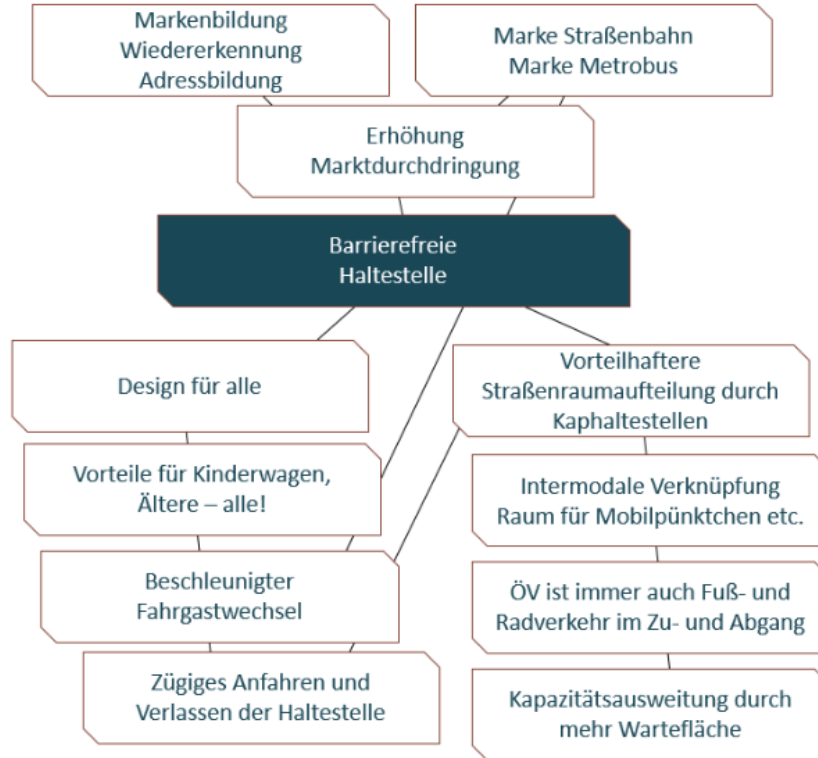
Es gibt in Bremen zukünftig somit keine Einschränkung mehr auf die durch den Hublift hergestellte Barrierefreiheit. Durch das derzeit in Aufstellung befindliche und durch den ZVBN beauftragte Gutachten der Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen (STUVA) wird ein Haltestellendesign entwickelt, aus dem für Bremen ein neuer Standard für den Ausbau abgeleitet wird. Dieser Standard soll sowohl in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden, als auch in der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten.

Der neue Ausbaustandard bietet die Chance, zukünftig nach modernen Gesichtspunkten eines „Designs für alle“ eine „Bremische Haltestelle“ zu entwickeln. Dafür ist es erforderlich, das Ausbautempo zu erhöhen und neue Wege der Finanzierung zu gehen. Über das novellierte GVFG wird in Programmen über € 10 Mio. der Ausbau von Straßenbahnhaltestellen gefördert werden. Um das Ausbautempo zu erhöhen, müssen Planungs- und Umsetzungsabteilungen gestärkt, ein Programm zur Reihung und Priorisierung aufgesetzt werden.

Der Ausbau von Haltestellen unterliegt ganz besonderen Planungsanforderungen. Der Straßenraum entlang von Haltestellen muss mitüberplant werden; dabei geht es nicht nur um höhere Borde mit entsprechenden Anrampungen, sondern auch , wiedererkennbare Gestaltung zur Erkennbarkeit und Auffindbarkeit mit Fahrgastinformation und Beleuchtung, um Entwässerung, Rückbau von Busbuchten, Verknüpfung mit Mobilpunkten und –punkten. Zukünftig können vollständig barrierefrei geplante und gebaute Haltestellen nicht mehr in Kurvenlagen liegen. Der Umbau von Straßenbahnhaltestellen wird voraussichtlich ein Planfestellungsverfahren einschließlich Lärmbetrachtung erfordern. Es sind Regeldarstellungen zu Straßenbahn- und Bushaltestellen mit höheren Borden zu erstellen, eine Standardhaltestelle wird es aber kaum geben: jede Planung ist ein Unikat zur Integration in den vorhandenen Straßenraum, Eingriffe in Seitenanlagen erfordern in der Regel Abstimmungsprozesse mit vielen Beteiligten.

- Bremen hat circa 2.100 Teilhaltestellen
- Kostenschätzung einfache Straßenbahnhaltestelle mit zwei Haltepositionen: € 500.000-750.000
- Kostenschätzung einfache Bus-Haltestelle mit zwei Kanten: € 300.000

Wandel und Erweiterung der assoziierten Aspekte von Barrierefreiheit



6.10 ÖPNV-Finanzierung

6.10.1 Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen

Die Fahrgeldeinnahmen sind das Rückgrat der ÖPNV-Finanzierung. Diese werden durch Ausgleichzahlung den Ausbildungsverkehr und für die Beförderung von Schwerbehinderten ergänzt.

Bestimmte Nutzergruppen wie Schüler, Auszubildende oder Schwerbehinderte werden durch Zahlungen der öffentlichen Hand von bestimmten Belastungen befreit. Auch im öffentlichen Personennahverkehr existieren entsprechende Regelungen. Entsprechende Fahrgeldmindereinnahmen werden von staatlicher Seite kompensiert.

Im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) wird die Schülerbeförderung entweder durch einen vergünstigten Schülertarif oder spezielle Schülerfahrkarten gefördert. Für Schülertarife zahlt das jeweilige Bundesland nach § 45a PBefG eine Ersatzleistung. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kommt eine vergleichbare Regelung zur Anwendung. § 6a AEG kommt jedoch nur gegenüber nicht-bundeseigenen NE-Bahnen zur Anwendung, sodass diese Regelung nicht für die Deutsche Bahn AG greift. Im SPNV sind die Mindereinnahmen durch den Schülerverkehr in den jeweiligen Verkehrsverträgen geregelt. Vergleichbare Regelungen gelten nach § 45a PBefG für den Straßenpersonennahverkehr bzw. § 6a AEG für den Schienenpersonennahverkehr auch für Auszubildende. Die BSAG als größtes Verkehrsunternehmen der Stadtgemeinde Bremen erhielt im Jahr 2019 rund 4,5 Mio. € vom Land Bremen auf der Grundlage des § 45a PBefG

Neuen EU-Vorgaben haben mittlerweile viele Länder dazu veranlasst, keine Tarifersatzleistungen nach § 45a PBefG mehr auszuführen, sondern diese Mittel den kommunalen Aufgabenträgern pauschal zur Verfügung zu stellen. Diese können die entsprechende Mittel selbstständig zum Zwecke der Finanzierung, unter anderem des Schüler- und Ausbildungsverkehrs, einsetzen (Öffnungsklausel im PBefG §64a). Damit verliert die Finanzierung nach § 45a PBefG zunehmend an Bedeutung. Auch im Land Bremen soll eine entsprechende Regelung mittelfristig eingeführt werden.

Schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind, werden im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 147 Abs. 1 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) kostenlos befördert.

Verkehrsunternehmen können die Erstattung der durch die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen entstehenden Fahrgeldausfälle nach einem Prozentsatz der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen beantragen. Die Erstattung der Fahrgeldausfälle erfolgt regelmäßig pauschaliert nach einem landeseinheitlich festgesetzten Prozentsatz. Dieser orientiert sich am Verhältnis der freifahrtberechtigten schwerbehinderten Menschen zur übrigen Wohnbevölkerung des Landes.

Kann ein Unternehmen durch Verkehrszählung nachweisen, dass das Verhältnis der unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (betriebsindividueller Prozentsatz) den landeseinheitlich festgesetzten pauschalen Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, wird auf Antrag neben dem sich aufgrund des pauschalen Prozentsatzes ergebenden Betrag der nachgewiesene über diesem Drittel liegende Anteil erstattet. Die BSAG als größtes Verkehrsunternehmen der Stadtgemeinde Bremen erhielt im Jahr 2019 rund 3,6 Mio. € vom Land Bremen auf der Grundlage des § 231 SGB IX.

6.10.2 Verlustausgleich

Im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) werden pro Jahr etwa 60 Mio. Euro für den Verlustausgleich der BSAG eingeplant. Im Rahmen der COVID-19-Pandemie könnten diese Mittel eine neue Bewertung erfahren; wenngleich auch mögliche zusätzliche Ausgleichszahlungen nicht zwangsläufig aus dem Haushalt kommen müssen.

6.10.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Durch das am 30.01.2020 vom Deutschen Bundestag und am 14.02.2020 vom Bundesrat beschlossene Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erhalten die Länder deutlich verbesserte Möglichkeiten, insbesondere Vorhaben des schienengebundenen ÖPNV anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanzieren zu können.

Mit dem Gesetz ist eine deutliche Mittelaufstockung verbunden: Die Bundesfinanzhilfen für 2020 werden auf 665 Mio. € verdoppelt. Ab 2021 erhalten die Länder 1 Mrd. € und ab 2025 stehen den Ländern 2 Mrd. € zur Verfügung. Ab 2026 erfolgt eine Dynamisierung um 1,8 % jährlich.

Zugleich werden die Fördermöglichkeiten erweitert, nicht zuletzt, um eine bessere Mittelinanspruchnahme vor Ort zu erreichen – für einen attraktiven ÖPNV, für mehr Klimaschutz, mehr Luftreinhaltung und mehr Lebensqualität in Stadt und Land.

Das neue Förderinstrumentarium im Einzelnen:

- Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken für den ÖPNV.
- Förderung von Investitionsvorhaben zur Kapazitätserhöhung der Schienenverkehrsinfrastruktur (insb. Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik).
- Förderfähig sind künftig zudem Seilbahnsysteme und Zentrale Omnibusbahnhöfe, die als Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV fungieren.
- Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.
- Erhöhung des Fördersatzes des Bundes grundsätzlich auf bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten (z.B. für Straßenbahnprojekte).
- Absenkung der Mindestvorhabengröße in Abhängigkeit vom zu fördernden Sachverhalt auf 30 Mio. € (z.B. für Straßenbahnprojekte) bzw. 10 Mio. €.
- Förderung von Planungskosten durch Anerkennung einer Pauschale von 10 % als zuwendungsfähige Kosten, sofern diese auch beim Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit angesetzt sind.

Zusätzlich aufgenommen werden - insbesondere auch zum Erreichen von Klimazielen - folgende Fördertatbestände, die bis 2030 befristet sind und nachrangig gefördert werden können:

- Grunderneuerung von bestehenden Anlagen der bisher im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms förderfähigen Schienenvorhaben. Gerade auch die Sicherstellung des weiteren Betriebs bestehender Anlagen ist von großer Bedeutung für einen attraktiven ÖPNV.
- Aus und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV.
- Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV in kommunaler Baulast, sofern sie Ladestationen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen.

Ferner wurde als weitere wesentliche Verbesserung beschlossen, dass die Fördervoraussetzung des besonderen Bahnkörpers gelockert wird. Erforderlich ist künftig nur noch eine überwiegende Führung „auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen“.

Die novellierte Fassung des GVFG ist rückwirkend zum 01.01.2020 in Kraft getreten. In Hinblick auf die Finanzierung der Straßenbahnmaßnahmen Querverbindung Ost und Linie 1 und 8 sind die Änderungen grundsätzlich positiv zu bewerten. Für eine detaillierte Bewertung hinsichtlich der Vorteilhaftigkeit für diese und weitere ÖPNV-Ausbaumaßnahmen in Bremen ist die konkrete Ausgestaltung der Förderbedingungen des Bundes abzuwarten. Dazu stehen die Länder mit dem Bund im Austausch.

6.10.4 Entflechtungsmittel

Das Entflechtungsgesetz ist zum 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Eine Nachfolgeregelung für die Mittel ist noch nicht beschlossen.

6.10.5 Regionalisierungsmittel

Ein wesentlicher Baustein der ÖPNV-Finanzierung sind die so genannten Regionalisierungsmittel. Diese Gelder stellt der Bund auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) den Bundesländern jährlich insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zur Verfügung. Die Verantwortung für den SPNV ist in Deutschland mit der Bahnreform von 1994/1996 vom Bund auf die Länder übergegangen.

Nach dem „Besteller-Ersteller-System“ bestimmen seitdem die Länder, auf welchen Strecken und in welchem Umfang den Bürgern ein SPNV angeboten wird. Der SPNV wird überwiegend durch öffentliche Mittel finanziert. Die Länder erhalten dafür über das RegG einen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Die Regionalisierungsmittel können auch zur Verbesserung des übrigen ÖPNV eingesetzt werden. Die Höhe der Regionalisierungsmittel beläuft sich nach der Aufstockung im Jahr 2020 auf insgesamt 8,2 Milliarden Euro pro Jahr. Dieser Betrag wird jährlich um 1,8 Prozent erhöht.

Die Verwendung der Regionalisierungsmittel im Land Bremen ist im Bremischen ÖPNV Gesetz (BremÖPNVG) geregelt. Dort ist festgelegt, dass 70 % der vom Bund dem Land Bremen zugewiesenen Mittel beim Land für die Wahrnehmung seiner Aufgaben verbleiben. 30 % der Mittel werden den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven im Verhältnis 82 % zu 18 % zugewiesen.

Im Jahr 2020 erhält das Land Bremen vom Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von 53,3 Mio. €, davon verbleiben beim Land 37,3 Mio. €, die Stadtgemeinde Bremen erhält 13,1 Mio. € und die Stadtgemeinde Bremerhaven 2,9 Mio. €. Die beim Land Bremen verbleibenden Mittel dienen vorrangig der Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV durch das Land Bremen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Abdeckung der damit verbundenen Verwaltungskosten. Die den Stadtgemeinden zugewiesenen Mittel sind zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV zu verwenden. Hierzu zählen z.B. Investitionen in Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und damit in Verbindung stehende Aufwendungen sowie die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV. Auch Angebotsverbesserungen können mit Regionalisierungsmittel gefördert werden.

6.11 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremen hat im Vergleich zu ähnlich großen Städten einen relativ geringen ÖPNV-Anteil
- Der ÖPNV ist in Bremen im Vergleich zum MIV und Rad vergleichsweise langsam
- Es besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen den Preisen für Monats- oder Tageskarten und dem Anteil des ÖPNV am Modal Split
- Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV in Bremen sind für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden unterdurchschnittlich hoch.

7 Stadt-Regionales Verkehrskonzept

7.1 Verkehrspolitische Ziele

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 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.

7.2 Übersicht Umsetzungsstand VEP 2025

Im VEP 2025 sind die Maßnahmen mit besonderer Relevanz für den Stadt-Umland-Verkehr auf mehrere Handlungsfelder verteilt. **Der Umsetzungsstand von Maßnahmen im Bereich Bus-, Straßenbahn- und Schienenverkehr ist im Abschnitt 6.2 ausführlich dargestellt, der Stand der Maßnahmen im Kfz-Verkehr unter 2.2. Diese Maßnahmen haben einen sehr langen Planungsvorlauf** Der Sachstand der weiteren relevanten Maßnahmen ist nachfolgend dargestellt.

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
D.15	Radpremiumroute Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim	In Bearbeitung	2024
D.20a	Radpremiumroute Woltmershausen – Huchting – Delmenhorst	In Bearbeitung	2029
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Wesern (Hemelingen – Habenhausen)	In Bearbeitung	2024
H.7	mehr B+R	fest terminiert und finanziert	2029
H.8	besseres B+R	fest terminiert und finanziert	2029

7.2.1 Radverkehr

7.2.1.1 D.15, D.20a und D.23 Radpremiumrouten

Die Umsetzung der Radpremiumrouten Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim (VEP-Maßnahme D.15) sowie Woltmershausen – Huchting - Delmenhorst (D.20a) ist gemäß VEP (bei einem hohem Finanzierungspfad) bis 2024 vorgesehen.

Für die Radpremiumroute D.15 liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Zur Herstellung des interkommunalen Abschnitts Bahnhof Mahndorf – Achim befindet sich Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Abstimmung.

Für die Radpremiumroute D.20a wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Stadt Delmenhorst und dem Kommunalverbund Bremen-Niedersachsen erarbeitet.

Für die Radpremiumroute D.15 (Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim) liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Die Herstellung dieser Route wird ab diesem Jahr in den Stadtteilen Hemelingen, Mitte/Östliche Vorstadt und Walle auf größeren Streckenabschnitten erfolgen, so dass voraussichtlich bis ca. 2024 eine zusammenhängende Route von Hemelingen bis Oslebshausen zur Verfügung gestellt werden kann. Parallel dazu ist vorgesehen, die Planungen in Bremen Nord weiter voran zu treiben, nachdem bereits erste Schritte hierzu im Zentrum von Vegesack (Neugestaltung und Entwicklung des Bereichs Bahnhof/HavenHöft) initiiert wurden. Zur Herstellung des interkommunalen Abschnitts Bahnhof Mahndorf – Achim der Route D.15 befindet sich Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im Austausch mit der Gemeinde Achim.

Mit der Weserbrücke Hemelingen – Habenhausen (D.23) ergibt sich die Möglichkeit einer hochattraktiven Anbindung von Weyhe und Brinkum an das Premiumroutennetz sowie an die Bremer Stadtteil nördlich der Weser und die dortigen Arbeitsplatzstandorte.

7.2.1.2 Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr

Unter der Federführung des Kommunalverbands Bremen-Niedersachsen wurde ein regionales Radverkehrskonzept erstellt, das die Hauptrouten für den interkommunalen Radverkehr auf regionaler Ebene definiert und den Handlungsbedarf auf diesen Routen ermittelt hat. Zur weiteren Planung und Umsetzung hat der Kommunalverband einen Förderantrag bei der Metropolregion für erste Maßnahmen, darunter auch Rad-schnellwege (in Bremen: Radpremiumrouten) eingereicht.

In Abstimmung mit diesem Antrag soll im Sommer 2020 eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Radpremiumroute von Ganderkesee über Delmenhorst nach Bremen vom Kommunalverband in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis Oldenburg in Auftrag gegeben werden. Der Bremer Abschnitt dieser Route ist im VEP als Radpremiumroute D.20a erfasst, die in Bremen parallel zur Huchtinger- und Wartumer Heerstraße entwickelt werden soll. In Höhe der Querung Senator-Apelt-Straße erfolgt die Weiterführung durch das in Planung befindliche Tabakquartier bis zum Neustädter Bahnhof, wo bereits der dann anschließende Streckenabschnitt bis zur Stephanibrücke fertiggestellt werden konnte.

7.2.2 Intermodale Verknüpfung

7.2.2.1 Park-and-Ride

Grundsätzlich ist es so, dass die P+R-Anlagen (wie z.B. Bf Mahndorf, Grolland, Huchting, Sielhof oder Burg) gut erreichbar und bezüglich der Fußwege zu den ÖPNV-Haltestellen zugangsoptimiert sind. Eine qualitative Verbesserung erfolgt im Zuge von Sanierungsmaßnahmen. Eine deutliche Erweiterung der Standorte ist aufgrund fehlender Flächen nur bedingt möglich und hinsichtlich der Belastungen des meist benachbarten Wohnumfelds auch nicht wünschenswert. Hinzu kommt die in der Regel gute ÖPNV-Anbindung der P+R-Anlagen innerhalb von Bremen. Daher wird das Ziel verfolgt, B+R stärker zu fördern und P+R in der Region möglichst wohnortnah anzubieten.

7.2.2.2 Bike-and-Ride

In den kommenden Jahren sollen die vorhandenen B+R Anlagen an wichtigen ÖPNV Haltestellen ausgebaut und z.T. neu errichtet werden (VEP-Maßnahme H.7). In den inneren Stadtteilen ist die Nachfrage nach B+R erfahrungsgemäß gering. In den Außenbezirken ist sowohl an einigen Straßenbahnhaltestellen (Beispiel Rolandcenter, Grolland oder Borgfeld) als auch an den Bahnhöfen des SPNV mit einer größeren Nachfrage zu rechnen. Diesbezüglich bestehen vertragliche Vereinbarungen mit der BREPARK für den Aus- und Neubau von B+R-Anlagen. Die Bedarfe hierfür wurden bereits in Gutachten und Studien sowie i.R. des Nahverkehrsplans ermittelt und liegen vor. Aktuell sollen die Anlagen an den Bahnhöfen Neustadt und Mahndorf erneuert und erweitert werden. Maßnahmen in Oberneuland, Burg und Lesum sollen zeitnah folgen. Weitere Anlagen sind integraler Bestandteil größerer Um- und Neubaumaßnahmen wie v.a. beim Umbau der Umsteigeanlage in Gröpelingen, dem Neubau der Bahnhöfe Föhrenstraße, Universität und weiterer geplanter Bahnhöfe und Haltepunkte oder im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8.

Neue Anlagen sollen dabei möglichst überdacht sein und weitergehende Sicherheits- und Servicestandards beim Abstellen der Fahrräder erhalten (z.B. Sammelschließgaragen und Lademöglichkeiten für Batterien an den Bahnhöfen Mahndorf und Neustadt oder Fahrradschließboxen in Gröpelingen, Burg und Lesum sowie in Blockdiek am neuen Fahrradmodellquartier, Haltestelle der Linie 1) Dabei sollen neue Module zum Einsatz kommen (siehe Abbildung) die diese Standards gewährleisten. Eine attraktive Zuwegung und Beleuchtung sowie eine gute soziale Kontrolle sind weitere wichtige Qualitätsmerkmale, die zu beachten sind.



Abbildung 7-1: Visualisierung der B+R Anlage am Bahnhof Bremen-Neustadt.



Abbildung 7-2: Ein mögliches Vorbild für B+R: Der Anlagentyp SH (Schleswig-Holstein), Foto: Wilhelm Hamburger.

7.3 Analyse

Aus 7.2 geht hervor, dass der Regionalbusverkehr im Stadt-Umland-Verkehr das einzige Feld mit kurz- und mittelfristigem Handlungsspielraum und zusätzlichem Handlungsbedarf ist.

7.4 Bedeutung und Analyse des Stadt-Umland-Verkehrs

An der Haushaltsbefragung SrV 2013 haben, in Kooperation mit Bremen, eine Reihe von Gemeinden des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. teilgenommen. 2018 wurde, wie anfangs bereits erläutert, in Bremen erneut eine Haushaltsbefragung durchgeführt - in den Umlandgemeinden jedoch nicht. Daher werden sich im Folgenden die Auswertungen der Stadt – Umland – Verkehrsverflechtungen und die Auswertungen der Umlandgemeinden auf das Jahr 2013 beziehen. Es ist zu beachten, dass seitdem auf einigen Relationen bzw. in einigen Gemeinden bereits Verbesserungen im Bereich des Umweltverbundes vorgenommen wurden.

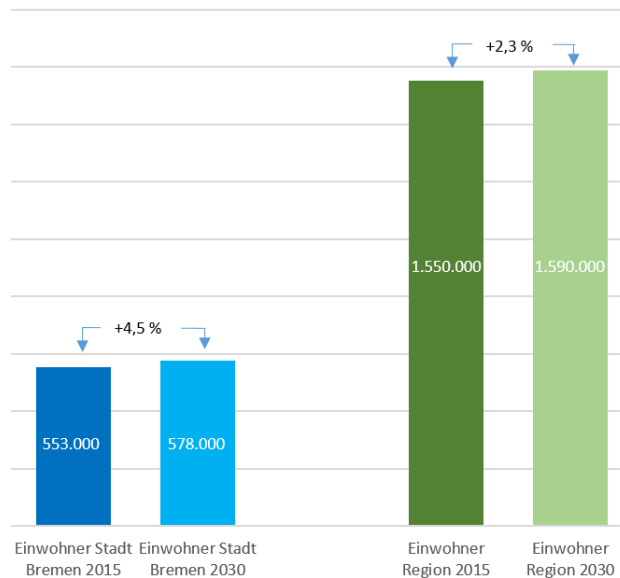
Veränderung der Einwohnerzahlen
Stadt Bremen und Region

Abbildung 7-3 Einwohnerentwicklung; Quelle: Bremer Verkehrsmodell

Die Bevölkerungsprognosen (Strukturdatenfortschreibung für die Erstellung der Verkehrsprognose Bremen; BMO-Stadt und Verkehr) Bremen rechnen mit einer Zunahme der Einwohner, sowohl in Bremen als auch in der Region. In Bremen wird diese prozentual stärker steigen als in der Region: Die Einwohnerzahlen werden hier um ca. 4,5 % steigen und in der Region um etwa 2,3 %. **Absolut werden die Einwohner um ca. 25.000 bzw. ca. 40.000 steigen. Die Zunahme der Bevölkerung wird sich voraussichtlich auch im Verkehrsgeschehen widerspiegeln.**

Tabelle 7-1 Entwicklung Beschäftigtenzahlen

	2010	2019	Veränderung
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bremen	240.000	281.000	+17 %
- Davon Einpendler	103.000	119.000	+16 %
- Davon wohnen in Bremen	136.000	163.000	+20 %
Auspendler aus Bremen	34.000	46.000	+35 %
Pendlersaldo	+69.000	+72.000	+4 %

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze hat sich in Bremen zwischen 2010 und 2019 um rund 17 % erhöht. Diese 281.000 Arbeitsplätze wurden von ca. 163.000 Bremer*Innen belegt. Dies ist ein Anstieg um rund 20 % im Vergleich zu 2010. Das heißt, von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen anteilig immer mehr in Bremen selbst. Aber auch die Anzahl der Einpendler nach Bremen ist um ca. 16.000 gestiegen. **Typisch für Oberzentren hat auch Bremen einen Einpendlerüberschuss. Dieser ist um etwa 4 % gestiegen. Dies zeigt, dass die Stadt-Umland-Verkehre immer mehr an Bedeutung zunehmen.**

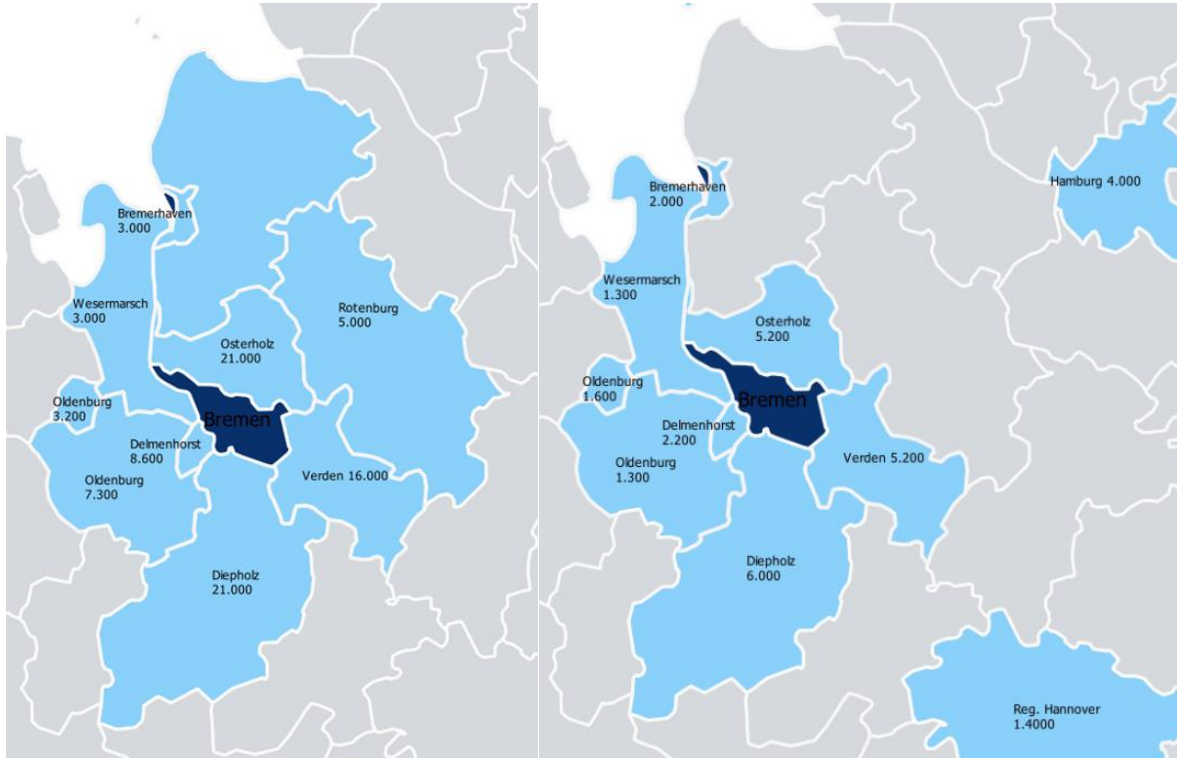


Abbildung 7-4 Einpendler (links)-/Auspendler (rechts) nach Bremen 2019; Quelle: Pendleratlas Arbeitsagentur

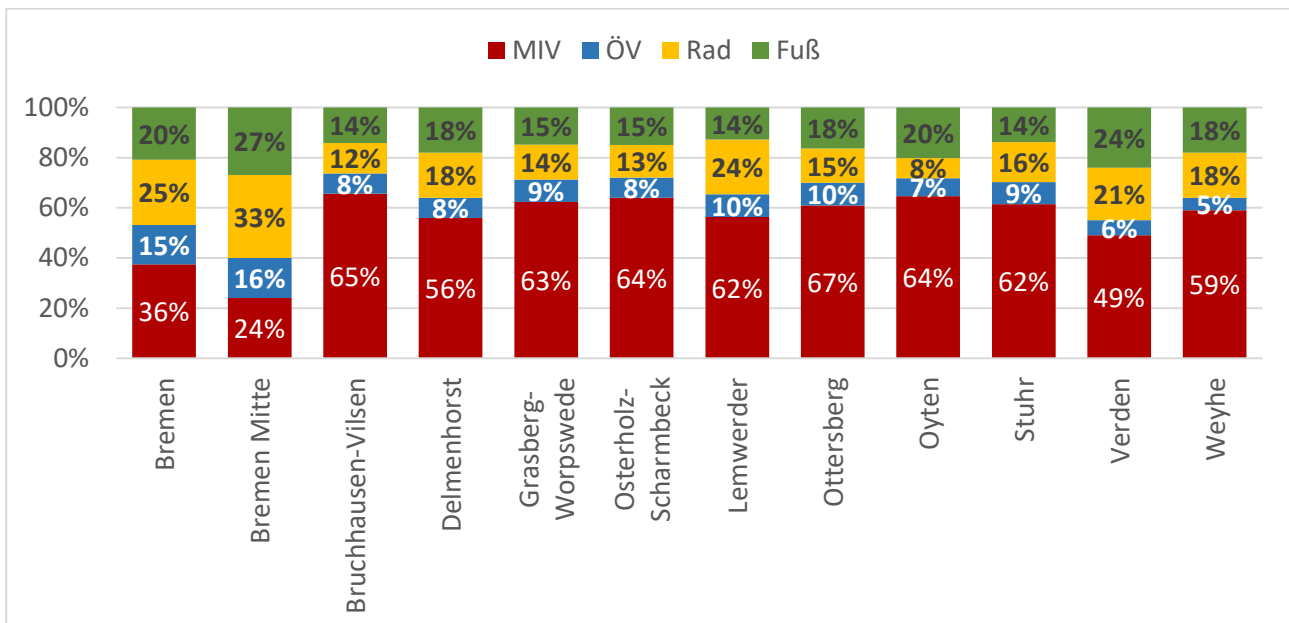


Abbildung 7-5 Modal Split Bremen und Region; Quelle: SrV 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

Der abgebildete Modal Split für Bremen und die Region macht deutlich, dass sich die Präferenzen der Verkehrsmittelwahl zwischen Bremer*innen und Bewohner*innen der Region stark unterscheiden. Im Durchschnitt wurden 60 % der Wege in den SrV-Teilnehmergemeinden des Kommunalverbundes mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Ein Drittel wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Dieser Anteil ist in den Mittelzentren Verden (Aller) und Delmenhorst, aber auch in Lemwerder deutlich höher, als in ländlich geprägten Gemeinden. Wird nun noch der Vergleich mit den zentralen Stadtteilen Bremens gezogen, wird der Unterschied mehr als deutlich. Die Bewohner*innen der Nachbarkommunen nutzen den Pkw häufiger als die Bremer*innen. Dies gilt insbesondere auf Wegen zur Arbeit.

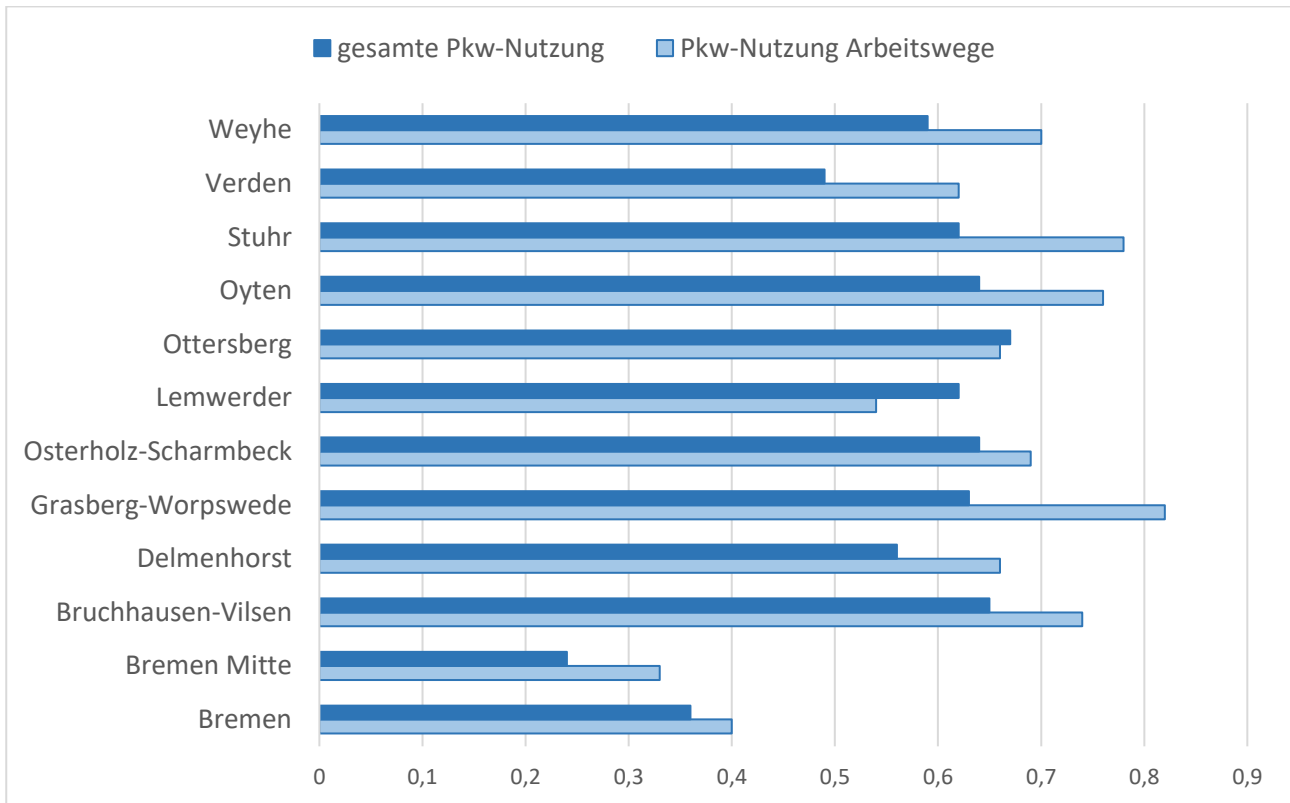


Abbildung 7-6 Anzahl Wege mit dem Pkw: Alle Wege und Arbeitswege; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

Wer einen Pkw hat, nutzt ihn auch. Dies wird deutlich im Vergleich des Pkw-Besitzes zwischen Bremen (und dessen Teilbereiche) sowie der Region. In der Region hat im Durchschnitt jeder Haushalt mehr als einen Pkw. Natürlich muss hier beachtet werden, dass die Haushalte in der Region im Durchschnitt mehr Bewohner*Innen haben als Bremer Haushalte.

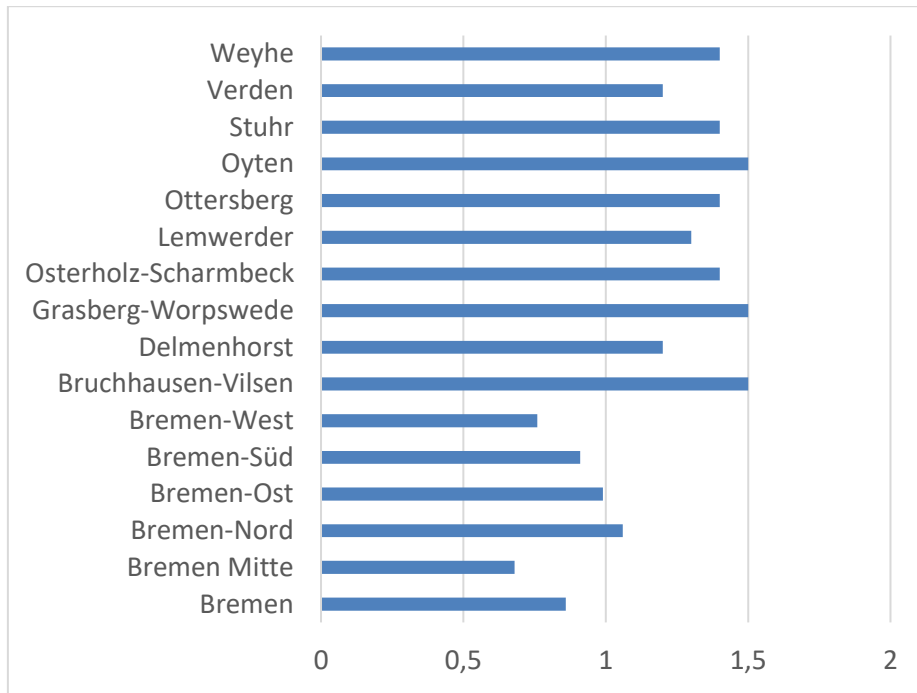


Abbildung 7-7 Pkw-Besitz Bremen und Region [Pkw/Haushalt]; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

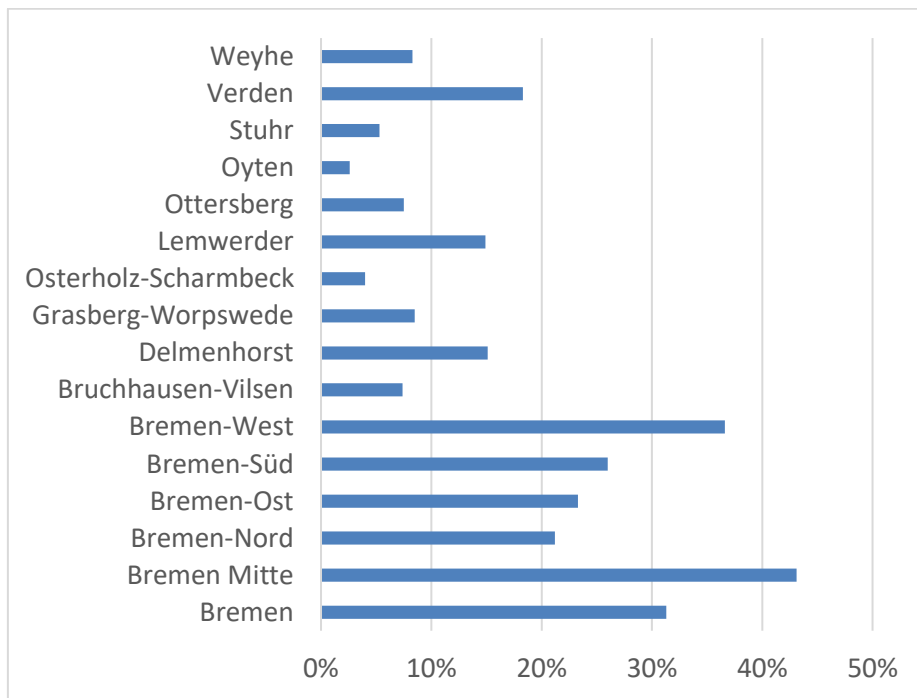


Abbildung 7-8 Anteil Haushalte ohne Pkw; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

7.4.1 Verkehrsverflechtungen Bremen – Umland

Die meisten Wege der Umlandbewohner sind Binnenverkehre innerhalb der eigenen Gemeinde. Der Binnenverkehrsanteil liegt zwischen 58 % in Oytten und Stuhr sowie 80 % in Verden (Aller).

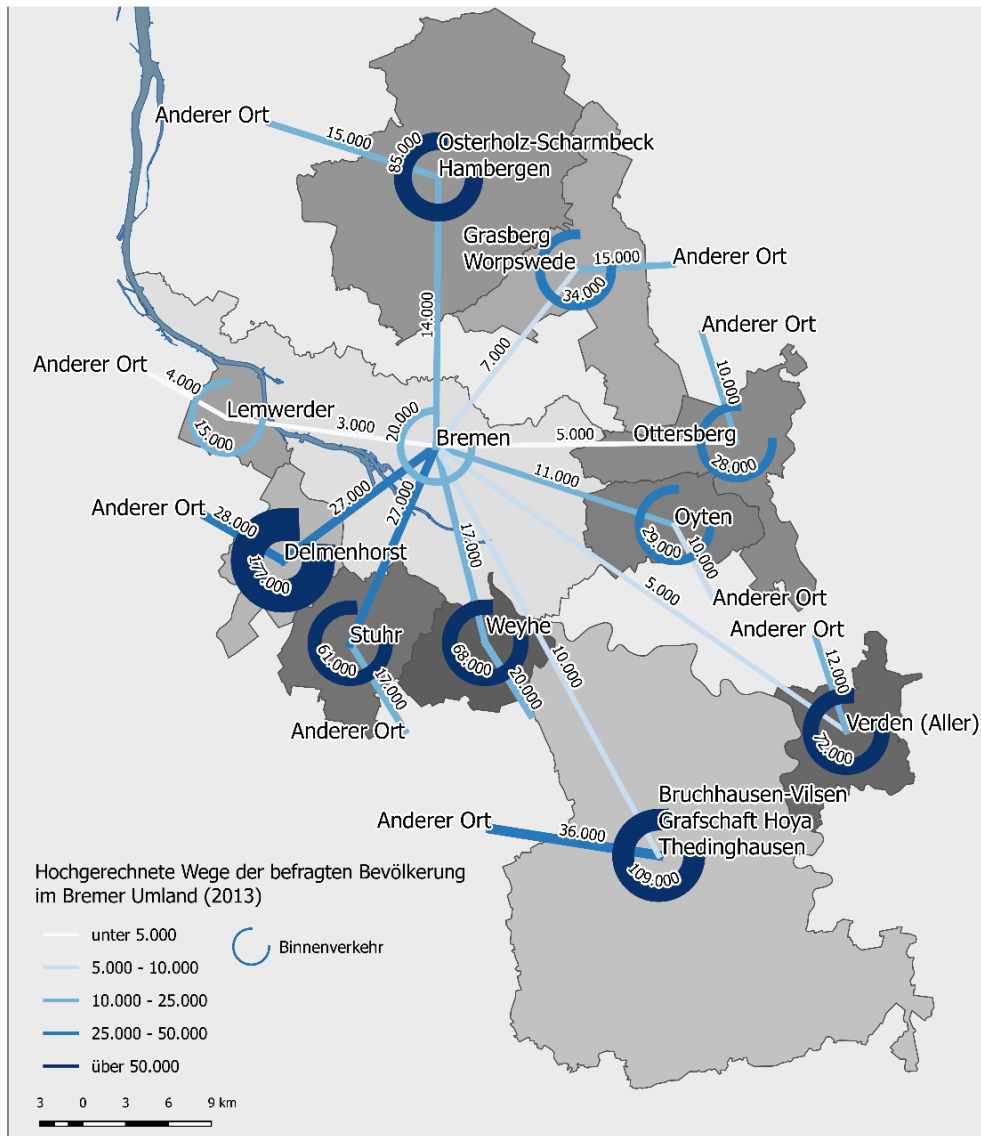


Abbildung 7-9 Räumliche Verflechtungen der SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland 2013; Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Insgesamt fanden 2013 täglich 150.000 Wege zwischen den SrV-Teilnehmergemeinden im Umland und Bremen statt. Diese Zahl beinhaltet die Wege der Umlandbewohner nach Bremen und die Heimfahrten von Bremen ins Umland – nicht aber die Wege von Auspendlern, die in Bremen wohnen und im Umland arbeiten. Ländliche Gemeinden wie Worpswede/Grasberg oder Ottersberg sind weniger auf Bremen als auf „andere Orte“ orientiert. Unter dieser Kategorie verbergen sich die Wege, die nicht in der Gemeinde bleiben und nicht nach Bremen gehen– überwiegend Wege in die nächstgelegenen Mittelzentren.

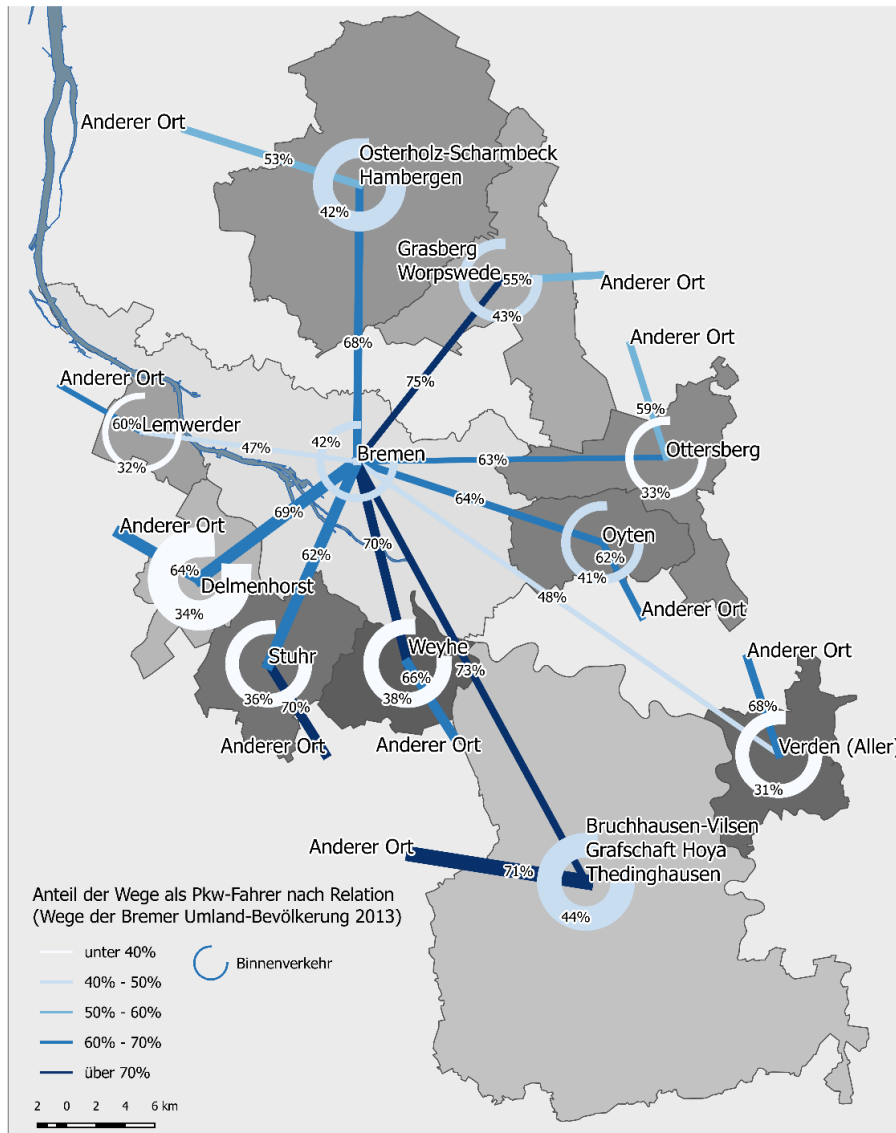


Abbildung 7-10 Räumliche Verteilung der Pkw-Fahrten SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland 2013; Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Die Auswertungen zur SrV 2013 haben gezeigt, dass bei den Fahrten nach Bremen der Pkw-Fahrer-Anteil stark von der Qualität der ÖPNV-Anbindung abhängt. Während der Anteil der Fahrten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den Städten zurückgelegt werden, zwischen Verden und Bremen mit 32 % am höchsten ist, ist der Anteil der ÖPNV-Pendler zwischen Stuhr bzw. Weyhe und Bremen sehr niedrig (Abbildung 7-11). Zwischen Verden und Bremen wurden 48 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt – zwischen Weyhe und Bremen hingegen 70 % (Abbildung 7-10).

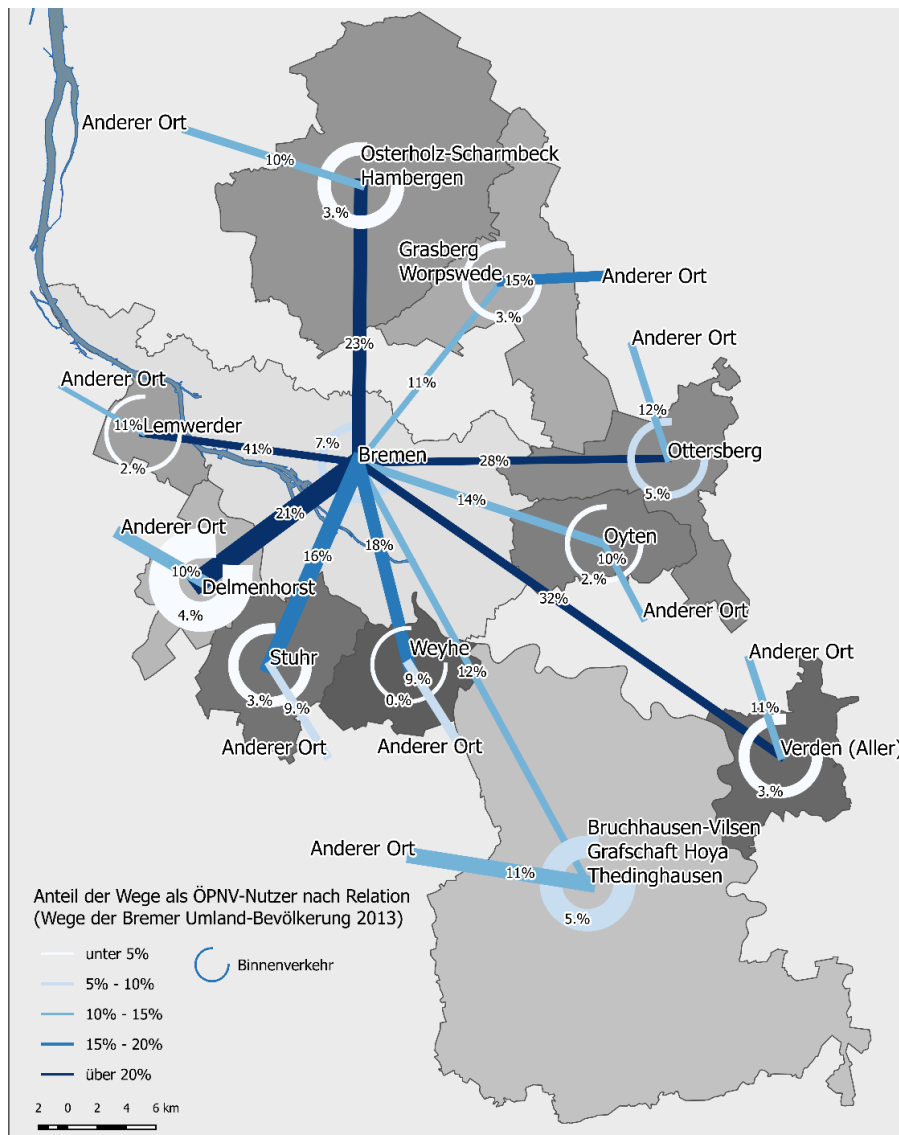


Abbildung 7-11 Räumliche Verteilung der ÖV-Fahrten der SrV-Teilnehmergemeinden im Großraum Bremen 2013;
Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Es ist festzustellen, dass die Ein- und Auspendler*innen sehr auf den MIV fokussiert sind. Dies führt zu vermeidbaren Überlastungen im Straßennetz und somit zu vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen, da hier Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert werden könnten.

7.4.2 Heutiges Netz und Angebot

Das Regionalbusnetz ist im Wesentlichen auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Weitere Verknüpfungspunkte sind der Bahnhof Vegesack sowie die Haltestellen Roland-Center und Gröpelingen. Für viele Fahrgäste ist zum Erreichen der Innenstadt oder auch anderer wichtiger Standorte wie der Überseestadt, der Airport-Stadt oder dem GVZ ein Umstieg auf den Stadtverkehr erforderlich.

Gemäß dem Nahverkehrsplan sind die Regionalbuslinien größtenteils in die Bedienungsebene 1 eingeordnet, d.h. Montag bis Freitag sollen diese Linien zwischen 6 und 20 Uhr mindestens im Stundentakt verkehren. Zurzeit erfüllen nicht alle Linien diesen Standard. So gibt es Lücken in der Nebenverkehrszeit und in den Tagesrandzeiten. Auf einzelnen Linien wird in der Hauptverkehrszeit das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Angebote zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr auf den verschiedenen Achsen sind nur zum Teil aufeinander abgestimmt. Am Wochenende verkehrt auf vielen Achsen ein zusätzliches Nachtbusangebot.

Folgende Abbildung zeigt beispielhaft das Angebot an Sonn- und Feiertagen in der Region. Die roten Punkte zeigen an welchen Haltestellen kein Angebot besteht.

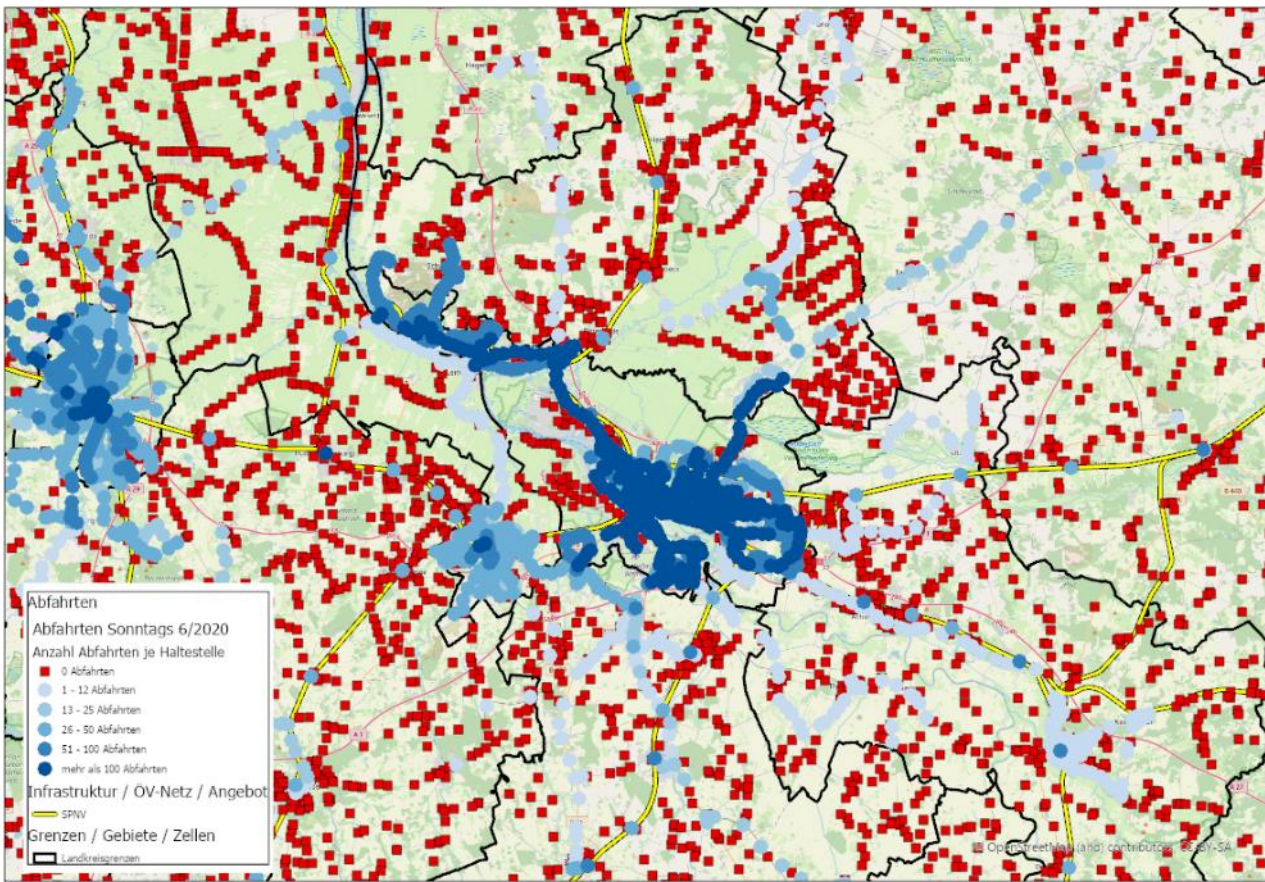


Abbildung 7-12: Abfahrten an Haltestellen sonntags

Durch die Umsetzung des Programms Landesbedeutsame Buslinien des Landes Niedersachsen hat der ZVBN auf vielen Relationen im Verbundraum das Angebot deutlich verbessern können. So wurde Dezember 2019 die Verbindung Bremen - Woppswede gestärkt. Landesbedeutsame Buslinien beinhalten ein garantiertes Taktangebot im Stundentakt von Montag bis Samstag. An Sonn- und Feiertagen muss mindestens eine Zweistundentakt angeboten werden. Auf vielen anderen Relationen ist im Bereich Freizeitverkehr am Wochenende das Angebot noch unzureichend. Die Fahrtenzahl und die Bedienungszeiten schränken die Nutzbarkeit stark ein.

7.4.3 Nachfrage

Folgende Abbildung zeigt die Anteile der Beförderungsfälle nach den verschiedenen Bereichen des ÖPNV in der Stadt Bremen.

Verbundzweig	Pers-Km	in %	Beförderungsfälle	in %
SPNV	3.091.512	60,8%	57.950	13,6%
Stadtverkehr (BSAG)	1.894.028	37,3%	362.690	84,9%
Regionalbus	96.463	1,9%	6.377	1,5%
Summe	5.082.003	100,0%	427.017	100,0%

Abbildung 7-13: Beförderungsfälle Stadt Bremen (Tageswerte Montag bis Freitag).

Quelle: VBN-Verkehrserhebung 2017-2019

In Summe nutzen rund 6.400 Fahrgäste täglich den Regionalverkehr. **Im Vergleich zum SPNV und zur BSAG spielt der Regionalbus eine untergeordnete Rolle.**

Die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind **in der Spitzenstunde gut ausgelastet**. Durch die Nutzung auch für innerbremische Verkehre kommt es zum Teil zu einer stärkeren Auslastung der Busse, **so dass nicht mehr allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden kann.**

7.4.4 Infrastruktur

Die Regionalbusse nutzen bis auf wenige Ausnahmen Haltestellen, die auch von der BSAG angefahren werden. Da die Haltestellen in der Regel ein Bordhöhe von 10 cm oder weniger aufweisen, bereitet die barrierefreie Nutzung für die Regionalbusse ein Problem. Zudem sind die Fahrzeuge in die LSA-Ansteuerung eingebunden.

Wesentliches Problem für die Regionalbusse ist die Verspätungsanfälligkeit.

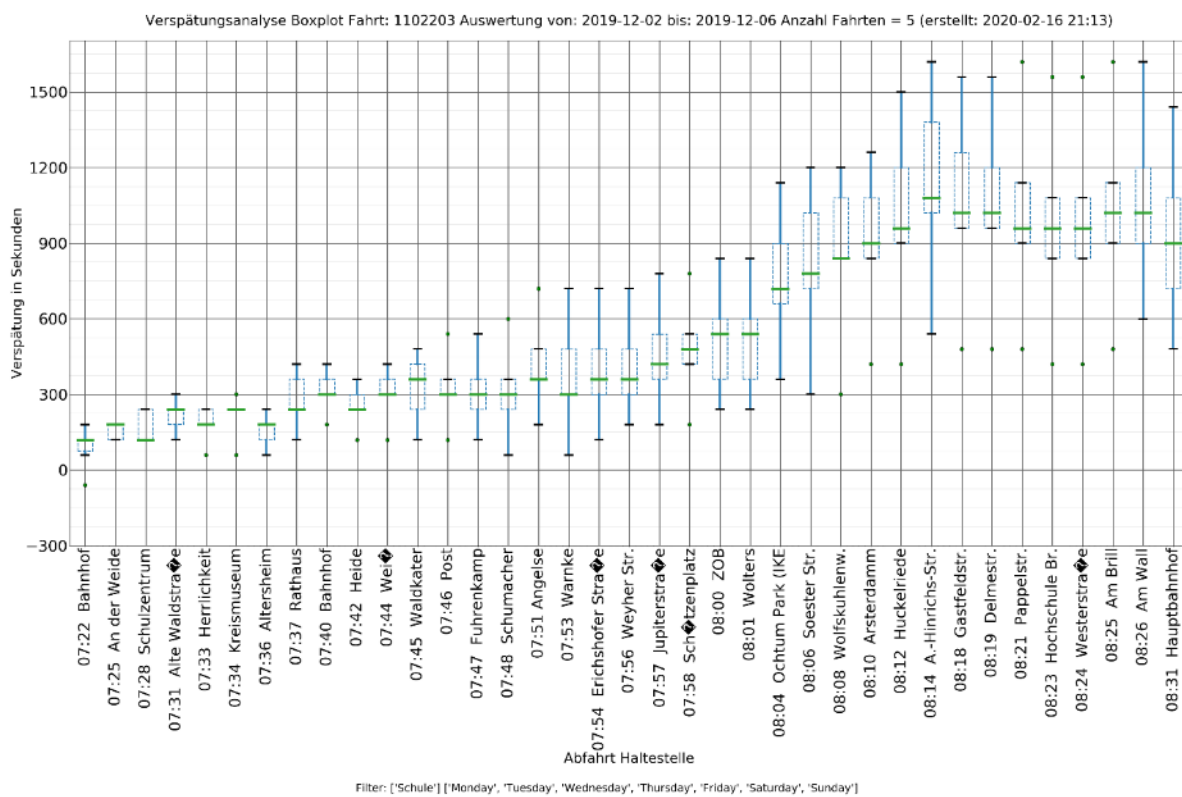


Abbildung 7-14: Verspätungsanalyse Linie 102

Obige Abbildung zeigt exemplarisch für die Linie 102 die Situation an Schultagen. So liegt die Verspätung morgens in der Regel bei bis zu 15 Minuten. **Ursache für die Verspätungen bei den Regionalbussen im Zulauf auf Bremen sind die Korridore auf denen die Busse gemeinsam mit dem Individualverkehr nach Bremen verkehren (z.B. Kattenturmer Heerstraße und Borgfelder Allee).**

Die Fahrzeuge verkehren nur auf kurzen Abschnitten auf unabhängigen Trassen, die sie dann auch mit den Fahrzeugen der BSAG nutzen.

Problematisch stellt sich insbesondere die Situation am im Regionalbusbereich am Hauptbahnhof dar. **Die betriebliche Abwicklung bereitet für die Regionalbusse und die BSAG Probleme.** Zudem wird die Anlage auch für den Schienenersatzverkehr genutzt. Die Ausfahrt „An der Weide“ führt häufig zu Verzögerungen. **Aufgrund der verschiedenen Fahrtbeziehungen und des hohen Anteils des Individualverkehrs bestehen hier auch keine weiteren Möglichkeiten zur Optimierung bzw. zur Steigerung der Kapazitäten.**

Die Anlage wurde auch nur teilweise für Gelenkbusse gebaut und die Wartepositionen sind für den heutigen Betrieb unzureichend.

Die Situation für den Fahrgast stellt sich unzureichend dar. Aufgrund der Nutzung durch andere Gruppen wurden Sitzgelegenheiten abgebaut. Insgesamt macht die Anlage eher einen heruntergekommenen Eindruck. Auch bestehen Defizite im Bereich der Barrierefreiheit (zu geringe Aufstellflächen und Bewegungsräume).



Abbildung 7-15: Regionalbusbereich Bremen Hauptbahnhof. Fotos: ZVBN

Am Bahnhof Mahndorf stellt sich die Situation ebenfalls problematisch dar, hier können die Regionalbusse nicht direkt die Anlage anfahren. Eine Nutzung als möglichen Verknüpfungs- und Linienendpunkt ist somit nicht möglich.

7.4.5 Tarif

Innerhalb der Stadt Bremen gilt das Prinzip „Eine Stadt ein Tarif“. **Für die angrenzenden Gemeinden gelten jedoch häufig tarifliche Sonderregelungen.** So kommt für verschiedene Verbindungen aus Richtung Norden die Zone 101 weiterhin zur Anwendung.

Auch sind einige Gemeinden im Umland in zwei Zonen aufgeteilt. Dies führt insbesondere im Vergleich zu Relationen innerhalb Bremens zu Tarifsprüngen. Auch gibt es noch unterschiedliche tarifliche Regelungen, so ist z.B. der Erwerb des BOB-Tickets im Regionalbus nicht möglich; durch eine Umsetzung von BOB auf dem Handy soll dies ab 2021 ermöglicht werden. Da das Angebot der Fähren in Bremen-Nord nicht in den VBN eingebunden ist, führt dies in der Auskunft zu einer unvollständigen Preisauskunft und auch in der Summe zu einem unattraktiven Fahrpreis.

7.4.6 Fahrgastinformation

Das Angebot des Stadtverkehrs und der Regionalbusse ist für den Fahrgast nicht als einheitliches Angebot wahrnehmbar. So werden die Fahrpläne BSAG und Regionalbus an unterschiedlichen Plätzen und unterschiedlicher Form an den Haltestellen dargestellt. Auch die unterschiedlichen Regelungen zum Einstieg bei Stadt- und Regionalbussen führen zu Irritationen beim Fahrgast.

7.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

Zunehmende Bedeutung des Stadt-Umland-Verkehrs:

- Die Prognose geht von steigenden Einwohnerzahlen in Bremen und umzu aus. Die Zunahme der Bevölkerung wird sich voraussichtlich auch im Verkehrsgeschehen widerspiegeln.
- Die Zahl der Einpendler*innen nach Bremen hat zugenommen.
- Die Bewohner*innen der Nachbarkommunen sind deutlich autoaffiner als die Bremer*innen. Dies gilt insbesondere für Wege zur Arbeit.

- In Kommunen, welche eine attraktive ÖV-Anbindung an Bremen haben (Delmenhorst, Verden), gibt es mehr Haushalte ohne Pkw.

Nachfrage:

- Im Vergleich zum SPNV und zur BSAG spielt der Regionalbus eine untergeordnete Rolle
- In der Spitzenstunde kann nicht allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden kann.

Infrastruktur:

- Wesentliches Problem für die Regionalbusse ist die Verspätungsanfälligkeit.
- Ursache für die Verspätungen sind die Korridore auf denen die Busse gemeinsam mit dem Individualverkehr nach Bremen verkehren (z.B. Kattenturmer Heerstraße und Borgfelder Allee).
- Die betriebliche Abwicklung am ZOB bereitet für die Regionalbusse und die BSAG Probleme. Der Individualverkehr am Knotenpunkt verhindert die Optimierung bzw. zur Steigerung der Kapazitäten.

Tarif:

- Für die angrenzenden Gemeinden gelten häufig tarifliche Sonderregelungen.

Fahrgastinformation:

- Das Angebot des Stadtverkehrs und der Regionalbusse ist für den Fahrgast nicht als einheitliches Angebot wahrnehmbar.

8 Anlagen

1 – Übersicht VEP-Maßnahmen / Status Umsetzung (Kapitel 2.1)

2 – Betrachtung Durchgangsverkehre (Kapitel 4.3.5.2)

Maßnahme	Status IST	Status Soll	
BS.1	A 281 Ringschluss	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
BS.1a	Neubau der B212n	in Bearbeitung	in Bearbeitung
BS.2	Seitenstreifenfreigabe A27	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
BS.3	Ausbau VBA A27/A1	In Betrieb	In Betrieb
	Fahrradfreundlicher Umbau an 19 Knotenpunkten des		
BS.4	Hauptstraßennetzes	In Betrieb	In Betrieb
BS.5	Rückbau Neuenlander Straße sowie Anpassungen der LSA	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
BS.6	Umbau Heinrich-Plett-Allee aufgrund Strabverlängerung	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
BS.7	Umbau Kirchhuchtinger Landstraße aufgrund Strabverlängerung	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
BS.8	Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
BS.9	Beseitigung der höhengleichen BÜ in Oberneuland (laufende Umsetzung)	In Betrieb	In Betrieb
BS.10	Anbindung Wohnpark Achterdiek, Ausbau der Verbindungsstrecke	In Betrieb	In Betrieb
BS.11	Sanierung Zeppelin Tunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
BS.12	Erweiterung der Anbindung Gewerbepark Hansalinie	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
	Verlängerung Peenemünder Straße zur Erschließung		
BS.17	Gesundheitspark	In Betrieb	In Betrieb
A.1	Ausbau der A1	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.2	Neubau der B6n	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.3	Neubau der B213n	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.3a	Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.4	Neue Anschlussstelle Achim-West	in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.5	Ausbau Habenhauser Brückenstraße	in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.6	Umbau Kreuzung Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße	in Bearbeitung	In Betrieb
A.7	Umbau Kreuzung Borgwardstraße / Habenhauser Brückenstraße	in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.8	Bessere Ampelschaltungen auf der Habenhauser Brückenstraße	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.9	Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.11	Umbau Westzufahrt Stephanibrücke	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.12	Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.13	Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6	in Bearbeitung	In Betrieb
A.14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. / Hindenburgerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
	Optimierung B6 / Fly-Over im Zubringer Überseestadt über den		
A.14a	Utbremer Kreisel	In Betrieb	In Betrieb
A.15	Verlängerung Am Gaswerkgraben	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
A.17	Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	in Bearbeitung	In Betrieb
A.18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.19	Bessere Ampelschaltungen auf der Burger und Grambker Heerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.20	Bessere Ampelschaltungen auf der Osterholzer Heerstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
A.21	Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.22	Bessere Ampelschaltungen auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafenrandstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
A.24	Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.26	Ertüchtigung Wardamm	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
A.27	Bessere Straßenunterhaltung	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
A.28	Geschwindigkeits-überwachung	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
B.1	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
B.3	Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
C.1	Begegnungszone in Wohnquartieren	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.1b	Begegnungszone in NVZ	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.2	Mehr Platz für Fußgänger	in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.4	Fußverkehrskonzepte	in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.5	Stadtteilpläne weisen neue Wege	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
C.6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.7	Mehr Grün in Straßen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.8	Stadtmöbel	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung

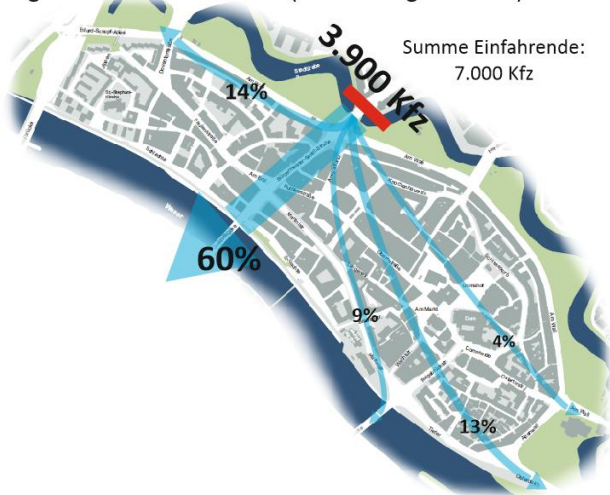
C.9	Straßensperrung für belebte Straßen Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.10		(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.12	Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
C.13	Umgestaltung Kirchbachstraße / Kurfürstenallee / Gete	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
C.14	Umgestaltung Bf. Blumenthal	In Betrieb	In Betrieb
C.15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	in Bearbeitung	in Bearbeitung
BS.15	Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Str./Zur Vegeacker Fähre	in Bearbeitung	in Bearbeitung
BS.16	Verbesserung Fahrbahnquerung im Bereich Georg-Gleistein-Straße / Kirchheide / Achterrut (Hst. G.-Heinemann-Bürgerhaus)	in Bearbeitung	In Betrieb
D.1	Qualitätsmanagement zur Mangelbehebung	in Bearbeitung	In Betrieb
D.2	Scherbentelefon	In Betrieb	In Betrieb
D.3	Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.4	Grüne Welle für den Radverkehr	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.6	Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
D.7	Mehr Markierungen für Radverkehr	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.8	Fahrradstraßen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.9	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Vegesack für den Radverkehr	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
D.11	Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.12	Fahrradwegweisung	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.13	In Einbahnstraßen in Gegenrichtung radfahren	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.14	Radverkehrsnetz verdichten	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
D.15	Premiumroute HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.16	Premiumroute Huchting - Innenstadt - Uni - Lilienthal	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.17	Premiumroute Obervieland -Neustadt - Woltmershausen - GVZ	in Bearbeitung (Abschnitt Stadtstrecke)	in Bearbeitung
D.19	Premiumroute Kleiner Ring	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.19b	Premiumroute Großer Ring: Woltmershausen - Grolland (Ochtumdeich) - Obervieland - neue Weserbrücke A1 - Hemelingen - Gartenstadt Vahr - Schwachhausen- Findorff - Walle - neue Fähre (im unteren Pfad nur rechts der Weser)	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.19c	Premiumroute halber Großer Ring: Überseestadt - Bürgerpark - Sebaldsbrück - Hemelingen	(noch) nicht in Bearbeitung	
D.20	Premiumroute Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.20a	Premiumroute Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.21	Premiumroute Gartenstadt Vahr - Osterholz	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe - Stadtwerder - Altenwall	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Habenhausen)	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.24	Bessere Radabstellanlagen	in Bearbeitung	in Bearbeitung
D.25	Unterhaltung von Radabstellanlagen	in Bearbeitung	In Betrieb
D.26	Serviceangebote für den Radverkehr	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
D.27	Schutzstreifen H.-H.-Meier-Allee	In Betrieb	In Betrieb
BS.18	Gleisverbindung Steubenstraße	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
BS.19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	fest terminiert und finanziert	In Betrieb
BS.20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	in Bearbeitung	In Betrieb
BS.21	Maßnahmen im Busnetz	in Bearbeitung	In Betrieb
BS.22	Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)	in Bearbeitung	In Betrieb
BS.23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV	in Bearbeitung	in Bearbeitung
BS.24	Verbesserte Tarifangebote	in Bearbeitung	In Betrieb
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.2	Straßenbahnverbindung Horn	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.4	Straßenbahn nach Osterholz	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	in Bearbeitung	In Betrieb
E.7	Keine Behinderung durch Falschparker	in Bearbeitung	In Betrieb
E.8a	Fähre Waterfront - Woltmershausen - Überseestadt	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.9	Anpassung Regiobusnetz	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung

E.11	Verbessertes Busnetz	in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.12	Viertelstundentakt auf der RS1	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
E.13	Halbstundentakt auf der RS2	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
E.14	Halbstundentakt auf der RS3	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
E.15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.16	Haltepunkt Mittelhuchting	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.17	Haltepunkt Grambke	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	in Bearbeitung	in Bearbeitung
E.19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.20	Haltepunkt Arbergen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.21	Haltepunkt Steubenstraße	(noch) nicht in Bearbeitung zurückgestellt nach	(noch) nicht in Bearbeitung
E.22	Haltepunkt Marßel	Detailprüfung zurückgestellt nach	(noch) nicht in Bearbeitung
E.22b	Haltepunkt Farge Ost	Detailprüfung	(noch) nicht in Bearbeitung
E.23b	Bessere Fahrplanabstimmung	in Bearbeitung	In Betrieb
BS.13	Umbau Osterfeuerberger Ring	im Bau	in Bearbeitung
BS.14	Neugestaltung der Münchener Straße	In Betrieb	In Betrieb
F.1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.1	Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.2	Neuordnung Bismarckstr.	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.3	Neuordnung Am Dobben	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.4	Neuordnung Sielwall	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.5	Neuordnung Kornstr.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.5a	Neuordnung Violenstraße	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.6	Umnutzung Utbremer Ring	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.7	Umnutzung Fürther Str.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Straße	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.10	Umnutzung Herdentorsteinweg / Bahnhofstr.	In Betrieb/(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.11	Umnutzung Daniel-v.-Büren-Str.	in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.12	Umnutzung Am Dobben	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.14	Umnutzung Außer der Schleifmühle	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.15	Umnutzung Parkallee (Rembertitunnel - Stern)	In Betrieb	In Betrieb
F.16	Umnutzung Langemarckstr.	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.17	Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.17a	Mahndorfer Heerstraße	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.17b	Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstr.	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.17c	Neugestaltung Ehlersdamm	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.18	Umgestaltung Buntentorsteinweg	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.21	Rückbau Hochstraße Am Wall	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.22	Umgestaltung Hansestraße	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.22a	Umgestaltung Huchtinger Heerstraße	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.22b	Umgestaltung Habenhauser Landstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
F.22c	Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
F.22d	Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger	in Bearbeitung	in Bearbeitung
F.23	Bremen baut Barrieren ab	noch nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	in der Umsetzung	In Betrieb
G.2	Reduzierung des Parkraums	in Bearbeitung	in Bearbeitung
G.3	Konsequente Parkverbote	in Bearbeitung	in Bearbeitung
H.1	P+R am Bf Oberneuland	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
H.2	Verbesserung der P+R-Anlagen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
H.3	Öffentlichkeitsarbeit für P+R	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
H.4	mehr Car-Sharing	in Bearbeitung	in Bearbeitung
H.5	Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
H.6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	In Betrieb	in Bearbeitung
H.7	mehr B+R	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
H.8	besseres B+R	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
H.9	Park + Bike	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
H.10	neuer Busbahnhof	fest terminiert und finanziert	in Bearbeitung
I.1	Bereitstellung von Verkehrsdaten	in Bearbeitung	In Betrieb

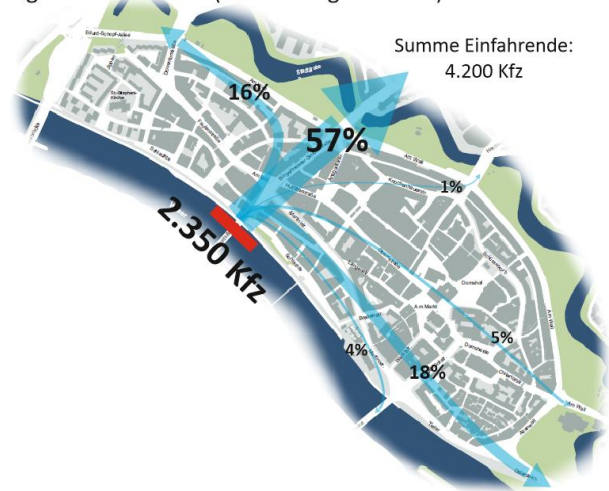
I.2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	in Bearbeitung	in Bearbeitung
I.3	Mobilitätsberatung für Neubürger	In Betrieb	in Bearbeitung
I.4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
I.5	Multimodales Datenportal	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
I.6	Einführung einer Mobilitätskarte	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
I.7	Förderung zielgruppenorientierter Projekte	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
J.1	Elektromobilität bei der BSAG	in Bearbeitung	in Bearbeitung
J.2	Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
K.1	Mehr Tempo 30	in der Umsetzung	in Betrieb
K.2	Straßensperrung an Schulstandorten	(noch) nicht in Bearbeitung	in Betrieb
K.3	Aufwertung von Angsträumen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
K.4	Markierung von Haltelinien auf Radwegen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern	in Bearbeitung	in Betrieb
K.6	Einmündungen standardisieren	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung
K.7	Beleuchtung von Radwegen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
K.8	Verkehrssicherheitskonzept	in Bearbeitung	in Betrieb
L.1	Kampagne für das Zufußgehen	in Bearbeitung	In Betrieb
L.2	Kampagne für das Radfahren	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
L.3	Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
L.4	Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	in Bearbeitung	In Betrieb
L.5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	in Bearbeitung	In Betrieb
L.6	Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	In Betrieb	In Betrieb

Anlage 2

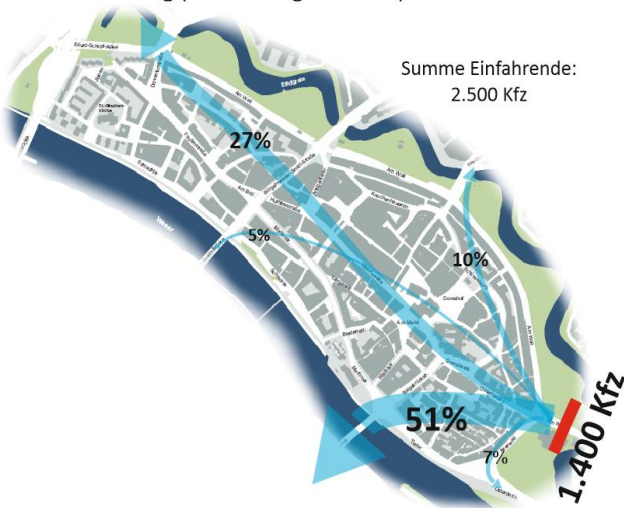
Durchgangsverkehrsrelationen
Bürgermeister-Smidt-Straße (Donnerstag 5-22 Uhr)



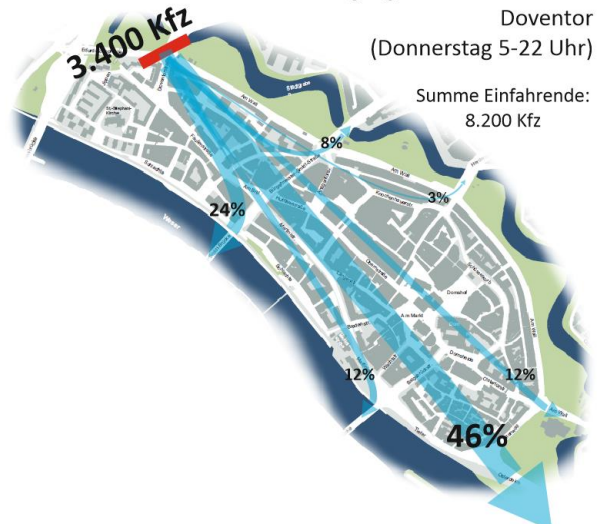
Durchgangsverkehrsrelationen
Bgm.-Smidt-Brücke (Donnerstag 5-22 Uhr)



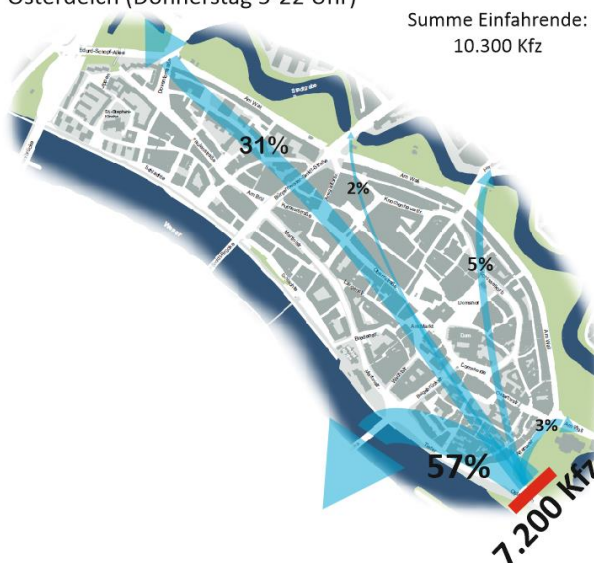
Durchgangsverkehrsrelationen
Ostertorsteinweg (Donnerstag 5-22 Uhr)



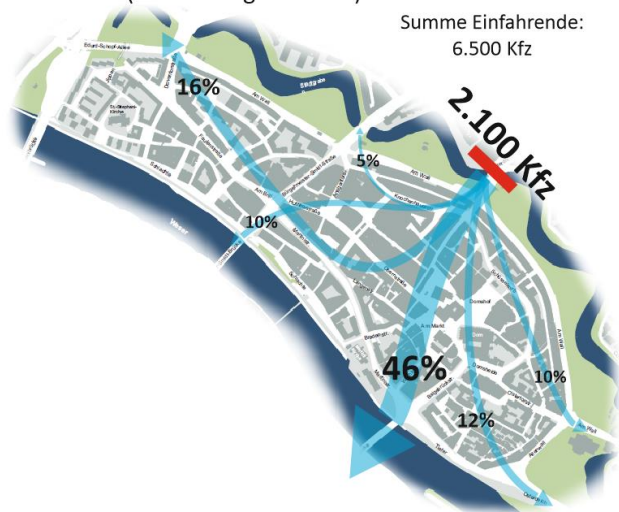
Durchgangsverkehrsrelationen
Doventor
(Donnerstag 5-22 Uhr)



Durchgangsverkehrsrelationen
Osterdeich (Donnerstag 5-22 Uhr)



Durchgangsverkehrsrelationen
Herdentor (Donnerstag 5-22 Uhr)



Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

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

Consult Team Bremen

Gestaltung

Consult Team Bremen

