



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:





## 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 (ZVBV) 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 Bahnhaltepunkte.*

*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

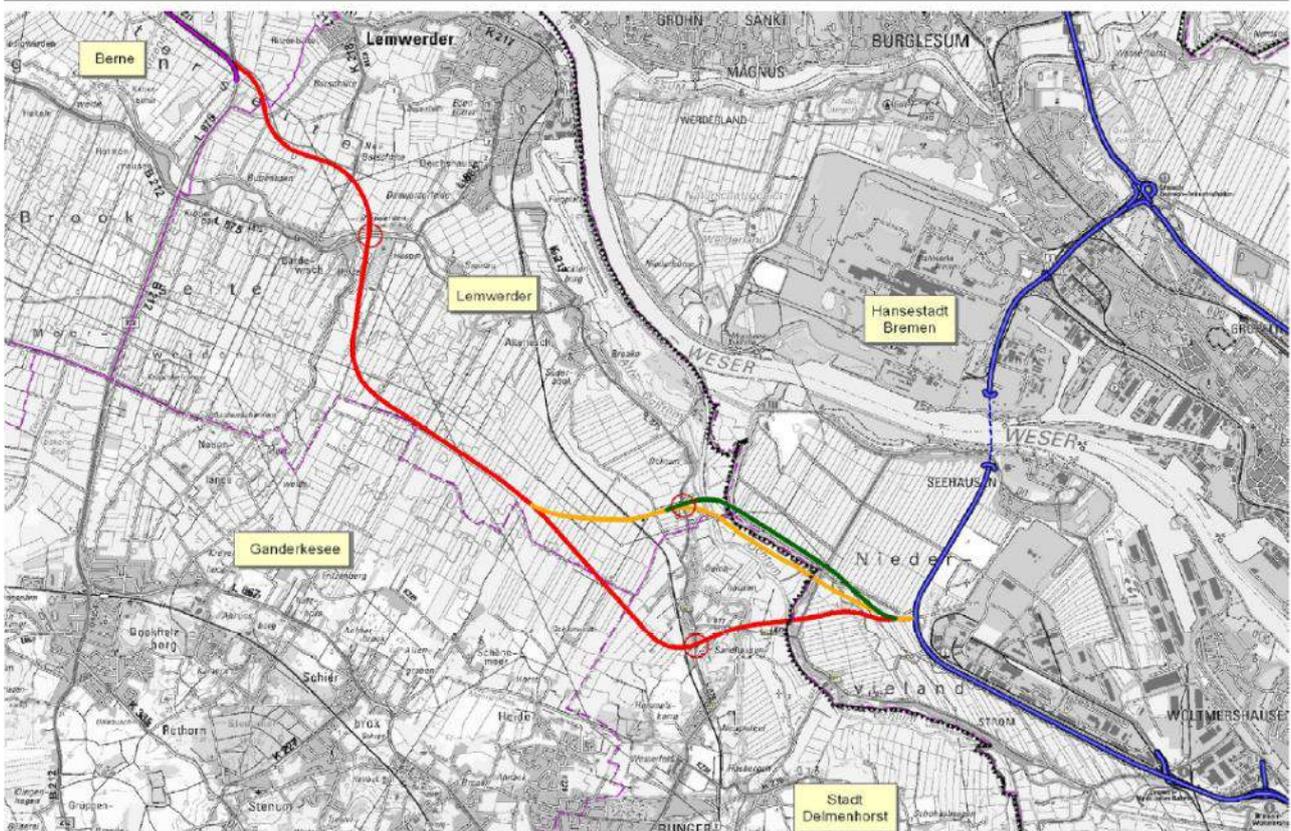
Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr

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 Mittelschuchting 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.

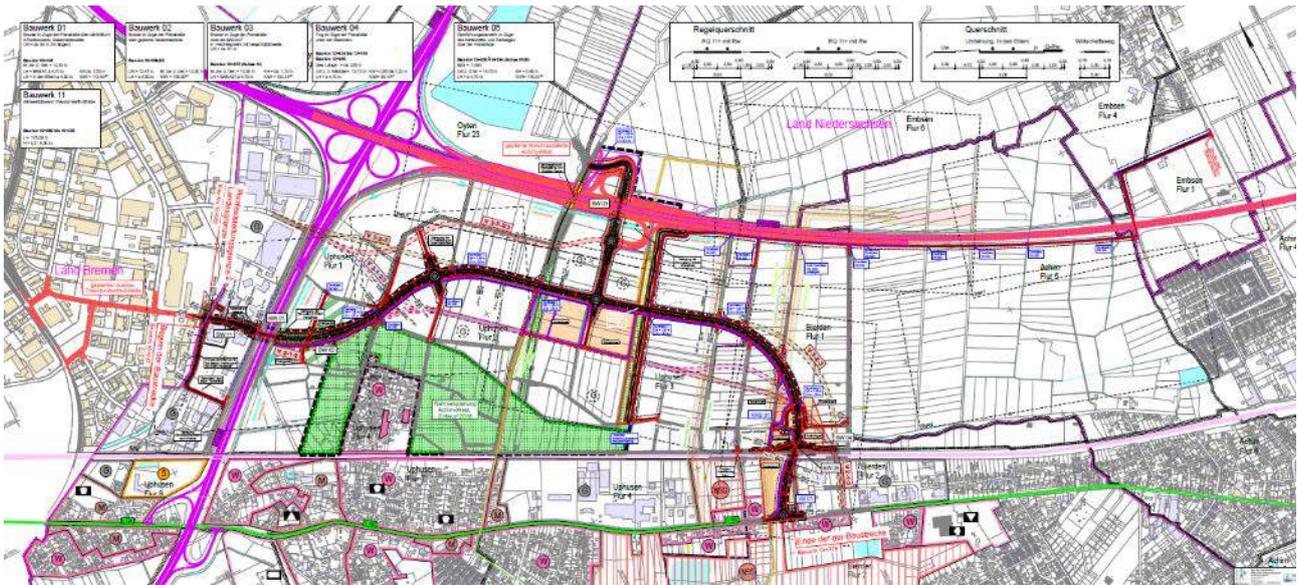


Abbildung 2-3 Übersichtsplan Anschlussstelle Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße

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.

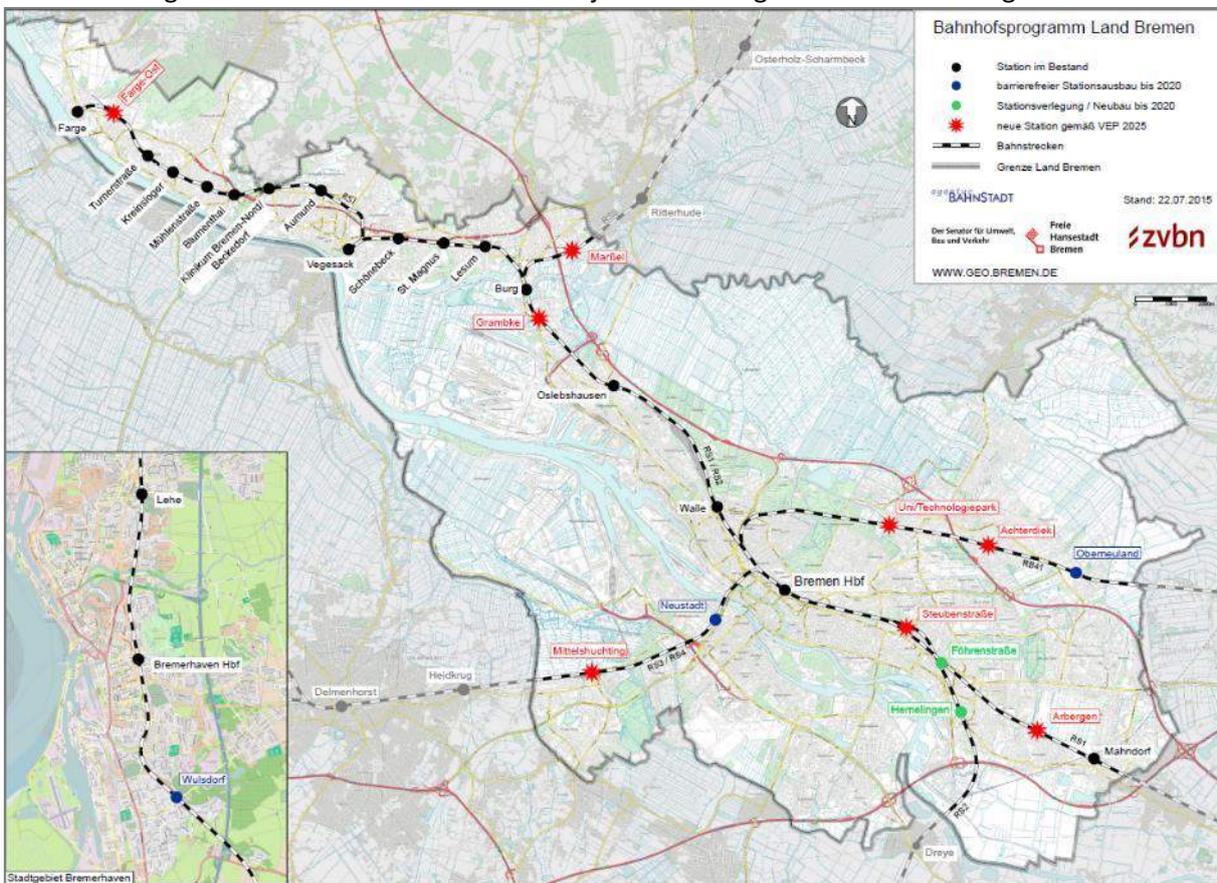


Abbildung 2-4 Ausbauplanung gemäß VEP, Stand 2015

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



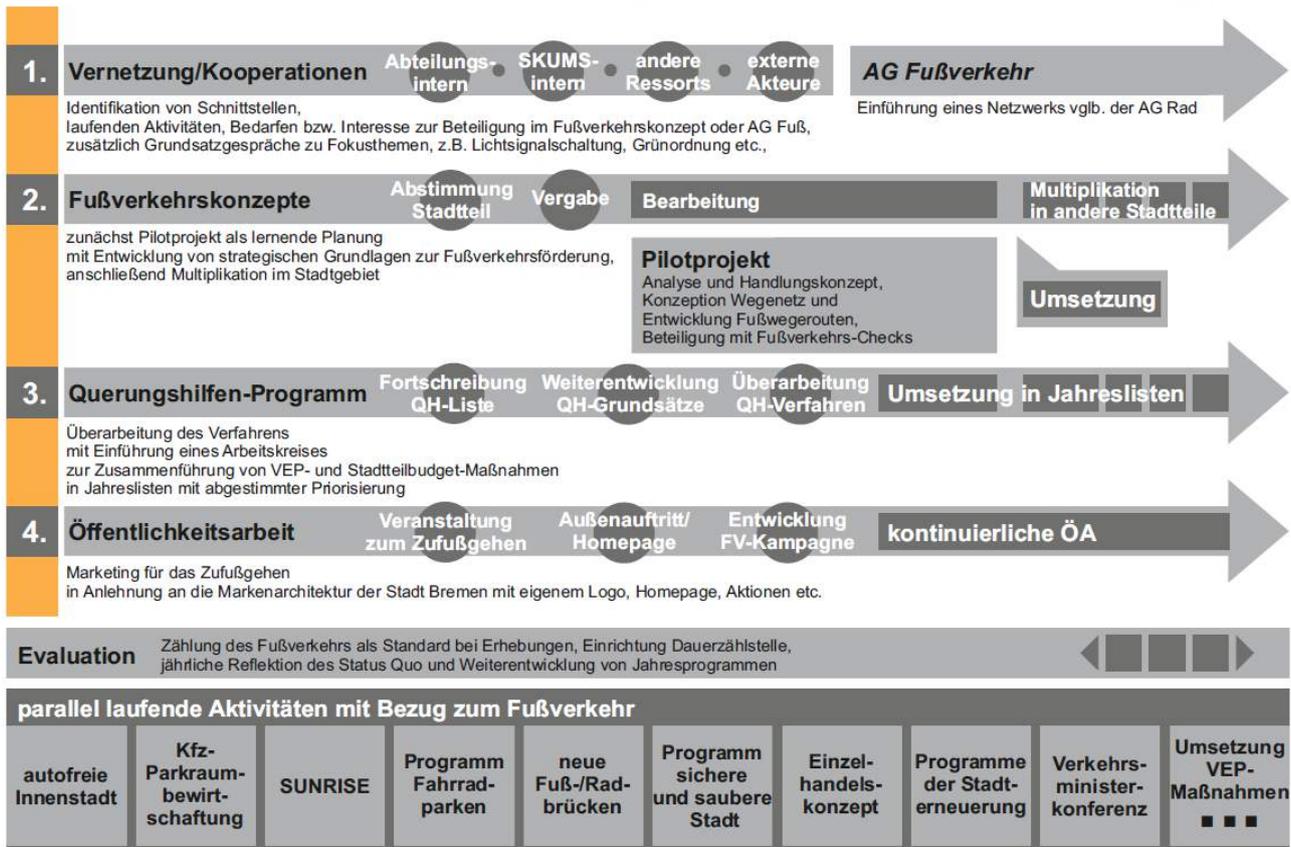
Abbildung 2-6 Neue Querungshilfe am Osterdeich; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr

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.

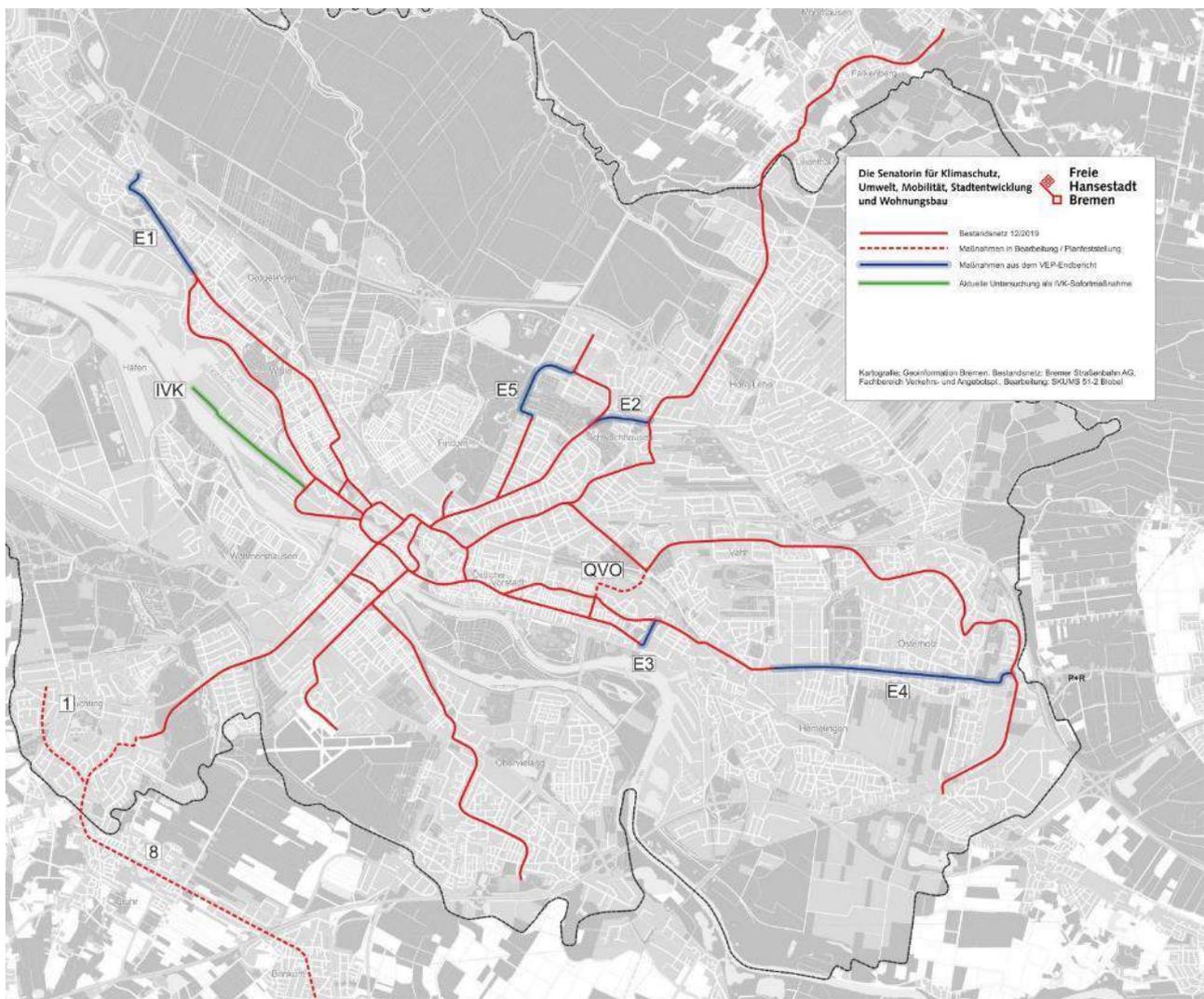


Abbildung 2-12 Straßenbahnnetz; Quelle: Eigene Darstellung, SKUMS

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	◆				■*)	■
Mittelshuchting	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	
		■	Umsetzung wegen geringer Nachfrage unwahrscheinlich		■	vsl. nur mit hohem Aufwand machbar	
*) 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

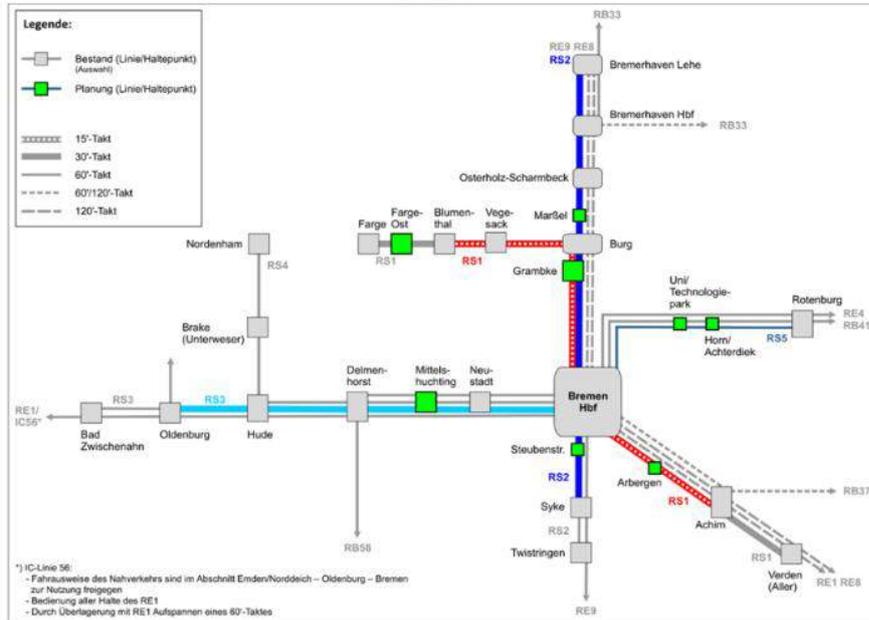


Abbildung 2-14 Angebotsverdichtungen im Netz der Regio-S-Bahn, Quelle: SPNV-Plan, 2015

## Übersichtskarte

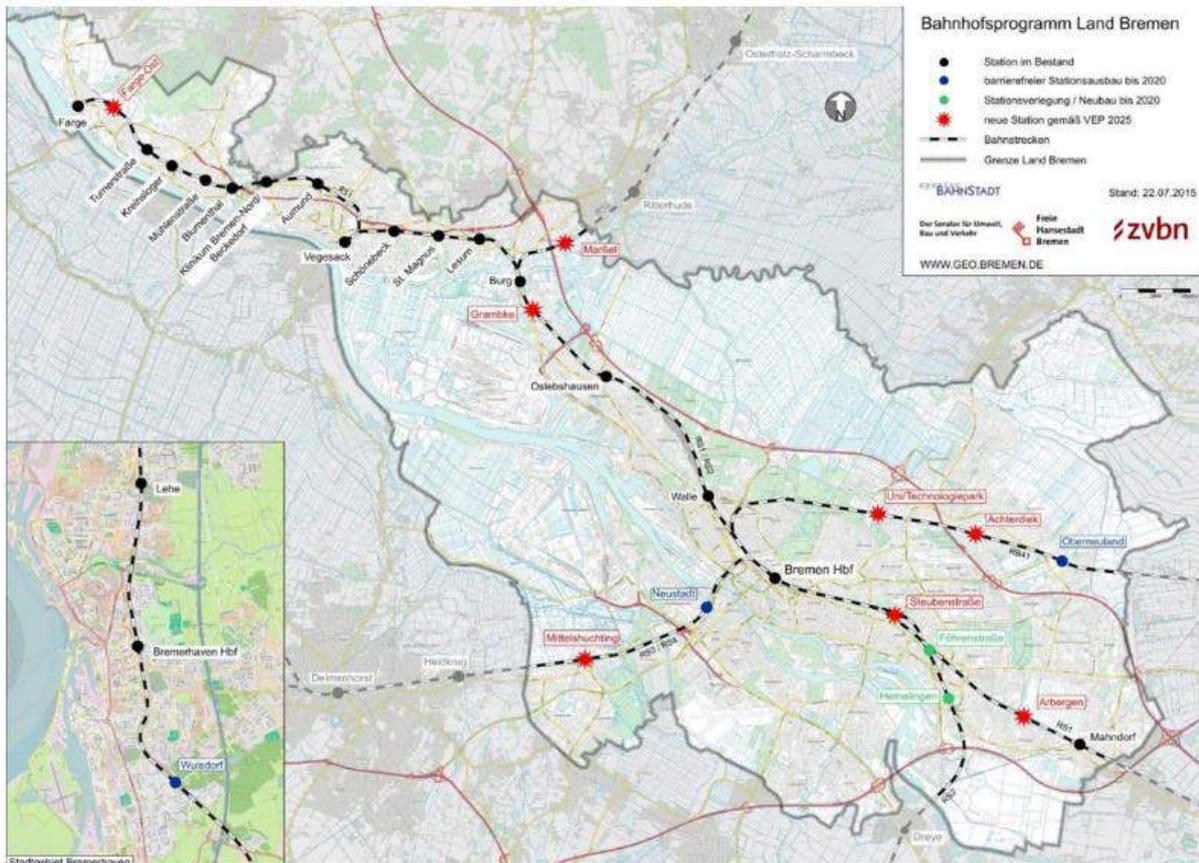
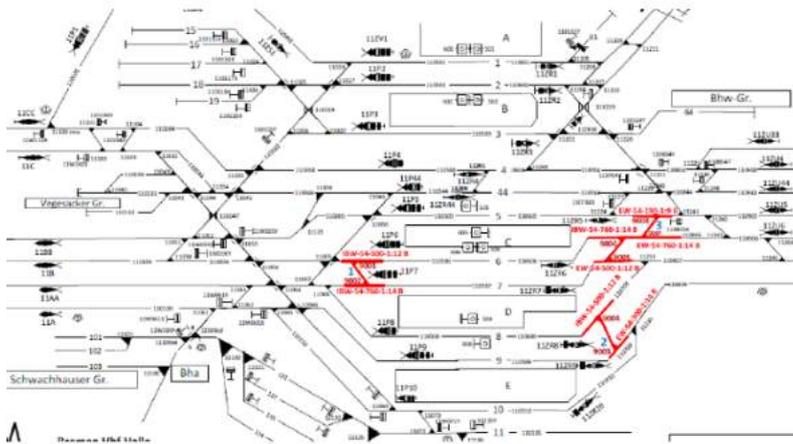


Abbildung 2-15 Bahnhofsprogramm Land Bremen; Quelle: Agentur Bahnstadt

## Ausweitung SPNV-Angebot Infrastrukturausbau der DB Netz AG in Bremen Hbf.



### Maßnahmen

- 3 zusätzliche Gleisverbindungen
- Abgestufte Einfahrtsgeschwindigkeiten
- Neue Zugdeckungssignale Gleis 5-9

Abbildung 2-16 Anpassung Erweiterung Gleisplan Bremen Hauptbahnhof; Quelle DB Netz AG, 2019

Nach längeren Debatten wurde im Juni 2020 die Entscheidung für die Lage des Haltepunkts Universität/Technologiepark (E.18) entschieden und die Planungen für diesen Haltepunkt sowie den Haltepunkt Horn/Achterdiek (E.19) können beauftragt werden. Zur Strukturierung der möglichen neuen Haltepunkte und Setzung einer Priorisierung erfolgte eine Bewertung aus Sicht der Stadtentwicklung und der Eisenbahnplanung; einige Haltepunkte sind schwer erschließbar und liegen abseits der Siedlungsschwerpunkte (E.22), weisen kein Potential auf (Farge-Ost, E.22b) bzw. sind nur in Verbindung mit einer Erweiterung der Streckenkapazität herstellbar (E.17, Grambke)

Vieles wurde nicht beplant aufgrund fehlender Personalkapazitäten, was auch mit den dargestellten Verzögerungen in den Straßenbahnausbauprojekten und den dort gebundenen Personalkapazitäten zusammenhängt.

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.

### 2.2.5 Maßnahmenfeld F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

Umgesetzt wurde die Umgestaltung der Münchner Straße (BS.14), die Umgestaltung des Herdentorsteinwegs als Teil der Maßnahme F.10 (Umnutzung Herdentorsteinweg/Bahnhofstraße) wurde realisiert ebenso wie die Umnutzung der Parkallee (F.15, Rembertitunnel-Stern). Dies wurde bereits in Kapitel Radverkehr dargestellt.



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.

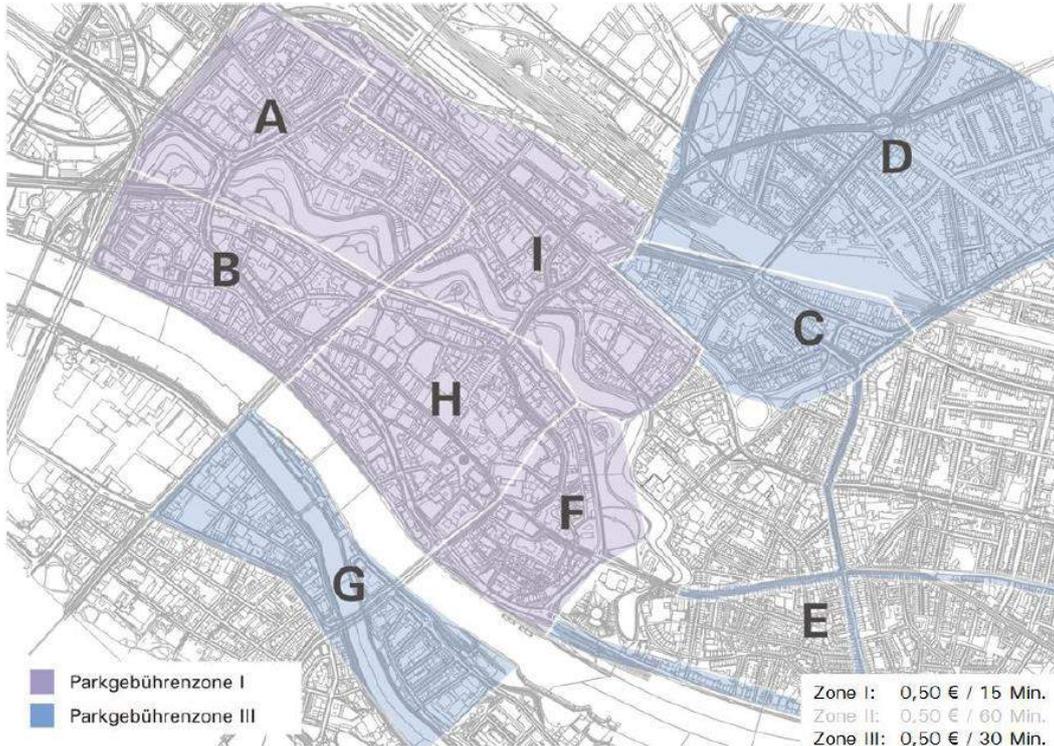


Abbildung 2-20 Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung (Gebührenstand aktuell (Juni 2020))

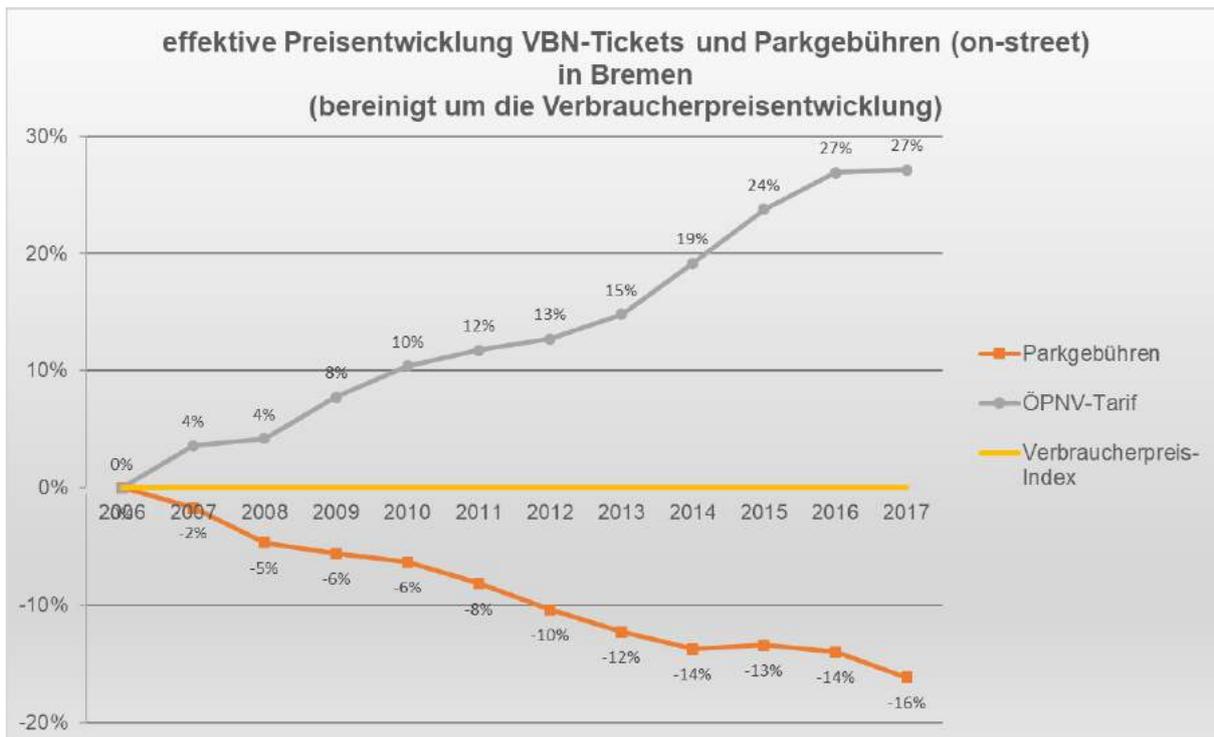


Abbildung 2-21 Vergleich der effektiven Preisentwicklung der VBN-Tarife und Parkgebühren in Bremen

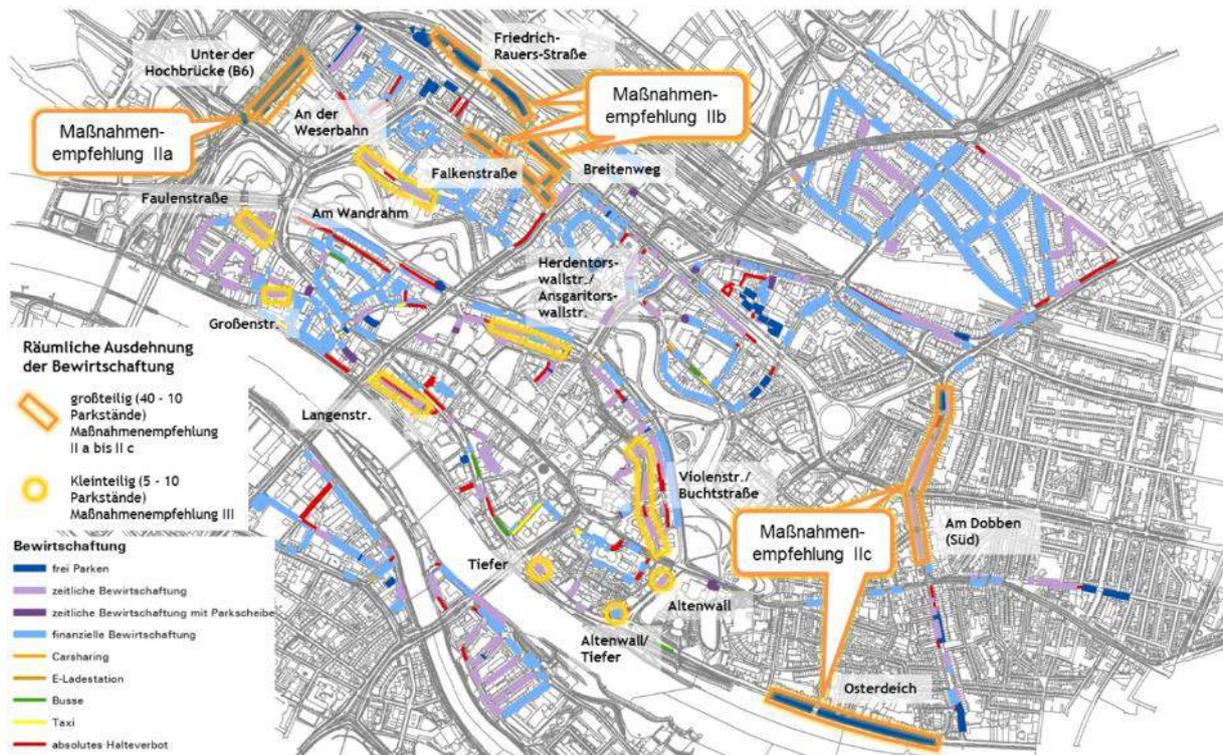


Abbildung 2-22 Einzelmaßnahmen der räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung;  
Quelle: Gutachten ARGUS 2018

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 Findorfftunnels 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.

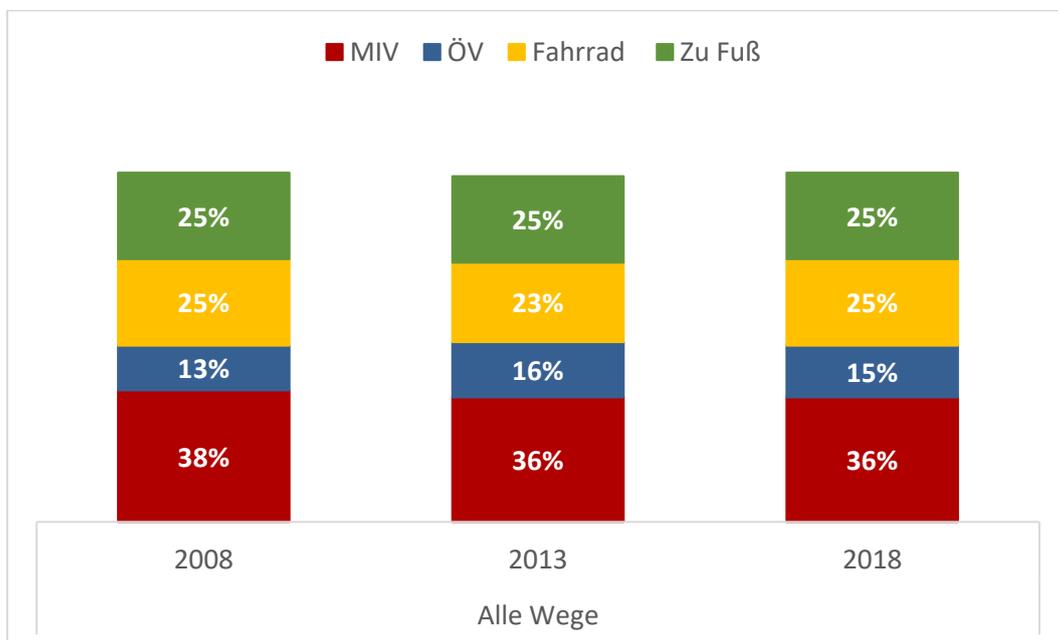


Abbildung 2-26 Modal Split nach spezifischen Verkehrsaufkommen, Alle Wege; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

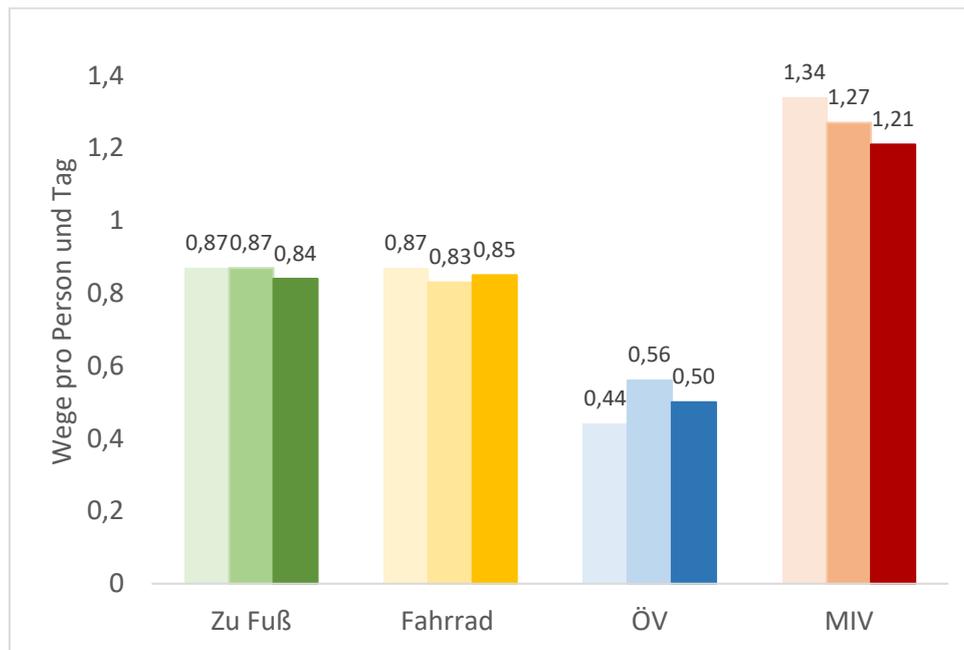


Abbildung 2-27 Anzahl der Wege pro Person/Tag je Verkehrsmittel, Vergleich 2008, 2013, 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2008, 2013, 2018

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.**

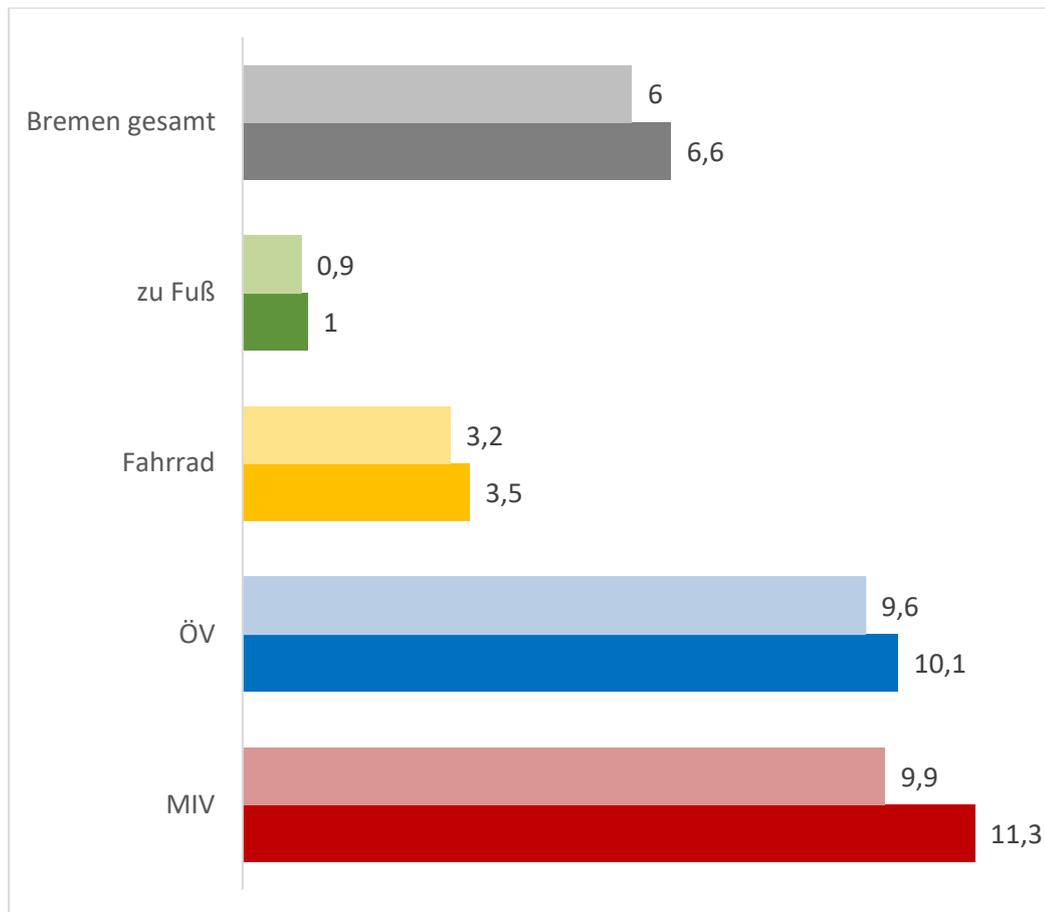


Abbildung 2-28 Mittlere Entfernungen [km] je Weg 2013 und 2018;  
Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

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.

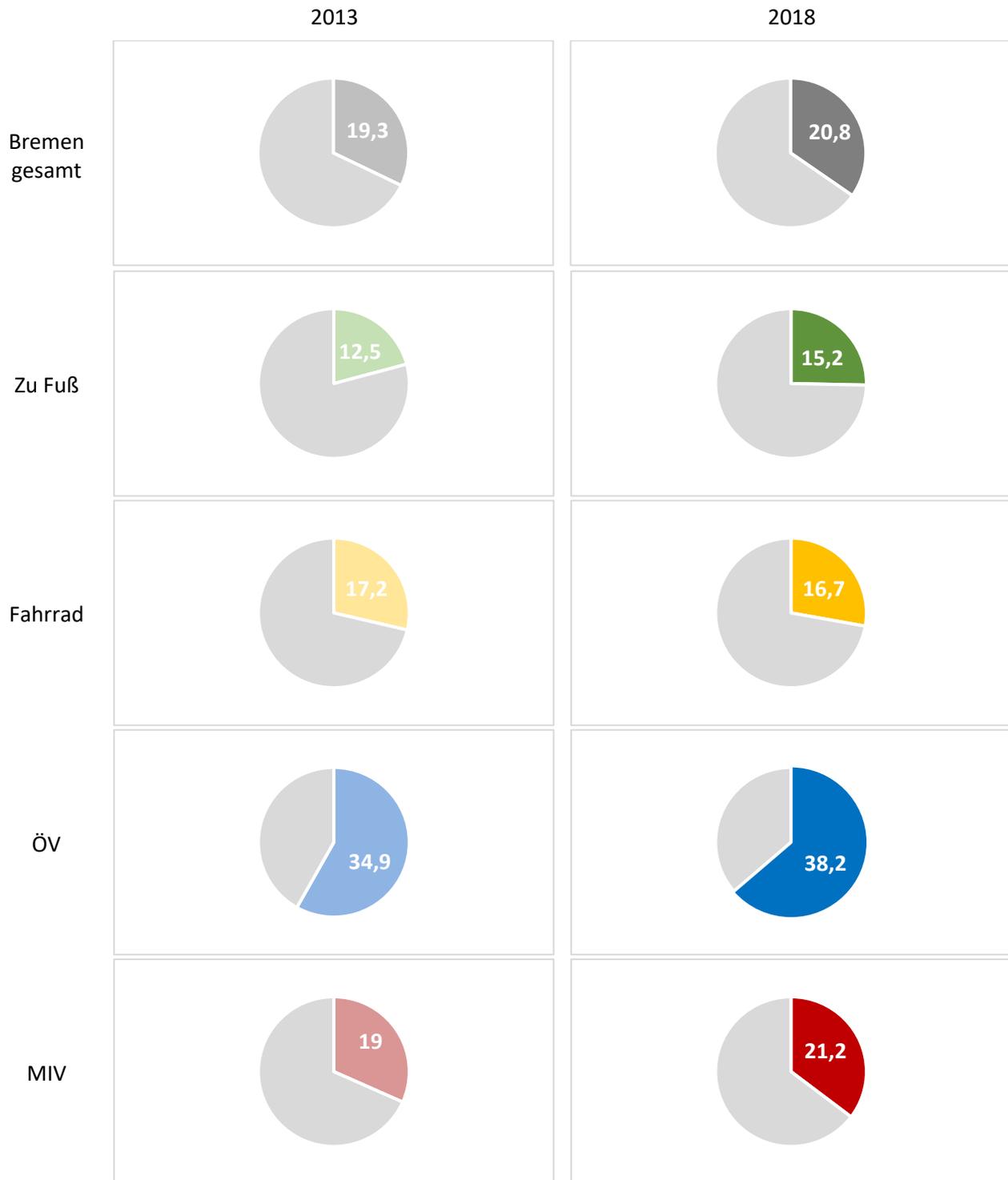
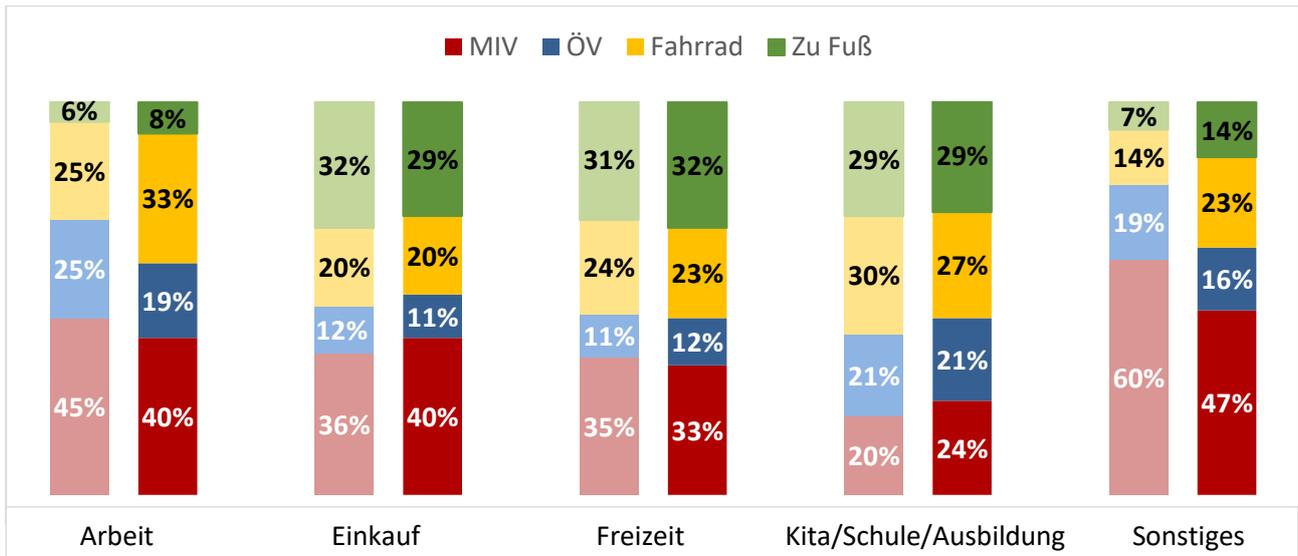


Abbildung 2-29 Mittlere Dauer [min] pro Weg 2013 und 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018



	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 2018<sup>2</sup>

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.**

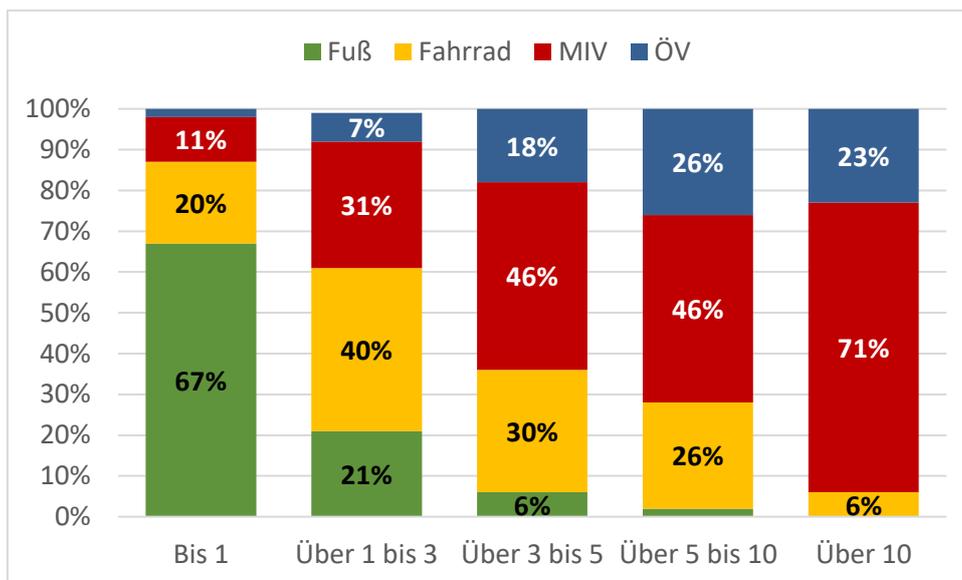


Abbildung 2-31 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklasse 2018; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen

<sup>3</sup> 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.

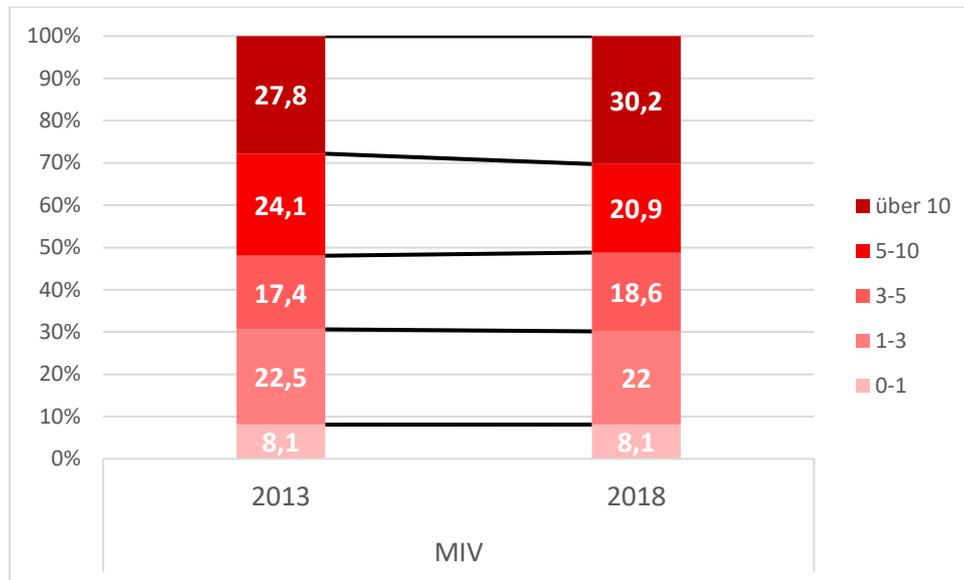


Abbildung 2-32 Entfernungen im MIV [km]; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2013 und 2018

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:

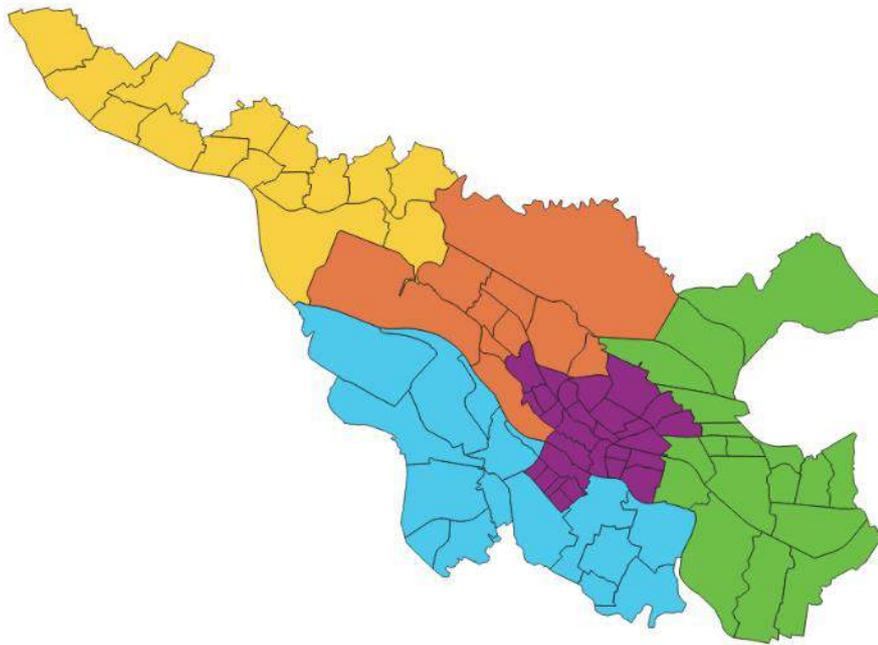


Abbildung 2-33 SrV-Teilräume; Quelle: Eigene Darstellung

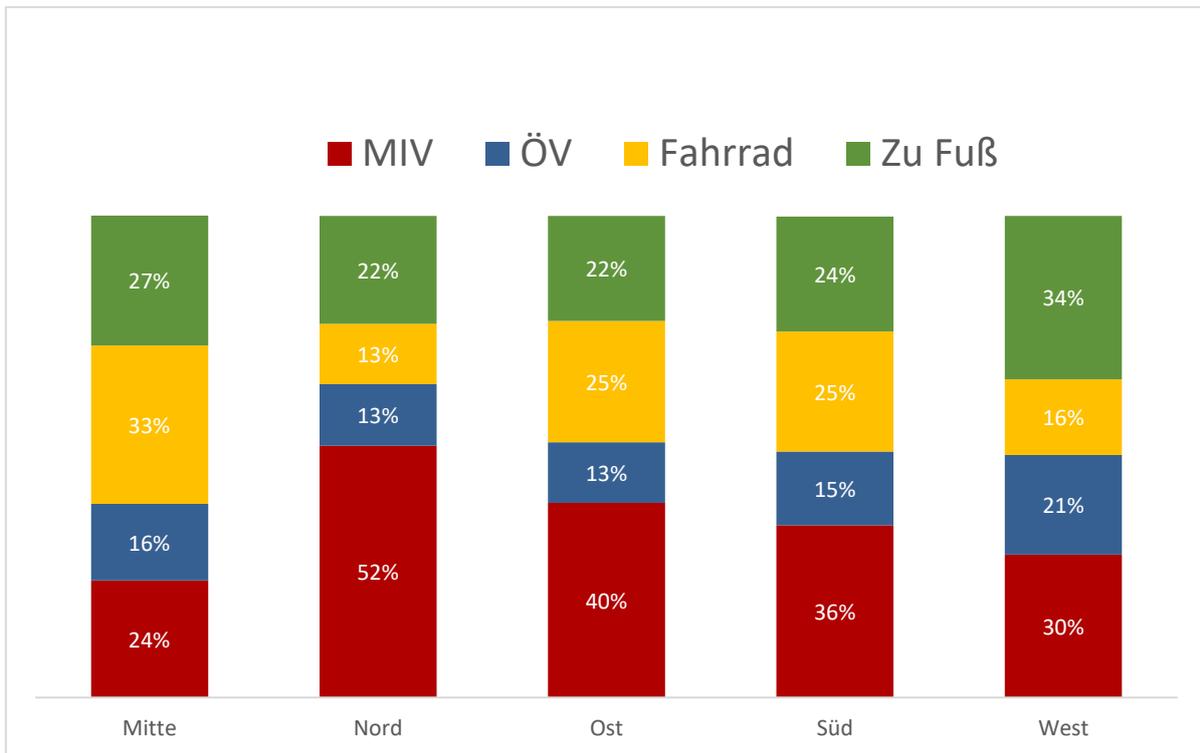


Abbildung 2-34 Verkehrsmittelwahl nach Teilräumen; Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018<sup>4</sup>

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

<sup>4</sup> 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 dass 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 Bremen<sup>5</sup> eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonenverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltdepunkte.

<sup>5</sup> <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienenverkehr-4256>

Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP)<sup>6</sup> 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesbahnlinien und Bundeswasserstraßen.

Für den Regionalen Radverkehr liegt ein beschlossenes Konzept<sup>7</sup> 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.

<sup>6</sup><https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>

<sup>7</sup> <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.

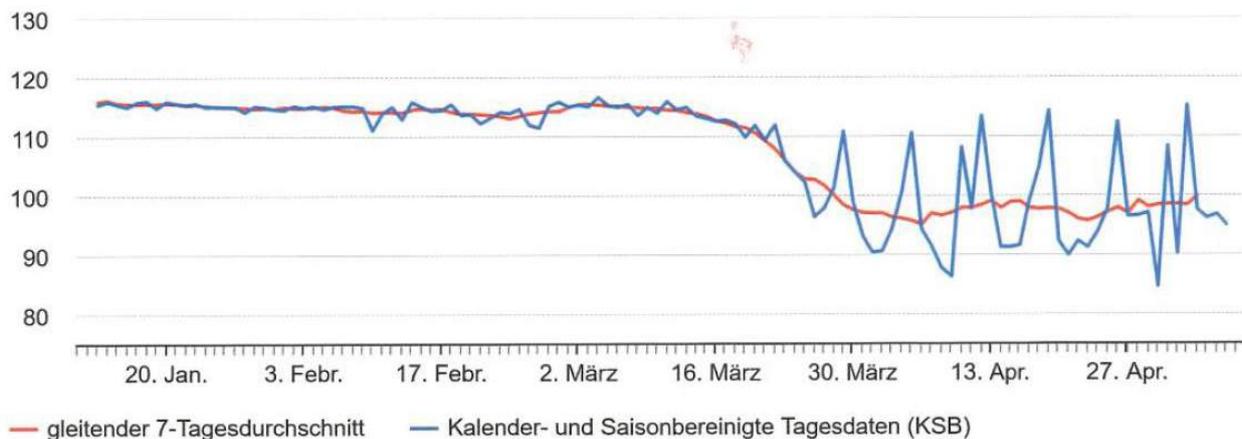


Abbildung 3-2 : Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Güterverkehr. Hier: Lkw-Maut-Transportleistungsindex

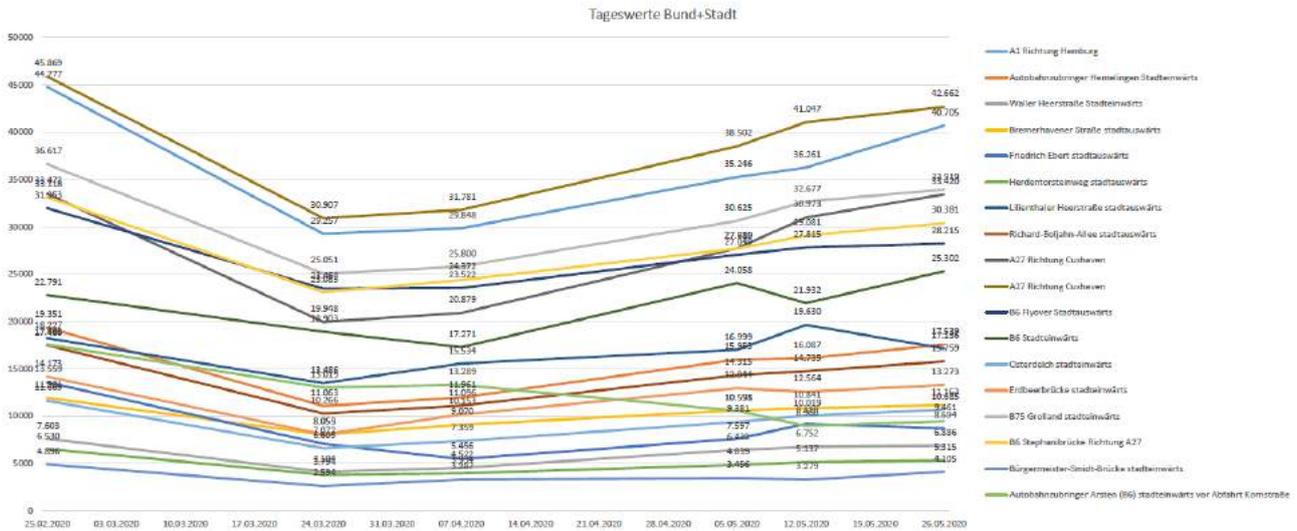


Abbildung 3-3 : Verkehrsbelastung einzelner Straßen im Verlauf 2020; Quelle: Amt für Straßen und Verkehr/ Verkehrsmanagementzentrale

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.

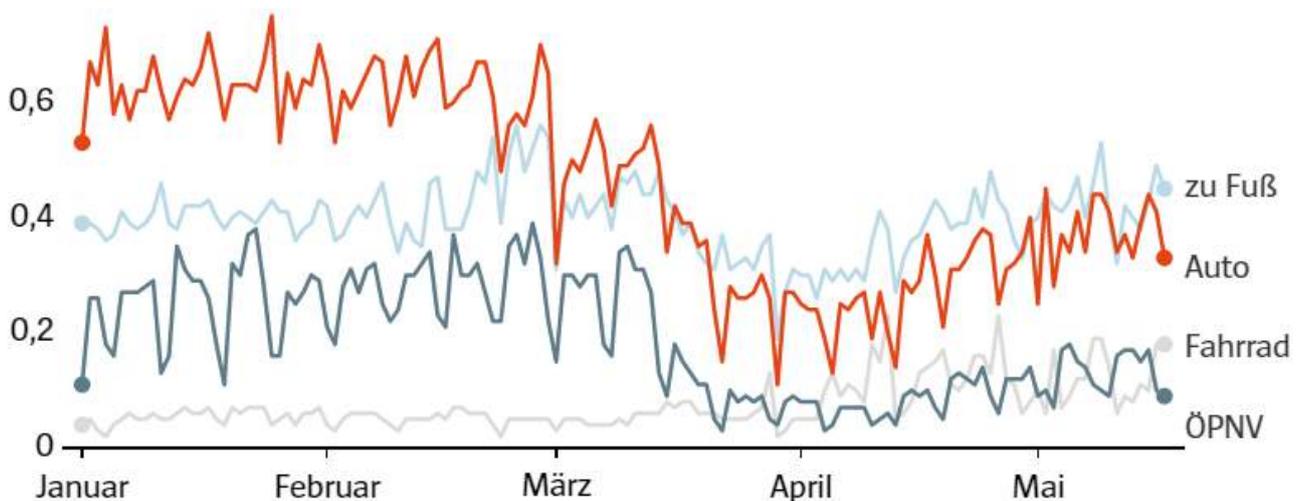


Abbildung 3-4 Stunden pro Tag pro Verkehrsträger; Quelle: Spiegel Online, Motiontag, GfK

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

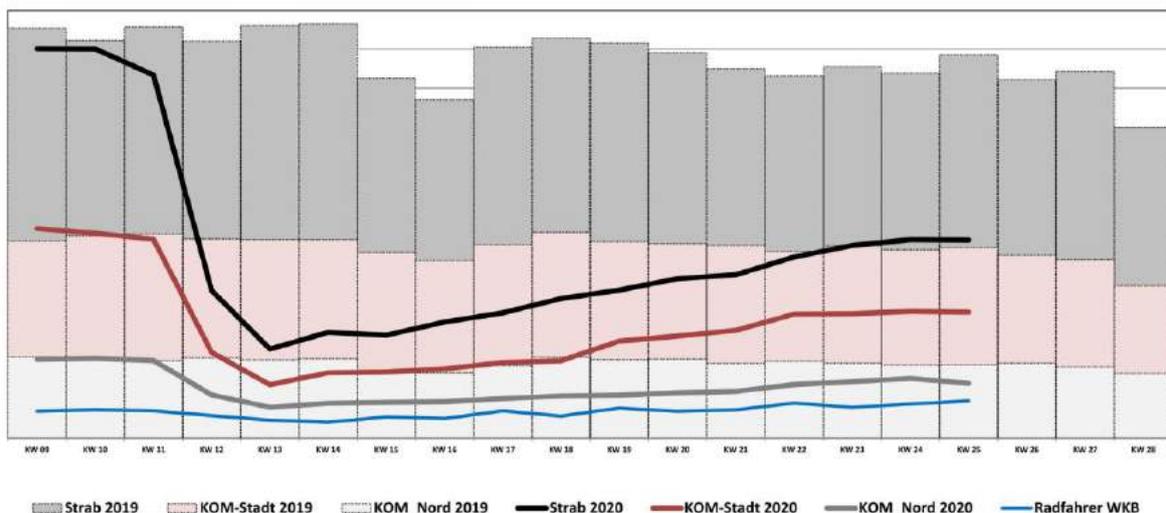
durchschnittliche Tageswerte Mo.-Fr.

**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 zusätzlichen Vorbehalten.

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 m<sup>2</sup> 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 Graz<sup>8</sup> zeigt, dass deutlich weniger Kund\*innen mit dem Auto zum Einkaufen fahren, als die Ladenbesitzer\*innen geschätzt hatten (vgl. Abbildung 4-1).

---

<sup>8</sup> 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)

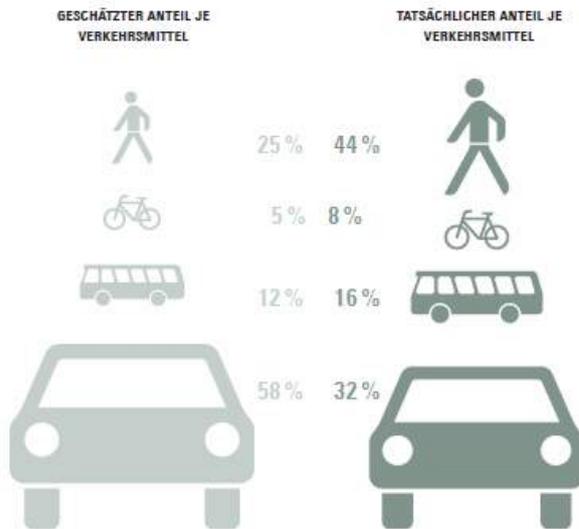


Abbildung 4-1: Verkehrsmittelverteilung von Kund\*innen in der Grazer Innenstadt (Quelle: Sustrans 2006 in Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016<sup>9</sup>)

Das Verhältnis zwischen der Umsatzhöhe und dem Verkehrsmittel, mit dem Kund\*innen den Einkaufsort erreichen, ermittelte eine Studie<sup>10</sup> 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:

<sup>9</sup> [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/Parkraumbewirtschaftung\\_Handreichung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf) (letzter Zugriff: 18.06.2020)

<sup>10</sup> 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 Fußverkehrsströmen<sup>11</sup> 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/Tag<sup>12</sup>) 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 unterwegs<sup>13</sup>.

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 erhoben<sup>14</sup>. 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).

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> Zählung am Donnerstag 07.11.2019

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

<sup>14</sup> Zählung am Donnerstag 07.11.2019

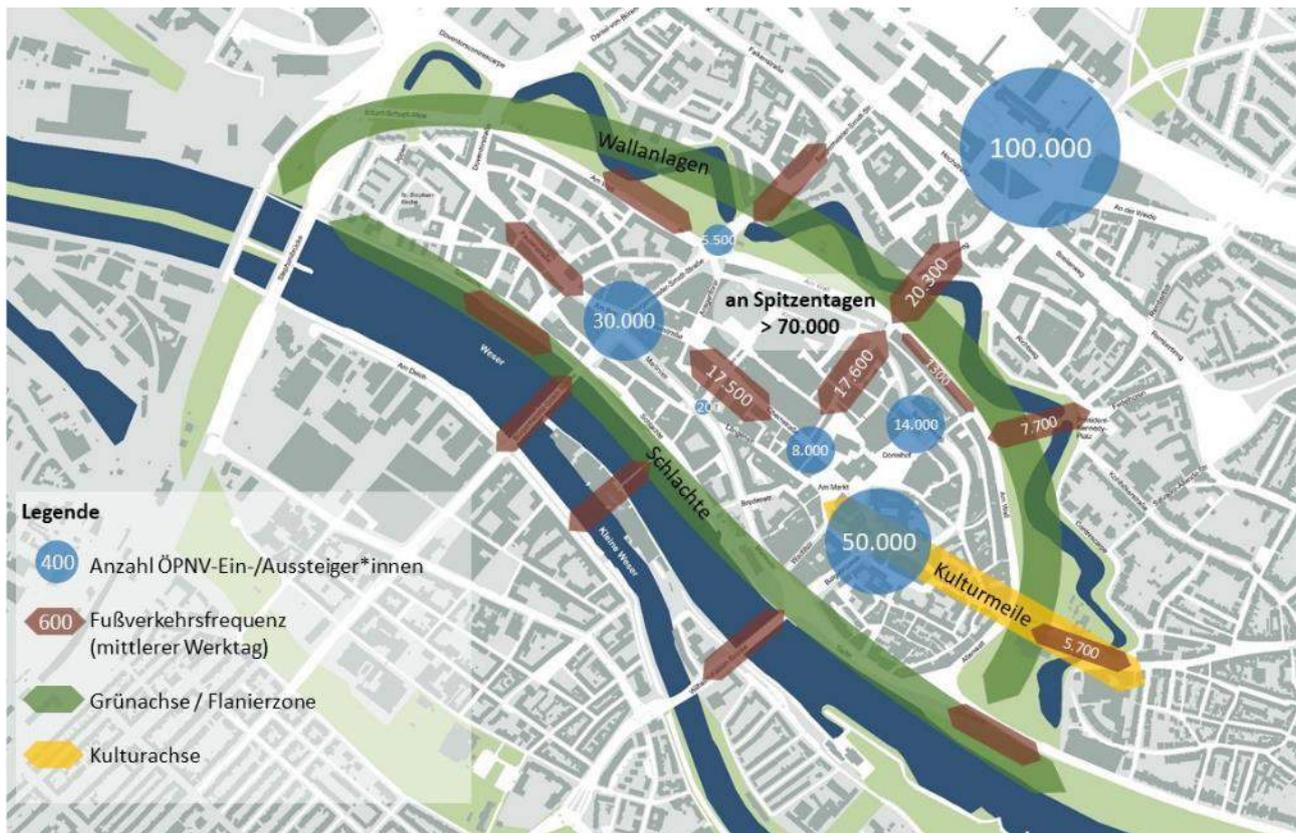


Abbildung 4-4: Frequenzen und Achsen im Fußverkehr, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 Herdentor<sup>15</sup>) 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

<sup>15</sup> 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

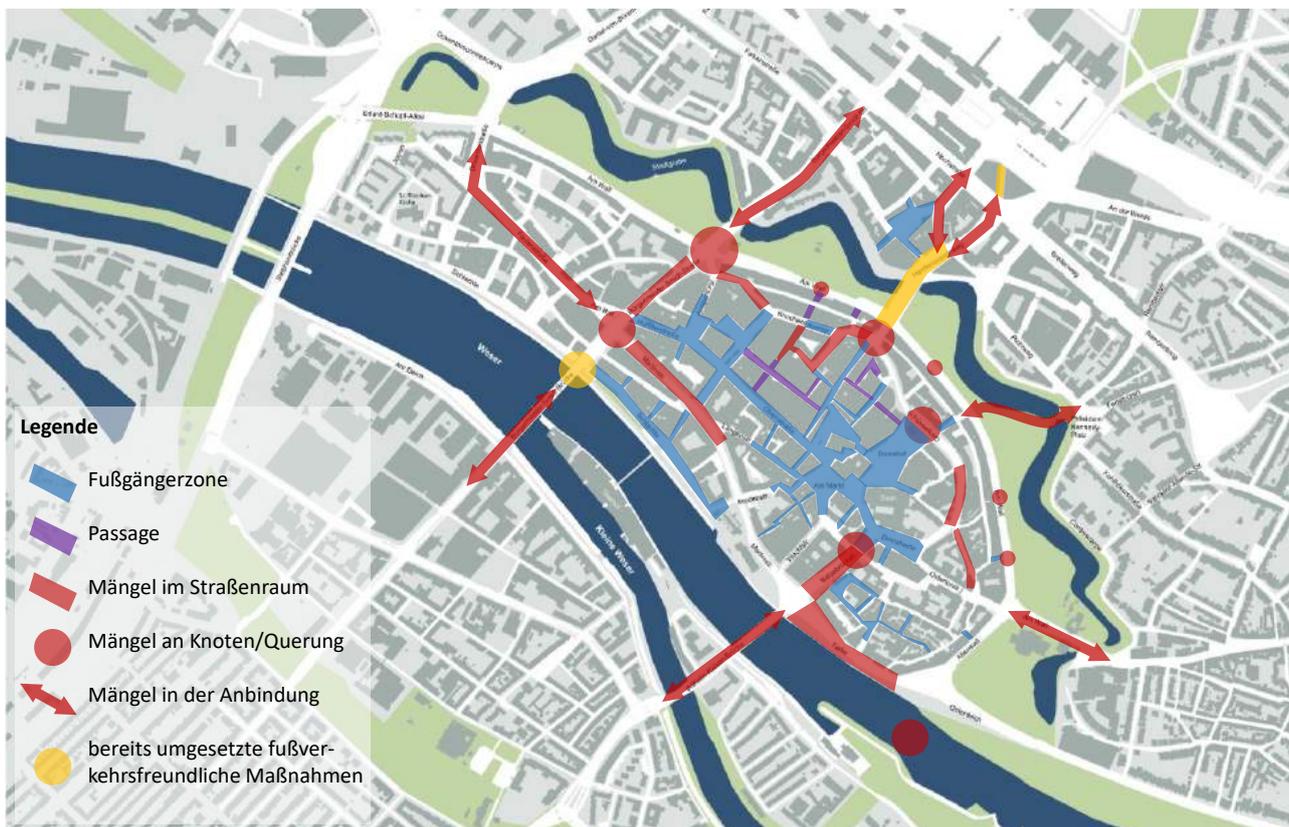


Abbildung 4-6: Stärken und Schwächen im Fußverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 fußverkehrsfriendliche Maßnahmen umgesetzt worden, mit der die Qualität und Verkehrssicherheit maßgeblich erhöht werden.



Abbildung 4-10: fußverkehrsfriendliche 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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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**

<sup>16</sup> vgl. [www.bremen-city.de/de/shop/ansgarikirchhof-projekt/](http://www.bremen-city.de/de/shop/ansgarikirchhof-projekt/) (zuletzt abgerufen am 04.06.2020)

<sup>17</sup> vgl. [www.openspace-domshof.de/](http://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: Handlungsbefund 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 NO<sub>2</sub>-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.

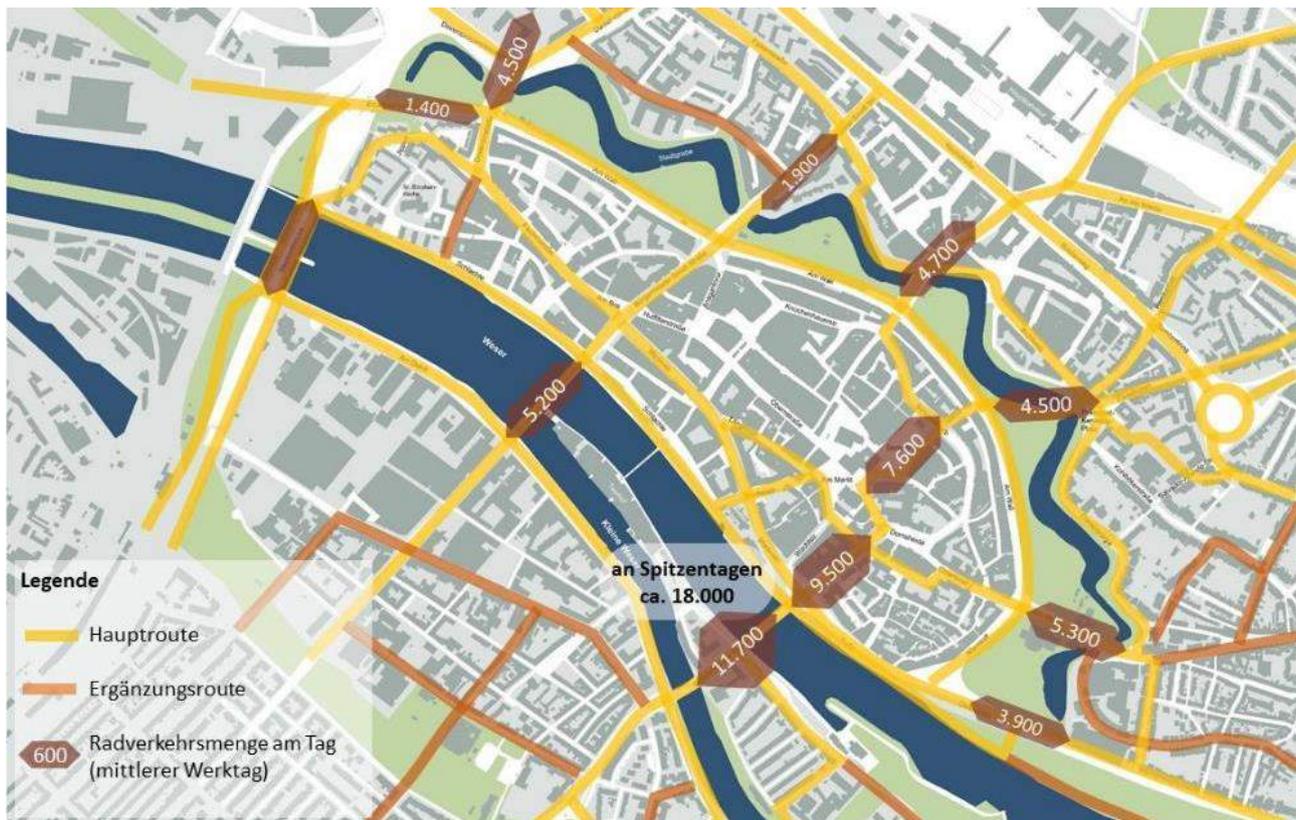


Abbildung 4-14: Frequenzen im Radverkehrsnetz, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Dabei nimmt die Wilhelm-Kaisen-Brücke mit einer Nachfrage von durchschnittlich 11.700 Radfahrenden am Tag<sup>18</sup> 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)<sup>19</sup> sowie am Ostertor (5.300 Radfahrende/Tag)<sup>20</sup> auf, gefolgt von Herdentor (4.700 Radfahrende/Tag)<sup>21</sup>, Bischofsnadel (4.500 Radfahrende/Tag)<sup>22</sup>, Doventor (4.500 Radfahrende/Tag)<sup>23</sup> und Osterdeich (3.900 Radfahrende/Tag)<sup>24</sup>. 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 Zählzahlen vor.

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

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

<sup>20</sup> Hochrechnung einer Zählung am Dienstag, 25.06.2019

<sup>21</sup> Zählung am Donnerstag, 07.11.2019

<sup>22</sup> Zählung am Donnerstag, 07.11.2019

<sup>23</sup> Hochrechnung einer Zählung am Dienstag, 24.09.2019

<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup> 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).

<sup>25</sup> 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 Mahndorf<sup>26</sup>. 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.

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

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 Domshof<sup>27</sup> 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.

<sup>27</sup> 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 Violinstraße<sup>28</sup> und Buchtstraße<sup>29</sup> sowie dem Straßenzug Wegesende/Spitzenkiel<sup>30</sup> 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

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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.

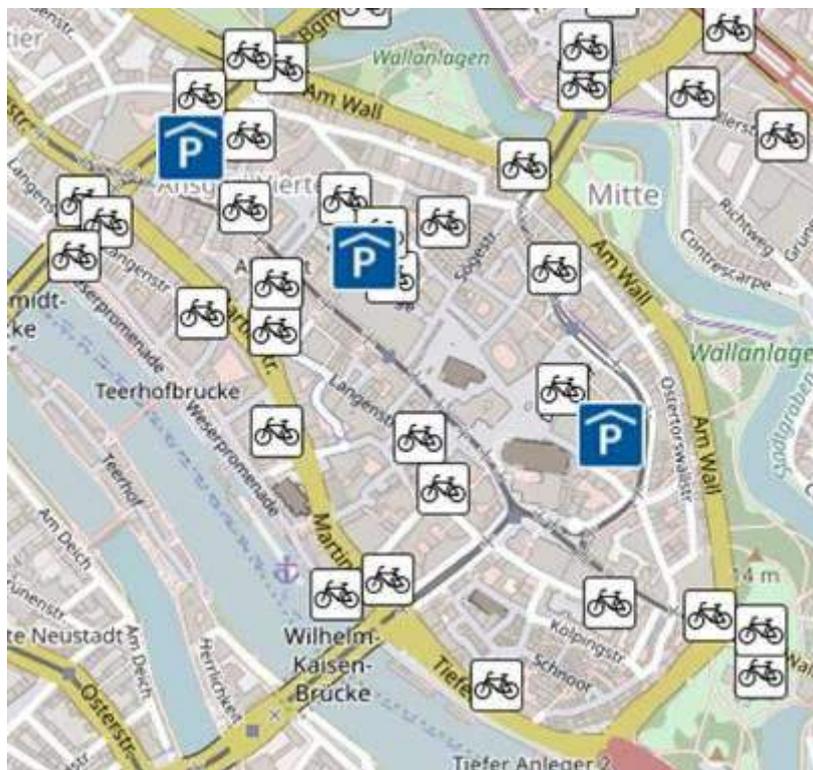


Abbildung 4-23: Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Bremen  
Quelle: [vmz.bremen.de/fahrradstellplaetze](http://vmz.bremen.de/fahrradstellplaetze); eigene Darstellung der Fahrradparkhäuser

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



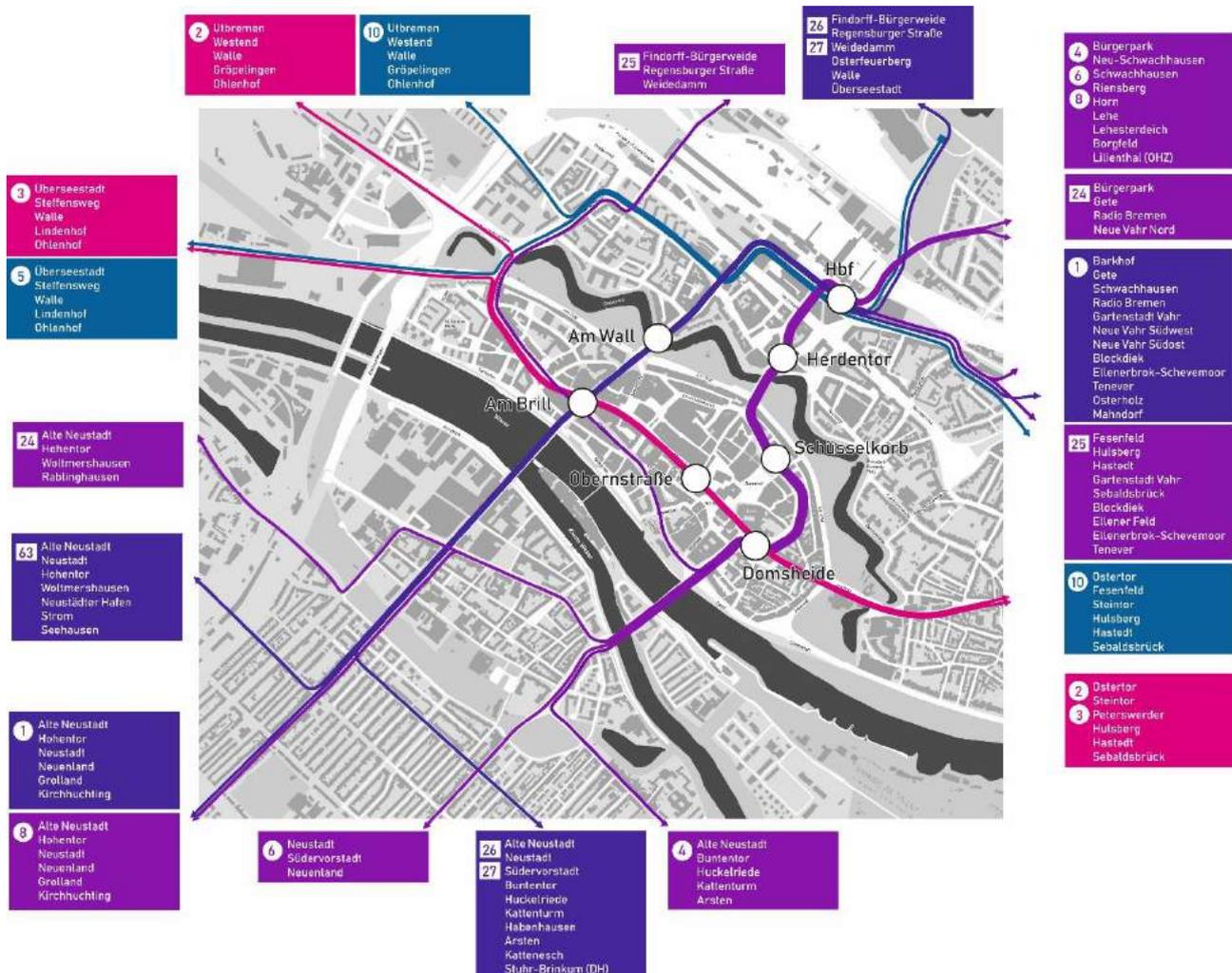
Sandstraße

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 abzuwehren.

### 4.3.4 ÖPNV

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



---

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

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

### Nutzung von Haltestellen in der City

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

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

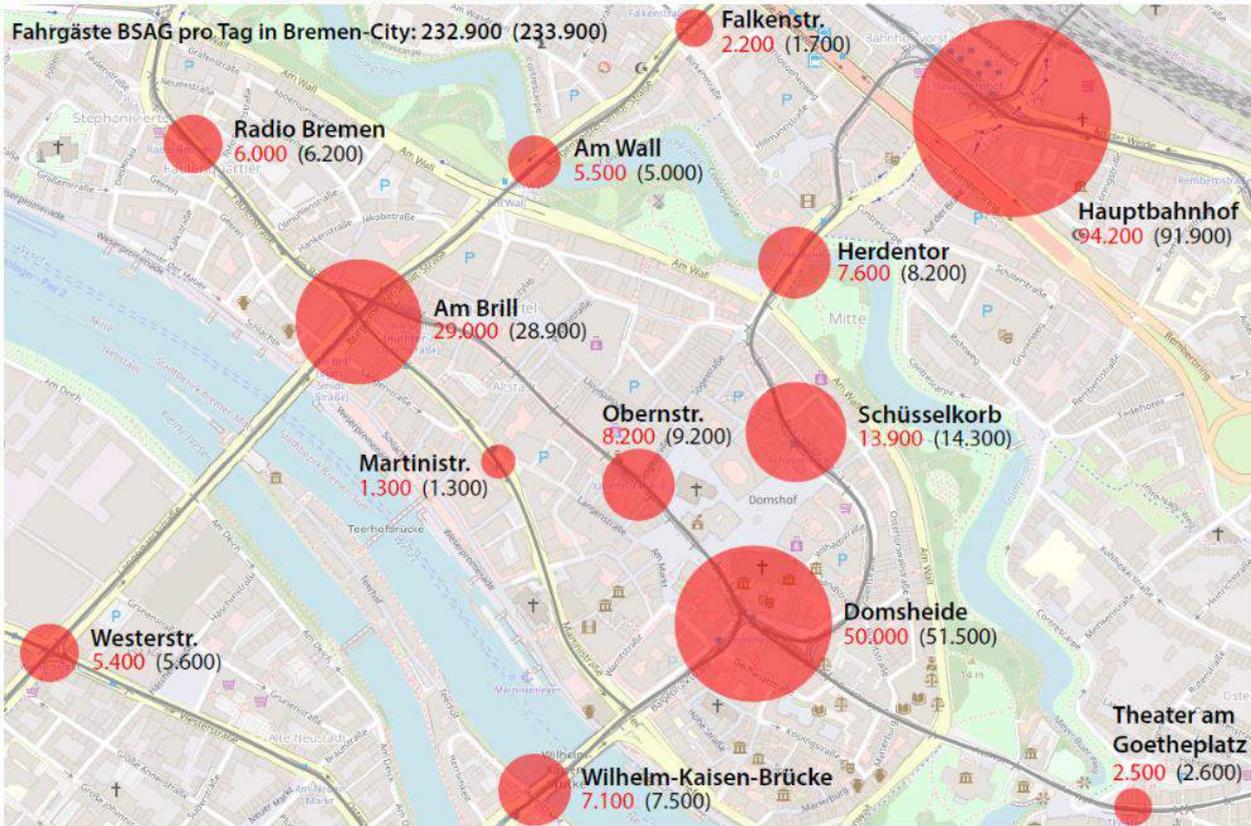


Abbildung 4-28 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (wochentags), Quelle: BSAG

### Nutzung von Haltestellen in der City

Durchschnittliche Ein- und Aussteiger 2019 (2014) am Samstag

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

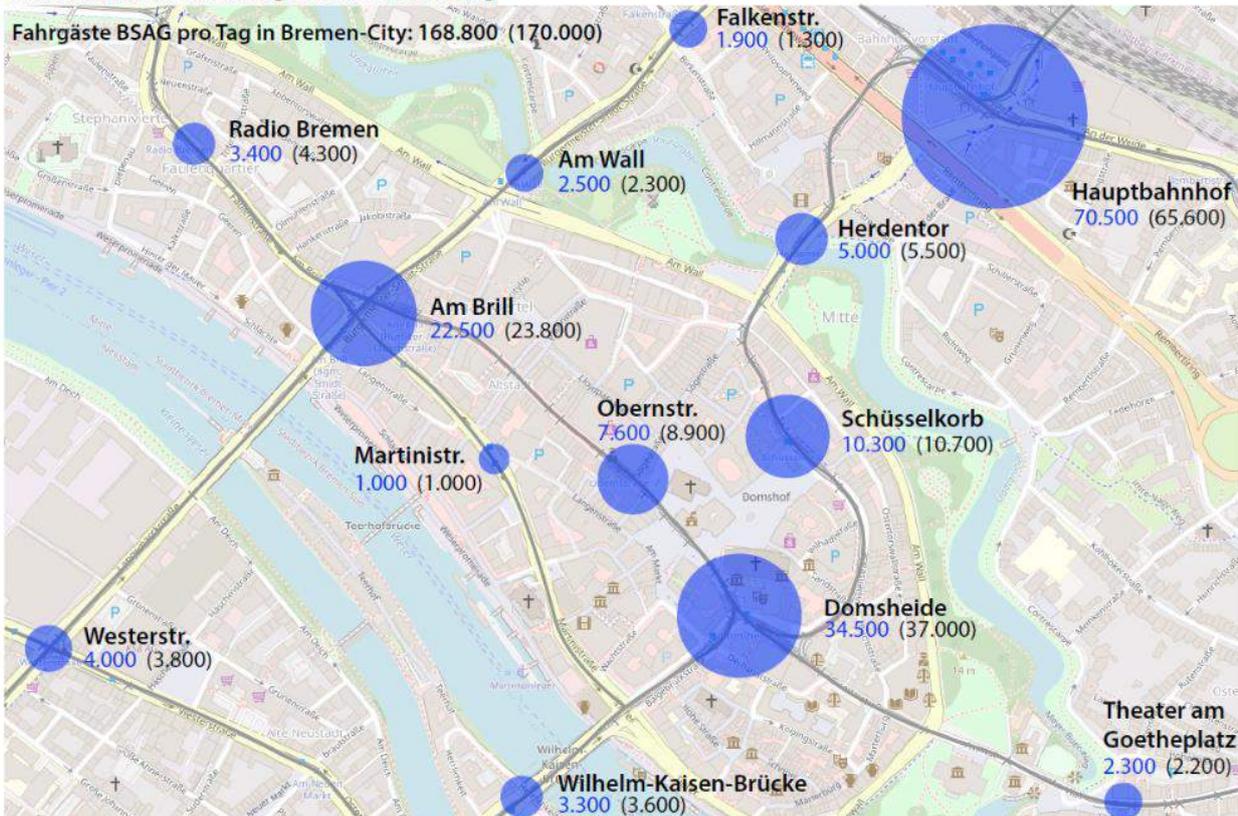


Abbildung 4-29 Fahrgastzahlen an Haltestellen in der Bremer City (samstags), Quelle: BSAG

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

Mit Blick auf den für den Einzelhandel und Freizeitaktivitäten wichtigen Samstag kann festgestellt werden, dass an diesen Tagen bei der ÖPNV-Nutzung in der Innenstadt ein Wert von durchschnittlich ca. 73 % der Nachfrage eines Normalwerktags (Montag bis Freitag) erreicht wird. Im Gesamtnetz der BSAG liegt dieser Samstag-Wert bei rund 68 %, was die Bedeutung des Ziels „Innenstadt“ unterstreicht. Mit Blick auf die einzelnen Haltestellen sind die erreichten 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.

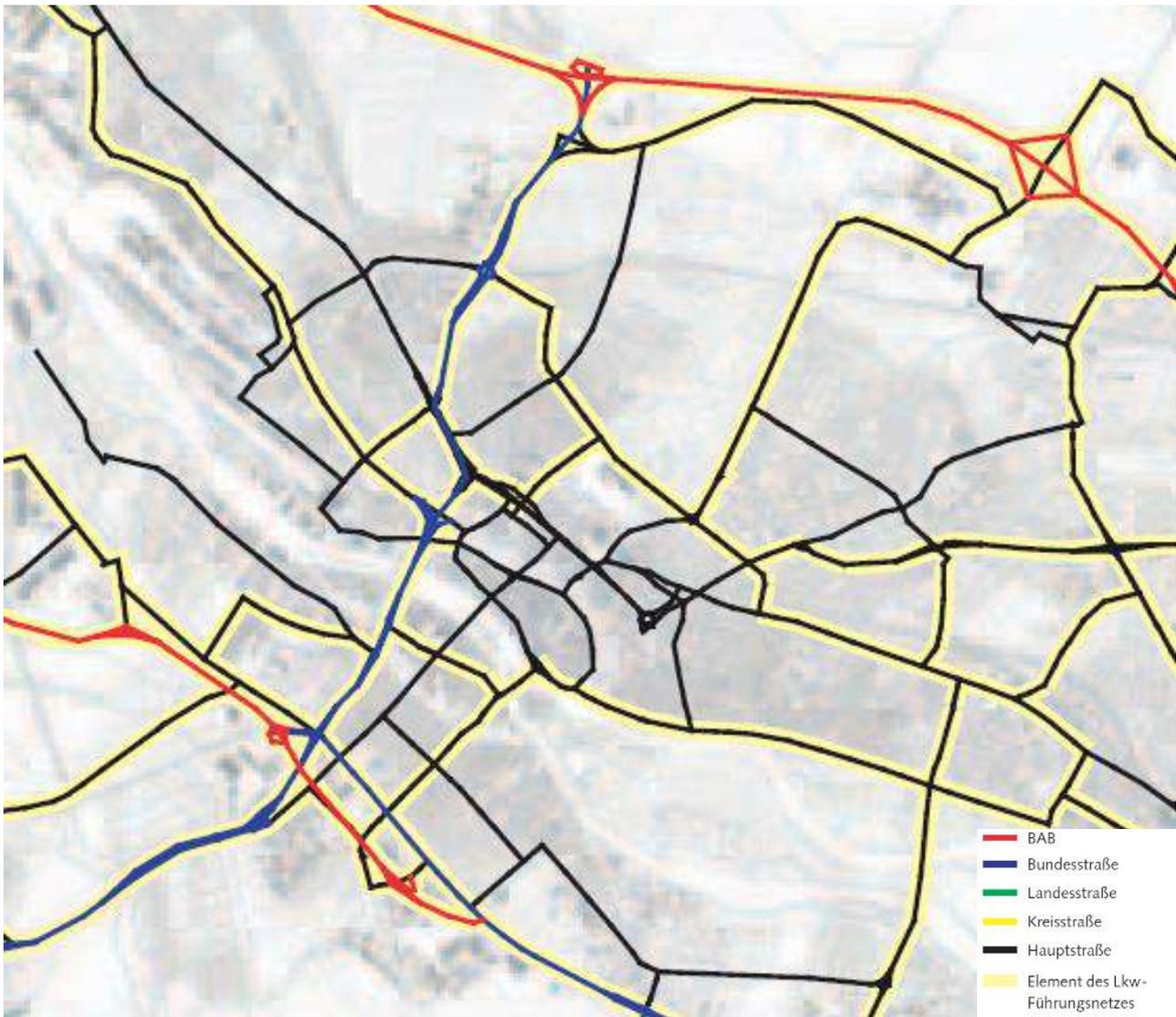


Abbildung 4-30: Auszug des Bremer Straßennetzes mit Bezug zur Innenstadt, VEP Bremen 2025

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.

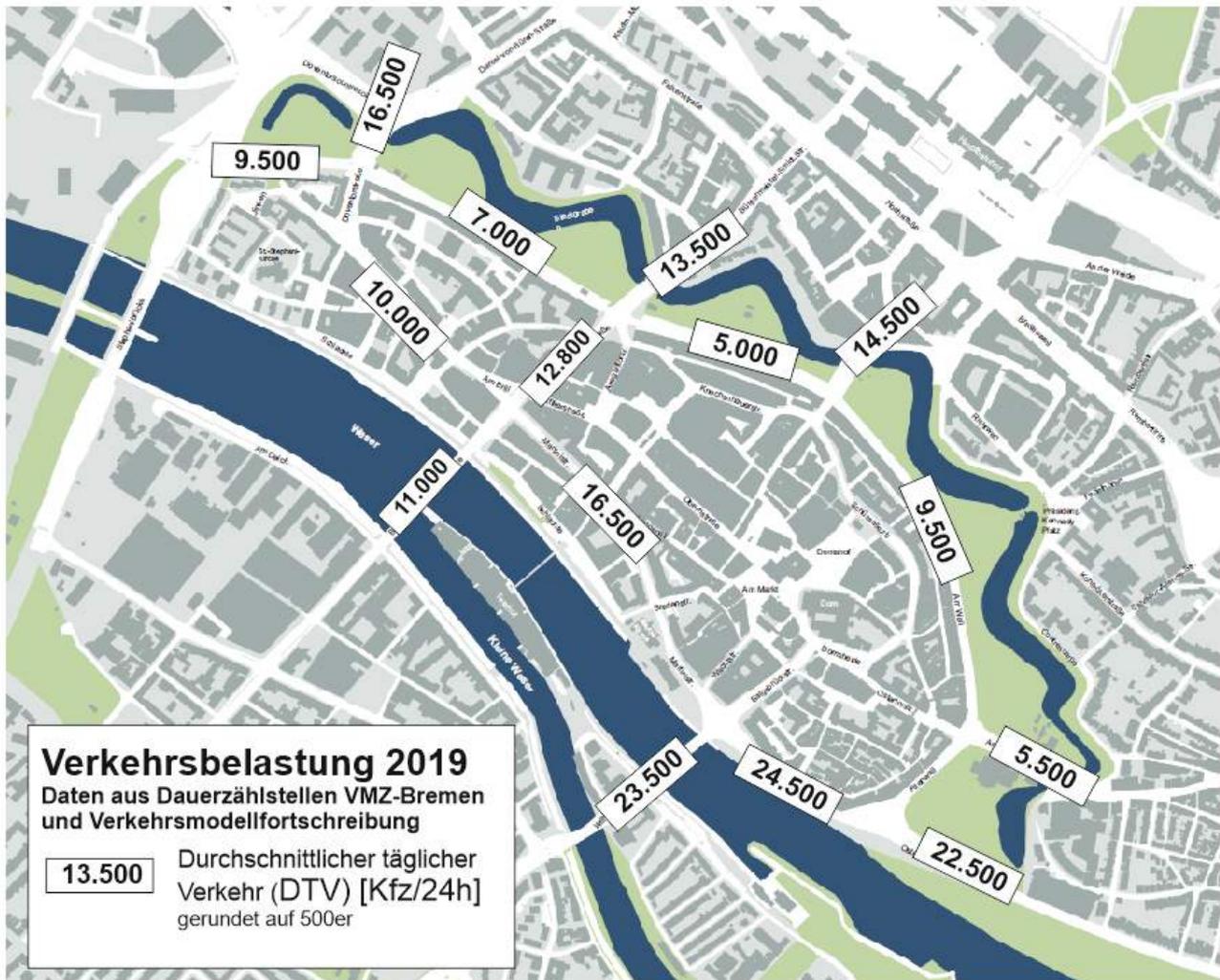


Abbildung 4-31: Verkehrsbelastung in der Bremer Innenstadt (2019), Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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 Martinstraße 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.

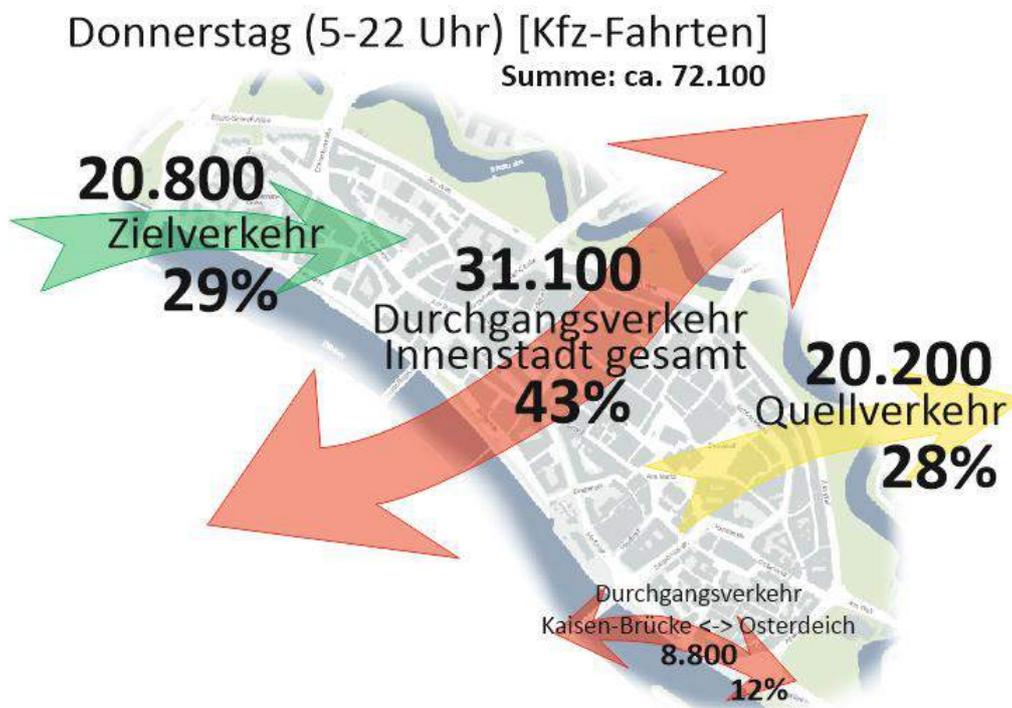
Insgesamt kann für die Innenstadt festgestellt werden, dass es im Bestand und ohne den Einfluss von z.B. Baustellen nur zu wenigen Zeiten spürbare Einschränkungen in der Verkehrsqualität gibt.

#### 4.3.5.2 Kordonenerhebung zur Untersuchung Quell-/Ziel-/Durchgangsverkehr

Anfang November 2019 wurde an einem Donnerstag und an einem Samstag eine Kordonenerhebung 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 %).

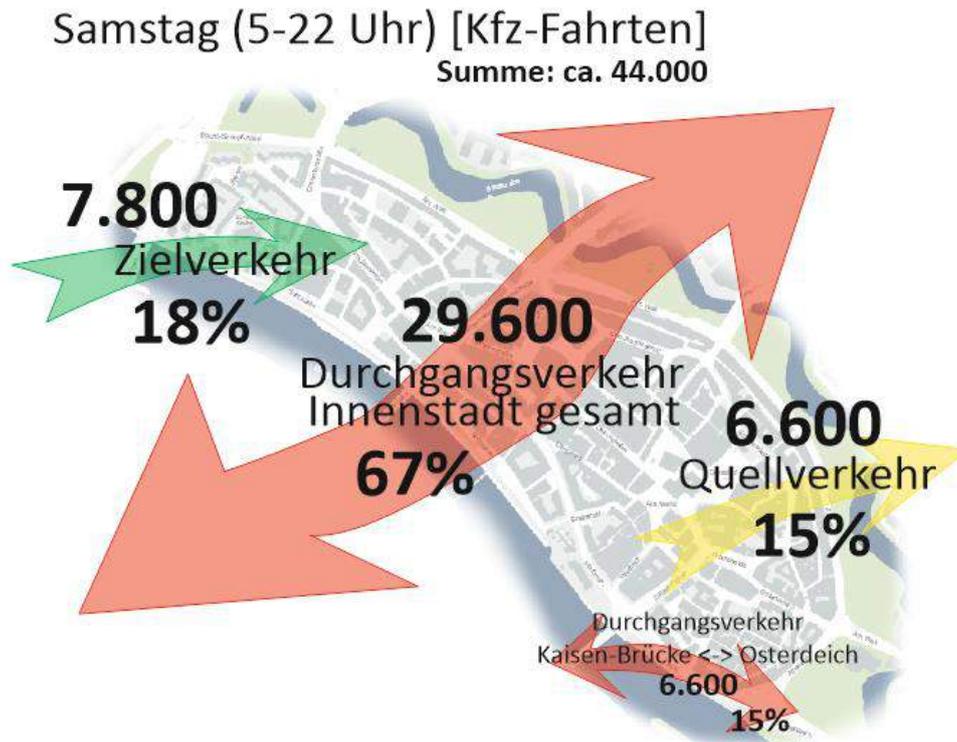


Abbildung 4-33: Ergebnis Kordonenerhebung am Samstag, 9.11.2019, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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.

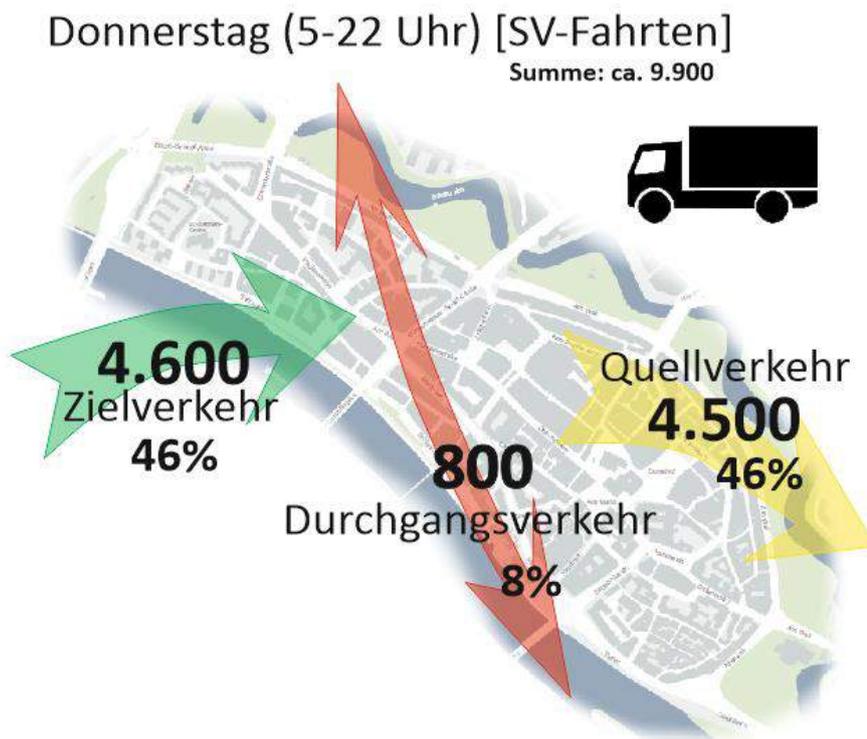


Abbildung 4-34: Ergebnis Kordonenerhebung am Donnerstag, 07.11.2019 im Schwerverkehr, Quelle: Eigene Darst. SKUMS

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)

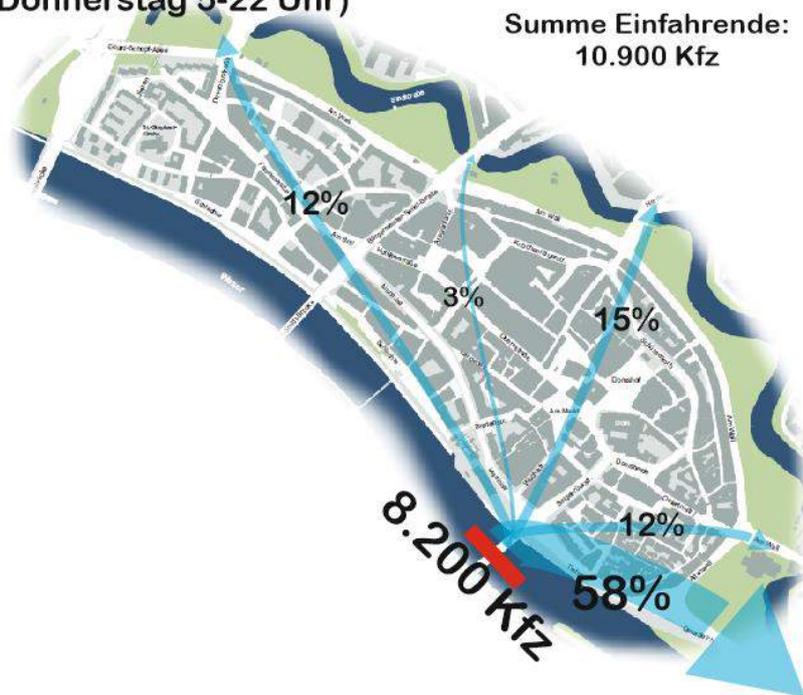


Abbildung 4-35 Durchgangsverkehre Wilhelm-Kaisen-Brücke, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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]

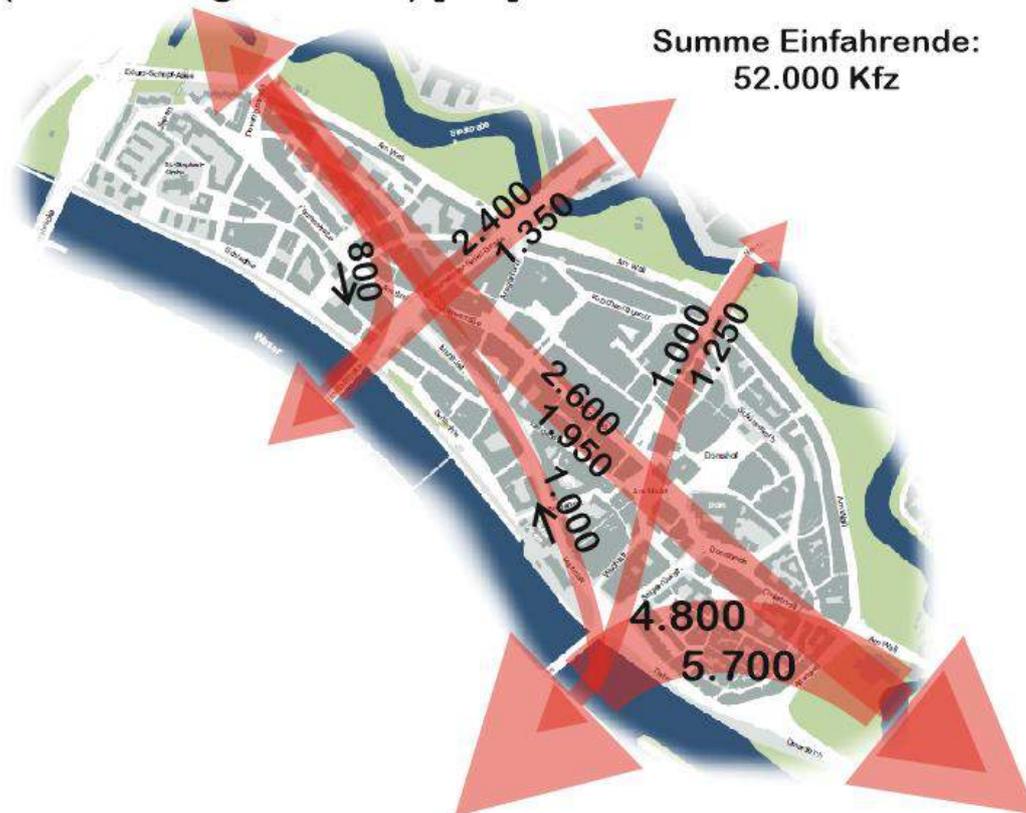


Abbildung 4-36: Relevante Durchgangsverkehrsrelationen, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

Klar erkennbar ist die stärkste Relation die zwischen Osterdeich / östlicher Vorstadt (Summe der Kordonquer-schnitte 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, Über-seestadt, Walle/Gröpelingen) einzuordnen. Mit etwa 4.000 Durchgangsfahrten auf der Relation Bgm.-Smidt-Brücke ↔ Breitenweg ist hauptsächlich die Bgm-Smidt-Straße belastet.

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

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

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

### 4.3.6 Ruhender Kfz-Verkehr

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

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

#### 4.3.6.1 Überblick: Öffentliche Stellplätze in der Bremer Innenstadt

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

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

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 <sup>31</sup>	494
CONTIPARK Hillmannplatz	440
CONTIPARK Herdentor	350
CONTIPARK Am Bahnhof	260
Rövekamp	310
<b>Summe Innenstadt (ohne Altstadt)</b>	<b>3.022</b>

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 Kurzzeitparkplätze, Kurzzeitparkplätzen mit zeitabhängigen Parkgebühren und unterschiedlichen

<sup>31</sup> 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.

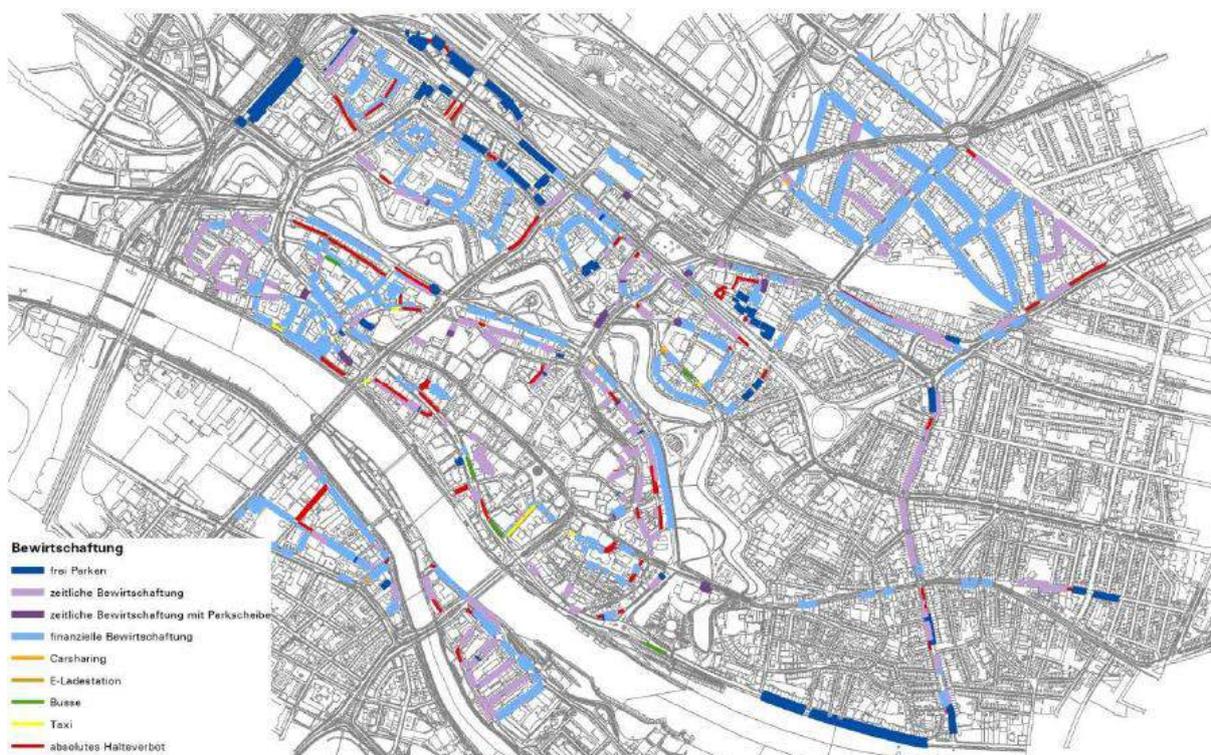
Neben den Stellplätzen in der Altstadt befinden sich rund 2.800 weitere Stellplätze auf dem BREAPRK Parkplatz Bürgerweide in fußläufiger Entfernung<sup>32</sup>.

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.



<sup>32</sup> 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.

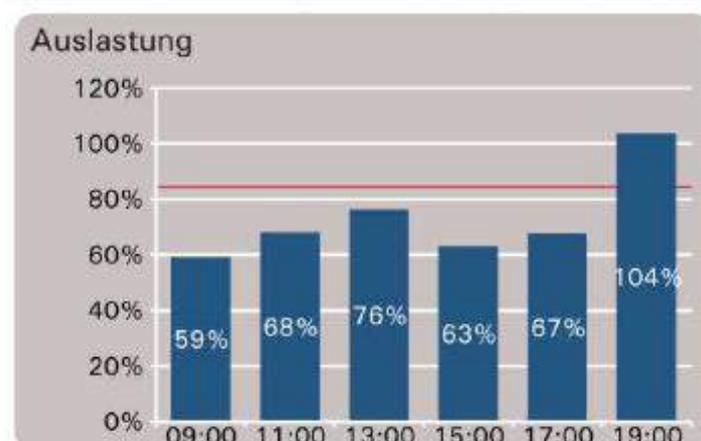


Abbildung 4-40 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

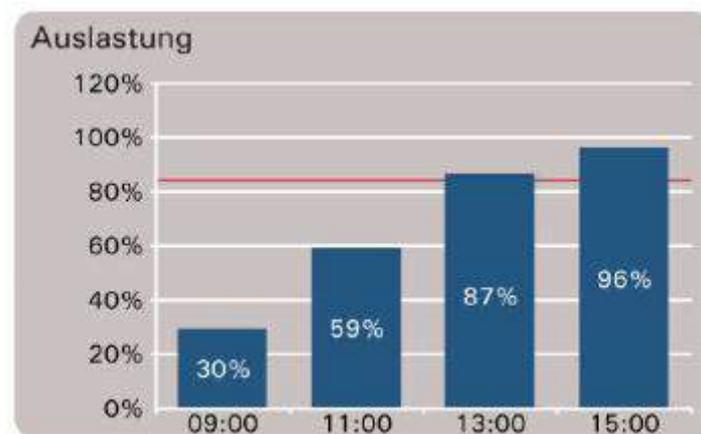


Abbildung 4-41 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Ansgariquartier, Martiniquartier und der historischen Altstadt (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018<sup>33</sup>

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 Plätze<sup>34</sup> vorhanden, am Samstag waren mindestens 28 Stellplätze

<sup>33</sup> Für diesen Bereich liegen die Daten nur bis 15:00 Uhr vor.

<sup>34</sup> 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.

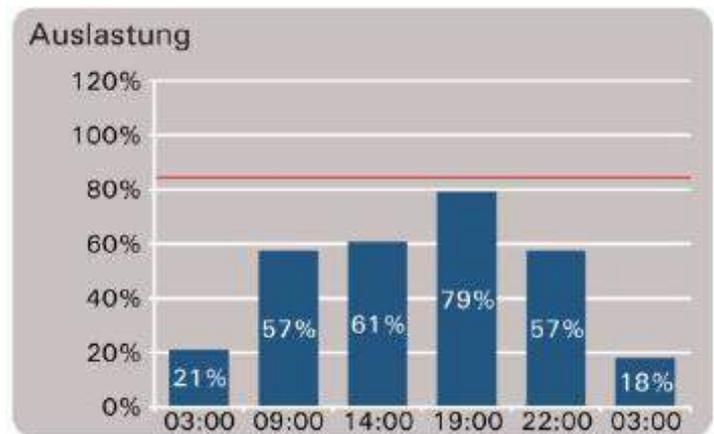


Abbildung 4-42 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Mittlerer Werktag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

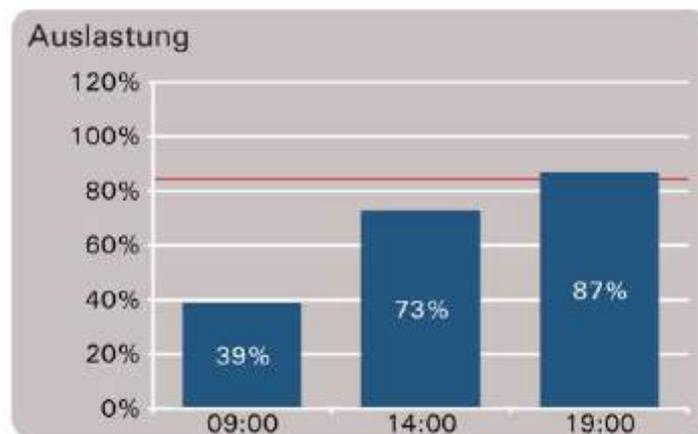


Abbildung 4-43 Auslastung der straßenbegleitenden Stellplätze im Schnoor, Justizviertel und Am Wall (Samstag), Quelle: Auszug Gutachten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – SHP Ingenieure 2018

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

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.

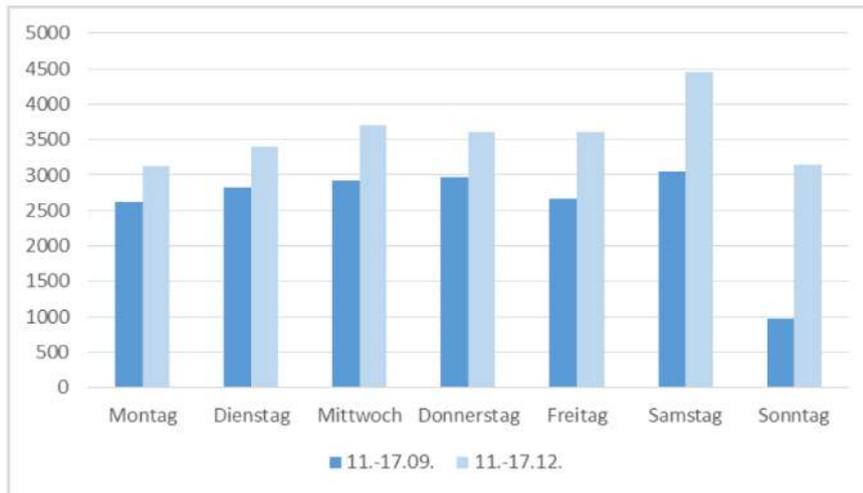


Abbildung 4-44 Wochenganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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

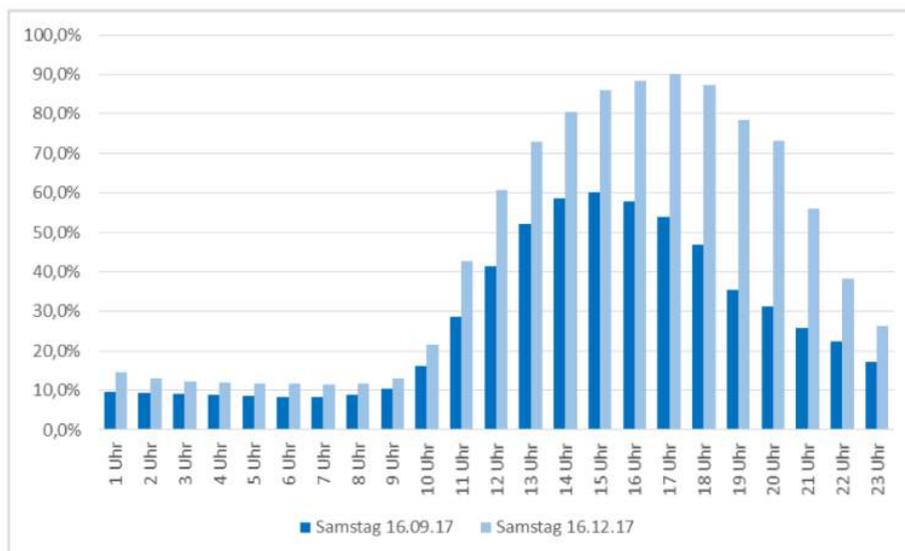


Abbildung 4-45 Tagesganglinie – Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt während einer Normalwoche im Vergleich zu einer der nachfragestärksten Wochen vor Weihnachten, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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.

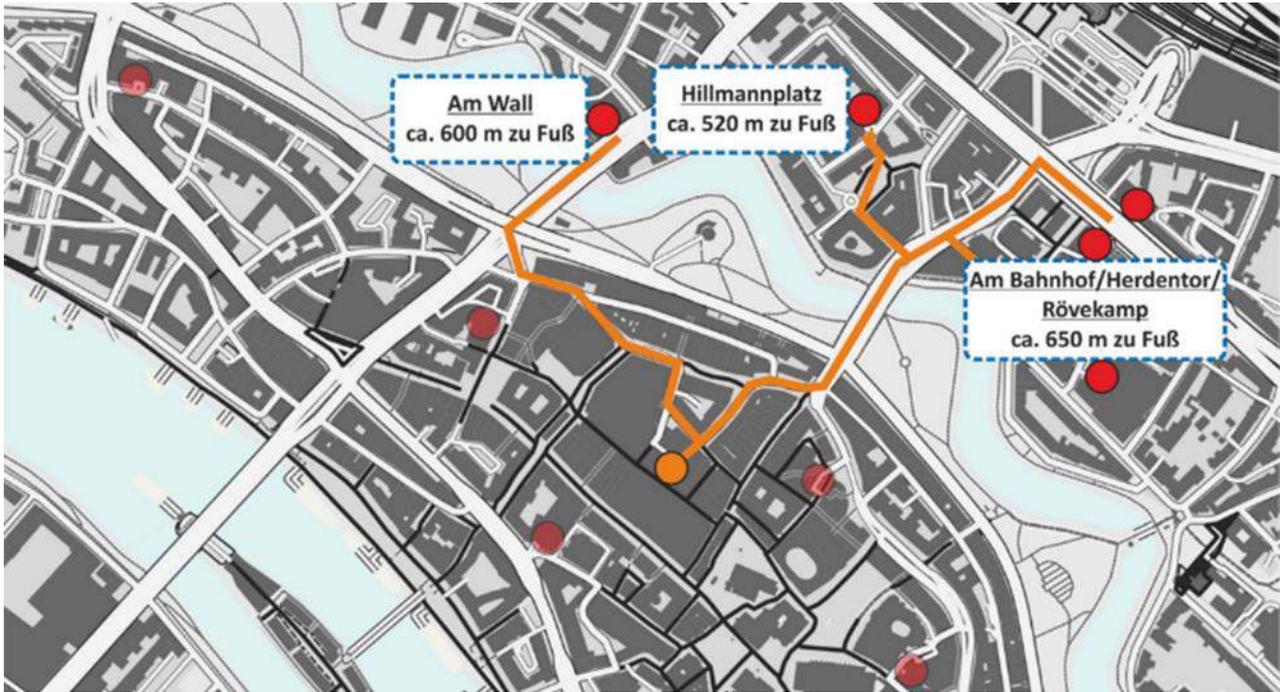


Abbildung 4-46 Fußläufige Entfernungen weiterer Parkhäuser zum Parkhaus Mitte, Quelle: Stellplatzbedarf in Parkbauten der Bremer Innenstadt – Parkhauskonzept – LK Argus 2018

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 Parkraumnachfrage<sup>35</sup>. 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

<sup>35</sup> 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 begrenzt<sup>36</sup>. 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.

<sup>36</sup> 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 Leitfaden.

### 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 beobachten<sup>37</sup>. 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.

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

#### 4.3.7.2 Steuerverfahren

Folgende Signalsterverfahren werden zurzeit angewendet:

##### Festzeit:

- Zeit- und verkehrsunabhängig sind Umlaufzeit, Phasenfolge, Phasenanzahl und Freigabezeit in jedem Umlauf gleich.
- Alle Signalgruppen erhalten, auch ohne Anforderung bzw. Bedarf, einmal pro Umlauf eine Freigabe.
- Eine feste Koordinierung mehrerer hintereinanderliegender LSA ist mit diesen Plänen nur stark eingeschränkt möglich (ohne Anpassung der Elemente des Signalprogramms).
- 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  $\geq 80$  s erhält der Fußgänger aus der Nebenrichtung allerdings mittels programmierter Daueranforderung automatisch eine Freigabe.

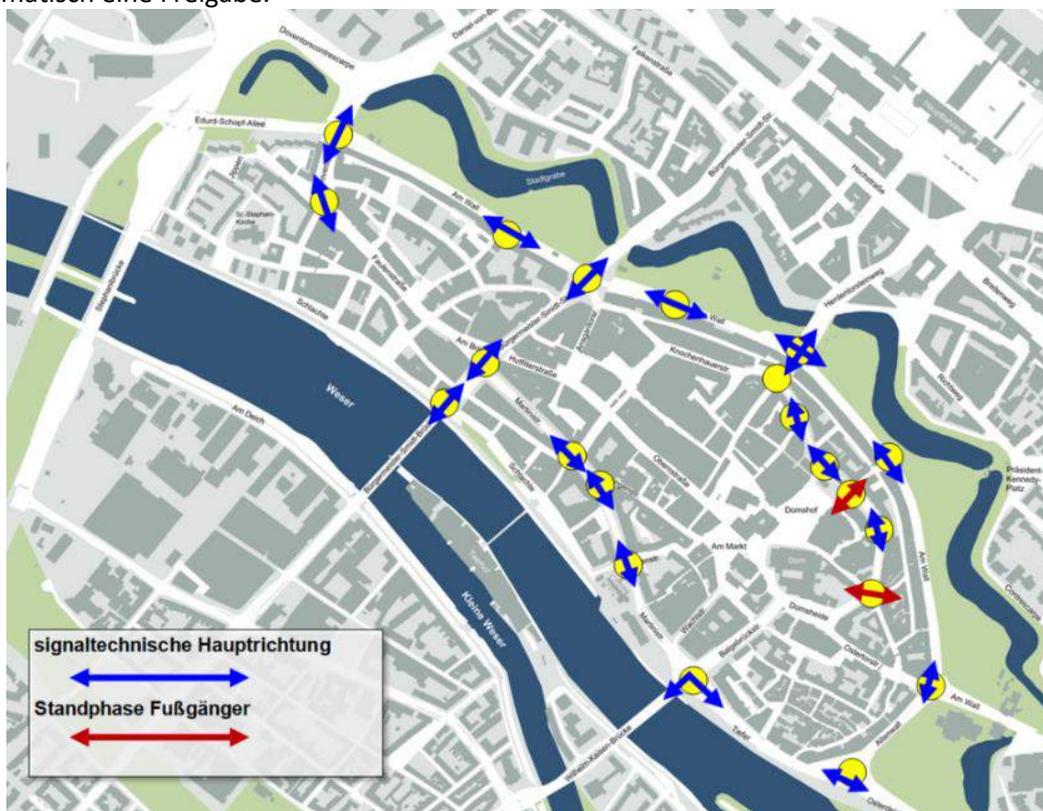


Abbildung 4-49 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt - Signaltechnische Hauptrichtung, Quelle: Eigene Darstellung ASV

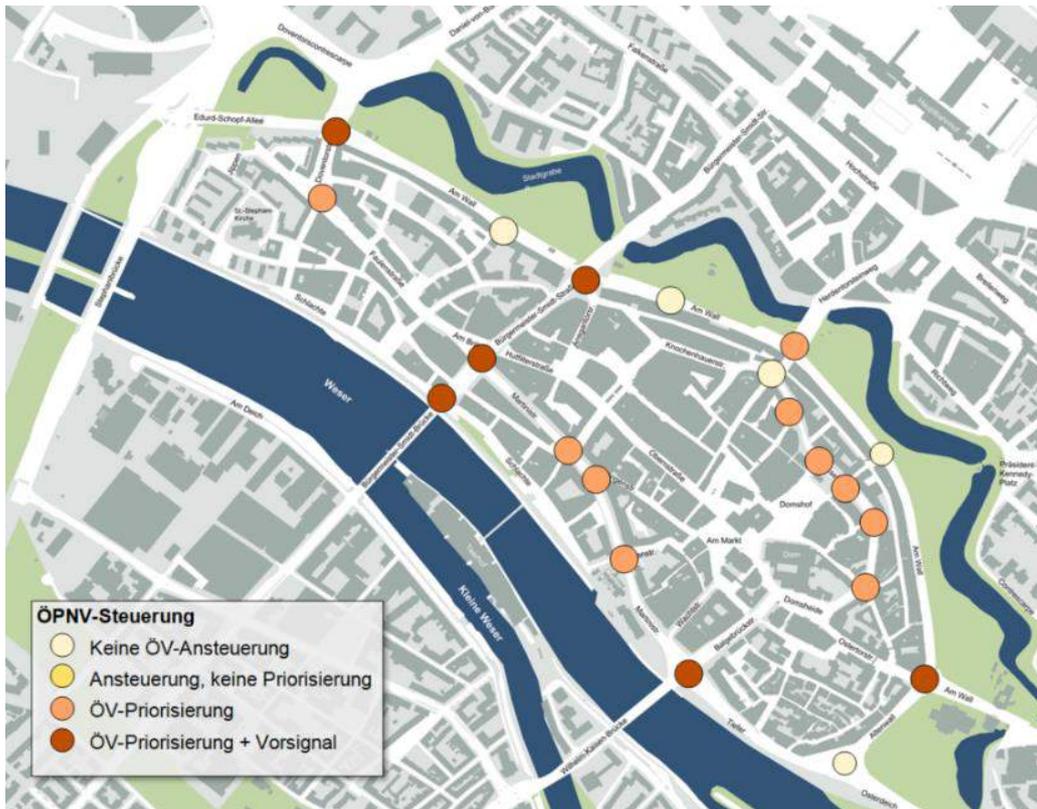


Abbildung 4-50 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt – Eingesetzte Steuerverfahren, Quelle: Eigene Darstellung ASV

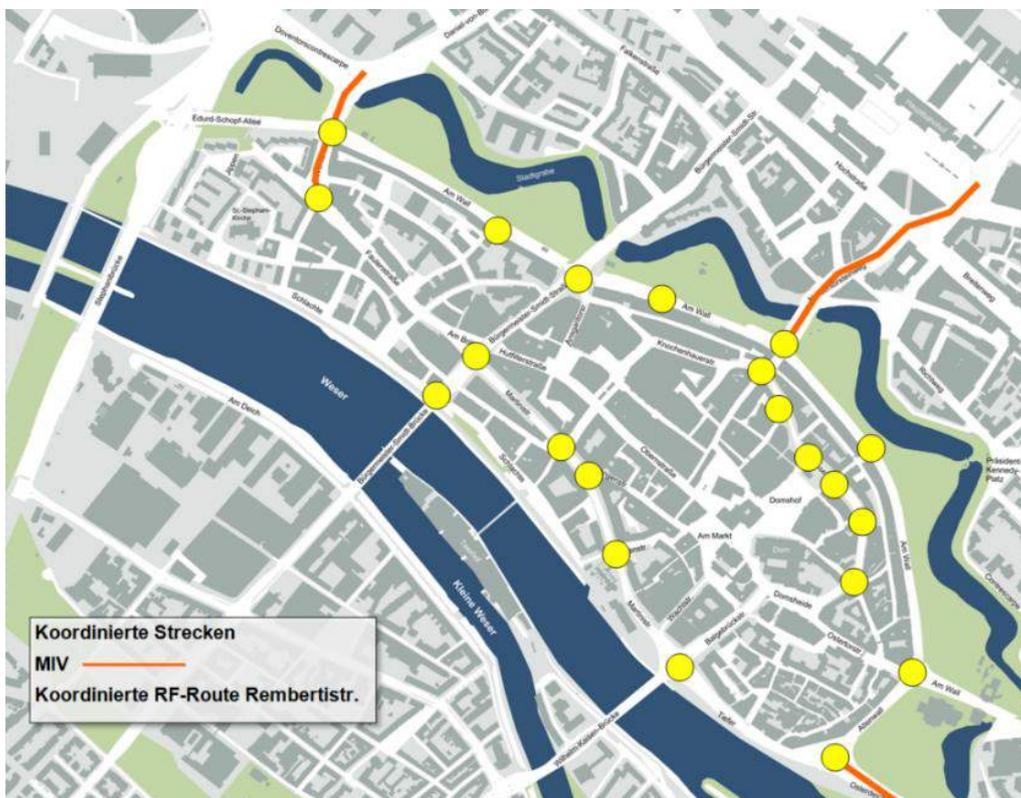


Abbildung 4-51 Lichtsignalanlagen in der Innenstadt – Koordinierte Strecken, Quelle: Eigene Darstellung ASV

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 Schallschutzes<sup>38</sup> 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).

<sup>38</sup> Eine Verlagerung der Fahrbahn näher an die Bebauung verschärft die Immissionsproblematik.

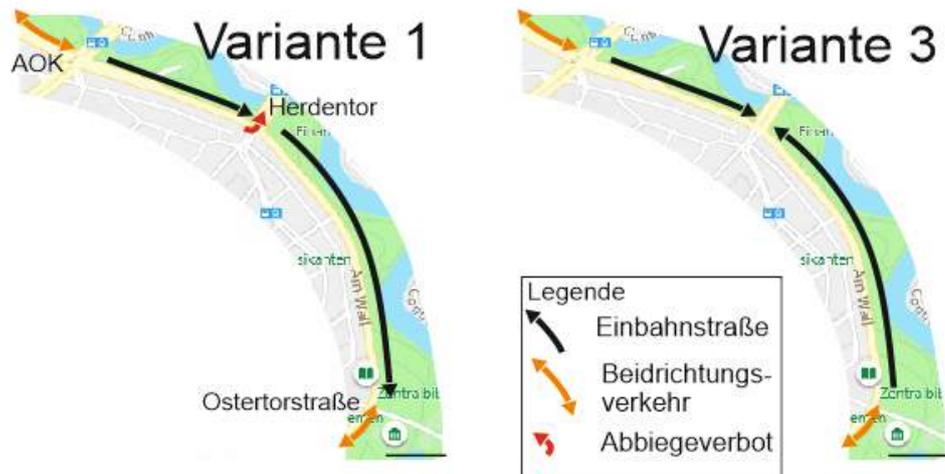


Abbildung 4-52: Varianten der Einbahnstraßenregelung Am Wall zwischen AOK-Kreuzung und Ostertorstraße, Quelle: Eigene Darstellung SKUMS

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



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

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



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

#### 4.4 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

Das übergeordnete Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans liegt darin, den öffentlichen Raum aufzuwerten und gleichzeitig die Funktionen des Oberzentrums und die Bedürfnisse der Anlieger\*innen, Anwohner\*innen und Besucher\*innen zu berücksichtigen. Es soll eine hohe Aufenthaltsqualität bei gleichzeitigem Erhalt 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
- Schüsselkorb
- Am Wall (Wallanlagen)
- Am Wall (Kulturmeile)
- Am Brill
- AOK-Kreuzung
- Breitenweg/ Herdentorsteinweg

##### Besondere Defizite/ Potenziale in der Aufenthaltsqualität:

- Tiefer
- Parkplatz vor Ecke Tiefer/Altenwall
- Stadtstrecke

## Defizite im Radverkehr (Konflikte mit Fußverkehr siehe oben):

- Wilhelm- Kaisen-Brücke ↔ Tiefer ↔ Osterdeich
- Innenstadtquerung Schüsselkorb 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 m<sup>2</sup> 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.

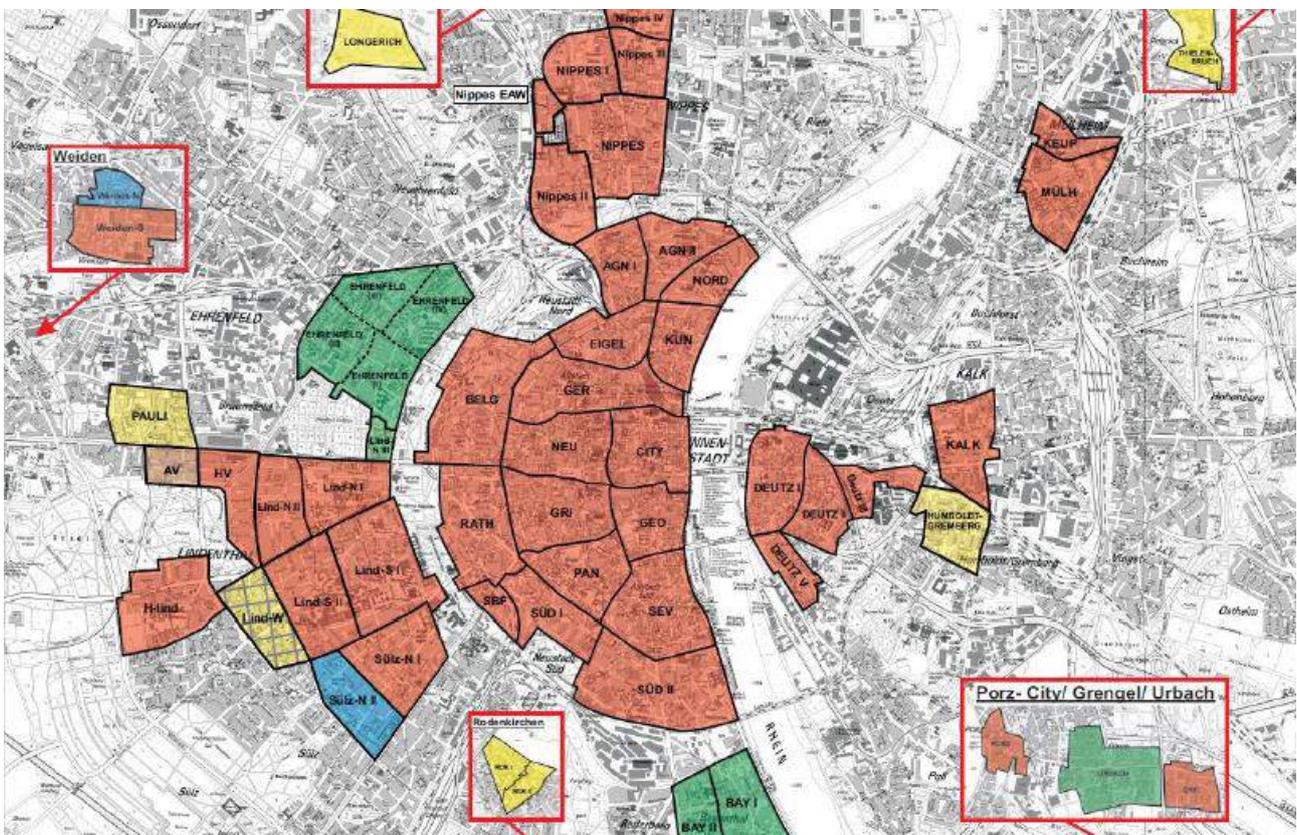


Abbildung 5-3: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen in der Stadt Köln 2019.  
Quelle: Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln. (Anmerkung: Legende ergänzen)

**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.

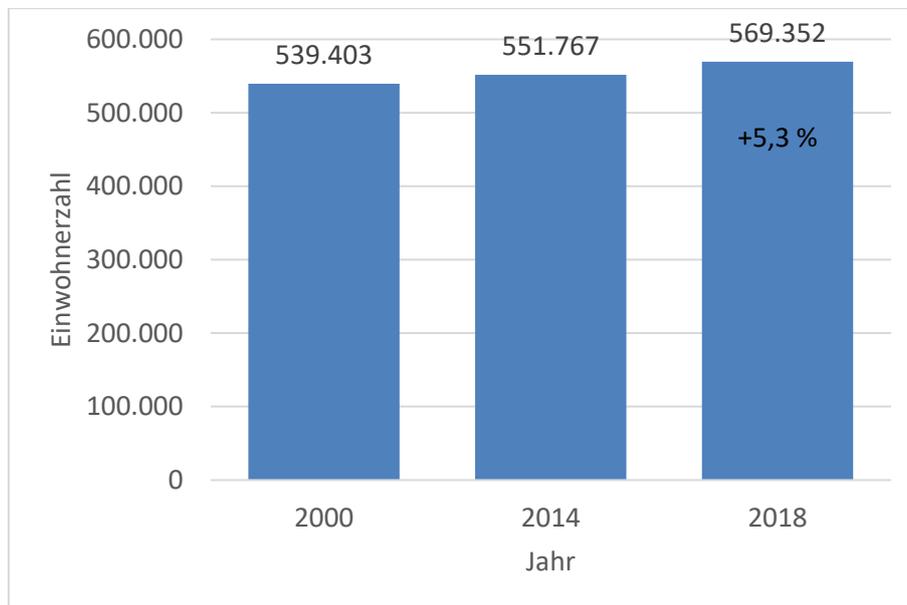
Das Prinzip ist in allen Städten dasselbe: Quartiersbewohner erhalten pauschale Parkberechtigungen für ausgewiesene Parkzonen für ein oder zwei Jahre. Alle anderen Quartiersbesucher und Gewerbetreibende können zeitlich beschränkt parken, die Preise an Parkscheinautomaten variieren für die Innenstadtbereiche 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 %.

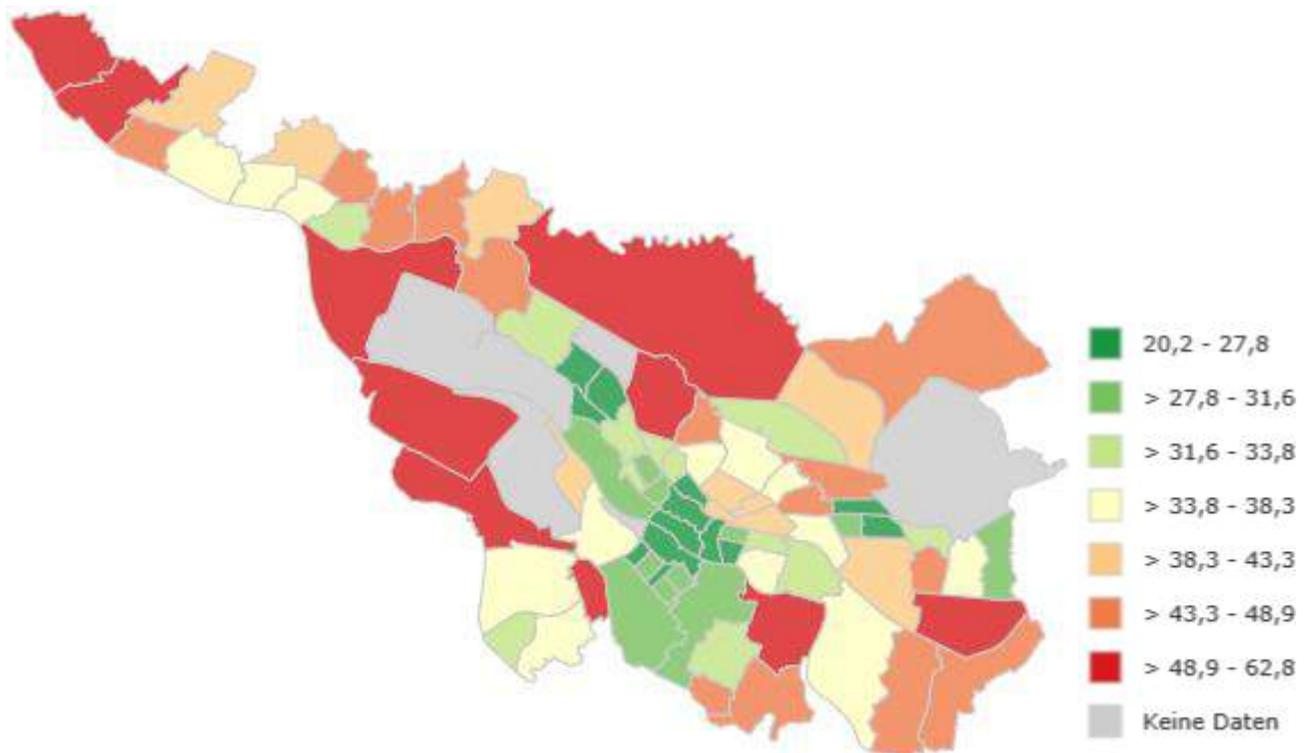


Abbildung 5-5: Pkw/100 EW, Stand 2017. Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

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 SUNRISE<sup>39</sup> (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 intensiviertere 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.

<sup>39</sup> Sustainable Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe;

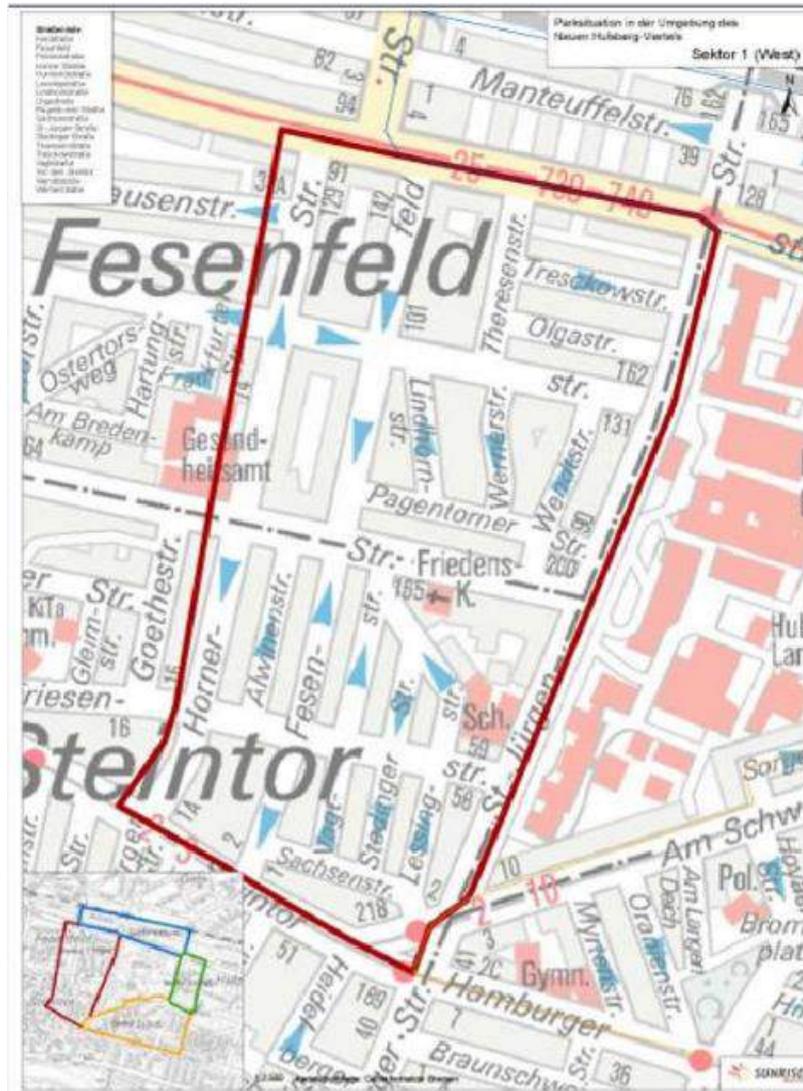
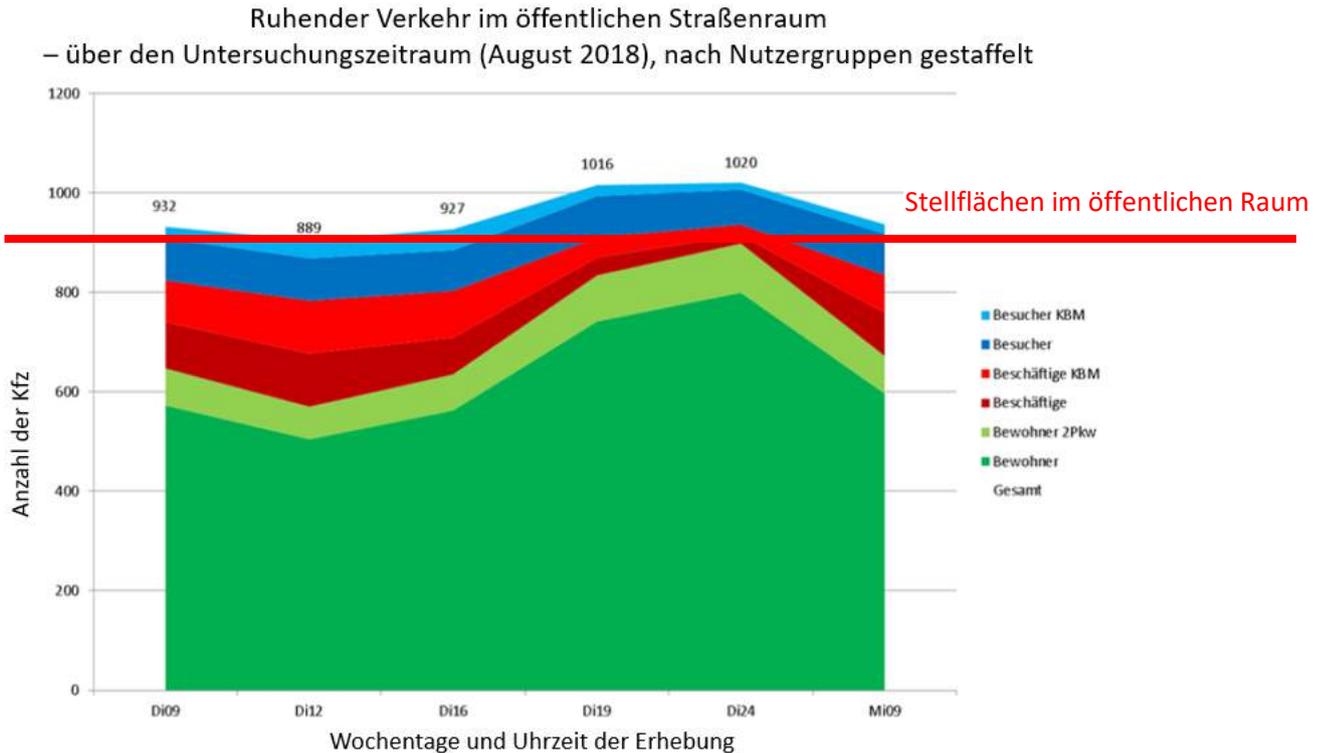


Abbildung 5-8: Geplante Bewohnerparkzone in der Östlichen Vorstadt (Teilbereich des SUNRISE-Projektgebiets/ „Umgebung von Hulsberg“). Quelle: BMO Stadt und Verkehr

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 Quer Verbindung 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:

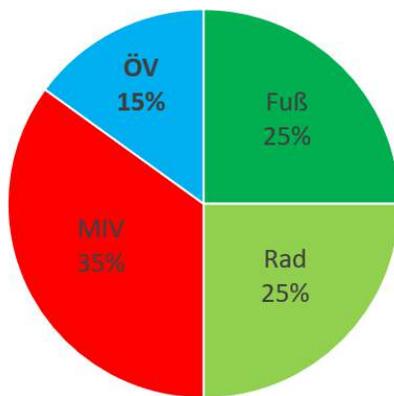
- Schaffung eines Zeittickets für die Gruppe der Schüler, Auszubildenden, Freiwilligen im Freiwilligendienst etc. zu attraktiven Konditionen und einfachen Bedingungen -Arbeitstitel Jugendticket.
- Überprüfung des JobTickets mit der Zielsetzung, Zugangshemmnisse abzubauen und mehr Kunden für dieses Angebot 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.

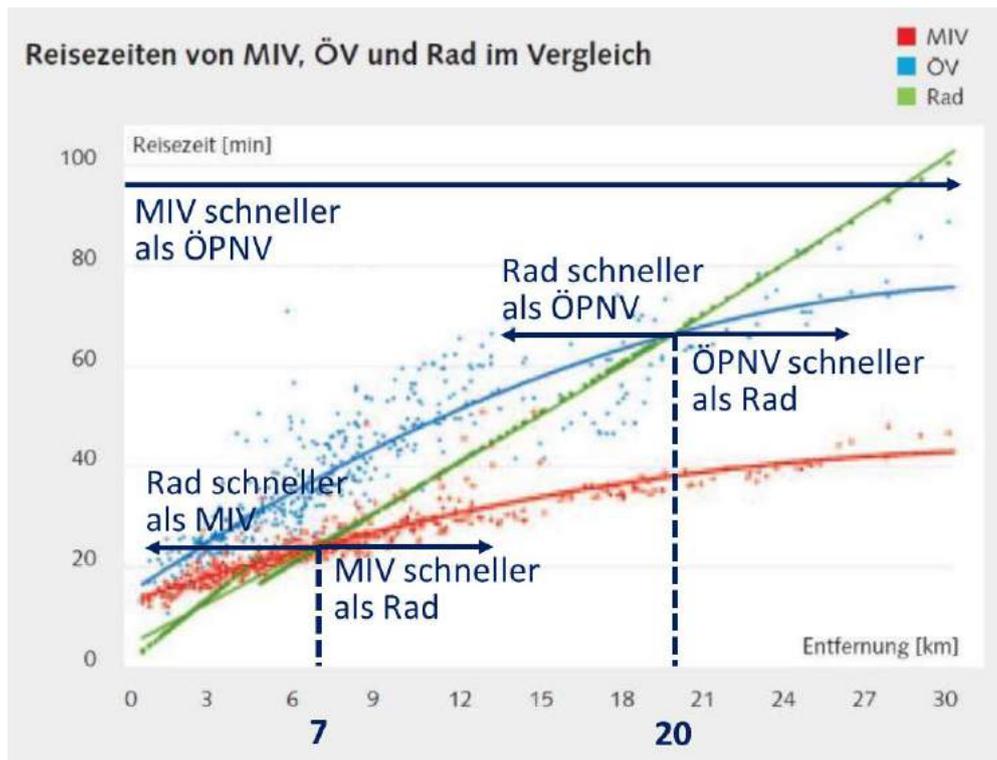


Abbildung 6-2: Reisezeiten von MIV, ÖV und Rad im Vergleich in Bremen, Quelle: VEP, S.41

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 Consult<sup>40</sup> 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,

<sup>40</sup> 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 Einwohnerzahl<sup>41</sup> 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.

<sup>41</sup> Statistisches Landesamt Bremen | <http://statistik.bremen.de> | Datenangebote | Tabelle 12411-01-01: Bevölkerung nach Geschlecht (Stand 31.12.)

## Verkehrsleistung und Nachfrage

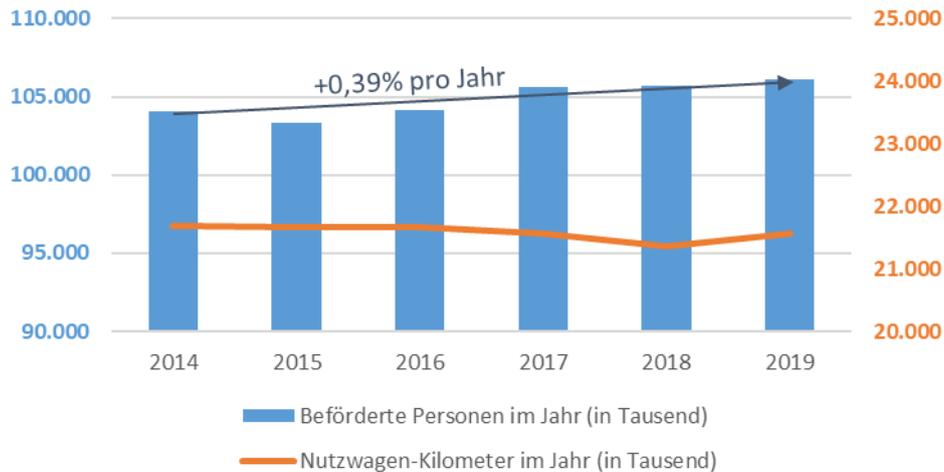


Abbildung 6-3: Verkehrsleistung und Nachfrage. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019

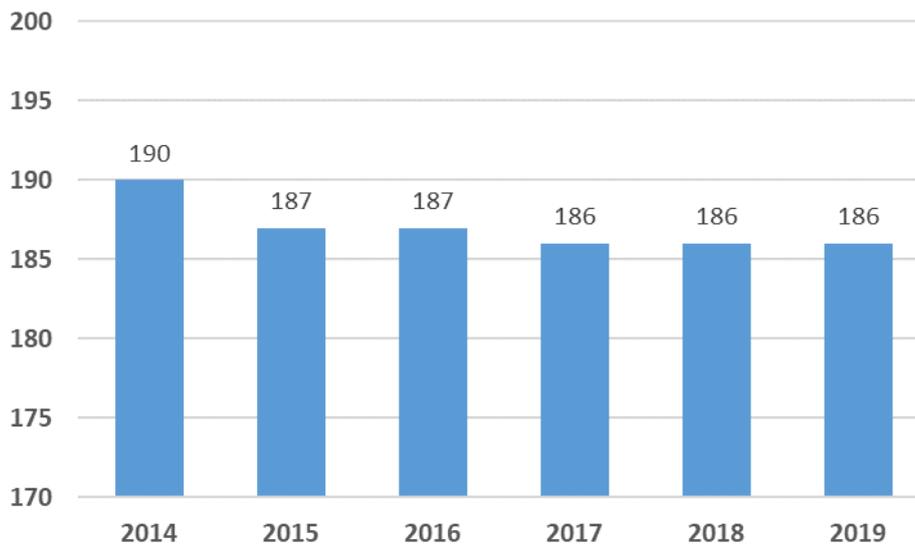


Abbildung 6-4b: Fahrten pro Einwohner pro Jahr. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019

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.

### Mittlere Reisegeschwindigkeiten

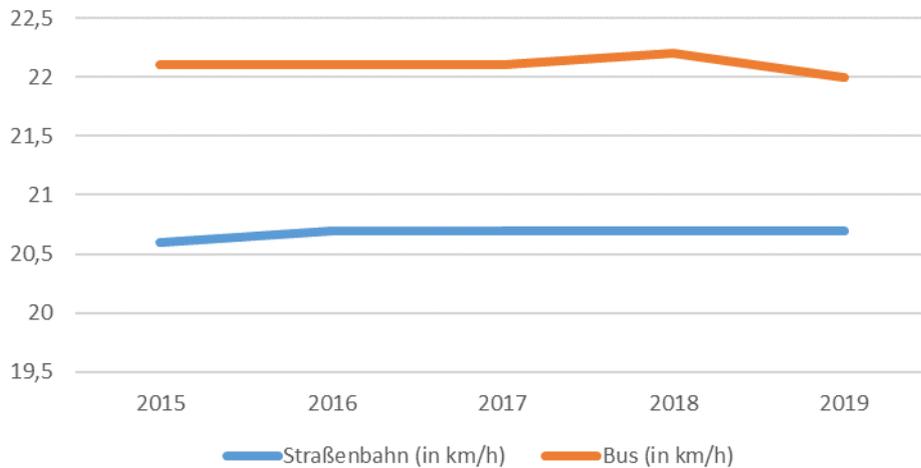


Abbildung 6-5: Mittlere Reisegeschwindigkeit. Quelle: BSAG

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.

### Entwicklung der Pünktlichkeit (+1 bis -3 Min.) seit 2014 im Jahresdurchschnitt

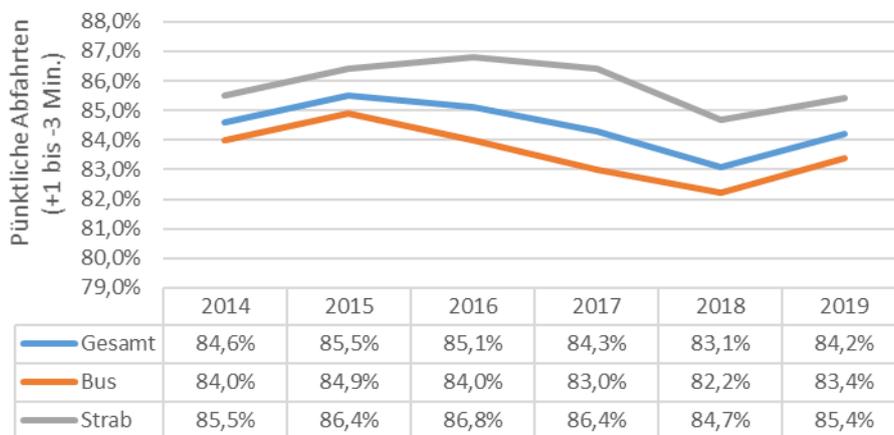


Abbildung 6-6: Entwicklung der Pünktlichkeit. Quelle: BSAG

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%<sup>42</sup> 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./m<sup>2</sup> 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 26<sup>43</sup> 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 Sitzplätze<sup>44</sup>. 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 worden<sup>45</sup>. Der ÖPNV schneidet dabei in allen Entfernungen schlechter ab, als der MIV und bis ca. 20 km auch schlechter als der Radverkehr<sup>46</sup>. 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 empfiehlt<sup>47</sup>.

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.

<sup>42</sup> Tagesanzeiger | So pünktlich ist Ihre VBZ-Linie | <https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/so-puenktlich-ist-ihre-vbz-linie/>

<sup>43</sup> Linie 26 wird seit Mai 2020 Sonntagnachmittag durch die Linie 27 verstärkt.

<sup>44</sup> VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV | Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. | Köln 01/2019

<sup>45</sup> VEP 2025 | Raumstruktur, Erreichbarkeitsanalysen | Seiten 36-42

<sup>46</sup> Siehe VEP 2025 Grafik Seite 41

<sup>47</sup> Maximal doppelt so hoher Zeitaufwand | FGSV 2010

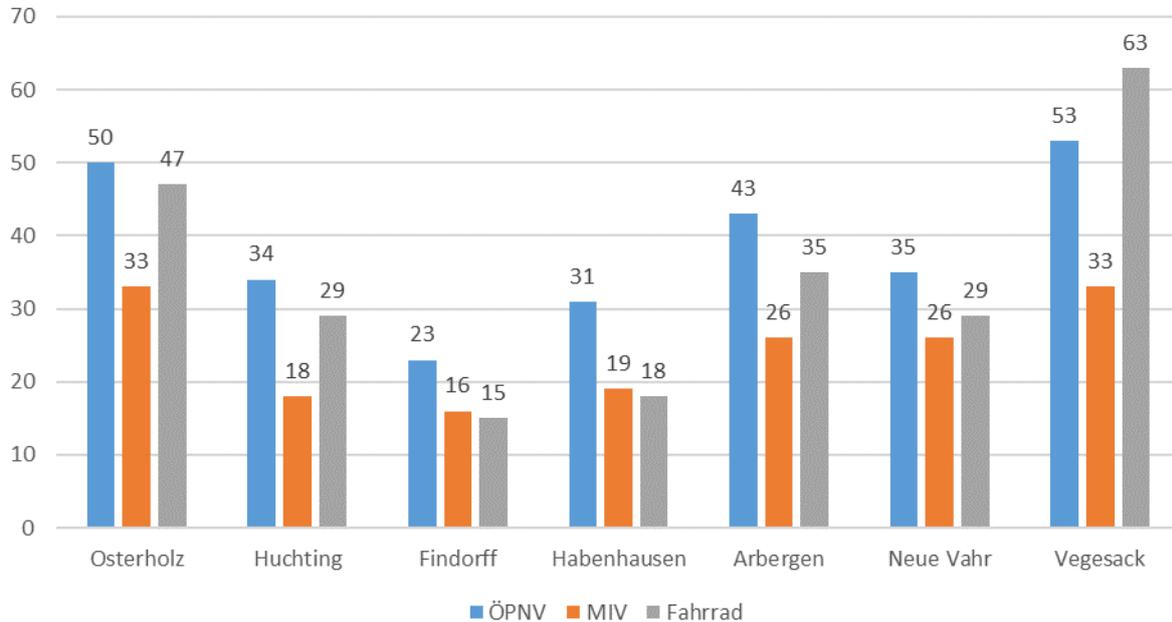
Reisezeitenvergleich PKW-Fahrrad-ÖV auf ausgewählten  
Relationen zur Innenstadt [min]

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:

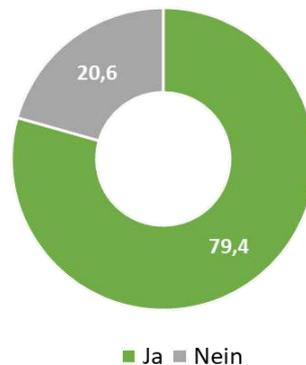


Abbildung 6-8b: Frage: Kommt die Nutzung der BSAG für Sie denn grundsätzlich in Frage, ganz unabhängig von Ihren gegenwärtigen Gewohnheiten? Quelle: BSAG Kundenbarometer 2019

Dies bestätigt grundsätzlich auch eine Umfrage des ADAC<sup>48</sup>: 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.

<sup>48</sup> 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

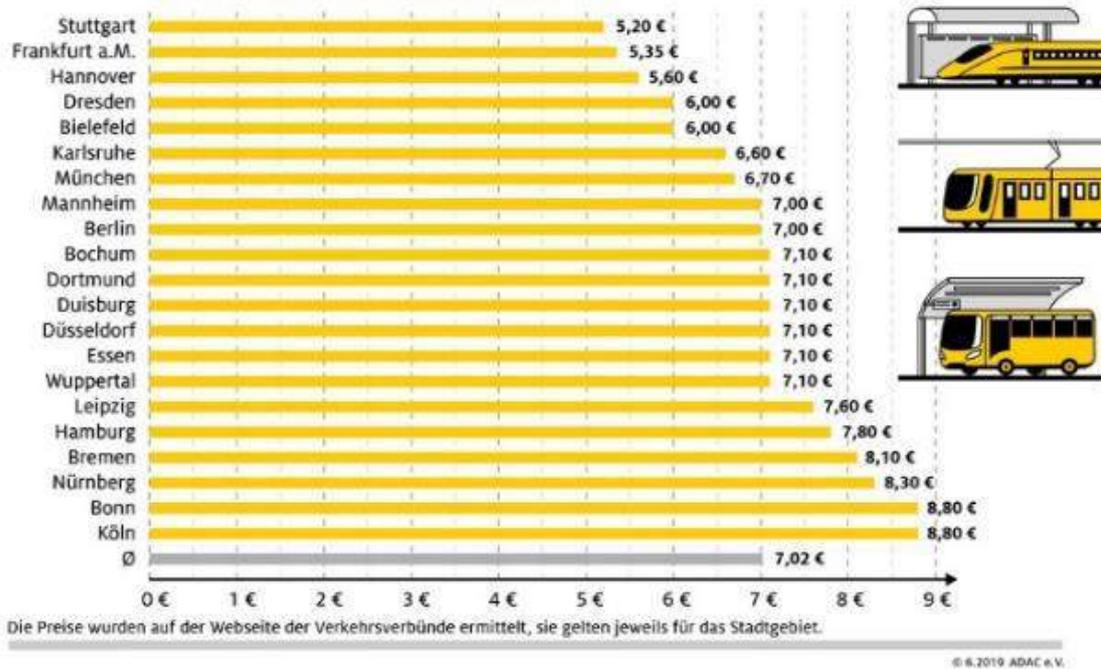


Abbildung 6-10: Preisvergleich bei Tageskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

### ADAC Preisvergleich 2019:

Preisdifferenz von 54 Euro bei Monatskarten für Erwachsene

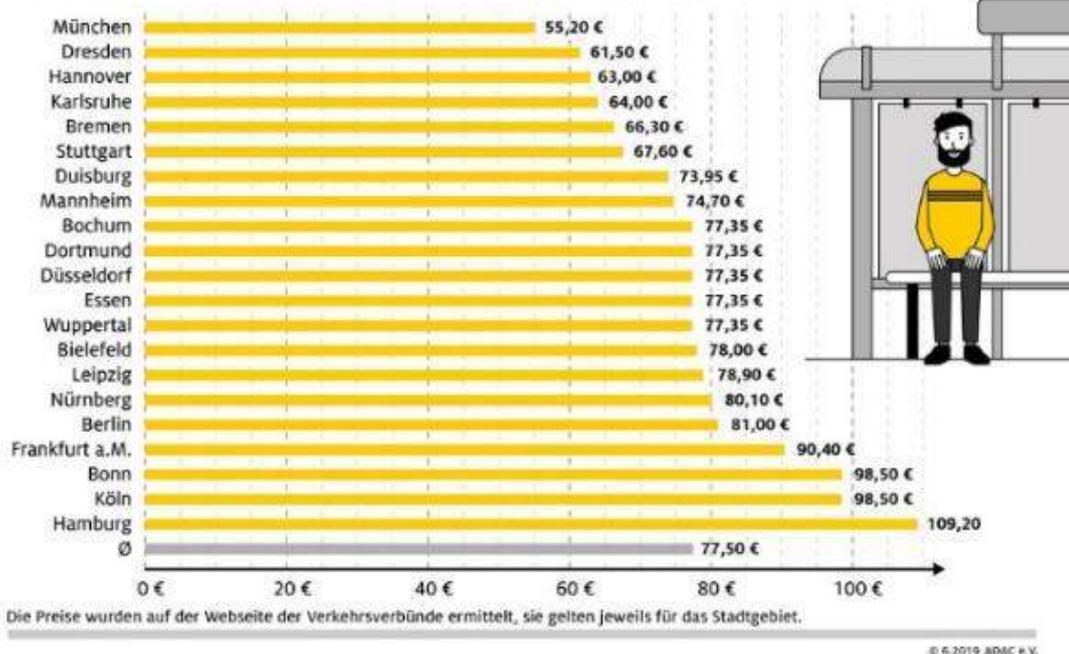


Abbildung 6-11: Preisvergleich bei Monatskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

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



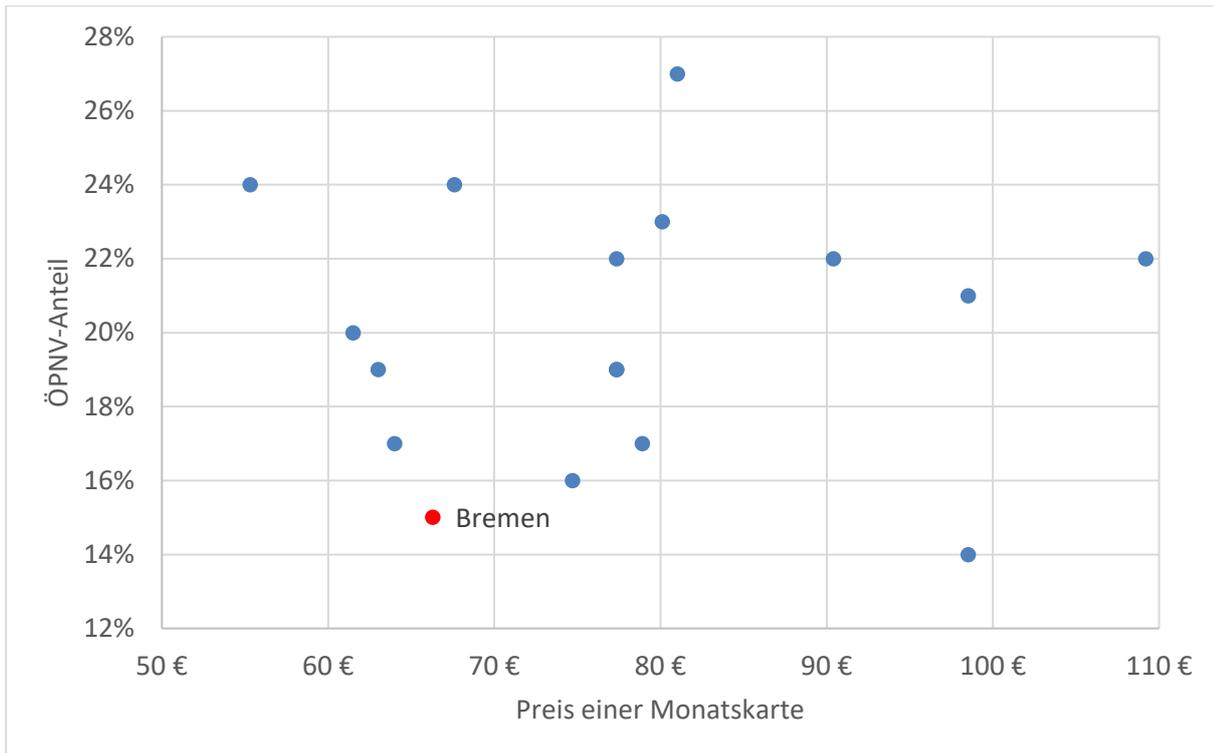


Abbildung 6-14: Preis Monatskarte im Vergleich zum ÖV-Anteil.

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 CO<sub>2</sub>-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)
- CO<sub>2</sub>-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 Kommunalverbunds 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 Kommunalverbund 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 Kommunalverbund 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.

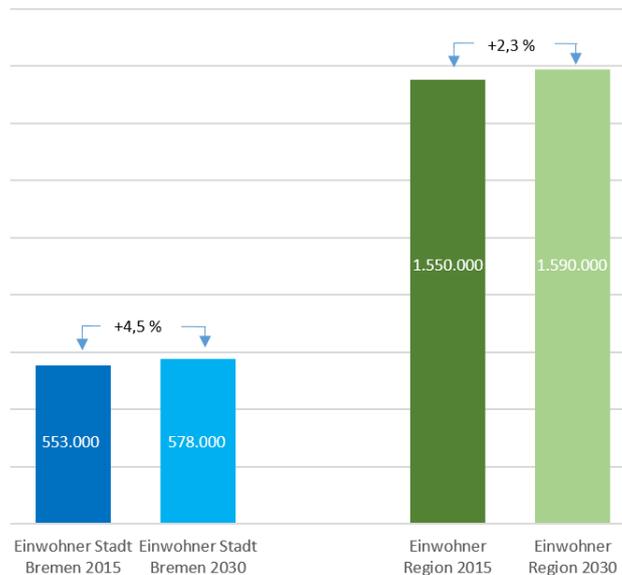
Veränderung der Einwohnerzahlen  
Stadt Bremen und Region

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.**

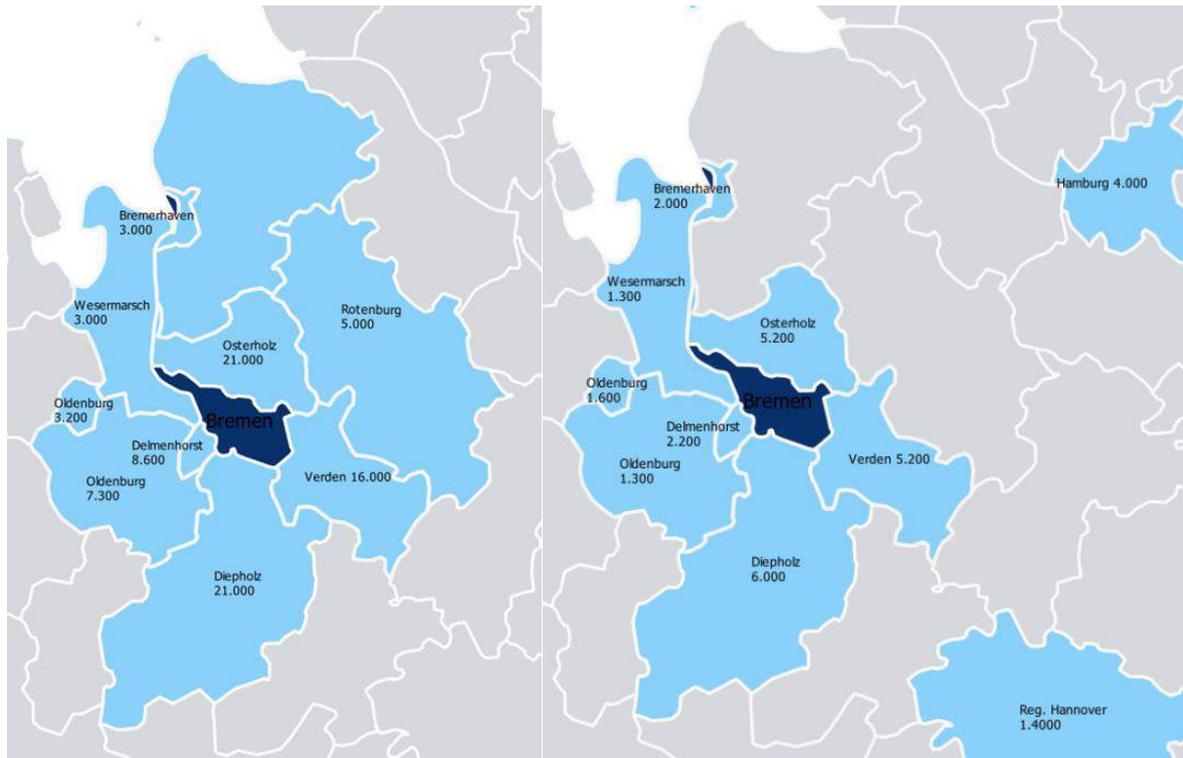


Abbildung 7-4 Einpendler (links)-/Auspendler (rechts) nach Bremen 2019; Quelle: Pendleratlas Arbeitsagentur

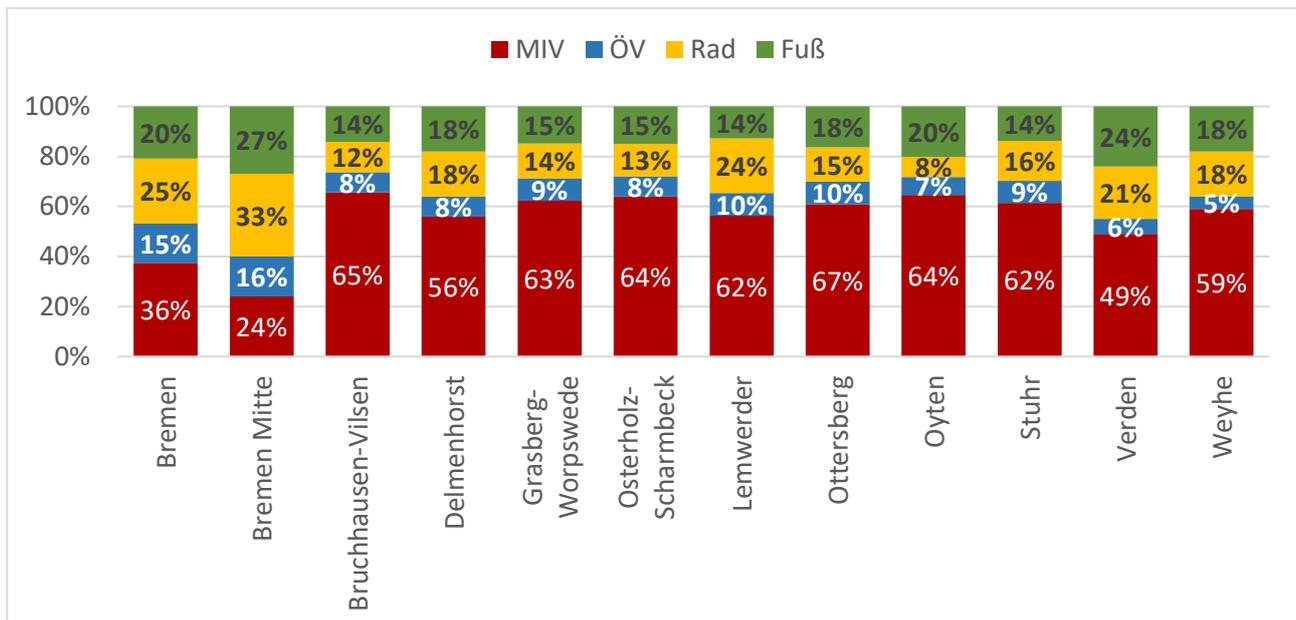


Abbildung 7-5 Modal Split Bremen und Region; Quelle: SrV 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

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.

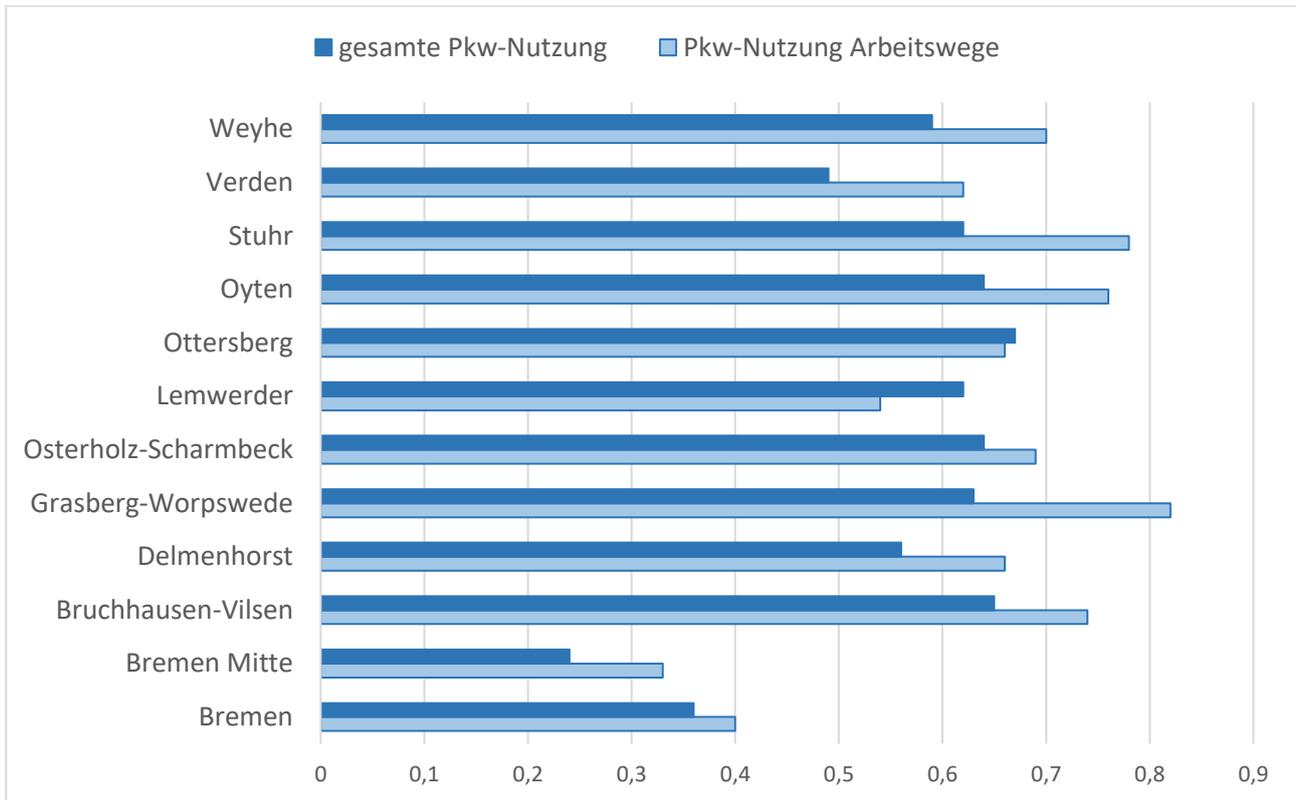


Abbildung 7-6 Anzahl Wege mit dem Pkw: Alle Wege und Arbeitswege; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

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.

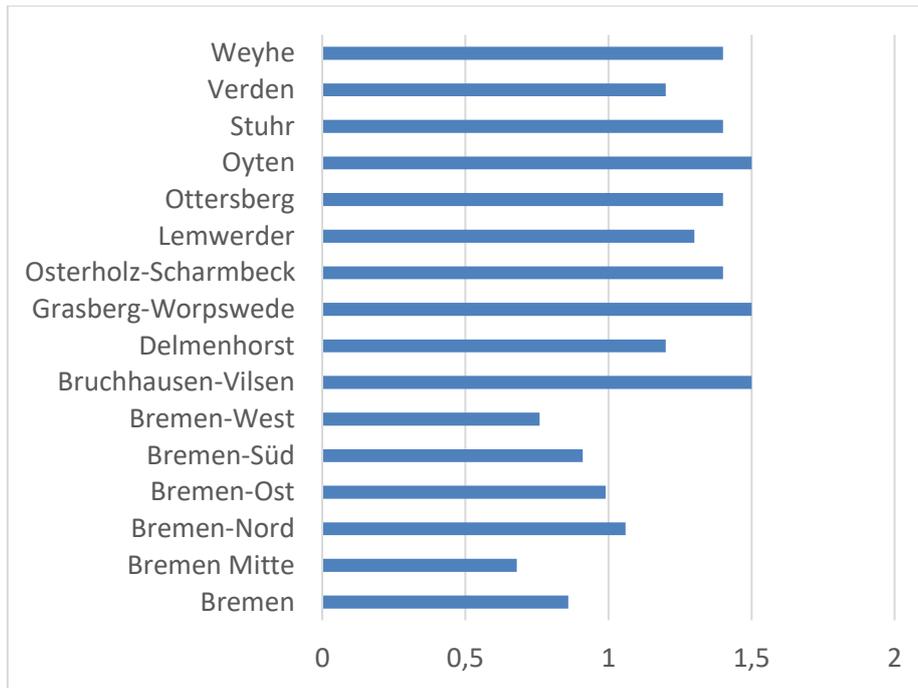


Abbildung 7-7 Pkw-Besitz Bremen und Region [Pkw/Haushalt]; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

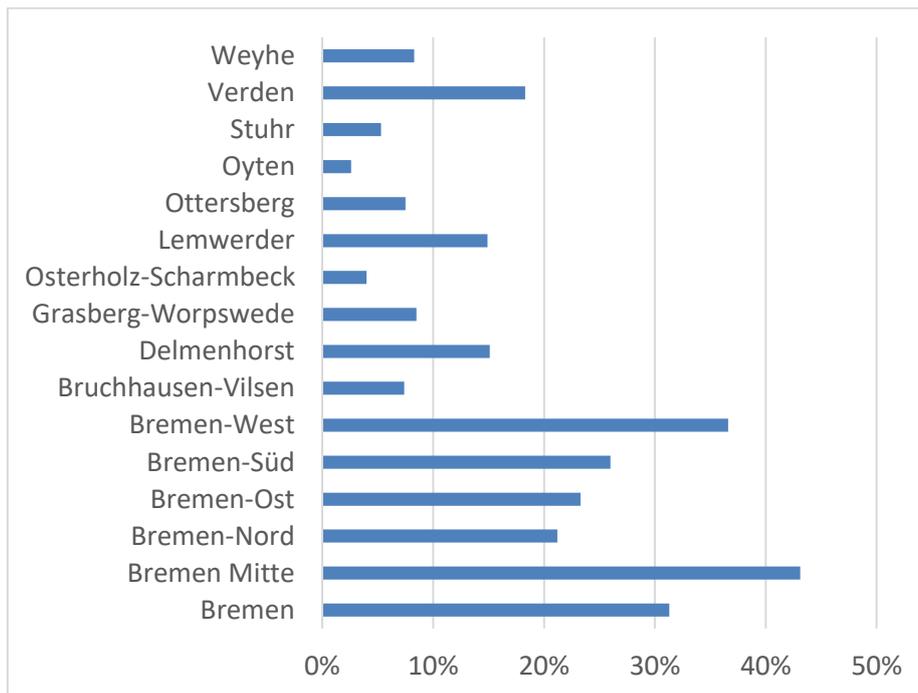
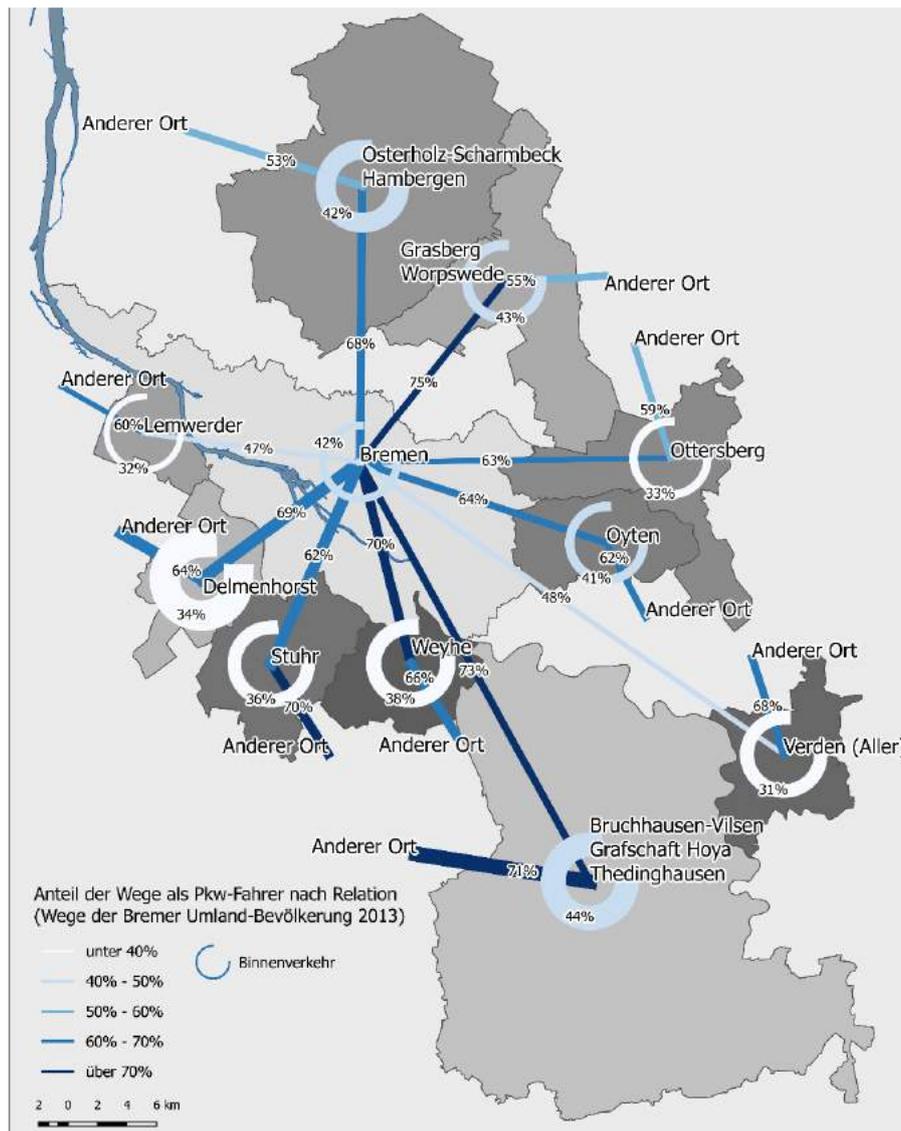


Abbildung 7-8 Anteil Haushalte ohne Pkw; Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

### 7.4.1 Verkehrsverflechtungen Bremen – Umland

Die meisten Wege der Umlandbewohner sind Binnenverkehre innerhalb der eigenen Gemeinde. Der Binnenverkehrsanteil liegt zwischen 58 % in Oyten und Stuhr sowie 80 % in Verden (Aller).





**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).

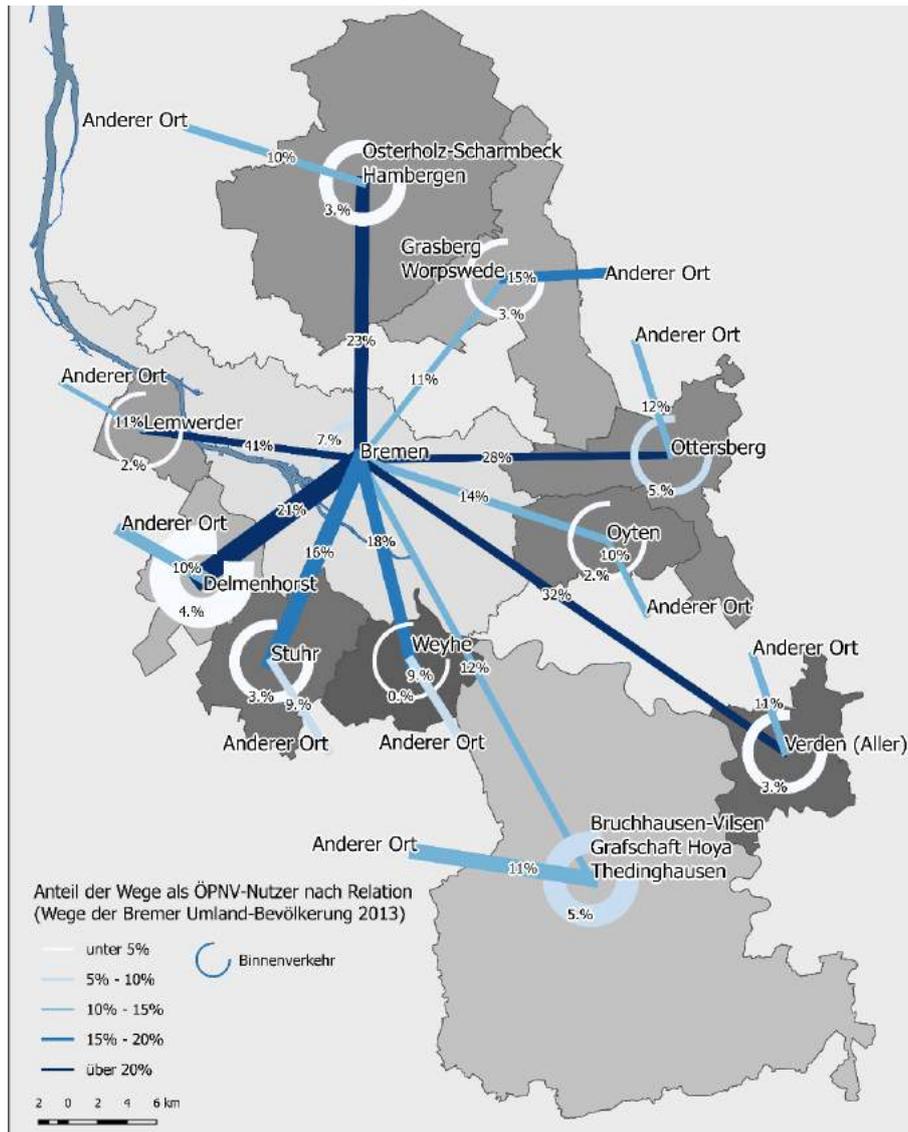


Abbildung 7-11 Räumliche Verteilung der ÖV-Fahrten der SrV-Teilnehmergemeinden im Großraum Bremen 2013;  
Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

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.

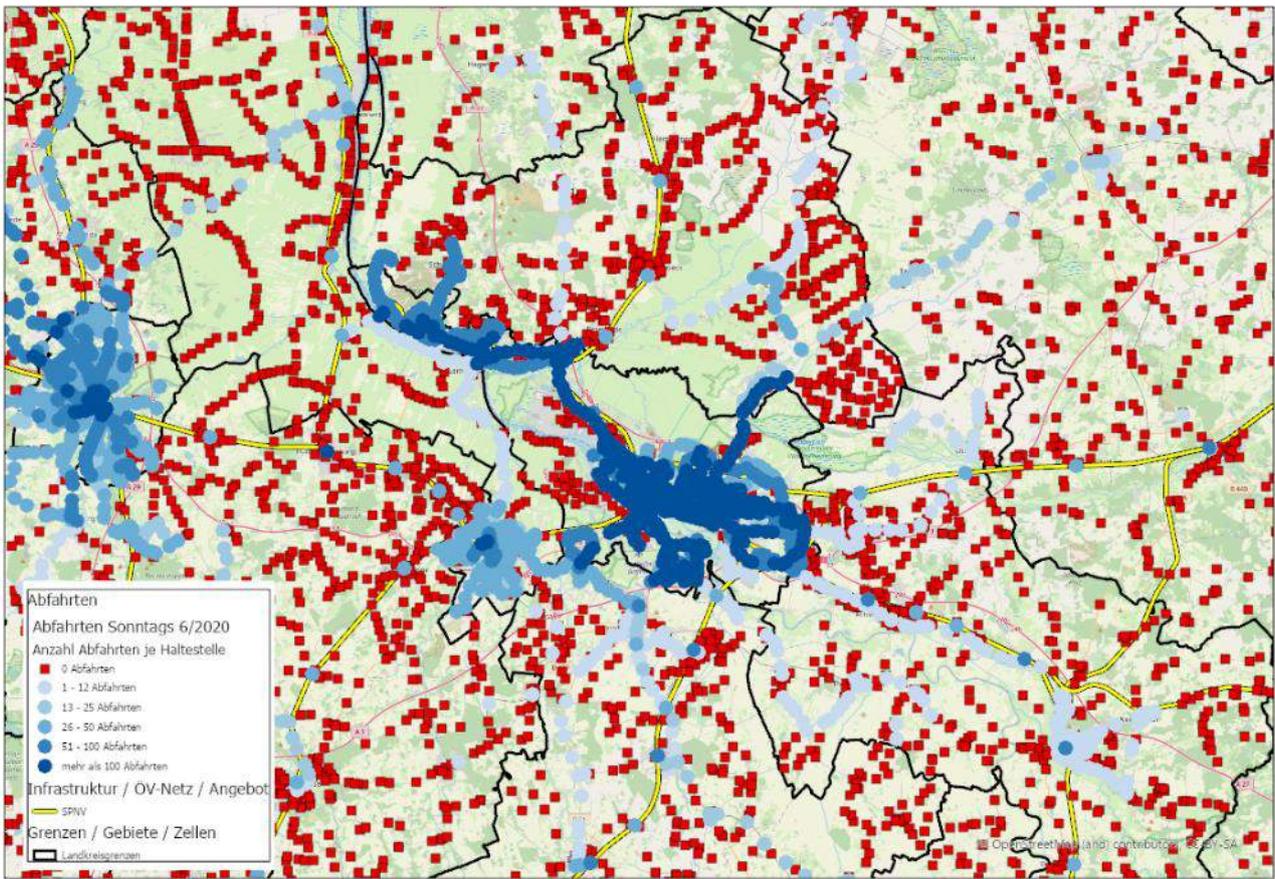


Abbildung 7-12: Abfahrten an Haltestellen sonntags

Durch die Umsetzung des Programms Landesbedeutsame Buslinien des Landes Niedersachsen hat der ZVBV 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.**

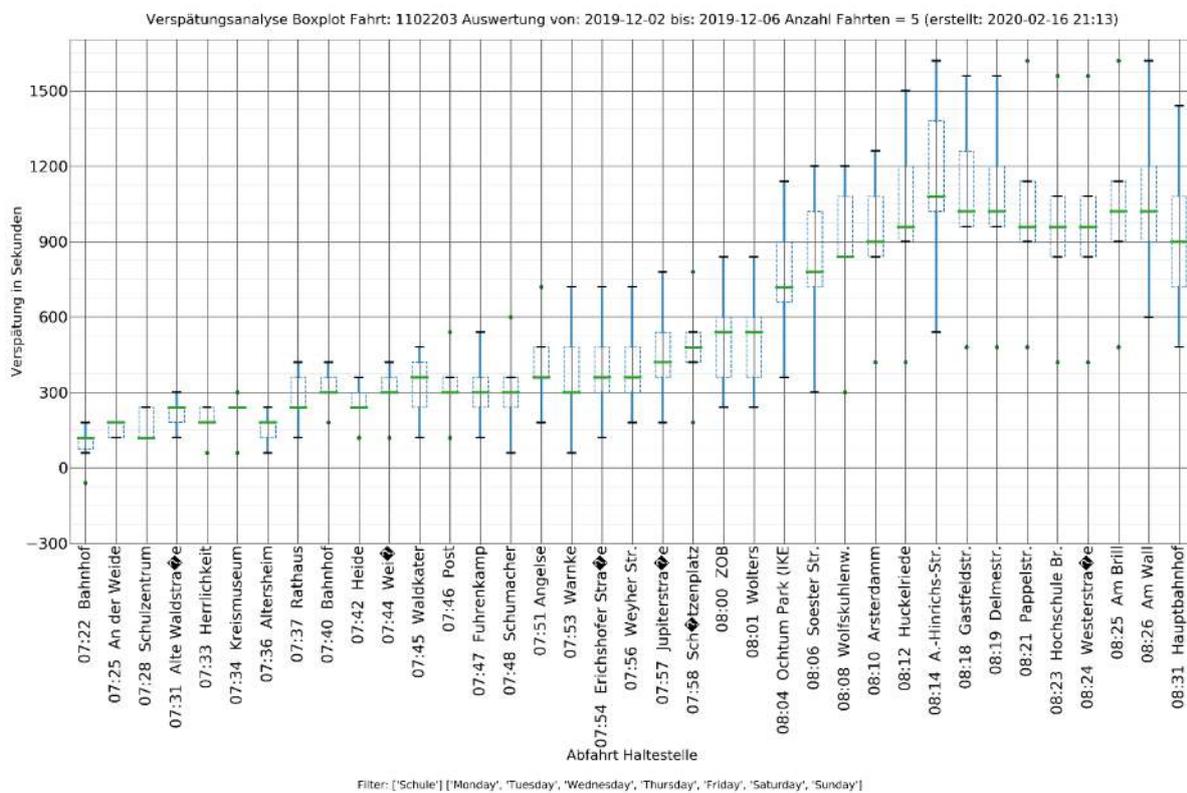


Abbildung 7-14: Verspätungsanalyse Linie 102

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

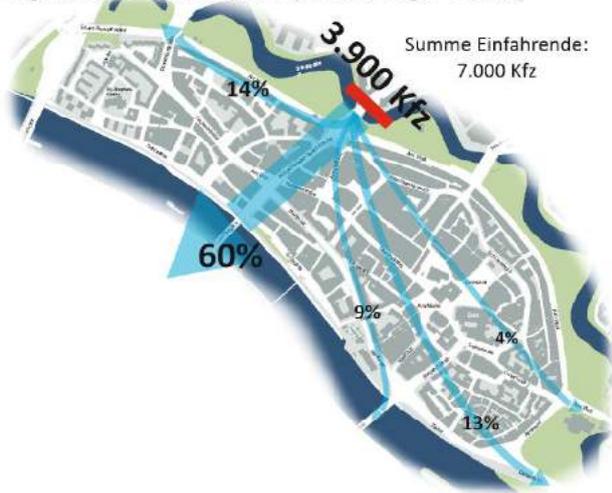
C.9	Straßensperrung für belebte Straßen Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.10		(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb
C.12	Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße	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

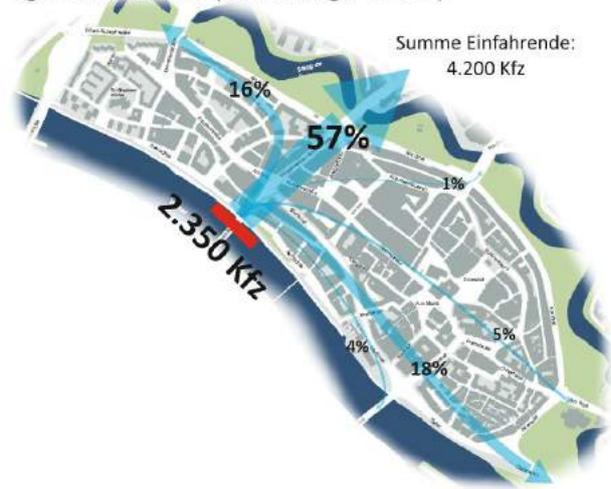
I.2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	in Bearbeitung	in Bearbeitung
I.3	Mobilitätsberatung für Neubürger	In Betrieb	in Bearbeitung
I.4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	(noch) nicht in Bearbeitung	in Bearbeitung
I.5	Multimodales Datenportal	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) 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
K.5	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

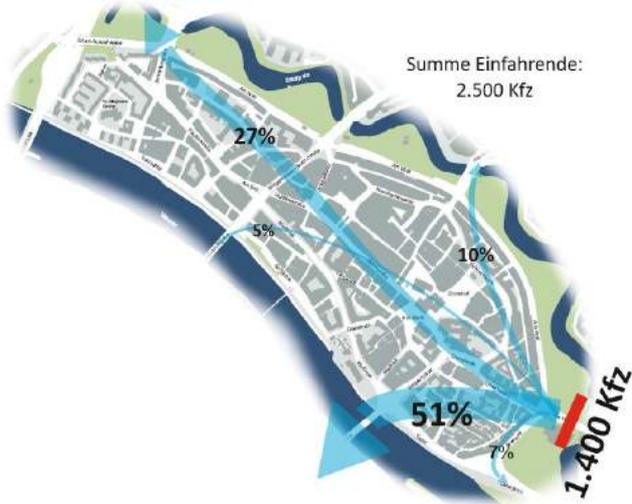
Durchgangsverkehrsrelationen  
Bürgermeister-Smidt-Straße (Donnerstag 5-22 Uhr)



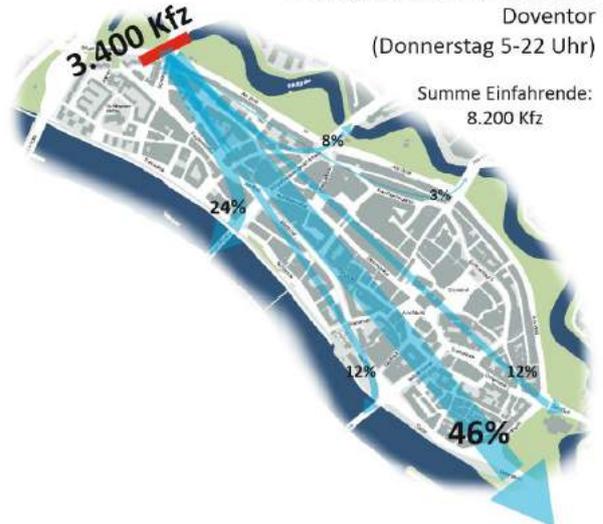
Durchgangsverkehrsrelationen  
Bgm.-Smidt-Brücke (Donnerstag 5-22 Uhr)



Durchgangsverkehrsrelationen  
Ostertorsteinweg (Donnerstag 5-22 Uhr)



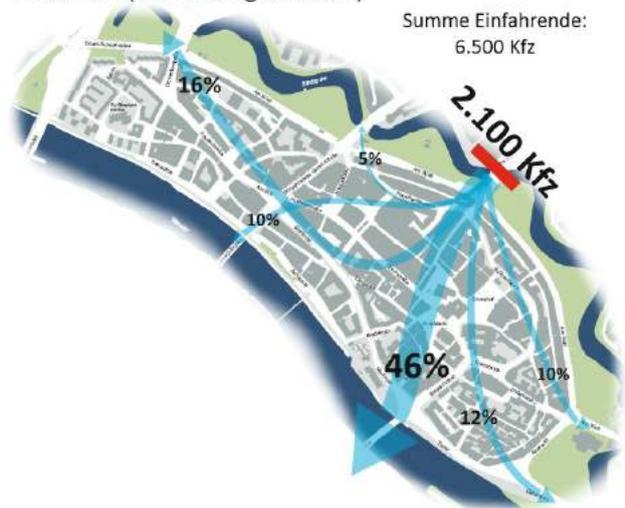
Durchgangsverkehrsrelationen  
Doventor (Donnerstag 5-22 Uhr)



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





