

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

Zusammenfassende Darstellung  
des aktuellen Bearbeitungsstandes  
der Chancen und Mängel-Analyse  
zur Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Stand 28.02.2013



## INHALTE: CHANCEN UND MÄNGEL-ANALYSE

- Der Überblick dient zur Orientierung über die einzelnen Arbeitspakete und Themen.
- Zur weiter gehenden Information werden die Ergebnisse teilweise durch erklärende Dokumentationen und Karten ergänzt (Hinweis auf betreffender Folie).
  1. Anlass und Aufgabenstellung
  2. Raumgliederung und Strukturdaten
  3. Mobilitätsanalysen
  4. Fußverkehr
  5. Radverkehr
  6. Verkehrsnachfrage
  7. ÖV / SPNV
  8. Straßennetz, Kfz- und Lkw-Verkehr
  9. Verkehrsmanagementzentrale
  10. Städtebau und Hauptverkehrsstraßen
  11. Ruhender Kfz-Verkehr
  12. Carsharing
  13. Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes
  14. Erreichbarkeit und Reisezeit
  15. Verkehrliche Aspekte des Tourismus



# ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG



## ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

### Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen ist erforderlich, ...

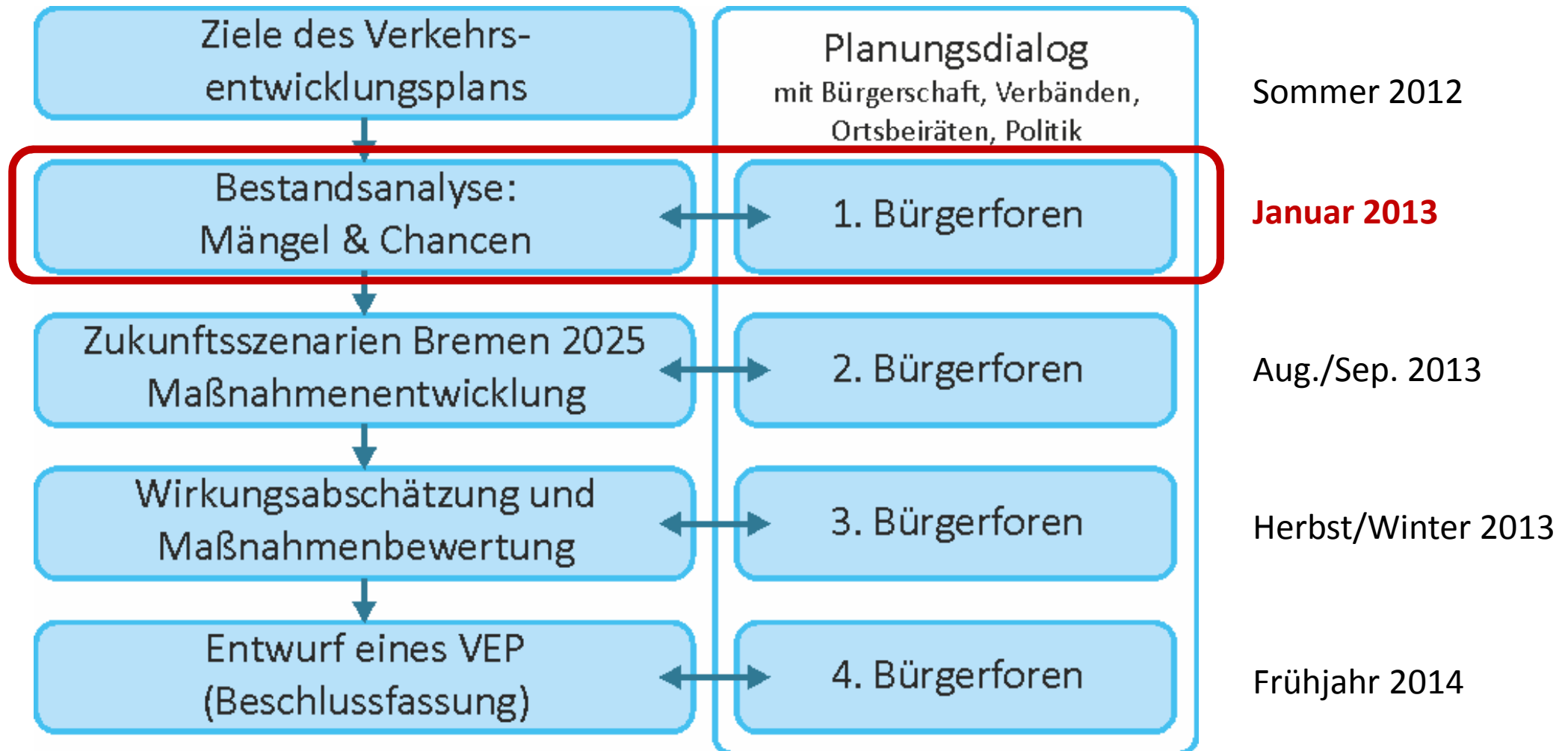
- da sich in Bremen in den letzten 15-20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben,
- um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen.

### Ein Verkehrsentwicklungsplan wird ...

- langfristige Ziele und Strategien für die zukünftige Verkehrsentwicklung festlegen,
- ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel (Fuß/Rad/Bus & Bahn/Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr) festlegen, dass Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt,
- aus dem Leitbild Bremen 2020 eine abgestimmte Entwicklungsstrategie zusammen mit dem Flächennutzungsplan sowie den Fachplanungen (z.B. Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan, Klimaschutz- und Energieprogramm) erarbeiten.

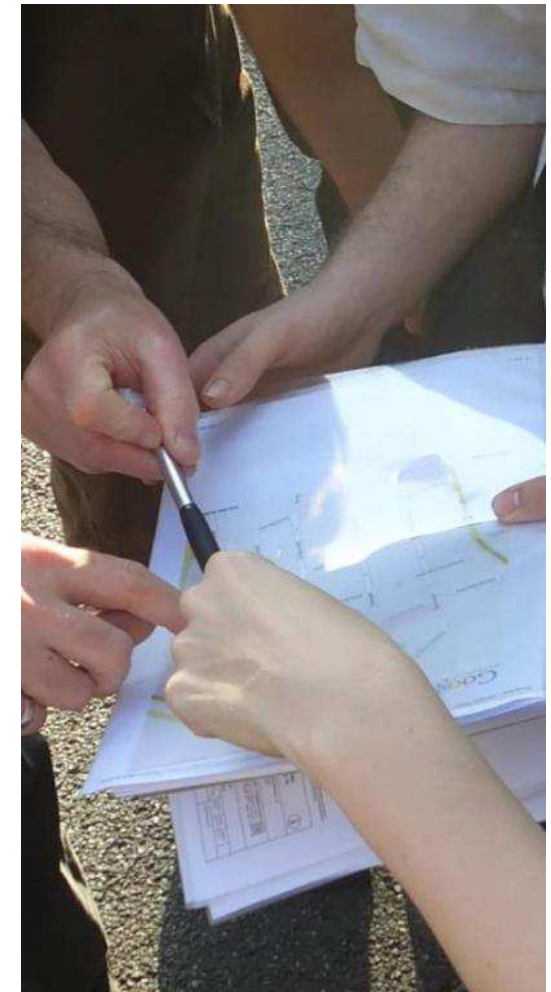


## BEARBEITUNGSPHASEN UND BAUSTEINE



## STAND DER BEARBEITUNG

- Regionale Bürgerforen sowie Diskussion mit Regionalausschüssen der Beiräte wurden im Januar und Februar 2013 für die Bestandsanalyse durchgeführt
- Internetforum: [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) wird derzeit ausgewertet
- TÖB-Beteiligung zur Bestandsanalyse von Anfang März bis Mitte April
- Resultate aus dem Planungsdialoq mit Bürgerschaft, Verbänden, Ortsbeiräten und Politik fließen in die Arbeit der Gutachterbüros mit ein
- Zwischendokumentation der bisherigen Analyseergebnisse wird bis Anfang Mai fertig gestellt



# RAUMGLIEDERUNG UND ECKWERTE DER STRUKTURDATEN FÜR BREMEN

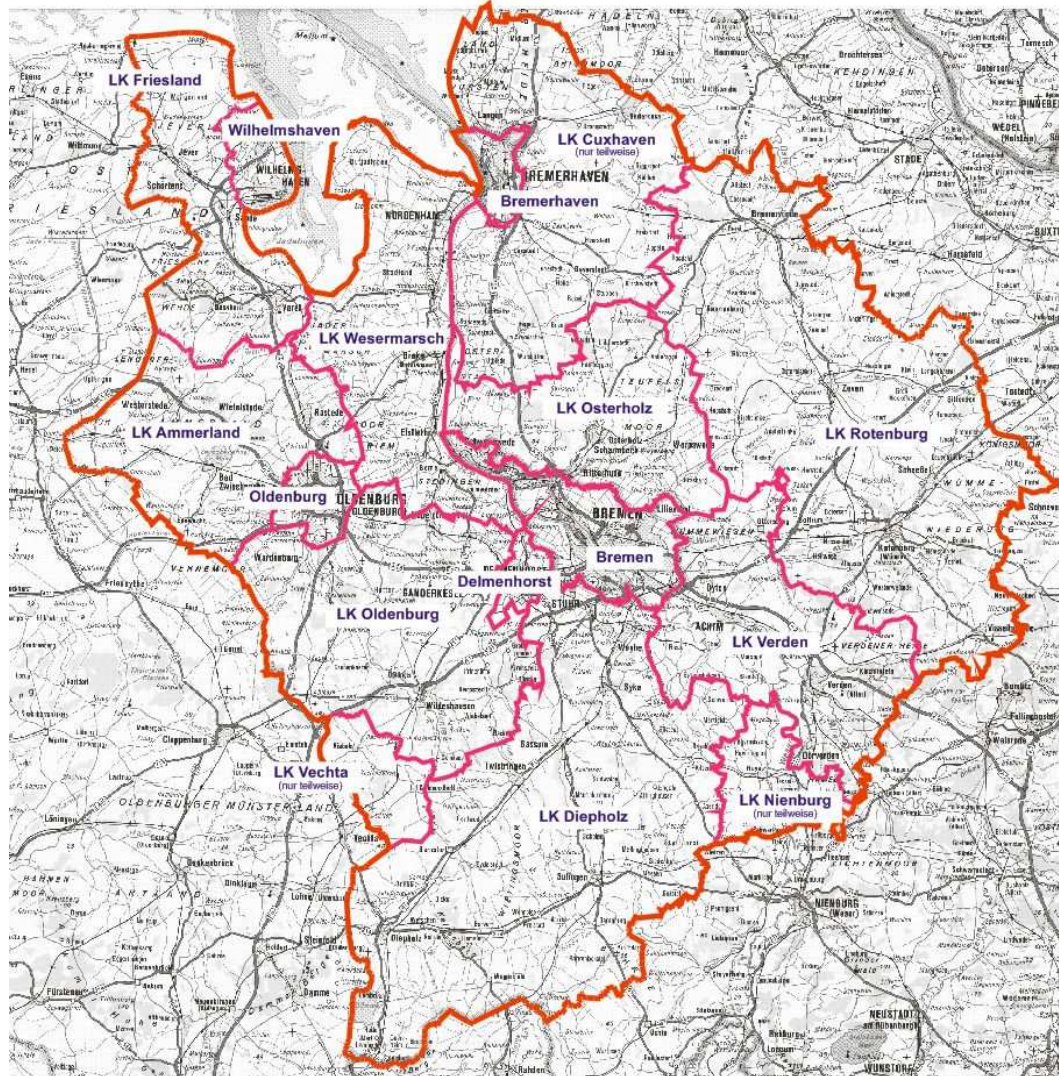
Für weiter gehende Informationen:

130228\_E01\_Karte\_Einwohnerverteilung\_Bremen

130228\_E01\_Karte\_Arbeitsplatzeverteilung\_Bremen



# Betrachtungsraum des Verkehrsmodells Bremen



Das Verkehrsmodell umfasst das:

- Gebiet der Stadt Bremen
- Gebiet des Kommunalverbundes
- Gebiet des VBN-Verbundraumes
- angrenzende Gebietskörperschaften, die im engeren Austausch stehen



# Verkehrszelleneinteilung für Bremen und Umzu



Raumgliederung orientiert sich an den statistischen Bezirken

- Kreis/kreisfreie Stadt
- Stadt/Gemeinde
- Stadtbezirk
- Stadtteil
- Ortsteil
- Gemeindeteil einer Samtgemeinde

## Strukturdateneckwerte für die Stadt Bremen im Jahr 2010

Stadt- bez.	Einw.	Erwt.	Besch.	Besch.	Besch.	darin	Besch.	darin	
			ΣΣ	Σ	I + II	Besch. Bau	Σ	Besch. Verk.+Lager.	Besch. Handel
Mitte	17.400	7.700	64.000	k. A.	10.900	1.900	53.000	10.500	8.100
Süd	122.700	53.100	69.800	k. A.	17.300	3.000	52.500	11.500	13.000
Ost	219.200	92.800	123.000	k. A.	34.900	4.500	88.100	4.500	17.200
West	88.300	36.500	40.000	k. A.	7.700	2.000	32.300	6.600	5.800
Nord	96.600	38.400	27.000	k. A.	7.100	1.700	20.000	1.200	4.500
<b>Σ</b>	<b>544.200</b>	<b>228.500</b>	<b>323.800</b>	k. A.	<b>77.900</b>	<b>13.100</b>	<b>245.900</b>	<b>35.600</b>	<b>46.600</b>

gerundete Werte; Unterschiede durch Rundung

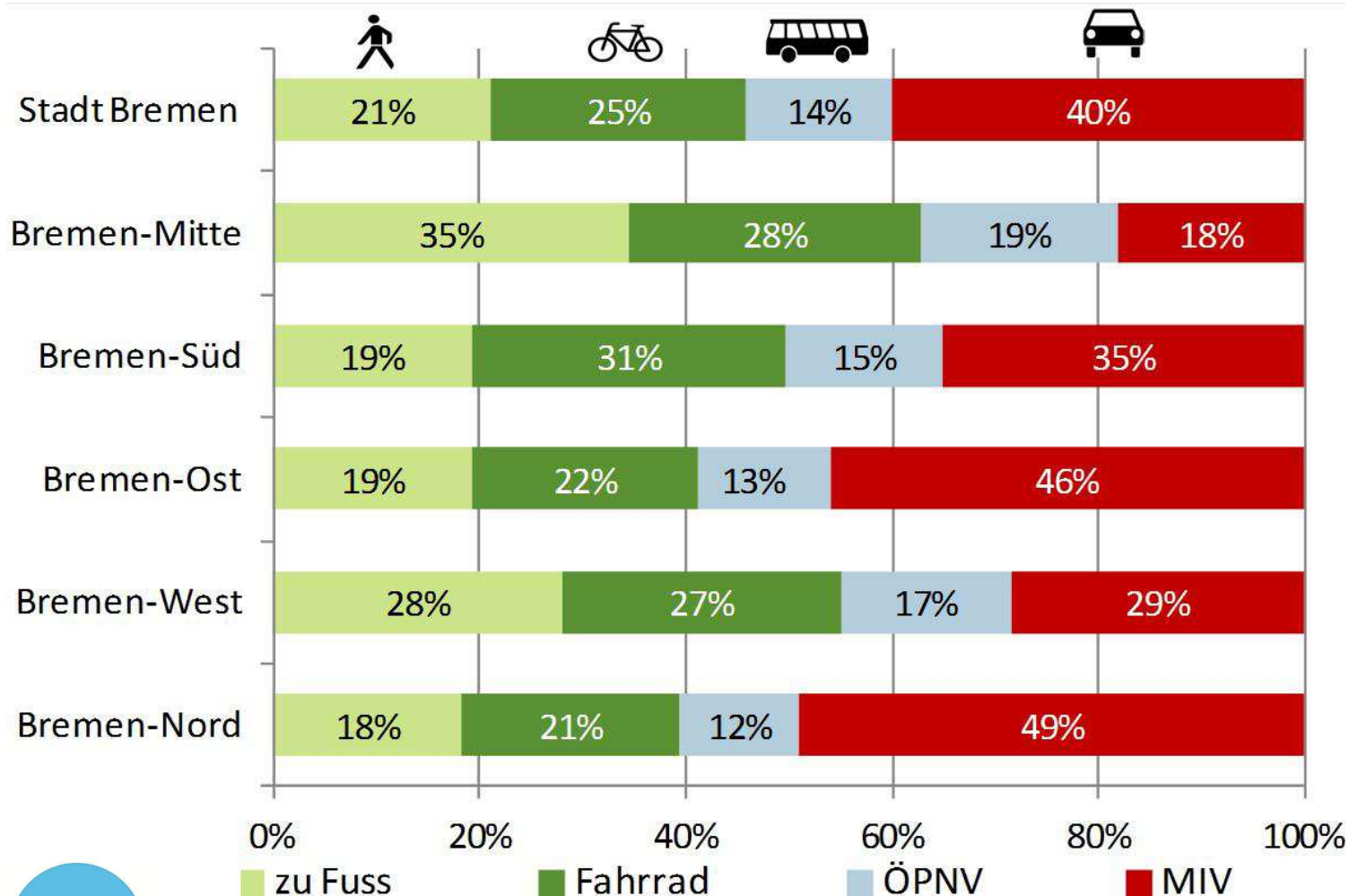
# MOBILITÄT IN BREMEN

Für weiter gehende Informationen siehe:

130228\_E02\_Dokumentation\_Mobilitätsanalysen

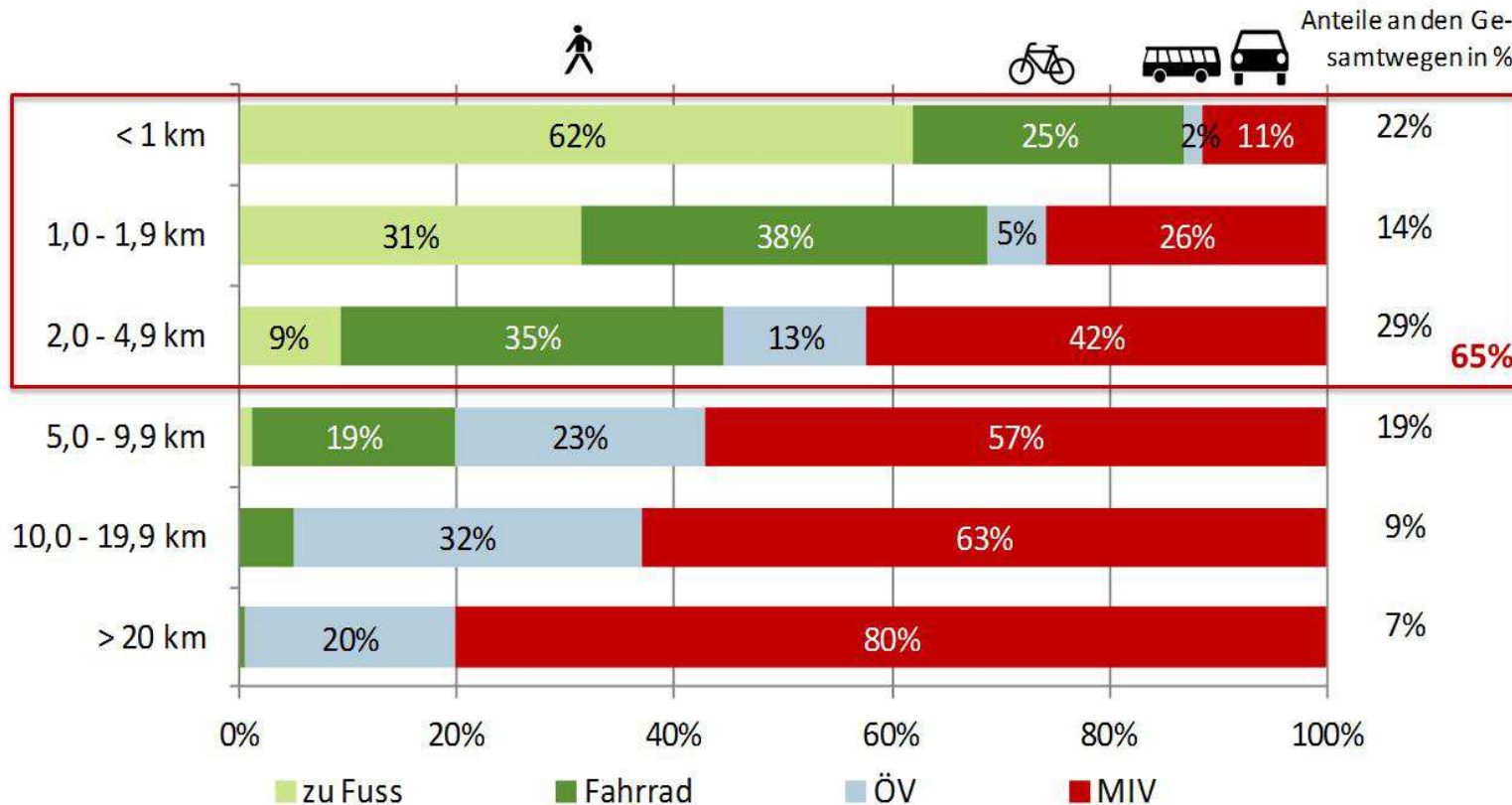


# WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



- Knapp die Hälfte der Wege wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt
- Anteil von Bus und Bahn unterdurchschnittlich
- 2 von 5 Wegen werden mit dem Auto zurückgelegt

# VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN

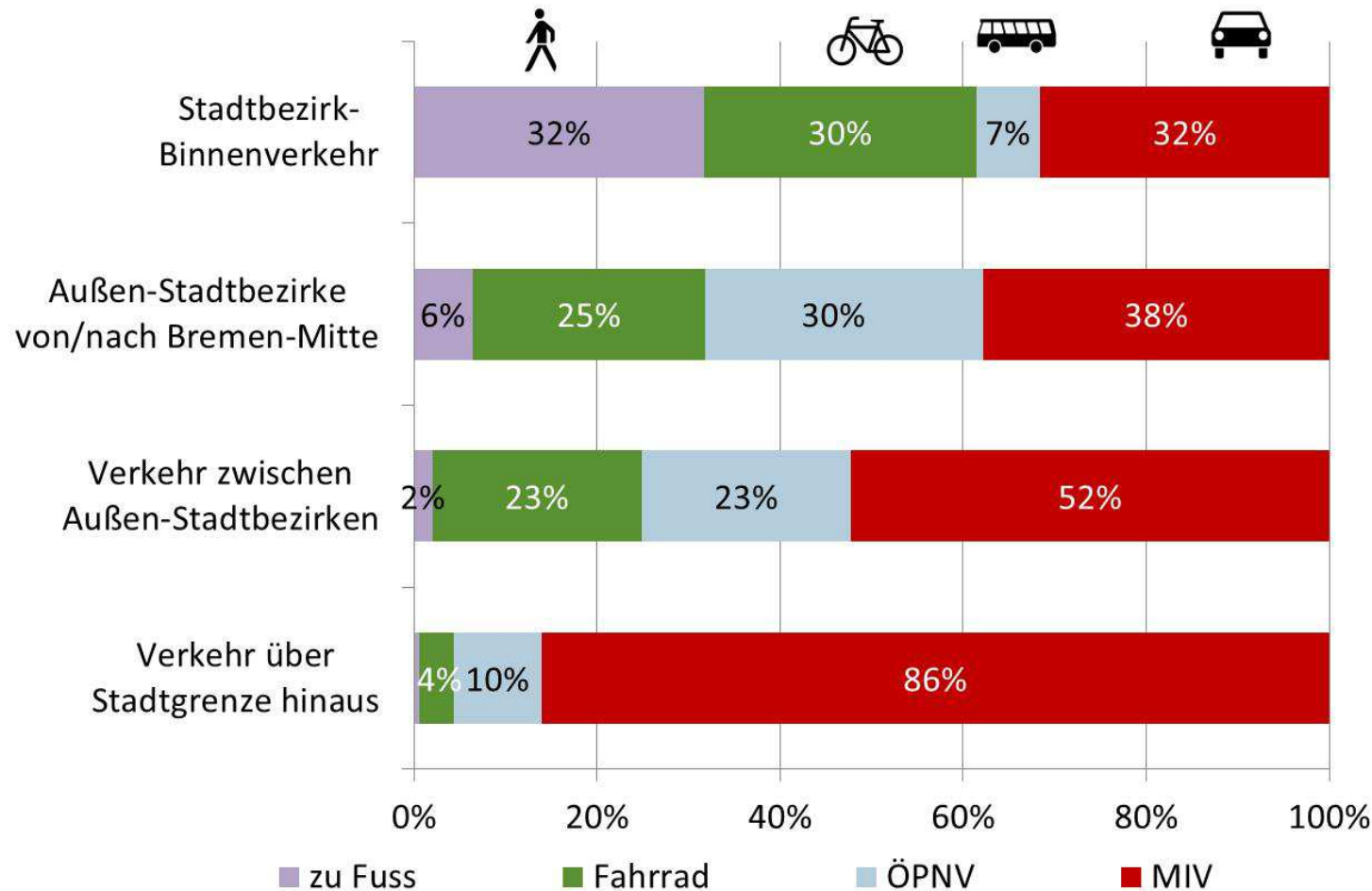


- Kurze Wege in Bremen (2 von 3 Wegen sind kürzer als 5 km)
- 61% der Wege in Bremen verbleiben im eigenen Stadtbezirk

Aber auch:

- Gut 2 von 5 Wegen zwischen 2-5 km werden mit dem Auto zurückgelegt
- Der Radverkehrsanteil sinkt deutlich bei Wegen über 5 km

# VERKEHRSMITTELWAHL NACH VERKEHRSBEZIEHUNG



61% ist Binnenverkehr im jeweiligen Stadtbezirk: v.a. Fuß- und Radverkehr (Mitte: 85%, West: 77%).

15% sind Wege zum Stadtbezirk Mitte von den anderen Stadtbezirken: etwa Drittelung Auto/ÖPNV/Fuß & Rad

8% sind Wege zwischen den Außen-Stadtbezirken

7% sind Quell- und Zielverkehr über die Stadtgrenze hinweg (weitgehend mit dem Auto/Potenzial beim ÖPNV)

# ERSTE ERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE



# FUßVERKEHR

Für weiter gehende Informationen siehe:

130226\_E02\_Dokumentation\_Fußverkehrszaehlung

130228\_E01\_Fußwegenetz\_Stadtteilzentren

130212\_E02\_Hauptverkehrsstrassen\_Trennwirkung\_Querung



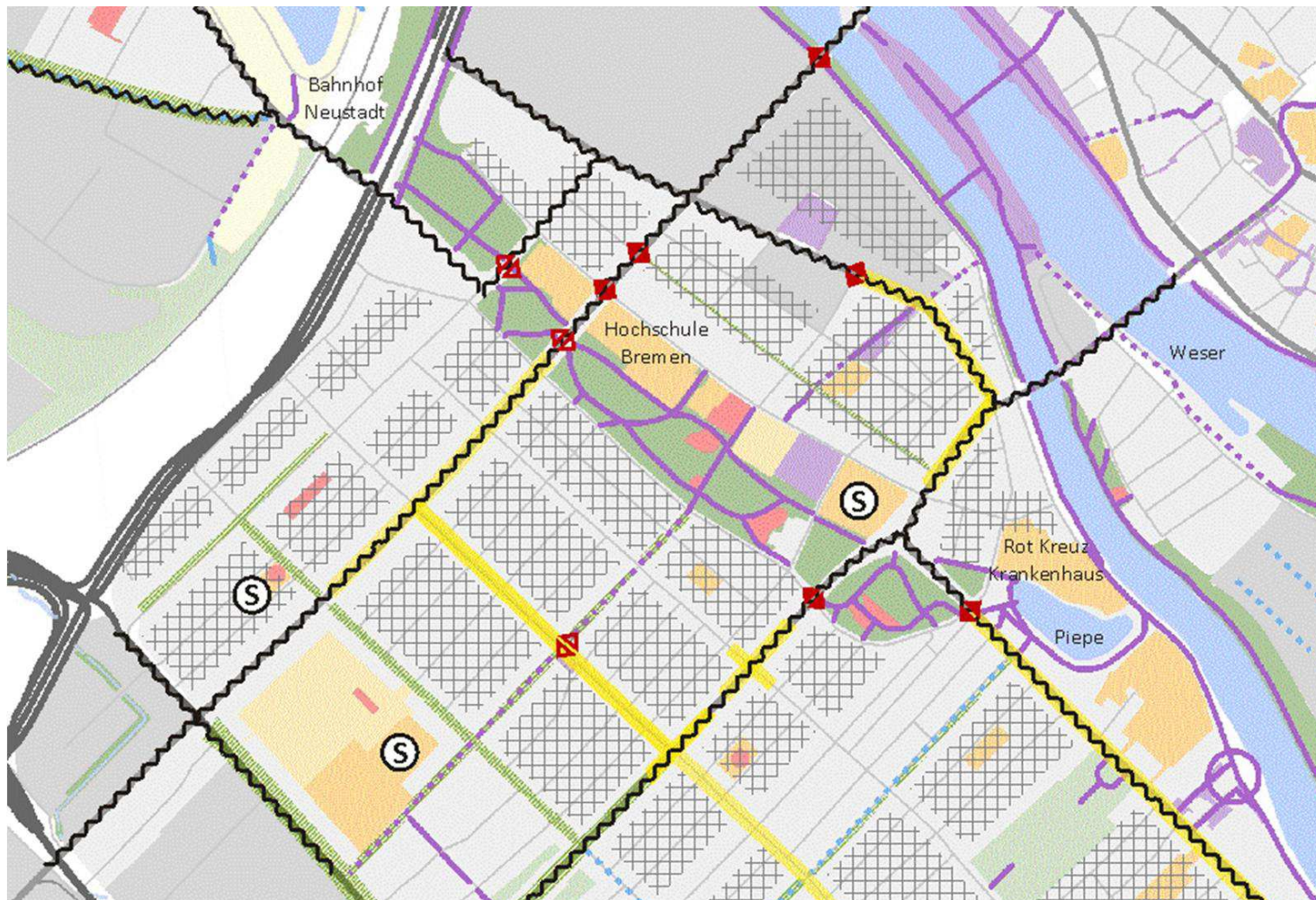


# BESTANDSANALYSE NAHMOBILIÄT UND FUSSVERKEHR

Was ist bisher geschehen?

- Fußverkehrszählung
- Bestandsaufnahme der Chancen und Mängel im Wegenetz der Stadtteilzentren
- Darstellung der wesentlichen Mängel und Chancen auf den Bürgerforen und Regionalausschüssen
- Bestandsanalyse der Querungssituation an Hauptverkehrsstraßen







# FUSSWEGENETZ: CHANCEN UND MÄNGEL



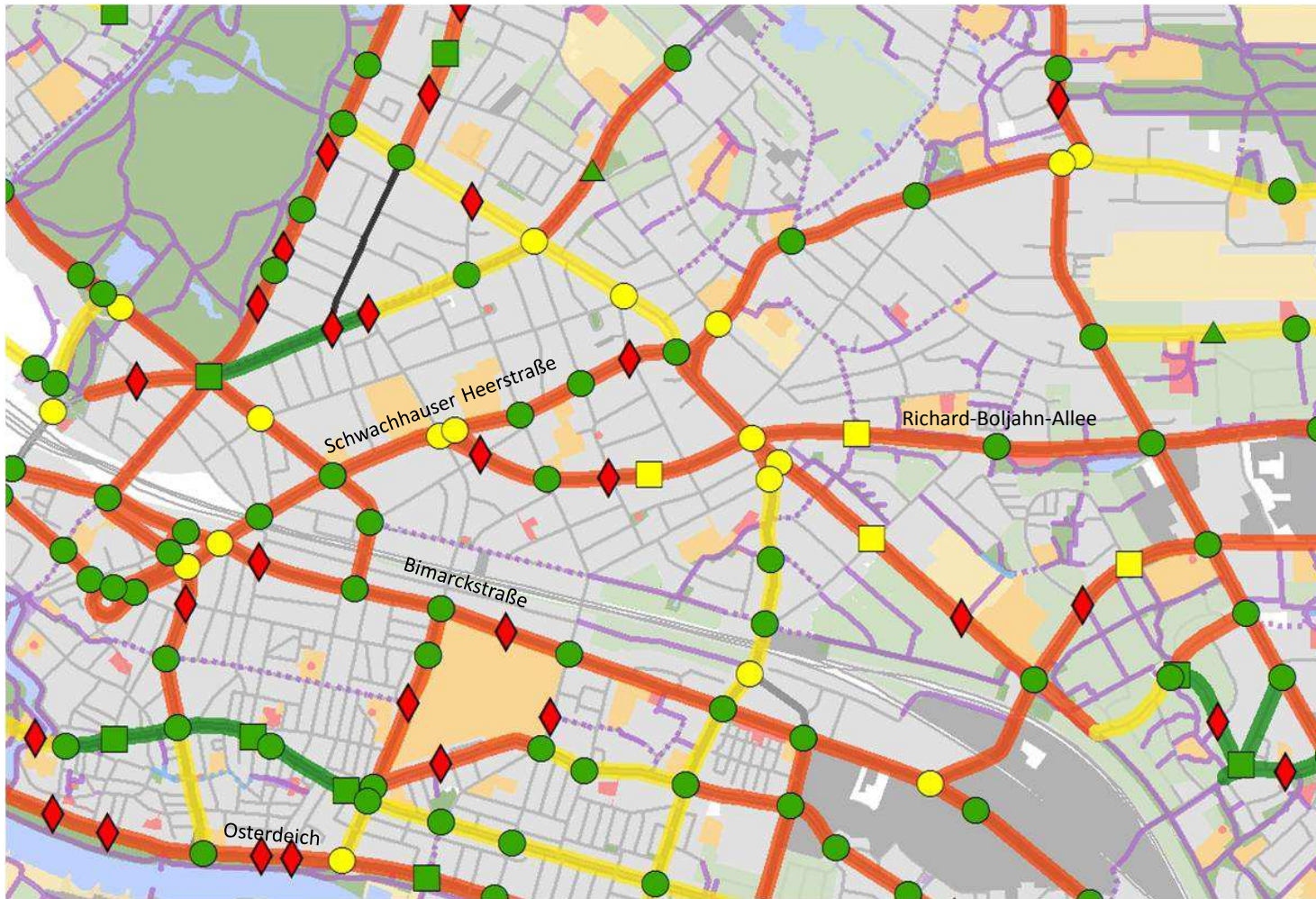
## Stadtteilzentrum Neustadt

- Lebendiges Quartier
- Attraktive Grünanlage
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Konflikte Fuß- und Radverkehr
- Konflikte mit ruhendem Verkehr

### Legende

-  Trennwirkung Straßenraum
-  belebter Straßenzug, Einzelhandel
-  Querungsbedarf, keine Querungshilfe
-  Verbesserungsbedarf Querung
-  Konflikte mit Radverkehr
-  Konflikte mit ruhendem Verkehr

# BESTANDSANALYSE QUERUNGEN VON HAUPTVERKEHRSSTRASSEN



Auswertung der Straßenraumverträglichkeitsanalyse hinsichtlich Trennwirkung und Querungsmöglichkeiten

## Legende

### Vorhandene Querungshilfen

- bauliche Querungshilfe
- ▲ FGÜ
- LSA

### Veränderungsbedarf

- bauliche Querungshilfe
- ▲ FGÜ
- LSA

### Querungsbedarf

- ◆ keine Querungshilfe vorhanden

### Trennwirkung

- gering
- mittel
- hoch
- Fußgängerzone / Baustelle

# FUSSVERKEHR – CHANCEN UND MÄNGEL

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger/innen.

## Mängel

- Ungenügende Aufenthaltsqualität, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Unzureichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr führen zu Konflikten.
- Behinderungen durch abgestellte Kfz, Fahrräder, Warenauslagen etc.
- Barrierefreiheit muss im Zuge einer alternden Gesellschaft weiter ausgebaut werden.

## Chancen

- Attraktive Wegeverbindungen und hohe Straßenraumqualität fördern das Zufußgehen.
- Fußverkehr schafft Urbanität und Belebung der Städte: Stadtteilzentren leben von hohen Aufenthaltsqualitäten und einer guten Nahmobilität.



# RADVERKEHR

Für weiter gehende Informationen siehe:

130226\_E02\_Dokumentation\_Radverkehrszaehlungen

130228\_E02\_Radverkehrsnetz\_Maengel\_Karte

130228\_E02\_Radverkehrsnetz\_Maengel\_Liste

130228\_E01\_Fahrradabstellanlagen\_Bestandsaufnahme





# RADFAHREN

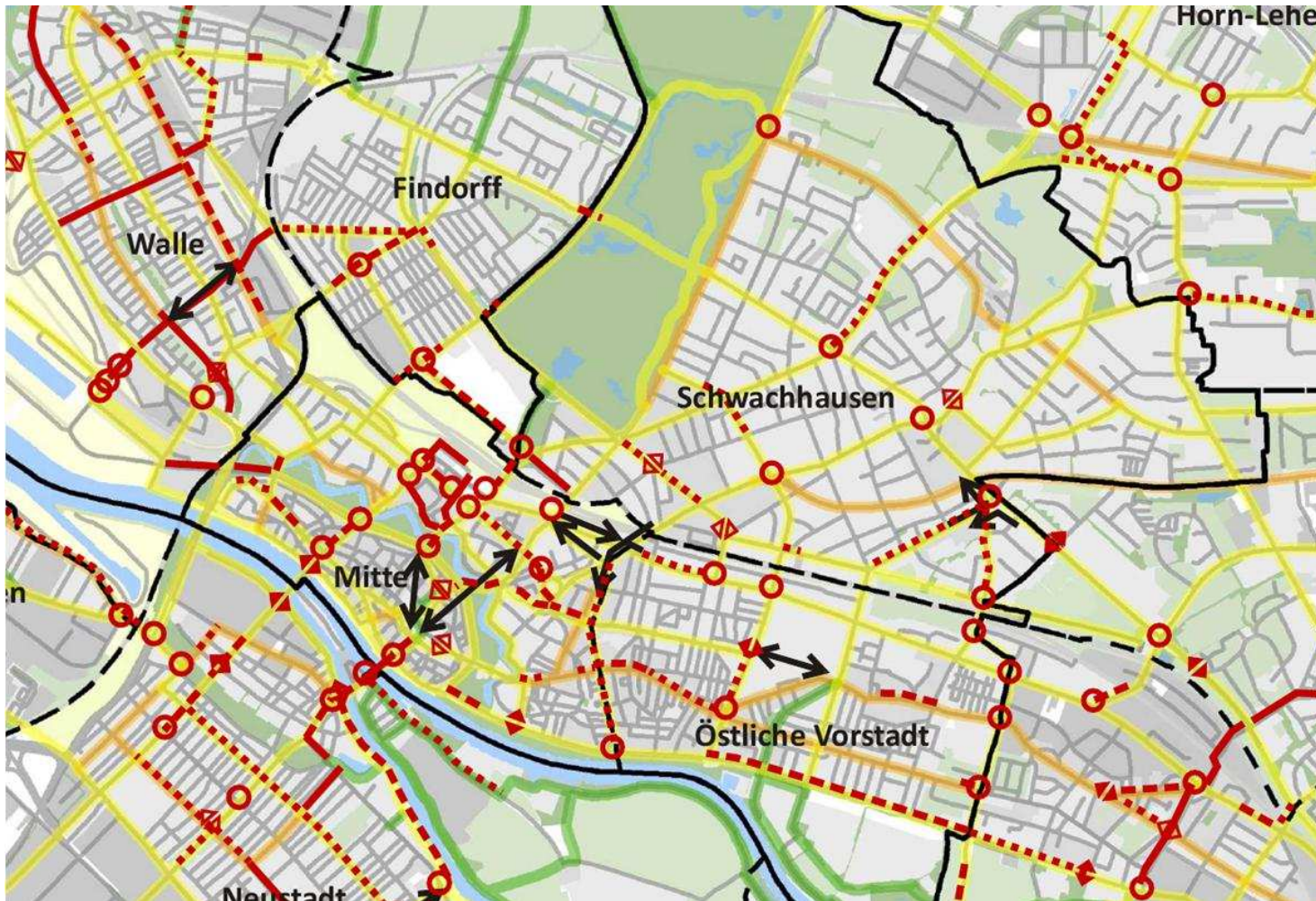
- 60% aller Bremer/innen nutzen das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche (in anderen Großstädten ca. 41%).
- Radfahren ermöglicht vielen eine eigenständige und günstige Mobilität.
- Radfahren ist gesund und umweltfreundlich.
- Auf Wegen bis 5 km ist das Fahrrad konkurrenzfähig zum Auto.
- Pedelecs und E-Bikes erleichtern das Radfahren bei längeren Strecken insbesondere für ältere Menschen.
- Zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs



## Radfahren ist heute auch Lifestyle

Fahrräder für jeden Bedarf  
und jeden Geschmack ...

# RADVERKEHRSNETZ: BEISPIEL BREMEN – MITTE



## Radverkehrsnetz<sup>2)</sup>

- 390 km Hauptroute
- 44 km Ergänzungsrouten
- 270 km Freizeitroute
- z.T. Ergänzungsbedarf
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen

### Legende

- ↔ Netzlücke
- Mangel am Knotenpunkt
- ◀ Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- ◀◀ Verbesserungsbedarf Querung
- - - Kapazitätsengpass
- ⋯ schlechte Streckenbefahrbarkeit
- Ergänzung Radverkehrsroute

<sup>2)</sup> Konzeption Radroutennetz: Zielplanung Fahrrad, PGN 2003



# RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

## Mängel

- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- Kapazitätsengpässe v.a. auf wichtigen Strecken mit hohen Belastungen
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll

## Chancen

- Radverkehr auf der Fahrbahn stärken
- Ausbau von stadtteilübergreifenden schnellen Routen, Teilstücke bereits vorhanden
- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:  
Der Radverkehrsanteil ist mit 25% schon hoch, hat aber weiter „Luft nach oben“.
- Radförderung sollte in Bremen mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.



# NACHFRAGE IM MOTORISIERTEN VERKEHR FÜR BREMEN



## Eckwerte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr für die Stadt Bremen (2010) am Werktag

	<b>Persf. im ÖV [Persf./Tag]</b>	<b>Persf. im Pkw [Persf./Tag]</b>	<b>mot. Persf.-Gesamt [Persf./Tag]</b>
Binnenverkehr	331.500	757.000	1.088.500
Quellverkehr	29.200	185.800	215.000
Zielverkehr	29.200	185.800	215.000
<b>Σ</b>	<b>389.900</b>	<b>1.128.600</b>	<b>1.518.500</b>

(für die untersuchungsrelevanten Netze ; inkl. Fernverkehr; gerundete Werte)

## Eckwerte der Pkw-Verkehrsnachfrage für die Stadt Bremen (2010) am Werktag

	<b>Pkw (im WV) *</b> <b>[Pkw/Tag]</b>	<b>Pkw (übrige)</b> <b>[Pkw/Tag]</b>	<b>Pkw-Gesamt</b> <b>[Pkw/Tag]</b>
Binnenverkehr	92.400	495.000	587.400
Quellverkehr	24.200	126.100	150.300
Zielverkehr	24.200	126.100	150.300
<b>Σ</b>	<b>140.800</b>	<b>747.200</b>	<b>888.000</b>

\* Da der weiter ausgreifende Fernverkehr nicht differenzierbar ist, wurde dieser dem übrigen Pkw-Verkehr vollständig zugeordnet. Die Werte des Quell- und Zielverkehrs für den Wirtschaftsverkehr (WV) mit Pkw enthalten keinen weiter ausgreifenden Fernverkehr.

(für das untersuchungsrelevante Straßennetz; inkl. Fernverkehr; gerundete Werte)

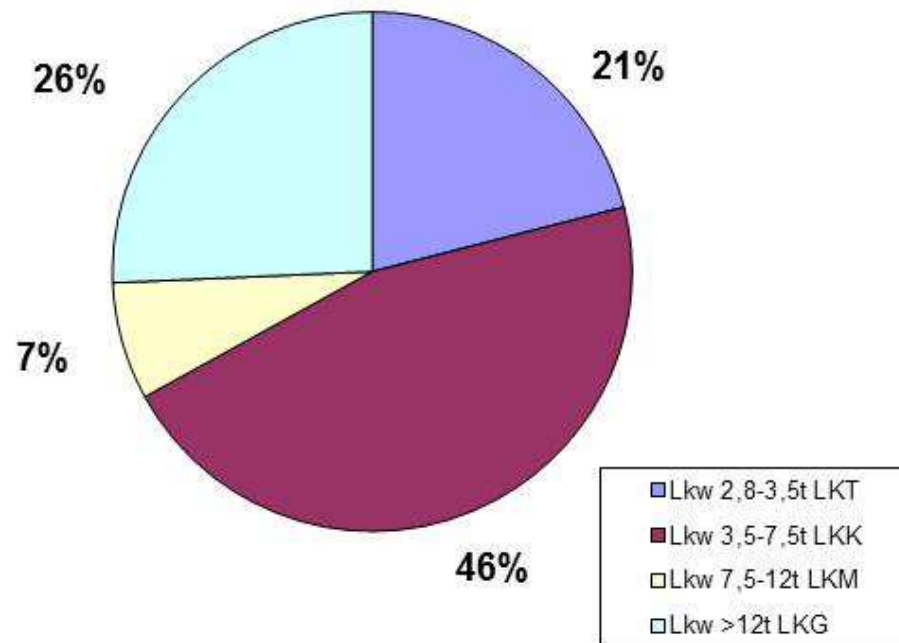
## Eckwerte der Lkw-Verkehrsnachfrage für die Stadt Bremen (2010) am Werktag

	<b>Transp.</b> (Fzg. 2,8 – 3,5t) <b>[Lkw/Tag]</b>	<b>SV 1</b> (Fzg. 3,5 – 7,5t) <b>[Lkw/Tag]</b>	<b>SV 2</b> (Fzg. 7,5 – 12t) <b>[Lkw/Tag]</b>	<b>SV 3</b> (Fzg. >12t) <b>[Lkw/Tag]</b>	<b>Lkw-Gesamt</b> (Fzg. >2,8t) <b>[Lkw/Tag]</b>
Binnenverkehr	15.000	43.200	4.800	17.300	71.300
Quellverkehr	4.400	9.000	1.800	5.900	21.100
Zielverkehr	4.400	9.000	1.800	5.900	21.100
<b>Σ</b>	<b>23.800</b>	<b>52.200</b>	<b>8.400</b>	<b>36.700</b>	<b>113.500</b>

(SV = Schwerverkehr (Lkw > 3,5t); für das untersuchungsrelevante Straßennetz; inkl. Fernverkehr; gerundete Werte)

## Aufteilung der Lkw-Nachfrage am Werktag auf die vier Fahrzeugarten

Anteile der Fahrzeugarten für Bremen  
113.500 Lkw-Fahrten/Tag



- Anteil der Transporter (Lkw 2,8 – 3,5t), die vielfach für die City-Belieferung eingesetzt werden, beträgt ca. 21%
- Anteil der kleineren Lkw (Lkw 3,5 – 7,5t) liegt bei ca. 46 %
- Anteil der großen Lkw (Lkw > 12t), für die Mautpflicht auf den Autobahnen besteht, beträgt ca. 26%

## Verkehrsnachfrage in Bremen (2010) am Werktag (1)

- Insgesamt werden auf den untersuchungsrelevanten Netzen (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) in Bremen ca. 1.500.000 Personenfahrten/Werktag (Bremer und Nicht-Bremer) mit Bezug zur Stadt Bremen (Binnen-, Quell- oder Zielverkehr) abgewickelt.  
Hinzu kommt noch der Durchgangsverkehr durch Bremen (beispielsweise auf den Autobahnen bzw. auf den Fernlinien der DB AG).
- Der ÖV-Anteil der auf die Stadt Bremen bezogenen motorisierten (MIV und ÖV) Personenfahrten (Bremer und Nicht-Bremer) beträgt insgesamt ca. 25% .  
Im Binnenverkehr liegt der ÖV-Anteil bei ca. 30% und im grenzüberschreitenden Quell-/ Zielverkehr bei ca. 14%.
- Im Pkw-Verkehr sind es ca. 900.000 Pkw/Werktag mit Bezug zur Stadt Bremen die über das Straßennetz in Bremen verlaufen.
- Das Fahrtenvolumen des auf dem untersuchungsrelevanten Straßennetz in Bremen abgewickelten Lkw-Verkehrs (Fzg. > 2,8t) mit Bezug zur Stadt Bremen (Binnen-, Quell- oder Zielverkehr) beträgt knapp. 115.000 Lkw/Werktag. Im Schwerverkehr (SV, Fzg. > 3,5t) sind dies ca. 90.000 Lkw/Tag. Hinzu kommt auch hier jeweils noch der Durchgangsverkehr durch Bremen (beispielsweise auf den Autobahnen).
- Insgesamt sind somit etwa 1.000.000 Kfz/Werktag mit Bezug zur Stadt Bremen auf dem untersuchungsrelevanten Straßennetz Bremens unterwegs.

## Verkehrsnachfrage in Bremen (2010) am Werktag (2)

- Der Anteil des mit dem Pkw erbrachten Personenwirtschaftsverkehrs am gesamten Pkw-Verkehrsaufkommen liegt für die Stadt Bremen bei ca. 16%.  
Im Binnenverkehr liegt der Anteil etwas unter dem Mittel und im grenzüberschreitenden Quell-/ Zielverkehr leicht über dem Mittel für Bremen.
- Der Anteil des Lkw-Verkehrs (Fzg. > 2,8t) am gesamten Kfz-Verkehrsaufkommen liegt für die Stadt Bremen bei ca. 12%.
- Der Anteil des Schwerverkehrs (SV, Fzg. > 3,5t) am gesamten Kfz-Verkehrsaufkommen liegt für die Stadt Bremen bei knapp 10%.
- Insgesamt sind knapp 30% der Kfz-Fahrten der Stadt Bremen (Binnen-, Quell- und Zielverkehrsaufkommen) dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen.



# ÖPNV / SPNV

Für weiter gehende Informationen siehe:

130228\_E01\_OV-Netz\_Bremen\_2010-2011

130228\_E01\_OV-Frequenzen\_BSAG\_2010-2011

130228\_E01\_OV-Belastungen\_Bremen\_2010-2011



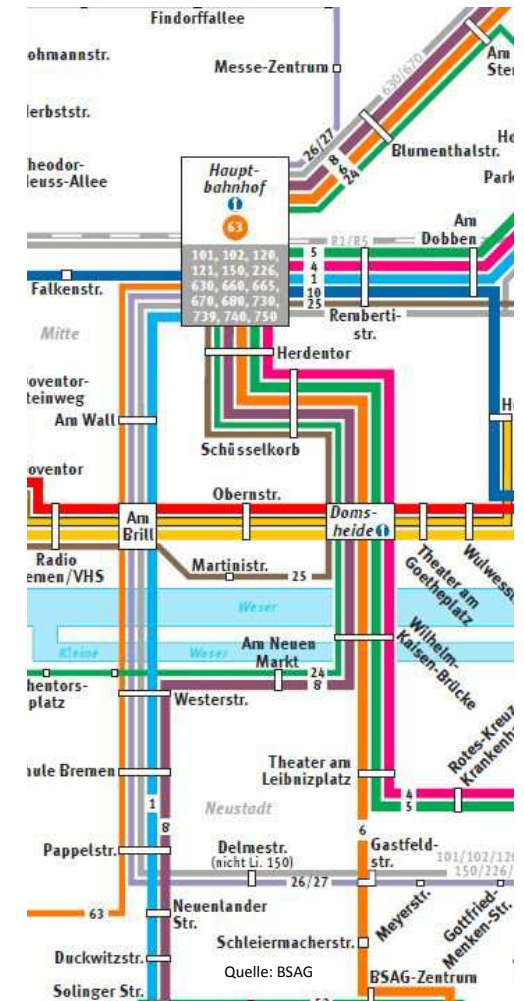
# Untersuchungsrelevantes öffentliches Liniennetz

Das untersuchungsrelevante Liniennetz im öffentlichen Verkehr des Jahres 2010/2011 beinhaltet das Liniennetz der VBN mit den Bedienungsebenen 1 und 2 sowie die Linien des Schienenpersonenfernverkehrs, die die Stadt Bremen und die angrenzenden Gebietskörperschaften berühren.

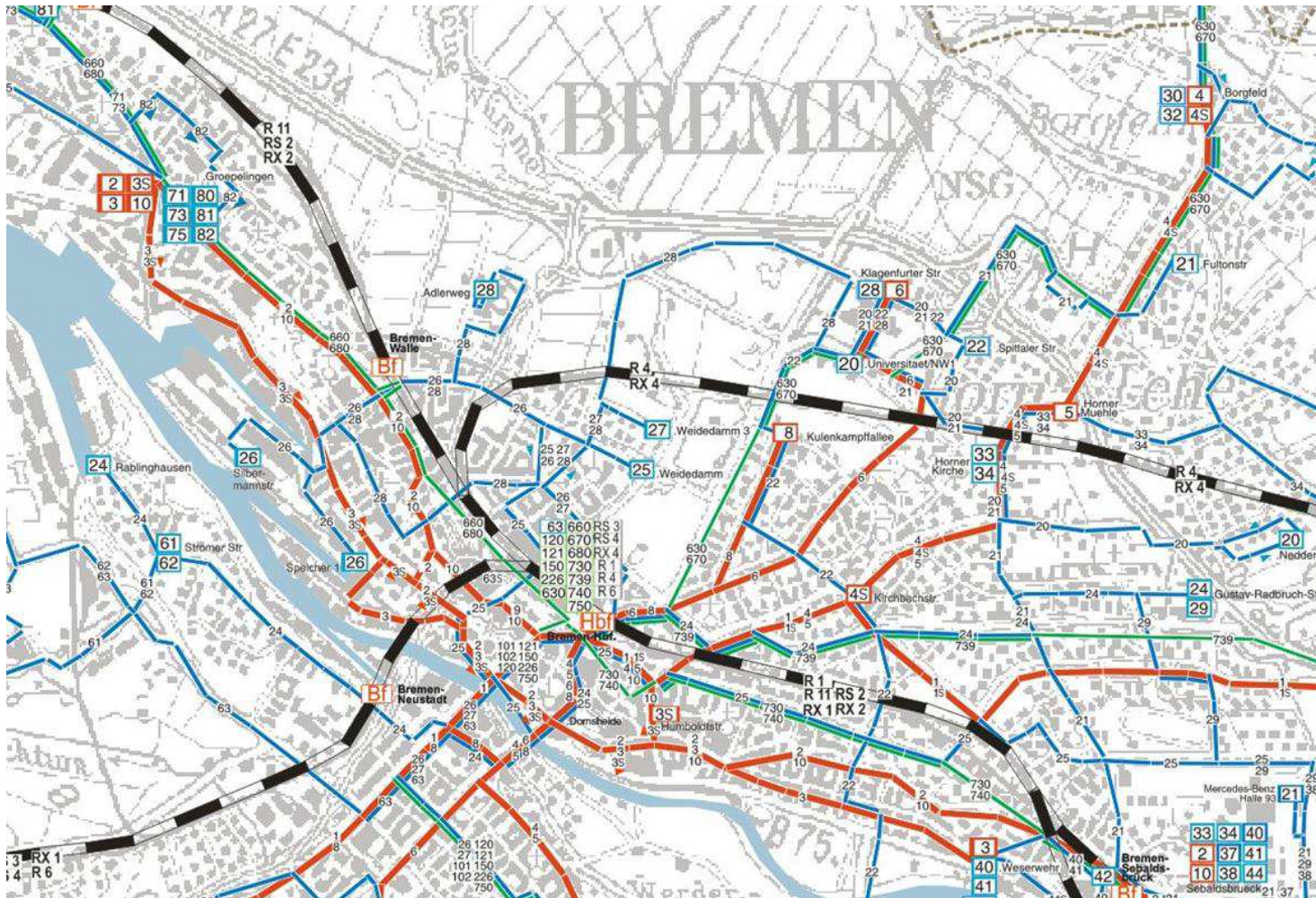
Es berücksichtigt die Verkehrsmittel:

- Schienenpersonenfernverkehr – SPFV (ICE, IC),
- Schienenpersonennahverkehr – SPNV (RE und RB),
- Straßenbahn,
- städtischer Bus (BSAG und Delbus),
- Expressbus und Regiobus sowie
- einzelne Schulbusse  
(in den Räumen, wo diese das einzige Verkehrsangebot im ÖPNV darstellen)

Die modellmäßigen Betrachtungen erfolgen für das Jahr 2010/2011, da für diesen Zeitraum Zählraten des VBN zur Kalibrierung der Modells vorliegen.



# ÖV-Streckennetz 2010/2011 – Ausschnitt

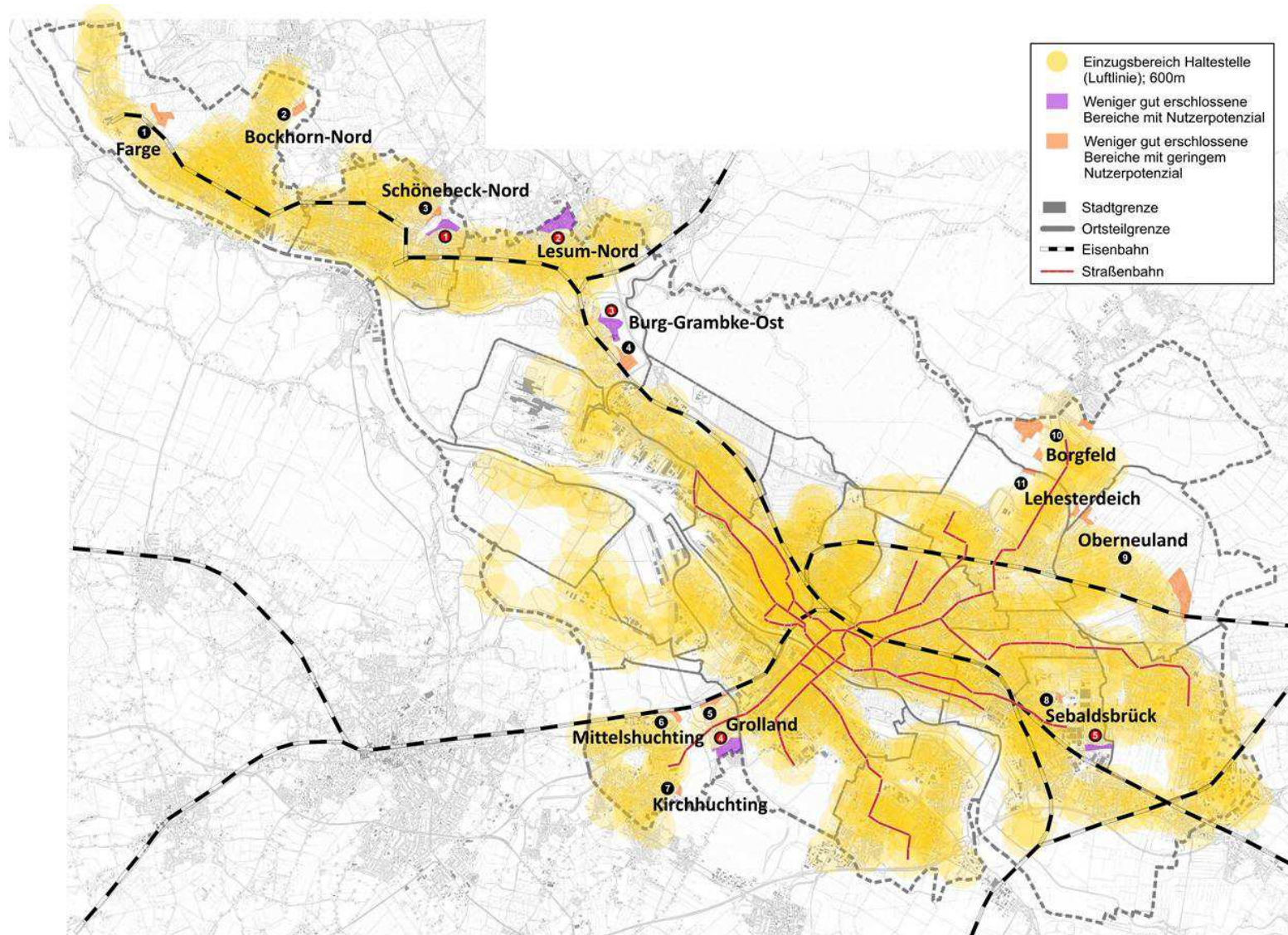


Basis: Fahrplandaten des  
Jahres 2010/2011

## Legende :

- Straßenbahn BSAG
- Bus BSAG
- Bus VBN (übrige)
- SPNV (DB, NWB, ME)
- R 3
- R 11
- 24
- 21 Fuhlenstr
- Bf Oberwalland Bf
- Nr. der SPNV-Verbindung
- Nr. der Regio-S-Bahn
- Linien-Nr. Strab/Bus
- Endhaltestelle mit Namen
- SPNV-Halt mit Namen

# BESTANDSAUFNAHME: Einzugsbereich von Haltestellen



# mittlere Bedienungshäufigkeiten im Straßenbahnnetz der BSAG (2010/2011)

- Hauptverkehrszeit (HVZ 1: ~ 6-9 Uhr, HVZ 2: ~ 16-19 Uhr):
  - Linien 1, 2, 3, 8 und 10: 10-Minuten-Takt
  - Linie 4: 7,5-Minuten-Takt
  - Linie 5: 20-Minuten-Takt
  - Linie 6: 5-Minuten-Takt (Vorlesungszeit), 6-Minuten-Takt (sonstige Zeit)
- Nebenverkehrszeit (~ 9-16 Uhr):
  - Linien 1, 2, 3, 4, 8 und 10: 10-Minuten-Takt
  - Linie 5: keine Bedienung
  - Linie 6: 7,5-Minuten-Takt (Vorlesungszeit), 10-Minuten-Takt (sonstige Zeit)

Die vollständige Übersicht (inkl. der E- und S-Linien) mit Angabe der Schwachverkehrszeit (SVZ, ~ ab 19 Uhr) befindet sich in der gesonderten Auflistung im Anhang.



## mittlere Bedienungshäufigkeiten im Busnetz der BSAG (2010/2011, ausgewählte Linien)

- Hauptverkehrszeit (HVZ 1: ~ 6-9 Uhr, HVZ 2: ~ 16-19 Uhr):
    - Linien 20, 21, 22, 26, 27: 15-Minuten-Takt
    - Linien 24, 25: 7,5-Minuten-Takt
    - Linie 28: 15-Minuten-Takt (Vorlesungszeit), 30-Minuten-Takt (sonstige Zeit)
    - Linie 29: 30-Minuten-Takt
    - 30er Linien: 20-Minuten-Takt (Ausnahme: Linien 30, 38 im 30-Minuten-Takt)
    - 40er Linien: 30-Minuten-Takt
    - Linien 57, 58: 10-Minuten-Takt
    - Linien 71, 73, 76: 10-Minuten-Takt
    - 80er Linien: 60-Minuten-Takt (Ausnahme: Linien 82 im 30-Minuten-Takt)
- (ab Fahrplan 2012 neues Buskonzept HB-Nord mit 90er Linien)



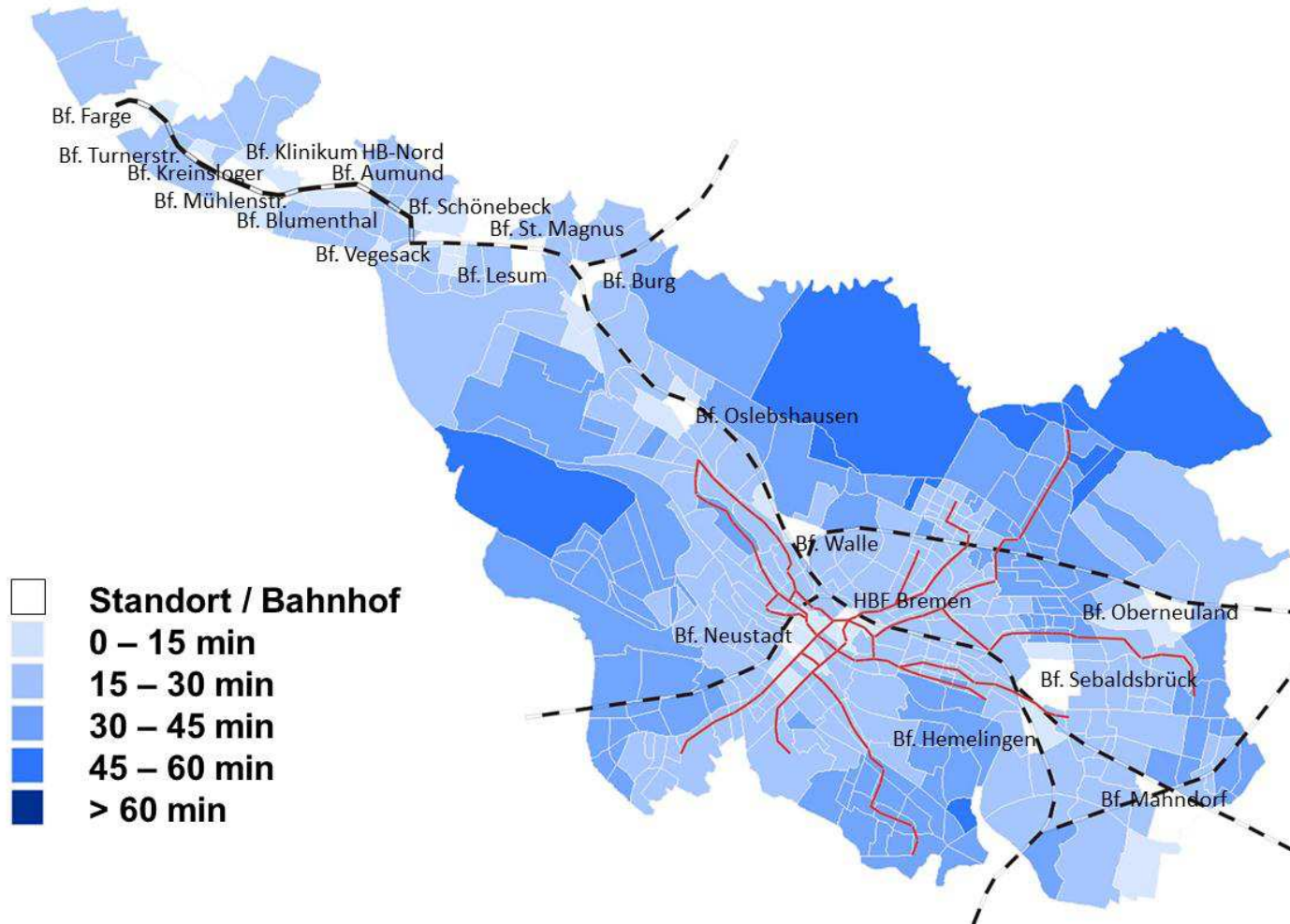
Die vollständige Übersicht mit Angabe der Nebenverkehrszeit (NVZ, ~ 9-16 Uhr) und der Schwachverkehrszeit (SVZ, ~ ab 19 Uhr) befindet sich in der gesonderten Auflistung im Anhang.

# Reisezeit im ÖV bis zum nächstgelegenen Bahnhof Haustür – Haustür (Tagesmittelwerte)

ausgew. Siedlungsbereiche mit  
 Nutzerpotenzialen  
 (Einw., Besch. etc.)  
 bei denen die Reisezeit > 30 min ist;

Teile von:

- Borgfeld
- Oberneuland
- Horn
- Lehe
- Lehersterdeich
- Neue Vahr
- Tenever
- Osterholz
- Hastedt
- Habenhausen
- Arsten
- Kattenturm
- Kattenesch
- Mittelshuchting
- Sodenmatt
- Grolland



Raumbezug ist die Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells Bremen

# ÖV: CHANCEN UND MÄNGEL

## Chancen

- ÖPNV-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 14 % zwar eher durchschnittlich, aber der Anteil von 26 % am gesamten motorisierten Verkehr (Kfz und ÖV) ist vergleichsweise hoch.
- Das Straßenbahnnetz der BSAG und das SPNV-Netz bilden das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen.
- Nahezu flächendeckende Ergänzung durch das Busliniennetz der BSAG.
- Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt für die Bereiche, die mit der Straßenbahn erschlossen sind, kann als gut eingestuft werden.

## Mängel

- Erschließungslücken in Bremen sind in einzelnen Bereichen festzustellen.
- Verknüpfung der einzelnen Linienäste (Straßenbahnlinien und Buslinien), die über Bremen-Mitte hinausreichen, sind zum Teil nicht optimal.
- Wegebeziehungen zum Umstieg innerhalb der zentralen Verknüpfungspunkte sind teils verbesserungswürdig.



Quelle: BSAG



# STRASSENNETZ - KFZ- UND LKW-VERKEHR

Für weiter gehende Informationen siehe:

130228\_E01\_IV-Netz\_Bremen\_Funktionen\_2010-2011

130228\_E01\_IV-Belastungen\_Bremen\_2010-2011



## Das Straßennetz in Bremen

Innerhalb des Stadtgebietes von Bremen gibt es im Jahre 2010 / 2011 ein Straßennetz von ca. 1.500 km Netzlänge, das sich in etwa wie folgt unterteilt:

- ca. 75 km Bundesautobahnen,
- ca. 40 km Bundesstraßen,
- ca. 250 km Hauptverkehrsstraßen,
- ca. 250 km Hauptsammel- und Sammelstraßen sowie
- ca. 900 km Anliegerstraßen.



## Untersuchungsrelevantes Straßennetz (1)

Das untersuchungsrelevante Straßennetz für die Stadt Bremen und die angrenzenden Gebietskörperschaften umfasst alle klassifizierten Straßen:

- die Bundesautobahnen,
- die Bundesstraßen,
- die Landesstraßen und
- die (verkehrswichtigen) Kreisstraßen.

Ferner enthält es die städtischen Hauptverkehrsstraßen von Bremen und Delmenhorst.

Innerhalb der Stadt Bremen wird dieses Netz der übergeordneten Straßen noch um das Netz der Verkehrsstraßen und der Hauptsammelstraßen verdichtet.

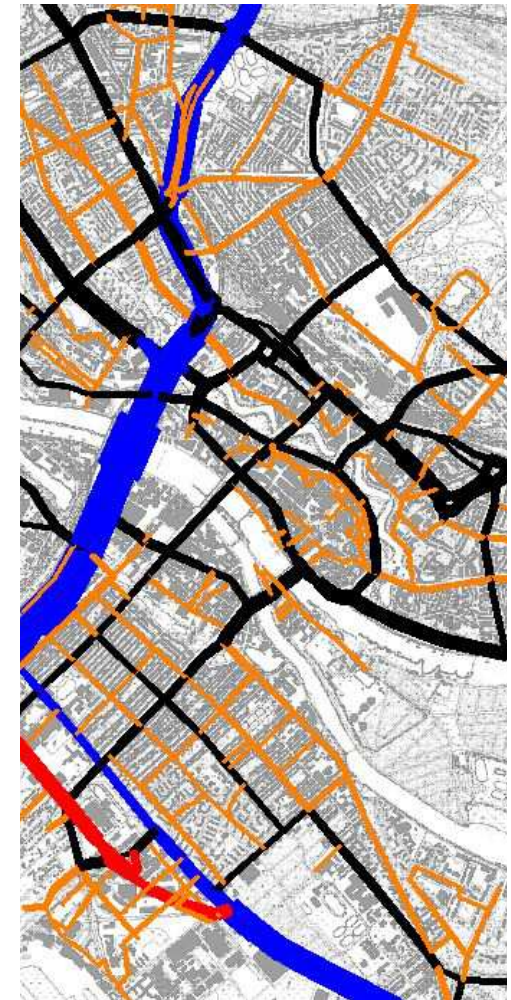
## Untersuchungsrelevantes Straßennetz (2)

Von den ca. 1.500 km Netzlänge auf dem Gebiet der Stadt Bremen sind etwa 750 km im Bremer Netzmodell als untersuchungsrelevante Straßen, auf denen der weitaus größte Anteil der Verkehrsnachfrage (ca. 90 % der Kfz-Fahrleistung) abgewickelt wird, enthalten.

Wobei sich je nach Netzhierarchie der Abbildungsanteil unterscheidet. Das Netzmodell der untersuchungsrelevanten Straßen in Bremen für das Jahr 2010/2011 umfasst:

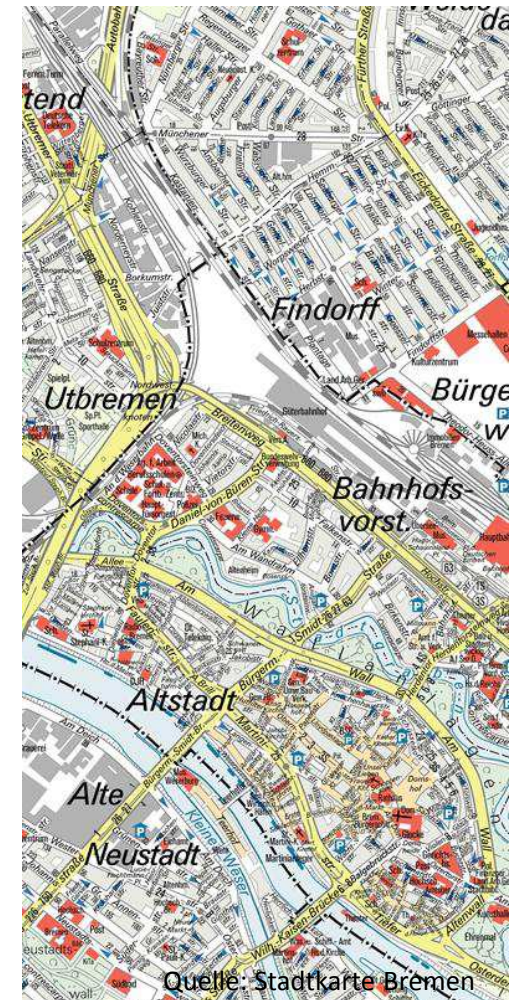
- die Bundesautobahnen vollständig,
- die Bundesstraßen vollständig,
- die Hauptverkehrsstraßen vollständig,
- ca. 1/3 der Hauptsammel-, Sammel- und Anliegerstraßen (wobei die Hauptsammelstraßen alle berücksichtigt sind und darüber hinaus der Schwerpunkt bei den Sammelstraßen liegt).

Die modellmäßigen Betrachtungen erfolgen für das Jahr 2010/2011, da für diesen Zeitraum Zähldaten zur Kalibrierung der Modells vorliegen.



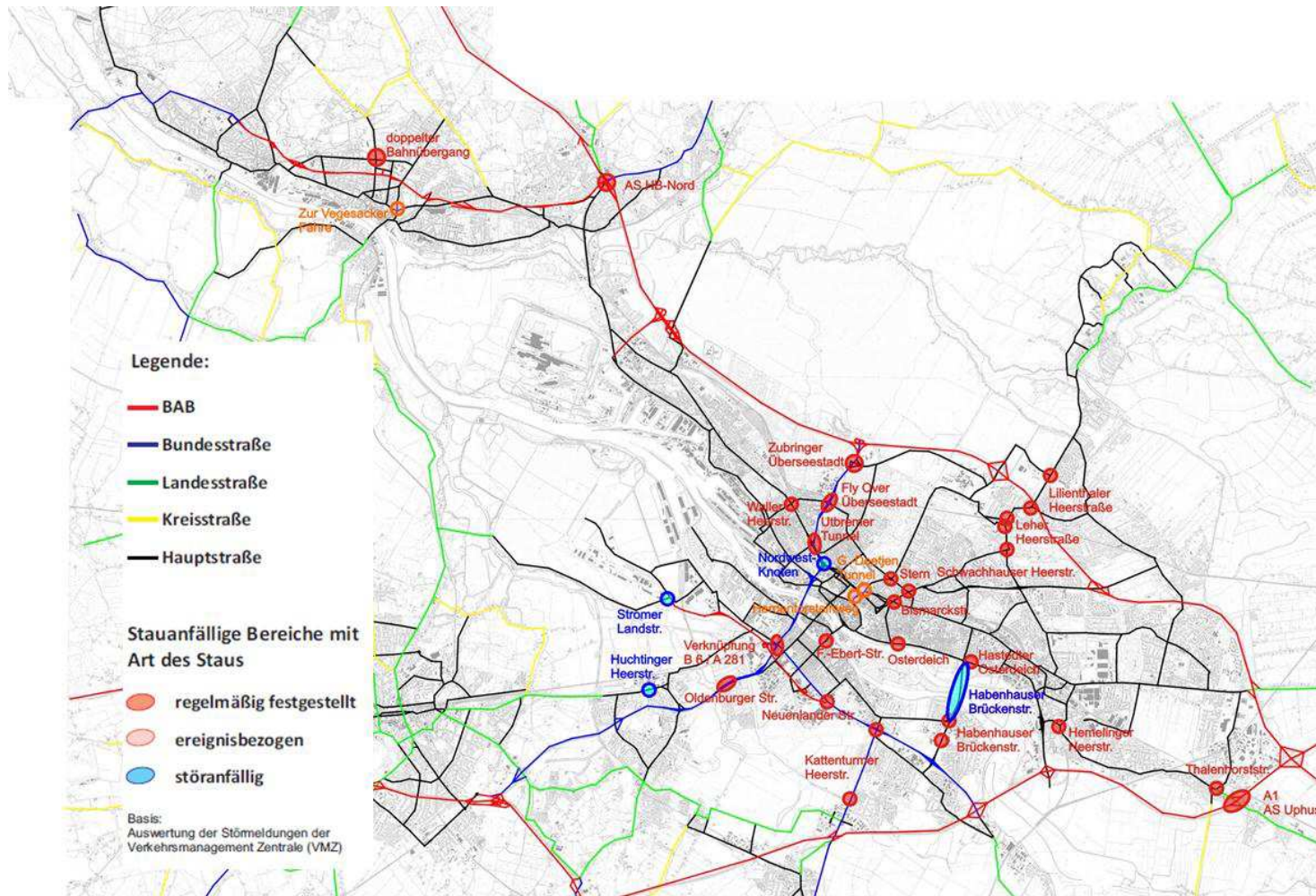
# Prüfung der funktionalen Gliederung im Straßennetz

- Grundlagen
  - Klassifizierung / Baulastträgerschaft
  - offizielle Stadtkarte mit Angabe des Hauptstraßennetzes
  - Strecken des Tempo-50-Netzes
  - Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes (Stand 2006)
  - Ausweisung der Umweltzone Bremen
  - Verbindung der Stadtteilzentren durch Hauptverkehrsstraßennetz
  - Verbindung der Schwerpunkte der Gewerbeentwicklung durch Hauptverkehrsstraßennetz
  - Belastungssituation im Kfz- / Lkw-Verkehr
  
- Verknüpfung mit Lkw-Führungsnetz / Randbedingungen zur Entwicklung
  - Lkw-Führungsnetz ist ein Teil des Hauptstraßennetzes
  - überörtliche Hauptverkehrsstraßen sind Bestandteile des Lkw-Führungsnetzes



Quelle: Stadtkarte Bremen

# Störungen im Hauptstraßennetz nach Auswertung der VMZ<sup>1</sup>

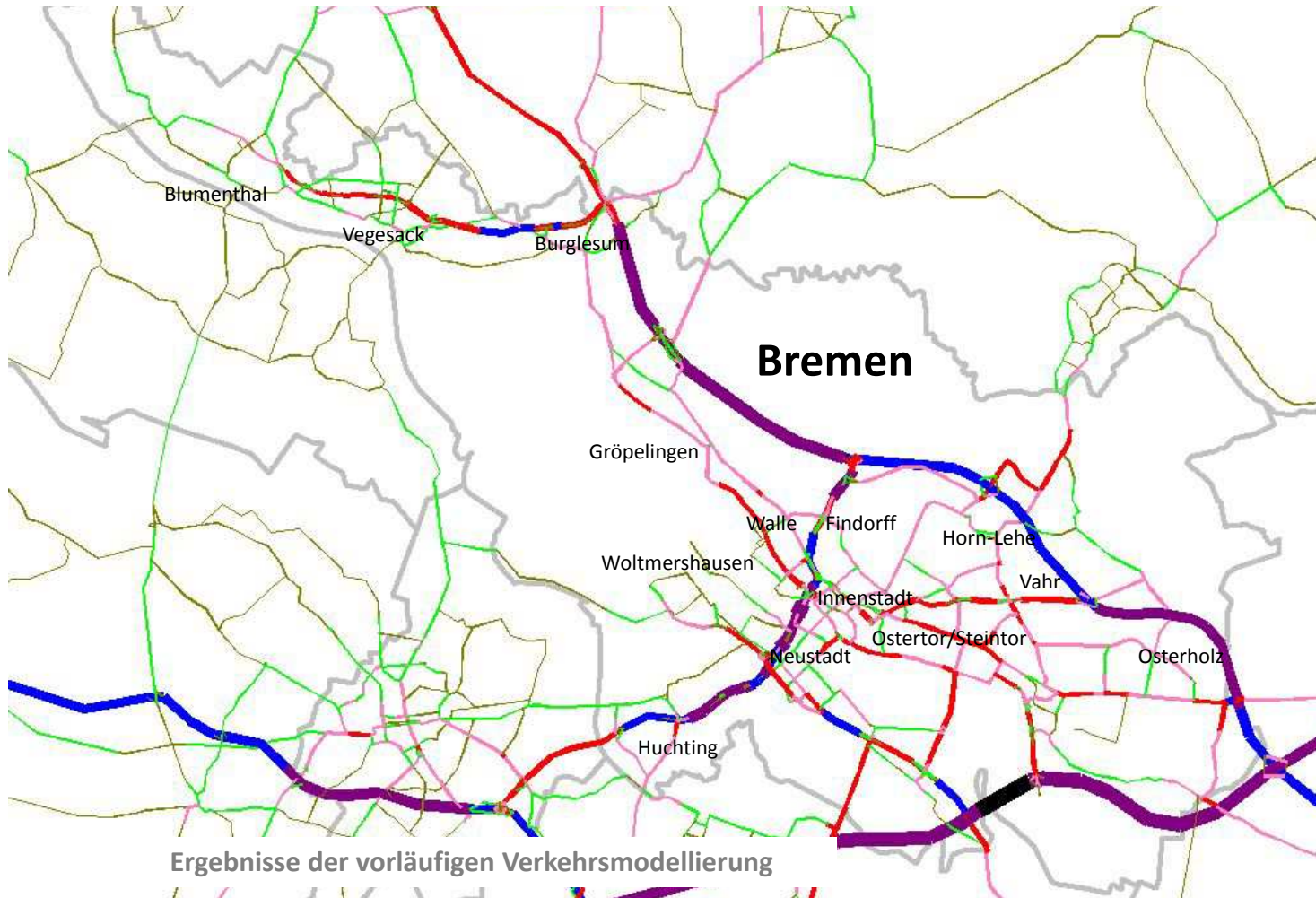


Störungen im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Bereiche bzw. Kreuzungen.

Konzentration der Störungen in den Bereichen:

- entlang der B 6 / B75
- Innenstadt
- Neustadt
- Schwachhausen
- Horn-Lehe

# Kfz-Belastungen am Tag im Hauptstraßennetz – DTV (klassiert)

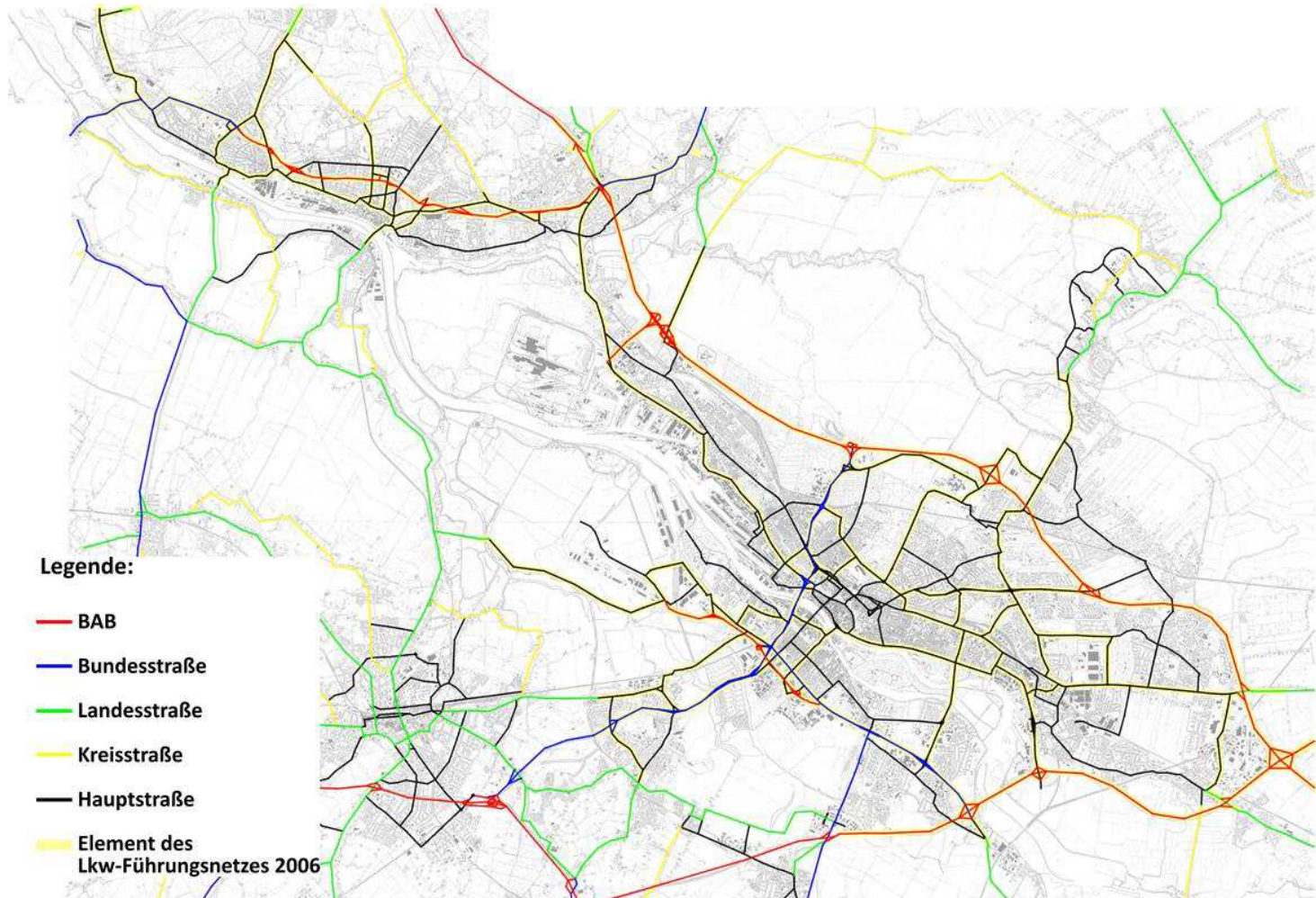


## Belastungsklassen [Kfz/Tag]

	< 5.000
	5.000 – 10.000
	10.000 – 20.000
	20.000 – 40.000
	40.000 – 60.000
	60.000 – 100.000
	> 100.000

- Werte > 40.000 [Kfz/Tag] auf dem Netz der BAB und B
- Werte > 20.000 [Kfz/Tag] auf den überörtlichen u. örtlichen Hauptverkehrszügen z. B.: Hafenanrandstraße, BAB-Zubringern, Erdbeerbrücke

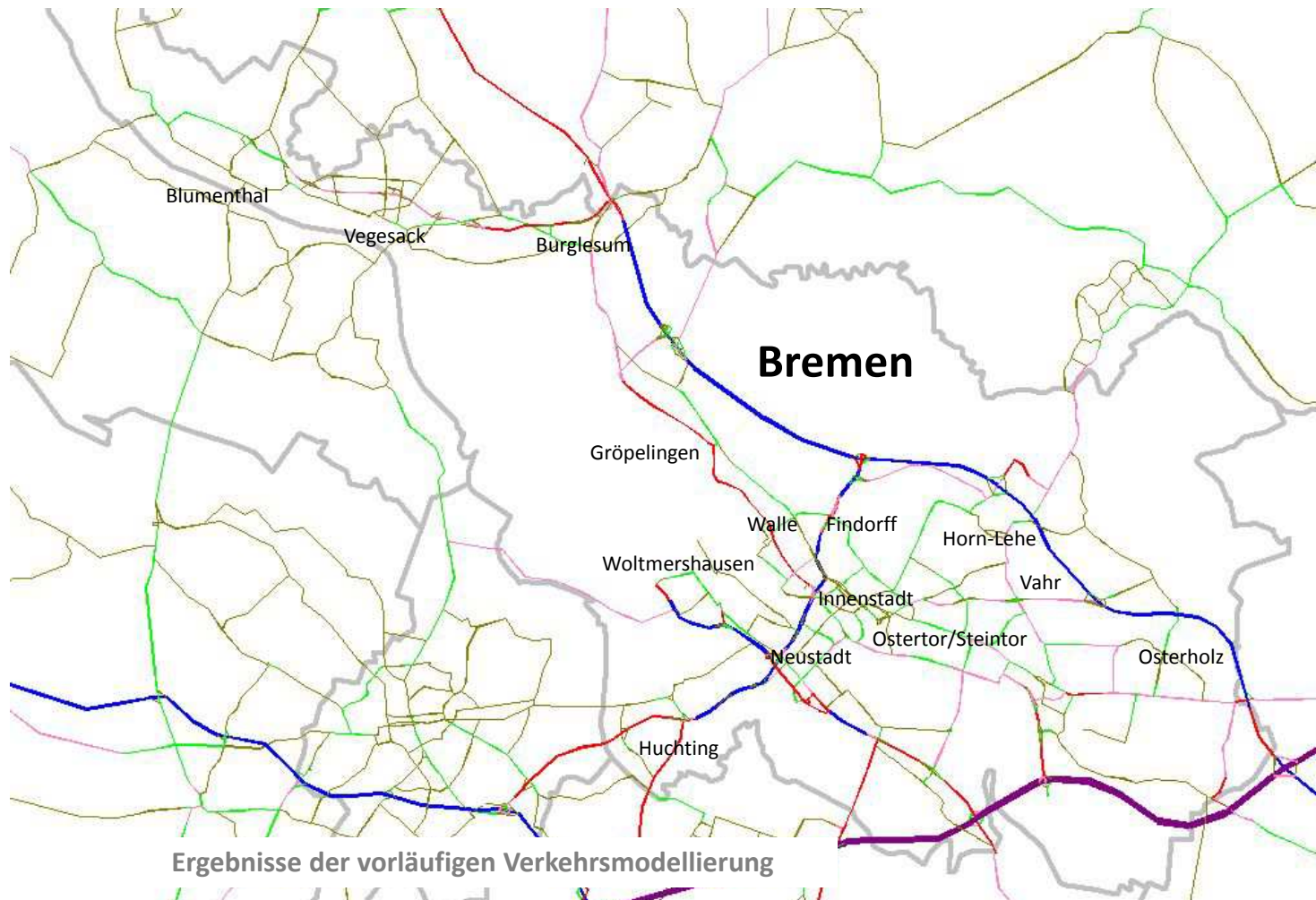
# Aktualisierung zum Lkw-Führungsnetz Bremen



- Basis ist Netzkarte 2006
- Anpassungen wegen der Neubaumaßnahmen
- Lkw-Führungsnetz ist Teil des Hauptstraßennetzes
- Bündelung des Lkw-Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen
- Entlastung des untergeordneten Straßennetzes
- Reduzierung der Beeinträchtigung der sensiblen Nutzungen
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftsstandorte



# Schwerverkehrs-Belastungen (> 3,5 t) am Tag im Hauptstraßennetz – DTV (klassiert)



## Belastungsklassen [SV/Tag]

	< 500
	500 – 1.000
	1.000 – 2.000
	2.000 – 5.000
	5.000 – 10.000
	10.000 – 20.000
	> 20.000

- Werte > 5.000 [SV/Tag] auf dem Netz der Bundesautobahn und der Bundesstraßen
- Werte > 2.000 [SV/Tag] nur auf einzelnen Streckenzügen z. B.: Hafenrandstraße

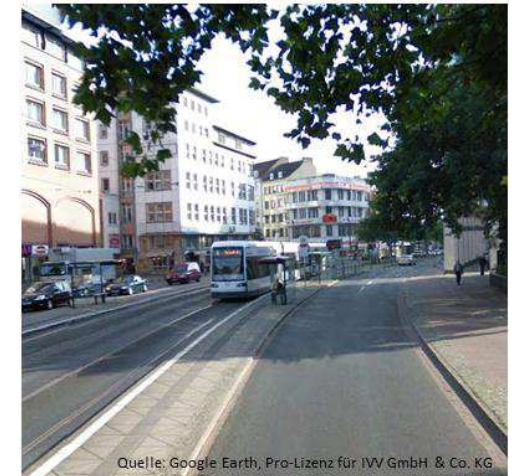
# STRASSENNETZ: Chancen und Mängel

## Chancen

- Pkw-/Motorrad-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 40% vergleichsweise niedrig, aber höher als in Frankfurt (Main), Düsseldorf oder Hannover.
- Schwerverkehrs-Aufkommen (Lkw >3,5t) von Bremen ist mit einem Anteil von ca. 10% am Kfz-Aufkommen wegen der spezifischen Wirtschaftsstruktur überdurchschnittlich hoch.
- Mit der Erstellung und Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes nimmt Bremen eine Vorreiterrolle in Deutschland ein.
- Bündelung der Kfz-Belastungen erfolgt i. d. Regel auf dem Hauptstraßennetz.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und den überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzügen.

## Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen.
- In Bremen weisen auch einige der untergeordneten Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



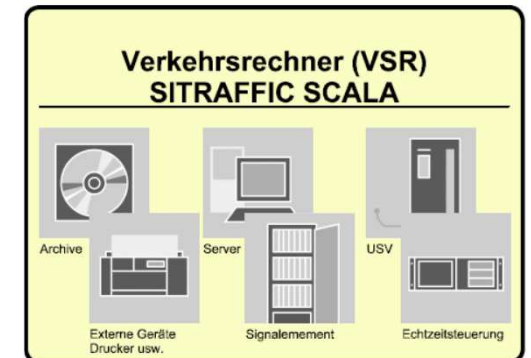
# VERKEHRSMANAGEMENT/- BEEINFLUSSUNG



## Verkehrsmanagement in Bremen – Einrichtungen (1)

- Zentrale Einrichtung für das Verkehrsmanagement in Bremen ist die gemeinsam durch das ASV und die Polizei Bremen betriebene **Verkehrsmanagementzentrale Bremen (VMZ)**
- In der VMZ werden die verschiedenen verkehrstechnischen Einrichtungen auf einer Plattform zusammengeführt und zentral im Hause des ASV gesteuert. Besetzung im 7 Tage / 24h –System durch ASV und Polizei.
- Einrichtungen / Elemente der VMZ
  - Verkehrsmanagementsystem (VMS) SITRAFFIC Concert  
Dreh- u. Angelpunkt der VMZ. Alle Daten laufen hier zusammen und werden ausgewertet. Schalt- und Bedienzentrale für die einzelnen Einrichtungen der VMZ und deren Elemente.
  - Verkehrsrechner (VSR) SITRAFFIC SCALA  
Bedienung/Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) in Echtzeitsteuerung. Übernahme der Messwerte und Statusmeldungen von den LSA
  - Park- und Messeleitsystem für Bremen Mitte und Parkleitsystem Bremen Nord  
Stellbefehle für Schilder. Übernahme der Schilder-Statusmeldungen. Anzeige von Verkehrshinweisen auf den Schildern

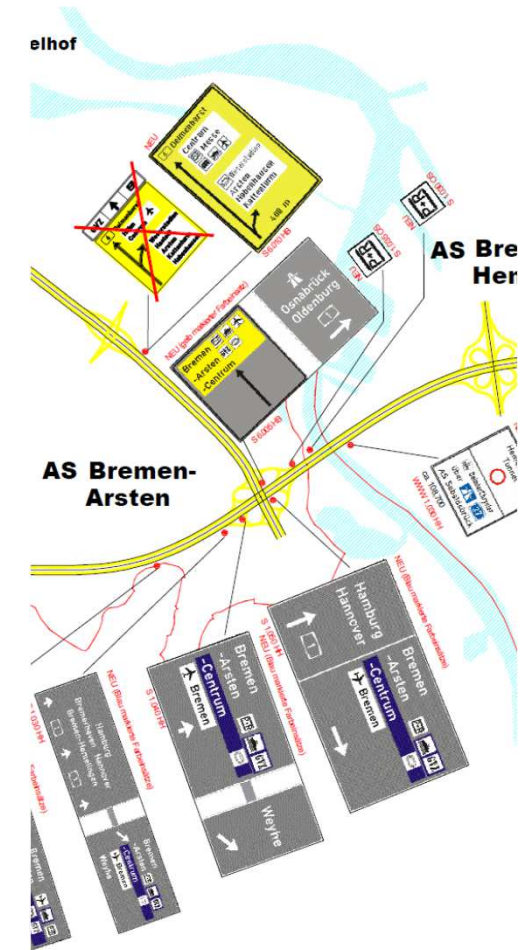
### VMZ - Bremen



Quelle: VMZ-Bremen

## Verkehrsmanagement in Bremen – Einrichtungen (2)

- Einrichtungen / Elemente der VMZ (Fortsetzung)
  - Wechselwegweisung (WWW) auf dem Autobahnring  
 Führung der Verkehre zum / vom GVZ aber auch für die Messe mit ausgewählten P+R-Anlagen
  - Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) auf der A 1  
 Information und Lenkung der Verkehre, die über die A 1 verlaufen
  - Hemelinger Tunnel  
 Videobilder aus dem Tunnel und Meldungen über den Betriebszustand.  
 Schaltung der Betriebszustände (Sperrung, Geschwindigkeitsbegrenzung).
  - Videokameras mit Videoserver  
 Videokameras an „neuralgischen“ Stellen im Straßennetz
  - Fahrradzählstellen  
 Zählstellen an den Aufkommensschwerpunkten des Radverkehrs
  - Prognose-Modul der VMZ  
 Prognose der zu erwartenden Verkehrslage (Kurzfristprognose: Vorausschau für bis zu ca. 60 Minuten; Mittelfristprognose: Vorausschau bei Veränderungen im Netzangebot, z. B.: geplante länger dauernde Baustelle



Quelle: VMZ-Bremen; Wechselwegweisung A1

## Verkehrsmanagement in Bremen – Einrichtungen (3)

- Einrichtungen / Elemente der VMZ (Fortsetzung)
  - Internetangebot zur Information  
Online Informationen u.a. zur : Verkehrslage, Parkauslastung, Baustellen, Fahrradzählraten, Veranstaltungen, Einsehen der Videokameras
  - Landesmeldestelle zur Übermittlung von Verkehrsinformationen und Gefahrenmeldungen an die Medien/Rundfunk (inkl. Nutzung durch Navigationsendgeräte per TMC)
  - Polizei (Meldungen)  
Diese laufen bei dem Polizei-Beamten vor Ort in der VMZ auf. Somit direkte Kenntnis über Unfälle und Stauungen vorhanden.

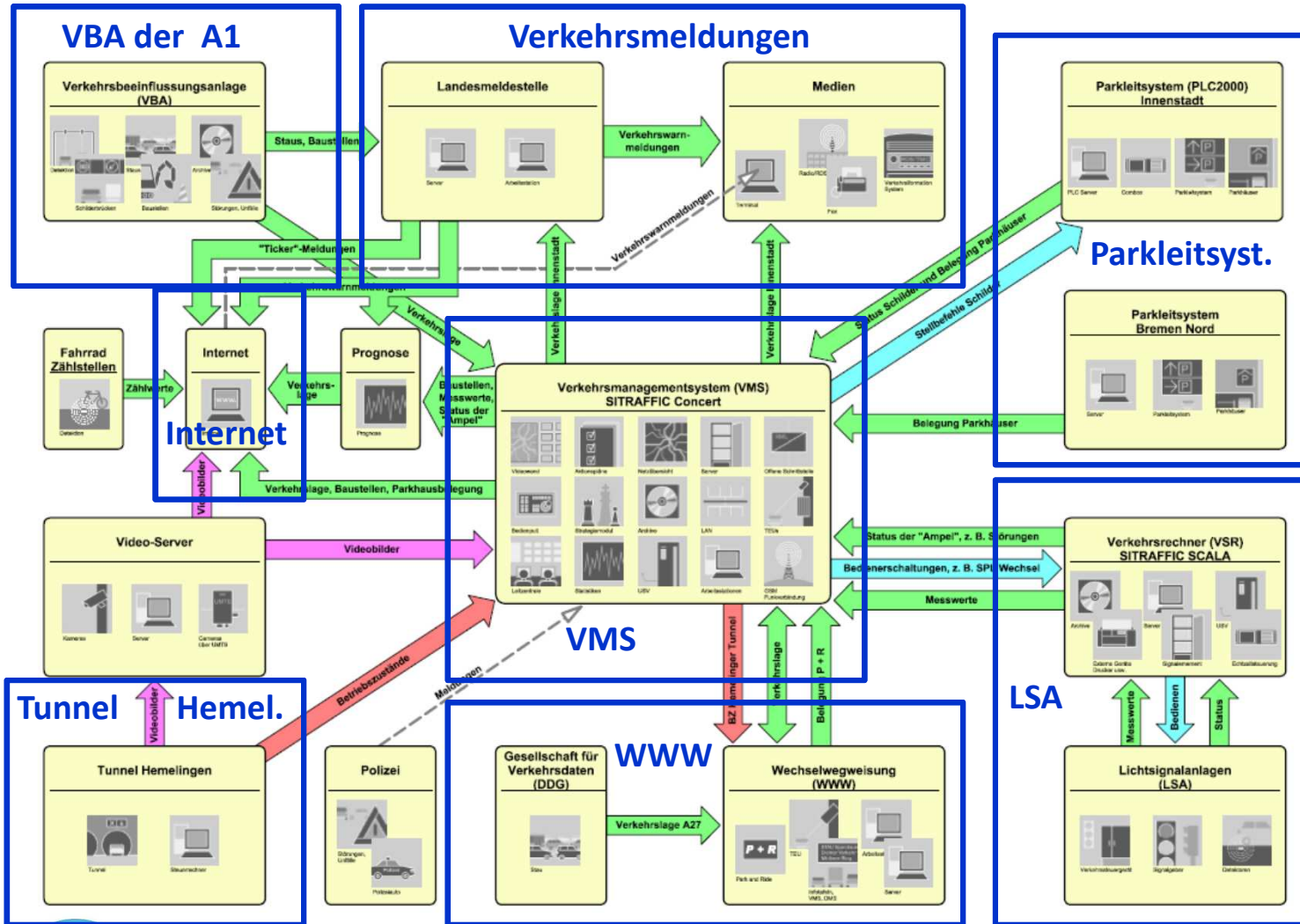


Verkehrslage			
Bremen			
Bremen Nord			
Bremen umzu			
Suche			
Bezeichnung	Bemerkung	Details	
⊘ Niedersachsendamm / Huckelriede	05.11.2012 - 15.02.2013		
⊘ Schwachhauser Heerstraße	07.10.2012 - 31.01.2013		
⚠ A1 vor der AS Hemelingen	27.10.2012 - 31.01.2013		
⚠ A27 zwischen AS HB-Nord und AS Uthlede	07.01.2013 - 31.03.2013 täglich: 09:00 - 15:00		
⚠ A27 zwischen AS Überseestadt und AS HB-Nord	07.01.2013 - 30.04.2013 täglich: 09:00 - 15:00		

Druckansicht dieser Liste öffnen

Quelle: Internetangebot der VMZ-Bremen

# Daten- und Informationsströme in der VMZ Bremen



Art der Daten- u. Infoströme  
der VMZ

- Steuerbefehle VMS
- Daten
- Betriebszustände
- Videobilder
- ausgew. Einrichtungen

Quelle: VMZ Bremen

## Erfassung des Straßennetzes – Mengen und Betriebszustände

Die Detektion der Verkehrsmengen, Störungen, Betriebszustände, Baustellen etc. im Straßennetz erfolgt:

- an den LSA per Detektoren
- an den Parkhäusern per Schranke oder Schleifen
- an den Videostandorten per Videobild
- auf der Autobahn für die Wechselwegweisung zum GVZ + Messe (inkl. P+R) bzw. die VBA der A 1 per optischem bzw. elektronischem Detektor
- Polizei (Meldungen: u. a. Störungen, Unfälle)
- Informationen des ASV und der Polizei zu Baustellen etc. (Ist-Situation und Planungen)





## Verkehrsmanagement in Bremen – Chancen

- Vielschichtiges, weitausgebautes System mit zentraler Steuerungsmöglichkeit
- Detektion an strategisch wichtigen LSA im Stadtgebiet Bremen
- ÖV-Anforderungen fast an allen LSA im Zuge der vom ÖV befahrenen Strecken. Signalisierung auf den Straßenbahnstrecken zusätzlich mit Vorsignal. ÖV-Freigaben haben hohen Stellenwert in der Steuerung der LSA.
- durch kurze ÖV-Belegung und geringe Räumzeiten erfolgt Minimierung der Verlustzeiten der übrigen Verkehre, daher positiv auch für Leistungsfähigkeit des Knotens
- Existenz von Aktionsplänen und Strategiemodulen für das „automatisierte Handeln“ beim Vorliegen vordefinierter Systemzustände
- Vorhandensein von abgestimmten Strategien mit anderen Bundesländern bei großräumigen Autobahnstörungen
- Auswertemöglichkeiten der gespeicherten Daten ist vorhanden (zzt. Einzelauswertung auf Anforderung; über Einführung von Routinen nachdenken)
- *geplante Ausweitung der VBA auf die A 27 (zzt. in Ausschreibung)*
- *geplante Tunnelsteuerung für den Utbremer Tunnel*
- *zzt. erfolgt Abstimmung zwischen VMZ und den Kommunen im Umland zur Erarbeitung von Strategien/Routinen beim Vorliegen von Störungen etc.*



# Verkehrsmanagement in Bremen – Mängel bzw. Entwicklungspotentiale

- Konflikte zwischen ÖV-Bevorrechtigung und MIV-Leistungsfähigkeit in Einzelfällen, wo sich die unterschiedlichen Hauptrichtungen kreuzen.
- Durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an der LSA folgt die LSA-Koordinierung dem ÖPNV, somit keine Verlässlichkeit der Koordinierung für die anderen Verkehrsteilnehmer.
- Bislang keine LSA-Koordinierung für den Radverkehr eingerichtet.
- Erarbeitung von Strategien für Störfälle auch für den Stadtbereich.
- Weiterentwicklung großräumiger Wegweisungsstrategien mit der heutigen Wechselwegweisung (WWW) als Ausgangspunkt, der Zwischenstufe mit den Dynamischer Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta-Tafeln) am Bremer Kreuz bis hin zum Endausbau im Zuge der Realisierung eines Autobahnringes.  
Damit verbunden auch die Ausweitung der Wechselwegweisung auf das angrenzende niedersächsische Netz der Bundesautobahnen.

# STÄDTEBAU UND HAUPTVERKERSTRASSEN

Für weiter gehende Informationen siehe:

130228\_E03\_Strassenraumvertraeglichkeit\_Methodik\_Ergebnisse

130228\_E03\_Strassenraumvertraeglichkeit\_Karte

130228\_E03\_Strassenraumvertraeglichkeit\_Tabelle



# STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEITSANALYSE: Kriterien

Berücksichtigung unterschiedlicher Themenfelder:

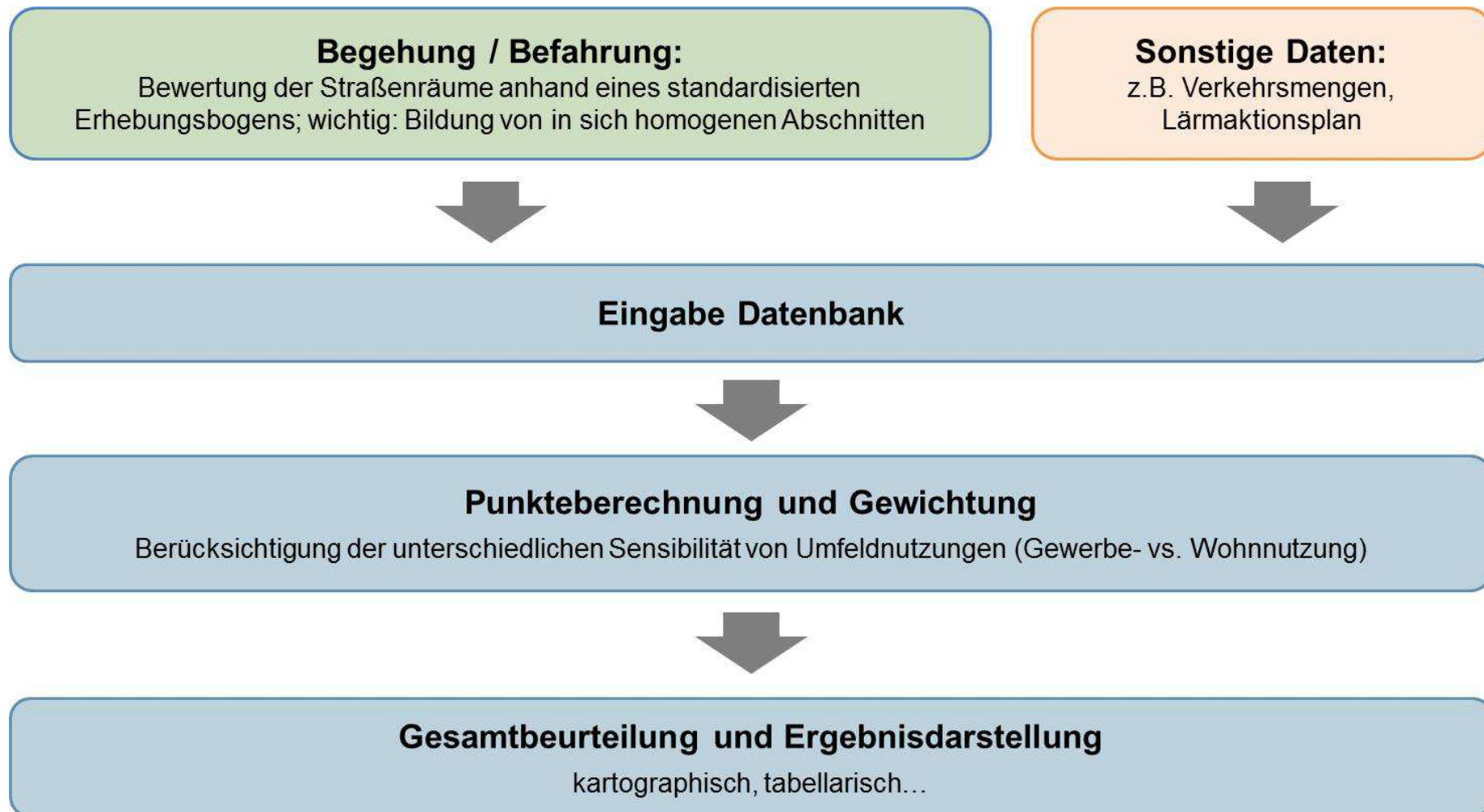
1. Umfeldnutzung und Art der Bebauung
2. Motorisierter Verkehr
3. Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
4. Straßenraumgestaltung und -qualität

Beispielhafte Kriterien:

- Geschwindigkeit (signalisiert / gefahren)
- Räumliche Proportionen (Aufteilung)
- Trennwirkung
- Fuß-/Radverkehr längs
- Lärm (aus Lärmaktionsplan)
- Verkehrsbelastung



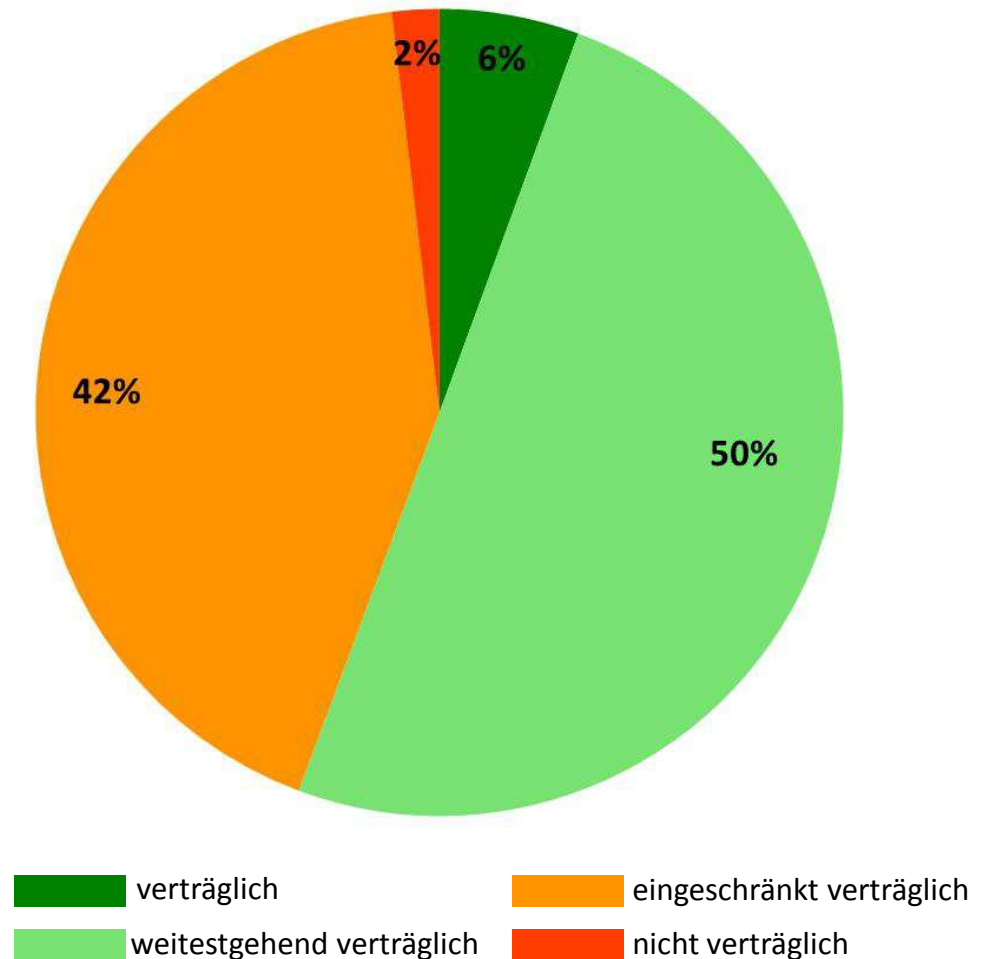
# STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEITSANALYSE: Methodik



# STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEITSANALYSE – ZENTRALE ERGEBNISSE

- Insgesamt ca. 300 km Hauptverkehrsstraßennetz untersucht
- Die Auswertung der Kategorien erfolgt nach Straßenlängen.
- Das längste Untersuchungsnetz liegt mit ca. 30 % am Gesamtuntersuchungsnetz in Bremen-Nordost
- In Nordost und Links der Weser ca. fifty-fifty-Verteilung (weitestgehend) verträglich / (eingeschränkt) verträglich
- In Bremen-Nord sind über 3/4 der Straßen verträglich bzw. weitestgehend verträglich.
- In West und Mitte liegt der Anteil der verträglichen Straßen mit 8% über dem Bremer Durchschnitt
- In West sind 55% der Straßen eingeschränkt bzw. nicht verträglich
- Knapp 3/4 aller nicht verträglichen Straßenabschnitte der Gesamtstadt befinden sich im Stadtteil Mitte

**Einstufung der untersuchten Straßenräume nach Verträglichkeitsklassen**



# RUHENDER VERKEHR

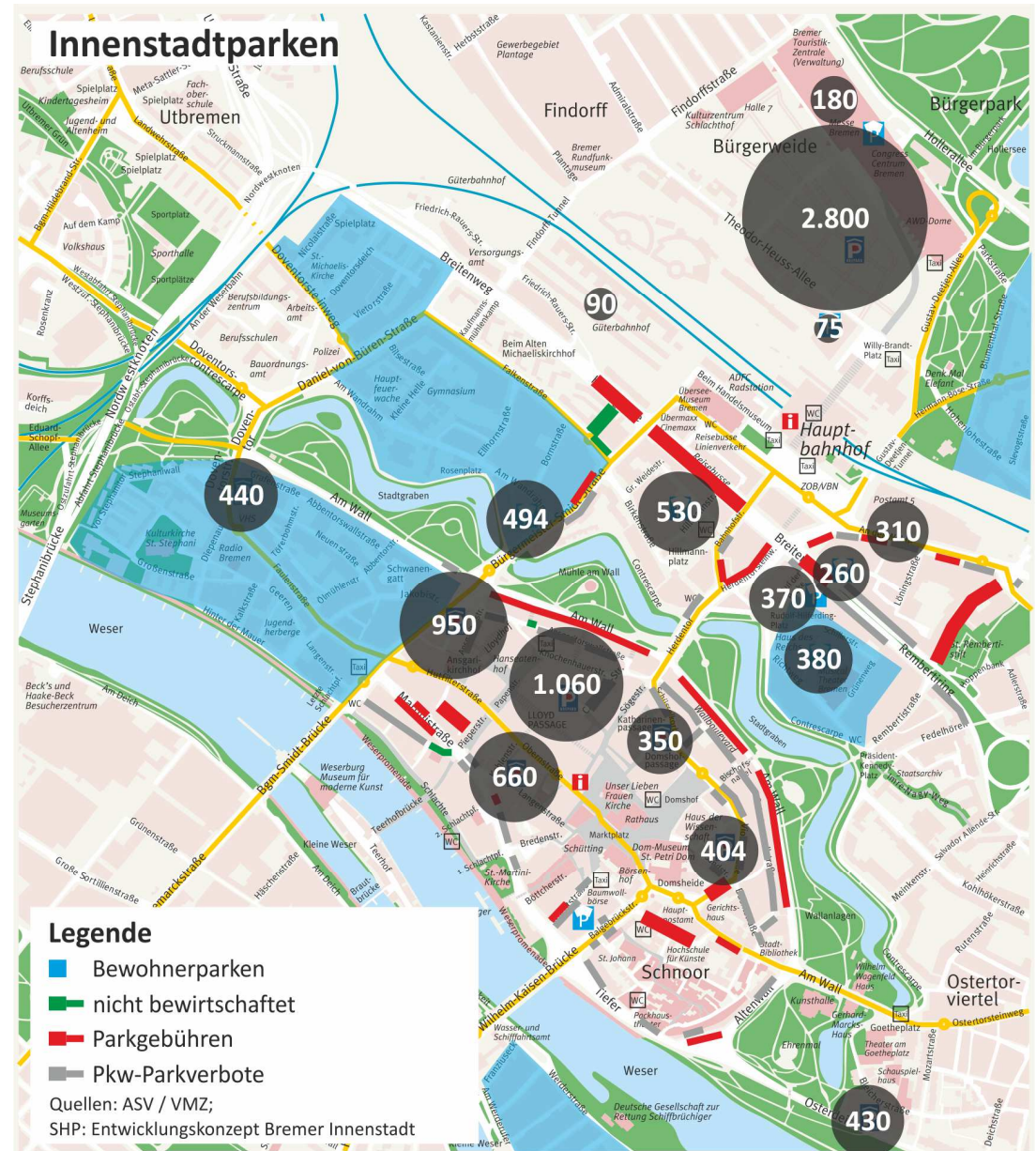
Für weiter gehende Informationen siehe:

- Dokumentation „Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs: Innenstadtparken“
- Dokumentation „Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs: Quartiersparken“



# ÜBERBLICK INNENSTADTPARKEN

- +** Stellplatzangebot in Bremer Innenstadt ist gut und ausreichend
  - 6.640 Stellplätze in Parkhäusern
  - 400 Stellplätze im Straßenraum (außerhalb der Bewohnerparkzonen), größtenteils mit Parkgebühren
  - über 3.000 Stellplätze nördlich des Bahnhofs
- +** Nahezu vollständige Bewirtschaftung des Innenstadtparkens führt zu guter Verteilung entsprechend der jeweiligen Nachfragegruppen
- +** Parkangebot innerhalb der Wallanlagen vollständig in öffentlicher Hand
- +** gut funktionierendes Parkleitsystem
- hohe Kapazitäten in der Altstadt verursachen Parksuchverkehre in sensiblen Bereichen





## INNENSTADTPARKEN: CHANCEN UND MÄNGEL

- + die Stellplätze im Straßenraum sind überwiegend bewirtschaftet.
- + Der überwiegende Anteil der Stellplätze in der Innenstadt wird in Parkhäusern bereitgestellt.
- +/- Zentrale Lage der Parkhäuser und gut ausgebautes Parkleitsystem, allerdings erzeugen zentralgelegene Parkplätze auch viel Parkverkehr in der Altstadt.
- + Die Parkhausauslastung bietet sowohl werktags als auch samstags zu Spitzenzeiten immer noch genügend freie Kapazitäten.
- + Bei den Parkplatzzahlen und Parkgebührensätzen befindet sich Bremen im Städtevergleich im Mittelfeld, teilweise werden in anderen Großstädten in Citylage auch höhere Gebühren genommen.



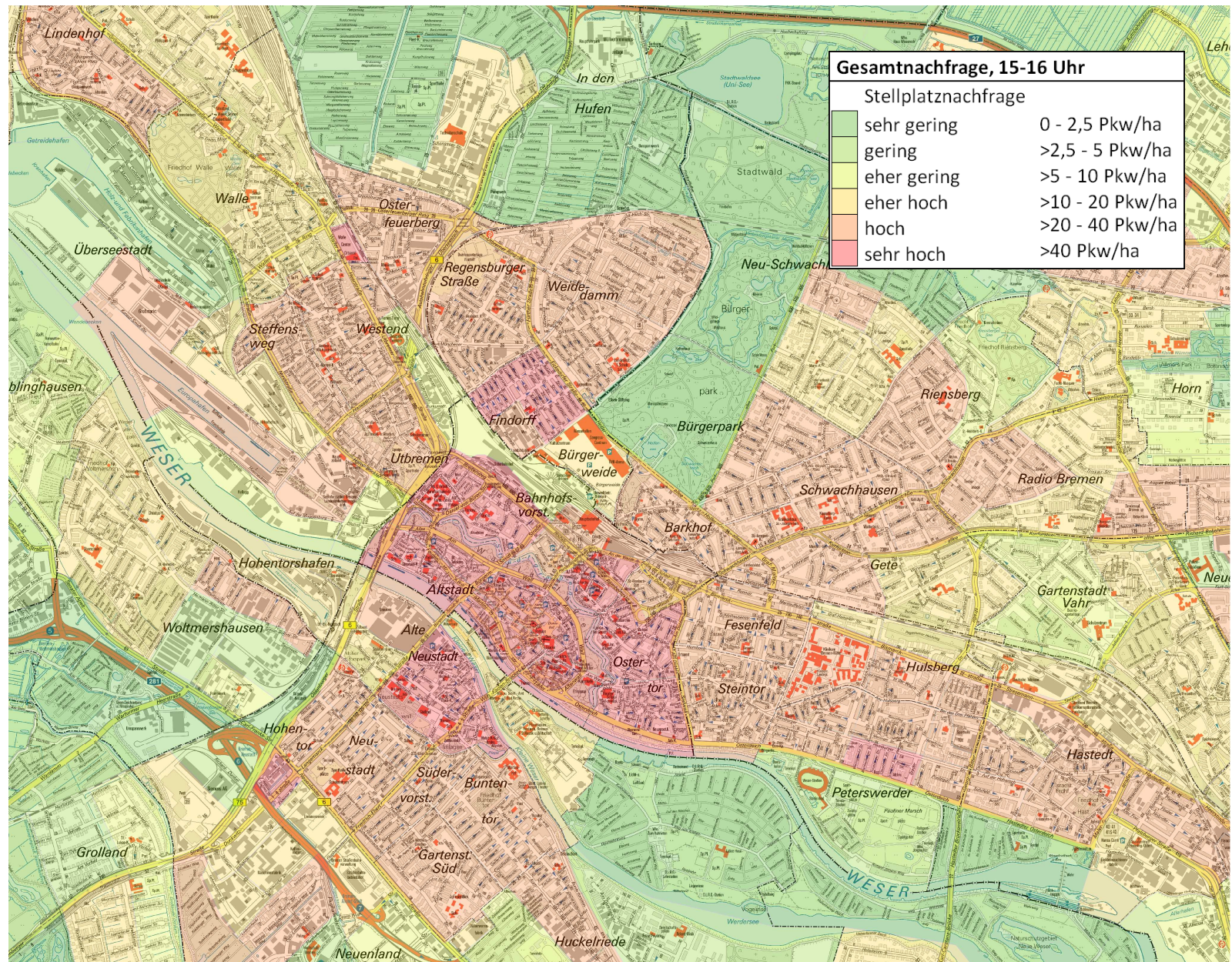
## QUARTIERSPARKEN

- Das Bremer Stadtbild ist zumindest in den innenstadtnahen Stadtteilen durch eine verdichtete, aber sehr kleinteilige Bebauung geprägt (vor allem sogenannter (Alt-)Bremer Haustyp, siehe Bild).
- Daraus ergibt sich eine hohe Bevölkerungsdichte und gleichzeitig eine geringe Anzahl an Parkplätzen auf Privatgrundstücken.
- Hoher Parkdruck in diesen Quartieren (Rettungswege werden z.T. zugeparkt) und örtlich auch Überlagerung mehrerer Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher)



# QUARTIERS- PARKEN

- Werktags 15-16 Uhr
- Besonders betroffene Wohnquartiere:
  - Ostertor
  - Neustadt
  - Findorff
- Darüber hinaus weitere problematische Viertel



# CARSHARING

Für weiter gehende Informationen siehe:

130228\_E01\_Carsharing\_Stationen\_Einzugsgebiete

130228\_E01\_Carsharing\_Potential\_Einwohnerdichte

130228\_E01\_Carsharing\_Potential\_Pkw-Dichte



## Carsharing: Aktivitäten in Bremen

- Aktionsplan Carsharing:
  - Bis zum Jahr 2020 sollen 20.000 Personen Carsharing in Bremen nutzen
  - Förderelemente: Integration in den ÖPNV, Einbindung in Neubauvorhaben, Einbindung in Stadterneuerung (öffentl. Raum), Flottenmanagement, Öffentlichkeitsarbeit
- Im Jahr 2013 werden im Viertel vier Mobil.Punktchen errichtet (2 Fahrzeuge pro Station) → Netzverdichtung und Parkplatzproblematik entgegenwirken
- Mobilitätsangebot in Form von BOB-Ticket + Carsharing + Taxi im Gespräch (jeweilige Vergünstigungen)
- Novellierung Stellplatzregelung tritt ab Januar 2013 in Kraft → bietet Anreize zur Integration von Carsharing-Stationen in Neubauvorhaben, z.B. Möglichkeit im Quartier „Neues Hulsberg“
- In äußeren Stadtteilen spielt die Wirtschaftlichkeit eine bedeutende Rolle: möglicher Ausschluss unwirtschaftlicher Perioden durch Vereinbarungen mit Firmen/Unternehmen (Umsatzgarantie)



<http://www.fairkehr-magazin.de/uploads/pics/Mobilpunkt.jpg>

## Carsharing: Chancen und Mängel

- + Carsharing entwickelt sich insgesamt vom Nischenprodukt zu einem flexiblen Mobilitätsangebot (Multimodale Nutzergruppen nehmen zu)
- + Carsharing bietet viele Vorteile für die Stadt (Entschärfung der Parkplatzproblematik, Umweltbewussteres Verkehrsverhalten, weiteres flexibles Mobilitätsangebot)
- (+) Bremen verfügt über Cambio über eine funktionierende Carsharing-Organisation, deren Nutzerzahlen seit Jahren weiter wächst, Ausbaupotenziale aber weiterhin vorhanden
- + Aktionsplan Carsharing hat weiteres Wachstum zum Ziel
- + Mobil.Punkte sind bundesweit einzigartig und sind gerade in den zugeparkten Quartieren eine wichtige Stärke (zudem verleihen sie dem Carsharing ein Gesicht)
- + Die geplante Verknüpfung von mehreren Mobilitätsangeboten (BOB-Ticket/CarSharing/Taxi) kann zu einer weiteren Stärkung führen
- Noch wenig Carsharing in den äußeren Stadtteilen (Zusammenarbeit mit Firmen/gezieltes Marketing für Quartiere)



<http://www.fairkehr-magazin.de/uploads/pics/Mobilpunkt.jpg>

# NUTZUNGSHEMMNISSE DES UMWELTVERBUNDES

Für weiter gehende Informationen siehe:

- Dokumentation „Nutzungshemmnisse des Umweltverbunds“



# NUTZUNGSEMMNISSE DES UMWELTVERBUNDES

## Fragestellung

- Was hindert Menschen daran, zu Fuß zu gehen, mit dem Rad zu fahren oder mit dem ÖV zu fahren?
- Werden die verschiedenen Aspekte von Nutzern und Nichtnutzern gleichermaßen wahrgenommen oder handelt es sich um Vorurteile?
- Bewertung von Relevanz und Einflussmöglichkeiten im Rahmen des VEP

## Methoden

- Interpretation der Mobilitätsanalyse
- Literaturstudie
- Vertiefende Nutzerbefragungen
- Abstimmung mit Verbänden





# NUTZUNGS- HEMMNISSE DES UMWELTVERBUNDES

Hier nur die wichtigsten Aspekte!

- Reisezeitaspekte (Entfernung zur Haltestelle, Takt, Umwegfahrten, Umsteigen, Pünktlichkeit)
- Räumliche Netzlücken
- Unzureichendes Angebot in Schwachverkehrszeiten
- Abhängigkeit und fehlende Flexibilität
- Komplexer Zugang
- Gefühlte Kosten von Einzelfahrkarten
- Image

## Öffentliche Verkehrsmittel

- Radverkehr dem Motorverkehr untergeordnet (z.B. „rote Welle“)
- Fehlende oder unzureichende Abstellanlagen an Wohn- und Zielort
- Im Winter: Unzureichender Winterdienst in Nebenstraßen
- Kleidung
- Aufschieben erforderlicher Reparaturen
- Nicht jeder kann Radfahren

## Verknüpfung Rad ↔ ÖV

### Alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes betreffend:

- Gepäckbeförderung und Lastentransport
- Verkehrsgewohnheiten
- Pkw als Statussymbol
- Keine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit
- Fehlende Barrierefreiheit

## Radverkehr

### Fuß- und Radverkehr betreffend:

- Lückenhafte Netze
- Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen
- Hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs
- Angsträume, z.B. Unterführungen oder schlecht beleuchtete Wege
- Wetter
- Entfernungen (besonders zu Fuß)
- Traumatisierung nach Unfällen

- Kein ansprechender Straßenraum

## Fußverkehr

# ERREICHBARKEIT UND REISEZEIT

Für weiter gehende Informationen siehe:

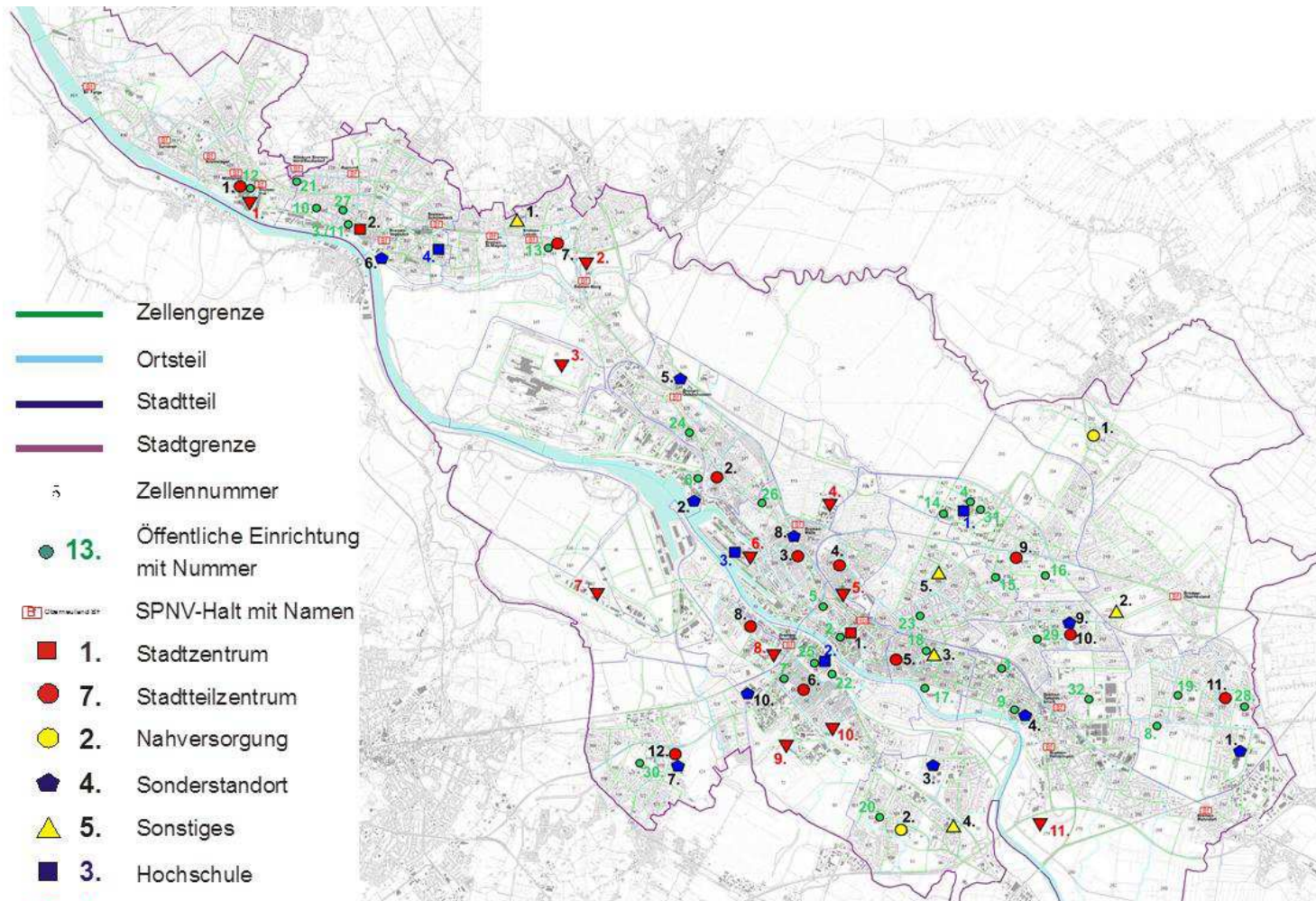
130228\_E01\_Erreichbarkeit\_Standorte

130228\_E01\_Erreichbare\_Einwohner

130228\_E01\_Erreichbare\_Arbeitsplaetze



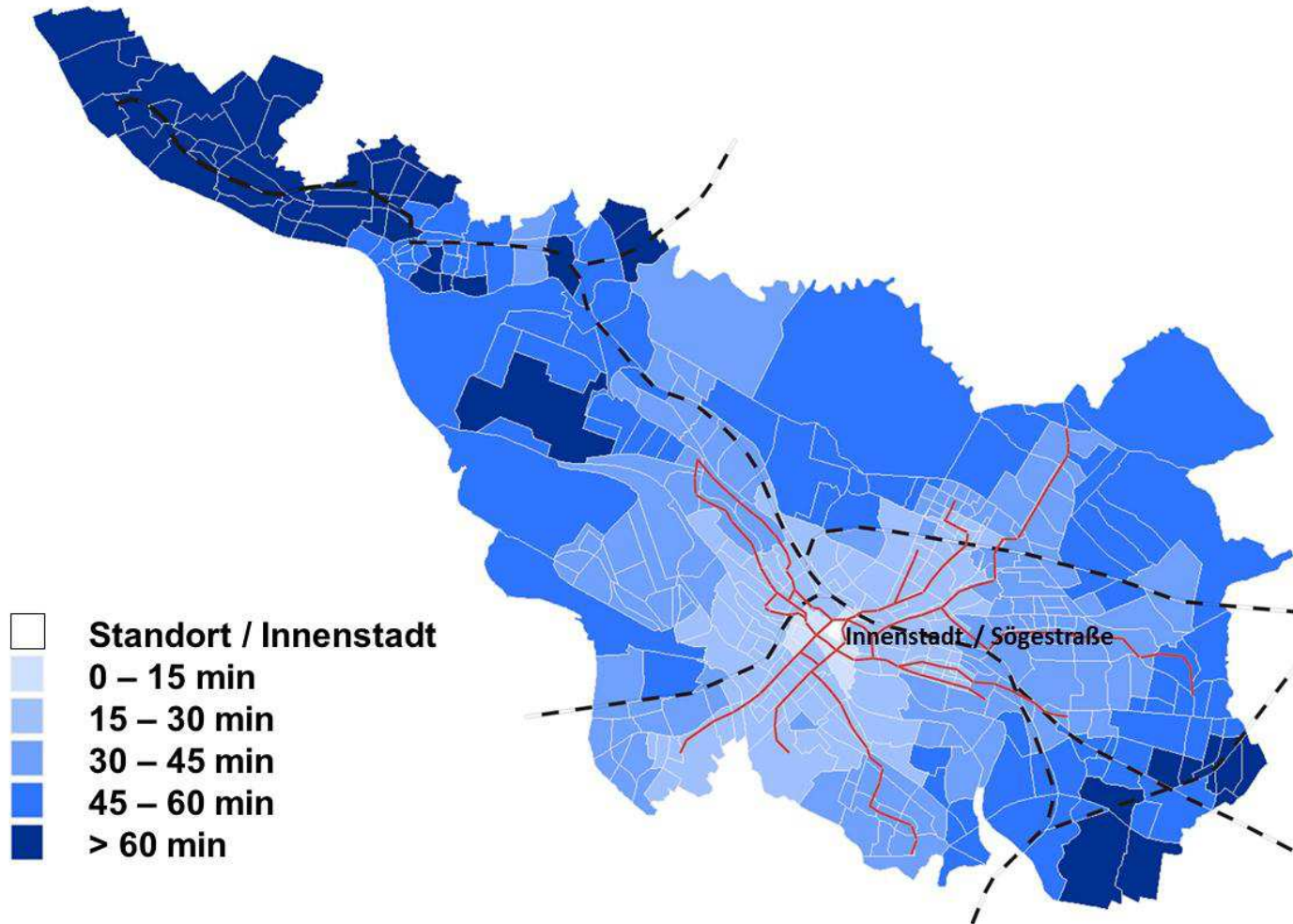
## Erreichbarkeit – Übersicht der relevanten Standorte



- öffentl. Einrichtungen (Anzahl: 32)
  - Bahnhöfe (20)
  - Zentren gem. Zentrenkonzept (35)
    - Stadtzentren
    - Stadtteilzentren
    - ausgew. Nahversor.
    - Sonderstandorte
    - Sonstiges
    - Hochschule
  - Wirtschaftsstandorte weitere gem. Gewerbenentw. (11)
- gesamt ca. 90 Standorte, einzeln oder als Gruppe betrachtet

# Reisezeit ÖV bis zum Stadtzentrum (Innenstadt)

Haustür – Haustür (Tagesmittelwerte)



ausgew. Siedlungsbereiche mit  
Nutzerpotenzialen

(Einw., Besch. etc.)

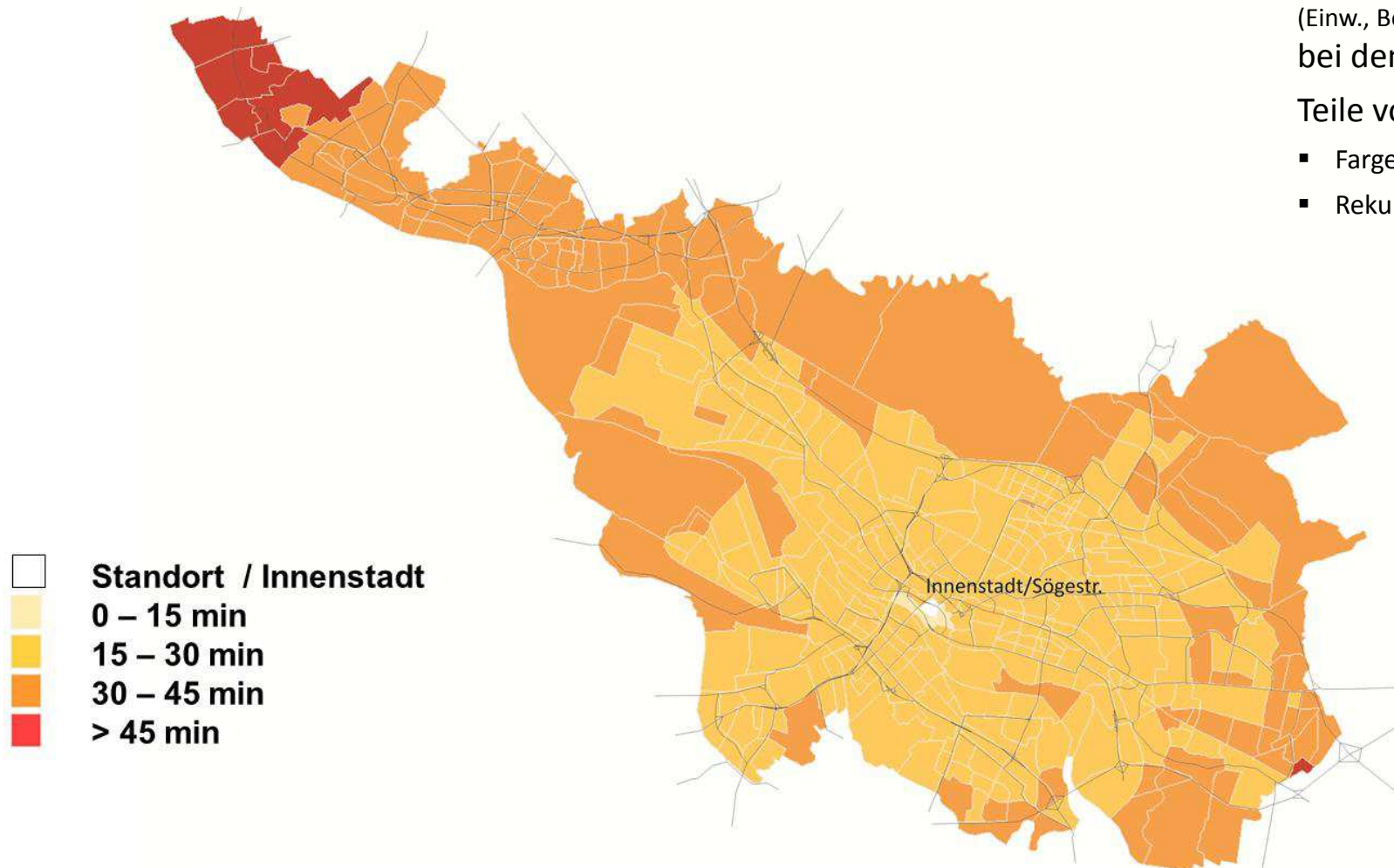
bei denen die Reisezeit > 45 min ist;

Teile von:

- Borgfeld
- Oberneuland
- Tenever
- Osterholz
- Arbergen
- Mahndorf
- Hemelingen
- Habenhausen
- Strom
- Seehausen
- Oslebshausen
- Burglesum
- Vegesack
- Blumenthal

# Reisezeit MIV bis zum Stadtzentrum (Innenstadt)

Haustür – Haustür (Tagesmittelwerte)



ausgew. Siedlungsbereiche mit  
Nutzerpotenzialen  
(Einw., Besch. etc.)  
bei denen die Reisezeit > 45 min ist;

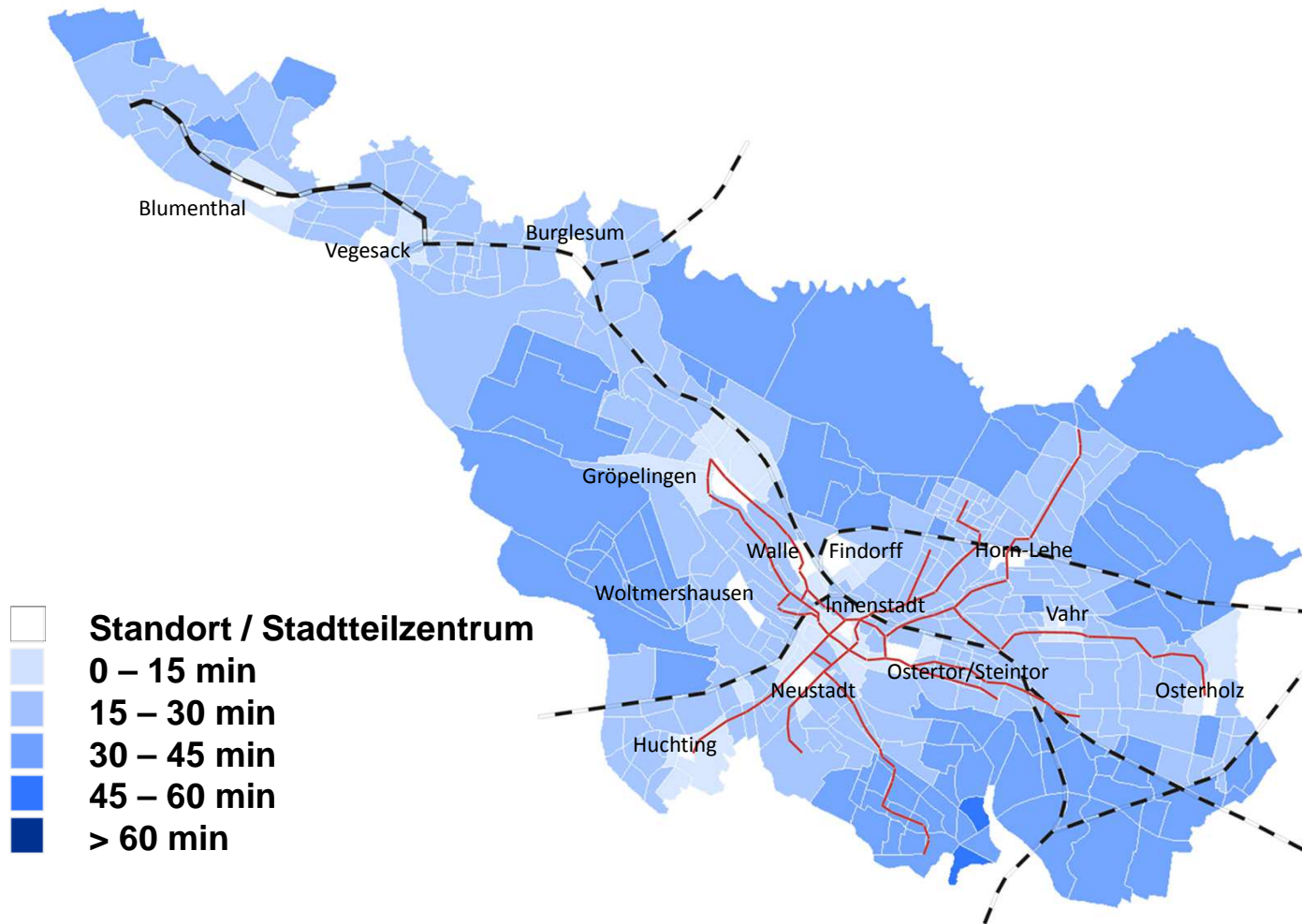
Teile von:

- Farge
- Rehum

Raumbezug ist die Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells Bremen

# Reisezeit ÖV bis zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum

Haustür – Haustür (Tagesmittelwerte)



ausgew. Siedlungsbereiche mit  
Nutzerpotenzialen

(Einw., Besch. etc.)

bei denen die Reisezeit > 30 min ist;

Teile von:

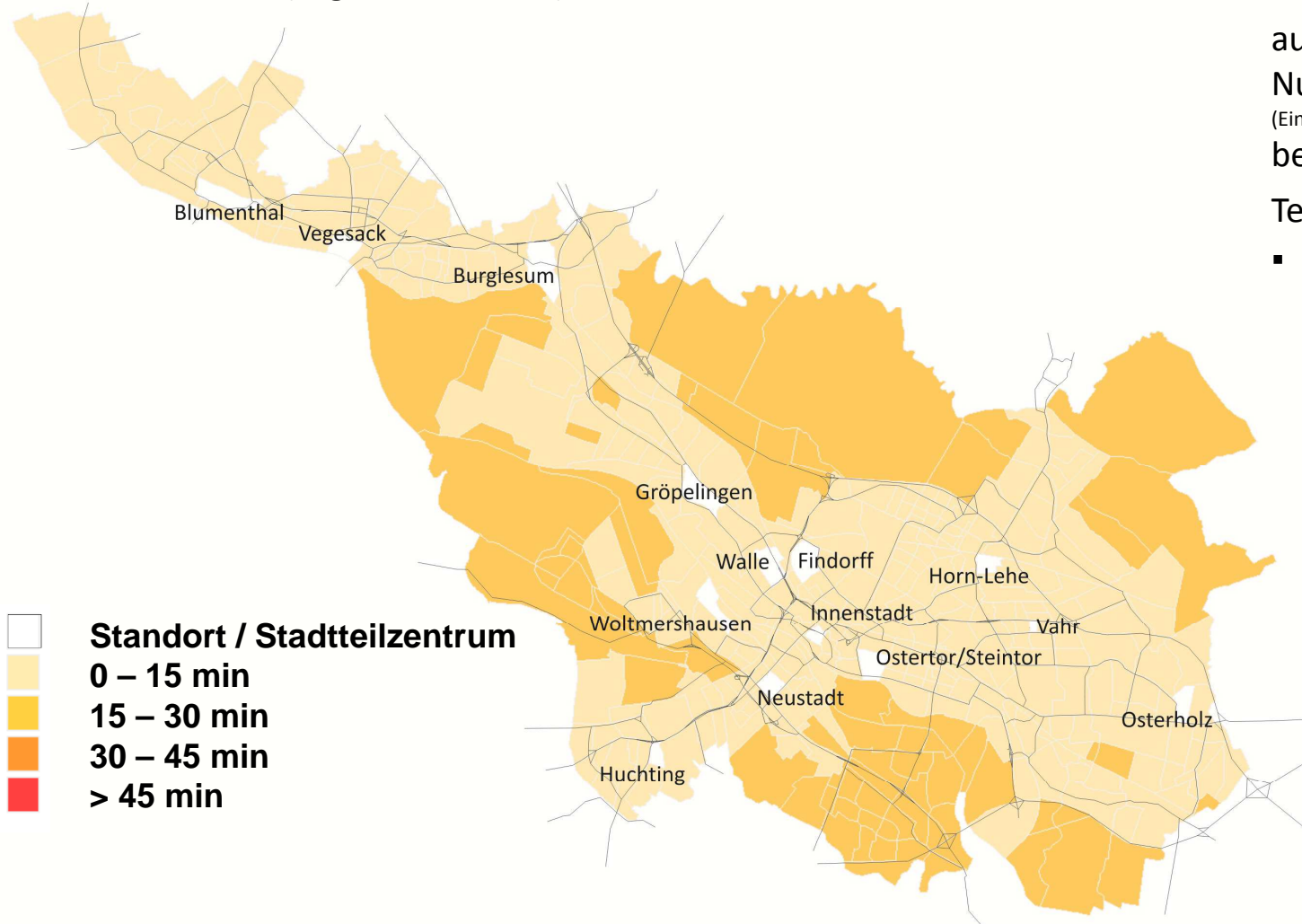
- Borgfeld
- Oberneuland
- Mahndorf
- Arbergen
- Hemelingen
- Habenhausen
- Arsten
- Kattenturm
- Kattenesch
- Strom
- Seehausen
- Lüssum-Bockhorn
- Rehum

Stadtteilzentren gem. Zentrenkonzept Bremen

Raumbezug ist die Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells Bremen

# Reisezeit MIV bis zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum

Haustür – Haustür (Tagesmittelwerte)



ausgew. Siedlungsbereiche mit  
Nutzerpotenzialen  
(Einw., Besch. etc.)  
bei denen die Reisezeit > 30 min ist;  
Teile von:

- keine

# VERKEHRliche ASPEKTE DES TOURISMUS

Für weiter gehende Informationen siehe:

- Dokumentation „Verkehrliche Aspekte des Tourismus“

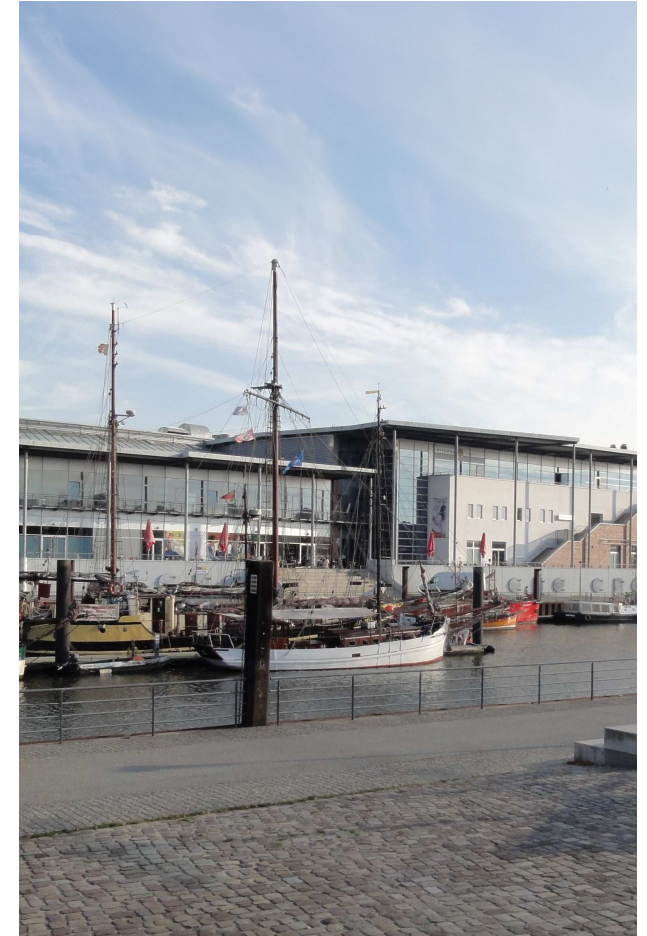




# CHANCEN VERKEHR UND TOURISMUS

## Chancen

- Von 1999 bis 2011 Zahl der Übernachtungen in Bremen um 55% gestiegen, aber andere Städte ähnlicher Größenordnung tlw. mit deutlich mehr Übernachtungen
- Das Bild der Stadt Bremen und der Metropolregion Bremen/Oldenburg als Fahrradstadt bzw. -region als Chance, eine Vorreiterrolle im Fahrradtourismus einzunehmen.
- Als Stadt am Wasser die Weserschifffahrt für den Freizeitverkehr stärken.
- ÖV-Kombiticketsysteme z.T. vorhanden
- Kurze, fußläufige Anbindung ZOB/Bahnhof
- Sehr schnelle Verbindung vom Flughafen zu Bahnhof und Messe
- Mehrere gut erreichbare Wohnmobilstellplätze (z.B. Am Kuhhirtenweg)



# CHANCEN VERKEHR UND TOURISMUS

## Mängel

- Freizeitroutennetz mit Lücken, z.B. entlang der Weser
- Öffentliches Leihradsystem fehlt
- Lage des ZOB (Zunahme des Fernbusverkehrs ist durch Deregulierung zu erwarten)
- Fußläufige Erreichbarkeit Bahnhof-Innenstadt verbesserungswürdig



Kontakt:

Planersocietät [www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Ingenieurgruppe IVV [www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)