

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

## 3. Phase zur Beteiligung

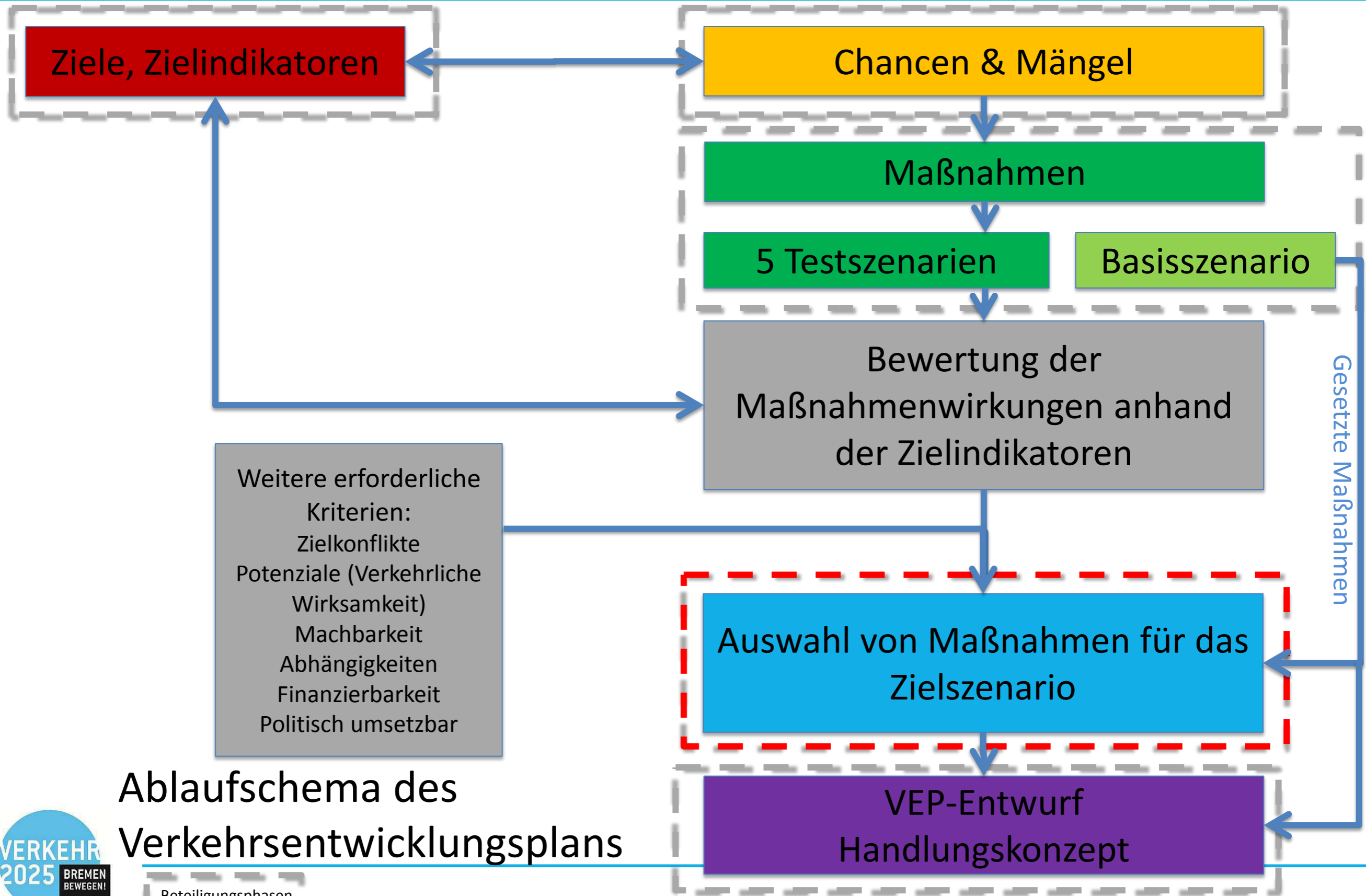
Vorgehensweise und Bewertungskriterien zur Ableitung des Zielszenarios  
Stand der Bearbeitung: 20. Februar 2014



# Ableitung für das Zielszenario: Bewertungskriterien und Vorgehensweise

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025





# Ablaufschema des Verkehrsentwicklungsplans

Beteiligungsphasen

# Ableitung der Zielindikatoren

- Ausgangsbasis sind die in der 1. Phase des VEP Bremen erarbeiteten und beschlossenen 42 Unterziele der Zielfelder
- Zusammenführen ähnlicher / vergleichbarer Unterziele aus den verschiedenen Zielfeldern
- Definition von 16 Ziel-/Wirkungsindikatoren (abgeleitet aus den Unterzielen)

## ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS BREMEN 2025

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. D.h. es wird bewertet wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bei der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Fraktionen, Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei Öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen:

### Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Steigern der Attraktivität des ÖPNV
5. Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Vernetzen von Straßen und Wegen für alle Nutzer/innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
8. Stärken der Nahmobilität

### Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

### Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

### Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachebene mit den Gebietskörperschaften der Region

### Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transportsystemen

### Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (Innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Trennwirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen

Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter [www.baumwelt.bremen.de](http://www.baumwelt.bremen.de) → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan

# Indikatoren für die Wirkungsermittlung (1)

- (1) Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken, Soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen (1, 2)
- (2) Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen durch Aufwerten und attraktives Gestalten des öffentlichen Raumes (1.2, 1.6, 1.7, 1.8) \*)
- (3) Fördern des Fahrradverkehrs, Verbessern der Infrastruktur und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen sowie durch verbesserte tangentielle Verbindungen (1.3, 4.3) \*)
- (4) Steigern der Attraktivität des ÖPNV durch optimierte und leistungsfähige Angebote, verbesserte tangentielle Verbindungen, verbesserte Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer etc. (1.4, 3.2, 3.8) \*)
- (5) Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV (1.5) \*)
- (6) Verbessern der Verkehrssicherheit (2.1, 2.2, 2.3, 2.4) \*)
- (7) Besseres / umfassendes Verknüpfen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix (3.1, 3.3, 3.4, 4.6) \*)
- (8) Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme, auch in der Region (3.5) \*)
- (9) Verbessern der Erreichbarkeit der Innenstadt, des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten (4.2) \*)

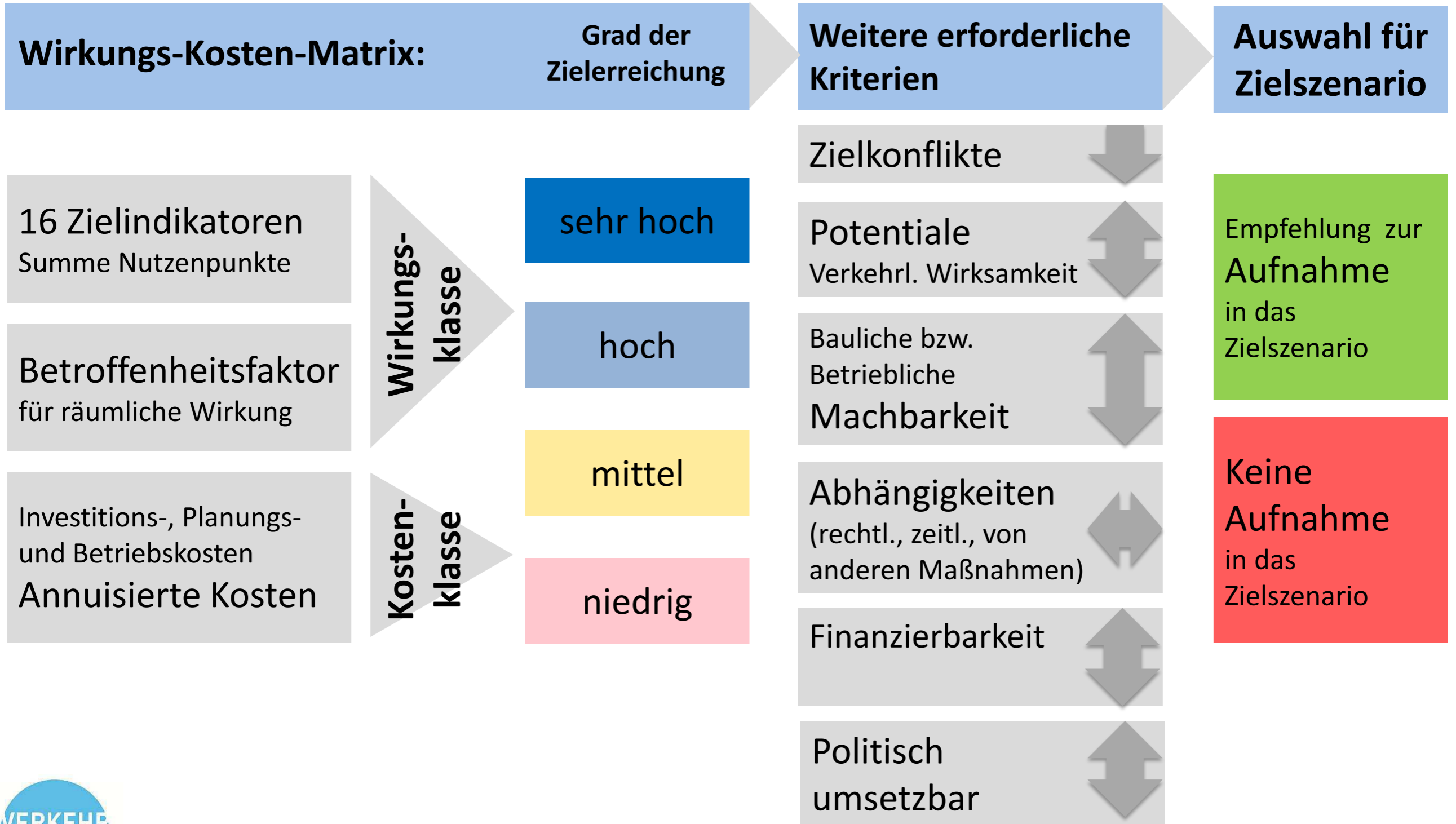
Legende: \*) Nummerierung entspricht den beschlossenen Zielfeldern und ihren Unterzielen

## Indikatoren für die Wirkungsermittlung (2)

- (10) Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region) und Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr (4.4) \*)
- (11) Sicherstellen einer möglichst optimalen Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbestandorten sowie der Häfen mit allen Verkehrsmitteln (5.2, 5.3, 5.6) \*)
- (12) Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens, verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem, bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren, Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen abseits der Wohnbebauung (4.1, 5.4, 5.7, 5.8) \*)
- (13) Reduzieren von Emissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm und der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten (6.1, 6.2, 6.5) \*)
- (14) Verbessern der Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen, verringern des Flächenverbrauchs, Abbau der Trennwirkung von Verkehrstrassen (Straße und Schiene) (6.3, 6.6) \*)
- (15) Fördern der Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren, fördern der Nutzungsmischung, stärken der Nahmobilität (6.4, 1.8) \*)
- (16) Förderung innovativer Konzepte, integrierter Verkehrslösungen und alternativer Technologien / Transportsysteme (3.6, 3.7, 5.5, 5.9) \*)

Legende: \*) Nummerierung entspricht den beschlossenen Zielfeldern und ihren Unterzielen

# Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario



# Hinweise zu den Einstufungen / Bewertungen

Zuordnung zu den 5 **Wirkungsklassen** (gewichtet Gesamtnutzenpunkte der 16 Zielindikatoren)

- *Wirkungsklasse I:* bis 8 Nutzenpunkte ✓
- *Wirkungsklasse II:* bis 16 Nutzenpunkte ✓✓
- *Wirkungsklasse III:* bis 24 Nutzenpunkte ✓✓✓
- *Wirkungsklasse IV:* bis 32 Nutzenpunkte ✓✓✓✓
- *Wirkungsklasse V:* mehr als 32 Nutzenpunkte ✓✓✓✓✓

Zuordnung zu den 5 **Kostenklassen** (annuisierte Investitions-, Planungs- und Betriebskosten, bezogen auf die je nach Maßnahme unterschiedliche Nutzungsdauer \*)

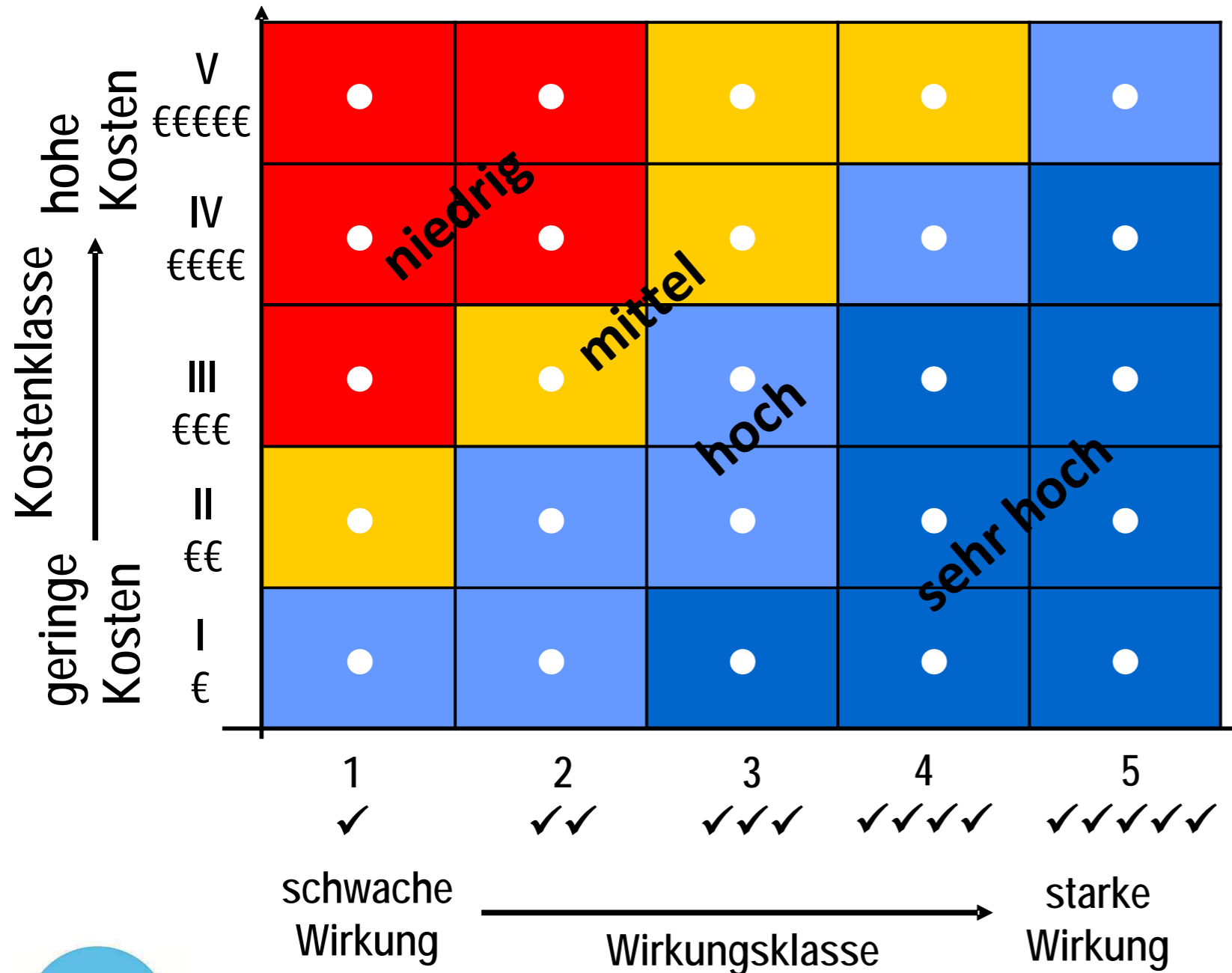
- *Kostenklasse I:* bis 50 T€/a €
- *Kostenklasse II:* bis 200 T€/a €€
- *Kostenklasse III:* bis 500 T€/a €€€
- *Kostenklasse IV:* bis 1 Mio. €/a €€€€
- *Kostenklasse V:* > 1 Mio. €/a €€€€€

Die Kosten werden für die Bewertung annuisiert, damit es einen einheitlichen Vergleichsmaßstab für die verschiedenen Kostenarten gibt und damit sowohl investive als auch nicht-investive Maßnahmen bewertet werden können.

**Ergänzende Bemerkung:** behandelt Kriterien, die durch die Zielindikatoren nicht erfasst werden (z. B. bauliche Realisierbarkeit, betriebliche Realisierbarkeit, verkehrliche Aspekte, Abhängigkeiten etc.) aber für die Einstufung/Abwägung zur Aufnahme in den Vorschlag des Zielszenarios relevant sind



# Verfahren der Wirkungsermittlung und Aufbau der Wirkungs-Kosten-Matrix



- Gutachterliche Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Ziele; Nutzenpunkte je Zielindikator qualitativ ermittelt (-3 bis +3 Punkte)
- Bewertung des räumlichen Wirkungsumfang (groß, mittel, klein)
- Einstufung in 5 Wirkungsklassen anhand der gewichteten Gesamtnutzenpunkte (1 = schwach bis 5 = stark)
- Zuordnung zu 5 Kostenklassen (annuisierte Kosten)
- Verschneiden der Wirkungs- und Kostenklassen (Wirkungs-Kosten-Matrix)
- Grad der Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen, z.B.:
  - *sehr hoch*
  - *hoch*
  - *mittel*
  - *niedrig*

## Ergänzende Hinweise zur Wirkungs-Kosten-Matrix (1)

- Das Ergebnis der Addition der Punktwerte/Nutzenpunkte je Indikator (die Summe der Nutzenpunkte) muss positiv sein, ansonsten ist eine Maßnahme als nicht zielkonform/kontraproduktiv zu verwerfen
- Umgang mit Zielkonflikten
  - Sobald eine Einzelmaßnahme bezogen auf einen oder mehrere Wirkungsindikatoren eine negative Einstufung aufweist, bezogen auf andere Wirkungsindikatoren jedoch positiv eingestuft ist, bestehen Zielkonflikte
  - In der Bewertungstabelle wurde zur Identifikation einer Maßnahme mit Zielkonflikten ein automatischer Marker eingefügt
  - Lösungsansatz ist ein nachgeschalteter Abwägungs-/Plausibilisierungsprozess, in dem die erkannten Vor- und Nachteile diskutiert und abgewogen werden
  - Im Rahmen der nachgeschalteten Abwägung/Plausibilisierung ist es möglich, die Einstufung einer Maßnahme in die Wirkungs-Kosten-Matrix im Einzelfall nachzujustieren

## Ergänzende Hinweise zur Wirkungs-Kosten-Matrix (2)

- Die Einstufungen zum Zielerreichungsgrad „sehr hoch, hoch, mittel, niedrig“ können im Lichte der Bewertungsergebnisse aller Maßnahmen am Ende noch einmal nachjustiert werden
- Die Einstufungen stellen einen Ansatz zur Reihung der Maßnahmen dar
- Der Entwurf des Zielszenarios besteht aus einem Set an Maßnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Einstufungen
- Für das Zielszenario gibt es kein automatisches Aufnehmen oder Verwerfen auf Grund der Einstufung einer Maßnahmen
- Das Handlungskonzept setzt auf dem Zielszenario auf, unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen