



Nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter



Freie
Hansestadt
Bremen



Liebe Leserin, lieber Leser,

Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir Sie über wichtige Verkehrsprojekte in der Freien Hansestadt Bremen informieren. Ein breites Spektrum an Maßnahmen stellen wir Ihnen hier vor. Damit wollen wir sowohl zeigen, was sich bewegt hat, was aktuell in Bau ist, aber auch, was in absehbarer Zeit an Projekten ansteht.

Alle Maßnahmen dienen dem Ziel, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Dies wird für den Personenverkehr u.a. deutlich am Ausbau des Angebots im Schienenpersonennahverkehr, des Bremer Straßenbahnnetzes sowie der Fahrradinfrastruktur, für den Güterverkehr am Ausbau der Hafeneisenbahn in Bremerhaven oder dem Lkw-Führungsnetz. Das Spektrum reicht von großen Schlüsselprojekten der Metropolregion Nordwest wie dem Ringschluss der A 281 bis hin zu kleinteiligen Maßnahmen, die dem Abbau von Barrieren und der Förderung der fußläufigen Mobilität im Stadtteil dienen.

Viele der vorgestellten Maßnahmen sind Bestandteil des Handlungskonzepts des im Jahr 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025. Mit diesem verfügen wir über eine verbindliche, im Konsens beschlossene Handlungsgrundlage und Leitlinie für die bremische Verkehrspolitik für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Dieser Plan bildet die Basis, um die zukünftigen Aufgaben der städtischen Verkehrsentwicklung zu koordinieren. Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Maßnahmen sind klar definiert. Der Verkehrsentwicklungsplan ist die Grundlage, damit sich künftig einzelne Maßnahmen zu einem stimmigen Ganzen ergänzen.

Mit dem Bremischen Hafenkonzept 2020/25 liegt ebenfalls eine verbindliche Grundlage für die Weiterentwicklung der Bremischen Häfen und deren Infrastruktur für die kommenden Jahre vor. Auch hierin zeigt sich, dass Häfen und Verkehr zwei Seiten derselben Medaille sind und dass moderne Häfen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit über leistungsfähige Anbindungen mit allen Verkehrsträgern verfügen müssen.

Aus Gutachten der Verkehrsministerkonferenz der Länder wissen wir, dass bei allen Verkehrsträgern ein über mehrere Jahrzehnte aufgebautes Defizit in der Unterhaltung der Infrastruktur besteht. Durch eine entsprechende Ausstattung des bremischen Haushalts, verbunden mit dem Einsatz von Zuweisungen des Bundes an die Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und für Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr, sowie mittels projektbezogener Förderung durch den Bund und durch die Europäische Union werden wir den zukunftsgerechten Umbau der Verkehrsinfrastruktur im Land Bremen sowohl auf Straße und Schiene, als auch für Schifffahrt und Luftfahrt sicher stellen.



Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist wichtig für die Funktionsfähigkeit eines Wirtschafts- und Lebensraums Stadt. Aber auch die Attraktivität einer Region insgesamt hängt von der Verkehrsgestaltung ab. Unser Ziel ist es, mit den beschriebenen Maßnahmen die Freie Hansestadt Bremen heute und in Zukunft weiterhin als lebenswerte Stadt und als attraktiven Wirtschaftsraum zu entwickeln.

Planung und Umsetzung aller Maßnahmen erfolgen grundsätzlich im engen Dialog zwischen der planenden Verwaltung, der Politik, den Stadtteilbeiräten und den Bürgerinnen und Bürgern. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und sind gespannt auf den weiteren Dialog mit Ihnen.

[Dr. Joachim Lohse](#)

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

[Martin Günthner](#)

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Liebe Leserin, lieber Leser,

eine Stadtgemeinschaft funktioniert immer nur so gut, wie ihr Verkehrssystem. Das gilt für Bremerhaven als einzige Großstadt an der deutschen Nordseeküste erst recht. Als Hafenstadt tragen wir ganz besondere Verantwortung für den möglichst reibungslosen Verkehrsfluss rund um die Häfen und die Logistik.

Dass wir dieser Verantwortung gemeinsam mit dem Bund und dem Land Bremen gerecht werden, zeigt der aktuell laufende Bau des Hafentunnels Cherbourger Straße. Für rund 180 Millionen Euro Baukosten entsteht hier ein bedeutender Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur, der nicht nur die Autobahn 27 perfekt an die Überseehäfen anbindet, sondern gleichzeitig auch das Wohnumfeld erheblich von Verkehrslärm und der gesundheitlichen Belastung durch Abgase entlastet.

Das heißt nicht etwa, dass dieses Großprojekt jedem in der Stadt willkommen gewesen wäre. Ganz im Gegenteil: es mussten viele Gespräche geführt, Überzeugungsarbeit geleistet und die Bürgerinnen und Bürger so nah wie möglich an den Planungsprozessen beteiligt werden. Aber auch diese Transparenz gehört zur Verkehrsplanung einer Stadt und wird am Ende wohlwollend honoriert.

Das gilt ganz besonders für Straßenbauprojekte, die zunächst während der Bauzeit für Behinderungen auf zentralen Verkehrsachsen sorgen – langfristig aber für den gesamten Stadtteil in der Aufwertung von Straßen und Straßennebenräumen eine wichtige Aufwertung sind. Der Ausbau der Rickmersstraße in Bremerhaven ist dafür ein gutes Beispiel. Für das gut zweijährige Bauprojekt wird die Durchgangsstraße abschnittsweise voll gesperrt und saniert. Eine direkte und umfassende Information der Anwohner war auch hier der Schlüssel zu Kooperation und gemeinschaftlicher Umsetzung des Bauvorhabens.

In Bremerhaven bedeutet Verkehrsplanung aber nicht nur, neue Zufahrtsstraßen und Wege zu schaffen, sondern auch, durch entsprechende Planungen die Attraktivität unserer Stadt zu erhöhen – beispielsweise im Hochschul-Bereich. Hier haben wir mit Unterstützung durch EFRE-Mittel für 1,2 Millionen Euro einen komplett durchgestalteten Campus geschaffen. Wo vorher der tägliche Verkehr in einer Dauerschleife am südlichen Ende der Fußgängerzone entlanglief, haben wir heute ein attraktives Hochschul-Gelände, auf dem sich Studenten, Gäste und Einheimische wohlfühlen. Der Verkehr wurde sinnvoll umgelenkt und die Autofahrer haben sich schnell daran gewöhnt.



Als Seestadt, die sich auch touristisch gut entwickelt, ist es für uns von großem Interesse, nicht nur eine autofreundliche Stadt zu sein, sondern auch den Radfahrern in Bremerhaven gute und vor allem sichere Fahrstrecken zu bieten. Bisher werden die Wege in Bremerhaven nur zu gut zehn Prozent von Radfahrern zurückgelegt. Im Vergleich zu Städten wie Kiel (21 Prozent) und Emden (30 Prozent) ist das eindeutig zu wenig und soll aktiv gesteigert werden.

Das Radverkehrskonzept ist deshalb ein wichtiger Teil unseres Verkehrsentwicklungsplanes 2030, den wir aktuell mit Leben füllen, um auch für den zukünftigen Verkehrsfluss in Bremerhaven eine durchdachte und aktive Leitlinie zu haben. Veranstaltungen wie der Deutsche Straßen- und Verkehrskongress tragen wesentlich dazu bei, die Verkehrsflüsse zu verstehen, neue Ideen zu entwickeln und die Verkehrsströme auch in Zukunft sinnvoll und zum Wohle aller zu lenken.

Melf Grantz
Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis

- 4 Einführung
- 4 Nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter
- 10 Mobilitätsverhalten in Bremen
Das System repräsentativer Verkehrs-
befragungen 2008 und 2013
- 16 Bremen bewegen
Der Weg zum Verkehrsentwicklungsplan
Bremen 2025
- 26 Mobilität in Bremerhaven
Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030
- 32 Mobilitätsberatung für Neubürger/innen in
der Stadtgemeinde Bremen
- 34 **Unterwegs mit Bus und Bahn –
ÖPNV / SPNV**
- 36 Das Bremer Straßenbahnnetz
Die Entwicklung seit 1960
- 40 Eine 1 für Bremen
Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1
nach Mahndorf
- 44 Die Metropolregion wächst zusammen
Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal
- 48 Die Zukunft im Bremer Süden
Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1
nach Mittelshuchting und der Straßenbahn-
linie 8 nach Stuhr/Weyhe und Leeste
- 56 Querverbindung Ost
Eine Straßennahlinie, die verbindet
- 60 Mehr Angebot und Qualität
Die Entwicklung des Schienenperson-
enverkehrs in Bremen
- 70 Renaissance der Schiene im Bremer Norden
Die Reaktivierung der Farge-Vegesacker
Eisenbahn
- 74 Das neue Tor zum Stadtteil Blumenthal
Neubau der Umsteiganlage
- 76 Bremische Hafeneisenbahn
- 80 **Alles im Fluss –
Kfz- und Wirtschaftsverkehr**
- 82 Hafentunnel Bremerhaven
Die leistungsfähige Verkehrsanbindung des
Überseehafens an die Bundesautobahn A 27
- 86 Autobahneckverbindung A 281
Land in Sicht für die Schließung des
Autobahnringes
- 90 Die Bremischen Häfen im Überblick
in Bremen und Bremerhaven
- 96 Das Lkw-Führungsnetz
Bündeln und Entlasten
- 98 Bremen Airport
Flughafen der kurzen Wege
- 100 Unterführung der Bahnübergänge
in Bremen-Oberneuland
Sicher und barrierefrei unterwegs
- 104 Neubau der Wümmebrücke
Anspruchsvoller Brückenschlag zwischen
Bremen und Niedersachsen
- 106 Lesumbrücke in Bremen Burg
Neubau an traditionsreicher Stelle
- 108 Autonomes Fahren in der Stadt
Welche Grundsatzfragen sind zu beantworten?
- 112 **Gut zu Fuß –
Fußverkehr und Nahmobilität**
- 114 Die Chance kommt nur einmal
Modellprojekt »Gemeinsamer Verkehrsraum
Stadtteil-Zentrum Bremen-Osterholz«
- 118 Geestemünde geht zum Wasser
Von der Verkehrskreuzung zum Stadtplatz
- 120 Campus Karlsburg Bremerhaven
Der Campus um die Karlsburg verbindet
Hochschule und Innenstadt
- 124 Rickmersstraße Bremerhaven
Umgestaltung für mehr Lebensqualität
- 128 Ampeln für den Fußverkehr
Barrierefreies Queren in der Neuen Vahr
- 130 Klimaangepasster Straßenbau in der
Münchener Straße
Umgestaltung einer Quartiersachse
- 132 Car-Sharing und mobil.punkte
Nutzen statt Besitzen
- 136 **Schnell, sicher, umweltbewusst
– Radverkehr**
- 138 Fahrradstadt Bremen
Kulturgut Radverkehr
- 140 Radpremiumrouten führen weiter!
Mehr Tempo für das Fahrrad
- 142 Attraktive Fahrradparkplätze
Abstellen und Anschließen
- 144 Runder Tisch Radverkehr Bremerhaven
Dialog und Kommunikation fördern den
Radverkehr
- 148 Fahrradstraße Humboldtstraße
Quartiersachse mit Potential
- 150 Kreisverkehr »Am Stern«
Umbau für mehr Verkehrssicherheit
- 154 Tempo 30
Mehr Sicherheit für alle!
- 156 Der direkte Weg
Umbau von Ampeln und Kreuzungen
für den Radverkehr
- 160 Das Radzählstellennetz Bremen
Planen nach Zahlen
- 162 Wege über die Weser
Fähren und Brücken, die verbinden
- 166 BIKE IT!
Radkommunikation in Bremen und Bremerhaven
- 168 Impressum

Nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter

Verkehr und Mobilität sind entscheidende Faktoren für die Attraktivität einer Stadt, eines Bundeslandes und einer ganzen Region. Dies gilt auch für Bremen und Bremerhaven.

Verschiedene Interessensgruppen haben unterschiedliche Ansprüche und Erwartungshaltungen, wie Verkehr gesteuert werden sollte, welche Projekte wichtig sind und welche noch wichtiger sind, wie Straßen aussehen sollten, welche Ampel wann Grün haben müsste und wie oft der Bus stündlich fahren sollte.

Jeder hat dabei auch unterschiedliche Rollen. Und manchmal findet auch ein Rollen- und Perspektivwechsel statt. Der Autofahrer ist auf dem Weg von und zum Auto auch Fußgänger. Der Radfahrer wird nach Verlassen der Radstation zum Bahnfahrer. Der Fußgänger wird an der Haltestelle zum Fahrgast.

Als Anwohner steht Verkehrslärm oder der Mangel an Parkplätzen im Vordergrund des Interesses. Den Lärm, den man mit dem eigenen Auto anderswo verursacht, blendet man aus, denn den hört man im Auto nicht. Und die Straße vor der eigenen Haustür sollte möglichst verkehrsberuhigt sein und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Die Straßenbahn soll in der Nähe halten, aber bitte nicht vor der eigenen Haustür fahren.

Für Eltern ist Sicherheit auf dem Schulweg ihrer Kinder wichtig. Andere Eltern sorgen aktiv für hohe Sicherheit ihrer Kinder, in dem sie die Kinder bis vor die Schule mit dem Auto fahren. Das jedoch gefährdet wieder andere Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, denn ohne die autofahrenden Eltern gäbe es morgens vor den Grundschulen deutlich weniger Autoverkehr – und somit mehr Sicherheit für die Kinder.

Wer mit der Straßenbahn fährt, möchte gerne nicht weit zur Haltestelle gehen und immer einen Sitzplatz haben. Ist er eingestiegen und hat einen Sitzplatz, sollte die Bahn weniger halten. Die vielen Haltestellen nerven. Beim Umsteigen möchte er nicht lange warten und schon gar nicht im Regen stehen. Die Straßenbahn sollte aber nicht mehrere Minuten an der Umsteigehaltestelle auf Fahrgäste des verspätet ankommenden Busses warten. Busse und Bahnen sollten öfter fahren, mehr Sitzplätze mit mehr Platz haben, aber die Fahrpreise sollten stabil bleiben.

Radfahrer hätten gerne immer Grün. An jeder Ampel. Sie möchten breite Radwege haben, möglichst abseits vom Autoverkehr, aber auch ohne Jogger und Spaziergänger mit Hunden. Am Ziel ihres Weges möchten sie das Rad gerne direkt vorm Hauseingang sicher und geschützt abstellen. Außerdem möchten Radfahrer, dass es nicht regnet, wenn sie Rad fahren.

Autofahrer hätten auch gerne immer Grün. Außerdem hätten sie morgens auf dem Weg zur Arbeit gern einige Fahrspuren mehr zur Verfügung, damit der Stau nicht mehr da wäre. Der Parkplatz sollte immer für sie da sein und nicht erst gesucht werden. Er sollte nichts kosten und der Weg vom Parkplatz zum Arbeitsplatz sollte kurz sein. Radfahrer, Fußgänger, Busse und Bahnen stören den Autofahrer. Auf die muss er besonders achten und das ist anstrengend.

Diese, etwas überzeichneten, Beispiele zeigen, dass nicht alle Ansprüche befriedigt werden können. Eine Optimierung am selben Ort zur selben Zeit für alle Verkehrsarten ist verkehrstechnisch nicht machbar. Die sorgfältige Abwägung dessen, was einen hohen Nutzen bei geringen Kosten erbringt, was machbar und sinnvoll ist, um dem aktuell erkannten oder sich zukünftig abzeichnenden Mangel im Verkehrssystem durch zielorientierte Maßnahmen entgegen zu wirken, steht daher immer am Anfang des Verkehrsplanungsprozesses.

Verkehrsraum im gesellschaftlichen Wandel

Verkehrsplanung und individuelles Verkehrsverhalten sind einem stetigen gesellschaftlichen Wandel unterworfen. Was früher als gut, richtig und zukunftsweisend empfunden wurde, wird heute auch als belastend empfunden. Beispiele hierfür sind die Kreuzungen am Doventor oder die Hochstraße in der Bahnhofsvorstadt. Damals sollte diese Strecke Kernstück eines Hochleistungsstraßenrings um die Innenstadt werden. Anknüpfungspunkte waren unter anderem die Balgebrückstraße, die bis zum Rembertikreisel als Achse verlängert werden sollte sowie die geplante sogenannte »Mozart-Trasse« mit einer zusätzlichen Weserquerung. Wenn das alles tatsächlich realisiert worden wäre, hätten wir heute eine Stadt, deren urbane Stadteile von Autoschneisen durchtrennt und deren Attraktivität nicht vergleichbar mit der Realität wäre. Die Hochstraße ist nun aber da. Viele finden sie nicht schön, aber sie erfüllt eine wichtige Verkehrsfunktion.

Die gebaute Stadt ist somit immer der Ausgangspunkt für Veränderungen. Der finanzielle Rahmen, der vor 50 Jahren überdimensionierte Straßen gestattete, ist heute zum Umbau von Straßenräumen nicht in dem Umfang wie damals vorhanden. Daher wurden im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 vor allem solche Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen und im Handlungskonzept beschlossen, die auch bei knapper kommunaler Kassenlage finanzierbar sind.

*Das Ideal der 1960er Jahre:
die autogerechte Stadt*



*Wohnen im Grünen –
pendeln in die Stadt*



*Urbanes Leben
in engen Straßen-
räumen*

*Nutzen statt besit-
zen: Carsharing
und Fahren mit Bus
und Bahn*

Schwerpunkte der Verkehrsplanung

Bis zum Ende der 1970er Jahre war die Zunahme des Personenverkehrs die Herausforderung für die Verkehrsplanung. Neue Wohngebiete mussten an das Straßennetz angebunden werden. Ziel war es, möglichst viele Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, um den Straßenverkehr zu entlasten.

Mitte der 1990er Jahre wurden in Bremen mit dem Ausbau des Straßennetzes und hier insbesondere mit dem Bau der neuen Linie 4 wegweisende Schritte eingeleitet, von der heute die Stadtteile Horn-Lehe und Borgfeld und seit 2014 auch die Gemeinde Lilienthal profitieren können.

Ab Ende der 1990er Jahre wurde der Radverkehr als zu fördernde Verkehrsart neu entdeckt. War er bislang nur Bestandteil von Straßen, zu denen in Bremen auch immer ein Radweg gehört, wurden nun eigenständige Konzepte für den Radverkehr entwickelt.

Seit einigen Jahren rückt auch der Fußverkehr in den Mittelpunkt planerischer Überlegungen. Attraktive,

sichere und barrierefreie Straßenräume werden bewusst geplant, um Aufenthaltsqualität wieder neu herzustellen und Fußgängern mehr Sicherheit zu geben. Sichere Querungen über Hauptverkehrsstraßen mit Hilfe von Ampeln oder Zebrastreifen gehören ebenso dazu wie der Umbau von Straßen mit Mischflächen oder breiteren Gehwegen.

Verkehrssicherheit ist ein weiteres wichtiges Element, um Fuß- und Radverkehr zu fördern. Keiner soll gezwungen sein, mit dem Auto zu fahren, falls er sich als Fußgänger oder Radfahrer unsicher fühlt. Gerade die schwachen Verkehrsteilnehmer brauchen mehr Schutz. Neue Risiken entstehen durch die Nutzung von Smartphones. Fußgänger, aber auch zunehmend Autofahrer und Radfahrer sind durch Smartphone-Nutzung abgelenkt und somit in ihrer Reaktionsfähigkeit deutlich verlangsamt.

Mobilitäts- und Verkehrsmanagement dienen dazu, Verkehr besser zu lenken, zu steuern und auf Alternativen in der Wahl des Verkehrsmittels hinzuweisen. Auf der Internetseite www.vmz-bremen.de sind umfangreiche Informationen verfügbar.

*Hinterlandverkehr:
wichtig für die
Zukunft Bremens*



*Bürgerbeteiligung: Begleitung
der Planungen in Projektforen*



*Umweltverträglicher
Verkehr zwischen
den umliegenden
Gemeinden und
Bremen*

Neue Medien bieten Chancen. Seit mehreren Jahren ist die vom Senat mitfinanzierte App des Verkehrsverbunds Bremen-Niedersachsen als Fahrplanauskunft und mittlerweile auch als Online-Ticket nicht mehr wegzudenken. Ebenso gibt es die bike-it App für den Radverkehr. Weitere Anwendungen werden folgen.

Im Verkehrsaufkommen stehen heute Fragen des Stadt-Regional-Verkehrs und des Güterverkehrs im Vordergrund. Der Verkehr zwischen Bremen, Bremerhaven und den umliegenden Gemeinden ist in den vergangenen Jahren durch Wanderungsbewegungen sowie die Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen angestiegen. Es gilt, diese Verkehre perspektivisch umweltverträglicher als heute abzuwickeln – durch den Ausbau des Bus- und Straßenbahnnetzes, des Schienenpersonennahverkehrs sowie durch attraktive und schnelle Stadt-Umland-Radrouten.

Mit der Ausweitung weltweiter Handelsverflechtungen wächst auch der Güterverkehr kontinuierlich an. Bremen und Bremerhaven sind hier besonders auf leistungsfähige und umweltverträgliche Verkehrswege im Hafenhinterlandverkehr angewiesen. Die Umsetzung der Maßnahmen des neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 können diese Bestrebungen unterstützen.

Realisierung von Verkehrsprojekten

Von der Planung bis zum Bau eines Verkehrsprojekts ist es ein weiter Weg. Die Planung muss zunächst durch Gremienbeschlüsse finanziert werden. Danach ist die Planung zu beauftragen. Bei komplexen und großen Maßnahmen müssen diese Leistungen EU-weit ausgeschrieben werden. Nach Beginn der Planung sind dann im Zuge der Leistungsphasen weitere Gremienbeschlüsse zu wesentlichen Planinhalten oder Vorzugsvarianten erforderlich. Parallel dazu werden die Pläne in der Regel im örtlichen Beirat und auf Bürgerforen vorgestellt, diskutiert und weiterentwickelt. Je nach Umfang der Planung ist auch ein Verfahren zur Baurechtschaffung, meistens durch ein Planfeststellungsverfahren oder ein Bebauungsplanverfahren erforderlich. Gebaut werden kann nach Baurechtschaffung, wenn die Finanzierung für das Projekt im Haushaltsplan sichergestellt ist. Hierzu sind häufig mehrer Finanzierungsanträge an verschiedene Stellen erforderlich. Vor allem die Finanzierung größerer und innovativer Projekte erfolgt aus unterschiedlichen Finanzquellen. Bevor dann der Bau beginnen kann, werden oft Versorgungsleitungen in ihrer Lage verändert, um diese nach Umbau der Straße auch warten und leichter austauschen zu können. Auch die Bauleistungen müssen in der Regel EU-weit ausge-

schrieben werden. Während des Bauens sind zudem Einflüsse der Witterung sowie die Abstimmung der verschiedenen Gewerke und Bauleistungen sicher zu stellen.

Bürgerbeteiligung

Verkehrsprojekte bedeuten Veränderung. Was der eine gut findet, findet der andere nicht gut. Die Gestaltung des öffentlichen Raums, der Straßen und Straßenbahnstrecken, die Führung von Autobahnen kann nur im Dialog mit den Betroffenen vor Ort entwickelt werden. Daher werden Projekte in Bürgerforen erläutert. Die Bürger/innen haben dann die Möglichkeit, in den einzelnen Planungsphasen Projekte konstruktiv und kritisch zu begleiten. Die planende Verwaltung kann Ortskenntnisse der Bürger/innen nutzen, um die Planung zu optimieren. Die Verfahren der Bürgerbeteiligung sind individuell und projektabhängig.

Ein weiterer Bereich, um bürgernah Projekte vorzustellen und weiterzuentwickeln, sind die Stadtteil-Beiräte. Neben den gewählten Beiratsmitgliedern haben hier in der Regel auch Bürger/innen die Möglichkeit, ihre Fragen, Anregungen und Bedenken direkt an die planende Verwaltung zu geben.

Auch die Deputationen und Ausschusssitzungen in Bremen und Bremerhaven sind öffentlich und eine Möglichkeit, sich über Projekte zu informieren. Alle Berichte und Beschlussvorlagen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sind bereits eine Woche vor der Sitzung im Internet unter www.bau.bremen.de eingestellt. Somit können sich Bürger/innen vorab informieren.

Auch das Informationsangebot im Internet wird kontinuierlich erweitert. Wichtige Berichte und Gutachten sind unter www.bau.bremen.de eingestellt.

Verkehrsfinanzierung

Verkehrsprojekte werden je nach Projekt unterschiedlich finanziert.

Zunächst werden im Haushalt des Landes Bremen, aber auch im Haushalt der beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven die Mittel für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen für die einzelnen Haushaltsjahre zur Verfügung gestellt.

Nun stellen aber die Anforderungen der Verkehrsfinanzierung und Verkehrsinfrastrukturunterhaltung eine Herausforderung dar, denen die Länder und Kommunen allein nicht gewachsen sind. Dies wurde bereits vor mehr als 50 Jahren festgestellt und daraufhin mehrere Programme des Bundes zur Unterstützung der Länder und Gemeinden entwickelt. Die Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Gemeinden war aufgrund der sprunghaften Zunahme der Motorisierung in den 1960er Jahren den damit verbundenen veränderten

Anforderungen nicht mehr gewachsen. Deshalb setzte der Deutsche Bundestag eine Sachverständigenkommission zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ein, die im Jahr 1964 ihre Ergebnisse vorlegte. Auf dieser Basis wurde 1966 mit dem Steueränderungsgesetz die Mineralölsteuer erhöht, um hieraus die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu finanzieren. Mit der Einführung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) am 1. Januar 1971 wurde dann für Städte, Kreise und Gemeinden erstmals und dauerhaft die Möglichkeit geschaffen, die Verkehrsinfrastruktur entsprechend den Erfordernissen der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse, der Stadtentwicklung und des Umweltschutzes aus-, um- und neu zu bauen.

Die Mittel des Programms wurden aufgeteilt in fest definierte Länderprogramme für ÖPNV und kommunalen Straßenbau und in ein maßnahmenbezogenes Bundesprogramm für den schienengebundenen ÖPNV.

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder aus dem Bundeshaushalt Mittel aus dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) als Ersatz für die aufgrund der ersten Föderalismusreform entfallenden GVFG-Länderprogramme. Diese Mittel können für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aller Verkehrsarten im Land Bremen verwendet werden. Sie stellen eine wichtige Säule in der Verbesserung, Aus- und Umgestaltung von Verkehrsanlagen dar.

Anders verhält es sich mit dem GVFG-Bundesprogramm. Dieses Programm dient zur projektbezogenen Förderung von Großprojekten im Bereich des Baus und Ausbaus von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart), nicht bundes-eigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekten für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bahn in Verdichtungsräumen. Dieses Förderinstrument gestattet seit mehr als 45 Jahren die erfolgreiche und zielgerichtete Förderung von Maßnahmen aller Verkehrsarten in Städten und Gemeinden. In Bremen wurde hieraus der Ausbau des Straßenbahnnetzes und der Regio-S-Bahn maßgeblich gefördert. Voraussetzung für die Förderung ist, dass der volkswirtschaftliche Nutzen in einem bundesweit einheitlich standardisierten Bewertungsverfahren nachgewiesen werden konnte.

Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr können seit 1996 auch durch Mittel des Bremischen ÖPNV-Gesetzes finanziert werden. Dieses Gesetz wird durch jährliche zweckgebundene Zuweisungen des Bundes für den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs und den Aus- und Neubau von ÖPNV-Anlagen wie beispielsweise Bahnhofsanierungen gespeist. Durch diese Neuregelung konnte ein maßgeblicher Anteil am Ausbau des SPNV und des ÖPNV im Land Bremen mitfinanziert werden.

Projektbezogene Förderungen des Bundes zur Förderung der Nahmobilität, Stadtteilsanierung und Stadtumbaus kommen hinzu. Aktuell prüft der Bund die Einführung eines Förderprogramms zum Bau von Rad-schnellwegen.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen werden vom Land Bremen im Auftrag des Bundes geplant und gebaut. Dabei finanziert Bremen den Großteil der Planung, der Bau wird anschließend vom Bund finanziert, wie auch die Unterhaltung und der Betrieb.

Die Eisenbahninfrastruktur des Bundes, also die der Deutschen Bahn AG, wird hingegen vollständig vom Bund finanziert, bis auf die Anlagen, die nur dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Die DB AG plant, baut, betreibt und unterhält das Bahnnetz. Ersatzinvestitionen der Infrastruktur von Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen können seit dem Jahr 2013 durch Bundesmittel aus dem Schienengüterfern-verkehrsförderungsgesetz mitfinanziert werden.

Die Kommission »Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfi-nanzierung« der Verkehrsministerkonferenz der Län-der beziffert in ihrem Ende 2012 vorgelegten Abschlussbericht den jährlichen Nachholbedarf, um den Instandsetzungsstau in 15 Jahren (Stand 2012, ohne Ausbau und Neubau) abzubauen, auf eine Höhe von 7,2 Mrd. Euro jährlich. Davon entfallen 3,0 Mrd. Euro auf Verkehrsinfrastruktur des Bundes, 0,95 Mrd. Euro auf die Länder und 3,25 Mrd. Euro auf Städte, Kreise und Gemeinden.

Bund und Länder sind seitdem miteinander im Dialog, wie dieses Defizit perspektivisch durch eine verbes-serte Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnah-men abgebaut werden kann. Diese sollte in der Höhe verlässlich, möglichst überjährig und eigenständig sein, um Verkehrsprojekte in der Planung bereits so finanzieren, dass sie termingerecht gebaut werden können.

Mobilität und Umwelt

Automobilverkehr bedeutet auch Lärm und Abgase. Im Bereich des Verkehrslärms wird in Bremen der Lärmaktionsplan umgesetzt. Er enthält Maßnahmen zur Minderung der Betroffenheit durch Verkehrslärm. Zudem unternehmen die Deutsche Bahn AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen auch hohe Anstrengungen, um den Schienenlärm, vor allem bei Güterzügen durch leisere Bremssysteme, spürbar zu verringern. Im Straßenbereich kommen neben Lärm-schutzwänden oder Schallschutzfenstern auch Geschwindigkeitsabsenkungen, innerorts auf 30 km/h, als lärm-mindernde Maßnahme in Betracht, wenn der erforderliche rechtliche Rahmen erfüllt ist.

Anders sieht es im Bereich der Luftreinhaltung aus. Hier gehen die Belastungen in Umweltzonen nicht mehr kontinuierlich zurück. Ein Grund hierfür ist auch der sogenannte »VW-Abgasskandal«, von dem auch Fahrzeuge anderer Hersteller betroffen sind. Er zeigt deutlich, dass hier dringender Handlungsbedarf auch in Bremen besteht, um die Belastung mit Luftschad-stoffen zu senken. NO_x-Emissionen von Diesel-Pkw, die auf dem Prüfstand die Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 erfüllen, überschreiten im Realbetrieb die NO_x-Grenzwerte von 180 bzw. 80 mg/km vielfach deutlich. Durch diese aufgedeckte Missachtung der Typgenehmigungsvorgaben für Schadstoffemissionen hat das bestehende Typgenehmigungssystem beträchtlichen Schaden genommen. Angesichts der massiven Probleme der Städte bei Einhaltung der gemeinschaftlich festgelegten Luftqualitätsgrenz-werte einerseits sowie der Klimaschutzanforderungen andererseits ist die Herstellung eines vertrauenswürdigen Mess- und Genehmigungsregelwerks bezüglich der Kfz-Emissionen notwendig. Damit können die verbindlichen Vorgaben der einschlägigen EU-Rechts-vorschriften für den Ausstoß von Luftschadstoffen und Klimagasen auch in der Realität und nicht nur im Labor eingehalten werden.

Die Umwelt- und Verkehrsminister der Länder und des Bundes sind bestrebt, gemeinsam nach Lösungen zu suchen, um diese Herausforderungen an die Luft-reinhaltungsproblematik zu bewältigen. Bund und Länder sind gefordert, einen stufenweise und modu-lar umsetzbaren Handlungsrahmen herzustellen, der Kommunen in die Lage versetzt, wirksame und ver-hältnismäßige Maßnahmen sowohl zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte als auch zur Sicherstellung der Mobilität umzusetzen.

Unter anderem ist es sinnvoll, andere Antriebsarten zu fördern, die generell umweltfreundlicher sind. Durch die schnellere Verbreitung von emissionsarmen Kfz können die Luftqualitätsgrenzwertüberschreitungen in den Städten deutlich gemindert werden. Auch wenn es schwerfällt, sich das vorzustellen: Die Erdöl-vorkommen sind endlich. Irgendwann wird das Erdöl knapper werden. Um Mobilität und Verkehr auf die Zukunft ausrichten zu können, ist – neben der Förde-rung von Fuß- und Radverkehr – ein Umstieg auf erneuerbare Energien im Verkehr perspektivisch unumgänglich.

Es ist deshalb notwendig, die voraussehbaren Folgen für die Mobilität von morgen bereits heute in den Blick zu nehmen. Zentrale Schlüsselfragen sind daher, wann mit welchen gravierenden Änderungen bisher bekannter Muster der Verkehrsentwicklung und des Verkehrsverhaltens zu rechnen ist und welche Schluss-folgerungen daraus für den Aus- und Umbau der Ver-kehrsinfrastruktur zu ziehen sind.



Weichen für die Zukunft: eine nachhaltige und ausgewogene Verkehrsplanung für alle Verkehrsarten



Das Weißbuch der Europäischen Kommission (2011) legt für die Verkehrsentwicklung bis 2050 zur Einhaltung des 2-Grad-Zieles eine Reduktion der Treibhausgase um 80 % (im Verkehr um 60 %) gegenüber 1990 zugrunde.

Für den Stadtverkehr werden folgende Ziele angegeben:

- Halbierung der Nutzung »mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW« im Stadtverkehr bis 2030
- vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050
- Erreichung einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030
- höherer Anteil des ÖPNV
- Verringerung des Verkehrsaufkommens durch Nachfragesteuerung und Flächennutzungsplanung
- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs als integraler Bestandteil städtischer Mobilitätskonzepte
- Förderung bedarfsgerechter, kleiner City-Fahrzeuge
- intelligentes Güterverkehrsmanagement und stadtverträgliche Lkw »auf der letzten Meile«

Weitere Ziele sind u. a. die Verringerung der Abhängigkeit des Verkehrs von Erdöl und Erdölprodukten bis zum Jahr 2050 auf nahezu Null.

Was bedeutet das für Bremen und Bremerhaven?

Die nachhaltige Verkehrsplanung in Bremen und Bremerhaven ist zukunftsorientiert.

Maßnahmen mit hoher Effektivität, Wirkung und Wirtschaftlichkeit werden vorrangig umgesetzt. Maßnahmen für alle Verkehrsarten werden ausgewogen weiterentwickelt, um die Ziele der Verkehrsentwicklungspläne für Bremen und Bremerhaven zu erreichen.

Verkehrsprojekte werden auf Bürgerforen diskutiert und im Dialog weiter entwickelt.

Der VEP Bremen 2025 stellt mit der Förderung des Umweltverbunds die Weichen für die Zukunft.

Das, was seitens der Planung und der Politik getan werden kann, um die Abhängigkeit von fossiler Energie zu mindern, Lärm- und Luftschadstoffe zu senken, wird in Bremen umgesetzt.

Andere Akteure wie die Automobilindustrie und alle Verkehrsteilnehmer/innen können in ihren Handlungsspielräumen ihren individuellen Beitrag leisten, um nachhaltige Mobilität für Menschen und Güter in Bremen und Bremerhaven zu unterstützen.

Mobilitätsverhalten in Bremen

Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2008 und 2013

Trends im Mobilitätsverhalten der Bremer Bevölkerung

Verkehr und Mobilität besitzen sowohl für den einzelnen Menschen, als auch für die gesamte Gesellschaft einen hohen Stellenwert, dabei treffen die unterschiedlichsten Interessen aufeinander. Für die oft intensiven und kontrovers geführten Diskussionen über geeignete Lösungen zur Abwicklung des Verkehrs bieten Verkehrserhebungen die Chance, objektive und sachlich fundierte Daten zu liefern. Darauf aufbauend lassen sich erkennbare Zusammenhänge in der Verkehrsmittelwahl aufzeigen. Diese Erhebungen bilden eine wesentliche Grundlage für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsentwicklungsplanung. Sie dienen dabei dem Erkennen von Entwicklungen und Trends der individuellen Mobilität der Bürger/innen und bilden eine wesentliche Basis für das rechnergestützte Bremer Verkehrsmodell. Bremen beteiligte sich deshalb sowohl 2008 als auch 2013 an der Erhebung »Mobilität in Städten – SrV« der Technischen Universität Dresden. Durch die erneute Teilnahme Bremens an der SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) sind auch langfristig verkehrliche Effekte der Stadtentwicklung erkennbar. Die Teilnahme im Jahr 2013 in Kooperation mit Kommunen aus dem Kommunalverbund Bremen/Niedersachsen e.V. bietet darüber hinaus Möglichkeiten, um die verkehrlichen Verknüpfungen in der Region näher zu betrachten. Weitere Informationen zur SrV gibt die Website der TU Dresden: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

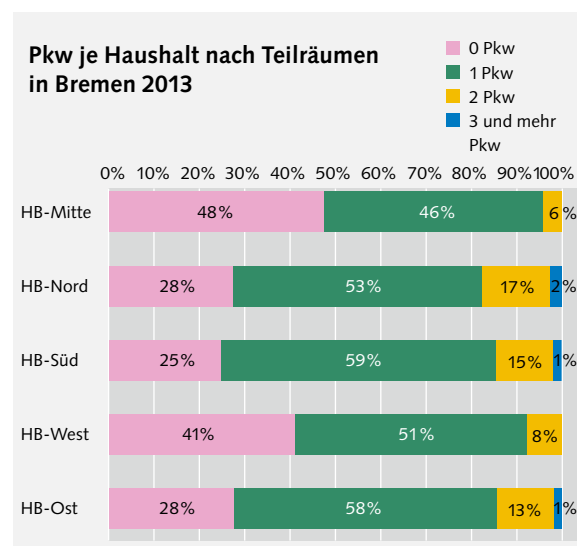
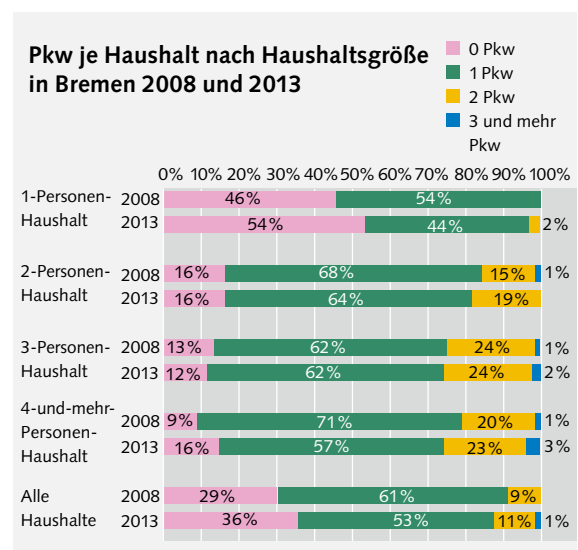
Allgemeine Mobilitätskennwerte im Gesamtverkehr

allgemeine Kennzahlen Beschreibung	Einheit	Bremen gesamt
Anzahl befragter Personen	P	3.008
Wegehäufigkeit der mobilen Personen am Wohnort	W/P, d	3,5
Frühspitzenstunde (Gesamtverkehr)	h	07:01 – 08:00
Anteil Frühspitze am Gesamtverkehr/Tag	%	9,8
Nachmittagsspitzenstunde (Gesamtverkehr)	h	15:31 – 16:30
Anteil Nachmittagsspitzenstunde am Gesamtverkehr/Tag	%	8,8
Mittlere Dauer pro Weg	min.	19,3
Mittlere Entfernung pro Tag	km	6,0
Zeit im Verkehr	Min/P, d	67,7
Spezifische Verkehrsleistung	Km/P, d	21,2

Zentrale Ergebnisse der SrV

In Bremen wurden 2013 rund 3.000 Personen in 1.281 Haushalten befragt. Die Ergebnisse zu einigen wichtigen Kennwerten sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt. Danach legen die mobilen Personen durchschnittlich 3,5 Wege am Tag zurück, wobei 21,2 Kilometer zurückgelegt und im Mittel für einen Weg 19,3 Minuten benötigt werden.

In Bremen gibt es immer mehr Haushalte ohne Auto – allerdings auch mehr Haushalte mit Zweitwagen. Der Anteil der autolosen Haushalte stieg von 2008 bis 2013 von 29% auf 36% – vor allem unter den Einpersonenhaushalten, wo 2013 über die Hälfte kein Auto mehr besitzen. Gleichzeitig nimmt der Anteil der Zweitwagenbesitzer bei den Mehrpersonenhaushalten in Bremen zu. Drittwagen sind kaum verbreitet.



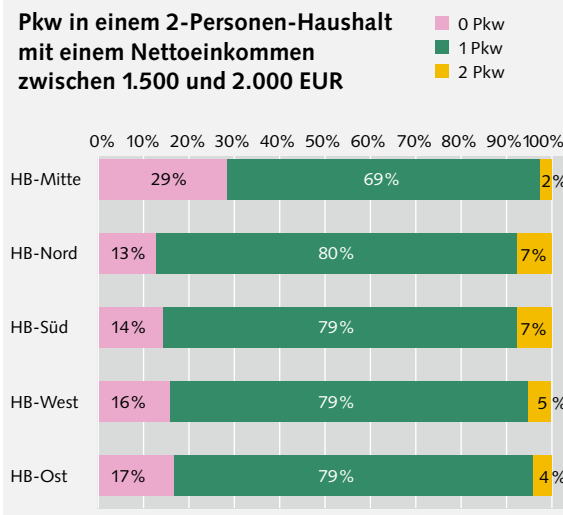
Der Anteil der autofreien Haushalte ist in Bremen-Mitte deutlich höher als in Bremen-Nord, -Süd und -Ost. Im Bremer Westen ist der Anteil autofreier Haushalte ebenfalls relativ hoch.*

Der hohe Anteil autofreier Haushalte im Bremer Westen liegt nicht nur an der guten Erreichbarkeit und ÖPNV-Anbindung, sondern auch an Unterschieden in der Sozialstruktur. Dies wird deutlich, wenn man Einkommen und Haushaltsgröße als Kontrollgrößen berücksichtigt. Dann unterscheidet sich der Pkw-Besitz z.B. zwischen dem Bremer Westen und Osten nicht signifikant.

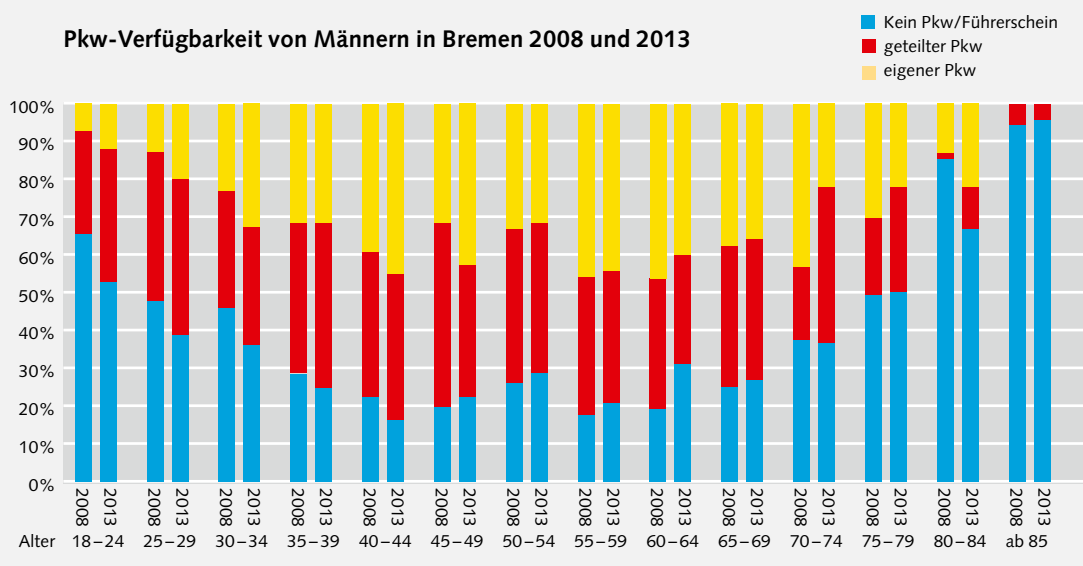
Die Pkw-Verfügbarkeit junger Bremerinnen gleicht sich der der jungen Bremer an. Während in älteren Jahrgängen die Pkw-Verfügbarkeit der Männer weiterhin dominiert, haben junge Frauen inzwischen den gleichen Zugang zum Pkw wie junge Männer.

* Die Teilräume Mitte/Nord/Süd/Ost und West entsprechen in 2013 nicht den Stadtbezirken. Der Teilraum Bremen-Mitte umfasst in 2013 auch die stark besiedelten Bereiche der Stadtbezirke Süd, Ost und West und bildet damit die Unterscheidung von peripheren und nicht peripheren Gebieten ab.

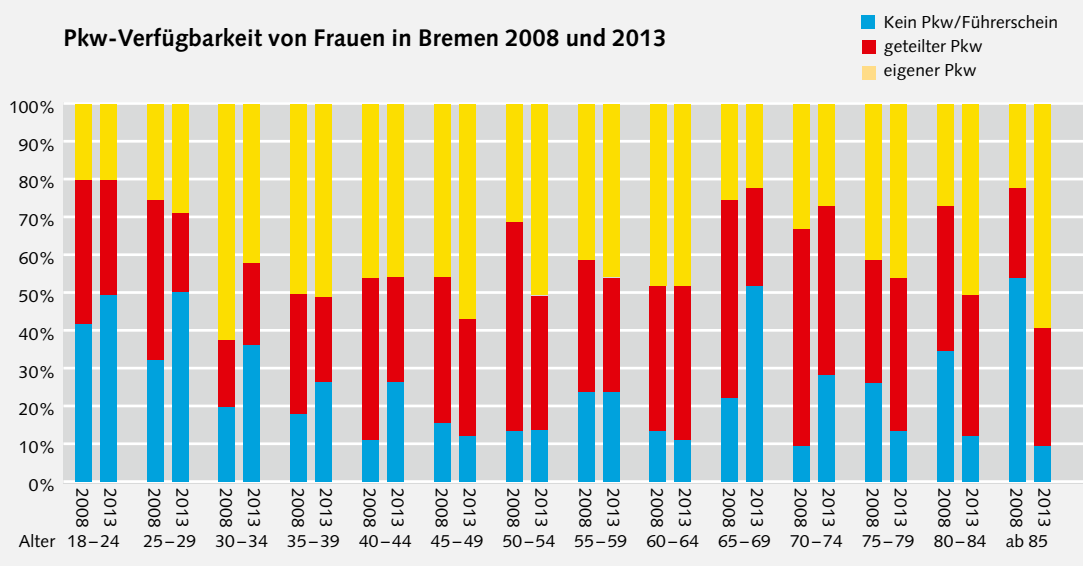
Pkw in einem 2-Personen-Haushalt mit einem Nettoeinkommen zwischen 1.500 und 2.000 EUR

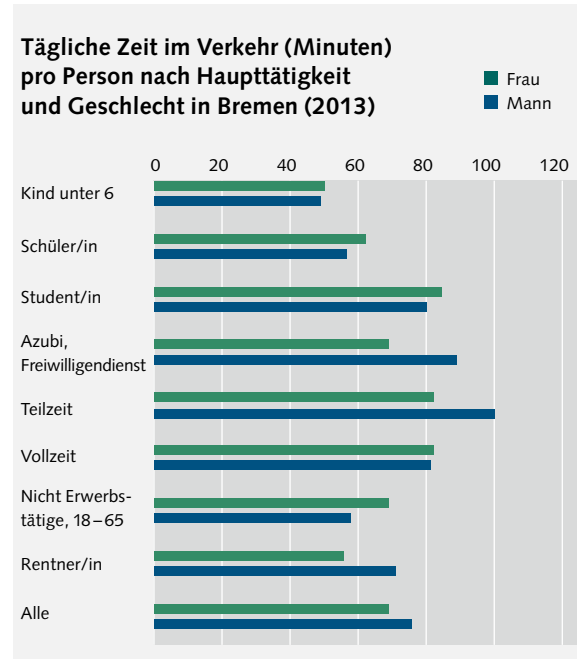
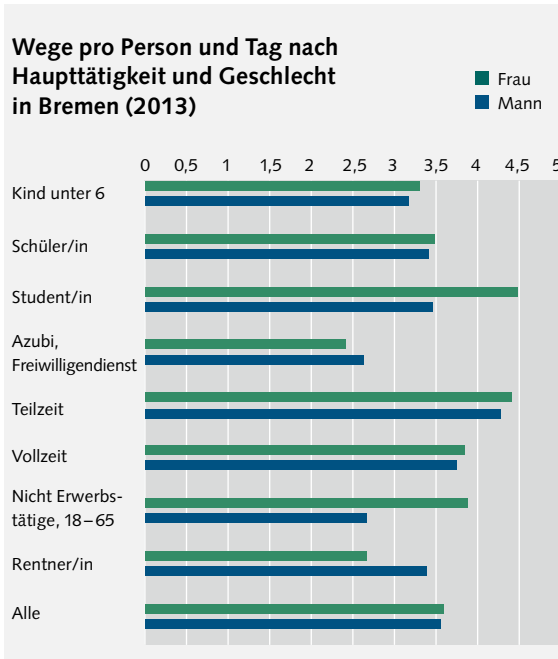


Pkw-Verfügbarkeit von Männern in Bremen 2008 und 2013



Pkw-Verfügbarkeit von Frauen in Bremen 2008 und 2013

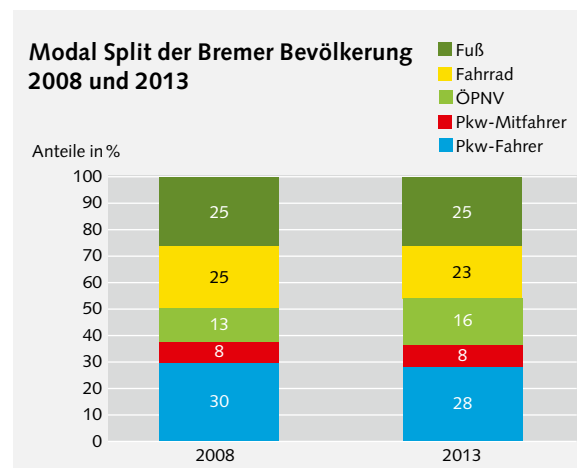
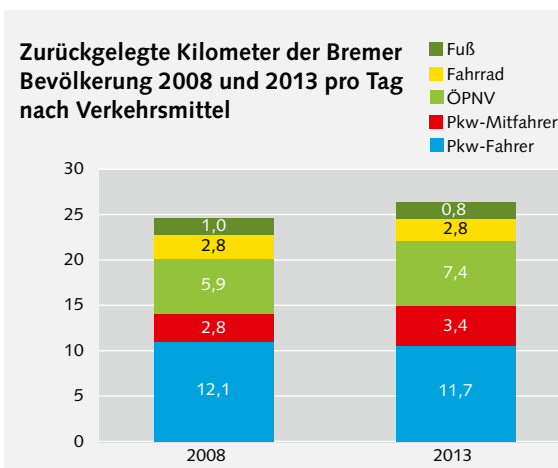




Im Städtevergleich belegt Bremen den ersten Platz bei der Fahrradverfügbarkeit. 81,9% der Männer und 77% der Frauen stand 2013 am Stichtag ein Fahrrad zur Verfügung. In Düsseldorf mit der zweitgrößten Fahrradverfügbarkeit der SrV-Städte über 500.000 Einwohner (ohne Berlin) waren dies nur 78,4 bzw. 72,9% und in Leipzig, welches den dritten Platz belegt, nur 76 bzw. 69,3 Prozent. (Quelle: SrV Städtevergleich der TU Dresden). Diese Vorreiterrolle schlägt sich auch in der Fahrradausstattung der Haushalte

nieder, bei der Bremen mit 1,76 Fahrrädern/HH die Spitzenrolle in seiner Stadtgrößenklasse übernimmt.

Die meisten Wege unternehmen Studentinnen und teilzeitbeschäftigte Frauen. Dabei verbringen letztere, trotz mehr zurückgelegter Wege, weniger Zeit im Verkehr als teilzeitbeschäftigte Männer. Dies lässt darauf schließen, dass die Frauen viele jedoch zumeist kürzere Wege zurücklegen. Bei Vollzeitbeschäftigten ist kaum mehr ein Unterschied der Mobilität zwischen den Geschlechtern vorhanden.



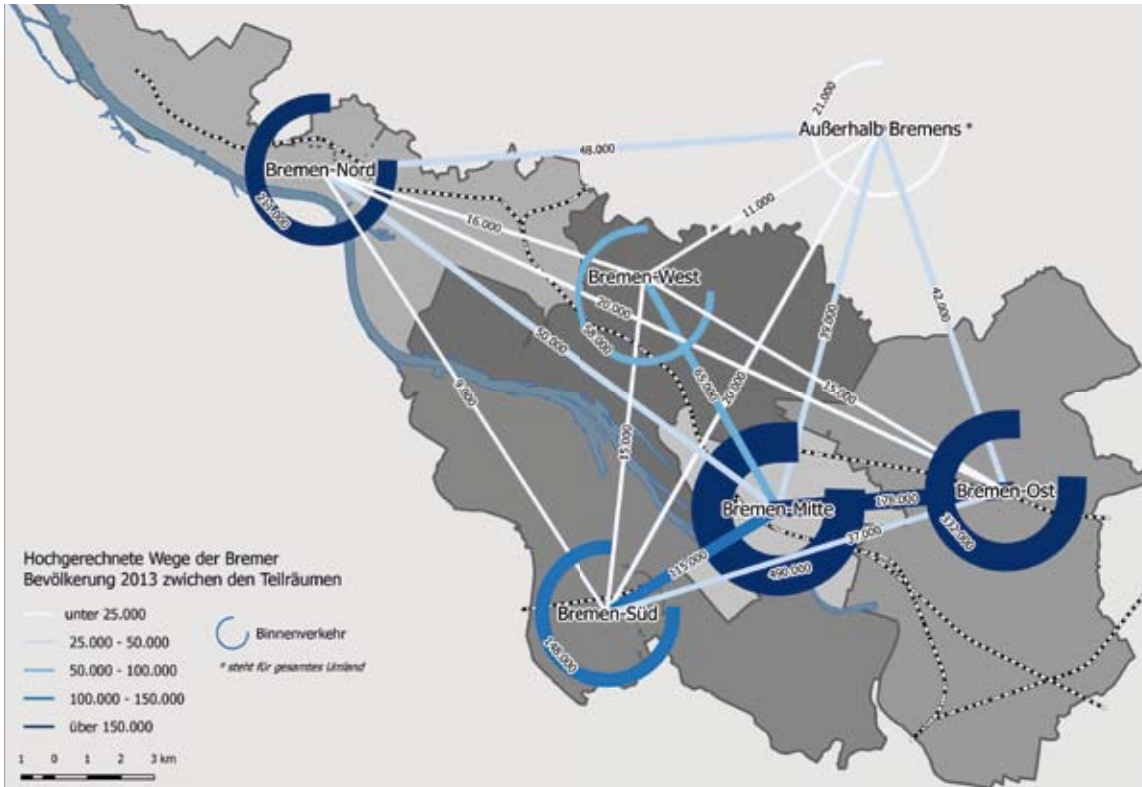
Die meisten Kilometer werden immer noch mit dem Pkw zurückgelegt. Allerdings sank die Pkw-Fahrleistung der Bewohner Bremens seit 2008 leicht und liegt 2013 bei 12,2 Kilometer pro Person und Tag. Deutlich zugenommen hat die Fahrleistung mit dem ÖPNV. Die Bremer legen inzwischen 7,4 Kilometer pro Person und Tag mit dem ÖPNV zurück. Die erhöhte Nutzung des ÖPNV ist mit den zwischen 2008 und 2013 durchgeführten Angebotsverbesserungen wie der Einführung der Regio-S-Bahn, der Verlängerung der Straßen-

bahnlinie 1 und dem Ausbau des Bahnhof Mahndorfs, zu Teilen aber auch mit den hohen Benzinpreisen in diesem Zeitraum zu erklären.

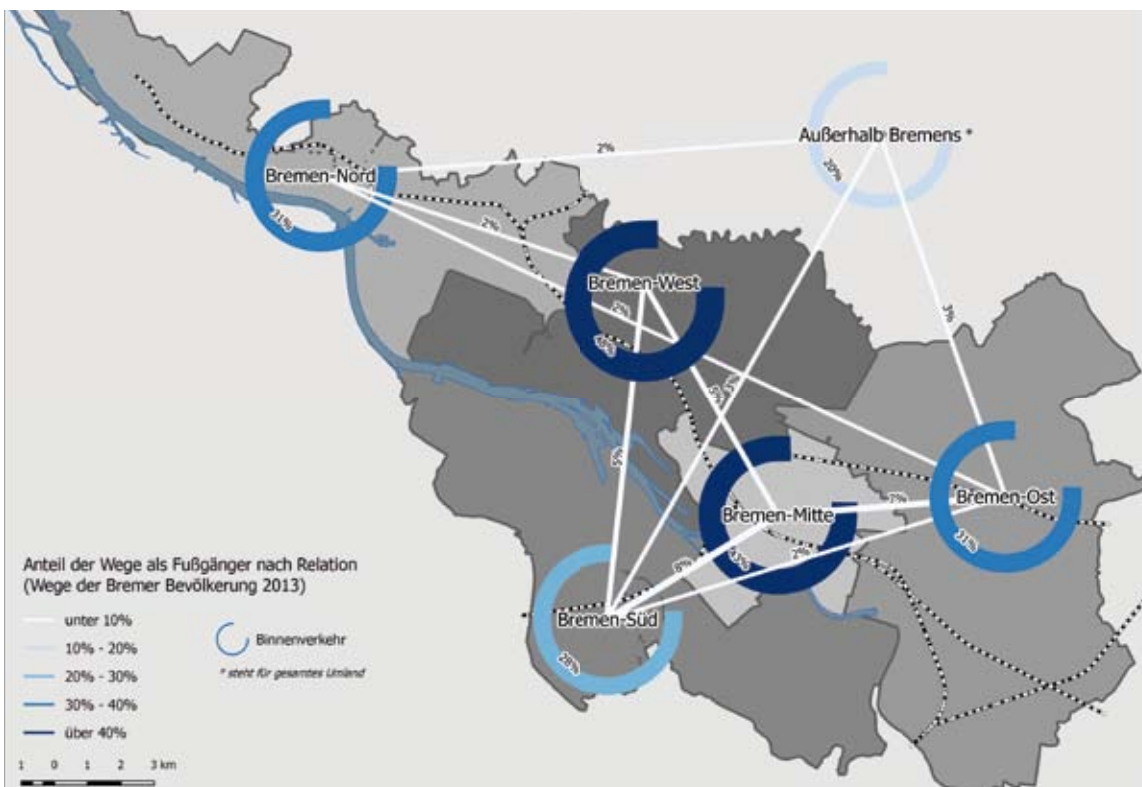
Zwischen 2008 und 2013 ist der Anteil der Wege, die in Bremen als Pkw-Fahrer zurückgelegt wurden, leicht von 30% auf 28% gesunken. Dafür stieg der ÖPNV-Anteil von 13% auf 16%. Diese Entwicklung des Rückgangs des Kfz-Verkehrs und Zunahme der ÖPNV-Nutzung zeigt sich auch in den absoluten Zahlen der Wege pro Person und Tag der Bremer Bevölkerung.

Außerdem zeigen diese Zahlen einen Rückgang von 30.000 Pkw-Fahrten pro Tag im Stadtgebiet und 70.000 zusätzliche ÖPNV-Fahrgäste pro Tag. So werden von den Bewohner/innen des Teilraums Bremen-Mitte nur 20% aller Wege als Pkw-Fahrer zurückgelegt, während dieser Anteil in Bremen-Nord über ein Drittel beträgt. Dafür werden in Bremen-Mitte fast

60% aller Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt, während dieser Anteil in Bremen-Nord nur gut ein Drittel beträgt. Der ÖPNV ist in Bremen-West am wichtigsten. Welche Verkehrsmittel in den einzelnen Teilräumen für die Fahrten innerhalb und aus dem Teilraum heraus in die weiteren Teilräume bevorzugt genutzt werden, zeigen die folgenden Abbildungen.

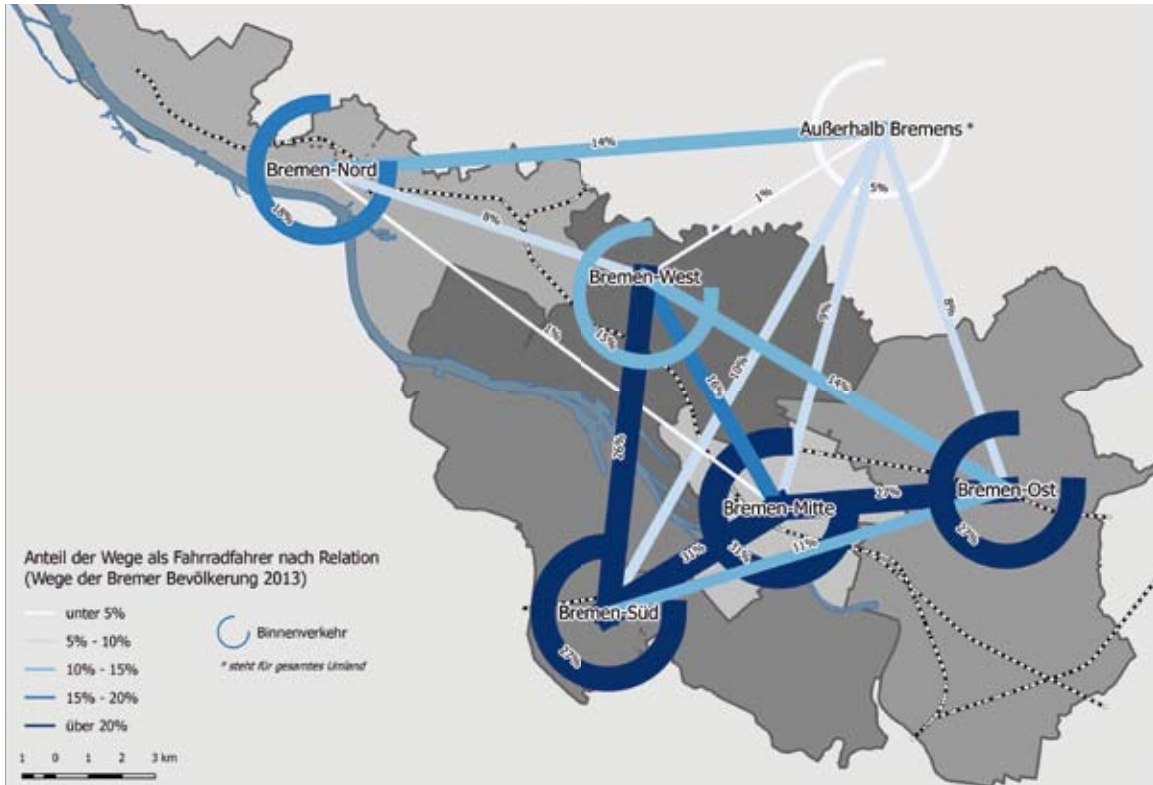


Verteilung der Ziele: Wege der Bremer Bevölkerung 2013

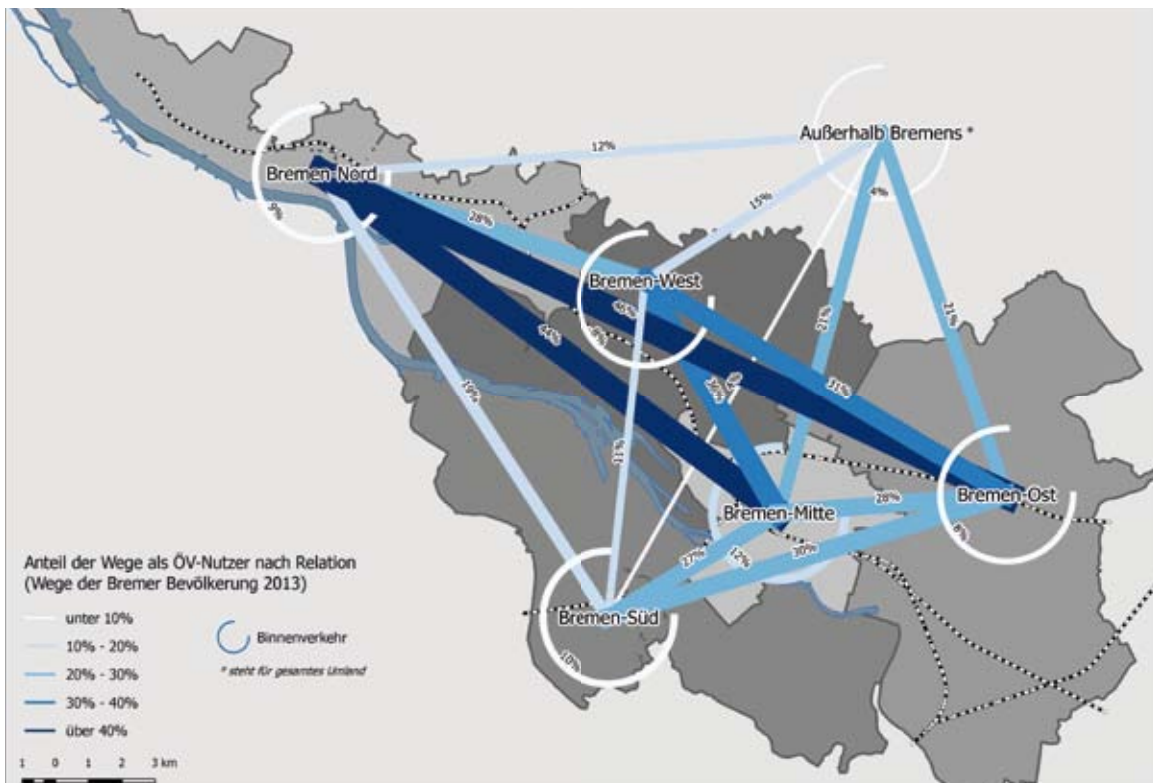


Anteil der Fußwege nach Relation (Wege der Bremer Bevölkerung 2013)

Anteil der Radwege nach Relation
(Wege der Bremer Bevölkerung 2013)

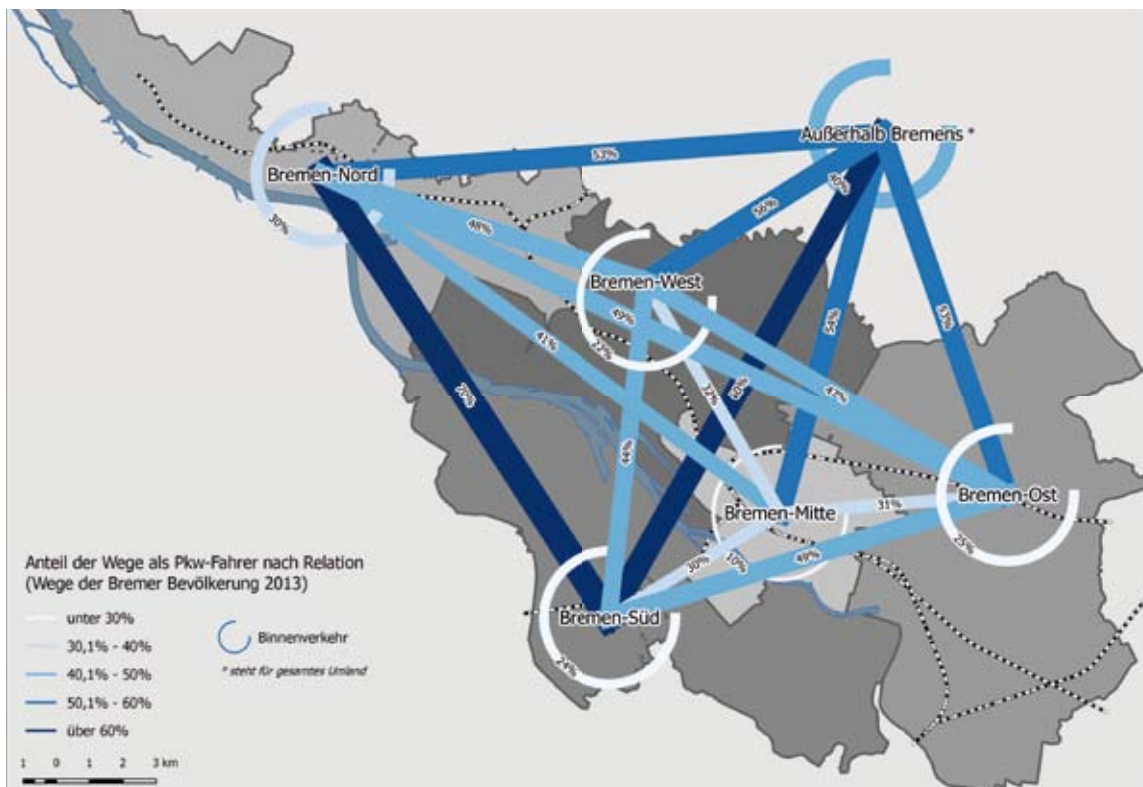


Anteil der ÖPNV-Wege nach Relation
(Wege der Bremer Bevölkerung 2013)



Die Unterschiede im Verkehrsaufkommen und -verhalten in den einzelnen Teilräumen ist auf verschiedene Faktoren, u. a. sowohl auf soziostrukturelle als auch stadtstrukturelle Besonderheiten zurückzuführen. So haben Bevölkerungsdichte, Wohnform, Reisegeschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel, Bildungsstand und Einkommen genauso wie die langgezogene Struktur der Stadt Einfluss auf die Verkehrs-

mittelwahl und das Verkehrsaufkommen. Die Daten dienen der Verkehrsplanung, um Potentiale für eine nachhaltigere und sozial gerechte Mobilität in Bremen zu erreichen und dauerhaft sicherzustellen. Dabei lautet eine Kernfrage, inwieweit eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann, z. B. durch verbesserte ÖPNV-Anbindung oder bessere Radverkehrsanlagen.

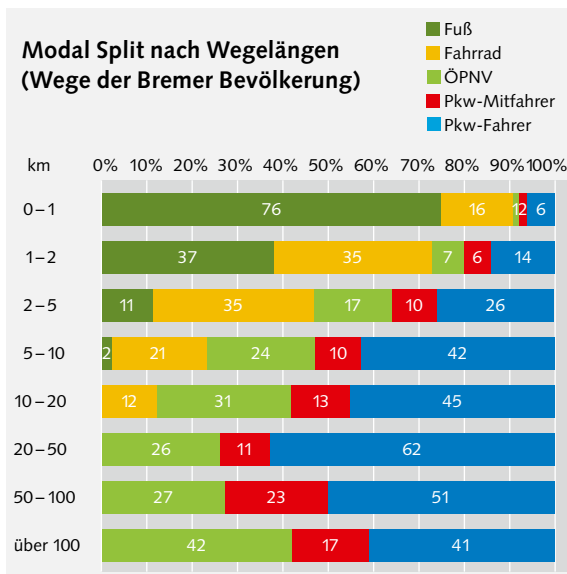


Anteil der Wege als Pkw-Fahrer nach Relation (Wege der Bremer Bevölkerung 2013)

Ein hohes Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten besteht bei kurzen Wegen, allgemein werden Wege bis 5 Kilometer als auf Fahrrad oder Fußverkehr verlagerungsfähig angesehen. In Bremen zeigt der vergleichsweise hohe Anteil an Radfahrten bei Wegen bis 20 Kilometer, dass durchaus auch auf längeren Strecken das Rad und zukünftig auch das Pedelec hohe Bedeutung besitzen und Verlagerungspotenzial ausgeschöpft werden kann. Dabei ist zu beachten, dass die Kopplung von Wegen auch die Kopplung von Verkehrsmitteln beeinflusst. Zur Verdeutlichung: So fahren beispielsweise einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule, anschließend weiter ins Büro. Nach Feierabend kaufen sie, immer noch mit dem Auto unterwegs, zunächst ein und fahren dann nach Hause.

Für die Einen kommt das Auto aufgrund der Lage des Arbeitsplatzes nicht in Betracht, für die Anderen ist der Arbeitsplatz nur mit dem Auto in vertretbarer Zeit erreichbar. Diese Rahmenbedingungen führen dazu, dass viele Verkehrsteilnehmer nicht variabel sind in der täglichen Wahl des Verkehrsmittels.

Wege in Wegekette können nicht für sich alleine betrachtet werden, daher wird oft das Argument angebracht, ein Weg sei nicht auf den Umweltverbund zu verlagern, da er im Zuge einer Kette an Wegen zurück gelegt wurde. Wenn also Wege bis zu einer Länge von 20 Kilometer auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagerbar sind, so wird bei Pkw-Fahrten – bei denen der längste Weg einer Kette 20 Kilometer nicht überschreitet – deutlich, dass weiterhin ein Potenzial zur Verlagerung von 75 % der Pkw-Fahrten auf den Rad- bzw. Fußverkehr besteht.



Zukünftig erwartete Entwicklungen

Die durch die SrV 2008 und 2013 gewonnenen Daten bilden somit, ergänzt durch die Ergebnisse der Erhebung »Mobilität in Städten« (MiD; durchgeführt in 2008 und 2016), eine valide Grundlage für die Verkehrsplanung in Bremen. Durch die erneute Teilnahme am kommenden Durchgang der SrV im Jahr 2018 werden die Daten fortgeschrieben und die Entwicklungen im Verkehrsverhalten weiter beobachtet.

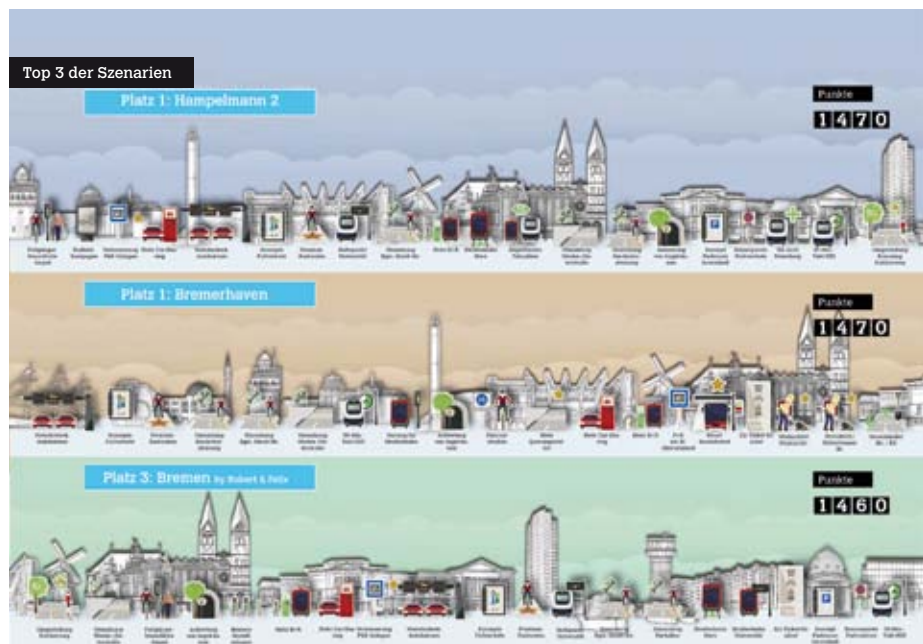
Bremen bewegen

Der Weg zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Aufgaben und Ziele

- umfangreiche Bürgerbeteiligung
- abgestimmtes Handlungskonzept für die kommenden 10 bis 15 Jahre im Verkehrsbereich

Die besten drei
Bürgerszenarien
aus www.bremen-bewegen.de



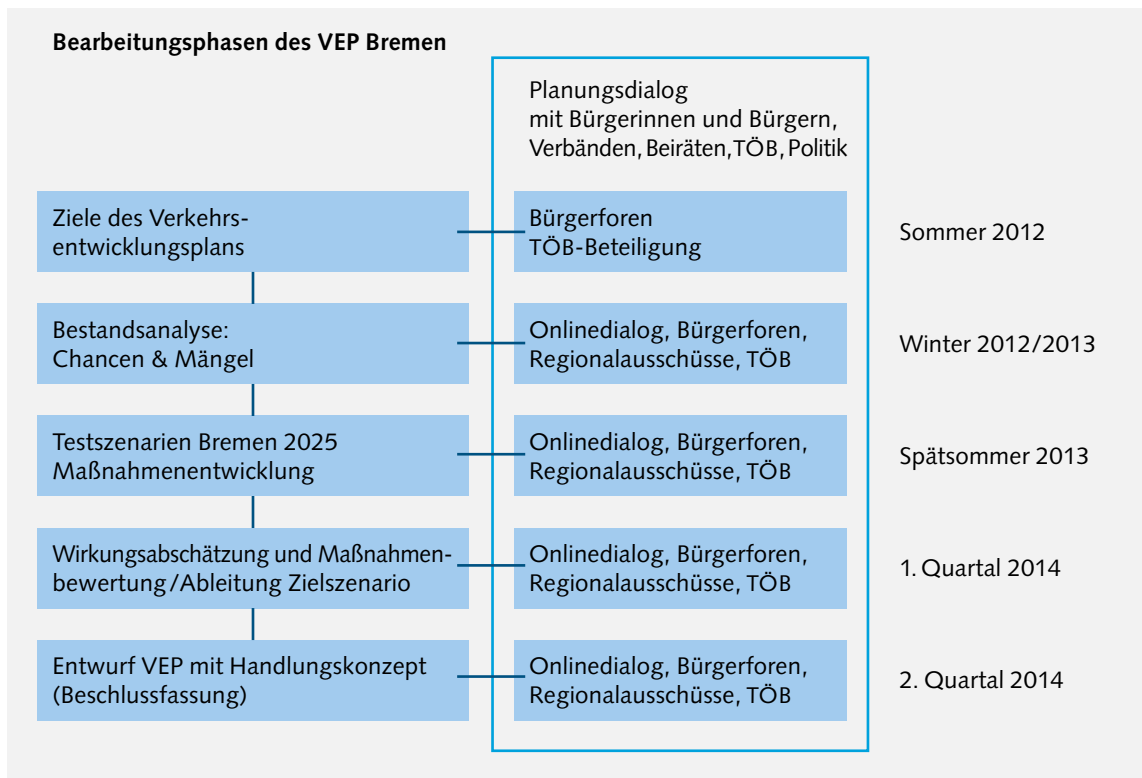
Für die Stadtgemeinde Bremen wurde vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr von 2012 bis 2014 in zweieinhalb Jahren ein neuer Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit dem Prognosehorizont 2025 erarbeitet. Der VEP ist gekennzeichnet durch eine besondere Ausrichtung auf die Förderung der Nahmobilität sowie durch eine umfangreiche strukturierte Beteiligung von Politik, Verbänden, Trägern öffentlicher Belange und den Bürger/innen in allen Planungsphasen. Dabei wurden neue Formen der interaktiven Bürgerbeteiligung unter Nutzung des Internets entwickelt. Im Ergebnis liegt ein mehrfach ausgezeichnetes (u. a. 2015 SUMP-Award der EU-Kommission) und politisch einstimmig beschlossenes konsensuales Planwerk vor. Es beschreibt die im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen für die kommenden 10 bis 15 Jahre und deren Wirkungen im Verkehrsbereich.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen ist von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 12. Januar 2012 beauftragt worden, einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadtgemeinde Bremen zu erarbeiten. Damit wurde der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen abgesteckt. Behandelte Fragen waren z. B.: »Wie werden sich die Menschen zukünftig in Bremen bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen zukünftig angegangen werden? Welche Prioritäten sind zu setzen?«

Die Besonderheit der Verkehrsentwicklungsplanung liegt darin, dass sie als einzige Planung alle Verkehrsträger, Verkehrsmittel und Verkehrszwecke (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.) betrachtet. Die Wechselwirkungen von Maßnahmen bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden ermittelt und anhand eines Zielsystems bewertet. Der Prognosehorizont liefert eine qualitativ anspruchsvolle Zukunftsbetrachtung. Mängel im Verkehrssystem können somit vor dem Hintergrund zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten identifiziert und Maßnahmen zu deren Beseitigung abgeleitet werden. Dies ist gegenüber anderen sektoralen Fachplanungsverfahren im Verkehrsbereich hervorzuheben, welche die Wechselwirkungen zwischen Verkehrsmitteln entweder nicht berücksichtigen oder ohne Prognosen auskommen, wie die Lärminderungsplanung, die Luftreinhalteplanung oder die ÖPNV- und SPNV-Nahverkehrsplanung.

Die Zeiten, in denen Planende Erfolg haben konnten, wenn sie nach drei bis vier Jahren stiller Planungs-tätigkeit stolz ihre Ergebnisse präsentierten, sind passé. Das Beteiligungskonzept war deshalb integriert und abgestimmt auf die fachlich erforderlichen Schritte. In jeder Phase suchten die verantwortlichen Planer den Dialog. Jeder wesentliche Schritt des VEP wurde auch politisch legitimiert.

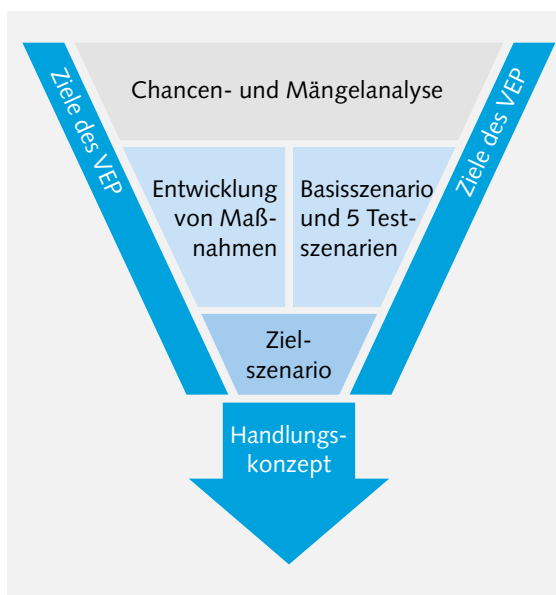
Das Beteiligungskonzept wurde frühzeitig entwickelt und vor Beschlussfassung durch die Deputation am 12. April 2012 auf mehreren Terminen erörtert, davon zweimal auf Beirätekonzerten mit je zwei Vertretern aller 22 Stadtteilbeiräte.



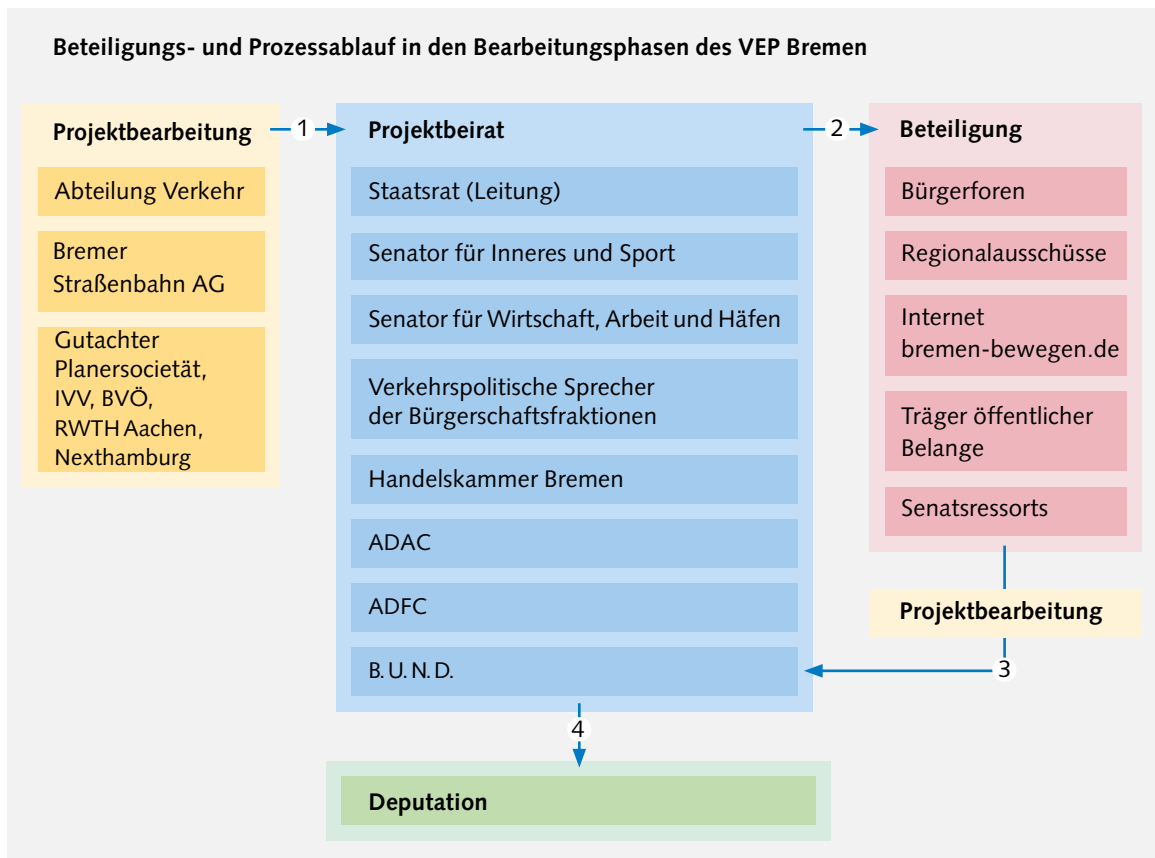
In den Planungsphasen 2 bis 5 gab es jeweils fünf regionale Termine, immer am selben Ort und mit denselben Zusammenschlüssen von mehreren Beiratsgebieten gemeinsam durchgeführt: zunächst in einem Regionalen Bürgerforum durch den Verkehrssenator und einige Wochen später mit einem Regionalausschuss der Beiräte unter deren Leitung. Die Erstellung des VEP sollte bürgernah sein, aber auch die gesamtstädtischen Maßnahmen in einem entsprechenden Rahmen erörtern, ebenso wie die in der Regel weit über einen Stadtteil hinausgehenden Fragestellungen. Daher haben die Planer die Zusammenschlüsse mehrerer räumlich miteinander verknüpfter Beiratsgebiete vorgeschlagen. Bürgerforen allein auf Ebene der Gesamtstadt wären einerseits mit zu weiten Anfahrtswegen verbunden, andererseits würden auch Fragen der Stadtteile und somit auch Fragen der Nahmobilität in einem solchen Format eher untergehen. Bürgerforen auf Beiratsebene hingegen wären weder leistbar gewesen, noch wäre dies der geeignete Ort, um strategische Fragen des Verkehrs für die Gesamtstadt zu erörtern.

Die Regionalen Bürgerforen starteten mit einem einführnden Vortrag des Gutachters zur aktuellen Planungsphase mit Fokus auf die jeweiligen Stadtteile. Dem schlossen sich einzelne, thematisch gegliederte Themenbereiche an, präsentiert auf Stellwänden mit individuellen Erläuterungen. Nach einem Rundgang und Rückmeldemöglichkeiten wurden die Ergebnisse der Diskussion und der Rückmeldungen aus den einzelnen Themenbereichen durch den Moderator als Basis für die anschließende strukturierte Diskussion zusammengefasst.

Einige Wochen später fand dann jeweils der Regionalausschuss unter Leitung der jeweiligen Beiräte statt, der aber inhaltlich erneut durch die Gutachter und die Planer des Verkehrsressorts bespielt wurde, jedoch nur mit einem Vortrag. Anschließend wurde gemeinsam mit anwesenden Stadtteilpolitikern sowie ggf. auch mit anwesenden Bürger/innen debattiert. Beschlüsse wurden auf diesen Sitzungen jedoch nie gefasst. Die einzelnen Beiräte haben einige Tage nach ihrem Regionalausschuss in eigenen Sitzungen ihre Stellungnahmen im Rahmen der TÖB-Frist beschlossen und dem Verkehrsressort zugeleitet.



Ablaufschema der Erarbeitung des VEP



In allen fünf Phasen wurden die Träger öffentlicher Belange parallel zu den Bürgerforen und Regionalausschüssen beteiligt.

Das wichtigste Begleitgremium des VEP war der durch den Beschluss vom 12. April 2012 legitimierte Projektbeirat. In diesem durch den Verkehrsstaatsrat Wolfgang Golasowski geleiteten Gremium waren die vier Fraktionen der Bremischen Bürgerschaft zugegen, weiterhin die im Verkehr in Bremen aktiven Verbände, zwei weitere Senatsressorts, die Verkehrsabteilung als Auftraggeber inklusive der Bremer Straßenbahn AG und das Gutachterkonsortium, vertreten durch Planersocietät Dortmund und IVV Aachen.

Durch die Einbindung in den Projektbeirat war die Politik stets frühzeitig informiert und konnte nach-

fragen, eingreifen und steuern. Diese frühzeitige Information und Abstimmung erfolgte vertrauensvoll, unter Einhaltung der gemeinsam festgelegten Grundsätze. Der Projektbeirat hat in insgesamt 27 Sitzungen inkl. einer Klausurtagung allen Unterlagen und Inhalten vor der jeweiligen Beteiligungsphase sowie danach auch jedem Zwischenbericht vor der Deputationsbefassung vorab seine Zustimmung erteilt. Dies führte dazu, dass es in der Deputation und in den Medien keine nennenswerten Auseinandersetzungen zum VEP-Prozess gab, diese fanden bereits im Projektbeirat statt.

Der Projektbeirat hat stets um Einstimmigkeit gerungen und diese auch immer erreicht. Er bildete damit eine fachlich-politisch-gesellschaftliche Qualitätssicherung.

Klausur des VEP-Projektbeirats im Fährhaus Farge





Online-Dialog zur Bestandsanalyse der Chancen und Mängel: Kartenansicht, Anzahl und Zuordnung der Beiträge

Viele Menschen können aufgrund der beruflichen oder familiären Situation nicht an einem mehrstündigen Bürgerforum zum Verkehrsentwicklungsplan teilnehmen. Hier bietet das Internet neue Möglichkeiten, um nicht auf einen Termin und einen Ort fixiert zu sein. Internetbeteiligung wurde daher bewusst als neuer Weg offensiv durchgeführt. Diese Leistung wurde separat neben der Gutachterleistung vergeben, da zu Beginn des Planungsprozesses noch unklar war, in welcher Form eine zeitgemäße Internetbeteiligung durchzuführen wäre. Die Internetbeteiligung auf www.bremen-bewegen.de hatte ihre Stärken vor allem in der Phase der Chancen- & Mängelanalyse. Aber auch in der Maßnahmenzusammensetzung des Zielszenarios führte die interaktive und vereinfachte Aufbereitung zu einer Beteiligung im Netz, die deutlich höher war als in den Bürgerforen. Damit ergab sich ein wichtiges und hoch beachtetes Signal in der Fachwelt und in der Öffentlichkeit. Es entstand in der Folge allerdings ein hoher Aufwand, um die sinnvollen, aber nicht VEP-relevanten Hinweise zu filtern und fachlich zu prüfen. Dies ist auf realen Bürgerforen vor Ort einfacher. Vorab war zudem nicht erkennbar, welche Zahl an Beiträgen und Hinweisen im Internet in der Phase der Chancen- und Mängelanalyse eingebracht werden würden.

In der Weiterentwicklung der Beteiligungsformen wurde für die Maßnahmenzusammensetzung des Zielszenarios in sechs Einkaufszentren eine aufsuchende Beteiligung durchgeführt. Das erfolgte vor allem in Stadtteilen, deren Bewohner/innen bis dahin die Beteiligungsoptionen im Internet nur wenig genutzt hatten.

Insgesamt fanden in zweieinhalb Jahren 48 öffentliche Veranstaltungen mit Bürgerbeteiligung statt, dazu kamen rund 30 weitere Termine mit Metropolregion, Kommunalverbund, Fraktionen, Verbänden und Vorträgen auf Tagungen.

Beteiligung ist für beide Seiten zeitintensiv. Die Aufbereitung von Themen für die Beteiligung war aber auch eine Form der Qualitätssicherung. Denn Methodik und Ergebnisse mussten von den Verkehrsplanern zunächst dem Projektbeirat und den Bürger/innen gleichermaßen verständlich vermittelt werden, um die »Blackbox VEP« aufzulösen.

Entscheidend für den Erfolg der Beteiligung war, dass der VEP-Prozess zügig und für die zu Beteiligten nachvollziehbar verlief.

Ziele finden

Nach der Auftaktveranstaltung zum VEP im Mai 2012 wurden auf zwei stadtweiten Bürgerforen im Juni und Juli mit Hilfe externer Moderation Ziele diskutiert und formuliert. Nach redaktioneller Aufbereitung und Debatte im Projektbeirat wurden die folgenden sechs Zielfelder mit weiteren Unterzielen von der Deputation am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Zielfeld 1

Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken

Zielfeld 2

Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

Zielfeld 3

Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

Zielfeld 4

Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

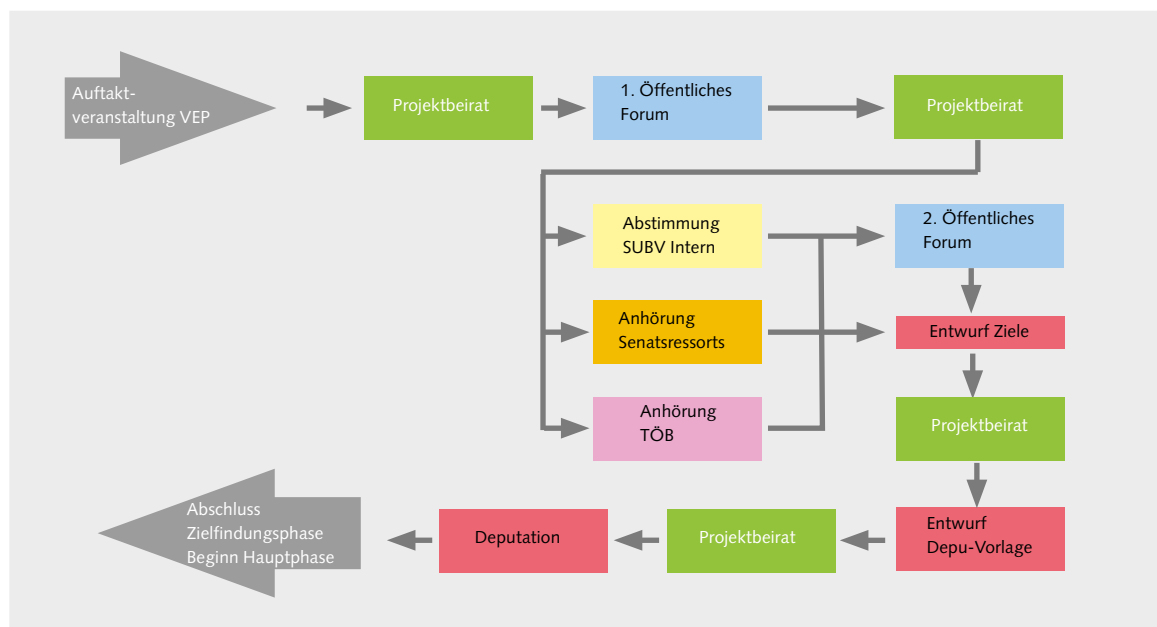
Zielfeld 5

Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

Zielfeld 6

Die Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

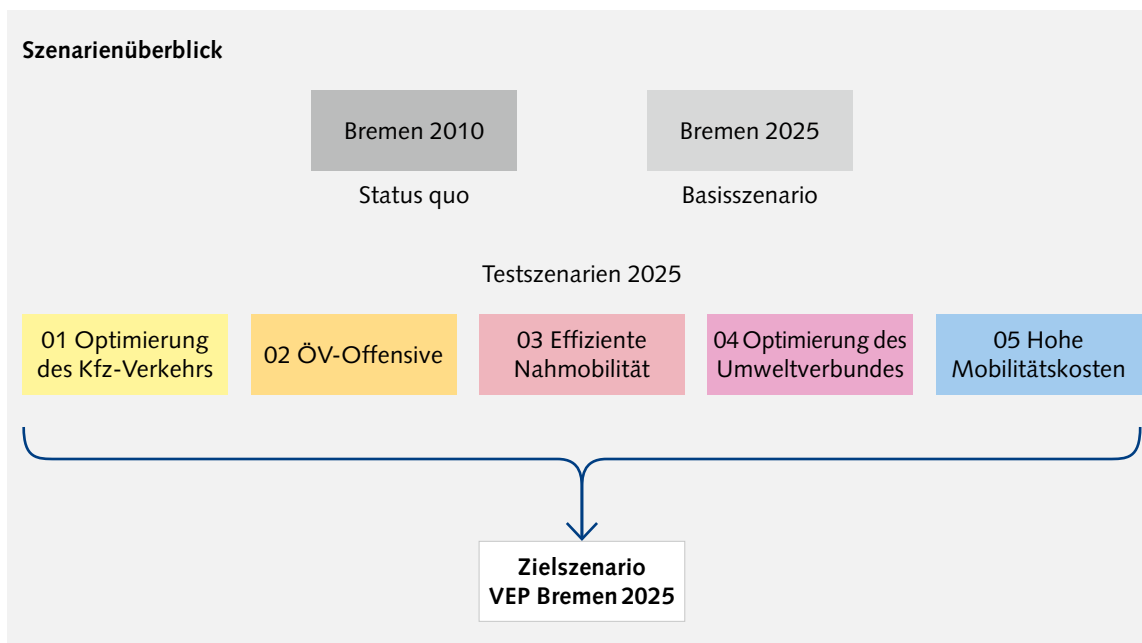
Erarbeitung und Abstimmung der Ziele des VEP



Chancen und Mängel

Die Chancen- und Mängelanalyse wurde bewusst breit angelegt. Wenn Nahmobilität ein Maßnahmenfeld sein soll, dann muss es auch entsprechend analysiert werden. Die Bestandsanalyse der heutigen Situation mit Herausarbeitung der Chancen und Mängel stellt die zweite Phase des VEP dar. In dieser Phase wurde das heutige Verkehrsnetz intensiv untersucht. Wo gibt es Probleme? Wo kommt es häufig zu Staus? Wo sind Gebiete nicht optimal an Bus und Bahn angebunden? Wo sind Lücken im Fuß- und Radwegenetz? Genauso wurde untersucht, wo Bremen

gut aufgestellt ist und wo diese Stärken weiter ausgebaut werden können. Am 22. August 2013, also anderthalb Jahre nach Beginn des Verfahrens und ein Jahr nach Beginn der Beteiligung wurden die Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse, ergänzt um umfangreiche Auswertungen mit dem rechnergestützten Verkehrsmodell, von der Politik in der Deputation beschlossen.



Maßnahmen und Szenarien

Aufbauend auf dem Modell des Status quo mit Basisjahr 2010 wurde das Basisszenario 2025 modelliert, das alle beschlossenen und realistisch umsetzbaren Maßnahmen bis 2025 enthält. Um die vielfältigen und unwägbaren Aspekte der Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen, wurden für den Prognosehorizont 2025 unterschiedliche Schwerpunkte abgebildet. Unter Beachtung der beschlossenen Ziele des VEP sind fünf unterschiedliche Testszenarien entstanden. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen waren Maßnahmen zu entwickeln, die besonders effizient sind und bei geringen Investitionen einen hohen Nutzen erreichen. Der VEP sollte neben infrastrukturellen Maßnahmen auch das kosteneffiziente Maßnahmenpektrum des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements umfassen. Ebenso waren die Fragen der zukünftigen Unterhaltung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur im VEP zu untersuchen.

Damit wurde auch aufgezeigt, welche Kosten mit verschiedenen verkehrsplanerischen Maßnahmen verbunden sind, und ob damit die beschlossenen Ziele des VEP erreicht werden können. Die Szenarienmethodik ist ein in der Verkehrsentwicklungsplanung bewährtes Instrument, um die Wirksamkeit von Konzepten und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen.

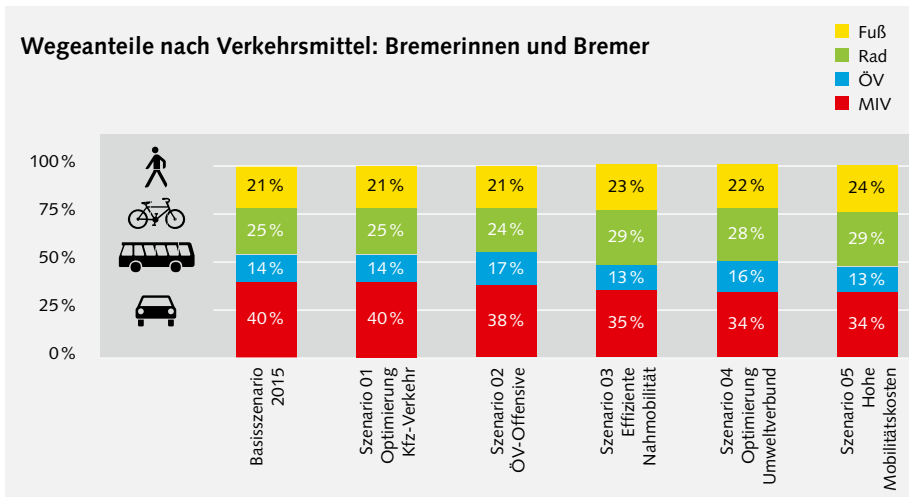
Unter Einschluss des Basisszenarios sind drei Testszenarien jeweils nur auf die Optimierung des Kfz-Verkehrs, des ÖV bzw. des Radverkehrs ausgerichtet; je einmal wurden eine Kombination aus Radverkehr und ÖV und einmal der externe Effekt hoher Mobilitätskosten modelliert.

Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien												
	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- verkehr	Wirt- schafts- verkehr	Straßenraum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E-Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
01 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umweltverbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitätskosten								X	X	X		

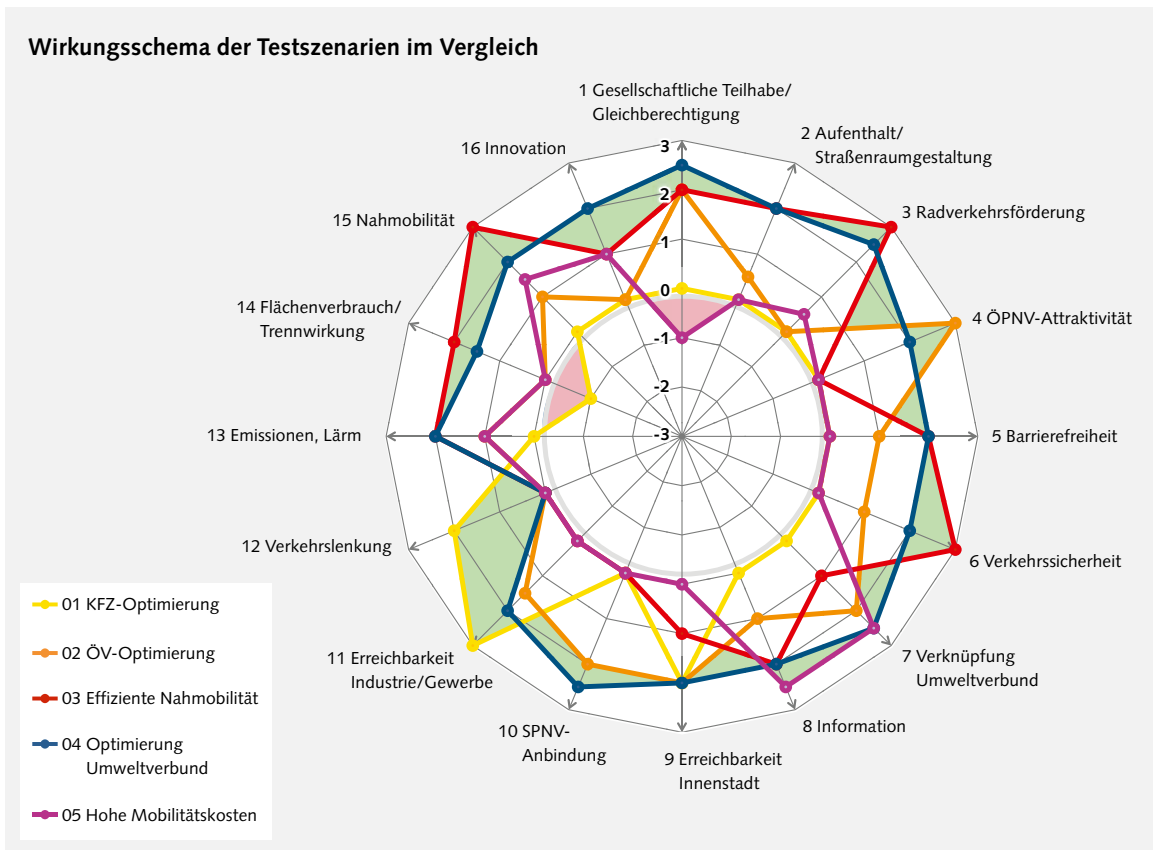
X Themenschwerpunkte

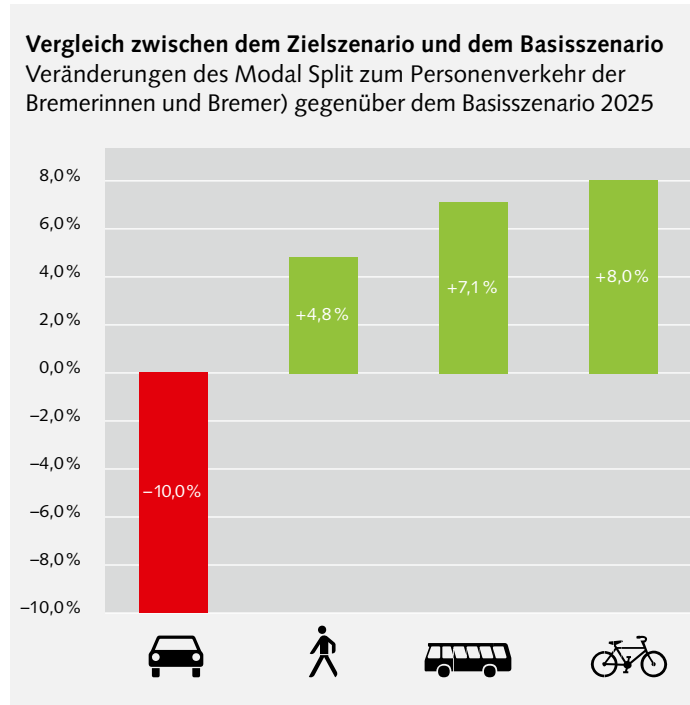
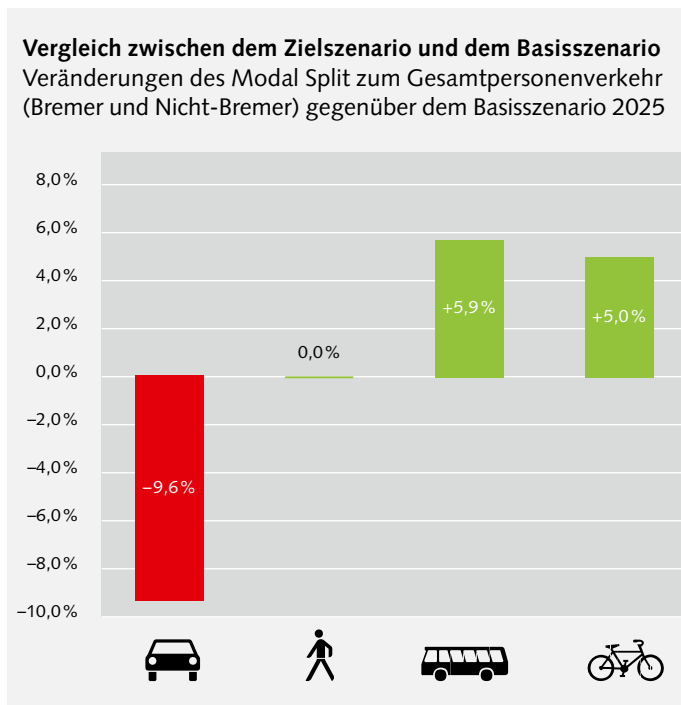
X weitere Maßnahmen

Um letztlich einzelne Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario empfehlen bzw. nicht empfehlen zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden. Dabei wurde jeweils ermittelt, ob eine Maßnahme überhaupt sinnvoll ist, ob andere Schritte vielleicht wirksamer oder preisgünstiger sind.



Aufbauend auf die Bewertung der Wirkung der Maßnahmen und der gesamten verkehrlichen Effekte der Szenarien wurde am 28. November 2013 eine Maßnahmenauswahl für das Zielszenario in der Deputation beschlossen.





Maßnahmenwahl für das Zielszenario

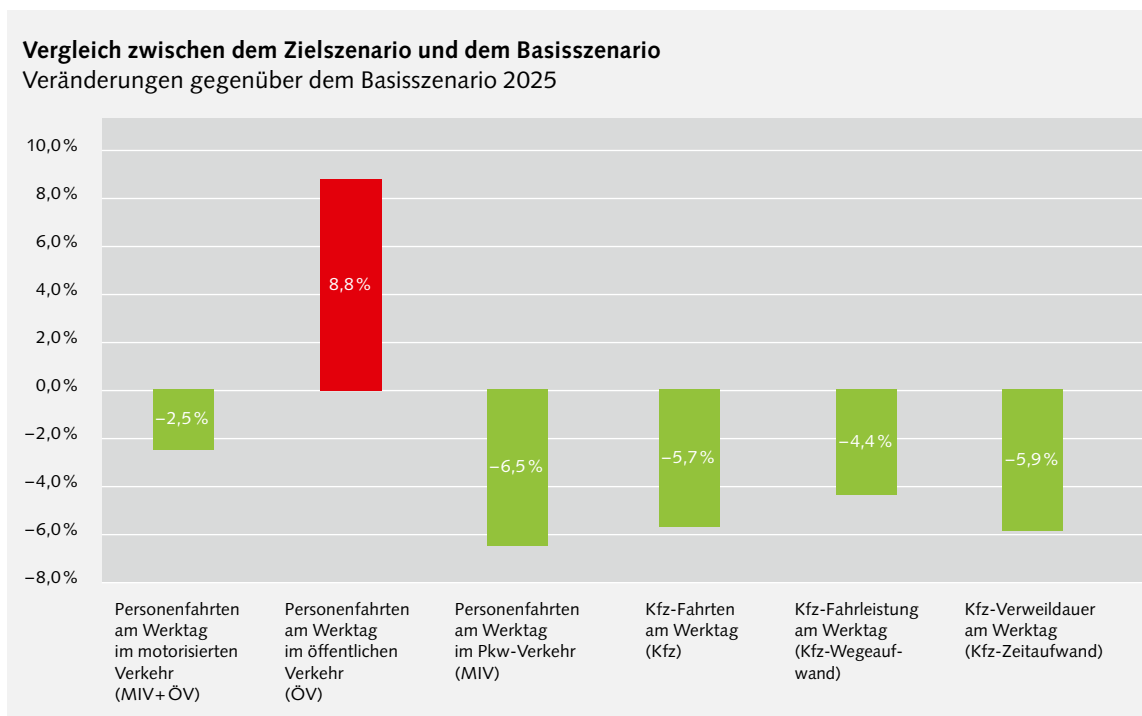
Der Schwerpunkt des Zielszenarios lag auf dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) sowie der Bündelung der Kfz-Verkehre im Hauptstraßennetz mit Beseitigung von Defiziten in einzelnen Bereichen dieses Netzes bzw. bei der Anbindung relevanter Gewerbestandorte/Zentren. Schwerpunkte der dynamischen Wohnraum- und Siedlungsentwicklung und bislang nicht optimal integrierte Einzelhandelsstandorte werden somit zukünftig gut in das ÖV- und in das Radroutennetz integriert.

Die in den unterschiedlichen Themenfeldern am besten bewerteten Maßnahmen wurden im Zielszenario

zusammengestellt. Die Bewertung der Testszenarien und die Zusammensetzung des Zielszenarios wurden am 05. Juni 2014 von der Deputation beschlossen.

Das Zielszenario besteht aus den folgenden zehn Handlungsfeldern:

1. Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr
2. Öffentlicher Verkehr
3. Fußverkehr, Nahmobilität
4. Radverkehr
5. Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
6. Straßenraumgestaltung
7. Inter- und Multimodalität, Carsharing
8. Parkplatzmanagement, Elektromobilität
9. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
10. Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit



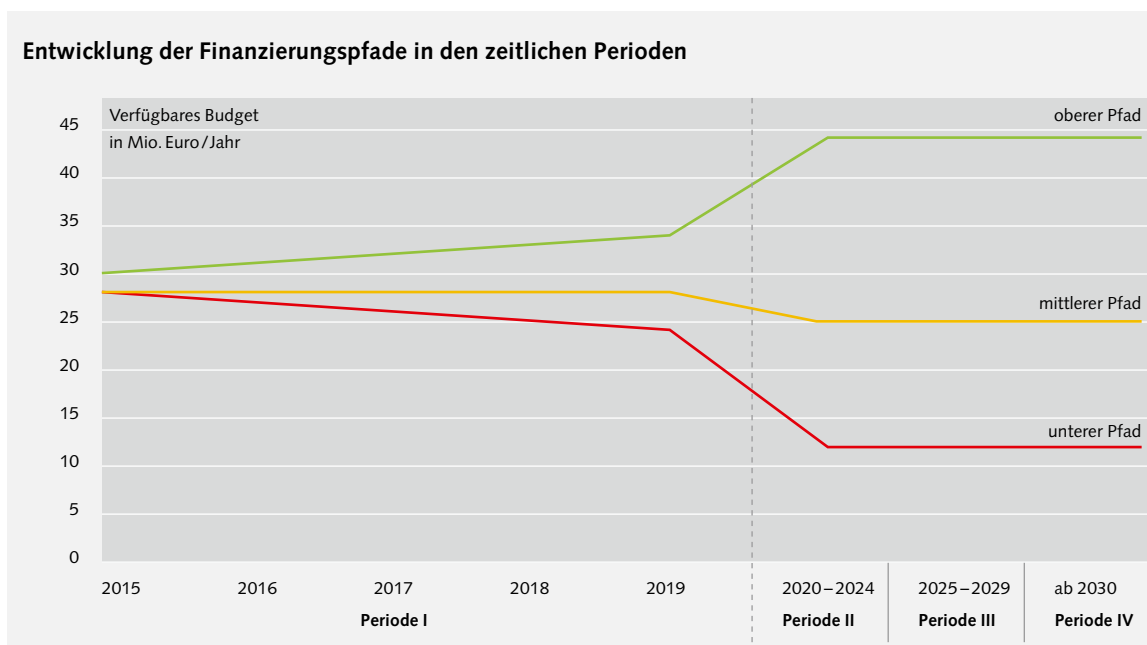
Handlungskonzept

Das Handlungskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, in dem die Realisierung der 193 Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios in eine an Zielerreichung und Effektivität orientierte zeitliche Reihung gebracht wurden. Damit sind Prioritäten definiert, aber auch Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen bildet die finanzielle und personelle Ausstattung eine wesentliche Rahmenbedingung für die Umsetzung des VEP. Je nach Abhängigkeit vom Umfang der einzelnen Maßnahmen sind ggf. gesonderte Maßnahmenbeschlüsse erforderlich. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Entwicklungsmöglichkeiten der für den Verkehrsbereich zweck-

gebundenen Zuweisungen des Bundes an die Länder sowie des bremischen Verkehrshaushalts werden drei Finanzierungspfade mit unterschiedlichen Annahmen, unterteilt in die Planungs- und Realisierungszeiträume 2014–2019, 2020–2025, 2025–2029 sowie ab 2030, differenziert dargestellt.

Folgende Fragen standen bei Festlegung der Maßnahmenreihung im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des VEP unter Beachtung der o. g. Faktoren erreicht?
- Welche Reihenfolge ist aufgrund der Wirkungen der Maßnahmen sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind bei Reduzierung der finanziellen Mittel nicht bzw. erst später umzusetzen?





Zwischenbilanz

Durch den VEP hat Bremen den Weg von einer politischen Polarisierung hin zu einer konsensualen und sachlichen Diskussion von Fragen der zukünftigen Gestaltung von Verkehr und Mobilität beschritten.

Zu vielen Fragen des Verkehrs sind die Meinungen nun geeint; das Konfliktpotenzial ist minimiert. Ein Beispiel ist die Erkenntnis in allen Fraktionen und Verbänden, dass Radschnellwege und Fahrradstraßen ein wichtiger Bestandteil des VEP sind und einen Maßnahmenswerpunkt darstellen. Im VEP firmieren sie noch unter »Premiumrouten«, da der Begriff und die Forderung nach »Radschnellwegen« zu Beginn des VEP-Prozesses noch nicht konsensfähig waren.

Die Prüfung und Bewertung der Wirkung aller Maßnahmen und die abgestimmte Prioritätenreihung im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan bietet für Bremen die Möglichkeit, einen wirtschaftlichen und verkehrspolitisch zielorientierten Mitteleinsatz mit Risikominimierung sicherzustellen. Das Vorhandensein eines im Konsens beschlossenen VEP ist eine gute Basis für eine koordinierte Verkehrspolitik. Ziele des VEP sind auch die Ziele der Regierungskoalition; in der 2015 geschlossenen Koalitionsvereinbarung werden im Verkehrsbereich fast ausschließlich VEP-Maßnahmen genannt.

Wie gut und erfolgreich der VEP wirklich sein wird, wird sich an seiner Umsetzung in den kommenden Jahren zeigen. Ein Evaluationskonzept wurde entwickelt und ebenfalls politisch verabschiedet. In dieser Broschüre werden einige Maßnahmen des VEP konkret vorgestellt.

Alle Berichte, Dokumentationen, Beteiligungsformate und Beschlüsse des VEP Bremen 2025 sind verfügbar unter:

www.bau.bremen.de/vep



www.bremen-bewegen.de



Mobilität in Bremerhaven

Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030

Aufgaben und Ziele

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen
- Gestaltung eines effizienten, sicheren, ökologischen, stadt- und umweltverträglichen Verkehrs



*Blick über
Bremerhaven*

Seit dem letzten verkehrlichen Gesamtplan aus dem Jahre 1995 hat sich Bremerhaven dynamisch verändert und weiterentwickelt – sichtbar in den Bereichen Hafen-, Logistik-, Transport- und Lebensmittelwirtschaft, Offshore-Windenergie, Forschung und Entwicklung, Tourismus, Einzelhandel, Wohnen und Hochschule. Der damit verbundene Wandel und die gegenwärtige Bevölkerungsstruktur prägen das Gesamtbild der Stadt Bremerhaven entscheidend. Zusammen mit den starken Stadt-Umland-Verflechtungen (Einpendlerquote von aktuell etwa 47 Prozent) stellen diese Faktoren an das Verkehrssystem spezielle Anforderungen, um den erzeugten Verkehr bestmöglich abzuwickeln. Einige Konzepte, wie »Klimastadt«, »Hafenkonzent 2020/2025« oder »Geestemünde geht zum Wasser«, reagieren bereits auf diese Veränderungen.

Mobilität ist unverzichtbar für alle Bürger/innen, damit wird die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und an der urbanen Wirtschaft gesichert. Die selbstbestimmte Gestaltung von Mobilität, orientiert an der UN-Behindertenrechtskonvention sowie am kommunalen Teilhabeplan Bremerhavens, setzt die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus. Diese muss auch denjenigen möglich sein, die aufgrund ihres Alters, ihres Geschlechts, ihrer Herkunft, ihrer Gesundheit oder ihrer wirtschaftlichen und sozialen Situation benachteiligt sind. Die Wirtschaft ist auf gute Erreichbarkeit für ihre Kunden sowie auf einen verlässlichen und möglichst reibungslosen Austausch von Gütern, Waren und Dienstleistungen angewiesen. Mobilität von Personen und Gütern bringt Verkehr mit sich –

dieser hat neben seinen positiven Effekten auch negative Auswirkungen auf die Stadtstruktur, die Wohnqualität, die Verkehrssicherheit, die Natur und Umwelt.

Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen unterworfen, u. a. durch Konjunkturschwankungen, begrenzte fossile Energieressourcen, steigende Energiepreise und Klimaveränderungen. Auf Trends und Herausforderungen des demografischen, wirtschaftlichen und sozialen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen, muss Verkehrsentwicklungsplanung entsprechende Antworten finden. Schwerpunkte liegen gegenwärtig weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen sondern auf der zielgerichteten, intelligenten Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur (Verkehrsmanagement) sowie auf der verträglichen Gestaltung der Straßenräume. Die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement) sowie die Schaffung und Verbesserung von Verkehrsangeboten sind weitere wichtige Vorhaben.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremerhaven 2030 hat deshalb zum Ziel, einerseits die gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr herzustellen, andererseits den Verkehr so effizient, sicher, ökologisch, stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten. Es gilt dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erreichen und die Seestadt Bremerhaven zukunftsfähig zu gestalten. In diesen Zusammenhang sind wichtige Fachplanungen einzubeziehen und zu bewerten.

Das Zielkonzept bildet zusammen mit der Analyse der Bestandsituation die Grundlage für die nächsten Stufen in der Verkehrsentwicklungsplanung. Diese strategischen Ziele für das gesamte städtische Verkehrsgeschehen in Bremerhaven sollen unter Berücksichtigung aller Belange getroffen werden. Eingebettet in einen offenen Planungs- und Entscheidungsdialog kann die anschließende Maßnahmenentwicklung möglichst effektiv und nachhaltig ausgestaltet werden.

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt in vier Phasen:

1. Analyse/Bestandsaufnahme (Status Quo)
2. Entwicklung von Leitbildern/Planungszielen
3. Entwicklung von Szenarien (Prognose)
4. Konzeptentwicklung (Maßnahmen einschließlich Priorisierung)

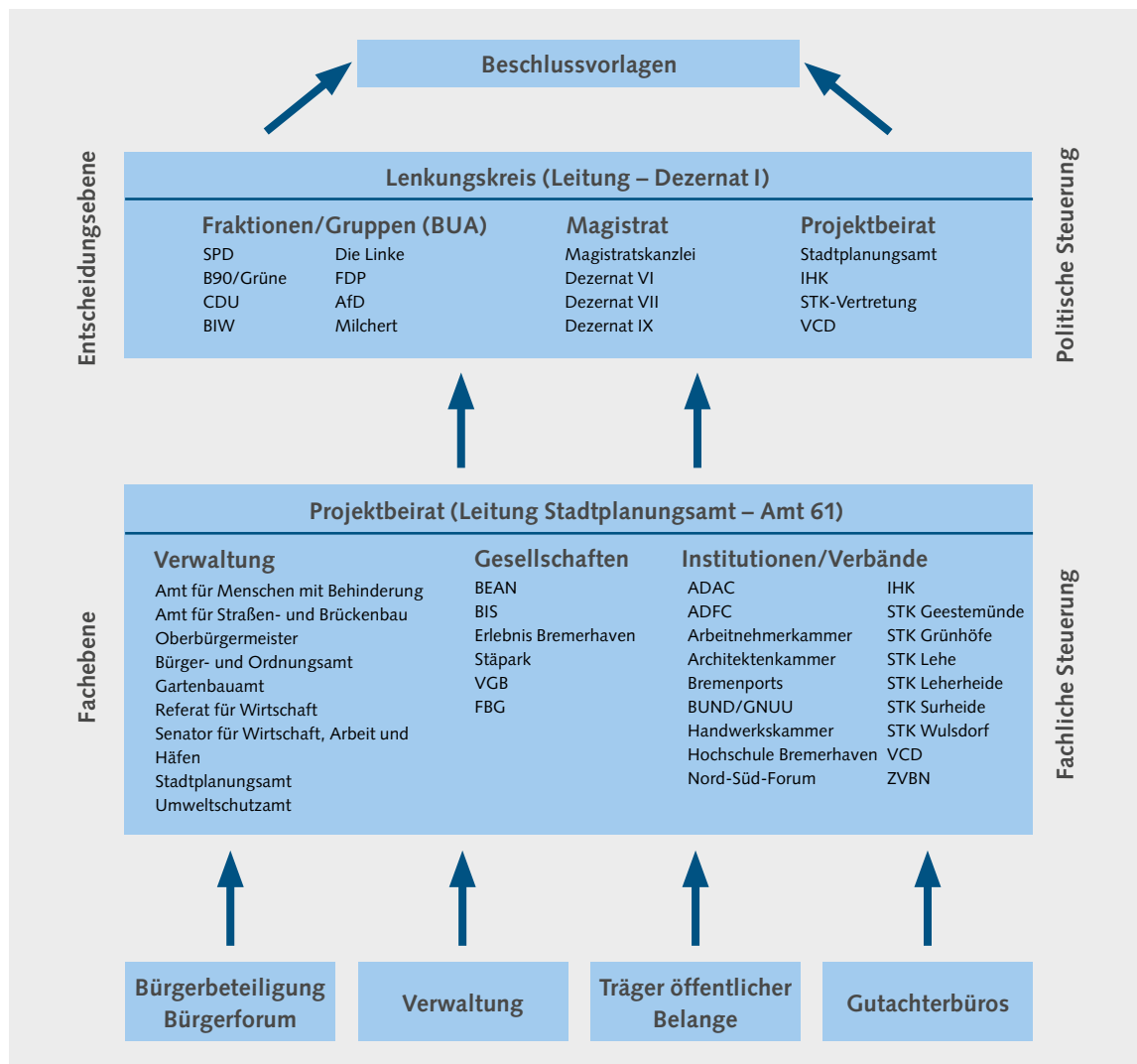
Die Erarbeitung des VEP Bremerhaven 2030 wird durch zwei Arbeitsebenen unterstützt. Es wurde ein Projektbeirat gegründet, der sich aus ca. 30 Vertretern von Verbänden, Institutionen, Gesellschaften und der Verwaltung mit verkehrlichem Hintergrund zusammensetzt. Der Projektbeirat erörtert die durch die Gutachter

erstellten Ergebnisse und übernimmt die fachliche Steuerung, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (z. B. Veranstaltungen, online-gestützte Beteiligungsmöglichkeit). Zudem begleitet ein Lenkungskreis die Erarbeitung des VEP und bereitet die Entscheidungen in den politischen Gremien vor. Dieser setzt sich aus Vertretern der Fraktionen/Gruppen im Bau- und Umweltausschuss, des Magistrats und einzelnen Projektbeiratsmitgliedern zusammen.

Arbeitsebenen zum Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030

Ein Gesamtverkehrskonzept hat die Aufgabe alle Verkehrsarten sowie die Wechselwirkungen zu untersuchen und daraus eine zukunftsfähige Planung zu entwickeln. Im ersten Schritt wurden für die Aufstellung des VEP qualifizierte Gutachterbüros in Form von Bausteinen beauftragt, so dass für jeden Verkehrsträger eine Analyse/Bestandsaufnahme (Phase 1) vorliegt.

Arbeitsebenen zum Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030



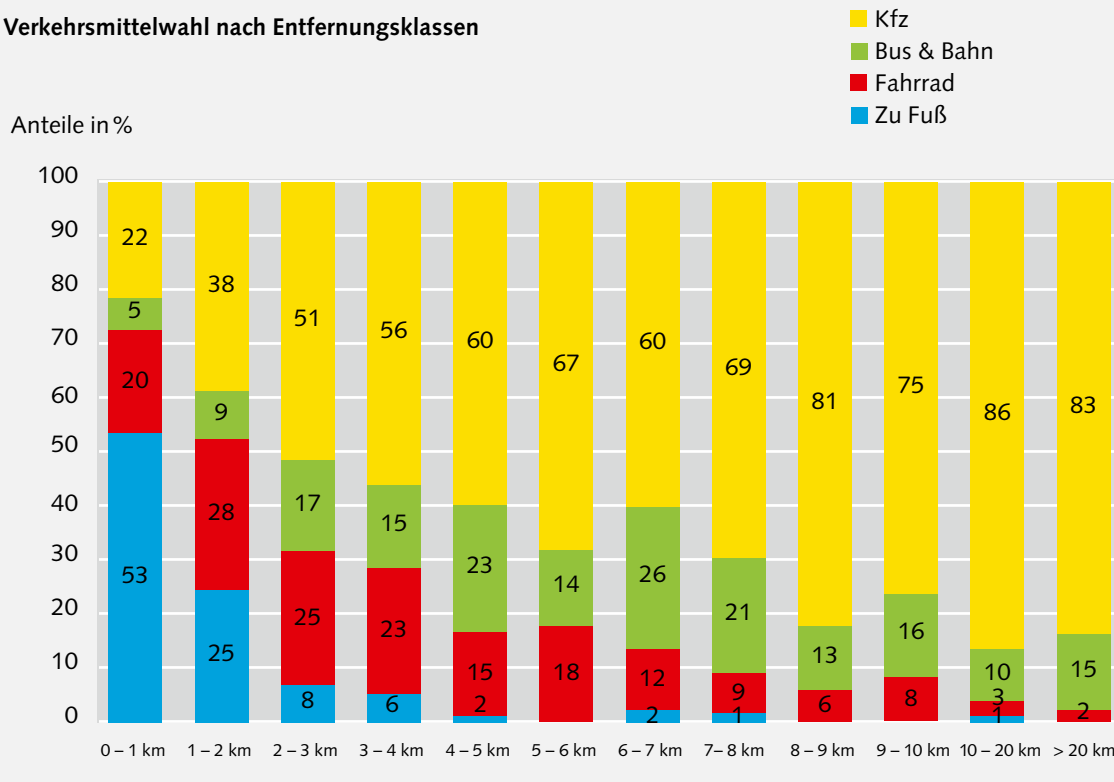
Bausteine des Verkehrsentwicklungsplans Bremerhaven 2030



Bausteine für den Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030

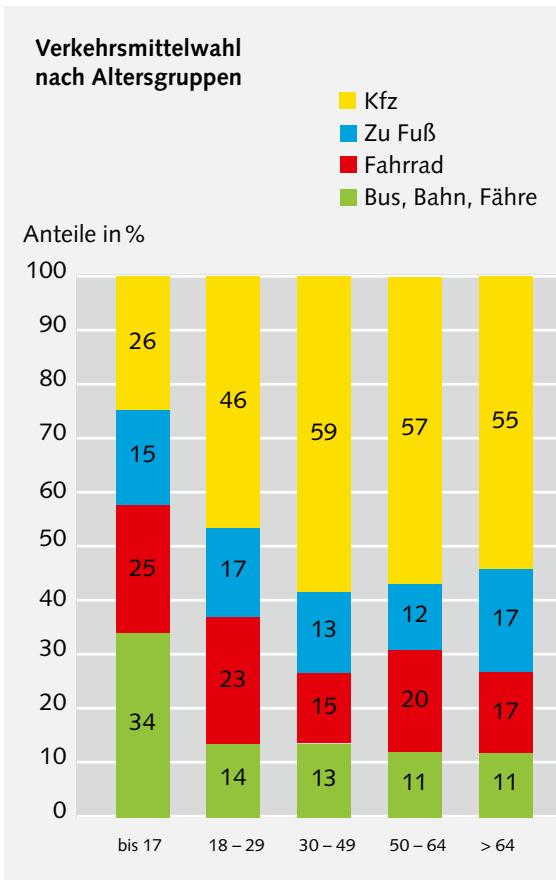
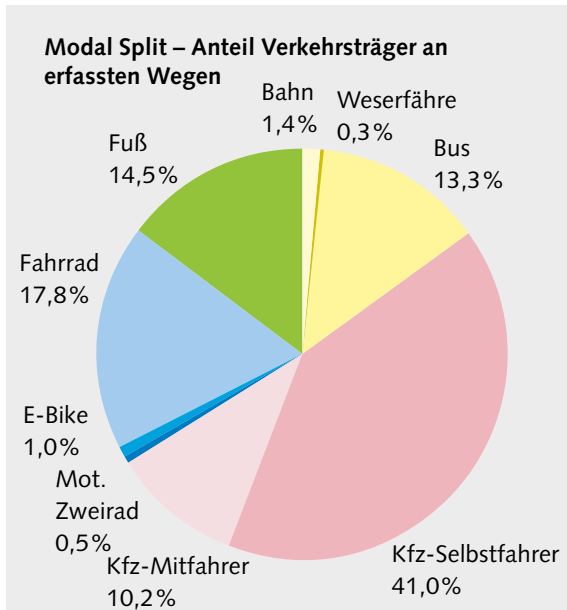
Als wichtige Grundlage für den Verkehrsentwicklungsplan wurde 2014 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bremerhavener Bevölkerung durchgeführt. Wegen der engen verkehrlichen Verflechtungen wurden auch Bürger/innen der unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinschaften befragt (Stadt Langen, Gemeinde Loxstedt, Gemeinde Schiffdorf). In mehreren Erhebungswellen wurden insgesamt rund 9.000 Haushalte angeschrieben. Diese Mobilitätsbefragung lieferte repräsentative Ergebnisse auf Ebene der Stadt Bremerhaven und der drei Kommunen Langen, Schiffdorf und Loxstedt. Als Kernaussagen der Erhebung werden drei Schwerpunkte beispielhaft erläutert.

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Unterdurchschnittlicher Kfz-Anteil, intensive Nutzung von Bus, Bahn und Fähre

Bereits heute werden in Bremerhaven vergleichsweise wenige Wege mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt. Dennoch zeigt auch hier die Auswertung der Entfernungen, dass zahlreiche Kfz-Fahrten in kurzen Entfernungen zurückgelegt werden. Nicht alle dieser Fahrten können auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden, dennoch besteht hier ein (auszuschöpfendes) Potential.



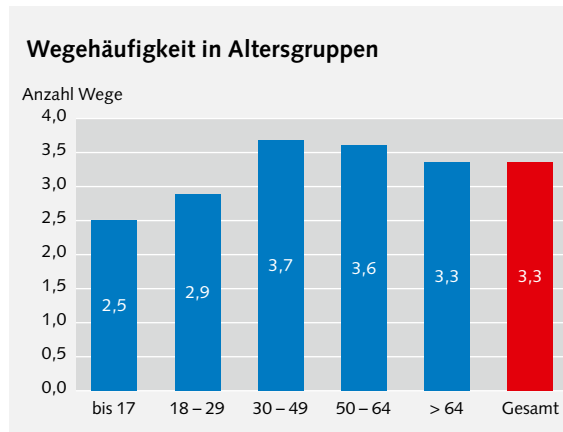
In Bremerhaven ist die Nutzung von Bus und Bahn in der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen erfreulich hoch. Jedoch lässt die Attraktivität des ÖPNV deutlich nach, wenn die jungen Erwachsenen den Führerschein erwerben. Der ÖPNV-Anteil sinkt danach weiter und steigt auch bei den Älteren nicht wieder an; diese hätten durch weniger Zeitdruck im Alltag eigentlich die Möglichkeit auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Auch bei der Gruppe der Senioren ist die Fortführung der in den vorangehenden Jahren geprägten Verkehrsmittelwahl erkennbar. Hier kann ein Handlungsbedarf gesehen werden, Hemmnisse der ÖPNV-Nutzung zu identifizieren und abzubauen.



Beteiligung am Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030

Aktive Senioren

Senioren bleiben auch im Rentenalter sehr mobil und nehmen aktiv am Verkehrsgeschehen teil. Mit 3,3 Wegen pro Tag liegt die Wegehäufigkeit auf einem sehr hohen Niveau. Die Verkehrsmittelwahl ist weiterhin stark durch das Kfz geprägt. Nur jede neunte Fahrt wird mit Bus & Bahn & Fähre unternommen. Durch die häufigeren Spaziergänge bekommen die Wege »auf eigenen Füßen« wieder eine größere Bedeutung.



Derzeit werden die Bestandsaufnahmen für die anderen Bausteine noch endabgestimmt (Stand 07/2016).

Ein Meilenstein für den VEP bildete die Festlegung von Leitbildern/Planungszielen nach entsprechend umfangreicher Beteiligung und Begleitung (Phase 2). Dazu wurde bereits nach intensiver Abstimmung ein Beschluss gefasst, als Basis für die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Bremerhaven 2030. Hierbei ist zu beachten, dass keine Priorisierung durch die Anordnung der Ziele vorgenommen wird, sondern dem Grundsatz »vom Allgemeinen zum Speziellen« gefolgt wird. Aus diesen Leitbildern und Planungszielen sind Szenarien mit entsprechenden Maßnahmen und Projekten zu entwickeln.

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremerhaven 2030

Sozial –

gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr erreichen

- Fördern von eigenständiger und selbstbestimmter Mobilität sowie Herstellen gleicher Mobilitätschancen
- Minimierung von Zugangs- und Nutzungshemmnissen
- Gewährleistung von barrierefreiem Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln und Einrichtungen
- Schaffung einheitlicher Mobilitätsstandards im öffentlichen Raum
- Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen

Nachhaltig – Umweltbelastungen reduzieren

- Vermeiden von Verkehren sowie Auslastungssteigerung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen
- Reduzieren von motorisiertem Individualverkehr durch Erhöhung der Verkehrsmittelnutzung im Umweltverbund
- Verflüssigen (optimieren) des motorisierten Verkehrs im Hauptstraßennetz
- Fördern der Durchgrünung und Rückgewinnung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen zur Verbesserung der ökologischen Funktion
- Minimieren von Luft- und Schadstoffbelastungen sowie verkehrsbedingten Lärm
- Förderung des Einsatzes emissionsfreier Fahrzeuge und alternativer Antriebe sowie der notwendigen Infrastruktur
- Schutz von emissionsarmen bzw. emissionsfreien Gebieten

Effizient –

Vorteile der Verkehrsmittel nutzen und kombinieren

- Förderung innovativer und umweltgerechter Verkehrslösungen
- Verbessern des Angebotes im Umweltverbund zwischen dem Oberzentrum Bremerhaven und der Region
- Weiterentwicklung der Vernetzung von Verkehrssystemen zur Gewährleistung von multimodaler Mobilität, insbesondere an verkehrswichtigen Schnittstellen
- Fördern des Fahrradverkehrs als System in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Steigern der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbessern des Fußwegenetzes sowie der Lebens- und Aufenthaltsbereiche in der Innenstadt und Stadtquartieren

Zukunftsfähig –

Wirtschaftsstandort Bremerhaven stärken

- Sichern und Verbessern der Erreichbarkeit des Standortes für Güter-, Waren- und Personenwirtschaftsverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsmitteln
- Auslastungssteigerung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen zur Vermeidung unnötiger Transporte
- Bessere Bündelung und Lenkung des Wirtschaftsverkehrs auf geeigneten leistungsfähigen Verkehrsachsen (Korridore)
- Sichern und Verbessern von leistungsfähigen kommunalen Anbindungen der Häfen und der Gewerbegebiete
- Herstellen von verbindlicher und verlässlicher Netzhierarchie im Straßensystem



- Optimieren von Lieferverkehren und Transportketten insbesondere im Innenstadtbereich unter Berücksichtigung des privaten Einkaufsverhaltens
- Verbessern von Verkehrsinformations- und Wegeleitsystemen
- Prüfen alternativer Transportsysteme und deren Infrastruktur

Sicher –

Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen

- Sichere Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur – anstreben der »Vision Zero«
- Entschärfen von Unfallschwerpunkten und Angsträumen
- Fördern von Verkehrserziehung und gegenseitiger Rücksichtnahme zur besseren Verkehrskultur
- Erhöhen der objektiven und subjektiven Sicherheit
- Verbessern der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr
- Sichere Ausgestaltung von Schul- und Spielwegen

Stadtverträglich –

hochwertige Lebensqualität sichern

- Stärken der Nahmobilität, vor allem in den Stadtteilen und Nahversorgungsbereichen
- Aufwerten und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten der Aufenthaltsqualität
- Entwickeln und Sichern der Grünversorgung entlang der Verkehrswege sowie als prägender Faktor für das Stadtbild
- Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere von motorisiertem Durchgangsverkehr
- Erleichtern und Stärken der Netzdurchlässigkeit für den nichtmotorisierten Verkehr insbesondere in Ost-West-Richtung
- Stadtverträgliche und bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs (Parken)

Interaktiv –

offene Planungs- und Entscheidungsprozesse fördern

- Sensibilisierung auf die Auswirkungen des persönlichen Mobilitätsverhaltens
- Weiterentwickeln des Beteiligungsprozesses und Sichern von fortlaufenden Informationen zu verkehrsrelevanten Themen für die Bürger/innen
- Intensivierte Zusammenarbeit mit den Körperschaften auf regionaler und lokaler Ebene
- Berücksichtigung und Integration von (regionalen) Fachplanungen
- Fördern von Interdisziplinarität (Verzahnung Stadt-, Verkehrs-, Umwelt- und Freiraumplanung)
- Begleiten des Planungsprozesses durch geeignete Marketinginstrumente
- Evaluieren und ggf. Anpassung der Zielsetzungen

Finanzierbar –

Gesamtkosten der Verkehrssysteme beurteilen

- Beachten der gesellschaftlichen und ökologischen Folgekosten durch Verkehrsinfrastruktur
- Sicherung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen
- Prüfen der Förderkulissen und deren Potentiale bei Projektumsetzungen

Im Weiteren sind auf Grundlage der Leitbilder/ Planungsziele und der Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens entsprechende Prognosen zu erstellen sowie Szenarien zu entwickeln (Phase 3). Dazu sind anschließend geeignete Maßnahmenkonzepte unter Berücksichtigung der Leitbilder/Planungsziele auszuarbeiten und die Wirkungen zu bewerten (Phase 4). Die weiteren Phasen des Prozesses werden in guter Kooperation der Beteiligten beraten und umgesetzt.

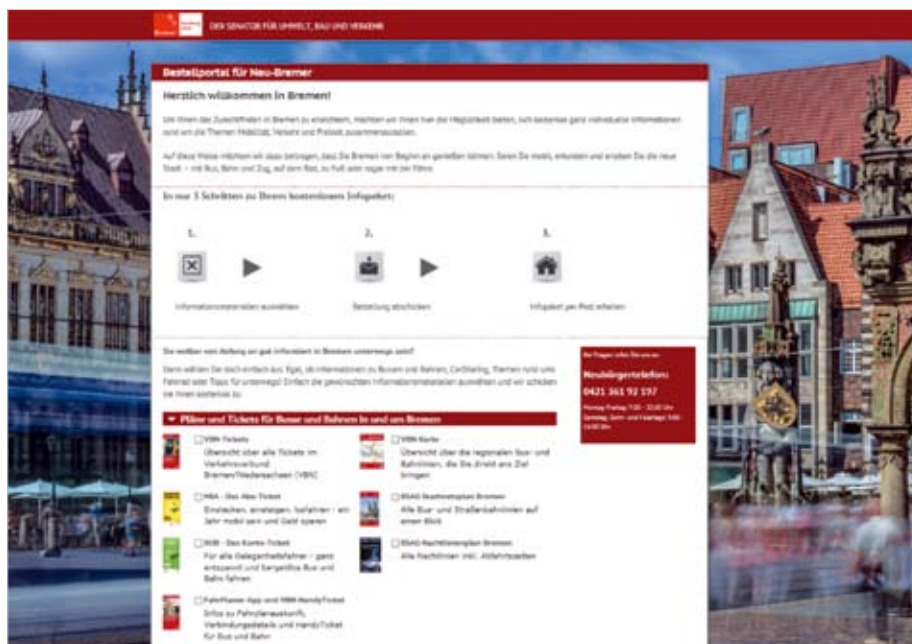
Mobilitätsberatung

für Neubürger/innen in der Stadtgemeinde Bremen

Aufgaben und Ziele

- Integration der Verkehrsangebote des Umweltverbundes in die Mobilitätsgestaltung der Neubürger
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Neubürgerberatung
auf der Website
www.bremen.de



Welches Verkehrsmittel nehmen Sie, um von hier nach dort zu fahren? – Das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen ist zumeist Ausprägung von Gewohnheiten und nur schwer zu beeinflussen. Daher bleibt die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels im Normalfall unverändert, solange diese weitgehend reibungslos funktioniert.

Gewichtige Veränderungen in der persönlichen Lebenssituation führen aber dazu, das Verhalten anzupassen und Pfade des Gewohnten zu verlassen. Auslöser ist z. B. der Wechsel des Wohnortes, mit dem eine Neuorientierung der persönlichen räumlichen Ziel- und Wegebeziehungen einhergeht. Menschen, die neu in eine Stadt oder Region ziehen, müssen sich orientieren und »neue Wege« für sich erschließen. Sie haben dabei erhöhten Informationsbedarf in Bezug auf das lokale Verkehrssystem.

Ein Wohnortwechsel ist für die Bürger/innen häufig geeigneter Anlass, um Mobilitätsgewohnheiten zu hinterfragen. Die Wege zur Arbeit, zum Einkauf und zu Freizeiteinrichtungen, praktisch der gesamte Alltag muss in dieser Umbruchsituation neu organisiert werden. »Brauchen wir noch beide Autos?« – »Wo sind die schönsten Radwege?« – »Welche Monatskarten gibt es?«. Diese und andere Fragen stellen sich Menschen beim Zuzug nach Bremen. Eine umfassende Information und ausführliche Beratung zu den Mobilitätsmöglichkeiten in Bremen trägt dazu bei, dass Verkehrsangebote des Umweltverbundes in die neue Mobilitätsgestaltung der Neubürger integriert werden.

Mobilitätsberatung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

In den letzten Jahren zogen jährlich etwa 28.000 Personen in die Stadtgemeinde Bremen, das entspricht rund 18.000 Haushalten. Es ist politische Zielsetzung, die häufigere Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im privaten Personenverkehr in Bremen zu fördern. Um die Voraussetzungen für eine vernetzte Verkehrsmittelwahl der Bürger/innen zu schaffen, steht ein integrierter Mobilitätsansatz im Fokus. Der motorisierte Individualverkehr soll damit verringert und der Stadtverkehr entlastet werden.

Das Konzept zur Mobilitätsberatung für Neubürger/innen bietet zwei Zugangswege an:

1. Der zukünftige Neubürger / die zukünftige Neubürgerin kann sich noch vor dem Umzug nach Bremen auf dem Stadtportal www.bremen.de über die verkehrlichen Möglichkeiten in Bremen informieren und online Informationsmaterial zu allen Verkehrsarten bestellen.
Bestellt wurde hauptsächlich der BSAG Stadtnetzplan Bremen (77,2 %), der VBN-Liniennetzplan (72,8 %) und die Übersicht über alle Tickets im VBN (60,6 %) bestellt.
2. Der Neu-Bremer / die Neu-Bremerin wird erst bei der behördlichen Anmeldung als Neubürger/in erkennbar und erhält daraufhin ein Willkommensschreiben und die Bestellkarte für Informationsmaterial vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Unterwegs mit Bus und Bahn – ÖPNV / SPNV

Straßenbahn und Stadtentwicklung

Bremen ist eine Straßenbahnstadt. Sie ist eine der wenigen Halbmillionenstädte, die keine Stadtbahntunnel in der Innenstadt hat. Die Straßenbahn prägt das Stadtbild von Bremen. Die Bremer Straßenbahn AG setzte 1990 als erstes Unternehmen in Deutschland auf den Einsatz von Niederflurstraßenbahnen. Vorrangschaltungen an den Ampeln lassen Busse und Bahnen auch im dichten Straßenverkehr zügig vorankommen. Der Netzausbau geht gut voran. Projekte werden mal schneller, mal in längeren Abstimmungsprozessen umgesetzt.

In den letzten Jahren konnte der Stadtteil Tenever endlich an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden. Außerdem wurde die Linie 1 an den Weser-Park im Bremer Osten angebunden. Einkaufen kann man hier nun auch attraktiv mit dem ÖPNV, zumal die Linie 1 dazu den Bahnhof Mahndorf anbindet, an dem neben der Regio-S-Bahn ebenfalls der Regional-Express nach Hannover, Norddeich und Bremerhaven hält.

Die Linie 4 nach Lilienthal ist nach langer Planungsgeschichte seit Mitte 2014 in Betrieb und somit ist Lilienthal eine der wenigen Straßenbahngemeinden in Niedersachsen.

In Bremen wird demnächst die Neue Vahr über die Querverbindung Ost schneller an die Innenstadt und die Obernstraße angebunden. Im Bremer Süden wird mit der Linie 1 und der Linie 8 in Huchting eine umsteigefreie Direktverbindung in die Innenstadt umgesetzt. Weiterhin wird die Anbindung der Nachbargemeinden Stuhr und Weyhe an das Bremer Straßenbahnnetz realisiert.



Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs begann auch in Bremen eine Änderung. Durch die Vergabe von Leistungen im Wettbewerb konnte mit der gleichen Summe das Angebot stufenweise verbessert werden. Für den Bremer Norden hat die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Farge-Vegesacker-Eisenbahn besondere Bedeutung. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Bremen bildet eine Schlüsselrolle für die Entwicklung der Häfen. Bremen benötigt leistungsfähige Hafenhinterland-Anbindungen auf der Schiene und zugleich auch mehr verfügbare Gleistrassen für die Regio-S-Bahn. Die Nachfrage würde schon heute auf einigen Abschnitten eine Taktverdichtung gestatten, aber die Bahntrassen hierfür sind nicht vorhanden. Schnelle ICE und langsame Güterzüge von und zu den Häfen teilen sich mit den S-Bahnen und anderen regionalen Personenzügen ein und dasselbe Gleis. Einige Züge sind schnell, andere langsam, andere halten an fast jedem Bahnhof. Das führt zu Kapazitätsengpässen, deren Abbau der Bremer Senat seit Jahren gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und dem Bundesverkehrsministerium entgegenwirkt. Taktverdichtungen für die Regio-S-Bahn und mehre neue Haltepunkte sollen die Schiene sowohl innerbremisch als auch für Ein- und Auspendler in den kommenden Jahren noch attraktiver machen. Im Bereich der Häfen agiert Bremen hier aktiv und baut die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr aus.

Das Bremer Straßenbahnnetz

Die Entwicklung seit 1960

Aufgaben und Ziele

- Straßenbahn ist das Kernelement eines zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes
- Standortfaktor für die Entwicklung von Quartieren und Wohnungsbaustandorten

Erste Niederflurstraßenbahn vor dem Bremer Rathaus, 1990



In der Aufbauphase der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts realisierte die Stadt Bremen mehrere große Neubausiedlungen, die zunächst nicht an die Straßenbahn angeschlossen waren; allen voran die Neue Vahr. In dieser Wachstumsphase Ende der 1950er- bis Anfang der 1970er-Jahre dachten die Stadtentwicklungsplaner recht intensiv über ein reines U-Bahn-System für Bremen nach. Erste vorhandene Straßenbahnstrecken wie die nach Findorff und Woltmershausen, wurden parallel zu diesen Überlegungen stillgelegt. Heute werden diese Stadtteile von hochfrequentierten Buslinien bedient; so dass diese seinerzeitigen Stilllegungen aktuell wieder hinterfragt und als mögliche Straßenbahnstrecken in zwei Szenarien des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) für den Prognosehorizont 2025 untersucht und bewertet wurden.

Nachdem eine echte U-Bahn nicht mehr zur Diskussion stand, begann der Ausbau der Straßenbahnlinien auf drei Abschnitten. Ende der 1960er-Jahre gingen die ersten als Stadtbahnstrecken geplanten Linien in die Neue Vahr bis Blockdiek (1967) und anschließend bis Osterholz (1968) in Betrieb. Sie verkehrten jeweils auf einem unabhängigen Bahnkörper. Mitte der 1970er-Jahre wurde dieser Netzausbau mit den Verlängerungen nach Huchting (1973) und Arsten (1976) abgeschlossen. Damit erhielten fast alle großen Wohnbaustandorte der Aufbauphase jeweils Straßenbahnanschlüsse. Eine Ausnahme bildete die Großsiedlung in Osterholz-Tenever.

Ende der 1980er-Jahre machte die Hansestadt mit der »Bremer Karte« – einer übertragbaren Monatskarte für Straßenbahn- und Busfahrten mit vielen, bei Sammlern hoch gehandelten Motiven – regelrecht Furore. Zu Beginn der 1990er-Jahre gehörte Bremen neben Kassel und München dann zu den ersten Städten in Deutschland, die ihren Fuhrpark konsequent auf Niederflurstraßenbahnen umstellten. Die damalige Entscheidung (basierend auf den Erfahrungen mit einem dreiteiligen 100%-Niederflur-Prototyp einer 100%-Niederflurstraßenbahn) anschließend 77 vierteilige 100%-Niederflur-Serienfahrzeuge zu beschaffen, führte in Verbindung mit hohen Laufleistungen der Fahrzeuge zu nicht vorhersehbaren konstruktions- und verschleißbedingten Mängeln. In der Folge steht nun eine vorzeitige, umfangreiche Ersatzbeschaffung von 67 Straßenbahnen an.

Sowohl Anregungen von Bürger- und Verkehrsinitiativen als auch politische Anforderungen sorgten Mitte der 1990er-Jahre dafür, dass die Verkehrsplanung in Bremen neu geordnet und ein erster Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet wurde. Parallel dazu diskutierte die Politik den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Ergebnis dieser Überlegungen war der Bau einer neuen Linie 4, zunächst nach Horn-Lehe. Der erste Abschnitt ging 1998 in Betrieb. Ebenfalls im Jahr 1998 und damit fast vier Jahrzehnte nach ihrer Gründung erhielt die Universität Bremen mit Verlängerung der Linie 6 eine Straßenbahnbindung.

Die traditionelle Einbindung der Straßenbahnplanung in die Baubehörde hat sich in Bremen als Erfolgsfaktor bewährt. Um Planung und Bau des Straßenbahnnetzes kümmern sich der Senator für Umwelt, Bau und

Verkehr und das der senatorischen Behörde nachgeordnete Amt für Straßen und Verkehr. Der Ausbau erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Bremer Straßenbahn AG, die für einige Bereiche eigenverantwortlich tätig ist. Das Projektmanagement erfolgt in der Regel durch die BSAG-Tochter Consult Team Bremen (CTB).

Basierend auf dem ersten Bremer VEP aus den 1990er Jahren nahmen die verantwortlichen Akteure weitere Ausbaustrecken im Straßenbahnnetz in Angriff. Die realisierten Entwicklungsschwerpunkte lagen im Süden (Verlängerung nach Arsten-Süd 1998) und im Nordosten (Verlängerung nach Borgfeld 2002). Das große Stadtentwicklungsgebiet der Überseestadt auf dem ehemaligen Hafenaerial erschlossen sie in einem ersten Abschnitt 2006. Eine nicht nachfragegerechte Bündelung zweier Linien von Straßenbahnstrecken wurde im Westen der Innenstadt aufgeteilt. Seither entwickelt sich dieser Standort für Dienstleistungen und Wohnungsbau ausgesprochen dynamisch. Neben hochpreisigem Wohnungsbau für das Eigentumssegment wurden die ersten großen Projekte mit gefördertem Mietwohnungsbau realisiert. In dem Anfang 2016 vom Bremer Senat beschlossenen Sofortprogramm ist die Überseestadt ein aktueller Wohnungsbauschwerpunkt, sodass ein neues Verkehrskonzept und damit auch die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für die neuen Wohnungsbaustandorte untersucht werden.

Die Straßenbahnstrecke durch die Neue Vahr wurde bis 2013 erheblich verlängert. Sie schloss die im Bundesprogramm Stadtumbau West sanierte, zum Teil sogar zurückgebaute Großwohnsiedlung Tenever erstmalig durch eine Straßenbahn an. Weiterhin wurde das Einkaufszentrum »Weser-Park« angebunden. Seit 2013 ist es am Bahnhof Mahndorf möglich, in den Regional-Express nach Hannover, Bremerhaven oder Oldenburg und in die S-Bahn umzusteigen.

Die Verlängerungen der Straßenbahnlinien über die Stadt- und Landesgrenze hinaus in die niedersächsischen Nachbargemeinden haben unterschiedliche Planungsgeschichten. Die Verlängerung der Linie vom Bremer Stadtteil Borgfeld in die niedersächsische Nachbargemeinde Lilienthal war dort politisch umkämpft. Als Ortsumgehung wurde eine Entlastungsstraße gebaut. Im Sommer 2014 ging die Straßenbahnverlängerung endlich nach etwa 20 Jahren Planungs in Betrieb. Bislang wachsen die Fahrgastzahlen auf dieser Verbindung stetig an.



Sowohl durch die beschriebenen Ausbauvorhaben, als auch durch – im Vergleich zu anderen Städten – eher punktuelle Stilllegungen von Strecken verfügt Bremen damit in weiten Teilen der inneren Stadt über ein sehr dichtes und durch die ausschließliche Führung an der Oberfläche auch im Stadtraum präsent Straßenbahnnetz. So werden der unmittelbare Zentrumsbereich mit der Domsheide als »guter Stube« der Stadt wie auch der Hauptbahnhof mit zahlreichen Straßenbahnlinien erschlossen. Dabei wird der öffentliche Raum sichtbar mitgestaltet, ebenso wie viele der angrenzenden Stadterweiterungen.

Eröffnung des Bahnhofes Mahndorf an der Endhaltestelle



Anbindung der Überseestadt an das Straßenbahnnetz

Im Rahmen des in 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans für Bremen stimmte man in den Jahren 2012 bis 2014 auch den weiteren Ausbau des Straßen- und S-Bahnnetzes ab.

Der ÖPNV wurde in zwei Szenarien des VEP besonders intensiv untersucht: einerseits im Szenario ÖV-Offensive, andererseits in Kombination mit Fahrrad- und Fußverkehrsmaßnahmen. Wegen der Reisezeitverhältnisse und der geringen durchschnittlichen Wegelänge der Bremer Bevölkerung wurde nach diesen Prüfungen mit Hilfe von Modellrechnungen die Aufnahme mehrerer avisierter Straßenbahnverlängerungen und Strecken in das Handlungskonzept nicht zur Umsetzung empfohlen. Zudem verlagert der im VEP untersuchte und beschlossene Ausbau der S-Bahn mit Taktverdichtung und zusätzlichen Haltepunkten das Fahrgastpotenzial auf einigen Achsen teilweise weg von der Straßenbahn, da die S-Bahn mit höheren Reisegeschwindigkeiten punkten kann.

Im Ergebnis des VEP stehen im Handlungskonzept an:

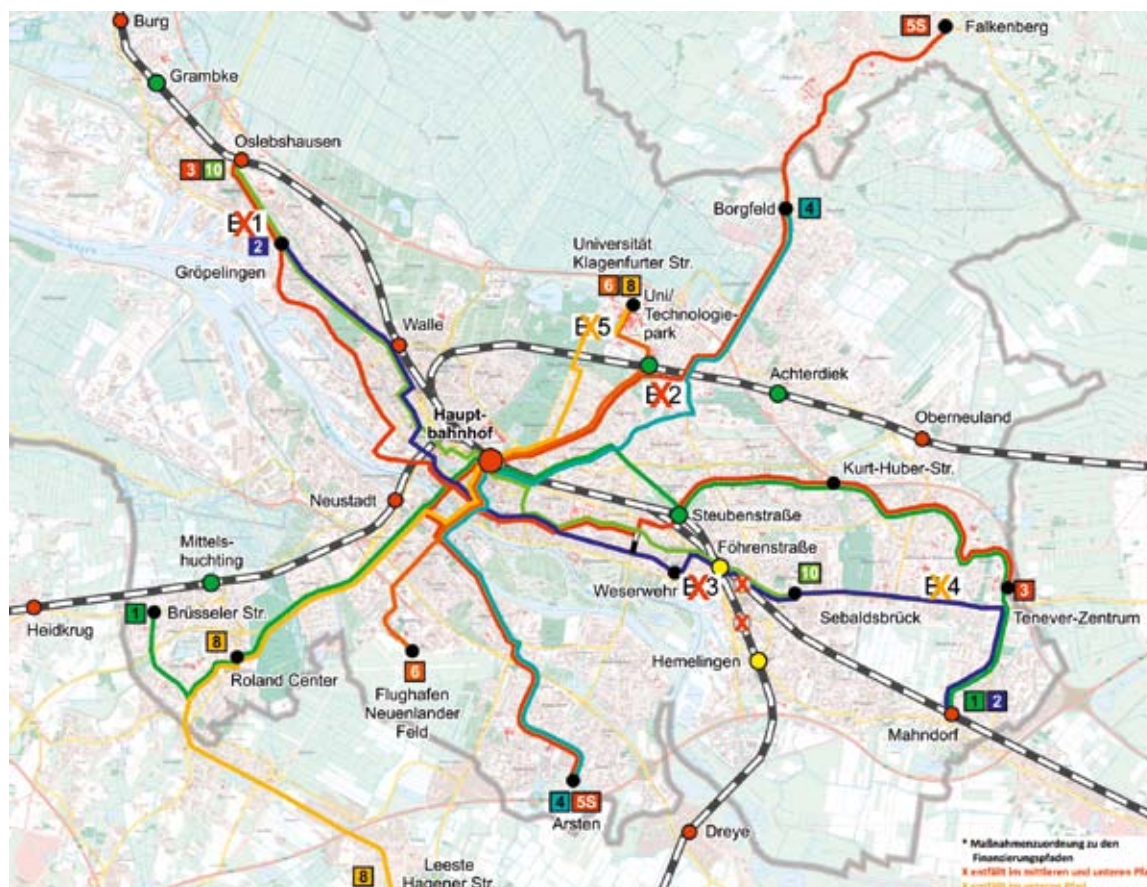
- die Verlängerung der Linie 2 vom Weserwehr (E 3 + E 4) über Sebaldsbrück und Osterholz weiter zum Bahnhof Mahndorf
- eine zweite Anbindung der Universität (E 5) über die Linie 8,
- eine Linienvknüpfung der Linien 4 und 6 (E 2)
- die Verlängerung der Linien 3 und 10 über Gröpelingen bis zum Bahnhof nach Oslebshausen (E 1)

Entlang dieser Linien sind in den kommenden Jahren Wohnungsbauvorhaben und Schwerpunkte der Stadtentwicklung vorgesehen. Für die Programmgebiete der Städtebauförderung wurden deshalb integrierte Entwicklungskonzepte erarbeitet und konkrete Projekte entwickelt, die die Straßenbahntrassen in die Stadträume einbinden und Haltestellen sowie Umsteigepunkte gestalten sollen.

Die Straßenbahn ist in Bremen nicht nur Kernelement eines weiterentwickelten zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes, sondern zugleich auch Standortfaktor für die Entwicklung von Quartieren wie Wohnungsbaustandorten und zentraler Bestandteil des öffentlichen Raumsystems der wachsenden Großstadt. Stadt- und Verkehrsplanung integriert zu betreiben, ist möglich und wird in Bremen praktiziert – sowohl auf der gesamtstädtischen Ebene als auch im stadtreionalen Kontext, auch zur besseren Erschließung der äußeren Stadt und der vielfältigen Innenentwicklungspotenziale.

Wie die Beispiele belegen, kann das Straßenbahnnetz auf Basis integrierter Planwerke im intensiven öffentlichen Dialog erfolgreich erweitert werden.

Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld nach Falkenberg – Eröffnung im Jahr 2014



Maßnahmen zum Straßenbahnnetz im Handlungskonzept des VEP

Eine 1 für Bremen

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf

Aufgaben und Ziele

- Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes zur Integration der Großwohnsiedlung Tenever und des Einkaufszentrums Weserpark
- Attraktive umsteigefreie Anbindung des Bremer Ostens mit der Straßenbahn
- Gute Umsteigemöglichkeiten zur Regio-S-Bahn und zum Regional-Express
- Gewinn für Umwelt und Klima

Die grüne Linie 1 von Osterholz über den Weserpark bis nach Mahndorf



»Zielnetz 2020«

Die Verlängerung von Straßenbahnlinien entlang stark frequentierter Verkehrsachsen und damit zum Teil bis an die Landesgrenzen oder ins Niedersächsische Umland ist seit vielen Jahren ein maßgebendes Projekt in der Bremischen Verkehrspolitik. Unter dem Motto »Zielnetz 2020« wurde im Jahr 2005 der Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes definiert. Hierzu gehört auch das Projekt »Verlängerung der Linie 1 nach Bremen-Mahndorf«. Diese Straßenbahnstrecke durch die Neue Vahr bis Blockdiek wurde erheblich verlängert und schloss die im Bundesprogramm Stadtumbau West sanierte, zum Teil zurückgebaute Großwohnsiedlung Tenever erstmalig durch eine Straßenbahn an.

Anliegerinformationen zum Fortschritt der Bauarbeiten

Nach Jahren der Planung und des Bauens entstand somit ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung der Stadtteile Osterholz und Mahndorf sowie für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region. Starke Gelenkbuslinien wurden wirtschaftlich sinnvoll durch die Straßenbahnverlängerung ersetzt. Immer mehr Menschen pendeln täglich zwischen Stadt und Umland. Und immer mehr Menschen interessieren sich für umweltfreundliche Mobilität; die Zahl der Fahrgäste des ÖPNV steigt weiter kontinuierlich.

Umsteigen zwischen Bahn, Straßenbahn und Bus in Mahndorf

Die Neubaustrecke der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 verläuft auf einer Länge von 4,8 Kilometern von der Haltestelle Züricher Straße über die St.-Gotthard-Straße und Otto-Brenner-Allee bis zur Osterholzer Heerstraße. Von dort führt sie weiter über die Hans-Bredow-Straße am Einkaufszentrum



ANLIEGERINFORMATION UMBAUWOCHELENDE 14.-15.4.2012

Am 11. April 2012 um 14:43

Restarbeiten in der Wendeschleife Züricher Straße

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
wir möchten Sie mit diesem Schreiben über die nächsten Arbeitsschritte informieren.

Am kommenden Wochenende müssen noch Arbeiten im Bereich der Haltestelle

Schweizer Eck (ehemals Züricher Straße) erfolgen.

Die Arbeiten werden am Samstag, dem 14.4.2012 sowie am Sonntag, dem 15.4.2012 jeweils von 6:00 bis 22:00 Uhr durchgeführt.

Die Linie 1 verkehrt während des Wochenendes dann nur bis zur Haltestelle Kurt- Huber- Straße, von dort aus gibt es einen Schienenersatzverkehr zur Haltestelle Nußhorn.

Unsere Baustelle ist für Sie leider mit Unannehmlichkeiten verbunden. Wir sind nach besten Kräften bemüht, die Dauer und das Maß der Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu beschränken. Wir würden uns freuen, wenn wir wie bisher auf Ihre Kooperation zählen dürfen.

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an die unten genannte Info-Nummer.

Träger

- Der Senator für Verkehr und Europa
- Amt für Straßenbahnen
- Bremer Straßenbahn AG



Letzte News

Am 04. Juni 2012 um 14:43
Straßenbahn raubt A den Schlaf

Am 01. März 2012 um 14:43
Frühjahrs-Journal

Weserpark vorbei bis zum Ehlersdamm. Dort schwenkt die Trasse in Richtung Süden und endet am Bahnhof Mahndorf mit direktem Zugang zur Eisenbahnlinie Bremen – Hannover.

Durch Verknüpfung der Straßenbahn an ihrer Endhaltestelle mit der Eisenbahn, verbunden mit Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen ist in Mahndorf ein wichtiger Umsteigepunkt in der Nähe der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen geschaffen worden. Seit 2013 ist es am Bahnhof Mahndorf möglich, in den Regional-Express nach Hannover, Bremerhaven oder Oldenburg und in die Regio-S-Bahn umzusteigen. Insbesondere die in Bremen ein- und auspendelnden Berufs- und Einkaufsverkehre haben hier ein attraktives Angebot für den Umstieg von Kfz und Fahrrad in den öffentlichen Nahverkehr – vorrangig mit dem Ziel, die Stadt vom Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten.

Mehrjährige Bauzeit mit Info-Management

Am 30. April 2010 erfolgte der erste offizielle Spatenstich zum Bau der Verlängerung der Linie 1 und schon zwei Jahre später am 26. März 2012, konnten rund vier Kilometer der Neubaustrecke in Osterholz-Tenever für den Betrieb freigegeben werden. Der letzte von drei Bauabschnitten ging im April 2013 in Betrieb. Damit wurde die Linie 1 insgesamt um fast fünf Kilometer verlängert.

Diese Großbaustelle bedeutete über mehrere Jahre für den Verkehr und die Anwohner große Belastungen und Einschränkungen. Deshalb wurde ein ausführliches, mehrsprachiges Info-Management eingerichtet, wozu u. a. kontinuierliche Anliegerinformationen, eine 24h-Info-Hotline und eine eigens eingerichtete Homepage gehörten. Erforderliche Umleitungen wurden während der jeweiligen Bauabschnitte in möglichst gleicher Art und Weise gefahren, um ständige Umstellungen weitestgehend zu vermeiden. Der für den Straßenbahnbetrieb notwendige Umbau der Kreuzung Hans-Bredow-Straße sowie der Umbau des Areals rund um den Bahnhof Mahndorf sind bautechnisch besonders hervorzuheben. Für den Umbau des Knotenpunktes in Richtung Endwendschleife mussten zwei Häuser weichen, und in der Straße Ehlersdamm wurde eine zu schmale Unterführung durch einen Neubau ersetzt. Die neue Unterführung misst nun 26,9 Meter und bietet ein komfortables Platzangebot für Straßenbahn, Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer. Abgerundet wird diese attraktive Lösung durch moderne, auch optisch ansprechende Lärmschutzmaßnahmen in Form von Gabionenwänden aus Steinkörben.



Eine Straßenbahnverlängerung über mehrere Kilometer in eine urban geprägte Struktur einzupassen, erfordert enge Abstimmung mit allen handelnden und entscheidenden Akteuren. Deshalb wurde in den betroffenen Stadtteilen der direkte Austausch gesucht. Sowohl mit den Ortsämtern und Beiräten in den Stadtteilen Osterholz und Hemelingen, als auch und insbesondere mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Dazu wurden »Marktplätze der Informationen« in öffentlichen Einrichtungen durchgeführt, mit dem Ziel, die Kommunikation zwischen Bürgern, Planern und Umsetzern direkt zu gewährleisten. Im Falle der Linie 1 ein Erfolgsmodell.

Attraktive Anbindung der Großwohnsiedlung Tenever an das Straßenbahnnetz



Bahnhof Mahndorf während der Umbauphase und bei der Eröffnungsfeier



»Grüne« Straßenbahnlinie 1

Die Verlängerung der Linie 1 nach Mahndorf ist für Bremen ein Gewinn. Nicht zuletzt durch das zusätzliche Mobilitätsangebot, sondern auch vor dem Hintergrund von Umweltbelangen. Denn die Linie 1 ist eine »Grüne Linie« geworden.

Der Ausbau ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die Straßenbahn ist als Verkehrsmittel besonders umweltfreundlich, denn sie erzeugt vor Ort keine Emissionen. Außerdem fährt die Linie 1 mit »grünem Strom«. Die neue Gleistrasse bis nach Mahndorf wurde, wo immer es möglich war, mit Rasen begrünt. Das gilt übrigens auch für viele vorhandene Streckenabschnitte, die erneuert werden mussten. In einem Praxistest werden dort noch 30 Oberleitungsmasten mit Kletterpflanzen begrünt.

Besonders hohe Bedeutung hatten Maßnahmen zur Energieeinsparung und somit zur Verminderung des Treibhausgases Kohlendioxid. Dazu wurden an der Linie 1 verschiedene Projekte verfolgt.

Moderne Straßenbahnen erzeugen beim Bremsen Strom und speisen diesen in die Oberleitung zurück. Zur besseren Nutzung wurden an zentraler Stelle ein Energiespeicher und eine Umformerstation gebaut. Dort wird die gelieferte Mittelspannung (Drehstrom) in die von den Straßenbahnen benötigte Spannung (600-Volt-Gleichstrom) umgewandelt. Auf dem Dach dieser Station ist zudem eine Photovoltaik-Anlage vorhanden, die Sonnenenergie in Strom verwandelt.

Attraktiv für den Bremer Osten

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 ist der Bremer Osten attraktiv an den schienengebundenen ÖPNV angebunden worden. Kürzere Wege, geringere Fahrzeiten und die Kombinationsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel schaffen ein modernes und komfortables Angebot für alle Verkehrsteilnehmer. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Linie 1 bestätigen diesen Planungsansatz aktuell und unterstützen damit den weiteren Ausbau des Straßennetzes.

Die Metropolregion wächst zusammen

Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal

Aufgaben und Ziele

- Straßenbahnanbindung der Nachbargemeinde Lilienthal mit Bremen
- Zusätzliche Verbindung von Bremen und Niedersachsen durch Brückenbau



Die neue Brücke über die Wümmeniederung

Die Linie 4 nach Lilienthal überschreitet Landesgrenzen

Die Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld nach Falkenberg eröffnete im August 2014 ein absolutes Novum in der bremischen Verkehrspolitik. Es ist die erste Straßenbahnstrecke, die eine niedersächsische Nachbargemeinde direkt mit Bremen verbindet und dabei die Landesgrenze überquert. Ein wichtiger Meilenstein mit Vorbildcharakter für die Entwicklung im Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für Bremen und die niedersächsischen Nachbargemeinden. Die neue Strecke bietet den zwischen Wohnung und Arbeitsstätte pendelnden Menschen ein umweltfreundliches Verkehrsangebot und steigert zudem die Erschließungsqualität innerörtlicher Geschäfts- und Einkaufsbereiche.

Von Borgfeld nach Falkenberg

Nach mehrjähriger Vorbereitungs- und Planungsphase wurde im Mai 2011 mit dem Bau der 5,5 Kilometer langen Strecke von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg begonnen. Sie beginnt an der ehemaligen Endhaltestelle in Bremen-Borgfeld und führt zunächst mittig über die Borgfelder Allee und danach in Seitenlage auf einem neu errichteten Brückenbauwerk durch die Wümmeniederung bis zur Landesgrenze mit Niedersachsen, wo die Flüsse Wümme und Wörpe gequert werden. Dieser auf

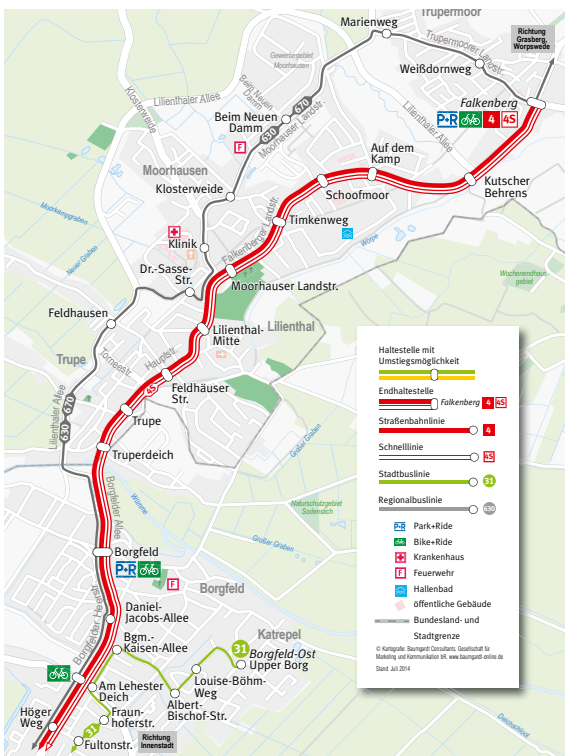
Hauptstraße in Lilienthal vor dem Bau der Linie 4

Bremer Gebiet liegende Streckenabschnitt ist größtenteils als Grünleis ausgebildet. Von dort verläuft die Strecke weiter über die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße, teils auf besonderem Bahnkörper und teils straßenbündig, mitten durch das Orts- und Geschäftszentrum Lilienthals bis zur neuen Endhaltestelle Falkenberg. Die komplette Umgestaltung des Straßenraumes im Ortskern hat zu einer deutlichen Verbesserung des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Lilienthal beigetragen. Die Wendeschleife der Straßenbahn ist am ehemaligen »Falkenberger Kreuz« entstanden. Diese Endhaltestelle ist als regionale »Mobilitäts-Drehscheibe« ausgestattet. Dort besteht die Möglichkeit, auf verschiedene Regionalbuslinien sowie auf das VBN-Plus Anrufsammeltaxi Lilienthal des Verkehrsverbundes umzusteigen. Zudem gibt es dort Park+Ride-Plätze für rund 140 PKW und eine Bike+Ride-Anlage für etwa 100 Fahrräder. Ein Taxenstand rundet das Angebot ab. An Wochenenden wird das Verkehrsangebot zusätzlich durch mehrere Nachtlinien ergänzt.



Aufgeständert durch die Wümmeniederung

Zur Querung des Überflutungsgebietes der Wümme entstand für die Straßenbahn ein neues Brückenbauwerk von knapp 100 Meter Länge mit einseitigem Geh- und Radweg, in direkter Nachbarschaft zur vorhandenen Brücke für den Kraftfahrzeugverkehr. Mit dem Brückenschlag wurde auch eine zusätzliche Verbindung zwischen den Bundesländern Bremen und Niedersachsen realisiert. Dabei ist die Tragfähigkeit der neuen Brücke vorausschauend so bemessen, dass für den Fall notwendiger Bauarbeiten am benachbarten Brückenbauwerk auch Kraftfahrzeuge über die neue Gleisbrücke umgeleitet werden können.



Grußwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

Landesgrenzen sieht man nicht, fühlt man nicht, sie interessieren vielleicht auch gar nicht, wenn man sich zwischen der Gemeinde Lilienthal und der Stadt Bremen hin und her bewegt.

Worauf es wirklich ankommt, das sind gute Verbindungen zwischen den angestrebten Zielen. Komfortabel, sicher und zuverlässig müssen sie sein. Deshalb haben wir hier in Lilienthal in den vergangenen Jahren in den Öffentlichen Personennahverkehr ebenso investiert wie auch in den Straßenbau.

Ob mit dem Pkw oder mit der »neuen Straßenbahn Linie 4«, wer aus Bremen zu uns kommen

möchte, oder wer aus unserer Gemeinde in die Nachbarstadt fahren möchte, hat immer gute Verbindungen. Beide – Stadt wie Gemeinde – profitieren von der ausgezeichneten verkehrlichen Infrastruktur.

Ein Beweis dafür ist die sehr stark gestiegene Nachfrage nach Bauland in Lilienthal. Mit der Straßenbahn-Verbindung ist die Bedeutung der Landesgrenze Bremen-Niedersachsen im Alltag noch weiter in den Hintergrund getreten – und es sind neue Chancen für die Entwicklung unserer Gemeinde entstanden.

Und darüber freuen wir uns sehr!

Willy Hollatz
Bürgermeister
der Gemeinde Lilienthal



Hauptstraße in Lilienthal nach dem Bau der Linie 4

Bürgerbeteiligung ernst genommen

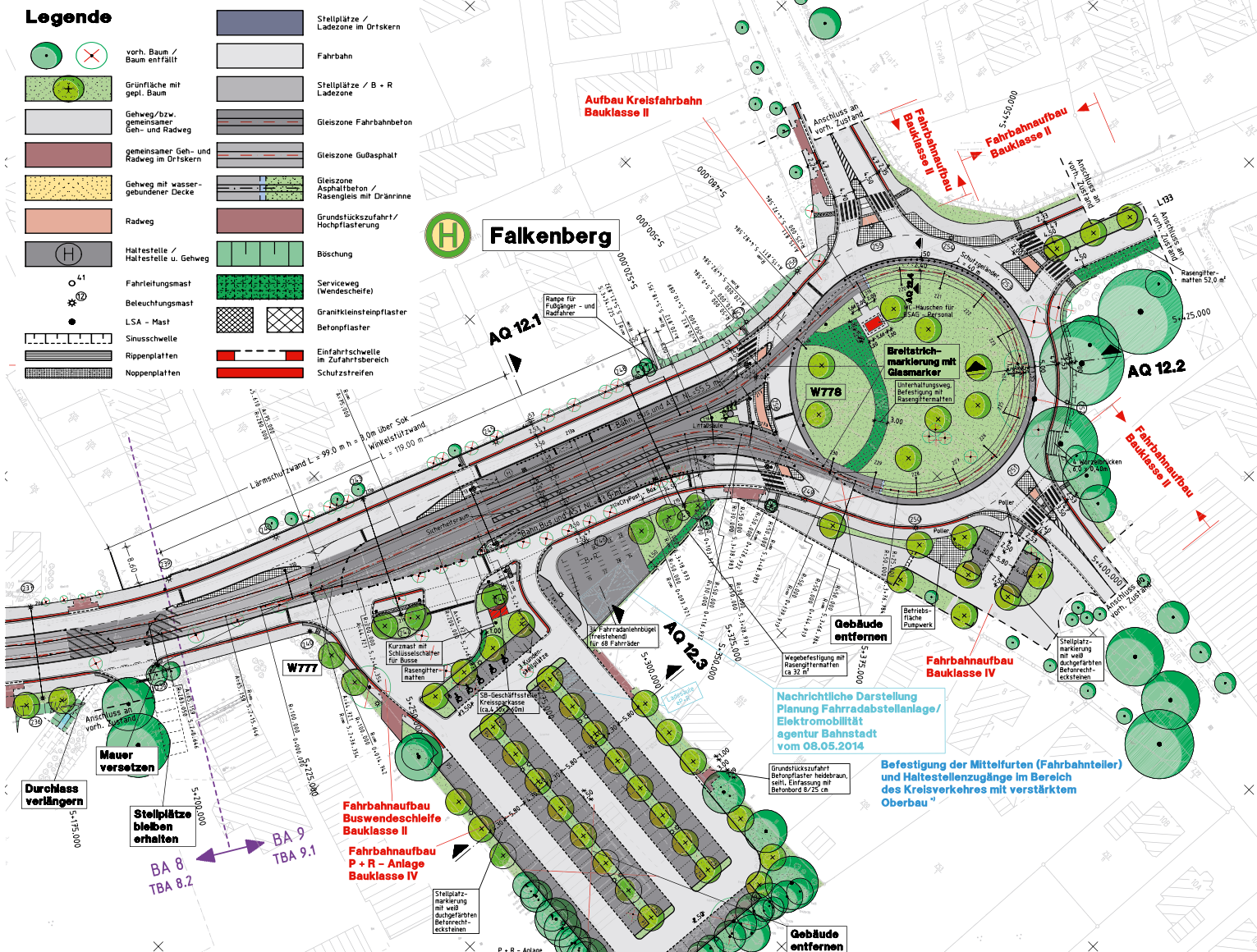
Der Gemeinderat in Lilienthal hatte bereits 1992 beschlossen, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowohl eine Ortsentlastungsstraße als auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg zu realisieren. 1994, zu einem Zeitpunkt als der bremeninternen zunächst notwendige Bau der Linie 4 über Horn-Lehe nach Borgfeld noch nicht existierte, wurden die grundlegenden Verträge mit Bremen unterzeichnet. Nach einer mehrjährigen Planungs- und Abstimmungsphase existierten bereits planfestgestellte Unterlagen. Den Weg frei machte dann ein Bürgerreferendum; im Jahr 2004 sprachen sich in einem Bürgerentscheid die LilienthalerInnen mehrheitlich für den Bau der Linie 4 aus. Im Herbst 2007 stimmten der Gemeinderat Lilienthal und die Bau-deputation Bremen dem Bau der Linie 4 zu. Das Planfeststellungsverfahren wurde wieder aufgenommen und im November 2008 ein sog. Eckpunktevertrag zwischen Lilienthal und Bremen geschlossen, der das Fahrtenangebot, dessen Qualität und die Zuschüsse der Gemeinde Lilienthal für den Betrieb und die Unterhaltung der Strecke festlegte.

Als Voraussetzung für die Umsetzung der Straßenbahnmaßnahme wurde in Lilienthal zunächst die Ortsentlastungsstraße gebaut. Hierdurch konnten die Einschränkungen für den Durchgangsverkehr während der Bauphase minimiert und das Ortszentrum dauerhaft entlastet werden.

Im weiteren Planungs- und Bauablauf wurde die Öffentlichkeit kontinuierlich auf Veranstaltungen informiert und dabei gleichzeitig ein Feedback aus der Bevölkerung eingeholt.

Während der dreijährigen Baumaßnahmen erfolgte ein begleitendes Informationsmanagement. Zentral in der Ortsmitte von Lilienthal war ein Info-Büro eingerichtet. Hier hatten Privat- und Geschäftsleute die Möglichkeit, sich über Bauabschnitte, Baufortschritte etc. zu informieren und ihre Anliegen vorzubringen. Zusätzlich wurde eine Telefon-Hotline eingerichtet. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und zum weitestgehend konfliktfreien Miteinander zwischen Anliegern und Ausführenden beigetragen.

Plan der Wendeschleife Falkenberg



Die Umwelt im Blick

Alle Baubeteiligten haben viel getan, damit Mensch und Umwelt durch den Bau und beim späteren Betrieb der Straßenbahn so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Besonderes Augenmerk war dabei u. a. auf das Natur- und Vogelschutzgebiet Borgfelder Wümmewiesen, mit dem hier beheimateten Fischotter, gelegt. Zum Schutz der Fauna fanden die Bauarbeiten außerhalb der Laichzeiten und der Hauptbrutzeit (Februar bis Ende Juni) statt. Notwendige Eingriffe in vorhandenen Baumbestand entlang der Neubausstrecke konnten durch umfangreiche Neupflanzungen parallel zur Strecke sowie in anliegenden Seitenstraßen mehr als kompensiert werden. Großer Wert wurde dabei auch auf die Auswahl der Bäume gelegt. Einheimische Arten wie Stieleiche und Winterlinde erhielten dabei bewusst den Vorzug vor anderen Arten.



Straßenbahn belebt den Wohnungsmarkt

Die Wümmе-Zеitung titelte in ihrer Ausgabe vom 15. Februar 2014: »Bauträger, Banken und Makler sehen Linie 4 und Straßenbild als treibende Kräfte«. Und die Schlagzeile der Weser-Report-Ausgabe vom 9. März 2014 lautete: »Bahn sorgt für neue Baugebiete«.

Seit dem Bau der Straßenbahn sind Bauplätze hier sehr begehrt. Dabei ist das nach Einschätzung von Immobilienfachleuten zwar nicht alleiniger Grund für die Nachfrage, aber doch eine wesentliche Kraft für die gesteigerte Nachfrage im Immobilienbereich.

Falkenberg: Mobilitäts-Dreh-scheibe mit Anschluss an verschiedene Regionalbuslinien. An Wochenenden: zusätzliche Nachtlinien



Daten und Fakten zur Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld nach Falkenberg

Beteiligte	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt Bau und Verkehr Bremen, Amt für Straßen und Verkehr Bremen, Bundesland Niedersachsen, Gemeinde Lilienthal, Wirtschaftsbetriebe Lilienthal GmbH, Bremer Straßenbahn AG, Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Consult Team Bremen
Bauzeit	Frühjahr 2011 bis Sommer 2014
Erschlossene Einwohner	17.000
Streckenlänge	Borgfeld – Lilienthal – Falkenberg: ca. 5,5 km
Fahrzeit	Fahrzeit der Neubaustrecke: 13 Minuten Fahrzeit Falkenberg bis Hauptbahnhof: 36 Minuten mit Linie 4S, 39 Minuten mit Linie 4
Haltestellen	7
Park and Ride (P&R)	rund 140 Stellplätze an der Endhaltestelle Falkenberg
Bike and Ride (B&R)	Auf dem P&R-Platz in Falkenberg ca. 100 Stellplätze, davon 40 überdacht. Weitere Fahrradabstellplätze an ausgewählten Haltestellen.
Streckenführung Straßenbahnlinie 4	Bremen/Arsten – Huckelriede – Buntentor – Domsheide (Zentrum) – Hauptbahnhof – Schwachhausen – Horn-Lehe – Borgfeld – Lilienthal – Falkenberg
Grünkonzept	Pflanzung von rund 500 Bäumen

Die Zukunft im Bremer Süden

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/Weyhe und Leeste

Aufgaben und Ziele

- Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes bis in die Niedersächsischen Nachbargemeinden
- Direkte Anbindung des Bremer Südens und der Nachbargemeinden an die Bremer Innenstadt
- Gewinn für Umwelt und Klima
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV



Linie 1 auf der BTE-Trasse in Huchting

Zielnetz 2010

Für den Ausbau des Straßenbahnnetzes wurde 1999 das Zielnetz 2010 entwickelt und vorgestellt. Das Konzept enthielt neue Strecken und Streckenverlängerungen über die bisherigen Endhaltestellen hinaus und somit mehr Direktverbindungen zwischen entlegeneren Stadtteilen und der Bremer Innenstadt. Auch die teilweise Nutzung vorhandener Eisenbahnstrecken zwischen dem Bremer Umland und der Bremer City wurde als wirtschaftliche Lösungen erkannt.

Die Straßenbahn ist ein umweltfreundliches, sicheres und zuverlässiges Verkehrsmittel. Wie alle anderen Großstädte in Deutschland hat auch Bremen einen massiven Pendlerstrom gerade zu den Hauptverkehrszeiten zu tragen, der sich insbesondere durch den Kraftfahrzeugverkehr auf den Ein- und Ausfallstraßen bemerkbar macht. Darauf baut die Verlängerung der

Straßenbahnlinien 1 und 8 in Bremen-Huchting und in die niedersächsischen Nachbargemeinden Stuhr und Weyhe auf.

Im Rahmen dieser Erweiterungsmaßnahme soll im Bremer Stadtteil Huchting von der derzeitigen Endwendeschleife am nördlichen Rand des Stadtteils die Straßenbahnlinie 1 bis zur Huchtinger Heerstraße verlängert werden, um den Stadtteil direkt und umsteigefrei an die Bremer Innenstadt anzubinden. Durch die Straßenbahnverlängerung erhält der Stadtteil zudem eine Aufwertung und Aktualisierung durch Umgestaltung der aus den 1960er Jahren stammenden Verkehrsinfrastruktur.

Zusätzlich soll die Straßenbahnlinie 8 über die Landesgrenze Bremen-Niedersachsen hinaus verlängert werden. Sie führt über die zumeist eingleisig vorhandene Gleistrasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn durch die Gemeinde Stuhr bis in den Ortsteil Leeste der Gemeinde Weyhe. Hiermit wird der Personenverkehr wieder belebt, der auf dieser Strecke bis 1955 stattgefunden hat.

Derzeitige Umstiegssituation am Roland-Center in Huchting



Wachsende Region

An der heutigen Endhaltestelle der Linien 1 und 8 beginnt zukünftig die Weiterleitung der Linien, die über die Stadtstraße Willakedamm auf die vorhandene Gleistrasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) führen soll. Bis zum Abzweig Heinrich-Plett-Allee verlaufen beide Straßenbahnlinien auf diesem ersten Streckenabschnitt gemeinsam.

Die 3,7 Kilometer lange Verlängerung der Linie 1 wird dann weiter über die Stadtstraße Heinrich-Plett-Allee bis zur künftigen Endwendeschleife an der Brüsseler Straße geführt. Auf zwei Abschnitten des heutigen Ringbusverkehrs in Huchting wird weiterhin Busverkehr angeboten, um die Erschließung dieser Ortsbereiche auch künftig zu gewährleisten: In der

Kirchhuchtinger Landstraße werden weiterhin die Regionalbusse und die Linien der Delbus verkehren. Zwischen der neuen Endwendeschleife Brüsseler Straße/ Huchtinger Landstraße und dem Roland-Center im Zuge der Huchtinger Landstraße wird ebenfalls eine Verbindung angeboten. Die Linie 8 wird weiter auf der vorhandenen BTE-Trasse über die Landesgrenze hinaus durch die Ortsteile Moordeich, Stuhrbaum und Brinkum der Gemeinde Stuhr sowie durch die Ortsteile Erichshof und Leeste der Gemeinde Weyhe verlaufen. Eine heute die Ortsteile Moordeich, Stuhrbaum und Brinkum bedienende Buslinie wird mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 eingespart.



Geplante Streckenführung der Linien 1 und 8 in Huchting und Weiterführung nach Stuhr auf der BTE-Trasse

*Willakedamm:
jetzige Situation
und Visualisierung
nach dem Umbau*



*Roland-Center:
jetzige Situation
und Visualisierung
nach dem Umbau*



Durch die Verlängerung der beiden Straßenbahnlinien 1 und 8 sind folgende Verbesserungen zu erwarten:

- Die Attraktivität des ÖPNV wird gesteigert: Die Nutzung einer eigenständigen und unabhängigen Trasse im Zuge eines BTE-Abschnittes ermöglicht einen zügigen als auch zuverlässigen und sicheren Verkehr. Im Abschnitt der Heinrich-Plett-Allee bietet ebenfalls eine weitgehend vom übrigen Verkehr getrennte Gleisanlage ein zügiges und pünktliches Vorankommen der Straßenbahn und ihrer Fahrgäste.
- Die Straßenräume werden im Zuge der Straßenbahnplanung neu gestaltet, hierdurch verbessert sich die Situation für Radfahrer, Fußgänger und den MIV. Zudem bieten sich erhöhte Verkehrssicherheit und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität.
- Die Neuordnung der Flächen am Roland-Center ermöglicht die Option, einen neuen Stadtplatz in Huchting zu integrieren.
- Die »Linie 1 Mittelshuchting« ermöglicht eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung von Sodenmatt und Kirchhuchting in die Bremer City. Daraus ergeben sich Verkehrsverlagerungen vom Pkw auf die Straßenbahn, und weitere Personenfahrten mit der Straßenbahn werden zusätzlich generiert. So nutzen neue Fahrgäste die Straßenbahn, die den ÖPNV heute unter anderem wegen des erforderlichen Umstiegs Bus – Straßenbahn am Roland-Center nicht nutzen.
- Die »Linie 8 Stuhr/Weyhe« stärkt das Einkaufszentrum Roland-Center. Kunden aus Stuhr und Weyhe bekommen erstmals eine komfortable, umsteigefreie Direktverbindung mit dem ÖPNV.
- Aus den Einzugsbereichen der Linien 1 und 8 ist die Hochschule Bremen direkt erreichbar.
- Die Wohn- und Gewerbegebiete zwischen Moordeich und Stuhrbaum sowie in Brinkum, Erichshof und Leeste erhalten eine direkte Straßenbahnanbindung zum Roland-Center und in die Bremer City. Davon profitieren Arbeitnehmer mit Arbeitsplätzen in der City, der Einzelhandel und Menschen, die zum Einkaufen oder zu kulturellen Veranstaltungen fahren wollen.
- Mit der Reduzierung von Pkw-Fahrten einher geht der Rückgang von Feinstaub und Abgasen wie CO₂, CO und NO_x.
- Die Bahnübergänge werden hinsichtlich der Verkehrssicherheit neu bewertet. Dort wo notwendig, werden die Bahnübergangsanlagen auch zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden und Fußgängern ergänzt oder erweitert.

Der Planungsprozess

Mit der Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting wurde 2005 begonnen. In einem zweiten Schritt im Mai 2008 wurde die Planung zur Linie 1 um den Teilabschnitt der Linie 8 erweitert, vom Abzweig in Höhe der Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze an der Varreler Landstraße. Das Planfeststellungsverfahren für die Ergänzung der Betriebsanlagen der BTE für den Betrieb der Linie 8 auf niedersächsischem Gebiet von der Landesgrenze bis zum künftigen Linienendpunkt in Weyhe-Leeste wurde im Juli 2009 im Auftrag der BTE bei der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover beantragt.

Im April 2010 folgt die Einleitung zum Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und die Verlängerung der Linie 8 bis Bremen Landesgrenze.

Im Herbst 2011 wurde die erste Planung in Bremen grundlegend überprüft. Dabei flossen Optimierungen aus dem Jahr 2010 ein. Dies erfolgte unter Bezugnahme, die Straßenbahn als ökologisches Verkehrsmittel auszubauen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass dabei die Eingriffe in die Natur und die Belastungen für die Anwohner/innen möglichst gering ausfallen und um einen transparenten und bürgernahen Planungsprozess herzustellen.

Bürgerbeteiligung

Zur Versachlichung der Diskussion, auch begründet durch die teilweise ablehnende Haltung in der Huchtinger Bevölkerung gegen die ursprünglich vorgelegten Unterlagen zum Straßenbahnprojekt wurden



mehrere Bürgerbeteiligungstermine sowie Rückmeldungen zu Änderungsmöglichkeiten der Planung via Internet durchgeführt.

*Visualisierung:
Haltestelle Soden-
matt*

Konkret gab es 2012 drei Bürgerforen, auf denen ausführlich diskutiert und in Arbeitsgruppen Vorschläge erarbeitet wurden. Dabei ging es insbesondere um Stadtentwicklungsperspektiven, das zukünftige ÖPNV-Netz aus Straßenbahn und Buslinien, die Eingriffsminimierung an der vorhandenen Gleistrasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn und der Heinrich-Plett-Allee. Die Situation für die planende Verwaltung war nicht einfach, da die Planung zu Beginn nicht im Dialog mit den Betroffenen vor Ort entwickelt und kommuniziert wurde. Viele der anwesenden Bürger/innen stellten das Projekt daher immer wieder grundsätzlich in Frage. Der abstrakt nachgewiesene volkswirtschaftliche Nutzen schien für sie als teilweise persönlich Betroffene nicht nachvollziehbar.



*Bürgerinformation
vor Ort*



Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Stuhr sind rund 33.000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie rund 82 qkm Gemeindefläche. Neben einer Vielzahl von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen verlaufen auch 2 Bundesautobahnen (A1, A28) und 4 Bundesstraßen (B6, B51, B322, B439) durch das Gemeindegebiet. Daher ist es wenig verwunderlich, dass die Frage nach dem Verkehr von morgen die Gemeinde Stuhr stetig beschäftigt.

Wurde der Individualverkehr vor einigen Jahrzehnten noch als Fortschritt angesehen, so werden jetzt auch die Nachteile des gewachsenen Straßenverkehrs deutlich. Emissionen und Straßenlärm sind zwei Stichworte, die dies treffend beschreiben. In ihrem Gemeindegebiet unterstützt die Gemeinde Stuhr in Zusammenarbeit mit örtlichen Versorgungsunternehmen die Elektromobilität, um den zuvor genannten Aspekten entgegen zu treten. Auch im Lärmschutzplan kommt dem Straßenverkehr eine besondere Beachtung zu.

Der Verkehr verbindet Nord und Süd sowie West und Ost. Viele dieser Verkehre laufen durch die Gemeinde Stuhr und kommen der Gemeinde Stuhr auch zugute. Die örtliche Wirtschaft profitiert von einpendelnden Arbeitskräften, Kundenverkehren und nicht zuletzt von der guten Erreichbarkeit. Viele Verkehre haben aber auch nicht die Gemeinde Stuhr zum Ziel, sondern ver-

folgen andere Ziele, z. B. das Ruhrgebiet. Hier handelt es sich um Verkehre, die von gemeindlichen Maßnahmen kaum beeinflusst werden können. Viele Verkehrsströme haben die Stadt Bremen zum Ziel und hier besteht die Möglichkeit, im Rahmen der guten nachbarschaftlichen Zusammenarbeit wirksame Maßnahmen für den Verkehr von morgen zu erzielen.

Es ist nicht Ziel, Stuhr »autofrei« zu machen, wohl aber ist es Ziel, den Individualverkehr gezielter zu lenken und der Bevölkerung gute Alternativen anzubieten. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bremen können gerade die bedeutenden überregionalen Straßen anders geführt werden, um den Verkehr innerorts anders zu lenken. Die Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs spielt dabei eine Rolle. Seit Jahren finanziert die Gemeinde Stuhr Buslinien, die Bremen und Stuhr verbinden. Ein weiteres Großprojekt ist die Anbindung Stuhrs an das Bremer Straßenbahnnetz. Ein Vorhaben, das seit längerem verfolgt wird und nunmehr in die Realisierungsphase kommt. Nach der Inbetriebnahme wird sich meiner Auffassung nach der eine oder andere Stau am Morgen oder am Nachmittag vermeiden lassen, da sowohl die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Stuhr als auch die der Stadt Bremen auf die Straßenbahn umsteigen.

Niels Thomsen

Bürgermeister der Gemeinde Stuhr



*Informations-
veranstaltungen
und Bürger-
beteiligung in
Arbeitsgruppen*

Eine weitere Ebene zur aktiven Bürgerbeteiligung bot der Einsatz einer Internetplattform, auf der die Möglichkeit geboten wurde, weitere Themen und Fragen anzuregen, welche umgehend von Sachverständigen beantwortet wurden.

Viele Menschen haben sich in den Arbeitsgruppen sowie auf der Internetplattform aktiv beteiligt. So wurden über die vorgelegten Optimierungen zur Planung hinaus weitere Verbesserungsvorschläge eingebracht, die bei der zu überarbeitenden Planfeststellungsunterlage berücksichtigt und weiter konkretisiert wurden.

Trotz der schwierigen und emotional geführten Debatte konnten dennoch erhebliche Verbesserungen der Planung aufgrund des Bürgerdialogs erzielt werden:

- Durch Anregungen der Bürger/innen wurden Eingriffe in Natur und Landschaft optimiert, deutlich weniger Bäume müssen für den Straßenbahnbau weichen.
- Teile der BTE-Trasse werden dort, wo es betrieblich möglich ist und zu Eingriffminimierungen führt, nicht zweigleisig ausgebaut.
- Fußläufige Zuwegungen zu den Haltestellen konnten durch Hinweise ortskundiger Anwohner optimiert werden.
- Die Führung im Bereich des Dorfplatzes Huchting wurde auf Wunsch des Stadtteilbeirats verändert und in die Werner-Lampe-Straße verlegt.
- Die Trassenführung in der Heinrich-Plett-Allee wurde von der ursprünglich verwaltungsseitig favorisierten Seitenlage der Straßenbahntrasse auf eine Führung in Mittellage verändert.

Vor Eröffnung des erneuten Planfeststellungsverfahrens wurden der Stadtteilbeirat, die politischen Fraktionen und die Bürger/innen erneut über die Änderungen der Planunterlagen informiert. Im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Stadtteil Huchting hatte die planende Verwaltung auch Raum für Diskussionen gegeben. Nach ausführlicher Diskussion der Planung in der Öffentlichkeit und Einarbeitung von Wünschen der Bürger/innen aus den Foren wurde für die geplante Straßenbahnverlängerung der Linien 1 und 8 am 16. Mai 2014 der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt und gleichzeitig der erste Planfeststellungsantrag zurückgezogen.

In der Zeit vom 16. Juni 2014 bis einschließlich 15. Juli 2014 lagen die Genehmigungsunterlagen in der Stadtgemeinde Bremen zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Wegen des länderübergreifenden Vorhabenbezuges wurden die Planunterlagen ebenfalls in den Gemeinden Stuhr und Weyhe zeitgleich öffentlich ausgelegt.

Alle Bürger/innen sowie die Träger öffentlicher Belange, deren Interessen durch das Vorhaben berührt werden, konnten Einwände gegen den Plan einbringen. Trotz umfangreicher Bürgerbeteiligungsverfahren und der Berücksichtigung vieler Anregungen und Änderungswünsche konnten grundlegende Abwehrhaltungen aus der Bevölkerung gegen die Planung nicht vermieden werden.

Mit Beschluss vom 1. Juni 2016 wurden für den bremischen Planungsraum zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich Linie 8 bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen die Pläne festgestellt.



Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herrn,

Für Kommunen hat das Thema Nachhaltigkeit im Verkehr einen hohen Stellenwert. Hier besteht eine der Hauptaufgaben darin, die täglich anfallenden Verkehrsströme möglichst umweltschonend und für die Menschen verträglich abzuwickeln. In wirtschaftlich und funktional so eng verflochtenen Regionen wie der unseren sind auch die vielen Pendler, die jeden Tag auf den verschiedenen Verkehrswegen zwischen Bremen und Niedersachsen unterwegs sind, ein wichtiger Faktor.

Die hohen Pendlerzahlen in der Region Bremen veranschaulichen zum einen die große Bedeutung des Oberzentrums Bremen für Weyhe und die anderen Nachbargemeinden. Sie sind zum anderen aber auch ein Beleg für die gute verkehrliche Anbindung und Vernetzung, die ein Berufspendeln überhaupt erst ermöglichen und alltagstauglich machen. Ein wichtiger Baustein hierfür ist neben einem leistungsfähigen Straßen- und Radwegenetz ein attraktiver, bedarfsgerechter und umweltverträglicher ÖPNV. In der Region Bremen wissen wir, dass die Grundlage hierfür durch engagierte gemeinde- und länderübergreifende

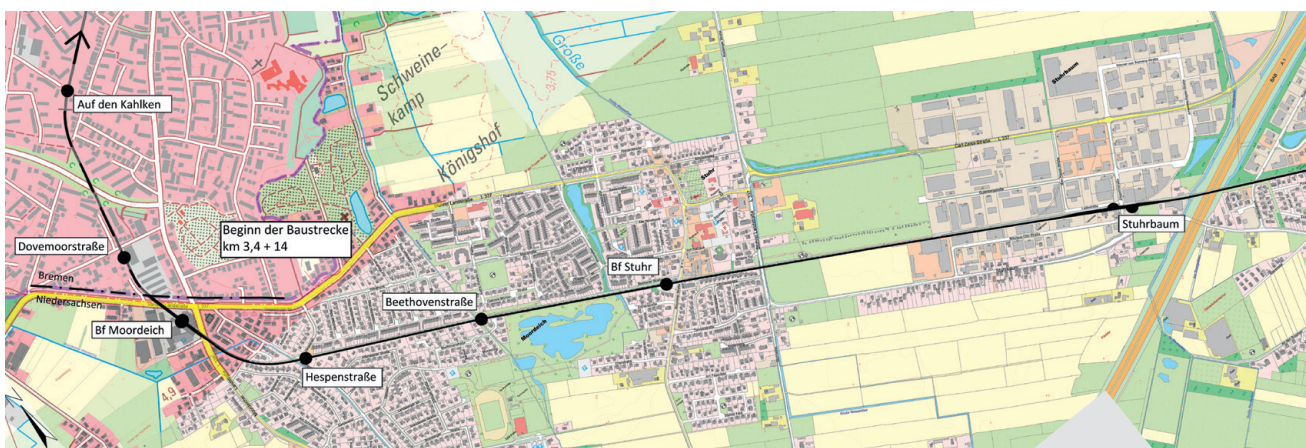
Zusammenarbeit und Planung, nicht zuletzt im Rahmen des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und des Kommunalverbands Niedersachsen/Bremen e. V., geschaffen wird.

Die Ergebnisse dieser erfolgreichen und über viele Jahre bestehenden Kooperation sind vielfältig. Sie reichen von einem attraktiven ÖPNV-Angebot über konzeptionelle Ansätze wie das Mobilitätskonzept des Kommunalverbands bis hin zu infrastrukturellen Großprojekten wie die Verlängerung von Straßenbahnlinie von Bremen nach Niedersachsen.

Aufbauend auf unserer guten Nachbarschaft wollen wir auch in Zukunft an der Vernetzung innerhalb der Region arbeiten und unseren Beitrag zu einer menschenfreundlichen und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung leisten.

Dr. Andreas Bovenschulte
Bürgermeister der Gemeinde Weyhe

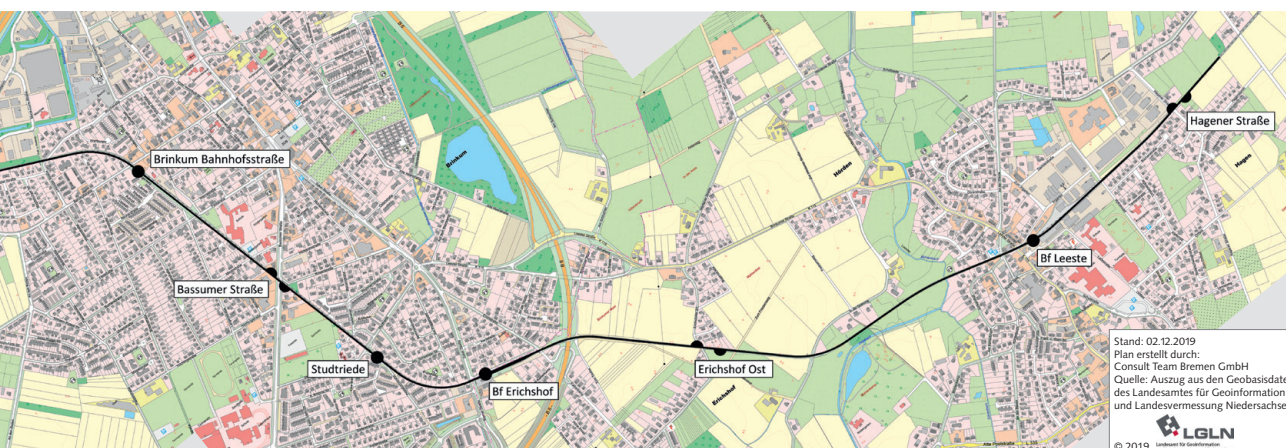
Verlängerungs-
planung der Linie 8
vom Bahnhof
Moordeich über
Brinkum bis nach
Leeste



Mit den Linienverlängerungen über die Landesgrenze hinaus und in die niedersächsischen Nachbargemeinden hinein wird nicht nur der dort lebenden Bevölkerung, sondern auch den Berufspendlern und Freizeitbesuchern ein attraktives Angebot gemacht. Die Schienenverbindung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe hat trotz des Urteils des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vom 26. August 2016 nichts von

ihrer herausragenden Bedeutung für das Zusammenwachsen der Region verloren. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gemeinsam mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe, mit der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn und der Bremer Straßenbahn AG mit der gebotenen Sorgfalt die Auswirkungen des Urteils prüfen und dann die nötigen Entscheidungen treffen, um das Projekt wieder aufs Gleis zu setzen.

Daten und Fakten Linie 1 bis Mittelshuchting, Linie 8 bis Landesgrenze	
Beteiligte	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Freie Hansestadt Bremen; Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr; Amt für Straßen und Verkehr; Bremer Straßenbahn AG; Consult Team Bremen, Bremen Thedinghauser Eisenbahn
Planung	Beginn 2005, erster Antrag auf Planfeststellung 2010, zweiter Antrag auf Planfeststellung bei gleichzeitiger Rücknahme des ersten: 2014. Bekanntmachung der Planfeststellung 01.06.2016 und Auslegung des Beschlusses vom 02.06.2016 bis 16.06.2016 Gegen den Beschluss wurden Klagen fristgerecht eingereicht.
Streckenlänge	Linie 1 ca. 3,7 km; Linie 8 ca. 0,6 km (bis Nds. Landesgrenze)
Bike & Ride	ca. 300 Fahrradabstellplätze
Haltestellen	7
Grünkonzept	ca. 280 neue Straßenbäume (zzgl. Ersatzpflanzungen)
Daten und Fakten Linie 8 ab Bremen, Landesgrenze, über Stuhr nach Weyhe-Leeste	
Beteiligte	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bremen Thedinghauser Eisenbahn; Gemeinde Stuhr; Gemeinde Weyhe; Freie Hansestadt Bremen; LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen; Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr; Bremer Straßenbahn AG; Consult Team Bremen,
Planung	Beginn 2008, Antrag auf Planfeststellung 2009, Bekanntmachung der Planfeststellung 25.03.2013. Gegen den Beschluss wurden Klagen fristgerecht eingereicht. Antrag auf Planänderung bezogen auf die Örtlichkeit der Wendeschleife in Leeste 2015 26.08.2016. Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses aus 2013 durch das Oberverwaltungsgericht Lüneburg. Die Urteilsbegründung lag zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Broschüre noch nicht vor.
Streckenlänge	Linie 8 ab Landesgrenze bis Weyhe-Leeste, Hagener Straße ca. 9,3 km
Park & Ride Bike & Ride	Bf Erichshof: 80 Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze; weitere Anlagen als Nachnutzung von Baustelleneinrichtungsflächen an weiteren Bahnhöfen in Koordination der Gemeinden Stuhr und Weyhe
Haltestellen	12
Grünkonzept	ca. 2,9 ha Ausgleichsflächen in Stuhr und Weyhe



Querverbindung Ost

Eine Straßennahlinie, die verbindet

Aufgaben und Ziele

- Bessere Verbindung der Quartiere im Bremer Osten
- Direktere Verbindungen zwischen der Neuen Vahr und der Innenstadt ohne umzusteigen
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Straßenbahnbetriebes durch neue Umleitungen im Störfall

Visualisierung:
Bennigsenstraße



Zwischen den Bremer Stadtteilen Vahr und Osterholz einerseits sowie Hulsberg, Peterswerder, Steintor, Ostertor und Mitte andererseits, bestehen starke Verkehrsbeziehungen. Bislang werden diese überwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Eine direkte Straßenbahnlinie durch das »Bremer Viertel« in Richtung Vahr und Osterholz könnte eine deutliche Entlastung ermöglichen und die Quartiere im Bremer Osten besser miteinander verbinden – und das mit umweltfreundlicher Elektromobilität in einem baulich stark verdichteten Umfeld.

Aus Wünschen können Verbindungen entstehen: Vor dem Hintergrund des erklärten Ziels, die Anteile der umweltfreundlichen Verkehre im Modal-Split zu erhöhen, hat die Bremer Politik die Planung einer doppelgleisigen Verbindung, der sogenannten »Querverbindung Ost« beschlossen. Im Mai 2012 erfolgte der Grundsatzbeschluss zur Querverbindung Ost, der auch integraler Bestandteil des ÖPNV-Ausbaus im VEP-Handlungskonzept ist. Der Bau soll nach gegenwärtiger Planung zeitnah umgesetzt werden.

Auf neuen Gleisen Richtung Vahr

Die Neubaustrecke soll in Verlängerung bestehender Gleise in der Georg-Bitter-Straße über die Kreuzung Bei den drei Pfählen/Hastedter Heerstraße hinaus im Zuge Bennigsenstraße, Stresemannstraße und Steubenstraße die Julius-Brecht-Allee erreichen.

Die zweigleisige Querverbindung Ost hat eine Länge von ca. 1.400 Meter und verläuft überwiegend auf einem separaten Bahnkörper, der im Hinblick auf Umwelt- und Stadtgestaltungsaspekte größtenteils als

Rasengleis gestaltet ist. Lediglich in einigen kürzeren Abschnitten, insbesondere bei den Unterführungen mit zwei vorhandenen Eisenbahnstrecken, soll die Neubaustrecke unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Gleichzeitig werden die vorhandenen Eisenbahnüberführungen für eine Durchfahrts Höhe für sämtliche Fahrzeuge von $\geq 4,00$ Meter angepasst. Bei Erhalt der vorhandenen Überführungen wird das Niveau der Fahrbahnoberfläche hier entsprechend angepasst.

Gut vernetzt im Bremer Osten

Durch die neue Straßenbahnstrecke soll eine direkte, schnelle und bequeme Verbindung zwischen den Bremer Stadtteilen entstehen. Damit sind die in den einzelnen Quartieren liegenden Kultur-, Freizeit- und Geschäftseinrichtungen direkt und ohne Umstieg zu erreichen. Zusätzlich reduzieren sich die Fahrzeiten zwischen den Zielen durch die dann mögliche direktere Linienführung. Die Fahrzeit einer künftig umstiegefreien Fahrt z.B. von der Vahr bis ins Zentrum wird künftig bis zu 10 Minuten Zeitersparnis für die Fahrgäste mit sich bringen.

Um dies erreichen zu können, wird das Liniennetz mit der Querverbindung Ost angepasst und zwei vorhandenen Straßenbahnstrecken der Linie 1 und der Linien 2 und 10 werden miteinander verknüpft. Für die neue Verbindung ist ein 10-Minuten-Takt vorgesehen. Zudem ergeben sich durch die neue Verbindung im bestehenden Netz noch mehr Verbesserungen.



Straßensituation zur Zeit und Visualisierung Bennigsenstraße: demnächst geradeaus bis zur Stresemannstraße und weiter bis zur Julius-Brecht-Allee



Straßensituation zur Zeit und Visualisierung Steubenstraße



*Übersichtsplan der neuen Quer-
verbindung Ost*

Straßenbahn-
strecken:
■ neu
■ vorhanden

Vor allem durch die Möglichkeit, im Störfall Straßenbahnen umleiten zu können und im Bedarfsfall zusätzliche Bahnen in das Netz auf kurzem Weg aus den zwei Betriebshöfen Vahr und Sebaldsbrück einzuspeisen, wird deutlich mehr Zuverlässigkeit des Straßenbahnbetriebes erreicht. Auch damit gewinnt der Fahrgast durch mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Leistungsfähigkeit im Fokus

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit sind die Straßenabschnitte der Neubaustrecke bereits in der Vorplanungs- und Entwurfsphase eingehend untersucht worden. Querschnittsgestaltung, Knotenpunktgeometrie und Lichtsignalsteuerung unterlagen dabei einem besonderen Augenmerk. Für die Gesamtstrecke wurde anhand der heute vorhandenen und für den Prognosehorizont veranschlagten Verkehrszahlen eine verkehrabhängige Simulation durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass dort auch mit der Straßenbahn zukünftig die Kraftfahrzeugverkehre leistungsfähig geführt und die vorhandenen Qualitätsstufen erhalten werden können.

Mit den Bürgern im Gespräch

Dieses Projekt wurde von Planungsbeginn an in einem Arbeitskreis mit Stadtteilbeirat, ADAC und Handelskammer sowie auf mehreren Bürgerforen und Informationsveranstaltungen für die an der Strecke anliegenden Gewerbetreibenden kommuniziert und begleitet. Unter der Überschrift »Marktplatz der Informationen« konnten sich Bürger/innen an themenbezogenen Einzelständen mehreren thematisch gegliederten gezielt bei den anwesenden Fachleuten informieren zu den Fragen der der Liniennetzänderungen, der Signalsteuerung, Baumstandorte und Ersatzpflanzungen, Straßenraumentwurf, Ergebnisse der Lärmschutzuntersuchungen und mögliche Ansprüche daraus, Bauablauf, den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens. Ein Vorgehen, das auch bei anderen Vorhaben bereits positive Resonanz erzeugt hat.

Marktplatz der Informationen: im Gespräch mit den Bürgern zu den einzelnen Themen



Das Planungsgebiet ist größtenteils durch Gewerbebetriebe, mehrere Autohäuser und einen Baumarkt geprägt. Deshalb, wurden gemeinsam mit der Handelskammer Bremen für Gewerbetreibende zusätzlich separate Informationsveranstaltungen durchgeführt. So konnten die von der Maßnahme direkt oder indirekt Betroffenen wichtige Informationen detailliert erfahren und ihrerseits eine Rückmeldung zu den Planungen geben. Für die Zeit der baulichen Umsetzung ist, wie schon bei anderen Vorhaben praktiziert, die Begleitung durch ein Informationsmanagement vorgesehen.

Ein kleiner Wald entsteht

Nicht immer lassen sich Eingriffe in die Natur bei der Umsetzung von Baumaßnahmen vermeiden, so leider auch hier. In Abstimmung mit allen zuständigen Behörden wurden Lösungen gesucht und gefunden, die solche Schritte auf das Notwendigste reduzieren und damit einen Beitrag zum schonenden Umgang mit diesen Ressourcen liefern. Gleichzeitig wirkt sich dieses Vorgehen positiv auf das stadträumliche Erscheinungsbild im Planungsbereich aus. Notwendige Eingriffe in den Naturhaushalt können durch Ersatz entlang der Strecke oder im näheren Umfeld der Maßnahme mehr als ausgeglichen werden. Dabei erhalten einheimische Baumarten bewusst den Vorzug vor anderen Gehölzen. Insgesamt ist die Pflanzung von rund 250 Bäumen geplant.

Im Trog unter der Bahn

Im Kreuzungsbereich mit den Bahnstrecken Bremen – Hannover bzw. Bremen – Osnabrück ist es wegen der Durchfahrtshöhe von 4 Metern und der zusätzlichen Fahrdrachtaufhängung erforderlich, das Straßenniveau abzusenken. Die Höhe der Nebenanlagen wird beibehalten. Aufgrund des Bodengutachtens soll die Straßenanlage in diesem Abschnitt jeweils in einem Trog aus wasserdichtem Stahlbeton in Rahmenbauweise geführt werden. Die Troglängen liegen bei ca. 100 Meter.



Der Bau des Troges erfolgt wegen hoher Anforderungen innerhalb einer wasserdichten Baugrube. Die Baugrubenwände werden so geplant und ausgeführt, dass der Bestand vorhandener Brücken nicht beeinträchtigt wird.

Die Vorteile der Querverbindung Ost auf einen Blick:

Direkte, schnelle und bequeme Verbindung zwischen Vahr, Blockdiek und Osterholz einerseits sowie den

Bereichen Ostertor, Steintor, Peterswerder und Hulsberg andererseits. Und das, ohne umzusteigen.

Direkte und bequeme Erreichbarkeit der Betriebe und Gewerbetreibenden im Bereich der Stresemanstraße/Steubenstraße aus Richtung Vahr oder östliche Vorstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Verbesserung des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel und weitere Steigerung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs im Bremer Osten.

Weitere Informationen: www.querverbindung-ost.de



Visualisierung:
Kreuzung
Stresemanstraße /
Steubenstraße

Daten und Fakten über die Querverbindung Ost

Beteiligte	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Freie Hansestadt Bremen, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Amt für Straßen und Verkehr, Bremer Straßenbahn AG, Consult Team Bremen
Planung	Beginn 2013, aktuell im Genehmigungsverfahren
Streckenlänge	ca. 1,4 km
Streckenführung	größtenteils separiert auf besonderem Bahnkörper
Gleiseindeckung	Rasen bzw. Gussasphalt
Schienenprofile	Rillenschiene Ri 59 N, Vignolschiene 49 E 1
Weichen	22 Weichen, 1 Kreuzung
Haltestellen	1
Grünkonzept	Pflanzung von rund 250 Bäumen

Mehr Angebot und Qualität

Die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Bremen

Aufgaben und Ziele

- Modal Split SPNV im Stadt-Umland-Verkehr erhöhen
- Attraktivität des SPNV zwischen Bremen und Bremerhaven steigern
- Verbesserung des innerstädtischen SPNV-Angebots in Bremen

*RE-Kreuz Bremen:
RE-Züge nach
Osnabrück und
Bremerhaven halten
zum Umstieg am
selben Bahnsteig*



Rahmenbedingungen

Bedingt durch die geographische Lage sind die Verkehrsbeziehungen mit der Region für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Land Bremen von großer Bedeutung. Alle SPNV-Linien überschreiten die Landesgrenzen und führen ins benachbarte Land Niedersachsen. Während auf dem Gebiet des Landes Bremen der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständiger Aufgabenträger für den SPNV ist, ist im niedersächsischen Umland die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zuständig. Das SPNV-System im Land Bremen und den angrenzenden niedersächsischen Gebieten besteht aus drei Produkten:

- RegionalExpress (RE)
- Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RS)
- RegionalBahn (RB)

Linien dieser genannten Produkte sind jeweils zusammengefasst zu sog. Teilnetzen. Für jedes Teilnetz werden die Verkehrsleistungen separat ausgeschrieben und vergeben. Auf dieser Grundlage bestehen aktuell im Land Bremen sechs Verkehrsverträge mit SPNV-Verkehrsunternehmen.

*Diesellokomotiven
der NDB auf der
Farge-Vegesacker
Eisenbahn im Jahr
2007*



Die bisherige Entwicklung des SPNV-Systems

Die wesentlichen Meilensteine der bisherigen Entwicklung des SPNV-Systems werden im Folgenden dargestellt.

2003: Aufbau des RE-Netzes

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wurde das RE-Netz im Land Bremen entsprechend den Zielvorstellungen aus dem SPNV-Nahverkehrsplan 2003 vollständig umgesetzt. Der RE verbindet die Oberzentren untereinander und mit wichtigen benachbarten Zentren. Er hält nur auf nachfragestarken Stationen, zum Einsatz kommen lokbespannte Doppelstockzüge.

2004 bis 2011: Aufbau des RB-Netzes

Seit dem Fahrplan 2004 entspricht auch das RB-Netz auf drei der vier Linien den im SPNV-Nahverkehrsplan 2003 formulierten Zielvorstellungen. Die RB verkehrt in der Regel auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken in der Region. Auf der vierten RB-Linie von Bremen über Soltau nach Uelzen konnte im Dezember 2011 im Rahmen einer Neuvergabe des Teilnetzes »Heidekreuz« das Angebot vertaktet und verdichtet werden.

2007: Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV

Die Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) für den SPNV im Dezember 2007 verfolgte das Ziel, die Anbindung des »Bremer Nordens« an die Bremer City (rd. 30 km entfernt) zu verbessern, den Umweltverbund – insbesondere Schiene und elektrische Mobilität – zu stärken und damit die Wirtschaftlichkeit im SPNV weiter zu verbessern. Zu diesem Zweck wurden 7 Haltepunkte neu eingerichtet.

2010: Betriebsaufnahme des Hanse-Netzes zwischen Bremen und Hamburg

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist das Angebot zwischen Bremen und Hamburg neu konzipiert worden. Neu verkehren seitdem zwei Nahverkehrsprodukte im angenäherten 30-Minuten-Takt. Abwechselnd bedient ein schneller RE nur wenige Zwischenhalte und eine RB alle Halte entlang der Achse. Die Zahl der Direktverbindungen sowie das Platzangebot zwischen Bremen und Hamburg hat sich damit im Nahverkehr annähernd verdoppelt. Die Auslastung der langsameren, vorher nur von Bremen Hbf. bis Rotenburg/Wümme verkehrenden Linie, konnte erheblich verbessert werden.



Liniennetz des SPNV im Gebiet des VBN für 2015/2016

Legende

RegionalExpress	
RE1 Hannover - Emden/Norddeich	DB BAHN
RE4 Bremen - Hamburg	DB BAHN
RE8 Bremerhaven-Lehe - Hannover	DB BAHN
RE9 Bremerhaven-Lehe - Osnabrück	DB BAHN
RE18 Wilhelmshaven - Osnabrück	NordWestBahn
RE19 Bremen - Wilhelmshaven	NordWestBahn
IC	DB BAHN
REGIOBAHN	
RS1 Bremen-Farge - Verden	NordWestBahn
RS2 Bremerhaven-Lehe - Twistringen	NordWestBahn
RS3 Bremen - Bad Zwischenahn	NordWestBahn
RS4 Bremen - Nordenham	NordWestBahn
RegionalBahn	
RB33 Cuxhaven - Buxtehude	evb
RB37 Bremen - Uelzen	erix
RB41 Bremen - Hamburg	DB BAHN
RB58 Bremen - Vechta/Osnabrück	NordWestBahn
RB76 Rotenburg(W) - Minden	DB BAHN

VBN-Land
 Ⓢ Barrierefrei erreichbare Bahnsteige; Einstieg in der Regel mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe möglich.

2010/2011: Start der Regio-S-Bahn-Linien RS2, RS3 und RS4 und der RS1 (2011)

Zentrales Projekt zur Verbesserung des SPNV in der Region Bremen war der Aufbau des regionalen S-Bahn-Systems »Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen« (RS). Die RS verkehrt auf den elektrifizierten Hauptstrecken, bedient alle Stationen und verknüpft die Region mit den Oberzentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg.

Erste Überlegungen zur Einführung einer S-Bahn in Bremen datieren aus den 1970er Jahren. Das Konzept sah ein monozentrisches Netz mit drei Durchmesserlinien vor, die fast ausschließlich auf bereits bestehenden Eisenbahnstrecken geführt wurden. In den Folgejahren wurde das Konzept mehrfach variiert, auch das Modell einer Regionalstadtbahn wurde um die Jahrtausendwende umfangreich untersucht. Letztendlich kam aufgrund der hohen Kosten keines der von Beginn an nur mit zusätzlicher Infrastruktur möglichen untersuchten S-Bahn-Systeme zur Umsetzung.

Das in den Jahren 2010 und 2011 umgesetzte System einer Regio-S-Bahn nutzt ausschließlich die vorhandene Schieneninfrastruktur und verkehrt im Mischbetrieb mit dem übrigen Personen- und Güterverkehr.

Nur die Strecke der FVE musste grundlegend für den S-Bahnbetrieb erneuert werden. Größer ist der Umbauebedarf bei den Stationen; diese werden im gesamten Netz umfassend modernisiert und mit 76 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet, um einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge der Regio-S-Bahn vom Typ Coradia Continental zu gewährleisten.

Die Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn erfolgte in zwei aufeinanderfolgenden Jahren. Die erste Stufe des Regio-S-Bahn-Netzes bestand aus den Linien RS 2 bis RS 4, die im Dezember 2010 ihren Betrieb aufnahmen. Die RS 1 folgte ein Jahr später. Grundsätzlich wird auf den Linien RS 2 bis RS 4 ein 60-Minuten-Takt gefahren mit einzelnen Verstärkern zu den Hauptverkehrszeiten. Auf der RS 1, die eine wichtige innerbremische Verbindungsfunktion übernimmt, wird innerhalb Bremens ein 30-Minuten-Takt gefahren, auf dem Abschnitt nach Verden ein 60-Minuten-Takt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet, auf dem Ast nach Verden auf einen 30-Minuten-Takt.

Dieseltriebwagen der evb im Hauptbahnhof Bremerhaven



2013: Inbetriebnahme des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen

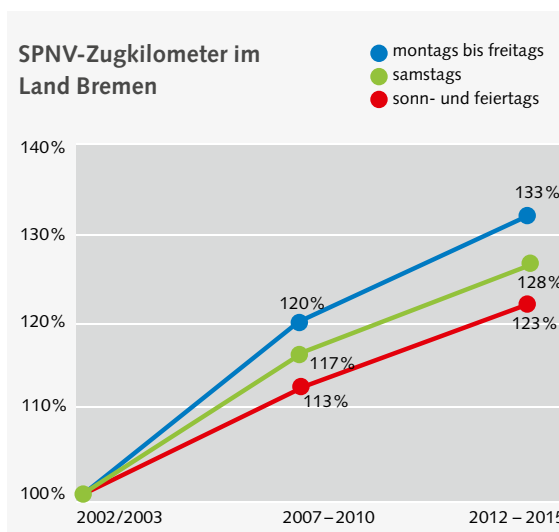
Der Fahrplanwechsel im Dezember 2013 stand im Zeichen der Weiterentwicklung des RegionalExpress-Netzes. Der Betrieb auf dem »Expresskreuz Niedersachsen/Bremen« mit den Endpunkten Hannover, Osnabrück, Norddeich und Bremerhaven begann.

Kreuzungs- und Verknüpfungspunkt aller Linien ist der Bremer Hauptbahnhof. Nach über 10 Jahren gibt es damit erstmals wieder regelmäßige Direktverbindungen zwischen Bremerhaven und Hannover im schnellen Personenverkehr. Zwischen Bremen und Emden wird der 2-stündliche RE durch den ebenfalls 2-stündlich verkehrenden IC ergänzt, der auf dieser Relation neu mit sämtlichen Tickets des Nahverkehrs genutzt werden kann. Damit wurde eine entsprechende Regelung, die Bremen und Niedersachsen mit der DB Fernverkehr AG vereinbart haben, bundesweit erstmalig umgesetzt. Alle Teilstrecken des Expresskreuzes werden nun ganztägig und an allen Tagen der Woche im 1-Stunden-Takt bedient.

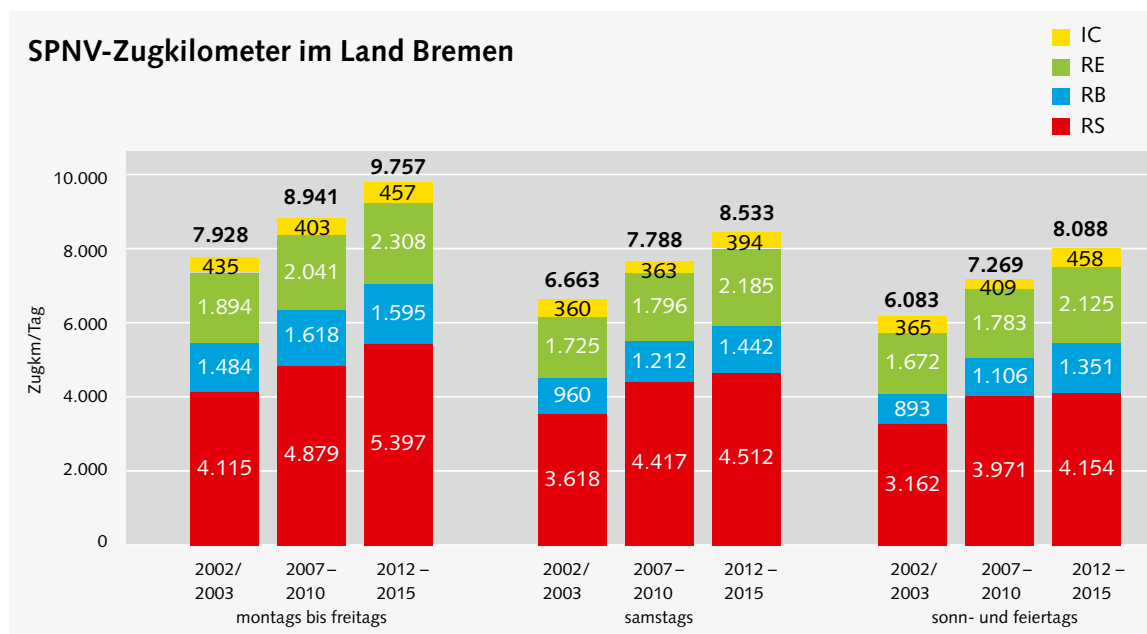
In der Summe sind die konsequenten Angebotsverbesserungen der vergangenen 10 Jahre im Land Bremen in der unteren Grafik zusammengefasst. Diese zeigt die Veränderungen in absoluten Zahlen und unterscheidet dabei nach Produktkategorien. Die rechte Grafik verdeutlicht die relativen Veränderungen der Zugkilometer für jede Tagesart (Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag). Die Grafiken zeigen, dass seit

der Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans im Jahr 2002 die Zahl der bestellten Zugkilometer im Land Bremen nochmals um ca. 20 Prozent gestiegen ist, am Wochenende etwas stärker als an Werktagen. Besonderen Anteil an der Angebotsentwicklung haben die Regio-S-Bahn und der RegionalExpress zwischen Bremen und Bremerhaven, am Wochenende zusätzlich auch die Regionalbahnen.

Seit der Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft durch das Land Bremen im Jahr 1996 wurde das bestellte Angebot sogar um rund 45 Prozent ausgeweitet.



Relative Entwicklung des SPNV-Angebots nach Tagesarten



Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Produktkategorien

IC: nur mit SPNV-Tickets nutzbare Fahrten berücksichtigt

Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Ein wesentliches Element der 1996 bundesweit eingeführten Regionalisierung des SPNV ist der Wettbewerb um Verkehrsdienstleistungen. Ziel ist es dabei, die Qualität zu steigern und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdienstleistungen zu verbessern. Die Durchführung von Wettbewerbsverfahren schafft darüber hinaus die notwendigen finanziellen Spielräume, um z.B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Finanzhilfen bei Maßnahmen zu unterstützen, die im besonderen Interesse des Landes Bremen liegen. Hierzu zählen z.B. der barrierefreie Ausbau und die Modernisierung von Bahnhöfen oder die Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV.

Da alle SPNV-Linien im Land Bremen die Landesgrenzen überschreiten, werden Wettbewerbsverfahren

ausschließlich gemeinsam mit dem benachbarten Aufgabenträger LNVG durchgeführt. Grundlage für die Wettbewerbsverfahren sind sogenannte Teilnetze, in denen zu vergebende Verkehrsleistungen entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und technischen Randbedingungen zusammengefasst werden.

Bis auf das Expresskrenz Niedersachsen/Bremen sind bereits alle Teilnetze im europaweiten Wettbewerb vergeben worden. Das Expresskrenz soll voraussichtlich zum Dezember 2021 erstmalig im Wettbewerb vergeben werden. Für die Teilnetze Hanse-Netz und Weser-Ems ist bereits das zweite Wettbewerbsverfahren durchgeführt worden.

Teilnetze des SPNV-Wettbewerbsverfahrens



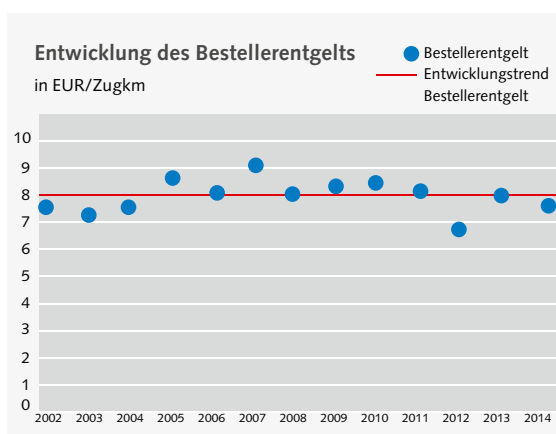
Aktuelle Vergaben

Teilnetz	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Laufzeit Verkehrsvertrag	Aufgaben-träger	Verkehrsleistung (Mio. Zugkm)
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen (RE1, RE8, RE9)	DB Regio	Dez. 2013 – Dez. 2022	LNVG	3,83
			Reg. Hannover	0,69
			Bremen	0,60
			NWL	0,08
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RS1, RS2, RS3, RS4)	NordWestBahn	Dez. 2010 – Dez. 2021	LNVG	2,9
			Bremen	1,8
Hanse-Netz (RE4, RB41)	metronom	Dez. 2010 – Dez. 2018	LNVG	3,93
			Hamburg	0,86
			Bremen	0,37
Weser-Elbe-Netz (RB33)	evb	Dez. 2011 – Dez. 2021	LNVG	1,22
			Bremen	0,18
Heidekreuz (RB37)	erixx	Dez. 2011 – Dez. 2019	LNVG	2,09
			Reg. Hannover	0,33
			Bremen	0,07
Weser-Ems-Netz (RE19, RB58)	NordWestBahn	Dez. 2006 – Dez. 2016	LNVG	3,96
			NWL	0,19
			Bremen	0,10

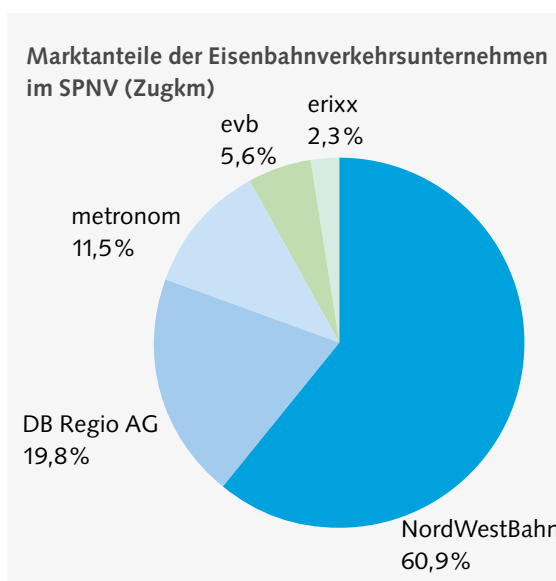
Durch den konsequenten Wettbewerb und steigende Fahrgastzahlen konnte das Ziel eines qualitativ hochwertigen SPNV bei gleichzeitig besserer Wirtschaftlichkeit erreicht werden. So ist das durchschnittliche Bestellerentgelt, das Bremen für SPNV-Leistungen zahlt, mit rund 8 EUR/Zugkm in den vergangenen 10 Jahren in etwa konstant geblieben. Im gleichen Zeitraum wurde der eingesetzte Fahrzeugpark vollständig erneuert, gleichzeitig waren z.B. im Bereich der Infrastruktur für die Nutzung der Strecken und Haltepunkte deutliche Preissteigerungen zu verkräften. Diese Infrastrukturkosten für den SPNV-Betrieb, die über 40 Prozent der Produktionskosten ausmachen, sind in den vergangenen Jahren bundesweit um etwa 35 Prozent gestiegen. Auch höhere Personal- und Energiekosten konnten aufgefangen werden.

Mit der Einführung der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb hat sich auch die Betreiberlandschaft im SPNV durchgreifend verändert. Den größten Marktanteil an der Verkehrsleistung im Land Bremen hat die NordWestBahn, gefolgt von DB Regio AG und metronom. Nicht berücksichtigt ist dabei der teilweise ebenfalls für den Nahverkehr freigegebene Fernverkehr, da es sich hier um eigenwirtschaftliche Leistungen der DB Fernverkehr AG handelt.

Insgesamt haben sich mit der Marktöffnung im Zuge des Wettbewerbs leistungsfähige Eisenbahnverkehrsunternehmen etabliert, die einen qualitativ hochwertigen SPNV anbieten, der durch stetig steigende Fahrgastzahlen positiv angenommen wird. Diese erfolgreiche Strategie soll auch in der Zukunft fortgesetzt werden.



Durchschnittliches Bestellerentgelt



Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV an der Betriebsleistung (Zugkm) im Land Bremen

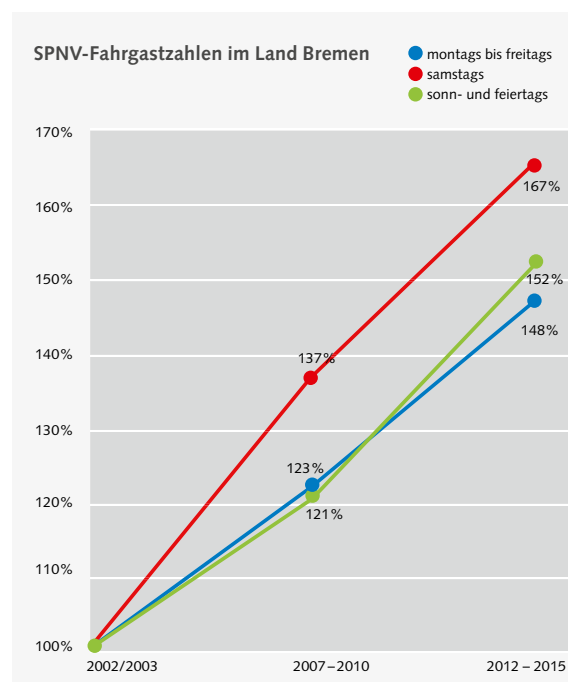
Die Entwicklung der Nachfrage im SPNV

Im Vergleich zu dem seit dem Jahr 2003 um 20 % verbesserten Verkehrsangebot hat die Nachfrage (Linienbeförderungsfälle) in den vergangenen Jahren im Land Bremen mit rund 50 % überproportional zugenommen. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich auch im SPNV im gesamten VBN-Gebiet. Die Zahlen der periodischen Verkehrserhebungen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) zeigen die Nachfrageentwicklung im SPNV (Linienbeförderungsfälle) im Land Bremen in 3 Erhebungszyklen (2002/2003, 2007–2010, 2012–2015).

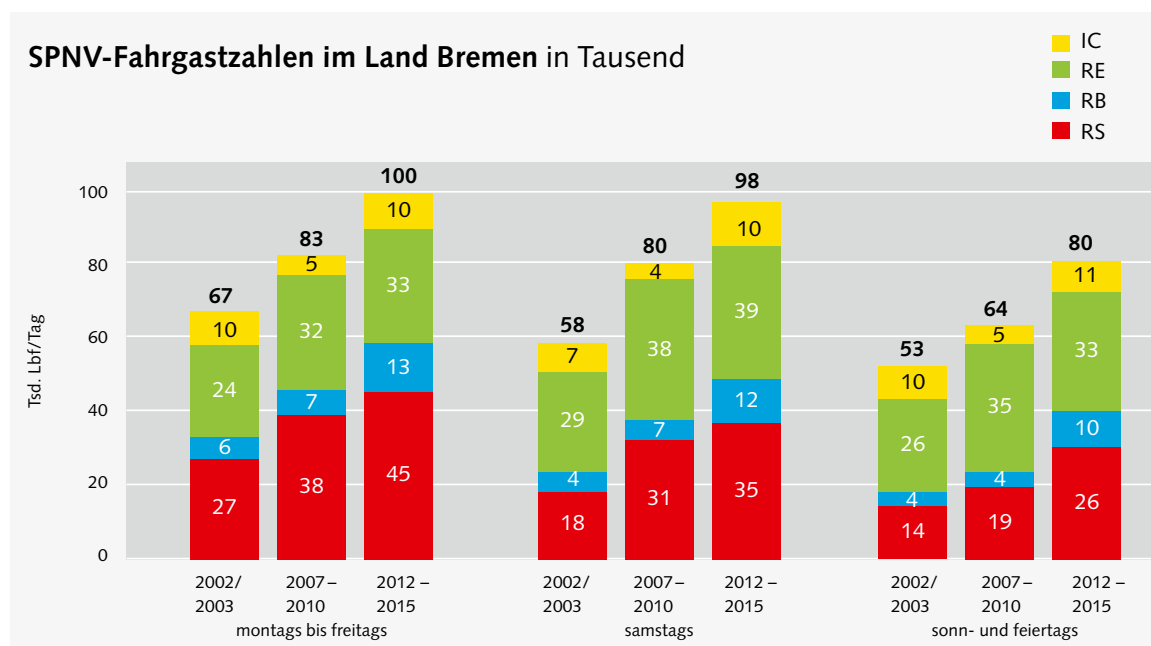
Die Nachfrage ist für alle drei Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) in der unteren Abbildung dargestellt. Es wird deutlich, dass sie in den vergangenen gut 10 Jahren kontinuierlich gestiegen ist, und zwar sowohl werktags als auch am Wochenende. Die unterschiedlichen Nachfrageanteile der Produktgruppen sind typisch. Während an Werktagen nahezu die Hälfte der Nachfrage auf die Regio-S-Bahn entfällt (Verkehre zur Arbeit, Ausbildung und Versorgung), sind die Nachfrageanteile der RE-Linien an den Tagen des Wochenendes größer (Freizeitverkehre). Die relativen Veränderungen nach Tagesart zeigt die rechte Abbildung.

Relative Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Tagesarten

Auch wenn alle Strecken von den Fahrgaststeigerungen profitiert haben, lassen sich doch regionale Unterschiede feststellen. Einen besonders hohen Fahrgastzuwachs hat die innerbremische Verbindung nach Bremen-Nord zu verzeichnen. Im Querschnitt zwischen Bremen-Burg und Bremen-Lesum stieg die Zahl der Linienbeförderungsfälle in den vergangenen gut 10 Jahren an den Wochentagen Montag bis Freitag um rund 80 %. Auf der Strecke zwischen Bremen und Osnabrück konnte an der Landesgrenze im selben Zeitraum eine Zunahme um rund 70 % verzeichnet werden. Mit einer Steigerung der Linienbeförderungsfälle um rund 60 % weist auch die Strecke nach Bremerhaven einen überdurchschnittlichen Fahrgastzuwachs auf.



Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Produktkategorien



Das SPNV-Konzept 2025

Um den großen Erfolg zu verstetigen und nachhaltig zu gestalten, soll das bestehende SPNV-Angebot in wesentlichen Punkten weiterentwickelt werden.

Dabei lauten die Zielsetzungen wie folgt:

- Steigerung des SPNV-Anteils im Modal-Split der Stadt-Umland-Verkehre in Bremen und Bremerhaven
- Steigerung der Attraktivität des SPNV zwischen Bremen und Bremerhaven
- Verbesserung des innerstädtischen SPNV-Angebotes in Bremen zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen

Für die Maßnahmen in der Stadtgemeinde Bremen wurden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP 2025), der in den Jahren 2012 bis 2014 erarbeitet wurde, dem im Frühjahr 2015 politisch beschlossenen SPNV-Plan 2015 zugrunde gelegt. Basierend auf den Erfahrungen, dass sich die bisherigen Angebotsverbesserungen im SPNV als besonders nachfragewirksam erwiesen haben, eignen sich diese Maßnahmen in besonderer Weise, den Modal Split deutlich und wirtschaftlich zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen. Insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren von und nach Niedersachsen sowie bei der Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven gibt es – so zeigen die verkehrswirtschaftlichen Analysen – Möglichkeiten, weitere Fahrgäste durch verbesserte Angebote zu gewinnen. Der konsequente Ausbau des SPNV-Angebotes trägt zudem der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Bremen Rechnung und stärkt den Umweltverbund. Vor diesem Hintergrund sieht das Zielkonzept des VEP im Bereich SPNV eine zusätzliche S-Bahn-Linie, einen dichteren Takt von Regio-S-Bahn-Linien, neue Haltepunkte sowie den Abschluss der Sanierung aller bestehenden Stationen vor.

Noch in der Erarbeitung befindet sich der Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030. Auch hier sollen Ergebnisse Einfluss auf die künftige Entwicklung des regionalen ÖPNV haben. Etwaige Auswirkungen auf den SPNV werden in einer Fortschreibung des SPNV-Plans berücksichtigt.

Maßnahmen

Wie zuvor dargestellt, ist in den vergangenen Jahren das SPNV-Angebot im Land Bremen sowie auf den ein- und ausstrahlenden Verkehrsachsen kontinuierlich verbessert worden. Mit der Einführung der Regio-S-Bahn und des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen ist die erste Stufe der Weiterentwicklung des SPNV-Systems abgeschlossen.



In einer zweiten Ausbaustufe, die Gegenstand des SPNV-Konzeptes 2025 ist, soll dieses hochwertige Angebot erhalten und nachfragegerecht weiter ausgebaut werden. Mit dieser Zielrichtung sieht das SPNV-Konzept 2025 insbesondere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn sowie einen Um- und Neubau von Stationen vor.

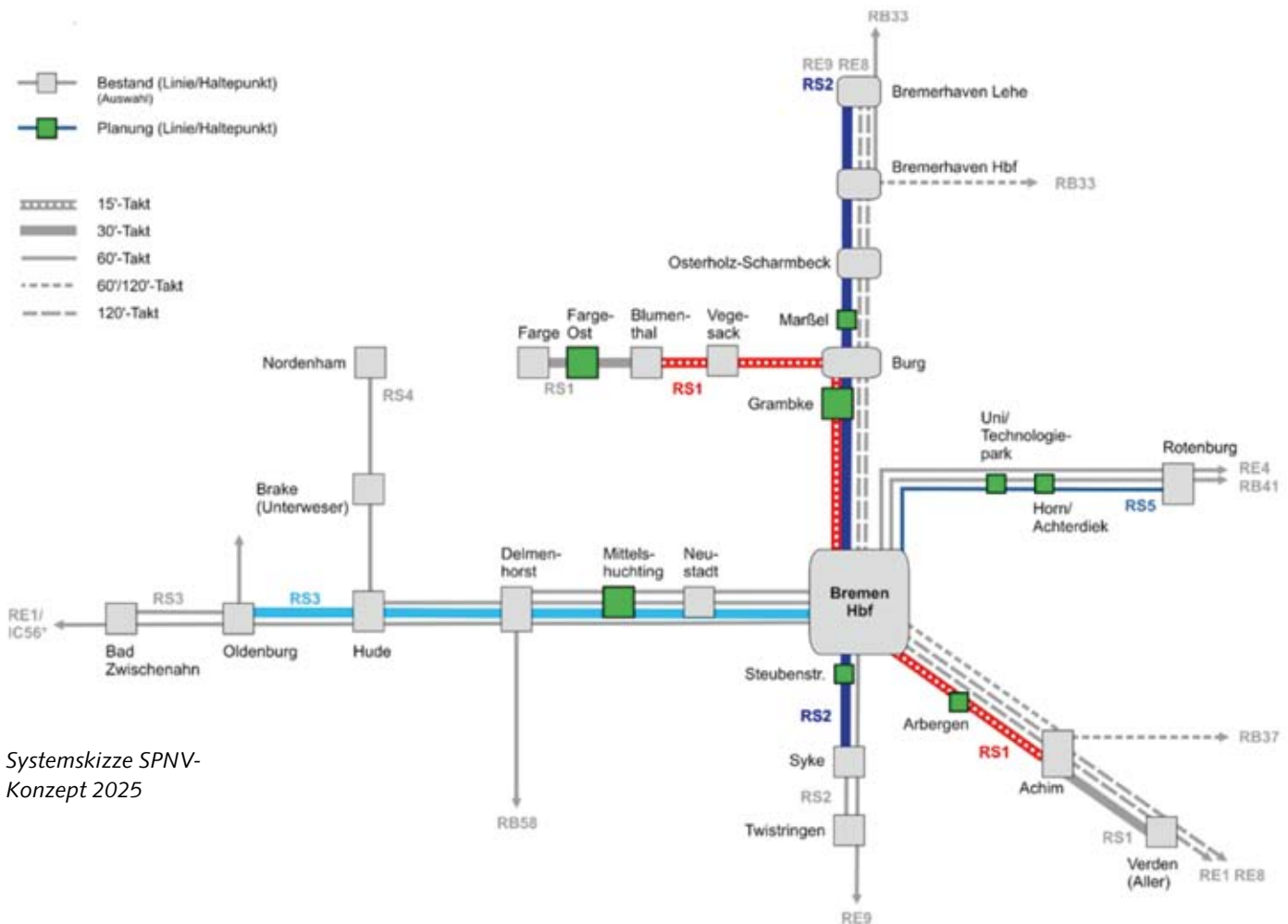
Zug der Linie RE 4 am Bremer Hauptbahnhof

Taktverdichtungen

Auf nachfragestarken Streckenabschnitten der Regio-S-Bahn sind Taktverdichtungen geplant:

- RS 1. Zwischen Bremen-Blumenthal und Achim ist ein durchgängiger 15-Minuten-Takt vorgesehen.
- RS 2 und RS 3. Auf beiden Linien soll ein 30-Minuten-Takt realisiert werden.
- RS 5. Eine neue Linie zwischen Bremen Hbf. und Rotenburg soll zusammen mit der bestehenden Regionalbahn RB 41 ebenfalls einen 30-Minuten-Takt bilden.

Die RB- und RE-Linien sind in den vergangenen Jahren in ihrem Angebotsumfang bereits erheblich ausgeweitet worden. Dieses hohe Angebotsniveau soll erhalten werden. Ein punktueller weiterer Ausbau ist insbesondere beim Nachtangebot geplant. Solche Angebotsverbesserungen werden weiterhin für jeden neuen Jahresfahrplan gemeinsam mit dem niedersächsischen Aufgabenträger LNVG geprüft und bedarfsweise umgesetzt.



Ausbau der Stationsinfrastruktur

Die Stationsinfrastruktur soll im Stadtgebiet Bremen um bis zu 8 neue, barrierefreie Stationen erweitert werden. Geplante Standorte sind:

- Arbergen
- Farge Ost
- Grambke
- Horn/Achterdiek
- Marßel
- Mittelhuchting
- Steubenstraße
- Uni/Technologiepark

Im Stadtgebiet Bremerhaven sind aktuell keine neuen Haltepunkte vorgesehen, da für keinen der im Vorfeld betrachteten Standorte ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erwartet werden kann.

Infolge der Taktverdichtung auf den Regio-S-Bahnen und der zusätzlichen neuen Haltepunkte verbessert sich die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt aus den entsprechenden Stadtteilen sowie aus dem Bremer Umland und aus Bremerhaven. Auch für die Erreichbarkeit Bremerhavens aus dem niedersächsischen Umland können deutlich positive Impulse erwartet werden. Mit dem neuen Haltepunkt Uni/Technologiepark in Bremen bekommen die Universität und der benachbarte Technologiepark zudem einen direkten SPNV-Anschluss.

Verkehrsmodeleberechnungen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Bremen zeigen für das Maßnahmenprogramm des Zielszenarios 2025, in dem auch die vorgenannten SPNV-Maßnahmen enthalten sind, nahezu flächendeckende und z.T. erhebliche Nachfragezuwächse im SPNV. Dies betrifft auch den Korridor nach Bremerhaven und die übrigen Achsen von Bremen ins umliegende VBN-Gebiet.

Abschluss des Sanierungsprogramms bestehender Stationen

Das seit der Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft durch das Land erfolgreich umgesetzte Programm zur umfassenden Modernisierung sämtlicher bestehender Stationen im Land Bremen soll fortgeführt und abgeschlossen werden. Dabei liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der Herstellung der Barrierefreiheit. Wesentliche Elemente einer barrierefreien SPNV-Station sind:

- Zugang zum Bahnsteig über Rampen oder Aufzüge
- Bahnsteigkante mit einer Höhe von 76 cm
- taktile Wegeleitsysteme
- optische und akustische Information der Fahrgäste über Abweichungen vom Betriebsablauf

Für die folgenden Stationen werden derzeit entsprechende Modernisierungsmaßnahmen für den barrierefreien Umbau und zeitgemäße Gestaltung und Ausstattung geplant:

- Bremerhaven-Wulsdorf,
- Bremen-Oberneuland,
- Bremen-Neustadt,
- Bremen-Föhrenstraße (Neubau)

Der Bahnhof Bremen-Hemelingen wird in Verbindung mit dem Bahnhof Föhrenstraße in Richtung Ortszentrum Hemelingen verlegt und dort neu gebaut. In der Nachbarschaft zur heutigen Station Bremen-Sebaldsbrück wird an der Föhrenstraße ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen den Linien RS 1 und RS 2 sowie den Linien der Bremer Straßenbahn AG gebaut. Die Station Bremen-Sebaldsbrück wird dann geschlossen.

Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Schienennetzes

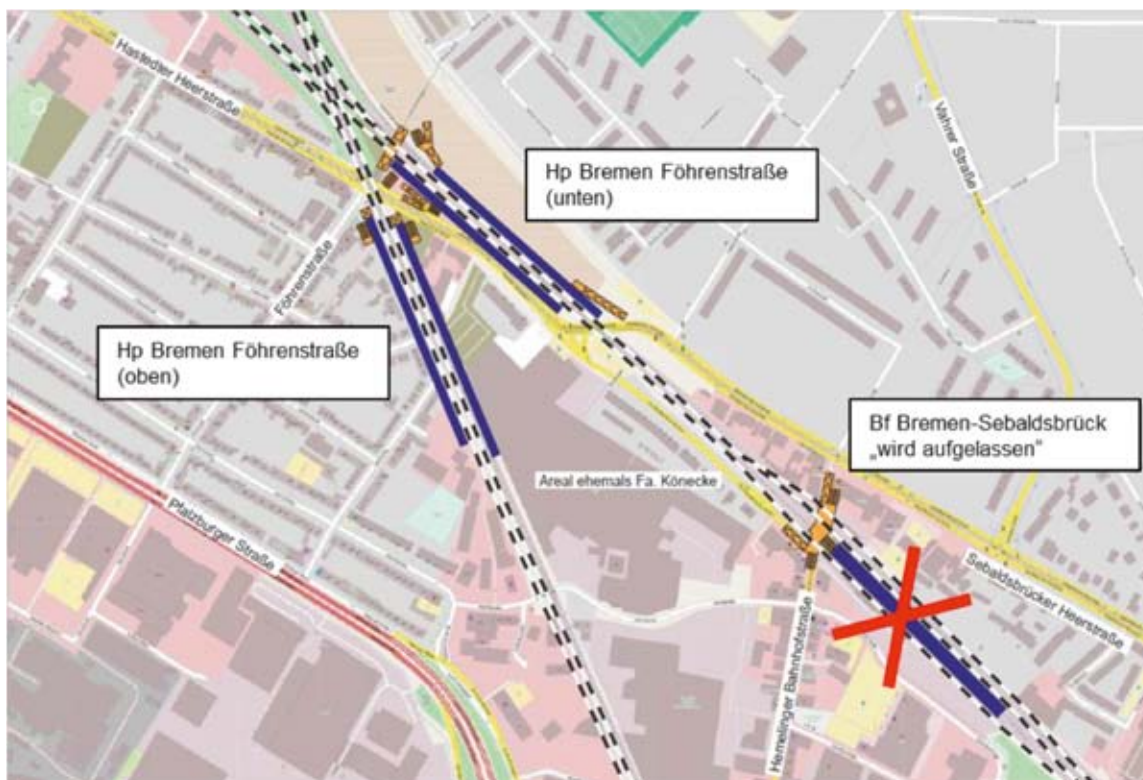
Die beabsichtigten Taktverdichtungen sowie zusätzliche Stationen erfordern einen durch weitere Untersuchungen zu konkretisierenden Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur, z.B. zusätzliche Weichenverbindungen im Bremer Hauptbahnhof oder weitere Abstellgleise. Zusätzliche Stationen erfordern ein Anpassen der Fahrpläne, da sich die Fahrzeiten verlängern. Entsprechende Untersuchungen wurden im Rahmen des Gutachtens »Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen« im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr



Beispiel einer noch nicht modernisierten Station mit Barrieren beim Bahnsteigzugang und beim Einstieg: Bremen-Neustadt

sowie des Senators für Arbeit, Wirtschaft und Häfen durchgeführt. In dieser Untersuchung wurde auch das voraussichtliche Schienenverkehrsaufkommen im Großraum Bremen für den Zeithorizont 2025/2030 ermittelt unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen des SPNV-Konzepts 2025 sowie der erwarteten Entwicklung der Schienengüter- und Schienenfernverkehre.

Auf diesen Untersuchungsergebnissen aufbauend wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der DB AG und dem Land Bremen der infrastrukturelle Entwicklungsbedarf im Schienenverkehr für die Region Bremen herausgearbeitet. Von Bedeutung ist hierbei auch der neue Bundesverkehrswegeplan 2030, der in der am 3.8.2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Fassung für die Region Bremen umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung für die Seehafenhinterlandverkehre vorsieht.



Neuer Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße

Renaissance der Schiene im Bremer Norden

Die Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn

Aufgaben und Ziele

- Verbesserung der SPNV-Erschließung in Bremen-Nord
- Verkürzung der Reisezeit von Bremen-Nord in die Bremer Innenstadt
- Steigerung des Reisekomforts durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und eine umsteigefreie Verbindung



Streckenplan der
Farge-Vegesacker
Eisenbahn

Gut 30 Kilometer beträgt die Entfernung von der nördlichen Grenze Bremens bis in die Innenstadt. Mal schnell in die City, täglich zur Arbeit oder in die Universität – seit dem 16. Dezember 2007 können die Bewohner aus Bremen-Nord diesen Weg wieder bequem und schnell mit dem Zug zurücklegen. In den ersten Betriebsjahren mussten sie dabei noch in Bremen-Vegesack, wo die FVE auf die Infrastruktur der DB AG trifft, umsteigen. Doch seit April 2015 fahren die Züge von Bremen-Farge direkt zum Bremer Hauptbahnhof und von dort weiter bis ins niedersächsische Verden (Aller).

Kurze Geschichte der FVE

Die Eisenbahn von Farge nach Vegesack wurde Ende 1888 eröffnet und verband das seinerzeit zu Preußen gehörende nördliche Umland von Vegesack mit dem Bremer Stadtgebiet. Die Strecke diente von Beginn an sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr. In den Jahrzehnten nach der Eröffnung gewann die Strecke stetig an Bedeutung und erreichte in den ersten Nachkriegsjahren des 2. Weltkriegs ihren Höhepunkt. Dann begann mit der immer stärker werdenden Konkurrenz durch den Busverkehr der Niedergang des Personenverkehrs. Auch durchgehende Züge von Farge zum Bremer Hauptbahnhof, die in Kooperation mit der Deutschen Bundesbahn betrieben wurden, und der Einsatz moderner Triebwagen konnten diese Entwicklung nicht stoppen. Ende 1961 wurde dann der Personenverkehr nach über 70 Jahren eingestellt.

Die Strecke wird grundlegend modernisiert

Ein verstärktes Umweltbewusstsein in Verbindung mit veränderten gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen führte am 08. April 2005 zu dem Beschluss der damaligen Deputation für Bau und Verkehr, den Personenverkehr zwischen Farge und Vegesack wieder aufzunehmen. Auch in den Jahrzehnten davor gab es dazu immer wieder Ansätze, doch diese hatten seinerzeit keine Mehrheit gefunden.

Die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) ist eingleisig und hat zwischen den Bahnhöfen Bremen-Vegesack und Bremen-Farge eine Länge von 10,4 km, wovon 9,9 km Infrastruktur der Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH sind und die restlichen 0,5 km zur DB Netz AG gehören. Es handelt sich um eine nicht-bundeseigene Nebenbahn. Bis auf die Station Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf liegt die Strecke auf dem Gebiet Bremens. Zur Zeit des Reaktivierungsbeschlusses wurden dort im Anschlussverkehr Güterzugfahrten abgewickelt. Mit wenigen Fahrten pro Woche waren dies hauptsächlich Militär- und Kerosintransporte. Die Höchstgeschwindigkeit war von Seiten der Sicherheitstechnik auf 40 km/h beschränkt. Die Bahnsteiganlagen waren nur noch rudimentär erhalten.

Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs und der entsprechende Streckenausbau erfolgten in zwei Stufen. In einer ersten Stufe (Vorlaufbetrieb) wurde die FVE-Strecke so ausgebaut, dass zum 16. Dezember 2007 zunächst wegen fehlender Elektrifizierung und unzureichender Gleis-Anbindung in Vegesack, nur ein Pendelverkehr mit Dieseltriebwagen zwischen Bremen-Farge und Bremen-Vegesack eingerichtet werden konnte. Die Triebwagen fuhren im 30-Minuten-Takt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und bedienten sieben neue Stationen. Sie hatten in Bremen-Vegesack Anschluss an die Regionalbahnen in Richtung Bremen Hauptbahnhof und Verden.

Die Fahrzeit konnte dabei z. B. auf der Relation Bremen-Blumenthal – Hauptbahnhof auf nur noch 37 Minuten verringert werden (6 Minuten weniger als beim vorherigen Bus-Schiene-Angebot). Der Personenverkehr auf der FVE wurde durch die Nord-WestBahn (NWB) betrieben. Für den Vorlaufbetrieb waren umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen in den Bereichen Oberbau/Gleisbau, Bahnhöfe/Haltepunkte sowie Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Oberbau/ Gleisbau

- Komplette Gleiserneuerung auf 6.645 m mit Betonschwellen
- Schiene S54, in Teilbereichen UIC60
- Einbau von 12 werksneuen Weichen
- Überarbeitung der Gleisentwässerung in großen Teilen der Strecke (z. T. Tiefenentwässerung)
- Einbau Planumsschutzschicht
- Durcharbeitung des gesamten Gleises mit Stopfen, Richten, Kleisenbehandlung und Einzelschwellenwechsel

Bahnhöfe/Haltepunkte

- Neubau/Instandsetzung von 7 Stationen mit div. Ausstattungselementen. Die Bahnsteiglänge beträgt 110 m, die Höhe 76 cm (barrierefrei).
- Neubau von 4 P+R-Anlagen mit ca. 30 Stellplätzen je Anlage. Zäune; B+R-Anlagen an jedem Haltepunkt.
- Bau von Kreuzungsstellen für Personenzüge an den Haltepunkten »Aumund« und »Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf«. Eine weitere Kreuzungsstelle, an der Güterzüge mit Personenzügen kreuzen können, besteht in Blumenthal.

Leit- und Sicherungstechnik

- Ausrüstung der Strecke mit einem Elektronischen Stellwerk für den signalisierten Zugleitbetrieb von Scheidt & Bachmann (ZSB 2000)
- Erneuerung von technischen Bahnübergangssicherungen BUES 2000
- Erstmalige technische Sicherung von drei Bahnübergängen
- Anpassung der Streckensicherungstechnik FVE an das bestehende mechanische DB Netz-Stellwerk in Vegesack
- Straßen- und Gleisanpassungen im Bereich der Bahnübergänge



Station Mühlenstraße vor und nach dem Umbau

Strecke der Farge-
Veogesacker Eisen-
bahn nach dem
Umbau



Die zweite Ausbaustufe wurde zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 fertiggestellt. Damit konnte die Strecke der FVE in die Linie RS1, Bremen-Farge – Bremen Hbf. – Verden, der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen integriert werden. Ein Jahr zuvor waren die Linien RS 2 bis RS 4 in Betrieb gegangen (s. Projekt Regio-S-Bahn). Seitdem verkehren auf der FVE moderne Elektrotriebwagen im 30-Minuten-Takt, die in der Hauptverkehrszeit auf dem Weg zum Hauptbahnhof in Bremen-Vegesack mit einem zusätzlichen Triebwagen verstärkt werden. Betreiber ist wie beim Vorlaufbetrieb die NordWestBahn (Ausschreibungsverfahren Regio-S-Bahn, vgl. folgendes Kapitel). Im Einzelnen wurden in der zweiten Ausbaustufe folgende Maßnahmen umgesetzt:

Fahrleitung

Bau einer Fahrleitung Re 100, ein bestehendes Unterwerk DB Energie konnte mitgenutzt werden, so dass keine parallele Speiseleitung erforderlich war.

Kapazitätsaufweitung DB-Bahnhof Bremen-Vegesack

- Bau einer zusätzlichen Gleisverbindung zwischen Gleis 1 und 21
- Anpassung der Signaltechnik
- Bau einer »Beifahranlage«. Fertigstellung im Frühjahr 2015, da ursprünglich nicht geplant

Neuer Kreuzungsbahnhof »Bremen-Turnerstraße«

- Neubau von ca. 500m Gleis und einer zweiten Bahnsteigkante
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sowie von 2 Bahnübergängen

Während die Anlagen der Farge-Vegesacker Eisenbahn pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 fertiggestellt wurden, verzögerte sich der Gleisumbau im DB-Bahnhof bis Ostern 2012. Zu Nebenverkehrszeiten und am Wochenende sind seither Durchbindungen von der FVE bis zum Bremer Hauptbahnhof und weiter nach Verden möglich. Für eine vollständige Durchbindung wurden drei weitere Jahre benötigt. Denn auch in der Hauptverkehrszeit wird wegen der verkürzten Bahnsteiglänge auf der FVE gegenüber den DB-Bahnsteigen ein notwendiges Zusammen- bzw. Auseinanderkuppeln der drei- und fünfteiligen Triebwagen in Vegesack vorausgesetzt. Die Zeit war auch erforderlich, um Genehmigungen einzuholen und die Umrüstung der Signaltechnik der DB Netz AG herzustellen. Insgesamt wurden rund 30,2 Mio. Euro in die Strecke investiert, um diese für den SPNV zu reaktivieren.

Parallel zur Inbetriebnahme des S-Bahn-Verkehrs wurde das Busangebot neu auf die Bahnhaltelunkte ausgerichtet. Waren die Busverkehre bislang auf den Bahnhof Vegesack als zentralen Verknüpfungspunkt ausgerichtet, so werden nunmehr die Bahnhöfe Blumenthal und Burg als Verknüpfungspunkte ausgelegt. Aufgrund der Nachfrageverlagerungen vom Bus hin zur Regio-S-Bahn und der Nachfragesteigerungen insgesamt werden die Buslinien aktuell in Ende 2016 und 2017 weiter optimiert.

Die Nutzung der Bahn war bis Ende des Jahres 2014 aus dem Bremer Norden in Richtung des übrigen Stadtgebiets teurer als die gleiche Strecke mit Bus und Straßenbahn. Diese historisch gewachsene Tarifgrenze ist seit Jahresbeginn 2015 aufgelöst – durch die Einführung des einheitlichen Tarifs für den Öffentlichen Personenverkehr mit Bus und Bahn im ZVBN im gesamten Stadtgebiet. Durch diesen neuen Tarif sind weitere erhebliche Zuwächse bei den Fahrgastzahlen im Regio-S-Bahnverkehr zu verzeichnen.

Wie geht es weiter?

Bei einem durchgängigen 30-Minuten-Takt hat sich die Fahrgastnachfrage auf der FVE in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Nutzen in der Anfangszeit des Vorlaufbetriebes durchschnittlich rund 2.500 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Wochentag (Montag – Freitag) das SPNV-Angebot, so konnte die Nachfrage nach der Integration der Strecke in das Liniennetz der Regio-S-Bahn bislang um rund 40 Prozent gesteigert werden.

Und die Planungen gehen weiter. Am Bahnhof Bremen-Blumenthal wird ein neuer Bus-Schiene-Verknüpfungspunkt entstehen, der Ende 2017 in Betrieb gehen soll. Derzeit müssen Fahrgäste beim Umstieg zwischen Bus und Bahn eine Hauptverkehrsstraße umwegig überqueren. Zukünftig wird die Umsteigeanlage in Bremen-Blumenthal in unmittelbarer Nähe des Bahnsteigs angeordnet und so die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn attraktiver gestaltet.

In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, den zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremen-Vege-sack bestehenden 15-Minuten-Takt bis Bremen-Blumenthal auszuweiten. Entsprechende Untersuchungen werden derzeit durchgeführt. Bei einem positiven Abschluss wäre eine Einführung ab dem Jahr 2022 in Verbindung mit der Neuvergabe der Leistungen der Regio-S-Bahn möglich.



Station Bremen-Farge vor und nach dem Umbau

Das neue Tor zum Stadtteil Blumenthal

Neubau der Umsteiganlage

Aufgaben und Ziele

- Vereinfachung der Umsteigebeziehungen
- Gewinn an Sicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Die Bushaltestelle ist von der stark befahrenen Landrat-Christians-Straße vom Bahnhof Blumenthal getrennt.



Gestaltung eines Busbahnhofs im Bremer Norden

Mit der durchgängigen Verbindung der Eisenbahn und dem Neubau des Busbahnhofs Buschdeel wurde in den letzten Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr für den gesamten Bremer Norden deutlich ausgebaut.

In Verbindung mit der Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Bremen Vegesack – Bremen Farge wurde das Busnetz neu geordnet. Einer der zentralen Umsteigepunkte ist seitdem der Bahnhof Blumenthal.

Insgesamt sechs BSAG-Buslinien fahren den Bahnhof heute an. Verkehrsaufkommen und Gestaltung werden den aktuellen Anforderungen allerdings nicht mehr gerecht. Heute liegen die Bushaltestellen nicht direkt vor dem Seitenbahnsteig, sondern auf der gegenüberliegenden Seite der stark befahrenen Landrat-Christians-Straße.

Ziel der Planung sind verkürzte Umsteigewege, positive Attraktivität des ÖPNV und die zeitgemäße Umgestaltung eines nach heutiger Auffassung überdimensionierten Verkehrsraums.

Mit dem Umbau des Busbahnhofs in Bremen-Blumenthal setzt sich die Entwicklung in Blumenthal gezielt fort. Damit wird eine zentrale Verknüpfung im Umweltverbund für den Fuß- und Radverkehr und für den ÖPNV und SPNV geschaffen. Gleichzeitig wird

der Umbau auch für die Aufwertung des städtebaulichen Umfeldes genutzt. Die Integration und Verflechtung der Neuplanung in benachbarte Räume kann und soll erster Impuls für die Attraktivierung des Ortskerns in Bremen-Blumenthal sein.

Umgestaltung der Umsteiganlage

Der Raum für die Umgestaltung umfasst den Bereich der »alten« Busumsteiganlage, Teilstücke der Landrat-Christians-Straße und der Lüsumer Straße, sowie den Einmündungsbereich zur Fresenbergstraße.

Die neue Busumsteiganlage wird auf der nördlichen Seite der Landrat-Christians-Straße entstehen. Dadurch verkürzt sich der Weg zum Bahnhof; zum Umsteigen ist die Querung der Landrat-Christians-Straße nicht mehr notwendig. Zum Bahnhof haben Fahrgäste, im Gegensatz zu heute, dann nur noch die neue Busspur zu überqueren.

Kern der neuen Umsteiganlage soll die zentrale Umsteigeinsel in der Mitte sein, die von allen Buslinien angefahren werden kann. Die große Mittelinsel bietet im Gegensatz zur »alten« Busumsteiganlage ausreichende Warteflächen für die Fahrgäste. Insbesondere zu den Schul- und Berufsverkehrszeiten erreicht man dadurch mehr Komfort und mehr Sicherheit. Die Umsteigevorgänge zwischen Bus und Bahn werden erheblich erleichtert und die Sicherheit für die Fahrgäste verbessert.

Um die Orientierung an der Umsteiganlage deutlich zu verbessern, steigen die Fahrgäste künftig in Fahrtrichtung ihres gewünschten Zieles ein. Die Bussteige werden alle mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet, die über Wartezeit und ggf. Verspätungen oder Ausfälle informiert.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt dann sicher und komfortabel auf Radwegen neben den Fahrbahnen entlang der Landrat-Christians-Straße und der Lüssumer Straße.

An den Verkehrsknotenpunkten wird der Radverkehr, dort wo es möglich ist, künftig mit eigenen Ampeln geregelt und direkter über den Kreuzungsbereich geführt. Durch die Entkopplung mit dem langsameren Fußverkehr entsteht zudem durch die längeren Grünphasen für den Radverkehr eine spürbare Verbesserung.

Umbauplanung

Da es sich bei der Busumsteiganlage Blumenthal um einen hochfrequentierten Umsteigepunkt handelt, wurde mit allen an dem Projekt Beteiligten nach einer Möglichkeit gesucht, den Umsteigepunkt für die gesamte Dauer der Baumaßnahme zu verlegen. Dabei waren sowohl die Nähe zum Bahnhof als auch die Sicherheit der Fahrgäste ausschlaggebend. Hierfür bot sich das Gelände des Parkplatzes auf dem Gelände der ehemaligen Bremer Wollkämmerei (BWK-Gelände) an.



Die Erreichbarkeit für die Fahrgäste wird durch eine neu herzustellende Wegeverbindung im Bereich der alten Gleisstraße geschaffen. Diese entspricht einer nach Bebauungsplan vorgesehenen fußläufigen Wegeverbindung ins ehemalige BWK-Gelände und muss daher nach Beendigung der Baumaßnahme nicht zurück gebaut werden.

Durch die Verlagerung der Verkehre auf das BWK-Gelände ist es möglich, den östlichen Teilbereich der Landrat-Christians-Straße unter Vollsperrung herzustellen. Für Radfahrende und Fußgänger wird dieser Bereich während der gesamten Bauzeit passierbar sein.

Luftaufnahme der derzeitigen Situation



Umbauplan des Busbahnhofs in Bremen-Blumenthal: Die Busse halten dann direkt neben dem Bahnhof

Bremische Hafeneisenbahn

Aufgaben und Ziele

- Ausbau des Güterverkehrs für einen umweltschonenden und wettbewerbsfähigen Transport
- Erweiterung der Kapazitäten der Hafeneisenbahn

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor:
Autoumschlag am
Kaiserhafen

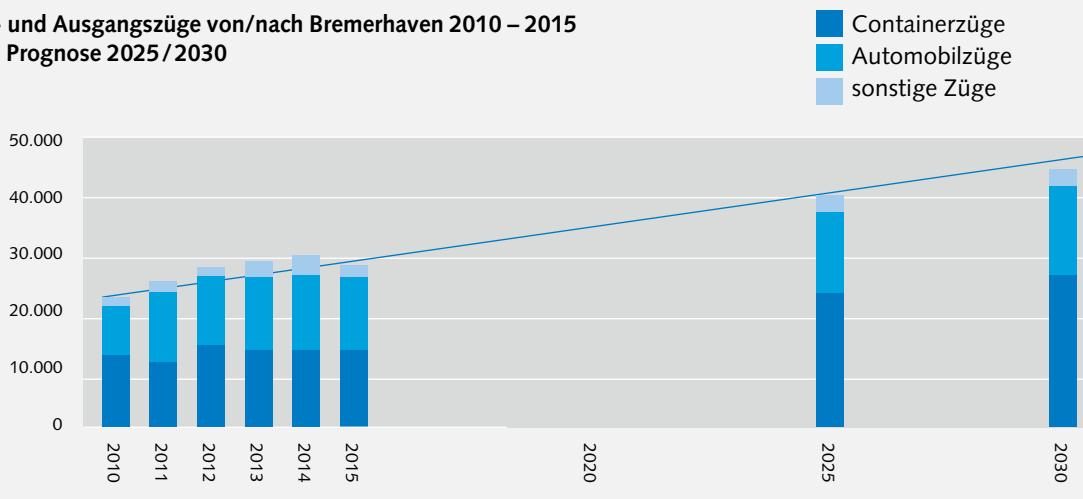


Spätestens seit Veröffentlichung des »Weißbuch für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« im Jahr 2011 wird die signifikante Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen auf allen politischen Ebenen gefordert. Es gilt den CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich zu reduzieren und damit einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten. Als klassische Eisenbahnhäfen haben die Bremischen Häfen originäres Interesse an dieser Entwicklung. Mit einem Investitionsvolumen von rund 40 Millionen Euro wird das Gleisnetz der Hafeneisenbahn in Bremerhaven zwischen 2014 und 2020 zukunftsfähig ausgebaut, um die im Rahmen der Seeverkehrsprognose avisierten Güterzüge auch 2030 mit hoher Qualität abfahren zu können.

Entwicklung der Zugzahlen zwischen 2010 und 2015

Die Bremische Hafeneisenbahn ist ein eigenständiges öffentliches Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen und Schnittstelle zwischen dem bundesweiten Netz der DB Netz AG und den Seeumschlag-Terminals. Der Betrieb konnte in den vergangenen fünf Jahren außergewöhnliche Zuwächse verzeichnen. 2015 fuhren rund 30.000 Güterzüge von/nach Bremerhaven. Gegenüber 2010 bedeutet dies im Mittel aller Verkehre einen Zuwachs von rund 30 Prozent. Die detaillierte Betrachtung zeigt, dass dabei der größte Teil auf Automobilverkehre entfällt, die jährlich um gut 10 Prozent angestiegen sind. Die Anzahl der Containerzüge ist dagegen vergleichsweise moderat mit knapp drei Prozent pro Jahr gewachsen.

Ein- und Ausgangszüge von/nach Bremerhaven 2010 – 2015
und Prognose 2025 / 2030



Die durchschnittliche Anzahl der Güterzüge pro Woche im Seehafen Bremerhaven hat sich in dieser Zeit von 443 auf 570 erhöht, im Spitzenwert wurden 2015 ca. 640 Züge abgefahren. Damit wurden bereits 2015 Zugzahlen erreicht, die in der nach wie vor gültigen Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes von 2007 erst im Jahr 2025 erreicht werden sollten.

Die erwartete Zugzahlenentwicklung, die Bremen 2011 im Rahmen eines »Masterplans Hafeneisenbahn Bremerhaven« mit 770 Zügen für das Jahr 2025 bezifferte, stellt somit heute eine eher vorsichtige, aber weiterhin sehr realistische Einschätzung dar.

Bremen stellt sich der Herausforderung

Die Wettbewerbsfähigkeit der Bremischen Häfen wird in den kommenden Jahren wesentlich von der Weiterentwicklung der Seehafenhinterland-Anbindung abhängen. Dies gilt mit Blick auf die Quellen und Zielorte der Waren in besonderem Maße für die Schiene.

Schon während der globalen Wirtschaftskrise hat Bremen begonnen einen eigenen »Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven« zu entwickeln. In dem 2011 veröffentlichten Masterplan wurden insgesamt 17 Maßnahmen aus den Bereichen »Infrastruktur«, »Betrieb/Technik« sowie »Organisation/Verträge« definiert. Diese sollen den Schienen-Hinterlandverkehr von/nach Bremerhaven gezielt weiterentwickeln und so einen Beitrag zum nationalen und europäischen Ziel der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger leisten.



Die Hafeneisenbahn: Erhöhung der Kapazitäten bei laufendem Betrieb



Betriebliche Optimierungen

Im Zusammenspiel der hiesigen Akteure (Hafeneisenbahn, Spediteure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Rangierdienstleister, Terminals) wurden verschiedene betriebliche Optimierungen umgesetzt. Einerseits konnte man damit die Planung der Verkehre nachhaltig verbessern (u. a. Einführung eines Slot-Systems für Automobilverkehre; detaillierte Abstimmung der Kapazitätsvergabe auf Fahrplanaufstellung der DB Netz AG) und andererseits praktische Hindernisse in der täglichen Kommunikation und in den Produktionsabläufen abbauen. Regelmäßiger Austausch auf unterschiedlichen Arbeitsebenen sichert die erzielten Ergebnisse und setzt diese Entwicklung fort.

Im Jahr 2013 wurde nach mehrmonatigem Probebetrieb der Rangierfunk der Hafeneisenbahn auf digitale Technik umgestellt. Das neue, privat betriebene TETRA-Funknetz wird seitdem verbindlich als neues Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn genutzt. Das Rangierpersonal nutzt den TETRA-Funk vorrangig für die Kommunikation mit den Fahrdienstleitern der Hafeneisenbahn, daneben aber auch für Abstimmungen mit dem örtlichen Betriebspersonal der Terminals.



Containerzug in der Zufahrt zu den Häfen in Bremerhaven

Modernisierung des Bahnhofsteils Kaiserhafen

Als erste große Infrastrukturmaßnahme wurden im Juni 2015, nur elf Monate nach dem offiziellen Baubeginn, die grundlegend modernisierten Anlagen des Bahnhofsteils Kaiserhafen eingeweiht. Im Bereich des vor allem für Automobilumschlag genutzten Bahnhofsteils wurden zwei Betriebsgebäude sowie ein Dutzend Lokabstellplätze verlagert, um die insgesamt 16 vorhandenen Gleise auf zeitgemäße Nutzlängen von bis zu 750 Meter zu verlängern. Drei zusätzliche Gleise wurden vollständig elektrifiziert. Diese Maßnahme schafft einen deutlich leistungsfähigeren Rahmen für die terminalnahe Ein- und Ausfahrt der Autozüge. Zusätzliche Gleisverbindungen haben den Rangieraufwand erheblich verringert. Hierdurch konnten andere Bahnhofsbereiche der Hafeneisenbahn entlastet werden, insbesondere die Vorstellgruppe Imsumer Deich am Rand der Container-Terminals, die zuletzt zu etwa 80 Prozent mit Autozügen belegt war. Die von der Europäischen Union geförderte Baumaßnahme (TEN-V) war mit Gesamtkosten von 8,15 Millionen Euro verbunden.



Luftaufnahme der neugebauten Vorstellgruppe im Bahnhofsteil Imsumer Deich

Erweiterung des Bahnhofsteils Imsumer Deich

Aktuell werden im zweiten Schritt erhebliche zusätzliche Gleiskapazitäten im Bereich der Vorstellgruppe Imsumer Deich am Rand des Container-Terminals ausgebaut. Im größten Einzelprojekt aus dem Investitionspaket »Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven« werden neben der bereits vorhandenen achtgleisigen Vorstellgruppe acht zusätzliche 750 Meter lange, voll elektrifizierte Gleise für die Abfertigung von Container- und Automobilzügen geschaffen. Ab 2018 werden dann rund 7,5 Kilometer neue Gleise sowie 19 neue Weichen für eine deutliche Kapazitätssteigerung und Flexibilisierung auf der Hafenbahnanlage sorgen. Die Lage der neuen Vorstellgruppe ermöglicht eine besonders terminalnahe Ein- und Ausfahrt der Züge und sichert insofern möglichst optimale Bedingungen für den späteren Zug- und Rangierbetrieb. Diese signifikanten Vorteile rechtfertigten die für die Realisierung erforderliche aufwändige Verlagerung eines im Planbereich gelegenen Bürogebäudes.

Für diese ebenfalls von der Europäischen Union (TEN-V) geförderte Gleisbaumaßnahme steht ein Budget von insgesamt 29,46 Millionen Euro zur Verfügung.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Von den im »Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven« definierten Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene in Bremerhaven sind in den letzten fünf Jahren bereits neun Schritte im Bereich der Serviceeinrichtung »Bremische Hafeneisenbahn« vollständig umgesetzt worden. Zwei weitere Maßnahmen befinden sich aktuell in Planung bzw. Umsetzung.

Weitere Potenziale zur bedarfsgerechten Kapazitätserweiterung der Hafeneisenbahn liegen im Bereich des Bahnhofs Bremerhaven Speckenbüttel der DB Netz AG. Bremen verfügt hier seit Errichtung des Bahnhofs im Jahr 1985 über einen eigenen Gleisbereich. Der Bau einer weiteren Gleisgruppe mit Nutzlängen von jeweils 750 Meter wird zurzeit planerisch vorbereitet. Parallel plant die DB Netz AG die Steuerungstechnik des Bahnhofs grundlegend zu erneuern und eine der beiden vorhandenen Richtungsgruppen mit Mitteln des Seehafen-Hinterland-Sofortprogramms des Bundes vollständig zu elektrifizieren.

Mit diesem breit aufgestellten Maßnahmenpaket wappnet sich Bremen für die Zukunft und die prognostizierten Umschlagentwicklungen. Die Bremische Hafeneisenbahn verfügt damit über hinreichend zusätzliche Kapazitäten für den erwarteten Schienen-Hinterlandverkehr im kommenden Jahrzehnt.



Containerumschlag
auf der KV-Anlage
von North Sea
Terminal Bremer-
haven (NTB)

Alles im Fluss –

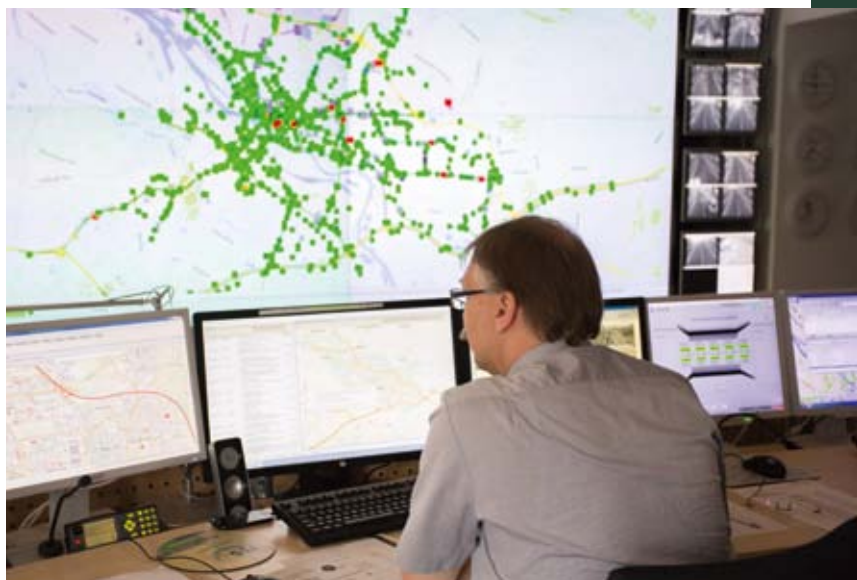
Kfz- und Wirtschafts-
verkehr

Bremen und Bremerhaven sind entstanden in einer Zeit, als es noch keine Autos gab. Die Straßen wurden so gestaltet, dass Pferdefuhrwerke darauf fahren konnten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam die Straßenbahn hinzu, zunächst noch von Pferden gezogen, später dann als »Elektrische«. Mit dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg begann auch der Ausbau und Neubau von Straßen. Staus konnten so vermieden werden. Aber immer mehr Menschen fuhrten mit Autos, immer mehr hatten auch einen Zweitwagen. In den Nachbargemeinden entstanden neue Wohngebiete; aber zur Arbeit fuhr man nach Bremen. Gerne mit dem Auto. Die Straßen wurden breiter. Und dort, wo der Platz fehlte, wurden auch Häuser abgerissen und neue Straßen gebaut. Aus heutiger Sicht ist das eine oder andere vor rund 50 Jahren sehr großzügig gebaut worden. Fahrbahnen dominieren den Stadtraum und Fußgänger müssen weite Wege von der einen zur anderen Straßenseite gehen.

Die öffentliche Auseinandersetzung zum Straßenbau in den 1970er-Jahren wurde in diesem Zusammenhang stark durch die »Mozart-Trasse« dominiert, und reichte weit über Bremen hinaus. Sie richtete sich auf eine geplante Stadtautobahn, die einen Tangentenring inklusive einer neuen Weserbrücke um die erweiterte Innenstadt schließen sollte. Diese Planungen legte die Stadt nach heftigen Bürgerprotesten und innerparteilichen Auseinandersetzungen schließlich zu den Akten. Ein Fragment dieser Pläne der autogerechten Stadt ist die vierspurige Hochstraße am Breitenweg, die den Stadtraum der zentral gelegenen Bahnhofsvorstadt zerschneidet und zugleich ein markantes städtebauliches Ensemble mit Bürohochhäusern, Parkhäusern, Verwaltungsgebäuden und großen Kultureinrichtungen nachhaltig geprägt hat.

Anders in Bremerhaven. Die Stadt ist jünger; die Straßen sind breiter. Aufgrund der Kriegsschäden wurden Straßenzüge verbreitert. Die leistungsfähige Anbindung der Häfen steht dabei im Vordergrund. Daher wird auch aktuell mit dem Hafentunnel Cherbourger Straße ein herausragendes Projekt realisiert, um die stadtbremischen Häfen besser und leistungsfähiger an das Bundesfernstraßennetz anzubinden.

Auch in Bremen spielt der Wirtschaftsverkehr aufgrund der Häfen und großer Industriegebiete eine besondere Rolle. Das Güterverkehrszentrum (GVZ) an der A 281 am Neustädter Hafen ist das erste und zugleich größte GVZ in Deutschland. Der Bremer Flughafen und die Airport-Stadt sind ein zentraler Wirtschafts- und Handelsstandort, ebenfalls durch die A 281 angebonden.



Das Bremer Hauptstraßennetz kennzeichnen bis heute diese Brüche aus den 1970er-Jahren. Mehrere vierspurige, planfrei geführte Zubringer enden zweispurig im zentralen und dicht bebauten Innenstadtbereich; ein weiterer Ausbau hat nicht stattgefunden. Dies führt um die Innenstadt herum, auf den Radialen und Tangentialen, zu Staus. Dennoch ist der Stau in Bremen nicht so intensiv wie in anderen Großstädten, da die Bevölkerung immer weniger Auto fährt. Im Stauindex von TomTom, dem Hersteller von Navigationssystemen, belegt Bremen aufgrund der insgesamt geringen Staus im Straßennetz im Vergleich mit den anderen Großstädten regelmäßig gute Plätze. Der Aus- und Neubau des Straßennetzes beschränkt sich deshalb im wesentlichen auf Bundesfernstraßen. Herausragende Bedeutung hat hier der Autobahnringabschluss der A 281 mit einem Wesertunnel. Dieses Projekt wird seit drei Jahrzehnten geplant und gebaut; mittlerweile wird unter intensiver Bürgerbeteiligung eine stadtverträgliche Linienführung umgesetzt.

Nicht nur aufgrund der Weser ist Bremen eine Stadt mit vielen Brücken. Eisenbahnen, Autobahnen, Flüsse, Fleete: Wer auf die andere Seite möchte, ist auf sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten angewiesen. Hier werden beispielhaft Brücken über die Wümme und die Lesum und Eisenbahnunterführungen entlang der Bahnstrecke Bremen–Hamburg in Oberneuland vorgestellt.

Auch mit Blick in die Zukunft, von der wir heute nicht wissen, wann sie Realität wird, wollen wir wagen. Fahren ohne zu lenken. Einige Autos können heute schon ohne Fahrer fahren. Welche Chancen, welche Risiken birgt das autonome Fahren. Wollen wir das? Wie gehen wir damit in Bremen um? Erste Überlegungen hierzu stellen wir hier vor.

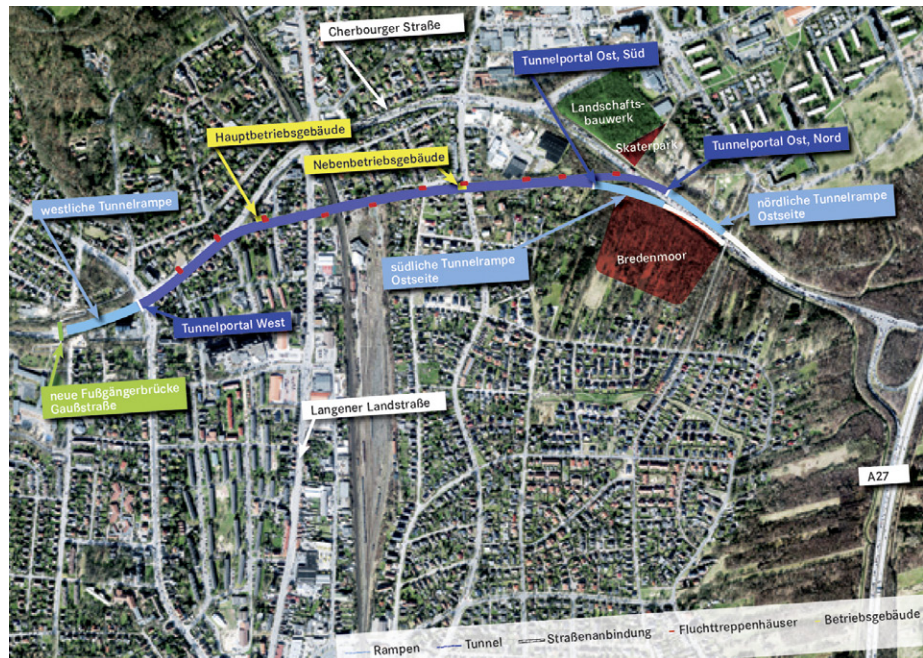
Hafentunnel Bremerhaven

Die leistungsfähige Verkehrsanbindung des Überseehafens an die Bundesautobahn A27

Aufgaben und Ziele

- Verkehrsanbindung des Überseehafens an die A27
- Entlastung der kritischen Knotenpunkte des derzeitigen Straßennetzes
- Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität der Anwohner rund um die Cherbourger Straße

Lage des geplanten Hafentunnels. Der Tunnel soll den Überseehafen mit der A27 verbinden.



Das Projekt

Als eines der zentralen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bremerhaven wird der Hafentunnel zukünftig die leistungsfähige Verkehrsanbindung des Überseehafens und der hafennahen Gewerbegebiete an die Autobahn A27 sicherstellen.

An den Kosten der Gesamtmaßnahme beteiligt sich der Bund mit einem Festbetrag von 120 Mio. Euro. Die Hafenwirtschaft steuert 15 Mio. Euro bei. Den Restbetrag teilen sich das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven im Verhältnis 80 Prozent zu 20 Prozent.

Bei dem Hafentunnel handelt es sich um einen oberflächennahen, in offener Bauweise hergestellten Tunnel. Der zweistreifige Tunnel wird in einer Röhre im Gegenverkehr betrieben. Im östlichen Bereich teilt sich der Tunnel in zwei Röhren mit Richtungsverkehr auf und bindet dadurch niveaugleich an die Cherbourger Straße an.

Bau des Hafentunnels im Bereich östlich der Bahnquerung



Die Länge des Tunnels einschließlich Rampenbauwerk beträgt über die Nordröhre 1.848 Meter und über die Südröhre 1.659 Meter. Für die im Gegenverkehr befahrenen Tunnel- und Trogabschnitte ist ein Querschnitt mit einer Breite von 14 Metern vorgesehen. Je Fahrtrichtung steht ein 3,50 Meter breiter Fahrstreifen zur Verfügung. Zwischen den Fahrstreifen ist ein Sicherheitsstreifen von einem Meter Breite angeordnet. Beidseitig der Fahrbahn befindet sich ein 0,5 Meter breiter Randstreifen. Auch die jeweils einen Meter breiten Notgehwege werden durch einen weiteren Sicherheitsstreifen von 1,50 Meter zur Fahrbahn abgegrenzt. Im Winter 2018/2019 sollen die ersten Fahrzeuge durch den Tunnel rollen.

Das Planungsergebnis

Die Cherbourger Straße verläuft in Ost-West-Richtung und stellt den nördlichsten Bremerhavener Autobahnzubringer zur Bundesautobahn A27 dar. Sie sichert die Anbindung des Überseehafengebietes einschließlich der hafennahen Industrie- und Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz nicht in ausreichender Qualität, da mehrere innerstädtische Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Hafenanbindung einschränken.

Zur Schaffung einer auch zukünftig leistungsfähigen Hafenanbindung, verbunden mit einer Entlastung der kritischen Knotenpunkte im derzeitigen Straßennetz der Cherbourger Straße, wurde eine Trennung des Hafenverkehrs vom innerstädtischen Verkehr als optimale Lösung erarbeitet.

Als Ergebnis aus dem nachfolgenden Vergleich einer Vielzahl von Varianten stellte sich eine im Tunnel geführte Trassenlage südlich des derzeitigen Verlaufes der Cherbourger Straße als Vorzugsvariante dar. Der Anschluss des Hafentunnels im Osten erfolgt über Ein- und Ausfahrtrampen an der Cherbourger Straße. Durch diesen Anschluss ist eine leistungsfähige und verkehrssichere Führung der hafenbezogenen Verkehre gegeben. Im Westen erreicht der Tunnel über eine Rampe das Straßenniveau mittig in der Cherbourger Straße, hierbei wird der Hauptstrom der Verkehre bevorrechtigt zum Hafen geführt. Die nachgeordneten Verkehrsströme werden über sogenannte »Ein- und Ausfahrkeile« sicher an den Hauptstrom angebunden sowie abgeleitet.

»Mit dem Hafentunnel stellt die Seestadt nicht nur die optimale Verkehrsanbindung des Hafens an die Autobahn sicher. Er wird die Bewohner und Anlieger rund um die Cherbourger Straße, die bisher dem jetzigen Verkehrsaufkommen schutzlos ausgeliefert sind, stark entlasten. Gesundheitsgefährdende Lärm- und Schadstoffimmissionen werden dann kein Thema mehr sein. Das Leben und Wohnen im Norden der Stadt gewinnt entscheidend an Qualität. Damit bildet der Hafentunnel auch eine bedeutsame Maßnahme im Luftreinhalte- und Aktionsplan, den die Stadt aufgrund der ständigen Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen im Verlauf der Cherbourger Straße entwickelt hat.«

Dr. Jeanne-Marie Ehbauer,
Baudezernentin der Seestadt Bremerhaven,
im Dezember 2014



Baudock 11
im Eichenweg



Hafentunnel:
Visualisierung des
westlichen Eingangs

*Streckenverlauf des
Tunnels an der
Wurster Straße
(Einfahrt West) in
die Claus-Groth-
Straße und weiter-
führend in Richtung
Eichenweg*



Historie

2006–2008

Entwicklung, Vorstellung und Diskussion verschiedener Varianten im Zuge der Grundlagenermittlung und Vorplanung unter Einbeziehung der Bürger und weiterer Dritter.

18.12.2008

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Variante »3.2+E« als Vorzugsvariante für die Hafenanbindung. Der Beschluss sagt aus, dass diese Variante weiterverfolgt und hierfür die Planfeststellung beantragt werden soll.

08.03.2011

Das Stadtplanungsamt Bremerhaven stellt den Antrag auf Planfeststellung nach § 33 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE später SUBV). Nach eingehender Prüfung durch die Anhörungsbehörde des Bausenators erfolgt die öffentliche Auslegung der Unterlagen im Stadtplanungsamt in Bremerhaven.

09.05.-22.06.2011

Im Zuge und Nachgang der öffentlichen Auslegung haben Bürger die Möglichkeit schriftlich Einwendungen gegen das Vorhaben einzubringen.

21.-23.11.2011

In einem Erörterungstermin erhalten sämtliche Einwender die Möglichkeit zur Erörterung mit einer Vielzahl von Projektbeteiligten. Im weiteren Arbeitsablauf prüft die Planfeststellungsbehörde (SUBV) die Gesamtunterlagen und wägt unter Berücksichtigung der Einwendungen und Stellungnahmen ab.

02.-15.01.2013

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht am 19.12.2012 und liegt im Januar 2013 öffentlich aus. Danach gilt der Planfeststellungsbeschluss am 16.01.2013 als bekannt gemacht. Der Sofortvollzug des Beschlusses wird angeordnet.

02.09.2013

Das Verwaltungsgericht Bremen hat die Klage von drei Grundstückseigentümern gegen den geplanten Hafentunnel in Bremerhaven abgewiesen. Nach Auffassung des Gerichts ist der Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben rechtmäßig, es gab weder formelle noch materielle Fehler. Zudem bestehen keinerlei Zweifel am Bedarf für den Tunnel.

22.11.2013

Einweihung eines Bauschildes in der Cherbourger Straße durch den parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann, den Präsidenten des Bremer Senats, Bürgermeister Jens Böhrnsen, Oberbürgermeister Melf Grantz sowie als Vertreter der Hafenwirtschaft Jörg Colberg, Geschäftsführer des Container Terminals MSC.

Winter 2013/2014

Rodungsarbeiten im Bereich der Tunneltrasse

April 2014

Beginn der erforderlichen Kanalverlegungen im westlichen Bereich der Cherbourger Straße.

ab Mai 2014

veränderte Verkehrsführung im Bereich der Cherbourger Straße West

Juni 2014

Beginn der Spundwandaarbeiten in der Cherbourger Straße, am Lärmschutzwall westlich der Wurster Straße.

15.08.2014

Beauftragung der ARGE »Hafentunnel Cherbourger Straße«



21.11.2014

Verkehrsfreigabe der neu zu erstellenden Fuß- und Radwegbrücke im Zuge der Gaußstraße. Aushub der alten Brücke.

Aktuell

Derzeit werden im Bereich der Tunneltrasse die Baugruben (sogenannte Baudocks) mit Schlitzwänden für den späteren Tunnel hergestellt. Der in offener Bauweise hergestellte Tunnel wird im Schutz von insgesamt 23 Baudocks gebaut. In den ersten Baudocks ist der Aushub erfolgt, und erste Tunnelblöcke sind hergestellt worden.



Beim Bau des Hafentunnels müssen auch die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden

Autobahneckverbindung A 281

Land in Sicht für die Schließung des Autobahnringes

Aufgaben und Ziele

- Bessere Anbindung des Güterverkehrszentrums und anderer Gewerbegebiete an das internationale Fernstraßennetz
- Entlastung und Aufwertung der innerstädtischen Wohnquartiere
- Zusammenwachsen von Wirtschaftsräumen

Bau der Schrägseilbrücke der A281 am Flughafendamm



Übersicht

Die Autobahn A 281, eine Eckverbindung zwischen den bestehenden Bundesautobahnen A 27 und A 1, ist eine Fernstraßenbaumaßnahme der Bundesrepublik Deutschland. Der Trassenverlauf ist das Ergebnis langjähriger Planungen und Abstimmungen. Mit einer neuen Weserquerung ist sie seit vielen Jahren herausragendes Ziel bremischer Verkehrspolitik; dieses wird unter anderem deutlich durch die Formulierung in der Koalitionsvereinbarung der Bremischen Bürgerschaft für die Legislaturperiode 2015 bis 2019. Hier steht: »Der Ringschluss der A 281 bleibt für uns das zentrale Ziel der Verkehrspolitik...«

Die vorhandene und die prognostizierte Verkehrssituation im Land Bremen machen diesen Neubau unumgänglich. Ein Großteil des Verkehrs von und zum ältesten und größten deutschen Güterverkehrszentrum (GVZ) bzw. den Bremischen Häfen quält sich über die hochbelastete B 6/B 75 oder über die ebenfalls stark befahrene Neuenlander Straße. Hier beträgt der Anteil des Schwerlastverkehrs zwischen 15 und 20 Prozent. Durch den Bau der A 281 sollen die Wohnquartiere an hochbelasteten Straßen wie der Neuenlander Straße oder der Kattenturmer Heerstraße durch Minderung des Lärms und der Luftschadstoffe entlastet werden.

Strecke BA 3/2 kurz vor der Verkehrsfreigabe

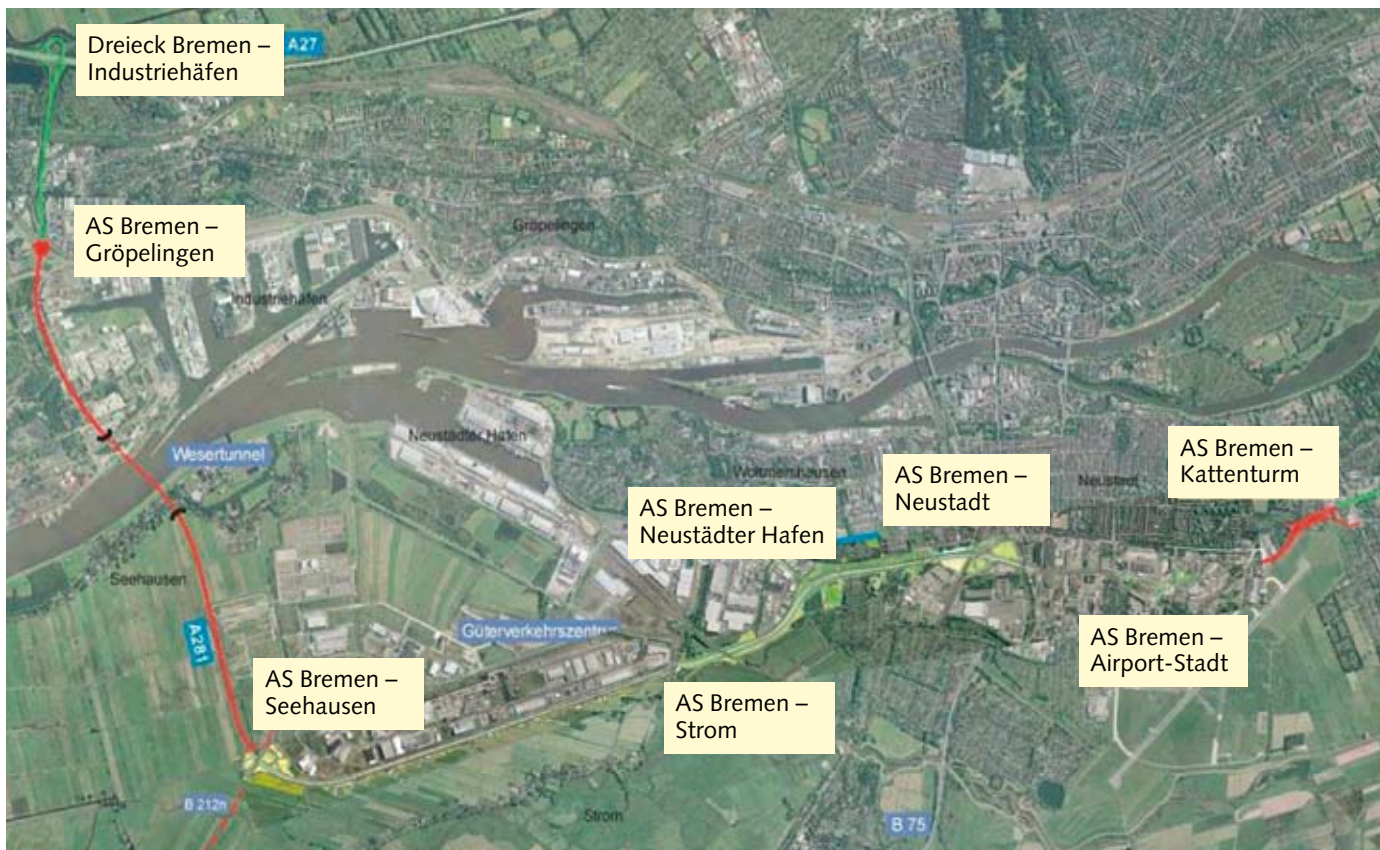


Neben einer deutlichen Entlastung von innerstädtischen Straßenzügen führt die Autobahneckverbindung A 281 auch zur spürbaren Entlastung auf Teilbereichen der A 1, der A 27 sowie der Stephanibrücke im Zuge der B 75. Mit einem der Kernelemente der A 281, einer neuen Weserquerung, wird die trennende Wirkung der Weser für den Kfz-Verkehr aufgehoben. Damit ist das Zusammenwachsen von räumlich benachbarten, aber durch die Weser getrennten Wirtschaftsräumen möglich.

Wirtschaftlich wichtig für das heute schon äußerst erfolgreiche GVZ, für die Bremischen Häfen sowie den Bremer Flughafen ist die verkehrliche Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz.

Das dringende Erfordernis einer Autobahneckverbindung A 281 wird zudem im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der Einstufung der noch zu realisierenden Bauabschnitte BA 2/2 und BA 4 in die höchsten Prioritätsstufe »Vordringlicher Bedarf« dokumentiert.

Aufgrund des Investitionsvolumens in Höhe von ca. 750 Mio. Euro für die Bauabschnitte 2/1, 2/2, 3/1, 3/2 und 4 war und ist es erforderlich, die Autobahneckverbindung in Bauabschnitten zu planen und zu bauen. Mitte der 1990er Jahre wurde ein erster Bauabschnitt BA 1 zwischen A 27 und der Hafенrandstraße realisiert.



Realisierte und geplante Bauabschnitte

Mitte/Ende der 1990er Jahre wurde mit der Planung der weiteren Bauabschnitte begonnen. Gestartet wurde mit dem BA 2/1 zwischen B 75 und Neuenlander Ring. Mit diesem ca. 3,3 Kilometer langen und 244 Mio. Euro teuren Abschnitt konnte ein erster Teil der Neuenlander Straße massiv entlastet werden. Rund um den Flughafen und die neue Autobahn entstand Platz für Dienstleistungseinrichtungen und technologieorientiertes Gewerbe mit guter Verkehrsanbindung. Markantes Kennzeichen dieses Autobahnabschnittes ist die optisch beeindruckende Schrägseilbrücke mit 50 Meter hohen Pylonen und 127 Metern Spannweite. Dieser Bauabschnitt wurde nach gut fünf Jahren Bauzeit Anfang 2008 für den Verkehr freigegeben.

Der in Richtung GVZ anschließende Bauabschnitt BA 3/1, ca. 2,4 Kilometer lang und 47 Mio. Euro teuer, wurde leicht zeitversetzt geplant und parallel zum BA 2/1 gebaut. Dieser verläuft zwischen dem BA 2/1 und dem Anschluss an das GVZ parallel zur Senator-Apelt-Straße, die hierdurch massiv vom starken Verkehrsaufkommen, insbesondere vom Lkw-Verkehr, entlastet wurde. Markantestes Bauwerk in diesem Bauabschnitt ist eine seilverspannte Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen Wohn- und Kleingartengebiet. Wegen des geländenahen Trassenverlaufes und der deutlich geringeren Investitionskosten konnte dieser Bauabschnitt nach ca. 3,5 Jahren Bauzeit gemeinsam mit dem BA 2/1 im Jahre 2008 für den Verkehr freigegeben werden.

Daran anschließend wurde der BA 3/2 geplant und gebaut. Im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Seehausen erfolgt die Verknüpfung mit der geplanten neuen Bundesstraße B 212n. Herausforderungen bei Planung und Bau dieses Abschnittes waren die naturschutzfachlichen Anforderungen, u. a. im Vorfeld die Verlegung eines Fleetes, sowie die schlechten Baugrundverhältnisse. Dieser ca. 4,2 Kilometer lange und 46 Mio. Euro teure Teil der Autobahnneckverbindung wurde im Herbst 2014 für den Verkehr freigegeben.

Zur Komplettierung der A 281 sind somit noch zwei Bauabschnitte fertigzustellen: der BA 2/2, die Verbindung zwischen BA 2/1 und dem Autobahnzubringer Arsten und damit der Anschluss an die A 1 sowie der BA 4 mit einer neuen Weserquerung.

Übersicht A 281 – geplante und realisierte Bauabschnitte



Seilverspannte Fußgängerbrücke im BA 3/1

Der knapp 2 Kilometer lange BA 2/2 hat schon eine längere Planungsgeschichte hinter sich. Eine erste Baurechtschaffung wurde im Jahre 2010 vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt und aufgrund von formalen Fehlern für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Der Bremer Senat hat daraufhin beschlossen, im Rahmen eines Runden Tisches verschiedene Varianten unter Beteiligung von Verwaltung, Politik, Bürgerinitiativen, Handelskammer und »Verkehrserzeugern« erstellen und bewerten zu lassen. Die vom Runden Tisch erarbeitete Kompromisslösung »Variante 4 SÜD« wurde anschließend mit dem Bund diskutiert. Unter Beibehaltung der Trassenführung und der Lärminderung mit dem Ziel der Kostensenkung war diese leicht modifiziert im Folgenden Grundlage für die weitere Planung. Nach Erteilung des Gesehenvermerkes im Herbst 2014 folgte im Februar 2015 der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ca. 150 Mio. Euro teuren Bauabschnitt. Der Bürgerdialog wurde auch nach Abschluss des Runden Tisches intensiv fortgeführt. Im Vorfeld der formalen Planauslegung fanden Informationstermine zur Vorstellung der geänderten Planung statt. Die Abstimmung der Bauphasen erfolgt parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren u. a. gemeinsam mit den Stadtteilbeiräten, Anliegern und betroffenen Gewerbebetrieben. Der für die geplante Bauumsetzung erforderliche Grunderwerb ist zum größten Teil abgeschlossen, mit einer Baurechtschaffung wird bis Anfang 2017 gerechnet. So kann man aktuell mit einem Baubeginn im 2. Quartal 2017 rechnen. Herausragende Bauwerke sind die Verlängerung der im BA 2/1 begonnenen Hochstraße sowie ein rund 475

Meter langes Tunnel-/Trogbauwerk mit Anschluss an ein vorhandenes Trogbauwerk. Größte Herausforderung für diesen Bauabschnitt wird die bauliche Umsetzung unter Aufrechterhaltung der aktuellen Verkehrssituation sein. Denn für einen großen Teil der geplanten Bauzeit steht das vorhandene Bauwerk im Zuge des Zubringers Arsten – Neuenlander Straße nicht zur Verfügung. Die Verkehre müssen somit über das vorhandene Rampensystem geführt werden. Nach Fertigstellung des BA 2/2, geplant bis Ende 2021, wird die Neuenlander Straße von aktuell über 50.000 Kfz/24h auf ca. 10.000 Kfz/24h entlastet. Damit einhergehend wird die Wohnbevölkerung in diesem Bereich massiv von Lärm und Luftschadstoffen entlastet und die großen Verkehrsträger wie der Bremer Flughafen, das GVZ sowie die Bremer Häfen werden direkt an die A1 angeschlossen.

Mit dem BA 4 wird dann der Anschluss der A 281 an die A 27 über den bereits 1995 fertig gestellten BA 1 hergestellt. Herzstück dieses ca. 4,9 Kilometer langen und 260 Mio. teuren Trassenabschnitts ist ein neuer Wesertunnel. Dieser Tunnel soll im Einschwimm- und Absenkverfahren hergestellt werden. Das Baurecht für diesen Abschnitt wurde bereits Mitte 2010 geschaffen, Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig wurden Ende 2011 abgewiesen, Klagen vor dem Bundesverfassungsgericht wurden Ende 2015 nicht angenommen. Zur Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses muss noch ein entschädigungsrechtlicher Aspekt gelöst und eine Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss erfolgen. Diese Schritte sollen bis Ende 2016 erfolgen. Damit kann Ende 2017 mit dem Bau

Titelseite
Weser-Kurier vom
16.01.2016



des bedeutendsten Bauabschnittes der A 281 gestartet werden. War bisher vorgesehen, die Weserquerung auf Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes als sogenanntes F-Modell (mit Erhebung einer Maut für das Passieren des Tunnels) umzusetzen, so ist nunmehr mit Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 von einer konventionellen, haushaltsfinanzierten Realisierung auszugehen. Während die Trasse südlich der Weser in Randlage zu natur-schutzfachlich hochwertigen FFH- und EU-Vogel-schutzgebieten geplant wurde, verläuft die Trasse nördlich der Weser in Randlage zu einem Stahlwerk. Mit Fertigstellung dieses Bauabschnittes werden in diesem Bereich täglich ca. 40.000 Kfz (davon ca. 25 Prozent Lkw) prognostiziert, was zu einer deutlichen Entlastung heute hochbelasteter vorhandener bremsicher Weserbrücken führt.



Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts 3/2 der A 281 am 29.09.2014:

*Gunnar Polzin, Leiter der Obersten Landesstraßenbaubehörde der Freien Hansestadt Bremen;
Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur;*

Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen;

Jörn Kück, Abteilungsleiter Projekte Freie Hansestadt Bremen, DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH



Darstellung des Bestandes im Bereich BA 2/2 in Huckelriede (oben) und Visualisierung der Planung im selben Bereich (rechts)



Die Bremischen Häfen im Überblick

in Bremen und Bremerhaven

Aufgaben und Ziele

- Aktivposten der Ökonomie im Land Bremen
- Förderung des Seehandels und der Schifffahrt
- Entwicklung von effizienten Verkehrsverbindungen



Automobilumschlag in Bremerhaven

Häfen und Schifffahrt prägen die Entwicklung an der Weser schon seit Jahrhunderten. Der Aufstieg Bremens zur erfolg- und traditionsreichen Hanse- und Kaufmannsstadt wäre ohne sie nicht möglich gewesen. Heute zählen die Bremischen Häfen zu den wichtigsten Universalhäfen Europas und bilden das Rückgrat einer maritimen Wirtschafts- und Logistiklandschaft, die die Ökonomie des kleinsten Bundeslandes prägt. Die große regionalwirtschaftliche Bedeutung der Häfen kommt darin zum Ausdruck, dass rund ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und der Wertschöpfung Bremens auf die Häfen und die mit ihnen verknüpften Branchen entfallen.

Zwei Häfen – eine Gruppe

Die Bremischen Häfen zeichnen sich durch eine ausgeprägte Arbeitsteilung aus, die Garant für den Erfolg der Zwillingshäfen ist. An den Standorten Bremen und Bremerhaven arbeiten Terminals mit nahezu jeder Art von Ladung. Hierzu zählen Container und Autos, Stück- und Massengüter sowie Gefahrgüter und Projektladung, wie Windenergieanlagenteile.

In Bremerhaven werden Containerschiffe, Auto-Carrier und Errichterschiffe abgefertigt und damit etwa 83 Prozent des Umschlagvolumens der gesamten Hafengruppe erzielt. Der Standort bietet seit einigen Jahren sämtliche Hafenfunktionen für die Offshore-Windenergie-Industrie sowie mit dem Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) ein modernes und leistungsfähiges Kreuzfahrtterminal.

Bremen-Stadt hingegen ist auf den Umschlag von konventionellem Stück- und Schwergut, wie z.B. Projektladung, Stahl und Stahlerzeugnisse, Holz und

Holzprodukte, sowie auf das Handling von Massengütern, wie z.B. Erze, Kohle und Getreide, spezialisiert.

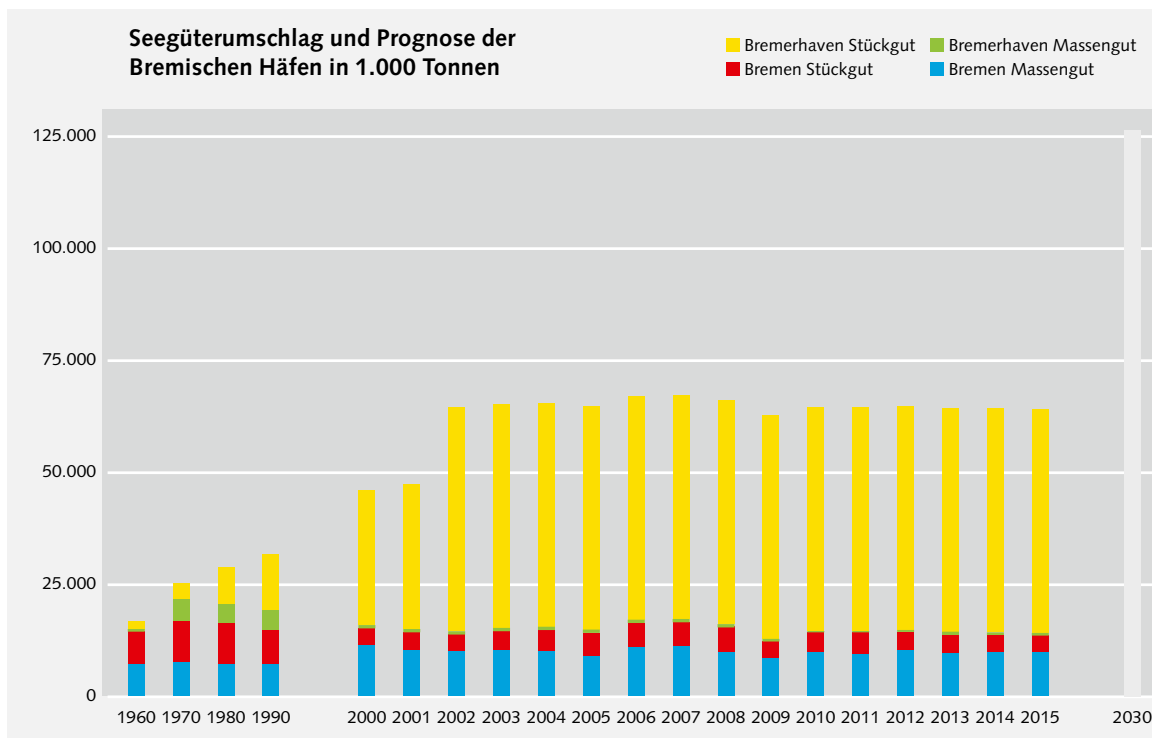
Die Seeverkehrsprognose 2030¹ prognostiziert für Bremerhaven einen Gesamtumschlag von knapp 88 Millionen Tonnen (jährlich +3,3 Prozent) und für Bremen 16 Millionen Tonnen² (jährlich +1,0 Prozent) für das Jahr 2030. Bremerhaven liegt damit aufgrund des Containerumschlags deutlich über den Wachstumsraten aller deutschen Seehäfen. Als Umschlagvolumen werden für 2030 für Bremerhaven 9,9 Millionen TEU genannt, dies entspricht im Vergleich zu 2010 einer Verdoppelung (+104 Prozent). Auch das Hinterlandaufkommen in diesem Marktsegment wird sich gegenüber dem Jahr 2010 etwa verdoppeln (+103 Prozent).

Gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030³ steigt das Gütertransportaufkommen um 18 Prozent verglichen mit 2010. Bedingt durch den Seehafenumschlag wächst der Güterverkehr am stärksten in den Bundesländern Hamburg und Bremen. Der Seehafenhinterlandverkehr wird deutlich stärker ansteigen, als das sonstige Verkehrsaufkommen. Dabei wächst der Containerverkehr mit 80 Prozent fast doppelt so schnell, wie der Verkehr mit den sonstigen Gütern (43 Prozent). Neben diesem grundsätzlichen Zuwachs

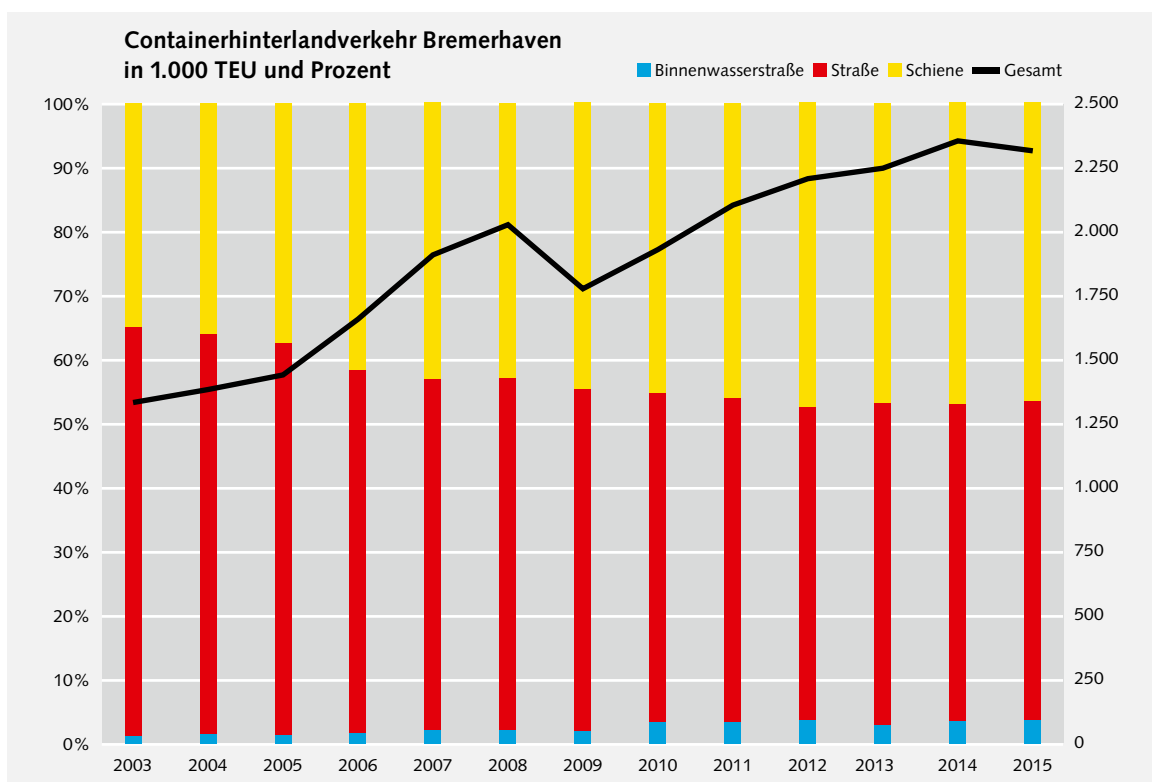
¹ Seeverkehrsprognose 2030, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger Los 2 (Seeverkehrsprognose), MWP, Uniconsult, Fraunhofer CML, IHS im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 9. Mai 2014, Berlin.

² Beide Prognosewerte enthalten nicht die Containereingewichte. Daher müssen zu den prognostizierten Umschlagsvolumen knapp 22 Millionen Tonnen addiert werden. Nur so ist die Vergleichbarkeit zu den Ist-Zahlen gewährleistet.

³ Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH et. al., 11. Juni 2014, Freiburg.



Prognosewert aus: Seeverkehrsprognose 2030, Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger Los 2 (Seeverkehrsprognose), MWP, Uniconsult, Fraunhofer CML, IHS im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 9. Mai 2014, Berlin.
Anm.: In der Grafik enthält der Prognosewert die Containereigengewichte. Nur so ist ein Vergleich mit den IST-Werten möglich.



im Seehafenhinterlandverkehr ist die Berücksichtigung der sich ändernden Verteilung auf die Verkehrsträger (Modal-Split) von elementarer Bedeutung. So ist der Anteil des Schienenhinterlandverkehrs in Bremerhaven von unter 36 Prozent in 2004 auf über 46 Prozent in 2015 angestiegen. Bis 2030 erwartet der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen einen weiteren Anstieg auf rund 55 Prozent.

Aufgrund dieser Verkehrsprognosen zählt die Optimierung der Hafenverkehre zu den wichtigsten

hafenbezogenen Herausforderungen für die Bremischen Häfen. Für die Bewältigung des stetig steigenden Verkehrsaufkommens im Hafenhinterland sind wasserseitige Anpassungsmaßnahmen sowie auf der Landseite der Ausbau von Straßen- und Schienenverkehrswegen unumgänglich. Gleichzeitig gilt es deutlich stärker als bisher darauf zu achten, dass die Hafen- und Hinterlandverkehre möglichst leise, sauber und effizient abgewickelt werden und die Bevölkerung vor ihren Auswirkungen geschützt wird.



Der Überseehafen
in Bremerhaven

Funktionale und regionale Gliederung

Bremerhaven

Direkt am seeschifftiefen Wasser gelegen, bietet Bremerhaven beste Bedingungen für den Containerumschlag. Gleichzeitig ist dieser Teil der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven die führende Autodrehscheibe Europas und entwickelt sich zum wichtigen Hafen für die Offshore-Industrie. Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 12,8 Metern können den Standort tideunabhängig erreichen.

Container-Terminal

Kajenlänge: 4.920 m, Gesamtfläche: rund 3.000.000 m² (entspricht 400 Fußballfeldern), gedeckte Lagerfläche: 30.000 m², Kühlfläche: 8.000 m², Wassertiefe: bis 15,0 m, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe, jährliche Schiffsanläufe: 4.500

Der Containerterminal zählt zu den größten zusammenhängenden Anlagen seiner Art, in Deutschland liegt der Standort mit einem Umschlag von 5,5 Millionen Standardcontainern seit Jahren unangefochten auf Rang zwei und in Europa auf Rang vier.

Offshore-Terminal CT Süd

Kajenlänge: 450 m (innerhalb des CT), Fläche: 250.000 m² (innerhalb des CT), Wassertiefe: bis 14,6 m, Schwerlastplatte, 2 Liegeplätze für Offshore-Errichterschiffe

Ganz im Süden des Containerterminals wird Übergangsweise bis zur Realisierung des Offshore-Terminals Bremerhaven zusätzlich zum Containerumschlag auch der Umschlag und die Lagerung von On- und Offshore-Windenergieanlagen durchgeführt.

Automobil- und High & Heavy-Terminal

Kajenlänge: 3.020 m, Wassertiefe: bis 11,0 m, Gesamtfläche: 2.400.000 m², 90.500 Stellplätze für PKWs, 12 Liegeplätze für Auto- bzw. Ro/Ro-Carrier, jährliche Schiffsanläufe: 1.500

Die Hafenanlagen am Kaiserhafen II und III sowie am Nord- und Osthafen bilden das Zentrum des Automobil- und High & Heavy-Umschlags in den Bremischen Häfen. In Spitzenjahren werden über den Hafen an der Wesermündung mehr als zwei Millionen Fahrzeuge und mehr als 1 Millionen Tonnen High & Heavy-Güter umgeschlagen.

Multifunktionsterminal ABC-Halbinsel

Kajenlänge: 850 m (innerhalb des Autoterminals), Gesamtfläche: 100.000 m² (innerhalb des Autoterminals), Wassertiefe: bis 10,5 m, Stellplätze für PKWs oder Offshore-Komponenten, Schwerlastplatte, 3 Liegeplätze für Auto-Carrier oder Offshore-Errichterschiffe

Zwischen Kaiserhafen II und III liegt der Multifunktionsterminal ABC-Halbinsel. Für den Umschlag und die Lagerung von PKWs oder bis zu 1.000 Tonnen schweren Großkomponenten für Offshore-Windenergieanlagen stehen auf diesem Terminal rund 100.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung.



Automobilumschlag am Automobil- und High & Heavy-Terminal



Das Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) – ein modernes und leistungsfähiges Kreuzfahrtterminal

Frucht- und Projektgüterterminals

Kajenlänge: 1.200 m, Wassertiefe: bis 11,3 m, Gesamtfläche: rund 150.000 m², davon überdacht: rund 47.000 m², 2 Kühlhäuser: 2.500 + 28.000 m², 20.000 Palettenstellplätze für Klimalagerung, 90 Anschlüsse für Kühlcontainer, 5 Schiffsliegeplätze, jährliche Schiffsanläufe: 150

Etwa ein Fünftel aller in Deutschland verzehrten Bananen aus Übersee werden über Bremerhaven importiert. Hierfür stehen am Verbindungshafen und an der Columbuskaje zwei spezielle Frucht-Terminals zur Verfügung, wo jährlich mehr als 220.000 Tonnen temperaturgeführte Güter umgeschlagen werden.

Tanklager

Kajenlänge: 225 m, Wassertiefe: 11,0 m, Fläche: rund 21.000 m², 14 Tanks, Gesamtlagerkapazität: 100.000 m³

Bereits seit 1928 existiert auf der Columbusinsel im Überseehafen ein Tanklager. In den 1960er Jahren wurde die Anlage auf ihre heutige Größe ausgebaut. Das Tanklager besteht aktuell aus 14 Tanks mit einem Fassungsvermögen von insgesamt rund 100.000 Kubikmeter.



Fischereihafen

Kajenlänge: rund 5.000 m, Fläche: 4.500.000 m², Wassertiefe: bis 8,1 m, Tiefkühlkapazitäten: 500.000 m³

Auf dem Areal im Süden von Bremerhaven bildet ein breit gefächertes Branchenmix, von blauer Biotechnologie über Offshore-Windenergie, Spedition und Logistik bis hin zur Lebensmittelindustrie und Fischverarbeitung, eines der größten Gewerbegebiete im Land Bremen.

Im Fischereihafen II finden sich heute Liegeplätze für Industrie- und Serviceunternehmen, Reparatur- und Dockbetriebe sowie eine große Marina für die Sport- und Freizeitschifffahrt.

Eine Herausforderung: die Hinterlandanbindung bei steigendem Hafenumschlag



Ein Teil der Hafenanlagen in Bremen. Rechts im Bild: die Bremer Innenstadt

Bremen

Die stadtbremischen Häfen sind die Spezialisten im Handling von konventionellen Stück- und Schwer-
gütern sowie klassischen Massengütern.

Industriehafen, Kap-Horn-Hafen, Werfthafen, Osterort/Mittelsbürener Hafen

Gesamtkajenlänge: 6.250 m, Gesamtfläche: rund 3.700.000 m², Wassertiefe: bis 11,0 m

Die sieben Hafenbecken des Industriehafens liegen rechts der Weser und sind über die Oslebshäuser Schleuse mit dem Fluss verbunden. Die Grenze zur Weser bildet die schmale Kap-Horn-Halbinsel. An den Kajen werden nahezu alle Arten von Seegütern geladen und gelöscht. Der Industriehafen wird jährlich von rund 1.600 See- und 3.600 Binnenschiffen angelaufen. Für die Binnenschifffahrt ist das Areal gleichzeitig der bedeutendste Umschlagplatz in den Bremischen Häfen: Rund 30 Prozent aller per Binnenschiff an- und abtransportierten Güter werden hier umgeschlagen.

Außerhalb der Schleusenhäfen liegt der Werfthafen sowie nördlich des Industriehafens der Hafen Osterort/Mittelsbüren.

Röhrenumschlag in Bremen



Neustädter Hafen

Kajenlänge: 2.400 m, Wassertiefe: bis 11,0 m, Fläche: 1.060.000 m² (davon 260.000 m² Hallen), Schiffs-
liegeplätze: 10 – 14

Der Neustädter Hafen gehört zu den bedeutendsten Anlagen für konventionelle Ladung in Europa. Der Neustädter Hafen vereint alle Eigenschaften eines Universalhafens an einem Terminal-Komplex. Für das Laden und Löschen stehen neben Spezialanlagen auch ausgedehnte Lager- und Handlingflächen bereit. Die Anlagen erlauben die Montage von Großkomponenten am seeschifftiefen Wasser und damit die Optimierung der Vorläufe. Hinzu kommt die hervorragende Verkehrsanbindung per Straße, Schiene und Wasserstraße. Ein weiterer Vorteil ist die direkte Anbindung an das Güterverkehrszentrum (GVZ), wo zahlreiche Spediteure und Logistikunternehmen angesiedelt sind.

Holz- und Fabrikenhafen, Getreidehafen

Gesamtkajenlänge: 3.330 m, Wassertiefe: bis 11,0 m (Getreidehafen), Gesamtfläche: 870.000 m²

Im Bremer Holz- und Fabrikenhafen werden Rohstoffe für die Nahrungs- und Genussmittel- sowie Futtermittelindustrie umgeschlagen, zwischengelagert und/oder weiterverarbeitet. Wegen seiner Lage am seeschifftiefen Wasser und seiner Nähe zur Innenstadt gilt der Holz- und Fabrikenhafen als ausgezeichnete Standort für Produktionsbetriebe und Dienstleistungsfirmen.



Laden von Großkomponenten im Neustädter Hafen

Holz- und Fabriken-Hafen



Hemelinger Hafen

Gesamtkajenlänge: 2.600 m, Wassertiefe: 3,5 m, Gesamtfläche: 735.000 m²

Oberhalb des Weserwehrs wurde der Hemelinger Hafen für die Binnenschifffahrt eingerichtet. Die Anlagen an der Mittelweser unterliegen nicht dem Tideinfluss. In den drei Hafenbecken Aller-, Werra- und Fuldahafen werden hauptsächlich Sand, Kies, Stahl, Metalle, Schrott, diverse Baustoffe und Kohle umgeschlagen. An den Terminals stromauf vom Weserwehr werden heute rund 20 Prozent des gesamten landbremischen Binnenschiffsumschlages abgewickelt.

Laut einer Studie der Weltbank zur logistischen Leistungsfähigkeit von 160 Ländern belegt Deutschland 2016 bereits zum dritten Mal den ersten Platz und ist

damit erneut »Logistik-Weltmeister«. ⁴ Die leistungsfähigen deutschen Seehäfen und damit auch die bremischen Häfen haben ihren Teil zu diesem Erfolg beigetragen. Güterverkehr und Logistik sind die Garanten für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Mobilität von Waren und Dienstleistungen. Der Im- und Export wird auch zukünftig einen entscheidenden Teil der deutschen Wirtschaft darstellen. Der Welthandel und damit auch das haveninduzierte Verkehrsaufkommen bilden die zentralen Chancen und Herausforderungen für unsere Häfen. Diese Potentiale können nur realisiert werden, wenn bedarfsgerechte Infrastrukturen zur Verfügung stehen.

⁴ The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank: Connecting to Compete 2016, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators; Washington DC, 2016



Der Neustädter Hafen: eine der bedeutendsten Anlagen für konventionelle Ladung in Europa

Das Lkw-Führungsnetz

Bündeln und Entlasten

Aufgaben und Ziele

- Bessere Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftsstandorte
- Bündelung der Lkw-Durchgangsverkehre
- Weniger Lkw-Verkehr in Wohngebieten

Das Lkw-Führungsnetz bündelt die Lkw-Fahrten im Stadtgebiet



Bremen ist das bedeutendste Siedlungs- und Wirtschaftszentrum der Metropolregion im Nordwesten und wichtiger Standort von Unternehmen aus den Bereichen Handel, Industrie/Gewerbe, Dienstleistung und Logistik. Die vorhandene siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle Situation erzeugt im Vergleich zu anderen Städten überproportional hohen Güteraus-tausch. Damit verbunden ist eine hohe Anzahl an Lkw-Fahrten im Straßennetz.

Mit der Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes seit 1995 war und ist Bremen Vorreiter im Bestreben, die Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftsstandorte zu gewährleisten und gleichzeitig Beeinträchtigungen der Bevölkerung und sensibler Einrichtungen wie z. B. Krankenhäuser, Kindergärten und Schulen zu reduzieren. Damit zeigt jeweils eine aktuelle Karte geeignete Strecken für Lkw-Fahrten auf, um Wohngebiete und die Innenstadt von Wirtschaftsverkehren zu entlasten.

Das derzeitige Lkw-Netz

Auch das aktuell gültige Lkw-Netz berücksichtigt ein hierarchisch gestaffeltes sowie geschlossenes Netzsystem der übergeordneten Straßen. Angestrebt wird die Bündelung der Lkw-Durchgangsverkehre (ohne Quelle oder Ziel in Bremen) auf den Autobahnen und Bundesstraßen. Es gilt die Führung der Lkw als stadtteilübergreifende Durchgangsverkehre möglichst über Hauptverkehrsstraßen zu leiten, die ohne Einschränkung genutzt werden können. Dieses trägt zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes bei.

Die Definition des Lkw-Netzes wird durch Einsatz des rechnergestützten Verkehrsmodells erreicht. In mehreren Iterationsschritten wird das für den Lkw-Verkehr maßgebliche Straßennetz (Gewichtung nach Straßenkategorien) soweit reduziert, bis die Fahrzeitverluste in einem akzeptablen Verhältnis zur Entlastung der Anwohner (Gewichtung nach Empfindlichkeit der anliegenden Nutzung) stehen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum aktuellen Lkw-Netz war umfassend und wurde parallel zum Beteiligungsverfahren des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 durchgeführt. Neben den Beiräten, die in Regionalausschüssen beteiligt wurden, den Vertretern der Wirtschaft und der Träger öffentlicher Belange, konnten so auch Bürger/innen in den Regionalen Bürgerforen über das Lkw-Netz informiert werden, die ansonsten mit einer derartigen Thematik nur schwer zu erreichen sind.

Wie in der Vergangenheit wurde eine neue Auflage der Lkw-Netzkarte für Lkw-Fahrer und Disponenten erstellt, die ein sehr gutes Echo gefunden hat. Verkehrserhebungen zeigen, dass die Routenempfehlungen des Lkw-Netzes in der Vergangenheit weitestgehend befolgt wurden, was so auch zu einer besseren Akzeptanz des notwendigen Lkw-Verkehrs in der Öffentlichkeit beigetragen hat. Die Lkw-Karte ist auch als Angebotsinformation nutzeroptimiert im Internet einsehbar.

Entwicklung des Lkw-Netzes

Auf Basis der topografischen Grundkarte werden neben dem Lkw-Führungsnetz auch sonstige wichtige Straßen für die Erschließung der Gewerbegebiete durch den Kfz-Verkehr, Beschränkungen für den Lkw-Verkehr (z. B. Durchlasshöhe von Unterführungen, Streckenfahrverbote), Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbereiche ausgewiesen.

Unterstützt wird die gewünschte Befolgung des Netzes durch Lkw-Fahrer zusätzlich durch eine Anpassung der wegweisenden Beschilderung. Diese ergibt sich aus geänderten Einstufungen einzelner Straßen sowie durch eine Übermittlung an Kartenprovider. Das Attribut steht dann für die Nutzung in Navigationsgeräten für Lkw (z. B. Garmin) zur Verfügung, die aufgrund der flexibleren Routenplanungen eine immer gewichtigere Rolle bei der Abwicklung der Lkw-Verkehre spielen.



Screenshot des Lkw-Netzes im Internet: www.v mz .bremen.de/lkw-verkehr



Lkw-Nachtfahrverbot in der Kattenturmer Heerstraße



Bremen Airport

Flughafen der kurzen Wege

Aufgaben und Ziele

- Einfache und schnelle Anbindung des Flughafens an die Innenstadt
- Gute Anreisemöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxis und mit dem eigenen Auto

Der Bremer Flughafen ist in elf Minuten mit der Straßenbahn von der Innenstadt aus zu erreichen.



In elf Minuten von der Bremer City zum Bremen Airport

Mit exzellenten Verbindungen zu rund 50 Nonstop-Reisezielen in 20 Länder Europas und Nordafrikas und Anbindungen über europäische Drehkreuze in die ganze Welt sowie mit jährlich rund 2,7 Millionen Passagieren gehört Bremen Airport zu den internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Der Airport ist somit eine unverzichtbare Ergänzung der bremischen Verkehrsinfrastruktur und damit für Geschäftsleute und Privatreisende aus der Region Nordwestdeutschland das Tor zur Welt.

Nirgendwo anders gibt es in Deutschland einen internationalen Flughafen, der so nah an der Innenstadt liegt wie der Bremen Airport. In elf Minuten sind Reisende vom Flughafen in der Bremer City oder ohne Umsteigen vom Hauptbahnhof am Flughafen. Die Straßenbahnlinie 6 fährt im 10-Minuten-Takt und hält direkt vor dem Terminal – nur wenige Schritte vom Check-In entfernt. Die Buslinie 52 hält ebenfalls in der Nähe der Terminals.

Wer mit dem Taxi anreist, fährt direkt an den Eingängen des Terminals vor. Und wer kein großes Gepäck dabei hat, kann auch mit dem Fahrrad zum Flughafen fahren. Von der Innenstadt dauert es rund 15 Minuten und Fahrradständer stehen in Terminalnähe zur Verfügung.

Durch den Autobahnanschluss Bremen Airport-Stadt der A 281 sind sowohl eine optimale An- und Abreise als auch die Anbindung an überregionale Verkehrswege gewährleistet.

Parken am Bremen Airport

Der Bremen Airport verfügt über zwei Parkhäuser mit modernen Parkleitsystemen. Dort stehen insgesamt rund 4.500 Pkw-Stellplätze zur Verfügung, nur wenige Schritte vom Terminal entfernt. Behindertengerechte Parkplätze und Frauenparkplätze findet man im Parkhaus 1 im dritten Obergeschoss sowie im Parkhaus 2 im Erdgeschoss. Wer schon »elektrisch« mobil ist, kann sein Fahrzeug an einer Elektro-Tankstelle im Parkhaus 1 im ersten Zwischengeschoss aufladen. Extra große, breite und helle Parkplätze stehen in Parkhaus 1 beim Comfort Parking bereit. Bei Bedarf kann man schon vor dem Urlaub oder der Geschäftsreise bequem von zuhause online einen sicheren Parkplatz buchen. Darüber hinaus gibt es vor dem Terminal zahlreiche kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze.

Alle Service-Informationen rund um den Luftverkehr, die Anreise und das Parken in Bremen sind im Internet unter www.bremen-airport.com zu finden.

Teil der Logistikkette

Mit seinen besonders schnellen und effizienten Abläufen ist der Bremen Airport ein wichtiger Bestandteil der Logistikindustrie in der Nordwestregion.

Mehrmals wöchentlich starten die imposanten Transportflugzeuge des Typs »Beluga«, um montagefertige Tragflächen für die Airbus Typen A330 und A340 nach Toulouse zu transportieren, die zuvor im direkt an den Flughafen angrenzenden Airbus-Werk Bremen ausgerüstet wurden.



Der Flughafen Bremen ist ein wichtiger Standortfaktor für die Region. Jeder zehnte Arbeitsplatz in Bremen ist mit der Wertschöpfungskette des Flughafens verknüpft. 25.000 Arbeitsplätze im Nordwesten werden von der Start- und Landebahn des Flughafens versorgt.

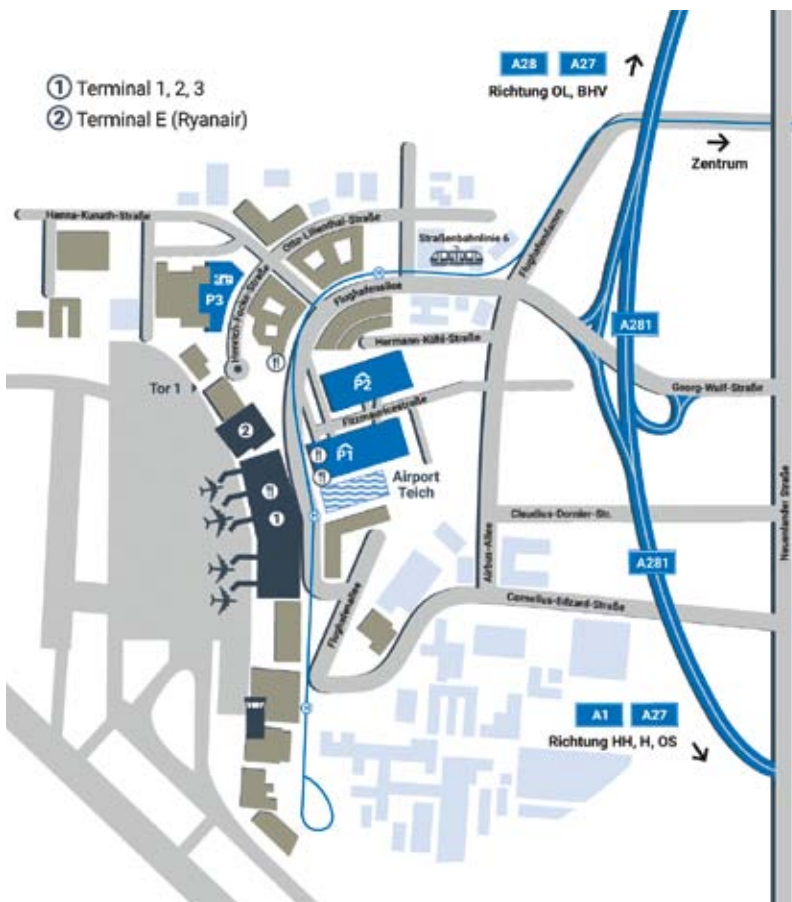
Anzeigetafel für Bus und Bahn

Der Flughafen Bremen ist der schnellste Abflughafen Europas: In nur elf Minuten mit der Straßenbahn aus der Stadtmitte zum Terminal und retour. Auf digitalen Anzeigetafeln erhalten die Passagiere schon im Ankunftsterminal aktuelle Informationen, wann die nächste Straßenbahn abfährt. Neben den Straßenbahn-Abfahrtszeiten werden Reisende auch über Bus- und Anschlussverbindungen am Hauptbahnhof Bremen informiert. Fluggäste, die vom Bremen Airport abfliegen und mit Bus oder Bahn anreisen,

können sich über die Webseite des VBN (www.vbn.de) oder über die FahrPlanner-App vergewissern, dass ihre Flüge pünktlich sind. Diesen Service bietet der Airport Bremen in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen VBN an. Beide Unternehmen sind Partner des EU-Interreg-Projekts »Green Sustainable Airports«.

Beliebt bei den Fluggästen

Dreimal ist Bremer Recht – das gilt auch hinsichtlich Preisauszeichnungen für den Flughafen Bremen. 2015 wurde der Bremen Airport von den Lesern des Geschäftsreisemagazins »Business Traveller« als drittbeste deutscher Flughafen für Geschäftsreisende gewählt. Das ist bereits die dritte Auszeichnung nach 2009 (3. Platz, beliebtester deutscher Flughafen) und 2010 (2. Platz, beliebtester deutscher Flughafen).



Anbindung des Bremer Flughafens an den öffentlichen Verkehr

Unterführung der Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland

Sicher und barrierefrei unterwegs

Aufgaben und Ziele

- Keine Wartezeiten an Bahnschranken
- Besseres Straßennetz und weniger Umweltbelastung
- Mehr Sicherheit und schnellere Erreichbarkeit durch bessere Verkehrsströme



Bau der Unterführung der Franz-Schütte-Allee

Nach 30 Jahren endet das Warten vor geschlossenen Bahnschranken

Die Bahnstrecke zwischen Bremen und Hamburg verläuft direkt durch den Bremer Stadtteil Oberneuland und sorgte in der Vergangenheit an drei Bahnübergängen für lange Wartezeiten vor den Schranken.

Mit zunehmendem Individualverkehr und wachsender Bevölkerungsdichte entwickelten sich diese drei Bahnübergänge in den letzten Jahren zu einem Nadelöhr. Der Schienenverkehr, sowohl im Bereich der Personenbeförderung als auch im Gütertransport, nahm kontinuierlich zu. Die daraus resultierenden Schließzeiten der Schranken wurden im Verlauf der Jahre immer länger.

Das Ziel: besseres Straßennetz und weniger Umweltbelastung

Bei der Baumaßnahme für diese Kreuzungen handelt es sich um ein gemeinsames Vorhaben der Stadtgemeinde Bremen (Straße) und der Deutschen Bahn AG (Schiene). Mit den Unterführungen und Wegfall der

Warteschlangen durch den Rückbau der beschränkten Bahnübergänge wird das örtliche Straßennetz deutlich verbessert und die Umweltbelastung durch wartende und startende Kraftfahrzeuge reduziert. Für die Anwohner entsteht entlastende Reduzierung von Abgasen und Lärm.

Die Deutsche Bahn AG erreicht durch die Beseitigung der Bahnübergänge eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, kann so Reise- und Transportzeiten reduzieren und die Sicherheit für den Zugverkehr verbessern. Beide Kreuzungspartner profitieren also von der Realisierung dieses Projektes.

Nach langer Planungszeit wurde mit Übereinstimmung von beiden beteiligten Kreuzungspartnern die Beseitigung der drei höhengleichen Bahnübergänge beschlossen. Nach intensiven Abstimmungsprozessen mit diversen Variantenuntersuchungen zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der DB AG, unter Einbeziehung der politischen Gremien in Bremen, konnte 2008 durch Planfeststellungsbeschluss das Baurecht für die drei Bahnunterführungen geschaffen werden. Dabei sind insbesondere die Abstimmungen mit dem Stadtteil Oberneuland hervorzuheben. In öffentlichen Sitzungen des Stadtteilbeirats wurden im Laufe der Jahre die Planungen vorgestellt, Bedenken und Anregungen aufgenommen und, wenn möglich, in der Planung berücksichtigt. Auch der Konsens mit einzelnen betroffenen Anliegern wurde mit viel Aufwand auf Seiten der Projektbeteiligten gesucht, konnte aber nicht in allen Fällen gefunden werden.

Vor dem Umbau: lange Wartezeiten an Bahnschranken





*Bahnunterführung
Franz-Schütte-Allee:
vor und nach dem
Umbau*



Drei neue Bahnunterführungen

Die neue Verkehrsführung sieht vor, dass die Verläufe der Straßen Auf der Heide und Mühlenfeldstraße in etwa in wie bisher verbleiben und mittels Unterführungen in sogenannten Trogbauwerken unter den Bahngleisen der Deutschen Bahn AG geleitet werden.

Der vorhandene Bahnübergang im Zuge der Rockwinkeler Landstraße wird zurückgebaut und die Straße endet vor den Bahngleisen in einem Wendekreis. Die neue Unterführung verläuft ca. 200 Meter süd-westlich bogenförmig in Verlängerung der vorhandenen »Franz-Schütte-Allee« über die im Volksmund genannte Fohlenweide zum Anschluss an die »Rockwinkeler Heerstraße.«

Die Gleise der Deutschen Bahn AG werden auf Eisenbahnbrücken über die Unterführungsbauwerke der Stadtgemeinde Bremen überführt. Durch offene Bauweise entstehen nur geringe Beschränkungen in der Durchfahrtshöhe.

Die Unterführung in der verlängerten Franz-Schütte-Allee ermöglicht mit 4,50 Meter Höhe uneingeschränktes Querens für alle Fahrzeuge. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr durch Busse der BSAG erfordert in der Mühlenfeldstraße eine Durchfahrtshöhe von 3,80 Meter.

Die kleinste Unterführung in der Straße Auf der Heide hat nur eine Höhe von 2,50 Meter für Pkw. Für diese schmale Anlieger- und Wohnstraße, soll damit bewusst ein Durchgangsverkehr größerer Fahrzeuge unterbunden werden. Für die Verkehrsteilnehmer entstand hier eine neue gewöhnungsbedürftige Situation. Durch die Fahrbahnbreite von 4,50 Meter ist die Begegnung zweier PKW nur bei langsamer Fahrt möglich. »Doch jeder Fahrbahn-Zentimeter mehr wäre nicht nur deutlich teurer geworden, sondern hätte auch mehr gefällt Bäume und Grundstücksprobleme bedeutet«, erklärt Martin Stellmann vom Amt für Straßen und Verkehr Bremen »Die Abmessungen wurden im Planungsprozess intensiv diskutiert.«*

Die Eisenbahnbrücke im Bereich der Franz-Schütte-Allee entstand in Betonbauweise. Die Trogbauwerke

Mühlenfeldstraße und Auf der Heide werden mit Dickwandstahlbrücken überführt sowie mit Lärm-schutzziegeln ausgemauert.

Bautechnische Herausforderungen

Die größte technische Herausforderung waren Bauarbeiten unter laufendem Bahnverkehr. Im Schutz von Hilfsbrücken konnten Gründungsarbeiten für die Eisenbahnbrücken erfolgen. Diese Hilfskonstruktionen wurden dann beim Einschub der fertigen Brücken bei der Franz-Schütte-Allee, der Mühlenfeldstraße und Auf der Heide ausgehoben.

Der hohe Grundwasserstand in Bremen-Oberneuland war eine weitere Herausforderung für die Ingenieure. Damit sich die Baugruben nicht mit Wasser füllen,

Übersichtsplan:
drei neue Bahn-
unterführungen
in Bremen-Ober-
neuland



wurden aufwändige Konstruktionen verankert. Der Einsatz von Tauchern, die unter Wasser den Einbau der Pfahlverankerungen überwachten, weckte bei der Bevölkerung große Aufmerksamkeit.

Ein Radweg wurde nur bei der Querung in verlängerter Franz-Schütte-Allee angelegt. Er verläuft in geringerer Tieflage unter dem Überführungsbauwerk neben dem einseitigen Gehweg. Beidseitig in der Mühlenfeldstraße und einseitig in der Straße Auf der Heide sind Gehwege angeordnet. Der Radverkehr benutzt hier die Fahrbahn.

Die vorhandenen Bahnsteige und Haltestellen sind aus den Unterführungen Auf der Heide und Mühlenfeldstraße über Treppen und Rampen zu erreichen. Eine Verbindung zwischen diesen beiden Bahnquerungen über den Tilingweg ist für Radfahrer und Fußgänger parallel zu den Bahngleisen möglich.

Während der Bauarbeiten in der verlängerten Franz-Schütte-Allee blieb der vorhandene beschränkte Bahnübergang bestehen. Parallel wurde in der Straße Auf der Heide der Tunnel gebaut und der Bahnübergang dafür gesperrt. So standen während der Bauzeit jederzeit zwei Querungen der Bahnstrecke zur Verfügung. Erst nach Fertigstellung dieser beiden Unterführungen begannen die Bauarbeiten an der dritten Unterführung in der Mühlenfeldstraße.

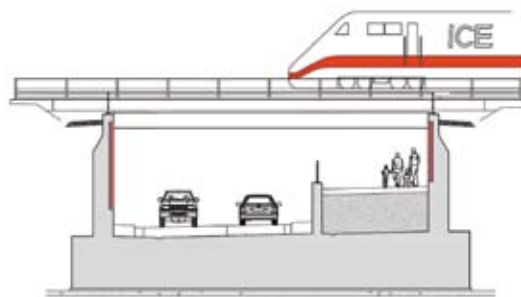
Um bauliche Eingriffe in die Landschaft auszugleichen, werden entsprechende Kompensationsmaßnahmen geleistet.

Mehr Sicherheit und bessere Verkehrsströme

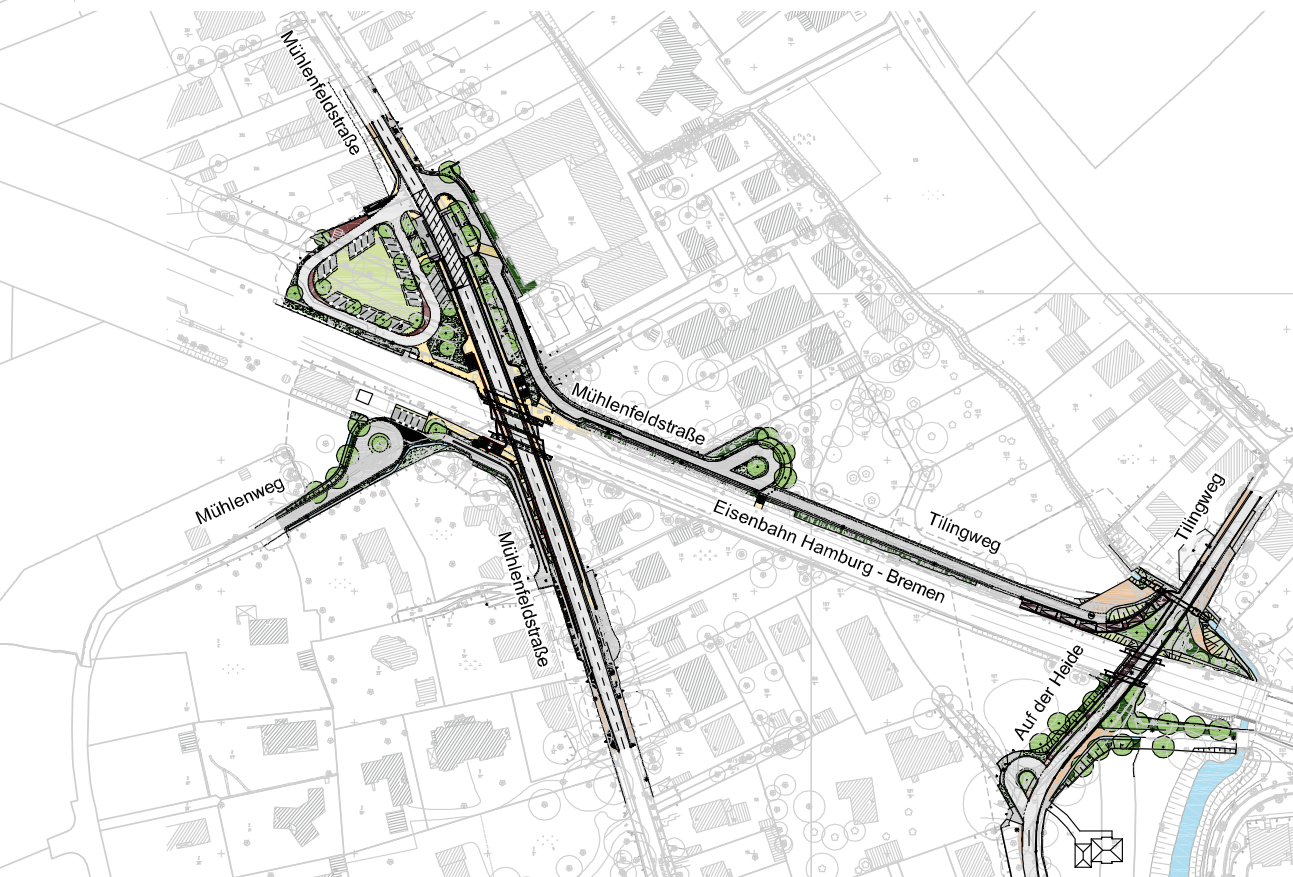
Die Gesamtfertigstellung ist für die kommenden Jahre angedacht. Damit endet ein Prozess, der von der ersten Idee bis zur Verwirklichung dann insgesamt über dreißig Jahre andauert hat. Erst mit Fertigstellung des dritten Bauwerks wird das gesamte Verkehrskonzept seine Wirkung entfalten und die lästigen Wartezeiten gehören dann endgültig der Vergangenheit an.

Damit kann der Stadtteil Oberneuland im Bedarfsfall auch von Rettungskräften aus allen Richtungen zeitnah angefahren werden, was bisher nur aus einer Richtung über den benachbarten Stadtteil Horn-Lehe möglich war. Auch dies ist ein wesentlicher Aspekt der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge. Insgesamt also mehr Sicherheit und schnelleres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmer.

* Zitiert aus Radio Bremen: Martin Stellmann Amt für Straßen und Verkehr Bremen, 20. April 2016, sowie Weser-Kurier vom 21. April 2016



Visualisierung:
Querschnitt der
Unterführung



Neubau der Wümmebrücke

Anspruchsvoller Brückenschlag zwischen Bremen und Niedersachsen

Aufgaben und Ziele

- Bindeglied zwischen Bremen und den niedersächsischen Nachbargemeinden
- Erhöhung der Sicherheit bei Querung der Wümmebrücke



Bauarbeiten an der Wümmebrücke

Seit mittlerweile über 100 Jahren erfüllt die Wümmebrücke ihre Funktion als Bindeglied zwischen der Hansestadt Bremen und den niedersächsischen Umlandgemeinden, seit 1911 zunächst als Holzbrücke und seit 1933 nahezu unverändert als Stahlbetonbrücke. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte wurden nur die vier Mittelpfeiler sowie der Überbau infolge Kriegsschäden erneuert und Anfang der 1960er Jahre ein gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig angebaut. Das Brückenbauwerk quert die Wümme auf bremischer Seite im Zuge der Ritterhuder Heerstraße und auf niedersächsischer Seite im Verlauf der Landesstraße L 151 Oslebshauer Landstraße. Der Straßenzug hat eine übergeordnete Verkehrsfunktion für das Straßennetz des bremischen Stadtgebietes und der Region Ritterhude/Osterholz-Scharmbeck, sowie der weiter nördlich gelegenen Randgemeinden in Niedersachsen.

Schon Anfang der 1990er Jahre wurde das Bauwerk in seiner Tragfähigkeit herabgestuft. 2002 fiel die Entscheidung für einen Neubau, der aber erst 2011 beginnen konnte. Umfangreiche technische und finanzielle Abstimmungen und ein auf beiden Gebietskörperschaften durchgeführtes Planfeststellungsverfahren wurden zwischenzeitlich durchgeführt. Die Planung und Bauausführung dieses länderübergreifenden Projektes erfolgte durch die Bremer Bauverwaltung. Es wurde eine neue 3-Feld-Brücke als stählerne Bogenkonstruktion im Flussbereich mit beidseitig anschließenden Vorlandbrücken in Stahlbetonverbundbauweise geplant. Das Bauwerk überspannt den Fluss in einer Breite von ca. 115 Meter. Die stützenfreie Stromöffnung beträgt dabei 71,50 Meter.

Der bisher nur einseitig vorhandene und aufgrund der Abmessungen nicht mehr regelkonforme Geh- und Radweg auf der Brücke wurde durch beidseitig gemeinsam genutzte, ausreichend breite Nebenanlagen für den Geh- und Radwegverkehr ersetzt. In der Mitte der Brücke laden kleine Kanzeln zum Verweilen ein. Die Streckenführung ist verkehrstechnisch angepasst, und die Einmündungen in die Straßen am Wümmeufer sind neu gestaltet.

Besondere Herausforderungen

Die Baumaßnahme lag inmitten einer schützenswerten Naturlandschaft. Die Außendeichflächen befinden sich im Naturschutzgebiet »Untere Wümme«, ausgewiesen als FFH-Gebiet. Zudem war die Baufläche ein Bestandteil des Landschaftsschutzgebiets Blockland. Hier finden sich schützenswerte Bereiche entsprechend der Niedersächsischen und Bremischen Naturschutzgesetze. Die Wümme bietet Raum für besonders und streng geschützte Arten wie Otter und Neunaugen und ist Teil des Europäischen Vogelschutzgebiets. Auflagen zu Lärm- und Abgasemissionen beim Bau vervollständigten die Rahmenbedingungen in diesem anspruchsvollen und schützenswerten baulichen Umfeld.

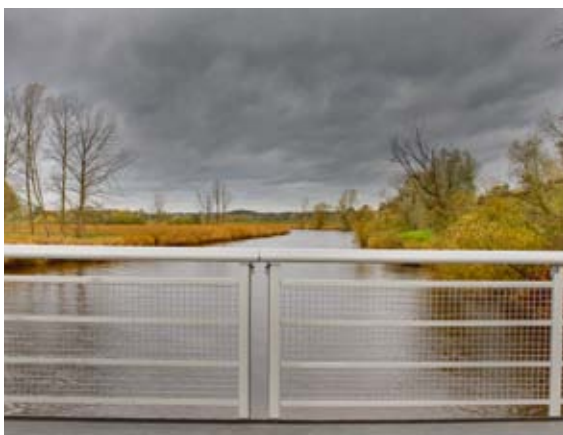
Besondere Herausforderungen waren auch die Geologie und die Technik für die Herstellung des Brückenüberbaus. Das neu zu erstellende Bauwerk liegt in einer durch Torf und Auelehm geprägten geologischen Landschaft. Der Grundwasserstand ist sehr hoch und die Wümme ist tideabhängig mit einem Schwankungsanteil des Wassers von rund 2,50 Meter.

Eine besondere Herausforderung war das Einschleppen und Einschleppen des stählernen Bogenbrückenüberbaus. Auf niedersächsischer Seite im Deichhinterland, direkt auf der späteren Trasse gefertigt, musste die 440 Tonnen schwere Konstruktion (ohne Vorlandbrücken und Fahrbahnplatte) über die Wümme eingeschleppt werden. Dabei war zu berücksichtigen, dass der Tidenhub der Wümme jahreszeitlich bedingt sehr stark schwanken kann. Außerdem ist die Wümme in diesem Bereich nicht sehr tief. Mittels Schwimmpontons, deren Eintauchtiefe durch Befüllen und Entleeren mit Wasser variiert werden konnte, wurden gezeitenabhängige Wasserstandsänderungen während des Einschleppens ausgeglichen. Durch Schließen eines Sperrwerks während des Einschleppens reduzierte sich zudem die gezeitenabhängige Wasserstandsänderung deutlich. Der gesamte Vorgang wurde von mehreren Hundert interessierten Schaulustigen begleitet.

Die Kommunikation der Maßnahme

Der Neubau der Wümmebrücke stand in der örtlichen Anwohnerschaft grundsätzlich nicht infrage. Die Vorstellung und Abstimmung der Entwürfe zu der Maßnahme im Rahmen öffentlicher Sitzungen vor Ort waren neben zwei Erörterungsterminen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Wegbereiter für einen konfliktfreien Baubeginn.

Bereits im Planungsverfahren hatte sich gezeigt, dass eine enge Einbindung der örtlichen Akteure für einen kontinuierlichen Informationsfluss notwendig war. Die Baumaßnahme lag in einem landschaftlich sehr reizvollen Ausflugsgebiet, das insbesondere an den Wochenenden und in den Ferienzeiten stark durch Ausflugsverkehre geprägt ist. Sowohl Gastronomen, Landwirte als auch die Anwohner wurden vorher grundsätzlich schriftlich und über ihr Ortsamt zur Baumaßnahme informiert. Die örtliche Presse konnte als Medienpartner gewonnen werden. Über ihren direkten Zugang zu Baustellenakteuren trug sie mit regelmäßiger Berichterstattung wesentlich zur lückenlosen Information über den Fortgang, Besonderheiten und Einschränkungen durch die Baumaßnahme bei. Die Projektleitung des zuständigen Amtes für Straßen



Neueröffnung der Wümmebrücke durch Vertreter Bremens und Niedersachsens

und Verkehr in Bremen hatte eine ständige Erreichbarkeit eingerichtet, um auftretenden Störungen und Problemen zeitnah begegnen zu können. Insbesondere die Ausflugsverkehre waren im Vorfeld schwer zu erreichen. Insofern war der gute Kontakt zu örtlichen Medien, zu den Gemeinden im Landkreis Osterholz und zum Stadtteilbeirat im Bremer Blockland sowie zum Pächter des unmittelbar angrenzenden Ausflugslokals als Multiplikator aller Aktivitäten ein wichtiger Faktor zum Gelingen der Maßnahme.

Durch den Bau der neuen Wümmebrücke ist die Streckenführung über die Wümme nun deutlich sicherer, da der Anschluss auf niedersächsischer Seite nun anders geordnet ist und die Vorfahrtsregelungen geändert wurden. Für Fußgänger, aber vor allem für die vielen Radfahrer sind die Bedingungen auf der touristisch sehr hochfrequentierten Radlerstrecke wesentlich verbessert worden.

Insgesamt profitieren heute alle vom Neubau der Wümmebrücke und ihren Begleitmaßnahmen. Die ansprechende Gestaltung mit Aussichtskanzeln, die zum Verweilen in einem anspruchsvollen Naturraum einladen, die großzügig angelegten Geh- und Radwege auf beiden Seiten der Brücke und eine geläufige Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer tragen insgesamt zu mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität bei.

Auch der Fluss hat profitiert. Das Strömungsverhalten der Wümme konnte durch den Neubau verbessert werden. Die Brückenpfeiler stehen heute im Vorlandbereich und nicht mehr in der Strömung im Flussbett. Vor Baubeginn gefälltete Bäume entlang der Trasse wurden durch eine Vielzahl von Neupflanzungen ersetzt sowie durch andere Kompensationsmaßnahmen wie Gras- und Staudenfluren und einen Stauteich ergänzt. Die Umgehungsstraße nach Wasserhorst wurde zurückgebaut, und die landwirtschaftlichen Flächen für ihre eigentlichen Funktionen sind wieder hergestellt.

Blick über die Wümme von der neuen Wümmebrücke

Lesumbrücke in Bremen Burg

Neubau an traditionsreicher Stelle

Aufgaben und Ziele

- Verbindung zwischen Bremen und den nördlichen Siedlungspunkten
- Erfüllung der Anforderungen für den LKW-Verkehr
- Verbesserung von Gestaltung, Benutzbarkeit und Sicherheit



Die beleuchtete neue Lesumbrücke bei Nacht

Historie: Die Burger Brücke – Nadelöhr seit 1350

Seit 600 Jahren ist die Burger Brücke eine wichtige Verbindung zwischen Bremen und seinen nördlichen Siedlungsgebieten, dem heutigen Bremer Norden. Zeitweilig war sie für die Bremer die einzige Möglichkeit, von Bremen aus die Lesum zu überqueren. Der blühende Handel mit den nördlich der Weser gelegenen Städten forderte einen schnelleren Verbindungsweg, den man in Burg fand. An dieser Stelle war die Lesum schmal und ermöglichte um 1350 dem Bremer Erzbischof und der Stadt Bremen den Bau der ersten Holzbrücke. Im Laufe der Geschichte wurde die Brücke viele Male erneuert, weil sie durch Krieg und Naturkatastrophen zerstört wurde. 1547 brannte die Burger Brücke im Schmalkaldischen Krieg ab, 1627 zerstörten die Dänen bei ihrem Rückzug die Brücke, 1686 wurde sie durch Eisgang zerstört, 1889 durch »Anrennen« beschädigt und neu aufgebaut und schließlich 1945 vor Kriegsende gesprengt. In ihrer Geschichte musste sie nur selten aufgrund von Altersschwäche erneuert werden.

Für Bremen, aber auch für seine Feinde, war die Brücke und die »Burg« ein strategisch wichtiger Punkt, den es zu verteidigen galt. Daher wechselte sie im Laufe der Jahrhunderte oft den Besitzer: Schweden, Engländer, Dänen und Franzosen vereinnahmten die Brücke mit der sogenannten Burg, einer alten Festungsanlage auf der südlichen Lesumseite, die zu ihrem Schutz erbaut wurde. Wer aus Lesum über die Brücke fuhr, gelangte direkt in diese Anlage, die Bremen im

Jahre 1350 als Bollwerk gegen seine Feinde und als lukrative Einnahmequelle erweitert hatte. Der Ort »Burg«, der sich im Schutz der Burgschanze bildete, wurde bereits 1277 erwähnt. Eine ähnliche Burgschanze hat es vermutlich schon viel früher gegeben, da zu der Zeit der Ortsname »Burg« schon existierte.

Im Jahre 1892/93 wurde eine neue Brücke gebaut – die erste Stahlbrücke – die mit reicher Verzierung, bestehend aus Reichsadlern und dem Bremer Schlüssel auf den Stahlträgern, versehen war. Am 25. April 1945, wenige Tage vor dem Ende des 2. Weltkrieges, wurde die Brücke gesprengt. Daraufhin baute man eine Behelfsbrücke, die 1950 durch den Bau einer neuen Stahlbrücke abgelöst wurde.

Aber auch diese Brücke konnte ihre gerechnete Lebensdauer von 100 Jahren nicht erreichen. Die Tragfähigkeit dieser Brücke war für die gestiegenen Anforderungen nicht mehr gegeben. Durch den in der Nachkriegszeit verbauten minderwertigen Brückenschlösser war eine statische Ertüchtigung der Brückenkonstruktion nicht mehr machbar. Einschließlich der Behelfslösungen ist die neue Brücke über die Lesum nunmehr die 12. Brücke, die an dieser Stelle steht.

Gegenwart: Erneuerung des »Schlüssels von Bremen«

Das Brückenbauwerk in Bremen-Burg führt die Bremer Heerstraße/Burger Heerstraße über die Lesum. Sie ist Teil einer für die Bundesautobahn A 27 ausgewiesenen Umleitungsstrecke zwischen den Anschlussstellen Dreieck Bremen-Industriehäfen und Bremen Burglesum. Bei der Stabbogenbrücke von 1950 handelte es sich um eine Stahlbrücke, deren Tiefgründung alte Fundamentreste einer ehemaligen Lesumbrücke aus 1892/1893 durchdringen. Im Zuge einer geplanten Instandsetzung wurden 1991 Materialproben des Stahls entnommen. Die Materialprüfung ergab, dass der Stahl nicht der vorgesehenen Materialgüte entsprach und nur bedingt schweißbar war. Die statische Nachrechnung des Überbaus für die Brückenklasse 60 ergab nicht annehmbare Spannungsüberschreitungen, so dass die Brücke in ihrer Tragfähigkeit von Brückenklasse 60 auf 30/30 zurückgestuft werden musste. Weitere Abstufungen in Abhängigkeit vom Schadensverlauf konnten nicht ausgeschlossen werden. Somit erfüllte das Bauwerk nicht mehr die aktuellen Anforderungen an den Lkw- und Schwerverkehr, insbesondere als Umleitungsstrecke der A 27. Gleichwohl war die Verkehrssicherheit des Bauwerks damals nicht gefährdet. Schwertransporte durften es jedoch nicht befahren. Die Brückenklasse 30 ist die untere Grenze für den uneingeschränkten Verkehr der gemäß StVZO zugelassenen Fahrzeuge. Da die Ergebnisse der Materialprüfung eine wirtschaftliche Instandsetzung des Überbaus nicht zuließen, wurde die Überbauerneuerung als Stabbogenbrücke aus Stahl beschlossen. Bereits 1994 hatte sich der Stadtteilbeirat Burglesum für den Erhalt des ortsprägenden Erscheinungsbildes der Lesumbrücke als Stabbogen ausgesprochen. Mit der Konkretisierung für einen Neubau wurde im Jahr 2009 die Planung des Bauablauf mit dem Stadtteilbeirat abgestimmt.

Ziel des Ersatzbaus war es, die uneingeschränkte Nutzung der Lesumquerung wiederherzustellen. Der ortsprägende Charakter der Brücke konnte durch den gewählten Brückentyp als Stabbogenbrücke sowie durch die innenliegenden Bögen im Querschnitt erhalten bleiben. Im Zuge der Erneuerung war es notwendig, die Widerlager zu ertüchtigen und anzupassen. Die grundsätzliche Widerlagergeometrie wurde nicht verändert. Die sichtbaren neuen Betonoberflächen wurden ebenfalls mit Naturstein verblendet und somit an die vorhandene Granitsteinverblendung angepasst. Der Verkehr lief während der Bauzeit auf einer Umfahrung, die aus einem Damm und Behelfsbrücken bestand. Insgesamt wurden drei Behelfslösungen benötigt: Geh- und Radwegbrücke, Fahrzeugbrücke und Kabelbrücke. Die Brücken lagerten auf Behelfswiderlager sowie auf einem Hilfsjoch in der Lesum. Zahlreiche Versorgungsleitungen mussten zunächst vom alten Überbau auf die Behelfsbrücke und später auf den neuen Stahlüberbau umverlegt werden. Die



Aufteilung der Brücke: Fahrbahn mit separaten Fuß- und Radwegen, daneben die Behelfsbrücke während der Bauphase

Demontage des alten Überbaus erfolgte per Verschub in Richtung des nördlichen Widerlagers. Dafür wurde der Überbau zunächst geleichtert, alle Ausbaulasten wie Fahrbahnbeläge, Füllbeton, Geländer usw. wurden ausgebaut. Danach verstärkte man die vorhandene Tragkonstruktion (Aussteifung der Hänger und der Hauptträger) und die Verschubbahn sowie ein Mitteljoch unter der Lesumbrücke wurde hergestellt. Der eigentliche Verschubvorgang erfolgte in mehreren Phasen, wobei der Großteil der Verschubstrecke frei auskragend, ohne Unterstützung über der Lesum, erfolgte. Kurz vor Erreichen der anderen Widerlagerseite wurde der Verschubvorgang mit Hilfe eines 500 t Krans unterstützt.

Auf der Demontagefläche am nördlichen Widerlager wurde der Überbau zerlegt und per LKW abtransportiert. Der neue Stahlüberbau wurde in größeren Montageeinheiten per Schwerlasttransport zur Verschubbahn am nördlichen Widerlager angeliefert und dann vor Ort zusammengesetzt. Nach Umbau der Verschubbahn und Montage verschiedener Versorgungsleitungen unter dem neuen Überbau, konnte der Verschub des neuen Überbaus ähnlich dem zur Demontage des alten Überbaus erfolgen.

Das Tor in den Bremer Norden

Als der Brückenneubau bereits die Lesum in voller Silhouette überspannte, kam der Wunsch aus der Bevölkerung, die Brücke so zu illuminieren, dass sie symbolisch das Tor in den Bremer Norden verkörpert. Dieser Wunsch konnte mit einem auf die Brückenkonstruktion abgestimmten Lichtkonzept erfüllt werden. Heute erstrahlt die Brücke bei Dunkelheit in blauem Licht.

Die Verbesserung von Gestaltung, Benutzbarkeit, Sicherheit sowie die grundsätzliche Zustimmung aus der Bevölkerung und dem Stadtteilbeirat waren wesentliche Planungsaspekte für diesen Brückenneubau an historischer Stelle. Und Bremen ist eine Fahrradfreundliche Stadt. Benutzbarkeit und Sicherheit wurden für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen deutlich verbessert, indem die Nebenanlagen auf der Brücke deutlich verbreitert sind. So ist die Brücke auch fit für den Radverkehr der Zukunft. Sie soll schließlich hundert Jahre halten.

Autonomes Fahren in der Stadt

Welche Grundsatzfragen sind zu beantworten?

Aufgaben und Ziele

- Analyse zu Auswirkungen von autonomen Fahrzeugen für den Stadtverkehr und ÖPNV
- Chancen und Risiken von autonomen Fahrzeugen



*Autonomes Fahren:
Chancen und Risiken*

Das Thema »Autonomes Fahren« ist in der aktuellen öffentlichen Diskussion sehr präsent, aber die Begrifflichkeiten gehen häufig durcheinander. Autonomes Fahren heißt, dass Kraftfahrzeuge ohne Fahrer/in »selbstständig« unterwegs sein können, d. h. es bedarf weder der regelmäßigen Präsenz eines Fahrers (alle 30 Sekunden mit Griff am Lenkrad) im Fahrzeugbetrieb, noch ist ein qualifizierter Eingriff auf der gesamten Fahrtstrecke erforderlich. Anders ist das (hoch)automatisierte Fahren, bei dem bereits die meisten Verkehrssituationen ohne Eingriff des Fahrzeuglenkers gemeistert werden, aber der Fahrer ständig einsatzbereit sein muss.

Derzeit finden Fahrversuche auf bestimmten Autobahnabschnitten und demnächst auch in städtischen Testfeldern statt. Untersucht werden hochautomatisierte und vernetzte Fahrzeuge, deren Interaktionen untereinander und mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie in Bezug zur Straße/Infrastruktur. Die Auswirkungen auf den Verkehr werden gleichfalls analysiert, vor allem hinsichtlich auf Verkehrssicherheitsaspekte und den Verkehrsfluss.

Höchstwahrscheinlich werden autonome Fahrzeuge erst in ferner Zukunft unterwegs sein: Der Vorstandsvorsitzende eines führenden deutschen Automobilherstellers hat noch Anfang 2015 vollautonome, selbstfahrende Fahrzeuge für das Jahr 2025 gesehen, ein anderer Vorstand hat im Mai 2016 selbstfahrende Autos bereits für 2021 angekündigt.

Daraus können Fragen abgeleitet werden:

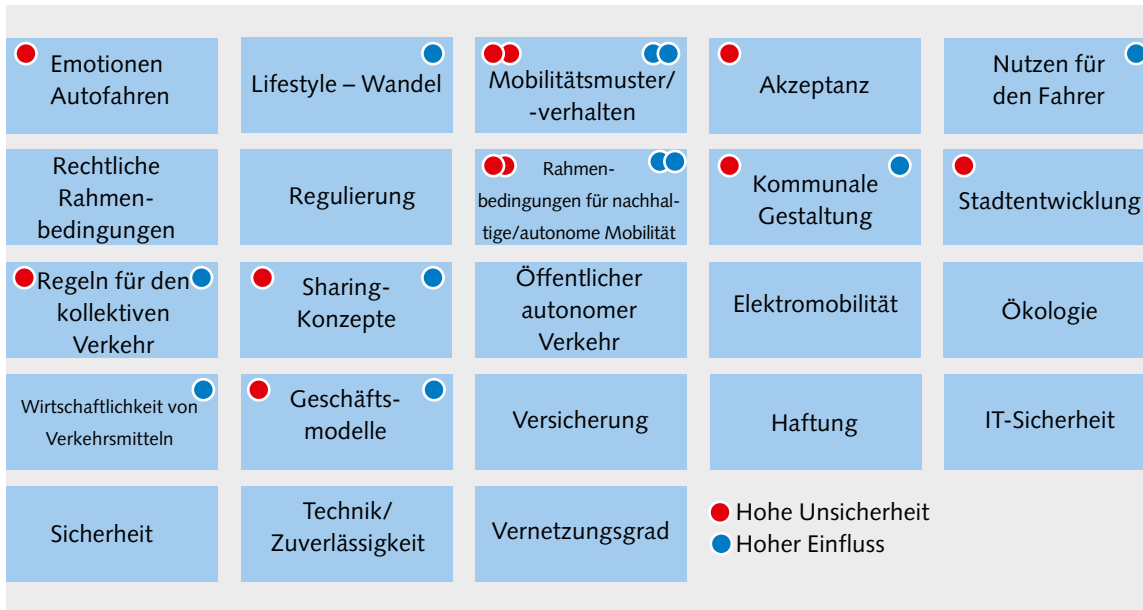
- Was bedeutet dies für den Stadtverkehr, was für den ÖPNV?
- Welche Änderungen sind möglich und wahrscheinlich?
- In welchen Bereichen kann die Entwicklung durch planerisches Eingreifen zur Unterstützung nachhaltiger Mobilität und integrierter Stadtentwicklung genutzt werden?
- Welche Handlungserfordernisse sind zu erkennen?

Für Bremen waren die sich abzeichnenden, immer kürzeren »Halbwertzeiten« der »fernen Zukunft« Ende 2015 Anlass, eine Studie in Auftrag zu geben. Die Abhängigkeiten und die Treiber für die Entwicklung sowie die Auswirkungen von autonomen Fahrzeugen für den Stadtverkehr sollen qualitativ einzuschätzen sein. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden hauptsächlich durch zwei Workshops mit Experten von Automobilherstellern, Mobilitätsdienstleistern, Forschungseinrichtungen, ÖPNV-Unternehmen und Landes-/Kommunalverwaltungen gewonnen.

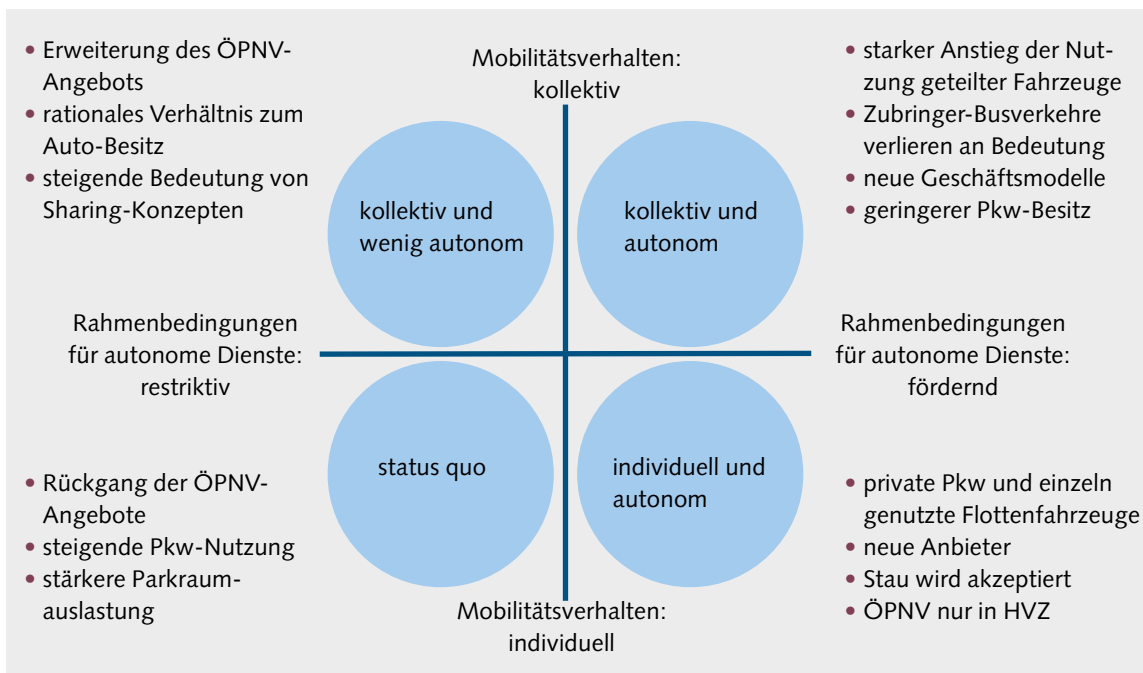
Zur Beschreibung zukünftiger Mobilitätswelten diskutierten die Experten über die relevanten Einflussfaktoren, welche die Mobilität in der Stadt der Zukunft und vor allem den Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge maßgeblich bestimmen.

Im Idealfall hätten 23 relevante Einflussfaktoren die Grundlage für die Darstellung von zahlreichen Szenarien gebildet. Da diese Vorgehensweise den zeitlichen Rahmen der Untersuchung überschritten hätte, wurden die wichtigsten Faktoren für die zukünftige Entwicklung autonomer Fahrzeuge in der Stadt ausgewählt. Dieses erfolgte anhand einer Bewertung sowohl hinsichtlich der Unsicherheit ihrer Entwicklung über die Zeit als auch anhand der Einflussstärke für das autonome Fahren in der Stadt.

Die Faktoren »Mobilitätsverhalten der Einwohner« und »Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität und Mobilitätsangebote mit autonomen Systemen« wurden sowohl bezüglich Einflussstärke als auch im Hinblick auf die Unsicherheit der zu erwartenden zukünftigen Entwicklung von den Teilnehmern am höchsten bewertet. Sie wurden zur Beschreibung der vier Szenarien ausgewählt, um so ein größtmögliches Spektrum der möglichen Entwicklungspfade aufzeigen zu können.



Einflussfaktoren für das autonome Fahren und deren Bewertung



Während das Szenario »Status quo« die pessimistische Fortschreibung der heutigen Verkehrsverhältnisse darstellt, geht das Szenario »kollektiv und wenig autonom« von einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und deren Verknüpfung auch mit Sharing-Konzepten aus. Das Szenario »individuell und autonom« zeigt einen hohen Besitz mit vorwie-

gend privat genutzten autonomen Pkw und einen hohen Bedeutungsverlust für den ÖPNV. Das Szenario »kollektiv und autonom« zielt auf die geteilte Nutzung von autonomen Fahrzeugen als ride-sharing durch Mobilitätsanbieter, auch in seiner Funktion als Zubringer für den ÖPNV, und der ÖPNV konzentriert sich auf leistungsfähige Schienenverkehre.

Verkehrliche Wirkungen der Szenarien

	Individuell und wenig autonom	Kollektiv und wenig autonom	Individuell und autonom	Kollektiv und autonom
Motto	Status Quo	Autobesitz nicht notwendig	Gefahren werden ist cool	Schöne neue Welt
Nutzung motorisierter Verkehre	→	→	↑	↑
Angebote Mobilitätsdienstleistungen	→	→	↑	↑
Öffentlicher Verkehr	→	→	→	→
Anzahl Fahrzeuge	→	→	→	↓
motorisiertes Verkehrsaufkommen	→	→	↑	→
Infrastrukturauslastung	→	→	↑	→
Parkraumauslastung	→	→	→	↓

Fazit

Nach Ansicht der Experten wird das autonome Fahren generell zu einer deutlich höheren Nutzung motorisierter Verkehrsmittel führen und die Auslastung der Straßen ansteigen.

Das Szenario mit dem Motto »Gefahren werden ist cool« bildet dabei eine Art worst case, bei dem nur der Pkw-Bestand wegen der bei Einzelfahrten mit einem Passagier besetzten Robot-Taxen und die Parkraumauslastung leicht zurückgehen werden. Höhere positive Effekte sind beim Pkw-Bestand durch Robot-Ride-Sharing Fahrzeuge zu erwarten, die z. T. als Zubringer zum schienengebundenen, schnellen Nahverkehr dienen sowie bei der Parkraumauslastung nach dem Modell »Schöne neue Welt«.

Einige Effekte autonomer Fahrzeuge mit großen Chancen und Risiken könnten bereits kurz nach der Markteinführung auftreten. Dies hängt vor allem davon ab, ob und mit welcher Schnelligkeit die Mobilitätsdienstleister Robot-Taxen und selbstfahrende Ride-Sharing Fahrzeuge zur Nutzung für private Kunden anbieten und vom Publikum angenommen werden.

Welche Schlussfolgerungen sind aus der Untersuchung zu ziehen? Vorab ist festzustellen, dass sich die vorliegenden, öffentlich zugänglichen Analysen nicht oder kaum mit dem autonomen Fahren beschäftigen. Fundierte, quantitativ abgestützte Wirkungsketten, Szenarien und Prognosen liegen nicht vor, wären aber dringend erforderlich, denn vier bis fünf Jahre bis zur Markteinführung autonomer, für den Stadtverkehr tauglicher Fahrzeuge sind ein sehr kurzer Zeitraum.

Die Zielsetzung besteht in der Nutzung von Chancen des autonomen Fahrens: zum Beispiel verbesserte Teilhabe, höhere Erreichbarkeit bisher schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebundener Bereiche, geringerer Flächenverbrauch durch parkende Fahrzeuge, Wiedergewinnung öffentlicher Straßenflächen, intermodale Wegeketten. Die Risiken dagegen sind kritisch zu betrachten und sollten Begrenzung erfahren: zum Beispiel sehr starker Anstieg des Autoverkehrs mit Bedeutungsverlust öffentlicher bzw. halböffentlicher Verkehre, des Fuß- und Radverkehrs, erhöhte Parksuchverkehre autonomer, ausschließlich privat genutzter autonomer Fahrzeuge.

Da große Änderungen anstehen können, die weit über den Verkehr hinausgreifen, ist der Start einer fundierten gesellschaftlichen Diskussion über Chancen und Risiken des autonomen Fahrens, Zielsetzungen und Konzepte notwendig.

Kurzfristig – vor der Marktanlaufphase autonomer Fahrzeuge – sind daher folgende Handlungsansätze in Betracht zu ziehen bzw. vorzubereiten:

- Berücksichtigung möglicher Entwicklungen bei allen längerfristigen Planungen und Investitionsentscheidungen
- Entwicklungsplanung und Flächenpolitik: Verstärkte, strikte Ausweisung von Baugebieten in integrierten Lagen, um die Autoverkehrsnutzung nicht durch autoorientierte Siedlungsplanung auf der »Grünen Wiese« zu fördern
- Überlegungen zur Änderung der kommunalen Stellplatzsatzungen mit dem Ziel, die Stellplatzanforderungen vor allem in dicht bebauten Quartieren zu senken und Flächen für nicht motorisierte Fortbewegung und Aufenthalt zu gewinnen
- Nachhaltige, integrierte Verkehrsplanung: Weiterführende Förderung von leistungsfähigem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Car-Sharing mit mobil.punkten
- Sharing-Bewusstsein stärken
- Regulierung bzw. rechtliche Rahmenbedingungen weiterentwickeln, z. B.
 - Parkraumbewirtschaftung unabhängiger von Stellplatznachfrage
 - Personenbeförderungsrecht
 - Steuerung der Qualität von Mobilitätsangeboten über Ausschreibungen und Konzessionen
 - Zufahrtsbeschränkungen in einigen Bereichen für individuell genutzte Fahrzeuge
 - Bevorrechtigung kollektiver Verkehre, auch autonomer kollektiv genutzter Verkehre
 - Regulierung des Parksuchverkehrs autonomer Fahrzeuge, in den Quartieren rund um die Innenstadt

Für den öffentlichen Verkehr sind folgende Ansätze denkbar:

- Förderung des Wandels von ÖPNV-Unternehmen: vom Personenbeförderer zum Mobilitätsdienstleister für die gesamte Wege- und Fahrtenkette. Angebote bis hin zum Betreiben/Organisieren von Robot-Taxis durch die Kommune und Unterstützung der Kooperation mit anderen (Car-Sharing-) Unternehmen und Fahrtenvermittlern



Zukunftsszenario als Aufmacher eines Nachrichtenmagazins

- Attraktive Tarifstrukturen für verkehrsmittelübergreifende Wege und Kooperationen im Sinne eines individuell motorisierten ÖPNV entwickeln
- App-basierte Dienstleistungen ausbauen und mit anderen Angeboten bündeln
- Kundenbindung/-neugewinnung verstärken
- Pilotprojekte mit automatisierten Fahrzeugen auf festen Linienwegen durchführen
- Pilotprojekte mit autonomem Fahren im ÖPNV vorbereiten und politisch stützen – für Linien mit geringer Nachfrage in räumlichen Bereichen, für die eine Erschließung politisch gefordert wird, aber mit konventionellem Angebot schwer finanzierbar ist

Nach der Einführung autonomer Fahrzeuge sind zusätzliche Handlungsansätze für die Flächennutzung, Anpassung der Infrastruktur, Parkraumsteuerung, den ÖPNV und Park+Ride zu erwägen. Wann dieser Zeitpunkt kommt, ist nicht bekannt; aber die Entwicklung der Fahrzeugtechnologie geht voran. Wir in Bremen stellen uns darauf ein und werden die neuen Fahrzeugtechnologien zur Weiterentwicklung einer nachhaltigen, bürgerorientierten Verkehrsplanung anwenden.

Chancen	Risiken
verbesserte Teilhabe, relativ abhängig von Alter, Einkommen und (Wohn)standort mit kollektiven autonomen Fahrzeugen	Verdrängung bisheriger Mobilitätsanbieter: Attraktivitäts- und Kundenverlust der traditionell aufgestellten ÖV-Unternehmen
nachfragegerechte Fahrzeuggrößen und Bedienzeiten (24/7), »öffentliche« Flotten und neue Tarifmodelle	Parksuchverkehre in unbewirtschafteten Bereichen
höhere Produktivität der Kfz im »geteilten« Segment	Verlagerung von Fahrten auf den MIV vom ÖV aber auch NMV
einfacheres Laden elektrischer Fahrzeuge	Leerfahrten
geringerer Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr, erste Umgestaltungsmöglichkeiten von Parkflächen	Nicht integrierte, periphere Wohnstandorte werden attraktiver; Trend zur Reurbanisierung gefährdet
Effizientere Fahrweise/geringere Emissionen/höhere Verkehrssicherheit	ggf. Verunsicherung des nicht-motorisierten Verkehrs

Erwartete Chancen und Risiken in der Frühphase der Einführung autonomer Fahrzeuge in der Stadt

Gut zu Fuß –

Fußverkehr
und Nahmobilität

Wer zu Fuß geht, erlebt die Stadt anders. Er sieht mehr. Er kann verweilen und sich umdrehen. Er ist langsam. Früher gingen fast alle zu Fuß. Die Straßen waren Mittelpunkt des öffentlichen Lebens. Hier unterhielten sich Nachbarn und Kinder spielten auf der Fahrbahn. Zu Fuß konnte man damals wie heute nur kurze Entfernungen zurücklegen. Mit Verbreitung des Fahrrads nahmen die Distanzen zu. Durch die elektrische Straßenbahn wurden die Wege vom Wohnort zur Arbeit häufig noch länger. Nach dem 2. Weltkrieg setzte eine neue Phase des Wiederaufbaus ein, die sich sehr am Auto orientierte. Durch neue Siedlungen mit vielen Freiflächen gab es ausreichend Platz, um den eigenen Pkw zu parken. In den letzten Jahrzehnten wurden auch in den Nachbargemeinden viele neue Siedlungsflächen ausgewiesen und bebaut. Wer dorthin zog, hatte seinen Arbeitsplatz meistens in Bremen. Während der Ein- und Auspendlerverkehr immer mehr zunahm, nahm der Fußgängerverkehr ab. Dies führte auch zu gravierenden Veränderungen im Handel. Wer mit dem Auto zum Einkaufen fährt, möchte gerne einen Parkplatz haben. Wer mit dem Auto einkauft, kauft seltener ein als der, der zu Fuß oder mit dem Rad einkauft. In der Folge wurden Geschäfte und deren Parkplätze immer größer. Kleine Geschäfte verloren immer mehr Kunden. So wurde es immer schwieriger, zu Fuß einzukaufen. Längere Wege wurden damit für viele unumgänglich.

Seit mehreren Jahren wird dieser Entwicklung entgegen gesteuert. Supermarktketten gehen auch an Innenstadtstandorte ohne Kundenparkplatz. Einzelhandelsansiedlungen werden seitens der Stadtentwicklungsplanung zielgerichtet gesteuert, um Stadtteilzentren attraktiv zu halten und weiterzuentwickeln. Zudem werden im Zuge der Innenentwicklung stadtteilverträglich auch bebaute Flächen verdichtet, um kürzere Wege und ein Fortbewegen ohne notwendige Pkw-Nutzung oder die Einrichtung zusätzlicher Buslinien zu ermöglichen.

Parallel dazu werden vorhandene Straßenräume für den Fußverkehr attraktiver gestaltet. Angefangen mit den ersten Fußgängerzonen und den seit mehr als 25 Jahren ausgewiesenen Tempo-30-Zonen in Wohngebieten wird versucht, für Fußgänger mehr Raum zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu werden einige Beispiele aus Bremen und Bremerhaven vorgestellt, wie man Straßenräume neu gestaltet und die Straße als Lebensraum zurückgewinnen kann. Aktuell wird versucht, dem Fußverkehr durch Mischung mit dem Autoverkehr mehr Platz zu geben. Dies geht nicht in jeder Straße. Hierzu wird die erste Lösung aus Bremen-Osterholz vorgestellt.



Fußgänger sind langsam. Deshalb sind Umwege besonders unattraktiv. In Bremen ist die Weser ein attraktiver Ort zum Spaziergehen und Verweilen. Wer aber die Uferseite wechseln möchte, der hat als Fußgänger dabei nur wenige Möglichkeiten. Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) wurden hierzu neue Vorschläge erarbeitet, wie die Weser komfortabel überquert werden kann. Das bietet neue Chancen für Stadtteile links und rechts der Weser.

Aber auch Straßen oder Bahnhöfe ohne Aufzug sind für Fußgänger Barrieren. Sowohl Menschen mit Kinderwagen, mit Rollatoren oder Rollstühlen oder anderen Mobilitätseinschränkungen brauchen sichere und barrierefreie Wege für den Fußverkehr. Daher werden konsequent bei jeder Umbaumaßnahme Bordsteinabsenkungen und Blindenleitsstreifen eingebaut. Die Rückkehr des Zebrasteifens und mehr Fußgängerampeln helfen, Straßen mit viel Autoverkehr sicher zu überqueren.

Kaufen Sie sich eine Kuh, um ein Glas Milch zu trinken? Sicher nicht. Um ein Auto zu fahren, muss man auch keines besitzen. Die Bremer Strategie zur Förderung des Car-Sharing durch mobil-punkte ist hierzu ein bewährter Ansatz, der kontinuierlich weiterentwickelt wird. Es konnte nachgewiesen werden, dass sich hierdurch der Pkw-Besitz in einigen Stadtteilen reduzierte.

Die Chance kommt nur einmal

Modellprojekt »Gemeinsamer Verkehrsraum Stadtteil-Zentrum Bremen-Osterholz«

Aufgaben und Ziele

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Attraktivität des Stadtteils fördern
- Verbesserung der Verkehrsströme
- Gewinn an Sicherheit



Visualisierung:
Shared Space in der
St.-Gotthard-Straße

Im Jahre 2008 hat der Bremer Senat beschlossen, einen geeigneten Verkehrsraum für die Durchführung eines Pilotprojektes »Gemeinsamer Verkehrsraum« zu suchen. Es wurden Grundanforderungen und Kriterien definiert, um 16 Straßenräume zu untersuchen. Die Suche verdichtete sich auf drei Straßenräume, in denen eine Umgestaltung nach diesen Kriterien möglich wäre. Von dieser Auswahl fand nur ein Verkehrsraum die Zustimmung der örtlichen Stadtteilvertreter. Der Beirat in Bremen-Osterholz sah in der Möglichkeit zur Umgestaltung der St.-Gotthard-Straße/Tessiner Straße die einmalige Chance, sein Stadtteilzentrum nachhaltig aufzuwerten.

Im April 2011 startete dieses Modellprojekt. Der Planungsprozess zur Neugestaltung des Verkehrsraums sollte mit einer intensiven und breiten Bürgerbeteiligung, mit der Stadtteilpolitik und integriert in die Stadtteilentwicklung erfolgen.

So wurde im Frühjahr 2012 ein dialogisches Gutachterverfahren unter dem Titel »Entwicklung des Zentrums Osterholz zu einem vitalen Stadtteilzentrum in Bremen« durchgeführt. Als ein Ergebnis wurde bereits 2013 im Bereich der durch die Verlängerung der Linie 1 zurückgebauten Straßenbahnwendeschleife der »Marktplatz Osterholz« realisiert.

Bürger, Beamte, Politiker, Fachleute, ... geht das zusammen?

Aber damit nicht genug. Als weiterer Schritt wurde zu dem Konzept eines gemeinsamen Verkehrsraumes von November 2012 bis November 2013 ein öffentlicher, moderierter Beteiligungsprozess mit Bürger/innen, Vertreter/innen der Ortspolitik, Interessenvertretungen sowie Verkehrs- und Sicherheitsexperten durchgeführt.

In sechs Workshops und drei Informationsveranstaltungen wurden aus ersten gemeinsamen Ideen und Skizzen drei Gestaltungskonzepte und schließlich eine Variante bis zur Umsetzungsreife entwickelt. Diese Variante wurde mehrheitlich als »Gemeinsamer Verkehrsraum im Zentrum Osterholz« verabschiedet.

Die umfangreiche Beteiligung im Planungsprozess war sehr aufwendig; der nötige Zeitaufwand wurde anfangs unterschätzt. Dafür aber gab es am Ende eine fast einheitliche Zustimmung und das Verfahren hatte großen Zuspruch von allen Beteiligten. Das Vertrauen und Verständnis »füreinander« ist im Zuge des Planungsverfahrens deutlich gewachsen.

Belebtes Zentrum Osterholz

Das geplante Gebiet erstreckt sich auf die St.-Gotthard-Straße zwischen der Züricher/Davoser Straße und der Ausfahrt der Straßenbahn Linie 1 in Höhe der Haltestelle Schweizer Viertel, Teile der Tessiner Straße sowie einen Teil des Ute-Meier-Wegs.

Die St.-Gotthard-Straße ist eine belebte örtliche Straße mit zahlreichen Geschäften, Arztpraxen und einer Sparkassenfiliale. Sie besteht heute aus einer zweispurigen Fahrbahn mit einer Breite von 5,25 Meter je Fahrtrichtung und einer Einengung von 3,25 Meter im Bereich der Verkehrsinseln. Die durchschnittliche Verkehrsstärke beträgt 8.400 Kfz/Tag. Durch die Geschäftsbebauung, den mit Wochenmarkt und Kiosk neu gestalteten Marktplatz und der Bus- und Straßenbahnhaltestelle Schweizer Viertel besteht auf der St.-Gotthard-Straße ein hoher Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer. Der gesamte Planungsraum ist zudem von einem starken ÖPNV mit kurzen Taktzeiten geprägt. Entlang der St.-Gotthard-Straße befinden sich teilweise Längsparkstreifen mit insgesamt 12 Parkplätzen.



Die St.-Gotthard-Straße zur Zeit. Dieser Bereich soll für Fuß- und Radverkehr sicherer werden.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Freie Hansestadt Bremen | ASV - Amt für Straßen und Verkehr

St.-Gotthard-Straße / Tessiner Straße

Umgestaltung zu einem gemeinsamen Verkehrsraum im Zentrum Osterholz

Aula der Gesamtschule Ost
Walliser Straße 125, 28325 Bremen

Die Veranstaltung ist öffentlich.
Es ist keine Anmeldung erforderlich.

Was wird präsentiert?

In sechs Planungsworkshops haben engagierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Entwürfen für einen gemeinsamen Verkehrsraum im Schweizer Viertel gearbeitet. Das Ergebnis wird nun präsentiert.

Ein Fachlicher Beirat hat die Arbeitsgruppe kontinuierlich unterstützt und begleitet und wird eine fachliche Einschätzung zum Ergebnis geben.

Verkehrssicherheitsauditor Prof. Dr. Gerlach hat den Prozess ebenfalls begleitet und wird sein Audit zur Planung vorstellen.

Kontakt

ASV – Amt für Straßen und Verkehr
Oliver Iversen, Axel Reschke
Tel. 0421 361-0197
E-Mail: axel.reschke@asv.bremen.de

ERGEBNISPRÄSENTATION
19. November 2013 um 18:00h

Programm

Begrüßung: Senator Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Brigitte Pieper, Antaleiterin beim Amt für Straßen und Verkehr

Einführung: Katharina Günther, Moderation

Ergebnis der Planungsworkshops:
Oliver Iversen, Projektleitung gemeinsamer Verkehrsraum beim Amt für Straßen und Verkehr

Kommentierung des Fachlichen Beirats:
Walter Ostlich - Amt für Straßen und Verkehr
Prof. Dr. Carsten-Wim Müller - Hochschule Bremen
Torsten Kasal - Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Kommentierung zur Verkehrssicherheit:
Prof. Dr. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal, Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

Austausch, Ausblick, Ausklang



Um die Bürgerbeteiligung in diesem Projekt zu erhöhen, gab es Möglichkeiten zur gemeinsamen Ideenfindung und Ergebnispräsentation.

Gleichberechtigung – auch ein Thema im Straßenverkehr?

Die Umgestaltung der Verkehrsfläche erfolgt nach dem »Shared Space« Gedanken. Danach soll der vom Verkehr dominierte öffentliche Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie die Aufenthaltsqualität und der Verkehrsfluss verbessert werden. Charakteristisch sind dabei das weitgehende Fehlen von Verkehrszeichen, Signalanlagen, Fahrbahnmarkierungen und vor allem einer »Gleichberechtigung« aller Verkehrsteilnehmer durch gegenseitige Rücksichtnahme.

Die erarbeitete und zur Umsetzung kommende Variante sieht vor, anstelle der klassischen Trennung durch Borde zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen, einen niveaugleichen Verkehrsraum für alle Nutzungsansprüche herzustellen. Mittels einer durchgängig ebenen Gestaltung von Gebäudeflucht zu Gebäudeflucht entsteht somit ein fließender Übergang der einzelnen Verkehrsflächen. Die »eigentliche Fahrfläche« wird durch gestalterische Elemente wie Bäume, Fahrradbügel, Bänke, Beleuchtungsmasten und der Entwässerungsrinne vorgegeben. Die »Fahrfläche« besteht aus großformatigen Schollen, die in Ortbeton angelegt werden. Die farblich abgesetzt eingefärbten Betonplatten halten auch der Belastung durch Busverkehre stand. In den Planungsraum sind teilweise auch Privatflächen einbezogen worden.

Sicherheit durch Verunsicherung – ein Widerspruch?

Durch die mäandrierende Anordnung des Fahrbereiches und den auf diese Fläche gezogenen Ausstattungselementen soll eine geradlinige Orientierung für Fahrzeuge unterbunden werden. Es entsteht eine Situation, die bei allen Fahrzeugführern zur erhöhten Aufmerksamkeit durch Verunsicherung beiträgt. Das führt wiederum zu einer verringerten Fahrgeschwindigkeit und mündet in eine gewünschte gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Bedingt durch die sich schlängelnde Mittelachse als Hochpunkt im Straßenraum ist eine beidseitig geführte Entwässerungslinie möglich und bildet die optische Grenze zu den Nebengebieten. Ein Teil der Seitenflächen wird taschenartig in Ortbeton ausgebildet, um keine klare Abgrenzung der »Fahrfläche« zu erzeugen. Die Einzelschollen changieren untereinander farblich in Beige-Sandtönen. Dadurch verzahnen sich die Betonflächen farblich mit den seitlichen Pflasterflächen und dem Marktplatz. Die Seitenbereiche und Nebenanlagen werden in einer dem Marktplatz Osterholz angepassten Betonpflasterung ausgeführt.

Visualisierung
Shared Space in der
St.-Gotthard-Straße



Eingang in eine neue Welt

Die Eingangsbereiche und der mittlere Knotenpunkt werden durch differenzierte farblich abgestufte sechseckige Betonflächen hervorgehoben.

Die vorhandenen Ampeln in den Eingangsbereichen zum »Gemeinsamen Verkehrsraum« werden entsprechend der verkehrlichen Situation angepasst. Zudem ist vorgesehen, den Bereich als Parkverbotszone beidseitig an den Eingangsbereichen zu beschildern.

Die Fahrfläche ist mit einer Breite von 5,00 Meter für die Begegnung von Bus/Pkw ausgelegt. Für den Begegnungsverkehr Bus/Bus gibt es Teilbereiche mit 6,50 Meter Breite.

Ein beidseitig angelegtes Blindenleitsystem durchzieht den gesamten Planungsraum. Durch die erhöhte Aufmerksamkeit in diesem Verkehrsraum reicht es aus, nur eine taktile Querungshilfe in Höhe der Tessiner Straße einzurichten.

In der St.-Gotthard-Straße werden mit Ausnahme von drei Behindertenparkplätzen keine weiteren Parkmöglichkeiten angeboten, da in der Umgebung ausreichend Stellplätze auf öffentlichen und privaten Flächen vorhanden sind.



Mögliche Farbgestaltung der St.-Gotthard-Straße

Alles ganz easy – oder?

Im Genehmigungsverfahren mussten durch die vorhandene Leitungsinfrastruktur und die gewählte Betonbauweise umfangreiche Lösungsansätze gefunden werden. Und das, ohne von der verabschiedeten Planung gravierend abzuweichen und das Konzept des »Gemeinsamen Verkehrsraumes« zu belassen.

Die bauliche Umsetzung soll in den nächsten Jahren erfolgen.

Infos und Anlagen auch unter:



Geestemünde geht zum Wasser

Von der Verkehrskreuzung zum Stadtplatz

Aufgaben und Ziele

- Umgestaltung der Ulmenstraße/ Kaistraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich
- Schaffung eines gemeinsamen Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer/innen



Visualisierung:
Ulmenstraße/
Kaistraße

Verkehrsberuhigter Platz Ulmenstraße/Kaistraße in Bremerhaven

Seit 2011 sind Geestemündes Häfen im Umbruch. Kajen werden saniert, neue Gewerbebauten und Wohnhäuser entstehen in attraktiver Lage am Wasser. Geplante Deicherhöhungen und der Neubau eines Sturmflutsperrwerkes sollen in den nächsten Jahren für weitere Veränderungen sorgen.

Der Magistrat Bremerhaven hat sich mit dem von ihm initiierten Projekt »Geestemünde geht zum Wasser« zum Ziel gesetzt, die privaten und öffentlichen Einzelmaßnahmen zu einem großen Ganzen zu verbinden, damit daraus ein Mehrwert für die Bewohner/innen des Stadtteils entsteht. Mit Umsetzung der Planung werden die historischen Hafenanlagen vom Holzhafen bis zur Weser für die Öffentlichkeit erschlossen. Ein großer Teil der Projekte ist bereits realisiert, weitere sind in Planung. Bald werden Fußgänger/innen durchgängig an der Wasserkante flanieren können.

Eine zentrale Maßnahme innerhalb des Konzeptes war die 2014 fertiggestellte EFRE-geförderte Umgestaltung der Straßenkreuzung »Rechtsabbieger Elbinger Platz/Kaistraße /Ulmenstraße« zu einem verkehrsberuhigten Platz.

Die Kaistraße wurde an einem Nachmittag zur Spielstraße. So konnten die Planer mit Familien und Kindern ins Gespräch kommen.



Eine Straßenkreuzung wird zum verkehrsberuhigten Platz

Der umgestaltete Verkehrsraum befindet sich in direkter Nachbarschaft zur Hauptverkehrskreuzung »Elbinger Platz« sowie in unmittelbarer Nähe zum Yachthafen.

Die Straßenkreuzung »Rechtsabbieger Elbinger Platz/ Ulmenstraße/ Kaistraße« war im Bestand für die Nutzung durch den Kraftverkehr optimiert. Eine Verkehrszählung bestätigte allerdings die Annahme, dass dieser Kreuzungsbereich insbesondere auch von Radfahrer/innen und Fußgänger/innen genutzt wird. Vielfältige Wegebeziehungen treffen an diesem Kreuzungspunkt aufeinander: Auf einer der wichtigsten städtischen Fahrradverbindungen queren täglich hunderte Radfahrer in Nord-Süd-Richtung diesen Platz. Aber auch Ziele in Ost-West-Richtung werden stark von Radfahrer/innen und Fußgänger/innen frequentiert (Bahnhof, Forschungs- und Entwicklungsmeile, Weserdeich).

Nach umfangreicher Diskussion von verschiedenen Varianten, die eine getrennte Verkehrsführung vorsahen, fiel letztendlich die Entscheidung, einen gemeinsamen Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen zu schaffen. Der Kreuzungsbereich wurde aufgepflastert und mit seinen Nebenflächen als Platz gestaltet. Der befahrbare Straßenraum selbst wurde als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Nach der Fertigstellung funktionierte die Begegnung von Fahrradfahrer/innen, Fußgänger/innen und Autofahrer/innen auf Augenhöhe vom ersten Tag an.

Für sehbehinderte Menschen gewährleisten taktile Querungshilfen und Orientierungslinien aus Großsteinpflaster eine sichere Fortbewegung auf dem Platz. Diese Orientierung wurde im Detail mit dem Amt für Menschen mit Behinderungen abgestimmt.

Die Wandlung von einer Verkehrskreuzung zu einem Platz zog weitere positive Effekte nach sich: Auf dem Platz steht heute ein intensiv genutzter »Offener Bücherschrank«. Ein ansässiger Gastronom hat direkt neben dem Platz am Yachthafen einen Biergarten eröffnet. Und mit der Umgestaltung der angrenzenden Grünfläche wurde hier ein separater Radweg geschaffen, der künftig in der Ulmenstraße Fortsetzung findet, indem diese als erste Fahrradstraße Bremerhavens eingerichtet wird.

Mit den Bürgern für die Bürger

»Geestemünde geht zum Wasser« schafft neue Wege zum und am Wasser. Neue Wege geht die Stadt auch bei der Bürgerbeteiligung zum Projekt – weit über Stadtteilkonferenzen und Infoabende hinaus, um auch jene Stimmen zu hören, die auf bisherigen Pfaden nicht erreicht werden.

So wurde die Kaistraße für einen Nachmittag zur Spielstraße, um bei einem Fest mit Eltern und Kindern ins Gespräch zu kommen. Zufällig aus dem Melderegister ausgewählte Bürger/innen wurden in den Weser Yacht Club eingeladen, um mit ihnen die Pläne für ihren Stadtteil zu diskutieren. Bei der Theaterlesung auf der »Grünen Liebesinsel« am Fähranleger konnten die Planer ebenso ein breites Publikum ansprechen wie beim großen Fest zum 100. Geburtstag Geestemündes, bei Bürgerspaziergängen und Fragebogenaktionen.

Im Dialog mit Europa

Mit »Geestemünde geht zum Wasser« hat sich Bremerhaven auch in das europäische Projekt »Aqua-Add« (2012–2015) eingebracht. Fünf Ämter der Seestadt kooperierten dabei eng mit elf Partnerregionen in Europa, um gemeinsam bessere Lösungen für Quartiersentwicklungen am Wasser auszuarbeiten.

»Aqua-Add« ist Teil des Förderprogramms Interreg IVC vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).



Vor und nach dem Umbau der Ulmenstraße/Kaistraße



Fachleute aus ganz Europa informierten sich über die Entwicklungen in Geestemünde.

Campus Karlsburg Bremerhaven

Der Campus um die Karlsburg verbindet Hochschule und Innenstadt

Aufgaben und Ziele

- Umbau der Straße Karlsburg zur verkehrsfreien Zone mit Campus-Charakter
- Anbindung der Bremerhavener Hochschule an die Innenstadt und die Fußgängerzone

Übersicht des umgebauten Bereiches zwischen Campus Karlsburg und der Innenstadt



Umbau der Straße Karlsburg zur verkehrsfreien Zone mit Campus-Charakter zur Anbindung der Bremerhavener Hochschule an die Innenstadt und die Fußgängerzone.

Bislang wirkte die für den Verkehr freigegebene Straße Karlsburg wie eine Barriere zwischen den Gebäuden der Hochschule Bremerhaven. Durch den Umbau entstand ein Campus, der zwar einen geschlossenen Hochschulstandort mit allen Vorteilen bildet, sich aber dennoch – durch direkten Zugang über die verlängerte Fußgängerzone – an zentraler Stelle in der Stadt Bremerhaven offen präsentiert und damit auf vielfältige Weise den Know-how-Transfer forciert. Dieser zentrale Hochschulcampus bietet ideale Rahmenbedingungen für Begegnung und Kommunikation mit Wissenschaftler/innen aus Universitäten, Forschungseinrichtungen sowie Vertretungen der lokalen Wirtschaft und fördert so eine noch intensivere Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft.

Die Vorgeschichte

Nach Fertigstellung des letzten Hochschulgebäudes auf der Westseite der Karlsburg beschloss die Stadt Bremerhaven, den Schulterchluss zwischen Geeste und Innenstadt mit dem Umbau der Straße Karlsburg zu vollziehen. 2011 wurde das Bauvorhaben durch den damaligen Baudezernenten, Stadtrat Volker Holm, in einer Informationsveranstaltung erstmals den Anliegern erläutert. Vor rund 100 Interessenten warb die Bauverwaltung gemeinsam mit der Hochschule für den Bau eines innerstädtischen Campus.

Innerhalb von zwei Jahren wurde unter Einbeziehung der Anliegerinteressen aus der Planung eine baureife Grundlage entwickelt. Im August 2013 war auch die

Finanzierung des Projektes durch EU-Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gesichert.

Der Umbau

Der Umbau der Straße Karlsburg begann im Februar 2014 und wurde neun Monate später als neue Fußgängerzone wieder eingeweiht. Durch die Umgestaltung mussten 60 Auto-Stellplätze weichen, die aber durch freie Kapazitäten in nahen Parkhäusern ausgeglichen werden.

Die Maßnahmen im Detail:

- Durch Straßen- und Kanalbauarbeiten in der Straße Karlsburg erfolgte die Herstellung einer ebenen Oberfläche ohne Hochbordanlage aus Betonsteinen, befahrbar auch von schweren Fahrzeugen wie Lieferanten und Feuerwehr. Zudem wurde die Ausstattung mit LED-Leuchten, Bäumen, Sitzmöbeln und Fahrradabstellanlagen umgesetzt.
- Bauarbeiten in der Deichstraße: Hier entstand eine Neuregelung der Zufahrt Deichstraße über die Kreuzung Fährstraße. Die Gehwegebefestigung auf der Südseite im Bereich Wencke-Dock und der Ausbau einer Wendemöglichkeit für die in die Deichstraße eingefahrenen Fahrzeuge wurden realisiert.
- Eine fußläufige Verbindung mit Rampenverlauf zwischen der Wendemöglichkeit an der Deichstraße und der Columbusstraße ist nun vorhanden – finanziert durch die Hochschule Bremerhaven.
- Durch Bauarbeiten an der Theatervorfahrt wurde eine Wendemöglichkeit für Fahrzeuge geschaffen. Nach dem Ausbau der Straße Karlsburg steht die Durchfahrt zur Deichstraße für den Individualverkehr nicht mehr zu Verfügung.



*Fertigstellung
Haus »T« der
Hochschule,
2011*



*Fußläufige Verbin-
dung zur Columbus-
straße, Wende-
möglichkeit an der
Deichstraße/
Campus, 2014*

*Straße Karlsburg
auf Höhe der Kunst-
halle, 2011*



*Anschluss an die
Fußgängerzone
und den Theodor-
Heuss-Platz, 2014*





Abschluss für die Fußgängerzone – Know-how-Transfer direkt zur Bremerhavener Innenstadt

»Und es ist gelungen«, lobte Oberbürgermeister Melf Granz (SPD) während der Einweihung. »Es ist der perfekte und ansehnliche Abschluss der südlichen Innenstadt und macht die Fußgängerzone perfekt.« Ziel müsse es nun sein, die Zahl der Studierenden von heute 3.200 auf 5.000 zu steigern. »Die Stadt braucht die studentische Kultur.«

1,1 Millionen Euro hat der Umbau des 180 Meter langen Straßenstücks gekostet. 55 Prozent der Kosten wurden aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert. Die Stadt Bremerhaven beteiligte sich mit 45 Prozent. Verarbeitet wurde ausschließlich Material nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten, hob Baudezernentin Dr. Jeanne-Marie Ehbauer (Grüne) hervor. »Statt Granitplatten aus China wurden großformatige Platten aus Beton verarbeitet, damit sie im Bedarfsfall problemlos ausgetauscht werden können. Bei der Straßenbeleuchtung wurde neueste LED-Technik verwendet.«

Durch einheitliche und verbindende Umgestaltung der Flächen mit Grünausstattung ist nun der Charakter eines Hochschulcampus hergestellt, der die Gebäude vereint und die Hochschule visuell und räumlich besser an die Fußgängerzone anbindet. So entsteht eine neue fußläufige Wegeverbindung von der Innenstadt über die Karlsburg bis hin zum Wencke-Dock.

Damit wird auch die vor zwölf Jahren neugestaltete Fußgängerzone Bürgermeister-Smidt-Straße endlich bis zu ihrem sichtbaren Abschluss an der Deichstraße weitergeführt. Bürger/innen und die Besucher der Stadt werden zukünftig wie selbstverständlich über kulturelle Einrichtungen wie das Stadttheater, die Kunsthalle und das Kino-Center sowie die Gastronomie und das Auswanderer-Denkmal Ilja Kabakovs zur Hochschule geführt. Hier bieten die neuen Campusflächen die Möglichkeit, mit Exponaten Themen aus Lehre und Forschung zu veranschaulichen und verschiedenste Veranstaltungen durchzuführen.

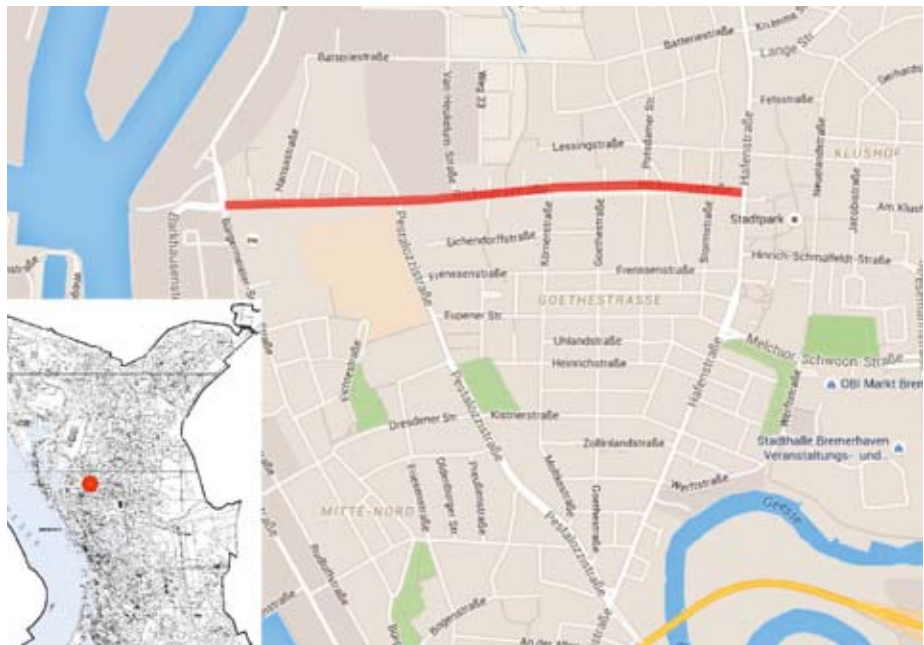
*Enthüllung
des Bauschildes am
21.2.2014:
Personen von links:
Hochschulrektor
Prof. Josef Stockemer,
Stadtrat für Garten-
bau und Feuerwehr
Peter Pletz (Grüne),
Oberbürgermeister
Melf Grantz (SPD)*

Rickmersstraße Bremerhaven

Umgestaltung für mehr Lebensqualität

Aufgaben und Ziele

- Optimierung und Aufwertung des Straßenraumes
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Ordnung des ruhenden Kfz- und Radverkehrs
- Sicherung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten



Lageplan der umgestalteten Bereiche

Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße

Die Rickmersstraße verläuft als Hauptverkehrsstraße in Ost-West-Richtung und verbindet im Stadtteil Lehe die Hafensstraße (Bereich 1) mit dem stadtbremischen Überseehafengebiet über das Zolltor Roter Sand (Bereich 4). Rund 15.000 Fahrzeuge bewegen sich täglich auf der 1,3 Kilometer langen Straße. Als Verbindung mit dem Weserradweg nimmt die Rickmersstraße zudem eine wichtige Rolle im Bremerhavener Radwegenetz ein.

Die städtebauliche Situation der Rickmersstraße wird von großen Gegensätzen geprägt. In dem zur Hafensstraße orientierten östlichen Bereich bildet sie eine breite Hauptverkehrsstraße mit Geschäftsbesatz. Im mittleren Teil verfügt sie über Elemente eines typischen Altbauquartiers und im westlichen Bereich ist der Straßenverlauf geprägt durch Nachkriegsbauten mit vorwiegend Wohnungsbestand.

Der Bau- und Umweltausschuss hat den Ausbau der Rickmersstraße zwischen Stormstraße und Franziusstraße im Mai 2013 beschlossen. Im April 2013 stellte das Stadtplanungsamt im Rahmen einer Bürgerbeteiligung die Ausbauvarianten vor. Im Oktober 2013 wurden die Besucher der Stadtteilkonferenz Lehe im Rahmen einer erneuten Informationsveranstaltung über das Projekt durch das Stadtplanungsamt informiert. Die Vorbehalte der Geschäftsinhaber zur Verkehrsführung im Bereich 1 wurden erörtert und im Detail vom Stadtplanungsamt abgearbeitet. Seit Mai 2014 wird die Rickmersstraße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau umgestaltet, Fertigstellung ist für 2017 vorgesehen.

Ein Ausbau der Rickmersstraße unterstützt die bestehende Stadtumbaustrategie nachhaltig. Darüber hinaus werden sich die Voraussetzungen für weitere private Investitionen in den angrenzenden Gebäudebeständen deutlich verbessern.

Straßenbauliche Beschreibung

In dem auszubauenden Bereich besitzt die Rickmersstraße zurzeit einen nahezu durchgängig zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt. Einzige Ausnahme bildet der Fahrbahnquerschnitt im Bereich 1 zwischen Potsdamer Straße und Stormstraße. Ein zweistreifiger Querschnitt hat sich bei der vorhandenen Verkehrsbelastung bewährt, und soll auch beim Ausbau für den Gesamtbereich zu Grunde gelegt werden. Die Knotenpunkte werden im Querschnitt durch Abbiegestreifen ausgeweitet.

Der Knotenpunkt Pestalozzistraße wird aufgrund der Verkehrsbedeutung als Kreisverkehrsplatz mit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ausgebildet. Dabei wird der Radverkehr im Kreisverkehr mitgeführt.

BremerhavenBus führt die Linien 505, 506 sowie die Schnellbuslinie 511 im kompletten Bereich per Taktfahrplan durch die Rickmersstraße. Das westlich der Pestalozzistraße gelegene »Schulzentrum Geschwister Scholl« wird zusätzlich von einigen Einsatzbussen über die Rickmersstraße bedient.

In weiten Teilen wird auch nach dem Umbau ein straßenbegleitender Baumbestand in Verbindung mit ruhendem Verkehr in den Seitenräumen geführt.



Straßenführung vor und nach der Umgestaltung: Der Straßenraum wurde durch Einfügen von Grünflächen aufgewertet.

Bushaltestelle vor und nach der Umgestaltung: jetzt barrierefrei!



Aufteilung der verschiedenen Bereiche der Rickmersstraße

Eine durchgängige Anlage für Radfahrer ist nicht gegeben, das heißt sowohl Bordsteinführungen als auch Fahrbahnführungen wechseln sich ab. Nach dem Umbau wird der Radweg als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Der Umbau

Unter Betrachtung verkehrsplanerischer Gesichtspunkte werden mit der Ausbaumaßnahme folgende Planungsziele verfolgt:

- Verbesserung der Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung
- Optimierung des Ausbauszustandes mit verkehrsgerechter Querschnittsgestaltung
- Verringerung der Fahrstreifenbreite auf notwendige Breite für Hauptverkehrsstraßen mit Buslinienverkehr
- Verkehrsgerechter Ausbau Knotenpunkt Rickmersstraße/Pestalozzistraße
- Bau von Radwegen in erforderlicher Breite auf der Fahrbahn mit entsprechendem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn bzw. zu den Parkständen
- Verbesserung der verkehrssicheren Führung für den Kfz-Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger
- Sicherung und Verbesserung der signalisierten Quermöglichkeiten und Schaffung zusätzlicher passiver Querungshilfen
- Herstellung von Barrierefreiheit (insbesondere an den Bushaltestellen)
- Anschluss untergeordneter Straßen (Tempo-30-Zone) durch Gehwegüberfahrten
- Ordnung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs durch Parkbuchten und des ruhenden Radverkehrs durch Anlehnbügel
- Städtebauliche Aufwertung des Straßenraums durch Bäume (Verbesserung Kleinklima)
- Beibehaltung und Ausbau des straßenbegleitenden Baumbestandes
- Reduzierung der Lärmimmissionen (Herstellung einer bituminösen Oberfläche zur Lärminderung)
- Aufgrund der unterschiedlichen Straßenraumbreiten und verkehrlichen Randbedingungen (z. B. Abbiegebeziehungen, Bushaltestellen, Baumbestand) wurde die Rickmersstraße in insgesamt vier Bereiche unterteilt (von Osten nach Westen):

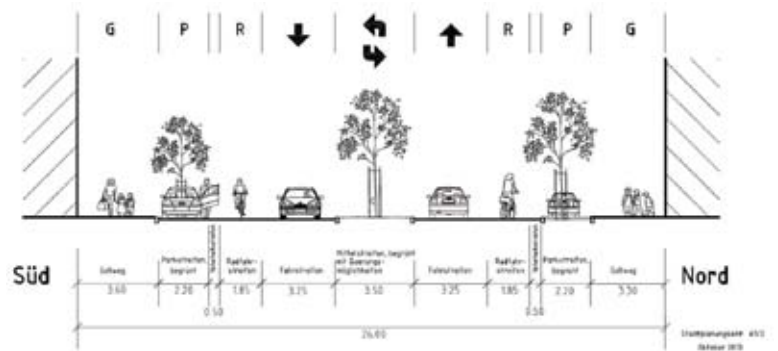


*Vor und nach der Umgestaltung:
sichere Querungsmöglichkeiten und
Radfahrstreifen auf der Straße*



Bereich 1 – zwischen Stormstraße und Potsdamer Straße

Im Bereich 1 ist eine (begrünte) Mittelinsel vorgesehen, so dass für jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen verbleibt. Der Linksabbiegestreifen in Richtung der nördlichen Hafenstraße wird verkürzt, d. h. eine Einordnung ist erst ab Höhe Stormstraße gegeben. Für die untergeordneten Straßen (Ausnahme Potsdamer Straße) verbleiben die Abbiegebeziehungen »rechts-rechts-raus«. Für die Rickmersstraße verbleibt zudem die Möglichkeit des Linksabbiegens in die Fritz-Reuter-Straße (Richtung Süden) und Jahnstraße (Richtung Norden). Die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere bleibt über die nächstgelegenen untergeordneten Straßenzüge bestehen. Die Parkstände verbleiben im Seitenraum. Der Radweg wird als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Auf Höhe der Stormstraße und der Potsdamer Straße sind Querungshilfen vorgesehen.



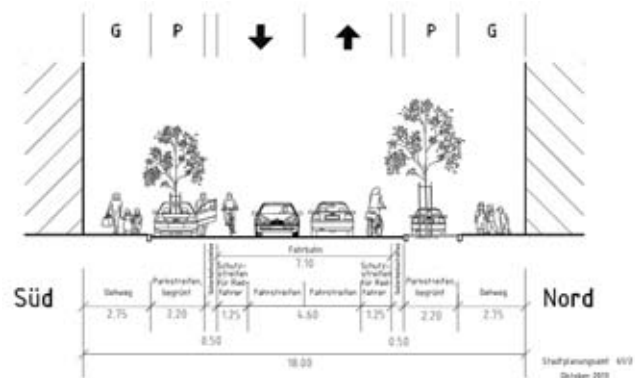
Querschnitt und Visualisierung im Bereich 1: begrünte Mittelinsel

Bereich 2 – zwischen Potsdamer Straße und Van-Heukelum-Straße

Im Bereich 2 werden sämtliche untergeordneten Straßen durch Gehwegüberfahrten angeschlossen. Zudem werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und bei der lichtsignalisierten Querung zwischen den Bushaltestellen wird die Querungslänge vermindert.

Bereich 3 – zwischen Van-Heukelum-Straße und Pestalozzistraße

Im Bereich 3 werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Ein zwei-streifiger Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer ist vorgesehen. Ebenfalls ist für die Van-Heukelum-Straße keine Gehwegüberfahrt geplant. Die Pestalozzistraße wird über einen Kreisverkehrsplatz angebunden.



Querschnitt und Visualisierung in den Bereichen 2 – 4: Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Bereich 4 – zwischen Pestalozzistraße und Franziusstraße/Bürgermeister-Smidt-Straße/Barkhausenstraße

Im Bereich 4 findet der Anschluss zum Bestand (hier Knotenpunkt »Roter Sand«) statt. Dabei wird ein zwei-streifiger Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen ausgebaut. Die Gehwegbreite wird hier angepasst und zudem eine unsignalisierte Querungshilfe in Höhe der Straße Am Eck eingerichtet.

Ampeln für den Fußverkehr

Barrierefreies Queren in der Neuen Vahr

Aufgaben und Ziele

- Verkehrskonzept Bremer Nordosten: Neubau von vier Lichtsignalanlagen
- Fußgängerampeln über die Kurfürstenallee und Richard-Boljahn-Allee

Die vierte barrierefreie Querungsmöglichkeit in der Richard-Boljahn-Allee. Vier Fahrspuren, getrennt durch einen Mittelstreifen mit Zaun, waren zuvor ein unüberwindbares Hindernis im Stadtteil Bremen-Vahr



Der Straßenzug Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee ist ein 4,3 km langer überwiegend anbaufreier Autobahnzubringer zwischen der Innenstadt und der Autobahn A 27. Mit ca. 40.000 Kraftfahrzeugen am Tag ist die verkehrliche Belastung sehr hoch. Basierend auf der damaligen Planungsphilosophie der Trennung der Verkehrsarten durchtrennt dieser Straßenzug mit durchgängig vier Fahrspuren den in den 50er und 60er Jahren erbauten Stadtteil Neue Vahr. Insgesamt sechs Brückenbauwerke sollen Fußgängern und Radfahrern das Queren ermöglichen. Die aufgrund der Steigungen von bis zu 12 Prozent als nicht barrierefrei geltenden Brückenbauwerke begrenzen die Bewegungsfreiheit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Der Straßenzug trennt und verbindet zugleich. Es galt nun, sowohl die Trennwirkung aufzubrechen und mehr Verbindungen im Stadtteil herzustellen, als auch die Verbindungsqualität zwischen A 27 und Innenstadt zu gewährleisten.

Im Jahr 2010 wurde hierzu mit dem Verkehrskonzept Bremer Nordosten ein Projekt mit der Zielsetzung gestartet, die angrenzenden Stadteile einfacher und barrierefreier miteinander zu verbinden sowie die Lärm- und Schadstoffbelastungen des Streckenzugs Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee für die Bevölkerung zu reduzieren. Dabei musste sichergestellt werden, dass sowohl die Erreichbarkeit der Stadtteile Schwachhausen, Vahr und Östliche Vorstadt als auch die der Innenstadt über diese Achse weiterhin in guter Qualität gewährleistet wird.

Um geeignete Maßnahmen zu finden und zu bewerten, wurde im Jahr 2009 eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dazu gehörten auch eine Machbarkeitsstudie für sichere und barrierefreie Fußgängerquerungen über die Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee und Luftschadstoffberechnungen.

Aus der Machbarkeitsstudie ergaben sich insgesamt drei geeignete Standorte für Fußgängerampeln über die Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee. Diese orientierten sich am Bedarf der Bürgerinnen und Bürger und ließen sich gut in das vorhandene Geh- und Radwegenetz integrieren.

Durch eine erste Evaluation im Jahr 2011 konnte bereits nachgewiesen werden, dass die barrierefreien Querungsmöglichkeiten deutliche Zuwächse in der Fußgänger- und Radfahrernutzung zwischen 55 Prozent und 100 Prozent ausgelöst hatten. Die nicht barrierefreien Brücken in der Kurfürstenallee wurden hingegen deutlich weniger genutzt. (vgl. Grafik).

Ein vierter Standort wurde aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn 27 zunächst differenzierter untersucht und erst im Jahr 2014 realisiert. Hier galt es u. a. einen möglichen Rückstau auf die Autobahnauffahrt zu vermeiden.

Barrierefreie Querung der Richard-Boljahn-Allee

Zwei Standorte für die neue Querung wurden in die nähere Betrachtung einbezogen. Die signalisierte Fußgängerquerung am Standort Friedrich-Stampfer-Straße/Einkaufszentrum Berliner Freiheit wurde aus Gründen der größeren Fußgängernachfrage, der Möglichkeit der Einbindung in die Grüne Welle, sowie der höheren sozialen Sicherheit und der geringeren Eingriffe in die Natur (Baumerhalt) gegenüber dem Alternativstandort am Vahrer See der Vorzug gegeben. Mit Fertigstellung dieser vierten Lichtsignalanlage in Höhe des Einkaufszentrums Berliner Freiheit wurde im Jahr 2014 eine weitere wichtige Verbindung geschaffen, die die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen stadtteilübergreifend unterstützt. Die hier zu erwartende Nachfrage mit rund 1.150 Querungen in fünf Stunden war sehr groß.

»Unsere Erfahrungen zeigen, dass die Einrichtung dieser barrierefreien Querungshilfen notwendig ist und das gemeinsame Miteinander der Verkehrsteilnehmer gut funktioniert«, so Bau- und Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse bei der Eröffnung der 4. Fußgängerampel am 15. September 2014.

Als begleitende Maßnahme wurde im Verkehrskonzept Bremer Nordosten die barrierefreie Gestaltung der angrenzenden Bushaltestellen realisiert, um mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Darüber hinaus konnte mit Drosselung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vormals 70 km/h auf Tempo 50 ein Baustein der Lärmreduzierung verwirklicht werden und damit die Lebensqualität der anliegenden Bevölkerung gesteigert werden.



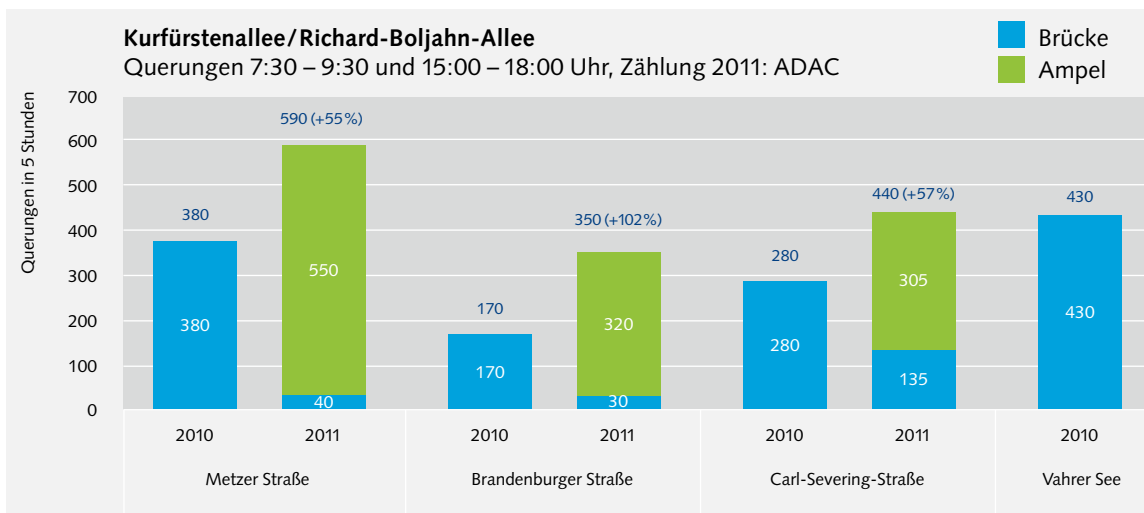
Lage der neuen Signalanlagen

Der Verkehrsfluss ist gesichert

Für die Verstetigung des Verkehrsflusses wurden die neu gebauten Lichtsignalanlagen untereinander koordiniert. Somit reagieren sie vollautomatisch auf sich ändernde Verkehrsstärken. Diese strategische Steuerung kann Staus und Überlastungen in Verkehrsspitzenzeiten verhindern helfen und in Zeiten mit weniger Kfz-Verkehr die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer minimieren.

Mit Einrichtung der vierten Ampel sind hier die Zielfelder des Verkehrsentwicklungsplans umgesetzt, mit denen die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen sowie die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gestärkt wird.

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 18. Dezember 2003 das »Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen und zur Änderung anderer Gesetze« (BremGBl Nr. 50 S. 413) erlassen. Der § 8 dieses Gesetzes sieht vor, dass bei allen Um- und Erweiterungsbauten im öffentlichen Hochbau und an sonstigen baulichen Anlagen sowie öffentlicher Wege, Plätze und Straßen und öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verfahren werden soll, um weitestgehend eine Barrierefreiheit zu erreichen.



Zuwächse in der Fußgänger- und Radfahrrernutzung

Klimaangepasster Straßenbau in der Münchener Straße

Umgestaltung einer Quartiersachse

Aufgaben und Ziele

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Mehr Platz für Fußgänger
- Sicherheit gewinnen für alle Verkehrsteilnehmer
- Klimaangepasster Ausbau

Die Münchener Straße nach dem Umbau: Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit wurden erhöht



Die Situation vor dem Umbau

Die Ausgangslage in der Münchener Straße im Stadtteil Findorff war alles andere als positiv. Die Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) waren nicht barrierefrei und durch die Busverkehre schlecht anzufahren. Das Straßenbild wurde durch illegales Parken auf den Gehwegen geprägt. Täglich parkten ca. 170 Kraftfahrzeuge in der Straße bei insgesamt nur 114 verfügbaren legalen Stellplätzen. Dies stellte nicht nur eine übermäßige Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenraum durch parkende Autos dar, sondern beeinträchtigte Fußgänger, Radfahrer und insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen signifikant. Der breite, überdimensionierte Straßenzug verleitete auch zu Geschwindigkeitsübertretungen, und damit zu Gefährdungspotentialen insbesondere für die Schülerverkehre. Bruchige Gehwege, Ablagerungen von Müll im öffentlichen Raum, fehlendes Straßenbegleitgrün und viel Leerstand sorgten für ein unattraktives Straßenklima und geringe Aufenthaltsqualität.

KLAS Pilotprojekt

Für eine grundlegende Umgestaltung und weitreichende Verbesserung kamen zahlreiche unterschiedliche Interessen und Institutionen zur Planung dieses Verkehrsprojektes zusammen: Das Amt für Straßen und Verkehr Bremen für Planung und Bau, hanseWasser Bremen für das Kanalnetz, sowie das Programm der

Klimaanpassungsstrategie (KLAS) für extreme Regeneignisse sowie der Bereich für Nachhaltige Mobilität des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (SUBV). Hinzu kam die Einbindung und Abstimmung mit dem Stadtteilbeirat und dem Ortsamt, um die Belange der Bürger/innen sowie der Geschäftsleute aus dem Stadtteil bei der Planung zu berücksichtigen.

Der Charakter des Pilotprojekts war maßgeblich geprägt durch die Vorgabe, in einem bis dato komplett versiegelten und nicht bepflanzten Straßenraum, der zu hundert Prozent von Bebauung umschlossen ist, eine maximale Versickerung des Niederschlagswassers und eine bestmögliche Bepflanzung mit Straßenbäumen zu gewährleisten.

Entgegen der sonst in Bremen vorherrschenden Bauweise mit z.B. Baumbeeten auf Gehwegniveau, wurden dafür die Baumbeete in der Münchener Straße unter das Niveau des Parkstreifens abgesenkt. Zusätzlich wurden die Parkstreifen aus einem teilversickerungsfähigen Pflaster hergestellt. Das Oberflächenprofil der Straße wurde so angelegt, dass Regenwasser nach Starkregenereignissen für eine Weile schadlos im Straßenraum verbleiben und zum Teil ins Erdreich versickern kann. Die Bepflanzung mit Straßenbäumen soll bei künftigen sommerlichen Hitzeperioden die Funktion der natürlichen Klimaanlage übernehmen und im Sommer die Aufenthaltsqualität steigern.



Klimaanpassungsstrategien bei Starkregenereignissen

Was hat das mit Straßenplanung zu tun? Im Vorfeld künftiger Straßenplanungen in Bremen ist zu prüfen, ob der Straßenraum bei Starkregenereignissen in einem Überflutungsbereich liegt. Dieser Umstand soll dann Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraums haben. In Gebieten, in denen mit Überflutungen zu rechnen ist, kann es notwendig sein, den Ausbau so zu gestalten, dass die Überflutung tiefer liegender Gärten oder Keller vermieden bzw. verringert werden kann.

Anregungen aus dem zuständigen Ortsamt und vom Stadtteilbeirat wurde in der Straße als Alternative zum eigenen Auto eine Car-Sharing-Station im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Denn eines konnte die Neuplanung nicht gewährleisten: Der Bedarf an Parkplatzflächen übersteigt auch heute noch das zur Verfügung stehende Platzangebot im Straßenraum.

Vor dem Umbau: zugestellte Gehwege (oben), danach: großzügige Neuordnung des Verkehrsraumes (oben links)

Funktionalität und Aufenthaltsqualität, ein Widerspruch?

Um der Bedeutung als Verbindungs- und Quartiersstraße gerecht zu werden, wurde in der Münchener Straße der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt. Die ursprünglich 9 Meter breite Fahrbahn wurde auf insgesamt 7,50 Meter Breite reduziert. Innerhalb dieser Abmessung ist ein jeweils 1,50 Meter breiter Schutzstreifen für den Radverkehr auf beiden Seiten der Fahrbahn angelegt. Dadurch konnten die Sichtbarkeit und die Sicherheit der Radfahrer in dieser für den Radverkehr wichtigen Verbindungstraße zwischen den Stadtteilen Findorff und Walle spürbar verbessert werden. Beidseitig neben der Fahrbahn schließen sich heute Parkstreifen an, die in regelmäßigen Abständen durch Baumbeete unterbrochen sind. Neben dem Straßenraum liegen jeweils großzügige Gehwege, die mehr Spiel- und Aufenthaltsraum bieten. Alle in die Münchener Straße einmündenden Straßen erhielten in den Mündungsbereichen eine Hochpflasterung des Gehweges. Dadurch wurde eine durchgängige höhen- gleiche Führung der Gehwege entlang der Münchener Straße ermöglicht und der Vorrang der Fußgänger an den Straßeneinmündungen hervorgehoben. Die Bushaltestellen in der Münchener Straße sind nunmehr mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen ausgestattet und erhielten einen erhöhten Bordsteinvorstand von 15 cm. Dadurch wird das Ein- und Aussteigen in die Busse erleichtert. Die vorhandenen Ampelanlagen, Zebrastreifen und sogenannte Aufstellflächen in der Straße erleichtern heute das sichere Queren der Straße. Nach Wünschen und

Nach Beendigung der Bautätigkeiten, welche in vier Etappen durchgeführt wurden, konnte die Münchener Straße am 2. Oktober 2015 feierlich eröffnet werden. Vielerlei Initiativen begleiteten die Eröffnungsfeier: die Findorffer Geschäftsleute e.V. und die Bürgerinitiative »Leben in Findorff«, zusätzlich zum Ortsamt und den federführenden Planungsorganisationen, unter anderem mit dem Aufruf, die Straße mit Leben zu füllen. Seitdem haben Straßenfeste – maßgeblich durch Bürger organisiert – dazu eingeladen, die Neugestaltung kennenzulernen. Aktionen zur Bepflanzung der Baumbeete, in denen aufgrund von darunter liegenden Leitungen keine Bäume gepflanzt werden konnten, animierten die Bewohner des Quartiers zusammen zu kommen und etwas Farbe in die noch sehr »frisch« aussehende Straße zu bringen.

Zuletzt

Ziel der Umgestaltung der Münchener Straße war es, durch attraktive Aufteilung des Straßenraums und Grüngestaltung die Aufenthaltsqualität für die Bürger/innen zu steigern und an dieser Stelle den Stadtteil Findorff für die Zukunft fit zu machen. Ein Wandel ist bereits in der Straße zu verspüren und wird sich sicherlich noch verstärken. Das neue Gesicht der Münchener Straße wird das Quartier und den Stadtteil positiv beeinflussen. Durch die Beobachtung dieser Veränderungen können und sollen wertvolle Erkenntnisse für zukünftige Verkehrsprojekte gewonnen werden. Die Entwicklung lebt hier auch vom gemeinsamen Mitwirken der Menschen vor Ort.

Car-Sharing und mobil.punkte

Nutzen statt Besitzen

Aufgaben und Ziele

- Alternative zum Besitz eines Autos
- Aufwertung und Neuordnung des öffentlichen Stadtraums durch Entlastung des Parkraums

Einer der zahlreichen mobil.punkte in Bremen, wo Autos ausgeliehen werden können



Die Geschichte des Car-Sharing begann in Bremen im Jahr 1990. Die damals durch den frisch gegründeten Verein »StadtAuto e. V.« begonnene Dienstleistung ist in nunmehr 26 Jahren auf über 11.000 Car-Sharing-Nutzer angewachsen, was auf das gesamte Stadtgebiet bezogen vier Prozent der Führerschein-Inhaber ausmacht. Es gibt in Bremen mittlerweile drei Car-Sharing-Betreiber (cambio, Flinkster und Move About), die alle ausschließlich stationsgebundenes Car-Sharing anbieten.

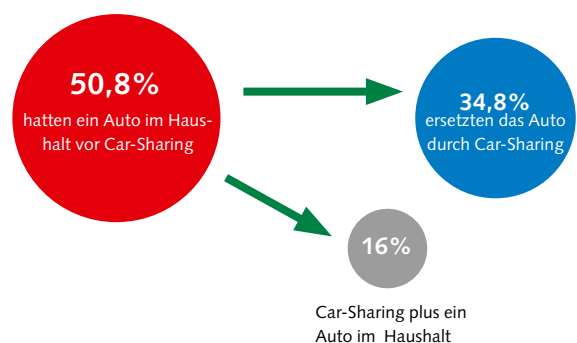
Bremen ist aufgrund der Stadtgröße und Stadtstruktur derzeit nicht im Fokus von »free floating« Car-Sharing-Angeboten der Automobilhersteller, wie es sie in Deutschland auch nur in den sieben größten Stadtregionen (Berlin, Hamburg, München, Köln, Dortmund, Stuttgart und dem Rheinland) gibt.

In den Innenstadtgebieten sind viele Straßen durch Parken völlig übernutzt. Fußgänger, Radfahrer und Mobilitätseingeschränkte haben zu wenig Raum, da die Gehwege und Kreuzungsbereiche häufig zugeparkt sind. Aber auch für Großfahrzeuge wie Müllabfuhr und Feuerwehr sind Einschränkungen durch nicht ordnungsgemäß abgestellte PKW an der Tagesordnung.

Car-Sharing – Alternative zum Besitz eines PKW

In einer Stadt mit einem hohen modal-split-Anteil des Umweltverbundes ist die Abhängigkeit vom Auto für tägliche Wege geringer. Zählungen in Bremer Wohnstraßen zeigten, dass bis zu 30 Prozent der dort geparkten PKW in zwei bis zu drei aufeinander folgenden Werktagen nicht bewegt worden sind. Die Einbindung von Car-Sharing in den städtischen Mobilitätsmix ist eine Chance, den Verkehrsteilnehmern eine Alternative zum Besitz eines Autos zu bieten.

So ergibt sich die Möglichkeit der Aufwertung und Neuordnung des öffentlichen Stadtraums durch Entlastung des Parkraums. Das ist für Bremen der wichtigste Aspekt in der Integration des Car-Sharing. Fußgänger und Radfahrer erhalten somit mehr Bewegungsraum; zudem kann sich die Verkehrssicherheit punktuell verbessern, wenn Gehwege und Kreuzungsbereiche nicht mehr zugeparkt werden. Aktuelle Untersuchungen (cambio Kundenbefragung aller



Ergebnisse der cambio Kundenbefragung 2015

Kunden 2015) zeigen, dass rund ein Drittel aller Nutzer/innen ihren PKW abgeschafft haben, insgesamt rund 4.000 PKW und damit wird eine deutliche Entlastung des Straßenraums erreicht.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2025) wird Car-Sharing in Bremens Strategie zur Reduzierung urbaner Verkehrsprobleme integriert. Somit werden die Ziele des 2009 beschlossenen Car-Sharing Aktionsplanes unterstützt, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharer zu erreichen. Hiermit wird eine Entlastung des Bremer Straßenraums um 6.000 Pkw erwartet.

Kernbestandteile der Bremer Strategien sind:

- Ausweitung der Netzwerkdichte von Car-Sharing-Stationen, auch im öffentlichen Straßenraum
- Integration in Neubauvorhaben (Änderung der Stellplatzsatzung ist zum 1.1.2013 erfolgt)
- Integration mit dem ÖPNV
- Einbindung in das Flottenmanagement in Behörden/Betrieben
- Öffentlichkeitsarbeit und Information

Die in Bremen aktivsten Car-Sharing-Anbieter cambio und Move About sind zudem mit dem Umweltzeichen »Blauer Engel« zertifiziert und erfüllen die dort geforderten Emissionsanforderungen. Cambio zeigt derzeit über die gesamte Flotte (incl. Transporter etc.) CO₂-Emissionen von 106 g/km (im Vergleich zur deutschen Neuwagenflotte mit 132 g/km). Move About bietet ausschließlich Elektrofahrzeuge bzw. Plug-in-Fahrzeuge für einen CO₂-armen Betrieb an.



»mobil.punkte«

Ein Grundproblem der Nutzung von Car-Sharing in vielen Städten ist die Lage der Stationen, die i. d. R. nicht im öffentlichen Straßenraum liegen. In Bremen ist das anders – und erfolgreich.

Die Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen heißen »mobil.punkte« und wurden erstmals 2003 mit einer Sondernutzungsgenehmigung eingerichtet. »mobil.punkte« haben vier bis zwölf Car-Sharing-Fahrzeuge in einer Senkrecht- oder Schrägaufstellung und dienen mit einer größeren Fahrzeugvielfalt verschiedensten Nutzerbedürfnissen. Um Missbrauch zu vermeiden, sind die Car-Sharing-Stellplätze durch Klapp-Poller gesichert. Die »mobil.punkte« sind mit Bus oder Bahn, Fahrrad und zu Fuß gut erreichbar und mit einer Stele klar gekennzeichnet. Fahrradbügel sorgen für sichere Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern, sowohl für Car-Sharing-Nutzer als auch für Anwohner.

mobil.pünktchen sind die kleineren Varianten der »mobil.punkte« mit zwei bis drei Fahrzeugen, oft in Längsaufstellung in engeren Wohnstraßen zu finden. Hier sind die besonders nachgefragten Kompaktfahrzeuge zu finden, welche zugleich die Platzanforderung reduzieren. Diese Stationen leisten einen Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, da sie zumeist an Stellen eingerichtet sind, wo sehr häufig falsch geparkt wird. Durch bauliche Maßnahmen werden Überquerungsbereiche für Fußgänger und Schleppkurven für Rettungs- und Müllfahrzeuge freigehalten. Auch bei mobil.pünktchen verbessern Fahrradbügel das sichere Abstellen von Fahrrädern sowohl für Anwohner als auch Car-Sharing-Nutzer. Die Stele ist größtmäßig angepasst.

*mobil.punkt am Leibnitzplatz
und Kapp-Poller zur
Vermeidung von Missbrauch
der Car-Sharing-Stellplätze*



Anforderungen an Car-Sharing-Anbieter

Für den Betrieb an einem »mobil.punkt« oder mobil.pünktchen muss der Car-Sharing-Anbieter den öffentlichen Nutzen nachweisen. Dafür sind zwei zentrale Anforderungen zu erfüllen: Die Einhaltung der Kriterien des Umweltzeichens »Blauer Engel für Car-Sharing« (RAL-UZ 100 bzw. RAL-UZ 100b) sowie der jährliche Nachweis eines deutlichen Parkraumentlastungseffekts von mindestens 1:6 als Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Der in Bremen gewählte rechtliche Weg der Sondernutzung hatte maßgeblichen Einfluss auf den Entwurf des Carsharing-Gesetzes des Bundes. Qualitätssicherung mit guten Entlastungseffekten wird als wichtiges Ziel des wettbewerblichen Zugangs der Car-Sharing-Anbieter für die Zulassung an Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum gesehen. Ein Anbieter sollte jedoch nicht nur von diesen Stationen abhängig sein.

Für die Nutzung der »mobil.punkte« ist vom Car-Sharing-Anbieter eine Gebühr zu entrichten. Der Car-Sharing-Betrieb in Bremen wird nicht durch öffentliche Mittel subventioniert.

Integration bei Neubauvorhaben

Die Stellplatzanforderungen für Neubauvorhaben in der Stadt Bremen sind seit 1.1.2013 dahingehend geändert, dass als Regelfall auch Mobilitätsmanagement (z. B. durch Integration einer Car-Sharing-Station im Bauvorhaben oder eine Car-Sharing-Mitgliedschaft für Mieter) zur Minderung des erforderlichen Stellplatznachweises genutzt werden kann. Angesichts der Kosten von Tiefgaragen ist dieses zudem ein Beitrag zu kostengünstigem und ressourcenschonendem Bauen.

Öffentlichkeitsarbeit

Anbieterneutrale Öffentlichkeitsarbeit ist ein zusätzlicher Baustein, um weitere Nutzergruppen erreichen zu können. Hierzu tragen auch die gut sichtbaren Stationen mit ihrem einheitlichen Design bei. Mit verschiedenen Kampagnen wird die Einrichtung der »mobil.punkte« begleitet.

Hierzu dient auch die Comic-Figur Udo (Use it – don't own it), die in Postkarten-, Poster- und Filmaktionen erscheint. Des Weiteren wird eine offene Kommunikationskultur und enge Zusammenarbeit mit den Stadtteilbeiräten bezüglich der Planung und Umsetzung von Car-Sharing-Stationen gepflegt sowie der Versand von Informationen zum Bauvorhaben direkt an die Bewohner der Straßen, in denen neue »mobil.punkte« errichtet werden sollen.

Ausblick

Parallel zur stufenweisen und nachfrageorientierten Ausweitung des Angebots in dicht bebauten Stadtteilen wird nach einem Beschluss der Bremischen Bürgerschaft untersucht, wie eine angebotsorientierte räumliche Ausweitung auf die außen liegenden, weniger verdichteten Stadtteile erfolgen könnte. Hier steht vor allem die Frage eines attraktiven Standorts im Vordergrund, der sowohl für Nutzer, als auch für Betreiber interessant ist.

www.youtube.com/watch?v=ocwVYNvs340





*Internationales
Fachpublikum
interessiert sich für
die mobil.punkte
in Bremen.*

*Die mobil.punkte sind im
öffentlichem Straßenraum
untergebracht*



*Viele mobil.punkte
sind gut mit dem
ÖPNV zu erreichen*



Schnell, sicher, umweltbewusst

– Radverkehr

Der Radverkehr in Bremen mit 25 Prozent Anteil am Modal-Split wurde lange Zeit mehr Teil der Alltagskultur und weniger als eine zu fördernde Verkehrsart wahrgenommen. Alle Altersgruppen sind auf dem Rad in Bremen unterwegs. Nicht nur die erste deutsche Fahrradstraße wurde in Bremen eingerichtet, sondern auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) wurde hier gegründet.

Auf einigen Strecken müssen die Straßenbahnen sogar hinter den Radlern herfahren. Auf Strecken bis zu 15 Kilometern Länge ist man in Bremen vielfach mit dem Rad schneller als mit dem ÖPNV unterwegs. Durch Pedelecs werden längere Distanzen möglich, auch mehr als 15 Kilometer. Zudem bieten diese Räder auch für ältere Radler neue Möglichkeiten der Fahrradmobilität. Radfahrer fahren unterschiedlich schnell. Daher können Radfahrer nur auf kurzen Strecken durch Ampelschaltungen über eine »Grüne Welle« geführt werden. Auf längeren Abschnitten ist das schwierig. Daher brauchen Radler vor allem Wege, die möglichst wenig Halte umfassen. In den Niederlanden wurden hierzu Radschnellwege gebaut. Auch Bremen geht diesen Weg; im VEP sind mehrere Radschnellwege als »Premiumrouten« enthalten, die in den kommenden Jahren geplant und gebaut werden sollen.

In Bremen haben fast alle Hauptverkehrsstraßen Radwege oder Fahrbahnmarkierungen zur sicheren Führung des Radverkehrs. Wo dies nicht der Fall ist, wird zunächst durch Einführung von Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöht. Wenn es durch die Platzverhältnisse möglich ist, wird versucht, dort Radwege oder Fahrradstreifen anzulegen. Im VEP sind weiterhin mehrere Straßen als Umbaumaßnahmen enthalten, um dort sichere Radverkehrsanlagen herzustellen.



An Ampeln werden Radfahrer häufig gebremst. Wenn Ampeln auf den Kfz-Verkehr oder den ÖPNV ausgerichtet sind, muss der Radfahrer oft anhalten. Das soll zukünftig anders werden. Und damit Radler nicht wie die deutlich langsameren Fußgänger behandelt werden, wird seit einigen Jahren ein Umbauprogramm an Kreuzungen Stück für Stück umgesetzt.

Fahrradstraßen sind ein weiteres Element, um wachsenden Radverkehr zu bündeln und schnell und sicher zu führen. Hier dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, zudem haben sie in der Regel hier auch Vorfahrt an allen Querstraßen.

Radverkehrsprojekte müssen kommuniziert werden. Hierzu ist der »Runde Tisch Radverkehr« in Bremerhaven ein gutes Beispiel, wie Radverkehr im Konsens aller Beteiligten konsequent weiterentwickelt wird.

Fahrräder möchte man am Ziel gern sicher parken. Hierzu werden in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren Fahrradbügel sukzessive aufgebaut.

Radverkehr in Bremen hat auch einen hohen Freizeitwert. Viele Touristen kommen mit dem Rad nach Bremen oder leihen Räder aus, um die Stadt zu erkunden.

Um Entwicklungen im Radverkehr besser zu beobachten, zudem auch die Einflüsse von Wetterlage und Jahreszeit, wurden mehrere Dauerzählstellen aufgebaut und deren Daten ausgewertet.

Fahrradstadt Bremen

Kulturgut Radverkehr

Aufgaben und Ziele

- Premiumrouten für Fahrradfahrer als schnelle und sichere Verbindung der Innenstadt und den Nachbargemeinden
- Förderung des Radverkehrs
- Entlastung der Straßen, bessere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität

Flächendeckende Wegweisung für den Radverkehr



Neue Fahrradstraßen und Premiumrouten

Bremen ist eine Fahrradstadt mit langer Tradition. Seit Jahrzehnten werden hier Radwege gebaut und attraktive Fahrradparkplätze geschaffen. Schon in den 1970er und 1980er Jahren wurde beim Neubau von Straßen für den motorisierten Verkehr der Radverkehr immer mitgedacht. So entstanden nicht nur zahlreiche neue Radverbindungen sondern auch kreuzungsfreie Führungen wie zum Beispiel zwischen Walle und Findorff im Zuge der Meta-Sattler-Straße oder im Bereich der Stephanibrücke oder parallel zum Hemelinger Tunnel. Bremer Radwege gehörten schon immer zu den breitesten der Republik. Bereits in den 1960ern brachte man straßenbegleitende Radwege in neu gebauten Straßen pro Richtung standardmäßig auf ein Maß von 2,10 Meter. Auch in Zeiten starker Motorisierung wurde in Bremen – anders als in den meisten Großstädten – weiter mit dem Fahrrad gefahren.

Die »klassische Trennung« zwischen auto- und fahrradfahrender Bevölkerung gibt es hier kaum. Die meisten Autobesitzer fahren auch häufig mit dem Rad und es sind nicht wenige mehr per Fahrrad als mit dem Auto unterwegs, obwohl das Auto ständig verfügbar ist. Alle Altersgruppen sieht man in Bremen auf dem Fahrrad. Sie bilden eine große Gemeinde von Überzeugten. Überzeugt aus fortwährender Erfahrung, dass man mit dem Fahrrad oft schneller und bequemer sein Ziel erreicht als mit dem Auto. Die meisten Wege der Einwohner sind kurz und die Voraussetzungen, in Bremen lieber das Rad zu nehmen, sind gut und werden ständig verbessert. Die starke Fahrrad-

nutzung entlastet die Straßen und sorgt für bessere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität. Die Nachbarschaften und der Einzelhandel in den Stadtteilen werden nachhaltig gestärkt und profitieren davon. Ohne die hohe Fahrradnutzung wären viele kleinere Läden in den Nebenzentren kaum noch erreichbar. Viele von ihnen wären vermutlich gar nicht mehr vorhanden.

Inzwischen wurden die Angebote für Radfahrende deutlich ausgeweitet. Wie in allen fahrradfreundlichen Städten hat man in Bremen vielerorts die Wahl zwischen Radweg und Fahrbahn, weil Radfahren keine homogene Fortbewegungsart ist. Einige radeln schnell, andere eher langsam und die Anzahl der Radfahrenden steigt insgesamt. Für mehr Gemeinsamkeit auf den Straßen wird geworben. An vielen Stellen sind Fahrrad-Schutzstreifen eingerichtet und die Führung in den Knotenpunkten entsprechend ergänzt und angepasst. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ändert sich seitdem, auch wenn anfängliche Konflikte nicht vermeidbar waren. Die Kampagne »Zusammen unterwegs« wirbt für mehr Verständnis und Rücksichtnahme zwischen Kfz- und Fahrradverkehr auf der Fahrbahn.

Seit 2009 gibt es die Fahrradwegweisung im über 500 Kilometer langen Haupttroutennetz. Touristische Routen sind, soweit erforderlich, gesondert ausgewiesen. Diese Infrastruktur muss ebenso wie die Radwege gepflegt und erhalten werden. Bike+Ride an ÖPNV-Haltestellen gehört ebenso zum Angebot und wird weiter ausgebaut.



Seit Mitte 2015 ist die Stadtgemeinde Bremen Teil der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsens/Bremen (AGfK) und war als Gründungsmitglied von Anfang an dabei. Von den damit verbundenen Zielen und Maßnahmen zur Fahrradförderung in der Region Bremen profitieren alle Radfahrenden. Ferner ist damit ein kontinuierlicher fachlicher Austausch über Bremen hinaus gewährleistet.



Radfahrer/innen unterwegs in der Fahrradstraße Rembertstraße

Neue Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind nicht wirklich neu in Bremen, sie wurden hier Anfang der 1980er Jahre quasi »aus der Taufe gehoben«. Dieser Vorstoß Bremens hat mittlerweile Eingang in die Straßenverkehrsordnung (StVO) gefunden, jedoch unter neuen Vorzeichen. Insofern müssen auch die Bremer Fahrradstraßen »neu« gedacht werden. Dazu wurden Leitlinien entwickelt, die den Komfort und die Reisezeiten in Fahrradstraßen verbessern sollen und die das Ziel verfolgen, aus der Fahrradstraße den tatsächlich »besseren Radweg« zu machen. Dazu zählt – auch wenn dies nicht sofort und überall 1:1 umsetzbar ist: Vorfahrt für die Fahrradstraße sowie ausreichend breite Fahrgassen (mindestens 4,50 Meter). Denn die Begegnung findet ja nicht nur zwischen Fahrradfahrenden sondern ebenso mit dem in der Straße zugelassenen Kfz-Verkehr statt.



Direkte Geradeausführung auf ehemaliger Kfz-Rechtsabiegespur: Situation nach dem Umbau (oben), vorher (unten)

In Fahrradstraßen muss der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder absehbar werden. Fahrradstraßen bieten aber nicht nur Vorteile für Radfahrende. Als Teil einer fahrbahnbezogenen Führung tragen sie zur Verkehrsberuhigung im Erschließungsnetz bei, zudem schaffen sie Platz und mehr Sicherheit für Fußgänger. Parallel führende Radwege sind mit der Funktion einer Fahrradstraße grundsätzlich nicht vereinbar. Deren Flächen können dem Fußgängerverkehr oder in bestimmten Situationen auch dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt werden. In Bremen gibt es aktuell 17 Fahrradstraßen, 20 weitere Straßen werden auf Ihre Eignung und Qualifizierung als Fahrradstraßen untersucht. Vier neue Fahrradstraßen befinden sich in der Planung (Vegesacker Straße, Scharnhorststraße, Beim Ohlenhof und Reiherstraße).



Weser-Kurier-Artikel vom 06.03.2015

Die Fahrradstraßen Wachmannstraße und Humboldtstraße erfüllen bereits die Kriterien der Leitlinien. In der Humboldtstraße wurden die ehemaligen Radwege zur Verbreiterung der Gehwege genutzt. Der Radverkehr ist durch hochgepflegte Gehwegüberfahrten über die einmündenden Nebenstraßen gegenüber diesen bevorrechtigt.



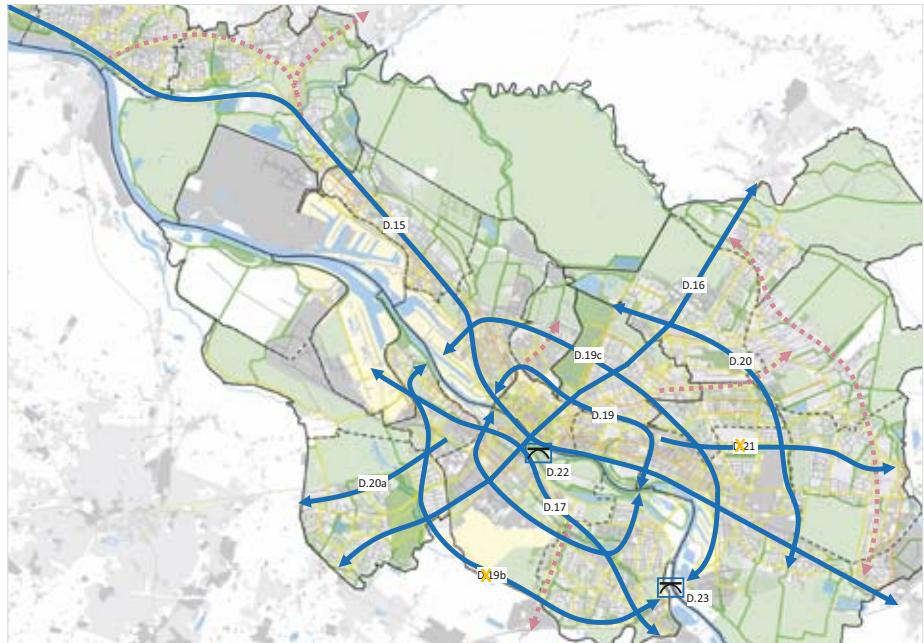
Radpremiumrouten führen weiter!

Mehr Tempo für das Fahrrad

Aufgaben und Ziele

- Höhere Reisegeschwindigkeiten
- Mehr Komfort und mehr Sicherheit
- Neue Potenziale für Fahrradnutzung: bequem und schnell längere Wege mit dem Fahrrad zurücklegen

Premiumrouten im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025



Aus den Niederlanden kommt die Idee, Radschnellwege zwischen nah beieinanderliegenden Städten zu bauen, um Pendler vom Auto aufs Rad zu holen. In Bremen entstand der Plan, so etwas auch innerstädtisch auszuprobieren, was natürlich nicht ausschließt, die Nachbarkommunen einzubinden. Mit der Entwicklung von Premiumrouten (so der Arbeitstitel) werden auf den Hauptachsen des Radverkehrsnetzes sowohl höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht als auch mehr Komfort und höhere Sicherheitsstandards geschaffen.

Bremen ist immerhin über 40 km lang und 20 km breit. Wenn es gelingt das Radroutennetz partiell weiter zu qualifizieren, schneller und komfortabler zu machen, dann darf nach bisheriger Erfahrung erwartet werden, dass man zusätzliche Potenziale in nennenswertem Umfang für die Radnutzung gewinnt. Darüber hinaus können auch zahlreiche motorisierte Fahrten ersetzt werden.

Aktuell ist eine starke Zunahme von Elektrofahrrädern zu verzeichnen. Glücklicherweise sind die meisten dieser Gefährte klassische Fahrräder, deren Fahrer auch

ohne Motorunterstützung (bis max. 25 km/h) unterwegs sein können, im Fachjargon als »Pedelegs« bezeichnet. Der Radverkehr wird dadurch durchschnittlich schneller, weil die auf dem Fahrrad möglichen Geschwindigkeiten nun auch von Nutzern erreicht werden, die bisher langsamer unterwegs waren. Vor allem Steigungen und Gegenwind können mühelos gemeistert werden. Pedelegs und Premiumrouten zusammen sind in hohem Maße geeignet, noch mehr Autofahrten, auch bei Wegelängen bis zu 10 km und teilweise darüber hinaus, aufs Fahrrad zu bringen.

Die herkömmliche Infrastruktur ist nur zum Teil in der Lage, diesen Mehrwert umzusetzen. Angepasste Geschwindigkeit gilt selbstverständlich auch für Radfahrer/innen. Bremen hat die Förderung des Radverkehrs als vernünftiges Ziel der Verkehrsplanung verinnerlicht und muss sich Gedanken machen, wie neue Möglichkeiten der Fortbewegung durch entsprechend angepasste Infrastruktur adäquat bedient werden können. Die vorhersehbare Zunahme des Radverkehrs bringt es mit sich, dass künftig größere Radverkehrsmengen sicher und komfortabel abgewickelt werden müssen. Eine weitere Qualifizierung des Radverkehrsnetzes ist somit geboten, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Abbildung oben zeigt mit den blauen Strecken die wichtigsten Korridore, auf denen das im VEP beschlossene Premiumroutennetz entwickelt werden soll. Die Pfeile deuten an, dass die Strecken nicht an der Stadtgrenze enden sollen. Darunter sind die Hauptrouten in Gelb dargestellt, in Orange die Ergänzungsrouten und das »Grüne Netz« für den Freizeit- und Naherholungsverkehr zu sehen.

Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet



Zwei neue Brücken für Fußgänger und Radfahrer über die Weser, deren Umsetzung mittelfristig möglich erscheint, sind in die Überlegungen einbezogen worden. Darüberhinausgehende Ergänzungsvorschläge sind lediglich angedeutet, aber noch nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans.

Aktuell wird für die über 40 km lange Durchmesserstrecke von Bremen-Farge nach Bremen-Mahndorf eine Machbarkeitsstudie erstellt. Zusammen mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (Verkehrsabteilung, Amt für Straßen und Verkehr, Stadtplanung, Grünordnung, Inneres, Polizei sowie ADFC) werden vom Gutachterbüro die planerischen Handlungsspielräume entlang der Strecke geprüft und ortsgerechte Lösungen vorgeschlagen:

- Markierungen/Piktogramme/Kennzeichnungen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Anordnung von T-30 Streckengeschwindigkeit
- Einrichtung von Streckenbevorrechtigungen
- Knotenführungen
- Einheitliche Gestaltung
- Bauliche Maßnahmen, auch Bau von Sonderwegen oder ggfs. niveaufreien Lösungen

Auch Alternativrouten und – wo erforderlich – aufwändigere Maßnahmen wie Tunnel und Brücken, werden in die Machbarkeitsuntersuchung einbezogen. Der Abschlussbericht wird Ende 2016 vorliegen.

Die nachfolgende Karte zeigt den Ausschnitt Walle – Altstadt – Östliche Vorstadt des Routenverlaufs: Die Vorzugsvariante ist ›Grün‹ dargestellt, die Alternativ-

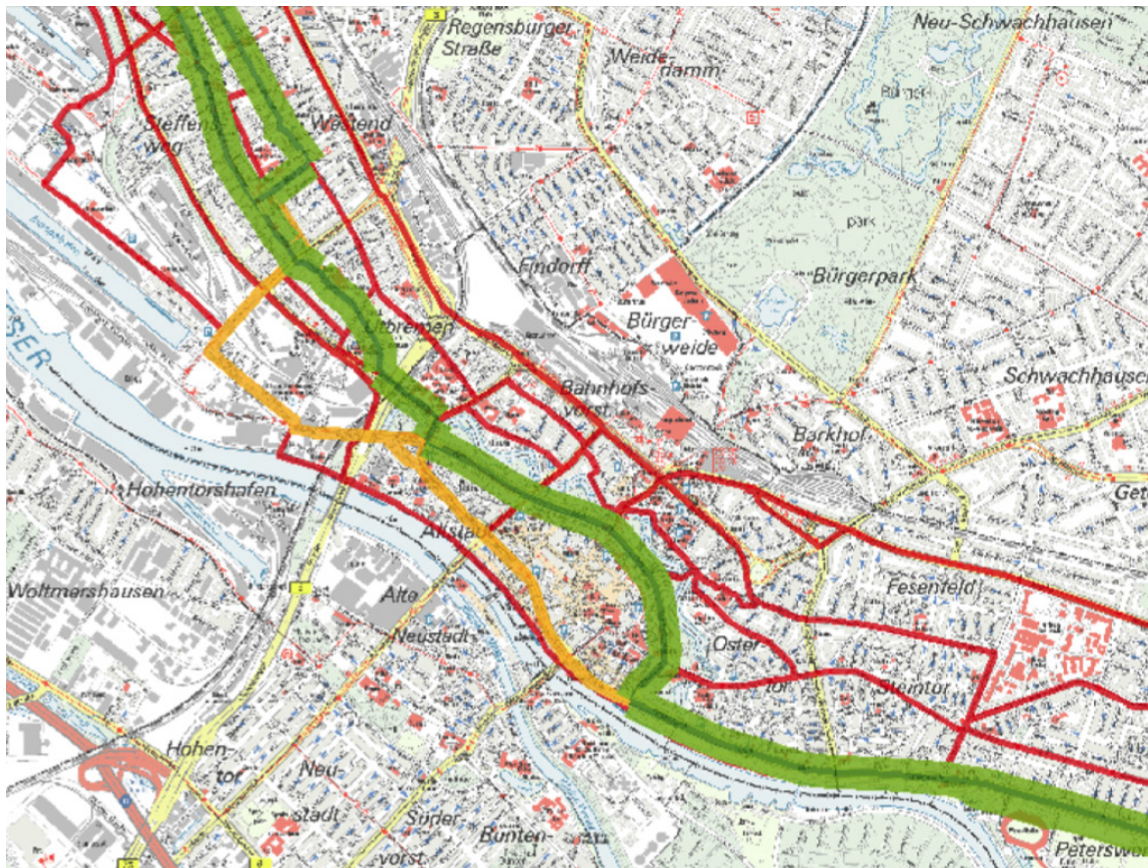


Radschnellweg
Göttingen



London: Cycle
Superhighway

route ›Gelb‹, weitere Routenvarianten, hier ›Rot‹ dargestellt, wurden nach Erhebung und Befahrung ausgesondert, da sie nicht über erforderliche Ausgestaltungspotenziale verfügen. In Walle sind zwei gleichwertige Vorzugsvarianten dargestellt, hier werden auch die Kosten der Umsetzung für die Auswahl eine Rolle spielen.



Machbarkeitsstudie:
Planausschnitt
Walle – Altstadt –
Östliche Vorstadt

Attraktive Fahrradparkplätze

Abstellen und Anschließen

Aufgaben und Ziele

- Erweiterung und Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
- Erleichterung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads

*Bike+Ride am
Hauptbahnhof
Bremerhaven*



Erleichterung der Verkehrsmittelwahl

Ohne gute Abstellmöglichkeiten am Anfang oder am Ziel eines Weges fällt die Entscheidung zur Fahrradnutzung oft negativ aus. Die Alternative Auto ist dann meist naheliegend, auch wenn der Weg nur kurz ist und bequem mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnte. Deshalb sind attraktive und sichere Abstellgelegenheiten ein wesentlicher Hebel der Fahrradförderung.

In Bremen gib es allein in den Zentren der Stadt sowie an den Haltestellen und Bahnhöfen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) rund 15.000 öffentliche Fahrradstellplätze. Regulär werden Fahrradanhänger angeboten, die beidseitig nutzbar sind, um sowohl den Rahmen als auch die Laufräder anzuschließen. Über 20 Prozent der Stellplätze sind überdacht, davon 1.500 allein in der Radstation am Hauptbahnhof, die als überwachte Anlage mit kontrolliertem Zugang sowohl hohe Sicherheitsstandards als auch Reparaturservice und Fahrradverleih vorhält.

Wenn sonst kein anderer Platz vorhanden ist, müssen die Fahrräder am Fahrbahnrand parken



Seit 2015 wurden 800 Fahrradstellplätze im Stadtgebiet neu geschaffen, davon über die Hälfte im Innenstadtbereich und im Ostertor, da hier besonders hohe Nachfrage besteht und zahlreiche Standorte häufig überlastet sind.

Im Rahmen der Tourismusförderung wird es darauf ankommen, neben den Radstationen am Hauptbahnhof und in Vegesack auch im Bereich der Altstadt ein spezifisches Stellplatzangebot zu entwickeln.

Die Fahrradabstellanlagen sollen auch in Zukunft nachfrageorientiert erweitert und verbessert werden. Hierzu zählt auch die Bereitstellung von Abstellanlagen mit kontrolliertem Zugang sowie von Fahrradschließboxen. Letzteres ist vorwiegend an Bike und Ride-Standorten vorgesehen.

Das Stellplatzortsgesetz wurde in Bremen fahrradfreundlich novelliert. Es ermöglicht Investoren und Bauwilligen auf Kfz-Stellplätze zu verzichten, wenn es an Stellen mit gutem ÖPNV-Anschluss Baumaßnahmen gibt oder wenn fahrradfördernde Strukturen genutzt oder geschaffen werden. Hierzu zählt auch die Errichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen, die ab einer bestimmten Größenordnung überdacht sein müssen. Die Stellplätze müssen in vorgeschriebener Anzahl, entsprechend der geplanten Nutzung, an gut zugänglichen Orten unweit der Gebäude-Zugänge vorgesehen werden.

Private Investitionen tragen somit nachhaltig dazu bei, dass die Schwellen zu Fahrradnutzung sowohl am Ausgangspunkt als auch an Zielen weiter abgesenkt werden. Sie ergänzen die öffentlichen Stellplatzangebote in sinnvoller Weise.



An der Radstation Hauptbahnhof werden die Fahrräder überwacht und es gibt einen Reparaturservice und Fahrradverleih.



Mehr Bügel in der Innenstadt:
Einbau neuer Fahrradbügel in der Knochenhauerstraße



Überdachtes Fahrradparkhaus für Anwohner in Osterholz-Tenever

Runder Tisch Radverkehr Bremerhaven

Dialog und Kommunikation fördern den Radverkehr

Aufgaben und Ziele

- Förderung des Fahrradverkehrs
- Umsetzung effizienter Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradwege
- Umgestaltung Bremerhavens zu einer fahrradfreundlichen Stadt

*Cherbourger Straße:
Verbesserung der
Sicherheit für Fahr-
radfahrer durch
deutliche Markie-
rungen der Fahrrad-
wege*



Die Stadt Bremerhaven beteiligte sich im Jahr 2005 am nationalen ADFC-Projekt »Umwentlastung durch mehr Radverkehr – Begleitung Nationaler Radverkehrsplan«. In diesem Rahmen wurden gemeinsam mit Fachressorts aus der Verwaltung städtischer Gesellschaften, Interessenverbänden, Vertretern der Fraktionen und interessierten Bürger/innen insgesamt vier öffentliche »Runde Tische Radverkehr (RTR)« sowie acht koordinierende Projektgruppentreffen durchgeführt. Schon bald danach waren positive Wirkungen sowohl nach innen in die Verwaltung und Politik wie nach außen bei den Radfahrenden festzustellen. Die Kommunikation zwischen den verschiedenen Interessengruppen verbesserte sich erheblich; baulich und verkehrlich konnten eine Reihe effizienter Maßnahmen schnell und pragmatisch umgesetzt werden.

Nach Beendigung des Projektes wurde der »Runde Tisch Radverkehr« durch Reaktivierung des »Inneren Kreises« 2009 fortgeführt. Gegenstand der Treffen war u. a. die Mittelvergabe für die Radverkehrsförderung aus dem Konjunkturpaket II. Die Mittel wurden zweckgebunden für die Erneuerung von Radwegen eingesetzt, vor allem für die Sanierung der »Westroute« zwischen Batteriestraße und Cherbourger Straße sowie zwischen Unter der Rampe und Max-Dietrich-Straße und der Fehrmoorbrücke.

Für die weitere Radverkehrsförderung in Bremerhaven wurde 2014/2015 durch einen externen Gutachter ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept erstellt. Es berücksichtigt aktuelle rechtliche und planerische Vorgaben und verfolgt aufbauend auf der Bestandsanalyse einen gesamthaften Ansatz mit allen relevanten Aspekten – von der Infrastruktur bis zum Marketing. In besonderem Maße sind dabei auch effiziente, kostengünstige Lösungsansätze zur Förderung des Radverkehrs eingebunden. Das Konzept enthält Kostenschätzungen sowie Vorschläge für eine Prioritätenreihung und schafft damit die Basis für eine programmatische Etatplanung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Die Konzepterarbeitung wurde durch den als Institution bewährten »Runden Tisch Radverkehr« begleitet.

Dem Inneren Kreis des »Runden Tisches Radverkehr« gehören regelmäßig folgende Institutionen und Interessenverbände an:

- ADFC Bremerhaven
- Amt für Straßen- und Brückenbau
- Bürger- und Ordnungsamt – Straßenverkehrsbehörde
- B. U. N. D. Unterweser
- Erlebnis Bremerhaven (Bereich Tourismus)
- Gartenbauamt
- Kataster- und Vermessungsamt
- Ortpolizeibehörde – Schutzpolizei
- Stadtplanungsamt – Verkehrsplanung
- Umweltschutzamt
- VCD Bremerhaven

Seit dem Jahr 2015 werden auch Vertreter der Politik aus dem Bau- und Umweltausschuss dazu geladen. So hat das Gremium an Bedeutung für die Radverkehrsförderung gewonnen.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept wird durch den Runden Tisch Radverkehr koordiniert und damit auch dem gesamtstrategischen Ansatz der Radverkehrsförderung gerecht. Alle Aspekte von der Infrastruktur über den Service bis hin zur Information und Kommunikation finden Beachtung. Ergänzende Strukturänderungen im RTR führten zur verbesserten Kommunikation, stärkeren Fokussierung auf Maßnahmen und erhöhten sowohl die Verbindlichkeit als auch die Transparenz. Dennoch bleibt der »Runde Tisch Radverkehr« ein fachliches Gremium, das Entscheidungen vorbereitet und Empfehlungen ausspricht – er ist kein politisches Beschlussorgan.

In Bremerhaven sind inzwischen vielerorts fahrradfreundliche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept sichtbar, die am Runden Tisch Radverkehr gemeinsam erörtert worden sind: zum Beispiel Schutzstreifen, Radwegsanierungen, Führungsänderungen an Kreuzungen bzw. Einmündungen, Abstellanlagen oder Piktogramme im Straßenraum. Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen sind in der Planung.

Die Umsetzung wurde letztlich erst möglich durch die Mittelbereitstellung für Radverkehrsförderung im städtischen Haushalt. So gelingt es, Bremerhaven einen entscheidenden Schritt näher in Richtung fahrradfreundliche Zukunft zu bringen – wie alle Beteiligten wissen, braucht man dazu einen langen Atem.

Bereits umgesetzte Projekte

Bürgerbeteiligung Radverkehrskonzept



Workshops zur Konzepterarbeitung

Verkehrssicherung durch Rotmarkierung von Radwegfurten (Cherbourger Straße)



Cherbourger Straße: Rotmarkierung von Radwegfurten

Radfahrstreifen (Elbestraße)

Nachher: Fahrbahnführung im Kreuzungsbereich als Radfahrstreifen unter Aufgabe einer Kfz-Spur (2 geradeaus und 1 kombinierte geradeaus/rechts)



Vorher: abgesetzte Furt sowie Bordsteinführung und 4 Kfz-Spuren (3 geradeaus und 1 Rechtsabbieger)

Heute (oben) und vorher (rechts): Radstreifen an der Elbestraße erhöhen die Verkehrssicherheit für den Radverkehr



Alte Geestebrücke: Nutzung von Piktogrammen



Piktogramme im Straßenraum

Es gibt auch in Bremerhaven einige Hauptstraßen, in denen separate Radwege oder Radspuren schwer oder gar nicht zu realisieren sind. Entweder fehlt hierfür Platz oder es müsste sehr aufwändig umgebaut werden. In diesen Fällen schlägt das Radverkehrskonzept als sinnvolle Maßnahme vor, in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme an den Fahrbahnrandern aufzubringen. Diese Markierung macht Kraftfahrzeugfahrer darauf aufmerksam, dass die Fahrbahn durch Radfahrer mitgenutzt wird. Bislang gibt es in acht Straßenzügen rund 110 Fahrradpiktogramme. Ausgewählt wurden Hauptverkehrsstraßen mit mäßiger Kfz-Verkehrsbelastung, an denen weder Radwege vorhanden bzw. notwendig sind oder Schutzstreifenmarkierung nicht möglich ist. Die Piktogramme lassen sich preiswert und schnell umsetzen und sind ein Paradebeispiel für Radverkehrsförderung mit möglichst sparsamen Mitteln. Die Maßnahmen wurden im »Runden Tisch Radverkehr (RTR)« der Stadt Bremerhaven, an dem auch der ADFC teilnimmt, eingehend erörtert und dort ausdrücklich befürwortet.

Führungsänderung mit Piktogrammen (Hafenstraße)

Vorher (rechts): Der Radfahrstreifen wird unmittelbar im Bereich der Überfahrt auf einen Bordsteinradweg geführt.

Nachher (unten): Der Radfahrstreifen wird deutlich hinter der Überfahrt auf einen Bordsteinradweg geführt.



Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt (Fährstraße)

Vorher (rechts): Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt als bordsteingeführter Radweg.

Nachher (unten): Fahrbahnführung durch Rückbau der unmittelbar vor der Kreuzung beginnenden Radverkehrsanlage zugunsten des Gehweges.



Fahrradstraße Humboldtstraße

Quartiersachse mit Potential

Aufgaben und Ziele

- Mehr Raum für Fußgänger/innen
- Mehr Sicherheit für den Radverkehr
- Mehr Qualität im Stadtraum

*Viel Fahrradverkehr
in der Morgen-
dämmerung*



Fahrradfahren bevorzugt

Die Humboldtstraße zwischen St.-Jürgen-Straße und Am Dobben hat eine wesentliche Bedeutung für den Fahrradverkehr in der Östlichen Vorstadt. Sie ist eine wichtige Verbindung in einer zentralen Radroute. Sie gehört zum Haupttroutennetz und wird dementsprechend von Fahrradfahrern stark genutzt. Auf dem Abschnitt zwischen der Horner Straße und Am Dobben lag der Anteil der Verkehrsteilnehmer mit Fahrrad auch schon vor der Umgestaltung höher als der Anteil des Autoverkehrs.

Dabei wurde der nicht mehr benutzungspflichtige Fahrradweg ebenso genutzt wie die Fahrbahn. Hierbei kam es jedoch häufig zu Konfliktsituationen mit abbiegenden Kraftfahrzeugen, sowie mit Personen die aufgrund von Hindernissen im Gehwegbereich auf den Radweg ausgewichen sind.

Die parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße bzw. Vor dem Steintor sind für den Radverkehr nur bedingt attraktiv. Auf der Bismarckstraße müssen die Radfahrenden an mehreren Ampeln warten, in der Straße Vor dem Steintor sind, bedingt durch die breiteren Straßenbahnen, die Räume für Radfahrer in den Seitenbereichen beengt und die Führung in der Mitte zwischen den Schienen beim Ein- und Ausfädeln über die Schienen vor allem bei Nässe risikobehaftet.

Kanalbau als Initialzündler

In Verbindung mit umfangreiche Kanalbauarbeiten von hanseWasser zur Sanierung der Hausanschlüsse in der Humboldtstraße in offener Baugrube wurde entschieden, hieraus eine gemeinsame Maßnahme zu entwickeln und die Humboldtstraße zeitgemäß umzugestalten. Zum einen waren die Gehwege schmal; zum anderen auch die Radwege nicht breit genug. Aufgrund ihrer Bedeutung als zentrale Fahrradroute zwischen dem Klinikum Mitte und dem Neuen Hulsberg Viertel und der Innenstadt wurde die Planung zur Neuaufteilung der Verkehrsflächen für eine Fahrradstraße in Angriff genommen. Somit kann zwischen Innenstadt (Präs.-Kennedy-Platz) und dem Neuen Hulsberg Viertel/Klinikum Mitte eine attraktive und sichere Radverkehrsverbindung hergestellt werden.

Der Planungsprozess

Es blieb wenig Zeit bis zum Start der Kanalbaumaßnahme. Ab Dezember 2011 wurden seitens des ASV Lösungsvorschläge für eine Umgestaltung der Humboldtstraße ausgearbeitet. Das Ziel war nicht nur eine Lösung für die bessere Qualität im Fahrradverkehr, sondern man wollte auch eine Verbesserung für die Fußgänger erreichen.

Hierbei wurden auch Forderungen des Maßnahmenkatalogs »Bremen baut Barrieren ab« berücksichtigt; im gesamten Straßen- und in allen Einmündungsbereichen wurde Barrierefreiheit hergestellt. Als weiterer wichtiger Punkt sollte der vorhandene und prägende Baumbestand in der Humboldtstraße erhalten werden.

Die Lösungsansätze wurden den Anwohnern in einer öffentlichen Sitzung präsentiert. Die Ergebnisse dieser Diskussion wurden dann zu einem neuen, überarbeiteten Entwurf zusammengefügt. Nachdem auch die Straßenverkehrsbehörde dem Kompromiss zugestimmt hatte und in einer weiteren Anwohnergemeinschaft beraten wurde, konnte diese endgültige Variante politisch beschlossen werden.

Fahrradstraße: eine Lösung, die sich sehen lassen kann

Die Arbeiten in der Humboldtstraße sind erfolgreich abgeschlossen. Die Fahrbahn entspricht mit einer Breite von 5,50 Meter den erforderlichen Abmessungen für den Begegnungsverkehr zweier Lkw bei langsamer Fahrt.

Um den gewachsenen Baumbestand nicht zu gefährden, wurden die bisherigen Baumnasen nur moderat angepasst. Die Parkstreifen wurden aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von 2,00 auf 2,50 Meter verbreitert. Die Gehwege haben jetzt eine Breite von 3,40 Meter, mit erweiterten Flächen in den Einmündungsbereichen, hier sind zudem Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen worden. Die einmündenden Straßen wurden hochgeplastert und mit taktilen Elementen barrierefrei ausgestattet. Auch wenn die Humboldtstraße nun Fahrradstraße geworden ist, wurden auf Wunsch der Anlieger und des Beirates an den wichtigsten Querungen die Anforderungssignalanlagen erhalten – z.B. beim Gesundheitsamt. Zur weiteren Entschleunigung sind zwei Knotenpunkte hochgeplastert.

Obwohl es zu Beginn der Planung noch einigen Widerstand gegen die Umgestaltung zur Fahrradstraße gab, so zeigt sich nach einigen Jahren, dass der Umbau sich bewährt hat.



Die Humboldtstraße vor und nach dem Umbau



Visualisierung: Fahrradstraße Humboldtstraße



Legende

- Gehweg
- Fahrbahn
- Überfahrt
- Parkstreifen
- Fahrradbügel

Kreisverkehr »Am Stern«

Umbau für mehr Verkehrssicherheit

Aufgaben und Ziele

- Verringerung der Unfälle am Stern
- Erhöhung der Übersicht und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Anpassung der Barrierefreiheit für den gesamten Stern

Radfahrer/innen sind gefährdet durch abbiegende Kraftfahrzeuge



Der komplexe Verkehrsknotenpunkt Am Stern in Bremen-Schwachhausen, über den Hauptverkehrsachsen des ÖPNV und des Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs in die Bremer Innenstadt verlaufen, bildet seit Jahren einen Unfallbrennpunkt. Der Stern, bei dem sechs Straßen zusammentreffen, wird täglich von etwa 25.000 Kfz, ca. 5.500 Fahrrädern und ca. 500 Straßenbahnen befahren. Der Knotenpunkt steht unter Beobachtung der Verkehrsunfallkommission, da sich Unfälle verstärkt unter Radfahrerbeteiligung und häufig mit Personenschäden ereignen. Trotz verschiedener verkehrstechnischer Veränderungen konnte bisher keine Verbesserung der Sicherheitslage erreicht werden.

Untersuchungsauftrag Am Stern

Um die Ursachen der Unfallhäufung zu ermitteln und Lösungsansätze zur Konfliktminderung zu erarbeiten, ist ein gemeinsames Fachgutachten durch ein Verkehrsingenieurbüro und einem verkehrspsychologischen Institut erarbeitet worden. Dieses Gutachten beinhaltet neben einer detaillierten Unfallanalyse, eine Konfliktbeobachtung vor Ort und darauf aufbauend eine Fahraufgabenanalyse. Aus dieser verkehrspsychologischen Beurteilung erfolgten in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro die verkehrsplanerischen Schlussfolgerungen für diesen umfassenden Knotenpunkt, die als Empfehlungen zusammengestellt wurden.

Unfallsituation Am Stern

Die Zahl der Unfälle Am Stern insgesamt bzw. mit Radfahrerbeteiligung hat sich durch die letzte Umgestaltung der Anlage im Jahr 2010 nicht verringert. Der Anteil der Unfälle mit Radfahrern beträgt etwa 30 Prozent. Die Radfahrerbeteiligung an Unfällen mit Verletzungsfolgen ist mit 60 Prozent noch deutlich höher.

Bei der Bewertung der Unfallhäufung mit Radfahrerbeteiligung war zu berücksichtigen, dass der Radverkehr in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat. Im Zuge der Hauptroute Universität-Innenstadt, die über den Kreisverkehr Am Stern verläuft, hat sich seit 2001 der Radverkehr im Querschnitt Wachmannstraße in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 15 bis 19 Uhr von 1.040 auf 2.330 Teilnehmer mehr als verdoppelt.

Bewertung durch den Gutachter

Zusammenfassend lassen sich aus den verkehrspsychologischen Untersuchungen und der Unfallanalyse folgende Ursachen für Konflikte an der Verkehrsanlage Am Stern ableiten:

- Große Komplexität der Fahraufgaben für Autofahrer, insbesondere beim Ausfahren.
- Viele Informationen sind in kurzer Zeit zu verarbeiten, teilweise sogar gleichzeitig.
- Es ist wenig Zeit und Raum für die Korrektur von Fehlern vorhanden.
- Radfahrer werden vom Kraftfahrer häufig nicht gesehen bzw. trotz Blick in die richtige Richtung nicht in allen Fällen wahrgenommen.

- Insbesondere in den Kreis einfahrende Radfahrer kommen für abbiegende Autofahrer unerwartet (Grund: Akkommodation des Auges).
- Radfahrer fahren im Kreis »zu schnell«, um vom Autofahrer erkannt zu werden.
- Missverständnisse beim Blickkontakt zwischen Autofahrern und Radfahrern.
- Unsicherheiten beim Radfahrer, ob der Autofahrer Vorfahrt gewährt.

Die verkehrspsychologischen Untersuchungen zeigen, dass die Kraftfahrer zu viele Entscheidungen in zu kurzer Zeit zu treffen haben. Sie sind durch die Menge der anderen Verkehrsteilnehmer im Kreis und die Komplexität der Fahraufgaben insbesondere bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr überfordert. Dies wirkt sich auf die Sicherheit für den Radverkehr aus.

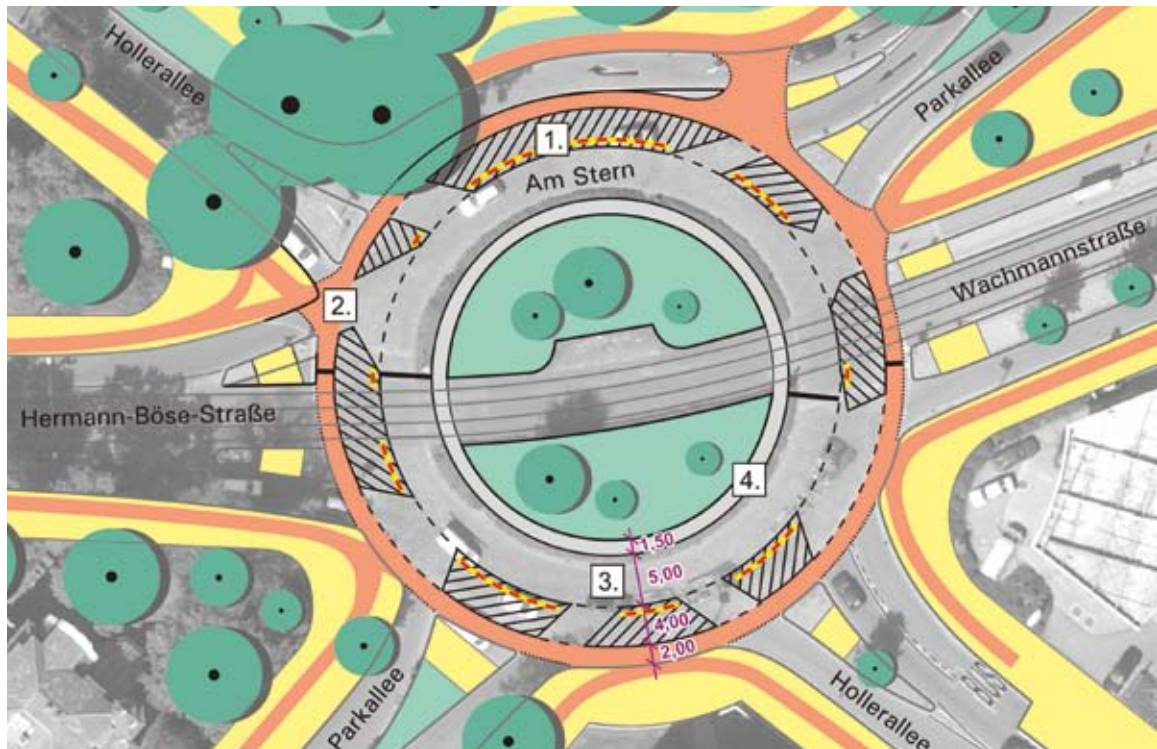


*Visualisierung:
heutige Verkehrssituation am Stern*



*Alle müssen warten:
die Straßenbahn
kreuzt mit Ampel-
schaltung*

Visualisierung:
geplante Umbau-
arbeiten am Stern



Empfehlungen und Maßnahmen

Zur Vereinfachung der Situation lassen sich Folgerungen für den Umbau ableiten:

- einstreifige Verkehrsführung im Kreis
- rechtwinkligere Ausfahrt aus dem Kreisverkehr
- klare Trennung der Verkehrsräume

Nach Auswertung der Einzelvorschläge und unter Beteiligung des begleitenden Arbeitskreises wurden den Entscheidungsgremien folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Am Stern zur planerischen Ausarbeitung empfohlen:

1. Verbreiterung der Sperrfläche
2. Roteinfärbung der Radverkehrsanlage
3. Reduzierung der Kreisfahrbahn auf 5,00 m Breite (einstreifige Verkehrsführung)
4. Bauliche Reduzierung der Kreisinsel und Herstellung eines 1,50 m breiten Innenrings

Die heutige Durchsignalisierung der Straßenbahn wird auch zukünftig beibehalten. Im Rahmen der Planung sollte darüber hinaus geprüft werden:

- die bauliche Ausgestaltung des Innenrings
- die rechtwinkelige Anordnung der Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs
- Sicherung der Sperrflächen gegen Überfahren
- Verzicht auf die Fahrbeziehung Hermann-Böse-Straße – Parkallee

Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit

Die verkehrspsychologische Untersuchung Am Stern wurde von einem Arbeitskreis begleitet, mit Beteiligung folgender Institutionen:

- Amt für Straßen und Verkehr
- Senator für Inneres und Sport
- Polizei Bremen
- Bremer Straßenbahn AG
- ADFC
- ADAC
- Handelskammer Bremen
- Ortsamt Schwachhausen/Vahr

Die Untersuchung wurde im Oktober 2013 abgeschlossen, den Beteiligten zur Stellungnahme vorgelegt und am 23.01.2014 dem Beirat Schwachhausen in öffentlicher Sitzung vorgestellt.

Die Stellungnahmen des Beirats Schwachhausen, der Polizei Bremen, des ADFC, des ADAC, der Bremer Straßenbahn AG und der Handelskammer Bremen zu den gutachterlichen Empfehlungen wurden durch die Planer im Verkehrsressort ausgewertet und geprüft. Auch die Verkehrsunfallkommission der Stadt Bremen hat über die Vorschläge beraten.

Im Anschluss an diesen umfangreichen Abstimmungsprozess wurden die politischen Entscheidungsgremien beteiligt und anschließend der Planungsauftrag ausgelöst.

Zwischenzeitlich wurde die Parkallee im südlichen Abschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen aufgrund ihrer Bedeutung im Rahmen der Radroute Universität – Innenstadt.

Umsetzungs- und Ausführungsplanung

Die Detailplanung hat die Entwurfs- und Betriebsabläufe des Knotenpunktes in der Gesamtheit ermittelt und überprüft. Die Ausführungsplanung hat folgende Konkretisierungen ergeben:

- Verbreiterung der Sperrfläche zwischen Radweg und Kreisfahrbahn von heute zwei Meter auf zukünftig fünf Meter, und damit um einen Meter mehr als in der Vorplanung. Dadurch wird eine noch stärkere Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr ermöglicht. Zudem entsteht für ausfahrende Kfz eine Aufstellmöglichkeit, welche die Behinderungen von nachfolgenden Fahrzeugen in der Kreisfahrbahn minimiert. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden so in Einklang gebracht.
- Im Annäherungsbereich der Radwege an den Kreisverkehrsknoten ist graues Betonpflaster mit Pikto-gramm-Zeichen 205 (Vorfahrt achten) vorgesehen, welches die Verkehrsregelung für einfahrende Radfahrer verdeutlichen soll.
- Durch die Umgestaltung der Einfahrt aus der Holler-allee-Süd (Tankstelle) wird die derzeitige Zweispurigkeit aufgehoben. Busse werden künftig analog der geübten Praxis in der Hermann-Böse-Straße signal-gesteuert getrennt vom Kfz-Verkehr in die Kreis-fahrbahn geführt.

- Um die einspurige Verkehrsführung in der Kreisfahrbahn klar zu verdeutlichen, wird diese wie im verkehrpsychologischen Gutachten empfohlen auf fünf Meter Breite reduziert. Für die Befahrbarkeit des Kreisels durch Schwerlastverkehr und Linien-busse ist jedoch zusätzlich die Anlage eines Innen-ringes mit 1,38 Meter Breite notwendig.
- Im Zuge der Anpassungsarbeiten wird auch die Barrierefreiheit für den gesamten Knotenpunkt ergänzt. Dazu sind die nach der »Bremer Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten« erforderlichen Bordvorstände und taktilen Elemente vorgesehen.
- Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen Am Stern erfolgt in den kommenden Jahren.

Evaluation

Die Unfallentwicklung Am Stern wird durch die Verkehrsunfallkommission (VUK) kontinuierlich verfolgt. Die Polizei Bremen stellt dazu aufbereitete Daten der Verkehrsunfallberichte für eine weitergehende Auswertung der VUK zur Verfügung. Die VUK überprüft die Umsetzung und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen sowie den Stand der weiteren Unfallentwicklung.



Immer mehr Rad-fahrer/innen fahren über den Stern – diese brauchen mehr Sicherheit.

Tempo 30

Mehr Sicherheit für alle!

Aufgaben und Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Straßenraumqualität
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h

Tempo 30 in der Habenhauser Landstraße schafft Sicherheit trotz fehlender Radverkehrsanlagen



Die Reduzierung der innerorts zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h dient nachweislich der Verkehrssicherheit und hat daher zu Recht in nahezu allen Bereichen außerhalb des Vorbehaltsstraßennetzes, vor allem in Wohngebieten, in Form von Tempo-30-Zonen Einzug gehalten. Die gefahrene Geschwindigkeit wirkt sich unmittelbar auf die Verkehrssicherheit und somit auch auf die Qualität der Straßenräume aus. Aufbauend auf den Ergebnissen der Straßenraumanalyse wurden im Verkehrsentwicklungsplanes Bremen (VEP) und im parallel erarbeiteten Lärmaktionsplan in zwei Szenarien verschiedenen Tempo 30 Streckenbegrenzungen untersucht und deren Auswirkungen bewertet.

Tempo 30 am Sielwall mit einem nicht benutzungspflichtigen Radweg



Besondere Berücksichtigung finden bei der Umsetzung von Tempo 30 Streckenabschnitten mögliche Verlagerungseffekte in sensible Bereiche, die Belange des ÖPNV, der in seiner Attraktivität und bezüglich der Fahrzeugumläufe nicht beeinträchtigt werden sollte, die Straßennetzfunktion sowie das Lkw-Führungsnetz, die verträgliche Abwicklung des Radverkehrs, die Lärmbelastung der Anlieger und städtebauliche Kriterien.

Von insgesamt mehr als zwanzig im Handlungskonzept des VEP vorgeschlagenen Streckenabschnitten sind bereits etwa die Hälfte als T-30-Strecken ausgewiesen. Die besondere Schwierigkeit liegt in der Herstellung der Rechtssicherheit für die betreffenden straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen. Denn die städtebaulichen Kriterien bieten, anders als die Belange der Verkehrssicherheit, keine Rechtsgrundlage.

Ein positives Beispiel hierfür ist die Habenhauser Landstraße im Abschnitt zwischen Huckelriede/Niedersachsendamm und Habenhauser Landstraße Nr. 107. Trotz einer Buslinie sowie einer vergleichsweise hohen Belastung von ca. 7.500 Kfz/24h konnten dort Defizite in der verträglichen und sicheren Abwicklung des Radverkehrs bei fehlenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum verbessert werden.

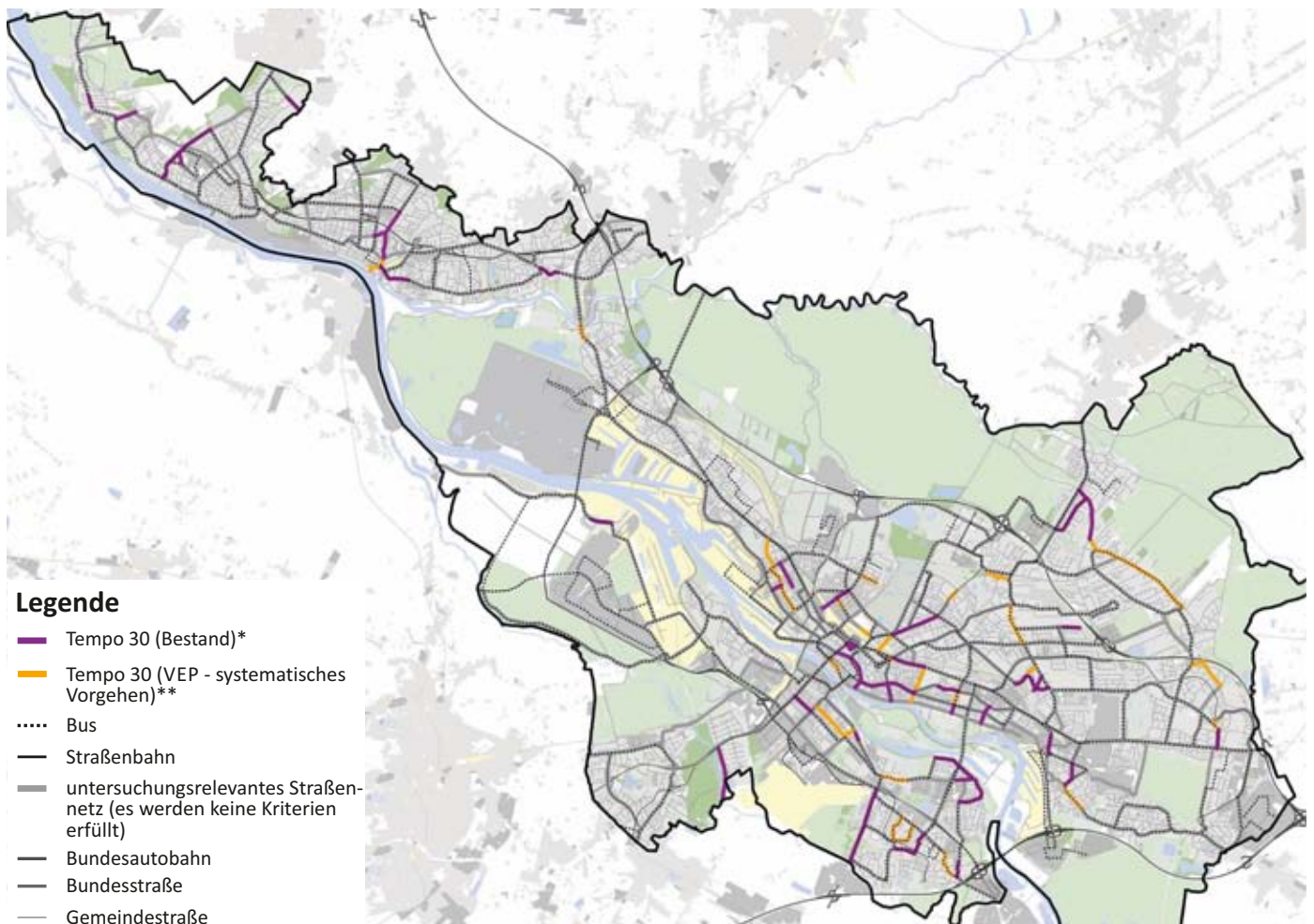
Gleiches gilt für die Achterstraße/Riensberger Straße in Horn-Lehe (zwischen Bahnübergang Achterstraße und Leher Heerstraße), die bei einem schwer zu übersehenden Streckenverlauf keine separaten Radverkehrsanlagen aufweist. Auch die Kornstraße in der Neustadt, die im Abschnitt zwischen Kirchweg und Friedrich-Ebert-Straße als Tempo-30-Strecke ausgewiesen wurde, hat in diesem Bereich an Qualität bei der Nutzung des Straßenraums und unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit gewonnen.

Diese positiven Beispiele zeigen, dass es durchaus Sinn macht, auch im Vorbehaltensnetz reduzierte Höchstgeschwindigkeiten einzurichten, sofern es die Randbedingungen zulassen. Die Straßenräume werden sicherer, vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, Kinder und Senioren. Durch die von den Länderverkehrsministern gemeinsam mit dem Bund erarbeitete Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) wird die Anordnung für Tempo 30 im Bereich vor Kindergärten, Schulen, Seniorenwohnanlagen und Krankenhäusern zukünftig vereinfacht. Die Überlegungen gehen in Bremen dahin, nach Inkrafttreten der geänderten StVO die Begrenzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den entsprechenden sensiblen und besonders zu schützenden Bereichen auch umzusetzen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Habenhauser Landstraße durch Tempo 30.



Tempo 30 im VEP-Handlungskonzept



Der direkte Weg

Umbau von Ampeln und Kreuzungen für den Radverkehr

Aufgaben und Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer/innen
- Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten
- Verbesserung der Markierungen des Radverkehrs
- Beschleunigung des Radverkehrs



*Knotenpunkt
Daniel-von-Büren-
Straße nach dem
Umbau: direkte
Radwegführung*

Fahradfreundliche Umgestaltung von signalisierten Knotenpunkten

Wussten Sie schon? Der rote Radweg ist eine Bremer Erfindung! Aber nicht nur deshalb ist Bremen eine Fahrradstadt. Begünstigt durch die ebene Geländetopografie hat sich der Radverkehr in Bremen bereits im 19. Jahrhundert ausgeprägt entwickelt und erste Radwege wurden gebaut. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt.

Der Anteil radfahrender Verkehrsteilnehmer erfährt seit Jahren bundesweit einen stetigen Aufwärtstrend. In Bremen wird auf diese umweltschonende und gesundheitsfördernde Art und Weise mittlerweile jeder vierte Weg zurückgelegt. An einem durchschnittlichen Werktag sind das über 450.000 Radfahrten. Auf ihren alltäglichen Strecken legen die Bremer/innen somit durchschnittlich 3,2 Kilometer per Rad zurück.

Ausgangslage und Problemstellung

Trotz der hohen Fahrradnutzung wurden noch bis ins letzte Jahrzehnt hinein in Bremen Radfahrer und Fußgänger gemeinsam signalisiert. Dies ist häufig durch die relativ schmalen Straßenräume begründet, die eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr kaum ermöglichen. So werden die Radfahrer häufig in die einmündende Straße versetzt direkt neben der Fußgängerfurt geführt. So entstehen Sicherheitseinbußen zwischen abbiegenden Autofahrern und Radfahrern. Zügiges Radfahren wird durch die nicht

parallele Führung des Radverkehrs somit nicht erleichtert. Aufgrund der signaltechnischen Anforderungen werden die Radfahrer hier wie Fußgänger behandelt. Sie erhalten nur kurze Zeit »Grün«, da ihnen die Geschwindigkeit eines langsamen Fußgängers unterstellt wird. Radfahrer werden also »ausgebremst« und erhalten abrupt ohne Gelbphase dann »Rot«, wobei ein schnelles Abbremsen ohne »Gelblicht« als Reaktionszeit nicht möglich ist. So ist festzustellen, dass Radfahrer an diesen gemeinsam mit Fußgängern signalisierten Ampelanlagen heute langsam und unsicher geführt werden. Insbesondere an Lichtsignalanlagen älterer Bauart waren dadurch relativ lange Wartezeiten für Radfahrer an der Tagesordnung. Sie haben deutlich länger »Rot« als nötig; obwohl schnelle Radler doch fast so zügig fahren wie langsame Pkw, jedoch deutlich schneller sind als Fußgänger.

Zusätzlich zu verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Aspekten der Radverkehrsplanung wurden aufgrund einer Änderungsverordnung der Straßenverkehrsordnung grundsätzliche Überprüfungen der Radverkehrsgestaltung erforderlich, um auch weiterhin rechtliche Sicherheit zu gewährleisten.

Zweck und Ziel

Begünstigt durch die verbesserte Fahrzeugtechnik der Fahrräder nimmt der Anteil des Radverkehrs heute nicht nur weiter zu, er wird zudem schneller. Angetrieben durch die fortschreitende Elektrifizierung des Fahrrads. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es daher notwendig, dem Radverkehr verstärkt geeignete und sichere Verkehrswege zur Verfügung zu stellen. Das Programm zur fahrradfreundlichen Umgestaltung von signalisierten Knotenpunkten leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Deshalb wird es auch weiterhin Bestandteil der Agenda für eine flächendeckende Förderung des Radverkehrs sein.

Seit dem Jahr 2010 intensiviert die Freie Hansestadt Bremen mit diesem Programm der fahrradfreundlichen Umgestaltung von Ampelgeregelten Kreuzungen ihre Bestrebungen, dem Radverkehr komfortablere, schnellere und sicherere Wegeverbindungen zur Verfügung zu stellen. Die Optimierung der Radverkehrssignalisierung an Knotenpunkten, sowie eine Verbesserung der Radverkehrsführung in diesen Bereichen wurde für den innerstädtischen Radverkehr als wichtiger Baustein erkannt. Generelles Ziel ist es daher, durch das Fahrradförderungskonzept aus straßenverkehrstechnischer Sicht eine deutliche Verbesserung der Gesamtsituation zu erzielen.

Die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer wird durch eine Harmonisierung und Überarbeitung der verkehrsplanerischen Elemente der Verkehrssteuerung und eine Verbesserung der Markierungen des Radverkehrs an Knotenpunkten erreicht.



Woltmershauser Straße vor und nach dem Umbau. Es gibt jetzt separate Ampeln und Markierungen für den Fahrradverkehr.



Problemlösung/Umsetzung

In einer ersten Planungs- und Umsetzungsstufe ab dem Jahr 2010 wurden zunächst an sieben ampelregulierten Knotenpunkten die baulichen, verkehrsregelnden und markierungstechnischen Gegebenheiten der neuen straßenverkehrsrechtlichen Situation angepasst. Die Randbedingungen zur Radwegebenutzungspflicht und die Eindeutigkeit der Signalisierung wurden überprüft. Für eine lösungs- und umsetzungsorientierte sowie verkehrsteilnehmerfreundliche Planung waren zuerst umfangreiche Untersuchungen vor Ort durchzuführen. Zu den Ergebnissen zählen weiterhin bauliche, markierungs- und verkehrstechnische Planungen. Besonders hoch frequentierte Knotenpunkte wurden in der ersten Stufe untersucht.

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 1, 2010/2011

- Langemarckstraße/Lahnstraße
- Langemarckstraße/Pappelstraße
- Wilhelm-Kaisen-Brücke/Altstadtbrückenkopf
- Daniel-von-Büren-Straße/Doventorscontrescarpe
- Am Wall/Bürgermeister-Smidt-Straße
- Fürther Straße/Utbremer Ring
- Rembertistraße/Rembertiring

Diese Untersuchung beinhaltete sowohl eine Begutachtung der baulichen und markierungstechnischen Gegebenheiten anhand der Signallagepläne, wie auch die Bewertung der signaltechnischen Steuerung auf Basis der aktuell geschalteten Signalprogramme. Bei Ortsbegehungen wurden zudem an jedem Knoten die verkehrlichen Abläufe sowie die realen Standortbedingungen analysiert. Hierbei wurde die verkehrliche Abwicklung von Radfahrern an den Knotenpunkten unter baulichen und signaltechnischen Aspekten überprüft und Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet:

- Konformität zu den einschlägigen Richtlinien
- Sicherheit der Verkehrsteilnehmer
- Qualität der Ampelsteuerung

Am Wall: Verbesserte Verkehrsführung für Fahrradfahrer/innen



Auf Grundlage der Planungsvorgaben für Lichtsignalanlagen sowie weiteren einschlägigen Regelwerken in aktuellen Fassungen, wurden Änderungsmöglichkeiten eruiert und zu einem knotenbezogenen Maßnahmenkatalog abgestimmt.

Die Maßnahmen wurden fachlich auf breiter Ebene und mehrfach in der »Arbeitsgruppe Radverkehr« beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr u. a. mit der Polizei und dem ADFC abgestimmt.

Ziel war es dabei, schnell umsetzbare Lösungen zu erreichen, die durch ein Minimum an baulichem Umbau, in der Regel ohne die Versetzung von Bordsteinen, in Verbindung mit einer ggf. nur teilweise auszutauschenden Ampelanlage ermöglicht werden. Durch dieses erste Umbauprogramm konnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Der Radverkehr wurde beschleunigt, ohne dass andere Verkehrsarten wie Fußverkehr, Kfz oder ÖPNV davon negativ beeinflusst wurden. Somit ein Erfolg ohne Nebenwirkungen.

Aufgrund dieser sehr guten Erfahrungen aus der realisierten Stufe 1 wurde 2012 und 2013 die zweite Stufe der Radfahrerförderung an Lichtsignalanlagen mit weiteren 10 Maßnahmen umgesetzt.

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 2, 2012/2013

- Kirchbachstraße/Bennigsenstraße
- Am Wall/Bgm.-Smidt-Straße
- Breitenweg/Herdentorsteinweg
- Bremer Heerstraße/Stader Landstraße
- Sebaldsbrücker Heerstraße/Semmelweisstraße
- Woltmershauser Straße/Simon-Bolivar-Straße
- Hemmstraße/Innsbrucker Straße
- Admiralstraße/Theodor-Heuss-Straße
- Polizeihaus/Altenwall
- Bgm.-Smidt-Straße/Breitenweg
- Aumunder Heerweg/Uthhoffstraße
- Arsterdamm/Habenhauser Brückenstraße
- Fr.-Klippert-Straße/Hermann-Fortmann-Straße
- Breite Straße/Aumunder Heerweg
- Am Wall/Doventor

Zur Dokumentation sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse und die zur Optimierung der Radverkehrssignalisierung an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten, sowie zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Knotenbereich für den innerstädtischen Radverkehr erforderlichen bzw. sinnvollen Maßnahmen jeweils in Form von Steckbriefen festgehalten worden. Diese enthalten folgende Schwerpunkte:

- Analyse des Bestandes
- Erläuterung der konkreten baulichen und signaltechnischen Maßnahmen

Zur besseren Erkennbarkeit wurden die angestrebten Veränderungen zusätzlich in die vorhandenen Signallagepläne eingearbeitet.

Seit 2014 befindet sich die dritte Stufe der Förderung für Radfahrer an Lichtsignalanlagen mit weiteren 16 Maßnahmen in der Endphase der Umsetzung und wird noch im Jahr 2016 abgeschlossen.

Radfahrerförderung an LSA, Stufe 3, 2014/2015/2016

- Friedrich-Ebert-Straße/Lahnstraße
- Gastfeldstraße/Meyerstraße
- Wilhelm-Kaisen-Brücke/Franziuseck
- St.-Jürgen-Straße/Am Schwarzen Meer
- Stresemannstraße/Hastedter Heerstraße
- Große Sortillenstraße/Friesenwerder
- Riensberger Straße/Horner Heerstraße
- Universitätsallee/Achterstraße
- Osterdeich/Stader Straße
- Osterdeich/Sielwall
- Habenhauser Brückenstraße/Zubringer Arsten
- Kirchbachstraße/Ostpreußische Straße
- Waller Heerstraße/Lange Reihe
- FGÜ Pfalzburger Straße/Föhrenstraße
- Osterdeich/Lüneburger Straße
- Oldenburger Straße/Friesland-Emsland-Straße

Das Programm geht weiter

Aufgrund sehr guter Erfahrungen der beiden bereits umgesetzten, bzw. der in der Umsetzung befindlichen Stufen, ist zurzeit eine weitere 4. Stufe in der Vorbereitung. Diese ist direkt nach Beendigung der Stufe 3, also ab 2017 geplant und umfasst weitere 20 Einzelmaßnahmen, die bis 2018 abgeschlossen werden sollen. Im Verkehrsentwicklungsplan hat der weitere Knotenpunktumbau hohe Priorität bei den Radverkehrsmaßnahmen. Somit werden auch in den Folgejahren weitere Knotenpunkte umgeplant und umgebaut, um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.



Kreuzung Arsterdamm/Habenhauser Brückenstraße vor dem Umbau: Radfahrer/innen werden durch abbiegende Kraftfahrzeuge gefährdet, da Radfahrer/innen als Fußgänger/innen signalisiert und von der Kfz-Fahrbahn umwegreich geführt werden.

Nach dem Umbau: Radverkehr wird geradeaus geführt, Radfahrer/innen befinden sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs

Das Radzählstellennetz Bremen

Planen nach Zahlen

Aufgaben und Ziele

- Auswertung des Radzählstellennetzes
- Nachhaltige Förderung des Radverkehrs in Bremen
- Ermöglicht richtiges und zukunftsorientiertes Planen

Dauerzählstelle
an der Wilhelm-
Kaisen-Brücke



Fahrradfahren hat in den vergangenen Jahren weiter an Bedeutung gewonnen. 60 Prozent der Bremer Bürger nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals in der Woche für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder für private Anlässe. Insgesamt legen sie 25 Prozent ihrer täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück. Damit kommt dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel in Bremen traditionell hohe Bedeutung zu.

Die weitere Förderung des Radverkehrs mit Ausbau des Radverkehrsnetzes und verstärkter Öffentlichkeitsarbeit gehört zu den definierten Zielen der Bremer Verkehrspolitik. Festgeschrieben ist dies auch durch die Ziele und Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan. Für eine zielgerichtete Planung sind Kenntnisse über die langfristige Entwicklung des Radverkehrs erforderlich. In der Vergangenheit lagen dazu jedoch nur lückenhafte und kaum verwertbare Daten vor. Um eine repräsentative Datenbasis zu schaffen, hat die Freie Hansestadt Bremen in den letzten Jahren ein umfassendes Radzählstellennetz aufgebaut. An bislang zwölf Standorten wichtiger Radverkehrsachsen in Bremen liefern Dauerzählstellen kontinuierlich Daten über die Verkehrsstärken im Radverkehr. Ein relevanter Beitrag für die zukunftssichere Gestaltung des Bremer Radverkehrsnetzes.

Einrichtung der Dauerzählstellen

Die Einrichtung des Radzählstellennetzes erfolgte federführend durch das Amt für Straßen und Verkehr Bremen. Die erste Dauerzählstelle wurde als Pilotprojekt im September 2011 an der Wilhelm-Kaisen-Brücke in Betrieb genommen.

Diese Verbindung über die Weser als wichtige Anbindung der südlichen Stadtteile an das Bremer Zentrum wird von rund 15.000 Radfahrern täglich genutzt. Hier wurde eine öffentlichkeitswirksame Anzeigetafel installiert, auf welcher die tägliche und die jährliche Anzahl der vorbeifahrenden Fahrräder in Echtzeit angezeigt werden. In den vergangenen fünf Jahren wurde jeweils zum Jahresende der Wert von zwei Millionen Radfahrenden erreicht.

Nach dem erfolgreichen Start des Pilotprojektes wurden 2012 an ausgewählten Radverkehrsachsen sukzessiv elf weitere Dauerzählstellen eingerichtet. Die Technologie zur dauerhaften Zählung des Radverkehrs war zu dem Zeitpunkt noch in der Entwicklung. Daher musste die für Bremen geeignete Technik sorgfältig ausgewählt werden. Einerseits waren die Zählstellen für dauerhaften Betrieb über viele Jahre auszuwählen. Andererseits stellt die zuverlässige Zählung von Fahrrädern unter allen örtlichen Randbedingungen hohe Anforderungen an die Qualität der einzusetzenden Technik.

Für das Bremer Radzählstellennetz werden Zählgeräte mit Induktionsschleifen eingesetzt. Im Unterschied zu den im Kraftfahrzeugverkehr gängigen Zählstellen sind diese Geräte speziell auf die Erfassung und Zählung von Fahrrädern ausgerichtet. An Radverkehrswegen

mit Asphaltaufbau sind die Induktionsschleifen mittels Schnitt in die Deckschicht integriert. Bei gepflasterten Oberflächen wurden vorgefertigte Induktionsschleifen unterhalb der Pflasterdecke verlegt.

Die Vorteile der eingesetzten Geräte liegen in der zuverlässigen Zählung der Fahrräder und einer hohen Betriebssicherheit. Sie sind nach außen fast unsichtbar und damit gegen Vandalismus geschützt. Der Betrieb erfolgt drahtlos ohne kostenintensive Anschlüsse an das Strom- oder Telefonnetz.

Das Radzählstellennetz wurde im Sommer 2012 fertiggestellt. Nach erfolgreich absolviertem Probetrieb stehen nun seit rund vier Jahren kontinuierliche Daten über die Radverkehrsmengen Bremens an 12 Standorten zur Verfügung.



Bau und Fertigstellung eines Zählgerätes

Radverkehrsdaten

Die Dauerzählstellen übermitteln gespeicherte Daten über das Mobilfunknetz an einen zentralen Rechner. Die Radverkehrsdaten werden mit einem gängigen Webbrowser abgerufen und ausgewertet. Je nach Anforderung sind Auswertungen über einzelne Stunden bis hin zu mehreren Jahren frei wählbar. Neben der reinen Auswertung von Radverkehrsstärken lassen sich auch Witterungseinflüsse auf die Nutzung des Fahrrades eindrucksvoll ablesen.

Die Zählstelle an der Wilhelm-Kaisen-Brücke ist mit täglich 15.000 Radfahrenden am höchsten frequentiert. Stark genutzte Strecken sind auch die Wachmannstraße sowie die Radwege entlang der Weser (Osterdeich und Weserdeich) mit jeweils rund 6.000 Fahrrädern.

Die Radverkehrsdaten werden auf der Internetseite der Verkehrsmanagementzentrale Bremen (www.vMZ.bremen.de) für interessierte Bürger/innen zur Verfügung gestellt.

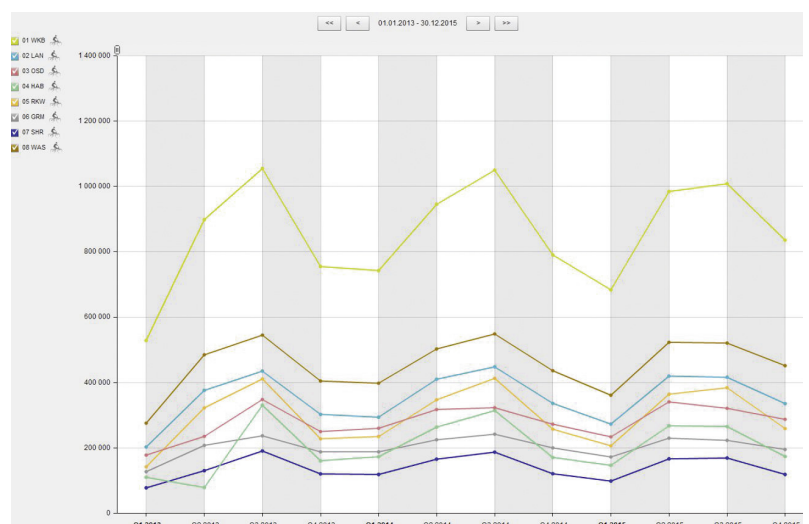
Qualitätsmanagement

Die fortlaufende Sicherstellung von einwandfreiem Betrieb und hoher Daten-Qualität ist Aufgabe des laufenden Qualitätsmanagements. Alle Dauerzählstellen werden regelmäßig vor Ort geprüft, um Störungen wirksam zu unterbinden. Zuverlässige Technik mit geringem Wartungsaufwand sichert die kontinuierliche Verfügbarkeit der Radverkehrsdaten.

Fazit

Nur wer die Verkehrsmengen genau kennt, kann richtig und zukunftsorientiert planen. Was für den Kraftfahrzeugverkehr seit Jahrzehnten selbstverständlich ist, wird auch für zunehmende Radverkehrsmengen immer mehr zur Notwendigkeit.

Allein an den 12 Dauerzählstellen in Bremen werden jährlich rund 11 Millionen Fahrräder gezählt. Gegenüber dem ersten vollständigen Betriebsjahr 2013 wurde bis Ende 2015 eine Steigerung der gezählten Fahrräder um 10 Prozent verzeichnet. Diese eindrucksvollen Zahlen untermauern die hohe Bedeutung des Radverkehrs in der Hansestadt. Die Erfolge einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs in Bremen werden mit Hilfe der Radzählstellen bestätigt.



Radverkehrsmengen
an 8 Dauerzählstellen

Wege über die Weser

Fähren und Brücken, die verbinden

Aufgaben und Ziele

- Stadtteile rechts und links der Weser miteinander verbinden
- Förderung der Nahmobilität
- Stärkung der regionalen Radwegeverbindung
- Förderung von Fahrradtourismus und Freizeitverkehren

Brücke über die Kleine Weser am Werdersee, einem beliebten Naherholungsgebiet



Bremen und die Weser gehören zusammen. Die Weser ist in Bremen nicht nur ein bedeutender Standortfaktor, sondern auch ein beliebter Raum für Freizeit und Erholung am und auf dem Wasser. Sie verbindet, aber sie trennt auch; sie ist eine natürliche Barriere zwischen den Stadtteilen an den gegenüberliegenden Ufern. Im Innenstadtbereich verknüpfen die Stephani-Brücke, die Bürgermeister-Smidt-Brücke sowie die Wilhelm-Kaisen-Brücke die beiden Weserseiten. Alle drei Brücken ermöglichen auch Fußgängern und Fahrradfahrern die Querung und reduzieren so die Trennwirkung der innerstädtischen Bereiche. Im Norden gibt es keine weiteren Brücken. Der A-281-Tunnel wird hier für Kfz in den kommenden Jahren eine Lücke schließen.

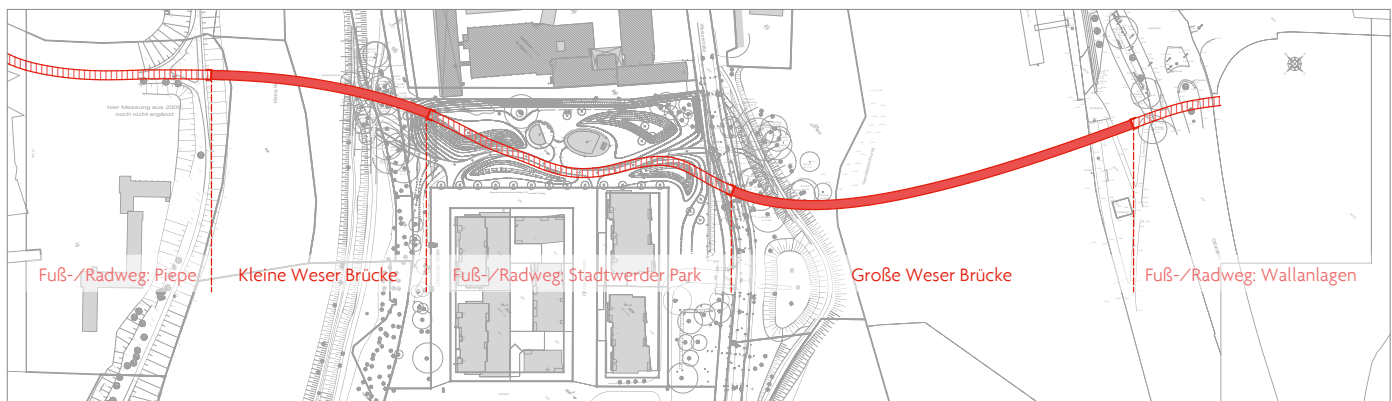
*Planskizze:
Brücke von der
Neustadt zum
Altenwall in der
Innenstadt*

Weiter südlich verbinden die Karl-Carstens-Brücke sowie die Brücke über das Weserwehr Habenhausen und Hastedt. In Richtung Süden ist auf Bremer Gebiet eine Querung der Weser nur für Kraftfahrzeuge

möglich über die Autobahnbrücke der A 1. Erst nach etwa 17 Kilometer Entfernung ist im Bereich Achim wieder eine Weserbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen vorhanden.

Neustadt – Altenwall

Im Bereich der Wallanlagen wird eine Studie für eine Fuß- und Radwegbrücke erarbeitet. Es werden zwei neue Rad- und Fußgängerbrücken über die kleine Weser (zwischen Piepe und Stadtwerder) und die Weser (zwischen Piepe – Stadtwerder – Stadtwerder und Altenwall) geplant. So können Radfahrer/innen über den Altenwall künftig die Nadelöhre Wilhelm-Kaisen-Brücke und Tiefer, sowie die Domsheide umfahren. Außerdem geht es schneller aus der Neustadt in Richtung Viertel, Bahnhof und Schwachhausen. Auch werden die Wohnquartiere auf dem Stadtwerder besser an die Nahversorgungsbereiche im Buntentor angebunden.





Fuß- und Radwegbrücke
am Weserwehr

Fährverbindungen

Für Fußgänger und Radfahrer wurden im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr die Fährverbindungen für den nördlichen Bereich sowie Fuß- und Radwegbrücken im südlichen Bereich untersucht. Konkret wird eine Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Überseestadt und Walle geprüft.

Zunächst wurde im VEP ein Längsverkehr auf der Weser untersucht. Das Ergebnis zeigt, dass sich Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis zum Weserwehr auf absehbare Zeit im Alltagsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen lassen.

Aus dieser Konsequenz heraus wurde eine Linierverbindung im Weser-Längs- und Querverkehr gesucht, die eine akzeptable Nutzen-Kosten-Relation aufweisen könnte. Dazu wurden im VEP mehrere Planfälle untersucht. Eine solche Verbindung müsste deutlich kürzer und mit nur einem Schiff befahrbar sein. Zusätzlich kam aus dem Projektbeirat des VEP die Anforderung, den Berufsverkehr fahrplantechnisch einzubeziehen. Aufgrund Erfahrungen beim bereits erfolgten Probetrieb zwischen Lankenauer Höft und Waterfront und den Rahmenbedingungen durch wachsendes Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial in den Stadtteilen Woltmershausen, Walle und Überseestadt, wurden hier mehrere Planfälle geprüft.

Im Ergebnis wird die Aufnahme von zwei Fährverbindungen vorgeschlagen:

1. Woltmershausen – Überseestadt Linie F 1
2. Woltmershausen – Waterfront Linie F 2

Im 30-Minutentakt sollte folgende Fahrtenabfolge miteinander verknüpft werden:

- Woltmershausen-Überseestadt (F 1) und zurück sowie direkt im Anschluss
- Woltmershausen-Waterfront (F 2) und zurück usw.



Momentan nur an
Sonntagen –
Fährverkehr auf
der Weser zwischen
Woltmershausen
und Gröpelingen

Die im Modell zugrunde gelegten Betriebszeiten liegen werktags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr, samstags bei 9:00 bis 19:00 Uhr und sonntags bei 10:00 bis 19:00 Uhr.

Unter den genannten Rahmenbedingungen wird eine Inanspruchnahme von 700 Fahrten pro (Werk-)Tag erwartet.

Die Querverbindungen über die Weser (Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt und zurück) sind Maßnahmen aus dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass ein Weser-Querverkehr zwischen Woltmershausen und Überseestadt bzw. Waterfront eine attraktive Ergänzung des Bremer ÖPNV darstellt.



Mögliche Einbindung der Fähren Woltmershausen – Überseestadt (F1 Dunkelblau) und Woltmershausen – Pier2/Waterfront (F2 Hellblau) in das Netz des ÖPNV (Basisszenario des VEP)



Im Bereich des »Grünen Rings« wird ebenfalls nördlich der Weserquerung der Autobahn A 1 eine Fuß- und Radwegbrücke untersucht, die hier beispielhaft vorgestellt wird.

Radfahrer aus den angrenzenden Gemeinden Brinkum und Weyhe sowie aus den Bremer Ortsteilen Kattensch, Arsten und Kattenturm könnten Hemelingen, Arbergen und Mahndorf deutlich schneller erreichen. Und das erstmalig auch mit dem Fahrrad in attraktiver direkter Linienführung, wenn im Bereich der Autobahnbrücke der A 1 eine Brücke über die Weser zur Verfügung stünde. Nicht nur die Alltagswege würden

erheblich verkürzt und lange Umwegfahrten vermieden, auch der Fahrradtourismus und Freizeitverkehr könnte von dieser Brücke profitieren. Aktuell fehlt für den überregionalen Radverkehr auf dem Weserfernradwanderweg sowie auf der Route des »Grünen Rings« hier noch eine Brücke, die Umwegfahrten vermeiden und die Routenwahl individueller gestalten könnte. Berufspendler aus Richtung Weyhe müssen heute als Radfahrer zu den großen Arbeitgebern in Hemelingen eine etwa acht Kilometer lange Umwegfahrt auf sich nehmen.

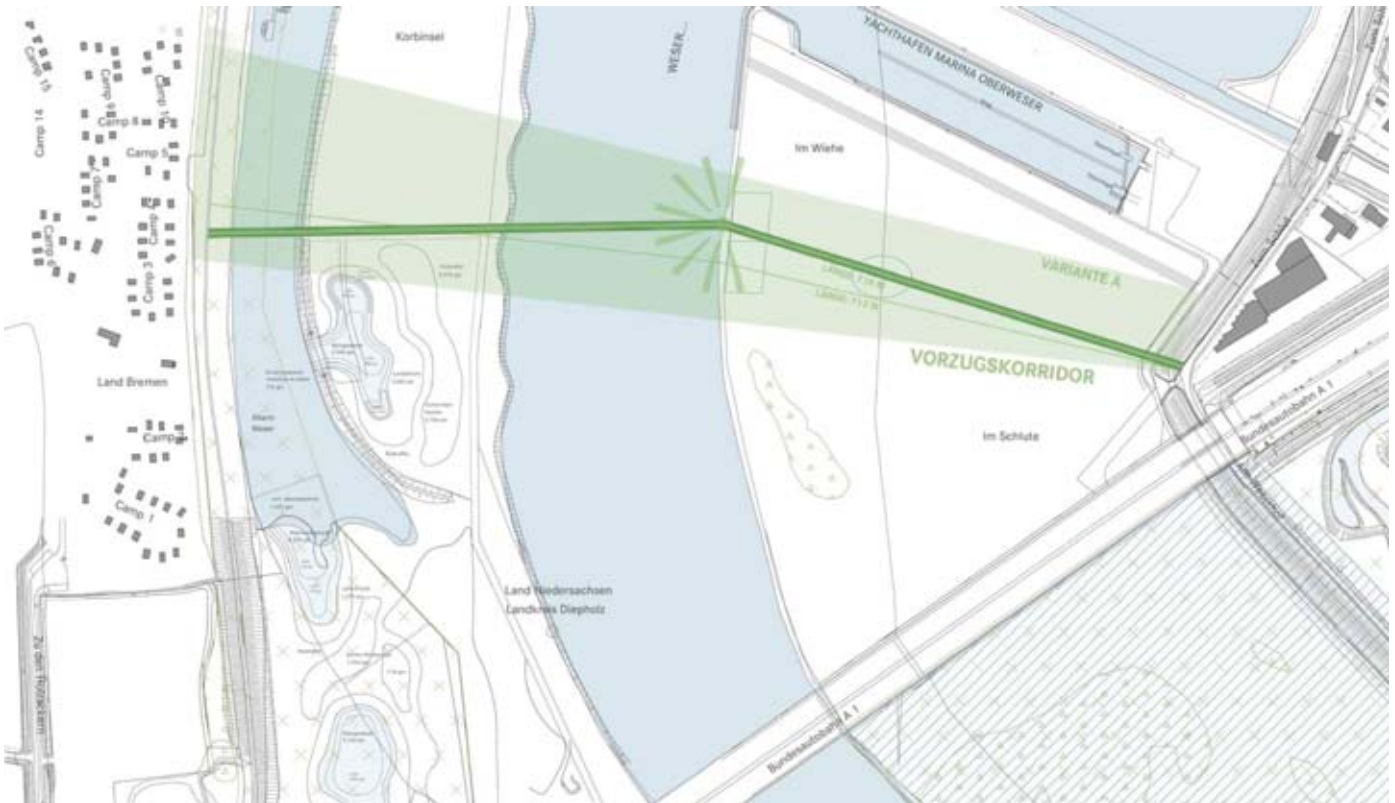
Zum Vergleich: Der direkte Weg über die Weser ist nur 700 Meter lang. Die Verkürzung der Wege macht somit Radfahren zu einer attraktiven Alternative gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Weserquerung leicht gemacht: Weserpromenade »Schlachte« mit Teerhofbrücke in der Bremer Innenstadt





Visualisierung einer Geh- und Radwegbrücke über die Weser



Mögliche Lage einer Geh- und Radwegbrücke über die Weser mit Darstellung eines Aussichtspunktes

Direktverbindung Arsten – Hemelingen

Unter Beachtung etlicher Randbedingungen wie Vorgaben aus der Schifffahrt, der Luftverkehrssicherheit und der Umwelt wäre im Bereich nördlich der Autobahnbrücke der A 1 eine Geh- und Radwegbrücke denkbar.

Es wird eine Brückenlage präferiert, die sowohl in Arsten als auch in Hemelingen über das Erdbauwerk am Deich angeschlossen und zu jeder Jahreszeit unabhängig vom Wasserstand nutzbar ist. Als Planungskorridor kommt ein Bereich in Frage, der links der Weser südlich des Wassersportvereins anschließt und rechts der Weser zwischen der Autobahnbrücke A 1 und dem dort gelegenen Wassersportverein liegt.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen hat eine hohe Bedeutung für die Entwicklung der Stadtteile entlang der Weser. Barrieren können abgebaut werden und die Flusslandschaft neu erlebt werden.

Eine Umsetzung der Brücken für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen sowie der Fähren ist unter der gegenwärtigen Haushaltslage kurzfristig nicht gegeben. Dennoch ist es erforderlich, diese Projekte weiter zu denken, um bei entsprechenden Förderprogrammen eine Realisierung zu erwägen.

BIKE IT!

Radkommunikation in Bremen und Bremerhaven

Aufgaben und Ziele

- Menschen aufs Rad bringen
- Spaß beim Radfahren vermitteln
- Rad-Navigations-App
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Urbane Radtouren und Veranstaltungen



*Spaß am Radfahren:
Lastenradrennen*

Die Bremerinnen und Bremer sind viel auf dem Rad unterwegs. Das tut nicht nur den Radlern gut, sondern ist ein gewichtiger Beitrag für die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt. Der bremische Radverkehrsanteil ist ein Topwert für eine Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern: der höchste in Deutschland und der drittstärkste in Europa. Nur in Kopenhagen und Amsterdam sind die Menschen mehr auf dem Rad unterwegs als in Bremen. Die beiden Großstädte aus den Nachbarländern machen allerdings auch vor, wie sehr urbane Lebensfreude und die Attraktivität der Städte wachsen, wenn die Radfahrer es wirklich so richtig gut haben und Wohlwollen genießen.

BIKE IT! ist ursprünglich ein radtouristisches Landesprojekt, das den Spaß am Radfahren auch in Bremen und Bremerhaven noch mehr steigern will. Radfahren gehört seit Langem zu Bremen und prägt die Stadt an der Weser. Radfahren in Bremen ist normal und alltäglich und hip ist es seit geraumer Zeit eben auch.

Das Rad als Verkehrsmittel soll als wichtiger Faktor von Mobilität und Lebensqualität ernst genommen werden. In Städten wie Bremen hat das Rad Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit der Stadt als Wohnort, als Wirtschaftsstandort und als Ziel von Gästen. Und wenn die Bedeutung des Fahrrades für das Gemeinwesen bewusst wahrgenommen wird, ist es auch leichter, Infrastrukturverbesserungen durchzusetzen. Nur wenn es den Bürger/innen ein Vergnügen ist, in ihrer Stadt aufs Rad zu steigen, machen das auch die Gäste der Stadt. Wenn eine Stadt keine Qualitäten für Radfahrer bietet, vorhält und weiter entwickelt, fahren auch nur wenige Menschen Rad.

Und die Gäste bekommt man dann logischerweise auch nicht aufs Rad. Tut eine Stadt was für den Radverkehr, kommt das allen auf dem Rad entgegen, egal, ob Gast oder Einheimischer. Kopenhagen und Amsterdam machen eindrucksvoll deutlich, dass Radstädte touristisch interessant sind und es für viele spannend ist, mitzuradeln.

Deshalb greifen aus bremischer Sicht rein touristische Maßnahmen und Kommunikationswege viel zu kurz und führen in die Irre. BIKE IT! geht es um eine Offensive für mehr Radverkehrskommunikation und für die Verbesserung von Radverkehrsinfrastrukturen. Es geht darum, es allen leicht zu machen, auf das Rad zu finden, und darum, Wege in die städtischen Kulturszenen zu legen. So ist der Plan.

Rad-Navigations-App

BIKE IT! hat deshalb Maßnahmen ergriffen, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen, den Spaß beim Radfahren ernst zu nehmen und darüber zu reden, wie gut es bereits jetzt mit dem Rad ist in Bremen und Bremerhaven. Dafür hat das Projekt, das aus Mitteln des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen finanziert wird, die Lizenz für die bikecitizens Rad-Navigations-App erworben. Die mehrfach preisgekrönte App wurde von Grazer Fahrradkurieren entwickelt und gibt es in Deutschland für etwa 70 Städte. Damit steht die europaweit ausgezeichnete App, die sowohl routen kann, als auch Radtouren kennt, in Bremen und Bremerhaven zum freien Download zur Verfügung.

Der Funktionsbereich umfasst Bremen, die umliegenden Landkreise, das niedersächsische Gebiet bis ins 60 Kilometer entfernte Bremerhaven und die Stadt Bremerhaven. Für online Anwendungen gibt es die App als Finder, der als I-Frame in Websites von der Touristinfo, von Hotels, Kultureinrichtungen und anderen eingebunden werden kann.

Mehr als 30.000 Mal wurde die App bisher heruntergeladen. Rund 80.000 Kilometer, die Nutzer der App zurückgelegt haben, hat die App getrackt. Auf Heatmaps lässt sich nachvollziehen, welche Wege die App-Nutzer durch die Stadt am häufigsten wählen. Mit den Betreibern der App arbeitet BIKE IT! an neuen Werkzeugen, die eine differenzierte Analyse der aufgezeichneten Rad-Bewegungen zulässt. Die Daten könnten dann Informationen ergänzen, die Radzählanlagen ermitteln und einen wertvollen Beitrag leisten, die Radinfrastruktur kontinuierlich den Erfordernissen anzupassen.

Radtouren und Radveranstaltungen

Urbane Radtouren durch Bremen und Bremerhaven lassen sich auf der bikecitizens App aufrufen oder ganz klassisch als unentgeltliche Kartenflyer mit auf Tour nehmen. Die Routen führen durch Bremen, den Bremer Norden und durch Bremerhaven. Digital und gedruckt mit dabei sind Informationen zu Kultur, Geschichte und Natur. Mehr als 100.000 Exemplare der Kartenflyer sind bereits im Umlauf. Die Mehrzahl der Touren führen nicht wie so viele städtische Angebote sonst hinaus aus der Stadt, sondern mitten hinein. Komfortabel und angenehm zu fahren sind sie dennoch.

Stationär informieren mittlerweile 8 BIKE IT! Radinformationsanlagen an den Bahnhöfen und an Radwegen, die in die Stadt führen, über das bremische Radwegenetz und interessante Besuchspunkte in der Stadt. Orientierung für Suchende, die in die Stadt einfahren und für viele Bremer, die die Anlagen nutzen, um sich schlau zu machen.

Für den Spaß am Radfahren hat BIKE IT! neue Veranstaltungen erfunden. Sie tragen dazu bei, das Radfahren spannend und interessant zu machen und bringen vor allem junge Menschen aufs Rad. Bei Film-Night-Rides in Kooperation mit Shorts Attack Bremen fährt BIKE IT!



mit Lastenrad, Beamer und Leinwand durch die Stadt und zeigt an wechselnden Schauplätzen Kurzfilme. Bis zu 200 Zuschauer sind bei den nächtlichen Touren durch die Stadtlandschaft dabei. Werften, eine Kulturkirche, alte Speditionshöfe, der Markt, Urban Gardening Projekte, Unterführungen, Kaffeeröstereien, Fahrradstraßen und Szenekneipen wurden bereits zu Kino-Schauplätzen.

Drei Lastenradrennen als Teil bremischer Großveranstaltungen haben vorgeführt, wie Transport mit dem Fahrrad geht. Bei den Rennen geht es nicht nur um Schnelligkeit, sondern die Piloten müssen lastenradtypische Aufgaben schnell und clever meistern. Indoor-Radrennen, sogenannte Altbaukriterien, finden in Kultureinrichtungen statt. Noch sportlicher geht es bei den SIXDAYS oder während der Rad&Outdoor Messe zu, wenn BIKE IT! zu rasanten Runden im Mini Drome, einer kleinen Steilkurve, einlädt.

Mit Hilfe der verschiedenen Projekte und durch die Definition der Stadtmarke BIKE IT!, die auch von Kultur- und Sportveranstaltern für das Labelling benutzt wird, ist es gelungen, das Rad als modernes, attraktives urbanes Verkehrsmittel zu kommunizieren. Jenseits der allseits bekannten vernünftigen Argumente für das Rad, gewinnt das Radfahren emotionale Kraft und hat für unterschiedliche städtische Szenen imagebildende Bedeutung.

Aktuell arbeitet BIKE IT! in Kooperation mit dem Senator für Wirtschaft und Häfen und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr an infrastrukturellen Verbesserungen für die Innenstadtquerung und das Fahrrad-Parken in der Innenstadt.

BIKE IT!

Die Heatmap zeigt an, welche Wege die App-Nutzer durch die Stadt am häufigsten wählen.

Rasante Runden im Mini Drome, einer kleinen Steilkurve auf der Messe Rad&Outdoor

Impressum

Herausgeber

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Contrescarpe 72
 28195 Bremen
 Telefon 0421 361-4800
 www.bau.bremen.de

Redaktion

Gunnar Polzin
 Stefan Oelgemöller

Gestaltung

machart:
 Stefan Oelgemöller, Maren Heitmann,
 Margot Müller
 Vagtstraße 48/49
 28203 Bremen
 Telefon 0421 69686712
 kontakt@machart-bremen.de
 www.machart-bremen.de

Druck

Druckhaus Humburg, Bremen
 Gedruckt auf Inapa Oxygen silk,
 FSC-Recyclingpapier

Fotonachweis

ADFC, Albrecht Genzel
 Agentur BahnStadt
 Magistrat der Stadt Bremerhaven
 Amt für Straßen- und Brückenbau/
 Stadtplanungsamt
 Amt für Straßen und Verkehr
 BLG LOGISTICS
 bremenports GmbH & Co. KG
 Bremer Straßenbahn AG
 Deutsche Bahn AG
 DEGES
 Stadt Dortmund, Winfried Sagolla
 evb
 Flughafen Bremen GmbH
 FORUM Huebner, Karsten & partner, Bremen
 Fotolia: Teguhjatipras
 GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen
 Helmut Gross
 machart: Stefan Oelgemöller, Maren Heitmann
 NL connection
 Nordsee-Zeitung
 Wolfhard Scheer
 Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 virtuelcity
 Weser-Kurier
 WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Autoren

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr:
 Anke Baute
 Dina Corbeck
 Michael Flassig
 Grit Gerber
 Wilhelm Hamburger
 Ulrich Just
 Gunnar Polzin

Amt für Straßen und Verkehr:

Tim-Oliver Campen
 Armin Dettmer
 Olaf Dürkop
 Meike Jäckel
 Matthias Scherch
 Thomas Scholtyssek
 Susanne Papin
 Dieter Paul
 Michael Pelster
 Martin Stellmann
 Hans-Georg Teich

Bremer Straßenbahn AG: Martin Nussbaum

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßen- planungs- und -bau GmbH: Jörn Kück

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen: Birgit Bierwirth Dr. Iven Krämer Jörg Lattner

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH: Jens Joost-Krüger

Magistrat der Stadt Bremerhaven, Amt für Straßen- und Brückenbau / Stadtplanungsamt: Jürgen Bohne Stephan Rößler

