

## **Zukunft Bremen 2035**

### **Handlungsfeld 11: Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und nachhaltige Mobilitätskonzepte**

#### **Wo stehen wir in dem Handlungsfeld?**

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025 liegt für die Stadtgemeinde Bremen mit dem Zeithorizont 2025 eine strategische Weichenstellung für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vor. Das VEP-Handlungskonzept ist Basis für den personellen und finanziellen Ressourceneinsatz bei Planung, Bau und Betrieb der dort beschlossenen 193 Maßnahmen. Für die Stadtgemeinde Bremerhaven wird zurzeit der VEP Bremerhaven 2030 erarbeitet, der dann ebenfalls als strategische Basis für den zukünftigen Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dient.

Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist neben den Verkehrsentwicklungsplänen auch der zeitlich auf fünf Jahre ausgerichtete Nahverkehrsplan des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven von Bedeutung. Auf Landesebene bietet der 2015 beschlossene SPNV-Plan eine verlässliche Grundlage für den Ausbau des Angebots des Schienenpersonenverkehrs hinsichtlich der Taktfolge, der Linienverläufe und zusätzlicher Bahnhaltdepunkte. Der Ende 2016 inklusive der entsprechenden Ausbaugesetze beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist im Land Bremen das maßgebliche Planwerk für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundeseisenbahnen und Bundeswasserstraßen. Aufbauend auf diesen Grundlagen sind die folgenden Chancen und Risiken von besonderer Bedeutung:

#### **Verkehrsentwicklungsplanung**

Im Bereich des stadt-regionalen Verkehrs ist für Bremen und Bremerhaven ein regionales Verkehrskonzept zu erstellen, das die Pendler\*innenströme unter Beachtung der vorhandenen Rahmenplanungen stadtverträglich und nachhaltig lenkt und den Wirtschafts- und Lebensraum insgesamt attraktiver gestaltet.

#### **ÖPNV**

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein für eine wachsende Stadt. Das Angebot von BSAG und BremerhavenBus ist in Verbindung mit den Schwerpunkten der Stadtentwicklung, sowohl bei Wohn- als auch bei Gewerbeflächen weiter zu entwickeln und an eine veränderte Verkehrsnachfrage anzupassen. Mit den bargeldlosen BOB- und MIA-Karten verfügen Bremen und Bremerhaven über ein modernes Tarifsystem, das auch für Gelegenheitskunden leicht nutzbar ist. In Verbindung mit der Digitalisierung werden die Kommunikation und das Tarifsystem weiterentwickelt, offener und kundenfreundlicher gestaltet. Neue Kundenpotenziale können durch gezieltes Marketing und Angebotsausweitung angesprochen und neu gewonnen werden.

## **Eisenbahnverkehr**

Fast 100 Prozent des Autoexports kommen über die Eisenbahn nach Bremerhaven; im Container-Hinterlandverkehr hat Bremerhaven mit einem Schienenanteil von fast 50 Prozent einen absoluten Spitzenplatz. Die Etablierung der Regio-S-Bahn hat zu deutlichen Fahrgastzuwächsen geführt, jedoch gibt es noch zu wenige Haltepunkte im bremischen Stadtgebiet. Wünschenswerte Taktverdichtungen sind durch die starke Nutzung der Schienenstrecken, vor allem auch durch Güterzüge von und zu den Häfen, nur in Verbindung mit Kapazitätssteigerungen im Bereich des Eisenbahnknotens Bremen möglich. Engpässe bestehen auf vielen Zulaufstrecken im Eisenbahnnetz von/nach Bremen/Bremerhaven.

## **Fuß- und Radverkehr**

Bremen verfügt über einen sehr hohen Radverkehrsanteil im modal-split; 25 Prozent aller täglichen Wege werden mit dem Rad zurückgelegt. In Bremerhaven beträgt dieser Anteil ca. 17 Prozent. Aber viele Radwege sind zu schmal, sanierungsbedürftig und veränderten Anforderungen nicht gewachsen. Abstellmöglichkeiten für Räder in den Innenstädten und in Stadtteilzentren sollen durch neue Angebote, auch durch Fahrradparkhäuser, ergänzt und neu geschaffen werden. Enge Straßenräume bieten wenig Raum für breite Gehwege, unwirtliche Straßenräume und hoher Parkdruck in dicht besiedelten Quartieren schränken die Nutzung der öffentlichen Räume ein und mindern die Aufenthaltsqualität.

## **Verkehrsinfrastruktur**

Für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven bestehen Risiken durch sanierungsbedürftige Brücken als Schlüsselstellen im Straßennetz. Die Aufrechterhaltung leistungsfähiger Hafenanbindungen bei starken und kontinuierlichen Unterhaltungsarbeiten auf Autobahnen und Schienenwegen ist dabei eine besondere Herausforderung.

## **Bundesfernstraßen**

Auf den beiden letzten Bauabschnitten der A 281 soll zeitnah mit dem Bau begonnen werden. Im Autobahn- und Bundesstraßennetz gibt es Engpässe, u.a. der Ausbau einiger Abschnitte der A 1 und der A 27 sowie die Ertüchtigung von Brückenbauwerken sind daher von besonderer Bedeutung für die Region Bremen. Für die Transportwirtschaft werden hafennahe Übergabeplätze für Großraum- und Schwertransporte geplant und zur Umsetzung vorbereitet.

## **Wo wollen wir hin?**

Ziel ist es, den Verkehr so effizient, sicher, stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität durch eine hochwertige und intakte Verkehrsinfrastruktur zu erreichen und Bremen und Bremerhaven als Lebens- und Wirtschaftsraum zukunftsfähig zu gestalten: In Bremen und Bremerhaven gibt es ein

wegweisendes, nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsangebot sowie eine dafür passende moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Dieses Oberziel wird in zwei Teilziele differenziert:

- Nachhaltige, lebenswerte und ressourcenschonende Mobilitätskonzepte entwickeln und umsetzen: Die Lebensqualität der Städte Bremen und Bremerhaven ist weiter gesteigert worden durch Minimierung des notwendigen Kfz-Verkehrs durch die Umsetzung integrierter Stadtentwicklungsmaßnahmen, des regionalen Verkehrskonzepts sowie durch Ausbau des ÖPNV-Angebots und der Radverkehrsinfrastruktur.
- Verkehrsinfrastruktur sowohl in Bremen und Bremerhaven als auch in der gesamten Region leistungsgerecht erhalten und zukunftscompatibel ausbauen: Bremen und Bremerhaven verfügen über eine intakte Verkehrsinfrastruktur, deren Substanz in einem qualitativ hochwertigen Zustand dauerhaft erhalten wird. Die Verkehrsinfrastruktur im Bereich des Seehafenhinterlandverkehrs, der regionalen und fernverkehrsrelevanten Trassen ist zukunftsfähig und termingerecht um- und ausgebaut worden.

### **Mit welchen Maßnahmen kommen wir dorthin?**

#### **Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 1: Die Verkehrsentwicklungspläne wurden zeitgerecht umgesetzt und weiterentwickelt.**

- Abstimmung, Kommunikation/Beteiligungsprozesse und Umsetzung der Maßnahmen der Verkehrsentwicklungspläne.
- Beteiligung der Bürger\*innen und der Verbände.
- Entwicklung innovativer Verkehrssysteme unter Einbindung von Digitalisierungsprojekten und einer Strategie zur Elektromobilität sowie von weiteren innovative Ansätzen zum Beispiel im Bereich der Citylogistik oder im Radverkehr.

#### **Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 2: Ein regionales Verkehrskonzept zur optimierten Steuerung der Pendlerverkehre wurde entwickelt, umgesetzt und fortgeschrieben.**

- Entwicklung eines gemeinsamen stadt-regionalen Verkehrskonzepts mit den Bremen und Bremerhaven umgebenden Kreisen und Gemeinden für die Steuerung der Entwicklungsachsen in der Metropolregion Nordwest, auch als Basis für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne des ZVBN und für die Beantragung von Fördermitteln.
- Nutzung des Parkraummanagements als Steuerungsinstrument zur Rückgewinnung von Straßenraum zugunsten der Lebensqualität der Menschen und des Umweltverbundes.

#### **Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 3: Ein gut ausgebauter und mit anderen Mobilitätsformen verknüpfter ÖPNV und SPNV hat eine hohe Bedeutung im Stadt- und Regionalverkehr, sichert die**

## **Teilhabe und ist im Umweltverbund Schlüsselfaktor für klimafreundliche und stadtverträgliche Mobilität.**

- Umsetzung Maßnahmen SPNV-Plan 2015 und Nahverkehrsplan 2018-2022, unter anderem mit dem Bau neuer und Ausbau bestehender Haltepunkte im SPNV mit verbesserten Verknüpfungen zum ÖPNV und Verdichtung der Zugfolge auf mehreren Achsen.
- Fortschreibung der ÖPNV-Netzkonzeption auf Basis des VEP und Beginn der Planung eines weiteren Ausbaus des Straßenbahn- und Busnetzes in Verbindung mit Maßnahmen der Stadtentwicklung (unter anderem in der Gartenstadt Werdersee, Gewerbepark Hansalinie, Überseestadt, Rennbahnquartier, Vorderes Woltmershausen).
- Planung und Umsetzung des Ausbaus im Straßenbahnnetz auf Basis des VEP-Handlungskonzepts.
  - Identifizierung und Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im ÖPNV mit dem Ziel der Reisezeitverkürzung (Busbeschleunigung).
  - Komplett barrierefreier Umbau aller ÖPNV-Haltestellen.
  - Konkretisierung und Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen aus dem „Masterplan Green City“.
  - Schaffung einfacher und attraktiver Tarifangebote mit integrierter Buchung alternativer Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehren, E-Car- und E-Bike-Sharing.
  - Umstellung der Busse auf emissions- und schadstofffreie Antriebsarten.

## **Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 4: Die städtischen und regionalen Radwegenetze sind nachhaltig sowie bedarfsgerecht ausgebaut und bieten eine hohe Qualität.**

- Umsetzung der Maßnahmen zum „Radverkehr“ des VEP-Handlungskonzepts in Bremen.
- Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Radverkehrskonzeptes Bremerhaven.
- Umsetzung des regionalen Radroutenkonzepts, Bau regionaler Radschnellwege.
- Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs steigern durch verbesserte Ampelschaltungen und breitere, möglichst eigenständige Radverkehrsanlagen, wo möglich durch eigenständige Spuren auf der Fahrbahn.
- Nutzung von Lastenfahrrädern und Pedelecs privat und beruflich fördern und Radverkehrsinfrastruktur diesen Anforderungen anpassen, unter anderem durch gute und sichere Abstellmöglichkeiten.

## **Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 5: Integrierte Nahmobilitätskonzepte fördern in den Stadtteilen die nichtmotorisierte und umweltgerechte Mobilität und somit die Attraktivität der Quartiere.**

- Schaffung attraktiver und barrierefreier Fußwegverbindungen.
- Konkretisierung und Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts.

- Bessere Ampelschaltungen für Fußgänger\*innen, besonders in den Innenstädten und in den Stadtteilen, und mehr sichere Querungshilfen, zum Beispiel durch mehr Zebrastreifen.
- Parkraumbewirtschaftung in Quartieren mit hohem Parkdruck.

**Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 6: Der Sanierungsstau in der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist abgebaut – der Zustand von Straßen, Gleisanlagen, Nebenanlagen und Brücken in Bremen und Bremerhaven ist gut, bedarfsgerecht und stadtverträglich.**

- Erarbeitung und Beschlussfassung des Konzepts zur Sanierung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.
- Nachfolgelösung für die Entflechtungsmittel ab 1.1.2020.

**Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 7: Die für Bremen und Bremerhaven als Hafenstädte wettbewerbsrelevanten Hafenhinterlandanbindungen sind bedarfsgerecht ausgebaut und werden kontinuierlich angepasst. Der Status als Eisenbahnhäfen ist dank eines besonderen Investitions- und Ausbauengagements weiter gestärkt mit einem Anteil von deutlich mehr als 50 Prozent am Zu- und Ablauf der Güterströme.**

- Für die Erreichbarkeit der bremischen Häfen ist eine klare Strategie in enger Zusammenarbeit mit Niedersachsen, dem Bund, der Deutschen Bahn (DB) sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich.
- Ausbau und Elektrifizierung der EVB-Strecke Rotenburg-Bremervörde-Bremerhaven.
- Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen im Seehafenhinterlandverkehr durch die DB Netz und Etablierung eines Folgeprogramms.
- Besserer Schutz gegen Einwirkungen bei Extremwetterlagen.
- Umsetzung des Alpha-E Konzepts im BVWP 2030-Teil Schiene mit Kapazitätssteigerungen im Seehafenhinterlandverkehr für Bremen und Bremerhaven im Raum Hannover-Hamburg-Bremerhaven-Bremen.
- Sicherung und Ausbau der straßengebundenen Infrastruktur.
- Sanierungen von Bahnüberführungen (u.a. Cherbourger Straße BHV, Zeppelintunnel Bremen).

**Bremen und Bremerhaven 2035 – Teilziel 8: Ein leistungsfähiges und zukunftsfähiges Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz für den Güter- und Personenverkehr entspricht den Anforderungen von Bewohner\*innen und Beschäftigten, Industrie, Handel und Logistik sowie postfossilen Antriebs- und digitalen Verkehrssystemen. Der City-Airport gewährleistet die nationale und internationale Erreichbarkeit Bremens. Bremerhaven verfügt über eine attraktive Schienenanbindung an den Personenfernverkehr.**

- Baustellenmanagement zur Sicherung der Kapazitäten im Verkehrssystem in Verbindung mit der fortschreitenden Sanierung der Straßen und Brücken.
- Ringschluss der A 281.
- Ersatzneubau der A 1 Weserbrücke.
- Ersatzneubau der B 75 Stephanibrücke.
- Umsetzung des regionalen Verkehrsprojektes der Verlängerung der Theodor-Barth-Straße einschließlich der Errichtung eines weiteren Autobahnanschlusses an die A 27 in enger Kooperation mit der Stadt Achim.
- Integrative Erarbeitung eines leistungsfähigen und zukunftsfähigen Verkehrssystems unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten als auch des ruhenden Verkehrs bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere (Rennbahnquartier, Vorderes Woltmershausen) und bei der Weiterentwicklung bestehender Stadträume (Innenstadt, Überseestadt).
- City Logistik, Micro-Hubs zur Entlastung der Straßeninfrastruktur, Umstellung auf E-Mobilität und Einsatz von Lastenrädern zur quartiersinternen Feinverteilung.
- Entwicklung neuer Gebiete und Ausbau der leistungsfähigen Anbindung, wie zum Beispiel die Errichtung einer weiteren Autobahnanbindung im Zuge der kurzen Wege bei der weiteren Entwicklung des Gewerbeparks Hansalinie.
- Kapazitätssteigerung durch Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen, damit Bremerhaven über eine attraktive Schienenanbindung an den Personenfernverkehr verfügt. Prüfung einer Verlegung der Oldenburger Kurve zur Optimierung der Hafenhinterlandanbindung sowie des Eisenbahnknotens und als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofgeländes.
- Umsetzung der für Bremen relevanten BVWP 2030-Maßnahmen mit einer klaren Strategie für die Erreichbarkeit der bremischen Häfen in enger Zusammenarbeit mit Niedersachsen, dem Bund, der DB sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.
- Umsetzung Verkehrskonzept Überseestadt.
- Erarbeitung einer Strategie für die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen, insbesondere mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.
- Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung als Anforderungen an autonomes Fahren definieren und begleiten.