VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Pendler, Parken, Planung - wie die Freie Hansestadt Bremen Mobilität steuert

Fachtagung

Parkraumbewirtschaftung als Schlüssel für eine lebenswerte Stadt

Bremen, 23. Oktober 2018

Gunnar Polzin
Abteilungsleiter Verkehr
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Moin moin

BREMER VERKEHRSPLANUNG:
100% FÜR INVESTOREN
0% FÜR ANWOHNER
www.heimatviertel.de

Moß

Altstadt
1526 FREIE PLÄTZE
BAHNHOF
122 FREIE PLÄTZE
HILLMANNPLATZ
72 FREIE PLÄTZE
RESCON
GLS

Wo stehen wir heute?

- ***weniger Kfz-Nutzer und***
- ***geringerer Führerscheinbesitz***

bei Jungen Erwachsenen

Wo stehen wir heute?

- ***Zunahme der Inter- und Multimodalität***
  - **Abnahme in der Bindung an ein bestimmtes Verkehrsmittel**
  - **Zunahme in der Kombination von Verkehrsmitteln**

Wohin wollen wir?

- *Verkehr der Zukunft*
- + mehr Rad und Fußverkehr
- + mehr ÖPNV, soweit finanzierbar
- - weniger Kfz, um die negativen Wirkungen zu minimieren…
  - aber Kfz-Verkehr ist immer noch da

Warum eingreifen ?

Wegen der

- ***Nahmobilität***
  - **nimmt ab durch**
  - **Expansion des Einzelhandels**
    - **größere Verkaufsflächen in nicht integrierten Lagen**
    - **immer weniger fußläufig erreichbar**
    - **Sonderstandorte zum Teil nur mit Kfz erreichbar**
  - **Zentralisierung von öffentlichen Einrichtungen**

Wegen der

- ***Negativen Umweltwirkungen***

- **Klimawandel**
- **Luftschadstoffe**
- **Lärmbelastung**

Wegen der

- ***fehlenden Stadtverträglichkeit***
- **Straßenräume**
  - **einseitig auf die Belange des Autos ausgerichtet**
  - **Anpassung an demografischen Wandel fehlt**

ROW!

Wegen der

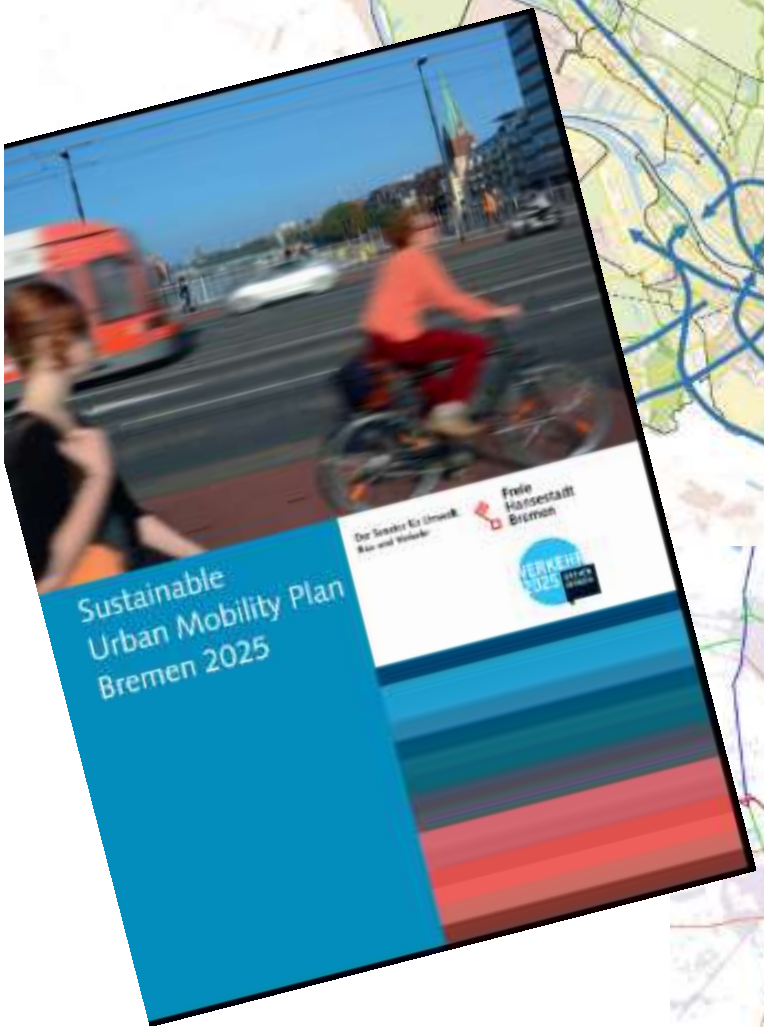
- ***Sicherung der Teilhabe am Stadtleben***
- **Alle haben ein Recht auf Mobilität**
  - **nicht nur die Autofahrer**
- **Straßen sind *Lebensräume* für Menschen!**

VEP Bremen 2015

193 Maßnahmen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

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

www.bau.bremen.de/vep

www.bremen-bewegen.de

Mehr Infos gibt es unter
www.verkehr.bremen.de

G.1 Parkraumkonzept Innenstadt

G.1 Reduzierung des Parkraums

G.3 Konsequente Fahrverbote

(VEP-Broschüre Seite 163)

VEP Maßnahmenfeld G: Ruhender Kfz-Verkehr

Nr.	Maßnahme	Beschreibung
G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	Für Teile der Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet.
G.2	Reduzierung des Parkraums	Parkende Autos nehmen besonders in den Wohnquartieren viel Raum ein, insbesondere wo Parken gar nicht legal möglich ist. Diese Flächen werden langfristig nach und nach reduziert, um Barrierefreiheit herzustellen, Rettungswege freizuhalten und andere Nutzungen zu ermöglichen. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen des VEP zur Förderung des Umweltverbundes (Nahmobilität, Radverkehr, ÖV und Car-Sharing) Alternativen zum (privaten) Auto attraktiver.
G.3	Konsequente Parkverbote	Halteverbote sind jeweils mit einem guten Grund angeordnet worden. Künftig wird genauer hingeschaut und Parkverbote konsequent durchgesetzt.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

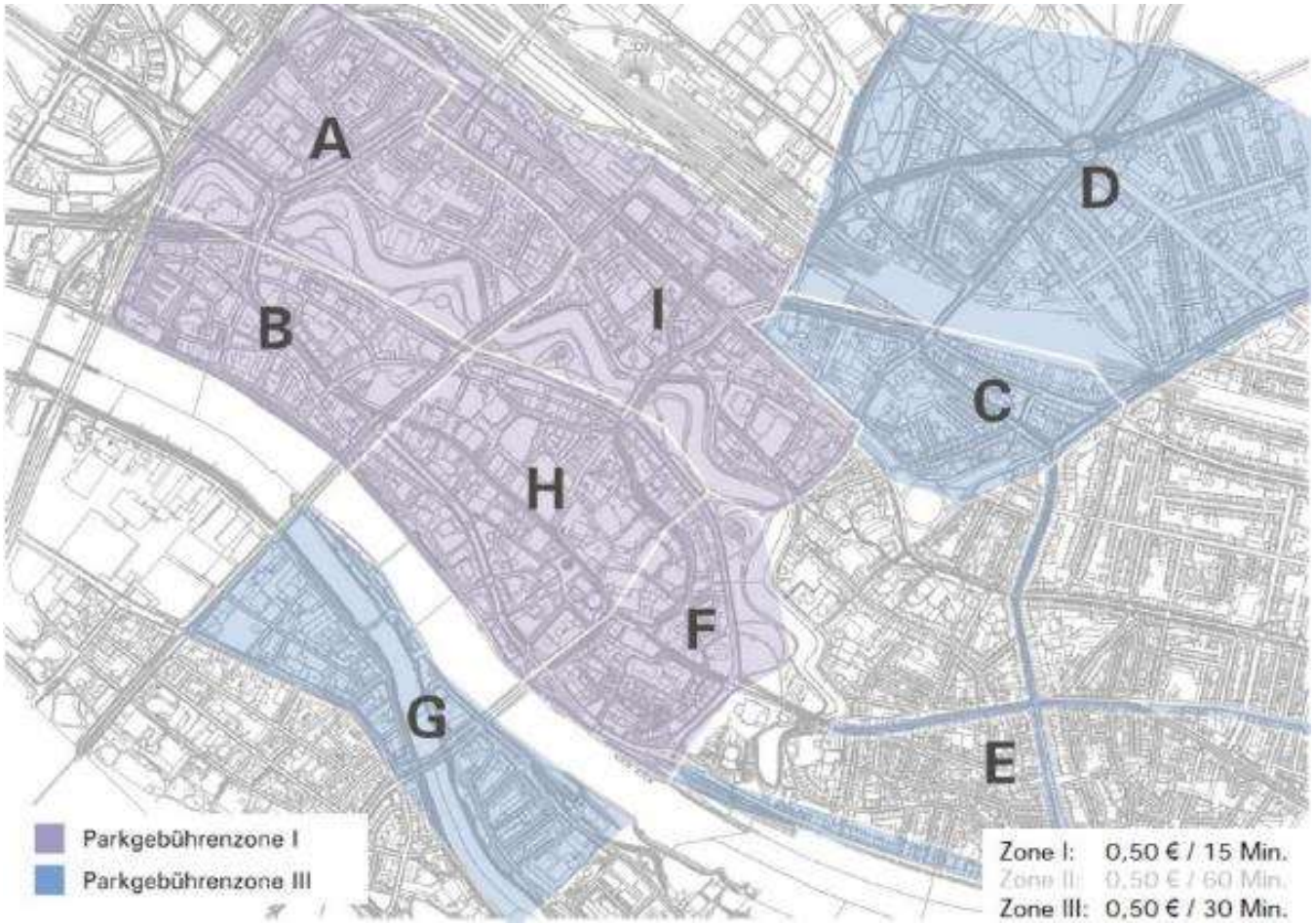
Untersuchungen zum Thema Parken

Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmenentwicklung Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung

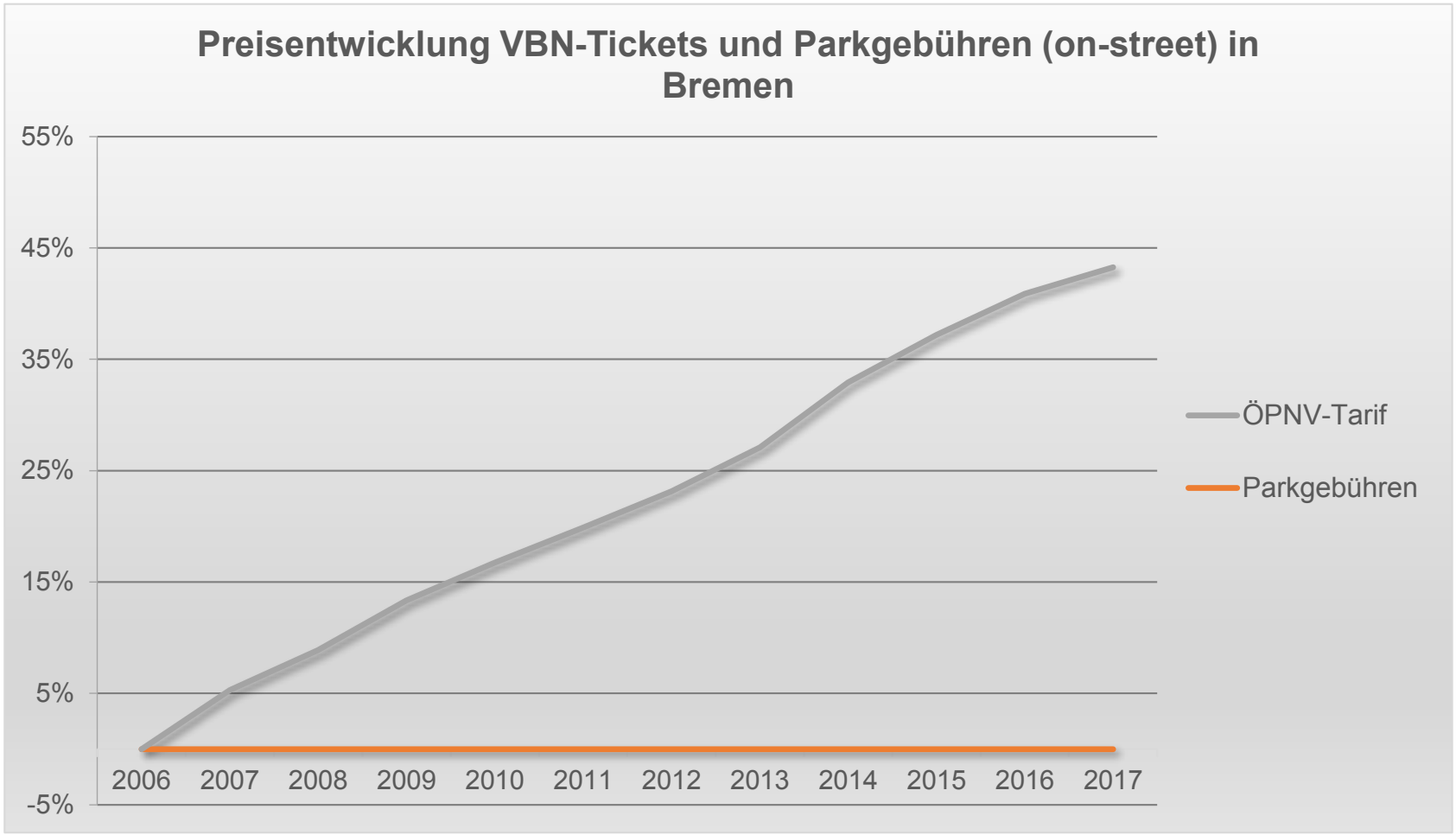
Untersuchungsgebiet Innenstadt mit Parkgebührenzonen



- rd. 4.600 innerstädtische Parkstände (on-street)
- (hinzu kommen 6.100 Plätze in den zentralen Parkhäusern)
- weitgehende Bewirtschaftung der Parkstände in der Innenstadt mittels Parkscheinautomat
- Parkgebühren:
  Zone 1 (Innenstadt): 0,50 €/15 Min
  Zone 3 (Universität): 0,50 € /60 Min
  Zone 2 (übrige Stadt): 0,50 €/30 Min
- Parkgebühren-Verordnung seit 2006 unverändert

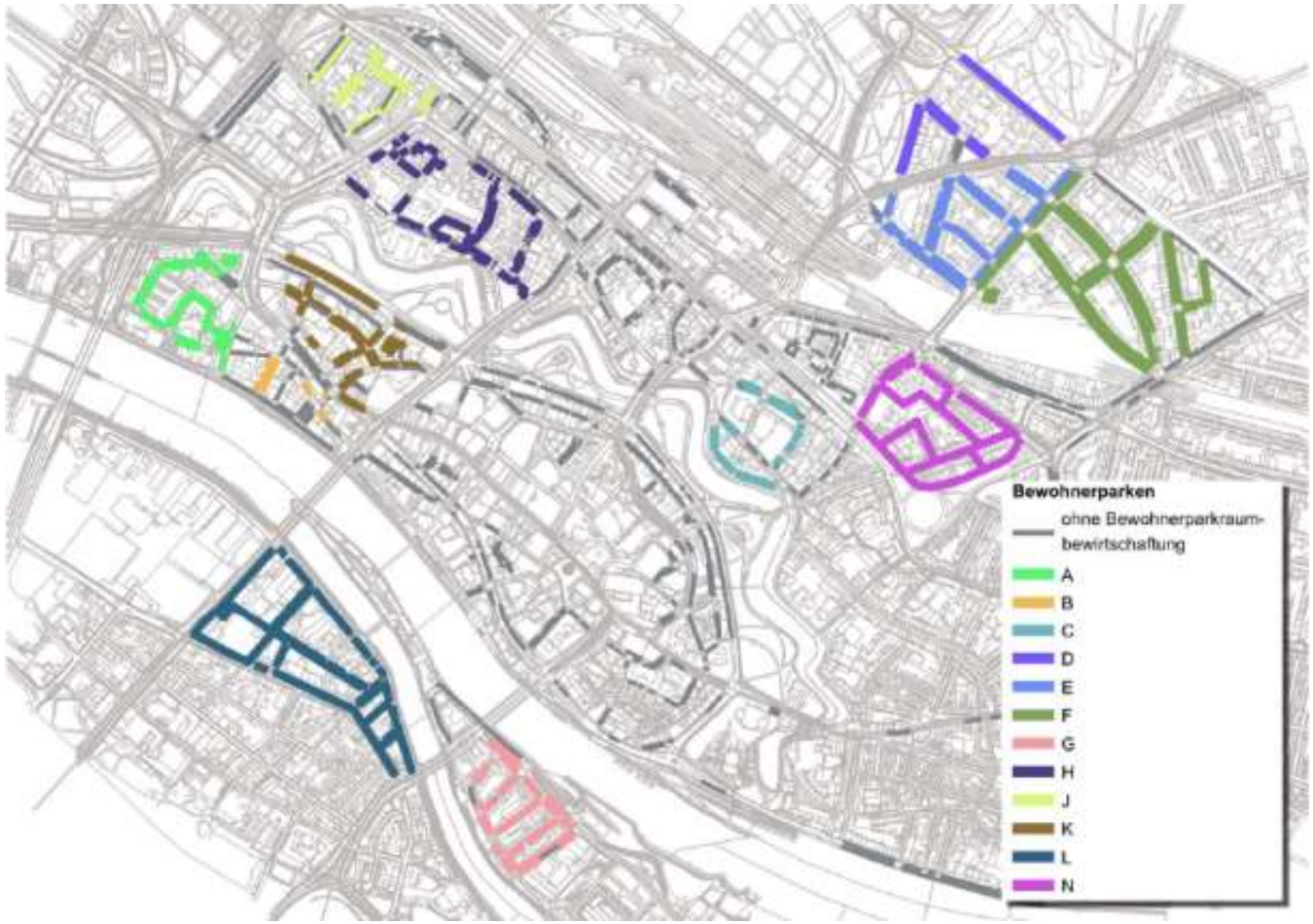
Parkraumbewirtschaftung

Preisentwicklung VBN-Tarif und Parkgebühren (on-street) in Bremen



Parkraumbewirtschaftung

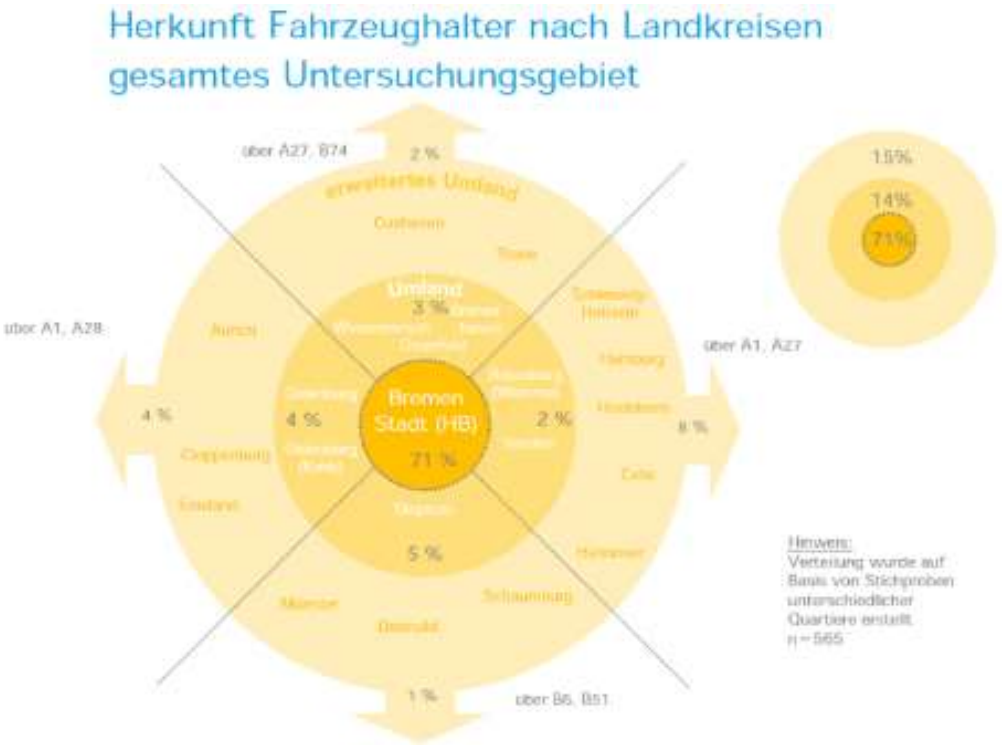
Bewohnerparkzonen

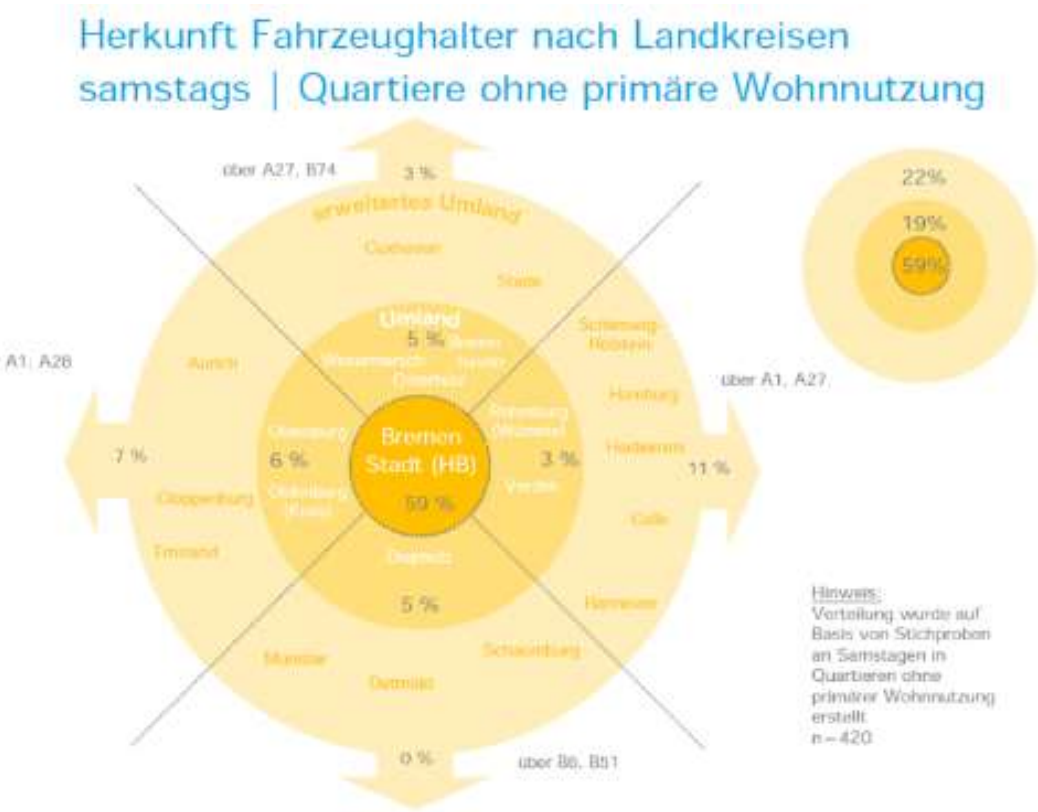


- 12 Bewohnerparkzonen in Gebieten mit konkurrierenden Nutzergruppen
- i.d.R. in Mischnutzung mit an die örtliche Nutzung angepassten Zeiträumen
- Altstadt ohne Bewohnerparken mit ausschließlich bewirtschafteten Stellplätzen

Parkraumbewirtschaftung

Herkunft Fahrzeughalter nach Landkreis

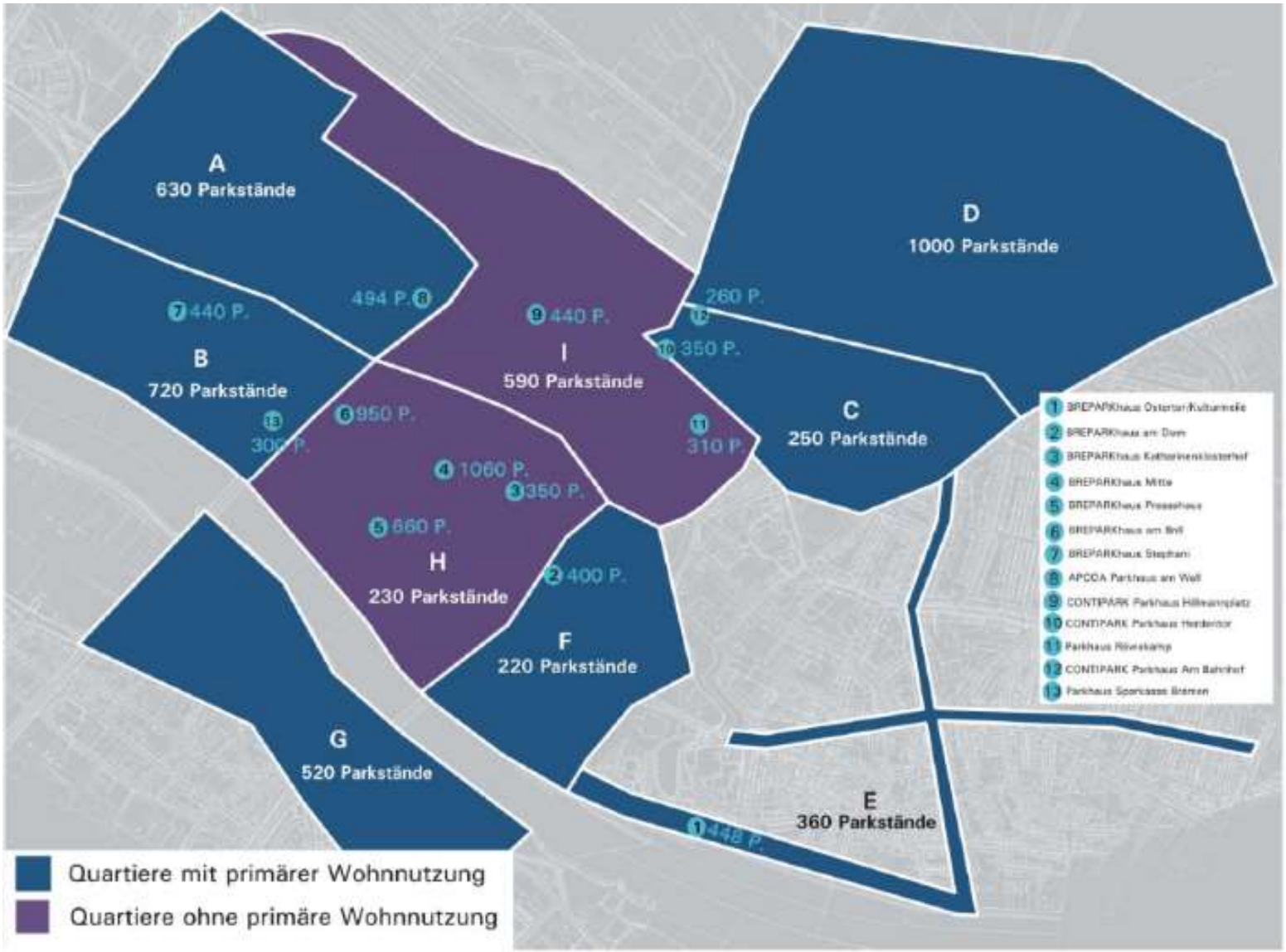




- 71 % der Parker im Untersuchungsgebiet kommen aus Bremen
- An Samstagen kommen 59 % der Parker in Quartieren ohne primäre Wohnnutzung aus Bremen

Parkraumbewirtschaftung

Parkraumkapazität in den Quartieren

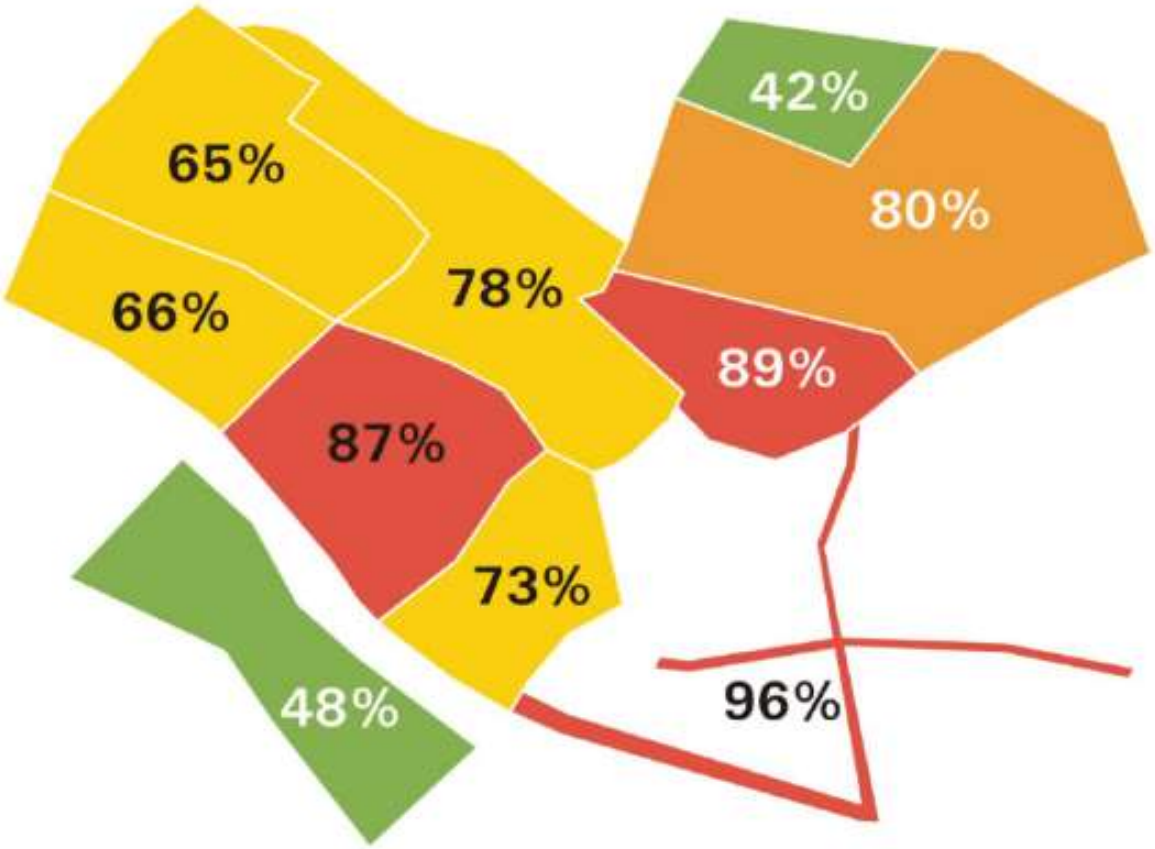


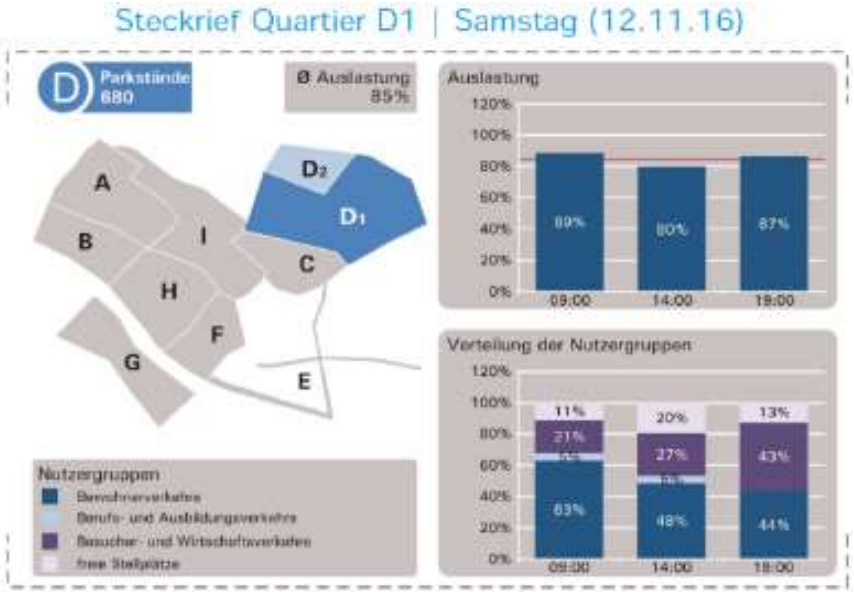
Parkraumbewirtschaftung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Überlastung im Straßenraum in der City nicht gegeben

Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet
mittags (13/14 Uhr) am Samstag

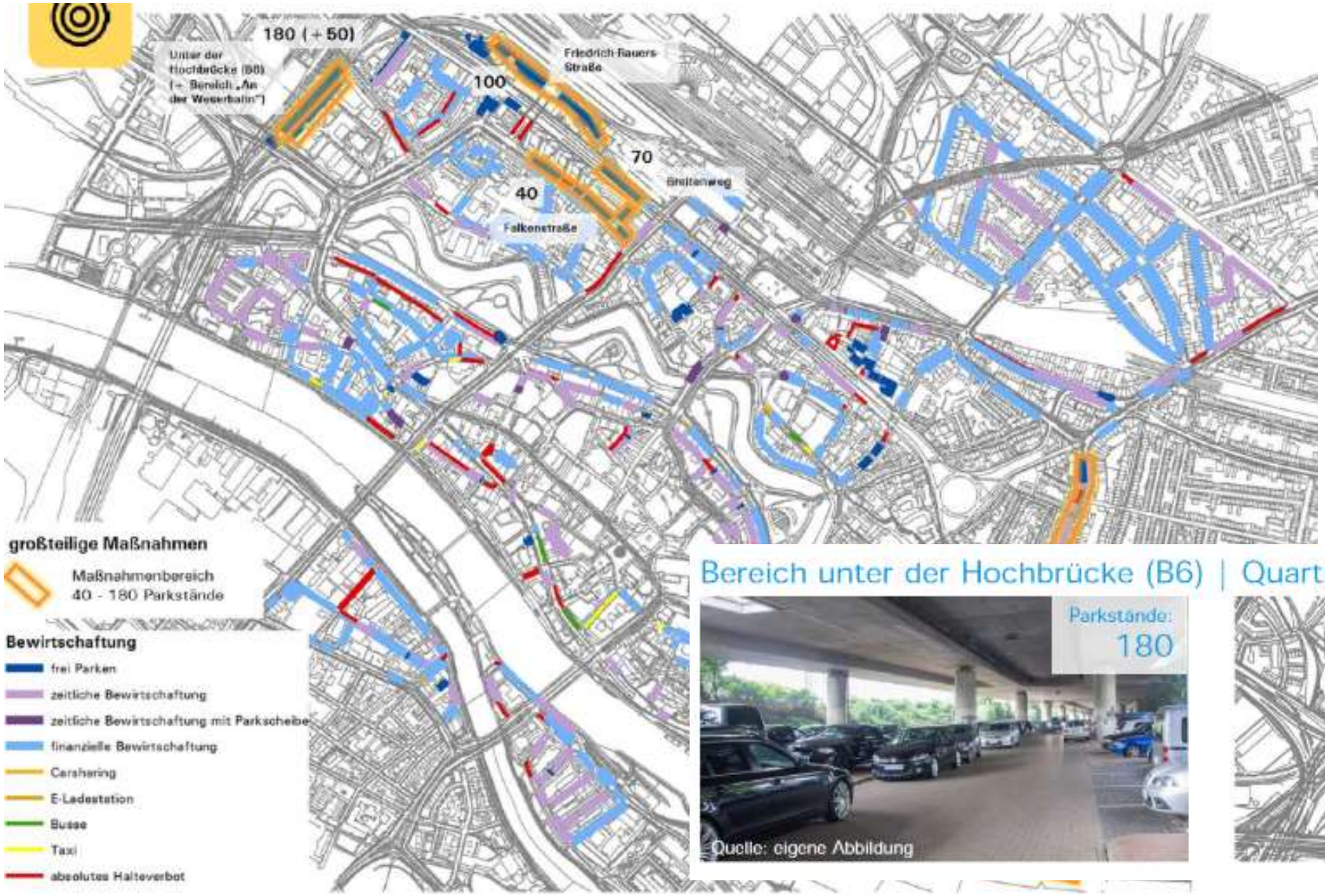




Parkraumbewirtschaftung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

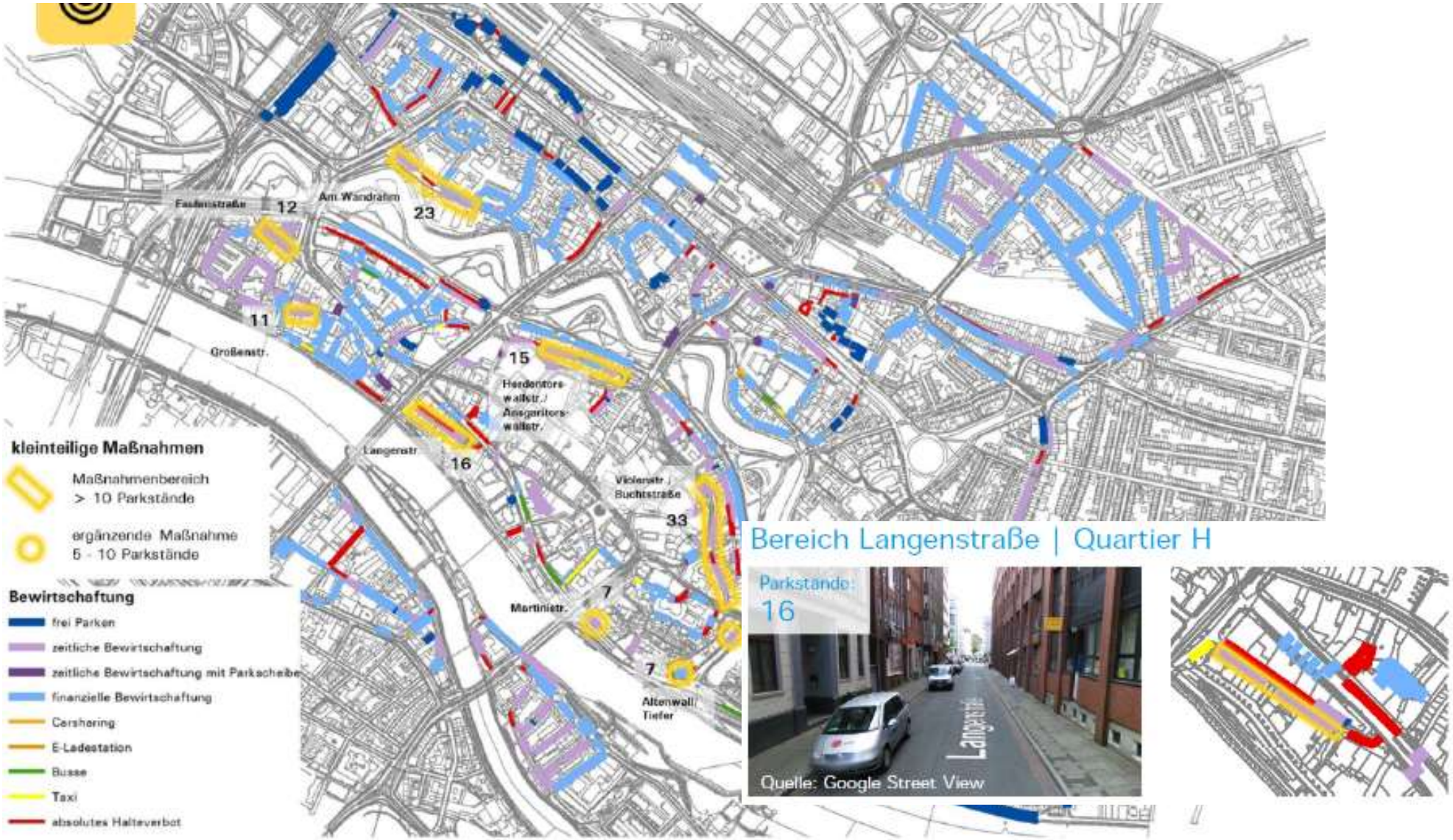
Maßnahme: räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung - großteilig



Parkraumbewirtschaftung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Maßnahme: räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung - kleinteilig



Parkraumbewirtschaftung

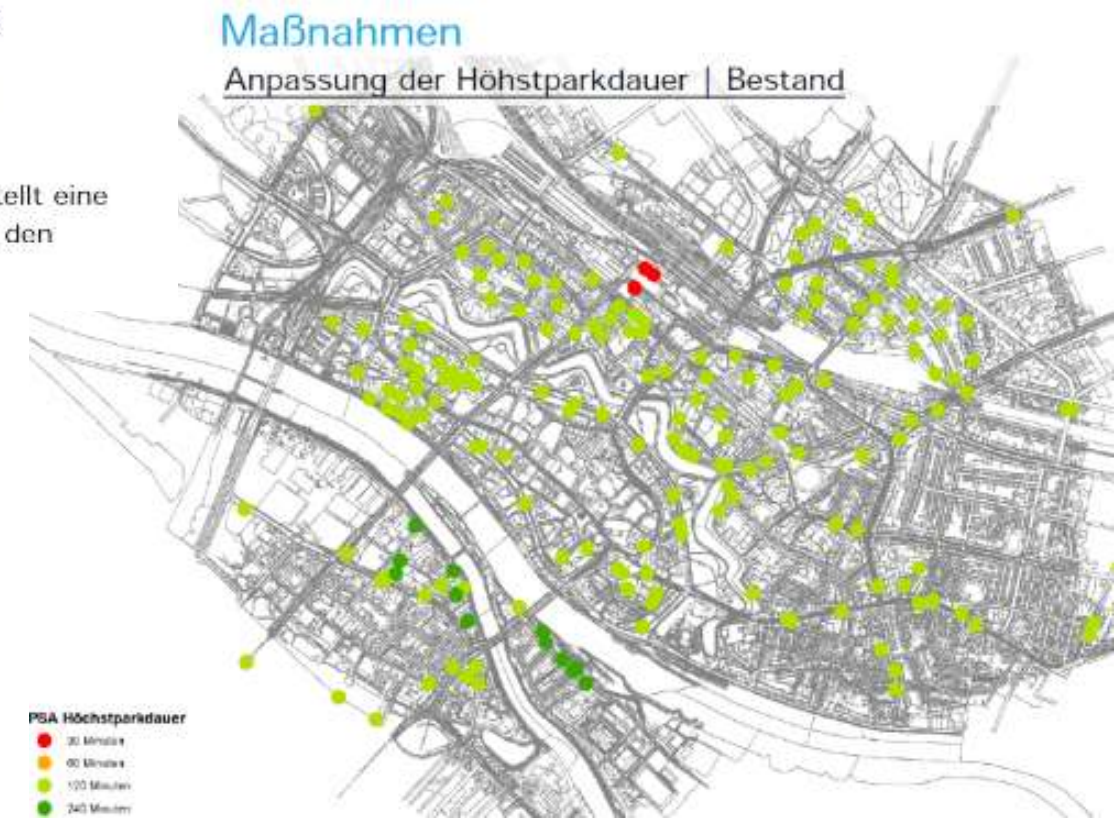
Maßnahme: Anpassung der Parkgebühren-Verordnung

Vorschlag Erhöhung

Bereich	Gebühr heute	Gebühr Vorschlag	Tarif	Gebühr 1 h heute	Gebühr 1 h Vorschlag
Zone I	0,50 €	0,60 €	je 15 Min.	2,00 €	2,40 €
Zone III	0,50 €	0,60 €	je 30 Min.	1,00 €	1,20 €
Zone II	0,50 €	0,60 €	je 60 Min.	0,50 €	0,60 €

Vergleich

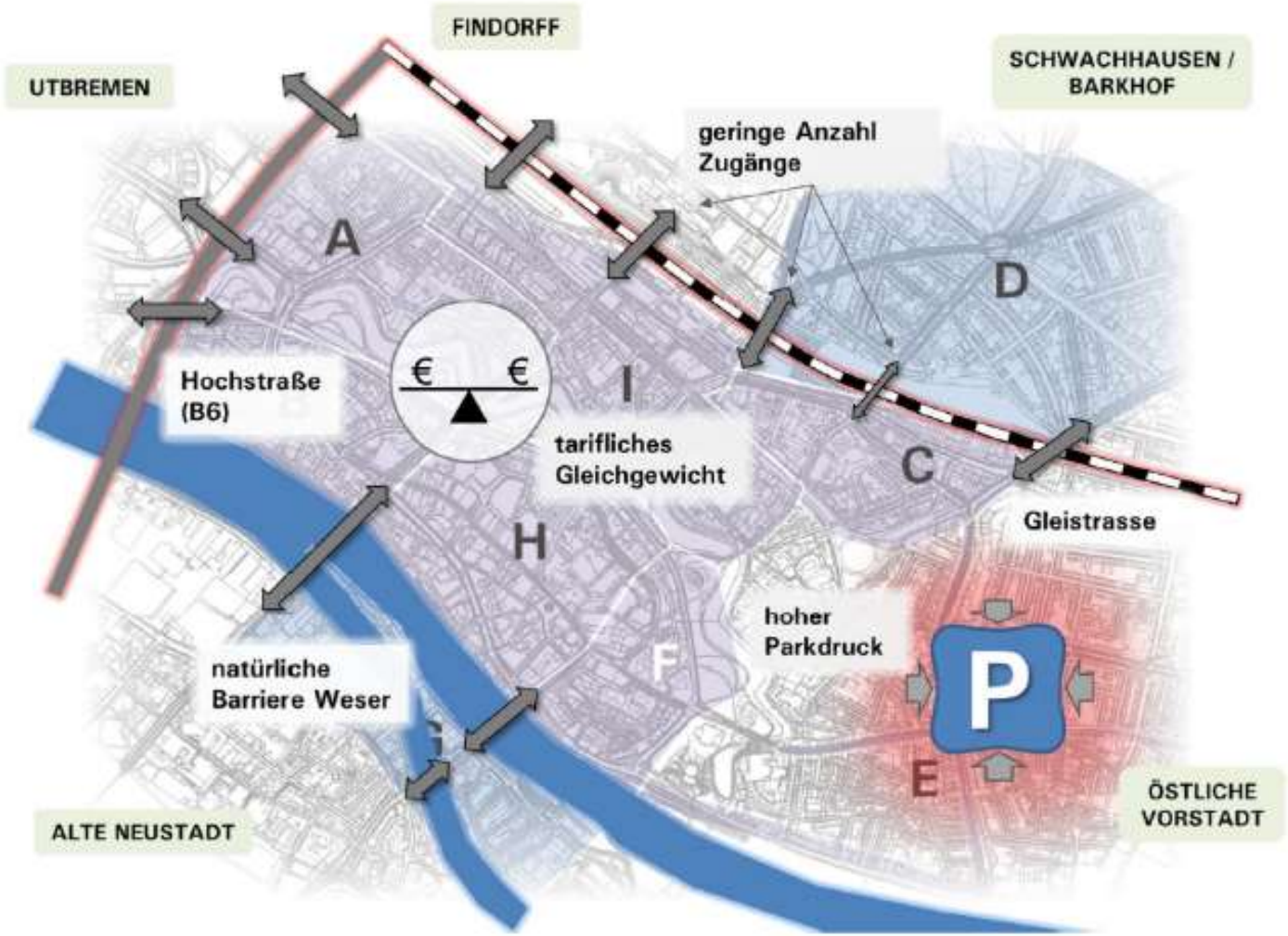
- Im Vergleich der Großstädte ist die vorgeschlagene Erhöhung angemessenen
  (Parkgebühren 1 Stunde in Hamburg und München: 2,50 €)
- Anpassung entspricht einer Erhöhung um 20%
- Im Vergleich mit den Parkhäusern in der Bremer Innenstadt stellt eine Erhöhung eine wünschenswerte anwachsende Diskrepanz zu den Parkhausgebühren dar (1 Stunde: 1,60 €)



Parkraumbewirtschaftung

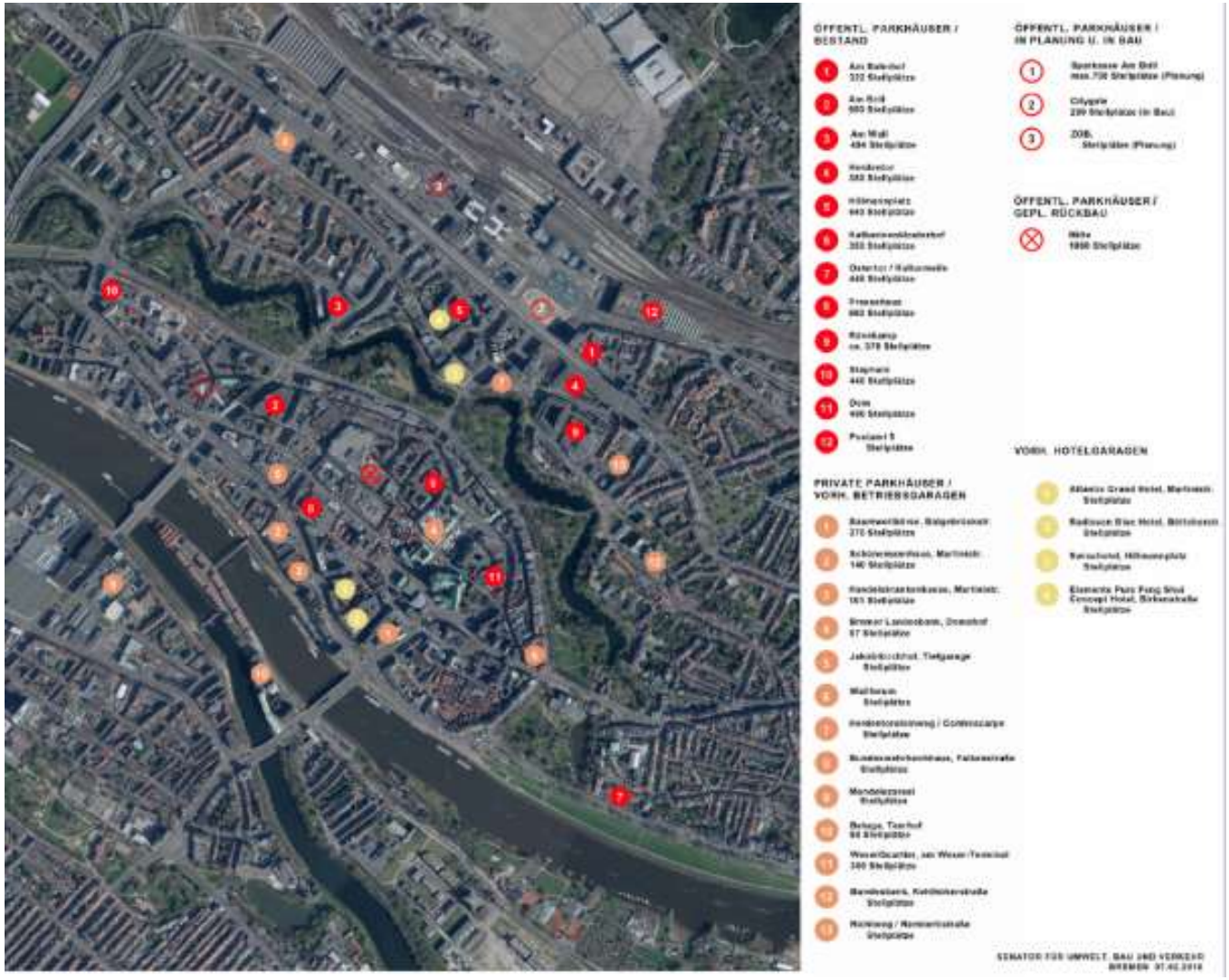
Bewertung: Verdrängung des innerstädtischen Parkverkehrs

Inwieweit kann es zu einer relevanten Verdrängung des innenstadtorientierten Parkverkehrs in die Außenbezirke kommen?



Parkhauskonzept

Parkhäuser in der Bremer Innenstadt



- Bestand:
  12 öffentliche Parkhäuser mit über 6.200 Stellplätze
- in Bau/Planung:
  Parkhäuser im Citygate, auf dem Sparkassenareal und am Fernbusterminal
- zahlreiche weiteren private Parkhäuser und Betriebsgaragen
- Starke Trennwirkung der Wallanlagen und der Weser zur Altstadt

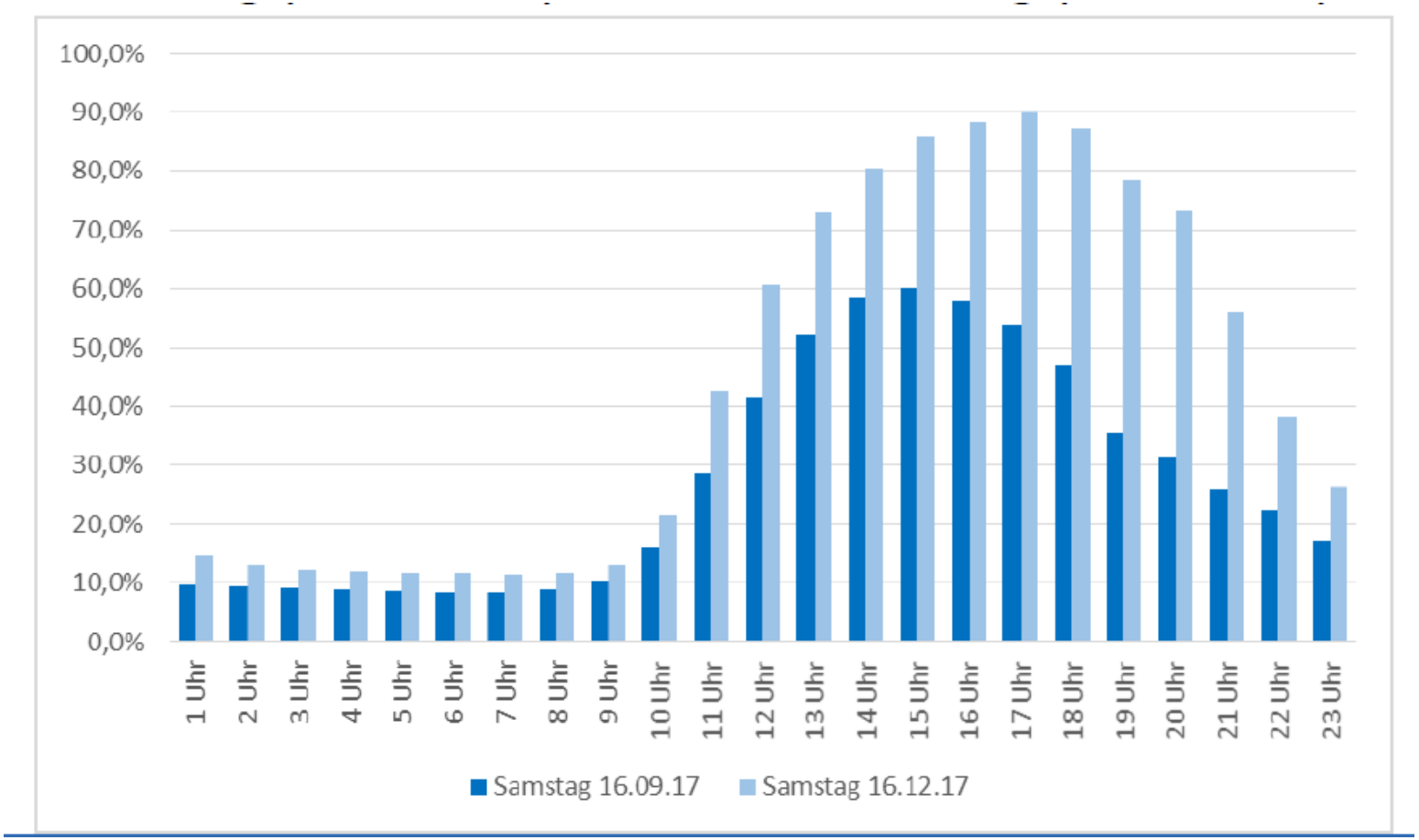
Parkhauskonzept

Kapazität der öffentlich zugänglichen Parkhäuser

Öffentliche Parkhäuser im Bestand	Bauliche Kapazität (Anzahl der Stellplätze)		
	Kurzparker	Dauerparker	Summe
Am Brill (BREPARK)	646	218	864
Am Dom (BREPARK)	243	161	404
Katharinen-Klosterhof (BREPARK)	289	56	345
Pressehaus (BREPARK)	519	144	663
Mitte (BREPARK)	846	193	1.039
Zwischensumme Altstadt	**2.543**	**772**	**3.315**
Am Bahnhof (Contipark)	260	62	322
Am Wall (APCOA)	180	314	494
Herdentor (Contipark)	125	225	350
Hillmannplatz (Contipark)	346	94	440
Ostertor/Kulturmeile (BREPARK)	104	327	431
Rövekamp (Rövekamp)	327	43	370
Stephani (BREPARK)	194	240	434
Zwischensumme weitere Innenstadt	**1.536**	**1.305**	**2.841**
Kapazität gesamt	**4.079**	**2.077**	**6.156**

Parkhauskonzept

Belegung aller 12 innerstädtischen Parkhäuser
normaler Samstag (16.09.2017) & Advents-Samstag (16.12.2017)



Parkhauskonzept

Belegung aller 12 innerstädtischen Parkhäuser

normaler Samstag (16.09.2017)

Auslastung: Kurzparker	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Am Dom	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	4%	11%	30%	45%	58%	59%	54%	49%	42%	35%	33%	65%	67%	65%	35%
Brill	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	4%	18%	33%	47%	53%	51%	49%	42%	33%	22%	12%	7%	4%	3%
Katharinenklosterhof	8%	8%	6%	4%	2%	1%	1%	2%	3%	12%	31%	48%	67%	72%	64%	56%	52%	41%	28%	27%	22%	17%	11%
Pressehaus	8%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	6%	8%	14%	35%	59%	78%	90%	91%	88%	87%	76%	64%	53%	42%	37%	31%
Mitte	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	5%	12%	34%	54%	68%	76%	77%	75%	69%	58%	41%	28%	15%	9%	6%
Auslastung Altstadt	4%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	3%	4%	11%	29%	48%	64%	71%	70%	66%	61%	51%	39%	34%	26%	21%	15%
Am Bahnhof	33%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	33%	35%	38%	40%	41%	44%	51%	54%	57%	54%	52%	46%	40%	39%	39%	38%
Am Wall	21%	20%	20%	20%	21%	21%	21%	21%	22%	28%	39%	51%	62%	70%	74%	73%	69%	58%	48%	37%	29%	26%	26%
Herdentor	19%	21%	20%	19%	18%	15%	15%	16%	18%	21%	25%	29%	32%	34%	36%	35%	33%	30%	24%	19%	18%	17%	17%
Hillmannplatz	17%	17%	17%	16%	16%	15%	15%	16%	18%	22%	24%	26%	28%	32%	35%	34%	34%	34%	29%	24%	23%	22%	21%
Ostertor/Kulturmeile	12%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	12%	14%	19%	26%	35%	49%	72%	99%	99%	96%	89%	46%	49%	49%	38%	24%
Rövekamp	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	22%	30%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	32%	31%	30%	28%	25%	23%	22%
Stephani	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	8%	9%	12%	17%	23%	24%	27%	26%	24%	20%	16%	11%	11%	10%	9%	9%
Auslastung Sonstige	18%	18%	18%	17%	17%	16%	16%	17%	19%	23%	28%	32%	36%	42%	47%	47%	45%	41%	31%	28%	26%	23%	21%

Parkhauskonzept

Belegung aller 12 innerstädtischen Parkhäuser

Advents-Samstag (16.12.2017)

Auslastung: Kurzparker	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Am Dom	6%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	19%	49%	76%	95%	99%	98%	98%	97%	97%	95%	97%	84%	63%	30%
Brill	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	17%	47%	80%	98%	99%	99%	100%	99%	98%	88%	77%	49%	24%	14%
Katharinenklosterhof	12%	9%	7%	5%	4%	3%	3%	4%	4%	15%	50%	74%	86%	96%	97%	96%	98%	96%	82%	69%	45%	26%	14%
Pressehaus	21%	17%	16%	16%	16%	16%	16%	15%	17%	29%	61%	88%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	98%	80%	52%	36%
Mitte	3%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	4%	18%	55%	81%	94%	99%	98%	99%	99%	95%	92%	83%	58%	28%	13%
Auslastung Altstadt	9%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	8%	20%	53%	81%	95%	99%	99%	99%	99%	97%	92%	85%	63%	37%	21%
Am Bahnhof	49%	47%	47%	47%	47%	47%	47%	47%	48%	49%	52%	55%	58%	61%	63%	66%	66%	63%	59%	56%	52%	50%	49%
Am Wall	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	6%	13%	21%	15%	35%	44%	65%	71%	75%	66%	51%	40%	15%	2%	0%
Herdentor	23%	23%	21%	19%	17%	16%	15%	16%	18%	21%	23%	27%	35%	46%	58%	64%	72%	73%	64%	54%	43%	35%	32%
Hillmannplatz	40%	36%	35%	35%	35%	35%	34%	34%	37%	42%	44%	49%	53%	59%	66%	74%	79%	77%	70%	60%	53%	49%	46%
Ostertor/Kulturmeile	12%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	13%	29%	43%	65%	91%	99%	95%	98%	95%	60%	76%	70%	61%	52%
Rövekamp	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	15%	19%	23%	44%	74%	78%	79%	65%	49%	63%	58%	54%	34%
Stephani	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	11%	11%	14%	20%	27%	36%	50%	61%	73%	78%	78%	63%	45%	29%	21%	16%
Auslastung Sonstige	22%	21%	20%	20%	19%	19%	19%	19%	21%	24%	29%	34%	43%	56%	69%	74%	78%	74%	60%	57%	47%	41%	34%

Parkhauskonzept

Annahme: Entfall des Parkhauses Mitte

- Bei der derzeitige Parknachfrage (2017) in der Bremer Innenstadt könnten die Parkhäuser Am Dom, Brill, Katharinenklosterhof und Pressehaus an 313 Tagen die Nachfrage von Kurzparkern aus dem Parkhaus Mitte aufnehmen.
- Lediglich an 52 Tagen übersteigt die Nachfrage in der Spitze die derzeit freie Kapazität in den verbleibenden Parkhäuser der Altstadt.

Bremer City: 1000 Parkplätze fallen weg

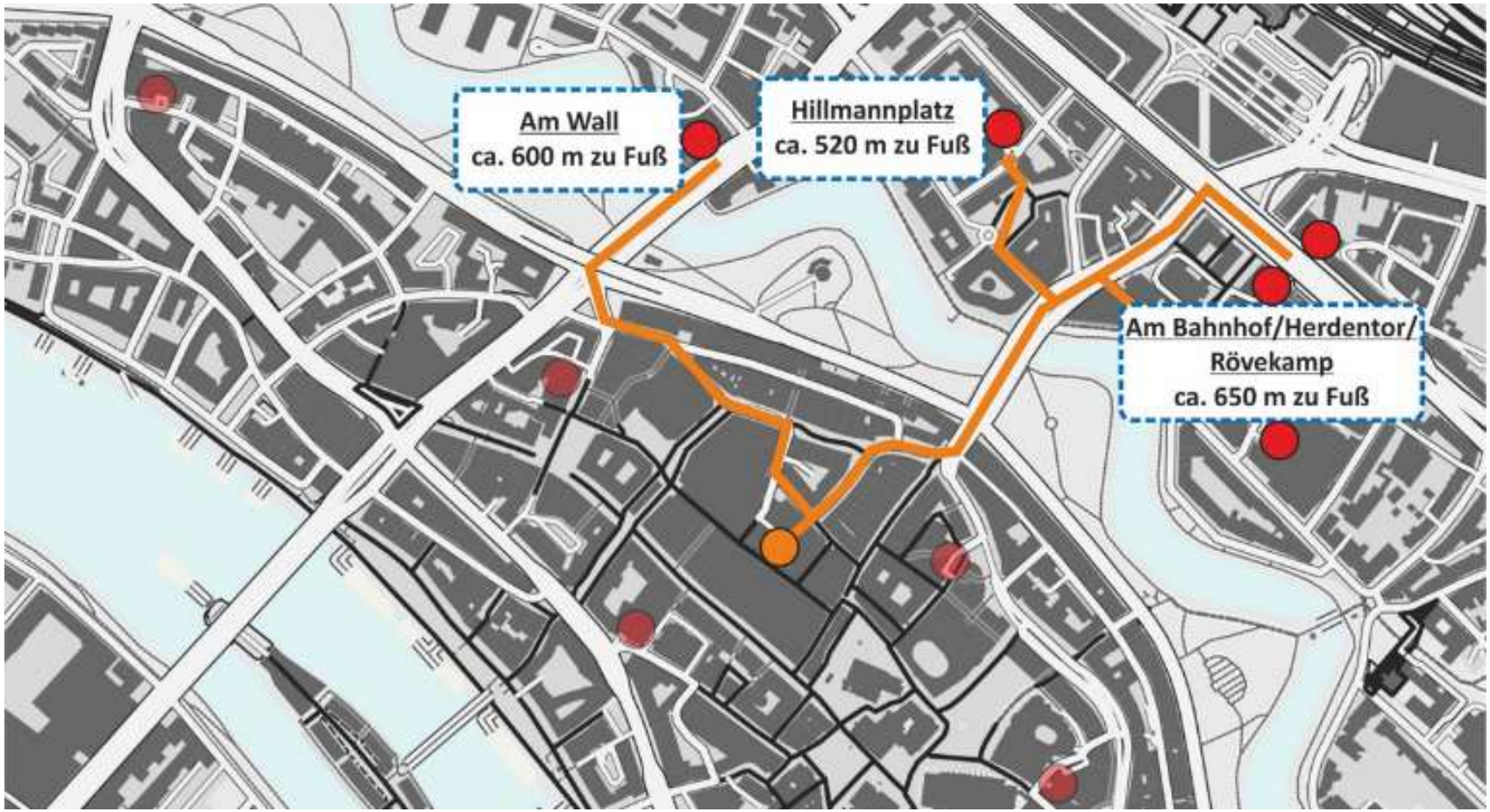
Von Lisa Boekhoff - 27.10.2017 - 10 Kommentare

Wenn das Parkhaus Mitte abgerissen wird, fehlen 1000 Stellplätze in der Bremer City. Ob sie angesichts sinkender Nachfrage ersetzt werden müssen? Dazu will die Behörde ein Parkraumkonzept erstellen.

Fehlbedarf	Anzahl der Tage (52)
Bis 100 Stellplätze	15
> 100-300 Stellplätze	11 (Fr: 26.5.; Sa: 21./28.1., 18.2., 15.4., 11./18.11.; So: 9.4. + 3 Tage in Dezember)
> 300-500 Stellplätze	12 (Sa 28.10., 29.10., Sa 25.11., 9 Tage in Dezember)
> 500-700 Stellplätze	7 (6 Tage in Dezember und 30.10.)
> 700-900 Stellplätze	7 (2./9./15./16./18./21./22.12.)

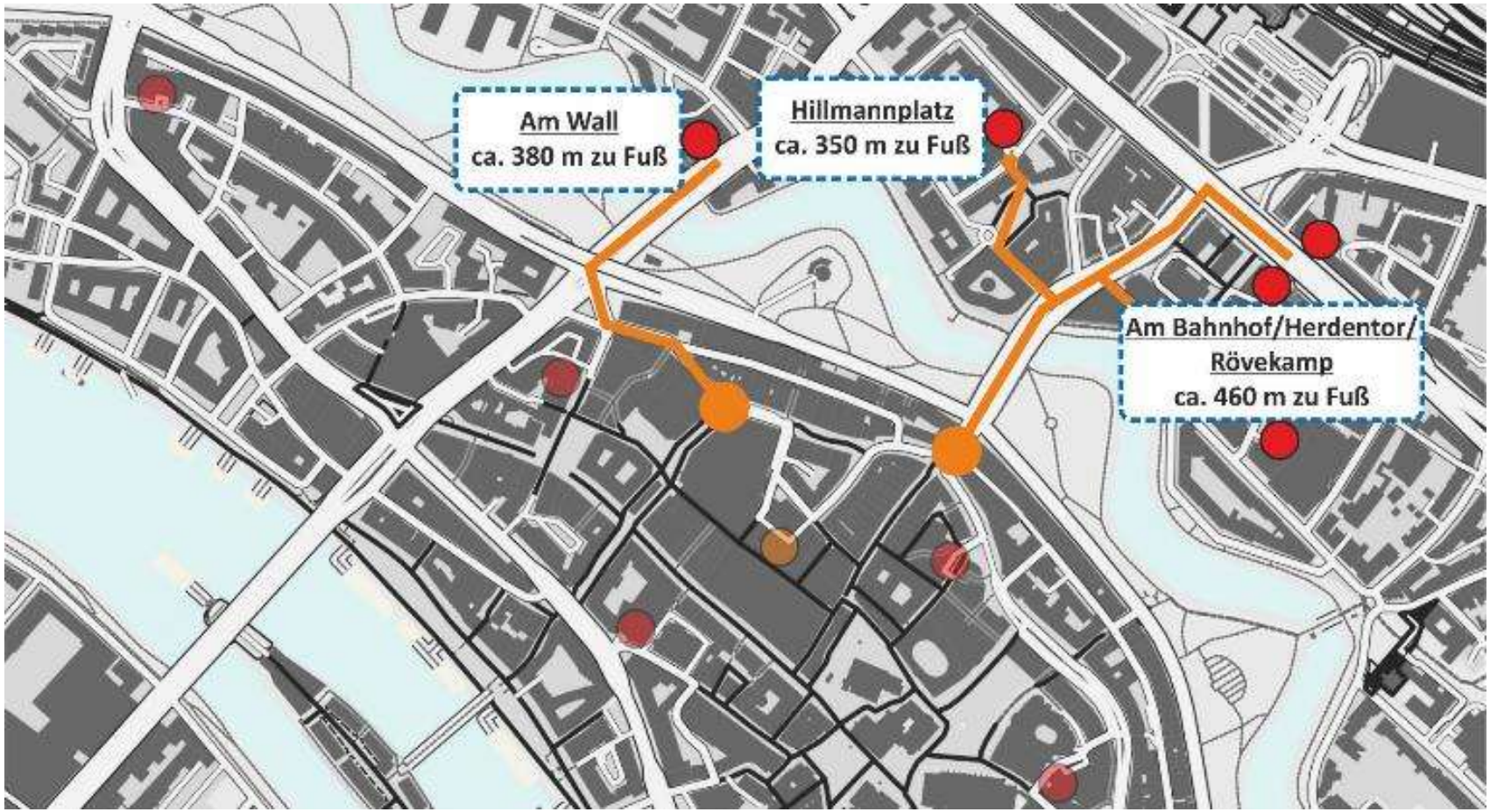
Parkhauskonzept

Fußläufige Entfernungen weiterer Parkhäuser zum Parkhaus Mitte



Parkhauskonzept

Fußläufige Entfernungen weiterer Parkhäuser zum Fußgängerbereich



Planung lebt von Umsetzung.
Ohne Umsetzung ist ein VEP nichts wert!

WIRTSCHAFT

Dieselgipfel Verbraucherschützer sind frustriert – und die Politik düpiert

Protestaktionen in Berlin: Während Politik und Autohersteller bei dem ins Innenministerium verlegten Dieselgipfel Lösungen suchen, machen Demonstranten ihrem Unmut Luft. Fotos: dpa

Wie lassen sich Dieselautos nachbessern?

Umwelt Neue Software ist billig, bringt aber bei manchen Autos nur wenig. *Von Werner Ludwig*

Ein Ergebnis des Dieselgipfels ist die Zusage der Autobauer, den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) mit Updates der Motorsoftware zu senken. Was bringt die Umrüstung – und was nicht? Die wichtigsten Fragen und Antworten.

Was macht die Motorsoftware?
Moderne Motoren werden von einer klügelten Elektronik überwacht. Sie erfassen permanent Drehzahl, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Abgasmengensetzung und viele weitere Fa... Aufgrund der Messwerte passt das ... in Echtzeit unter anderem Kraftst... Luftmenge, Einspritz- und Zündz... sowie die Abgasreinigung an die ... Situation an. So erkennt das Sys... wenn der Dieselpartikelfilter gere... den muss, was durch die Einspr... sätzlichen Kraftstoffs bewerkstel...

Was soll bei den Autos verände...
Welche Bereiche der Motorste... den Updates betroffen sind, ge... steller nicht im Detail bekannt. ... ge Rolle dürfte die Abgasrückf... len. Sie bewirkt, dass ein Teil d... rück in die Brennräume des M... wird. Das senkt die Verbrenn... tur, was wiederum eine gerin... bildung zur Folge hat. Aller... hen. Denn sie hat auch eine ... Nebenwirkung: Es entsteh...

Eine Blamage folgt der nächsten

Dieselforum Der Politik misslingt der Versuch, beim Dieselgipfel einen Wendepunkt in der Autopolitik zu inszenieren, auf spektakuläre Weise. Erst führt Greenpeace die Bundesregierung vor, dann der Verband der Autoindustrie. *Von Bärbel Krauß*

Stunden nachdem die Greenpeace-Demonstranten ihren Begrüßungsgruß über dem Haupteingang des ... aufgehängt ... museum auf der anderen Seite gelegene Behörde rein räumlich sowieso eine denkbar schlechte Location für den Dieselgipfel ist: Dass im Naturkundemuseum gleich ... der größten und schönsten ... Dieselgipfels damit schon einen Punktsieg errungen und die Abläufe in Berlin völlig durcheinandergebracht.

Man kann darü... das die erste Niederlage war, die die Organisa... auf der Berliner Regierungs-

Aber unabhängig davon ist hinter den Kulissen jede Menge Sand im Getriebe. Im Lauf des Tages wird immer deutlicher, dass die vollmundigen Ankündigungen von ... Verhältnis zwischen Autobranche und Regierung eingelöst werden. Vollends offenbar wird

Quelle: Stuttgarter-Zeitung, Wirtschaft, Ausgabe vom 03.08.2017

Quelle: ARD-Aktuell; Brennpunkt - Fahrverbote - das Urteil und die Folgen, Sendung vom 27.02.2018

Quelle: NDR; Anne Will - Das Diesel-Chaos - wer übernimmt jetzt die Verantwortung?, Sendung vom 04.03.2018

Masterplan Green City Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

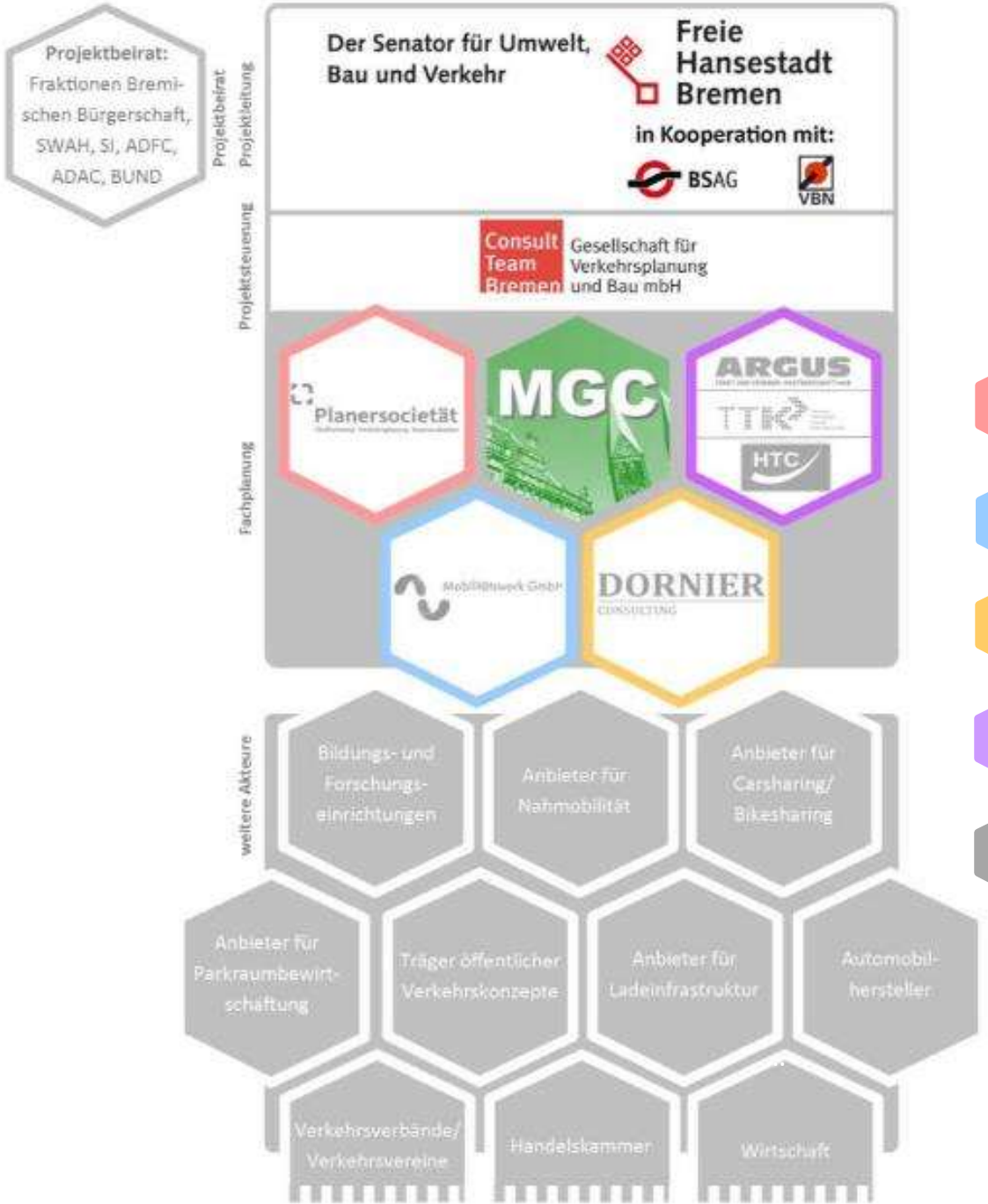
Masterplan Green City Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

Beteiligte



Handlungsfeld 1
Fuß- und Radverkehr

Handlungsfeld 2
Digitale Mobilität

Handlungsfeld 3
Autonomes Fahren

Handlungsfeld 4
Elektromobilität

weitere Akteure
Beteiligte an Workshops

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Masterplan Green City Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

Handlungsfelder

Handlungsfeld 1 Innovative Verkehrsplanung für Carsharing und den nicht-motorisierten Verkehr	**1.1** Projektentwicklung von nicht-investiven Maßnahmen im Radverkehr	**1.2** Projektentwicklung von investiven Maßnahmen im Radverkehr	**1.3** Systembetrach-tung Bikesharing	**1.4** Carsharing	**1.5** Weiterentwicklung Neubürger-beratung	**1.6** Moderne Logistikansätze
Handlungsfeld 2 Digitalisierung des Verkehrssystems / Vernetzung im ÖPNV	**2.1** Plattform-Verknüpfung	**2.2** Digitalisierung des Rad- und Fußverkehrs	**2.3** Mobility on demand	**2.4** Digitales Parkraum-management	**2.5** Nachbarschaft-liches Parkraum-management in Wohn- und Mischquartieren	
Handlungsfeld 3 Automatisiertes Fahren	**3.1** Automatisiertes Fahren im Güterverkehr	**3.2** Automatisiertes Fahren im straßen-gebundenen ÖPNV	**3.3** Automatisiertes Fahren PKW			
Handlungsfeld 4 Veränderungen durch Antriebe und Treibstoffe	**4.1** Entwicklung eines Konzepts für Ladeinfrastruktur	**4.2** Elektrobusse	**4.3** Potentiale alternativer flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe			

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Masterplan Green City Bremen

Vernetzung im Projekt

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit:

BSAG

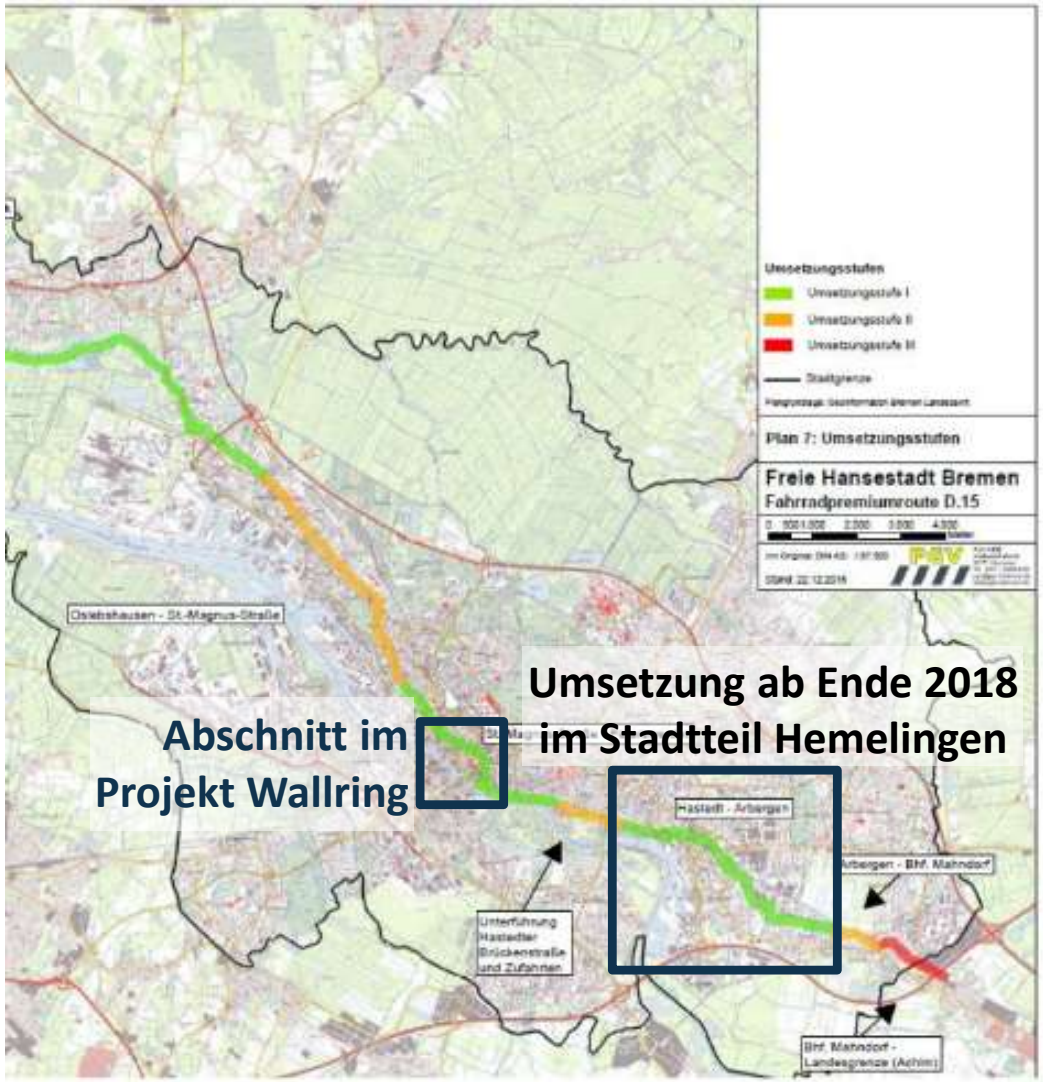
VBN

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen
in Kooperation mit: BSAG VBN

1.2.a Umsetzung der Fahrradpremiumroute D.15



Inhalt

- 43 km: Bremen-Farge – Bremer Westen – Innenstadt – Hemelingen – Mahndorf
- Umsetzung durch Verkehrsdeputation am 19.5.2018 beschlossen
- 3-Stufen-Umsetzung: 1. Stufe Stadtteil Hemelingen (ca. 10 km) Ende 2018

Umsetzungsschritte

- Bauliche Umsetzung erster Abschnitt
- Bauliche Umsetzung in der Innenstadt im Rahmen der Maßnahme *1.2.b* Radroute Wallring
- Abstimmung Routenführung im Bremer Westen sowie Bremen Nord
- Vermarktung als Maßnahme des betrieblichen bzw. schulischen Mobilitätsmanagements (Maßnahme *1.5.a*)

NO_2-Minderung

- ca. 8.500 kg/Jahr

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

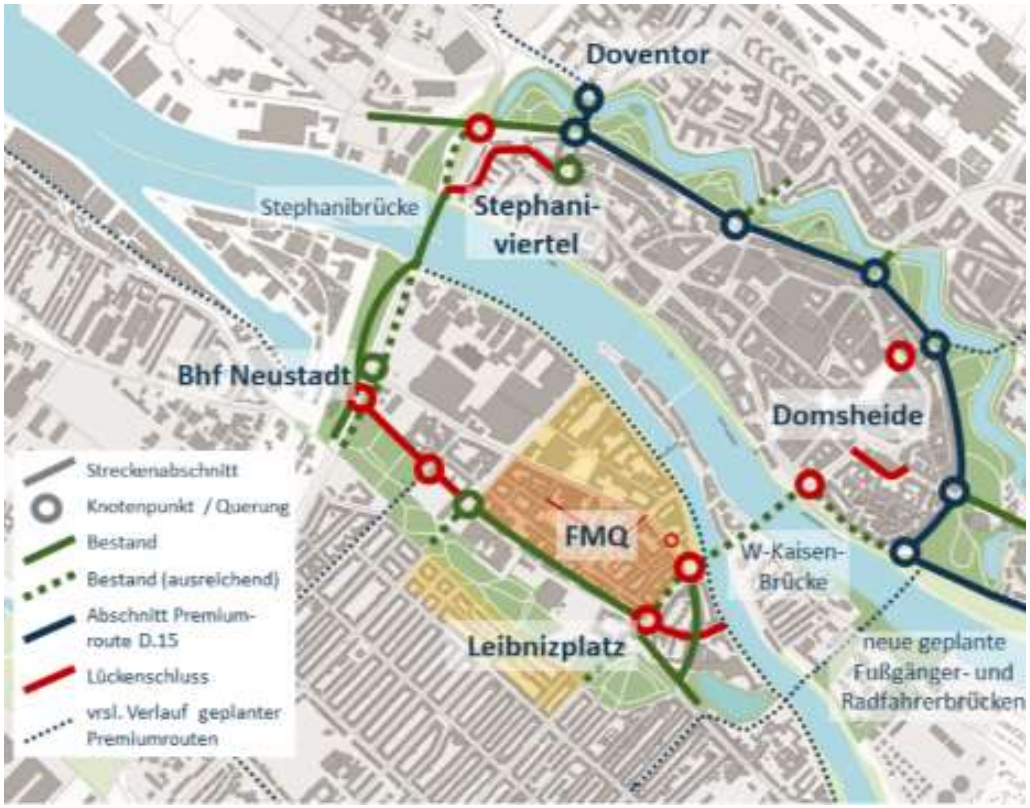
investiver Radverkehr

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

1.2.b Radroute Wallring Innenstadt



Inhalt

- Ringschluss der denkmalgeschützten Grünanlage zu Fuß sowie per Rad
- Verknüpfung mit Premiumrouten aus dem VEP
- wichtige Verteilerfunktion im Zentrum
- Erschließung der Innenstadt mit den erforderlichen Fahrradabstellanlagen
- Entzerrung heute bestehender Konflikte in der Innenstadtquerung

Umsetzungsschritte

- Projektskizze am 15.05.18 eingereicht ("Klimaschutz durch Radverkehr„)
- Konkretisierung des Förderantrags (Stufe 2)
- nach Bewilligung: Personalstelle zur Koordinierung der Projektumsetzung
- Ausführungsplanung ,stufenweise Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit

NO_2-Minderung

- ca. 2.700 kg/Jahr

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen
in Kooperation mit: BSAG VBN

1.2.e Fußgänger- und Fahrradbrücken Piepe – Stadtwerder – Altenwall

Inhalt

- Weserquerung zur durchgängigen Erschließung beider Weserufer
- komfortable Verbindung im Zuge der Premiumroute D.16
- Entlastung der konfliktbelasteten Situation auf der W.-Kaisen-Brücke
- Radroute Wallring (vgl. 1.2.b) bereitet die Einbindung in das Radverkehrsnetz vor
- Machbarkeitsstudie zur Kleinen Weserbrücke am 18.01.18 der Baudeputation vorgestellt

Umsetzungsschritte

- Machbarkeitsstudie zur Großen Weserbrücke
- Weitere erforderliche Gutachten
- Ausführungsplanung beider Brücken
- Ggf. Beantragung von Fördermitteln
- Ausschreibung und Vergabe
- Bauliche Umsetzung

NO_2-Minderung

- ca. 1.200 kg/Jahr

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen
in Kooperation mit:
BSAG
VBN

1.2.f Fußgänger- und Fahrradbrücke Hemelingen – Habenhausen

Inhalt

- Weserquerung zur fuß- und fahrradfreundlichen Anbindung der Stadtteile Hemelingen – Obervieland
- Potenziale im Pendlerverkehr und Tourismus
- Gutachten zur am 18.01.18 der Baudeputation vorgestellt: Weserbrücke parallel zur Autobahnbrücke technisch möglich
- Realisierungsrahmen 4,5 – 6 Jahre
- hohe Nutzungsqualität bzgl. der landschaftlichen Erlebbarkeit

Umsetzungsschritte

- Öffentlich-rechtliches Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung
- Ausschreibung und Vergabe
- Baudurchführung
- Entwicklung der Radverkehrsanbindung nach Hemelingen, v. a. zum Mercedes-Werk

NO_2-Minderung

- ca. 850 kg/Jahr

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

1.2.h Fahrradparkhäuser in der Innenstadt

Inhalt

- sichere und zielortnahen Fahrradabstell-möglichkeiten als wichtiges Kriterium in der Verkehrsmittelwahl pro Fahrrad
- Fahrradparkhaus Am Dom ist best practice für die Gestaltung eines komfortablen Fahrradparkhauses
- bei der Neuordnung des Angebots für den ruhenden Verkehr sollen Fahrradabstellanlagen in den Parkhäusern berücksichtigt werden

Umsetzungsschritte

- Ausbau für Marketing und Beschilderung bestehender Fahrradparkhäuser
- Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen bei Neuordnung der Parkhäuser in der City
- Vereinbarung mit der Brepark zum Fahrradparken in den EG von Parkhäusern
- Sukzessive Ausstattung der Innenstadt-Parkhäuser mit Fahrradabstellanlagen

NO_2-Minderung

- ca. 750 kg/Jahr

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Carsharing

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

1.4.b Stationsausweitung in innenstadfernen Stadtteilen

Inhalt

- Systematische Ausweitung von Carsharing-Stationen
- Mischnutzung aus Unternehmen und Privatpersonen
- Geschäftsmodell mit betrieblichen Nutzer/innen stellt wirtschaftlichen Betrieb sicher
- Ansprache weiterer Nutzer/innen für ein alternatives Mobilitätsangebot

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines stadtweiten Akteurskatasters
- systematische Ansprache relevanter Akteure
- Rahmenbedingungen festlegen (z.B. Anzahl Fahrzeuge, Stellflächen)
- vertragliche Nutzungsvereinbarungen aufsetzen
- Einrichtung der Stationen
- Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit

NO_2-Minderung

- ca. 383 kg/Jahr

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mobilitätsberatung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN

1.5.a Ausbau Neubürgerberatung zur Mobilitätsberatung

Modal-Split der Bremer Neubürgerinnen und Neubürger

	Kontrollgruppe	Zielgruppe
zu Fuss	19,06 %	23,39 %
Fahrrad	26,76 %	33,94 %
MIV Fahrer	24,92 %	17,89 %
MIV Mitfahrer	5,02 %	1,83 %
ÖV	24,25 %	22,94 %

Kontrollgruppe = Neubürger vor Beratung;
Zielgruppe = Neubürger nach Beratung

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Inhalt

- Evaluation der Pilotphase (2014-2016) zur Neubürgerberatung kommt zum positiven Ergebnis
- Beratungsausbau mit Fokus auf Pendler/innen
- Mobilitätsberatung für „alle“ Bremer/innen
- Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, z.B. Familien, Jugendliche, Menschen mit Migrationsgeschichte
- Pilotprojekt GEWOBA in Koop. mit SUBV

Umsetzungsschritte

- Neubesetzung der Stelle im Ref. 50 SUBV
- Weiterentwicklung der Mobilitätsberatung
- Erweiterung der Beratung für Pendler/innen Etablierung einer Beratung auch für innerstädtisch Umziehende
- Zielgruppenfokussierung
- Pilotprojekt zur Beratung von Mieter/innen

NO_2-Minderung

- ca. 9.000 kg/Jahr

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

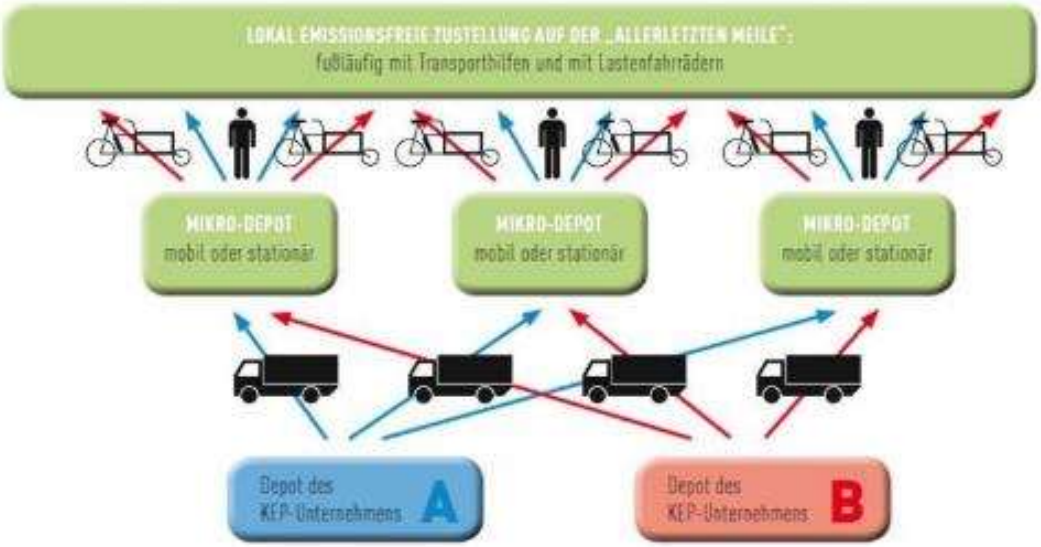
Moderne Logistik

1.6.b Umweltladepunkt 4.0

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

in Kooperation mit: BSAG VBN



Inhalt

- Mikro-Hubs als zentrale Warendepots für die weitere Feinverteilung
- Zustellung auf „allerletzter“ Meile mit dem Lastenrad oder zu Fuß
- anbieterübergreifende Nutzung (KEP-Dienste) für wirksame Bündelungseffekt
- mobile oder stationäre Mikro-Depots denkbar

Umsetzungsschritte

- Ansprache der KEP-Dienste
- Workshop mit beteiligten Akteure zur Klärung der Rahmenbedingungen (z.B. Quartiere, Infrastruktur)
- Umsetzung und Evaluation

NO_2-Minderung

- ca. 43 kg/Jahr

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Nachhaltige Mobilität

Beispiele aus Bremen

…die nicht nur in Bremen funktionieren

Nachhaltige Mobilität

bei der Konzeption neuer Innenstadtquartiere

…Mobilitätskonzept Neues Hulsberg-Viertel - Umnutzung auf Teilflächen des Klinikums Bremen-Mitte,

planerische Regulierung der oberirdischen Flächen für Pkw

Neues Hulsberg Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen zulässig ist

Quartiersgaragen

Quartiersgarage (QP) oberirdisch

A offener Nutzerkreis

B Beschränkter Nutzerkreis

Neues Hulsberg-Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen zulässig ist

Quartiersgaragen

Quartiersgarage oberirdisch

A offener Nutzerkreis

B Beschränkter Nutzerkreis

Tiefgarage als Quartiersgarage

Neues Hulsberg Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen zulässig ist

Quartiersgaragen

Option Neubau Baufeld P
Optionsfläche 1

Quartiersgarage oberirdisch

A offener Nutzerkreis

B Beschränkter Nutzerkreis

Tiefgarage als Quartiersgarage

Optionsflächen

Neues Hulsberg Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen zulässig ist

Quartiersgaragen

Rückfallebene

Quartiersgarage oberirdisch

A offener Nutzerkreis

B Beschränkter Nutzerkreis

Tiefgarage als Quartiersgarage

Option

Rückfallebene 1
Aufstockung Parkhaus

Rückfallebene 2
Tiefgarage
Theaterplatz

Neues Hulsberg Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen <u>nicht</u> zulässig ist

Abstellen von Fahrzeugen generell unzulässig

Neues Hulsberg Viertel

Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen <u>nicht</u> oder nur sehr eingeschränkt zulässig ist

Abstellen von Fahrzeugen generell unzulässig

Abstellen von Fahrzeugen nur auf den gesondert (CS,BP) ausgewiesenen Flächen zulässig

Neues Hulsberg Viertel

Stellplatzverteilung

Stellplatzbedarf für das NHV
inkl. Ärztehaus
725 Stpl.
(incl. 20 Stpl. für Carsharing):

138 Stpl. im Parkhaus
587 Stpl. in Quartiers-garagen

Parkhaus
138 Stpl. NHV

(750 Stpl. KBM
50 Stpl. Ärztehaus
50 Stpl. NHV)

Quartiersparken

TG Baufelder B2, F
125 Stpl.

Quartiersgarage
Baufeld M2 mit Aufzügen
180 Stpl.

Quartiersgarage Baufeld O
282 Stpl.

Quartiersgaragen gesamt
587 Stpl.

Neues Hulsberg Viertel

Stellplatzverteilung

Stellplatzbedarf für das NHV

725 Stpl.
(davon 20 für Carsharing):

138 Stpl. im Parkhaus
587 Stpl. in Quartiers-garagen

Ärztehaus + Parkhaus
138 Stpl. zusätzlich für NHV
(750 Stpl. KBM
50 Stpl. Ärztehaus
50 Stpl. NHV)

Quartiersparken

TG Baufelder B2, F
125 Stpl. NHV

Quartiersgarage
Baufeld M2 mit Aufzügen
180 Stpl. NHV

Quartiersgarage Baufeld O
282 Stpl. NHV

Rückfallebene:
260 – 300 Stellplätze

Aufstockung Parkhaus
100 Stpl.

Tiefgarage (2 Etagen)
160 - 200 Stpl.

Neues Hulsberg Viertel

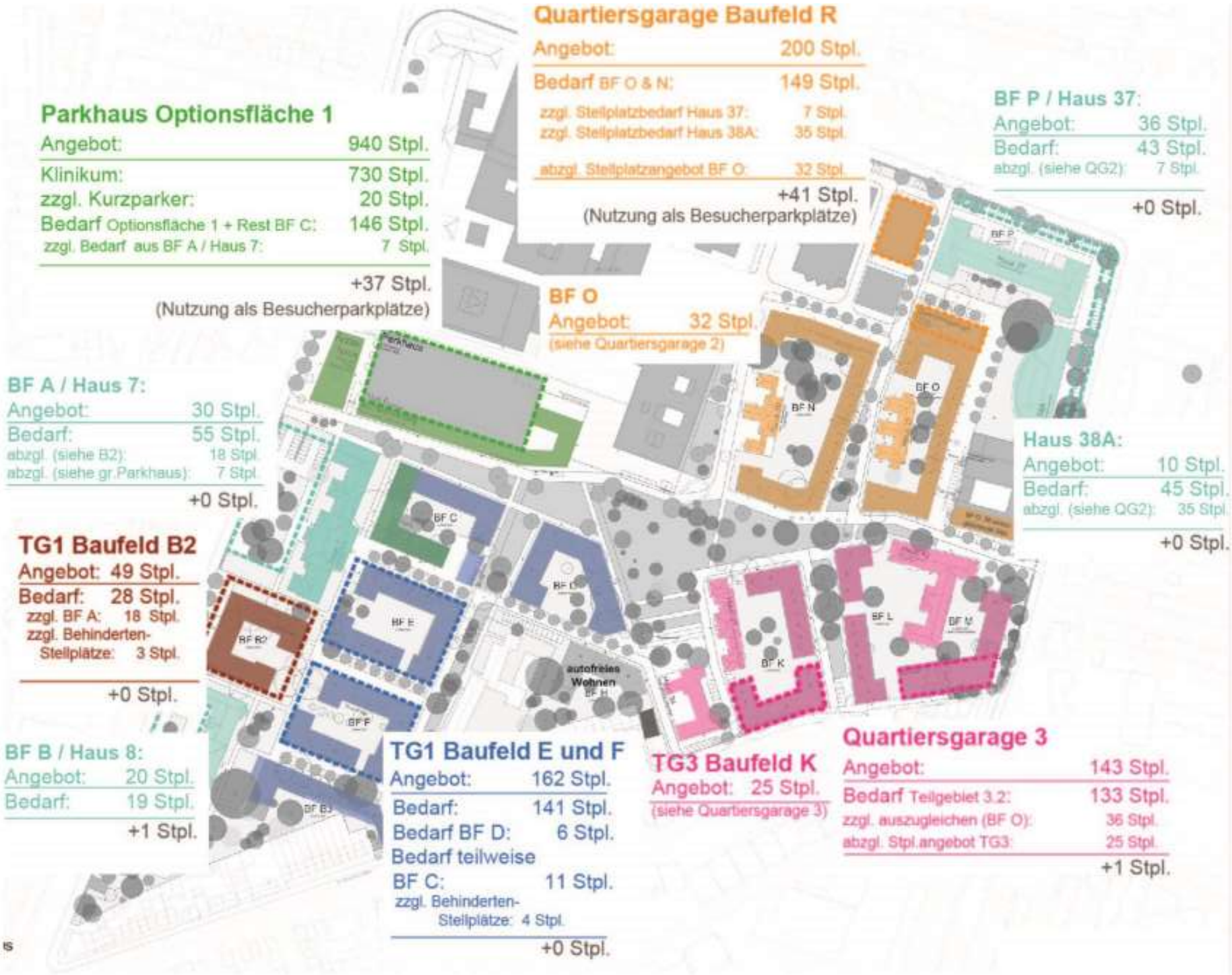
Stellplätze
Rückfallebene
(Tiefgarage)

„Kleine Lösung“
ca. 50 P./Etage

Neues Hulsberg Viertel

Stellplätze
Rückfallebene
(Tiefgarage)

„Große Lösung“
80 - 100 P./Etage


Quartiersgarage Baufeld R
Angebot: 200 Stpl.
Bedarf BF O & N: 149 Stpl.
zzgl. Stellplatzbedarf Haus 37: 7 Stpl.
zzgl. Stellplatzbedarf Haus 38A: 35 Stpl.
abzgl. Stellplatzangebot BF O: 32 Stpl.
+41 Stpl.
(Nutzung als Besucherparkplätze)
Parkhaus Optionsfläche 1
Angebot: 940 Stpl.
Klinikum: 730 Stpl.
zzgl. Kurzparker: 20 Stpl.
Bedarf Optionsfläche 1 + Rest BF C: 146 Stpl.
zzgl. Bedarf aus BF A / Haus 7: 7 Stpl.
+37 Stpl.
(Nutzung als Besucherparkplätze)
BF P / Haus 37:
Angebot: 36 Stpl.
Bedarf: 43 Stpl.
abzgl. (siehe QG2): 7 Stpl.
+0 Stpl.
BF O
Angebot: 32 Stpl.
(siehe Quartiersgarage 2)
BF A / Haus 7:
Angebot: 30 Stpl.
Bedarf: 55 Stpl.
abzgl. (siehe B2): 18 Stpl.
abzgl. (siehe gr.Parkhaus): 7 Stpl.
+0 Stpl.
Haus 38A:
Angebot: 10 Stpl.
Bedarf: 45 Stpl.
abzgl. (siehe QG2): 35 Stpl.
+0 Stpl.
TG1 Baufeld B2
Angebot: 49 Stpl.
Bedarf: 28 Stpl.
zzgl. BF A: 18 Stpl.
zzgl. Behinderten-Stellplätze: 3 Stpl.
+0 Stpl.
BF B / Haus 8:
Angebot: 20 Stpl.
Bedarf: 19 Stpl.
+1 Stpl.
TG1 Baufeld E und F
Angebot: 162 Stpl.
Bedarf: 141 Stpl.
Bedarf BF D: 6 Stpl.
Bedarf teilweise BF C: 11 Stpl.
zzgl. Behinderten-Stellplätze: 4 Stpl.
+0 Stpl.
TG3 Baufeld K
Angebot: 25 Stpl.
(siehe Quartiersgarage 3)
Quartiersgarage 3
Angebot: 143 Stpl.
Bedarf Teilgebiet 3.2: 133 Stpl.
zzgl. auszugleichen (BF O): 36 Stpl.
abzgl. Stpl.angebot TG3: 25 Stpl.
+1 Stpl.
autofreies Wohnen
BF P
BF O
BF N
BF C
BF D
BF E
BF B2
BF F
BF B3
BF K
BF L
BF M

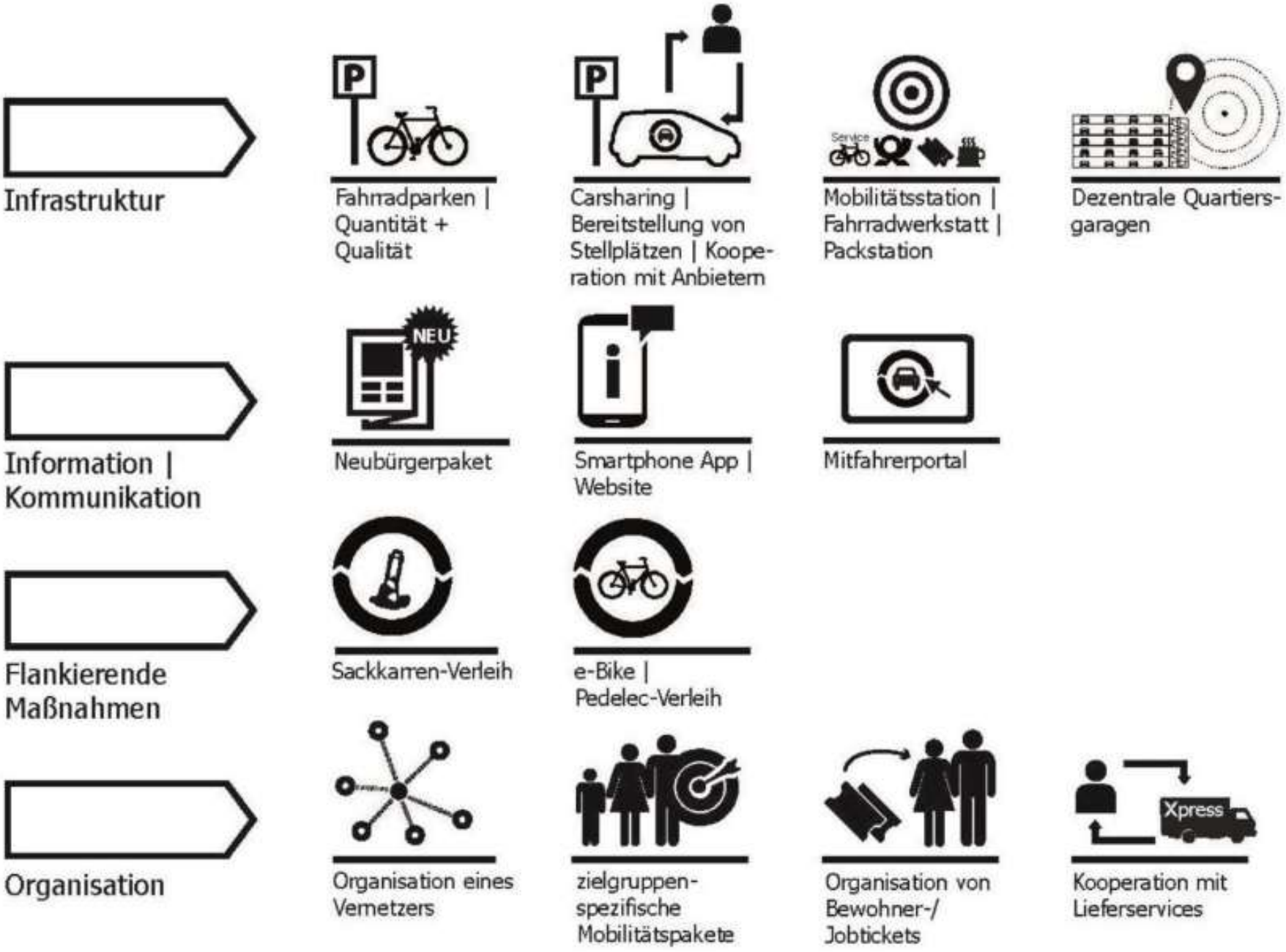


Abbildung 16: Maßnahmenbeispiele zur Stellplatzreduzierung

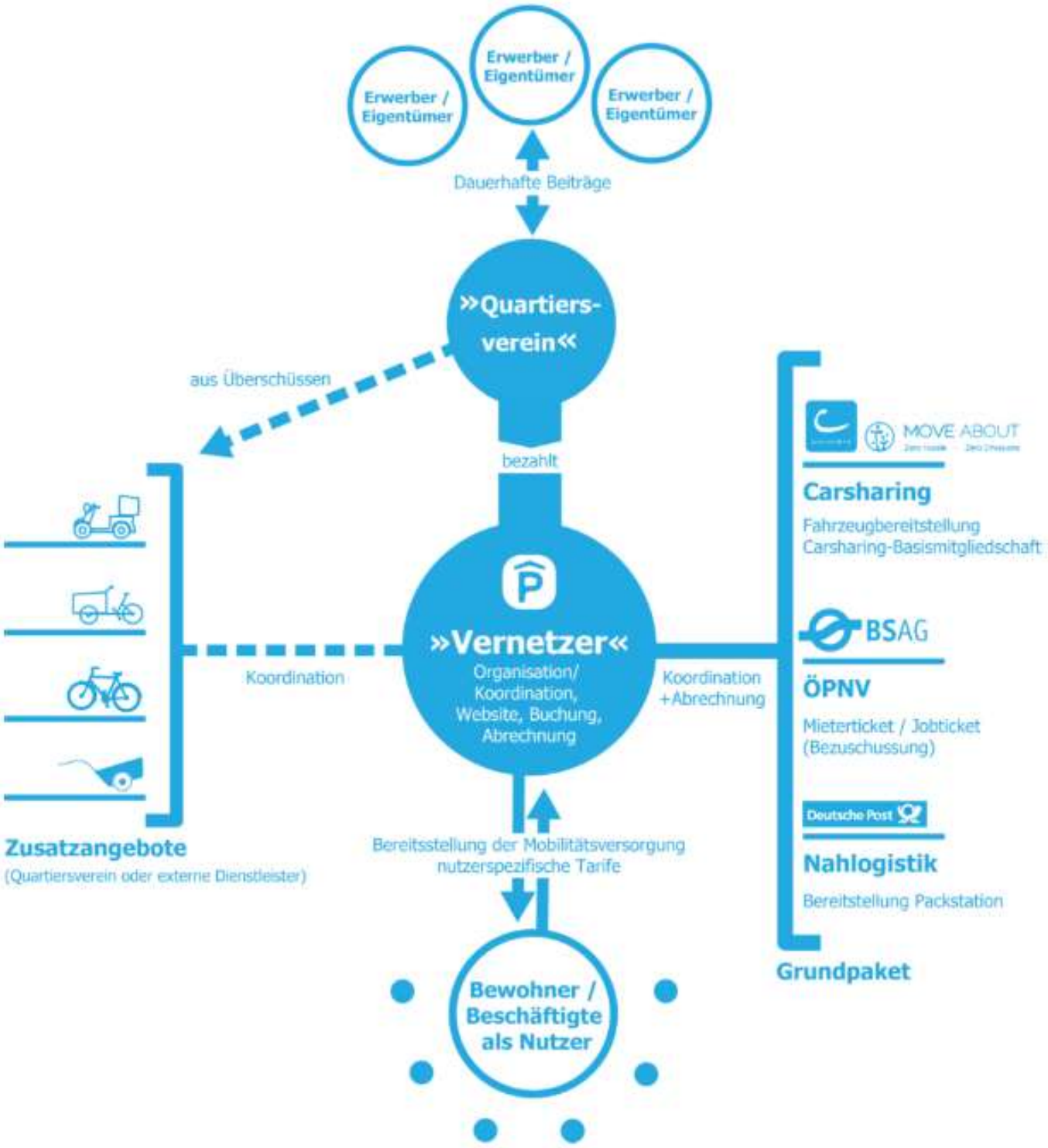


Abbildung 19: Organisationsstruktur

Nachhaltige Mobilität

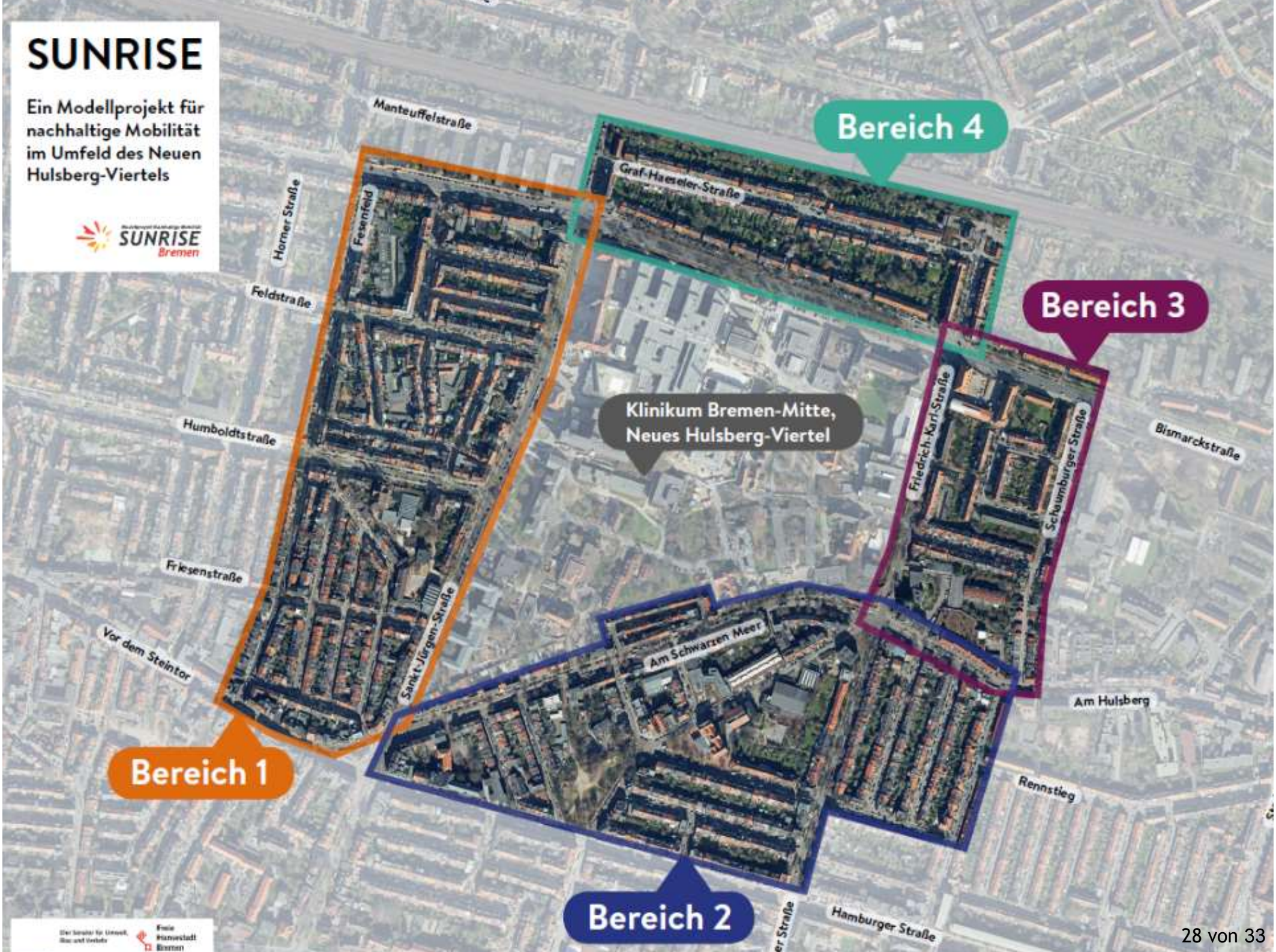
in benachbarten Quartieren von Pkw-reduzierten Quartieren – zur Vermeidung von Negativwirkungen an den Rändern

…EU-Projekt SUNRISE Bremen

…entwickeln und erproben von innovativen Mobilitätslösungen auf Quartiersebene

Fokus im Bremer Teilprojekt: Straßenzüge rund um das Neue Hulsberg-Quartier und Klinikum Bremen-Mitte

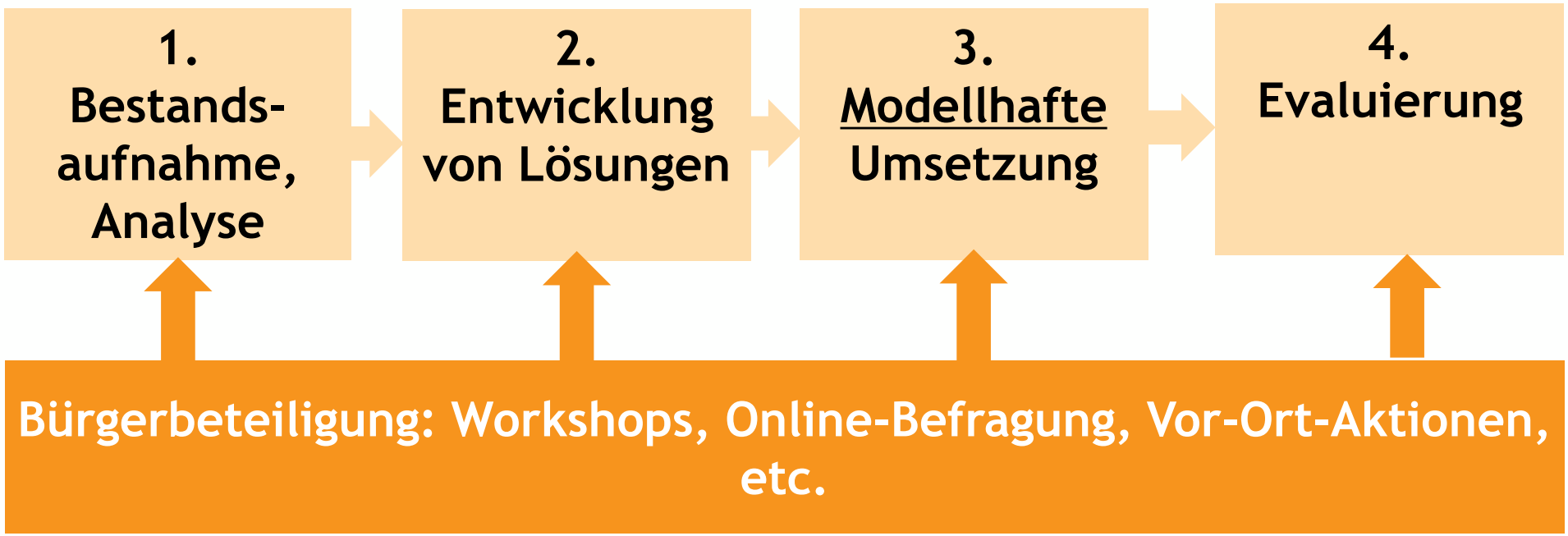
This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 723365


SUNRISE
Ein Modellprojekt für nachhaltige Mobilität im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels
SUNRISE Bremen
Bereich 4
Bereich 3
Bereich 1
Bereich 2
Klinikum Bremen-Mitte, Neues Hulsberg-Viertel
Manteuffelstraße
Graf-Haeseler-Straße
Horner Straße
Fesenfeld
Feldstraße
Humboldtstraße
Friesenstraße
Vor dem Steintor
Sankt-Jürgen-Straße
Friedrich-Karl-Straße
Schaumburger Straße
Bismarckstraße
Am Schwarzen Meer
Am Hulsberg
Rennstieg
Hamburger Straße

Ziel: Städte entwickeln und erproben innovative Mobilitätslösungen auf Quartiersebene

- Entwicklung und Erprobung nachhaltiger und innovativer Mobilitätslösungen auf Quartiersebene
- Erprobung einer umfangreiche Bürgerbeteiligung in allen Projektphasen
- Umsetzung in ausgewählten Modellquartieren der sechs SUNRISE-Städte
- Umsetzung in Bremen: Umgebung des Neuen Hulsberg-Viertels/Klinikum Bremen-Mitte
- Forschungsaspekt: Evaluation von Ergebnissen und Prozessen, Entwicklung von Handlungsempfehlungen

SUNRISE umfasst vier Arbeitspakete – alle beinhalten Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 723365

Wesentliche Herausforderungen

- Gewachsenes, urbanes Wohn- und Mischquartier, mit einem extrem hoch belasteten Straßenraum
- Hohe Anzahl der parkenden Autos kann nicht konfliktfrei aufgenommen werden; vielfach illegales (toleriertes) Parken behindert andere Verkehrsteilnehmer
- Sicherheitsrisiken durch das Blockieren von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen
- Hohe Zahl von Auswärtigen (Mitarbeiter und Besucher des benachbarten Klinikum, Besucher des nahen Ausgehviertels etc.)
- Neue Anforderungen durch den Teilersatzneubau des Klinikum Bremen-Mitte und die Entstehung des „Neuen Hulsberg-Viertels“ mit etwa 2500 neuen Bewohnerinnen und Bewohnern

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 723365

Impressionen: Überlasteter Straßenraum in der Umgebung des Neuen Hulsberg-Viertels und Klinikum Bremen-Mitte

Umfangreiche Bürgerbeteiligung

u.a. Straßengespräche zum direkten Austausch mit Bürgern

Berichterstattung in den Medien

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Straßengespräche zur Verkehrssituation im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels

MITTE

Bürgermeinung ist gefragt

STADTTEIL-KURIER

ZEITUNG FÜR MITTE · ÖSTLICHE VORSTADT · HASTEDT

Großes Interesse an Mobilität

Straßengespräche gestartet

Wie läuft es am Hulsberg?

STADTTEIL-KURIER

Was Menschen bewegt

Weser Kurier, Stadtteil-Kurier Mitte, 05.04.2018

Bürgerdialog im Freien

Straßengespräche zum Verkehr beim Neuen Hulsberg-Viertel

VON MONIKA FELSING

Östliche Vorstadt. Es muss nicht immer ein Stau sein: Im europäischen Projekt „Sunrise" wird der Bürgerdialog jetzt auf der Straße geführt. An zwei Straßenecken, um genau zu sein: Die ersten beiden Gelegenheiten zum Austausch über die „Entwicklung und Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen für die Umgebung des Neuen Hulsberg-Viertels" gibt es am Dienstag, 10. April, an der Ecke St.-Jürgen-Straße und Fehrfeldstraße im Fesenfeld und tags darauf, Mittwoch, 11. April, an der Ecke Brunsmyplatz und Hoyaer Straße im Peterswerder. Von 15 bis 18 Uhr warten das Projektteam der Verkehrsbehörde an seinem Stand darauf, sich mit Bürgerinnen und Bürgern über „die Verkehrssituation und den Straßenraum" auszutauschen.

Es sollen „Straßengespräche" im doppelten Sinne werden, heißt es in der Ankündigung. „Gespräche auf der Straße und über die Straße." Schwerpunktmäßig gehe es darum, herauszufinden, welche Probleme sich aus Sicht der Betroffenen durch die bestehende Nutzung der Straßenräume ergeben. „Alle relevanten Themen, zum Beispiel das Parken von Autos, Fahrrad- und Fußverkehr, Barrierefreiheit, Sicherheit im Straßenverkehr oder gesicherte Rettungswege sowie die Benennung konkreter Problempunkte sind von Interesse. Die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger werden gesammelt und im Rahmen der Bestandsaufnahme ausgewertet. Sie dienen so als Basis für die Entwicklung von Lösungskonzepten."

Das Projekt steht für eine intensive Bürgerbeteiligung, „die über die gesamte Projektlaufzeit durch verschiedenste Veranstaltungsformate und Aktionen ermöglicht werden soll". Bürgerinnen und Bürger seien herzlich eingeladen, einen der Stände zu besuchen oder an der Online-Umfrage teilzunehmen. Näheres im Internet auf www.sunrise-bremen.de. Auf der Website werden die Meinungen, Kommentare und Vorschläge veröffentlicht.

Nachhaltige Mobilität

in bestehenden Quartieren

…Car-Sharing-Aktionsplan Bremen

…mobil.punkte und mobil.pünktchen

…Landes-Car-Sharing-Gesetz

Mehr Barrierefreiheit

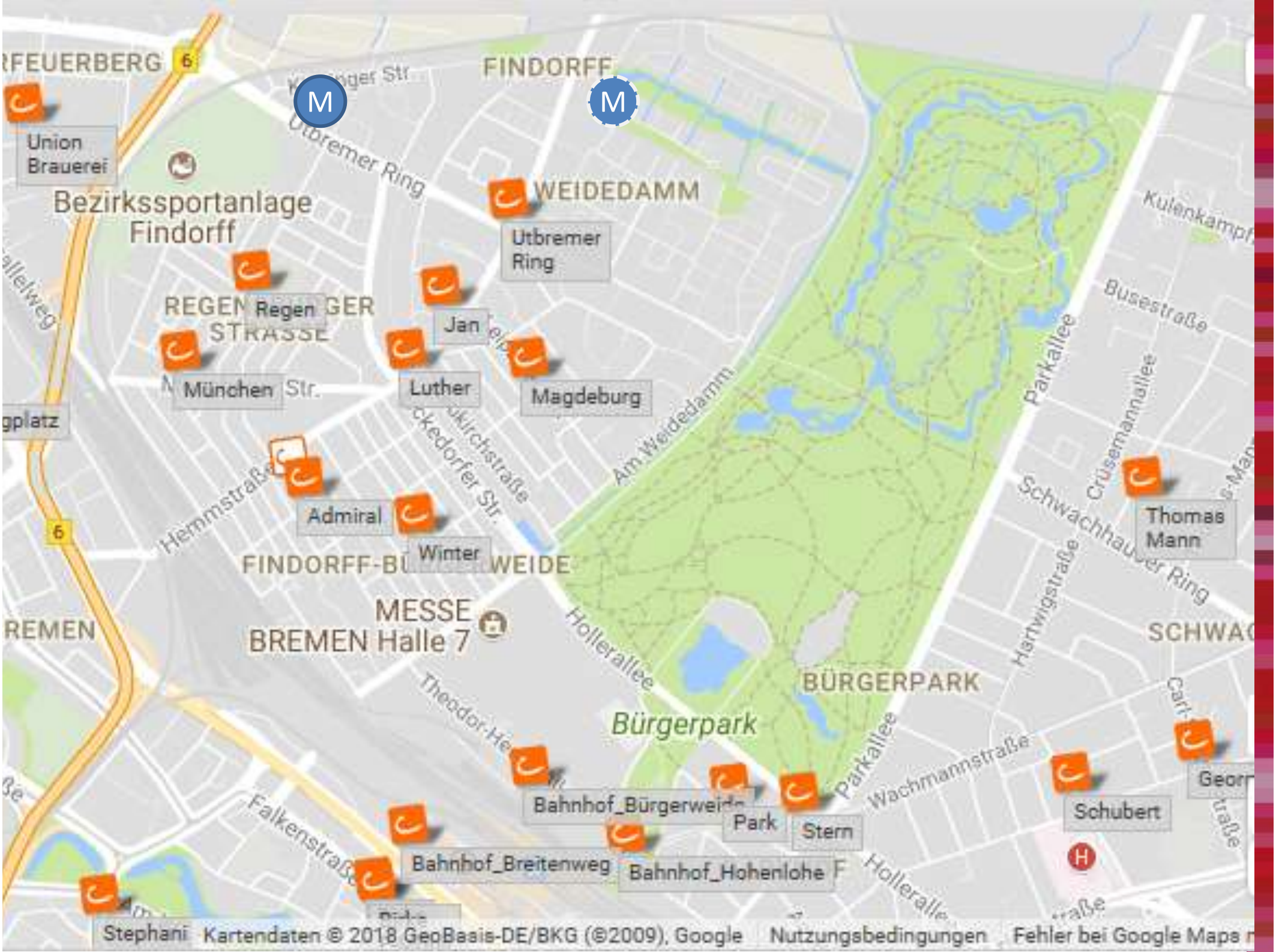
Mehr Sicherheit in Einmündungen

Weniger private Pkw

Weniger Parksuchverkehr

VEP Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität

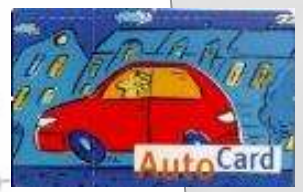
Nr.	Maßnahme	Beschreibung
H.4	mehr Car-Sharing	Das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen (mobil.punkt) wird ausgebaut und auf die Stadtteile am Stadtrand ausgeweitet.
H.5	Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften	Straßengemeinschaften haben die Möglichkeit, Car-Sharing in der Nachbarschaft zu organisieren. Die Fahrzeuge werden einer bestimmten Gruppe zur Verfügung gestellt. Die Infrastruktur wird von einem Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, die Nutzung in der Gruppe geregelt.
H.6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	Car-Sharing-Fahrzeuge bekommen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reserviert. Damit ist es mit dem Leihauto leichter, einen Parkplatz zu finden.


FINDORFF
Union Brauerei
Bezirkssportanlage Findorff
Utbremer Ring
WEIDEDAMM
Utbremer Ring
Regen
Jan
Luther
Magdeburg
München
Admiral
Winter
Hemmstraße
Am Weidedamm
Parkallee
Busestraße
Crüsemannallee
Thomas Mann
Schwachhauser Ring
Hartwigstraße
MESSE BREMEN Halle 7
Hollerallee
BÜRGERPARK
Bürgerpark
Theodor-Heuss-Allee
Wachmannstraße
Bahnhof_Bürgerweide
Park
Stern
Schubert
Falkenstraße
Bahnhof_Breitenweg
Bahnhof_Hohenlohe
Stephani
Kartendaten © 2018 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google
Nutzungsbedingungen
Fehler bei Google Maps

Car-Sharing Aktions-Plan Bremen (2009)

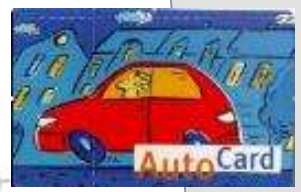
Ziel 2020:

- mindestens 20.000 NutzerInnen
- ersetzen > 6.000 PKW



Carsharing Bremen (Stand 2018)

- 14.000+ NutzerInnen
- 102 Stationen
- 344 Carsharing Fahrzeuge

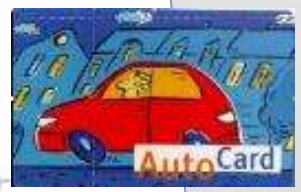


Carsharing Bremen (Stand 2018)

Jedes Carsharing-Auto in Bremen ersetzt

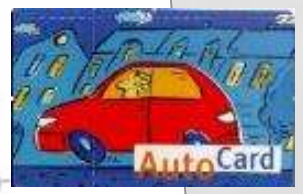
16 PKW

(Durchschnitt Gesamtstadt)



Carsharing Bremen (Stand 2018)

- 5.000+ PKW ersetzt
- gleiche Entlastung durch Parkgaragen würde Investition von 100 Mio € erfordern

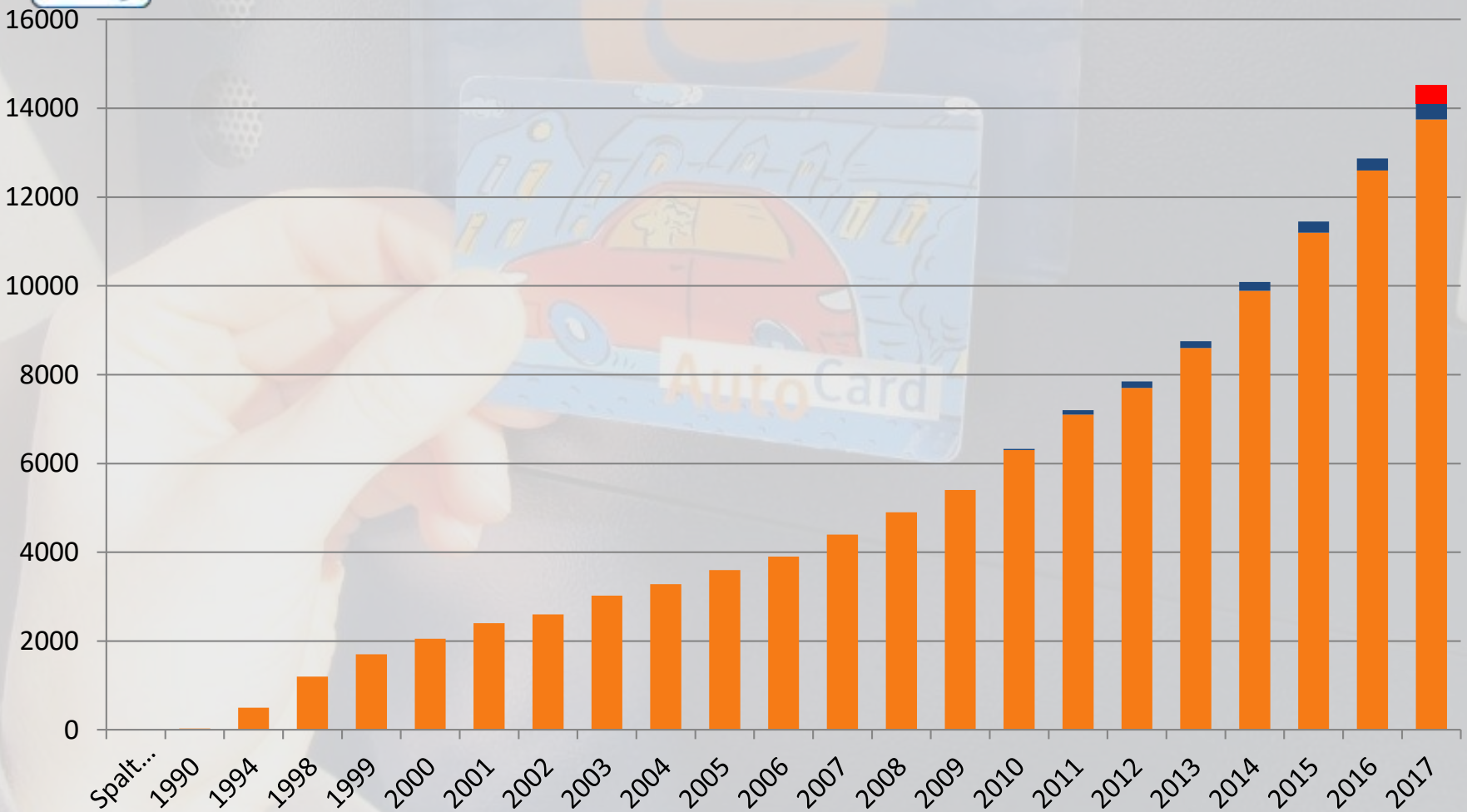


Carsharing in Bremen

1 Station (Hbf.) / ~ 3 Fzge / ~ 430 NutzerInnen

9 Stationen / ~ 15 Fzge / ~ 300 NutzerInnen

92 Stationen/ ~300 Fzge / ~ 14.000 NutzerInnen



12/2017

Nachhaltige Mobilität

bei Neubauvorhaben

…Mobilitätsmanagement als Baustein des Stellplatzortsgesetzes

Mobilitätsmanagement als Baustein des Stellplatzortsgesetzes

Seit 2013:

Herstellung notwendiger Stellplätze

or

Ablösesumme bezahlen

or

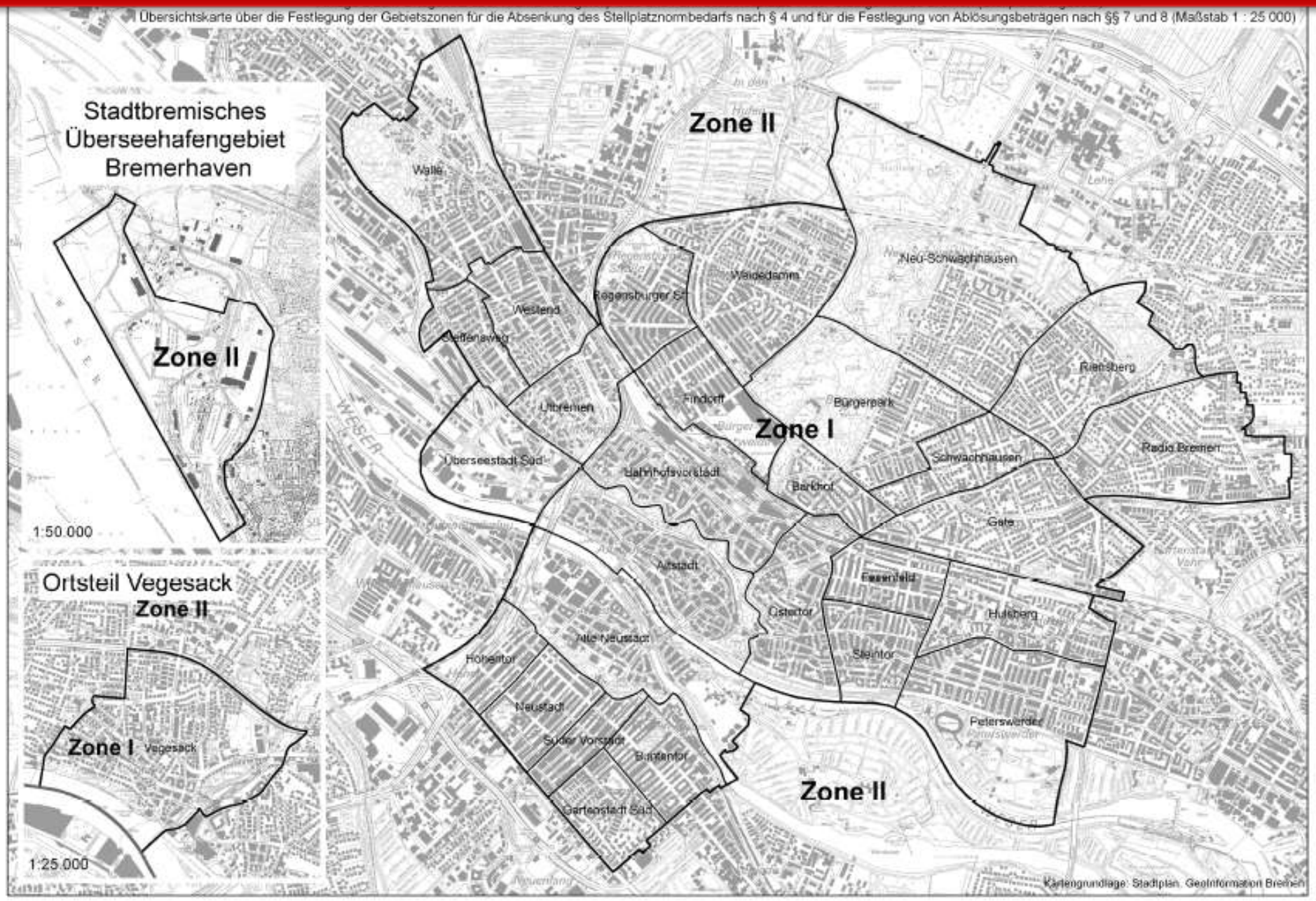
Mobilitätsmanagement (§9 StellplOG)

- Einrichtung einer CS-Station
- ÖV-Tickets
- CS-Mitgliedschaft

= Stundung der Ablösesumme

Foto Copyright: pb+ Ingenieurgruppe AG

Anwendungsbeispiel vom Mobilitätskonzept zur Stellplatzablöse



ge Personenkraftwagen auszugehen. Einstellplätze für Lastkraftwagen und Autobusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucherverkehr zusätzlich nachzuweisen. Sind nach Satz 2 Autobusstellplätze nachzuweisen, werden diese bis zu einem Drittel des Stellplatznormbedarfs auf die Zahl der notwendigen Stellplätze angerech-

Anwendungsbeispiel vom Mobilitätskonzept zur Stellplatzablöse

10 WE mit jeweils 65 m²

=

10

20

Es können hergestellt werden:

2

20

Es müssen: 8 SP abgelöst werden oder 8x3,500 € =

28,000 € für Mobilitätskonzept

ge Personenkraftwagen auszugehen. Einstellplätze für Lastkraftwagen und Autobusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucherverkehr zusätzlich nachzuweisen. Sind nach Satz 2 Autobusstellplätze nachzuweisen, werden diese bis zu einem Drittel des Stellplatznormbedarfs auf die Zahl der notwendigen Stellplätze angerech-

Integration in Neubauvorhaben – Viele Optionen!

Flexible Lösungen

4 Stellplätze für Car-Sharing…

-oder- Car-Sharing-Mitgliedschaften

-und/oder- Mietertickets für den ÖV

Integration in Neubauvorhaben – Viele Optionen!

Viele Vorteile!

Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner

Zusätzliches Kauf-/Mietargument

Geringere Baukosten =Beitrag zum kostengünstigen Wohnen

Geringeres wirtschaftliches Risiko für Car-Sharing Anbieter

Erinnern Sie sich an das Beispiel?:
=Baukostenersparniss von 120,000-360,000 €

Nachhaltige Mobilität

in vorhandenen Großsiedlungen

…Neue Vahr – Vahr vernünftig

GEWOBA mit Bremer Straßenbahn AG

CarSharing-Angebot

als Alternative zum privaten Pkw

Vahr vernünftig – fahr E-Mobil.
Mietstation für Elektro-Autos, Pedelecs,
Lasten- und Familien-Pedelecs sowie Fahrräder.
Vahr vernünftig – fahr E-Mobil.
Vahr-vernünftig.de
Vahr-vernünftig.de

Nachhaltige Mobilität

in der Vernetzung von neuen und bestehenden Quartieren

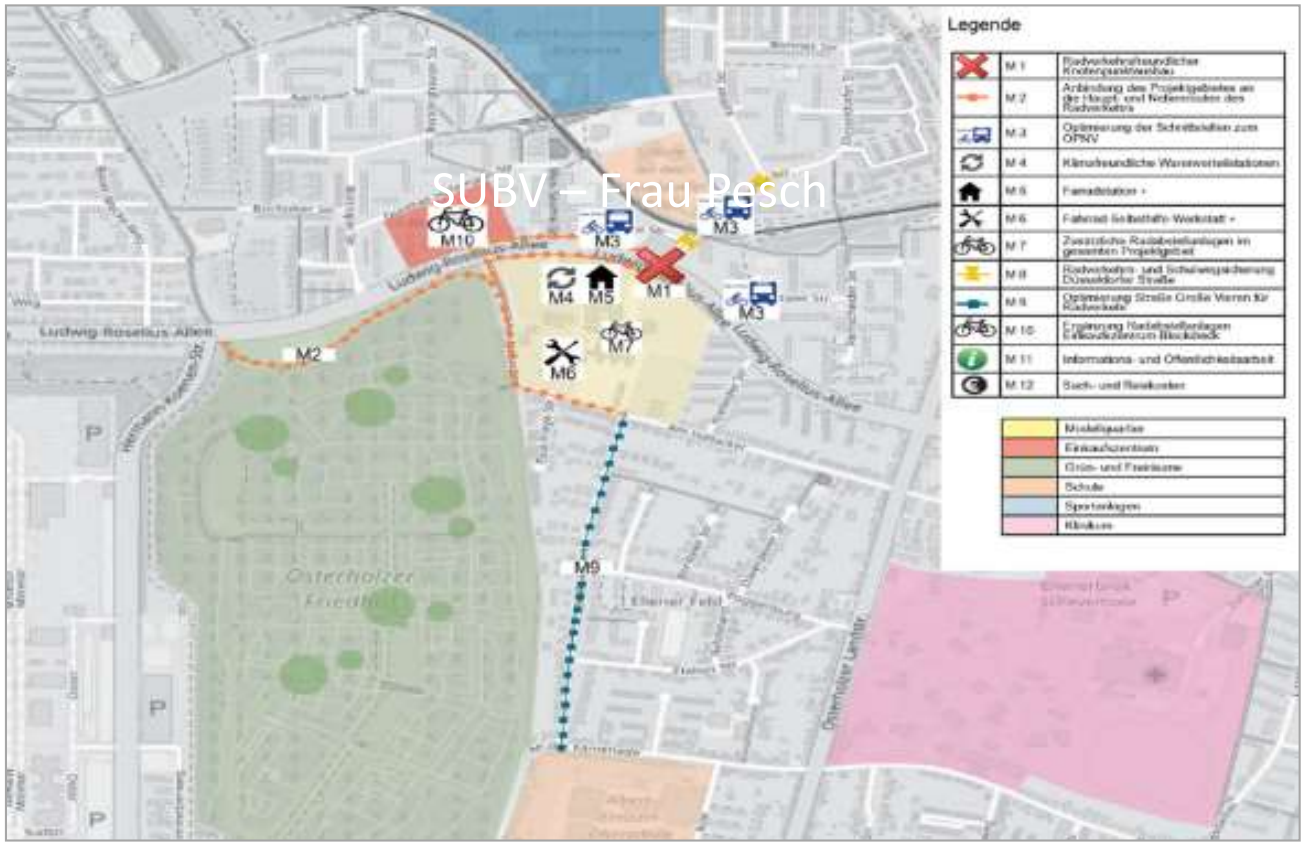
…Fahrradquartier Ellener Hof
in Kooperation mit Bremer Heimstiftung

Direkte Radrouten
Paketservice
Lastenradverleih
Alternativen zur Pkw-Nutzung

Bremen erneut im Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr vertreten!

Modellvorhaben: 03KBR0057 A – Verbundprojekt NKI: Aufbau einer nachhaltigen Radverkehrsinfrastruktur im sozial-ökologischen Stiftungsdorf Ellener Hof und um zu in Bremen

Kurz: Fahrradquartier Ellener Hof



Freie Hansestadt Bremen

Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

Der Weg hin zur Förderung

Bundeswettbewerb – Klimaschutz durch Radverkehr - Modellhafte **investive** Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

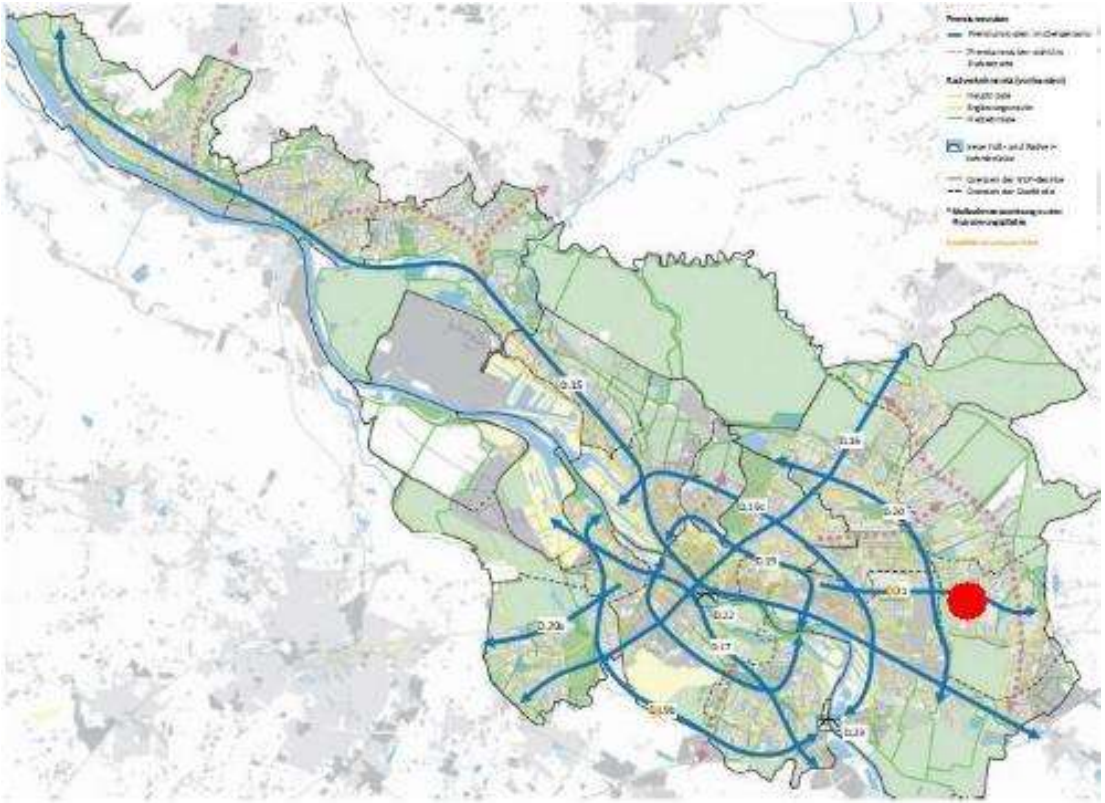
- Gegenstand der Förderung: **Radverkehrsfreundliche (Neu)Gestaltung des Straßen- und Siedlungsraumes**, **Errichtung zusätzlicher Radverkehrseinrichtungen und Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen** -> **dauerhaften Aufwertung der Situation für den Radverkehr in einem klar definierten, abgegrenzten Gebiet**
- Ziele: Minderung Treibhausgase, Umsetzung Klimaschutz, umfassend und integriert geplante Maßnahmen, Beseitigung von Hemmnissen für den Radverkehr, Kosteneffizienz & Multiplizierbarkeit, Sichtbarkeit & Übertragbarkeit

Wer wird wie gefördert?

- **2,5 Mio. € Investition für das Fahrradquartier und den Stadtteil Osterholz**
- Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
  Kosten der Gesamtmaßnahmen: **818.423 €** (1/3 des Projektvolumens)
  Förderquote: 90 %
  Förderhöhe: 736.581 € + 81.842 € Eigenmittel
- Bremer Heimstiftung
  Kosten der Gesamtmaßnahme: **1.676.114 €** (2/3 des Projektvolumens)
  Förderquote: 70 %
  Förderhöhe: 1.173.280 € + 502.834 € Eigenmittel
- Gesamtkosten: 2.494.537 €, Gesamtfördersumme: 1.909.861 €
- Investive Mittel, keine Planungskosten, diese sind Eigenmittel und kommen hinzu (ca. 15 bis 20 % der Investition= 375.000 bis 500.000 €)
- Umsetzung **in 2 ½ Jahren bis Januar 2021**

Wo soll der Radverkehr gefördert werden?

- Im und um das sozial-ökologische Stiftungsdorf Ellener Hof in Bremen-Osterholz - Ellener Feld / Blockdiek
- Ehemalige Fläche des Vereins Ellener Hof
- 2015: Übereignung der ca. 10 ha großen Fläche an die BHS
- BHS entwickelt hier in Kooperation mit der Stadt ein sozial-ökologisches Quartier, das in den nächsten 5 Jahren umgesetzt wird

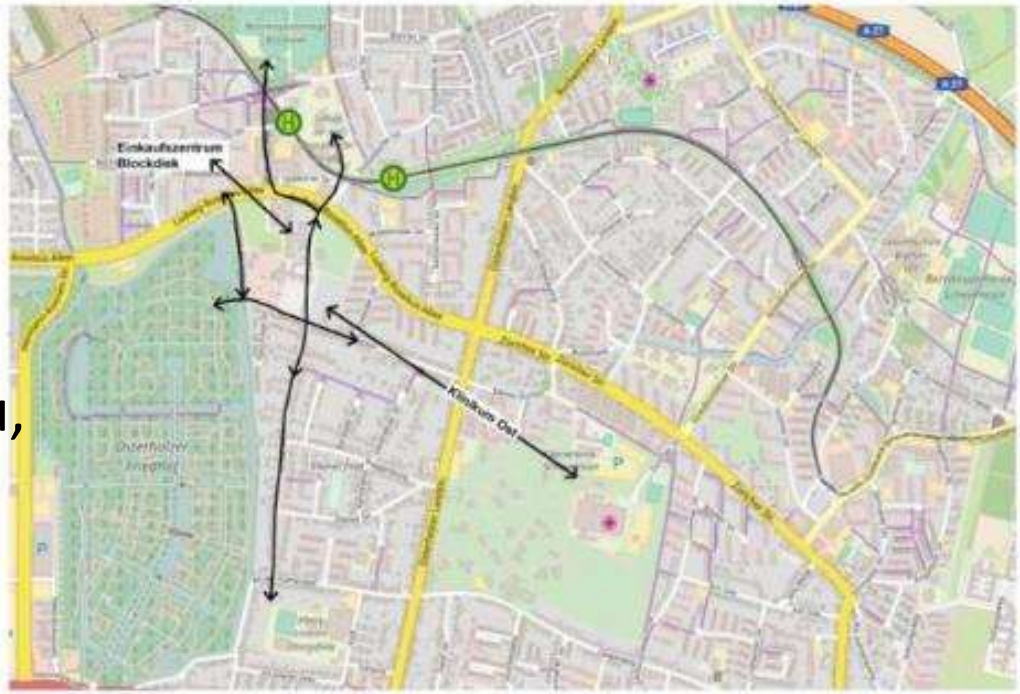


Freie Hansestadt Bremen

Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

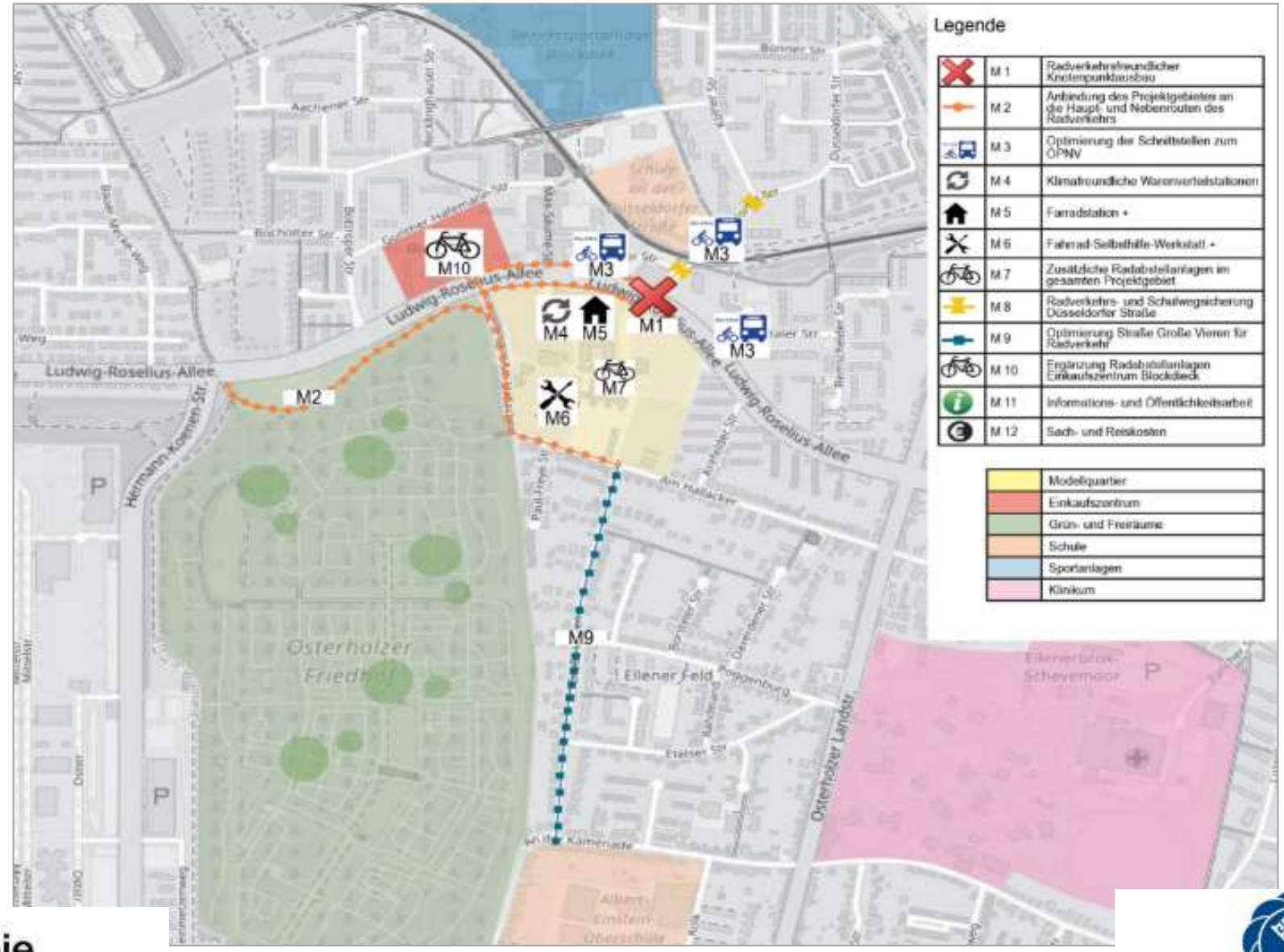
Wo soll der Radverkehr gefördert werden ?

- Sozial-ökologische Stiftungsdorf Ellener Hof: Hier entsteht ein vitales Quartier mit ca. 500 Wohnungen in integrierter Lage mit sozialer Infrastruktur, kulturellen, sozialen und Bildungsangeboten – getragen von unterschiedlichen Akteuren / Institutionen / Einrichtungen
- Einbindung in die Umgebung
- Ziele: Reduzierung Ressourcenverbrauch, Maßnahmen für Klimaschutz und –anpassung (u.a. Mobilitätskonzept, Holzbau, Energieversorgung, Dachbegrünung, differenziertes Freiraumsystem usw.), aber auch gelebte Vielfalt, Miteinander von Generationen und Kulturen



Sozial-ökologisches Stiftungsdorf Ellener Hof

Welche Bausteine werden wo durch wen umgesetzt?



Freie Hansestadt Bremen

Bundeswettbewerb: Klimaschutz durch Radverkehr
Fahrradquartier Ellener Hof

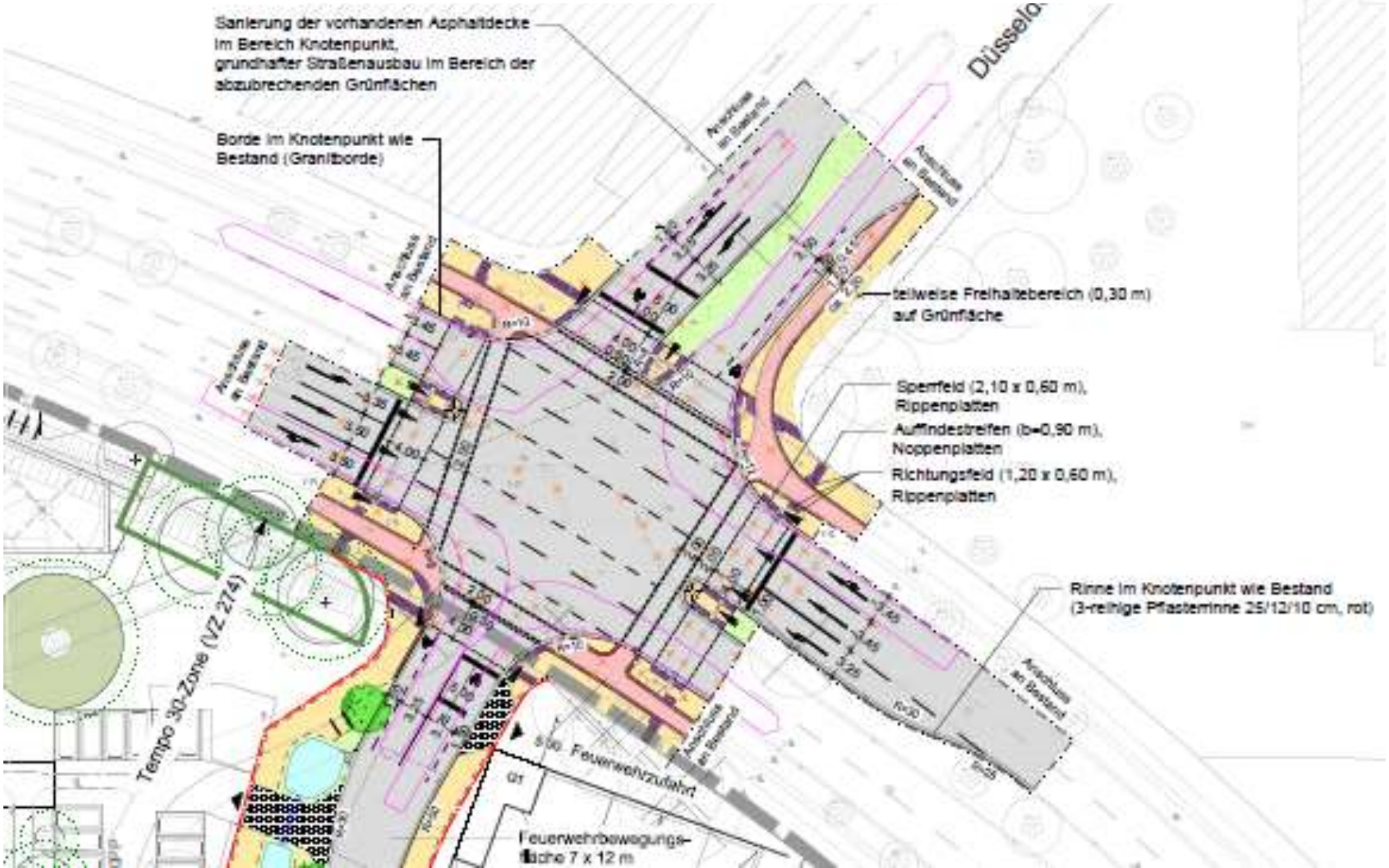
Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

Welche Bausteine werden wo und durch wen umgesetzt?

Maßnahmen, blau = BHS, weiß = SUBV
Radverkehrsfreundliche Gestaltung des Knotenpunktes Erschließungsstraße/Ludwig-Roselius-Allee/Düsseldorfer Straße
„Klimafreundliche Warenverteilstation“ – von vier auf zwei Räder
Bau und Einrichtung einer Fahrradstation einschließlich Fahrradverleih, Pedelec-Lade- und Warenverteilstation
Bau und Einrichtung einer Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt mit Warenverteil- und Pedelec-Ladestation
Einrichtung von Radabstellanlagen im Projektgebiet
Durchlässigkeit des Projektgebietes und Anbindung an die Premium-, Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs
Optimierung der Schnittstellen zum ÖPNV
Radverkehrs- und Schulwegsicherung Düsseldorfer Straße
Optimierung der Straße Große Vieren für ein erhöhtes Rad- und Fußverkehrsaufkommen
Stärkung der Einkaufswege mit dem Fahrrad – Qualitative und quantitative Ergänzungen der Radabstellanlagen am Einkaufszentrum Blockdiek
Projektbegleitende Informations- und Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam von SUBV und BHS

BHS: Radverkehrsfreundliche Gestaltung des Knotenpunktes Erschließungsstraße/Ludwig-Roselius-Allee/Düsseldorfer Straße

Stand: Vorlage für Trägerbeteiligung, Juli 2018



BHS: „Klimafreundliche Warenverteilstation“ – von vier auf zwei Räder

- Umverteilung von Waren am Quartierseingang - zentrale Anlieferung, individuelle Abholung bzw. individuelle Lieferung per Rad
- Verleih von Elektro-(Lasten-) Fahrrädern
- Standort u.a. am Quartierseingang
- Inklusives Betreibersystem in Koop mit Förderwerk/bras

BHS: Bau und Einrichtung einer Fahrradstation einschließlich Fahrradverleih, Pedelec-Lade- und Warenverteilstation

- Fahrradverleih mit unterschiedlichen Fahrradmodellen, u.a. auch Spezialfahrräder (Drei-, Rollstuhlräder, Tandems usw.)
- Wettergeschützte Abstellplätze – auch für großformatige - Fahrräder
- Pedelec-Ladestation mit selbsterzeugter Solarenergie vom Dach des Hauses
- Schließfächer für Bekleidung, Helme usw.

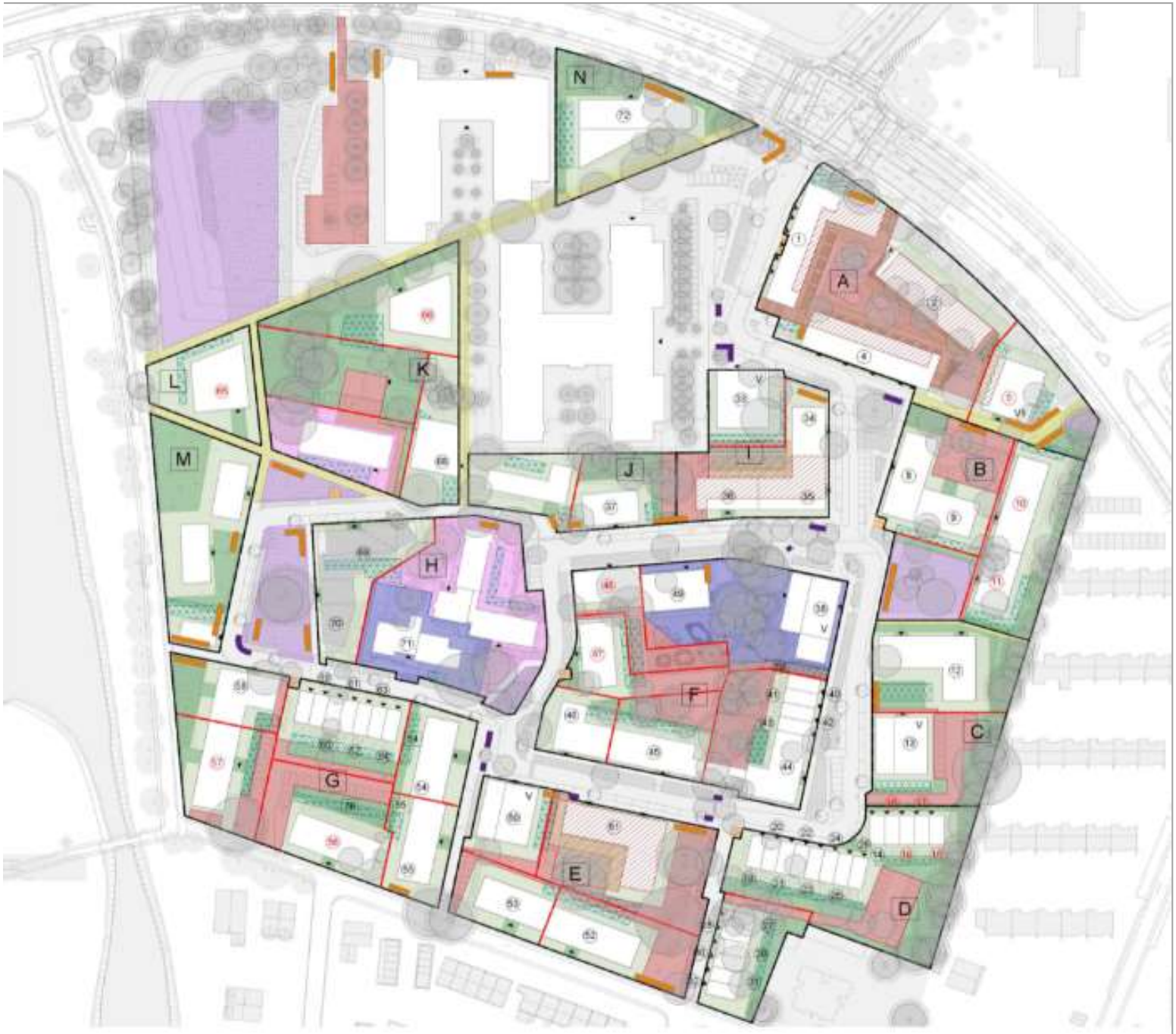
Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

BHS: Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt mit Warenverteil- und Pedelec-Ladestation

Das 1850 errichtete „Bruderhaus"

- Selbsthilfe-Fahrradreparatur-werkstatt, ggf. mit Unterstützung (in Koop mit Bundesmodellvorhaben Klimaschutz durch Alltags-handeln)
- Materialerwerb
- Betrieb durch BHS in Koop mit Integrationsbetrieb (Bras)
- Solarenergie zur Aufladung von Pedelecs

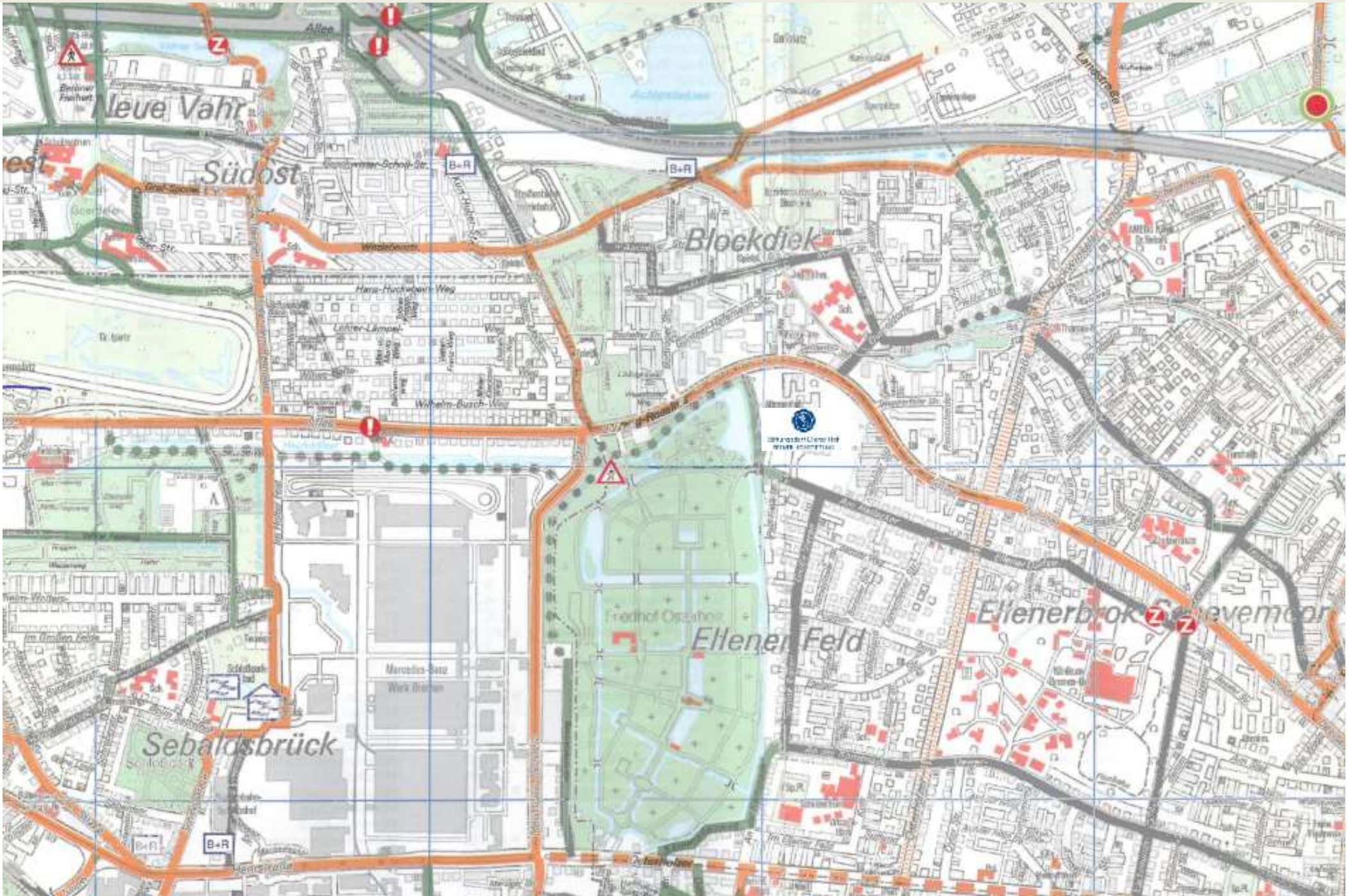
BHS: Einrichtung von Radabstellanlagen im Stiftungsdorf Ellener Hof



- Errichtung von 300 zusätzlichen Radabstell-anlagen im Stiftungsdorf
- Tw. überdacht
- Tw. auch für großformatige Räder geeignet

Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

Übersicht – Wo sind wir hier in Osterholz?



Stadt: Durchlässigkeit des Projektgebietes und Anbindung an die Premium-, Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs

- Mängel an Radwegen/ -routen, z. B. durch Belagwechsel, Absperrgitter, Bordsteine, fehlende Querungen usw.
- Netzlücken schließen
- Gesicherte und barrierefreie Querungsmöglich-keiten schaffen
- Beschilderungen

z.B. Aufwertung der Verlängerung des abseits der Straße geführten Radweges parallel zur L.-R.-Allee

Stadt: Optimierung der Schnittstelle zu Bus und Straßenbahn

- Optimierung rund um Straßenbahn-und Bushaltestellen (Barrierefreiheit, Beleuchtung, seitliche Absicherungen, Radien, Fahrradbügel …)
- Optimierung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit, Aufweitung Mündungs-bereiche, Pflasterungen, Wegweiser usw.)

Freie Hansestadt Bremen

Stadt: Radverkehrs- und Schulwegsicherung in der Düsseldorfer Straße

- Sicherung und Optimierung der Düsseldorfer Straße zw. Knotenpunkt und Grundschule (u.a. Absenken von Bordsteinen, Umpflasterungen, Führungsunterstützung Radverkehr usw.)
- Radverkehrsfreundliche Gestaltung
- Schulwegsicherung /Öffentlich-keitsarbeit

Stadt: Optimierung der Straße Große Vieren für ein erhöhtes Rad- und Fußverkehrsaufkommen

- Die Straße soll entsprechend ihrer zentralen Funktion künftig dem (Fuß- und) Radverkehr besser gerecht und entsprechend gestaltet werden.
- Planungen – u.a. gemeinsam mit Beirat/Ortsamt - erforderlich. Prüfung u.a., mit welchen baulichen Maßnahmen eine Aufwertung der Gestaltung erfolgen kann (z.B. Markierungen, Pflanzbeete, Ordnungsmaßnahmen)

Stadt: Stärkung der Einkaufswege mit dem Fahrrad – Qualitative und quantitative Ergänzungen der Radabstellanlagen im Einkaufszentrum Blockdiek

- 50 neue Fahrradabstellplätze mit einheitlicher Gestaltung und gutem Komfort einschließlich des Ersatzes vorhandener Anlagen
- In Kooperation mit dem Einkaufszentrum (Centermanagement)

Freie Hansestadt Bremen

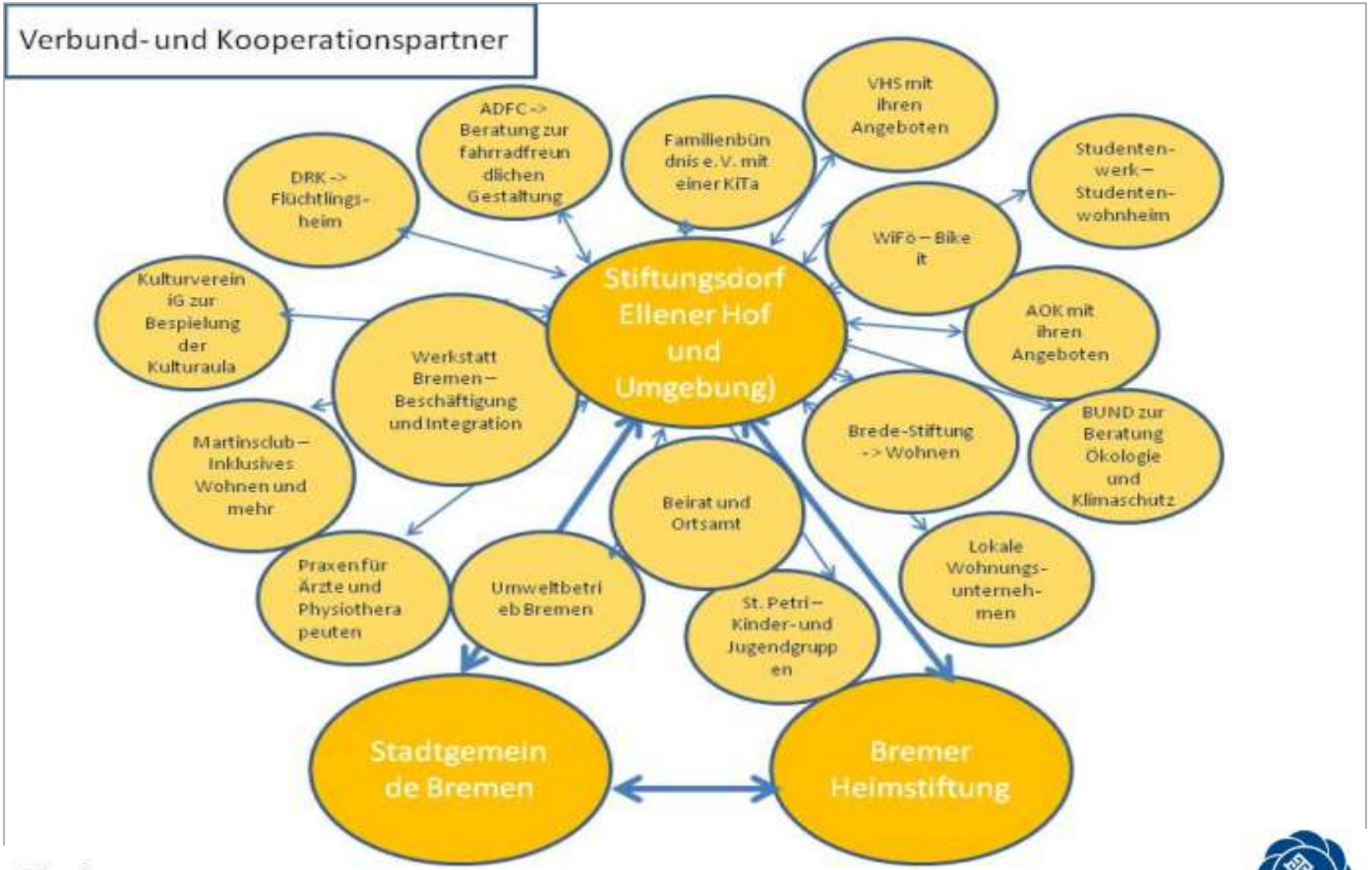
Bundeswettbewerb: Klimaschutz durch Radverkehr
Fahrradquartier Ellener Hof

Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

Stadt & BHS: Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit

- Gemeinsame Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, bundesweite Fachartikel, Eröffnungsfeier, Besuchstermine usw.
- Das BUND-Projekt „Klimaschutz im Alltag“ will die „Software“ entwickeln und erproben, „Klimaschutz durch Radverkehr“ soll die „Hardware“ mit fördern.

Ein Verbund- und Kooperationsprojekt für den Bremer Osten – Gemeinsam mehr für den Radverkehr!



Freie Hansestadt Bremen

Stiftungsdorf Ellener Hof
BREMER HEIMSTIFTUNG

Nachhaltige Mobilität

in bestehenden Quartieren

…Fahrradmodellquartier Neustadt in Kooperation mit Hochschule Bremen

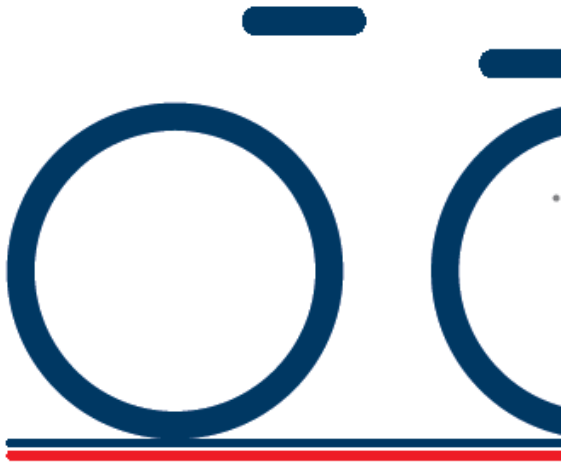
Herstellung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in einem Quartier (Abstellen, Fahren und Service)

Abbau von Barrieren (Querungshilfen) und Nutzungshemmnissen (Straßenbelag)

FAHRRADMODELL
QUARTIER
ALTE NEUSTADT BREMEN

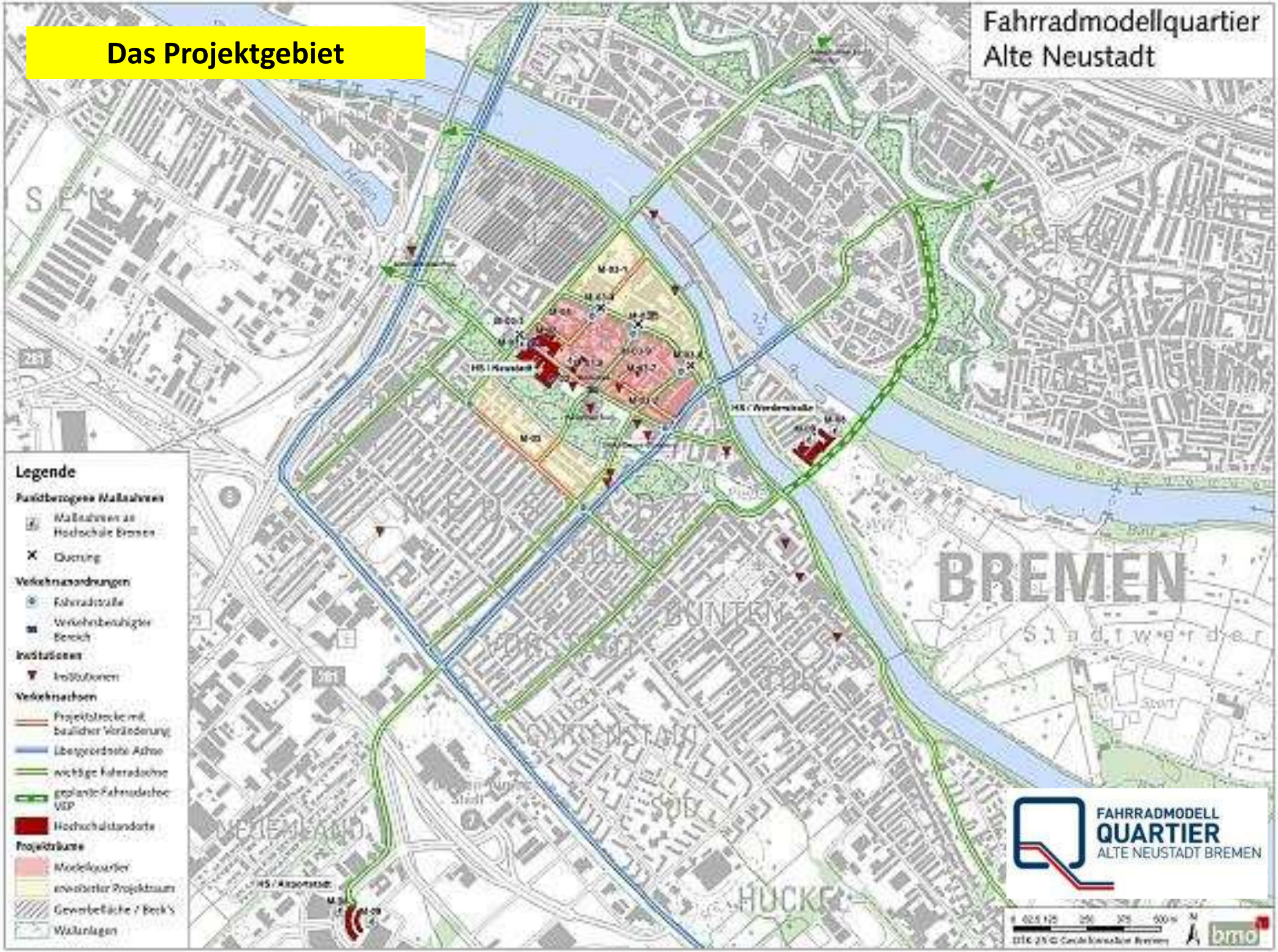
FAHRRADMODELL
QUARTIER
ALTE NEUSTADT BREMEN

Wir bauen Bremens erstes Radquartier!



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen
ASV Amt für Straßen und Verkehr
HSB
in Kooperation mit adfc Bremen

Das Projektgebiet



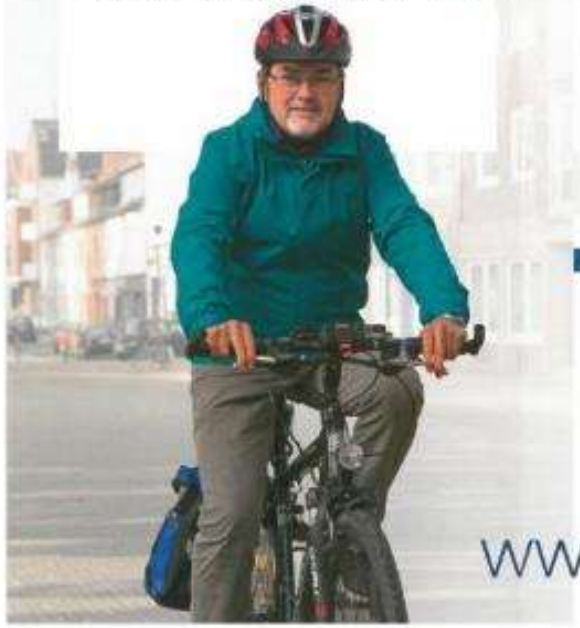
Zehn Maßnahmen

1 Holperfreies Fahren

Holperige Kopfsteinpflasterstraßen erhalten einen asphaltierten Streifen oder werden vollständig saniert. Fahren wird leise, sicherer und bequemer für alle.

2 Umwandlung in Fahrradstraßen

Ein Netz von Fahrradstraßen wird zur Fahrradzone. Hier darf auch nebeneinander geradelt werden. Parkplätze für Autos werden klar markiert.



3 Anschluss an Premium-Routen

Die Fahrradzone vernetzt sich besser mit den umliegenden Stadtteilen mit Hilfe gut geführter Radverbindungen, so auch zur geplanten Premium-Route entlang der Kleinen Weser.

4 Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen

Gehwegerweiterungen an den Kreuzungen und Einmündungen machen das Überqueren für alle sicherer. Zugleich halten sie die Einmündungen für größere Fahrzeuge der Feuerwehr, Müllabfuhr und den Lieferverkehr frei.

5 Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen

Für die Langemarckstraße sowie Dieterstraße/Westerstraße werden bessere Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.

6 Fahrradparken

In den Wohnstraßen sorgen neue Fahrradbügel für ein sicheres Abstellen der Räder. An den Hochschulstandorten Neustadtswall, Werderstraße und Flughafenallee entstehen weitere sichere, leicht zugängliche und zum Teil überdachte Fahrradparkplätze.

7 Fahrrad-Repair-Café

Auf dem Hochschulcampus wird an der Langemarckstraße ein Fahrrad-Repair-Café gebaut. Mit einer Service-Werkstatt, einem Café, Selbsthilfe-Workshops und kleinen Veranstaltungen öffnet sich die Hochschule Bremen damit für den Stadtteil.

8 Umgestaltung Campus Neustadtswall

Der Neustadtswall wird zwischen den Gebäuden der Hochschule Bremen bis hin zum „Modernes" Bestandteil eines umgestalteten Campus. Eine Hochpflasterung der Fahrbahn, die Sanierung der Gehwege sowie ein verkehrsberuhigter Bereich sorgen zudem für eine barrierefreie Infrastruktur.

9 Leihrad- und Leih-Lastenradstationen

Alle drei Hochschulstandorte bekommen Leihradstationen, die an ein Bremen-weites Leihradnetz angeschlossen werden. Die Fahrräder können von allen Menschen gemietet werden. Zusätzlich stehen am Fahrrad-Repair-Café Lastenräder bereit.

10 Luftpump- und E-Bike-Lade-Stationen

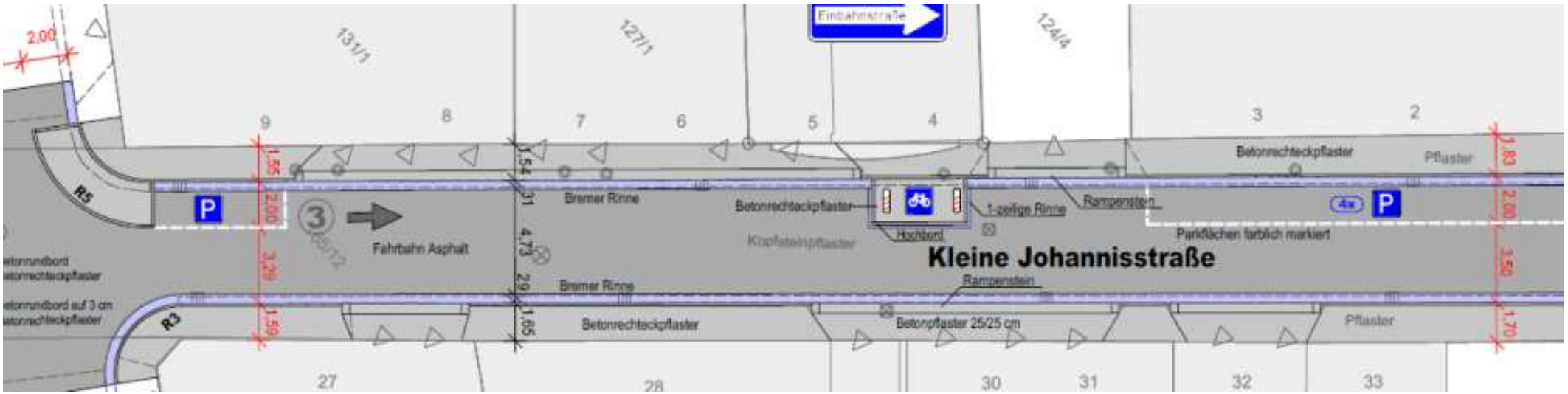
An den Hochschulstandorten Neustadtswall, Werderstraße und Flughafenallee werden Luftpump- und E-Bike-Lade-Stationen errichtet. Sie werden in überdachte Fahrradabstellanlagen integriert.

www.radquartier-bremen.de

…Baubeginn …
QUARTIER

...im Bau...
Baustellen-
fahrzeuge frei

Ausbauplan Kleine Johannisstraße - NORD

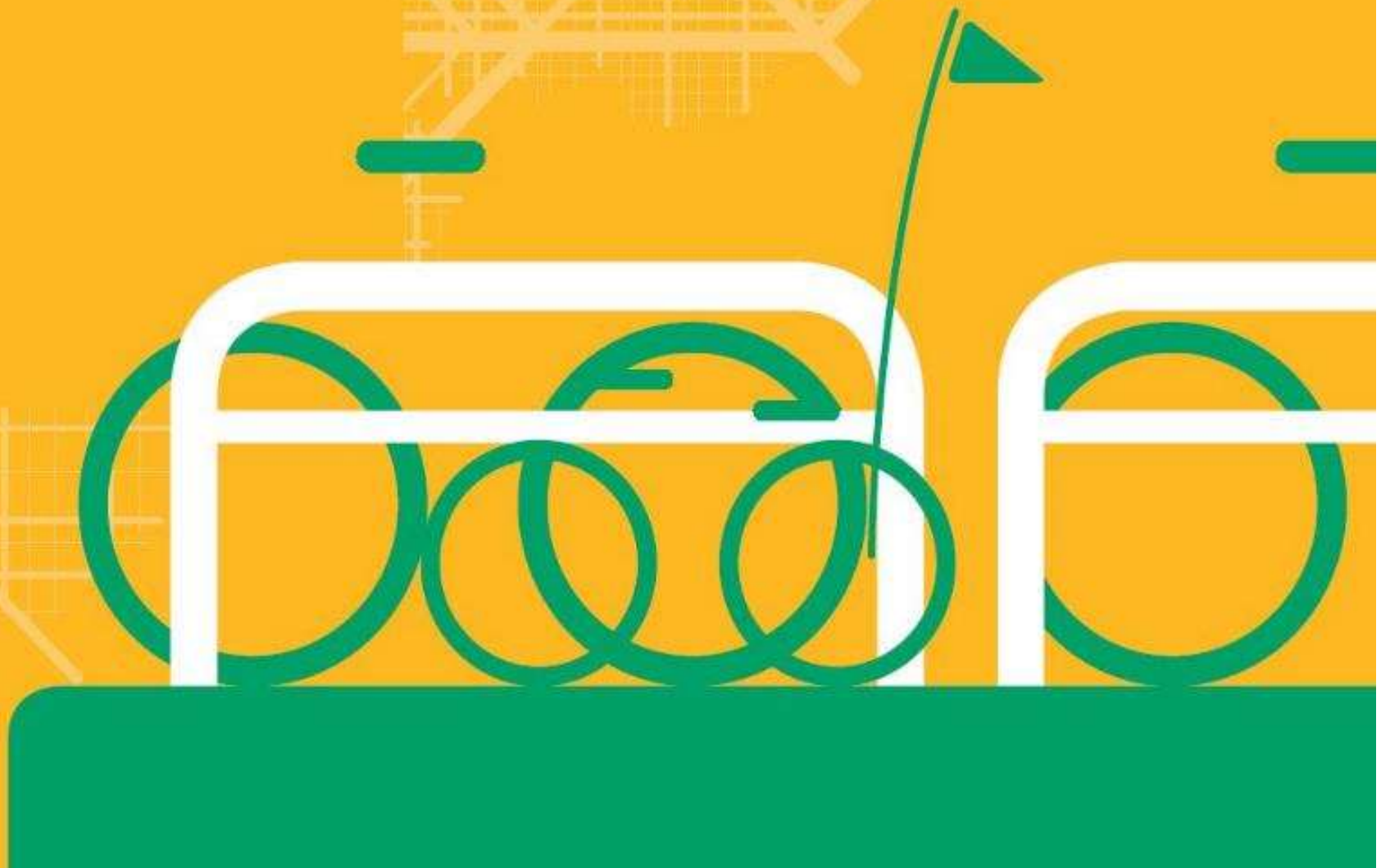


Huckelig wird gestern

Asphalt statt Kopfsteinpflaster

(Falsch-)Parker blockieren
Einmündungen für Fußgänger
und auch größere Fahrzeuge

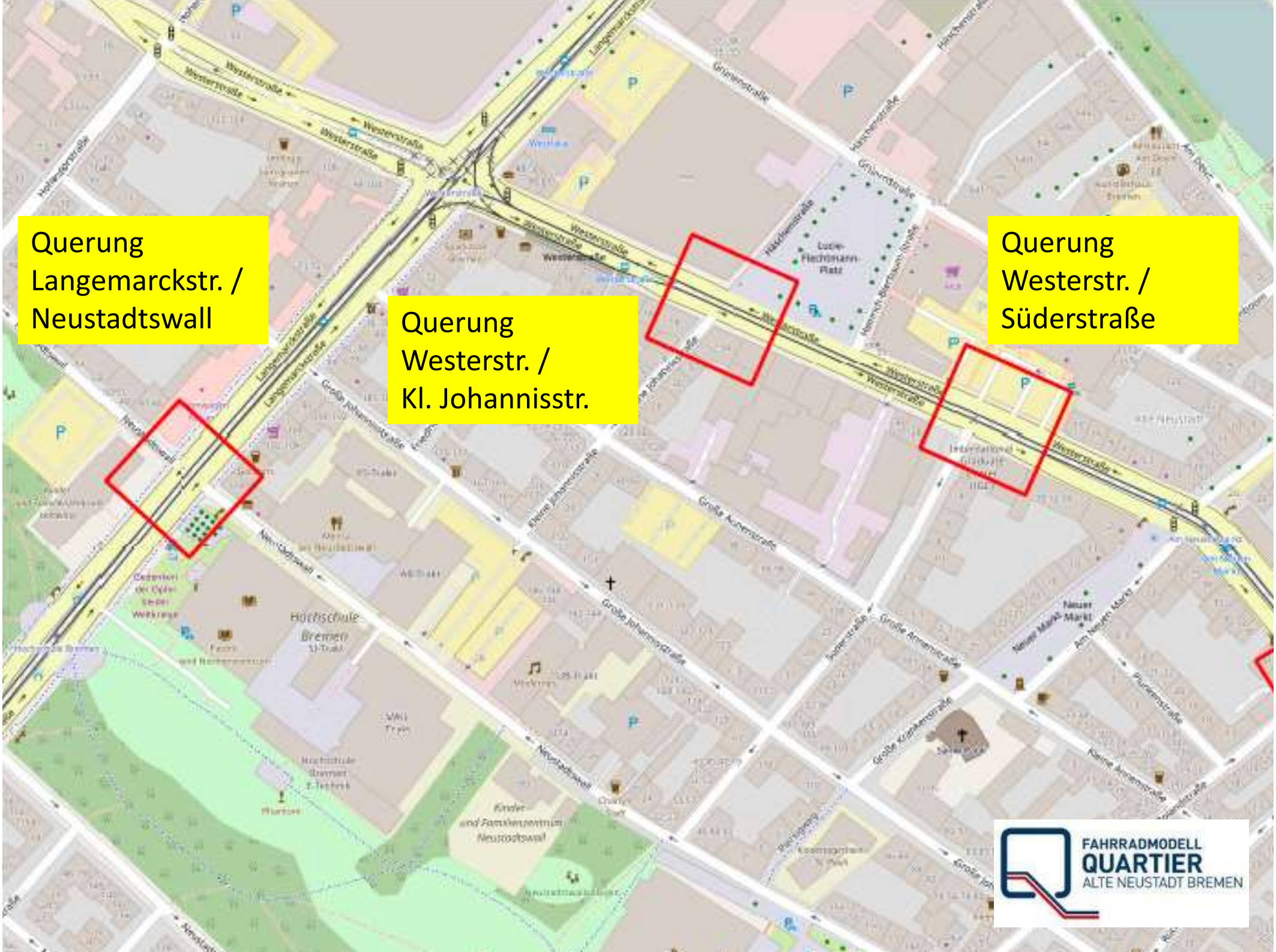
Weidefläche für Drahtesel



Über 600 neue Fahrrad-Stellplätze

Über 600 neue Fahrrad-Stellplätze

FAHRRADMODELL
QUARTIER
ALTE NEUSTADT BREMEN


Querung
Langemarckstr. /
Neustadtswall
Querung
Westerstr. /
Kl. Johannisstr.
Querung
Westerstr. /
Süderstraße
FAHRRADMODELL
QUARTIER
ALTE NEUSTADT BREMEN

Querung
Langemarckstr. /
Neustadtswall

Der Deutsche Fahrradpreis 2018

Nachhaltige Mobilität benötigt

…innovative Konzepte für Neubau und im Bestand.

…und deren Übertragung in den Planungsalltag und auf andere Quartiere und Themen!

Alles Prima, weiter so!

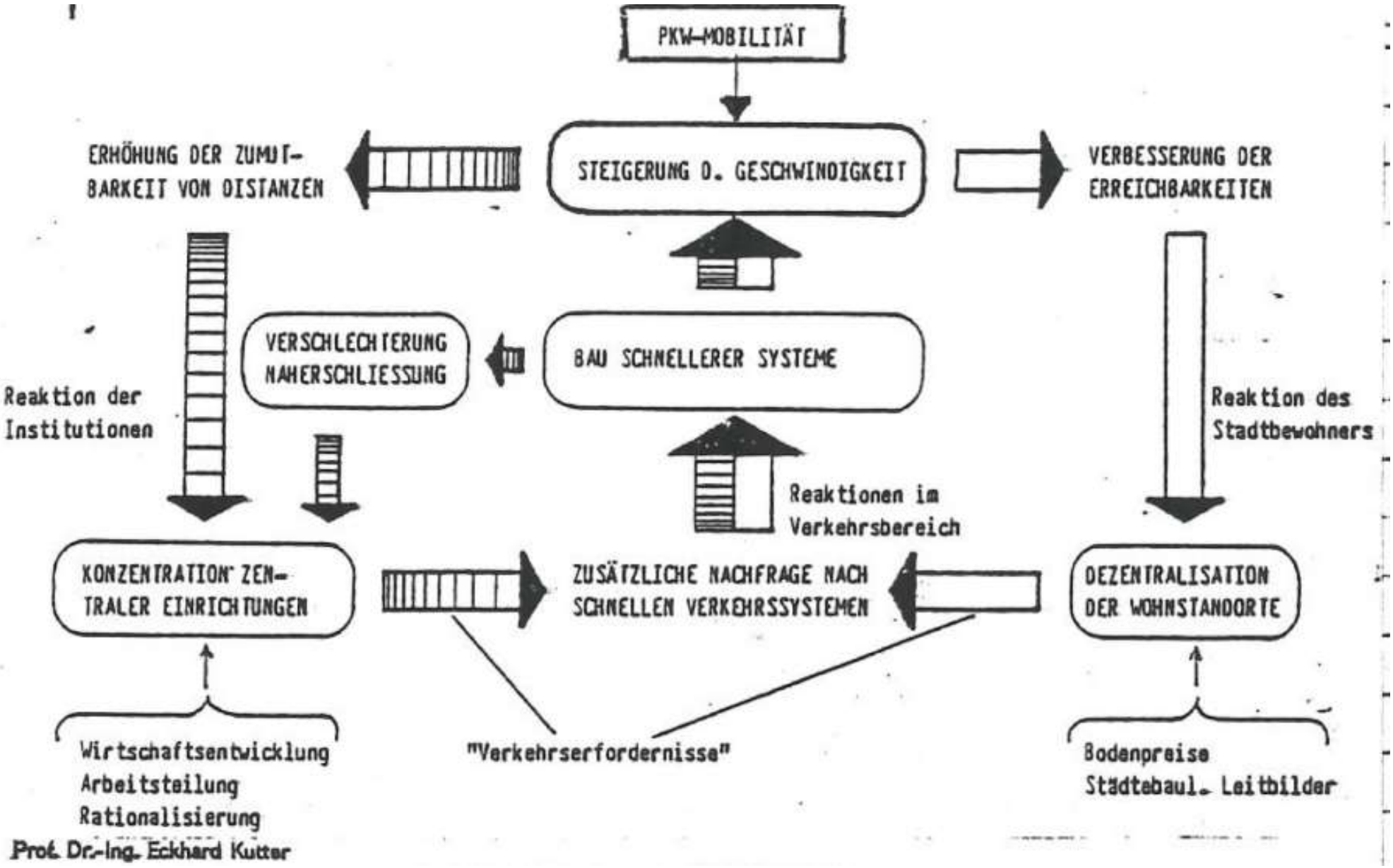
Vielen Dank

Alles Prima, weiter so!

Sind damit alle Probleme gelöst?

GARTENSTADT WERDERSEE
www.gartenstadt-werdersee.de
DEMNÄCHST
LASSEN SIE SICH JETZT REGISTRIEREN!
HÄUSER · MIETWOHNUNGEN · EIGENTUMSWOHNUNGEN
GARTENSTADT WERDERSEE
Für Häuser & Eigentumswohnungen
Projektgesellschaft Gartenstadt Werdersee
T. 0421 - 84 11 600 / info@gartenstadt-werdersee.de
GEWOBA
Für Mietwohnungen
T. 0421 - 36 72-4 73 / werdersee@gewoba.de
Projektgesellschaft Gartenstadt Werdersee mbH & Co. KG · Julius-Bamberger-Straße 4 · 28279 Bremen · T 0421 - 84 11 600 · www.gartenstadt-werdersee.de
GEWOBA Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen · Rembertiring 27 · 28195 Bremen · T 0421 - 36 72-0 · www.gewoba.de
Die Sparkasse Bremen
Finanzdienstleistung
Stark. Fair. Hanseatisch.
Wir finanzieren Ihre Immobilie.
vermitteln | finanzieren | verwalten | absichern
Katrin Münder | Immobilien-Finanzberatung | Tel. 0421 179-1961 | katrin.muender@sparkasse-bremen.de
KMB
KAMPFMITTEL
BERGUNG GMBH
Magdeburg: 0391 - 53 55 79-0
Bremen: 0421 - 24 10 99-0
Hamburg: 040 - 73 43 347-0
Hannover: 0511 - 67 66 35-5
Neumünster: 04321 - 85 27 22-2
0441 - 860 198-2
· EDV-Sondierungen
· Oberflächenräumung
· Tiefensondierung
· Bergungsarbeiten
· Altlastenbewertung
· Altlastenentsorgung

Teufelskreis der Mobilität



***Nachhaltige Mobilität* benötigt**

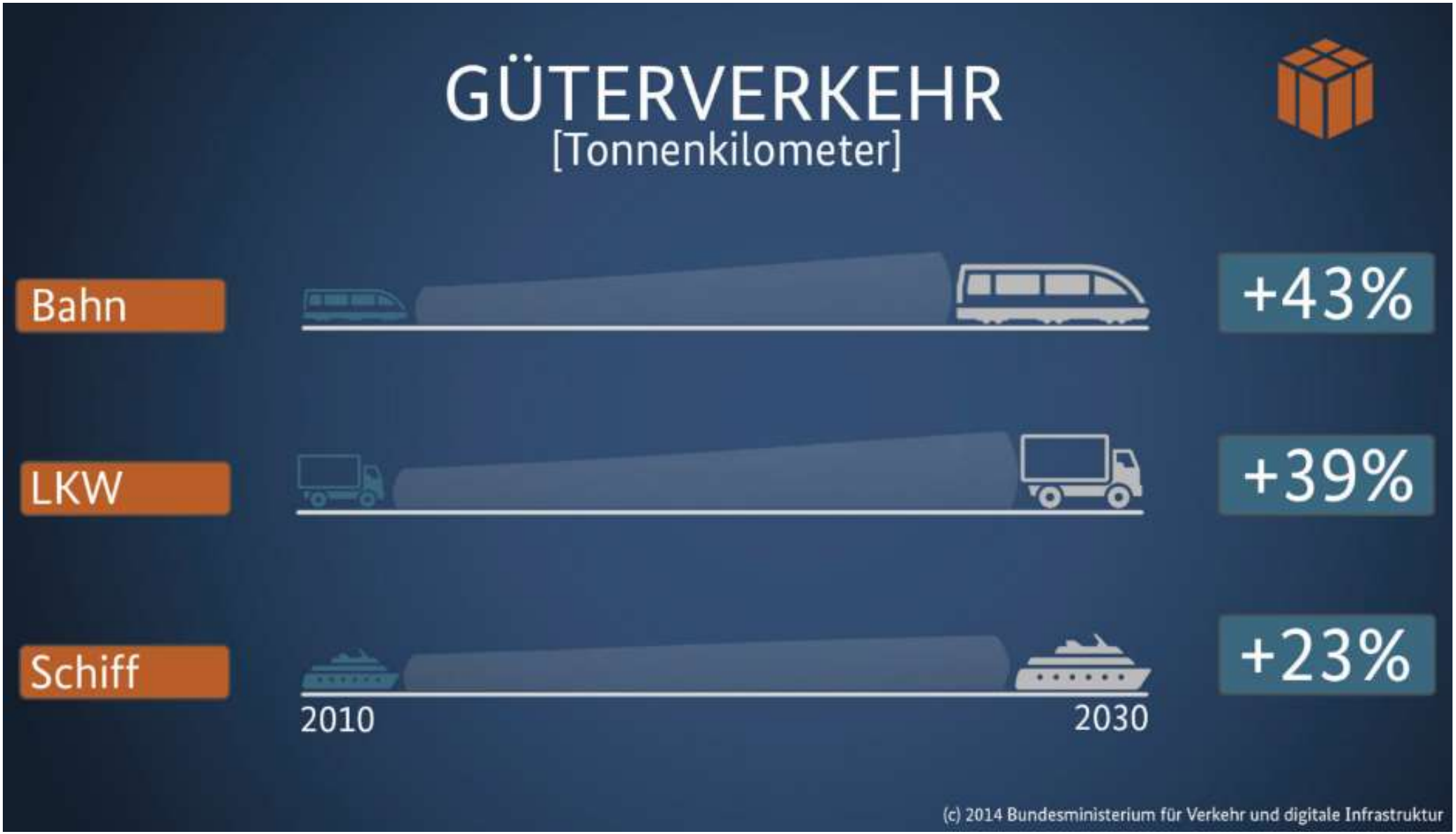
…auch den Blick über die eigene Stadtgrenze hinweg ins Umland („umzu“)

… die Auseinandersetzung mit nicht urbanen Wohn- und Lebensformen

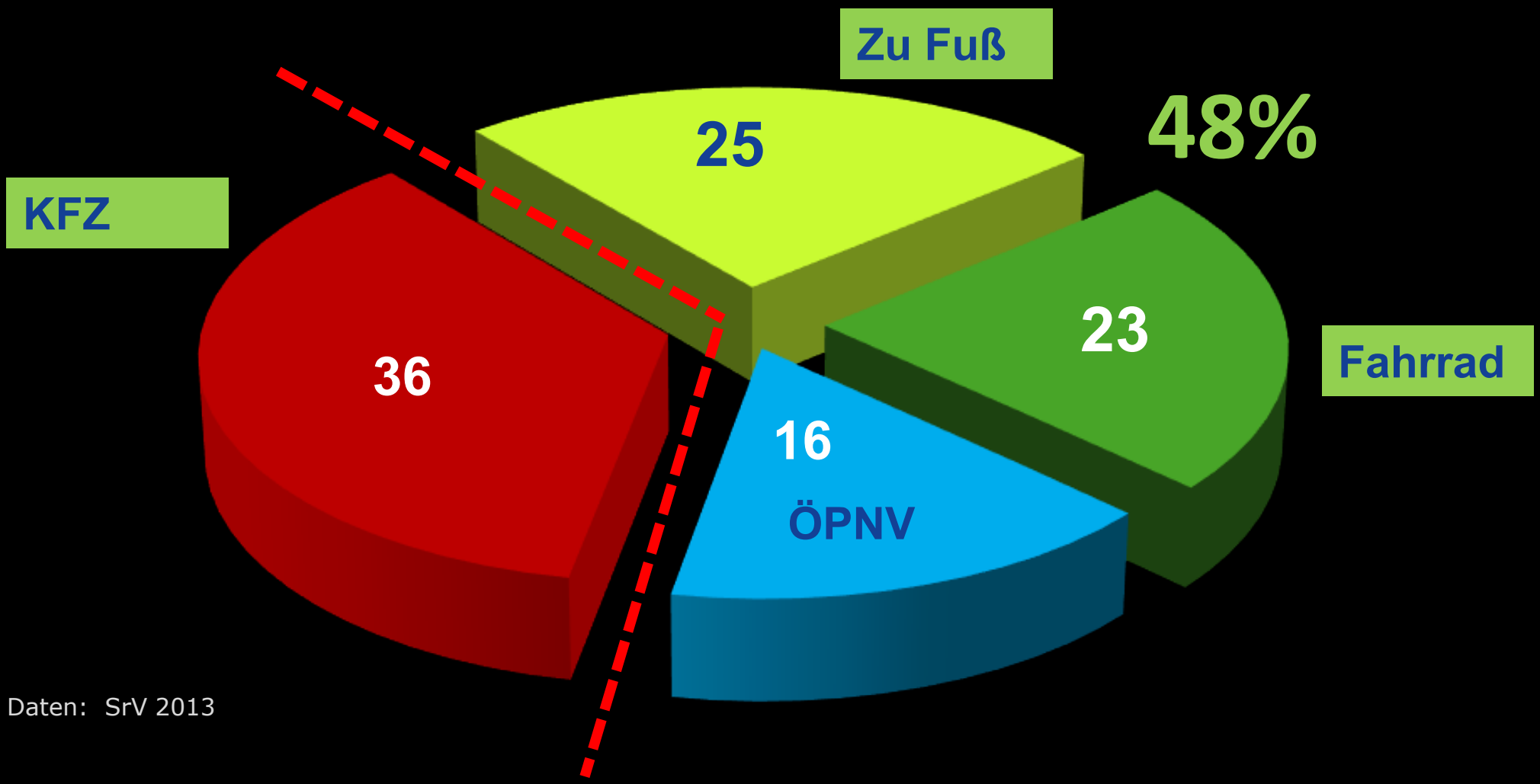
… mit denen, denen Nachhaltigkeit und Umweltschutz weniger bedeutet

GESAMTANSTIEG
Güterverkehr
2010
2030
+38%
[Tonnenkilometer]
Personenverkehr
2010
2030
+13%
[Personenkilometer]
(c) 2014 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

PERSONENVERKEHR
[Personenkilometer]
Bahn
+19%
PKW
+10%
Flugzeug
+65%
2010
2030
(c) 2014 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur


GÜTERVERKEHR
[Tonnenkilometer]
Bahn
+43%
LKW
+39%
Schiff
+23%
2010
2030
(c) 2014 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verkehrsmittelwahl Bremen



Bremen hat unter den deutschen Großstädten 500.000+ EW den höchsten Radverkehrsanteil…

…und die niedrigste NO2-Belastung !

DIE BREMER ARBEITSWELT IN ZAHLEN

Arbeiten ja, wohnen nein: Pendeln ins Land Bremen

Etwa 183.000 Beschäftigte pendelten 2016 aus und nach Bremen und Bremerhaven. Die Einpendler machten dabei fast 74 Prozent aus, die Auspendler kamen auf über 26 Prozent. Das Auto ist dabei das meist genutzte Verkehrsmittel.

Einpendler

nach Bremerhaven: **24.430**

nach Bremen: **115.002**

Der typische Pendler ist männlich, hat Familie, ist gut qualifiziert, arbeitet im Großbetrieb und verdient gut.

Auspendler

20,9 Prozent der Beschäftigten, die in Bremen wohnen, arbeiten außerhalb. Das sind 4,7 Prozent mehr als im Jahr 2000: An den Rändern der Stadt sind große Gewerbegebiete entstanden, etwa in Achim oder Brinkum.

Arbeitnehmer sind heute oft fachlich spezialisiert. Entsprechende Arbeitsplätze sind schwer und eher in Ballungsräumen zu finden. Je nach persönlicher Wohnvorstellung bedeutet das lange Pendeldistanzen.

Pendeln zwischen den Städten

Bremen → Bremerhaven: 1.909
Bremerhaven → Bremen: 2.880

Durch die Entwicklung der Hochschule und die wissenschaftlichen Einrichtungen in Bremerhaven sind das 70 Prozent mehr als im Jahr 2000.

42,2 Prozent der Arbeitsplätze im Land Bremen werden von Einpendlern besetzt.

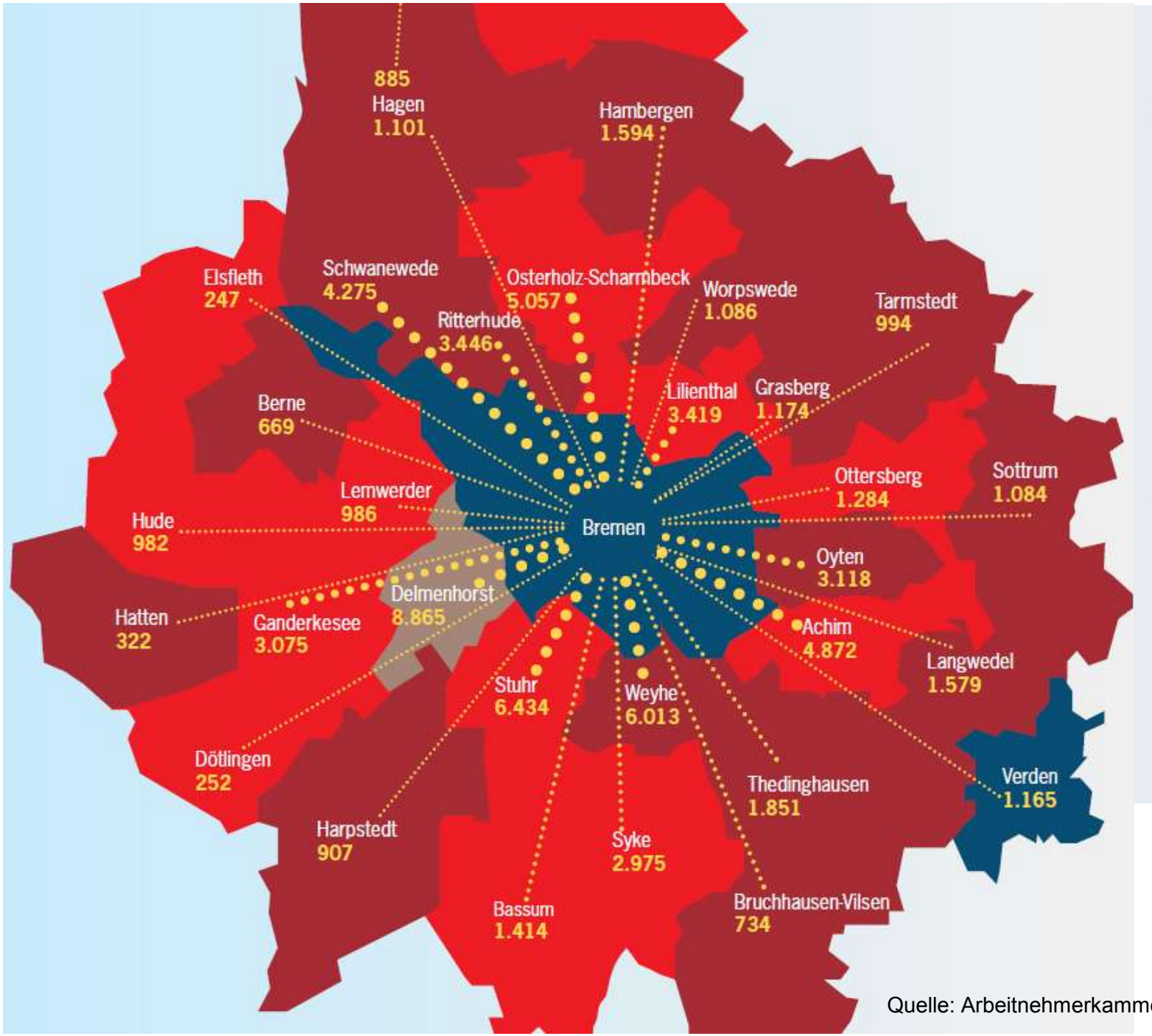
Quellen: Statistisches Landesamt Bremen, Bundesagentur für Arbeit (Daten vom 30.06.2016)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Einpendler nach Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen



Einpendler Land Bremen

- bis 2000
- 2001 – 2500
- 2501 – 3000
- 3001 – 3500
- 3501 – 4000
- 4001 und mehr

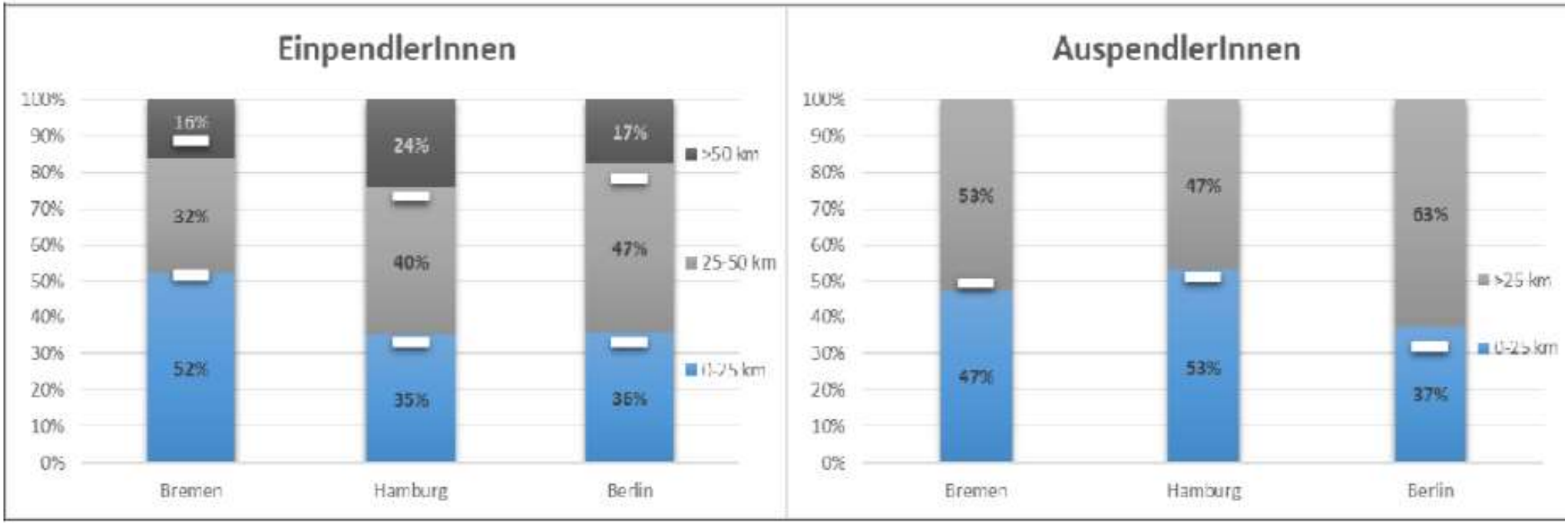
Anteil der Auspendler am Wohnort in Prozent

- 19 – 50
- 51 – 60
- 61 – 70
- 71 – 80
- 81 – 92

Quelle: Arbeitnehmerkammer/StaLa Bremen 2014/15

Entfernung zum Arbeitsplatz

Vergleich Bremen/ Hamburg/ Berlin



Erhebung Arbeitnehmerkammer

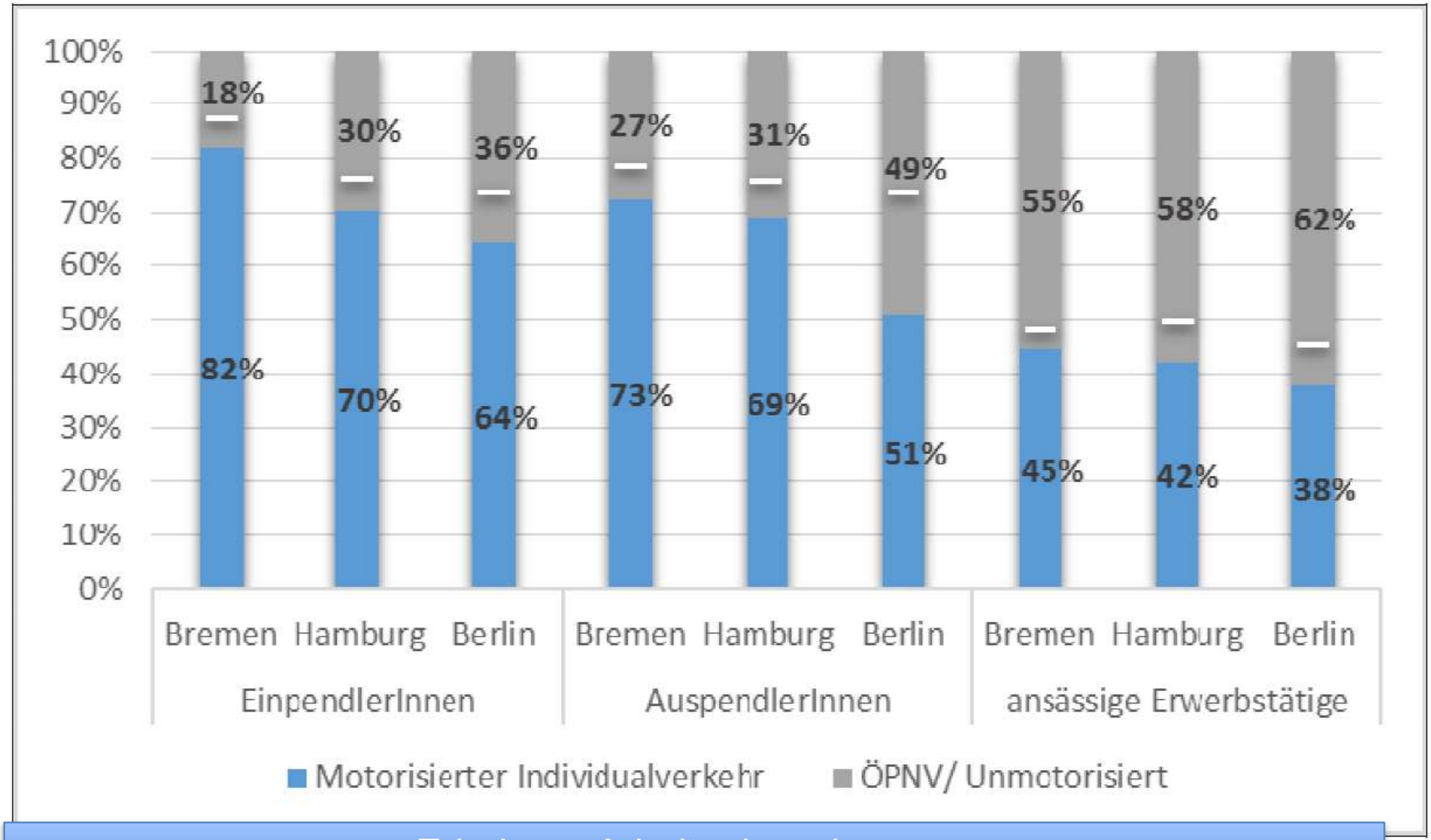
Verkehrsmittelwahl Pendler

Vergleich Bremen/ Hamburg/ Berlin

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Bremen: nicht sehr weit, aber sehr viele mit Pkw (82 %)

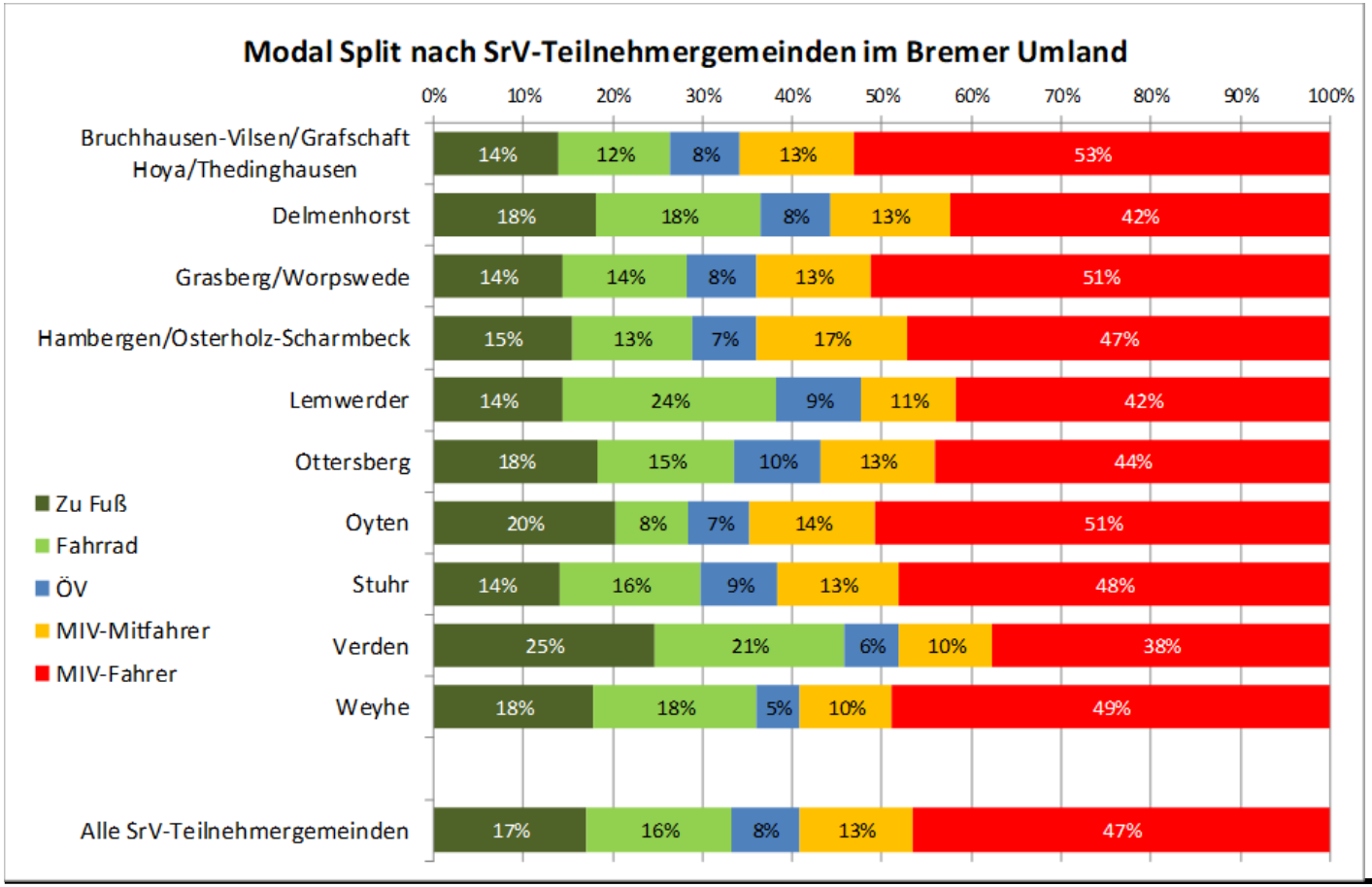


Erhebung Arbeitnehmerkammer

Verkehrsbeziehungen Stadt-Umland 2013

Modal Split Gesamtverkehr

60% der Wege in den SrV-Teilnehmergemeinden mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer



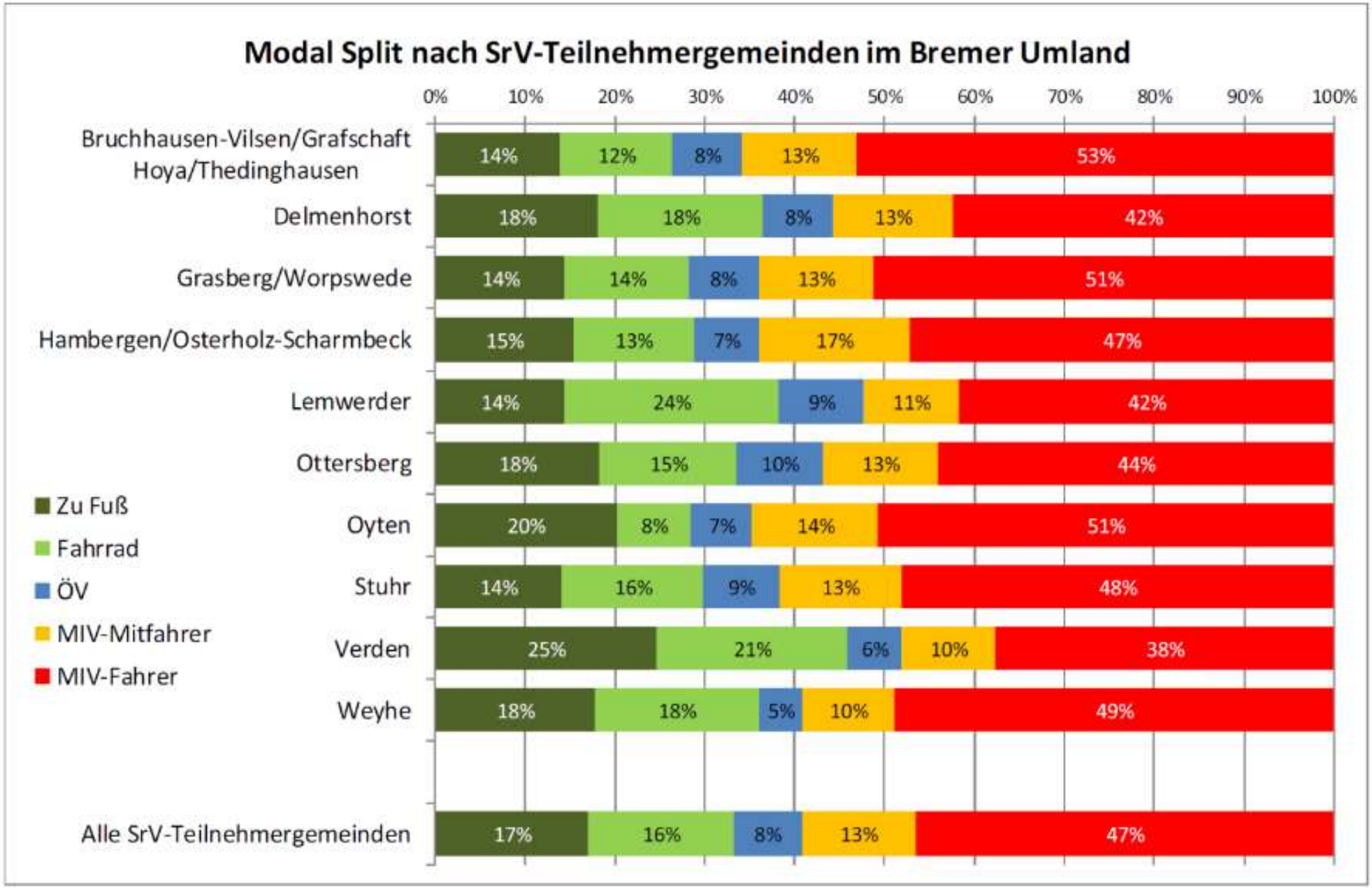


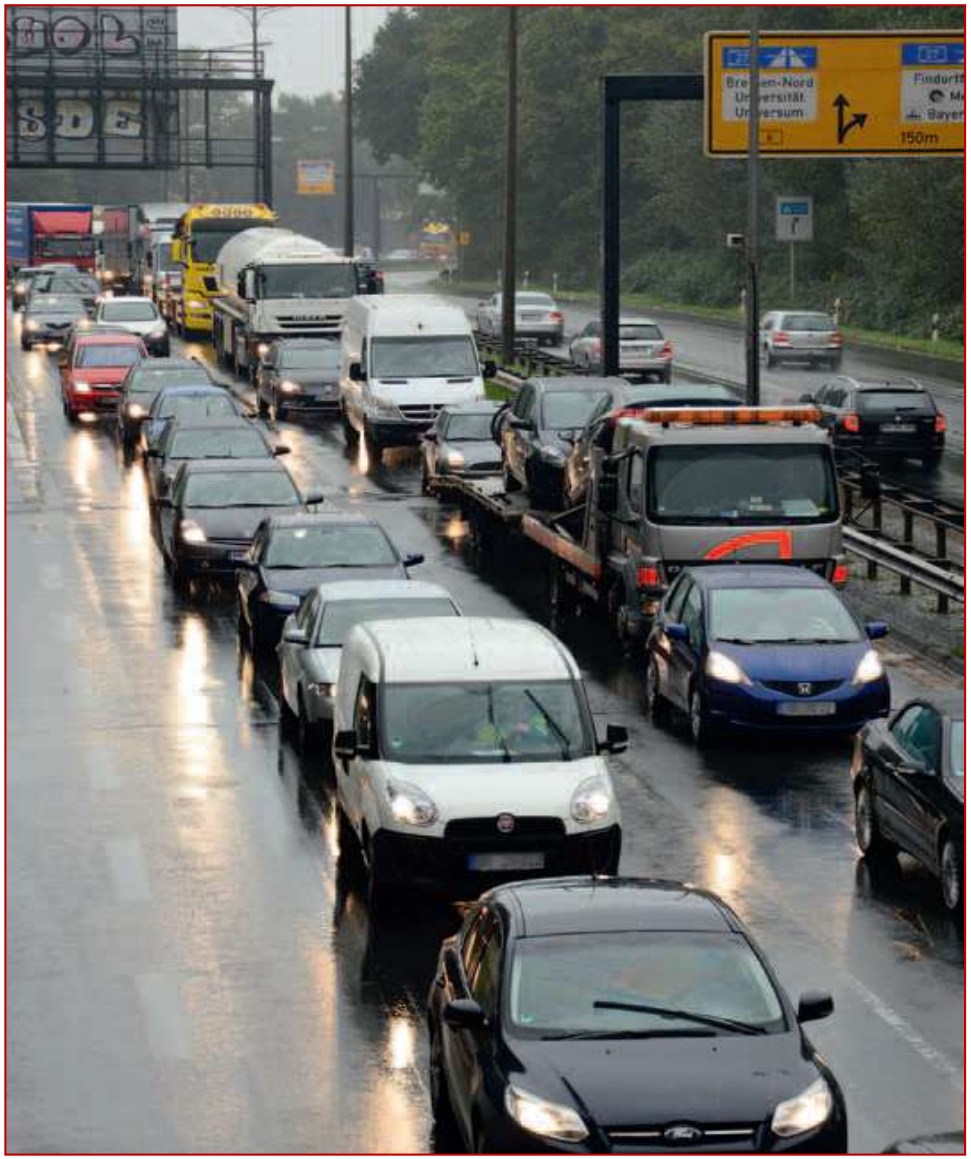
Abbildung 67: Modal Split in den SrV-Teilnehmergemeinden im Umland (2013)

Der tägliche Stau nervt Pendler

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

…und Stadtbewohner

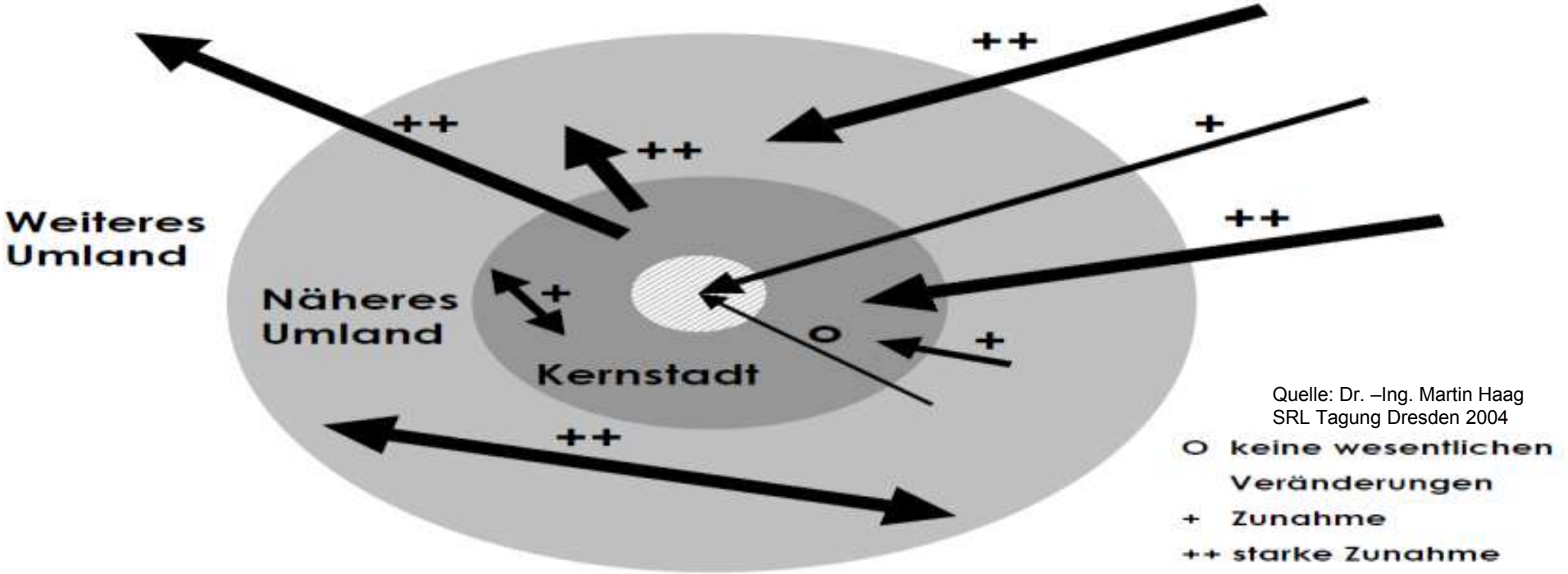
Die Lebens- und Umweltqualität in der Stadt sinkt



Beispiele für integrierte Konzepte

- ***neue Planungsräume***
  - **Stadt-Regionale Verkehrskonzepte**

Verkehr endet nicht an der Stadtgrenze - kooperative Lösungen suchen!



***Nachhaltige Mobilität* benötigt**

…stadt-regionale Flächennutzungsplanung und stadt-regionale Verkehrskonzepte

…daran arbeiten wir

…Arbeitsplätze in Lagen, die mit dem ÖPNV direkt, attraktiv und wirtschaftlich erschlossen werden können

…daran arbeiten wir

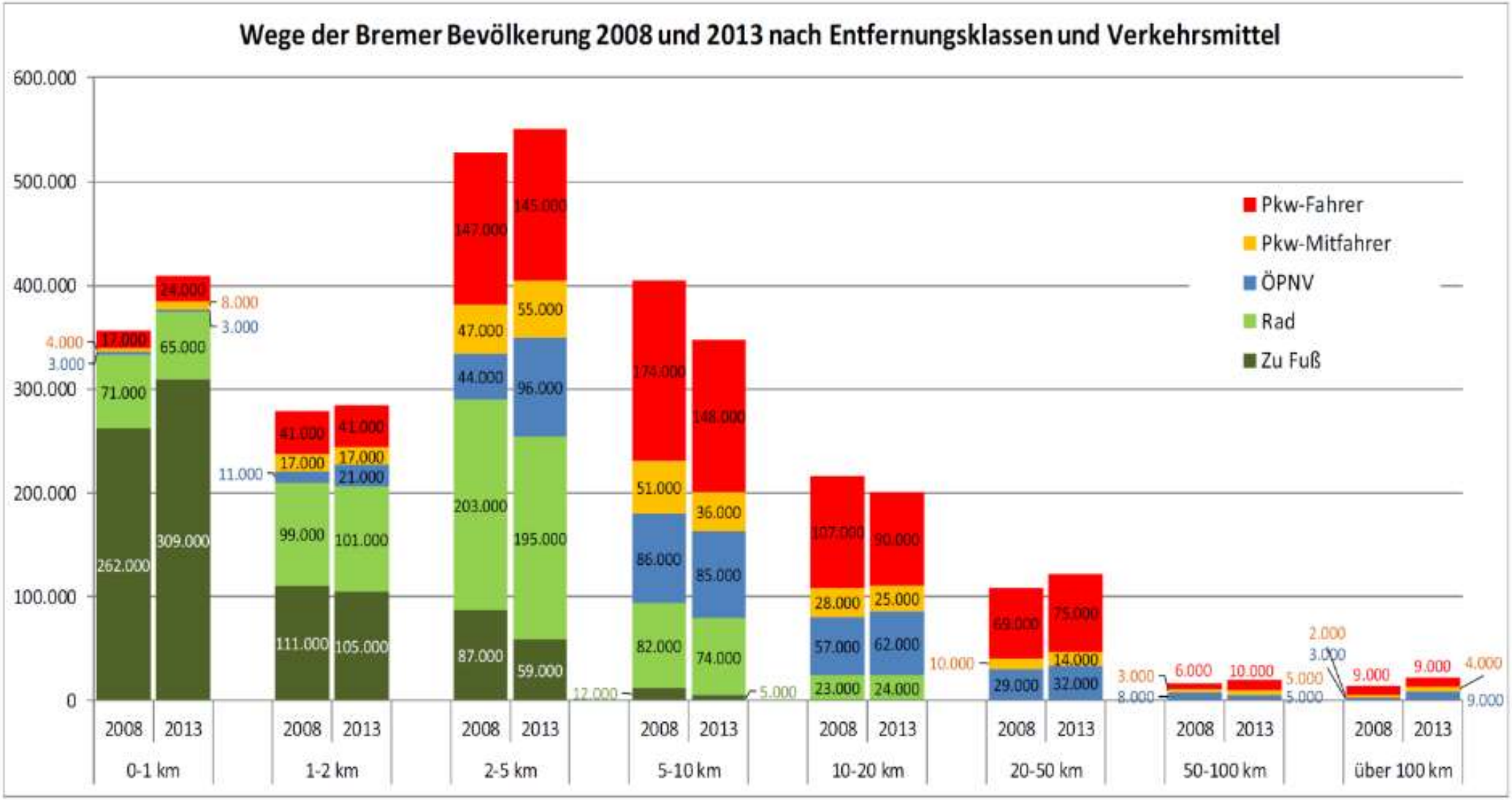


Abbildung 39: Wege nach Entfernungsklassen 2008 und 2013 (Hochgerechnete Wege der Bremer Bevölkerung)

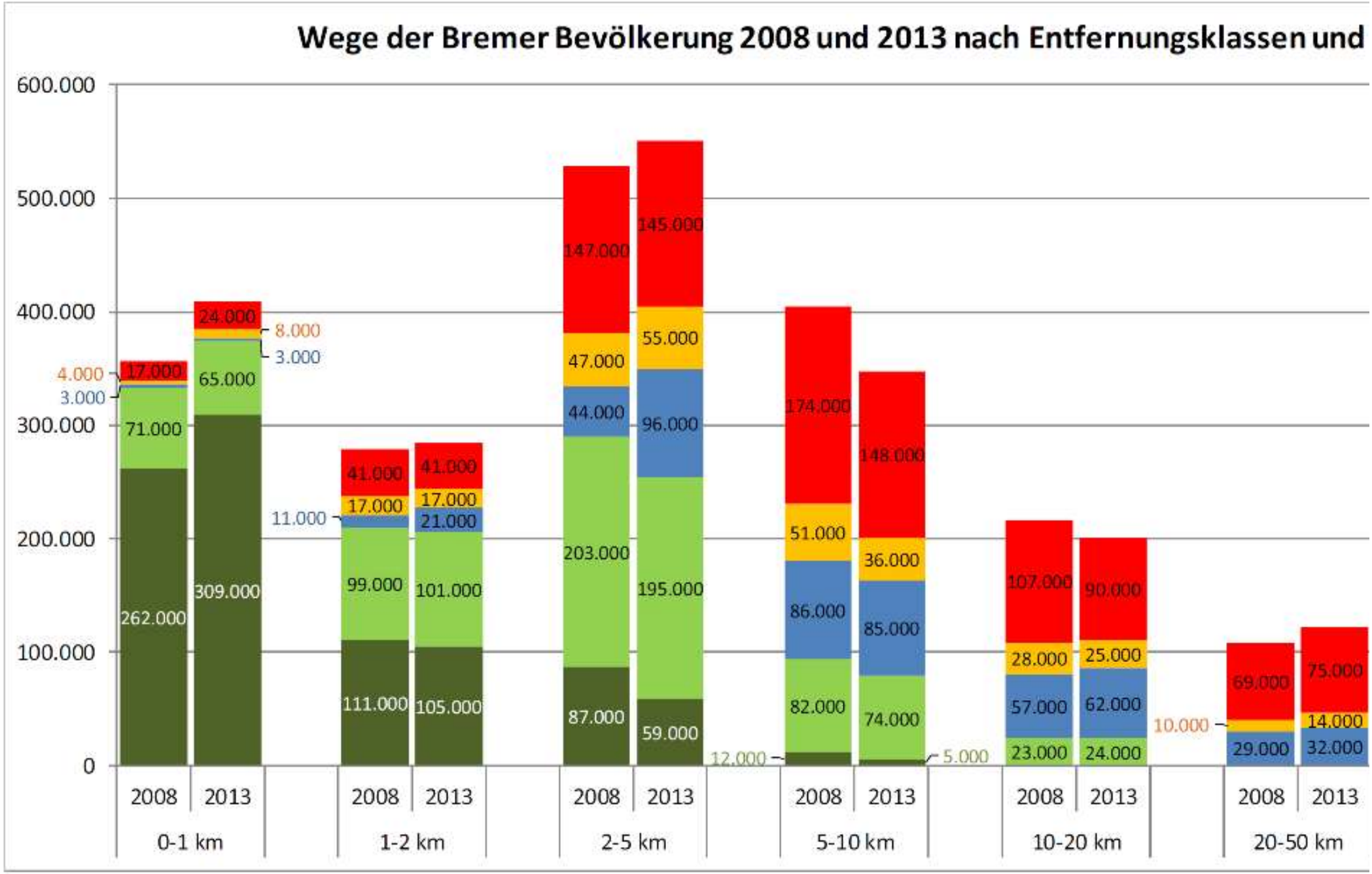


Abbildung 39: Wege nach Entfernungsklassen 2008 und 2013 (Hochgerechnete Wege der Bremer Bevölkerung)

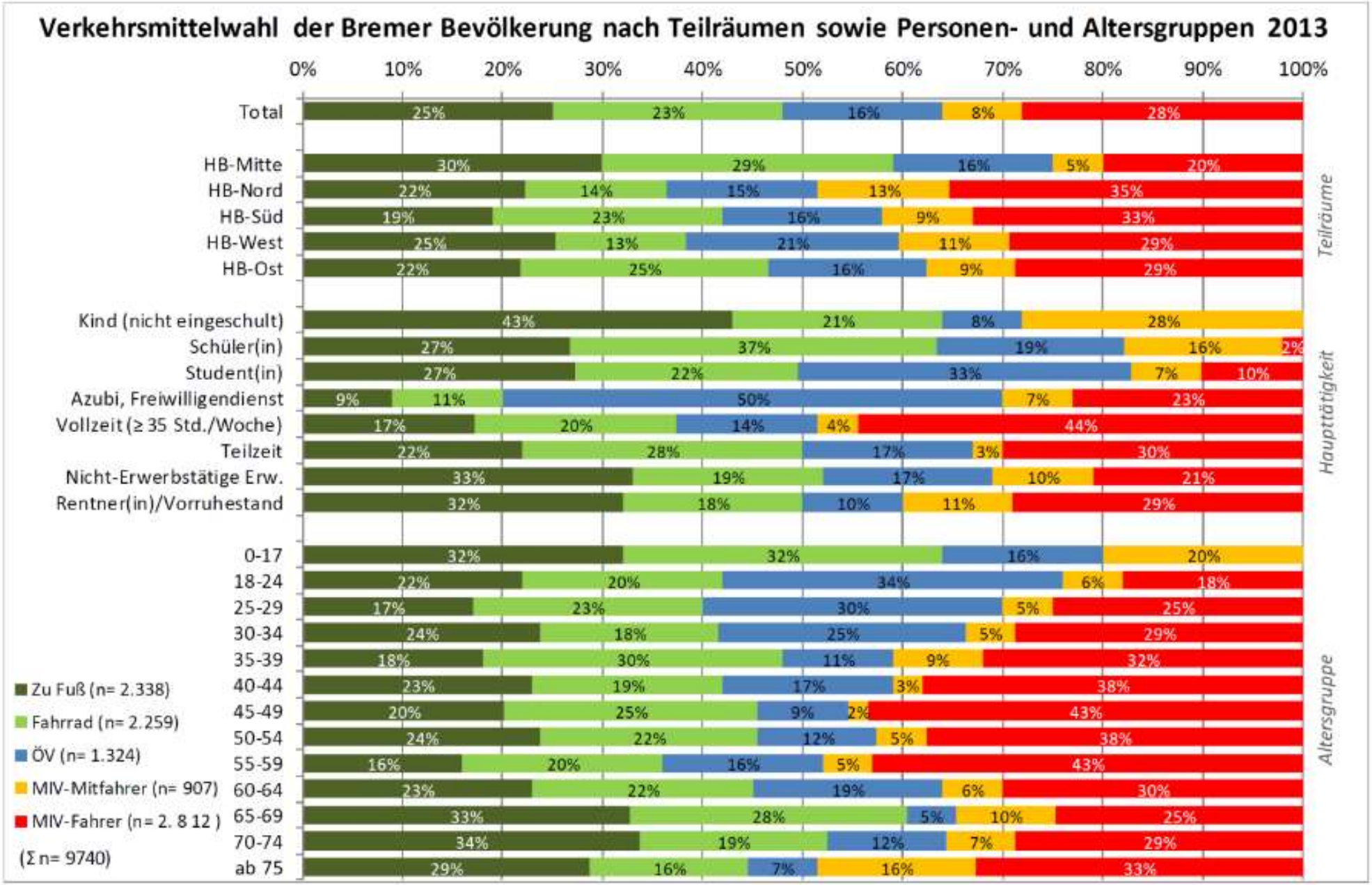
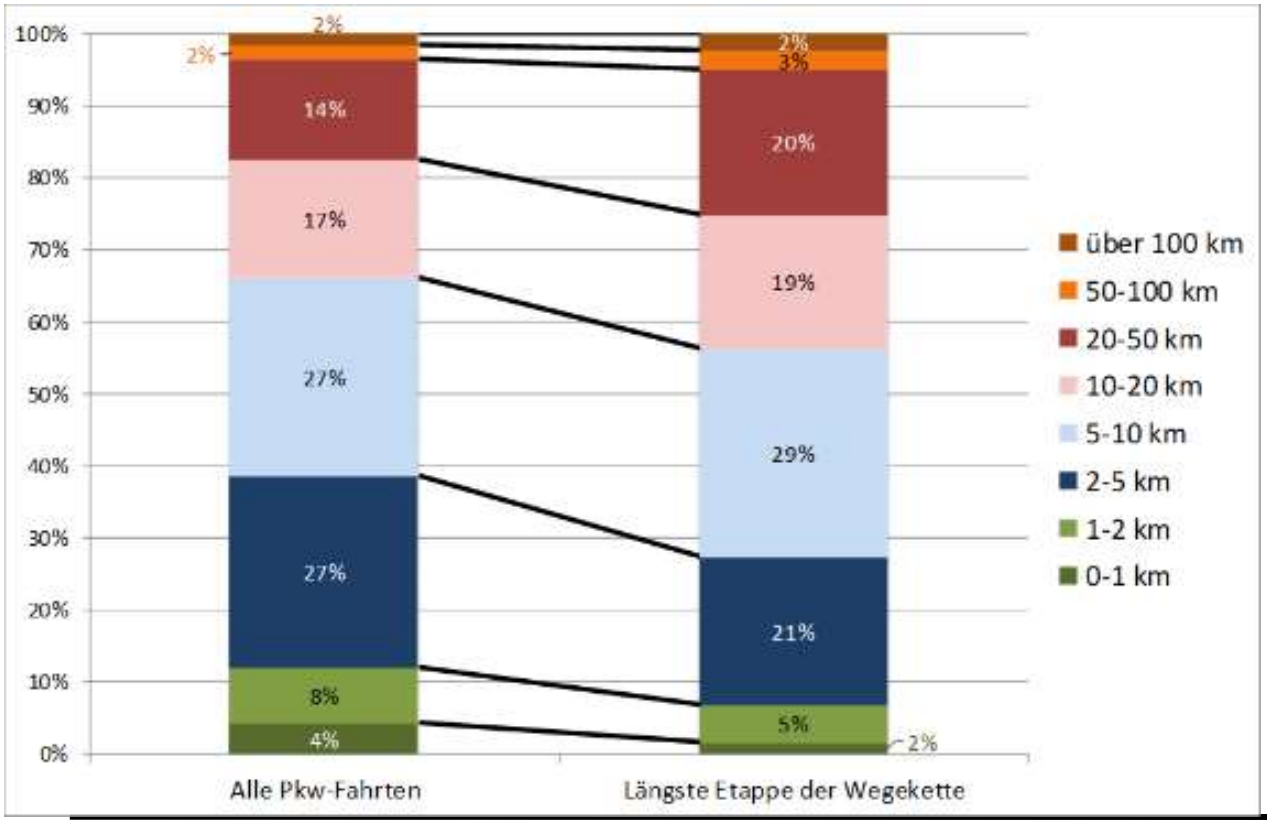


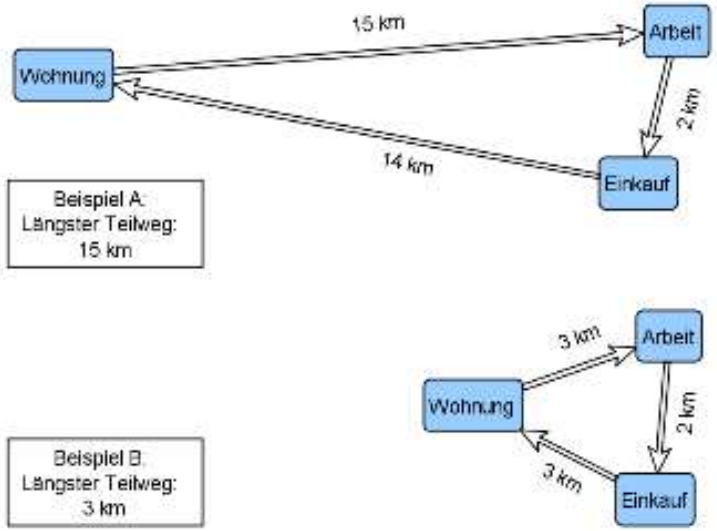
Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl der Bremer Bevölkerung nach Teilräumen und Personengruppen 2013

Modal Split-Auswertungen (SrV 2013)

Modal Split nach Wegelängen

- **12 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 2 km**
- **39 % aller Pkw-Wege sind kürzer als 5 km,**
- **2/3 aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 10 km**
  (58 % in Wegeketten mit längster Etappe < 10km)





***Nachhaltige Mobilität* benötigt**

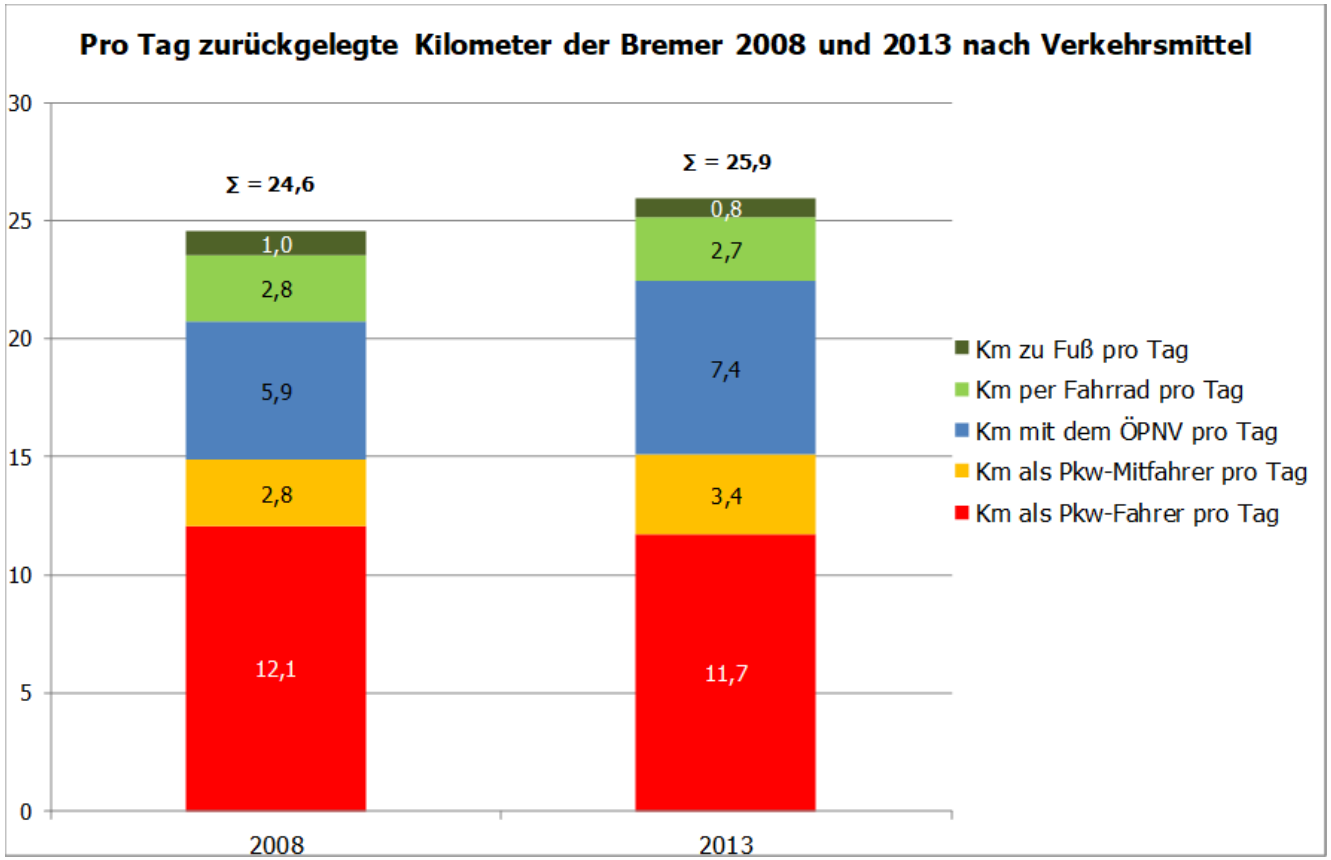
…die Verlagerung von Kurzstrecken-Kfz-Verkehren auf den Fuß- und Radverkehr

…und den Abbau von Hemmnissen gegenüber der Radnutzung (Sicherheit, Komfort, direkte und ruhige Führung)

Mobilitätskennwerte pro Kopf und Tag (2008 und 2013)

Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer pro Tag)

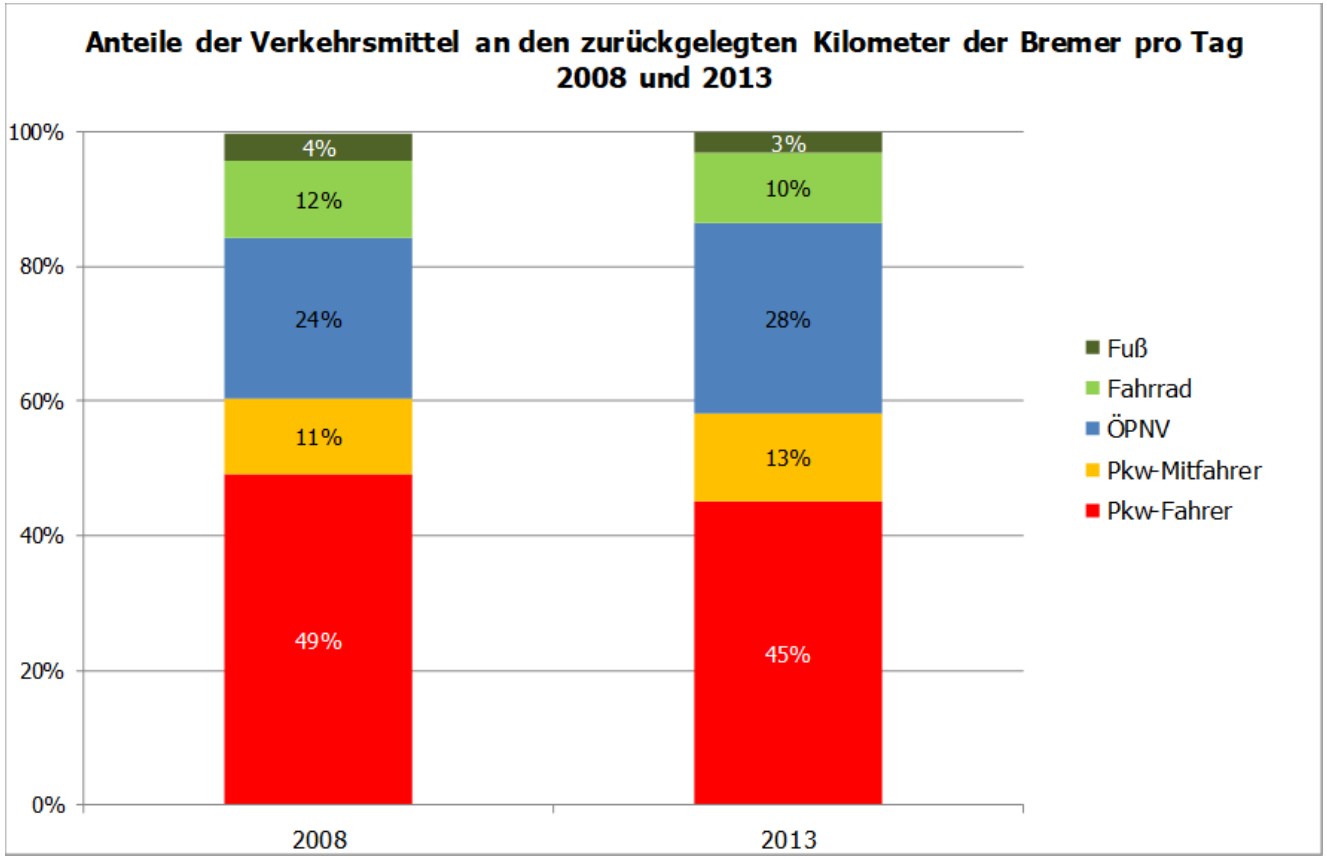
- Leichte Zunahme von 24,5 auf 25,9 km
- Fahrleistung im ÖV deutlich zugenommen, MIV dominiert in der Fahrleistung



Mobilitätskennwerte pro Kopf und Tag (2008 und 2013)

Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Kilometer pro Tag

- Zunahmen v.a. beim ÖPNV und MIV-Mitfahrer-Anteilen
  -> Pkw-Fahrer-Anteil um 4 %-Punkte gesunken, ÖPNV um 4 %-Punkte gestiegen
  -> MIV-Anteil von 60 % auf 58 % gesunken



***Nachhaltige Mobilität* benötigt**

…Einzelhandel, der sicher ohne Auto erreicht werden kann.

…Einrichtungen im Stadtteil (Schulen, Kitas, Sport, Kirche), die mit Fuß oder Fahrrad gut und sicher erreicht werden können

…sichere und gute Wege und Abstellanlagen für den Radverkehr

Nachhaltige Mobilität benötigt

…einen qualitativ hochwertigen ÖPNV – aber nicht alles ist sinnvoll, was „bürgerfreundlich“ ist

…Car-Sharing als Alternative zum Pkw-Besitz

***Nachhaltige Mobilität* benötigt**

…Menschen, die gerne ohne Auto leben und kurze Wege schätzen

…einen öffentlichen Raum mit barrierefreien Baustellen, ohne Blumenkübel, ohne Werbeaufsteller, ohne Anlieferverkehr auf dem Gehweg

…urbane Räume zum Leben

VEP Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

Nr.	Maßnahme	Beschreibung
C.1	Begegnungszone in Wohnquartieren	Eine Begegnungszone ist eine Form der Verkehrsberuhigung aus der Schweiz, in der Fußgänger/innen Vortritt vor Fahrzeugen haben. Sie zielt auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr verbessert werden. Eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums (wie bei Spielstraßen oder Shared Space) ist nicht unbedingt erforderlich. Bremen probiert dieses innovative Instrument im Rahmen eines Verkehrsversuchs in ausgewählten Wohnquartieren aus.
C.1b	Begegnungszone in Nahversorgungszentren	Bremen probiert das innovative Instrument der Begegnungszonen im Rahmen eines Verkehrsversuchs auch in ausgewählten Nahversorgungszentren (z.B. Ortsmitte Osterholz) aus.
C.2	Mehr Platz für Fußgänger	Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen (vor allem in den Stadtteilzentren) werden die Fußwege freigehalten, ausreichend breite Gehwege hergestellt und Fuß- und Radverkehr getrennt.
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und müssen von parkenden Autos freigehalten werden. Bremen setzt ein Pro-

VEP Maßnahmenfeld C: Fußverkehr/Nahmobilität

Nr.	Maßnahme	Beschreibung
C.4	Fußverkehrskonzepte	Es wird ein Programm eingerichtet, mit dem in jedem Stadtteil ein Konzept für den Fußverkehr entwickelt werden kann. Das Wegenetz (Grünes Netz) wird aktualisiert und wichtige Achsen gestaltet. Nahmobilitätsfreundliche Konzepte wie die Nette Toilette können integriert werden.
C.5	Stadtteilpläne weisen neue Wege	Stadtteilpläne informieren unterschiedliche Zielgruppen über Ziele und Wege. Zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Senior/-innen sehen ihren Stadtteil mit unterschiedlichen Augen, haben unterschiedliche Bedarfe und Interessen. Stadtteilpläne regen an, zu Fuß zu gehen und neue Wege zu beschreiten.
C.6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	Es wird ein neues Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen aufgelegt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Umständliche Wegeführung, mehrfache Ampelwartezeiten und fußgängerunfreundliche Sperrgitter werden ins Visier genommen.
C.7	Mehr Grün in Straßen	Bei manchen Straßenräumen reichen Bäume, um die städtebauliche Erscheinung zu verbessern. Bremen erhöht die Finanzmittel für die Pflanzung und Pflege von Bäumen und Grüngestaltung.
C.8	Stadtmöbel	Stadtmöbel laden zum Verweilen ein. Unterschiedliche Guppen haben unterschiedliche Interessen: Bänke bieten älteren und

Wie möchte ich leben?

Innenstadt, Stadtrand, Umland…

ländlicher Raum?

Was kann ich mir leisten?

Mieten/Kaufen/Sanieren?

Innenstadt, Stadtrand oder Umland?

Wie sicher ist mein Arbeitsplatz?

Wie lange binde ich mich?

Wie kann ich finanzieren?

Wofür gebe ich mein Geld aus?

Urlaub, Kleidung, Kinder, Technik, Haus…

Welche Wohnform bevorzuge ich?

Altbau, Neubau, Wohnung, Haus,
Reihenhaus, kleiner oder großer Garten

Welche Verkehrsanbindung ist mir wichtig?

Schnellbahn, Bus, Straßenbahn,
Autobahn, Radschnellweg, Fußweg…

Womit kaufe ich Lebensmittel ein?

Mit dem Auto? Fahrrad? zu Fuß? ÖPNV?

Nachhaltige Mobilität benötigt

…attraktive Wohnformen

…attraktiven öffentlichen Raum

…mehr Beachtung der Menschen

…Ausdauer auf dem Weg zum Ziel

…Umsetzung der Analysen in Konzepte

Unsere Schule ist autofrei...
...und wir sind dabei!
ZONE
Wer selber geht,
der ist schon groß!
Der SCHULEXPRESS www.schulexpress.de

Planung lebt von Umsetzung.
Ohne Umsetzung ist ein VEP nichts wert!

Nachhaltige Mobilität benötigt ein Bündnis aus

- *Politik,*
- *Verwaltung,*
- *Einzelhandel,*
- *Bauwirtschaft,*
- *Politik und*
- *Wirtschaft in*
- *Stadt und*
- *Region*

Nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung benötigt nachhaltige Ziele und deren Umsetzung

Vielen Dank

Dipl.-Ing. Gunnar Polzin

Head of Transport Department
Free Hanseatic City of Bremen
Senate Department for Environment,
Construction and Transport

Abteilungsleiter Verkehr
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
D-28195 Bremen

E-Mail: gunnar.polzin@bau.bremen.de
Fone: +49(0)421 361 4800/2162