

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- 5 -

Bremen, 06.01.2012
Tel.: 361-2162 (Herr Polzin)

Vorlage Nr.18/73 (S)

NEUFASSUNG

Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 12. Januar 2012

Aufstellungsbeschluss Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025

A. Problem

Bremen verfügt zurzeit nicht über ein aktuelles Verkehrskonzept. Eine aktuelle Verkehrsprognose für den Zeitraum 2020 bis 2025 liegt nicht vor.

Zuletzt wurde Mitte der 90er Jahre ein Verkehrskonzept vorgelegt. Dieses Konzept ist weitestgehend umgesetzt worden.

Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Neue Wohnformen, Konzentration des Einzelhandels in Einkaufszentren und zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten im Einzelhandel, Internet, E-Mail, Wachstum im Wirtschaftsverkehr und vermehrter Einsatz von kleinen Lieferfahrzeugen, demografischer Wandel, Elektromobilität oder Car-Sharing sind nur einige Stichworte, die diese vielfältigen Veränderungen beschreiben.

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen zur zukünftigen Konzeption des bremischen Verkehrsgeschehens zu untersuchen, um die knappen finanziellen Mittel im Verkehrssektor zielgerichtet und effizient einzusetzen und somit den Standort Bremen für die Bürgerinnen und Bürger, Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher, für Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft, Erholung und Freizeit weiterhin attraktiv und mit einem hohen Maß an Lebensqualität zu gestalten.

B. Lösung

Ein strategisches Verkehrskonzept wird unter dem Titel „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025“ erarbeitet.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird in Abstimmung mit vorhandenen bzw. zurzeit sich in der Erarbeitung befindlichen Konzepten wie dem Flächennutzungsplan, dem Gewerbeentwicklungsprogramm, dem Masterplan Industrie, dem Innenstadtkonzept, dem Leitbild zur Stadtentwicklung, der Wohnungsbaukonzeption, dem Klimaschutz- und Energieprogramm, dem Lärminderungsplan, dem Luftreinhalteplan und dem Nahverkehrsplan erarbeitet. Die Fortschreibung der Zielplanung Radverkehr, des SPNV-Konzepts und die Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes erfolgen im Rahmen des VEP als integrierter Bestandteil.

Ziel des VEP ist es, eine mittel und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Bremen zu entwickeln.

Sowohl der Personenverkehr wie auch der Wirtschaftsverkehr sind in Wechselwirkung mit der Flächennutzung und unter Beachtung der Ziele und Strategien der o.g. Konzepte in Ihren gegenwärtigen und zukünftigen Chancen und Mängeln zu analysieren, Maßnahmen und Maßnahmenbündel zur Optimierung zu untersuchen, die Auswirkung dieser Maßnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung zu bewerten und ein Handlungskonzept zu entwickeln.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen sind Maßnahmen zu entwickeln, die besonders effizient sind und bei geringen Investitionen einen hohen Nutzen erreichen. Der VEP soll neben infrastrukturellen Maßnahmen auch das kosteneffiziente Maßnahmenspektrum des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements umfassen. Ebenso sind die Fragen der zukünftigen Unterhaltung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur im VEP zu untersuchen.

Der VEP ist ein strategisches Konzept. Aufbauend auf dem VEP können im Anschluss Stadtteilverkehrskonzepte und vertiefenden Konzepte zu konkreten Fragestellungen entwickelt werden.

Folgender Zeit- und Bearbeitungsplan ist für die Erarbeitung des VEP vorgesehen:

Nr.	Bearbeitungsschritt	Zeitraum
1.	Grundlagenermittlung für Ausschreibung	1/2012 – 02/2012
2.	<i>Beteiligung im Rahmen der Diskussion der Ziele</i>	03/2012 – 04/2012
3.	Festlegung der Ziele	05/2012
4.	Gutachter beauftragen	03 – 05/2012
5.	Analyse des Verkehrsgeschehens (Angebot und Nachfrage) im Form von Mängeln und Chancen	06 – 11/2012
6.	<i>Beteiligung im Rahmen der Mängel- und Chancenanalyse</i>	09 – 10/2012
7.	Prognose des Verkehrsgeschehens 2020-2025 entwickeln	11 – 12/2012
8.	Maßnahmenkonzepte zur Zielerreichung für Szenarien entwickeln	01 – 02/2013
9.	Szenarien entwickeln	03/2013
10.	<i>Beteiligung im Rahmen der Maßnahmekonzepte- und Szenarientwicklung</i>	04/2013
11.	Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmenkonzepte anhand der Szenarien	05/2013
12.	<i>Beteiligung bei der Vorstellung der Ergebnisse der Szenarien</i>	06/2013
13.	Konzept mit kurz, mittel und langfristigen Maßnahmen inkl. Umsetzungsstrategie zur Erreichung des Zielszenarios	07 - 08 /2013
14.	Redaktion VEP-Entwurf	09 – 10/2013
15.	<i>Beteiligung im Rahmen der Vorstellung des VEP-Entwurfs</i>	11 – 12/2013
16.	Beschluss des VEP	1/2014

Folgende weitere Aspekte sind bei der Bearbeitung u.a. zu beachten:

In der Stadt Bremen wurden bei der letzten Erhebung im Jahr 2008 25% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, 21% zu Fuß, 14% mit dem ÖPNV und 40% mit dem Auto oder anderen motorisierten Fahrzeugen.

Im Vergleich mit anderen Großstädten und Metropolregionen ist festzustellen, dass der Fußverkehrsanteil und der ÖPNV-Anteil relativ niedrig sind. Der Radverkehrsanteil wird bundesweit von keiner gleichgroßen oder größeren Stadt übertroffen. Der Kfz-Anteil ist geringfügig höher als in vergleichbaren Großstädten.

Der Anteil des ÖPNV, des Fuß- und des Radverkehrs ist durch geeignete Maßnahmen zu stärken. Diese drei Verkehrsarten sollen zur vollwertigen Alternative gegenüber dem Kfz-Verkehr entwickelt werden.

Im Bereich des Fußverkehrs ist die Nahmobilität durch integrierte Maßnahmen zu fördern, besonders die Barrierefreiheit ist weiter zu entwickeln.

Durch ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sind die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch, Ressourcenverbrauch, Unfallfolgen) zu minimieren und der Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr zu verstetigen. Das Ziel der Lärminderung für die Quartiere an den bestehenden Bundesautobahnen, Bundesstraßen, hochbelasteten Stadtstraßen und Eisenbahnstrecken ist aufgrund des wachsenden Güterverkehrs besonders zu beachten.

Neue technologische Entwicklungen insbesondere im Bereich der Elektromobilität und damit verbundene neue Mobilitätsformen sind zu fördern.

Die Inter- und Multimodalität im Personenverkehr ist zu fördern u.a. durch eine Weiterentwicklung des Car-Sharing

Die unterschiedlichen Strukturen der Stadtteile mit Ihren Chancen und Defiziten sind zu beachten. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist durch geeignete Maßnahmen in der zeitlich-räumlichen Erschließung und in Form attraktiver ÖPNV-Tarife sicher zu stellen.

Die Innenstadt und die Stadtteilzentren sind in Ihrer Erreichbarkeit zu optimieren.

Gewerbestandorte sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dies schließt ein leistungsfähiges und verträglich eingebundenes Vorrangnetz für den Güterverkehr ebenso ein, wie eine bessere Erschließung durch den Umweltverbund.

Der Wirtschafts- und Logistikstandort Bremen ist durch eine Optimierung der Führung des Güter- und des Wirtschaftsverkehrs und in der Optimierung der Erreichbarkeit für Beschäftigte und Kunden zu stärken.

Eine Optimierung der Verkehrsverbindungen sowohl für den Personen- als auch für den Wirtschafts- und Güterverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven, eine Optimierung der Anbindung der stadtbremischen Seehäfen in Verbindung mit einer optimierten Führung der Hafenhinterlandverkehre für Bremen und Bremerhaven sind im VEP in Abstimmung mit den Anforderungen an den Bundesverkehrswegeplan und den Ergebnissen des parallel zu erstellenden Gutachtens zur Optimierung des Eisenbahnverkehrs im Knoten Bremen mit der Prüfung möglicher Güterumgehungstrassen zu entwickeln.

Die weiterhin notwendige Optimierung der regionalen Verkehrsverbindungen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind aufbauend auf dem VEP in einem eigens Verkehrskonzept der Metropolregion unter Initiative Bremens zu entwickeln.

In den Phasen der Zieldefinition, der Mängel- und Chancenanalyse, in der Maßnahmenentwicklung, bei der Vorstellung der Szenarien und in der Abstimmung des Entwurfs des VEP ist eine umfangreiche Bürgerbeteiligung vorgesehen. Die konkrete Form ist im Projektverlauf zu definieren.

Vor der Bürgerbeteiligung findet jeweils eine Rückkoppelung mit den fachlich betroffenen Senatsressorts statt, insbesondere mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bezüglich der Anbindungen Bremens als Hafen- und Logistikstandort.

C. Finanzielle Auswirkungen

Für die Erarbeitung des Konzepts ist für die Haushaltsaufstellung 2012/13 ein Betrag von rd. 500 T€ vorgesehen. Eine gesonderte Mittelfreigabe durch die zuständigen Gremien wird vorbereitet.

D. Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderprüfung

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Gender-Aspekte werden in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans intensiv untersucht. Genderspezifische Anforderungen sind zu beachten.

E. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) stimmt dem Verfahren zur Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 zu.
2. Die Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans um Berichterstattung über folgende Zwischenschritte:
 - a. Festlegung des Zielkonzepts
 - b. Vorstellung der Ergebnisse der Mängel- und Chancenanalyse
 - c. Vorstellung der Ergebnisse der verschiedenen Szenarien
 - d. Vorstellung des VEP im Entwurf mit Umsetzungsstrategie
 - e. Vorstellung des VEP im Entwurf nach Bürgerbeteiligung und Beschluss