

## Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den Ergebnissen der Testszenarien und zur Auswahl der Maßnahmen für das Zielszenario

Übersicht der von den Trägern öffentlicher Belange genannten Anregungen (blau markierte Zeilen = VEP-relevant)

TÖB (Eingang)	Anregung
<b>Ressortintern SUBV</b>	
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung (28.4.2014)	<p><b>Gesamtstädtische Gesichtspunkte</b>  <b>Eckzahlen/ Bevölkerungsentwicklung</b>            Flächennutzungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung basieren auf demselben Strukturdatensatz aus dem Jahr 2012 (Basisjahr 2010), der im Auftrag der Verkehrsabteilung in intensiver Zusammenarbeit mit den verschiedensten Bremer Behörden und Fachplanungen -betreut durch den Fachbereich Bau - erstellt wurde. Damit ist grundsätzlich sichergestellt, dass Infrastrukturentwicklung und Flächenplanung entsprechend der angestrebten langfristigen Ziele der Erwerbstätigen- und Beschäftigtenentwicklung kongruent verfolgt werden.</p> <p>Die aktuelle Entwicklung liegt grundsätzlich im Trend der Prognosen. Allerdings ist insbesondere die Arbeitsplatzentwicklung positiver als angenommen (s. Zahlen 2013). Tendenziell orientiert sich die Entwicklung noch stärker als angenommen in Richtung Kernstadtbereich, wie insbesondere die Dynamik bei der Schließung von Baulücken zeigt. Große Gebiete, wie die Überseestadt, wurden schon seinerzeit sehr optimistisch angenommen -dies bewährt sich jetzt. Noch nicht abschließend geklärt ist das Potential an Neubauplächen im Flächennutzungsplan, die derzeit entweder als „Prüfbereich“ oder als „von der Darstellung ausgenommene Flächen“ gekennzeichnet sind, wie in der Osterholzer Feldmark und in Brokhuchting.</p> <p>Es ist also festzustellen, dass der Strukturdatensatz mit seinen Eckwerten grundsätzlich noch hinreichend aktuell ist. Allerdings ist darauf hinzuweisen dass bei der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmenplanung aktuelle dynamischere Tendenzen berücksichtigt werden müssen. Dies trifft insbesondere auf folgende Sachverhalte zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus dem Gesamtportfolio der Wohnungsbaukonzeption wurden knapp 40 Flächen für eine prioritäre Entwicklung mit einem Realisierungshorizont bis 2020 vorgesehen (30+ Flächen); entsprechend sollte hier insbesondere auf die kurzfristige Optimierung der Anbindung durch den ÖPNV sowie des Radverkehrs (Premiumrouten) eingegangen werden (Pilotprojekte des Bündnis für Wohnen wie Überseestadt, Gartenstadt Werdersee, Büropark Oberneuland).</li> </ul> <p>Um im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung wirksam zu werden, wird von den Maßnahmeschwerpunkten des VEP erwartet, dass sie mit den Schwerpunkträumen der Stadtentwicklung korrespondieren.</p> <p>In diesem Sinne sind die Maßnahmen im Rahmen des <b>Schwerpunktraumes Innenstadt</b> (Thema Parkhauskapazitäten, Entwicklungspotenziale Breitenweg, Aufwertungspotenziale Bürgermeister-Smidt-Straße und die Radwegeverbindungen) von besonderer Bedeutung.</p> <p>Für den <b>Schwerpunktraum Bremer Westen</b> sind Maßnahmen im Bereich der Hafenanrandstraße (siehe auch Querungen) und die Verbindung in den Bremer Norden (die Grambker Heerstraße) von besonderer Bedeutung. Für beide angesprochenen Schwerpunkträume ist auch die Schaffung von Radwegeverbindungen (s. a. Radschnellwege) sehr bedeutsam.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Für den <b>Entwicklungsschwerpunkt Hemelingen</b> ist einerseits die Einbindung in das Radwegesystem der Stadt andererseits die Zugänglichkeit einen auch für Rad und Fußwegeverbindungen/Querungsmöglichkeiten der großen Hauptverkehrsstraßen zum Hemelinger Hafen bzw. allgemein die Zugänglichkeiten zum Wasser von hoher Bedeutung. Weitere städtebauliche Impulse könnten von einer Aufwertung der Sebaldsbrücker Heerstraße ausgehen. Insbesondere die Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Hemelingen Bremer Osten und Obervieland Bremer Süden in Höhe der bestehenden BAB A1 Brücke ist eine wesentliche, räumlich und funktional langjährig verfolgte Option in der gesamtstädtischen Perspektive (Weserquerung im Osten).</p> <p>Für die <b>Innovationsräume Airportstadt und Technologieparkuniversität</b> sind die Verbesserung der ÖPNV Anbindung durch weitere Haltepunkte bzw. Linienführungen von Bus und Straßenbahn besonders zu berücksichtigen, ebenso in der Überseestadt.</p> <p>Die <b>Weser</b> ist Ausgangspunkt und Rückgrat der Bremer Stadtentwicklung mit hoher Qualität und erheblichem Entwicklungspotenzial für die frei- und stadträumliche Entwicklung. Sie ist ein wesentliches Element im linearen System der Straßen und Schiene. Die Weser ist vor allem Mitte und Verbindung zwischen den Stadtteilen sowie zwischen dem Siedlungsraum und der Landschaft. Sie ist ein wichtiger Erlebnis- und Erholungsraum. Diese Qualitäten und Chancen sollten im VEP herausgearbeitet und mindestens perspektivisch in die Weiterentwicklung geeigneter Angebote für die Wasserwegnutzung einbezogen und benannt werden. Hier sind die notwendigen Potenziale des Wasserweges noch nicht ausgeschöpft. Des Weiteren sollte im VEP auf die anstehenden Anpassungs- und Neubaumaßnahmen des <b>Hochwasserschutzes</b> Bezug genommen werden. Hier würden insbesondere mit den zu erwartenden erheblichen Eingriffen deutliche Verbesserungsmöglichkeiten am linken Weserufer (Stadtstrecke) für die hoch frequentierte Radroute Weser/ Werdersee bestehen.</p>
	<p><b>Grundsätzliche methodische Hinweise</b></p> <p>Das zugrunde gelegte Bewertungssystem kann hinsichtlich der verkehrlichen Belange und Prioritätensetzungen gut nachvollzogen werden. Allerdings tritt das methodische Problem auf, dass notwendige städtebauliche Maßnahmen in den Verkehrsräumen, die nicht dezidiert der verkehrlichen Optimierung dienen bzw. bis 2025 erforderlich sind, nicht auftauchen. Dabei wird übersehen, dass in einzelnen Bereichen durch Straßenbaumaßnahmen wichtige Impulse für die langfristige Weiterentwicklung ganzer Stadtbereiche gesetzt werden können. Dies betrifft zum Beispiel die Umgestaltung des Bereichs Breitenweg/der Hochstraße oder die Umgestaltung der Neuenlander Straße und des Ehlersdamm. Zweifellos können in diesen Bereichen hierdurch erst langfristig Beschäftigungs- und Einwohnerentwicklungen induziert werden, die über den Zeithorizont des Zielszenarios 2025 hinausreichen. Gleichwohl wird dringend darum gebeten, diese und andere Maßnahmen (siehe unten) in einer eigenen Kategorie „ <b>aus Sicht der Stadtentwicklung langfristig erforderliche Maßnahmen</b>“ aufzunehmen. Dies sollte vor allem im Plan „Straßenräume optimieren“ ggf. aber auch im Plan „Optimierungen im Straßennetz für den KFZ-Verkehr“ und dem Zielnetz Radverkehr erfolgen.</p>
	<p><b>Stellungnahmen zu den Sonderplanfällen</b></p> <p>Das Ergebnis der beiden Sonderplanfälle wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Untersuchung des Wegfalls der Verkehrsführung auf der Hochstraße des Breitenwegs zeigt deutliche Belastungsverlagerungen auf die Innenstadt und angrenzende Quartiere. Deshalb wird die Erkenntnis aus einer einfachen Sperrung ohne Kompensation nachvollzogen. <b>Allerdings wird gefordert, Detailbetrachtungen zur vertieften Untersuchung</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p data-bbox="519 231 1594 256"><b>zur Sperrung der Hochstraße als Maßnahme des Handlungskonzeptes aufzunehmen.</b></p> <p data-bbox="519 263 1057 288"><b>Stellungnahme des Planungsbezirks Mitte</b></p> <p data-bbox="519 295 2033 411">Das Zielszenario des VEPs soll u. E. in der Innenstadt insbesondere die Straßenräume betrachten, die städtebauliche Zäsuren im Stadtgefüge darstellen. Für diese Räume gilt es, Lösungen unter Berücksichtigung der Verkehrsteilnehmer zu entwickeln, die die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des öffentlichen Raums verbessern. Hingewiesen wird auf die aktuellen Planungen und das Innenstadtkonzept.</p> <p data-bbox="519 418 1144 443">Folgende Anregungen sollen aufgenommen werden:</p> <p data-bbox="519 450 763 475"><b>Wirtschaftsverkehr</b></p> <ul data-bbox="568 481 1977 539" style="list-style-type: none"> <li>• Innerstädtische Logistik: Neben Lastenfahrrädern sollten weitere Transport- und Verteilungssysteme im Sinne einer neuen Mobilität aufgenommen werden E-Fahrzeuge, zentrale Verteilersysteme.</li> </ul> <p data-bbox="519 545 663 571"><b>Fußgänger</b></p> <ul data-bbox="568 577 2018 635" style="list-style-type: none"> <li>• AOK Kreuzung: Verbesserung für Fußgänger unter Berücksichtigung des Projektes Ansgaritor- neues Einkaufsquartier</li> <li>• Gustav-Deetjen Tunnel: Verbesserung für den Fußgängerverkehr</li> </ul> <p data-bbox="519 641 651 667"><b>Radfahrer</b></p> <ul data-bbox="568 673 1308 699" style="list-style-type: none"> <li>• Gustav-Deetjen Tunnel: Verbesserung für den Radverkehr</li> </ul> <p data-bbox="519 705 999 730"><b>Tempo 30 im Hauptstraßennetz (Plan)</b></p> <ul data-bbox="568 737 1700 794" style="list-style-type: none"> <li>• Am Wall: der westliche Bereich sollte ergänzt werden um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen</li> <li>• H.H. Meier-Allee: Tempo 30 sollte auf den gesamten Bereich ausgedehnt werden.</li> </ul> <p data-bbox="519 801 600 826"><b>ÖPNV</b></p> <ul data-bbox="568 833 2000 890" style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellen Bgm-Smidt-Straße: Zur Optimierung des ÖPNVs soll die Lage der Haltestellen in der Bgm-Smidt-Straße verschoben werden. Haltestelle südl. Brill nach Norden, Haltestelle in der Contrescarpe in Richtung Falkenstraße</li> </ul> <p data-bbox="519 896 819 922"><b>Straßenraumgestaltung</b></p> <ul data-bbox="568 928 2040 1383" style="list-style-type: none"> <li>• Breitenweg: Aufnahme des Breitenweges in das Zielszenario, die Entwicklung eines Leitbildes für die Bahnhofsvorstadt mit dem Breitenweg als zentralem öffentlichen Verkehrsraum wird ein städtebauliches Schwerpunktprojekt auf Grundlage des Innenstadtkonzeptes <ul data-bbox="667 1018 2040 1193" style="list-style-type: none"> <li>○ Weitere Untersuchungen sollen durchgeführt werden, wie auf den Verkehr auf der Hochstraße verzichtet werden kann</li> <li>○ Verbesserung der Radwegeverbindung und Aufenthaltsqualität für die Fußgänger</li> <li>○ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</li> <li>○ Entwicklung von gestalterischen Vorschlägen für die Aufwertung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen</li> </ul> </li> <li>• Bürgermeister-Smidt-Straße: Betrachtung der Bürgermeister-Smidt-Straße vom Breitenweg bis zur Weser <ul data-bbox="667 1241 1200 1353" style="list-style-type: none"> <li>○ Reduzierung der Fahrspuren</li> <li>○ Verlegung der Haltestellen s.o</li> <li>○ Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>○ Gestalterische Aufwertung mit Bäumen</li> </ul> </li> <li>• Balgebrückstraße: Beseitigung der Barrierewirkung</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beseitigung der Trennelemente zwischen den Schienen</li> <li>○ Verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>○ Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>• Martinistraße: Beseitigung der Barrierewirkung, verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Daniel v. Büren-Str.: Beseitigung der Barrierewirkung <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>○ Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>○ Gestalterische Aufwertung</li> </ul> </li> <li>• Violenstrasse: Neuordnung der Verkehrsfunktionen unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Innenstadtkonzept)</li> </ul> <p><b>Ruhender Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkhauskonzept, Innenstadt: Entwicklung eines Parkhauskonzeptes unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsanforderungen: Standorte für E-Bikes, Lastenfahrräder, Behindertenstellplätze, ggf. Reduzierung der Anzahl der Parkplätze zugunsten zus. Handelsfläche.</li> </ul> <p><b>Besondere Mobilitätskonzepte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neues Hulsberg: Entwicklung eines wegweisenden Mobilitätskonzeptes für das neue Quartier im Kontext mit einem Mobilitätskonzept für das Klinikum Mitte</li> </ul> <p><b>Stellungnahme des Planungsbezirks West</b></p> <p><b>Aufgenommene Maßnahmen</b></p> <p><b>ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weserfähre Woltmershausen-Überseestadt- Waterfront: Die bisher gut angenommene Fährverbindung verkehrt zwischen Rablinghausen-Waterfront- Überseestadt (Wendebecken-Molenturm). Die neue Fähre soll in der Höhe des Landmark halten. Dadurch werden mehr Potentiale in der Überseestadt erschlossen. Allerdings verlängert sich auch die Fahrtzeit. Gab es hier eine fachliche Abwägung? Soll der Anleger am Wendebecken für andere Zwecke genutzt werden?</li> </ul> <p><b>Maßnahmen, die nicht aufgenommen wurden:</b></p> <p><b>ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nr. 5 Der Bau einer Straßenbahnlinie in die Überseestadt soll zumindest als strategisch langfristiges Ziel beibehalten und daher in das Zielszenario aufgenommen werden. Die Überseestadt entwickelt sich dort, wo es möglich ist, zu einem wohngeprägten Mischgebiet. Viele Flächen sind noch nicht erschlossen und haben weiteres Potential für eine wohnbauliche Nutzung.</li> <li>• Nr.16. S-Bahn Haltepunkt Überseestadt: Auch wenn die Investition mittelfristig zu hoch ist, sollte die Maßnahme als langfristiges strategisches Ziel erhalten bleiben.</li> </ul> <p><b>Straßengestaltung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nr. 8 Ummarkierung Utbremer Straße und Nr. 27. Waller Heerstraße: Dass die Maßnahme nicht aufgenommen wird, weil eine reine Abmarkierung zu kurz greift, wird aus stadtplanerischer Sicht begrüßt. Allerdings ist der Beginn des Heeresstraßenzugs einer der Haupteingänge in den Bremer Westen und gleichzeitig der Autobahnzubringer für die</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Innenstadt. Der rein auf den privaten Kraftverkehr beschränkte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Daher soll der Umbau des Heerstraßenzugs zur Verbesserung des Stadtraumes und für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer als Maßnahme aufgenommen werden. Kurz- bis mittelfristig werden durch den Gleisbau im Bereich des Heeresstraßenzuges ohnehin Baumaßnahmen anstehen, bei denen diese Maßnahmen einbezogen werden können.</p> <p><b>Zusätzliche Maßnahmen</b>  <b>Straßengestaltung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verbesserung der Eingangssituation in den Bremer Westen ist eine wichtige Maßnahme im Rahmen der Gesamtstrategie zur Aufwertung des Bremer Westens. Bereits im Innenstadt-konzept wurde die mangelhafte Qualität der Stadträume im Bereich Hans-Böckler- Straße aber auch Landwehrstraße aufgezeigt. Alle drei Straßen sollten auf ihre Umgestaltungspotentiale mit Kosten-Nutzenvergleich untersucht werden. Dabei sollten die Belange von Rad- und ggf.- Fußgängern besondere Berücksichtigung finden.</li> <li>• Querungen der Nordstraße/Hafenrandstraße sollen verbessert werden und damit die Verbindung von Walle in die Überseestadt und umgekehrt. Geeignete Orte werden derzeit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Walle ermittelt.</li> </ul> <p><b>Stellungnahme des Planungsbezirks Süd</b>  Die bisherigen Stellungnahmen behalten weiterhin ihre Gültigkeit.</p> <p><b>Ergänzung des Zielszenarios</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Umbau der Neuenlander Straße sollte in das Zielszenario aufgenommen werden. Der Straßenumbau hängt eng mit der zu erwartenden Realisierung der A281 zusammen und ermöglicht eine perspektivische Stadtentwicklung und -reparatur im Verlauf der Neuenlander Straße und wurde im Zuge der Planungen für die A 281 immer entsprechend kommuniziert.</li> <li>• Der Umbau der Westerstraße sollte ebenfalls in das Zielszenario aufgenommen werden. Die Straße stellt eine erhebliche Barriere im Stadtraum dar und trennt den südlichen Teil der Alten Neustadt von der Weser.</li> <li>• Verkehrsräume in den Stadtteilzentren Huchting und Woltmershausen:  Für die im kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen festgelegten zentralen Bereiche von Huchting (einsch. Erweiterungsbereich) und Woltmershausen sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Querbarkeit der Fahrbahnen, Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgenommen werden. Alternativ sollte in diesen räumlich eng abgegrenzten Räumen mindestens die Maßnahme K.1 „Tempo 30“ umgesetzt werde. Ebenso sollte in den Stadtteilzentren die bisher im Zielszenario nicht enthaltenen Maßnahmen C.1 „Begegnungszonen in Nahversorgungszentren“ oder C.4 „Pilotprojekte für Shared Space“ überprüft werden.</li> </ul> <p><b>Stellungnahme des Planungsbezirks Ost</b>  Die bisherigen Stellungnahmen behalten weiterhin ihre Gültigkeit.  Folgende Aspekte sind beim Zielszenario zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme E.18 „Haltepunkt Universität / Technologiepark (TpU)“ ist im Bereich der Otto-Hahn-Allee (Verlängerung der Straßenbahnlinie 8) zu realisieren. Hierdurch können die in diesem Bereich zu entwickelnden Flächen des TpU erschlossen werden. Außerdem können die Flächen südlich der Bahn, die ein hohes Entwicklungspotential</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>besitzen, langfristig durch den neuen Haltepunkt erschlossen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme F.24 „<b>Neugestaltung der Osterholzer Heerstraße</b>“ ist auch ohne den Ausbau der Straßenbahnlinie zu realisieren. Die Maßnahme E.4 „Verlängerung der Straßenbahnlinie von Sebaldsbrück bis zur Hans-Bredow-Straße“ ist eine Maßnahme, deren Realisierung frühestens mittelfristig zu erwarten ist. Da die Straßenraumgestaltung dieser wichtigen Eingangsstraße heute in einem städtebaulich ungenügenden Zustand ist, sind Verbesserungsmaßnahmen zur Neugestaltung sofort durchzuführen. Hierbei sind die Maßnahmen so zu entwickeln, dass sie mit den späteren Ausbauplänen für die Straßenbahn vereinbar sind.</li> <li>• Die Maßnahme D.15 „<b>Premiumroute HB-Nord – Innenstadt – Hemelingen</b>“ ist bis zu der Maßnahme D.23 „Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Arsten)“ als Premiumroute zu verlängern. Durch die Verlängerung werden über das Zentrum von Hemlingen weitere wichtige Bereich Hemelings an eine Premiumroute angebunden. Außerdem kann hierdurch ein Anschluss an die Brückenverbindung in den Bremer Süden mittels einer sehr guten Fahrradbindung gewährleistet werden.</li> <li>• Die <b>Sebaldsbrücker Heerstraße</b> stellt einen Straßenraum dar, der städtebaulich erhebliche Missstände aufweist und nur über eine geringe Aufenthaltsqualität verfügt. Aus diesem Grund ist die Neugestaltung der Sebaldsbrücker Heerstraße unabhängig von verkehrlichen Verbesserungen als eine Maßnahme zur Neugestaltung aufzunehmen.</li> <li>• Die Wohnbebauung westlich des Ehlersdamms ist eine 30+ Fläche, auf der prioritär Wohnungsbau umgesetzt werden soll. Hierzu ist der <b>Ausbau des Ehlersdamms</b> (insbesondere der Nebenanlagen, wie Realisierung von Geh- und Radweg) erforderlich. Zusätzlich ist im FNP-Entwurf ein Prüfbedarf für eine bauliche Entwicklung am Umsteigepunkt Mahndorf dargestellt. Aus den genannten Gründen ist der Ausbau des Ehlersdamms als Maßnahme aufzunehmen.</li> <li>• Die Maßnahmen F.6 „<b>Ummarkierung August-Bebel-Allee</b>“ und F.7 „<b>Ummarkierung Kurt-Schumacher-Allee</b>“ sind aufzunehmen. Aufgrund der übermäßigen Straßenbreiten weisen die Straßenräume nur geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Zur Erhöhung der städtebaulichen Qualitäten im Bereich der Vahr sind die Neugestaltungen der beiden Straßenräume als Maßnahmen aufzunehmen.</li> </ul>
<p>Referat 51 (Verkehrsprojekte) (28.4.2014)</p>	<p><b>1 Empfohlene Maßnahmen:</b></p> <p><b>A Kfz-Verkehr:</b> vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p><b>Lfd Nr.4 Neue Anschlussstelle Achim West (Theodor-Barth-Straße)</b> Lt. Beschreibung wird das Zielfeld 5 mit „sehr hoch“ erreicht, die Maßnahme wird aber unter B Wirtschaftsverkehr nicht bewertet sondern dort auf Punk A Verkehr verwiesen, um eine Doppelbewertung zu vermeiden. Hier fällt die Bewertung allerdings unter dem Bewertungspunkt Zielfelderreichung (bezogen auf den Kfz –Verkehr) mit der Bewertung „niedrig“ relativ schlecht aus. Hier wird ein Anpassungsbedarf gesehen, zumal deutliche Entlastungseffekte mit der Maßnahme am Knotenpunkt Thalenhorststraße / Uphuser-Heerstraße auf Brem .Gebiet zu verzeichnen sind. ( Vgl. zum Thema Stauvermeidung die Bewertungen zu hierzu auch bei Nr. 10, 12 14 etc.)</p> <p><b>Lfd. Nr. 27 Hinweis auf ein Pavement Management System</b></p> <p><b>B Wirtschaftsverkehr:</b> vom Grundsatz keine Bedenken</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p data-bbox="519 229 1917 256">Frage: Was ist mit dem Ausbau des Ahrlingtunnels? (Hintergrund ist die mögliche Umnutzung des Könecke-Geländes)</p> <p data-bbox="519 261 882 288"><b>C Fußgänger / Nahmobilität:</b></p> <p data-bbox="519 293 2007 352"><b>Lfd. Nr. 1</b> Maßnahmen, die nicht STVO-konform sind, können nicht empfohlen werden. Begegnungszonen in Wohnquartieren entsprechen nicht dem von HB entwickelten Kriterienkatalog.</p> <p data-bbox="519 357 2029 443"><b>Lfd. Nr. 2</b> Die hier positive Bewertung steht im Gegensatz zu C Lfd. Nr.2 nicht empfohlenen Maßnahmen. Aus Sicht des Ref. 51 wird der Ansatz des Freiräumens von Gehwegen (Reklamereitern, Warenregalen etc.) auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit unterstützt.</p> <p data-bbox="519 448 1877 475"><b>Lfd. Nr. 9</b> Hier sollte unter „Weitere erforderliche Kriterien“ wenigstens ansatzweise das „Wie“ beschrieben werden.</p> <p data-bbox="519 480 1093 507"><b>Lfd. Nr. 14</b> Ist durchgeplant und wird umgesetzt.</p> <p data-bbox="519 512 1146 539"><b>Lfd. Nr. 15</b> Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen</p> <p data-bbox="519 544 2029 719">Hier grundsätzlich die Anmerkungen zu den empfohlenen Verbesserungen der Ampelschaltungen. Es wird eigentlich für jeden Verkehrsteilnehmer eine Verbesserung der Ampelschaltung vorgeschlagen. Grüne-Welle für den Kfz- Verkehr, grüne Welle für der Radverkehr , mehr Grünzeiten für den Fußgänger, Bevorrechtigungsschaltungen für den ÖPNV an Signalanlagen etc. Dies alles ohne verbale Einschränkungen oder Hinweise. Zieht man die Lfd. Nr. 16 in diese Betrachtung mit ein, wird das Problem noch deutlicher. Wenn dies alles so unverändert stehen bleibt versucht man hier die Quadratur des Kreises. Daher ist hier unter „Weitere erforderliche Kriterien“ ähnliches einzufügen wie unter E Lfd. Nr. 6 oder 8.</p> <p data-bbox="519 724 698 751"><b>D Radverkehr</b></p> <p data-bbox="519 756 900 783">vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p data-bbox="519 788 1697 815"><b>Lfd. Nr. 13</b> Hinweis auf Einschränkung hinsichtlich einer Mindestbreite der Fahrbahn ist erforderlich.</p> <p data-bbox="519 820 1917 847"><b>Lfd. Nr. 22</b> Kostenklasse 2 (scheint gering) im Vergleich zu Markierungsmaßnahmen (Lfd. Nr. 21 auch Kostenklasse 2)</p> <p data-bbox="519 852 1995 906"><b>Lfd. Nr. 26</b> (Fußrasten, Haltegriffen, Luftpumpen und Wettersensoren) Dieser Punkt dient wohl zur allgemeinen Aufheiterung des geneigten Lesers, das kann wohl nicht ganz ernst gemeint sein.</p> <p data-bbox="519 911 1317 938"><b>E Öffentlicher Personenverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b></p> <p data-bbox="519 943 900 970">vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p data-bbox="519 975 2029 1091"><b>Lfd. Nr.12</b> Als Einzelmaßnahme oder / und in Kombination mit Lfd. Nr. 20 (die bauliche Umsetzbarkeit ist geprüft) und 21 (deren Machbarkeit aus Sicht des Ref. 51 heute schon kritisch gesehen wird). Bisherige Aussagen zum SPNV: Taktverdichtung auf der RS1 und weitere Haltepunkte machen zwingend die Anlage eines 3. Gleises in Richtung Achim erforderlich (Die Bauwerke Hemelinger Tunnel und das Brückenbauwerk Elisabeth-Selbert-Straße wurden daraufhin schon projektiert und ausgelegt)</p> <p data-bbox="519 1096 2029 1155"><b>Lfd. Nr. 20</b> Das Projekt war seinerzeit mit der Besiedlung der Osterholzer Feldmark verknüpft, an den Strukturdaten „Arbergen / Funkschneise“ hat sich nichts geändert. Daher ist die aktuelle Bewertung etwas verwunderlich.</p> <p data-bbox="519 1160 1055 1187"><b>F Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit</b></p> <p data-bbox="519 1192 900 1219">vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p data-bbox="519 1224 1989 1310"><b>Hinweis:</b> Der Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit ist durchweg dürftig. Die Rechtsgrundlage, auf die sich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berufen können gibt da deutlich mehr her. Dem sollte hier Rechnung getragen werden. (z. B. Stellplatzkonzept für Behindertenstellplätze, Freiräumen von Gehwegen-wie ja teilweise auch schon angedacht),</p> <p data-bbox="519 1315 1877 1369"><b>Lfd. Nr 18</b> Der Buntentorsteinweg wurde u. a mit Bundesmitteln umgestaltet (Schlussrechnung 2007), hier sind die entsprechenden Fristen zu beachten</p> <p data-bbox="519 1374 1939 1401"><b>Lfd. Nr.20</b> Richtig und wichtig ist hier der Hinweis auf den BAB Ringschluss. Dieser ist zwingend Voraussetzung für eine</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	Umgestaltung. Vor dem VEP-Zeithorizont 2025 ist der Ringschluss zu diesem Zeitpunkt sehr vage obwohl der Ringschluss im Basisszenario bereits unterstellt ist.
	<b>G Ruhender Kfz-Verkehr</b> vom Grundsatz keine Bedenken
	<b>H Inter- und Multimodalität</b> vom Grundsatz keine Bedenken
	<b>I Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd. Nr. 2</b> siehe allgemein Anmerkungen zu LSA –Schaltung
	<b>J Elektromobilität</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd.Nr.2</b> Der Begriff „Park & Bike-Standort“ ist nicht definiert
	<b>K Verkehrssicherheit</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd. Nr.1</b> situationsangepasst mehr T-30 Die Anordnung von T-30 auf Hauptstraßen ist auf STVO-Zulässigkeit zu prüfen <b>Lfd. Nr. 2</b> Straßensperrung an Schulstandorten Unter „Weitere erforderliche Kriterien“ sollten Hinweise auf das „Wie“ erfolgen.
	<b>L Mobilitätsstruktur / Öffentlichkeitsarbeit</b> vom Grundsatz keine Bedenken
	<b>Nicht empfohlenen Maßnahmen</b> <b>A Kfz-Verkehr:</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd. Nr. 7</b> Verständnisproblem: Es wird eine Maßnahme empfohlen (Linksabbieger im Sielwall) die aber die Verkehrsprobleme nicht Lösen kann? Widerspruch in sich selbst und hat dennoch einen hohen Zielerreichungsgrad. <b>Lfd Nr. 8</b> Umbau Am Stern Für den Stern wird z. Zt. ein Sicherheitskonzept erarbeitet, dem stehen die dort genannten Maßnahmen entgegen. Lfd.Nr.12 Dynamische Anzeigen vor Tunnelbauwerken sollten eingerichtet werden. <b>Lfd. Nr. 22</b> Einrichtung von Kreisverkehren zur Anbindung untergeordneter Straßen Kreisverkehre sind deutlich verkehrssicherer als LSA geregelte Knotenpunkte und zudem deutlich kostengünstiger zu betreiben. Die Erkenntnis der Gutachter, hier gäbe es für Bremen keinen Bedarf, wird nicht geteilt. Ein solches Programm wird für empfehlenswert gehalten. Empfehlung: Verschiebung in K Verkehrssicherheit bei empfohlenen Maßnahmen.
	<b>B Wirtschaftsverkehr:</b> vom Grundsatz keine Bedenken
	<b>C Fußgänger / Nahmobilität:</b> <b>Lfd. Nr. 2</b> Siehe Ausführungen unter 1 empfohlenen Maßnahmen, hier liegt ein Widerspruch vor.
	<b>D Radverkehr</b> keine grundsätzlichen Bedenken
	<b>E Öffentlicher Personenverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b> vom Grundsatz keine Bedenken

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>F Straßenraumgestaltung</b> vom Grundsatz her keine Bedenken <b>Lfd. Nr. 10</b> Steht im Widerspruch zu F lfd. Nr. 6 der positiv-Liste. <b>Lfd. Nr. 11</b> Ist fertiggestellt und hätte daher schon ins Basis- Szenario gehört. lfd. Nr. 16 Die Aufnahme in die Negativ-Liste ist nicht nachvollziehbar, hohe Wirkungsklasse, geringer Kostenaufwand und sehr hohe Zielerreichung und positive Bewertung durch die Gutachter. Maßnahme in die Positiv-Liste verschieben, oder es sind Gegenargumente aufzuführen. <b>Lfd. Nr. 27</b> Abschnitt liegt auch im Fokus des POP- Gröpelingen, daher sollte man dies nutzen, da auch Finanzmittel hier zur Verfügung stehen daher: in Positiv-Liste Hinweis: die BSAG plant Gleisersatzbau mit Achsaufweitung in diesem Abschnitt.</p> <p><b>G Ruhender Kfz-Verkehr</b> vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p><b>H Inter- und Multimodalität</b> vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p><b>I Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Hinweis:</b> der Zielerreichungsgrad hat hier neue Begrifflichkeiten (sinnvoll) <b>Lfd. Nr.1</b> Steht im Gegensatz zu Positiv-Liste: Bevorzugung von Bussen und Radverkehr an LSA. <b>Lfd. Nr. 1 und 2</b> Siehe allgemein Anmerkungen zu LSA –Schaltungen.</p> <p><b>J Elektromobilität</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd.Nr.2</b> Der Begriff „Park &amp; Bike-Standort“ ist nicht definiert.</p> <p><b>K Verkehrssicherheit</b> vom Grundsatz keine Bedenken <b>Lfd. Nr.1</b> Es besteht nicht nur der Zielkonflikt mit den Wirtschaftsverkehren, sondern auch ein Konflikt mit der STVO hinsichtlich T 30 auf Hauptverkehrsstraßen, bitte einsprechend ergänzen.</p> <p><b>L Mobilitätsstruktur / Öffentlichkeitarbeit</b> vom Grundsatz keine Bedenken</p> <p><b>Allgemeines</b> Aus Sicht der Baustellenkoordination sind Straßen, die Kapazitätsreserven aufweisen, bedeutend für Umleitungsverkehr.</p>
<p>Abteilung 3 (Natur, Wasser) (29.4.2014)</p>	<p><b>Für Abteilung 3 (Natur, Wasser) nehme ich wie folgt Stellung:</b></p> <p><b>I. Grünordnung, Schutzverordnungen, ökologische Landwirtschaft, Forst und Jagd (Referat 30)</b> Dem VEP wird aus grünordnerischer Sicht zugestimmt. Bei Umsetzung aller Maß-nahmen ergeben sich positive Effekte für die Grünordnung. Es sind mehrere Maß-nahmen aufgenommen, die schon im ersten Grünen Netz dargestellt waren. Der An-satz ist insgesamt gut und nachvollziehbar. Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert viel Geld, das bislang nicht vorhanden ist. Das Eingehen auf Einzelmaßnahmen wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht für erforderlich erachtet. (Rückfragen bitte an Herrn Kurz)</p> <p><b>II. Flächen-, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsplanung, Eingriffsregelung (Referat 31)</b> Aus Sicht der Landschaftsplanung werden die folgenden Maßnahmen als besonders wichtig erachtet:</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>a. Im Block C „Fußverkehr“ vor allem C 7 „Mehr Grün in Straßen“, da kongruent mit den Zielen des Lapro, insbesondere für den Erhalt und die Verbesserung attraktiver Grünverbindungen durch die Stadt und zu den Erholungsgebieten, sowie C 11 Brillkreuzung (Teil eines Maßnahmenbereichs des Lapro zur Aufwertung von Eingangssituationen von der Brillkreuzung bis zur Hochstraße Am Wall) und C 13 (Gestaltung des „Alleerings“ gem. Maßnahme SH 1 des Lapro)</p> <p>b. Im Maßnahmenblock D „Radverkehr“ im Besonderen D 14 „Grünverbindungen des FNP in das Radwegenetz integrieren“ (die im FNP dargestellten Grünverbindungen sind aus dem Lapro übernommen und dort näher erläutert), D 15 (die Premiumroute sollte wo möglich als Grünverbindung gestaltet werden, s. Lapro MI 2), die Weserquerungen D 22 (Maßnahmen des Lapro MI 4 und NE 6) und D 23 (Lapro OL8/HE7), D 27 (SH 4 Grünverbindung H.-H. Meier-Allee).</p> <p>c. Desgleichen Block F „Straßenraumgestaltung“, insbesondere F 6 Utbremer Ring (s. Lapro FI 1), F 21 Rückbau Hochstraße Am Wall (s. MI 3), F 22 Hansestraße (WA 10)</p> <p>d. d. sowie Block K „Verkehrssicherheit“, insbesondere K 3 (vgl. Lapro WA 2 „Mäusetunnel“ und andere Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bremer Westens an die Erholungsgebiete der Feldmark)</p> <p>Aus Sicht der Landschaftsplanung wird auf die städtebaulich-freiraumplanerische Bedeutung von Maßnahmen an der Habenhauser Brückenstraße hingewiesen:</p> <p>e. Im Zusammenhang mit den Maßnahmen A 5-7 sollten städtebauliche Verbesserungen angestrebt oder zumindest nicht erschwert werden. Die Habenhauser Brückenstraße ist im Lapro als Eingangssituation mit besonderem Aufwertungsbedarf dargestellt. Dieser kann nicht alleine durch seitliche Baumreihen erfüllt werden, sondern bedarf einer raumbildenden Ergänzung (Randbebauung, markante Landschaftsarchitekturen).</p> <p>Die folgenden nicht für die Aufnahme in das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen unterstütze ich aus landschaftsplanerischer Sicht dennoch:</p> <p>f. Im VEP ungeprüft: Fuß- und Fahrradbrücke Europahafen als Beitrag zur Neuerschließung der Überseestadt für Freizeitaktivitäten und für hohen Wohnwert (Lapro WA 5, s.a. FNP-Entwurf 2014), wachsendes Nutzerpotential, keine Passierbarkeit für Seeschiffe erforderlich.</p> <p>g. E 11 ÖPNV auf der Weser (30-Minuten-Takt): die Prüfung der Teilstrecke Waterfront – Schlachte mit Pendelverkehr zwischen den Ufern wird wegen des hohen Freizeit- und Erlebniswerts begrüßt, eine Verbindung bis Werderland und Bremen Nord ist lt. Lapro ein langfristiges Ziel; aus Sicht der Erholungsplanung im Lapro ist auch ein weniger dichter oder nur saisonaler Taktverkehr erstrebenswert.</p> <p>h. F 26: im Bereich Bremerhavener Str. / Steffensweg wird die ortsteilübergreifende Grünverbindung des Waller Grünzugs, die über den Steffensweg zur Langen Reihe führt (s. FNP-Entwurf bzw. Plan 2 des Lapro), gestalterisch unterbrochen. Die Straßenraumgestaltung sollte über eine ausreichende Radwegebreite hinaus auch an die Aufenthaltsqualität der übrigen Grünverbindung anknüpfen (Lapro-Maßnahme WA 3).</p> <p>i. G 6 Städtebauliche Aufwertung von Parkplätzen und –flächen: die Begründung der Ablehnung vernachlässigt die Möglichkeit, das Stellplatzortsgesetz weiter zu entwickeln, indem die darin gestellten Anforderungen, insbesondere an „großkronige Bäume“, den Standort und die Gestaltung, konkretisiert und eingehalten werden. Auf diese Weise könnten private Mittel stadtgesterisch und ökologisch effizienter eingesetzt und öffentliche Mittel (vom Gutachter vorgeschlagenes Förderprogramm) eingespart werden. Ich rege an, die Maßnahme „Verbesserung und Durchsetzung</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>der Bestimmungen zur Baumpflanzung und –erhaltung gem. Stellplatzortsgesetz Bremen“ in das Zielszenario aufzunehmen. Ein optionales Förderprogramm könnte sich auf weitergehende Anforderungen beschränken.</p> <p><b>(Rückfragen bitte an Herrn Hürter)</b></p> <p><b>III. Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz, Wasserbau, (Referat 32)</b>  Aus Sicht des Referats 32 gibt es keine Anmerkungen zum Verkehrsentwicklungs-plan-Zielszenario.  (Rückfragen bitte an Frau Rolker)</p> <p><b>Oberflächenwasserschutz, kommunale Abwasserbeseitigung, mittelbarer Ge-wässer- und Grundwasserschutz (Referat 33)</b>  In Abteilung 3, Referat 33 wird ein Projekt zur Anpassung an Starkregenereignisse vor dem Hintergrund des Klimawandels (Projekt KLAS) geleitet, welches u.a. das langfristige Ziel einer Wasser- und Klima- sensiblen Stadtentwicklung verfolgt. Dabei sollen Aspekte des dezentralen Regenwassermanagements, der Starkregenvorsorge und auch stadtklimatische Aspekte (Thema Hitze in der Stadt) frühzeitig bei ohnehin stattfindenden öffentlichen Bauvorhaben berücksichtigt werden, um Bremens Lebensqualität langfristig und auch bei veränderten klimatischen Bedingungen zu erhal-ten.  Insbesondere die, für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlenen, Maßnahmen, die mit Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum einhergehen, bieten hohe Synergiepotentiale für die Anpassung an den Klimawandel, wie z.B. im Beson-deren die Umgestaltung des Osterfeuerberger Rings (Maßnahme F.19). Bei zukünftigen Umnutzungen und Umgestaltungen sollen die Notwendigkeiten und Möglichkei-ten der Belange der Anpassung an den Klimawandel frühzeitig im Rahmen der Pla-nung geprüft werden. Eine Wasser- und Klima- sensible Stadtentwicklung kann fol-gende Maßnahmen bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbegrünung und Teilentsiegelungen von Verkehrsflächen, die sich posi-tiv auf den Wasserhaushalt und auf das lokale Stadtklima auswirken</li> <li>• • Rückhalt von Niederschlagswasser im Straßenraum durch Profilgestaltung in Abwägung mit Belangen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufes und der Barrierefreiheit</li> <li>• • Verwendung versickerungsfähiger Materialien, an den Stellen, an denen es anwendungstechnisch möglich ist, und Installation von Versickerungsmulden in Nebenflächen von Verkehrsräumen</li> </ul> <p>(Rückfragen bitte an Herrn Koch)</p>
	<p><b>Nachgeordnete Dienststellen und (zugeordnete) Betriebe</b></p>
<p>Bauamt Bremen-Nord (28.4.2014)</p>	<p><b>SPNV:</b>  Die perspektivischen Haltepunkte Marßel und Grambke werden begrüßt. Dem Haltepunkt Grambke kommt dabei angesichts der unmittelbareren Lage im an sich vom ÖPNV auf der Heerstraße in Teilen abgeschnittenen Ortsteil prioritäre Bedeutung zu. Die Durchbindung der Regionalbahn in Vegesack ist umzusetzen.  Die seit Einführung der Kohlezüge regelmäßig im Berufsverkehr auftretenden Verzögerungen der Regionalbahn sind im Rahmen der Fahrplanoptimierung zu minimieren.</p> <p><b>Schiffsverkehr</b>  Wenn auch nicht im Liniendienst (Weserbus), so ist eine Erreichbarkeit Bremen Nord's übers Wasser im Vergleich zu den heutigen Angeboten (Hal Över) zumindest aus touristischer Sicht i. V. m. dem wesebegleitenden Radwegenetz zum Ausbau des sanften Tagestourismus zu verbessern.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Mit Blick auf die perspektivische Entwicklung des Bunkers Valentin zum Denkort sollte ein Schiffsanleger (Öffnung des ehem. Tanklageranlegers oder WSD-Hafen oder Neubau im Nahbereich des Bunkers) zur ergänzenden Andienung / Einbindung in entsprechende Angebote zu prüfen.</p> <p><b>Heerstraßenzug Burglesum</b>                  Die Überlegungen zur Grünen Welle werden im Sinne des Verkehrsflusses begrüßt, eine damit verbundene Aufwertung des Straßenzugs für den MIV entspricht allerdings nicht den städtebaulichen Zielsetzungen. Eine bauliche Aufweitung der Bremer Heerstrasse im Bereich Grambke ist realistisch nur langfristig erreichbar.                  Tempo 30 Zonen waren im Rahmen des Bürgerdialogverfahrens zum Heerstrassenzug sowohl im eng bebauten Bereich Burg-Grambkes als auch in der Bremerhavender Heerstrasse nördlich der Kreuzung Stadt London als notwendig erachtet. Der Bereich des Goldbergplatzes sollte im Rahmen einer straßenbaulichen Sanierung und Umgestaltung des Abschnitts südl. Bremerhavener Heerstraße zugunsten höherer Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und besserer Querungsmöglichkeiten umgestaltet werden.                  Mit Blick auf die im Dialogverfahren erwähnte laufende Prüfung des LKW-Führungsnetzes ist die Durchlässigkeit des Straßenzugs auch weiterhin zu gewährleisten, allerdings in seiner Attraktivität für Mautausweichverkehre und nicht anliegerbezogenen Ziel- und Quellverkehr zu vermindern.                  Im Übrigen wird auf die Abstimmungsergebnisse und Anregungen des unter Beteiligung der Abt. 5 laufenden Dialogprozesses verwiesen.</p> <p><b>Radverkehr</b>                  Die im Zielszenario enthaltene Premiumradroute durch Bremen Nord entspricht den städtebaulichen Zielsetzungen und wird begrüßt. Park &amp; Bike Angebote, prioritär an den SPNV-Haltestellen Bf. Burg und Blumenthal werden als sinnvoll erachtet.</p> <p><b>Tempo 30 Zonen</b>                  Die perspektivische Ausweisung einer Tempo-30 Zone in der Alten Hafenstrasse, Vegesack, erscheint angesichts der baulichen Gegebenheiten und der sonstigen verkehrlichen Anforderungen an den Straßenabschnitt nicht zielführend.                  Eine abschnittsweise Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in der Lindenstraße, Fähr-Lobbendorf, sollte dagegen im Rahmen der vom Beirat abgestrebten Aufwertungsmaßnahmen ergebnisoffen geprüft werden.</p> <p><b>Alternative Mobilitätsangebote</b>                  Angesichts der Siedlungsfläche Bremen Nords erscheint die aktuelle Abdeckung mit ÖPNV –Angeboten abseits der Regio-S-Bahn trotz Aufwertung durch Taktverdichtung, Durchbindung und Ausbau der ÖPNV-Knotenpunkte durch eine begrenzte Zahl von Carsharing-Stationen ergänzungsbedürftig. Neben den zwei vorhandenen Stationen in Vegesack sollten der Bf. Burg, der Bf. Burglesum und der Bf. Blumenthal sowie das Zentrum Blumenthal einer Prüfung/ Testphase unterzogen werden.</p>
<p>ASV (5.5.2014)</p>	<p>Aufgrund der äußerst angespannten Personalsituation in der Abteilung Planung und Entwurf des ASV ist eine Prüfung und Stellungnahme aus Sicht des ASV zu den vorgelegten Unterlagen zum VEP leider nicht möglich.</p> <p>1) Hinweisen möchte ich aber auf folgende Punkte, die ich bereits mehrfach in diesem Zusammenhang geäußert habe.</p> <p>a) Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur                  In den vorgelegten Szenarien (Prognosenuß und Ziel) wurde unterstellt, dass die Qualität der Verkehrsinfrastruktur im Jahr 2025 gegenüber Heute unverändert ist. Dies ist nicht der Fall. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln für Sanierung und Erhaltung von Straßen kann die Qualität nicht aufrechterhalten werden, d.h. es ist davon auszugehen,</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>dass die Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren (unterstellt, dass die Höhe der in den letzten Jahren zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel (Personal und Investition) sich nicht wesentlich erhöht) massive Qualitätsverluste erleiden wird. Es muss dann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrssicherheit nur durch entsprechende Verkehrsbeschränkungen gewährleistet werden kann.</p> <p>b) Das Thema Wert- und Qualitätserhalt der Verkehrsinfrastruktur sollte im VEP aufgegriffen und bearbeitet werden. Auch hier sollten entsprechende Szenarien (keine, mittel, hohe Bereitstellung entsprechender Ressourcen) bearbeitet werden um die Auswirkungen darzustellen.</p> <p>2) Bei einer groben Durchsicht der empfohlene Maßnahmen für das Zielszenario fielen folgende Aussagen auf:</p> <p>a) Die Angabe der Kostenklasse ist m.E.n. in Teilen nicht realistisch. Kontenpunktumbauten (unter Kfz-Verkehr) werden teilweise mit Kostenklasse I, demgegenüber Fußgängerfreundliche Kreuzungen mit Kostenklasse III belegt.</p> <p>b) Bessere Ampelschaltungen auf diversen Hauptverkehrsstraßen. Wurden hier „Machbarkeitsabschätzungen“ durchgeführt? Gibt es Vorstellungen, wie dies erfolgen kann oder wurden lediglich „Wünsche“ geäußert? Was wird beim Zielszenario in der Widerstandsmatrix „unterstellt“?</p> <p>c) Bessere Straßenunterhaltung, . Warum der Zielerreichungsgrad nur mittel ist, ist nicht nachvollziehbar. Hierdurch werden doch fast alle Indikatoren bedient, d.h. sehr hoch</p> <p>d) Es werden „Fußgängerfreundliche“, „Radverkehrsfreundliche“, „ÖPNV-Vorrangschaltung“ und „bessere Schaltungen für den Kfz“ an Signalanlagen eingestellt. Dies ist in Teilen bestimmt ein Zielkonflikt. Hier ist zu differenzieren.</p> <p>e) Die Ausweisung der Premiumrouten (Rad Nr. 15 – 21) ist m.E.n. mit den ausgeführten Kriterien einer Premiumroute in den meisten Fällen nicht umsetzbar.</p> <p>f) Situationsangepasst Tempo 30. Hier müssen neben den genannten Kriterien (ÖPNV, keine Verdrängungsverkehre in Wohngebiete) auch die verkehrsrechtlichen Randbedingungen (StVO) beachtet werden! Damit entfallen diverse, im entsprechenden Szenario untersuchte T30 Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>g) Straßensperrungen. Hier ist auf die Widmung der Straßen und die verkehrsrechtlichen Vorgaben (StVO) zu achten.</p>
<b>Andere Ressorts</b>	
SF (23.4.2014)	<p>Aus fachlicher Sicht ist unser Haus in den einzelnen Handlungsfeldern nicht berührt. Die Durchführung der einzelnen Planungsfelder unterliegt den Zuständigkeiten der jeweiligen Fachressorts im Rahmen ihrer dezentralen Verantwortung. Von dort sind auch die Kostenermittlungen mit fachlichen Begründungen und deren Wirkungen sowie die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu erstellen. Anlässlich der von dort vorzunehmenden Anmeldungen für die Finanzplanung/Haushalte würde sich mein Haus begleitend einbringen.</p>
SWAH (29.4.2014)	<p>Grundsätzliche Anmerkungen zum Prozess der bremischen Verkehrsentwicklungs-planungsplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die der Erstellung der Szenarien vorangegangenen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gelangt, dass insbesondere durch die Zunahme der Erwerbstätigen mit Wohnort Bremen und der Beschäftigten am Arbeitsort eine Zunahme der motorisierten Verkehre sowie der Berufs- und Geschäftsverkehre zu erwarten sind. Der VEP verfolgt eine klare Schwerpunktsetzung auf die Bereiche Fahrradverkehr und ÖPNV, die in vielen Fällen zu Lasten der Kfz- und Wirtschaftsverkehre führt. So werden das Zielfeld 5 „Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre“ und das Unterziel 4.2 „Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten“ im</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>gesamten Prozess nicht angemessen berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die wirtschaftlichen Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen und Beschränkungen sind im Prozess bislang nicht ausreichend betrachtet und berücksichtigt worden. So wurden Wechselwirkungen der Einzelmaßnahmen miteinander nicht ausreichend abgeglichen. Mögliche Konsequenzen werden am Beispiel der Radverkehrsführung und Gestaltung in Woltmershausen deutlich: Gewerbliche Lkw-Verkehre, Kfz-Verkehre und höhengleiche Radwegführungen führen hier zu einer gefährlichen Situation, die zum Schutze aller – aber vor allem der schwächeren Verkehrsteilnehmer – zu optimieren ist. Eine Bündelung der Wirtschaftsverkehre wie sie mit dem Lkw-Führungsnetz erfolgreich durchgeführt wird ist sinnvoll, und zum Wohle der Bevölkerung und zur reibungsarmen Abwicklung der Verkehre zu begrüßen. Ein höhengleiches Nebeneinander von Lkw- und Radverkehr birgt dagegen erhebliche Gefahren und ist bei starken LKW-Verkehren grundsätzlich abzulehnen.</li> <li>• Die langfristige Verkehrsentwicklungsplanung hat u.a. die Aufgabe, Innovationen der Verkehrs- und Stadtplanung aufzugreifen und maßnahmenbezogen zu konkretisieren. Die aktuellen Entwicklungen und Diskussionen über effizientes Mobilitätsmanagement, intelligente Verkehrssteuerung, Potentiale der Elektromobilität, neue Formen von Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätspunkten etc. die derzeit u.a. intensiv im Smart City-Kontext diskutiert werden, finden sich nur unzureichend im VEP wieder.</li> <li>• Die angespannte Haushaltssituation Bremens bedingt eine Konkurrenzsituation der Einzelmaßnahmen. Bei der Entwicklung der Wirkungsindikatoren wurde ein Zusammenwirken zwischen Kostenintensität einer Maßnahme und dem Wirkungsgrad berücksichtigt. Dies führt zu einer Benachteiligung besonders wirkungsintensiver aber gleichzeitig kostenintensiver Infrastrukturmaßnahmen. Kleinteilige und kostengünstige Maßnahmen nehmen hierdurch einen (zu) großen Raum ein, ohne dass der Wirkungsnachweis deutlich wird.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Basisszenario beinhaltet Maßnahmen, die erst in der Zukunft umgesetzt werden. Herausragend ist hierbei der Ringschluss der A281. Maßnahmen des VEP, die einen Einfluss auf die Wirtschaftsverkehre haben können, sind zeitlich mit der tatsächlichen Fertigstellung dieser gesetzten Projekte abzugleichen. Hier ist insbesondere auf den Rückbau der Neuenlander Straße hinzuweisen. Die Belange der ansässigen Unternehmen sind hierbei zu berücksichtigen.</li> <li>• Die Maßnahme „Grüne Welle für Radfahrer“ darf nicht zu Konflikten mit dem fließenden Kfz-Verkehr führen. Wechselwirkungen mit einer immissionsarmen, lärmreduzierten Verkehrsplanung sind entsprechend zu berücksichtigen.</li> <li>• Fahrradpremiumrouten sind mit den Belangen des Lkw-Führungsnetzes abzugleichen. Eine Gefährdung der Radverkehrsteilnehmer ist auszuschließen. Die Verträglichkeit der geplanten Premiumrouten mit dem Wirtschaftsverkehr ist grundsätzlich und unter Einbeziehung der beteiligten Akteure zu prüfen.</li> <li>• Eine störungsfreie Anbindung von Gewerbegebieten ist zu garantieren. Langfristig ist die Vermeidung von „Sackgassenlagen“ (nur eine Einfahrt wie bspw. die Europaallee im GHB ) zu vermeiden.</li> <li>• Bremen als Stadt am Fluss sollte die Weser insbesondere mit seinen freizeit- und touristischen Potentialen nutzen und in die verkehrliche Entwicklungsplanung einbeziehen. Hier greift der VEP vorhandene Potentiale nicht auf.</li> <li>• Im Rahmen der VEP sollten keine Einzelmaßnahmen aufgegriffen werden, die als Regelaufgaben zu verstehen sind (bspw. die verbesserten Ampelschaltungen (A.16-23)).</li> </ul>
	<p>Die Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes, das sich in der Vergangenheit bewährt hat und bundesweite Beachtung findet, wird befürwortet. Die Fortführung und Aktualisierung des Netzes (bspw. neue oder vergrößerte Gewerbegebiete, neue</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Logistikverflechtungen) ist für das Funktionieren der Verkehrswegeführung unablässig. Zentrales Ziel ist der Schutz der Bürger ohne Einschränkung notwendiger Wirtschaftsverkehre, also die effiziente Bündelung der Wirtschaftsströme zur Vermeidung unnötiger Verkehrs- und Schadstoffemissionen.</p> <p>Das Lkw-Führungsnetz kann seiner Aufgabe nur entsprechen, wenn die rot ausgewiesenen kreuzungsfreien Autobahnen und Lkw-Haupttrouten und die für den Lkw-Verkehr empfohlenen, blau gekennzeichneten Hauptstraßen uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Dies betrifft auch den für Bremen zunehmend wichtigen Reisebusverkehr. Eine parallele Ausweisung von Straßen des Lkw-Führungsnetzes als Fahrradpremiumroute – wie für die Ludwig- Roselius-Allee geplant - steht dieser uneingeschränkten Nutzung entgegen und gefährdet die Fahrradfahrer in erheblichem Maße. Weiterhin entstehen gefährliche Situationen an den Haltepunkten der Buslinien. Die im VEP angestrebte Vision Null zur Verkehrssicherheit wird mit solchen Planungen „konterkariert“.</p> <p>Im Rahmen geänderter Produktionsbedingungen ist ein reibungsloser Lieferverkehr zentrale Voraussetzung für eine störungsfreie Produktionsversorgung. Die Ausweisung von verlässlichen, beschränkungsreichen Ausweichrouten (entsprechend der gelben Markierung von „wichtigen Straßen für Ziel- und Quellverkehre des Lkw“) ist unerlässlich, um bei Störungen auf den Haupttrouten - wie beispielsweise Wartungsarbeiten am Hemelinger Tunnel - agieren zu können. Entsprechend der Forderungen der Unternehmen sind verlässliche Ausweichrouten festzulegen, die im Ausnahme- bzw. Bedarfsfall von Lieferverkehren genutzt werden können.</p> <p>Dies gilt insbesondere für Unternehmen wie Mercedes-Benz, die auf eine just-in-time bzw. just-in-sequence-Anlieferung angewiesen sind. Gleichmaßen gilt dies für die Hafенbetriebe und das GVZ Bremen. Als Beispiel sei die Neuenlander Straße genannt, die auch bei einer Aufnahme des fertiggestellten Teilstücks der BAB 281 in das Lkw-Führungsnetz weiterhin als Ersatzstrecke zur Verfügung stehen muss, um eine Erreichbarkeit des Neustädter Hafens sowie des GVZ sicherzustellen.</p> <p><b>Zu den Fragen des VEP:</b></p> <p><b>I. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig?</b></p> <p><b>A. KFZ-Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A.2 Neubau der B6n Zur Entlastung der Ortsteile Kattenturm und Kattenesch und zur Unterstützung der reibungsarmen Wirtschaftsverkehre</li> <li>• 3 Neubau der B213n Neubau ist als Zulaufstrecke zum GVZ und zur A 281 vordringlich.</li> <li>• 4 Anschlussstelle Achim West Auf das Schreiben der IG Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz vom 23.04.14 wird verwiesen. Das Projekt ist gemeinsam weiter zu bewerten.</li> <li>• A.11 Umbau Westzufahrt Stephanibrücke /Änderung der Rampenneigung und Umbau der Zufahrt. Die Situation führt aktuell bereits zu Erreichbarkeitsproblemen der Überseestadt. Drin-gender Handlungsbedarf. Intermodales Verkehrskonzept für Überseestadt erforderlich.</li> <li>• A.15 Verlängerung Am Gaswerkgraben bis zur Senator-Apelt-Straße Die verkehrliche Entwicklung des Gebietes vorderes Woltmershausen ist im Rahmen der konzeptionellen Entwicklung des Gebietes zu verbessern. Eingeschlossen werden sollte die Simon-Bolivar-Straße mit ihrer Verlängerung der Hermann-Ritter-Straße. Es handelt sich hierbei um Straßen, die von gewerblichen Verkehren stark frequentiert werden.</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Eine höhengleiche Radwegführung birgt für die Nutzer gerade auf dieser Strecke eine sehr hohe Unfallgefahr. Der verkehrliche Eingangsbereich zum westlichen Woltmershausen ist insgesamt aufzuwerten.</p> <p><b>B. Wirtschaftsverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B.1 Wegweisung von Gewerbegebieten Verbesserung zur guten Erreichbarkeit der Gebiete und Vermeidung von unnötigen Suchverkehren. Abgleich mit dem Lkw-Führungsnetz ist zu vollziehen</li> <li>• B.2 Ausbau des Eisenbahnknoten Bremen Hbf. Notwendigkeit eindeutig belegt aus den Ergebnissen des Gutachtens „Studie zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“. Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme ist Ausbau zwingend erforderlich.</li> <li>• Anbindung des Gewerbegebietes Bayernstraße Eine Verbesserung ist durch den Ringschluss der A281 nicht zu erwarten. Die Zuwegung erfolgt nur durch eine Straße (Sackgassensituation). Eine Verbesserung durch eine Nordvariante ist zu verfolgen. Die Maßnahme muss entsprechend neu verankert werden im Zielszenario.</li> </ul> <p><b>C. Fußverkehr / Nahmobilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• C.11 Umgestaltung Brillkreuzung Durch eine Umgestaltung der Brillkreuzung kann die Barrierewirkung zwischen den beiden Quartieren Stephaniviertel und Kerninnenstadt minimiert und so eine weitere Entwicklung des Stephani-Quartiers erreicht werden.</li> <li>• C.12 Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße Am Knotenpunkt Domsheide treffen eine Vielzahl verschiedener Verkehrsarten aufeinander, Konflikte sind hier an der Tagesordnung. Ein Abbau dieser Konflikte verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt. Der Bereich Balgebrückstraße ist eines der Eingangstore in die Innenstadt und präsentiert sich aktuell städtebaulich unter Wert.</li> </ul> <p><b>D. Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D.22 Neue Radfahrer und Fußgängerbrücken Piepe – Stadtwerder – Altenwall Jährlich fahren über 3,2 Mio. Fahrradfahrer über die Wilhelm-Kaisen-Brücke. Zwei zusätzliche Brücken Altstadt – Stadtwerder – Neustadt schaffen Entlastung, insbesondere am gefährlichen Knotenpunkt Wilhelm-Kaisen-Brücke/Franziuseck. Des Weiteren werden zusätzliche Brücken eine hohe Kaufkraft aus dem Neubaugebiet Stadtwerder ins Ostertor- und Buntentorviertel bringen.</li> <li>• D.24 Bessere Radabstellanlagen Zu einer optimalen Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilzentren gehört eine ausreichende Anzahl von dezentralen Abstellanlagen. Im abgestimmten Bereichen der Innenstadt sind dies in hochwertiger Optik zu installieren</li> </ul> <p><b>E. ÖPNV/SPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E.1, E.2, E.3, E.4 Straßenbahnanbindung Oslebshausen, Horn, Malerstraße, Osterholz Durch eine Verlängerung von bestehenden Straßenbahnlinien steigt die Attraktivität der Anbindung. Dadurch können neue Kunden u.a. für die Innenstadt und Stadtteilzentren gewonnen werden. Maßnahmen sind allerdings besonders kostenintensiv.</li> <li>• E.5 Neue Straßenbahn zur Universität Zur Steigerung der Attraktivität der Universität mit dessen gesamten hochwertigen Umfeld ist eine zusätzliche</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Erreichbarkeit des westlichen Bereiches erforderlich. Die Kapazitäten der Linie 6 sind ausgeschöpft, sodass eine zusätzliche Linie erforderlich ist (Verlängerung Linie 8).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>E.15, 16, 17, 19, 20, 21, 22</li> </ul> <p>Eisenbahnknoten Bremen ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Angebotsverbesserungen im SPNV führen zu zusätzlichen Verkehrszunahmen (Blockverdichtung). Maßnahmen sind mit dem Oberziel „Kapazität Eisenbahnknoten Bremen erhöhen“ abzugleichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>E.18 Haltepunkt Universität / Technologiepark</li> </ul> <p>Priorisiert wird die Verlängerung der Linie 8 mit einem entsprechenden Haltepunkt (ein-vernehmlich mit Universität und IG Technologiepark)</p>
	<p><b>F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>F.1 Radverkehr Wilhelm-Kaisen-Brücke</li> </ul> <p>Alleine die Ostseite der Wilhelm-Kaisen Brücke befahren jährlich 2,1 Mio. Fahrradfahrer in beide Richtungen auf einem schmalen Radweg, vielfach auch auf dem Fußweg. Im Sinne der Sicherheit und der guten Erreichbarkeit der Innenstadt sind hier dringend Verbesserungen umzusetzen. Eine zusätzliche Brückenverbindung wie im Konzept Bremer Innenstadt 2025 vorgeschlagen wird als zentrale Maßnahme befürwortet.</p>
	<p><b>G. Ruhender Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>G.1 Parkraumkonzept Innenstadt</li> </ul> <p>Konzept ist vor dem Hintergrund der Innenstadtentwicklung kurzfristig anzugehen. Möglichkeiten des Verkehrsmanagements (Verkehrsmanagementzentrale) bis hin zu Veranstaltungsbezogenen Apps sollten eingehend betrachtet werden.</p> <p>Auch eine bestimmte Verfügbarkeit an Kurzzeitparkplätzen im öffentlichen Straßenraum ist ein wichtiger Faktor für eine optimale Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilzentren. Eine Bewirtschaftung kann diese Parkplätze für diesen Zweck freihalten.</p>
	<p><b>H. Inter- und Multimodalität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H.2 Verbesserung der P+R Anlagen</li> </ul> <p>Durch ein optimales P+R-System, das die Möglichkeit des Verkehrsmanagements nutzt, wird die Erreichbarkeit insbesondere der Bremer Innenstadt verbessert. Zudem wird die Innenstadt nicht durch zusätzlichen Parksuchverkehr belastet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H.10 Neuer Busbahnhof</li> </ul> <p>Der Linienverkehr mit Fernbussen hat gerade in der letzten Zeit stark an Attraktivität gewonnen. Hierdurch kann für Bremen eine nicht unerhebliche Zahl neuer Touristen gewonnen werden. Ein neuer ZOB ist mit optimaler Anbindung an andere Verkehrsträger vorzuhalten. Innenstadt oder Bahnhofnähe sind zu präferieren.</p>
	<p><b>II. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag unterstützen Sie nicht bzw. sehen Sie kritisch?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C.9 Straßensperrung für belebte Straßen</li> </ul> <p>Hier sind die betrieblichen Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Wirtschaftsstandorte müssen an 7 Tagen zu jeder Tageszeit erreichbar sein (24/7). Die Sperrung der Straßen Ostertorsteinweg und Vor dem Steintor in den 1990er-Jahren hat gezeigt, dass mit diesem Instrument nicht mehr Kunden gewonnen werden können.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C.15 Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen und D.4 Grüne Welle für den Radverkehr Es ist nicht näher beschrieben, wie die Ausgestaltung dieser Maßnahmen erfolgen soll. Grundsätzlich sind eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und die sichere Teilnahme Aller am Straßenverkehr zu gewährleisten. Verlängerte Ampelzeiten für eine sichere Überquerung sind selbstverständlich. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer ist als Status quo der fließende Kfz-Verkehr zu sichern. Störungen im Kfz-Verkehrsfluss führen zu erheblichen Emissionen.</li> <li>• D.21 Premiumroute Gartenstadt Vahr-Osterholz und F.13 Umnutzung Ludwig-Roselius-Allee Bei der Ludwig-Roselius-Allee handelt es sich um eine Hauptzuwegung zum Mercedes-Benz Werk Bremen. Sowohl Schichtwechselverkehre, als auch Lieferverkehre nutzen diese Strecke. Eine Überdimensionierung ist nur scheinbar gegeben und sollte nicht im Tagesmittelwert, sondern zu den Spitzenzeiten betrachtet werden. Zudem handelt es sich entsprechend um eine im Lkw-Netz empfohlene Hauptverkehrsstraße, die zudem von stark frequentierten Bussen befahren wird. Die Fuß- und Radwege sind komfortabel breit und in recht gutem Zustand. Allein Abmarkierungen für die Premiumrouten stellen eine Gefährdung für den Radverkehr dar. Hier ist die vorhandene Wegeführung für den Radverkehr zu nutzen, um sowohl dem Ziel der Premiumrouten für Radfahrer als auch den Kfz- und Lkw-Verkehren gerecht zu werden.</li> <li>• F.5 Neuordnung Kornstraße, F.8 Umnutzung Bgm. Smidt-Straße, F.16 Umnutzung Langemarckstr., F.17 Umnutzung der Bgm.Smidt-Brücke Eine selbstverständliche Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs durch Verlagerung auf die Straße sieht das Wirtschaftsressort nicht. In Teilbereichen ist eher eine Gefährdung zu befürchten. Als Konsequenz einer Verlagerung ist ein vermehrtes Fahren auf dem Bürgersteig zu beobachten, wie beispielsweise in der Pappelstraße, die mit Tempo 30 ausgewiesen ist. Hierdurch sinkt die Attraktivität dieser Einkaufsstraße.</li> <li>• F.13 Umnutzung Ludwig-Roselius-Allee Siehe oben D.21</li> <li>• G.2 Reduzierung des Parkraums Die Einrichtung von Quartiersgaragen ist nach Aussage der BrePark nicht kostendeckend realisierbar. Die Nachfrage nach Anwohner- und Besucherparkplätzen besteht gleichbleibend. Eine Reduzierung des Parkraums würde zu „wildem Parken“ führen. Dem ist sowohl planerisch als auch konzeptionell zu begegnen. Eine Reduzierung geht an den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung vorbei.</li> </ul>
	<p><b>III. Welche der nicht für die Aufnahme in das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützen Sie dennoch?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E. 5, 11 ÖPNV, SPNV Die Entwicklung der Überseestadt ist auch wegen der kapazitiven Engpässe im MIV (sh A 11, Zufahrt Stephanibrücke) zwingend auf einen leistungsfähigen ÖPNV angewiesen. Die Nachfragepotenziale haben sich durch weitere Verdichtungen, zusätzliche Wohnangebote und vermehrte Besucher in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Die Möglichkeiten für eine zusätzliche Straßenbahnbindung bis in das Gebiet Hafenkante sind gegeben und städtebaulich berücksichtigt. Um die Entwicklung der Überseestadt weiter zu unterstützen sollten die Realisierungsmöglichkeiten intensiv geprüft werden..</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Die Nutzung der Weser für den ÖPNV (Weserbus), insbesondere im Zusammenhang mit touristischen Events und Marketingmaßnahmen ist zu verstetigen bzw. einzuführen. Linienverbindungen sind zu prüfen. Verbindungen zumindest zwischen Weserstadion, Gröpelingen, Überseestadt, Rablinghausen sollten geplant und realisiert werden.</p> <p>Bei einer Flusslänge von 42 km verfügt die Hansestadt Bremen über nur acht Weserquerungen für Kraftfahrzeuge sowie zwei Eisenbahnbrücken. Zusätzliche Fußwegverbindungen bestehen nur über die Teerhofbrücke in der Innenstadt und über das Weserwehr. Insofern sind zusätzliche Fährverbindungen von besonderer Bedeutung.</p> <p>Im Sommer gibt es bereits regelmäßige Verbindungen von Bremen nach Bremerhaven, die Hafenrundfahrten sowie den Werder-Shuttle von Vegesack über die Waterfront zum Weserstadion. Dazu kommt die Sielwallfähre für Fußgänger und Radfahrer vom Ostertorviertel zum Stadtwerder mit Café Sand.</p> <p>Als regionales touristisches Ziel wird im Sommer von Vegesack aus über Weser, Lesum und Hamme mit dem Fahrgastschiff an zwei Tagen in der Woche Woppswede erreicht. Die Bremer Reederei Hal über hat 2013 erstmals sehr erfolgreich einen Probetrieb für einen neuen Fährdienst zwischen Lankenauer Höft und Waterfront angeboten. Ab Mai 2014 wird es dieses Angebot wieder geben. In der Umsetzung befindet sich ein neuer Anleger im Europahafen am Landmark Tower. In der Prüfung befinden sich weitere Anleger auf der linken Weserseite.</p> <p>Damit werden die genannten, im Sommer bereits existierenden regelmäßigen Verbindungen von Bremen nach Bremerhaven mit den vielfältigen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten ergänzt werden. Auch städtebaulich ergeben sich damit für die dahinter liegenden Stadtteile Rablinghausen, Walle und Gröpelingen eine Reihe von neuen Win-Win-Situationen: Park und Strand werden mit Shopping und Restaurants, mit Wohnen und Arbeiten am Wasser verbunden. Im Kontext der Erweiterung der Anleger ist die Einbindung der Schiffsverkehre in den ÖPNV ein zentraler Punkt. Im Rahmen des Gröpelinger Fährtags sind erste Erprobungen erfolgreich verlaufen. Mit der BSAG und dem VBN ist über die Integration der Fährtickets in ein kundenfreundliches Gesamtnetz zu sprechen. Auch touristisch kann die Weser so für Radtouristen und Freizeiträder über bestehende Angebote weiter erschlossen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E. 16 Haltepunkt Überseestadt Die Überseestadt ist der neue Stadtteil Bremens mit besonderem Entwicklungspotential. Wohnungsbau, hohe Arbeitsplatzdichte, Studierende und die zu verbessernde Verbindung mit dem Bremer Westen und hier insbesondere Gröpelingen machen eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung und Verdichtung notwendig. Die Maßnahme sollte weiter geprüft werden.</li> </ul> <p>Der Prozess der VEP-Erstellung ist ein ambitioniertes und hochkomplexes Verfahren. Damit die Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung auch von weiten Teilen der Wirtschaft mitgetragen werden, bitte ich bei der anstehenden Klausurtagung und der nachfolgenden Erstellung des Handlungskonzeptes die Anregungen und Hinweise meines Hauses und der Wirtschaftsvertreter aufzugreifen und zu berücksichtigen. Erst dann wird aus dem bremischen Verkehrsentwicklungsplan 2025 ein planerisches Instrument, das die Anforderungen einer prosperierenden Handels- und Hafenstadt aufgreift und dazu beiträgt, dass die Stadt ihre Standortattraktivität für ihre Bürgerinnen und Bürger weiter erhöht.</p>
<p>SIS (30.4.2014)</p>	<p>Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsunfallzahlen, des damit verbundenen hohen persönlichen Leids der Unfallopfer und ihrer Angehörigen, des daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Schadens und dem weiteren Anwachsen des Verkehrsaufkommens, sollten aus meiner Sicht insbesondere die Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssicherheit im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2015 berücksichtigt und umgesetzt werden.</p> <p>Innerhalb meiner Zuständigkeit ist es mir ein großes Anliegen, durch die konsequente Überwachung des Straßenverkehrs, einen</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>möglichst hohen Kontrolldruck und durch polizeiliche Verkehrserziehung und -aufklärung eine anhaltende und positive Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern zu bewirken.</p> <p>National wie international ist mit dem Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm und den europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit die Richtung für die Zukunft der Verkehrssicherheitsarbeit abgesteckt. Für das hierbei verfolgte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren sind neben der polizeilichen Prävention und Repression jedoch weitere Maßnahmen zur Zielerreichung erforderlich. Nur durch die erfolgreiche Zusammenarbeit aller Verkehrsträger und durch vielfältige Ansatzpunkte wird es uns gelingen, der „Vision Zero“ ein Stück näher zukommen. Auch im Bereich der Infrastruktur und konkret in einzelnen Maßnahmen des Gutachternvorschlags sehe ich Potentiale unsere Straßen noch sicherer zu gestalten. Im Folgenden möchte ich einige dieser Maßnahmen exemplarisch aufzeigen:</p>
	<p><b>Maßnahme A 24 - „Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen“</b></p> <p>Situationsabhängige Geschwindigkeitsregelungen zeigen an stau- und unfallgefährdeten Strecken einen erkennbaren, konkreten Nutzen und werden von den Verkehrsteilnehmern gut akzeptiert. Außerdem können die Verkehrsteilnehmer über Verkehrsbeeinflussungsanlagen rechtzeitig vor Staus, Unfällen und sonstigen Gefahrenstellen gewarnt werden.</p>
	<p><b>Maßnahme A 28 - „Geschwindigkeitsüberwachung“</b></p> <p>Eine strengere Überwachung von Geschwindigkeiten hat unmittelbaren Einfluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, da das Entdeckungsrisiko das Verhalten der Verkehrsteilnehmer entsprechend beeinflusst.</p>
	<p><b>Maßnahme B - Anbindung von Gewerbegebieten und vom GVZ</b></p> <p>In den letzten Jahren ist die Anzahl der erlaubnis- bzw. genehmigungspflichtigen und der polizeilich begleiteten Groß- und Schwertransporte (GST) stark angestiegen. Diese Entwicklung führte zu einer erheblichen personellen Belastung der Polizei. Die bessere Anbindung der Gewerbegebiete und des GVZ an das Autobahnnetz ist ein wichtiger und notwendiger Schritt, um die Polizei Bremen entlasten und die fließende, Begleitung der GST auch langfristig gewährleisten zu können.</p>
	<p><b>Maßnahme C 3 - „Keine Falschparker auf Fußwegen“</b>  <b>Maßnahme E 7 - „Keine Behinderung durch Falschparker“</b>  <b>Maßnahme G 3 - „Konsequente Parkverbote“</b></p> <p>Neben der Gewährleistung des Durchkommens von Fahrzeugen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr sowie dem Freihalten von Behindertenparkplätzen dient die Überwachung des ruhenden Verkehrs auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit - zum Beispiel durch die Entfernung von Kraftfahrzeugen an gefährlichen und unübersichtlichen Stellen.</p>
	<p><b>Maßnahme D 7 - „Mehr Markierung für Radverkehr“</b>  <b>Maßnahme F - Schutzstreifen für den Radverkehr</b>  <b>Maßnahme K 4 - „Markierung von Haltelinien auf Radwegen“</b>  <b>Maßnahme K 5 - „Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern“</b>  <b>Maßnahme K 6 - „Einmündungen standardisieren“</b></p> <p>Einen besonderen Brennpunkt in der Verkehrsunfallstatistik Bremens stellen die Fahrradfahrer als Opfer und als Verursacher von Verkehrsunfällen dar. Obwohl Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nur knapp 10% der Gesamtunfallbelastung ausmachen, macht der Anteil der Verunglückten Radfahrer ein Drittel aller im Straßenverkehr Verunglückten aus. Ca. 50% der beteiligten Radfahrer verursachen den Unfall selbst. Hierbei spielen vorwiegend Konflikte zwischen den einzelnen</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Verkehrsbeteiligungsarten eine wesentliche Rolle. Bei der Lageanalyse ist festzustellen, dass mit ausschließlich polizeilichen Mitteln die Verkehrsunfallentwicklung im Bereich Radfahrurfälle nicht nachhaltig positiv zu beeinflussen ist. Insbesondere sind die Verkehrswegeföhrung sowie der bauliche Zustand von Radwegen partiell stark verbesserungsbedürftig. Forschungsergebnisse und statistische Daten haben gezeigt, dass Markierungen und Schutzstreifen bei anforderungsrechter Ausbildung gute Sicherheitswirkungen zeigen und es hier in der Regel sehr geringe Verkehrsunfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung gibt. Schutzstreifen werden sowohl vom Kfz-Verkehr als auch von den Radfahrern selbst gut akzeptiert.</p> <p><b>Maßnahme K 2 - „Straßensperrungen an Schulstandorten“</b> Regelmäßig werden in Beschwerden von Eltern Situationen im Umfeld von Schulen geschildert, in denen es zu ganz erheblichen Gefährdungen von Kindern durch andere Verkehrsteilnehmer gekommen sein soll. Im Rahmen der Bearbeitung dieser Beschwerden werden betroffene Örtlichkeiten häufig durch die Polizei in Augenschein genommen. Hierbei können die Wahrnehmungen und Schilderungen der betroffenen Eltern oft bestätigt werden - tatsächlich kommt es im Umfeld von Schulen vermehrt zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Zwar geht die Polizei im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereits gegen diese Gefährdungen vor, dennoch wäre es in vielen Fällen sinnvoll und hilfreich auch bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu treffen.</p> <p><b>Maßnahme L 5 - „Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit“</b> Die aufgeführten Maßnahmen begrüße ich ausdrücklich, dennoch muss ich in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die geforderte konsequente Überwachung des Straßenverkehrs · (Geschwindigkeit / LKW-Fahrverbote / Parkverbote) lediglich im Rahmen der vorhandenen Ressourcen ermöglicht werden kann. Und auch hinsichtlich der beabsichtigten Reduzierung des Parkraums gebe ich zu bedenken, dass eine Überwachung dieser Maßnahme nur in diesem eingeschränkten Rahmen gewährleistet werden kann.</p> <p>Im Sinne der Verkehrssicherheit begrüße ich auch die bereits im Basisszenario angenommene temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der Bundesautobahn 27 zwischen der Anschlussstelle Bremen-Überseestadt und dem Autobahnkreuz Bremen. Staubedingte Unfälle auf überlasteten Autobahnabschnitten stellen einen der Gefahrenschwerpunkte auf Autobahnen dar. Durch die temporäre Freigabe des Seitenstreifens für den fließenden Verkehr kann der Verkehrsfluss auf überlasteten Strecken verbessert und somit die Unfallgefahr deutlich abgesenkt werden. Da es durch den temporären Wegfall des Seitenstreifens jedoch zu neuen Gefahrenstellen kommen kann, wäre eine optimale Lösung hier der vollständige Ausbau von vier auf sechs Spuren. Die Maßnahme des vollständigen Ausbaus (Maßnahme A 1 - „Ausbau A 27“) unterstütze ich somit, obwohl sie nicht zu den für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen gehört.</p>
<b>Beiräte</b>	
Strom (27.3.2014)	Keine Stellungnahme, da keine Belange betroffen sind.
Borgfeld (3.4.2014)	<p><b>1. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig?</b></p> <p><b>A. Kfz-Verkehr</b> <b>Ziffer 16</b>, bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße Prüfung der Erweiterung (grüne Welle) auf Borgfelder Heerstraße und Borgfelder Allee, wenn das nicht zu Einschränkungen von für querende Fußgänger und Radfahrer führt. <b>Ziffer 21</b>, bessere Ampelschaltungen auf dem BAB – Zubringer Horn Lehe.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Nicht zu Lasten der Premium - Fahrrad – Route  <b>Ziffer 27</b>, bessere Straßenunterhaltung            Erweiterung um Erneuerung von Brücken mit unzureichender Tragkraft  <b>Ziffer 28</b>, Geschwindigkeitsüberwachung            Die Bekämpfung der Hauptunfallursache wird grundsätzlich begrüßt, in der Hoffnung, dass auch der Senator für Inneres und Sport entsprechende personelle Kapazitäten zur Verfügung stellen kann.</p>
	<p><b>B. Wirtschaftsverkehr</b>  <b>Ziffern 1-3</b>, Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern, Ausbau Eisenbahnknoten Bremen Hbf. und innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern sowie Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten mit dem ÖPNV wird ausdrücklich begrüßt.</p>
	<p><b>C. Fußverkehr/Nahmobilität</b>  <b>Ziffer 1</b>, Begegnungszonen            Ein testweiser Einsatz von Begegnungszonen wird ausdrücklich begrüßt. In Borgfeld wäre ein derartiger Test z. B. in der Bürgermeister – Kaisen – Allee und/oder in der Borgfelder Ortsmitte sinnvoll.  <b>Ziffern 2 bis 9 und 16</b>            Mehr Platz für Fußgänger, keine Falschparker auf Fußwegen, Fußgängerkonzepte, Stadtteilpläne weisen neue Wege, fußgängerfreundliche Kreuzungen, mehr Grün in Straßen, Stadtmöbel, Straßensperrungen für belebte Straßen und mehr Querungsstellen für Fußgänger werden ausdrücklich begrüßt.</p>
	<p><b>D. Radverkehr</b>  <b>Ziffern 1-8,11-14</b>,            Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung, Scherbentelefon, fahrradfreundliche Ampelkreuzungen, grüne Welle für den Radverkehr, Engpässe im Radwegenetz beseitigen, Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen, mehr Markierungen für Radverkehr, Fahrradstraßen, Mängelbehebung im Radverkehrsnetz, Fahrradwegweisung, in Einbahnstraßen in Gegenrichtung fahren und Radverkehr verdichten werden ausdrücklich begrüßt.  <b>Ziffer 24</b>,            Bessere Radabstellanlagen sind durch technische Maßnahmen zur Verhinderung von Diebstählen der abgestellten Fahrräder oder von Fahrradteilen zu ergänzen.</p>
	<p><b>E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b>  <b>Ziffer 2</b>            Straßenbahnverbindung Horn            Ein verbessertes Angebot wird ausdrücklich begrüßt. Vielleicht ist es ja auch möglich, dort eine Linie 5 S zu installieren, damit die Innenstadt schneller erreicht werden kann, als über die jetzige Linie 4 S.  <b>Ziffer 5</b>            Neue Straßenbahn zur Universität            s. Stellungnahme zu Ziffer 2, schnellere Verbindung von Borgfeld in die Innenstadt.  <b>Ziffer 10/24</b>            Verbesserte Tarifangebote/einheitlicher Tarif            Wunsch, endlich auch mit der BOB – Karte im Bus der VBN bezahlen zu können.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b>  <b>Ziffer 2,</b>  Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr  Jedoch nur im Parallelverkehr  <b>Ziffer 4</b>  Mobilitätsberatung für Schulen und Betriebe  Sollte Verpflichtung für größere Arbeitgeber werden</p> <p><b>J. Elektromobilität</b>  <b>Ziffer 1</b>  Integration von Elektrobussen bei der BSAG  Als grundsätzliche Forderung zum Lärmschutz in Wohngebieten</p> <p><b>K. Verkehrssicherheit</b>  <b>Ziffer 7</b>  Beleuchtung von Radwegen  Erweitern um ausreichende aber naturverträgliche Beleuchtung auf der Premium-Radverkehrs-Route Jan-Reiners-Wanderweg in Borgfeld</p> <p><b>L. Mobilitätskultur/Öffentlichkeitsarbeit</b>  <b>Ziffern 1-5</b>  Kampagne für das Zufußgehen, zielgruppenorientierte Kampagne für das Radfahren. Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht, kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten, .Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit werden ausdrücklich begrüßt.</p> <p><b>2. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag unterstützen Sie nicht?</b>  Die nicht genannten Maßnahmen halten wir z. T. für selbstverständlich oder nicht erwähnenswert.</p> <p><b>3. Welche der nicht für die Aufnahme in das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützen Sie dennoch?</b></p> <p><b>C. Fußverkehr/Nahmobilität</b>  <b>Ziffer 1</b>  Begegnungszonen in Nahverkehrszentren  Da eine klare Trennung in Wohn-Geschäfts- und Nahversorgungszentren nicht möglich scheint, sehen wir das hier genauso wie unter C. Ziffer 1 der von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p><b>4. Allgemeine Bemerkung</b>  Vermisst wird eine schärfere Abwägung zwischen Mobilität und den anderen Werten wie Lebens- und Wohnqualität bei der Einschätzung der Bedeutung von den Straßenkategorien, sowie den daraus resultierenden Folgen.  Stichworte: Straße ist mehr als eine Fläche zur Aufnahme von Verkehrsteilnehmern, anwenderfreundliche, klimafreundliche Verkehrspolitik, Prioritätsentscheidung gegen Mobilität, auch wenn die Straße als wichtiger Verkehrsweg(Sammel-, Verbindungs-, etc.)eingestuft ist?</p>
Seehausen (7.4.2014)	Der Beirat Seehausen bleibt bei seiner Stellungnahme vom 16.10.2013. Er möchte zu Punkt 2 „komplette Sanierung der Weißefeld-/Wiedbrokstraße inkl. Fahrradweg“ auf die besondere Situation

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>hinweisen, dass diese Straße die einzige Möglichkeit bildet, den Ortsteil Seehausen zu verlassen, falls die Senator-Apelt-Straße gesperrt oder nicht befahrbar sein sollte.</p> <p>Da große Straßen Priorität haben, muss diese Straße auch unter dem Aspekt des ÖPNV vorrangig saniert werden, da die Busverbindung von Rablinghausen nach Seehausen und Strom auch über diese Straße führt und für die Zukunft sicher befahrbar erhalten werden muss.</p> <p>Die Weißefeld-/Wiedbrokstraße ist als „Weserradweg“ gekennzeichnet, ohne einen separaten Radweg zu führen. Der touristische Fahrradverkehr ist erheblich beeinträchtigt auf dieser Straße ohne grundlegende Sanierung. Im Zuge des allgemeinen Radwegausbaus und auf Grund der starken Frequenz dieser Straße wird eine Herstellung mit einem Radweg als sichere Querverbindung zwischen den Ortsteilen Seehausen und Strom sowie in die Innenstadt und nach Niedersachsen als unbedingt erforderlich eingeschätzt.</p>
Hemelingen (10.4.2014)	<p>Der Beirat Hemelingen hat sich in seiner Sitzung am 03.04.2014 mit den Vorschlägen zu Stellungnahmen zum aktuellen Stand der Erarbeitung des VEP 2025 befasst und nachfolgenden Beschluss gefasst:</p> <p>Der Beirat Hemelingen nimmt die im Zielszenario für den Stadtteil vorgestellten Maßnahmen zu den Themen Straßennetzangebot, Premiumrouten für den Radverkehr, Straßenraumgestaltung, punktuell / situationsangepasst Tempo 30 im Hauptstraßennetz, SPNV-Netz 2025, optimiertes Busnetz 2025 und Fußverkehr und Nahmobilität zur Kenntnis und gibt dazu folgende ergänzende Stellungnahme ab.</p> <p><b>Zur Straßenraumgestaltung:</b> Der Beirat fordert die Sanierung der Heerstraßenzüge einschließlich der Fahrbahn und der Fuß- und Radwege. Die Fahrbahnen weisen erhebliche Sanierungsbedarfe auf. Die Nebenanlagen sind – soweit vorhanden – in großen Teilen nicht zeitgemäß und weisen großen Sanierungsbedarf auf. Auf weiten Strecken sind die Radverkehrsangebote für steigende Verkehre ungeeignet. Dies betrifft insbesondere die Hastedter Heerstraße von der Malerstraße bis Sebaldsbrücker Heerstraße und bis zum Sebaldsbrücker Bahnhof, Hemelinger Heerstraße, Arberger Heerstraße und Mahndorfer Heerstraße.</p> <p>Zur Entlastung der Hemelinger Bahnhofstraße vom LKW-Verkehr wird die Ertüchtigung des <b>Ahrlingtunnels</b> gefordert.</p> <p><b>Zum SPNV-Netz:</b> Der Beirat begrüßt die Pläne zur Taktverdichtung der bei RS1 und RS2 sowie für die Haltepunkte Föhrenstraße und Arbergen. Darüber hinaus fordert er aber, dass der Bahnhof Hemelingen barrierefrei an die Marschstraße verlegt wird. Die Planungen für den Haltepunkt Hansalinie sollen fortgeführt werden.</p> <p><b>Zum Liniennetz Straßenbahn:</b> Die Verlängerung der Linie 2 über die Osterholzer Heerstraße bis zur Hans-Bredow-Straße und weiter bis zum Bahnhof Mahndorf und die Querspange Malerstraße werden begrüßt. Am Weserwehr muss ein 10-Minuten-Takt der Straßenbahn erhalten bleiben. Die Querspange Steubenstraße wird zur Kenntnis genommen. Es wird weiterhin eine Weserquerung über die Carl-Carstens-Brücke nach Habenhausen mit der Straßenbahn als langfristige Planungsmaßnahme gefordert.</p> <p><b>Zum Busnetz:</b> Die Neuordnung des Busnetzes wird vorbehaltlich einer näheren Erläuterung der zukünftigen Wegebeziehungen und Taktungen durch SUBV und BSAG begrüßt.</p> <p><b>Zum Radverkehr:</b> Die geplante Weserquerung für Fuß- und Radfahrer in Hemelingen wird begrüßt, soll aber an die Premiumroute angebunden werden. Die Premiumroute nach Arbergen soll bis zum Weser-Radweg verlängert werden, dieser soll an die Weser-Querung angebunden werden. Der Plan, den Radweg am Osterdeich zur Premiumroute auszubauen, wird</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	begrüßt.
	Das Thema <b>Weser-Bus-Verbindung</b> vom Weserwehr zum Lankenauer Höft soll weiter verfolgt werden.
Walle (11.4.2014)	<p>Der Stadtteilbeirat Walle nimmt die auf der 3. Regionalkonferenz vorgestellten Ergebnisse der Prüfaufträge zur Kenntnis. Im Zusammenhang damit wird aber nochmals auf den Beschluss des Statteilbeirates Walle vom 04. November 2013 hingewiesen, in welchem nochmals deutlich gemacht wird, welche Anforderungen der Stadtteilbeirat an einen VEP 2025 für unverzichtbar hält.</p> <p>Bei der abschließenden Bewertung wird dies für den Stadtteilbeirat Walle eine entscheidende Rolle spielen.</p> <p>Im Übrigen erwartet der Stadtteilbeirat Walle, dass zukünftige Vorlagen getrennt nach Stadtteilen vorgelegt werden und nicht für die gesamte Stadtgemeinde Bremen. Es kann nicht erwartet werden, dass ehrenamtlich tätige Beiräte sich durch Berge von Papier arbeiten müssen, um Maßnahmen für ihren Stadtteil herauszusuchen.</p>
Vahr (23.4.2014)	<p><b>Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee/ Öffnung in beide Richtungen</b></p> <p>Dass diese Maßnahme wichtig ist, ergibt sich [...] aus den Bürgeranträgen, Beratungen und Beschlüssen der Beiräte von selbst. Der Beirat Vahr erneuert hiermit seine Forderung. Der Beirat Vahr erinnert daran, dass nach wie vor Voraussetzung/ Bedingung für die Verkehrsveränderung der Schutz der Gartenstadt Vahr sein muss. Der Beidrichtungsverkehr muss deshalb in stadtauswärtiger Richtung im Einmündungsbereich Julius-Brecht-Allee/ Steubenstraße so geregelt werden, dass eine Geradeausfahrt in die Beneckendorffallee mit der Weiterfahrt durch die Gartenstadt Vahr nicht möglich ist. Hier darf nur eine Links- und Rechtsabbiegemöglichkeit in die Steubenstraße und die Julius-Brecht-Allee zulässig sein. Außerdem fordert der Beirat Vahr, dass die Sicherheit der am Straßenverkehr teilnehmenden Kinder gewährleistet wird und deshalb im Falle einer Öffnung der Konrad-Adenauer-Allee an der Einmündung der Barbarossastraße ein Zebrastreifen hergestellt wird.</p>
Woltmershausen (24.4.2014)	<p>Der Beirat Woltmershausen begrüßt zunächst die auf dem 3. Regionalausschuss Links der Weser am 27.03.14 vorgestellte Empfehlung für eine tägliche <b>Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen</b>. Dies ist eine wichtige Verkehrsbeziehung, die umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehr über die unmittelbar betroffenen Stadtteile hinaus fördert.</p> <p>Darüber hinaus hält er für besonders wichtig:</p> <p><b>Verlängerung Am Gaswerkgraben</b> bis zur Senator-Apelt-Straße: Diese verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Gaswerkgraben/Hermann-Ritter-Straße entlastet zugleich Hempenweg und Simon-Bolivar-Straße und entspricht einer langjährigen Beiratsforderung (→ Herausnahme der Straßenzüge aus dem LKW-Führungsnetz)</p> <p><b>Ertüchtigung des Wardamms</b> mit verbesserter Rad- und Fußwegeführung in Verbindung mit einer Herausnahme von Wardamm und Warturmer Heerstraße aus dem LKW-Führungsnetz. Auch hier fordert der Beirat seit Jahren eine Verbesserung dieser wichtigen Wegebeziehung nach Huchting, die derzeit leider eine Zumutung und vor allem Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer ist.</p> <p><b>Premiumroute Obervieland-Neustadt-Woltmershausen-GVZ</b> als zentrale Radwegeverbindung</p> <p><b>Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6</b> nicht nur zur Entlastung von Schleichverkehren in der Neustadt, sondern es gibt auch eine hohe Zahl von Fehlfahrten nach Woltmershausen hinein, die so zu vermeiden sind.</p> <p>Außerdem wird der <b>Umbau der Westzufahrt der Stephanibrücke</b> begrüßt. Die vorgeschlagenen <b>Geschwindigkeitsüberwachungen und Kontrollen der LKW-Fahrverbote</b> hält der Beirat für selbstverständlich. Der Beirat würde es sehr begrüßen, wenn auch in Woltmershausen Angebote für <b>Car-Sharing</b> geschaffen würden.</p> <p>Der Beirat Woltmershausen verweist zunächst auf seinen gemeinsamen Beschluss mit dem Beirat Neustadt vom 24.02.2014</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>zum Neustadtsbahnhof, in dem eine zusätzliche Verbindung der beiden Stadtteile in Form eines <b>Tunnels in Verlängerung der Großen Sortillienstraße</b> gefordert wird. Dieser Tunnel (siehe beiliegende Skizze) soll zunächst als Rad- und Fußwegeverbindung geschaffen werden, ein späterer Ausbau als KFZ-Route wäre zu prüfen. Diese Verbindung würde den Bahnhof Neustadt auch von der Woltmershauser Seite her erschließen und zugleich die Möglichkeit eröffnen, durch den Bau eines Aufzuges den Bahnhof barrierefrei zu gestalten. Außerdem würde so eine wichtige zusätzliche Radwegeverbindung in den Hohentorshafen und nach Woltmershausen hinein geschaffen. Diese Wegebeziehung kann Teil des Weser-Radweges sein und sowohl für Alltags- als auch touristische Routen genutzt werden. Möglicherweise wäre dann die ansonsten vorgeschlagene Brücke über den Hohentorshafen entbehrlich.</p> <p>Daran anknüpfend fordert er den <b>Ausbau des Weser-Radweges zwischen Hohentorshafen und Rablinghausen</b> unmittelbar an der Weser entlang. Soweit, wie z.B. im Bereich der Fa. Gluud, private Eigentumsrechte dem entgegenstehen, soll die Möglichkeit von Grundstückstauschen geprüft werden, um einen Radweg zu ermöglichen, der seinem Namen gerecht wird.</p> <p>Für die abgelehnte <b>Weserfähre</b> zwischen den Stadtteilen Woltmershausen, Überseestadt, Gröpelingen und der Innenstadt sollte zumindest für <b>besondere Anlässe</b>, wie z.B. Werder-Spiele und Lange Shopping-Nächte, die Aufnahme einer <b>Längsverbindung</b> geprüft werden.</p> <p>Außerdem wird die Forderung nach <b>einem weiteren Fähr-Haltepunkt im Stadtteil und dem Bau eines zusätzlichen Anlegers in Höhe des Spiel- und Wassergartens</b> aufrechterhalten: ein Bedarf auch für eine kurze Verbindung zur Überseestadt ist bereits jetzt vorhanden und würde sich mit Schaffung eines entsprechenden Angebotes absehbar erhöhen.</p> <p>Die <b>Geschwindigkeitsbegrenzung in den Straßenzügen Woltmershauser Straße (zwischen Polizeigebäude und Friedhof) und Rablinghauser Landstraße (auf ganzer Länge)</b> wird vom Beirat weiterhin befürwortet. Zum Vergleich wird auf andere Straßenzüge im Stadtgebiet verwiesen, in denen Busverkehr und Tempo 30 offenbar vereinbar sind (z.B. Bismarckstraße).</p> <p>Darüber hinaus wird zu dem Optimierten Busnetz 2025 als Basis für das Zielszenario wie folgt Stellung genommen: Die <b>Buslinie 63</b> befördert viele Berufstätige in das GVZ und sollte daher sowohl während der Haupt- als auch während der Normalverkehrszeit häufiger fahren, und zwar auch am Wochenende. Darüber hinaus erfüllt die Linie eine wichtige Rolle in der Daseinsvorsorge für die Wohngebiete entlang der Senator-Apelt-Straße (Gebiete am Warturmer Platz und Im Langen Brink/Visbeker Straße). Eine <b>Verlängerung der Buslinie 24 bis zum Lankenauer Höft</b> ist entsprechend der Fährverbindung auch für samstags und andere Wochentage vorzusehen.</p>
Burglesum (24.4.2014)	<p>Der Beirat Burglesum begrüßt folgende Maßnahmen des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplanes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von zusätzlichen SPNV-Haltepunkten in Grambke und Marßel</li> <li>• Einrichtung von ÖPNV-Schnelllinien zwischen Bahnhof Burg und Flughafen bzw. Universität</li> <li>• Anordnung eines Streckengebots von 30 km/h in der Burger Heerstraße</li> <li>• Bessere Koordinierung der Lichtsignalanlage in der Burger Heerstraße und Grambker Heerstraße</li> <li>• Generelle Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV</li> <li>• Taktverdichtung der RS 1 zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt</li> <li>• Schließung des Autobahnringes A281</li> <li>• Verminderung der Trennwirkung von Hauptstraßen</li> <li>• Fußgängerfreundliche und barrierefreie Straßenräume</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung von Carsharing-Standorten</li> </ul> <p>Bei der geplanten Einführung einer <b>Premiumroute für den Radverkehr entlang der Lesumbroker Landstraße</b> gibt der Beirat zu bedenken, dass sowohl der Weg auf dem Deich, als auch die Lesumbroker Landstraße den skizzierten Ansprüchen einer Premiumroute derzeit nicht entsprechen. Zu prüfen wäre daher die Wiederaufnahme einer möglichen Premiumroute entlang der Hindenburgstraße, Lesumer Heerstraße, Unter den Linden.</p> <p>Der Beirat Burglesum bittet folgende Maßnahmen zusätzlich in das Zielszenario mit aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines Fußgängerüberweges (Zebra-Streifen), bspw. in der Hindenburgstraße / Ecke Schneiderstraße, Auf dem Hohen Ufer (Höhe Haus Kränholm), Stader Landstraße (Höhe der SG Marßel), Am Heidbergstift (Höhe A270), Bremerhavener Heerstraße und Burger Heerstraße.</li> <li>• Ausweitung der P+R-Plätze am Bahnhof Burg durch Aufstockung des Parkhauses</li> <li>• Zusätzliche Fahrradboxen an den Bahnstationen in Burg, Lesum und St. Magnus</li> <li>• Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV, vor allem am Bahnhof Burg</li> <li>• Einrichtung eines dritten Gleises / einer Weichenstellung im Bereich Burg-Grambke im Hinblick auf die Taktverdichtung im SPNV</li> <li>• Einrichtung einer zweiten Unterführung der Bahnstrecke in Burg-Grambke zur besseren Anbindung an das Wohngebiet</li> <li>• Intensivere Nutzung von Piktogrammen im Straßenverkehr</li> </ul>
Schwachhausen (25.4.2014)	Die Mitglieder des Fachausschusses „Verkehr“ des Beirates Schwachhausen haben auf ihrer Sitzung am 23.04.2014 keinen neuen Beschluss gefasst, der über die bereits zugesandten Stellungnahmen hinausgeht, möchten aber die Gelegenheit nutzen, um auf das Thema der Straßenraum-Gestaltung des Gustav-Detjen-Tunnels hinzuweisen und Sie zu bitten, diese Thematik weiter zu verfolgen.
Huchting (25.4.2014)	<p><b>Verkehrssituation Friesland- und Emslandstraße</b>  <b>‚Kreisel‘ (Norderländer / Grollander Str.)</b>  <b>‚Kreisel‘ (Brakkämpe / Stedingehre)</b></p> <p>Für beide Bereiche wird beantragt, dass sie in das Verkehrsknotenprogramm aufgenommen werden, um generelle Lösungen zu erarbeiten.</p> <p>Hierin sollten die Forderungen des Beirates nach Vorampeln aufgenommen werden. Insbesondere wird die Umsetzung der Forderung erwartet, in der Friesland- und Emslandstraße Induktionswellen einzubauen, die bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von Kraftfahrzeugen ein Zwangsrotsignal bei der kommenden Ampel auslösen. Neben einer größeren Verkehrssicherheit (gerade für Kinder), kann so auch ein reibungsloser Verkehrsfluss auf der Ausfallstraße gewährleistet werden.</p> <p><b>Brokhuchtinger Landstraße</b></p> <p>Der Beirat fordert einen separat neben der Fahrbahn anzulegenden Geh- und Radweg. Bis zur Realisierung dieses Weges sollen auf dem Gebiet des Beirates Huchting Verschwenkungen / Einengungen oder andere geeignete Maßnahmen den MIV abbremmen.</p> <p><b>Norderländer Straße</b></p> <p>Der Beirat erwartet einschneidende Verkehrsanordnungen, die den Durchgangsverkehr in dieser Wohnsammelstraße drastisch reduzieren. Die Beschilderung für den Pkw- Durchgangsverkehr und den hier eigentlich verbotenen Lkw - Durchgangsverkehr</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	muss (nach Verhandlungen beider Gemeinden) bereits auf Stuhrer Gebiet auffälliger gestaltet werden und vorzugsweise auf den Bremer Autobahnring hinweisen. Als Sofortmaßnahme erwartet der Beirat einen Zebrastreifen als Querungshilfe in der Norderländer Straße zwischen Reiderländer Straße und Oberledinger Straße.
	<b>Barrierefreiheit</b> Der Beirat fordert eine weitere Umsetzung der von seinen Fachausschüssen erstellten Liste von notwendigen Nachbesserungen im Stadtteil hinsichtlich einer herzustellen-den Barrierefreiheit. (s. Anlage 1)
	<b>Strecke der DB durch Huchting</b> Der Beirat hat hierzu mehrere Punkte als Forderung aufgestellt, sie betreffen: Entlastung durch kürzere Wegestrecken Den Lärmschutz Die Erschütterungen in den direkt an die Trasse grenzenden Wohnquartieren Die Bahnquerungen / Schließzeiten der Schranken (s. Anlage 2)
	<b>ÖPNV ,Aufgabe Linie 57':</b> Die Nachteile der stadtteilinternen Mobilität durch die Aufgabe des gut angenommenen Ringverkehrs stehen in einem krassen Widerspruch zum Ziel der besseren Quartierserschließung (S. 12/13 Anlage Maßnahmenliste Basisszenario) und ‚Bus‘ sowie ‚Busergänzungskonzept‘ (S. 2 Anlage 2)
	<b>Busverkehr innerhalb des Stadtteils</b> Trotz des Ausbaues des schienengebundenen ÖPNV wird erwartet, dass der Busring-verkehr in den Ortsteilen Kirch-, Mittelshuchting und Sodenmatt vollständig erhalten bleibt, da ansonsten für einen sehr großen Teil der Bevölkerung in der stadtteilinternen Mobilität eine enorme Verschlechterung eintreten wird, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Umsteigenotwendigkeit</li> <li>• Eine zeitraubende Streckenverlängerung</li> <li>• Mehrkosten für eine Ausgang-Zielstrecke, die bisher mit einem Kurzstrecken-fahrschein bewältigt wird</li> </ul> Eine Doppelbedienung von Streckenabschnitten durch ÖPNV-Angebote gibt es in Bremen in mehreren Stadtteilen, sollte also auch in Huchting ermöglicht werden
	<b>ÖPNV</b> Der Beirat lehnt eine Straßenbahnverlängerung in und durch Huchting ab. Für den Fall, dass diese dennoch realisiert werden soll, muss dieses über die Kirchhuchtinger Landstraße geschehen. Unabhängig von dieser Grundforderung des Beirates erwartet der Beirat bei einer durch die zentral durchgeführte Beschlusslage anders ausfallende Planung folgende Einzelaspekte (s. Anlage 3)
	<b>Hochpflasterung Hermannsburg</b> Der Beirat fordert, dass die für den Zeitraum der Quartiersbebauung rückgebaute Hochpflasterung in der Hermannsburg / Höhe Achterkampsweg baulich wieder hergestellt wird.
	<b>Kreuzung Alte Heerstr. / Zum Huchtinger Bahnhof</b> Das gesamte und von der Bevölkerungsstruktur überalterte Quartier Blanker Hans ist in Gänze von jeder Versorgung abgeschnitten. Entsprechend des Alters sind die Bewohner in der Regel sog. Taschenkunden (also Besorgungen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unternehmend). Der Beirat fordert an dieser Kreuzung eine Querungshilfe.

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Huchtinger Heerstraße / Zustand Radweg / Gehweg stadtauswärts</b> Der Beirat fordert einen verkehrssicheren, vernünftig ausgebauten Geh- und Radweg, auch in stadtauswärtiger Richtung. Bis zur Fertigstellung soll eine Zweirichtungsmöglichkeit für Fahrradfahrer auf der Seite stadteinwärts angeordnet werden.</p>
	<p><b>Huchtinger Heerstraße / Brokhuchtinger Landstraße</b> Dieser Mündungsbereich benötigt dringend eine verkehrsgerechtere Lösung.</p>
	<p><b>Bauerland / Leerkämpe</b> <b>Verbindungsweg Ortkampsweg / Bauerland</b> Der Beirat fordert die Schließung der jetzigen Verbindung und die Schaffung einer Ersatzverbindung für Radfahrer und Fußgänger auf der anderen Seite des Kühlgebäudes.</p>
	<p><b>Am Sodenmatt (Teilstück Einmündung Den Haager Straße bis Stadtteifarm):</b> Gefordert wird die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 10 km/h</p>
	<p><b>Stuhrer Landsstraße / Hermannsburg</b> Der Beirat möchte für den aus der Hermannsburg kommenden Verkehr einen Spiegel zur Einsicht in die Stuhrer Landstraße angebracht bekommen.</p>
	<p><b>Rückbau vorhandener Angsträume und Abbau von Barrieren Haltestelle Bardenflethstraße und Fußgängertunnel unter der B75</b> Der Beirat Huchting erwartet vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Bremer Straßenbahn AG, die Haltestelle „Bardenflethstraße“ und den angrenzenden Fußgängertunnel so umzugestalten, dass der bestehende Angstrraum beseitigt und die Sicherheit der Fahrgäste an der Haltstelle und im Tunnel erhöht und in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Nutzung geschaffen wird (s. Anlage 4).</p>
	<p><b>Radverkehr ‚Prüfung von Zweirichtungsradwegen‘:</b> Bitte nicht nur die Reduzierung, sondern auch die Neuordnung überprüfen. (S. 73)</p>
	<p><b>Zweirichtungsverkehr auf dem Radweg Emslandstraße</b> Der Beirat ist der Meinung, dass hier eine genügende Breite vorliegt, einen Zweirichtungsgeh- und Radverkehr anzuordnen. Selbst im Bereich der Mündung Bardenfleth-straße ist eine solch gute Ein- und Übersicht vorhanden, dass eine Querung des Radverkehrs auch von der ‚falschen‘ Seite keinen Gefahrenpunkt darstellt. Zusätzlich kann hier mit einer Beschilderung, die auf den Zweirichtungsverkehr aufmerksam macht, für genügend Sicherheit gesorgt werden.</p>
	<p><b>S-Bahn Haltepunkt ‚Mittelshuchting‘</b> Der Beirat erwartet die Reaktivierung des Huchtinger Bahnhofes statt eines Neubaus an der Brokhuchtinger Landstraße.</p>
	<p><b>Reduzierung von Verkehrsstaus durch Abstimmen der LSA (Huchtinger Heerstr. und Kirchhuchtinger Landstraße).</b></p>
	<p><b>Querung Bahnanlage Grollander Straße</b> An dieser Bahnquerung müssen Fußgänger und Radfahrer wg. Fehlen eines eigenen Verkehrsbereichs die Fahrbahn nutzen. Der Beirat erwartet hier die Anlegung eines (einseitig geführten) Gehweges (Markierung (?)) zur Sicherung.</p>
	<p>Der Beirat weist ausdrücklich darauf hin, dass seine Forderungen durch die bisherigen Entwürfe des Verkehrsentwicklungsplans generell (im Bereich ÖPNV teilweise) abgesichert sind und in einigen Segmenten mit notwendigen Ergänzungen angereichert wurden. Mit diesem Katalog an Forderungen ist also lediglich ein Herunterbrechen und Konkretisieren auf praktische Umsetzungsschritte</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
Mitte Östliche Vorstadt (25.4.2013)	<p>auf die Situation im Stadtteil vorgenommen worden.</p> <p>Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt haben bis jetzt an drei großen Präsentationen im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans teilgenommen. Jedes Mal haben wir uns mit Diskussionsbeiträgen und Beschlüssen an der Arbeit beteiligt. Im Kern zielte unsere Kritik jedes Mal darauf, dass der Verkehrsentwicklungsplan nicht von den Zielen der Stadtentwicklung geprägt ist, sondern den Verkehrsbereich als selbständige Sphäre behandelt. Dies wird am deutlichsten bei den so genannten ‚blinden Flecken‘ im VEP und im Innenstadtkonzept, soweit es die Bahnhofsvorstadt und die Integration der die Innenstadt umgebenden Stadtteile betrifft.</p> <p>Wir anerkennen die große Anstrengung, dieses komplexe Planwerk im Dialog zwischen Experten und Öffentlichkeit und den gewählten Gremien Schritt für Schritt zu entwickeln. Dennoch stellen wir fest: Wir geraten an die Grenze unserer Möglichkeiten, die Informationen und Zusammenhänge zu verarbeiten und angemessen und im richtigen Zeitfenster Stellung zu nehmen. Wir haben Diskussionsbedarf zum Vorgehen und zu den gewählten Methoden und Formaten.</p> <p>Wir bitten daher darum, dass nach Abschluss dieses großen Beteiligungs-Experiments eine Auswertung stattfindet und wir gemeinsam Lehren aus den Erfahrungen ziehen.</p> <p><b>1. Zu den Szenarien und der Sonderuntersuchung über die Hochstraße</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vergleich der 5 Szenarien hinterlässt ein Gefühl der Ernüchterung darüber, wie schwer (aufwändig und teuer) es ist, in einem Zeitraum von 10 Jahren den Modal Split spürbar zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern. Die eingesetzten Modelle gehen offenbar von einem starken Trägheitsmoment der Faktoren Siedlungsmuster, Infrastruktur, technischen Systemen und Alltagskulturen aus.</li> <li>• In Bezug auf die Ziel-Erreichung schneidet das Szenario 4 mit einer starken Kombination von ÖPNV und Nahmobilitätsförderung deutlich am besten ab und wird deshalb von den Beiräten unterstützt.</li> <li>• Es wird deutlich, dass weitere kostenträchtige Großinvestitionen zur Optimierung der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr angesichts der für den MIV nahezu optimalen Verhältnisse in Bremen kaum wünschenswerte Folgen nach sich ziehen würden. (teuer und für den MIV nahezu wirkungslos, kontraproduktiv für die anderen Ziele)</li> <li>• Auffällig ist die Sensibilität der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich Preise und Kosten. (Szenario 5). Daraus folgt zweierlei: a) Es ist richtig die Frage nach dem Tarifsystem des ÖPNV und SPNV zu stellen und b) ist es richtig, die Frage nach den Möglichkeiten für eine flexible Verkehrslenkung als System von routen- und zeitabhängigen Mautgebühren zu stellen (Stichwort Smart City). Ziel muss sein, die City optimal in das gesamtstädtische Straßennetz einzubinden und gleichzeitig das Problem zu lösen, dass die City als Wegeknoten für alle Durchgangsverkehre der Gesamtstadt erhalten muss (Weserbrücken, Hochstraße, Nordwestknoten). Diese Bürde hält die Bremer Innenstadt davon ab, zu wachsen und ihre Rolle als vitales Zentrum der Region zu spielen.</li> <li>• In den vorliegenden Unterlagen des VEP befindet sich auch eine Sonderuntersuchung zur Hochstraße Breitenweg. Es wird der Fall simuliert, dass die Hochstraße für den Verkehr gesperrt wird, der ebenerdige Breitenweg aber wie bisher vom Kfz-Verkehr genutzt wird. Ca. 15 bis 20 tausend Fahrzeuge müssen dann auf anderen Routen durch die Stadt gefädelt werden. Sie tauchen, wie nicht anders zu erwarten, auf anderen Straßen auf. Genannt werden: Martinistraße, Am Wall, Hollerallee, Theodor-Heuß-Allee, Bürgermeister-Smidt-Straße und, natürlich, der Breitenweg. Dieser Befund wurde von verschiedenen</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Seiten so kommentiert, dass nunmehr klar sei, dass die Hochstraße unverzichtbar sei. Dieser Fatalismus ist nicht durch das Gutachten gedeckt und schon gar nicht mit den elementaren Entwicklungsinteressen der Bahnhofsvorstadt und der City zu vereinbaren. Was wir als Nächstes brauchen, ist ein Entwurf für eine ebenerdige Stadtstraße, der uns zeigt, welche stadträumliche Qualität am Breitenweg entstehen kann, wenn man die Hochstraße abbricht. Und wir brauchen weitere, vertiefende Untersuchungen über die zu der Frage, wie das Straßennetz des Zentrums von denjenigen Verkehren entlastet werden kann, die nicht aufs Zentrum gerichtet sind.</p> <p><b>2. Zu den Maßnahmen, insbesondere zur Nahmobilität und Car Sharing in der Östlichen Vorstadt</b></p> <p>Die Liste der ausgewählten Maßnahmen, soweit sie die Stadtteile Mitte und Östliche Vorstadt betreffen, halten wir im Grundsatz für richtig. Diese Feststellung ersetzt selbstverständlich nicht die Stellungnahme der Beiräte im Einzelfall. Das bedeutet auch; Diese Liste ist selbstverständlich nicht vollständig oder abgeschlossen (siehe anliegende Beiratsbeschlüsse). Hervorheben möchten wir die Maßnahmen, die sich auf die Förderung der Nahmobilität und der Barrierefreiheit beziehen. Hier sehen die Beiräte zahlreiche Anknüpfungspunkte zu lokalpolitischen Initiativen und Projekten der letzten Jahre. Die Fußwege im Viertel und in der Östlichen Vorstadt sind in der Regel für Fußgänger nur eingeschränkt zu benutzen und nicht barrierefrei, die Straßen selbst sind wegen des großen Pflasters schlecht geeignet für den Radverkehr. Es gibt zu viele Autos für die knappen Parkplätze und Rettungssicherheit und Lieferverkehr sind immer wieder gefährdet.</p> <p>Wir unterstützen entschieden den Ausbau der Mobilpunktstationen in den Straßen unserer Quartiere.</p> <p>Wir haben die Grundzüge eines stadtteilbezogenen Radwege-Netzes vorgelegt und möchten, dass es zusammen mit den Fachleuten aus der Verwaltung weiter ausgearbeitet wird, um dann Teil eines verbindlichen städtischen Programms zu werden. In der Östlichen Vorstadt und im Viertel haben 100 Haushalte im Schnitt 50 Pkw. Zählungen in den Straßen haben ergeben, dass mindestens ein Viertel der dort parkenden Autos pro Woche nur zweimal bewegt werden. Die Voraussetzungen, noch mehr Bürgerinnen und Bürger dafür zu gewinnen auf ihr privates Auto zu verzichten sind also gut.</p> <p>Im neuen Hulsberg-Quartier soll der Pkw-Bestand pro Haushalt weiter deutlich reduziert werden. Und auch vom Klinikum Bremen-Mitte (KBM) erwarten wir energische Anstrengungen, die Pkw-Nutzung von Mitarbeitern und Besuchern durch ein kluges Mobilitätsmanagement zu vermindern. Zurzeit parken ca. 200 Pkw von Mitarbeitern und Besuchern der Klinik in den umliegenden Straßen. Auch wenn das neue Klinikum erst im Jahre 2017 fertig wird und die Besiedlung der freiwerdenden Flächen danach einige Jahre in Anspruch nehmen wird, müssen wir heute die Zeit nutzen, um in den umliegenden Quartieren den privaten Pkw-Bestand durch Car-Sharing und die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad rasch soweit zu reduzieren, dass das aufgesetzte Parken auf den Gehwegen beendet werden kann. Das ist anspruchsvoll, aber machbar. In diesem Zusammenhang muss durch bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, hier und da Poller, Straßenbäume und dergleichen) sichergestellt werden, dass die Gehwege frei bleiben. Wenn die Zahlen es erlauben, kann mit Bewohnerparken und der dazugehörigen Überwachung weiter nachgesteuert werden, damit die MitarbeiterInnen und BesucherInnen des Krankenhauses und die BewohnerInnen und BesucherInnen des neuen Hulsberg-Quartiers, soweit sie mit dem Pkw anreisen, die kostenpflichtigen Parkhäuser nutzen und nicht in die benachbarten Straßen ausweichen.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	Die Beiräte erwarten also ein integriertes Verkehrskonzept für die Klinik, das neue Hulsberg-Quartier und die umliegenden Wohnstraßen - wir müssen die Zeit nutzen und jetzt alle Hebel in Bewegung setzen. Dafür braucht es kurzfristig Planungsleistung und Mittel für die Umsetzung.
Findorff (28.4.14)	<p>Wie bereits beim Termin VEP-Regio West am 25.März bereits mitgeteilt: Der Stadtteilbeirat Findorff bemängelt im vorliegenden Entwurf zum Zielszenario fehlende Visionen sowie die starke Fixierung des heutigen IST-Zustandes für einen Zeitraum in der Zukunft. Zudem werden mehrere Empfehlungen gemacht, die sich auf Dinge beziehen, die umgehend gelöst werden müssen oder ohnehin das „laufende Geschäft“ darstellen“, jedenfalls keine Berücksichtigung in einem in die Zukunft gerichteten Plan finden sollen. Über konkrete Beispiele hierzu kommen wir gerne mit Ihnen ins Gespräch. Im Folgenden werden wir ausschließlich auf Punkte mit Stadtteilbezug eingehen.</p> <p>Die Empfehlungen zur Aufnahme bzw. zur Ablehnung von Maßnahmen des Zielszenarios gehen stark an den, in einem intensiven Diskurs erarbeiteten, Ideen, Vorschlägen, Forderungen, Anregungen und Kritiken der in diesem Prozess sehr aktiven Findorffer Bevölkerung vorbei. Im Gegensatz zu anderen Stadtteilen, für die sehr konkrete und äußerst detaillierte Empfehlungen ins Zielszenario aufgenommen wurden, findet sich Findorff überwiegend nur unter unkonkreten, allgemein gehaltenen und stadtweit gültigen Punkten.</p> <p><b>C. Fußverkehr/Nahmobilität</b>  <b>Lfd. Nummer 1</b>  Findorff hat hier ein sehr deutliches Signal gegeben das Thema Begegnungszone in der Hemmstraße zwischen Admiralstraße und Münchener Straße auszuprobieren. Bitte ergänzen Sie unter dem Hinweis „Verkehrsversuch“ den Stadtteil Findorff oder begründen Sie ausführlich weshalb dies unterbleibt.  <b>Lfd. Nummer 9</b>  Wir bieten an hier konkret das Gebiet zwischen Findorffmarkt und der Hemmstraße (Eickedorfer Str./Hemmstraße/Neukirchstraße) zu nennen. Zusammen mit den Findorffer Geschäftsleuten war dies bereits angesprochen und könnte an Samstagen zu einer auf die gesamte Stadt ausstrahlenden Attraktion werden.</p> <p><b>D. Radverkehr</b>  Lfd. Nummer 8  Findorff hat hier ein sehr deutliches Signal gegeben das Thema Fahrradstraße in der parallelen Führung zur Eickedorfer Straße zur Anwendung zu bringen. Bitte ergänzen Sie hier den Stadtteil Findorff als Beispiel (vgl. lfd. Nummer 27) oder begründen Sie ausführlich weshalb dies unterbleibt. S.a. nicht empfohlene Maßnahmen, F. Straßenraumgestaltung, lfd. Nummer 9 und 15  Lfd. Nummern 15 bis 23  Bei den Premiumrouten muss auch die Fahrradtauglichkeit der Zu- und Abwege zu/von den Premiumrouten berücksichtigt werden. Bspw. Vermissten wir klare Aussagen zur Verbindung Findorff – zentrale Innenstadt durch den Findorfftunnel. Weder der Tunnel selber, noch die Zu- und Abläufe sind dem heutigen geschweige dem zukünftig zunehmendem Fahrradverkehrsaufkommen gewachsen.</p> <p><b>E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b>  Lfd. Nummer 11  Zum optimierten Busnetz und den Führungen der Linien 25, 26 und 27 fordern wir bis spätestens Herbst dieses Jahres eine direkte, umfassende Information im Rahmen einer Beiratssitzung. Dabei müssen planerische und wirtschaftliche Kriterien deutlich werden.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>L. Mobilitätskultur/Öffentlichkeitsarbeit</b> Lfd. Nummer 6 Der Stadtteil Findorff hebt diese Empfehlung ausdrücklich hervor und bittet in absehbarer Zeit um weitere Konkretisierungen.</p> <p><b>Für die Aufnahme ins Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen</b></p> <p><b>C. Fußverkehr/Nahmobilität</b> <b>Lfd. Nummer 4</b> Der Hinweis auf die Umfrage unter den Ortsämtern überrascht. Für genau solche Fragen werden in Bremen Beiräte demokratisch legitimiert. Vom Findorffer Beirat wurde dieses Thema (unter dem Titel Begegnungszone) konkret aufgeworfen. Bitte begründen Sie weshalb Sie darauf hinweisen es hätte keine Resonanz gegeben obwohl Ihnen dieses Ansinnen auch schriftlich seit langem vorliegt. Und begründen Sie ausführlich wie Sie hier die Wirkungsklasse ermittelt haben.</p> <p><b>D. Radverkehr</b> <b>Lfd. Nummer 9</b> Mit dem oben und dem auf der vorigen Seite genannten (empfohlene Maßnahme C. Nr. 1) Hinweis würde sich die ablehnende Begründung hier („techn. Machbarkeit im Zuge der Hemmstraße“) möglicherweise ins Gegenteil verkehren. Zumal der Mangel an vorgenannten Kriterien wie Potenzialerschließung, hohe Einwohnerdichte, wichtige Ziel und hohe Frequenz nicht als Ablehnung herangezogen werden.</p> <p><b>E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b> Lfd. Nummer 3 und 4 Die Buslinien 25, 26 und 27 fahren nach Aussage der BSAG und der Gutachter des VEP schon heute am Rande der Kapazität. Diese lässt sich nur durch zusätzliche Fahrten erhöhen. Wurde dieser Aspekt, vor dem Hintergrund aktueller (Wohnungsbau)Projekte wie Plantage, Gestra-Gelände und Umnutzung der Polizeiwache Fürther Straße, finanziell berücksichtigt? Hier fordern wir bis spätestens Herbst dieses Jahres eine direkte, umfassende Information im Rahmen einer Beiratssitzung. Dabei müssen planerische und wirtschaftliche Kriterien deutlich werden. Lfd. Nummer 17 Begründen Sie bitte ausführlich, inwiefern die Nachfrage für Findorff mit 26.000 Einwohnern als unzureichend angesehen wird, während die Einrichtung eines Haltepunktes in Grambke mit 6.700 Einwohnern empfohlen wird.</p>
Obervieland (28.4.2014)	<p><b>Zu A – Kfz-Verkehr</b></p> <p><b>Neu – Sanierung A1 Verbesserung des Lärmschutzes</b> Dringend muss der fehlende Lärmschutz, zwischen Kattenesch und Brinkum-Nrod und ab Arsten bis einschließlich Autobahnbrücke/Weser gebaut werden. Einsatz von Flüsterasphalt. Kurzfristig ist die Verkehrsbeeinflussungsanlage der A1 wetter- und immissionsabhängig zum Zwecke der Lärmreduzierung einzusetzen (Hohe Lärmbelastung bei Wetterlagen aus SO, S, SW).</p> <p><b>Neu – Lärmschutz an der zukünftigen A 281 zwischen Habenhausen, Arsten und Kattenturm</b> Der Lärmschutz an der zukünftigen A281 zwischen Habenhausen und Kattenturm muss verbessert werden (mehr Verkehr, besonders Schwerlastverkehre sind zu erwarten).</p> <p><b>2 – Neubau B 6</b> Zwischen der künftigen Autobahn A281 im Bereich der heutigen Neuenlander Straße (Bundesstraße 6) und der Autobahn A1 in</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Brinkum wird die Bundesstraße B 6 neu <b>unter dem Flughafen</b> in der Form der vom Runden Tisch und von der Bremer Bürgerschaft bestätigten Bremer Vorzugsvariante gebaut. Sie dient zum einen als Ortsumgehung für Kattenturm und Kattenesch zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und zum anderen als schnelle Verbindung zwischen den beiden Autobahnen.</p>
	<p><b>Zu B – Wirtschaftsverkehr</b></p>
	<p><b>1 – Wegweisung zu Gewerbegebieten</b> – Wird vom Beirat Obervieland unterstützt</p>
	<p><b>3 – Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern</b> - Wird vom Beirat Obervieland unterstützt</p>
	<p><b>Zu C Fußverkehr / Nahmobilität</b></p>
	<p><b>3 – Keine Falschparker auf Fußwegen</b> – Diese Maßnahme ist auch auf Teil D „Radverkehr“ zu übertragen. Obervieland hat hier besondere Erfahrungen mit dem Straßenzug „Auf dem Beginenlande“.</p>
	<p><b>1-16</b> – werden vom Beirat Obervieland unterstützt</p>
	<p><b>Zu D –Radverkehr</b></p>
	<p><b>6 – Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen</b></p>
	<p>Der Beirat Obervieland hält in seinem Beiratsgebiet viele Straßenzüge, deren Fahrbahnen auch von Radfahrern genutzt werden dürften. Für sehr enge Straßen und Straßenzüge mit T-50-Gebot bestehen wir auf gute Radwege.</p>
	<p><b>10 – Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Kattenturm-Mitte für den Radverkehr</b></p>
	<p>Der Beirat Obervieland lehnt eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ab. Wegen der abschüssigen Fahrbahn würde durch diese Maßnahme – insbesondere im Bereich der Straßenbahnhaltestelle – die Unfallgefahr erhöht.</p>
	<p><b>14 – Radverkehrsnetz verdichten</b></p>
	<p>An dieser Diskussion/Planung wird sich der Beirat gerne beteiligen. Der Beirat Obervieland weist auch auf die in Aussicht gestellte Route zwischen Huckelriede und Arsten, später über die Fuß- und Radwegeverbindung über die Weser Richtung Hemelingen hin.</p>
	<p><b>17 – Premiumroute Obervieland – Neustadt – Woltmershausen- GVZ</b></p>
	<p>Wird vom Beirat Obervieland unterstützt. Die Maßnahme darf jedoch nicht zu Lasten des Fußverkehrs entlang der kleinen Weser bzw. des Werdersees gehen.</p>
	<p><b>23- Neue Radfahrer und Fußgängerbrücke über die Weser</b></p>
	<p>Der Beirat Obervieland fordert diese Verbindung schon seit Jahren. Für Berufsverkehr mit dem Rad erschließen sich neue Möglichkeiten. Der Rad- und Wanderweg rund um Bremen kommt ein wesentliches Stück voran.</p>
	<p><b>NEU – Fuß- und Radweg/Radfernweg zwischen der Deichab- und Auffahrt Korbhauserweg und dem Huckelrieder Friedhof anpassen</b></p>
	<p>Der Fuß- und Radweg/Radfernweg zwischen der Deichab- und Auffahrt Korbhauserweg und dem Huckelrieder Friedhof hat sich in den letzten Jahren zu einer immer mehr genutzten Verbindung zwischen Obervieland und der Innenstadt/Neustadt entwickelt (Berufs- und Freizeitverkehre). Der derzeitige Ausbau ist dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Die zunehmende Attraktivität dieses Weges durch den Ausbau der naturnahen Landschaften im Außendeichbereich und der wachsenden Wohnbebauungen („Deichland“ und „Gartenstadt Werdersee“) im Binnbereich des Deiches werden weiteren Verkehr nach sich ziehen.</p>
	<p>Die geplante Weserquerung dürfte die Notwendigkeit einer möglichen Verbreiterung dieser Strecke noch unterstreichen.</p>
	<p><b>Verkehrssituation an der Habenhauser Landstraße zwischen Huckelriede und dem Friedhof Huckelriede</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Das Straßenprofil ist an einigen Stellen so schmal, dass sich Radfahrer und Kraftfahrzeugverkehr bei relativ hoher Verkehrsdichte und einer Geschwindigkeitsregelung von Tempo 50 die Fahrbahn teilen müssen. Durch das Bauvorhaben „Gartenstadt Werdersee“ wird sich das Problem noch weiter verschärfen. Dies führt für den Radverkehr zu Situationen mit hohem Unfallgefahrenpotenzial. Es hat in der Vergangenheit mehrere Vorschläge, auch Planungen gegeben, die bisher nicht umgesetzt wurden. Die aktuelle Situation bedarf dringend einer wesentlichen Verbesserung.</p> <p>Als eine geringst mögliche Alternative wird eine Rad-/Fußwegeverbindung zwischen der Otjen-Alldag-Straße und der Habenhauser Landstraße zur Zeit umgesetzt.</p> <p><b>E _ ÖPNV / SPNV</b>  <b>11 Optimiertes Busnetz</b>          Bezüglich des vorgelegten Konzepts eines optimierten Linienbusnetzes sieht der Beirat Obervieland noch erheblichen Beratungsbedarf. Es soll daher zunächst aus dem Zielszenario herausgenommen werden.</p> <p><b>NEU – Barrierefreie Haltestellen</b>          Die Haltestellen sollen den Erfordernissen der Barrierefreiheit genügen und einen möglichst ebenerdeigen Einstieg ermöglichen. An den Straßenbahnhaltestellen Heukämpendamm und Robert-Koch-Straße sind ggf. entsprechende Umbaumaßnahmen erforderlich.</p> <p><b>NEU – Straßenbahnhaltestelle Heukämpendamm</b>          Die Haltestelle Heukämpendamm der Linie 4 befindet sich in Hochlage und kann durch die steile Zuwegung (Rampe) nur schwer von Menschen mit eingeschränktem Gehvermögen oder Rollstuhl/Gefrei erreicht werden. Die Haltestelle ist gerade durch das am dortigen Platz angesiedelte Altenpflegeheim Arsten-Heukämpendamm für ältere Menschen sehr attraktiv. Der Beirat fordert daher die Überarbeitung der bestehenden Zuwegung (Rampe):</p> <p><b>Zu H – Inter- und Multimodalität</b>          Der Beirat Obervieland bittet, geeignete Carsharing-Angebote für den Stadtteil Obervieland zu entwickeln.</p> <p><b>Zu I Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b>          Für Obervieländer Bürger bzw. auch für Bürger aus anderen Stadtrandlagen kann ein niederschwelliges Angebot, Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften unkompliziert zu organisieren, interessant sein. Mittelfristig könnte ein solches Angebot zur Verkehrsvermeidung beitragen.          Der Verkehrsausschuss Obervieland fordert die Entwicklung eines derartigen Systems (Mobil bzw. PC-gestützt).</p>
Neustadt (28.4.2014)	<p><b>Der Beirat nimmt zu den Fragen zum VEP wie folgt Stellung:</b>  <b>1. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig?</b>          Der Beirat Neustadt begrüßt insbesondere folgende im Zielszenario vorgesehenen Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Querungsstellen für Fußgänger_innen</li> <li>• Einrichtung von mehr Fahrradstraßen</li> <li>• Ausbau der Radwege auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke</li> <li>• Umgestaltung von Wester-/Osterstraße mit Schaffung von Querungshilfen</li> <li>• Die vorgeschlagene Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße unterstützt der Beirat ebenfalls, hält jedoch bereits VOR der Vollendung der A281 nicht nur eine Herausnahme aus dem LKW-Führungsnetz für geboten, sondern sieht bereits jetzt den Bedarf für eine Umgestaltung als gegeben.</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>2. Welche Maßnahmen aus dem Gutachtervorschlag unterstützen Sie nicht?</b> ./.</p> <p><b>3. Welche der nicht für die Aufnahme in das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützen Sie dennoch?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Beirat Neustadt verweist zunächst auf seinen gemeinsamen Beschluss mit dem Beirat Woltmershausen vom 24.02.2014 zum Neustadtbahnhof, in dem eine zusätzliche Verbindung der beiden Stadtteile in Form eines Tunnels in Verlängerung der Großen Sortillienstraße gefordert wird. Dieser Tunnel (siehe beiliegende Skizze) soll zunächst als Rad- und Fußwegeverbindung geschaffen werden, ein späterer Ausbau als KFZ-Route wäre zu prüfen. Diese Verbindung würde den Bahnhof Neustadt auch von der Woltmershauser Seite her erschließen und zugleich die Möglichkeit eröffnen, durch den Bau eines Aufzuges den Bahnhof barrierefrei zu gestalten. Außerdem würde so eine wichtige zusätzliche Radwegeverbindung in den Hohentorshafen und nach Woltmershausen hinein geschaffen. Diese Wegebeziehung kann Teil des Weser-Radweges sein und sowohl für Alltags- als auch touristische Routen genutzt werden. Die unter D12 abgelehnte vom Beirat ursprünglich vorgeschlagene Verlängerung des Bahnhofstunnels wird insoweit modifiziert, in der neu vorgeschlagenen Form jedoch weiterhin unterstützt.</li> <li>• Sowohl der vom Beirat geforderte Rückbau der Neuenlander Straße als auch die Umgestaltung (einschließlich Ummarkierungen) der Friedrich-Ebert-Straße sind unter Bezug auf den zunächst fertig zu stellenden Ringschluss der A281 zurück gestellt worden. Der Beirat ist nach wie vor der Auffassung, dass bereits jetzt – mit vergleichsweise einfachen Mitteln wie z.B. Ummarkierungen – Verbesserungen sowohl für die Radfahrer_innen und Fußgänger_innen als auch der Wohnqualität an den beiden genannten Straßenzügen möglich sind und auch möglichst zeitnah umgesetzt werden sollten.</li> </ul> <p><b>B. Der Beirat weist darüber hinaus auf folgende Punkte aus seiner Stellungnahme vom 09.04.13 hin, die seines Erachtens noch nicht hinreichend berücksichtigt worden sind:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der Neuenlander Straße zu einer zweispurigen Stadtstraße/Allee.</li> <li>• Verlegung der Streckenführung der VBN-Busse von der Gastfeld-/Pappelstraße in die Neuenlander Straße</li> <li>• Wenn – wie unter K1 vorgeschlagen – eine generelle Einführung von Tempo 30 im Hauptstraßennetz abgelehnt wird, ist zumindest für einzelne Straßen, wie z.B. die Gastfeldstraße Tempo 30 vorzusehen.</li> </ul>
<p>Blumenthal (28.4.2014)</p>	<p>Der Beirat Blumenthal stimmt dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 nicht zu.</p> <p><b>Der Beirat bemängelt das Fehlen eines Haltepunktes Farge-Ost für den Betrieb der Regio-S-Bahn Linie 1.</b> Dieser Haltepunkt war von Anfang an in den Diskussionen um die Reaktivierung der Farge-Vegesacker-Eisenbahn fest verankert und ist von wesentlicher Bedeutung für die Anlieger. Hierbei handelt es sich um Bewohner der Betonstraße, der Richard-Taylor-Straße und des „Farger Feldes“, die den Haltepunkt fußläufig erreichen können. Außerdem ist dort mit der ThyssenKrupp System Engineering GmbH einer der größten industriellen Arbeitgeber Bremens angesiedelt und auch die Geschäftsführung fordert einen Haltepunkt für eine Gewerbegebiet, dass derzeit von der WFB intensiv vermarktet werden soll und für dessen Vermarktung ein ÖPNV-Anschluss ein immenser Vorteil ist. Sollte die Forderung des Beirats umgesetzt werden, gilt die Zustimmung als erteilt. Ansonsten beruft sich der Beirat auf das Verfahren gemäß § 11 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter (OBG).</p>
<p>Gröpelingen (28.4.2014)</p>	<p>Stellungnahme des Beirates Gröpelingen zum VEP – 3. Beteiligungsrunde</p> <p>Als Fazit kann der Beirat Gröpelingen feststellen, dass das Verfahren, über die gesamte Stadt zu planen, positiv ist. Die Frist für die Stellungnahme ist jedoch erheblich zu kurz. Es ist – wie auch während der Vorstellung der Ergebnisse gesagt – unmöglich,</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>für „Freizeit“-PolitikerInnen in den Osterferien eine kompetente und vor allem komplexe Stellungnahme abzugeben. Daher wird der Entwurf lediglich zur Kenntnis genommen.</p> <hr/> <p><b>A. Kfz-Verkehr:</b> Es fehlt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung der Kreuzung in Oslebshausen (Oslebshauser Heerstraße / Ritterhuder Heerstraße) - besonders im Rahmen der möglichen Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof Oslebshausen.</li> <li>• Anbindung A 281 in Burg falsch, richtiger Anbindung Oslebshausen</li> </ul> <p><b>C. Fußverkehr / Nahmobilität</b> Es fehlt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlungsbedarf Sondernutzung von Gehwegen z.B. Störer (Werbeschilder, -fahnen), Außengastronomie etc. zugunsten von Fußverkehren incl. mobilitätseingeschränkten und blinden Menschen</li> </ul> <p><b>F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit</b> Es fehlt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigepunkt Haltestelle Am Brill (Obernstraße) Linien 2 und 3 barrierefrei gestalten Das ist für Gröpelingen wichtig, da dies ein wichtiger Aussteigepunkt „unserer“ Verkehrsverbindungen ist.</li> </ul> <p><b>G. Ruhender Kfz-Verkehr</b> <b>Es fehlt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entgegen dem entsprechendem Themenposter ist die Maßnahme „Parkplatzkonzept für behinderte Menschen“ im Maßnahmenkatalog nicht expliziert aufgeführt.</li> </ul> <p><b>E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die massive Forderung nach S Bahn Haltepunkt in Gröpelingen bleibt bestehen = sehr hohe Priorität im Stadtteil Gröpelingen. Die Aussage, dass die Nachfrage gering sei, wird angezweifelt. In Kooperation mit dem Ortsamt West wird um eine Überprüfung des möglichen Fahrgastaufkommen dringend gebeten.</li> <li>• Buslinie zur Universität muss die OT Oslebshausen (Straßenbahndepot), Gröpelingen, Lindenhof und Ohlenhof berücksichtigen</li> <li>• Busse und Bahnen: Für künftige Ausschreibungen müssen die veränderten Bedingungen - erheblich mehr Menschen nutzen mit Hilfsmitteln (Einkaufstaschen mit Rollen, Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle etc.) öffentliche Verkehrsmittel – dieser notwendige Platzmehrbedarf muss berücksichtigt werden und an die Erfordernisse zukunftsweisend angepasst werden.</li> <li>• Die Fährverbindung wird begrüßt</li> </ul>
Horn-Lehe (30.4.2014)	<p>Der Beirat Horn-Lehe hat sich in seiner Sitzung am 22.04.2014 mit dem aktuellen Stand der Überlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 befasst und folgendes beschlossen:</p> <p>Der Beirat dankt für die bisher geleistete umfangreiche Leistung der Gutachter und der beteiligten Mitarbeiter der senatorischen Behörde. Zu dem nunmehr vorliegenden Maßnahmenkatalog für ein Zielszenario 2025 nimmt der Beirat im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p><b>Abteilung A – Kfz-Verkehr:</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Nr. 10: Ausbau Kreuzung Hochschulring/Autobahnzubringer Horn-Lehe</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 16: Bessere Ampelschaltungen auf der Leher und Lilienthaler Heerstr.</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu und ergänzt dies durch die Aussage: "Die Leistungsfähigkeit des Heerstraßenzuges in Horn-Lehe ist im Hinblick auf eine zu erwartende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dauerhaft sicherzustellen. Ein Ausbau des Knotenpunktes Leher Heerstraße/Berckstraße/Riensberger Straße durch eine entsprechende Erweiterung des Straßenraums verbunden mit einer Verlängerung der Abbiegespur (aus stadteinwärtiger Richtung) in die Berckstraße ist dabei unerlässlich. Entsprechende Planungen sind unverzüglich einzuleiten."</p> <p><b>Nr. 21: Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe:</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 25: Bahnunterführung Achterstraße:</b> Der Beirat unterstützt die Maßnahme „Bahnunterführung Achterstraße“ in den VEP 2025. Vor dem Hintergrund einer immer stärkeren Auslastung der Bahnstrecke ist mittelfristig eine planerische Lösung zur Untertunnelung dieses Bahnüberganges zu erarbeiten. Die Planungen müssen so angelegt sein, dass es keinen erhöhten Verkehrsdruck auf das Vorstraßenquartier gibt. Verkehrliche Mehrbelastungen im Bereich Riensberger Straße und der Kreuzung mit der Horner/Leher Heerstraße müssen minimiert werden. Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 27: Bessere Straßenunterhaltung:</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Nr. 28: Geschwindigkeitsüberwachung:</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p>
	<p><b>Abteilung C – Fußverkehr/Nahmobilität:</b></p> <p><b>Nr. 1: Begegnungszonen (in heutigen Tempo-30-Zonen)</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme ab.</p> <p><b>Nr. 2 bis 9: Mehr Platz für Fußgänger/Keine Falschparker auf Fußwegen/Fußverkehrskonzepte/Stadtteilpläne/fußgängerfreundliche Kreuzungen/mehr Grün in Straßen//Stadtmöbel/Straßensperrungen:</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 15 und 16: Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen und Querungsstellen für Fußgänger</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Abteilung D – Radverkehr</b></p> <p><b>Nr. 1: Mängelbehebung</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Nr. 2: Scherbentelefon</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Nr. 3: Grüne Welle</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 4: Engpassbeseitigung</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 5: Zukunftsperspektiven</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 6: Markierungen</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 8: Einrichtung von Fahrradstraßen</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 11 und 12: Mängelbehebung und Wegweisung</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Nr. 16: Premiumrouten von Huchting nach Lilienthal</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 20: Premiumrouten von der Universität nach Arbergen</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 24 bis 26: Radabstellanlagen/Radleichen/Serviceangebote</b> Der Beirat stimmt diesen Maßnahmen einstimmig zu.</p> <p><b>Abteilung E – Öffentlicher und schienengebundener Personennahverkehr</b></p> <p><b>Nr. 2: Straßenbahnverbindung Horn</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Der Beirat ergänzt die Maßnahmenbeschreibung um den Zusatz: Der Beirat regt an, auch alternative Optionen für eine Straßenbahn-Querverbindung z. B. im Verlauf des Autobahn-zubringers Horn-Lehe zu prüfen. Der Beirat stimmt der Maßnahme mit diesem Zusatz mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 5: Neue Straßenbahn zur Universität</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 6 und 8: Bevorrechtigung von Bussen und Straßenbahnen</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 10: Bessere Tarifangebote</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr.15, 18, 19: Regio-S-Bahn nach Rotenburg und neue Haltepunkte</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu. Der Beirat unterstützt die Schaffung eines neuen Regio-S-Bahn-Haltepunktes im Bereich Universität. Die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes im Bereich Achterdiek sollte aus Sicht des Beirates geprüft werden. Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 11: Optimierte Busnetz</b> Der Beirat zeigt sich gesprächsbereit für das Vorhaben, das Busnetz zu optimieren. Für den Fall geänderter Linienführungen innerhalb seines Einzugsbereiches wird eine frühzeitige Einbeziehung erwartet. Der Beirat stimmt einstimmig zu.</p>
	<p><b>Abteilung F – Straßenraumgestaltung/Berrierefreiheit</b></p> <p><b>Nr. 23: Bremen baut Barrieren ab</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p>
	<p><b>Abteilung G – Ruhender Kfz-Verkehr</b></p> <p><b>Nr. 3: Konsequente Parkverbote</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p>
	<p><b>Abteilung H – Inter- und Multimodalität</b></p> <p><b>Nr. 2 bis 9: Verbesserung der P+R Anlagen/Öffentlichkeitsarbeit für P+R/Car-Sharing/Nachbarschaften/Parkplatzprivilegierung</b> Der Beirat stimmt diesen Maßnahmen einstimmig zu.</p>
	<p><b>Abteilung I – Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Nr. 2: Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 3 bis 7: Mobilitätsberatung für Neubürger/Mobilitätsberatung für Betriebe und Schulen/Multimodales Datenportal/Einführung einer Mobilitätskarte/zielgruppenorientierte Projekte</b> Der Beirat stimmt diesen Maßnahmen einstimmig zu.</p> <p><b>Abteilung J – Elektromobilität</b></p> <p><b>Nr. 1 bis 2: Elektrobusse//Verleih von Pedelecs</b> Der Beirat stimmt diesen Maßnahmen mehrheitlich zu.</p> <p><b>Abteilung K – Verkehrssicherheit</b></p> <p><b>Nr. 1: Situationsangepasst mehr Tempo 30</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahme mehrheitlich ab.</p> <p><b>Nr. 3: Aufwertung von Angsträumen</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Nr. 4 und 5: Markierungen von Haltelinien auf Radwegen/Sensibilisierung</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 6: Einmündungen standardisieren</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme mehrheitlich zu.</p> <p><b>Nr. 7: Beleuchtung von Radwegen</b> Der Beirat stimmt dieser Maßnahme einstimmig zu.</p> <p><b>Abteilung L – Mobilitätskultur</b></p> <p><b>Nr. 1 bis 7: Zielgruppenorientierte Kampagnen/Radwegebenutzungspflicht/Kopfsteinpflaster/Verkehrssicherheit</b> Der Beirat lehnt diese Maßnahmen mehrheitlich ab.</p> <p>Ich bitte um einen Bericht über die Berücksichtigung der Beschlüsse des Beirates in der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans.</p>
Osterholz (30.4.2014)	Der Beirat Osterholz begrüßt die in der Zwischendokumentation des VEP vorgesehene Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 bis zum Bahnhof Mahndorf über die Osterholzer Heerstraße und den Weserpark mit hoher Priorität. Der Beirat hatte in seinem Beschluss, neben dieser Verlängerung der Straßenbahn, auch Veränderungen im Busnetz vorgeschlagen. Beispielsweise sollte es vor Inbetriebnahme der genannten Straßenbahnverbindung eine Busverbindung von der Innenstadt über Sebaldsbrück und die Osterholzer Heerstraße zum Weserpark geben. Auch diesem Wunsch wurde mit der Liniennummer „A“ durch eine

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Busverbindung vom Weserpark bis in die Überseestadt Rechnung getragen. Darüber hinaus sollen weitere Buslinien im Stadtteil Osterholz neu geordnet und das Bultenweg-Quartier angebunden werden. Diese Überlegungen werden vom Beirat grundsätzlich begrüßt, allerdings hält der Beirat es für unabdingbar, dass die konkrete Streckenführung der einzelnen Linien im Rahmen der Beiratsbeteiligung zeitnah befasst wird. Der Beirat wünscht diesbezüglich eine kurzfristige Umsetzung auch einzelner Maßnahmen. Die vom Beirat geforderte deutliche Verbesserung des nicht schienengebundenen Regionalverkehrs, sieht der Beirat allerdings als zu wenig berücksichtigt an. Der Verzicht auf die Abbindung von Regionalbuslinien stellt noch keine Verstärkung dar. Der Beirat erinnert an eine zunehmende Zahl von Bremer Bürgern, die Umland arbeiten und aktuell ihre Arbeitsplätze mit dem ÖPNV nicht oder nur schlecht erreichen. Die Nicht-Aufnahme der vollständigen Barrierefreiheit als Planungsziel bis 2025 sieht der Beirat kritisch und fordert eine Veränderung der Zwischendokumentationsfassung. Der Beirat hatte in seiner ersten Stellungnahme insbesondere auf die Hochbahnhaltestellen hingewiesen. Die soziale Komponente eines weiterentwickelten Stadttickets wird nicht ausreichend berücksichtigt. Nach wie vor können Fahrgäste mit dem Stadtticket (teurer als das Job-Ticket für (Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes!) nur die Fahrzeuge der BSAG benutzen -die neu geschaffenen Anschlussmöglichkeiten beispielsweise am Bahnhof Mahndorf sind so weiterhin nicht nutzbar. Hier bedarf es einer Änderung, die die Nutzungsmöglichkeiten des Stadttickets derer einer normalen Monatskarte gleichstellt. In weiteren Punkten verweist der auf seinen Beschluss vom 24.10.2013.</p>
<b>Bremerhaven</b>	
<b>Kammern und Verbände</b>	
<p>VCN (14.4.2014)</p>	<p><b>Empfohlene Maßnahmen für die Aufnahme ins Zielszenario:</b>  Bei den empfohlenen Maßnahmen wird eine Verbesserung der Ampelschaltungen für alle Verkehrsarten (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) vorgesehen. Da dieses nicht konfliktfrei zu lösen sein wird, sollte aus unserer Sicht ein Hauptaugenmerk auf die Bevorzugung der ÖPNV-Achsen gelegt werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern/sichern.  Die Einführung von Tempo 30 auf Strecken, die durch den ÖPNV genutzt werden, sollte verhindert werden. Dies gilt auch für kurze Streckenabschnitte.  Bei einigen Maßnahmen ist beim Titel bzw. bei der Beschreibung der Maßnahme mit einem Ausrufezeichen gearbeitet worden. Da dieses schon eine Wertung darstellt, sollte darauf verzichtet werden. (Beispiel: Empfohlene Maßnahmen, Seite 14, Abschnitt D. Radverkehr, lfd. Nummer 5).  Beim Zielerreichungsgrad wird auch die Bezeichnung „sinnvoll“ verwendet. Diese Bezeichnung passt nicht in die sonst verwendeten Bezeichnungen niedrig, mittel, hoch und sehr hoch. (Beispiel: Empfohlene Maßnahmen, Seite 41, Abschnitt L. Mobilitätskultur/ Öffentlichkeitsarbeit, lfd. Nummer 2).</p>
<p>VCD (16. April 2014)</p>	<p>Der ökologische Verkehrsclub VCD Bremen begrüßt, dass ein Verkehrsentwicklungsplan mit breiter Beteiligung aufgestellt wird. Alle Interessengruppen zum Thema Verkehr in Bremen haben nun ihre Vorstellungen eingebracht, wie  -mehr Raum für Fußgänger, damit Zu-Fuß-Gehen in der Stadt attraktiver wird  -Premium-Radwege, die das Fahrrad als Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken in der Stadt aufwerten  -bessere Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer  -Straßenbahn-Ausbau, der die Straßenbahnfreunde begeistert</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Aber auch Straßenbaupläne, die an alte Ideen der autogerechten Stadt erinnern:          -Neue Autobahnabfahrten für Gewerbegebiete          -Hastedter Brückenstraße 4-spurig          -Kreuzungsaufweitung am Osterdeich (dann wird der Stau wohl halb so lang, aber doppelt so breit)          -grüne Welle auf den Einfallstraßen in die Stadt zur Beschleunigung des Autoverkehrs, was zusätzlichen Autoverkehr induziert.          Was ist mit dem Querverkehr in den Einfallstrassen, sollen die Stadtteile wieder zerschnitten werden?</p> <p>Kurz gefasst: es wird versucht, allen Interessensgruppen gerecht zu werden, keinem soll wehgetan werden. Entsprechend gering sind die Wirkungen unterschiedlicher Förderszenarien auf den Anteil der Verkehrsträger ( Modal-Split-Abschätzung). Auch bei der „Effizienten Nahmobilität“ soll der Anteil des Zu-Fuß-Gehens nicht über 16% steigen, der Radverkehr nicht über 22% des Verkehrs unter Einschluss des Umlandverkehrs, der öffentliche Verkehr kommt auch beim Optimierungs-Szenario nicht über 20%.          Das Auto bleibt dominant, bei allen Szenarien zwischen 44% und 49%, was in keiner Weise den Zielen einer klimaschonenden Verkehrspolitik entspricht. Auch bei der Betrachtung des rein innerstädtischen Verkehrs soll das Auto nach den Schätzungen im VEP bei allen Szenarien der vorherrschende Verkehrsträger sein.</p> <p>War da die Angst vor Handelskammer und ADAC federführend? Bremen würde damit hinter dem „Leitbild 2020“ zurückfallen, das die Steigerung des Radverkehrs auf 30-31% vorsieht.</p> <p>Der VCD erwartet mehr planerischen Mut für ein zukunftsfähiges, umwelt- und bewohnerfreundliches Verkehrskonzept: Das Auto braucht zu viel Platz. Wir wollen die Stadtflächen besser nutzen, als sie mit Autos zuzustellen und zu befahren. Angesichts des Klima-Wandels soll der CO2-Ausstoss in der EU bis 2020 um 40% im Vergleich zu 1990 reduziert werden, doch ein Liter Benzin verbrennt zu 2,4kg CO2. Dies muss in die Verkehrsplanung einfließen, ein einfaches „weiter-so-wie-bisher“ darf es nicht mehr geben! Die aktuelle Überschreitung der Feinstaubbelastung ist ein weiteres Warnsignal.          Der demografische Wandel erfordert die Abkehr vom Auto, für die ältere Generation ist es wichtig, sich ohne Auto in der Stadt bewegen zu können.</p> <p>Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass die junge Generation nicht mehr so auto-fixiert ist, wie es früher der Fall war, Car-sharing und andere Verkehrsmittel werden mehr genutzt, auf diesen Wandel im Mobilitätsverhalten muss eine zukunftsgewandte Verkehrspolitik aufbauen! Wenn der Verkehr in Bremen weniger autogerecht gestaltet wird, Fuß- und Radverkehr attraktiver und sicherer gemacht werden und die öffentlichen Verkehrsmittel noch besser genutzt werden, dient das der Lebensqualität in der Stadt. Verkehrspolitik braucht mutige Zielvorgaben. Kopenhagen macht es vor und ist durch politische Weichenstellung zur europaweit bewunderten Fahrradstadt geworden.          Lassen Sie uns in Bremen mehr Phantasie aufbringen, Verkehr anders zu gestalten, zu vermeiden und der Stadt mehr Luft zu verschaffen! Der VCD fordert einen Verkehrsentwicklungsplan, der eine Verkehrswende einleitet, wenn nötig auch mit schmerzhaften Maßnahmen, wenn Sie dem Klima und der Lebensqualität in dieser Stadt dienen!</p>
Handelskammer Bremen	Im Zusammenhang mit den aktuell laufenden Planungen für den Verkehrsentwicklungsplan fordert die Handelskammer

TÖB (Eingang)	Anregung
(4. April 2014) Zum LKW-Führungsnetz	ausdrücklich, dass die Strecken des Lkw- Führungsnetzes – wie zugesagt – von Restriktionen (Nachtfahrverbote, Tonnage- und Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) freigehalten werden. Zudem ist unbedingt darauf zu achten, dass etwaige Premiumradrouten nicht straßengebunden entlang der Haupttrouten für den Lkw-Verkehr geführt werden.
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen (24.4.2014)	In den empfohlenen Maßnahmen sind unter den lfd. Nummern 22 und 23 der Neubau zweier Radfahrer – und Fußgängerbrücken zwischen Stadtwerder und Altenwall und zwischen Arsten und Hemelingen in Höhe der A1 angeführt. Mit dem Ausbau der Brücken sind die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen betroffen. Bei weiteren Planungen ist das WSA Bremen zu beteiligen.
Landesbehindertenbeauftragter (25.4.2014)	<p><b>I. Vorbemerkung</b> Mit Schreiben vom 11.04.2013 hatte der Landesbehindertenbeauftragte (LBB) zur Projektphase Chancen und Mängel des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) eine Stellungnahme abgegeben, auf die wegen der weiteren Einzelheiten, insbesondere auch im Hinblick auf die rechtlichen Ausführungen im Abschnitt II verwiesen wird. Besonders hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass Art. 9 Behindertenrechtskonvention (BRK), die im März 2009 in Deutschland in Kraft getreten ist und damit Gesetzeskraft erlangt hat, u.a. Maßnahmen zur Feststellung und Beseitigung von Zugangsbarrieren und -hindernissen verlangt. Aus dem jetzigen Bearbeitungsstand des VEP ergibt sich nach Auffassung des LBB nicht hinreichend, wie diese Verpflichtung aus Art. 9 BRK in Bremen konkret umgesetzt werden soll. Auch sind – wie im Einzelnen zu zeigen sein wird – die vom LBB in seiner Stellungnahme formulierten Anregungen und Anforderungen an einen VEP nicht oder zumindest nicht hinreichend umgesetzt worden.</p> <p><b>II. Empfohlene und nicht empfohlene Maßnahmen</b></p> <p><b>1. Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen</b> Die vom LBB in seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 geforderte Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen ist weder in den empfohlenen noch den nicht empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt worden. Es ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit bei der weiteren Bearbeitung des VEP ab April 2013 überhaupt eine inhaltliche Befassung mit dem angesprochenen Problem, dass die barrierefreie Struktur z.B. in Bussen und Straßenbahnen häufig nicht (mehr) ausreicht, erfolgt ist.</p> <p><b>2. Fortschreibung des Berichts „Bremen baut Barrieren ab“</b> Zu den für das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen gehört zwar auch die Fortschreibung des Programms „Bremen baut Barrieren ab“; in der Liste der empfohlenen Maßnahmen wird darauf hingewiesen, dass es die grundsätzliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Maßnahmen im Straßenbau z.B. in Bezug auf die Gestaltung von Behindertenparkplätzen oder Straßenbahnhaltestellen regelt. Teil 1 des Berichts „Bremen baut Barrieren ab“ enthält aber auch eine Untersuchung bestehender Barrieren und Vorschläge zu deren Beseitigung bzw. Reduzierung. Dass diese Untersuchung fortgeschrieben und aktualisiert werden soll, ergibt sich aus der Liste der empfohlenen Maßnahmen jedoch nicht. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der Verpflichtung aus Art. 9 BRK, bestehende Zugangsbarrieren und –hindernisse festzustellen und zu beseitigen, ist eine solche Fortschreibung des Berichts geboten. Darüber hinaus sind auch Haushaltsmittel zur Beseitigung der identifizierten Barrieren zur Verfügung zu stellen. Im VEP sollte zumindest zum Ausdruck kommen, dass die Zurverfügungstellung entsprechender Haushaltsmittel angestrebt wird.</p> <p><b>3. Multifunktionale Nutzung von Gehwegen</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Der in seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 vom LBB angesprochene Aspekt der multifunktionalen Nutzung von Gehwegen (Sondernutzungen z.B. durch Außengastronomie, privater Fahrradständer von Einzelhandelsgeschäften, Aufstellen von Werbetafeln etc.) ist nach Auffassung des LBB in den empfohlenen Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario nicht hinreichend berücksichtigt worden. Insbesondere die aktuelle Diskussion dieses Themas im Ostertor und Steintor sowie die von den Ortsbeiräten Mitte sowie Östliche Vorstadt beschlossenen Maßnahmen machen deutlich, dass ein konkreter Handlungsbedarf besteht. Entsprechende Maßnahmen wie z.B. eine Beendigung der Duldung von Werbetafeln, die Markierung des für Außengastronomie genehmigten Bereichs, die Beseitigung von abgestellten Fahrrädern, die die Mobilität behinderter und nicht behinderter Fußgänger und Fußgängerinnen erheblich beeinträchtigen (z.B. Blockieren der Ein- und Ausstiegsmöglichkeit für Menschen mit Rollstuhl bei Bussen und Bahnen) sollten als empfohlene Maßnahmen für das Zielszenario aufgenommen werden.</p>
	<p><b>4. Entwicklung eines Konzepts für Behindertenparkplätze</b>  Auch auf den Vorschlag des LBB in seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 zur Entwicklung eines Behindertenparkplatzkonzepts wird weder in den für das Zielszenario empfohlenen noch in den nicht empfohlenen Maßnahmen eingegangen; es ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit überhaupt eine inhaltliche Befassung mit diesem Vorschlag erfolgt ist. In der Liste der für das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen ist zwar die Entwicklung eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt enthalten; Behindertenparkplätze werden jedoch auch in diesem Zusammenhang nicht erwähnt. Eine Bestandsaufnahme der bestehenden Behindertenparkplätze sowie ein auf dieser Grundlage zu entwickelndes Konzept für Behindertenparkplätze ist aus Sicht des LBB jedoch erforderlich.</p>
	<p><b>5. Begegnungszonen</b>  Der Liste der für das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen zur Folge soll das Modell der Begegnungszone im Rahmen eines Verkehrsversuchs in ausgewählten Wohnquartieren erprobt werden. Ein entsprechender Verkehrsversuch in einem Nahversorgungszentrum wird hingegen abgelehnt. Begründet wird diese Ablehnung damit, dass in den in Betracht gezogenen Straßen der Nahversorgungszentren zudem Konflikte mit dem Busverkehr bestehen. Diese Begründung steht nach Auffassung des LBB jedoch im Widerspruch zu den Ergebnissen der vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in der 17. Wahlperiode eingesetzten Arbeitsgruppe zu Shared Space und zu Begegnungszonen. In den von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Kriterienkatalog heißt es unter Ziffer 1:  „Am besten eignen sich für Shared Space und Begegnungszonen zentrale Straßenräume in Misch- und Kerngebieten mit geschäftlicher Nutzung. Auch die Anwendung in Wohngebieten ist denkbar, wenn die erforderliche Zentralität gegeben ist. Bei Letzteren sind die klassischen Formen der Verkehrsberuhigung (z. B. Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) oder Tempo-30-Zone) grundsätzlich aber vorzuziehen.“  Unter Ziffer 10 des Kriterienkataloges heißt es u.a.: „Bei Linienbusverkehr sollen Shared Space bzw. Begegnungszonen maximal eine Länge von 300 m haben. Haltestellenbereiche bieten sich besonders an, weil die Zentralität dort in der Regel hoch ist und ohnehin geringe Geschwindigkeiten gefahren werden.“<sup>1</sup>  Unter Berücksichtigung des genannten Kriterienkatalogs ist einem Verkehrsversuch zur Begegnungszone in einem Nahversorgungszentrum gegenüber einem Wohngebiet der Vorzug einzuräumen.</p>
	<p><b>III. Schlussbemerkung</b>  Aufgrund der Erfahrung des LBB mit seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 hält er es für erforderlich, die in seiner aktuellen Stellungnahme formulierten Anforderungen und Kritikpunkte an dem VEP vor der Erstellung des VEP-Entwurfs mit den</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zu erörtern. An dieser Erörterung sollten auch Vertreterinnen und Vertreter des Forums Barrierefreies Bremen, in dem Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen aus verschiedenen Behindertenverbänden zusammenarbeiten, beteiligt werden. Ein eventueller gemeinsamer Gesprächstermin könnte über das Büro des LBB koordiniert werden.</p>
<p>DB Netz AG (28.4.2014)</p>	<p>Die DB Netz AG unterstützt einen ausführlichen Verkehrsentwicklungsplan der FH Bremen grundsätzlich. Schließlich werden darin Daten zusammen getragen, deren strategische Bedeutung für Verkehrsdienstleister und -wegebetreiber nicht unterschätzt werden darf.</p> <p>Dem System Eisenbahn ohne Frage zugehörig, wollen wir uns in unserer Stellungnahme lediglich den Aspekten widmen, die aus unserer Funktion des Betreibers der Bundesschienenwege heraus zu bewerten sein werden.</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir das Bewerben der Nutzung des ÖPNV/SPNV und das Verbessern der Lebensbedingungen in Ballungsräumen durch attraktive und sinnvoll ausgeweitete Angebote. Insofern sind diesem Aspekt zugehörige Aussage sehr wichtig.</p> <p>Zur Liste der für das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><b>Abschnitt B (Wirtschaftsverkehr), Ziff. 2</b> Erkenntnisse zur sowohl kapazitiven als auch qualitativen Situation im Eisenbahnknoten Bremen lassen - auch unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zukunfts-Prognosen - eine erneute Knotenuntersuchung notwendig werden. Eine zeitnahe Durchführung wird als sehr wichtig erachtet.</p> <p><b>Abschnitt E (ÖPNV/SPNV), Ziff. 12 - 15</b> Ohne Bewertung eines verkehrlichen Potenzials sei darauf verwiesen, dass die vorgeschlagenen Taktverdichtungen im SPNV auf den ohnehin überwiegend hochbelasteten Zulaufstrecken zum Bahnhof Bremen Hbf nach Einschätzung des Fahrwegbetreibers auf jeden Fall Maßnahmen zur Infrastrukturerweiterung bedingen. Diese zu konkretisieren, bedarf es der bereits genannten Knotenuntersuchung; sie ist zwingend Voraussetzung für Entscheidungen zu den empfohlenen Taktverdichtungen.</p> <p><b>Abschnitt E (ÖPNV/SPNV), Ziff. 16 - 22</b> Für die Stärkung von ÖPNV/SPNV ist dessen optimale Erreichbarkeit von wesentlicher Bedeutung; insofern sind Verkehrsstationen möglichst nahe der Aufkommenspotenziale sehr wichtig. Eine grundsätzliche und allgemeingültige Aussage über zusätzliche Verkehrsstationen trafen wir bereits mit unseren ersten Hinweisen zum VEP Bremen im Juli 2012.</p> <p>Die Empfehlung zur Einrichtung neuer Verkehrsstationen bedarf – ebenso wie Taktverdichtungen - einer vorlaufenden und detaillierten Untersuchung, um Effekte aus Reisezeitverlängerung, Verknappung von Fahrwegkapazität, verkehrlicher Aufgabenstellung der verschiedenen Linien, Verknüpfungen mit anderen Produkten u.a. festzustellen. Somit sind die hier gegenständlichen Empfehlungen bedeutende Eingangsgrößen für die bereits genannte Knotenuntersuchung Bremen.</p> <p>Innerhalb der Gutachter-Empfehlungen finden sich keine Vorschläge, die wir aus Sicht des Betreibers der Bundesschienenwege</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>ablehnen.</p> <p>Die Liste der nicht in das Zielszenario übernommenen Maßnahmen ist akzeptabel. Wir sehen keinen Anlass, hier aufgeführte Maßnahmen nachträglich noch in den Empfehlungskatalog zu übernehmen.</p>
<p>ADAC Weser-Ems e.V. (28.4.2014)</p>	<p>Nach Durchsicht der Unterlagen übermitteln wir Ihnen heute unsere Stellungnahme im Rahmen der Befragung der Träger öffentlicher Belange.</p> <p><b>Zu Frage 1. (Besonders wichtige Maßnahmen)</b> <b>Teil A – KfZ-Verkehr</b> Maßnahmen Lfd.-Nr. 8 und 16-23 – Verbesserung der Ampelschaltungen Bessere Ampelschaltungen stellen eine aus Sicht des ADAC Weser-Ems wesentliche Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsflusses dar und können ebenfalls dazu beitragen störanfällige Knotenpunkte auf den Hauptachsen zu entschärfen. Die Verflüssigung des Verkehrs hat außerdem einen positiven Einfluss in Bezug auf Lärm und Schadstoffemissionen.</p> <p><b>Zu Frage 2. (Nicht vollumfänglich unterstützte Maßnahmen)</b> <b>Teil A. – KfZ-Verkehr</b> <b>Maßnahme Lfd.-Nr. 28 – Geschwindigkeitsüberwachungen</b> Geschwindigkeitsüberwachungen an Unfallschwerpunkten und sensiblen Bereichen (z.B. vor Schulen) hält der ADAC Weser-Ems für eine sinnvolle Maßnahme, um die Fahrzeugführer für diese Bereiche zu sensibilisieren und den Faktor Geschwindigkeit dort als einer der wesentlichen Gründe für die Entstehung und ggf. die Schwere des Unfalls erkennbar zu machen. Geschwindigkeitsüberwachungen sollten jedoch nicht dazu genutzt werden, um eine weitere Einnahmequelle zu schaffen. Dies mindert die Akzeptanz und führt dazu, dass die Geschwindigkeitsüberwachung als Instrument der Verkehrssicherheit ad absurdum geführt wird.</p> <p><b>Teil C. – Fußverkehr / Nahmobilität</b> <b>Maßnahme Lfd.-Nr. 1 – Begegnungszonen in heutigen Tempo-30 Zonen</b> Begegnungszonen sind nach Ansicht des ADAC Weser-Ems nicht sinnvoll. Das abgestufte Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung (Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30-Zone, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) hat sich weitgehend bewährt und kann örtlich differenziert eingesetzt werden. Begegnungszonen als weitere Säule der Verkehrsberuhigung könnten das Instrument des Verkehrsberuhigten Bereiches weiter verwässern. Schließlich ist vielen Autofahrern nach wie vor nicht bewusst, wie sie sich dort zu verhalten haben, was an den häufigen Geschwindigkeitsverstößen und Parkverstößen deutlich wird. Anstelle der Begegnungszonen werden z.B. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche favorisiert. Diese gewährleisten ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (bei entsprechendem Entwurf mit weicher Separation) und eine Beschränkung des Parkens auf ausgewiesene Stellplätze. Fußgänger können durch Überwege bevorzugt werden und z.B. über Mittelinseln/-streifen zusätzliche Querungsangebote erhalten.</p> <p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 9 – Temporäre Straßensperrungen für belebte Straßen</b> Dauerhaft eingerichtete Straßensperrungen für festgelegte Zeiträume stellen eine restriktive Maßnahme gegen den KfZ-Verkehr dar. Diese generelle Einschränkung steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Straßensperrungen dürfen lediglich in Ausnahmefällen erfolgen, so z.B. in Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 15 – Ampelschaltungen zugunsten den Fußverkehrs</b> Die Koordinierung von Lichtsignalanlagen sollte nur in Abstimmung mit Belangen und nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger erfolgen.</p>
	<p><b>Teil D. – Radverkehr</b> <b>Maßnahme Lfd.-Nr. 8 – Fahrradstraßen</b> Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in Straßen, auf denen das Fahrrad bereits das vor-herrschende Fortbewegungsmittel ist, grundsätzlich zu begrüßen. Der systematische Einsatz muss aber unter Einbeziehung aller erforderlichen Kennwerte (vorherrschendes Verkehrsmittel, Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit) erfolgen, um Akzeptanz zu schaffen.</p>
	<p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 13 – Benutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung</b> Nicht jede Einbahnstraße ist für den Gegenverkehr von Radfahrern geeignet. Wegen der engen Grenzen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit gezogen wurden, sollte das erlaubte Radfahren entgegen Einbahnstraßen grundsätzlich vorher sorgfältig geprüft werden.</p>
	<p><b>Maßnahme Lfd.Nr. 27 – Fahrradstraße H.H.-Meier-Allee</b> Die H.H.-Meier-Allee ist ein für alle Verkehrsarten ausreichend ausgebaute Straßenzug. Der Radverkehr wird zusammen mit dem Fußverkehr separat auf einer ausreichend breiten Nebenanlage geführt. Der Zustand des Geh- und Radweges ist verbesserungswürdig. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist völlig ausreichend, um die Kapazitätsengpässe abzumildern. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind aus Sicht des ADAC Weser-Ems bisher keine nachvollziehbaren Gründe erkennbar.</p>
	<p><b>Teil F. – Straßenraumgestaltung / Barrierefreiheit</b> <b>Maßnahme Lfd.-Nr. 3 – Neuordnung am Dobben</b> Eine deutliche Einschränkung des Parkraums ist in keiner Weise nachvollziehbar und wird vom ADAC Weser-Ems abgelehnt. Ein alternativloser Wegfall des vorhandenen Parkraumes würde die Parksituation in dem Stadtteil verschärfen und den Parkdruck weiter erhöhen. Dies hat auch einen zunehmenden Parksuchverkehr zur Folge. Der vorhandene Parkraum muss auch bei den weiteren Gedanken zur Umnutzung berücksichtigt und vollumfänglich beibehalten werden.</p>
	<p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 15 – Umnutzung Parkallee (Einstreifig + Radweg)</b> Diese Maßnahme darf sich nur auf den Teilabschnitt zwischen dem Rembertitunnel und dem Stern beziehen. Die Parkallee hat ab dem Knotenpunkt „Stern“ eine wichtige Zubringerfunktion für die A27 und Verkehre in Richtung Lilienthal bzw. umgekehrt, daher ist in diesem Bereich eine Zweistreifigkeit auch zukünftig unverzichtbar.</p>
	<p><b>Teil G. – Ruhender KfZ-Verkehr</b> <b>Maßnahme Lfd.-Nr. 2 – Reduzierung des Parkraums (in Wohnquartieren)</b> Es ist nicht zu erwarten, dass der Kfz-Bestand pro Haushalt wesentlich sinken wird. Aus diesem Grund werten wir die pauschal angelegte Reduzierung von Parkraum in Wohnquartieren als eine einschränkende Maßnahme und sehen darin keinen positiven Ansatz. Im Gegenteil: Durch diese Maßnahme würde der Parkdruck in den Quartieren noch weiter erhöht.</p>
	<p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 6 – Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing</b> Durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen würde Parkraum der Allgemeinheit – und zwar zugunsten einer Minderheit – entzogen werden. Dies widerspricht auch dem Grundsatz des Gemeingebrauchs der Straße (Entrichtung der Kfz-Steuer in Verbindung mit Nutzungsrecht der Straße). Daher unterstützt der ADAC Weser-Ems diese Maßnahme nicht.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Teil K. - Verkehrssicherheit</b></p> <p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 1 – Situationsangepasst mehr Tempo 30</b> Für die Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte im Zuge von Hauptverkehrsstraßen muss eine seriöse Grundlage vorhanden sein. Eine Einrichtung aus nicht nachvollziehbaren Gründen, die ideologischer oder restriktiver Natur sind, lehnt der ADAC Weser-Ems ab. Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes können Strecken in Einzelfällen auf Verkehrsberuhigung untersucht werden, jedoch liegen eindeutige Kriterien vor, die Tempo 30 rechtfertigen. In diesem Zusammenhang sollte immer die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit berücksichtigt werden. Die derzeit betrachteten Strecken dürfen nicht als „erster Schritt“ für ein flächendeckendes Tempo 30 im Hauptstraßennetz verstanden werden.</p> <p><b>Maßnahme Lfd.-Nr. 2 – Straßensperrungen an Schulstandorten</b> Die Maßnahme sollte nur in Verbindung mit anderen Maßnahmen (z.B. Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Schulwegpläne, Schulexpress) verfolgt werden. Ohne begleitende Maßnahmen würden lediglich Verlagerungseffekte eintreten. Zudem muss der Standort und das Umfeld jeder Schule im Einzelfall betrachtet werden. Im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Schule an der Hamburger Straße) wäre dies ein entscheidender Eingriff in den Verkehrsablauf.</p>
<p>PRO BAHN Landesverband Bremen e.V. (28.4.2014)</p>	<p>Zu den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 Zielszenario (Entwurf) nehme ich im Namen des Fahrgastverbandes PRO BAHN Landesverband Bremen e.V. wie folgt Stellung: In dieser Stellungnahme beschäftigen wir uns bevorzugt mit den Abschnitten des Zielszenarios zum Öffentlichen Personen-Verkehr Vorab einige Anmerkungen zur Form des Zielszenarios: Die gewählte Darstellung des VEP 2025 Zielszenarios (Entwurf) macht es dem Laien, der nicht täglich mit solchen Dokumenten zu Bremen umgeht, sehr schwer, sich zurecht zu finden. Um dies Zielszenario zu verstehen, muss man fünf Dokumente zur Hand haben: Den Ist-Zustand, das Basisszenario mit den von der Bremischen Bürgerschaft beschlossenen Maßnahmen, die empfohlenen Maßnahmen, die nicht empfohlenen Maßnahmen sowie die nicht mehr erwähnten Maßnahmen. Diese fünf Dokumente sind textlich nicht durch Verweise verknüpft. Zu einzelnen „Nicht empfohlenen Maßnahmen“ erschließt es sich oft erst durch die Begründung als auch durch die Durchsicht durch die empfohlenen Massnahmen als auch der Durchsicht des Basisszenarios, ob eine Massnahme im Grundsatz nicht empfohlen wurde oder sie in anderer Art oder ansatzweise modifiziert in einer der vorgeschlagenen Massnahmen enthalten oder berücksichtigt wurde. Hier wäre es sinnvoll, für jede Maßnahme ein entsprechendes Merkmal zu wählen etwa in der Form „abgelehnt“, „modifiziert übernommen in empfohlener Maßnahme ...“, „enthalten in empfohlener Maßnahme ...“.</p> <p><b>Zu dem Zielszenario:</b> Wir sind uns bewusst, dass ein Verkehrsentwicklungsplan 2025 nicht so sehr ein machbares Arbeitsprogramm für einen kurzen Zeitraum von zwei Jahren zusammenfasst, sondern auch eine Perspektive für die Verkehrsentwicklung für die nächsten zehn Jahre aufzuzeigen und zu steuern versucht. Wir sehen daher die Maßnahmen des Zielszenarios nicht nur unter dem Aspekt der kurzfristigen Realisierbarkeit und momentanen Verfügbarkeit von Ressourcen – diese sind bekanntlich sehr knapp und nur beschränkt durch Mittel des Bundes zu ergänzen - sondern auch in der längerfristigen Entwicklung durchaus als Schwerpunkte, wo es sich lohnt, sich weiter um Ressourcen einzusetzen. Wir sehen daher den Verkehrsentwicklungsplan 2025 als wichtigen Baustein einer umfassenden Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklung Bremens Wir begrüßen es, dass in dem zusammen gestellten Zielszenario die Mobilität aller Bürger bedacht worden ist und begrüßen es ausdrücklich, dass in dem Zielszenario der Verkehrsentwicklungsplanung zusammen mit dem ÖPNV nun endlich – wenn auch bescheiden und sicher erweiterungsfähig - Raum für die „schwachen“ nicht-motorisierte Verkehre wie Fußgänger und Radfahrer vorgesehen ist. Wir gehen davon aus, dass alle genannten Maßnahmen grundsätzlich barrierefrei geplant und ausgeführt werden, d. h. dass die</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Belange von Mobilitätsbenachteiligten wie Rollator- und Rollstuhlnutzern, von Blinden und Sehbehinderten, Hörbehinderten von vornherein integriert sind. Daneben müssen wir im Interesse der Mobilitätsbehinderten betonen, dass der Aspekt der Barrierefreiheit ein gesetzlich verbrieftes Recht ist, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu sichern, und bei einzelnen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht außer kraft gesetzt werden sollte. Wir vermischen auch die Darstellung der Verknüpfung mit anderen relevanten Planwerken Bremens, wie Regionale Entwicklungskonzepte, Flächennutzungsplan (FNP), Lärmaktionsplan (LAK), die Eisenbahnkonzepte und Nahverkehrspläne in Bremen und der Region.</p>
	<p><b>Zu den Maßnahmen im Abschnitt C: Fußgängerverkehr</b> Wir begrüßen es sehr, dass im Verkehrsentwicklungsplan 2025 den Belangen der Fußgänger zukünftig mehr Platz eingeräumt werden soll. Dies dient auch zu einer Verbesserung der Wege zu , von und zwischen den Haltestellen des ÖPNVs. Fußgänger sind in aller Regel die schwächsten Verkehrsteilnehmer und benötigen auf diesen Wegen besonderen Schutz vor anderen Verkehrsteilnehmern.</p>
	<p><b>Zu den Maßnahmen im Abschnitt D: Radverkehr</b> Wir begrüßen es sehr, dass dem Radverkehr in der Verkehrsentwicklungsplan mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Radverkehrsanlagen sollten zukünftig so angelegt werden, dass sie den unterschiedlichsten Zwecken gerecht werden. Ein schnelles Durchkommen für Express-Radler, für Lastenräder, Dreiräder Tandems und eBikes. Radverkehrsanlagen auf stark genutzten Achsen, an Knoten und zu oft aufgesuchten Zielen sollten zukünftig auch für größere Anzahl an Radfahrenden massentauglich sein. Konfliktbereiche zwischen Radfahrenden und Fußgängern, das sind auch wartende Fahrgäste an den Haltestellen, sind zu minimieren. Für Fahrgäste sollten die Wege von, zu und zwischen den Haltestellen sowie die Wartebereiche an den Haltestellen sollten grundsätzlich getrennt von Wegen für Radfahrenden angelegt werden.</p>
	<p><b>Zu den Maßnahmen im Abschnitt E: Öffentlicher Nahverkehr</b> Wir begrüßen, dass die Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung bis 2025 ist. Wir begrüßen, dass die Regio-S-Bahn in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert ist. Wir begrüßen die Bemühungen, Taktverdichtungen auf fast allen Linien vorzusehen. Die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn sollte jedoch nicht nur unter rein betriebswirtschaftlichen Kriterien gesehen werden. Auch wenn durch die um 2019 zu erwartende Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Bundes derzeit begründete Unsicherheiten auf Landes- und Kommunaler Ebene bestehen, sollte sich Bremen im Verkehrsentwicklungsplan 2025 Zielszenario nicht von vornherein in den sinnvollen Maßnahmen zu einem angemessenen Ausgestaltung des ÖPNV beschränken.</p>
	<p><b>Zu Nicht empfohlenen Maßnahme E8: „Barrierefreier Ein- und Ausstieg“</b> Unseres Erachtens ist bis 2025 grundsätzlich die 100%-ige Barrierefreiheit anzustreben, da dies nicht nur gesetzlich vorgesehen ist, sondern auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle erst ermöglicht. Wo noch nicht geschehen, sind bis 2025 alle Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei umzugestalten. Allein die wichtigen, stark genutzten, zentral gelegenen Straßenbahnhaltestellen „Oberstrasse“, „Am Brill“, „Domsheide“ und „Hauptbahnhof“ können nicht noch weitere zehn Jahre von der Barrierefreien Gestaltung ausgenommen werden. Für Fahrgäste sollten die Wartebereiche an den Haltestellen als auch die Wege von, zu und zwischen den Haltestellen grundsätzlich konfliktfrei zu den Anlagen für Radfahrende führen.</p>
	<p><b>Zu Maßnahmen zur Beschränkung weiterer Regio-S-Bahn-Halte</b> Es ist nachzuvollziehen dass aus Aspekten der Wirtschaftlichkeit und knapper Ressourcen derzeit nicht jeder weitere Regio-S-</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Bahn-Halt im Einzelfall leicht zu realisieren ist. Doch handelt es sich beim Verkehrsentwicklungsplan um eine Perspektive für die nächsten zehn Jahre. Hier sollten alle diskutierten Regional-S-Bahn wie die Halte „Weser/Überseestadt“, „St.Jürgens-Krankenhaus“, „Marßel“, „Steubenstraße(Stadtamt)“ als auch „Halmer Weg“, „Am Geestkamp“, „Ahrbergen“ und „Weidedamm“ weiterhin im Zielszenario vorgesehen werden. Ein Regio-S-Bahn-Halt „Steubenstraße(Stadtamt)“ sollte zudem von Anfang an zu einer ÖPNV-verknüpfenden Drehscheibe mit kurzen Übergang zu den örtlichen Straßenbahn- und Buslinien gestaltet werden.</p>
	<p><b>Zur Maßnahme Exx „Verdichtung Halte Achim – Hbf.“</b> Ergänzen sind die Maßnahmen im Bahnverkehr um die Maßnahme der dichteren Bedienung von Bremen-Sebaldsbrück (später Föhrenstrasse) und Bremen Mahndorf. Alle SPNV-Züge der Regionalexpresslinie Hannover – Bremen – Norddeich/-Bremerhaven, die Regio- S-Bahn Verden – Bremen-Farge und des Erixx-Linie Bremen – Soltau – Uelzen sollten auf allen Halten zwischen Bremen und Achim halten. Das sind zur Zeit Bremen-Sebaldsbrück und Bremen- Mahndorf. Dadurch ergibt sich schon aus dem vorhandenen Zugangebot an den genannten Bahnhöfen tagsüber fast durchgehend ein Angebot von drei Züge pro Stunde, was einem angenäherten 20-Minuten-Takt entspricht, in Berufsverkehrszeiten noch dichter.</p>
	<p><b>Zur Maßnahmen Exx „Verdichtung Hbf – Delmenhorst“</b> Die angebotenen Züge der RE/IC Bremen – Oldenburg – Norddeich, Regio-S-Bahn Bremen – Oldenburg und Bremen – Nordenham und Nordwestbahn Bremen – Vechta – Osnabrück sollten besser über die Stunde verteilt verkehren. Die Halte Bremen-Neustadt und Heidkrug sollten mindestens mit zwei Fahrten pro stunde und Richtung im angenäherten Halbstunden-Takt bedient werden. Es ist ein Halt in Mittelhuchting zur besseren Anbindung es nördlichen Huchtings in das Regio-S-Bahn-Netz und zur Verknüpfung zur zukünftigen Straßenbahn sinnvoll.</p>
	<p><b>Zur Maßnahme E9 „Optimierung Regiobusnetz“ und Maßnahme E11 „Optimiertes Busnetz“</b> Wir begrüßen eine Überprüfung und Weiterentwicklung des vorhandenen Liniennetzes. Wir halten es dringend geboten, hier so vorzugehen, das Regionalbuslinien in das Bus- und Straßenbahnnetz planerisch integriert werden und die Stadtgrenzen überschreitend auch mit den Nachbarkommunen gemeinsam geplant werden. Hier sind auch zukünftig ZVBN und VBN einzubeziehen. Ein gutes Beispiel ist hier aus dem Basisszenario das Busliniennetz für Huchting nach Fertigstellung der Verlängerung der Straßenbahnenlinien 1 und 8. Wir begrüßen die bessere Abstimmung von anschlüssen und deren Sicherung. Die Kiez-Buslinie 82 in Gröpelingen erweist sich als Erfolg: sie ermöglichen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auch Menschen, denen die Weg zu den bisherigen Haltestellen in Gröpelingen zu weit waren. Zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsschichten halten wir es als Maßnahme des Zielszenarios für dringend geboten, bis 2025 das Straßenbahn- und Busnetz flächendeckend dahingehend weiterzuentwickeln, dass die nächste Haltestelle des ÖPNVs mit weniger als 300 m Fußweg zu erreichen ist. Hierfür sind bis 2025 im Busnetz je nach Örtlichen Bedingungen ggfs. zusätzliche Haltestellen an vorhandenen Linien, weitere Kiezbuslinien und bedarfsorientierte Anrufsammelbusse vorzusehen. Neben der BSAG sind je nach örtlichen Anforderungen gerade in cityfernen Gebieten für die Bedienung auch die anderen Busunternehmen des VBN und das Taxigewerbe einzubeziehen. Hierbei sollte im Zuge eines Flottenmanagements auch regelmäßig geprüft werden, inwieweit der Fuhrpark, der für die Beförderung behinderter Schüler zur und von der Schule eingesetzt wird, zu anderen Tageszeiten auch für die Bedienung von Kiezbuslinien bzw. Anrufbussen zum Einsatz kommen kann.  Es ist für eine abgestimmte Planung nicht nachvollziehbar, warum trotz Vermeidung von Defizitträchtigen Parallelverkehr bei den Nicht empfohlenen Maßnahmen E10 „Abbindung von Regionalbuslinien an Straßenbahnhaltestellen“ generell abgesehen wird.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Es ist für eine abgestimmte Planung nicht nachvollziehbar, warum der VEP 2025 für die nächsten zehn Jahre in den Nicht empfohlenen Maßnahmen die Maßnahme E13 „Reaktivierung Moorexpress“ einordnet. Die Machbarkeit von der Prüfung der Reaktivierung dieser weitgehend auf niedersächsischen Gebiet existierenden Linie Osterholz-Scharbeck – Bremervörde – Stade über aktuelle touristische Verkehre hinaus stehen erst am Anfang. Ein integriertes ÖPNV-Konzept mit Niedersachsen, in das auch eine Neuordnung der örtlichen Buslinien wie 670 Hüttenbusch - Worpsswede – Bremen integriert, kann durchaus in effizienter Weise eine attraktive Entlastungen von Kfz-Pendelverkehren ermöglichen.</p> <p><b>Zur Empfohlenen Maßnahme E1: „Straßenbahnverlängerung Oslebshausen“ und Nicht empfohlenen Maßnahmen wie E3 „Straßenbahn nach Findorff“, E4 „Neue Straßenbahntangenten“, E1 „Straßenbahn nach Woltershausen“ und E6 „Straßenbahn über Gastfeldstr. und Kornstr.“</b></p> <p>Es ist begrüßenswert, dass Grambke Straßenbahnbindung und eine weitere Station der Regio-S-Bahn erhalten soll. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar wieso sowohl weiterer Regionalbahnhof als Einbeziehung ins Straßenbahnnetz für das von Einwohnerzahl viermal so große Findorff als „Nicht empfohlene Maßnahmen“ behandelt wird, gleichzeitig aber in Findorff für die größtmöglichen Gelenkbusse geworben wird, um überhaupt noch der vorhandenen Fahrgastnachfrage halbwegs gerecht zu werden. Es ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, warum die Bedienung von Woltmershausen und Rablinghausen durch eine Straßenbahn im Zuge der heutigen Buslinie 24 als auch die Straßenbahn durch Gastfeld und Kornstr. im Zuge der heutigen Buslinien 26 und 27 mit ähnlichen Argumenten abgelehnt wird. Hier handelt es sich jeweils um sehr stark genutzte Buslinien ohne Parallelführung einer zukünftigen Regio-S-Bahn-Linie, die in der Bedienung zu Stoßzeiten kaum noch der Nachfrage gerecht werden. Daneben werden in den genannten Gebieten Flächen für zusätzlichen Wohnungsbau ausgewiesen, so dass das Fahrgastpotential in den nächsten Jahren eher noch steigt.</p> <p><b>Zu E10: Verbesserte Tarifangebote und E24 „Einheitlicher Tarif“</b></p> <p>Wir begrüßen, dass das Tarifangebot weiter entwickelt wird. Wir schlagen vor, hier auch festzuhalten, dass die Bezahlbarkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in ganz Bremen weiterhin auch für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sichergestellt wird.</p> <p><b>Zu Kapitel H „Inter- und Multimodalität“ Maßnahmen H7 „Mehr B+R“, H8 „Besseres B+R“ und H9 „Park &amp; Bike“</b></p> <p>Wir begrüßen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Wir halten es ergänzend weiterhin für notwendig die Mitnahme von Fahrrädern in jedem Fahrzeug des ÖPNV technisch sicherzustellen und wie in anderen Regionen montags bis freitags außerhalb der Stoßzeiten tariflich zu einer kostenlosen Mitnahme zu kommen.</p> <p><b>Zu I10: „Neuer Busbahnhof“</b></p> <p>Wir begrüßen die Bemühungen, einen angemessenen Fernbus- und Sonderfahrten-Halt („ZOB“) einzurichten. Dazu gehören neben barrierefrei ausgestaltete Haltestellen für Fernbuslinien und Sonderfahrten auch sichere Wartebereiche unabhängig von anderem Verkehr (Fuß- und Radfahrer), Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, behindertengerechtes WC zu allen Tageszeiten, als auch gute, barrierefreie und verkehrssichere Erreichbarkeit von den örtlichen öffentliche Verkehrsmittel. Daneben bitten wir bei Finanzierung von den nutzenden Busverkehrsunternehmen eine Nutzungsgebühr ähnlich der Stationsgebühr bei Eisenbahnen vorzusehen.</p> <p><b>Zu J1: Integration von Elektrobussen bei der BSAG</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Wir schlagen vor, diese Maßnahme zu erweitern: Im Interesse des Lärmschutzes und der Reduzierung der Belastungen durch Emissionen sollten bis 2025 grundsätzlich alle Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs wie Busse, Taxis und Schiffe (Weserfähren) so beschaffen sein, dass sie emissionsfrei und lärmarm ausschließlich mit elektrischer Energie angetrieben werden.</p> <p><b>Was uns noch fehlt:</b> Wir begrüßen das Engagement für eine Weserfähre (Personenfähre) im Bereich Gröpelingen – Lemwerder/Pusdorf Wir vermissen die Maßnahme, die Weserfähren in Bremen-Nord „Vegesack – Lemwerder“, „Motzen – Blumenthal“, „Farge - Berne“ für Fußgänger und Radfahrende tariflich und von der Anbindung her in den Verkehrsverbund der Region VBN zu integrieren. Bei aller umfangreichen Bürgerbeteiligung halten wir es geboten, die Methodik für die Erstellung der Verkehrsentwicklungsplanung zu verbessern und hierfür zukünftig auch auf spezialisierte Software zurück zu greifen, die neben der Umlegung der vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen und ÖPNV-Fahrgästen im Straßen- und ÖPNV-Liniennetz auch Radfahrer und Fußgängerverkehre, Entwicklung der Flächennutzung, der demographischen Entwicklung, Mobilitätsketten, Schichtenbezogenes mobilitätsverhalten und soziale Schichtung an sich einbezieht und die an Bremen angrenzenden niedersächsischen Gebiete mit erfasst.</p>
<p>Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (29.4.2014)</p>	<p><b>A.) Grundsätzliche Einschätzung</b> 1) Der GNUU begrüßt ausdrücklich die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Fuß- und Rad-verkehr sowie zum Umweltverbund und zur Verkehrssicherheit. Zum ersten Mal werden in der Geschichte der Bremer Verkehrspolitik der Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität in der Stadt als relevante Größen wahrgenommen. Der rechtzeitige und konsequente Umbau Bremens zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Großstadt und die weitere Förderung des ÖPNV müssen jedoch viel energischer angegangen werden. In diesem Zusammenhang erweist es sich als großer Nachteil, dass im Bremer keine konkreten Zielgrößen, z.B. für den modal split genannt werden, sondern statt dessen nur ein mehr oder weniger konkretes Maßnahmenbündel als Zielszenario dient.</p> <p>2) Viele der zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen sind nicht konform mit den Zielen des bremischen „Klima- und Energieprogramms (KEP) 2020“. Dieses strebt eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1990 bis 2020 von 32% im Verkehrsbereich an; bis 2010 wurden lediglich 10% Minderung erreicht. Da der MIV für ca. 80% der verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist, ist dessen Verminderung die mit Abstand wirksamste Klimaschutzmaßnahme. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen sind diesbezüglich kontraproduktiv, da sie den Kfz-Verkehr massiv fördern, wie z.B. Straßenbaumaßnahmen. Grundsätzlich fordert der GNUU eine bessere Harmonisierung mit anderen Programmen angestrebt werden (neben dem KEP z.B. auch Lärminderungsplanung; Luftreinhaltungsplanung, Flächennutzungsplanung etc.)</p> <p>3) Bremen hat schon eine Vielzahl von Verkehrsmaßnahmen auf den Weg gebracht, die bis zum Zieljahr 2025 umgesetzt sein sollen. Diese politisch schon beschlossenen Projekte finden sich im Basis-Szenario des VEP wieder: Zu unserer großen Überraschung wird nach den Berechnungen der Gutachter der Modal-Split in diesem Basis-Szenario im Jahre 2025 dennoch praktisch unverändert sein im Vergleich zum Jahr 2010, d.h. MIV: 48%; ÖPNV: 17%; Rad: 20%; Fuß: 15% (siehe Basis-Szenario, S. 31 ff).</p> <p>4) Der GNUU erwartet deshalb, dass es mit dem Zielszenario und den zu beschließenden Maßnahmen doch noch zu einer echten Verkehrswende kommt, in der die Zielfelder des VEP ausgefüllt und insbesondere der Modal-Split spürbar in Richtung</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>eines ökologischen Stadtverkehrs verändert wird: Das Szenario 03 erfüllte uns deshalb mit großer Hoffnung, weil es dort zu einem Quantensprung im Sinne eines umweltverträglichen Stadtverkehrs kam, insbesondere durch eine Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt.</p>
	<p>5) Das Ergebnis der ersten Vorlage von Gutachtern und Verkehrsabteilung zur Auswahl der Maßnahmen für ein Ziel-Szenario ist für den GNUU ernüchternd, weil von unseren zentralen Erwartungen zu positiven Effekten bzgl. Verkehrssicherheit, Lärm und Emissionen durch eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 kaum etwas übrig geblieben ist und nicht einmal Temporeduzierungen nachts, z.B. auf der A1 und der A 27 zum Lärmschutz an-gedacht sind. Welche Straßen sind überhaupt NEU in das Tempo-30-Netz aufgenommen worden, und welche Maßnahmen dienen explizit dem Lärmschutz? Bleibt mehr als Kosmetik? Der GNUU hält daran fest Tempo 30 in einem zeitlich gestaffelten Einführungsprozess als Regelgeschwindigkeit in der Stadt in das Zielszenario einzuführen.</p>
	<p>6) Bei Betrachtung der bislang ausgewählten und vorgeschlagenen Maßnahmen (insbesondere einschließlich der schon beschlossenen Maßnahmen im Basis-Szenario) fallen die extrem ungleich verteilten Mittel für die einzelnen Verkehrsträger auf: Hunderte Millionen Euro für den MIV, viel weniger für den ÖPNV und noch weniger für den Rad- und Fußverkehr. Die gesamte Mittelverteilung ist nicht stimmig - Eine echte Verkehrswende sieht anders aus! Wir fordern daher den Verzicht auf überproportional teure und zugleich weitgehend wirkungslose Straßenbaumaßnahmen und ein konsequentes Umschichten zugunsten der Maßnahmen für den Umweltverbund. Insbesondere Temporeduktionen (Tempo 30) sind vergleichsweise geringinvestiv bei extrem hoher Wirksamkeit.</p>
	<p>6) Hinzu kommt: Bei Betrachtung der Ergebnisse des Szenarios 05 (überproportional steigende Energie- bzw. Mobilitätskosten), das einen erheblichen Rückgang des MIV, aber auch des ÖPNV, dagegen einen deutlich wahrnehmbaren Zuwachs des Radverkehrs in der Stadt errechnet hat, muss warnend festgehalten werden: Sollte es zu dem angenommen stärkeren Anstieg der Treibstoffpreise kommen (was für uns aus heutiger Sicht als realistisch einzuschätzen ist), wären Teile der schon beschlossenen, aber insbesondere alle zukünftigen, weiteren Investitionen in den Straßenbau reine Geldverschwendung, weil der Ausbaustandard (Basis-Szenario) für den dann zurückgehenden MIV bereits überdimensioniert wäre. Die Botschaft muss also lauten: Verzicht auf Straßenaus- und Neubau, dafür Konzentration auf den Erhaltung der bestehenden Infrastruktur.</p>
	<p>7.) Noch nicht festgelegt ist die Reihenfolge der Realisierung der Maßnahmen des Zielszenarios. Der GNUU schlägt vor zunächst die Maßnahmen der günstigsten Kostenklassen mit der höchsten Zielerreichung umzusetzen, um schnellstmöglich Effekte zu erzielen.</p>
	<p><b>A Kfz Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1. Ausbau der A 1:</b> kein Bremer Projekt, zu teuer, Zielerreichung zu gering</li> <li>• <b>2. Neubau der B6n:</b> verkehrlich entbehrlich, günstigere Variante möglich</li> <li>• <b>3. Neubau B213n:</b> kein Bremer Projekt, erzeugt zusätzliche Verkehre in HB</li> <li>• <b>4. Neue Anschlussstelle Achim West:</b> geringer Nutzen bei hohen Kosten, Flächenverbrauch!</li> <li>• <b>5. Habenhauser Brückenstr.:</b> geringer Nutzen da die zweispurigen Brücken als Nadelöhre erhalten bleiben</li> <li>• <b>6. Umbau Kreuzung Habenh. Brückenstr.:</b> siehe Kommentar zu 5..</li> <li>• <b>7. Umbau Krzg Borgwardstr.:</b> siehe Kommentar zu 5.</li> <li>• <b>8. Ampelschaltungen Habenhs. Brückenstr.:</b> +</li> <li>• <b>9. Ausbau Konrad-Adenauer Allee:</b> Mehr Verkehr im Wohngebiet, Schule!</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>10. Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer:</b> völlig entbehrliche Maßnahme</li> <li>• <b>11. Umbau Westzufahrt Stephanibrücke:</b> nur sinnvoll bei Bau von mehr Fahrspuren</li> <li>• <b>12. Umbau Kreuzung Osterdeich:</b> Kreuzung nicht erweiterbar</li> <li>• <b>13. Umbau Auffahrt Neuenlander Str. zur B6:</b> +</li> <li>• <b>14. Umbau Kreuzung Bremer Heerstr./ Hindenburgstr:</b> Maßnahme unklar</li> <li>• <b>15. Verlängerung Am Gaswerkgraben:</b> +</li> <li>• <b>16.-20 Bessere Ampelschaltungen:</b> +, wenn keine Nachteile des Querverkehrs entstehen (v.a. Fuß- und Radverkehr)</li> <li>• <b>21. Bessere Ampelschaltungen auf Lilienthaler/Leher Heerstraße:</b> sehr kritisch, gravierende Nachteile für den Fuß- und Radverkehr auf Premium Route des Jan Reiners Weges</li> <li>• <b>22. Ampelschaltung Steubenstr.:</b> +,siehe 16-20</li> <li>• <b>23. Ampelschaltung Hafenrandstr. Wirksamkeit wird bezweifelt, Grüne Welle bricht regelm. zusammen</b></li> <li>• <b>24. Dynamische Verkehrslenkung:</b> +, innovativ, allerdings teuer</li> <li>• <b>25. Bahnunterführung Achterstr.:</b> - sehr teuer, geringe Zielerreichung</li> <li>• <b>26. Ertüchtigung Wardamm:</b> sinnvoll für alle Verkehrsträger</li> <li>• <b>27. Bessere Straßenunterhaltung: sinnvoll auch für ÖV, Unterhaltung vor Neubau!</b></li> <li>• <b>28 Geschwindigkeits- Überwachung:</b> sinnvoll für Verkehrssicherheit</li> </ul>
	<p><b>B Wirtschaftsverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1. Wegweisung Gewerbegebiete:</b> in Zeiten von Navigationssystemen entbehrlich</li> <li>• <b>2. Ausbau Eisenbahn-Knoten Bremen:</b> nur bei Beachtung von Lärmschutz z.B. durch Tempo 30 für laute Züge, bes. überwacht Gleis etc. Umfahrroute für Bremen erforderlich</li> <li>• <b>3. Citylogistik mit Lastenrädern:</b> sinnvolle, schnelle Alternative zum Kfz</li> </ul>
	<p><b>C Fuß- und Nahmobilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1. Begegnungszonen:</b> gem. STVO nicht umsetzbar, besser: verkehrsberuhigte Bereiche (Verkehrszeichen 325.1/325.2) und in Stadtteilzentren verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche</li> <li>• <b>2. Platz f. Fußgänger:</b> + konkrete Bereiche benennen!</li> <li>• <b>3.-6. Alle Maßnahmen:</b> + z.T. fehlen konkrete Bereiche</li> <li>• <b>7. Mehr Straßengrün:</b> + tatsächlich werden Neupflanzungen derzeit ausgesetzt</li> <li>• <b>8-16 alle Maßnahmen:</b> + Konkrete Bereiche fehlen bei 9 und 15</li> </ul>
	<p><b>D Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-26. Alle Maßnahmen:</b> +, zu 3. Trennung von Rad- und Fußverkehr bei LSA Zu 4.,5.,7. Konkretisieren, mindestens Beispiele Zusätzlich: Priorität von Winterdienst auf Radwegen 24. Fahrradabstellanlagen qualitativ und quantitativ verbessern</li> </ul>
	<p><b>E Öffentlicher Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1-24. Alle Maßnahmen:</b> +</li> <li>• <b>2. Straßenbahnverb. Horn:</b> + konkretere Planungen für Beurteilung erforderlich</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5. Straßenbahn zur Uni:</b> + Vertiefte Prüfung erforderlich</li> <li>• <b>6. u.8. Bevorrechtigung Bus und Bahn:</b> + jedoch Einzelfallprüfung erforderlich um Rad- und Fußverkehr nicht zu behindern</li> <li>• <b>10. Bessere Tarife:</b> ++sehr hoher Zielerreichungsgrad zu erwarten</li> <li>• <b>15. Regio-S-Bahn Rotenburg:</b> ++ sehr hoher Zielerreichungsgrad zu erwarten</li> </ul> <p><b>F Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-23 alle Maßnahmen +</b></li> </ul> <p><b>G Ruhender Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-3. alle Maßnahmen +</b></li> </ul> <p><b>H Intermodalität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-10.- alle Maßnahmen +</b></li> </ul> <p><b>I Mobilitätsmanagement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-7. alle Maßnahmen:</b> wir schlagen eine Smartphone-App vor, in der alle Bremer Mobilitätsanbieter verknüpft werden (wie Hamburg)</li> </ul> <p><b>J Elektromobilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.-2. Beide Maßnahmen:</b> + sehr sinnvoll, macht E-Mobilität erlebbar!</li> </ul> <p><b>K Verkehrssicherheit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1. Tempo 30:</b> ++ Der GNUU erhält die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für alternativlos. Nachweis dass ÖPNV langsamer/teurer wird, steht aus, kann durch Konsequente Bevorrechtigung an LSA kompensiert werden</li> <li>• <b>2.-8. alle Maßnahmen +</b></li> </ul> <p><b>L Mobilitätskultur/Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p><b>1.-6. alle Maßnahmen:</b> + sehr sinnvoll, unverzichtbarer Bestandteil eines VEP. Wir empfehlen eine Kampagne: Radfahren und Gesundheit</p>
<p>ADFC Bremen e.V. (28.4.2014)</p>	<p>Der ADFC Landesverband Bremen unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser (GNUU) als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Grundsätzlich ist bei der Auswahl der Maßnahmen für ein Zielszenario ein stärkeres Gewicht auf die Förderung des Umweltverbundes zu legen; mit einer Verschiebung des Modal Split zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr lassen sich am effektivsten auch Verbesserungseffekte für den notwendigen Wirtschaftsverkehr sowie den tatsächlich notwendigen motorisierten Individualverkehr erzielen. Das vorhandene Straßennetz bedarf dann keiner weiteren zusätzlichen Ausbaumaßnahmen mehr, die ohnehin bereits im Basisszenario im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsarten deutlich übergewichtig angelegt sind.</p> <p>Abweichend von der Stellungnahme des GNUU nimmt der ADFC Bremen zu einer einzelnen Maßnahme wie folgt Stellung: <b>Für die Aufnahme nicht empfohlene Maßnahme F. (Straßenraumgestaltung) Nr. 1 Sperrung Gustav-Deetjen-Tunnel für Kfz-Verkehr</b> – Aus Sicht des ADFC ist eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle unabdingbar, ohne dabei den ÖPNV beeinträchtigen zu wollen. Deshalb sind Umgestaltungsmöglichkeiten, räumliche und/oder zeitliche Teilsperungen (wie sie beispielsweise während der Freimarktwochenenden praktiziert werden), auch im Kontext von</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	Umleitungsmöglichkeiten im Zuge der Realisierung weiterer Maßnahmen (Stern, Concordiatunnel, Remberitunnel/Parkallee) intensiv zu untersuchen und möglichst zu realisieren.
Handelskammer Bremen (28.4.2014)	<p>Verkehr und Mobilität stellen für die Stadtgesellschaft eine komplexe Themenstellung dar. Die vielen und mehrschichtigen Anforderungen und Betroffenheiten müssen in einen modernen, ebenso integrativen wie strategischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) einfließen. Siedlungs-entwicklung, Demographie und Wirtschaftsverkehr stellen hierbei die zentralen Handlungsfelder dar. Eine solche Verkehrspolitik muss dazu beitragen, Mobilität zu sichern und die Erreichbarkeit zentraler und oberzentraler Orte bzw. Einrichtungen und Unternehmen zu verbessern. So kann die Attraktivität des Standortes Bremen für neue Unternehmen erheblich gesteigert werden. Dies ist auch im finanz- und arbeitsmarktpolitischen Interesse der öffentlichen Hand. Eine reine Beschränkung auf eine zukünftig möglichst anwohnerfreundliche Abwicklung der „notwendigen“ Wirtschaftsverkehre wäre für uns als Ergebnis des VEP nicht akzeptabel und würde von uns auch nicht mitgetragen werden.</p> <p>Die Handelskammer erkennt an, dass sich alle Verkehrsarten/Verkehrsträger und deren Funktion im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wiederfinden müssen. Im Ergebnis muss der VEP ein gemeinsam getragenes verkehrspolitisches Zielsystem darstellen, das allerdings insbesondere auch die Anforderungen des Wirtschaftsstandortes Bremen angemessen und umfänglich berücksichtigt. Das vorliegende Zielszenario wird jedoch der Bedeutung des Straßennetzes als Basisinfrastruktur nicht nur für den Wirtschaftsverkehr, sondern für das Funktionieren dieses Gemeinwesens, aus unserer Sicht bislang nicht ausreichend gerecht. Insgesamt stellen ein zu-verlässig funktionierender Wirtschafts-, Pendler- und Besucherverkehr sowie die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte noch keine ausreichend erkennbaren inhaltlichen Schwerpunkte des VEP dar.</p> <p>Zwar ist anzuerkennen, dass wesentliche wirtschaftsbezogene Maßnahmen bereits im Basisszenario enthalten sind und das Zielszenario für viele Gewerbegebiete konkrete Verbesserungen vorsieht. Dessen ungeachtet ist es jedoch kritisch, dass insgesamt eine klare Schwerpunktsetzung auf die Bereiche Fahrradverkehr und ÖPNV erfolgt, dass die (negativen) wirtschaftlichen Auswirkungen geplanter verkehrlicher Maßnahmen/Beschränkungen nicht ausreichend betrachtet und dass das Zielfeld 5 „Stärkung des Wirtschaftsstandortes durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre“ sowie das Unterziel „Förderung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt für alle Verkehrsarten“ insgesamt noch nicht genügend berücksichtigt werden.</p> <p>Zu den Inhalten des Zielszenarios äußern wir uns wie folgt:</p> <p>Das Basisszenario stellt bereits ein engagiertes, wichtiges und in jedem Fall vorrangig zu realisierendes Bündel wichtiger Vorhaben dar. Der hierauf aufsattelnde VEP muss realistisch bleiben und darf nicht maßlos überzeichnet werden. Für die Umsetzung des Basisszenarios sollten sich die VEP-Akteure gemeinsam engagieren. Dies umso mehr, da ohne die rechtzeitige Fertigstellung der Gesamtmaßnahme A 281 mit B 212 (neu) der VEP letztlich nur Makulatur ist. Insbesondere die Realisierung der kompletten B 212 (neu) erscheint uns indes mit großen Risiken verbunden zu sein. Das Projekt A 281 muss daher mit höchster Priorität und ohne Verzögerungen fort- und umgesetzt werden.</p> <p>Eine Vielzahl von Projekten (weiterer A 1-Ausbau, B 212/B 213, Theodor-Barth-Straße, Straßenbahnverlängerungen) sind nur gemeinsam mit dem Niedersächsischen Umland zu realisieren. Wir gehen daher davon aus, dass die Umlandgemeinden, Landkreise und das Land Niedersachsen in den finalen VEP-Prozess zielführend eingebunden werden.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p data-bbox="519 231 1832 284">Angesichts der Vielzahl von Maßnahmen, den im Raum stehenden Projektvolumina sowie der anzunehmenden Realisierungszeiträume schlagen wir vor, den VEP 2025 in VEP 2025/30 umzubenennen.</p> <p data-bbox="519 290 763 316"><b>Wirtschaftsverkehr</b></p> <ul data-bbox="519 322 2033 912" style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen der Verbesserung der Anbindung von Unternehmen/Gewerbestandorten/Hafengebieten sollte auch die Sicherstellung der Eignung ausgewählter Strecken des Hauptstraßennetzes für die Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten als Maßnahme aufgenommen werden. Gerade vor dem Hintergrund der steigenden Transportzahlen in diesem Segment ist die zuverlässige Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Häfen mit diesen Sondertransporten von standortrelevanter Bedeutung.</li> <li>• Im Zielszenario vermissen wir perspektivisch eine nachhaltige Entlastung des Gewerbegebietes Hansalinie durch einen weiteren Anschluss an die A 1 zwischen den Auf- und Abfahrten Hemelingen und Uphusen/Mahndorf.</li> <li>• Die Zu- und Abfahrt des Gewerbegebietes Bayernstraße, die einzig über den Autobahn-zubringer Überseestadt möglich ist, ist zu verbessern. Eine entsprechende Maßnahme ist in den VEP aufzunehmen.</li> <li>• Gleiches gilt für die innere Erschließung der Airport-Stadt bzw. die Realisierung eines zweiten Rechtsabbiegers vom Flughafendamm in die Flughafenallee.</li> <li>• Der Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke ist ausdrücklich zu begrüßen. Dies ist unbedingt kurzfristig zu projektieren.</li> <li>• Im neuen Flächennutzungsplan wird der Straßenzug Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße als überörtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, um bei Baustellen oder anderen Störungen auf der Osterholzer Heerstraße als Ausweichroute zwischen dem Gewerbegebiet Bremer Kreuz und dem Mercedes-Werk zu dienen. Eine solche Funktion kann der Straßenzug allerdings erst übernehmen, wenn die Bahnunterführung beim Gewerbegebiet Arbergen-Ost auf ein LKW-taugliches Höhenmaß ausgebaut wird. Wir bitten um Aufnahme einer solchen Maßnahme in das Zielszenario.</li> <li>• Eindeutigen Handlungsbedarf sehen wir beim ZOB. Hier favorisieren wir deutlich einen zentralen Ort in Bahnhofsnähe - etwa hinter dem Überseemuseum im Bereich Güterbahnhof.</li> </ul> <p data-bbox="519 919 913 944"><b>Motorisierter Individualverkehr</b></p> <ul data-bbox="519 951 2033 1385" style="list-style-type: none"> <li>• Das Ziel eines neuen Parkraumkonzeptes für die Innenstadt unterstützen wir. Allerdings kommt es dabei entscheidend darauf an, die Stellplatzkapazitäten zu sichern und gleich-zeitig die Erreichbarkeit der Innenstadtparkhäuser zu verbessern.</li> <li>• Auch für die Überseestadt bedarf es eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr. Dieses ist zu verknüpfen mit Maßnahmen zur Verflüssigung des KFZ-Verkehrs. Das Verkehrs-system der Überseestadt stößt in Spitzenzeiten bereits heute an seine Belastungsgrenzen.</li> <li>• Das Zielszenario löst nicht die möglichen Konflikte bei der Innenstadterreichbarkeit. Viel-mehr werden diese durch die skizzierten Umbaumaßnahmen im Herdentor (Rechtsabbieger Am Wall) und in der Bürgermeister-Smidt-Straße verschärft. Die Handelskammer wird keinen VEP mittragen, der diese unverzichtbaren Innenstadtzufahrten einschränkt.</li> <li>• Verbesserungsbedürftig ist die Innenstadtzufahrt über Stephanibrücke, Doventorscontrescarpe und Doventorstraße. Schlechte Ausschilderung und unübersichtliche Fahrbahnmarkierungen führen hier zu keiner guten Eingangssituation, die von vielen Auto-fahrern gemieden bzw. umfahren wird.</li> <li>• Eine Verlegung der Haltestellen Am Brill und Bürgermeister-Smidt-Straße lehnen wir ab. Angesichts der Straßenquerschnitte können wir nicht erkennen, wie solche Maßnahmen ohne Leistungsverlust realisierbar sein könnten.</li> <li>• Die so genannte Neuordnung des Straßen Sielwall und Am Dobben lehnen wir ebenfalls ab, da dies einseitig zu Lasten des</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>MIV gehen würde. Wir haben den Eindruck, dass sich die Verkehrsteilnehmer hier mit dem engen Straßenraum engagiert haben und es von daher keinen wirklichen Handlungsbedarf gibt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Handelskammer wird keinen Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße mittragen. Die überragende Verkehrsfunktion auch nach Ringschluss der A 281 sticht hier etwaige städte-bauliche Argumente aus.</li> <li>• Die Handelskammer erwartet, dass im Bereich Concordiatunnel (ab Hollerallee) nunmehr zügig und durchgehend ein absolutes Halteverbot eingeführt und auch durchgesetzt wird. Es ist uns unklar, wieso diese Maßnahme in der Arbeitsliste vom 7. Februar 2014 zunächst noch enthalten war, wenig später aber offensichtlich und ohne Projektbeirats-befassung wieder herausgenommen wurde.</li> <li>• Der VEP muss sich dringend um die Optimierung der Verkehrsführung vor dem Fly-over Überseestadt (stadteinwärts) und im Bereich des Utbremer Tunnels (stadtauswärts) bemühen.</li> <li>• Die Umnutzung und Umgestaltung der Ludwig-Roselius-Allee zu Gunsten eines auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs lehnen wir entschieden ab. Der Straßenzug ist Teil des LKW-Führungsnetzes, ist auf beiden Straßenseiten mit sehr ordentlichen und kaum überlasteten Radwegen versehen sowie gerade zu Zeiten der Schichtwechsel im Merce-des-Werk keinesfalls überdimensioniert.</li> <li>• Ein „situationsangepasstes“ Tempo 30 im Hauptstraßennetz lehnen wir in vielen der im Zielszenario skizzierten Fälle ab. Dies insbesondere in den Fällen, wo wichtige ÖPNV-Linien auf diesen Abschnitten verkehren. Straßen mit ÖPNV dürfen grundsätzlich nicht mit Tempo 30 versehen werden, da dies den ÖPNV verlangsamt, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge erhöht und zudem auch auf Grund des ungünstigen Drehzahlbereiches bei Bussen deren Lärmemissionen erhöht. Aus diesem Grund sind die Straßen        Bürgermeister-Spitta-Allee        Oberneulander Landstraße        Habenhauser Landstraße und        Bremer bzw. Grambker Heerstraße        untauglich für Tempo 30. Darüber hinaus lehnen wir Tempo 30 auch in der        St.-Jürgen-Straße (Hauptzufahrt zum Klinikum Mitte!!!)        Parkallee (zwischen Stern und Rembergtunnel)        Theodor-Heuss-Allee sowie        Martinistraße bzw. zwischen Bredenstraße und Tiefer/Altenwall        ab, da es hierfür keine belastbare Begründung gibt.</li> </ul>
	<p><b>ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 ab Kulenkampfaller bis Universität ist für uns unter technischen und Kostengesichtspunkten ein zweifelhaftes Projekt. Wir präferieren eine nochmalige Taktverdichtung der Linie 6 und deren Verknüpfung mit einem S-Bahn-Haltepunkt in Höhe der Achterstraße. Hier sind bereits Querungsbauwerke und Umsteigemöglichkeiten vorhanden.</li> <li>• Die Straßenbahnverbindung Malerstraße lehnen wir als unnötige Investition ab. Eine Verknüpfung der Straßenbahnlinien kann über die vorhandene Georg-Bitter-Trasse erfolgen.</li> <li>• Der im Basisszenario enthaltenen Straßenbahnverbindung Stresemannstraße/Steubenstraße können wir nur zustimmen,</li> </ul>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>wenn die Gleise in den Nebenanlagen verlaufen bzw. sichergestellt wird, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Stresemannstraße sowie der Knoten zur Bennigsenstraße und Steubenstraße nicht gemindert wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Bremen-Nord befürworten wir die Verlängerung der S-Bahn bis Farge-Ost. Hier wäre ein neuer Haltepunkt einzurichten.</li> </ul> <p><b>Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Handelskammer erkennt im Zielszenario deutlich zu viele Radverkehrsmaßnahmen (35 Projekte, 85 Mio. EURO). Unter Nutzen-/Kostengesichtspunkten erschließen sich uns weder eine neue Radfahrerbrücke in Höhe A 1/Weserbrücke noch das überdimensionierte und unabgestimmte Netz von Premiumradrouten.</li> <li>• Die Premiumradrouten lehnen wir in den Fällen ab, in denen sich die gewünschten Ausbaustandards nur durch die Umwidmung von KFZ-Fahrbahnen erreichen lassen. Aus diesem Grund sind beispielsweise die skizzierten Premiumradrouten in der Ludwig-Roselius-Allee, der Hermann-Koenen-Straße oder im Herdentorsteinweg u. E. nicht umsetzbar.</li> </ul> <p><b>Fußgänger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wir bitten um Aufnahme der Shared Space/Begegnungszonen-Planungen für die Sankt-Gotthard-Straße (im Zentrum des Stadtteiles Osterholz) in das Basisszenario</li> <li>• Das Zielszenario muss - wie eingangs erwähnt - entschlackt werden. Wir sollten uns ein-gestehen, dass Projekte aus der Sozial- und Gesundheitspolitik (z.B. Fahrradtraining für Migranten, Bänke und sog. Gesundheitsparcours) in einem strategischen Verkehrsentwicklungsplan deplatziert sind.</li> </ul> <p>Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen umfänglich in die Zielsetzungen für den VEP aufzunehmen und in einem späteren Maßnahmenkatalog zu berücksichtigen.</p> <p>Ich weise zudem bereits an dieser Stelle darauf hin, dass die Handelskammer zu einem späteren VEP-Entwurf nur dann Stellung nehmen und votieren kann, wenn vorab eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgt.</p>
ZVBN (28.4.2014)	<p><b>Stellungnahme zu den „nicht“ empfohlenen Maßnahmen im „Öffentlichen Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr“ (Teil E)</b></p> <p><b>7- Taktverdichtung Straßenbahn</b> Eine Taktverdichtung insbesondere am Wochenende sollte geprüft werden. Die Aussagen, dass nur geringfügig höhere Potenziale erschlossen werden und die Einstufung in Wirkungsklasse 5 wirken auf den ersten Blick widersprüchlich.</p> <p><b>8 - Barrierefreiheit Ein-und Ausstieg</b> Die Barrierefreiheit ist heute nur für Rollstuhlfahrer an Tür 1 gegeben. Die neue Ausbauplanung der BSAG, bei der - wo technisch umsetzbar - eine Bordsteinhöhe von 15cm umgesetzt wird, verbessert bereits die Barrierefreiheit an vielen Haltestellen. Dies sollte an diesem Punkt erwähnt werden.</p> <p><b>14 - Halbstundentakt auf der RB 52</b> Eine Taktverdichtung in der HVZ auf der RB52 erscheint sinnvoll. Darüber hinaus sollte über weitere Zwischenhalte (Heidkrug) nachgedacht werden. Bei anderen Linien der RS z.B. nach Rotenburg wird die Taktverdichtung ebenfalls vorgesehen. Die Einstufung in die Wirkungsklasse 5 und Ablehnung aufgrund schwacher Nachfrage ist widersprüchlich.</p> <p><b>19 – Haltepunkt Gröpelingen</b> m Bereich des Haltepunkts Gröpelingen liegen Wohngebiete mit einem hohen Einwohnerpotenzial (z.B. Ohlenhof), die heute nur</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p data-bbox="517 229 1995 284">schlecht (Linie 82) an den ÖPNV angebunden sind. In Anbetracht, dass Haltepunkte wie Marßel und Grambke weiterverfolgt werden, kann die Einstufung nicht nachvollzogen werden.</p> <p data-bbox="517 288 1659 343"><b>Stellungnahme zu den „empfohlenen“ Maßnahmen im „Öffentlichen Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr“ (Teil E)</b></p> <p data-bbox="517 347 1081 375"><b>1 - Straßenbahnverlängerung Oslebshausen</b></p> <p data-bbox="517 379 2018 470">Die Verlängerung bindet wichtige Ziele wie das Diako an das Straßenbahnnetz an. Von besonderer Bedeutung ist die Gestaltung des Umstiegspunkts Bahnhof Oslebshausen. In diesem Zusammenhang kann auch eine Führung der Linie 680 über diesen Punkt geprüft werden.</p> <p data-bbox="517 475 943 502"><b>2 - Straßenbahnverbindung Horn</b></p> <p data-bbox="517 507 2018 598">Es bestehen Zweifel, dass ein sinnvolles Betriebskonzept für eine weitere Taktverdichtung auf dem dann mit der Linie 4 parallel genutzten Abschnitt Horn-Borgfeld möglich ist. Die Konsequenz wäre möglicherweise eine geringere Bedienungshäufigkeit auf der Stammstrecke der Linie 4 zwischen Horn und Kirchbachstraße insbesondere in Schwachverkehrszeiten.</p> <p data-bbox="517 603 981 630"><b>3- Straßenbahnverbindung Malerstr.</b></p> <p data-bbox="517 635 2040 689">Bereits im Basisszenario ist die Straßenbahnlinie Steubenstraße enthalten. Eine weitere Straßenbahnmaßnahme in dem Bereich Hastedt erscheint hier nur begrenzt sinnvoll.</p> <p data-bbox="517 694 927 721"><b>4 - Straßenbahn nach Osterholz</b></p> <p data-bbox="517 726 1805 753">Es erscheint eine Abstimmung mit dem Busszenario notwendig, denn hier ist eine neue Buslinie vorgesehen.</p> <p data-bbox="517 758 943 785"><b>9 - Optimierung Regionalbusnetz</b></p> <p data-bbox="517 790 1283 817">In Abstimmung mit SBUV wurde hierzu ein Vorschlag entwickelt.</p> <p data-bbox="517 821 837 849"><b>11 - Optimiertes Busnetz</b></p> <p data-bbox="517 853 2011 880">Es wird angeregt in dem optimierten Busnetz eine Querverbindung Borgfeld-Oberneuland – Oberneuland Bahnhof anzubieten.</p> <p data-bbox="517 885 1167 912"><b>12-15 - Taktverdichtungen RS1, RS2, RS3, neu RS5</b></p> <p data-bbox="517 917 2018 971">Warum ist dann die Taktverdichtung auf der Strecke nach Wildeshausen nicht im Zielszenario enthalten, wenn diese auf vielen anderen Linien des Regionalverkehrs gefordert wird?</p> <p data-bbox="517 976 846 1003"><b>14 - Halbstundentakt RS3</b></p> <p data-bbox="517 1008 1704 1035">Die Einstufung in die Kostenklasse 3 (jährliche Kosten &lt; 1 Mill. €) ist zunächst nicht nachvollziehbar.</p> <p data-bbox="517 1040 846 1067"><b>17 – Haltepunkt Grambke</b></p> <p data-bbox="517 1072 1951 1126">Der Haltepunkt erscheint verkehrlich wenig sinnvoll. Grundsätzlich wird anregt, bei der Aufnahme neuer Haltepunkte ins Zielnetz stärkere Prioritäten zu setzen.</p> <p data-bbox="517 1131 936 1158"><b>19 – Haltepunkt Horn/Achterdiek</b></p> <p data-bbox="517 1163 1921 1217">Grundsätzlich wird angeregt, bei der Aufnahme neuer Haltepunkte ins Zielnetz stärkere Prioritäten zu setzen. Bei einer Realisierung des Haltepunktes Universität erscheint dieser Haltepunkt überflüssig.</p> <p data-bbox="517 1222 909 1249"><b>21 - Haltepunkt Steubenstraße</b></p> <p data-bbox="517 1254 1805 1281">Grundsätzlich wird angeregt, bei der Aufnahme neuer Haltepunkte ins Zielnetz stärkere Prioritäten zu setzen.</p> <p data-bbox="517 1286 958 1313"><b>23 - Bessere Fahrplanabstimmung</b></p> <p data-bbox="517 1318 1720 1345">Die Maßnahme wird als laufendes Geschäft angesehen und bräuchte daher nicht im VEP erscheinen.</p>
Handwerkskammer Bremen	Aufgrund der von uns besuchten Bürgerforen sowie der uns zur Verfügung gestellten Informationen nehmen wir hiermit zum

TÖB (Eingang)	Anregung
Kreishandwerkerschaft Bremen (28.4.2014)	<p>aktuellen Verfahrensstand Stellung.</p> <p>Wir begrüßen, dass nunmehr das Kriterium der Finanzierbarkeit der Aufnahme der Maßnahmen mit berücksichtigt wird. Aus unserer Sicht verwirrend, ist die nochmalig Aufnahme der nicht im Zielszenario gelandeten Maßnahmen. Dies erzeugt unnötigen weiteren Diskussionsbedarf und bringt unserer Meinung nach keinen Vorteil.</p> <p>Aufbauend auf den Ergebnissen der Gutachter nehmen wir daher zu den Maßnahmen Stellung, die zum jetzigen Zeitpunkt den Weg in das Zielszenario gefunden haben:</p> <p><b>A. Kfz-Verkehr</b>            Der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße und der damit verbundenen folgenden Maßnahmen sollte in eine Maßnahme zusammengefasst werden und dann abschließend nach Wirkung, Kosten und Zielerreichung bewertet werden. Alle Maßnahmen die dem verbesserten Verkehrsfluss dienlich sind werden von uns unterstützt. Hierzu zählen auch die verbesserten Ampelschaltungen, bessere Straßenunterhaltung aber auch Geschwindigkeitsüberwachung.</p> <p><b>B. Wirtschaftsverkehr</b>            Die Konzentration auf Gewerbegebiete halten wir für nicht ausreichend. Handwerker im täglichen Kundenverkehr zählen zu den wichtigen Akteuren innerstädtischen Wirtschaftsverkehr. Auch Handwerksbetriebe, die ihren Betriebsstandort in der Innenstadt oder den umliegenden Wohnquartieren haben, müssen für ihre Kunden und Lieferanten gut erreichbar sein.            Hier verfolgt die Maßnahme 3 innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern einen falschen Ansatz. Sicher können Paketboten oder andere Kuriere diese Verkehrsmittel nutzen, schwierig wird es aber mit Bauunternehmern, Dachdeckern, Sanitär- und Heizungsbetrieben, Tischlern und anderen Gewerken mit hohem Lastenaufkommen.</p> <p><b>C. Fußverkehr/Nahmobilität</b>            Solange die Straßenverkehrsordnung den Begegnungszonen entgegensteht, halten wir es für nicht sinnvoll diese Maßnahme aufzunehmen. Die Ergebnisse des Bremer Verkehrsversuchs hierzu sind abzuwarten. Wir fordern – und so haben wir die VEP verstanden - eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.            Fußwege müssen Fußwege bleiben. Der Wirtschaftsverkehr in Wohnquartieren darf nicht benachteiligt werden. Hierfür sind Ausnahmegenehmigungen und Sonderparkausweise für Handwerker vorzusehen. Baumaterialien wie z.B. Dachpfannen oder Steine sind nicht einzeln verpackt anzuliefern.            Alle Maßnahmen, die die Wegebeziehungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer verbessern, begrüßen wir.            Die verbesserten Ampelschaltungen für Fußgänger sollten hinsichtlich der Einflüsse auf den übrigen Verkehrsfluss dargestellt werden (Querverbindungen zu A.). Dies betrifft auch andere Querungshilfen wie Zebrastreifen und Inseln.</p> <p><b>D. Radverkehr</b>            Die angestrebten Verbesserungen des Radverkehrs sind sicher sinnvoll. Die Tatsache, dass der technische Fortschritt bis 2025 bei den Pedelecs und konventionellen Fahrrädern voranschreiten wird, sollte nicht ausgeblendet werden (höhere Geschwindigkeiten).            Ob hier dem Konflikt zwischen Kfz und Radfahrern durch Abmarkierungen auf der Fahrbahn begegnet werden kann, ist unserer Meinung nach fraglich und sollte daher zunächst weiter geprüft werden.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>E. ÖPNV, SPNV</b> Im Bereich von Busspuren sollte der handwerkliche Lieferverkehr, auf bestimmte Zeiten beschränkt, zugelassen werden.</p> <p><b>F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit</b> Fast alle hier aufgeführten Maßnahmen dienen der Verbesserung des Radverkehrs. Andere Verkehrsteilnehmer werden hier unter dem Stichwort „Für den Kfz-Verkehr überdimensioniert“ nicht ausreichend beachtet. Zur Barrierefreiheit wird lediglich auf das Programm „Bremen baut Barrieren ab“ hingewiesen. Die dort angedachten Maßnahmen sollten direkt in den VEP eingeplant werden.</p> <p><b>G. Ruhender Kfz-Verkehr</b> Das Parkraumkonzept Innenstadt beginnt nicht im Citycenter sondern in den umliegenden Stadtteilen und Nachbargemeinden. Halteverbote und Parkverbote sind auf Sinnhaftigkeit zu überprüfen. Die innerstädtischen Bereiche müssen sowohl für Service- und Montagefahrzeuge von Handwerkern als auch für die Kundschaft der in den Stadtteilen ansässigen Betriebe problemlos erreichbar sein. Hinzu kommt allerdings auch die Verfügbarkeit ausreichenden Parkraums zu angemessenen Parkgebühren. In Bewohnerpark- und Fußgängerzonen sollten im Rahmen von Ausnahmeregelungen dort ansässige Handwerkerbetriebe stärker als bisher Berücksichtigung finden. Sonderparkerlaubnisse müssen in der administrativen Umsetzung organisatorisch vereinfacht und gebührenmäßig einheitlich werden. Die Parkplatznot in den Quartieren muss gerade zu Werkzeiten reduziert werden. Die Nutzung von öffentlichen Flächen als Parkraum (Behördenparkplätze nach Dienstschluss) sollte möglich sein.</p> <p><b>H. Inter- und Multimodalität</b> Es sollten attraktivere Park&amp;Ride- und Bike&amp;Ride-Angebote geschaffen werden. Die Ausweitung von Car-Sharing-Stationen zusätzlich zur Verringerung des Parkraums sehen wir zwiespältig. Auch Autos, die im Car-Sharing-Verfahren gemietet werden, müssen an den Basisstationen und an den Zielorten geparkt werden. Eine Privilegierung scheidet deshalb auch aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen aus.</p> <p><b>I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b> Eine perfekte Bereitstellung von Verkehrsdaten der Verkehrsmanagementzentrale setzen wir als Basis für die Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans voraus. Ganz besonders wichtig erscheint uns im Hinblick auf die derzeitige Verkehrssituation ein professionelleres Baustellenmanagement. Hierzu sollte auch der VEP eine Bewertung der Ist-Situation und klare Empfehlungen für die Zukunft enthalten. Eine Mobilitätsberatung für Neubürger, Betriebe, Schulen, Touristen und andere in Bremen mobile Verkehrsteilnehmer ist sinnvoll.</p> <p><b>J. Elektromobilität</b> Die Elektromobilität in der Stadt wird zunehmen. Eine darauf ausgerichtete Infrastruktur mit Park- und Umsteigemöglichkeiten, E-Tankstellen, Batterieleihstationen etc. ist wünschenswert. Dadurch darf es aber nicht zu Behinderungen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs kommen.</p> <p><b>K. Verkehrssicherheit</b> Situationsangepasst Tempo 30: Hier sollten die ins Auge gefassten Straßen benannt werden um eine Bewertung zu ermöglichen Straßensperrung vor Schulen: Die Sicherheit und der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer sollte oberstes Gebot sein. Insofern ist die Maßnahme um KITAS und sonstige Begegnungsstätten wie Einrichtungen für Behinderte und</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Senioren zu erweitern.                      Angsträume: Zu einem vernünftigen Straßenunterhalt gehört aus unserer Sicht auch eine gute Beleuchtungs- und Gestaltungssituation.                      Das beschlossene Verkehrssicherheitskonzept sollte mit seinen Maßnahmen direkt in den VEP eingearbeitet werden und gemäß seiner Logik bewertet zu Maßnahmenaufnahme oder –ablehnung führen.</p> <p><b>L. Mobilitätskultur</b>                      Der VEP und seine Maßnahmen sind zielgruppengerecht zu kommunizieren. Was verbessert sich für den einzelnen Verkehrsteilnehmer? Ob hierzu Kampagnen notwendig sind ist zu hinterfragen. Idealerweise zeigen alle Maßnahmen des Zielszenarios ja direkt positive Veränderungen für alle.</p> <p>Erstaunt hat uns bei der Präsentation der Modal-Split-Abschätzung, dass keines der Szenarien eine wirksame Verlagerung innerhalb der Verkehrsmittel im Vergleich zum Basisszenario zeigt. So wird es als zu einem Mix-Szenario kommen, welches so hoffen wir, nicht nur Fahrradfahrer und Fußgänger begünstigt, sondern auch in gleichwertigem Maß auch die Belange und Erfordernisse der Handwerksbetriebe berücksichtigt.</p>
<p>CityInitiative                      Bremen Werbung e.V.                      29.4.2014</p>	<p>eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist nicht nur für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wichtig, sondern ebenso für Nutzer des motorisierten Individualverkehr (MIV). Häufig wird zu wenig berücksichtigt, dass über 60 Prozent der auswärtigen Besucher der Innenstadt mit dem PKW anreisen. Ein zuverlässiges und barrierefreies Erreichen der inneren Stadt stärkt die Marktposition der Bremer City im Vergleich mit anderen Handels- und Bürostandorten. Die Stärkung der Innenstadt ist der erklärte und beschlossene Wille der Regierungskoalition.                      Der sich auf der Schlussgeraden befindliche Verkehrsentwicklungsplan für Bremen wird für die nächsten Jahre für den gesamtstädtischen Verkehr und für alle Verkehrsträger Aussagen treffen und ist damit eine wesentliche Orientierung. Die Innenstadt als mit Abstand wichtigster Wirtschaftsstandort mit der absolut und auch relativ höchsten Arbeitsplatzdichte in Bremen ist von allen Verkehrsmaßnahmen stark tangiert.</p> <p>Die Vorschläge des Zielszenarios im VEP enthalten positive Aspekte. Die Umsetzung der folgenden Maßnahmen würde aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. die Wirtschaftsverkehre (Kunden, Lieferanten, Touristen) der Innenstadt befördern:</p> <p><b>1. Umbau/Aufwertung Domsheide/Balgebrückstraße</b>                      Dieses Projekt hat aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. eine sehr hohe Priorität und muss zügig im Jahr 2014 umgesetzt werden. Durch relativ kleine Maßnahmen ist eine bessere Erreichbarkeit der Haltestellen möglich und gleichzeitig wird das Auffinden und das Erreichen des Schnoor-Quartiers verbessert. Die Barrierewirkung der drei Gleise in der Balgebrückstraße mit der zugehörigen Abgitterung auf Höhe des Parkhauses führen bisher zu einer starken optischen und physischen Trennwirkung und müssen entfernt werden.</p> <p><b>2. Neuer ZOB</b>                      Aus Sicht der Innenstadtwirtschaft ist für dieses wichtige Projekt ein Standort für den ZOB hinter dem Übersee-Museum, wie bereits im Innenstadtkonzept „Bremen Innenstadt 2025“ ausgeführt, anzustreben. Zwei Standorte schaffen Verwirrung bei den Kunden, führen zu längeren Wegen und erhöhen die Infrastrukturkosten.</p> <p><b>3. Erhalt der Hochstraße Breitenweg</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	Die gutachterliche Feststellung, dass die Hochstraße Breitenweg verkehrlich ohne Alternative ist, wird von der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. vollumfänglich mitgetragen. Ein Abriss der Hochstraße würde Verkehre massiv in die Stadtteile verlagern und damit die Bewohner von Schwachhausen, der östlichen Vorstadt und der Neustadt sinnlos belasten.
	<p><b>4. Ausbau der regionalen ÖPNV-Verkehre</b></p> <p>Die dichtere Taktung der Regionalbahn- und Buslinien aus dem Umland, ein engeres Netz an Haltestellen für die regionalen schienengebundenen ÖPNV-Linien, der Ausbau sinnvoller Verknüpfungen der Regionallinien mit dem ÖPNV (Universität, Überseestadt, Klinikum Mitte) wird ausdrücklich begrüßt. Dieser Projektkanon ist aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. sinnvoll, er verbessert die Erreichbarkeit der Bremer City und reduziert die Umweg-Fahrten durch direktere und schnellere Verbindungen.</p>
	<p><b>5. Umbau der Martinistraße</b></p> <p>Die Martinistraße ist einerseits wichtige Verkehrsachse in West-Ost-Richtung und verbindet die wachsende Überseestadt mit den östlichen Stadtteilen, gleichzeitig trennt die Martinistraße die Fußgängerzone von der Weserlage Schlachte. Die Martinistraße kann außerhalb der Kreuzungsbereiche auf eine Richtungsfahrbahn reduziert werden. Die gewonnene Fahrbahn kann dem Fahrradverkehr zugeordnet werden. Die Fußgänger erhalten zusätzlich den entfallenen bisherigen Fahrradstreifen. Die Parkplätze bleiben bestehen, werden aber nicht ausgebaut, um die Auslastung in den Parkhäusern nicht zu gefährden und Parksuchverkehr zu unterbinden.</p>
	<p><b>6. Ampeloptimierung für den Motorisierten Individualverkehr auf Lilienthaler-, Leher- und Schwachhauser Heerstraße sowie auf der Hafenanrandstraße</b></p> <p>Die langen Heerstraßen-Züge mit sehr vielen Ampelschaltungen erschweren die KFZ-Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt. Eine Optimierung der Ampelschaltungen beschleunigt den ÖPNV und den PKW-Verkehr.</p>
	<p><b>Neben den unbestritten positiven Ansätzen innerhalb der bisherigen VEP-Planungen sind einige Ansätze deutlich kritisch zu hinterfragen.</b></p> <p><b>1. Realistische Budgetplanung als Planungsgrundlage verwenden</b></p> <p>Das Basisszenario des VEP ist ein engagiertes Vorhaben mit einem hohen Mitteleinsatz, rund zwei Drittel dieser Summe entfallen alleine auf den Autobahnanschluss. Der VEP muss in seinem Zielszenario realistisch bleiben, um keine unerfüllbaren Erwartungen zu produzieren. Angesichts der Projektfülle erscheint aber der bisher vorgestellte VEP deutlich überzeichnet. Wichtig ist eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen innerhalb des Zielszenarios, damit nicht nur kostengünstigere Maßnahmen (etwa Fahrradstraßen) realisiert werden. Es wird eine Kostenübersicht benötigt, die transparent darstellt, welche Maßnahmen aus Bundesmitteln und welche aus Bremer Landesmitteln finanziert werden.</p>
	<p><b>2. Ein VEP ist eine strategische Planung</b></p> <p>„Bremen soll attraktiv bleiben – für seine Bürgerinnen und Bürger, für Wirtschaft, Tourismus und Wissenschaft – und sich seine hohe Lebensqualität erhalten. Diesem Ziel soll ein strategisches Verkehrskonzept dienen, das beschreibt, wie sich der Verkehr in Bremen in den nächsten Jahren entwickeln soll, und das dabei Veränderungen im Verkehrsverhalten und neue gesellschaftliche und räumliche Rahmenbedingungen berücksichtigt.“ (Zitat: <a href="http://www.bau.bremen.de/vep">www.bau.bremen.de/vep</a>). Diesem Zitat folgend muss der VEP eine mittel- und langfristige strategische Planung definieren. Maßnahmen, die Standardaufgaben von Behörden</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>darstellen, gehören nicht in einen VEP: z. B. Falschparker, Entsorgung von Fahrradleichen, Radfahren für Migranten, Scherbentelefon, Stadtmöbel. Daher sind diese Projektziele aus dem VEP zu entfernen, um dem selbstgesteckten Ziel des SfUBV gerecht zu werden.</p> <p><b>3. Fahrradstadt Bremen</b> Im Zielszenario des VEP sind viele Radverkehrsmaßnahmen (35 Projekte, 85 Mio. EURO) vorgesehen. Um den Erfolg der anvisierten Premiumradrouten zu sichern, müssen diese mit allen beteiligten Akteuren abgestimmt werden. Die wesentlichen Ziele müssen mit eingeführten und gelernten Routen verbunden werden und dürfen wichtige ÖPNV-Routen nicht zusätzlich belasten. Die CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. spricht sich für einen gleichberechtigten Ausbau der Verkehrswege für alle Verkehrsmittel aus. Dort, wo Fahrradrouen, Straßenbahn und der MIV aufeinandertreffen, erkennt die CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. mögliche Konflikte bei der Innenstadterreichbarkeit (z.B. Herdentor, Bürgermeister-Smidt-Straße, Faulenstraße). Die Zielkonflikte auf den Zufahrtsachsen dürfen nicht einseitig zu Lasten des MIV gelöst werden.</p> <p><b>4. Rechtsabbiegerspur Herdentor</b> Die Rechtsabbiegerspur aus dem Herdentorsteinweg in Richtung Am Wall/AOK darf nicht zur Disposition stehen. Das Herdentor fungiert als wichtige Zufahrt zu den Parkhäusern Katharina und Mitte, sowie zukünftig für das CityCenter Ansgari. Ohne separate Spur würden Rechtsabbieger durch die sehr starken Fußgängerströme den gesamten Zufluss des KFZ-Verkehrs in Richtung Sögestraße, Schüsselkorb und Knochenhauerstraße blockieren. Bereits heute bilden sich an guten Einkaufstagen lange Rückstaus in die Bahnhofsvorstadt.  Die CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V plädiert für eine zweite Brücke über den Wallgraben vor der Wallmühle. Diese Brücke würde die Wegebeziehungen vom Hauptbahnhof Richtung Am Wall und Am Brill verbessern. Alternativ ist eine Verbreiterung der bestehenden Brücke über den Wallgraben zu prüfen.</p> <p><b>5. Bürgermeister-Smidt-Straße und Bürgermeister Smidt-Brücke</b> Der Erfolg des geplanten CityCenters ist für die Entwicklung der gesamten Innenstadt ein überragend wichtiger Baustein. Das CityCenter benötigt eine gute Verkehrsanbindung. Daher und aus der allgemeinen Anforderung einer Innenstadt an eine gute Verkehrsführung auch für den MIV sind Planungen für einen Rückbau von Verkehrsbeziehungen in der Bürgermeister-Smidt-Straße abzulehnen.  Das CityCenter muss für eine erfolgreiche Marktpositionierung mit ausreichendem Parkraum versehen werden, für diesen ist selbstverständlich eine Anfahrbarkeit herzustellen. Alle erfolgreichen Center wie das Alexa von Sonea Sierra in Berlin (Stellplätze 1.590), über SkyPlaza der ECE (2.400 Parkplätze) in Frankfurt, das Forum der ECE in Koblenz (750 Stellplätze) oder der Kö-Bogen in Düsseldorf (620 Parkplätze) verfügen über großzügigen ober- und/oder unterirdischen Parkraum.  Die Bürgermeister-Smidt Brücke wird vom MIV, Radfahrern und Fußgängern genutzt, von einer dauerhaften Überlastung kann nach Auffassung der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. nicht gesprochen werden.</p> <p><b>6. Friedrich Ebert-Straße</b> Die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße ist zu erhalten, da die Straße eine wesentliche Magistrale zur Erreichbarkeit</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>der Innenstadt von den Stadtteilen Neustadt, Habenhausen, Buntentor und den einwohnerstarken Wohnvororten wie Weyhe oder Stuhr ist.</p>
	<p><b>7. Umgestaltung Brillkreuzung</b>            Unklare Angaben im VEP. Direkte Wegebeziehungen in alle Richtungen bestehen bereits. Die avisierte städtebauliche Aufwertung muss zur weiteren Bewertung konkretisiert werden.</p>
	<p><b>8. Zusätzliche Straßenbahnverbindungen</b>  <b>8.1 Sebaldsbrück und nach Osterholz</b>  <b>8.2 Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampff Allee zur Universität</b>  <b>8.3 Verbindung Linien 2 und 3</b></p> <p>8.1 Straßenbahnverlängerungen dürfen nicht zu Lasten wichtiger Verkehrsachsen des MIV in die Bremer City realisiert werden.</p> <p>Bei einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von Sebaldsbrück durch Osterholz zum Verkehrsknoten Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Straße ist die volle heutige Leistungsfähigkeit des Straßenzuges für den MIV zu erhalten. Über diesen Straßenzug erreichen die Kunden aus dem südöstlichen Umland die Bremer Innenstadt und ein großer Teil der Belieferung des Mercedeswerkes läuft auf dieser Route (Waren, Mitarbeiter).</p> <p>8.2 Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 ab Kulenkampff Allee bis Universität. Einer erhöhten Nachfrage auf der Linie 6 bei der Anbindung der Universität kann durch eine engere Taktung auf der Linie 6 nachgekommen werden. Die Verlängerung der Linie 8 durch das Kleingartengebiet zerstört Erholungs- und Grünflächen. Eine Straßenbahntrasse kann nicht in der Parkallee verlaufen. Die Achse Parkallee/Universitätsallee müsste zweimal mit den Straßenbahnschienen gekreuzt werden, dies würde den gesamten Verkehrsfluss für den MIV deutlich reduzieren. Die Leistungsfähigkeit der Parkallee als wichtige Verkehrsachse in die City ist zu erhalten.</p> <p>8.3 Mit der geplanten Verbindung der Linie 2 mit der Linie 1 über die Stresemannstraße und die Steubenstraße verliert die Stresemannstraße einen großen Teil ihrer heutigen Leistungsfähigkeit, da Fördergelder des Bundes an einen separaten Gleiskörper (Hochpflasterung, wie Schwachhauser Heerstraße) gekoppelt sind. Die letzte zweispurige Straße aus dem Bremer Osten in Richtung Innenstadt mit einer Verteilerfunktion in Richtung Habenhauser Brückenstraße bzw. Kirchbachstraße würde zurückgebaut werden.</p>
	<p><b>9. Parkraumkonzept Innenstadt</b>            Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen. Alles andere erhöht den Parksuchverkehr und damit auch die Emissionen. Ein Parkraumkonzept welches lediglich der Erhöhung der Einnahmen der Stadt dient, ist abzulehnen.</p>
	<p><b>10. Brücken Piepe/Stadtwerder/Altenwall (für Fußgänger und Radverkehr)</b>            Unsinniges Projekt aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V.! Hier würde sehr einseitig eine große Investitionssumme für den Ausbau des Radverkehrs geopfert werden. Die Verbesserung der Erreichbarkeit trifft nur kleine Stadtgebiete im Bereich Buntentor. Aus dem Bereich Alte Neustadt sind andere Streckenverläufe zu den Zielen „Viertel“, Universität und Innenstadt deutlich kürzer. Radfahrer nutzen keine Umwege.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>11. Concordia-Tunnel</b>  Ein absolutes Halteverbot im Concordia-Tunnel muss eingeführt und durchgesetzt werden. Hier geht es auch um politische Glaubwürdigkeit und eine angemessene Verwendung öffentlicher Mittel, da derzeit die teuersten öffentlichen Parkplätze unter einem komplizierten Brückenbauwerk entstanden sind.</p> <p>Wir sind sicher, dass mit der Berücksichtigung unserer vorgeschlagenen Maßnahmen und Einschätzungen der VEP an Akzeptanz in der Bevölkerung gewinnt und eine ausgewogene Entwicklung für alle Verkehrsarten ermöglicht wird.</p>
<b>Nachbarkommunen</b>	
Gemeinde Ganderkesee (8.4.2014)	<p>Am. 25.3.2014 hat auf Initiative des Kommunalverbands Niedersachsen/Bremen in den Räumen von Werkstatt Bremen eine Informationsveranstaltung für die Umlandkommunen stattgefunden, bei der die Entwürfe des neuen Flächennutzungsplanes (FNP), des neuen Landschaftsprogramms (LaPro) und des neuen Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für Bremen vorgestellt worden sind. In dieser Veranstaltung mussten die anwesenden Vertreter der Gemeinde Ganderkesee eine durchaus unangenehme Überraschung erleben. Vorgestellt wurde dort nämlich, unter anderem, das aktuell im Entwurf vorliegende Zielszenario des VEP für das Straßennetzangebot in Bremen – mit Bezügen auch in das niedersächsische Umland. In der dazu gezeigten Karte [Straßennetzangebot] war die Trasse einer B 213 als Umfahrung des Stadtgebiets Delmenhorst, also unter Inanspruchnahme des Gebietes der Gemeinde Ganderkesee eingezeichnet. Meine Kollegen haben sich daraufhin sofort zu Wort gemeldet und darauf hingewiesen, dass diese Plandarstellung nicht die Zustimmung der Gemeinde Ganderkesee und des Landkreises Oldenburg finden kann und dass sie nach dem derzeitigen Planungsstand auch falsch ist.</p> <p>Eine Umfahrung des Delmenhorster Stadtgebietes – als B 213 (westlich von DEL) oder als B 322 (östlich von DEL) ist bis heute nichts weiter als eine Idee des Bundesverkehrsministers. Dieser hat zwar im Rahmen der Auftragsverwaltung das Land Niedersachsen angewiesen, ein Raumordnungsverfahren für eine solche Bundesstraße vorzubereiten, das Verfahren wurde aber bislang noch nicht eingeleitet und es ist auch nicht absehbar, ob und wann es zu einer Einleitung kommt.</p> <p>Darüber hinaus hat mir die Niedersächsische Landesregierung versichert, dass es in einem Raumordnungsverfahren jedenfalls auch zur Prüfung einer „Nullvariante“ kommen würde.</p> <p>Und schließlich hat sich die Niedersächsische Landesregierung auch bereits dazu entschieden, keine Umfahrung des Delmenhorster Stadtgebietes für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden.</p> <p>Sehr geehrter Herr Senator Lohse, diese Ausführungen mögen Ihnen verdeutlichen, dass für die Kartendarstellung einer Umfahrung Delmenhorst, für die Aufnahme einer solchen Straße in das Zielszenario des VEP und insbesondere für die Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen einer solchen Straße in den bremischen Planwerken (VEP und FNP) überhaupt kein Raum ist.</p> <p>Deshalb erwarte ich von Ihnen, dass der Entwurf des VEP in diesem Punkt korrigiert und an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst wird. Der inzwischen in die Kartendarstellung eingebrachte Hinweis auf mögliche Trassenalternativen reicht keineswegs aus, die Straße ist vollständig herauszunehmen.</p> <p>Darüber hinaus möchte ich Sie nochmals eindringlich bitten, sich mehr als bisher mit den Auswirkungen der bremischen Verkehrsplanungen (A 281, Wesertunnel, B 75 und B 6) auf das niedersächsische Umland auseinanderzusetzen und an der Bewältigung der vor uns liegenden Verkehrsprobleme, die nicht nur niedersächsische Probleme sind, verantwortungsvoll mitzuwirken.</p> <p>Auf meine Stellungnahmen vom 9.4.2013 und vom 22.10.2013, die Ihnen bereits vorliegen und die ich in vollem Umfang</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
<p>Stadt Delmenhorst (16. April 2014)</p>	<p>aufrechterhalte, weise ich ausdrücklich hin.</p> <p><b>1. Stellungnahme des Fachdienstes 51 (Stadtplanung);</b> Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bremen (VEP) Zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bremen (VEP) ist aus Sicht des Fachdienstes Stadtplanung folgende Stellungnahme vorzubringen: In Folge des im Jahr 2009 mit der landesplanerischen Feststellung abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens im Land Niedersachsen wurde die konkretisierte <b>Trasse für die B212neu</b> im Jahr 2012 in die zeichnerische Darstellung des Landes-Raumordnungsprogramms übernommen und als Vorranggebiet für diese Maßnahme gesichert. Auch dem vorliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bremen ist nun die Maßnahme „Neubau der B 212n zw. Landesgrenze Niedersachsen/Bremen (Sandhausen L 875) – AS Seehausen (A 281).“ zu entnehmen. Der geplante Übergabepunkt an der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen unterscheidet sich unter anderem deutlich vom Übergabepunkt der von der Stadt Delmenhorst favorisierten „Nordvariante“. Auf Grundlage der Ergebnisse zwischenzeitlich erstellter Gutachten und Untersuchungen lässt sich festhalten, dass die bezweckte Minimierung belastender Umweltauswirkungen durch die niedersächsische ROV-Vorzugsvariante nicht aufrecht erhalten werden kann – unter anderem, da das im Jahr 2009 abgeschlossene Raumordnungsverfahren und die daraus folgenden derzeitigen Planungen grobe Fehler aufweisen. Vernachlässigt werden erhebliche negative Umweltauswirkungen auf verschiedene Schutzgüter. Aufgezeigte schwerwiegende Mängel im abgeschlossenen Raumordnungsverfahren zur B212neu im Land Niedersachsen waren insbesondere die planerisch unbewältigte Verkehrszunahme, Mängel bei der Beurteilung naturschutzfachlicher Belange, bisher nicht berücksichtigte Fledermausvorkommen und ihr Einfluss auf die Variantenauswahl, die Beeinträchtigungen wertvoller Brut- und Gastvogelbereiche sowie die nicht berücksichtigte Bewertung kumulativer Effekte. Es ist festzustellen, dass aufgrund der fehlerhaften Variantenuntersuchung und der Nichtberücksichtigung entscheidungserheblicher Gesichtspunkte eine erneute Variantenuntersuchung zwingend erforderlich ist. Ein erneutes Raumordnungsverfahren ist im Land Niedersachsen durchzuführen. Daher weist die Stadt Delmenhorst darauf hin, dass ein neues Raumordnungsverfahren für die B212neu in Niedersachsen wahrscheinlich ist und sich der Übergabepunkt verschieben kann.</p> <p><b>2. Stellungnahme des Fachdienstes 54 (Verkehr);</b> Hier: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 3. Phase zur Beteiligung; Testszenario 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs Bearbeitungsstand: 20. Februar 2014 <b>Folie 5:</b> In der Folie 5 wird das Verkehrsnetz und die B212 so dargestellt, als sei sie bereits Beschlossen/ gebaut. Die Variantenwahl und der dargestellte Vollanschluss mit der L875 entsprechen nicht der favorisierten Variante der Stadt Delmenhorst. Mit der Einzelmaßnahme „04“ wird die westliche Variante der OU-West dargestellt und als „Neubau B213“ bezeichnet. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst sind die vorgenannten Planungen so darzustellen, dass diese auch als Planungen erkannt werden. <b>Folie 6:</b> Einzelmaßnahme 15 „Ertüchtigung Wardamm“ wird von der Stadt Delmenhorst ausdrücklich befürwortet. Wir regen an, bei den Planungen zur Ertüchtigung des Wardamm den Radverkehrsanlagen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. <b>Folie 7:</b> Einzelmaßnahme 38 „Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge“ für den Wardamm. Diese Maßnahme wird ausdrücklich befürwortet. <b>Folie 8:</b> Die Einzelmaßnahme 46 „Verbesserung der Anbindung GVZ“ sieht die Stadt Delmenhorst unbedingt im Zusammenhang mit der Einzelmaßnahme 03 „Neubau B6“ aus der Folie 5. Nach Auffassung der Stadt Delmenhorst wird sich</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>die tatsächliche Leistungsfähigkeit der A281 erst einstellen, wenn die Verbindung zwischen der A281 und der A1 durch die Einzelmaßnahme 03 hergestellt ist. Maßnahmen zur Verbesserung der GVZ-Anbindung im Zusammenhang mit der Achse A1 - B6 - A281 sollen eine höhere Priorität erhalten.</p> <p><b>Folie 14:</b> In der Netzdarstellung wird erneut die Südvariante der B212n mit einem Vollanschluss an die L875 dargestellt. Diese Darstellung entspricht weder einem abgestimmten Planungsstand noch der Wunschvariante der Stadt Delmenhorst. In einem Testszenario ist eine neutralere Darstellung zu wählen, wenn es sich um unabgestimmte Planungen handelt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst sind die vorgenannten Planungen so darzustellen, dass diese auch als Planungen erkannt werden.</p>
	<p><b>Zielszenario A. Maßnahmen Kfz-Verkehr:</b></p> <p><b>Folie 2; Zielszenario (Vorschlag) - Straßennetzangebot:</b> In dieser Darstellung ist die Maßnahme 03 „Neubau B213“ mit einer Anmerkung versehen. Eine erklärende Anmerkung sollte auch für die Linienführung der B212n und für den Anschluss an die L875 eingefügt werden.</p> <p><b>Folie 2 – b.) Lfd. Nr. 24; Dynamische Verkehrslenkung auf Autobahnen:</b> Die Stadt Delmenhorst regt an, die statischen Hinweistafeln „GVZ“ auf der A28, Höhe AS „Delmenhorst Hasport“, durch dynamische Hinweistafeln zu ersetzen. Eine dynamischen Wegweisung an dieser Stelle ermöglicht die Empfehlung einer Alternativroute; statt über die B75 in Richtung GVZ zu fahren, kann bei einer Überlastung der B75 die Streckenführung über die A1, den „Neubau B6“ und A281 geführt werden.</p> <p><b>Folie 3; Zielszenario (Vorschlag) - Straßennetzangebot: Einzelmaßnahmen 02 „Neubau B6n“, 12 „Verknüpfung B75/A281“ und 25 „Ertüchtigung Wardamm“.</b> Diese Einzelmaßnahmen werden ausdrücklich befürwortet.</p> <p><b>Folie 4; Zielszenario (Vorschlag) – Wirtschaftsverkehr:</b> Im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr wird auf Punkt 6.) der Ausführungen verwiesen.</p> <p><b>Folie 5; Premiumrouten für den Radverkehr:</b> Es wird angeregt, dass die Premiumroute „Wardamm“ in das Zielszenario aufgenommen wird.</p>
	<p><b>Für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen</b></p> <p><b>Bearbeitungsstand: 28. und 20. Februar 2014:</b></p> <p><b>b.) Lfd. Nr. 2; Kfz-Verkehr:</b> Dem Neubau der B6 ist eine höhere Priorität einzuräumen.</p> <p><b>b.) Lfd. Nr. 3; Kfz-Verkehr:</b> In die Beschreibung der Maßnahme ist der Hinweis aufzunehmen, dass die Stadt Delmenhorst auf die Durchführung eines neuen ROV für den Trassenverlauf der B212n drängt. Das Erfordernis und die Qualität einer OU-Delmenhorst (B213n) ist erneut zu untersuchen.</p>
	<p><b>Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlener Maßnahmen:</b></p> <p><b>Lfd. Nr. 12; Kfz-Verkehr:</b> In der Beschreibung der Maßnahme ist der Hinweis aufzunehmen, dass die Stadt Delmenhorst auf die Durchführung eines neuen ROV für den Trassenverlauf der B212n drängt. Das Erfordernis und die Qualität einer OU-Delmenhorst (B213n) ist erneut zu untersuchen.</p>
	<p><b>Stellungnahme des Fachdienstes 83 (Stadtentwicklung und Statistik):</b></p> <p><b>Testszenario 01 – Einzelmaßnahmen im Netz der Autobahn und Bundesstraßen.</b> Der Verlauf der B212n wird in der Folie 5 in der Linienführung der Südvariante als B212 aufgeführt. Hier ist zu signalisieren, dass es sich um eine nicht-abgestimmte Planung handelt und die Bundesstraße B212n heißt. Die Stadt Delmenhorst vertritt die Auffassung, dass die bestehenden Raumordnungsverfahren inhaltlich und formal falsch erfolgt sind und daher ein weiteres Raumordnungsverfahren zur Festlegung des Korridorverlaufs für die B212n neu dargestellt werden muss.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Als Einzelmaßnahme 04 ist der Bau der B213 auf dem Gebiet der Gemeinde Ganderkesee dargestellt.</b> Diese Maßnahme hängt ursächlich mit dem Bau des Wesertunnels im Laufe der A281 (und zu erwartenden Verkehren) zusammen und ist im Rahmen eines neuen Raumordnungsverfahrens für die B212n und B213 zu betrachten.</p> <p><b>In der Folie 5 ist der Neubau der B6n vom Bremer-Flughafen zur A1 dargestellt.</b> Diese Maßnahme ist vordringlich erforderlich, um Verkehre von der A1 über den Neubau der A281 zum Wesertunnel zu führen und ist daher eine wichtige Maßnahme im Raum westlich von Bremen.</p> <p><b>In der Folie 6 ist als Maßnahme 15 die Ertüchtigung der Straße Wardamm dargestellt.</b> Eine solche Maßnahme ist aus Sicht der Stadt Delmenhorst möglich und wünschenswert. Allerdings ist es überraschend, dass im Rahmen der Diskussion um das LKW-Führungsnetz in Bremen diese Straße aus dem LKW-Führungsnetz herausgenommen werden soll. Die Straße Wardamm hat aus Sicht der Stadt Delmenhorst aber auch eine Bedeutung für den Radverkehr, hier könnte eine Fahrradschnellroute/Premiumroute für die Verkehre von Delmenhorst in die Bremer Neustadt und weiter in die Innenstadt geführt werden.</p> <p><b>In der Folie 7 ist unter Punkt 38 „Wardamm“ die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge verzeichnet.</b> Hierzu gilt seitens der Stadt Delmenhorst das gleiche wie vorher zur Maßnahme Wardamm beschrieben.</p> <p><b>In der Folie 8 ist unter Punkt 46 die bessere Anbindung des Gewerbestandortes GVZ mit Anschlüssen von der A281 in das Gewerbegebiet GVZ beschrieben.</b> Aus Sicht der Stadt Delmenhorst ist eine solche Verbesserung sinnvoll, allerdings müssen die Verkehre in Richtung Westen, über einen sinnvollen Trassenverlauf der B212n und ggf. B213 erfolgen, der noch durch ein neues Raumordnungsverfahren überprüft werden muss.</p> <p><b>In der Folie 14 sind Annahmen zur KFZ-Belastung auf bestehenden oder geplanten Straßen verzeichnet.</b> So wird für den geplanten Wesertunnel eine DTV-KFZ/Tag von 31.700 angenommen. Im Verlauf der A281 von der Bremer-Neustadt bis zum Wesertunnel ist die Belastung mit 15.300 Fahrzeugen verzeichnet. Hingegen sollen auf der B212n von der Stedinger Landstraße bis zur A281 26.000 bzw. 28.000 Fahrzeuge fahren. Weiter westlich auf der B212n wäre eine Verkehrsbelastung von 18.000 Fahrzeugen vorhanden. Auf der B213 (im Textwerk als Ortsumfahrung Delmenhorst bezeichnet) liegt die angenommene Verkehrsmenge bei 11.000 bis 13.000 Fahrzeugen. Auf der Stedinger Landstraße in Delmenhorst wird eine Verkehrsmenge von 15.000 bis 17.600 Fahrzeugen angenommen.</p> <p>Aus den oben genannten Ausführungen wird deutlich, wie groß die Bedeutung der Trassenführung der B212n und einer etwaigen Trassenführung der B213 für die A281 mit dem Wesertunnel ist. Daraus wird auch erkennbar, dass die Gesamtmaßnahme A281 mit Wesertunnel als auch der Trassenverlauf der B212n und B213 gemeinsam in Form eines Raumordnungsverfahrens überprüft werden müssen. An dieser Stelle muss noch einmal angemerkt werden, dass das innerstädtische Straßennetz der Stadt Delmenhorst nicht durch die Planung / den Bau von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen zusätzlich belastet werden darf.</p> <p><b>Übersicht der Maßnahmen als Vorschlag zur Aufnahme in das Zielszenario</b></p> <p><b>In der Folie 5 sind Premiumrouten für den Radverkehr dargestellt,</b> die in das Zielszenario übernommen werden und bei denen dies nicht erfolgen soll. Der Verlauf des Bereiches Huchtinger Heerstraße/Wardamm in Richtung Bremer Neustadt soll als Premiumroute nicht in das Zielszenario übernommen werden.</p> <p>Gerade diese Route mit Anschluss an die Bremer Heerstraße ist aus Sicht der Stadt Delmenhorst für die Radwegverbindung zwischen Delmenhorst und Bremen (hier gibt es zahlreiche Pendler) besonders wichtig. Auch die Planungen der Stadt</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	Delmenhorst zu Fahrradschnellrouten in Richtung Bremen verlaufen im Bereich der Bremer Heerstraße. Daher ist eine interkommunale Abstimmung zu diesem Bereich besonders wichtig.
	Im Vorschlag des Zielszenarios für das Schienen-Personennahverkehrs-Netz (SPNV-Netz) wird zwar der neue Bahnhof Mittelshuchting dargestellt, allerdings fehlt im Verlauf bis Delmenhorst der bestehende Haltepunkt <b>Heidkrug</b> . Dieser sollte unbedingt mit dargestellt werden.
	Aus den Darstellungen geht hervor, dass die bremischen Haltepunkte Neustadt (Bestand) und Mittelshuchting (Planung) von den Strecken RB52 Richtung Wildeshausen, von der RS4 in Richtung Nordenham als auch von der RS3 in Richtung Bad-Zwischenahn angefahren werden sollen. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst gilt das gleiche für den Haltepunkt <b>Heidkrug</b> in Delmenhorst eben-so, wie bereits dargestellt, für den Hauptbahnhof Delmenhorst.
	Für die RS3 in Richtung Bad-Zwischenahn wird eine Vertaktung von 30 Minuten vorgeschlagen. Dies wird aus Sicht der Stadt Delmenhorst begrüßt, allerdings gilt, wie oben genannt, dass auch der Haltepunkt <b>Heidkrug</b> hier eingebunden werden sollte ebenso, wie bereits dargestellt, der Hauptbahnhof Delmenhorst.
	In der Kartendarstellung der Folie 9 ist, wie bereits oben genannt, als neuer <b>Haltepunkt Mittelshuchting</b> dargestellt. Aus den nachfolgenden Folien 10 und 11 geht hervor, dass dieser geplante Haltepunkt des SPNV nicht an dem geplanten Liniennetz der Straßenbahn 2025 bzw. an dem optimierten Busnetz 2025 angeschlossen werden soll. Dies ist aus Sicht der Stadt Delmenhorst zu bemängeln, da die zahlreichen Pendler aus Delmenhorst in Richtung Bremen den Haltepunkt Mittelshuchting als Umsteigebahnhof nutzen könnten, um die Zielorte in Huchting und vor allem im Bereich der Neustadt sowie des Flughafens per ÖPNV besser zu erreichen.
	Bezüglich der Darstellung zum optimierten Busnetz 2025 als Basis für das Zielszenario wird für die Linie 58 angemerkt, dass zwischen Rolandcenter und dem Friedhof Huchting eine Überlagerung zu DELBUS-Linien erfolgt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst wird in den Darstellungen nicht berücksichtigt, wie und welche <b>DELBUS-Linien in das optimierte Straßenbahn- bzw. Busnetz 2025</b> eingebunden werden sollen. Bisher führen die Linien 1 [201] und 4 [204] der DELBUS zu einem direkten Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 am Rolandcenter. Zu dieser Fragestellung sollte im weiteren Verlauf des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 näheres ausgeführt werden.
	In der Maßnahmentabelle wird als laufende Nummer 2 der <b>Neubau der B6n</b> benannt; für diese Maßnahme wird die Wirkungsklasse 3 benannt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst müsste die Wirkungsklasse höher liegen, sodass auch der Zielerreichungsgrad mit „Hoch“ zu bewerten wäre. Mit dem Neubau der B6n kann eine verkehrslenkende Wirkung des PKW- und LKW-Verkehrs von der A1 über die A283 zum Wesertunnel im Verlaufe der A281 erreicht werden.
	Als laufende Nummer 3 wird der <b>Neubau der B213n</b> beschrieben. Als Beschreibung und Begründung der Maßnahme wird ausgeführt, dass im Zusammenhang mit der B212n und der A281 eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen ist. Die Maßnahme soll Verkehre zwischen den Autobahnen aufnehmen und somit die Ortslagen Delmenhorst sowie Ganderkesee von Fernverkehren und damit verbundenen zusätzlichen Emissionen entlasten. Hier wird die Wirkungsklasse 4 und damit auch der Zielerreichungsgrad „hoch“ benannt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst ist es richtig und wichtig, dass PKW- und LKW-Verkehre zwischen der A28 und einem zukünftigen Wesertunnel im Verlauf der A281 nicht durch die Ortslagen Delmenhorst und Ganderkesee geführt werden. Daher ist es besonders wichtig, dass ein Raumordnungsverfahren für den Trassenverlauf der B212n und ggf. der B213n in Zusammenhang mit dem Wesertunnel überprüft wird. Hier sei noch einmal an die Einschätzung zur Wirkung des Neubaus der B6n erinnert.

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Die Nummer 26 ist für die <b>Ertüchtigung der Straße Wardamm</b> zur Verbesserung der Rad- und Fußwegführung benannt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst ist diese Maßnahme sinnvoll und sollte in ein Premiumwegenetz für den Radverkehr eingebunden werden. Hier sind Verbesserungen der Streckenführung und des Bauzustandes, insbesondere im Bereich der Huchtinger Heerstraße, von besonderer Bedeutung. Dies sollte auch im Maßnahmenkatalog noch einmal ergänzend aufgeführt werden.</p> <p><b>Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen:</b>                  In der Liste der Maßnahmen wird unter Punkt D „Radverkehr“ mit der laufenden Nummer 6 die <b>Radpremieroute Woltmershausen-Huchting-Delmenhorst</b> aufgeführt. Als Wirkungsklasse wird 4 und als Zielerreichungsgrad „Sehr hoch“ benannt. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst ist es daher überraschend, dass trotz der hohen Bewertungsergebnisse diese Maßnahme nicht in das Zielszenario eingebunden werden soll. Durch die hohe Anzahl von Pendlern zwischen Delmenhorst und Bremen, der relativ kurzen Entfernung zwischen den Quell- und Zielorten als auch der Perspektive, dass zunehmend E-Bikes von Pendlern genutzt werden, sollte gerade diese Maßnahme vorrangig in eine Verkehrsplanung in Bremen eingebunden werden. Hier sei noch einmal die wichtige Verbindung zwischen Bremer Heerstraße in Delmenhorst über die Huchtinger Heerstraße in Bremen in Richtung Neustadt, Innenstadt und Bremen-Flughafen erwähnt. Zu einer solchen Maßnahme sollte eine weitere interkommunale Abstimmung erfolgen.</p> <p><b>Unter Punkt E „Öffentlicher Personennahverkehr“ wird als Maßnahme 2 die Straßenbahn bis Bahnhof Mittelshuchting aufgeführt.</b> Hier wird eine Wirkungsklasse 1 und niedriger Zielerreichungsgrad attestiert. Begründung: Die Maßnahme ist wegen zu schwacher Nachfrage nicht zu empfehlen. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst wird dies anders betrachtet. Auf Grund der hohen Pendlerverflechtungen zwischen Delmenhorst und Bremen, insbesondere im Binnenbereich Neustadt, Innenstadt und Bremen-Flughafen, sollte über eine Verknüpfung mit der geplanten Straßenbahnlinie 1 oder einem optimierten Busnetz nachgedacht werden.</p>
<p>Gemeinde Stuhr (28.4.2014)</p>	<p>Für Ihr Beteiligungsschreiben und die Möglichkeit der Stellungnahme zu den dargestellten Punkten danke ich Ihnen. Da es sich um ein sehr umfangreiches Beteiligungswerk mit vielen Facetten handelt, bitte ich meine Ausführungen als augenblickliche Betrachtung des Gesamtverkehrsgeschehens und nicht als Anspruch auf Vollständigkeit zu verstehen.                  Aus gemeindlicher Sicht nehme ich zu den die Gemeinde Stuhr betreffenden Punkten wie folgt gerne Stellung:</p> <p><b>Besonders wichtige Maßnahmen</b>  <b>VEP Bremen 2025 – für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen:</b></p> <p><b>S. 4 A. KFZ-Verkehr Lfd. Nr. 1 – Ausbau der A 1 bis Osnabrück, so dass je Fahrtrichtung jeweils 3 Fahrspuren vorhanden sind.</b></p> <p>Seitens der Gemeinde Stuhr wird, soweit vom Umfeld verträglich die baulichen und räumlichen Auswirkungen abgewogen werden können (Eingriffe, Lärmbelastung, etc.) die Ergänzung zum BVWP 2030 grundsätzlich begrüßt. Bedeutung und Belastung der bestehenden Hauptverkehrsachse beschreiben für sich bereits heute die Erforderlichkeit der verkehrlichen Entflechtung.</p> <p><b>S. 4 A. KFZ-Verkehr Lfd. Nr. 2 – Neubau der B 6 neu</b></p> <p>Die zeitnahe Planung und Realisierung des Projektes wird von der Gemeinde Stuhr als besonders wichtig eingestuft und dient</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>der gemeinsamen länderübergreifenden Betrachtung und Stärkung der Region. Zu der von Ihnen in Ihrem Schreiben erbetenen Begründung verweise ich auf meine bisherigen Stellungnahmen und den geführten Gesprächen zwischen Herrn Polzin und Herrn Bürgermeister Thomsen. Zur Verdeutlichung der Position füge ich erneut meine bereits übermittelte Auffassung bei (vgl. Anlage).</p>
	<p><b>S. 7 A. KFZ-Verkehr Lfd. Nr. 24 – Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen</b></p> <p>Die empfohlene Maßnahme wird ausdrücklich begrüßt. Gleichwohl die Gemeinde Stuhr für das Autobahnnetz (A 1 und A 28) nicht regelungsbefugt ist, wurde bei den verantwortlichen Stellen bereits mehrfach angeregt, die Autobahndreiecke Stuhr und Delmenhorst und deren direkter Zusammenhang mit dem bremischen Verkehrsnetz dynamisch und verkehrslenkend zu verbinden und volkswirtschaftliche Schäden durch Stauerscheinungen zu minimieren.</p>
	<p><b>S. 7 A. KFZ-Verkehr Lfd. Nr. 28 – Überwachung Geschwindigkeit und Lkw Fahrverbot</b></p> <p>Anregung, da sich die Maßnahme ausschließlich auf Ihr Straßennetz erstreckt:</p> <p>Die Einhaltung von Verkehrsverstößen ist sinnvoll und richtig, wenn die Erforderlichkeit der verkehrlichen Beschränkung der zwingenden Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO standhält und Verkehrsteilnehmern das Ge- oder Verbot vermittelt werden kann. Kaum zu vermittelnde Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote, die auf der einen, aber nicht auf der anderen Seite der Landesgrenze gelten, werden auch in der Überwachung nicht auf Akzeptanz, sondern auf Ablehnung stoßen. Eine gemeinsame Betrachtung bringt bei angrenzenden Handlungsfeldern auf polizeilicher und verkehrsbehördlicher Seite Vorteile.</p>
	<p><b>S. 19 E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b></p> <p>Für die Aufnahme in das Zielszenario in den VEP Bremen 2025 habe ich numerisch aufgezählt nicht die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 über Huchting nach Stuhr/Weyhe entnommen. Im weiteren Verlauf der planerischen Beschreibung findet sich die geplante Linienverbindung jedoch in ihren zeichnerischen und zum Teil auch textlichen Darstellungen. Die für Bremen und Stuhr/Weyhe wichtige Verbindung bitte ich in Ihrem Zielszenario unter E. in textlich hoher Priorität zu ergänzen.</p>
	<p><b>S. 21 E Öffentlicher Personennahverkehr – lfd. Nr. 11 optimiertes Busnetz</b></p> <p>Das von Ihnen in der Priorität und Wirkungsklasse als besonders hoch und wichtig eingestufte Busnetz stützt sich auf einen Konzeptvorschlag, der noch weiter geprüft und optimiert werden muss. Bitte stellen Sie mir das Konzept zur Verfügung und informieren Sie mich über die von Ihnen beabsichtigten Inhalte und Veränderungen.</p>
	<p><b>S. 25 Öffentlicher Personennahverkehr – lfd. Nr. 23 und 24 bessere Fahrplanabstimmung, einheitlicher Tarif</b></p> <p>Die Maßnahmen sind unter verschiedenen Aspekten sinnvoll und werden grundsätzlich begrüßt. Abstimmungen sind mit den jeweiligen Aufgabenträgern, ihren Verbänden und den Beteiligten Akteuren zu kommunizieren.</p>
	<p><b>S. 38 K. Verkehrssicherheit lfd. Nr. 1 situationsangepasst mehr Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen</b></p> <p>Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen kann dann verkehrsrechtlich zulässig und vertretbar sein, wenn ein ausreichendes</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>annehmbares Vorrangroutennetz für alle Verkehrsteilnehmer oder für bestimmte Verkehrsarten zur Verfügung steht. Die Beschränkungen der B 6 im Bereich Kattenturm/Kattenesch sind ohne entsprechende Ausweichstrecke und ohne Beteiligung ausgesprochen worden. Zusätzlich wird die Hauptein-/ausfahrtsachse der Regionalbuslinien negativ betroffen und damit der ÖPNV gebremst. Verkehrssicherheitstechnische Maßnahmen sollten nur dann ausgesprochen werden, wenn andere verkehrliche Ziele (ÖPNV, Akzeptanz, Straßenrecht) nicht konterkariert werden. Auf meine bisherigen Ausführungen nehme ich Bezug. Im Rahmen der gutachterlichen Darstellung beschreiben Sie auf Folie 7 der punktuellen situationsangepassten Betrachtung der Tempo 30 Bereiche im Hauptstraßennetz, dass ÖPNV Strecken mit <math>\geq 50</math> km/h auszuweisen sind.</p> <p>Aufgrund der zeichnerischen Darstellung auf Folie 7 gehe ich davon aus, dass die Kirchhuchtinger Landstraße und auch die Heinrich-Plett-Allee im Stadtteil Huchting in das untersuchungsrelevante und auch wieder zu verwerfende Straßennetz für 30 km/h zuzuordnen ist.</p> <p>Auf Seite 65 zu K. Verkehrssicherheit VEP Bremen 2025 – Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen – verweisen Sie auf Zielkonflikte mit der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes sowie auf die Kosten und Folgewirkungen für den ÖPNV bei 30 Km/h auf Hauptverkehrsachsen. Bedingt die gutachterliche Feststellung auch eine Überprüfung für die B 6 und ein Heraufsetzen der Geschwindigkeit auf 50 km/h bis zur Realisierung der B 6 neu?</p>
	<p><b>S. 39 K. Verkehrssicherheit lfd. Nr. 2 Straßensperrung an Schulstandorten</b></p> <p>Die Problematik der unübersichtlichen Situation durch unkoordiniertes Parkverhalten und Hol- und Bringendienste der Eltern mit dem Auto sind ebenso in Stuhr absolut bekannt und führt jedes Schulhalbjahr zu den üblichen Problemlagen. Wenn Sie diesen sehr konsequenten Zielvorschlag umsetzen, bin ich an einem Erfahrungsaustausch sehr interessiert.</p>
	<p><b>Hinweis zur zeichnerischen Darstellung im Zielszenario (Vorschlag) – Straßennetzangebot Folie 3 und Folgefolien:</b></p> <p>Bitte stellen Sie den aktuellen Verlauf der Landesstraße 337 (Carl-Zeiss-Straße/Stuhrer Landstraße) in ihren Planwerken dar. Bereits in meinen vorangegangenen Stellungnahmen habe ich hierauf hingewiesen. Beachten Sie bitte, dass Sie den Landesstraßenverlauf zeichnerisch nicht durch Tempo 30 Zonen beruhigte Straßenzüge (Tannenstraße) an die K 111 (Blockener Straße) anbinden.</p>
	<p><b>Stellungnahme zum optimierten Busnetz 2025 als Basis für das Zielszenario – Folie 11 und Folie 6 Zielbeschreibung und Empfehlung für Linien mit Zubringer- und Erschließungsfunktionen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzlich gehe ich aufgrund der bis 2018 laufenden konzessionellen Vereinbarungen und auf der Basis des Nahverkehrsplanes davon aus, dass alle Regio-Buslinien ihre bisherigen Strecken weiter fahren werden. Hierbei handelt es sich um gewachsene Linienverbindungen, die auch den Stadtteilbereich Huckelriede und Neustadt in Bremen mit ÖPNV erschließen. Veränderungen mögen beachtenswert sein und bedürfen aufgrund mehrfacher Betroffenheit weiterer Abstimmungen.</li> </ol> <p>Ich gehe davon aus, dass Sie die vorstehenden Ausführungen teilen. Auf Seite 34 des VEP Bremen 2025 lfd. Nr. 10 der für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlenen Maßnahmen verwerfen Sie bereits den Vorschlag der Abbildung von Regionalbuslinien.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>2. Die in Brinkum-Nord einfahrende Buslinie 26 ersetzt den Verlauf der Buslinie 53.</p> <p>3. Der Verlauf der Buslinie 58 der BSAG mit Bedienung der Bereiche Moordeicher Landstraße/Danziger Straße/Am Hexendeich u. a. wird nicht bestätigt und erfährt auch keine Zustimmung zurzeit von der Gemeinde Stuhr. Grundsätzlich stellt sich im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Leeste über Moordeich – Stuhr – Brinkum die Frage nach einem „Zubringerdienst/-verkehr“ zur Straßenbahn und deren Verknüpfung. Auf der Basis der heutigen Linienvläufe ist es denkbar, dass die Linien 113, 204, 227 oder eine noch zu führende Buslinie, bspw. auch die 58, die Anbindung der von der Straßenbahn fußläufig nicht erschlossenen Wohnquartiere vornimmt. Hier ist zwingend die weitere ÖPNV Betrachtung abzuwarten und die Zustimmung des ZVBN und der Gemeinde Stuhr einzuholen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird das Zielszenario diesbezüglich nicht mitgetragen.</p> <p>4. Ausgeschlossen ist ein „Einbrechen“ der Linie 58 in das südlich gelegene Gemeindegebiet selbstverständlich nicht, denkbar ist sowohl eine Anbindung noch abzugrenzender Wohnquartiere als auch ein Enden an dem P+R Bereich Bahnhof Moordeich. Hier hat die Gemeinde Stuhr ohnehin den Bau einer Haltemöglichkeit ins Auge gefasst, um Umsteige- und ÖPNV-Vernetzungsmöglichkeiten zu schaffen.</p> <p><b>VEP 2020/2025 - Ergebnisse der Modellierung: Testszenario 01 „Optimierung des KFZ-Verkehrs“ Folie 15 ff</b></p> <p>Bei den Straßennetzkarten und den eingezeichneten ermittelten Verkehrsbelastungszahlen handelt es sich vermutlich um errechnete Prognosewerte. Verfahrens- und Verkehrsbelastungsannahme sind mir nicht bekannt. Eine von der PGT Hannover vorgenommene Untersuchung im Bereich B 6 neu (in Auftrag gegeben durch die NLStBV) enthält zum Teil wesentlich andere Daten. Bitte teilen Sie mir mit, ob ein Abgleich erfolgte und welche Werte in Bremen und auch in Niedersachsen für die weitere Diskussion herangezogen werden.</p>
<p>Gemeinde Weyhe (28.4.2014)</p>	<p><b>A Kfz-Verkehr</b></p> <p><b>1 – Ausbau der A1:</b> Vom direkten Anschluss an die Bundesautobahn A1 profitiert neben Bremen auch die Gemeinde Weyhe. Das sehr hohe Verkehrsaufkommen führt regelmäßig zu Staus und Unfällen, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags. Ein Ausbau der A1 führt zur Entlastung der Verkehrsteilnehmer und soll nicht nur zur Reduzierung der Unfälle sondern auch zu einem deutlich besseren Verkehrsfluss führen.</p> <p><b>2 - Neubau der B 6n</b> Auch der Neubau der B6n im Bereich Brinkum und Neuenlander Straße ist begrüßenswert, um die verkehrliche Situation insgesamt zu entspannen und somit eine Entlastung für den Pendler- und Freizeitverkehr zwischen Bremen und Weyhe herbeizuführen.</p> <p><b>24 - Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen:</b> Die Einrichtung dynamischer Verkehrslenkungen auf den Autobahnen im Bremer Bereich dient der Steigerung der Verkehrssicherheit und wird ebenfalls von der Gemeinde Weyhe begrüßt. Darüber hinaus werden die bereits unter der laufenden Nr. 1 angesprochenen Staus durch Anzeige empfohlener Ausweichrouten voraussichtlich entschärft. Hierdurch profitieren alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p><b>D Radverkehr</b></p> <p><b>23 - Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Arsten):</b></p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>Durch diese Maßnahme wird der nichtmotorisierte Individualverkehr zwischen Bremen und Weyhe gestärkt. Eine Brücke in der Nähe von Dreye würde eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Fußgänger- und Radverkehr bedeuten insbesondere auch im Hinblick auf möglichen Quell- und Zielverkehr vom bzw. zum Naherholungsgebiet Wiertsee in Weyhe.</p> <p><b>E Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr</b></p> <p><b>9 – Optimierung Regiobusnetz</b> Eine Verbesserung der Linienführung in der Bremer Region ist jederzeit begrüßenswert.</p> <p><b>13 – Halbstundentakt auf der RS2</b> Eine Optimierung des Fahrplanes der Regio-S-Bahn führt zu einer Verbesserung im Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel auf der Route Bremerhaven – Osnabrück im Bereich zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe. Weyhe profitiert hierdurch, da eine Haltestelle im Ortsteil Dreye angefahren wird.</p> <p><b>23- Bessere Fahrplanabstimmung</b> Eine Optimierung aller Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel ist ebenfalls jederzeit begrüßenswert. Hierbei wird selbstverständlich davon ausgegangen, dass bei Verbesserungen in den Fahrplänen des Binnenverkehrs die Fahrpläne der interkommunalen öffentlichen Verkehre berücksichtigt werden um optimale Anschlussmöglichkeiten bieten zu können.</p>
<b>Landkreise</b>	
Osterholz (17.4.2014)	<p><b>Auswahl der Maßnahmen für das Zielszenario</b> Mit Schreiben vom 28.10.2013 zu den „Zukunftsszenarien Bremen 2025“ des VEP hatte ich u.a. angeregt, die vorhandene Bahnverbindung Bremen-Vegesack – Bremen-Farge zumindest bis nach Schwanewede-Neuenkirchen oder sogar bis zum Kernort Schwanewede aufzunehmen. Eine Auseinandersetzung mit diesem Maßnahmenvorschlag kann den Unterlagen zu den empfohlenen bzw. nicht empfohlenen Maßnahmen bislang nicht entnommen werden. Ich rege an, dies zu ergänzen und die Maßnahme für die Aufnahme in das Zielszenario zu empfehlen.</p> <p>Mit o.g. Schreiben hatte ich auch angeregt, die Verlegung der B 74 im Bereich der Ortsdurchfahrt Ritterhude und Scharmbeckstotel als Maßnahme für das Zielszenario aufzunehmen. Die Aufnahme der Maßnahme wird im Gutachten bis 2025 nicht empfohlen, da die Verwirklichung der B 74n (Ortsumgehung Ritterhude) noch offen sei. Angesichts des langen Gültigkeitszeitraumes des VEP rege ich an, diese Entscheidung zu überdenken. Zumindest sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, die Verlegung der B 74 bei einer prominenten Einstufung im Bundesverkehrswegeplan ergänzen zu können. Wie bereits im Flächennutzungsplanentwurf der Stadtgemeinde Bremen vorgesehen, sollte darüber hinaus unbedingt eine Verschwenkung der Ritterhuder Heerstraße östlich der A 27 in Richtung Norden im VEP vorgesehen werden, so dass diese direkt an den Knotenpunkt der A 281 mit der A 27 anbindet.</p> <p>Im o.g. Schreiben hatte ich auch vorgeschlagen, die Reaktivierung des Moorexpress‘ mit Durchbindung nach Bremen als Maßnahme für das Zielszenario aufzunehmen. Dies wird nicht empfohlen, da die Reaktivierung wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll und zudem betrieblich aufwändig wäre. Diese Einschätzung vermag ich nicht nachzuvollziehen. Die Szenarien gehen von 1.700 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt zwischen Wörpswede und Osterholz-Scharmbeck aus. Das sind immerhin ca. 17% der heutigen Fahrgäste auf dem Ast von Bremen-Burg Richtung Bremerhaven im Querschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude. Dort fährt jeweils stündlich die Regio-S-Bahn und der Regionalexpress bis nach Bremerhaven. Bei diesen Fahrgastzahlen wird an anderer Stelle der Bau einer Straßenbahn empfohlen. Ich rege an, die EVB als Infrastrukturbetreiberin der Moorexpress-Trasse zu beteiligen, die dem Land Niedersachsen und mir</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	insoweit eine fundierte Einschätzung mit deutlich positiver Tendenz in Hinblick auf die Reaktivierungsbewertung abgegeben hat. Hinsichtlich der Einschätzung des Landkreises Osterholz zur Reaktivierung verweise ich auf meine beigefügte Stellungnahmen nebst der zugehörigen Anlagen an das Land Niedersachsen (Anlagen 1a und 1b) sowie die aktuelle Kreistagsresolution (Anlage 2). Ich bitte um Überprüfung Ihrer bisherigen Bewertung in diesem Sinne. Sofern Sie sich meiner Bewertung nicht anschließen vermögen, rege ich an, den Moorexpress zumindest als Option für die Zukunft im VEP zu berücksichtigen.
<b>Niedersachsen</b>	
LNVG (25.4.2014)	<p><b>Basisszenario (Seite 13)</b> Der Entfall von Verstärkerfahrten zwischen Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen – wie im Zielkonzept enthalten – wird von der LNVG nicht mitgetragen. Die LNVG strebt eine Ausweitung dieser Direktverbindungen an. Ab Mitte September 2014 wird die Direktverbindungen auf vier Zugpaare Montag bis Freitag ausgeweitet. Ab Dezember 2016 soll darüber hinaus am Wochenende ein Direktzugpaar Esens – Sande – Oldenburg – Bremen eingerichtet werden.</p> <p><b>Zielszenario – empfohlene Maßnahmen (Seite 22)</b> Im Zielszenario sind umfangreiche Taktverdichtungen auf den Linien der Regio-S-Bahn (RS1, RS2 und RS3) sowie die Einführung einer neuen Linie RS5 vorgesehen. Die damit verbundenen Leistungsausweitungen wären in erheblichen Maß von Niedersachsen zu finanzieren. Eine Beurteilung dieser Maßnahmen ist erst möglich, wenn die betriebliche Machbarkeit der Maßnahmen geprüft und ermittelt wurde, welche Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung erforderlich sind. Die verkehrlichen Wirkungen sind vorab detailliert zu ermitteln und darzustellen. Wir weisen darauf hin, dass Maßnahmen nur umgesetzt werden können, wenn hierfür ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen, und dass bei der Priorisierung von Angebotsausweitungen, die Entwicklung eines einheitlichen Bedienungsstandards im Bereich der LNVG zu berücksichtigen ist.</p> <p><b>Karten – Zielszenario – Maßnahmen als Vorschlag zur Aufnahme (Folien 8 bis 10)</b> In Niedersachsen wird derzeit eine landesweite Untersuchung zur Reaktivierung bzw. Neueinrichtung von Stationen durchgeführt. Wir bitten daher die Untersuchung zur Neueinrichtung und Reaktivierung von Stationen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen auf Bremer Stationen zu beschränken und die neue Station Uphusen in den Folien 8 und 9 „Vorschlag Zielszenario SPNV-Netz 2025“ und der Folie 10 "Straßenbahn 2025" zu streichen.</p>
Niedersächsischer Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (28.4.2014)	<p>Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nimmt zu den im Internet unter <a href="http://www.bau.bremen.de">www.bau.bremen.de</a> (Rubrik „Träger öffentlicher Belange“) bereitgestellten Unterlagen wie folgt Stellung:</p> <p>Für die Aufnahme in das Zielszenario wird von Ihnen unter der laufenden Nummer 3 der <b>Neubau der B 213n (Ortsumgehung Delmenhorst)</b> empfohlen. Für die Maßnahme haben Sie eine starke Wirkung (Wirkungsklasse 4) und hohe Kosten (Kostenklasse 4) ermittelt. Daraus wurde ein hoher Zielerreichungsgrad abgeleitet. In der „Übersicht der Maßnahmen als Vorschlag zur Aufnahme in das Zielszenario“ ist eine westliche Ortsumfahrung Delmenhorst dargestellt mit dem Hinweis „Hier nur eine der möglichen Führungen der B 213 dargestellt. Der exakte Trassenverlauf wird noch im Rahmen gesonderten Untersuchungen durch die NLStBV festgelegt.“</p> <p>Diese westliche Ortsumgehung von Delmenhorst würde über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee verlaufen: Die Gemeinde Ganderkesee lehnt jedoch Planungen einer Umfahrung Delmenhorsts, die über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee führt, kategorisch ab. Vor diesem Hintergrund und der Entscheidung des Landes Niedersachsen, auf eine Meldung der Ortsumfahrung Delmenhorst als Maßnahme für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu verzichten, ist eine Realisierung bis</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>2025 nicht möglich. Die Maßnahme <b>B213n (Ortsumfahrung Delmenhorst)</b> ist daher nicht in das Zielszenario des VEP Bremen 2025 einzubinden.</p> <p>Bei einer Verknüpfung der „<b>B 212 Neubau zwischen Harmenhausen und Landesgrenze NI/HB</b>“ mit der L875 nördlich von Delmenhorst sind erhebliche Steigerungen der Verkehrsbelastungen im Zuge der L875 und erheblich geänderte und erhöhte Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet von Delmenhorst zu erwarten. Um hierdurch bedingte Nachteile für das Allgemeinwohl zu vermeiden, sieht das Land Niedersachsen in seinen aktuellen Planungen keine Verknüpfung (Knotenpunkt) mit der L 875 nördlich von Delmenhorst vor. Vor diesem Hintergrund sollte die <b>Verknüpfung (Knotenpunkt) der B 2121 Neubau zwischen Harmenhausen und Landesgrenze NI/HB mit der L 875 nördlich von Delmenhorst</b> im Basisszenario/Zielszenario entfallen (siehe nachstehende Abbildung). [s. Karte]</p> <p>In Auflistung der für die Aufnahme in das Zielszenario <u>nicht</u> empfohlenen Maßnahmen ist unter der laufenden Nummer 2 der <b>Anschluss der B 74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen</b> aufgeführt. Aus Sicht des Landes Niedersachsen sollte diese Maßnahme zusammen mit der B 74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) im Zielszenario berücksichtigt werden. Die Verwirklichung der B 74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) erscheint nach derzeitigem Stand möglich. Der Antrag auf Linienbestimmung liegt dem BMVI vor und die Maßnahme ist vom Land Niedersachsen für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 gemeldet worden. Damit sind notwendige Voraussetzungen für diese Maßnahme gegeben.</p>
<b>Sonstige</b>	
Mercedes Benz – Werk Bremen (9. April 2014)	<p>Der Betrieb unseres Werkes setzt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in Bremen und seinem Umland voraus. Dies bezieht sich nicht nur auf produktionssynchrone Materialanlieferungen sowie Fertigfahrzeugablieferungen per LKW und per Bahn sondern auch auf den Arbeitsweg unserer Mitarbeiter sowie die An- und Abreise der Kunden unseres Kundencenters.</p> <p>Diese Verkehre haben teilweise Eigenschaften, die speziell an das Straßennetz besondere Anforderungen stellen. So ist der LKW-gebundene Teil der Produktionsversorgung durch seine Taktgebundenheit an die Produktion gekennzeichnet, woraus die Notwendigkeit eines möglichst flüssigen und – durch alternative Routen abgesichert - störungsunabhängigen Verkehrs zwischen unseren Lieferanten bzw. Logistikzentren und dem Werk entsteht.</p> <p>Die Mitarbeiterverkehre sind aufgrund der mehrheitlichen Schichtarbeit im Schwerpunkt auf wenige Phasen des Tages konzentriert, in denen durch die Schichtwechselverkehre ein deutlich überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen entsteht, das durch die umliegenden Straßen aufgenommen werden muss. Aus diesem Grund sehen wir Verkehrsbetrachtungen auf Basis tagesgemittelter Verkehrsmengen als wenig realitätsnah an.</p> <p><b>Wichtige Routen des Werkes:</b> Der Hauptfokus unserer Interessen bzgl. der Straßeninfrastruktur liegt in der überregionalen Versorgung auf den Routen zwischen den BAB-Anschlußstellen Hemelingen, Sebaldsbrück sowie Vahr und dem Werk, weiterhin in der regionalen Versorgung zwischen den Gewerbegebieten Hansalinie, Weserhafen Hemelingen, Bremer Kreuz, Funkschneise sowie GVZ und dem Werk. Wie eingangs angesprochen ist für eine störungsfreie Produktionsversorgung das Vorhandensein redundanter, einschränkungsfreier Routen, die es ermöglichen, im Bedarfsfall auf Ausweichstrecken zurückzugreifen, zwingend notwendig. Dies hat sich in der Vergangenheit wiederholt bei unfallbedingten Stauungen im Verkehrsnetz, großräumigen Sperrungen (z.B.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	zweimal im letzten Jahr aufgrund von Bombenentschärfungen im Hemelinger Hafen) oder auch bei den regelmäßigen Wartungsarbeiten des Hemelinger Tunnels gezeigt. Eine entsprechende Übersicht unserer Versorgungsrouten und üblichen Ausweichrouten haben wir Ihnen im letzten Jahr zur Verfügung gestellt.
	In diesem Zusammenhang möchten wir auf ein Defizit der bisherigen Verkehrsplanung Bremens hinweisen, das auch im aktuellen Entwurf des VEP nicht korrigiert wird: alle Erweiterungsstufen des <b>Gewerbegebietes Hansalinie</b> sind nur über die Europaallee angebunden. Eine bei Unfällen oder Reparaturarbeiten auf dieser Straße notwendige Ersatzanbindung des Gewerbegebietes fehlt. Wir halten es für unbedingt notwendig, daß der VEP vorsieht, im Zusammenhang mit der Erschließungsplanung der nächsten Bauabschnitte eine zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes nach Norden zu erstellen.
	Auch das Gewerbegebiet Funkschneise hat heute eine Sackgassenlage. Hier ist ebenfalls für eine störungssichere Versorgung eine zusätzliche Anbindung notwendig. Darüber hinaus halten wir einen Ausbau der Straße Funkschneise als zentrale Erschließungsachse des <b>Gewerbegebietes Funkschneise</b> für dringend notwendig. Sowohl die geringe Straßenbreite als auch das inzwischen wellige Kopfsteinpflaster führen immer wieder zu Problemen unserer Produktionsversorgung.
	<p><b>Maßnahmen des aktuellen Entwurfs des VEP:</b></p> <p>Wir begrüßen verschiedene Maßnahmen des VEP, von denen wir uns eine deutliche Verbesserung des Verkehrs im direkten Werksumfeld bzw. im Zusammenhang mit unseren Logistikrouten versprechen. In diesem Zusammenhang möchten wir den Ausbau der BAB A1 in Richtung Osnabrück, die Verbesserung der Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstr. sowie die bessere Straßenunterhaltung nennen. Auch der Ausbau des Eisenbahnknotens Hbf Bremen ist sinnvoll vor dem Hintergrund zunehmender Güterbewegungen auch unseres Werkes.</p>
	Der Ausbau der Linie 2 vom Depot Sebaldsbrück in Richtung Hans-Bredow-Str. kann möglicherweise zu einer vermehrten Nutzung der BSAG durch Mitarbeiter führen und unsere Parkplätze entlasten. Im Zusammenhang mit der Ausbauplanung der Linie 2 sollte auch die sanierungsbedürftige Osterholzer Heerstr. überplant und ausgebaut werden. Wir sehen allerdings die Führung der Straßenbahn über die Brücke der Sebaldsbrücker Heerstr. (unsere Hauptversorgungsachse seit Eröffnung des Hemelinger Tunnels) als möglicherweise kritisch und erwarten hier eine detaillierte Verkehrsbetrachtung und eine mit uns abgestimmte Planung, um mögliche Probleme für den KFZ-Verkehr zu vermeiden.
	Bei der ÖPNV-Planung begrüßen wir den zusätzlichen Bus-Haltepunkt in Arbergen zur Anbindung der Funkschneise von Süden her, ebenso die Verlängerung der Linie 42 in die Hansalinie. Hier sollte allerdings zu den üblichen Arbeitsbeginn- und -endezeiten die Taktfrequenz erhöht werden.
	<p>Als sehr problematisch sehen wir die Maßnahme „Fahrradpremiumroute auf der Ludwig-Roselius-Allee“ an. Der Straßenzug erscheint nur auf den ersten Blick überdimensioniert zu sein, ist er aber nicht. Diese Straße gehört zu den Hauptzufahrtsrouten unserer Mitarbeiter und ist damit - wie eingangs bereits ausgeführt - zu Zeiten unserer Schichtwechselerkehre überdurchschnittlich mit Verkehr belegt, was sich aus Ihren Durchschnittsdaten vermutlich nicht herauslesen lässt. Darüber hinaus ist die Straße im westlich der Hermann-Koenen-Str. gelegenen Teil laut LKW Netz eine „für den LKW-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße“ und wird als solche auch von unserer Logistik für Fahrten zwischen der Anschlussstelle Vahr und Werk verwendet. Daher halten wir eine Ummarkierung des Straßenraums zugunsten der Fahrradfahrer und damit Verringerung der Straße auf eine KFZ-Spur pro Fahrtrichtung für falsch und fordern die Beibehaltung des heutigen KFZ-Verkehrsraums.</p> <p>Die Planung ist auch deswegen unverständlich, da die Ludwig-Roselius-Allee heute schon beidseitig mit Fahrradwegen</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>ausgestattet ist und in dem Grüngürtel südlich der Allee vom Ostrand des Osterholzer Friedhofs bis zur Vahrer Str. bereits ein zusätzlicher Fahrradweg existiert.</p> <p>Die Maßnahme grüne Welle für Radverkehr ist im Maßnahmenplan nicht näher beschrieben. Für Straßenzüge mit höherem KFZ-Verkehr sehen wir diese aber eher als wenig zielführend an. Aufgrund der verschiedenen Geschwindigkeiten von Fahrrad- und KFZ-Verkehr würde eine grüne Welle für Fahrräder zu häufigem Anhalten und Losfahren der KFZ führen, was die Abgas-Emissionssituation der betroffenen Straßenzüge deutlich verschlechtern würde.</p> <p>Eine Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV (S-Bahn) sehen wir im Hinblick auf unsere auch in Niedersachsen wohnenden Mitarbeiter als grundsätzlich positiv an, allerdings darf dies nicht zu Lasten des Güterverkehrs auf der Schiene geschehen. Gegebenenfalls ist hierfür die Schieneninfrastruktur auszubauen.</p>
<p>Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz (24.4.2014)</p>	<p><b>Allgemeine Beurteilung</b> Das Bremer Verkehrskonzept 2020/2025 wird den Ansprüchen der Bremer Wirtschaftsunternehmen nicht gerecht, weil diese Ansprüche durch die weltweite Verflechtung (Globalisierung) der Wirtschaftsbeziehungen Bremer Unternehmer gekennzeichnet sind und somit weit über die Landesgrenzen hinaus gehen, demgemäß Verkehrsverbindungen an das überörtliche Straßennetz benötigt werden, die erfahrungsgemäß eine Vorbereitungs- und Planungszeit von etwa 25 Jahren benötigen, das Bremer Konzept weder mit den Nachbargemeinden abgestimmt ist, noch Verknüpfungen zu einem überregionalen leistungsfähigen Fernstraßennetz aufzeigt, mit der Absicht einer temporären Nutzung des Standstreifens auf der A27 keine überregionalen Entwicklungen berücksichtigt, obwohl diese von den Ländern Bremen und Niedersachsen gemeinsam politisch beabsichtigt sind, wie z. B. die Optimierung des Jade-Weser-Ports und die gemeinsame Planung einer zweiten Ausbaustufe, das Konzept fast ausschließlich Maßnahmen innerhalb der Bremer Landesgrenzen im Fokus hat.</p> <p><b>Beurteilung der Maßnahmen des Basisszenario:</b> Maßnahmen des Basisszenarios sind politisch entschiedene und werden demgemäß nicht mehr zur Diskussion gestellt. Gleichwohl möchten wir in unsere Stellungnahme nachfolgende Hinweise geben:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A27 Temporäre Seitenstreifenfreigabe Die politischen Anstrengungen für eine stärkere Nutzung des Containerhafens Jade-Weser-Port und in Kenntnis der bereits begonnenen Planungen für einen zweiten Bauabschnitt ist der Ausbau der A27 auf sechs Spuren die einzig zukunftsfähige Lösung.</li> <li>2) Straßenrückbau Der Rückbau von Straßen sollte vor dem Hintergrund steigender Verkehrsansprüche zurückgestellt werden. Durch Markierungen und andere Maßnahmen kann der Verkehrsraum vorübergehend anders genutzt werden.</li> <li>3) Knotenumbauten und Anpassungen im Bereich Weserpark Die Maßnahmen müssen sich an den Bedürfnissen der betroffenen Unternehmen orientieren.</li> <li>4) Erweiterung der Anbindung des Gewerbeparks Hansalinie Die Maßnahme muss definiert werden.</li> <li>5) Signalisierung von Verkehrsknoten Die Maßnahmen dürfen den LKW-Verkehr nicht behindern oder beeinträchtigen.</li> <li>6) Maßnahmen des ÖPNV Die Maßnahmen müssen demographische Entwicklungen berücksichtigen und Ortsteile besser erschließen.</li> </ol>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p><b>Beurteilung Zielszenario</b> Die Zielindikatoren wurden von den Planern von Bremen vorgegeben, decken aber nicht alle Aspekte ab.</p>
	<p><b>Kfz 4 – Neue AS Achim-West an der A27</b> Der Zielerreichungsgrad muss wegen ihrer ausordentlichen starken sowie nachhaltigen Wirkung als „sehr hoch“ beurteilt werden, weil außerdem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Bremer Kostenanteil gering ist,</li> <li>• der Bund die neue AS Achim-West genehmigt hat, um das Autobahnkreuz der A1 und A27 (Bremer Kreuz) zu entlasten, an die neue Anschlussstelle zusätzlich die Gewerbegebiete Weserpark und Uphusen angeschlossen werden, mit einer nachhaltigen Entlastung der Wohnquartiere in Bremen und Achim-Uphusen von Lärm und Geruch,</li> <li>• ein Verzicht auf die AS Uphusen-Mahndorf möglich ist und damit ein nachhaltig höherer Wohnwert in Wohngebieten in Uphusen und Bremen möglich ist,</li> <li>• die Maßnahme politisch abgesichert ist, durch den Vertrag zwischen Bremen, Achim und Oyten vom 19.4.2006,</li> <li>• die Maßnahme als Schlüsselprojekt der Regionalplanung Bremen/Niedersachsen von beiden Ländern unterstützt wird,</li> <li>• der Staatsvertrag vom 5.5.2009 zwischen Bremen und Niedersachsen sichert diese Maßnahme,</li> <li>• keine Nachteile für Bremen bei Entwicklung neuer Gewerbegebiete entstehen, weil diese Entwicklung (Die bei der Verlängerung der Theodor-Barth-Straße gewonnenen gewerblichen Nutzflächen „bilden keine eigenständig realisierbare Entwicklungszielsetzung der Stadt Achim“) gemeinsam durch Achim und Bremen vorgesehen ist, gem. politischer Erklärung im Flächennutzungsplan der Stadt Achim.</li> </ul>
	<p><b>Kfz 20 – Verbesserung der Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße</b> Der Maßnahme kann nur dann zugestimmt werden, wenn der geradeaus fahrende LKW-Verkehr nicht behindert oder sonst beeinträchtigt wird.</p>
	<p><b>Kfz 24 – Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen</b> Die Maßnahme kann unterstützt werden durch Anzeige der Gewerbegebiete auf den blauen Wegweisern der Bundesautobahnen, insbesondere der A1 und der A27.</p>
	<p><b>27 – Bessere Straßenunterhaltung</b> Die Beurteilung der notwendigen Maßnahmen zur Straßenunterhaltung muss mit den betroffenen Unternehmen abgestimmt werden.</p>
	<p><b>B Wirtschaftsverkehr 1 – Wegweisung zu den Gewerbegebieten verbessern</b> Die Unternehmen fordern schon lange dynamische / statische Wegweisungen durch die Stadt Bremen, zur finanziellen Entlastung der Unternehmen für eigene Werbe- und Wegweisungs-Maßnahmen.</p>
	<p><b>C Fußverkehr / Nahmobilität 5 – Stadtteilpläne weisen neue Wege</b> Einen neuen zukunftsweisenden Weg zeigt das Pilotprojekt Shared Space im Stadtteilzentrum Bremen-Osterholz. Nach einer Erprobungsphase solle geprüft werden, es flächendeckend einzuführen.</p>
	<p><b>D Radverkehr</b> Fahrradstraßen und die zahlreichen anderen Maßnahmen für Radfahrer müssen von den Radfahrern akzeptiert und angenommen werden. Im übrigen ist der Radverkehr in seine Schranken zu verweisen und z. B. aus Fußgängerzonen, Einkaufspassagen, Bremens „Gute Stube“ und von Hauptverkehrsstraßen sowie Fußwegen heraus zu halten. Ohne</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>kontrollierten Radverkehr richten sich die Maßnahmen gegen alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p><b>E ÖPNV / SPNV 11 – Optimiertes Busnetz</b> Ein optimiertes Busnetz muss auch die Ortsteile erreichen. Die demographische Entwicklung fordert zusätzliche Buslinien, z. B. zur Erschließung abgelegener Wohnquartiere, wie in Osterholz-Tenever, Bultenweg/Lausanner Straße.</p> <p><b>F Straßenraumgestaltung 23 – Bremen baut Barrieren ab</b> Bei Neubaumaßnahmen Barrierefreiheit berücksichtigen, Negativ-Beispiel ist die neue Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Schweizer Eck“.</p> <p><b>H Intermodalität 4 – Car Sharing / 7 – B+R</b> Unternehmen bei der Einrichtung von Stationen unterstützen.</p> <p><b>I Verkehrsmanagement 6 – Mobilitätskarte</b> Unternehmen bei der Einrichtung von Stationen unterstützen.</p> <p><b>J Elektromobilität – 2 Pedelec-Verleih</b> Unternehmen beteiligen mit Sondervorteilen für Angestellte.</p> <p><b>L Mobilitätskultur 1 – Kampagne für das Zufußgehen</b> Fußgänger vor Radfahrern schützen, Radverkehr kontrollieren.</p>
Lloyd Passage (29.4.2014)	<p>Mehr als 60.000 Quadratmeter Verkaufsfläche sind von der LLOYD PASSAGE aus zugänglich. Das ist beinahe die Hälfte der Verkaufsfläche in der Bremer Innenstadt. 30.000 Menschen bummeln an einem durchschnittlichen Tag durch die Passage. Am Wochenende sind es sogar doppelt so viele. Damit gehört die LLOYD PASSAGE zu den meistbegangenen Straßen Bremens. Viele Kunden in der LLOYD PASSAGE kommen nicht aus Bremen, sondern stammen aus dem Umland. Die LLOYD PASSAGE wird von der Interessengemeinschaft LLOYD PASSAGE GbR betrieben.</p> <p>Aus Sicht des Vorstandes der IG LLOYD PASSAGE GbR ist eine gute Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt und damit der LLOYD PASSAGE heute und in Zukunft nicht nur für Fußgänger oder Radfahrer sowie für Nutzer des ÖPNV wichtig, sondern ebenso und mit Blick auf die Umlandkunden mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV).</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan für Bremen wird für die nächsten Jahre für den gesamtstädtischen Verkehr und damit auch für die Erreichbarkeit der LLOYD PASSAGE Aussagen treffen. Die Vorschläge des Zielszenarios im VEP enthalten aus Sicht der LLOYD PASSAGE positive Aspekte, es sind aber auch kritische Punkte anzumerken.</p> <p><b>1. Ausbau der regionalen ÖPNV-Verkehre</b> Die dichtere Taktung der Regionalbahn- und Buslinien aus dem Umland, ein engeres Netz an Haltestellen für die regionalen schienenengebundenen ÖPNV-Linien, der Ausbau sinnvoller Verknüpfungen der Regionallinien mit dem ÖPNV (Universität, Überseestadt, Klinikum Mitte) wird ausdrücklich begrüßt. Dieser Projektkanon ist aus Sicht der LLOYD PASSAGE sinnvoll, er verbessert die Erreichbarkeit der Bremer City und reduziert die Umweg-Fahrten durch direktere und schnellere Verbindungen.</p> <p><b>2. Ampeloptimierung auf Lilienthaler-, Leher- und Schwachhauser Heerstraße verbessert die Erreichbarkeit für den PKW-Verkehr</b> Die langen Heerstraßen-Züge mit sehr vielen Ampelschaltungen erschweren die KFZ-Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt. Eine Optimierung der Ampelschaltungen beschleunigt den ÖPNV und die PKW-Verkehr, die Schaltung der Ampeln darf sich nicht auf</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>den Radverkehr zentrieren</p> <p><b>3. Umbau der Martinistraße</b> Eine engere Verzahnung von Gastronomiemeile Schlachte und Fußgängerzone/LLOYD PASSAGE stärkt den Erlebnischarakter der Bremer Innenstadt. Die Martinistraße kann außerhalb der Kreuzungsbereiche auf eine Richtungsfahrbahn reduziert werden, damit werden die Quermöglichkeiten verbessert. Die Fahrspuren können in der Mitte der Fahrbahn zusammengelegt werden, an den Rändern entsteht so zusätzlicher Raum für Fußgänger und Radfahrer. Die Parkplätze könnten vollumfänglich erhalten bleiben.</p> <p><b>4. Rechtsabbiegerspur Herdentor</b> Die Rechtsabbiegerspur im Herdentorsteinweg in Richtung Am Wall/AOK darf nicht zur Disposition stehen, da der Herdentorsteinweg die wichtigste Zuwegung zum Parkhaus Mitte in der LLOYD PASSAGE ist. Das Parkhaus Mitte hat für die LLOYD PASSAGE eine strategische und herausgehobene Bedeutung. Grundsätzlich ist ein ausreichender Parkraum in kurzer Distanz zu den wichtigen Innenstadtzielen bereitzustellen.</p> <p><b>5. Bürgermeister-Smidt-Straße</b> Die LLOYD PASSAGE kann von einem Shoppingcenter im Bereich „Ansgarikirchhof/Lloydhof“ profitieren, da zusätzliche Kundenströme in einem erweiterten Einzugsgebiet ausgelöst werden. Für eine erfolgreiche Centerentwicklung ist eine gute Erreichbarkeit Voraussetzung und ebenso eine ausreichende Versorgung mit Parkflächen.</p> <p><b>6. Friedrich Ebert-Straße</b> Die Friedrich-Ebert-Straße ist von herausragender Bedeutung für die PKW-Erreichbarkeit der Innenstadt und muss in der heutigen Leistungsfähigkeit erhalten bleiben. Pläne für einen Rückbau auf das Niveau der Langemarckstraße sind abzulehnen.</p> <p><b>7. Neue Straßenbahnverbindungen</b> Straßenbahnverlängerungen von Sebaldsbrück nach Osterholz oder die Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampffallee zur Universität bzw. die Verbindung der Streckenverläufe der heutigen Linien 2 und 3 über die Stresemann Straße dürfen nicht zu Lasten wichtiger Verkehrsachsen des Motorisierten Individualverkehrs in die Bremer City realisiert werden.</p> <p><b>8. Erhalt der Hochstraße Breitenweg</b> Die LLOYD PASSAGE spricht sich für einen Erhalt der Hochstraße Breitenweg aus Bei Umsetzung der vorgenannten Punkte wird die Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr erhöht sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt und damit der LLOYD PASSAGE verbessert.</p>
<p>BID Ansgari (29.4.2014)</p>	<p>Gerne möchten sich die Anlieger des Ansgari Quartiers und die Gestalter des BID Ansgari Quartier in den aktuellen Prozess zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 einbringen. Für die Anlieger ist die gute Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt und insbesondere der westlichen Altstadtquartiere von höchster Bedeutung.</p> <p>Das BID Ansgari Quartier besteht seit dem Jahr 2009 und wird seitdem in die Trägeranhörung eingebunden, wenn die Belange des Quartiers betroffen sind. Bei einem gesamtstädtischen VEP sind naturgemäß die allermeisten Projekte nicht unmittelbar mit einer Relevanz für das Quartier versehen. Wir möchten uns in unserer Stellungnahme daher auf wenige Punkte konzentrieren.</p> <p><b>1. Bürgermeister-Smidt-Straße und Bürgermeister Smidt-Brücke</b> Die Entwicklung des Ansgariviertels ist für die gesamte Bremer Innenstadt ein überragend wichtiger Meilenstein. Für einen nachhaltigen und von allen städtischen und privaten Akteuren angestrebten wirtschaftlichen Erfolg des zukünftigen City-Centers</p>

TÖB (Eingang)	Anregung
	<p>ist eine gute Verkehrsanbindung Grundvoraussetzung. Die Bürgermeister-Smidt-Straße darf nicht vor dem Abschluss der aktuellen Quartiersplanungen überplant werden.</p> <p>Für das City-Center ist ausreichender Parkraum im Gebäude vorzusehen, welcher leicht zu erreichen sein muss. Erfolgreiche Einkaufsquartiere und Shopping-Center in Deutschland zeichnen sich durch ausreichende und gut erreichbare Parkflächen im oder am Objekt aus.</p> <p>Ein Umbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke mit einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist aus Sicht der Mitglieder des Lenkungskreises BID Ansgari eher problematisch und wird abgelehnt.</p> <p><b>2. Parkraumkonzept Innenstadt</b> Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen, um die Bremer Innenstadt insbesondere auch für die Umlandkunden weiterhin attraktiv zu halten.</p> <p><b>3. Herdentor</b> Der Rechtsabbieger im Herdentor in Richtung AOK-Kreuzung muss erhalten bleiben, um eine problemlose Zufahrt in die westliche Altstadt zu ermöglichen und Parkverkehr in das Parkhaus Mitte direkt und möglichst ohne Rückstaus in stark frequentierten Zeiten zu ermöglichen.</p> <p><b>4. Umgestaltung Brillkreuzung</b> Die Leistungsfähigkeit der Brillkreuzung muß weiterhin erhalten bleiben.</p> <p><b>5. Umbau der Martinistraße</b> Die Martinistraße hat bisher eine trennende Wirkung zwischen Weserpromenade Schlachte und Fußgängerzone, eine behutsamer Anpassung kann diese Trennwirkung bei vollständiger Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Straße positiv überwinden: Reduzierung auf eine Richtungsfahrbahn, deutliche Aufweitung an den Knoten/Kreuzungen (Brill), Erhaltung der Abbiegespur ins Parkhaus „Pressehaus“. Die Fahrspuren könnten in der Mitte zusammengelegt werden, an den Rändern entsteht so Platz für eine neue Fahrradspur auf den bisherigen äußeren Fahrspuren. Die Parkplätze bleiben unverändert. Die Fußgänger erhalten die bisherigen Fahrradwege hinzu.</p> <p>Wir hoffen, mit unseren Anregungen und Gedanken einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 zu leisten. Wir sind davon überzeugt, dass die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege erhalten und eine nachhaltig gute Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt sicherstellen.</p>