

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

1. BÜRGERFORUM BREMEN-NORD

10. Januar 2013



Programm 1. Bürgerforum Bremen-Nord (10.01.2013)

| Zeit | Thema | |
|-------|---|--|
| 18.30 | Ankunft und Stehcafé, Möglichkeit zum ersten Rundgang | |
| 19.00 | Begrüßung | Senator Dr. Joachim Lohse Klaus Schäfer-Breede, Moderation |
| | VEP Bremen 2020/2025 – Ziele und Planungsdialog | Dr. Michael Frehn, Planersocietät |
| 19.10 | Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen | Dr. Michael Frehn, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieures. IVV |
| 19.40 | Exemplarische Meinungen/Hinweise aus dem Internet | Klaus Schäfer-Breede, BVÖ |
| 19.45 | Austausch und Diskussion an Messeständen | Teilnehmer und Vertreter der Planungsbüros |
| 20.50 | Zusammenführung der Diskussionen und Ausblick auf das weitere Vorgehen | Moderator und "Gastgeber" der Messestände |
| 21.00 | Veranstaltungsende | |

GLIEDERUNG

- Anlass und Aufgabenstellung zum VEP Bremen 2020/2025
- Ausgangslage zur Mobilität im Bremer Norden
- Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse
- Ausblick auf das weitere Vorgehen



ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG



ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen ist erforderlich, ...

- da sich in Bremen in den letzten 15-20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben,
- um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen.

Ein Verkehrsentwicklungsplan wird ...

- langfristige Ziele und Strategien für die zukünftige Verkehrsentwicklung festlegen,
- ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel (Fuß/Rad/Bus & Bahn/Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr) festlegen, dass Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt,
- aus dem Leitbild Bremen 2020 eine abgestimmte Entwicklungsstrategie zusammen mit dem Flächennutzungsplan sowie den Fachplanungen (z.B. Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan, Klimaschutz- und Energieprogramm) erarbeiten.



BEARBEITUNGSPHASEN UND BAUSTEINE



PLANUNGSDIALOG

Alle Phasen des VEP werden im engen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Verbänden, Vereinen, Ortsbeiräten und der Politik erarbeitet!

Regionale Bürgerforen (jeweils dezentral in den fünf Stadtbezirken):

Bürgerinnen und Bürger wissen meist am Besten, wo es bereits gut läuft und wo es besser laufen könnte!

Heute Auftakt der Reihe der Bürgerforen in Bremen Nord: Teilen Sie uns Ihre Mängel, aber auch die Möglichkeiten und Potenziale mit, die Sie sehen!

Weitere drei Bürgerforen werden in Bremen-Nord folgen! Die weiteren Termine dazu werden noch bekannt gegeben!

Internetangebot: www.bremenbewegen.de

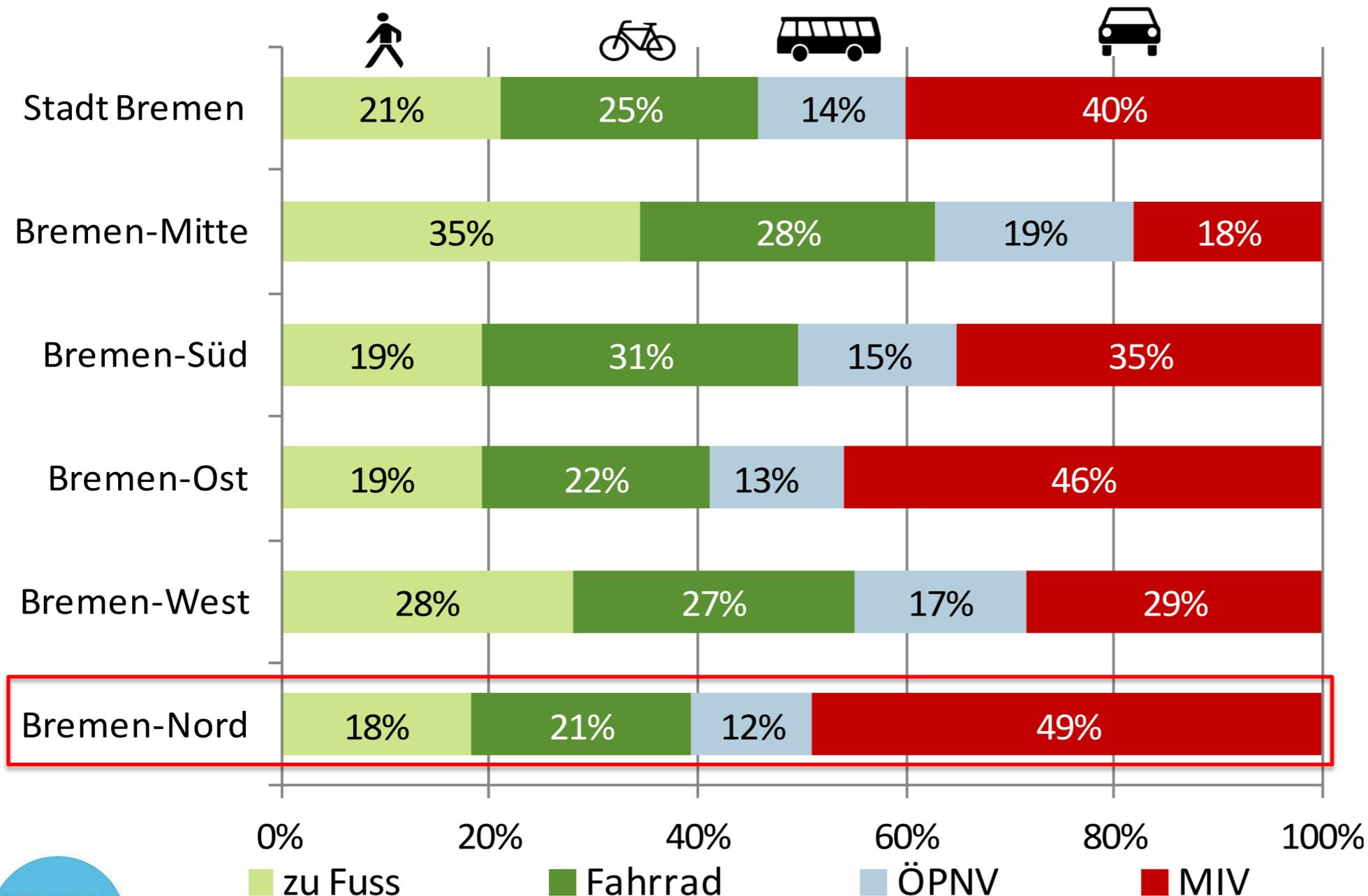
Fast 3.200 Beiträge und über 5.800 Kommentare sind schon auf dieser interaktiven Karte geschrieben und räumlich zugeordnet worden.



AUSGANGSLAGE ZUR MOBILITÄT IN BREMEN-NORD



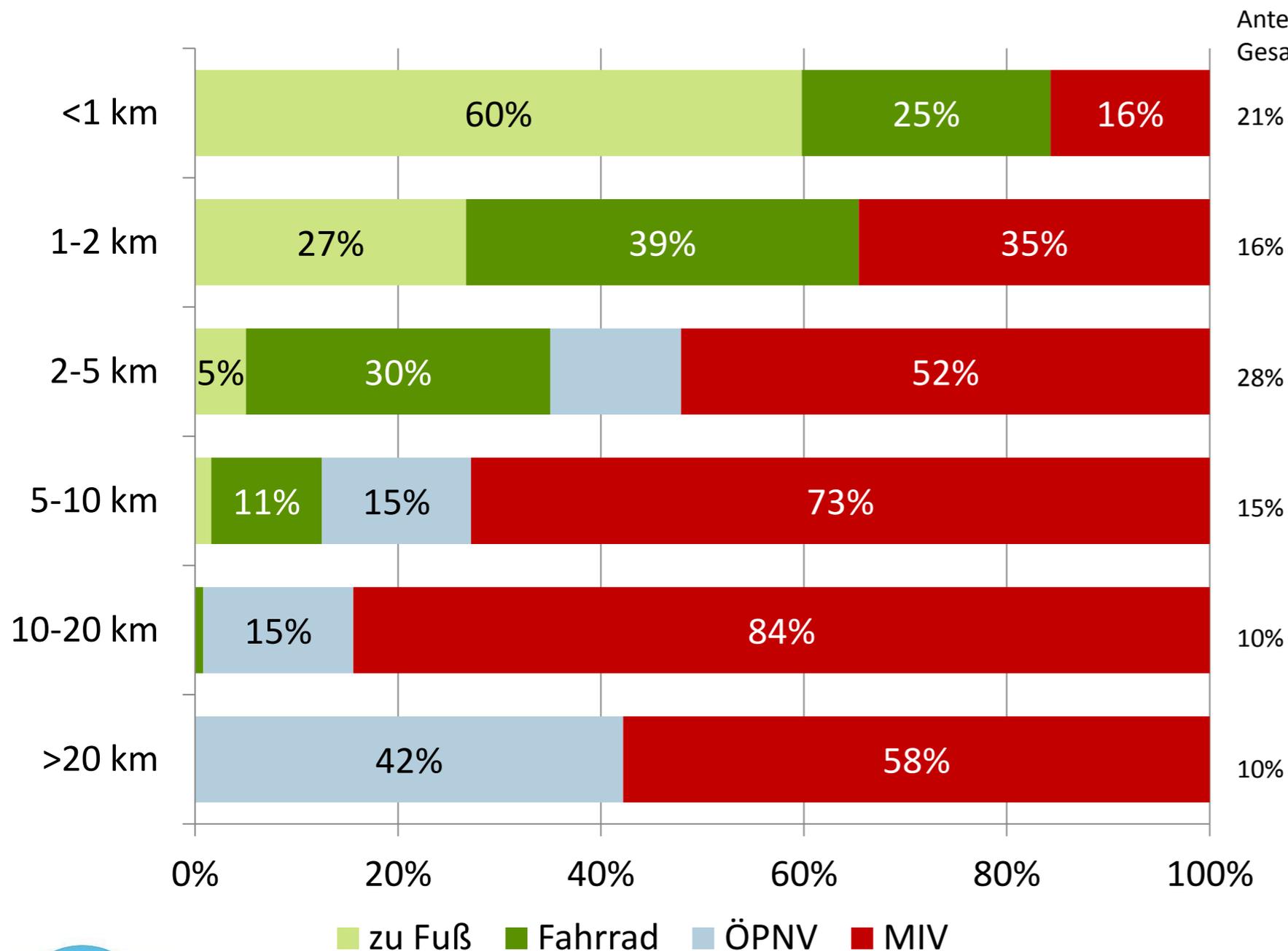
WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



Bremen-Nord:

- Fast die Hälfte der alltäglichen Wege werden mit dem Auto erledigt!
- Anteil von Bus & Bahn geringer als im Bremer Durchschnitt
- Fuß- und Radverkehr ebenfalls etwas geringer als im Bremer Durchschnitt

VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN



- In Bremen-Nord etwas längere Wege als in Gesamt-Bremen
- Aber auch in Bremen Nord gibt es viele kurze Wege (2 von 3 Wegen sind kürzer als 5 km).
- 61% der Wege in Bremen verbleiben im eigenen Stadtbezirk.

aber auch:

- Auf kurzen Wegen (z.B. 2-5 km) wird schon jeder 2. Weg mit dem Pkw erledigt.

ERSTE ERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE



NAHMOBILITÄT UND FUSSVERKEHR

Das Zu-Fuß-Gehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger/innen.

Mängel

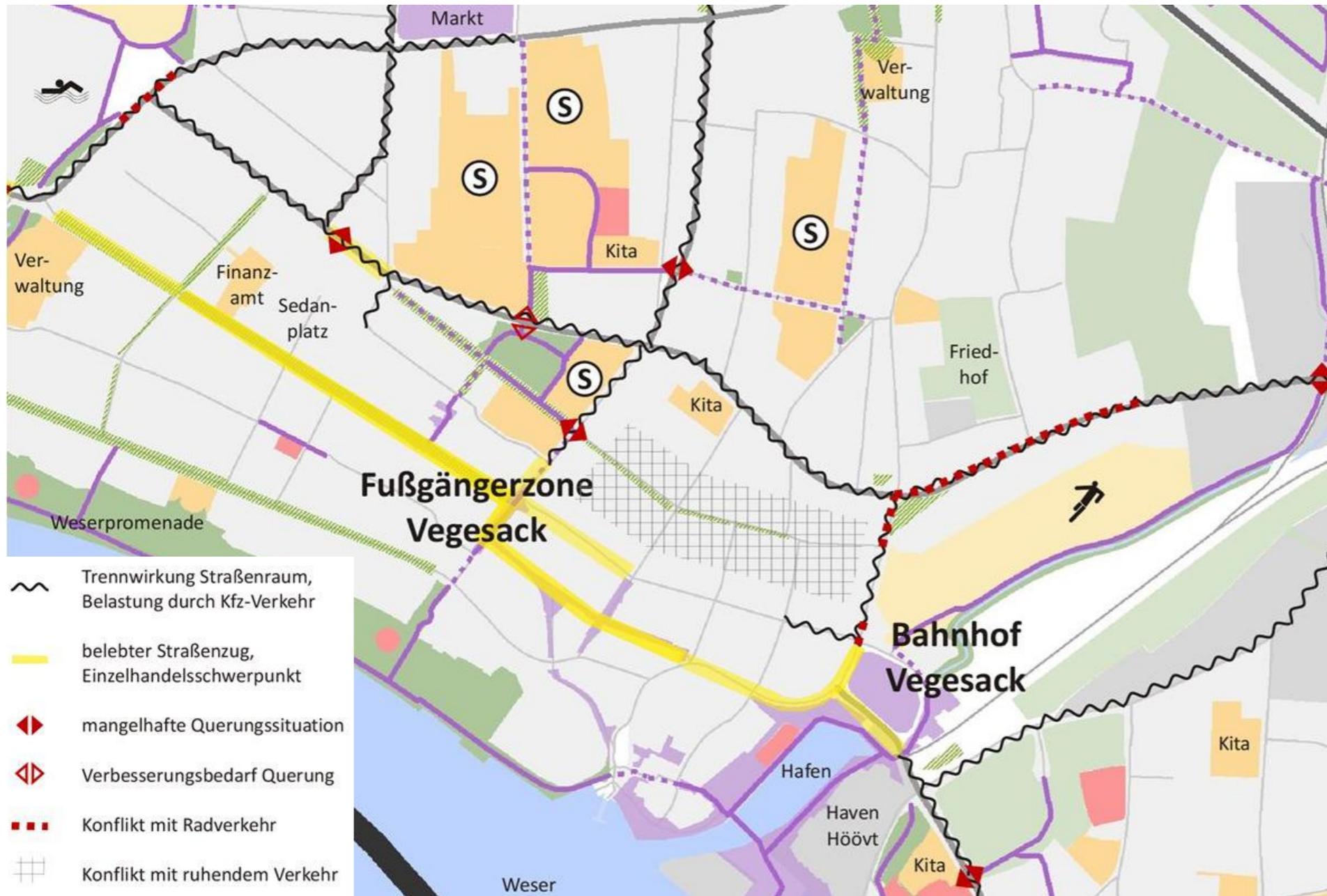
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Unzureichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr führen zu Konflikten.
- Behinderungen durch abgestellte Kfz, Fahrräder, Warenauslagen etc.
- Barrierefreiheit muss im Zuge einer alternden Gesellschaft weiter ausgebaut werden.

Chancen

- Attraktive Wegeverbindungen und hohe Straßenraumqualität fördern das Zufußgehen.
- Fußverkehr schafft Urbanität und Belebung der Städte: Stadtteilzentren leben von hohen Aufenthaltsqualitäten und einer guten Nahmobilität.



FUSSWEGENETZ: CHANCEN UND MÄNGEL



Stadtteilzentrum Vegesack

- attraktive Promenade an Weser und Hafen
- Hohe Gestaltqualität der Fußgängerzone

Trennwirkung als Mangel



Konflikte mit Radverkehr



RADFAHREN

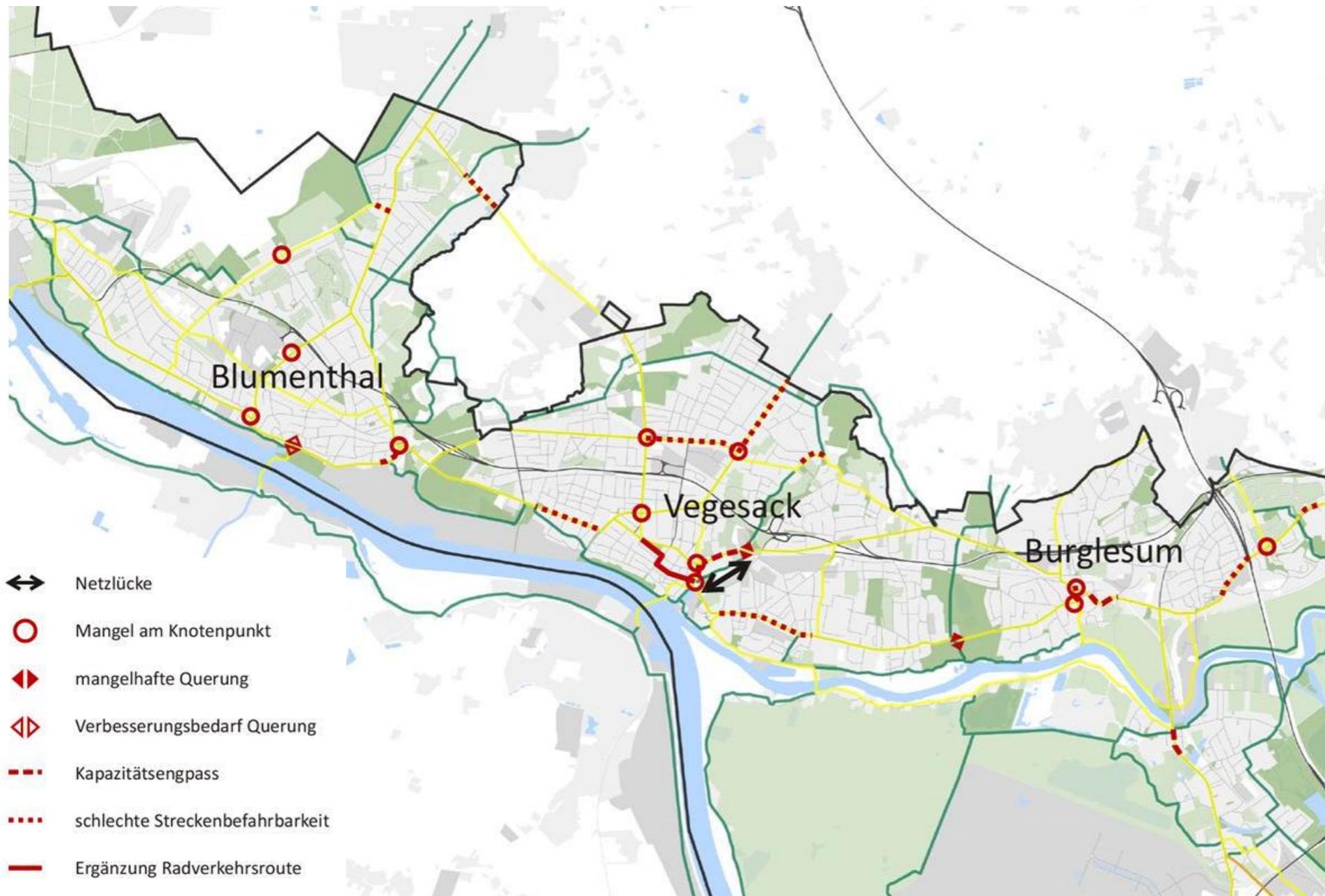
- 60% aller Bremer/innen nutzen das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche (in anderen Großstädten ca. 41%).
- Radfahren ermöglicht vielen eine eigenständige und günstige Mobilität.
- Radfahren ist gesund und umweltfreundlich.
- Auf Wegen bis 5 km ist das Fahrrad konkurrenzfähig zum Auto.
- Pedelecs und E-Bikes erleichtern das Radfahren bei längeren Strecken und Steigungen insbesondere für ältere Menschen.
- Zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs



Radfahren ist heute auch Lifestyle

Fahrräder für jeden Bedarf
und jeden Geschmack ...

RADVERKEHRSNETZ: CHANCEN UND MÄNGEL



Radverkehrsnetz²⁾

- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute
- z.T. Ergänzungsbedarf
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen

Lindenstraße: ohne befahrbare Radverkehrsanlagen



RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

Chancen

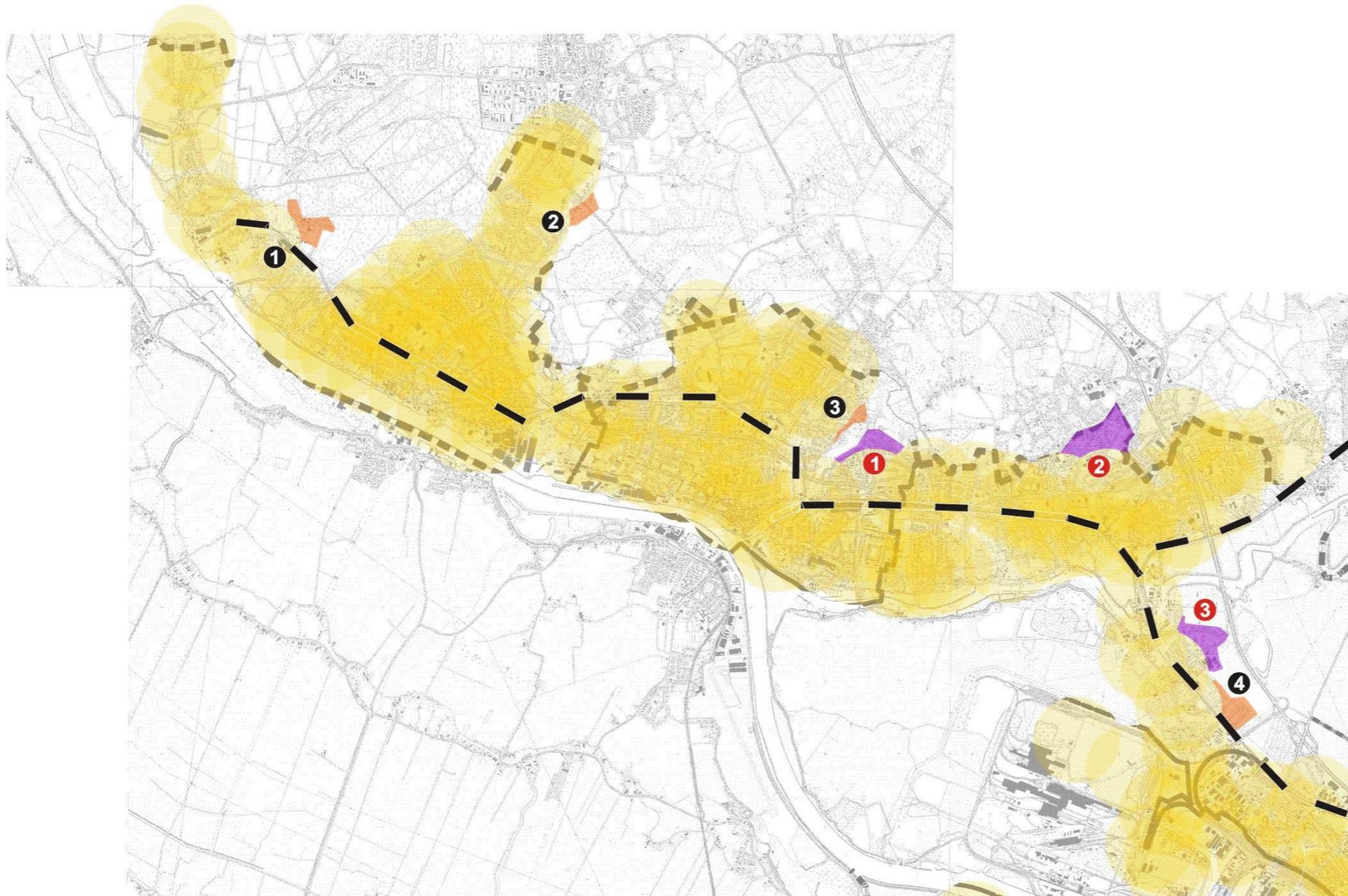
- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:
Der Radverkehrsanteil ist mit 21% schon hoch, hat aber weiter „Luft nach oben“.
- Route südlich der Lesum: attraktive Strecke für Verbindung von Vegesack zur Stadt
- „Kultur des Bordsteinradweg-Fahrens“:
auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt;
allerdings noch wenig Radfahrmöglichkeiten auf der Fahrbahn.
- Radförderung sollte in Bremen mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.

Mängel

- Die Lindenstraße als wichtige Verbindung zwischen Vegesack und Blumenthal verfügt über keine nutzbare Radinfrastruktur.
- Die Anbindung des Bhf Vegesack an die Vegesacker Straße ist nicht fahrradfreundlich.
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Netzkonzept mit Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll



ÖFFENTLICHES LINIENNETZ (ÖV): Haltestellen mit Einzugsbereichen



- Einzugsbereich Haltestelle (Luftlinie); 600m
- Weniger gut erschlossene Bereiche mit Nutzerpotenzial
- Weniger gut erschlossene Bereiche mit geringem Nutzerpotenzial

- Neukonzeption des Busnetzes Bremen-Nord erst kürzlich erfolgt
- Erschließung von Bremen-Nord durch ÖV nahezu flächendeckend (mit 600m Einzugsbereich)
- Ausbau der FVE durch vollständige Durchbindung der RS1 abschließen

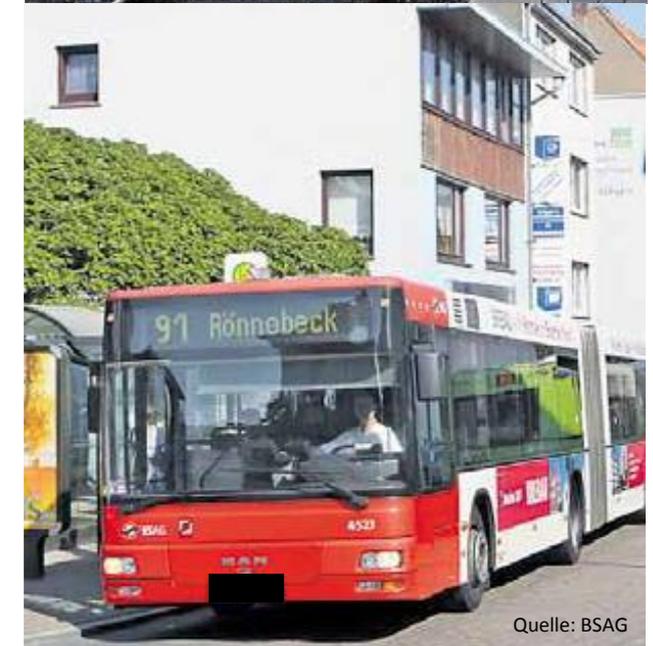
ÖV: CHANCEN UND MÄNGEL

Chancen

- ÖPNV-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 14 % zwar eher durchschnittlich, aber der Anteil von 26 % am gesamten motorisierten Verkehr (Kfz und ÖV) ist vergleichsweise hoch.
- ÖPNV-Anteil der Bremer Bevölkerung in Bremen-Nord hat mit 12 % „noch Luft nach oben“
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dient als zentrales Rückgrat der Erschließung in Bremen-Nord. SPNV wurde durch die Reaktivierung der FVE und Einrichtung der Regio-S-Bahn vor kurzem weiter ausgebaut.
- nahezu flächendeckende Ergänzung durch das Busliniennetz der BSAG.

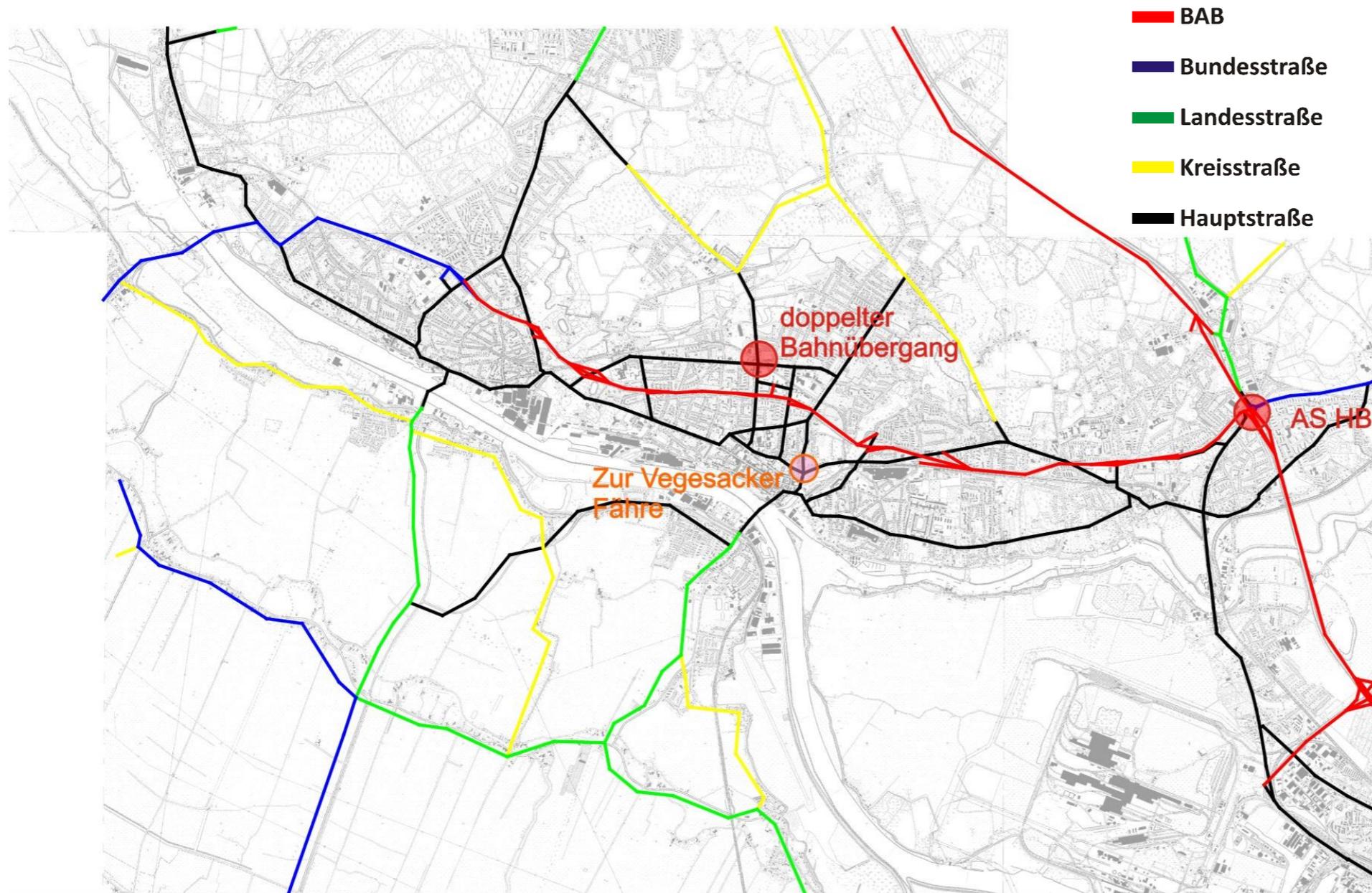
Mängel

- Reisezeiten im öffentlichen Linienverkehr in die Bereiche südlich der Lesum sind abseits der SPNV-Achsen teils erheblich.
- Fehlende Fahrgastinformation zwischen Regio-S-Bahn und Stadtbusnetz



Quelle: BSAG

STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): stauanfällige Bereiche



Stauanfällige Bereiche mit Art des Staus

- regelmäßig festgestellt
- ereignisbezogen
- störanfällig

Basis:
Auswertung der Störmeldungen der
Verkehrsmanagement Zentrale (VMZ)

- gut abgestuftes Straßennetz aus klassifizierten Straßen (BAB und B) und städtischen Hauptverkehrsstraßen
- Lkw-Führungsnetz ist Teil des Hauptstraßennetzes

STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

Chancen

- Pkw-/Motorrad-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 40 % vergleichsweise niedrig, aber höher als in Frankfurt (Main), Düsseldorf oder Hannover. Schwerverkehrs-Aufkommen (Lkw >3,5t) von Bremen ist mit einem Anteil von ca. 10 % am Kfz-Aufkommen wegen der spezifischen Wirtschaftsstruktur überdurchschnittlich hoch.
- Pkw-/Motorrad-Anteil der Bremer Bevölkerung in Bremen-Nord ist mit 49 % deutlich höher als in den anderen Stadtbezirken.
- Mit der Erstellung und Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes nimmt Bremen eine Vorreiterrolle in Deutschland ein.
- Bündelung der Kfz-Belastungen erfolgt i. d. Regel auf dem gut ausgebauten Hauptstraßennetz. In Bremen-Nord weisen die untergeordneten Straßen meist nur geringe Belastungen von weniger als 2.000 Kfz/Tag aus.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und die überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzüge. In Bremen-Nord gibt es SV-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] nur auf der A 270.

Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen. In Bremen-Nord in den Bereichen: Anschlussstelle HB-Nord, doppelter Bahnübergang beim Bf. Aumund sowie der Straße „Zur Vegesacker Fähre“.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



RUHENDER KFZ-VERKEHR

- Stadtteilzentren: weitestgehend ausreichende Kapazitäten vorhanden
- Vegesack-Zentrum: hoher Parkdruck, da sich verschiedene Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher) überlagern
- Im April 2013 soll im Quartier Willmannsberg in Vegesack eine Bewohnerparkregelung eingerichtet werden.

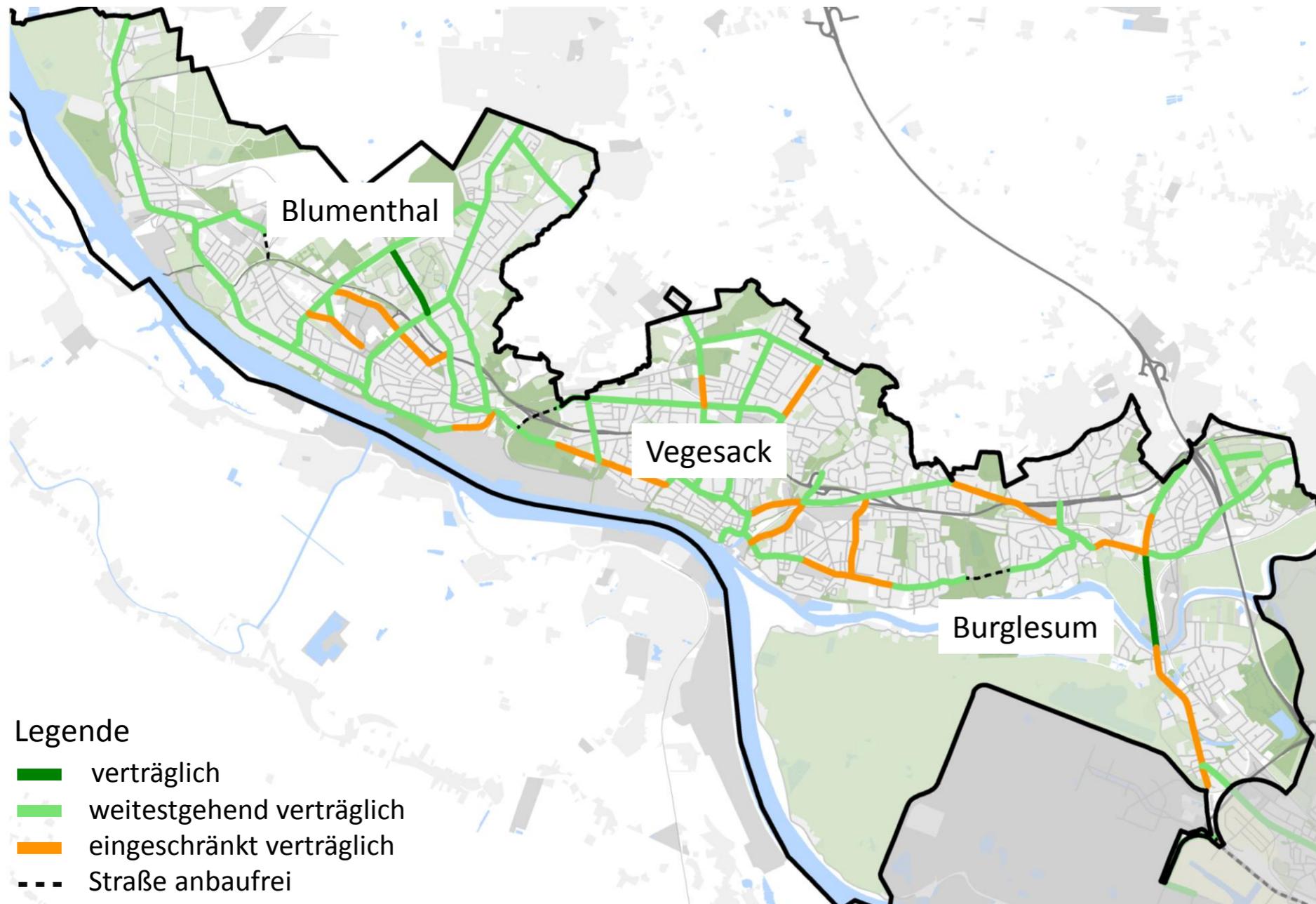


ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-NORD

- Bewertung der Hauptverkehrsstraßen vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzungsanforderungen, der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie der möglichen Konflikte
- Wesentliche Themenfelder:
 - die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
 - Nahmobilität: Fuß- und Radverkehr
 - der motorisierte Verkehr
 - Straßenraumgestaltung und -qualität
- In Bremen-Nord haben rund $\frac{1}{4}$ der Hauptverkehrsstraßen einen gewissen Handlungsbedarf; $\frac{3}{4}$ der Hauptverkehrsstraßen sind weitestgehend verträglich einzuschätzen.



ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-NORD



Negatives Beispiel: Borchshöher Straße in Vegesack

- zwar nur relativ geringe Verkehrsbelastung, aber sehr Kfz-geprägter Straßenraum
- Geh- und Radwege z.T. sanierungsbedürftig
- hohe Trennwirkung durch fehlende Querungshilfen

Gutes Beispiel: Neuenkirchener Weg in Blumenthal

- gut einsehbar und übersichtlich gestaltet
- Seitenräume ausreichend
- zusätzliche Querungshilfen könnten den Straßenraum optimieren

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN KOMMEN AUF UNS ZU UND WIE KÖNNEN WIR UNS DARAUF EINSTELLEN?



Elektromobilität

**Klimawandel, Anpassung,
Lärm, Schadstoffe**



**Demographischer
Wandel**

**Steigende Energie- und
Mobilitätskosten**

**Zunehmende Bedeutung
von intermodalen und
flexiblen Systemen**



**Neue
Mobilitätstrends**



**Leere Kassen:
Enger werdender
finanzieller Spielraum
der öffentlichen Hand**



**Fahrradboom,
Pedelecs**

Danke für die Aufmerksamkeit!

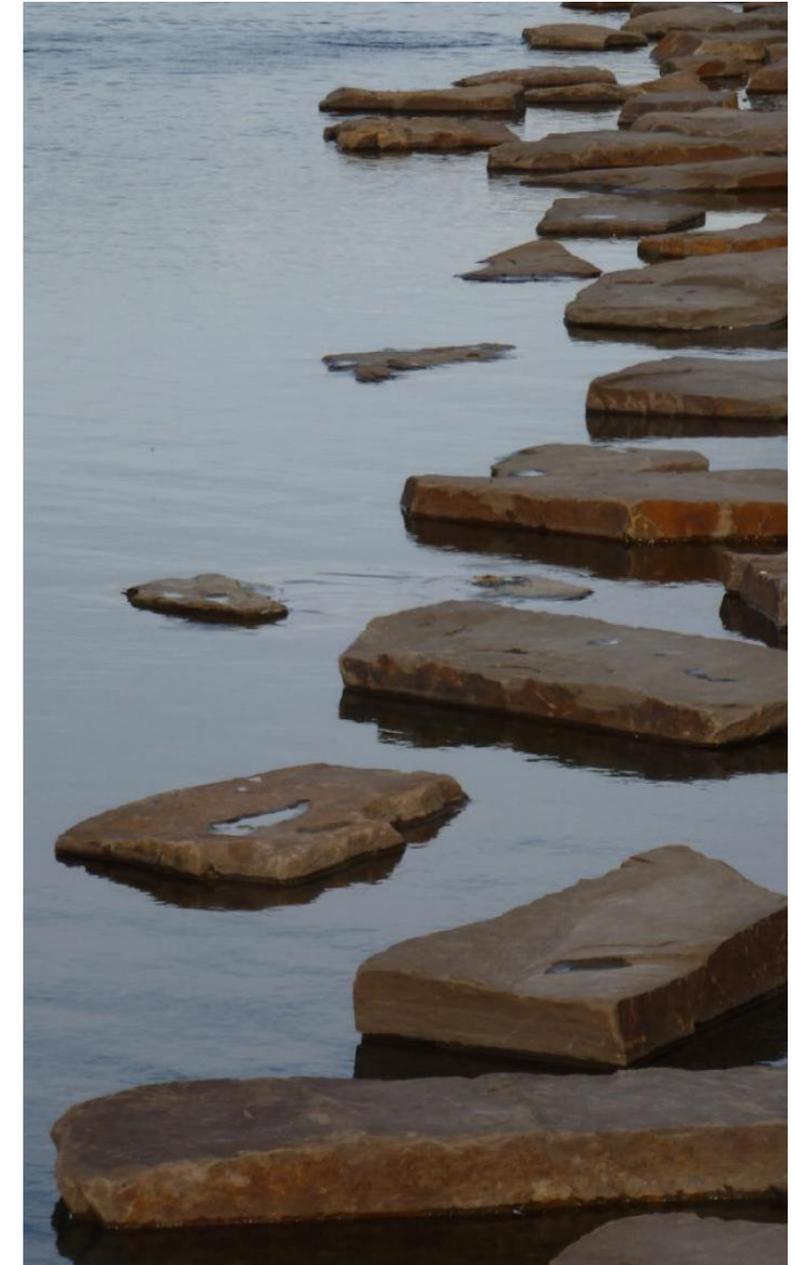
Kontakt:

Planersocietät

Ingenieurgruppe IVV

www.planersocietaet.de

www.ivv-aachen.de



EXEMPLARISCHE MEINUNGEN/HINWEISE AUS DEM INTERNET

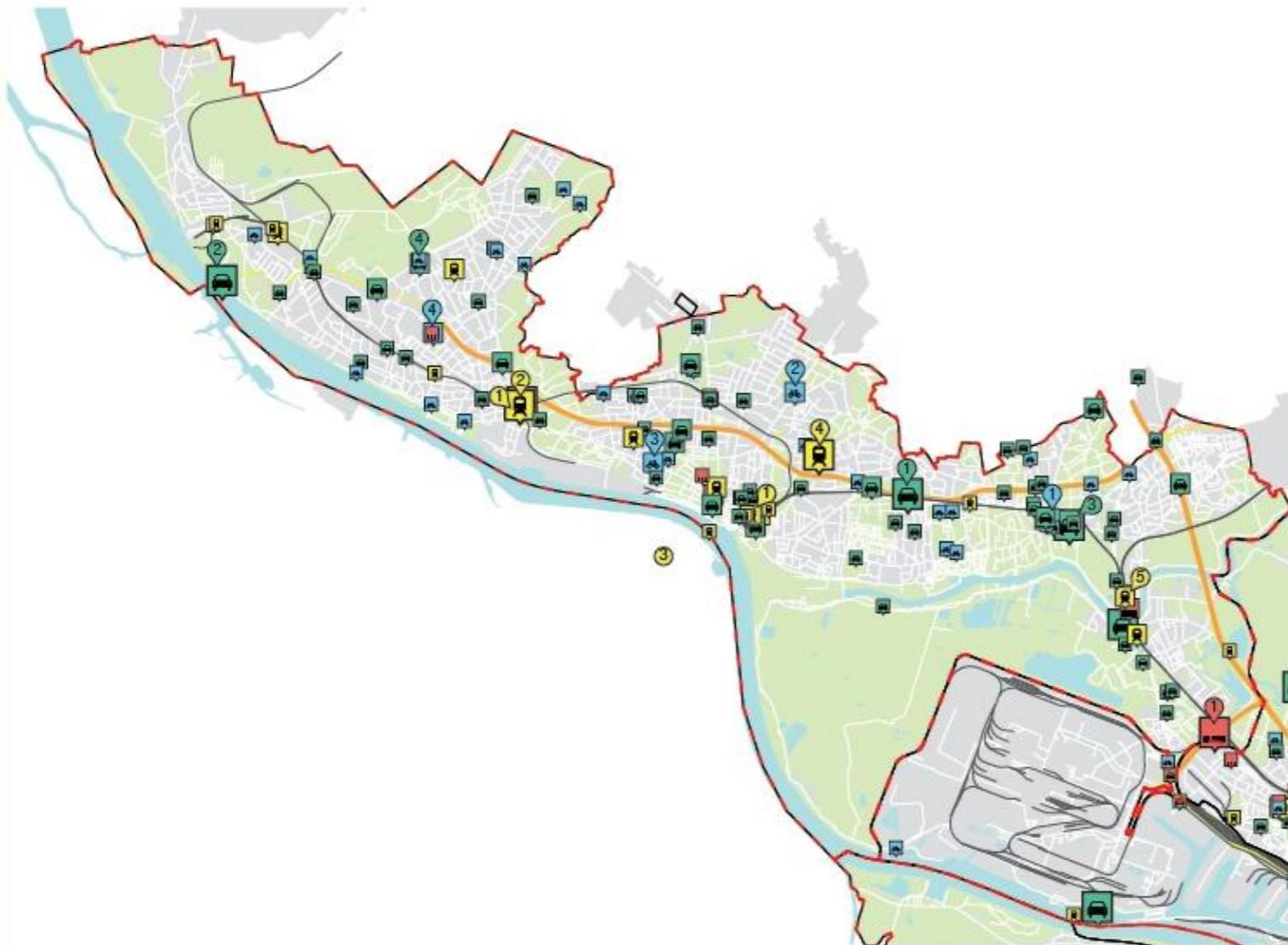


Zwischenergebnisse der Onlinediskussion

www.bremenbewegen.de



Bremen-Nord



Rubriken:

- Auto und LKW**
- Fuß und Rad**
- Bus und Bahn**
- Sonstiges**

Diskussionsintensität:

- gering
- durchschnittlich
- hoch

MEIST DISKUTIERT in Bremen-Nord

Bus und Bahn

- 1 Anzeigetafeln für Abfahrtszeiten der Busse in Bremen-Nord (mindestens an den Bahnhöfen Blumenthal und Vegesack)
- 2 Verlängerung der Straßenbahn zum Bahnhof Burg und ggf. weiter bis Vegesack oder Blumenthal
- 3 Wegfall der Preisstufe II (Eine Stadt – Ein Tarif!)
- 4 Verbesserung des Informationsflusses zwischen Regio-S-Bahn und BSAG
- 5 Einführung eines RE-Haltes in Bremen-Burg zur Verbesserung der Anbindung zwischen Bremen-Nord und Bremerhaven

Auto und LKW

- 1 Anbindung der A270 an die A281 zur Verbesserung der Anbindung Bremen-Nords (neue Lesumquerung)
- 2 Neue Wasserquerung (Brücke oder Tunnel) Blumenthal - Motzen oder Farge - Berne
- 3 Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung des LKW-Verkehrs im Heerstraßenzug (Grambker / Bremer / Bremerhavener Heerstraße) und in der Hinderburgstraße
- 4 Schlechter Straßenzustand in der Turnerstraße / Verkehrsberuhigung und Tempolimit von 30 km/h nach dem Ausbau

Fuß und Rad

- 1 Umbau der Einmündung Hindenburgstraße / Schneiderstraße aufgrund der erhöhten Unfallgefahr / Tempo 30 für den Ortskern Lesum!
- 2 Auf der Fahrbahn fahrende Radfahrer werden z. B. auf der Borchshöher Straße von Autofahrern beschimpft, obwohl sie dort auf der Fahrbahn fahren dürfen.
- 3 Radweg Lindenstraße ist aufgrund der Bäume nicht durchgängig befahrbar
- 4 Querungshilfe für Fußgänger an der Kreuzung Kreinsloger / Eggestedter Straße (Schulzentrum!)

MEIST DISKUTIERT in Bremen



1. Tempo 70 für die Richard-Boljahn-Allee als Hauptzufahrtstraße
2. Problem: Fahrradfahrer ohne Beleuchtung
3. B6 zwischen A27 und Nordwestknoten häufig überlastet
4. Problem: Tempolimit von 120 km/h auf der A1
5. Problem: Tempo 30 statt Tempo 50 auf der Bismarckstraße



1. Fehlender Ringschluss A281
2. Zu viele freilaufende Hunde auf dem Fußweg um den Stadtwaldsee
3. Kennzeichnungspflicht für Radfahrer gefordert
4. Verkehr der Zukunft: Weniger Platzverbrauch, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit
5. Für einen flächendeckenden autofreien Tag in Bremen!



1. Neuanlage eines Fußweges von Arbergen entlang der Bahnlinie Bremen – Hannover zum Bahnhof Mahndorf
2. Viele Beinaheunfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern auf der Wallgrabenbrücke
3. Problem: Rücksichtslose Radfahrer
4. Positiv: neue Ampel Wachmannstraße/Ecke Carl-Schurz-Straße
5. Problem: Oft unklare Ampelsituation an Ampeln für Fußgänger und Radfahrer



1. Verlängerung der Linien 1 (Mittelshuchting) und 8 (Weyhe)
2. Problem: Raucher bei Regen in den Wartehäuschen
3. Linie 4 braucht aus Borgfeld zu lange in die Innenstadt
4. Gegen eine Straßenbahnverbindung zwischen den Linien 1 und 2/10
5. Für eine Einführung einer U-Bahn oder Hochbahn in Bremen

MESSE (Walk around)

Teilnehmer treffen Gutachter
bis 20:50 Uhr

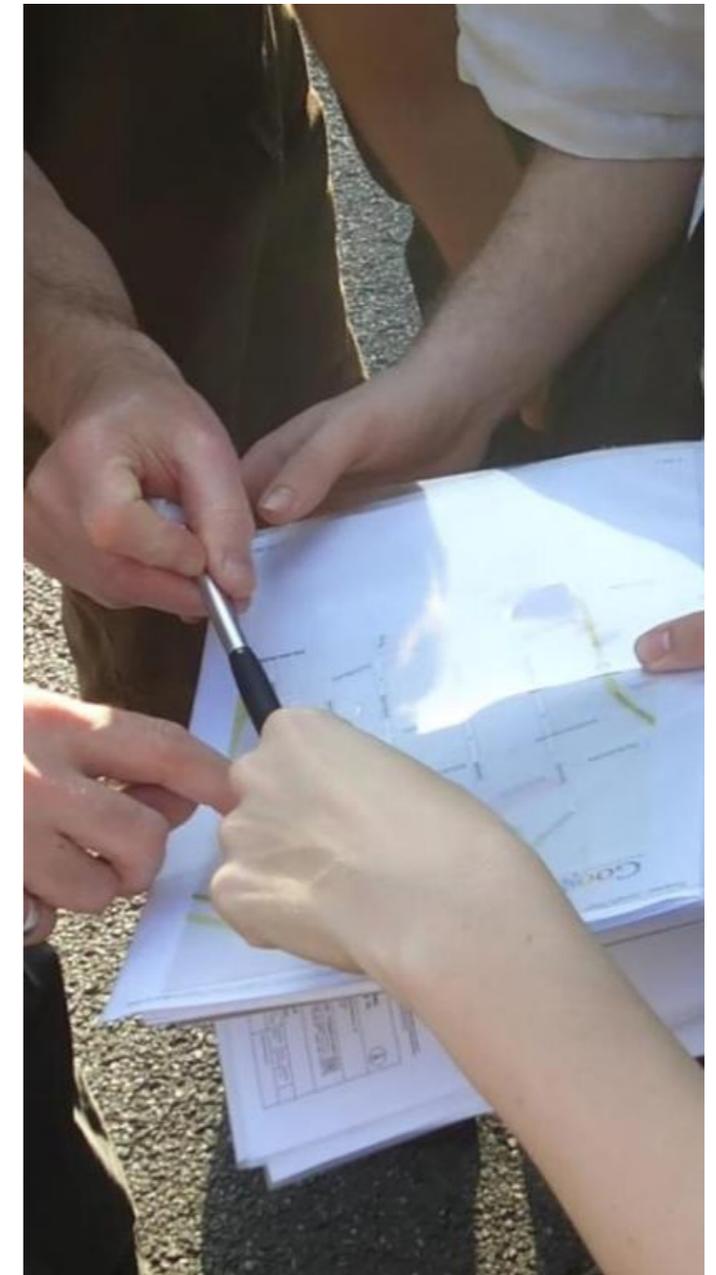


WEITERE INFOS UND DISKUSSION AN DEN MESSESTÄNDEN

Diskutieren Sie mit uns, welche weiteren Mängel und Chancen im Verkehrssystem in Bremen-Nord vorhanden sind

Vier „Messestände“ zur vertieften Diskussion:

- Fußverkehr/Straßenraumverträglichkeit
- Radverkehr
- Bus & Bahn
- Kfz-Verkehr/Lkw-Verkehr



Drei Leitfragen an jedem Messestand:

- **Wunschvorstellungen**

Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?

- **Positive Anknüpfungspunkte**

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?

- **Defizite**

Welche Defizite gilt es anzupacken?