

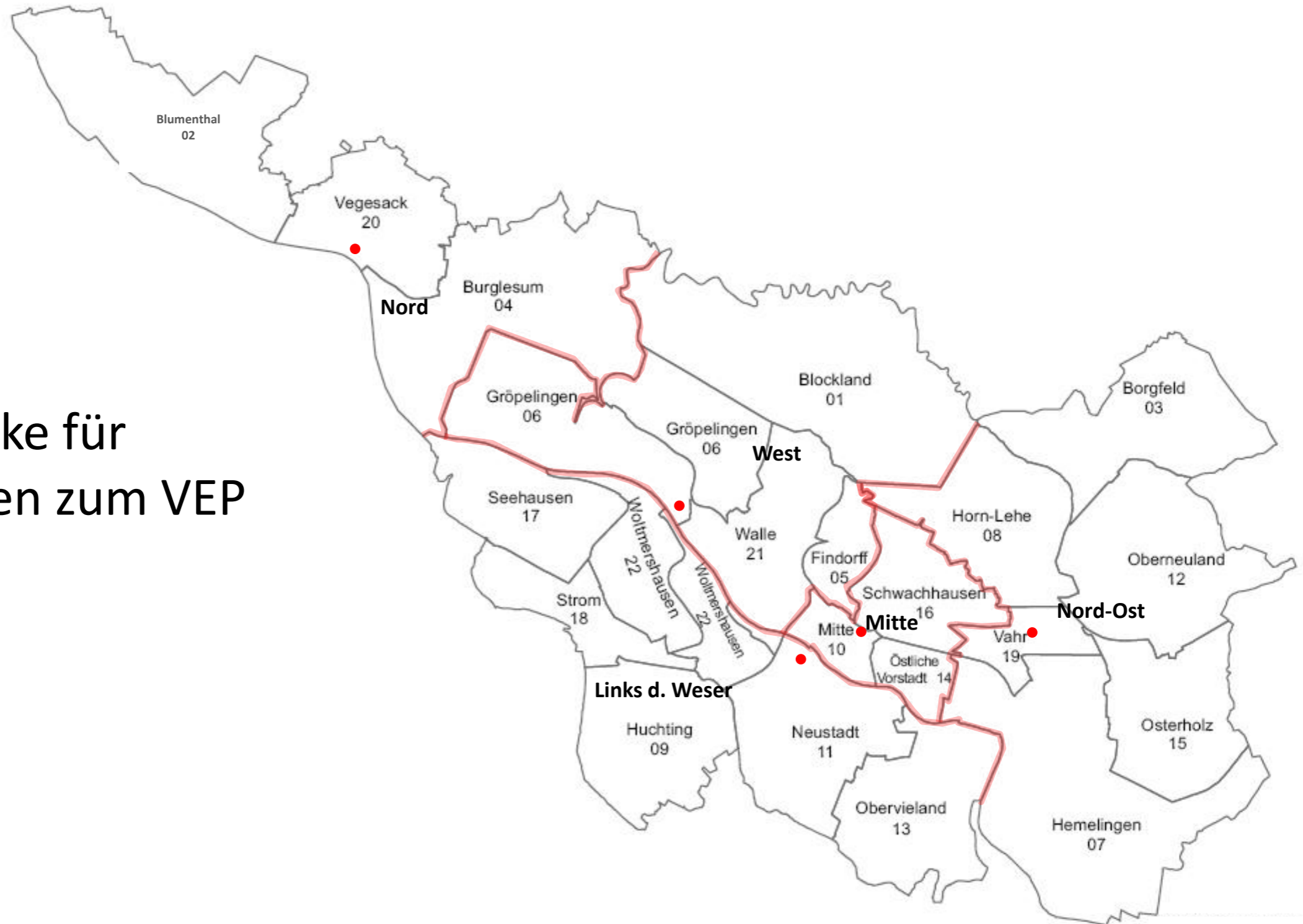
# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

## 1. BÜRGERFORUM BREMEN-MITTE

15. Januar 2013



# Stadtbezirke für Bürgerforen zum VEP



## Programm 1. Bürgerforum Bremen-Mitte (15.01.2013)

Zeit	Thema	
18.30	Ankunft und Stehcafé, Möglichkeit zum ersten Rundgang	
19.00	Begrüßung	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Wilhelm Hamburger, SUBV Freie Hansestadt Bremen
	VEP Bremen 2020/2025 – Ziele und Planungsdialog	Anne Mechels, Planersocietät
19.10	Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe 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 in Bremen-Mitte
- Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse
- Ausblick auf das weitere Vorgehen



# ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG





# ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

## Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen ist erforderlich, ...

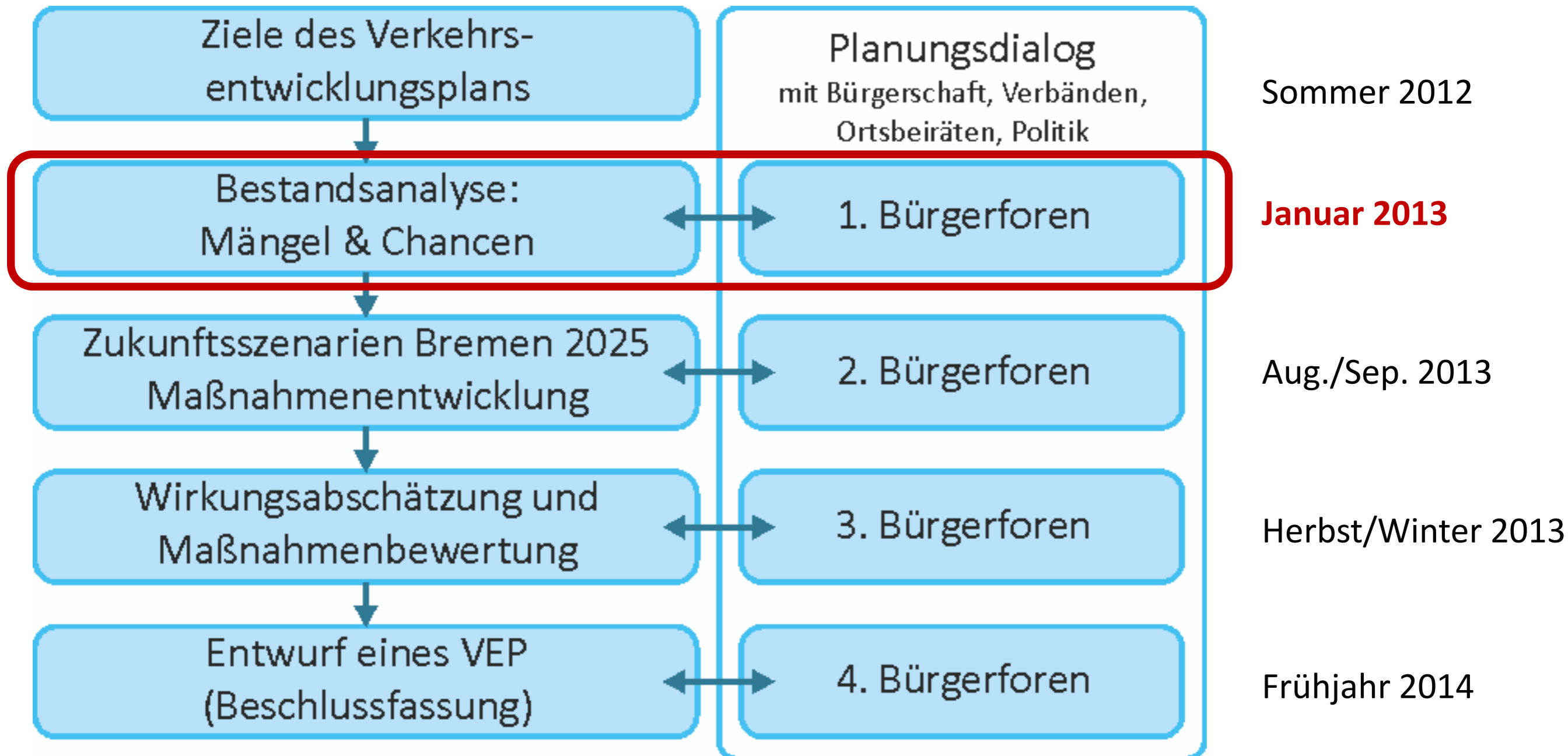
- da sich in Bremen in den letzten 15-20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben,
- um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen.

## 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-Mitte: Teilen Sie uns Ihre Mängel, aber auch die Möglichkeiten und Potenziale mit, die Sie sehen!

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

## **Internetangebot: [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)**

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

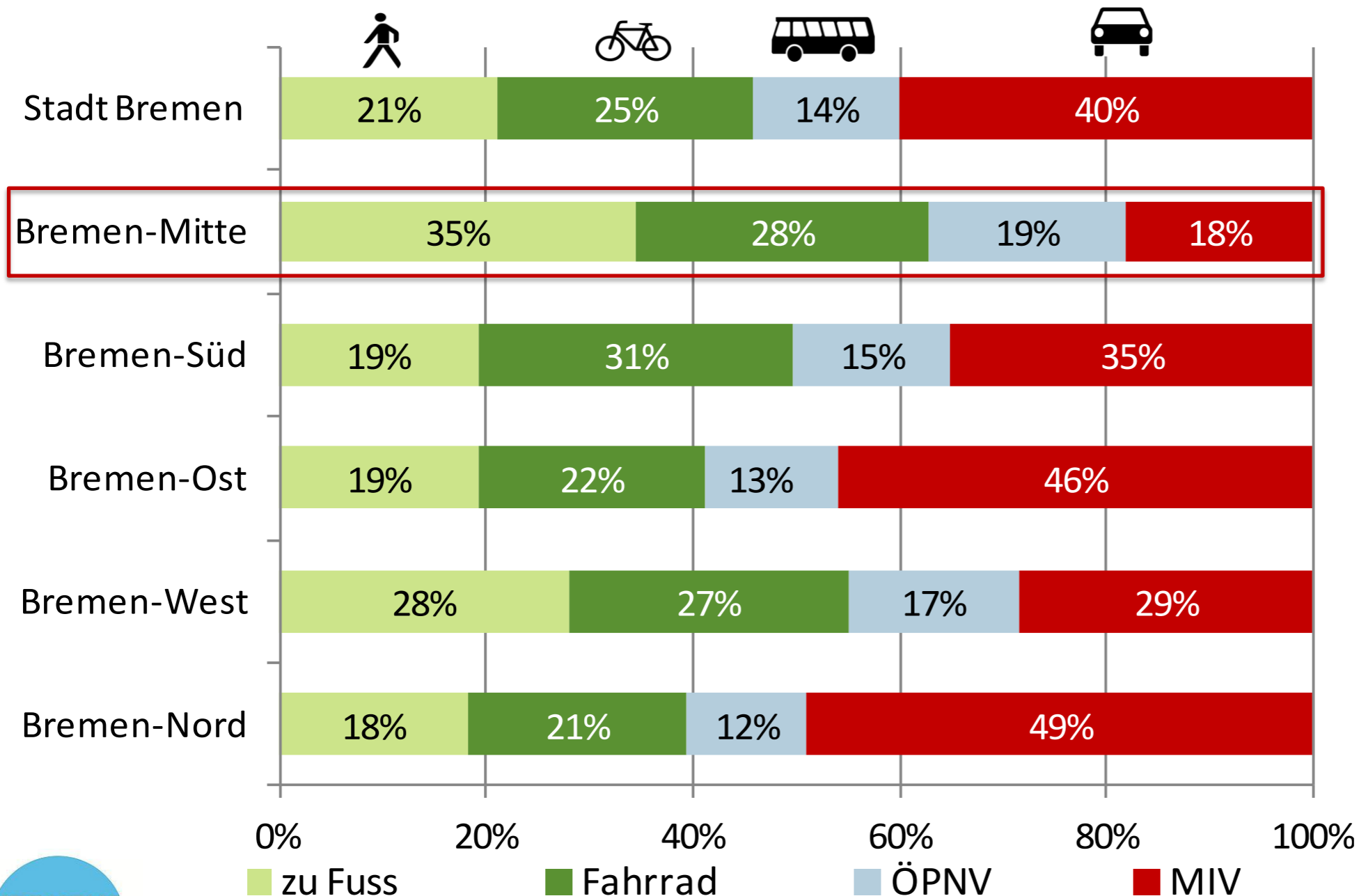




# AUSGANGSLAGE ZUR MOBILITÄT IN BREMEN-MITTE



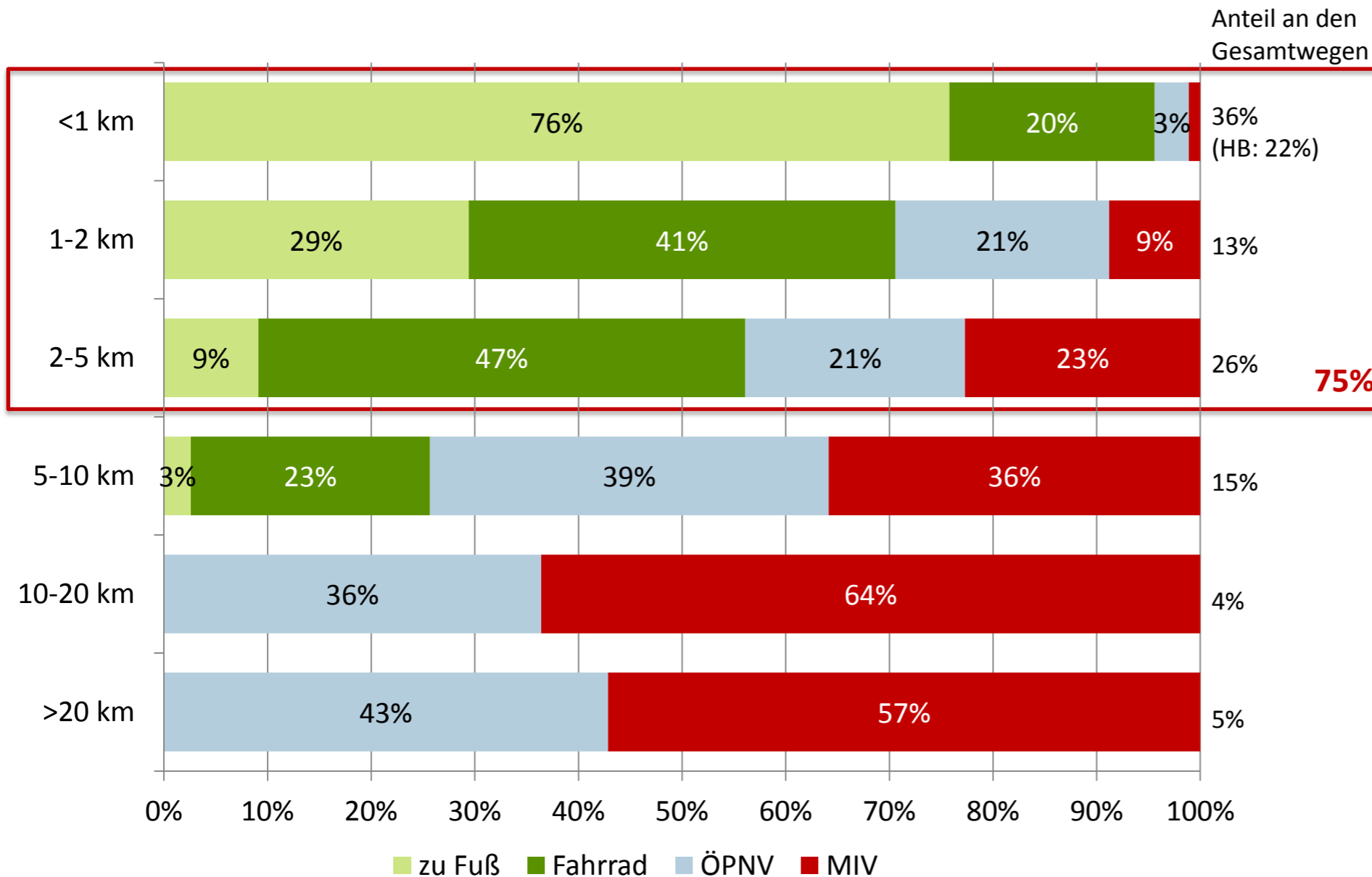
# WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



## Bremen-Mitte:

- Nur jeder fünfte Weg wird in Bremen-Mitte mit dem Auto erledigt!
- Fuß- und Radverkehr steht im Vordergrund mit insgesamt 63%
- Anteil von Bus & Bahn ebenfalls etwas höher als im Bremer Durchschnitt

# VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN-MITTE



- In Bremen-Mitte sind die Hälfte der Wege kürzer als 2 km.
- Drei von vier Wegen sind kürzer als 5 km.
- Nahmobilität steht in Bremen-Mitte im Vordergrund.

# ERSTE ERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE



# NAHMOBILITÄT UND FUSSVERKEHR

Das Zufußgehen 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.

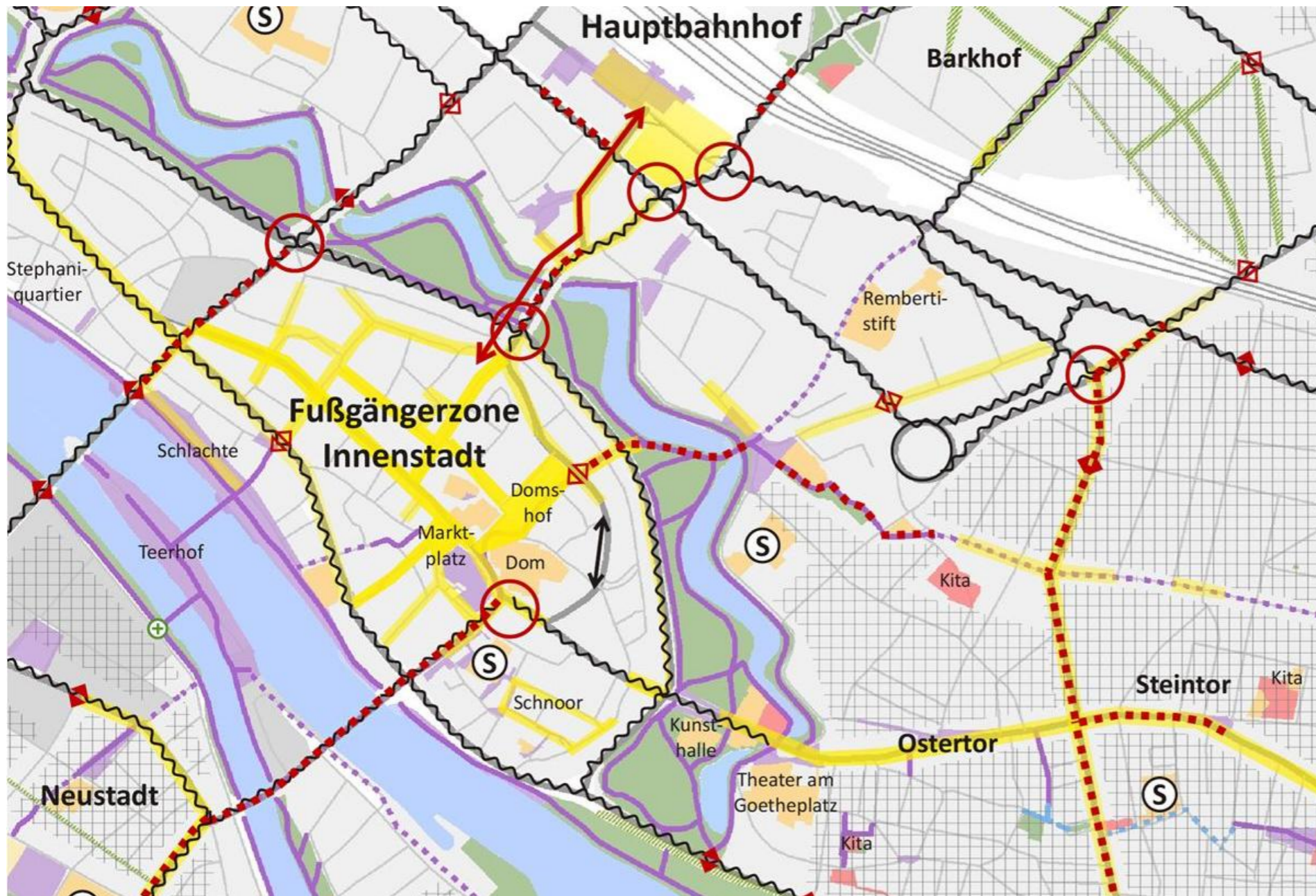
## Chancen

- 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 IN BREMEN-MITTE: CHANCEN UND MÄNGEL



zugeparkte Gehwege in den  
Innenstadtnahen Quartieren

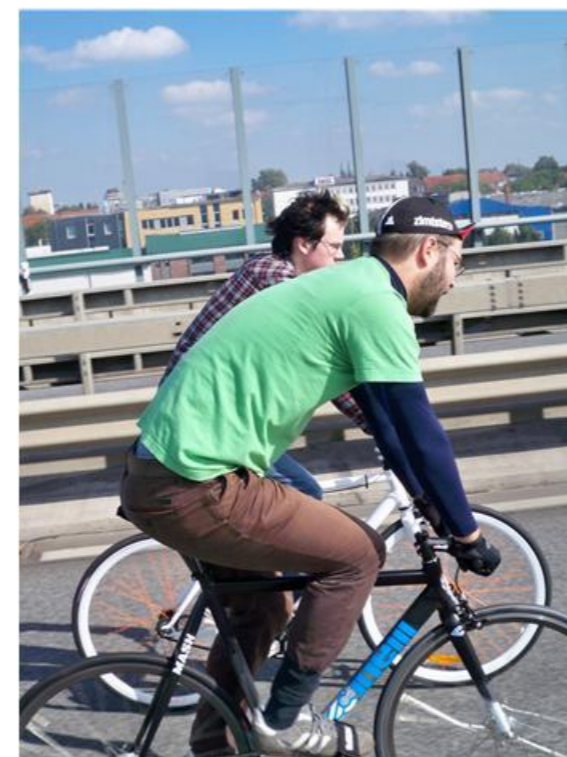


- Trennwirkung Straßenraum, Belastung durch Kfz-Verkehr
- belebter Straßenzug, Einzelhandelsschwerpunkt
- Fußgängerunfreundlicher Knotenpunkt
- Netzlücke
- Kapazitätsengpass
- Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- Verbesserungsbedarf Querung
- unzureichende Gehwegbreiten, Konflikte mit Radverkehr
- Konflikt mit ruhendem Verkehr



# 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 insbesondere für ältere Menschen.
- Zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs



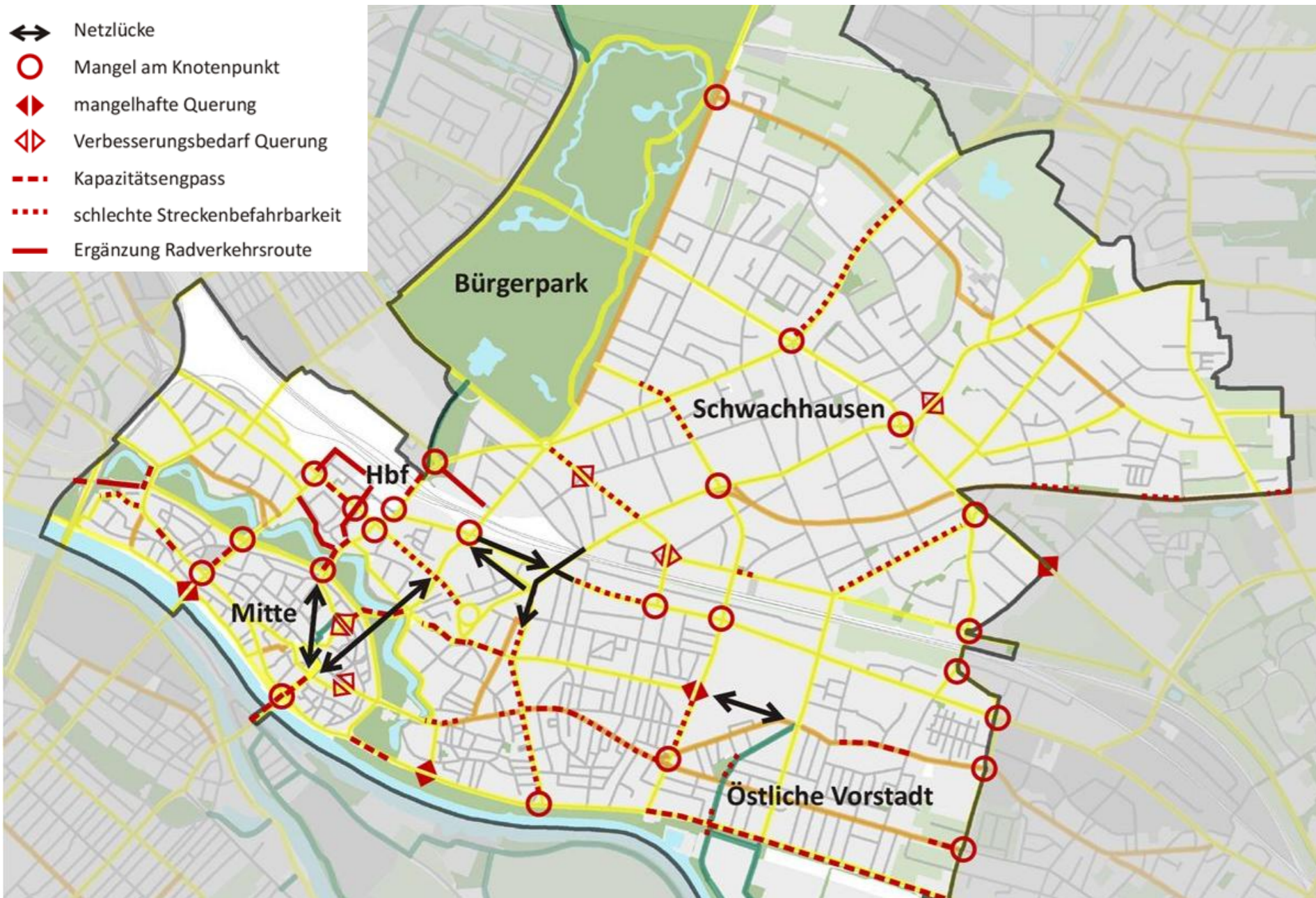
## Radfahren ist heute auch Lifestyle

Fahrräder für jeden Bedarf  
und jeden Geschmack ...



# RADVERKEHRSNETZ: CHANCEN UND MÄNGEL

- Netzlücke
- Mangel am Knotenpunkt
- mangelhafte Querung
- Verbesserungsbedarf Querung
- Kapazitätsengpass
- schlechte Streckenbefahrbarkeit
- Ergänzung Radverkehrsroute



## Radverkehrsnetz<sup>2)</sup>

- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute

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

## Beispiel für Netzlücken

Blockumfahrung Dobbenweg



<sup>2)</sup> Konzeption Radroutennetz: Zielplanung Fahrrad, PGN 2003



# RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

## Mängel

- Zwei zentrale Netzlücken: Querung der Innenstadt und Blockumfahrung Dobbenweg
- Kapazitätsengpässe v.a. auf wichtigen Strecken mit hohen Belastungen
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll

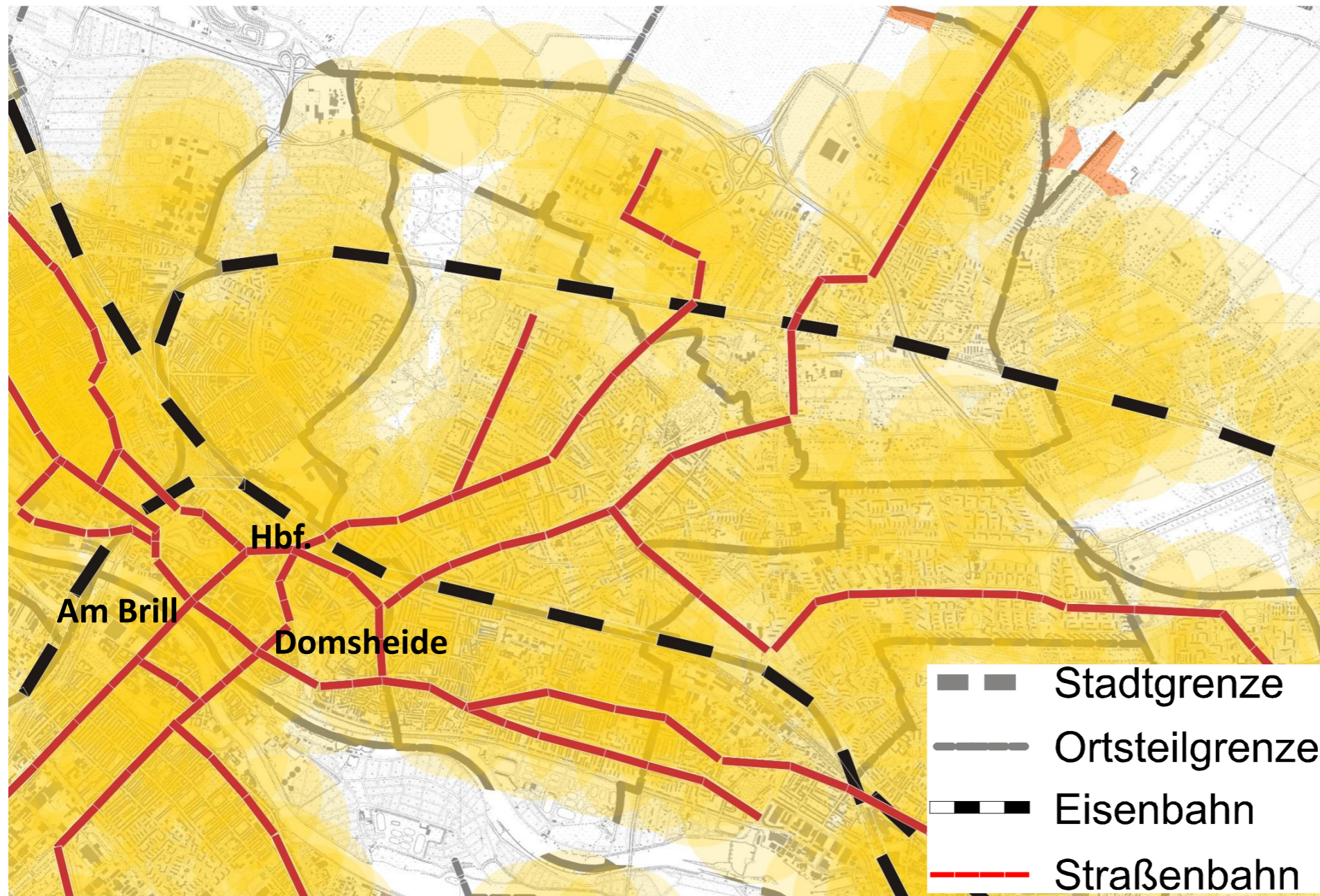
## Chancen

- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:  
Der Radverkehrsanteil ist mit 28% schon hoch, hat aber weiter „Luft nach oben“.
- Fahrradstraße Wachmannstraße: attraktive Strecke für Verbindung zwischen Innenstadt und Uni bzw. Horn, Borgfeld und Lilienthal
- „Kultur des Bordsteinradweg-Fahrens“:  
auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt;  
Radverkehr auf der Fahrbahn stärken
- Radförderung sollte in Bremen mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.





# Öffentliches Liniennetz (ÖV) – Haltestellen mit Einzugsbereichen



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

- Sehr dichtes Straßenbahn- und Busnetz in Bremen-Mitte
- auf Bremen-Mitte ausgerichtetes ÖV-Netz mit den zentralen Umsteigepunkten am Hbf., Domsheide und Am Brill
- Erschließung von Bremen-Mitte durch ÖV ist flächendeckend (mit 600m Einzugsbereich)



# 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-Mitte ist mit 19 % größer als in den anderen Stadtbezirken
- Das Straßenbahnnetz der BSAG bildet das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen-Mitte.
- Erschließungslücken in Bremen-Mitte sind nicht festzustellen.
- Erreichbarkeit von Bremen-Mitte im ÖV ist als gut einzustufen.

## Mängel

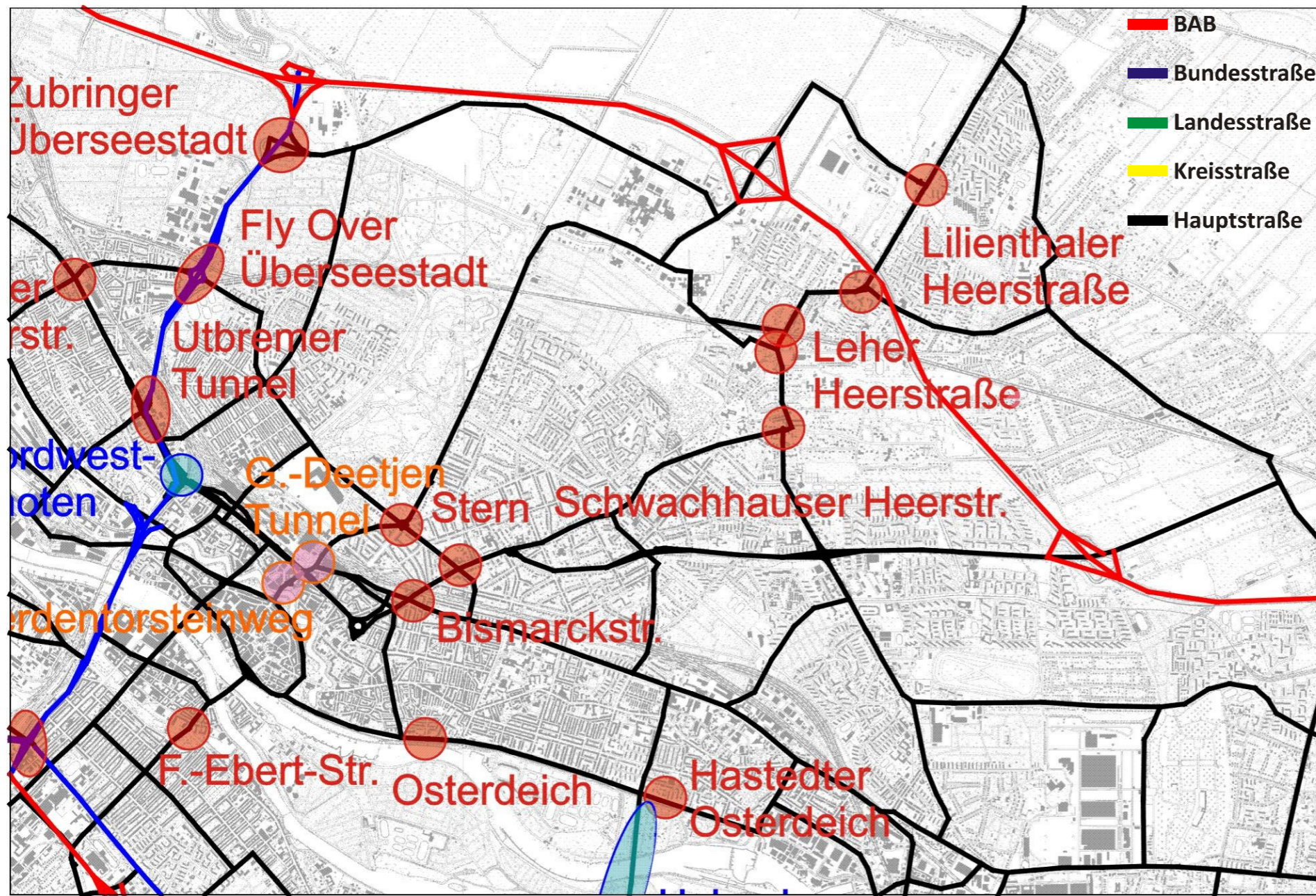
- Verknüpfung der einzelnen Linienäste (Straßenbahnlinien und Buslinien), die über Bremen-Mitte hinausreichen, sind zum Teil nicht optimal.
- Wegebeziehungen zum Umstieg innerhalb der drei zentralen Verknüpfungspunkte sind teils verbesserungswürdig.



Quelle: BSAG



# STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERVERKEHR – stauanfällige Bereiche



## Stauanfällige Bereiche mit Art des Staus

- regelmäßig festgestellt
- ereignisbezogen
- störanfällig

Basis:  
Auswertung der Störmeldungen der  
Verkehrsmanagement Zentrale (VMZ)

- gut abgestuftes Straßennetz aus Autobahnen, Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen
- Lkw-Führungsnetz ist Teil des Hauptstraßennetzes



# STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): 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-Mitte ist mit weniger als 20 % wesentlich geringer 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 Hauptstraßennetz.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und die überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzüge.  
In Bremen-Mitte gibt es Schwerverkehrs-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] nur auf der B 6.

## Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen.  
In Bremen-Mitte in den Bereichen: Bahnhofsvorstadt, Stern, Schwachhauser Heerstr. , Bismarckstr. und Osterdeich.
- In Bremen-Mitte weisen auch einige der untergeordneten Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus. Es sind dies u. a.: Th.-Heuss-Alle, Ostertorsteinweg, St.-Jürgen-Str.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



# RUHENDER KFZ-VERKEHR

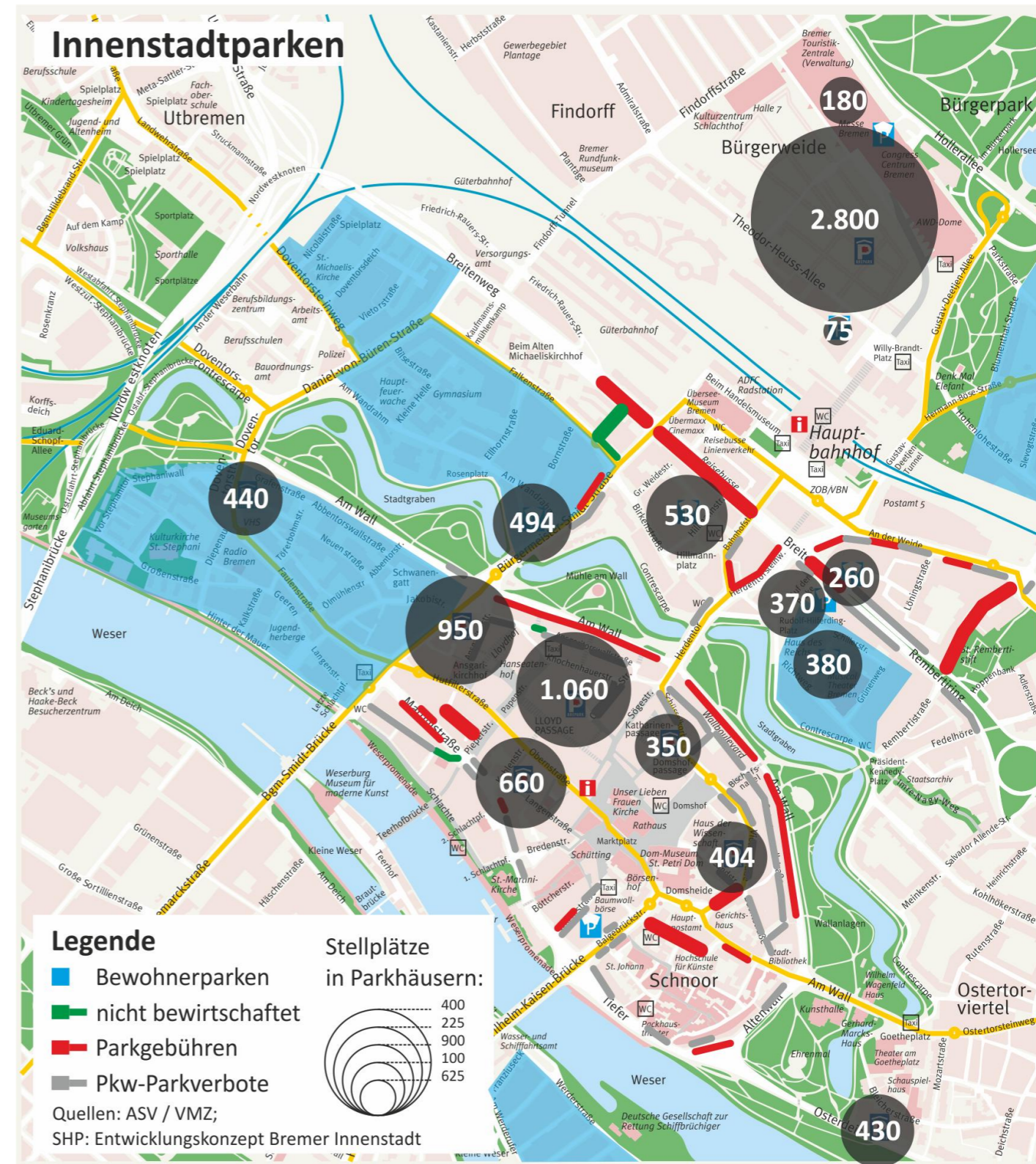
- Die innenstadtnahen Stadtteile sind zumeist durch eine verdichtete, aber sehr kleinteilige Bebauung geprägt (vor allem Typ (Alt-)Bremer Haus).
- Daraus ergibt sich eine hohe Bevölkerungsdichte bei gleichzeitig einer geringen Anzahl an Parkplätzen.
- Dadurch entsteht in diesen Quartieren fast überall eine hohe Stellplatznachfrage und somit ein hoher Parkdruck (Gehwegparken, Rettungswege werden z.T. zugeparkt)
- Handlungsbedarf besteht in Quartieren mit sehr hohem Parkdruck, in denen keine Parkhäuser oder Großparkplätze in der Nähe vorhanden sind, zum Beispiel: Ostertor





# ÜBERBLICK INNENSTADTPARKEN

- Gutes Stellplatzangebot in der Bremer Innenstadt:
  - 6.600 Stellplätze in Parkhäusern
  - 2.750 Stellplätze auf der Bürgerweide
  - 400 Stellplätze im Straßenraum
- Nahezu vollständige Bewirtschaftung des Innenstadtparkens
- Zentrale Lage der Parkhäuser und gut ausgebautes Parkleitsystem, allerdings erzeugen zentral gelegene Parkplätze auch Parksuchverkehr in der Altstadt.
- Parkhausauslastung: sowohl werktags als auch samstags zu Spitzenzeiten immer noch ausreichende Kapazitäten
- Bei den Parkplatzzahlen und Parkgebührensätzen befindet sich Bremen im Städtevergleich im Mittelfeld, teilweise werden in anderen Großstädten in Citylage auch höhere Gebühren genommen.





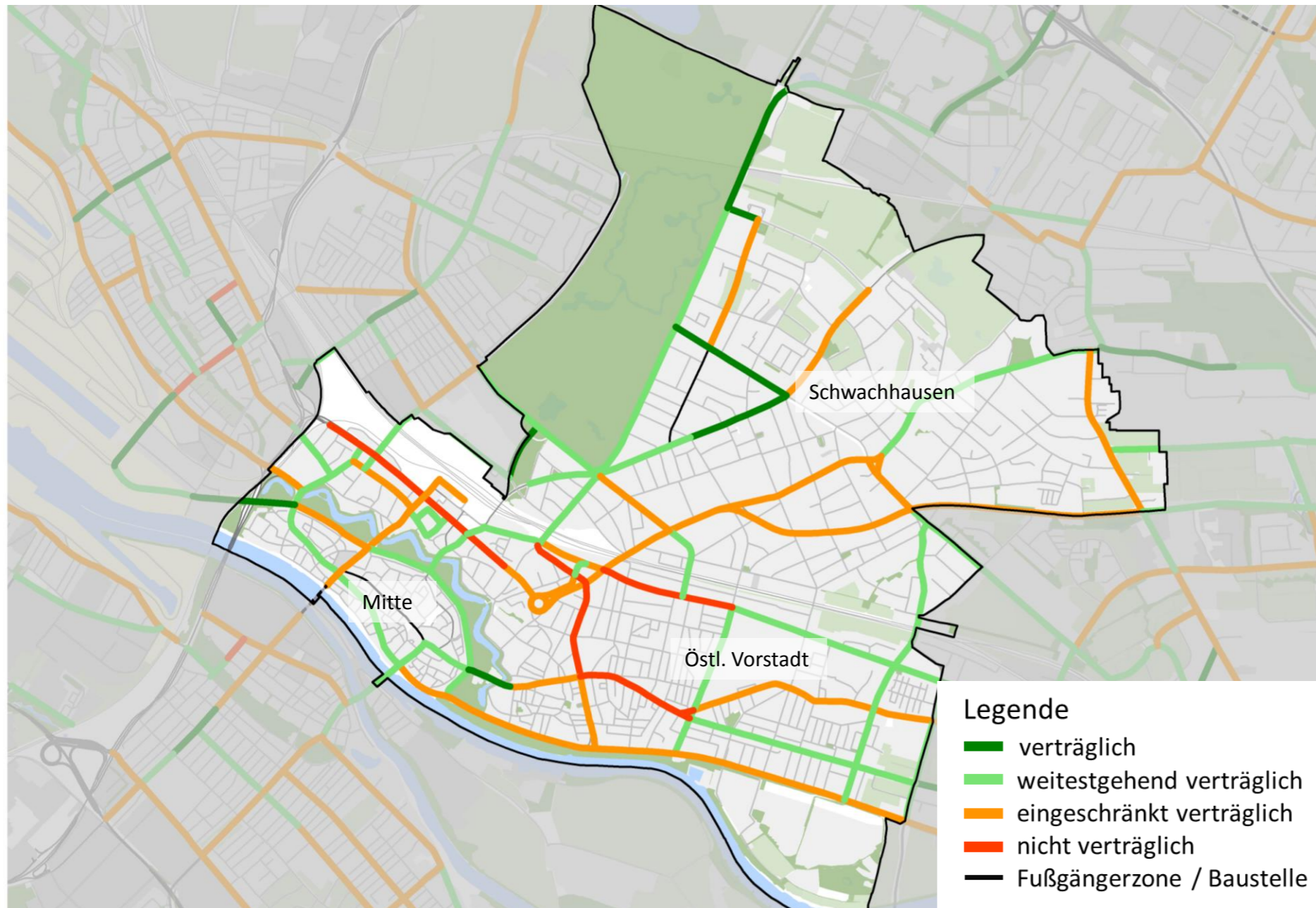
# ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-MITTE

- 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 und öffentliche Verkehr
  - Straßenraumgestaltung und -qualität
- Insgesamt sind in Bremen-Mitte ca. die Hälfte aller untersuchten Straßenräume als verträglich bzw. weitestgehend verträglich einzuschätzen.
- Bei 49 % besteht gewisser bzw. erhöhter Handlungsbedarf.





# ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-MITTE



## Negatives Beispiel: Bismarckstraße (östl. Vorstadt)

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sensible Umfeldnutzung
- Hohe Trennwirkung
- mangelhafte Parkplatzsituation
- Geh- und Radwege unzureichend

## Gutes Beispiel: Wachmannstraße in Schwachhausen

- Ausgewogenes Verhältnis Seitenbereiche und Fahrbahn
- Hohe optische Qualität
- Breitere Gehwege können den Straßenraum optimieren



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



**Elektromobilität**


**Klimawandel,  
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!**

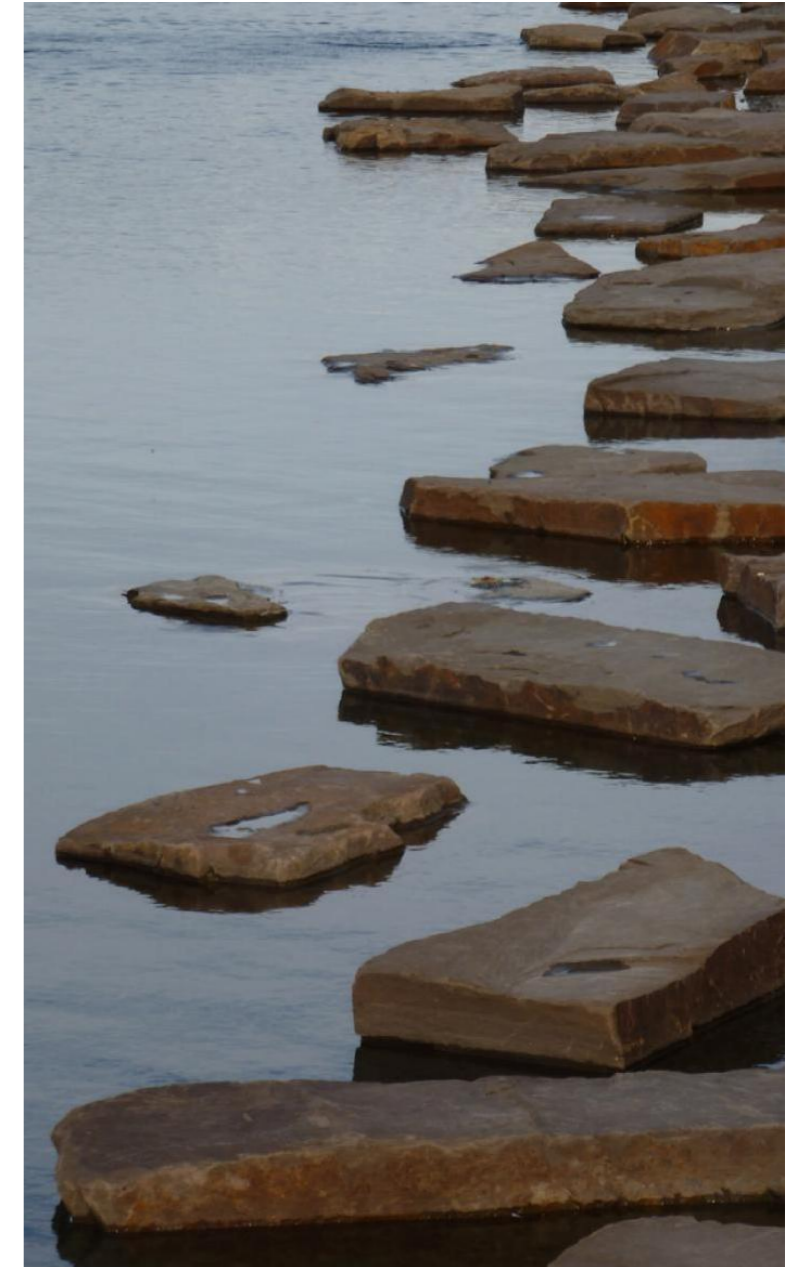
Kontakt:

Planersocietät

Ingenieurgruppe IVV

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

[www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)



# EXEMPLARISCHE MEINUNGEN/HINWEISE AUS DEM INTERNET



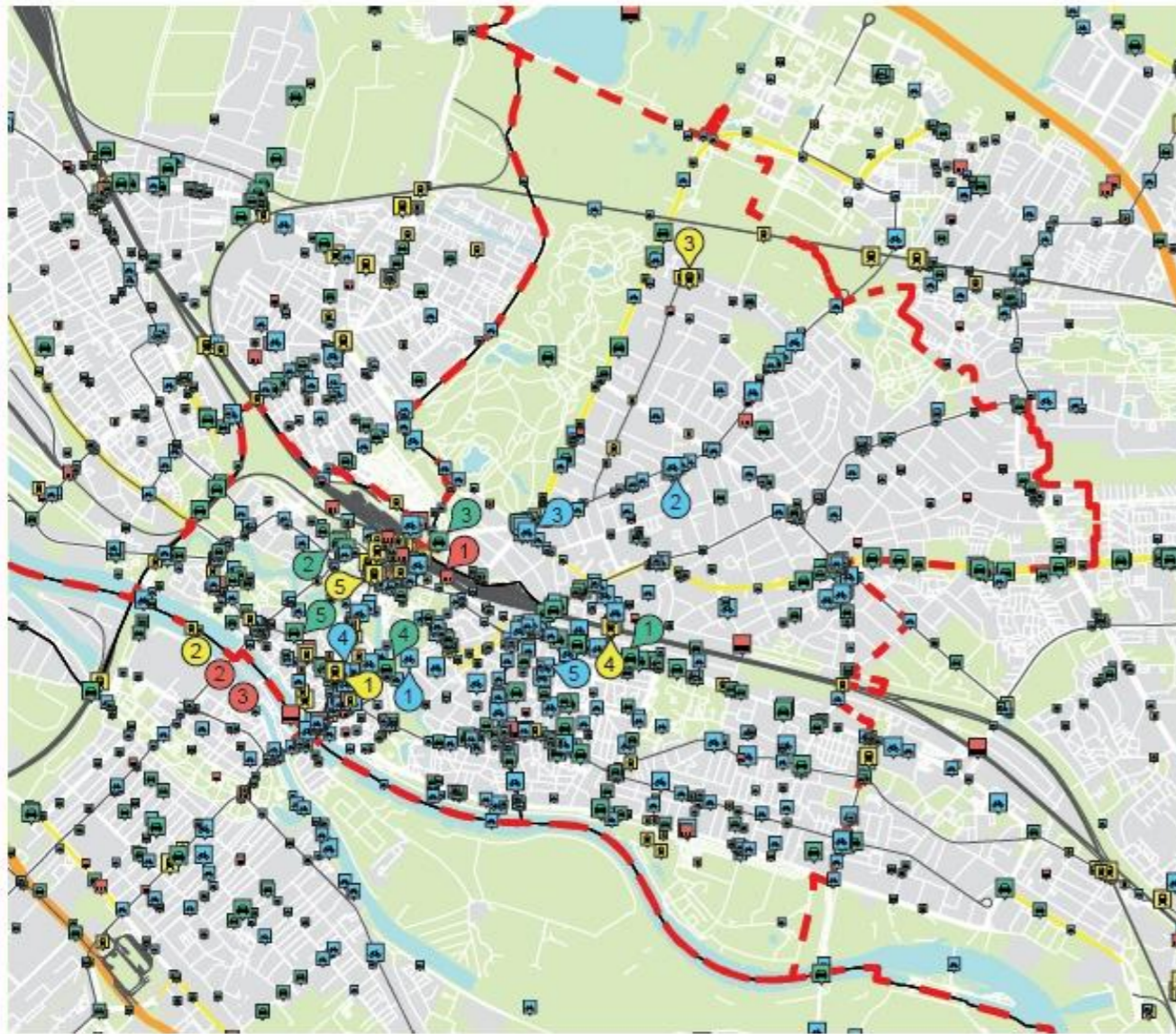


# Zwischenergebnisse der Onlinediskussion

www.bremenbewegen.de



## Bremen-Mitte



### Rubriken:

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

### Diskussionsintensität:

- gering
- durchschnittlich
- hoch

## MEIST DISKUTIERT in Bremen-Mitte

### Auto und LKW

- 1 Gegen Tempo 30 auf der Hauptverkehrsstraße Bismarckstraße! Langsamere Fahrweise führt zu mehr Stau und zusätzlichen Belastungen für die Anwohner
- 2 Die Hochstraße Breitenweg ist unverzichtbar! Nur hier kommt man wirklich zügig und ampelfrei durch die Stadt.
- 3 Künstlicher Engpass vor dem Concordia-Tunnel stadteinwärts. Jeden Morgen schleppender Verkehr, Staus und Abgase.
- 4 Ein zweispuriger Ausbau der Hauptverkehrsstraßen würde das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt deutlich entlasten.
- 5 30 km/h in der gesamten Innenstadt und im Viertel. Der ÖPNV funktioniert dort gut, die Alternativen Fahrrad und Laufen würden bei langsameren Geschwindigkeiten sicherer und attraktiver werden.

### Sonstiges

- 1 Warum muss die Hinterlandanbindung durch die Bahn für die Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven unbedingt durch den Bremer Hauptbahnhof führen? Warum gibt es keine Umgeherroute?
- 2 Es ist super, dass Bremen eine Umweltzone eingerichtet hat. Ist eigentlich geplant, sie noch zu vergrößern?
- 3 Mehr an Gelassenheit unter allen Verkehrsteilnehmern, Reduktion von Geschwindigkeiten und Anpassung an die anzu-treffenden Gegebenheiten, z.B. hohes Verkehrsaufkommen.

### Bus und Bahn

- 1 Ausbau der Straßenbahnlinien durch Umstellung der Hauptbuslinien 24, 25, 28 auf Straßenbahnbetrieb und Ausbau der bestehenden Straßenbahnlinien durch Linienverlängerungen.
- 2 Einführung einer einkommensgestaffelten Nahverkehrs-abgabe um Verbesserungen im ÖPNV (Streckenverlänge-rungen, Taktverdichtungen) zu finanzieren.
- 3 Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampffallee bis zur Universität. Bau einer Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn.
- 4 Bau eines neuen Haltepunkts für die Regio-S-Bahn im Viertel.
- 5 Bremen fehlt ein richtiger Busbahnhof.

### Fuß und Rad

- 1 Viele Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf der Wallgrabenbrücke. Hier sollten die Radfahrer absteigen oder es muss eine Alternativroute gefunden werden.
- 2 Bedarfsampel an der Wachmannstr./Carl-Schurz-Str.
- 3 Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern am Stern.
- 4 Bremer Innenstadt: Zu wenige Stellplätze für Fahrräder!
- 5 Kopfsteinpflaster: Das Radfahren im gesamten Bereich der Wohnstraßen im Viertel ist einziger Alptraum!

## 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 Rad fahrern 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



# MEIST DISKUTIERT in Bremen-Mitte



## Auto und LKW

- 1** Gegen Tempo 30 auf der Hauptverkehrsstraße Bismarckstraße! Langsamere Fahrweise führt zu mehr Stau und zusätzlichen Belastungen für die Anwohner
- 2** Die Hochstraße Breitenweg ist unverzichtbar! Nur hier kommt man wirklich zügig und ampelfrei durch die Stadt.
- 3** Künstlicher Engpass vor dem Concordia-Tunnel stadteinwärts. Jeden Morgen schleppender Verkehr, Staus und Abgase.
- 4** Ein zweispuriger Ausbau der Hauptverkehrsstraßen würde das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt deutlich entlasten.
- 5** 30 km/h in der gesamten Innenstadt und im Viertel. Der ÖPNV funktioniert dort gut, die Alternativen Fahrrad und Laufen würden bei langsameren Geschwindigkeiten sicherer und attraktiver werden.



## Sonstiges

- 1** Warum muss die Hinterlandanbindung durch die Bahn für die Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven unbedingt durch den Bremer Hauptbahnhof führen? Warum gibt es keine Umgehungsroute?
- 2** Es ist super, dass Bremen eine Umweltzone eingerichtet hat. Ist eigentlich geplant, sie noch zu vergrößern?
- 3** Mehr an Gelassenheit unter allen Verkehrsteilnehmern, Reduktion von Geschwindigkeiten und Anpassung an die anzutreffenden Gegebenheiten, z.B. hohes Verkehrsaufkommen.



## Bus und Bahn

- 1** Ausbau der Straßenbahnlinien durch Umstellung der Hauptbuslinien 24, 25, 26 auf Straßenbahnbetrieb und Ausbau der bestehenden Straßenbahnlinien durch Linienerweiterungen.
- 2** Einführung einer einkommensgestaffelten Nahverkehrsabgabe um Verbesserungen im ÖPNV (Streckenverlängerungen, Taktverdichtungen) zu finanzieren.
- 3** Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampffallee bis zur Universität. Bau einer Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn.
- 4** Bau eines neuen Haltepunkts für die Regio-S-Bahn im Viertel.
- 5** Bremen fehlt ein richtiger Busbahnhof.



## Fuß und Rad

- 1** Viele Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf der Wallgrabenbrücke. Hier sollten die Radfahrer absteigen oder es muss eine Alternativroute gefunden werden.
- 2** Bedarfsampel an der Wachmannstr./Carl-Schurz-Str.
- 3** Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern am Stern.
- 4** Bremer Innenstadt: Zu wenige Stellplätze für Fahrräder!
- 5** Kopfsteinpflaster: Das Radfahren im gesamten Bereich der Wohnstraßen im Viertel ist einziger Alptraum!



## 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-Mitte vorhanden sind

### **Vier „Messestände“ zur vertieften Diskussion:**

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



## Drei Leitfragen an jedem Messestand:

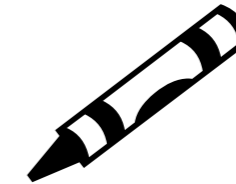
- **Wunschvorstellungen**

Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?



- **Positive Anknüpfungspunkte**

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?



- **Defizite**

Welche Defizite gilt es anzupacken?

