

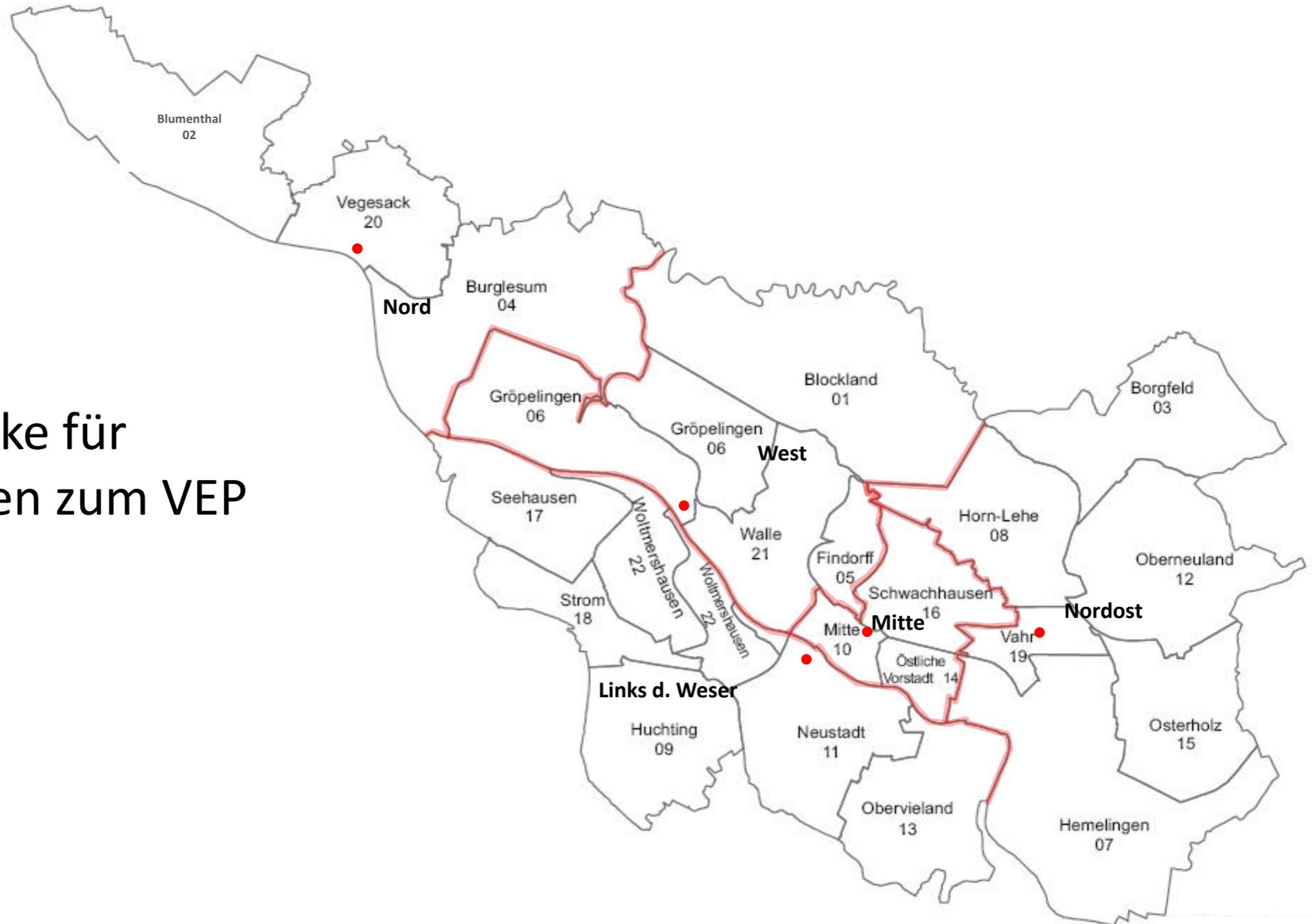
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

1. BÜRGERFORUM BREMEN-NORDOST

17. Januar 2013



Stadtbezirke für Bürgerforen zum VEP



GLIEDERUNG

- Anlass und Aufgabenstellung zum VEP Bremen 2020/2025
- Ausgangslage zur Mobilität in Bremen-Nordost
- 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-Nordost: Teilen Sie uns Ihre Mängel, aber auch die Möglichkeiten und Potenziale mit, die Sie sehen!

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

Internetangebot: www.bremenbewegen.de

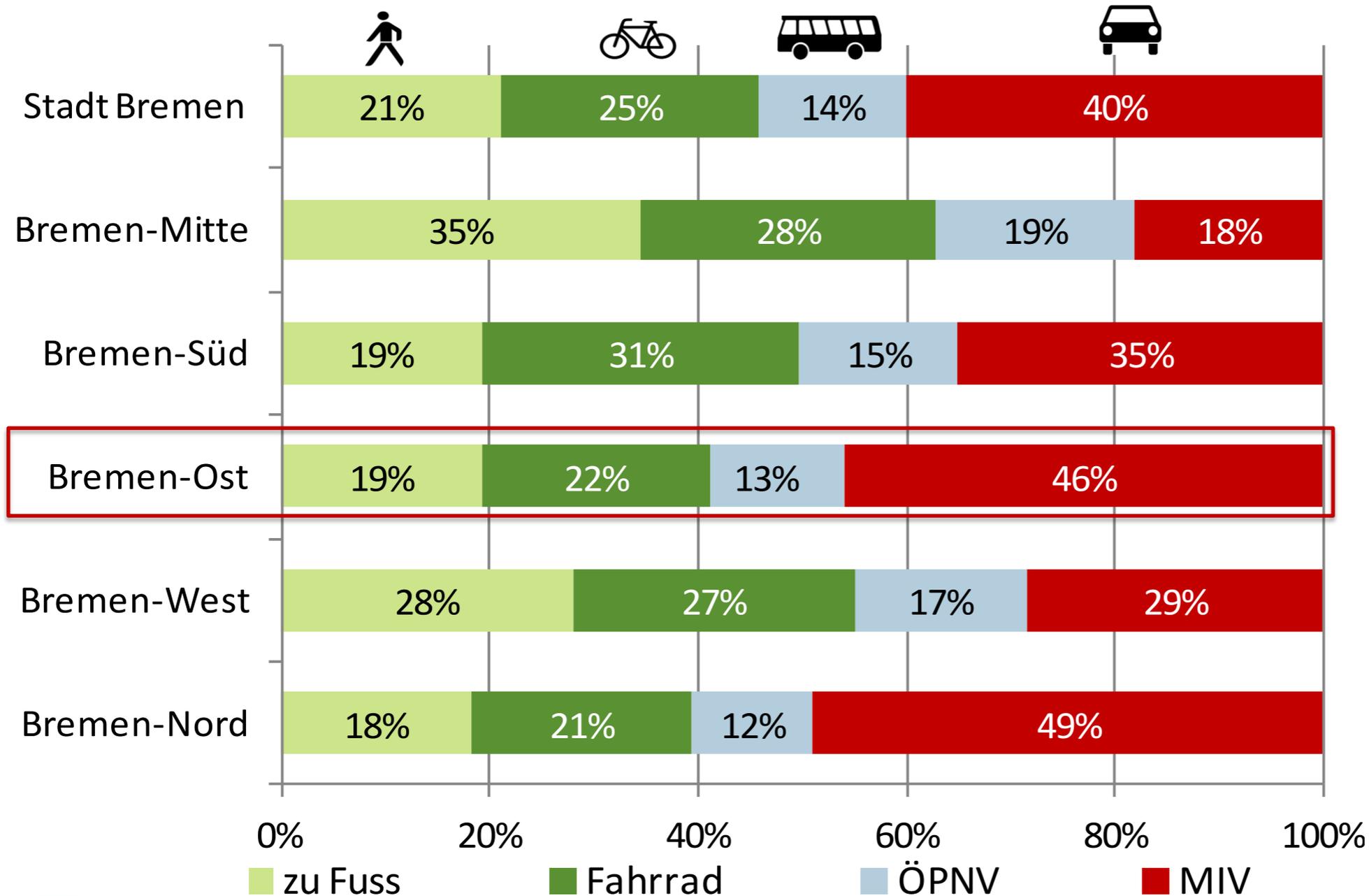
Fast 3.200 Beiträge und über 5.800 Kommentare sind schon auf dieser interaktiven Karte geschrieben und räumlich zugeordnet worden.



AUSGANGSLAGE ZUR MOBILITÄT IN BREMEN-NORDOST



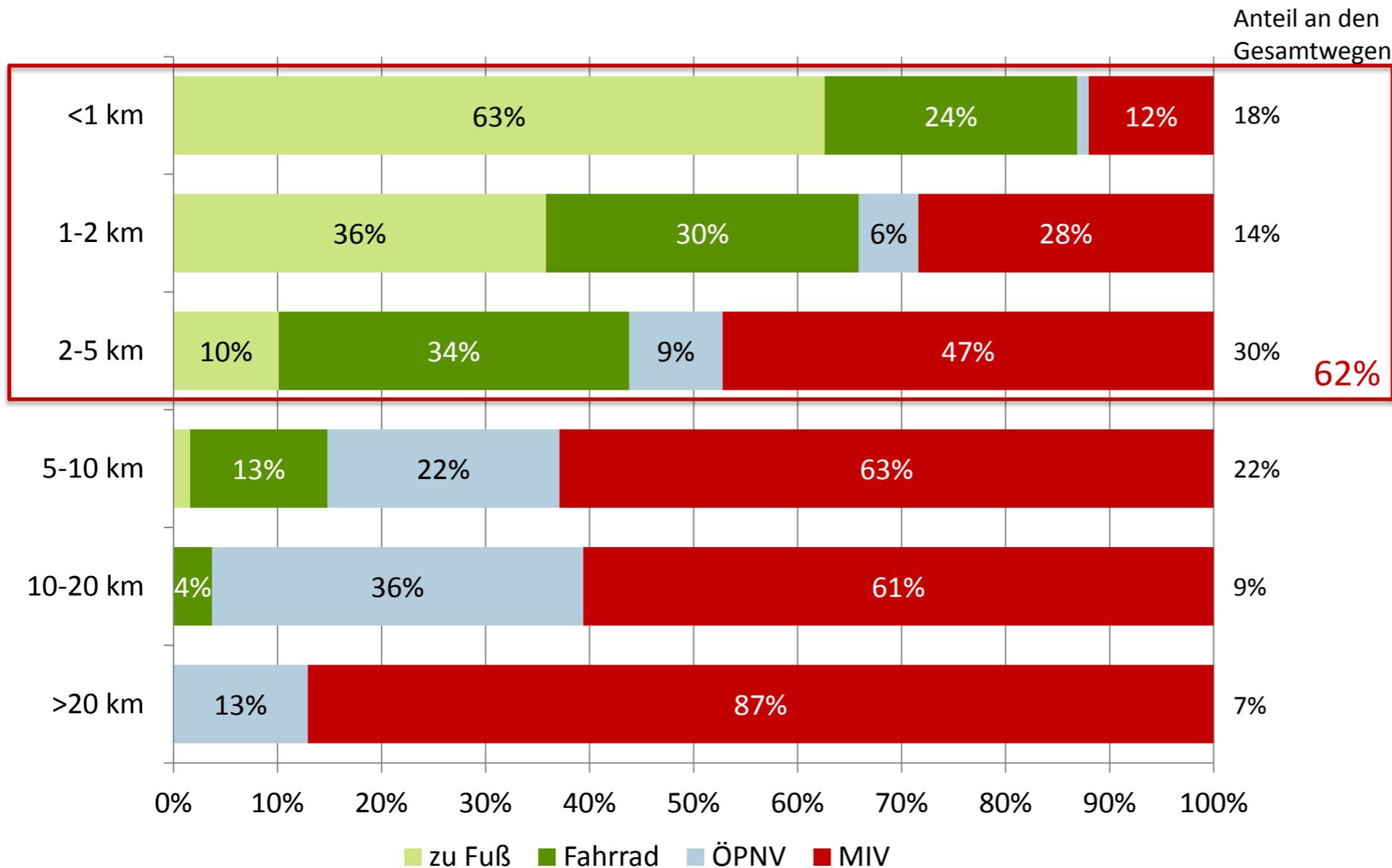
WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



Bremen-Ost:

- Fast die Hälfte aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt!
- Der Fußgänger- und Radfahreranteil ist leicht unterdurchschnittlich.
- Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel entspricht dem Bremer Durchschnitt.

VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN-NORDOST



- Der Anteil an kurzen Wegen ist sehr hoch: Mehr als drei von fünf Wegen sind kürzer als 5 km.
- Bei diesen Wegen ist der Fahrradanteil relativ hoch, ab 5 km Wegelänge sinkt dieser deutlich. Dafür steigt dann der ÖPNV-Anteil.
- Aber: Es werden auch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, z.B. knapp die Hälfte der Wege 2-5 km.

ERSTE ERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE



NAHMOBILITÄT UND FUSSVERKEHR

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger/innen.

Mängel

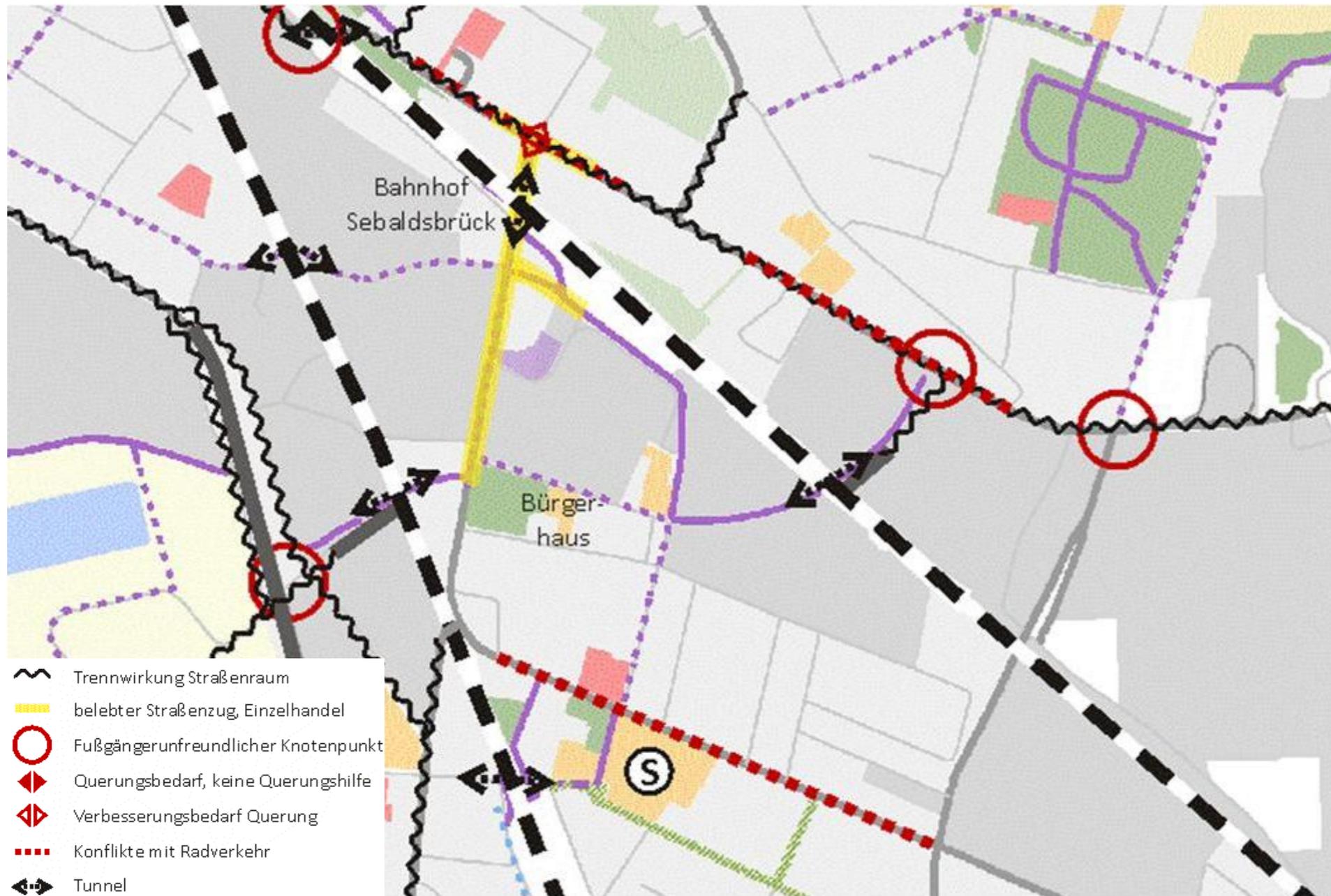
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Unzureichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr führen zu Konflikten.
- Behinderungen durch abgestellte Kfz, Fahrräder, Warenauslagen etc.
- Barrierefreiheit muss im Zuge einer alternden Gesellschaft weiter ausgebaut werden.

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: CHANCEN UND MÄNGEL



Stadtteilzentrum Hemelingen

- Verträgliche Straßenraumgestaltung in der Hemelinger Bahnhofstr
- Anbindung an die Straßenbahnhaltestelle Bhf Sebaldsbrück mit Verbesserungsbedarf

Haltestelle Bhf Sebaldsbrück



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



Radverkehrsnetz²⁾

- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute

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

Unzureichende Radwege:



²⁾ Konzeption Radroutennetz: Zielplanung Fahrrad, PGN 2003

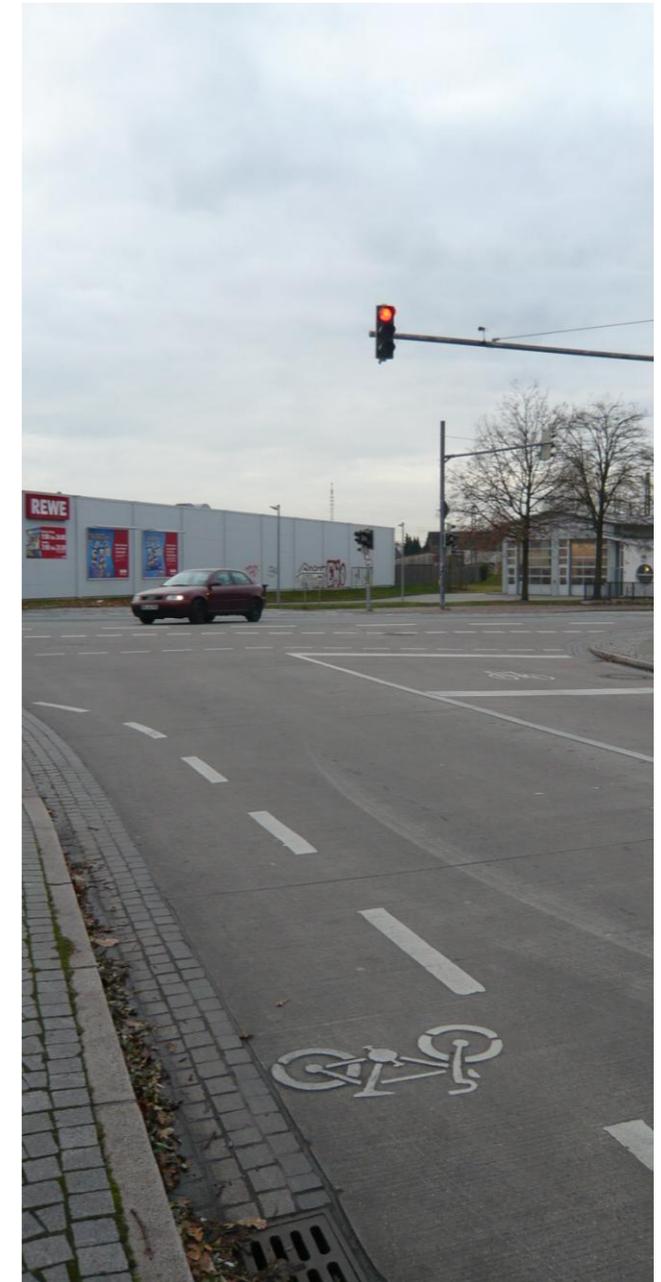
RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

Mängel

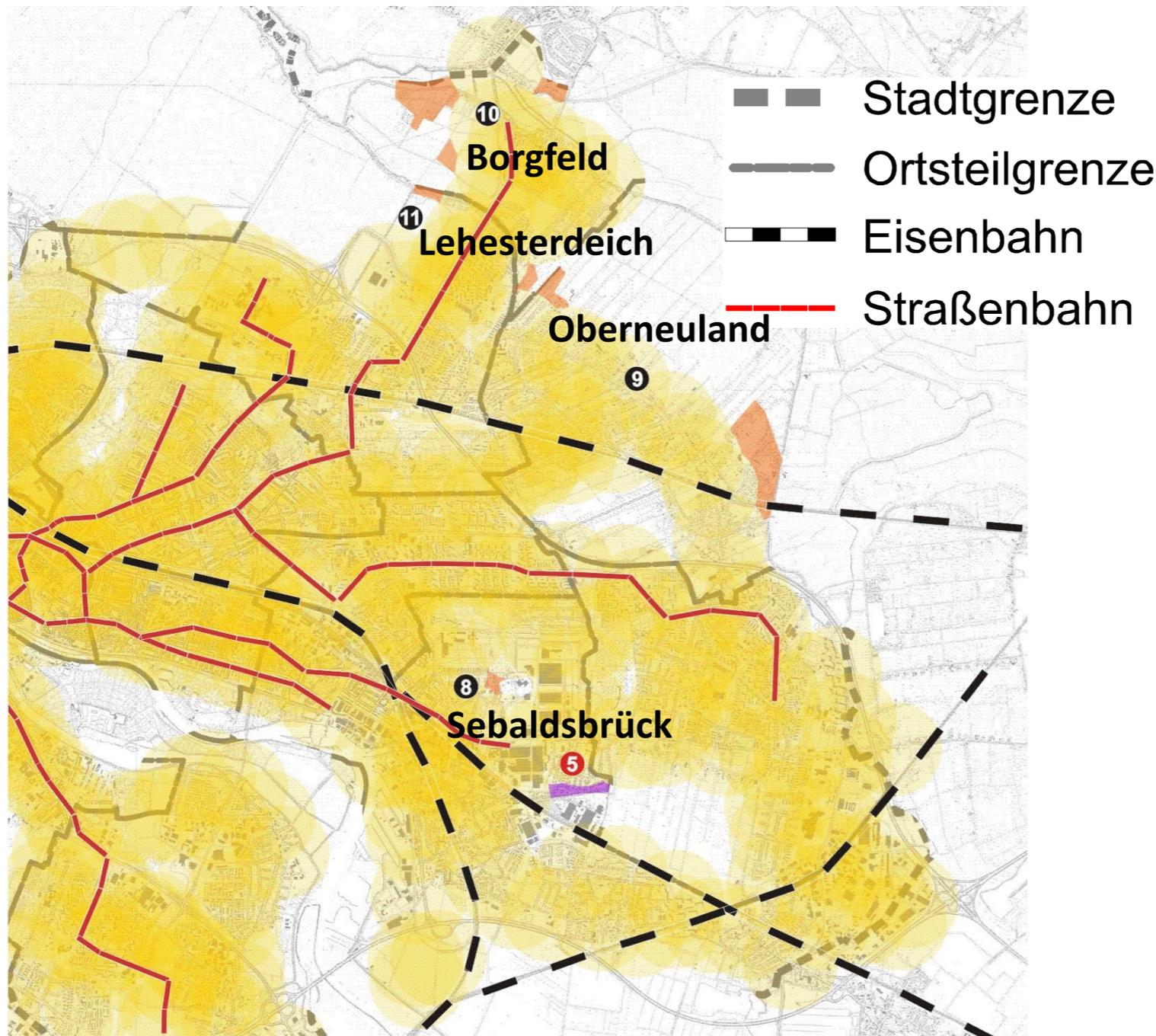
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Wenig Angebote für das Fahrbahnfahren bei unzureichenden Radwegen oder Seitenanlagen, z.B. Hemelinger Heerstraße und in Oberneuland
- Netzkonzept mit Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll

Chancen

- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:
Der Radverkehrsanteil ist mit 21% schon hoch, hat aber weiter „Luft nach oben“.
- Der Jan-Reiners-Weg ist ein gutes Beispiel einer attraktiven Route als schnelle Verbindung – auch über die Stadtgrenze hinaus.
- „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

- dichtes Straßenbahn- und Busnetz in Bremen-Nordost
- zzt. erfolgt Ausbau des Straßenbahnnetz (Linien 1 und 4)
- Erschließung von Bremen-Nordost durch ÖV nahezu flächendeckend (mit 600m Einzugsbereich)

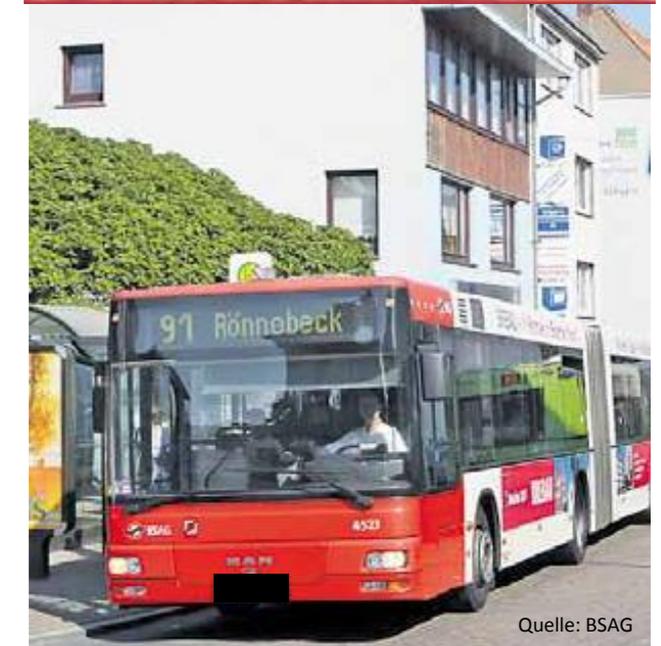
ÖV: CHANCEN UND MÄNGEL

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-Ost hat mit 13 % „noch Luft nach oben“.
- Das Straßenbahnnetz der BSAG bildet das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen-Nordost.
- Nahezu flächendeckende Ergänzung durch das Busliniennetz der BSAG.
- Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt für die Verkehrszellen aus Bremen-Nordost, die mit der Straßenbahn erschlossen sind, kann als gut eingestuft werden.

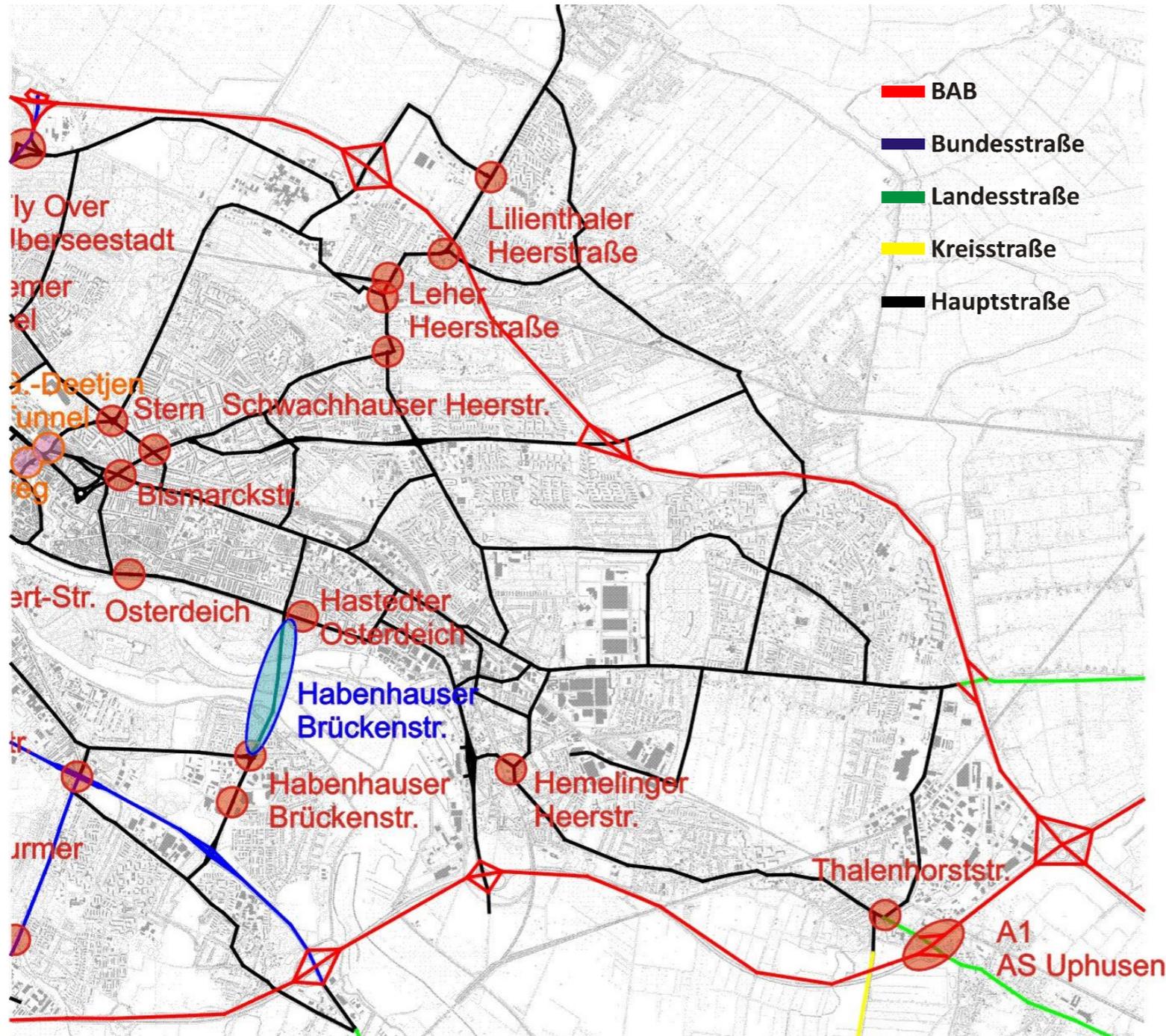
Mängel

- Reisezeiten im öffentlichen Linienverkehr für die Verkehrszellen, die per Bus erschlossen sind, zur Bremer Innenstadt aber auch den lokalen Stadtteilzentren ist vergleichsweise hoch.
- Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem lokalen ÖV (Straßenbahn und Stadtbusnetz) birgt noch Verbesserungspotenzial.



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-Ost ist mit 46 % deutlich höher als im Bremer Mittel.
- 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.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und die überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzüge.
In Bremen-Nordost gibt es Schwerverkehrs-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] auf den Bundesautobahnen (A 1 und A 27), den BAB-Zubringern Hemelingen und Horn-Lehe sowie Teilen der Sebaldsbrücker Heerstraße.

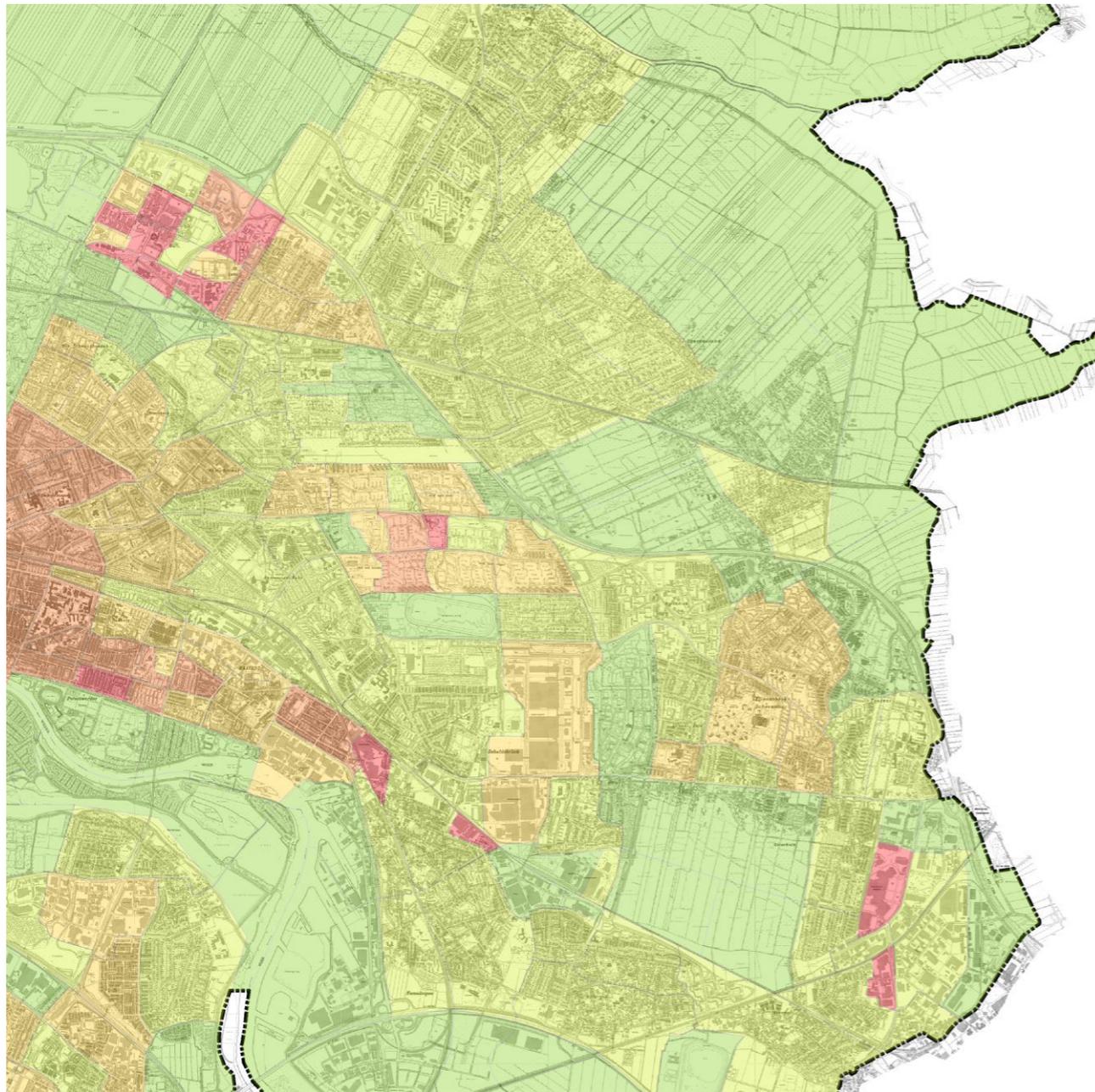


Mängel

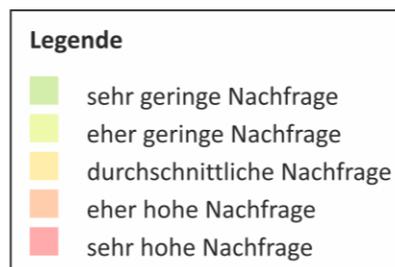
- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen.
In Bremen-Nordost in den Bereichen: Leher Heerstr., Lilienthaler Heerstr., Anschlussstelle Uphusen/Thalenhortstr., Hemelinger Heerstr. und Hastedter Osterdeich/Habenhauser Brückenstr.
- In Bremen-Nordost weisen auch einige der untergeordneten Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus. Es sind dies u. a.: Marcusallee, A.-Bebel-Allee, O.-Brenner-Allee, Ehlersdamm.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



RUHENDER KFZ-VERKEHR

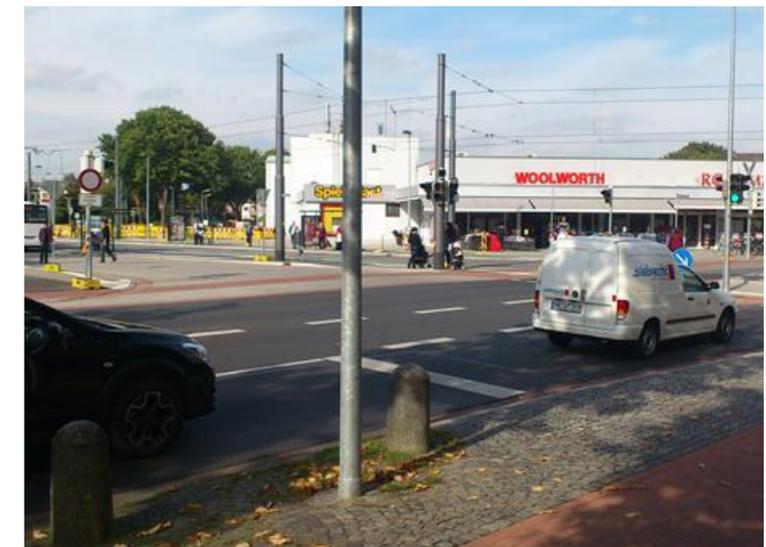


- Untersucht wurde die Parkraumnachfrage pro Quartier
- Nur wenige Quartiere in Bremen-Nordost haben eine höhere Nachfrage
- Sehr hohe Nachfrage z.B. in Gebieten mit Einkaufszentren/Quartierszentren und an der Universität.
- Darüber hinaus nur vereinzelt Quartiere mit überdurchschnittlicher Stellplatznachfrage:
 - schmaler Streifen östlich der Universität
 - Bereiche der Neuen Vahr
 - einige Straßen in Hastedt

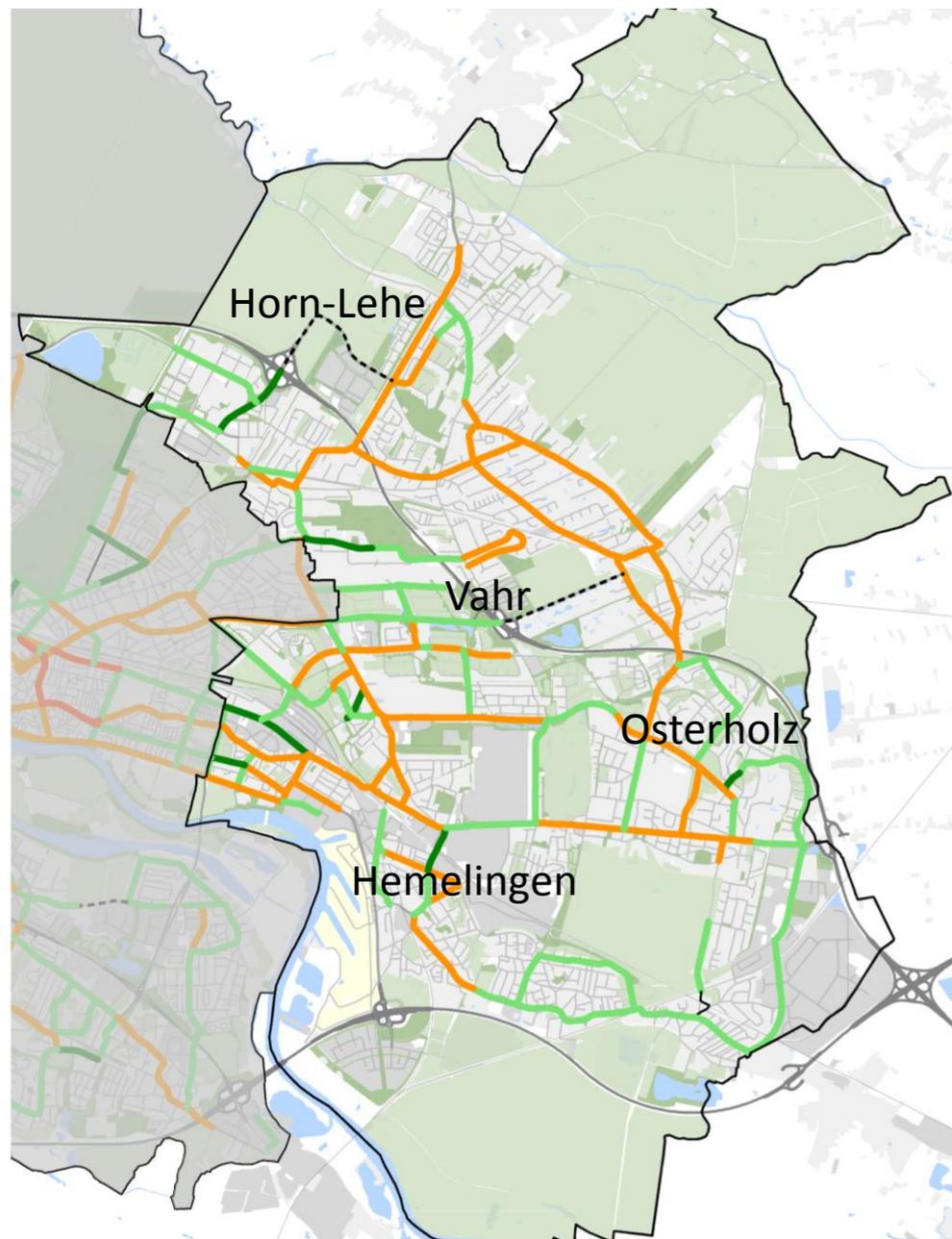


ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-NORDOST

- Bewertung der Hauptverkehrsstraßen vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzeranforderungen, der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie der möglichen Konflikte
- Wesentliche Themenfelder:
 - die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
 - der motorisierte Verkehr
 - Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
 - Straßenraumgestaltung und -qualität
- Die knappe Mehrheit der untersuchten Straßenräume in Bremen-Nordost ist als verträglich bzw. weitestgehend verträglich einzuschätzen.
- Bei 49 % der Straßen besteht ein gewisser Handlungsbedarf.



ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-NORDOST



Negatives Beispiel: Hastedter Heerstraße in Hemelingen

- eher kritische Verkehrs- und hohe Lärmbelastung, stark Kfz-geprägter Straßenraum
- Geh- und Radwege in Relation zum Querschnitt unterrepräsentiert
- hohe Trennwirkung durch fehlende Querungshilfen und sehr breiten Straßenraum: Fahrbahn + Straßenbahntrasse

Gutes Beispiel: Sankt-Gotthard-Straße in Osterholz

- Keine Trennwirkung, da ausreichend Querungshilfen
- Sehr gute Bedingungen für Nahmobilität: breite Seitenbereiche
- Ansprechende und homogene Straßenraumgestaltung

Legende

- verträglich
- weitestgehend verträglich
- eingeschränkt verträglich
- Straße anbaufrei
- Baustelle

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!

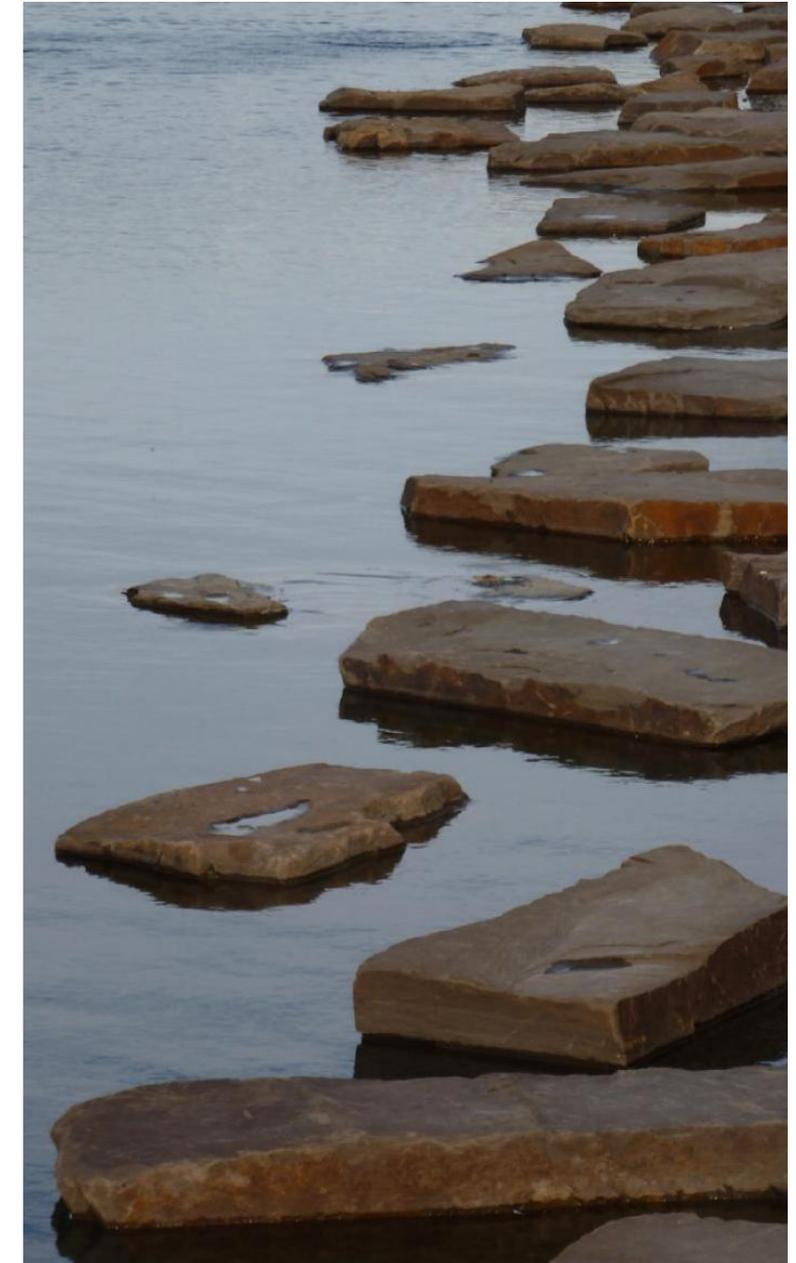
Kontakt:

Planersocietät

Ingenieurgruppe IVV

www.planersocietaet.de

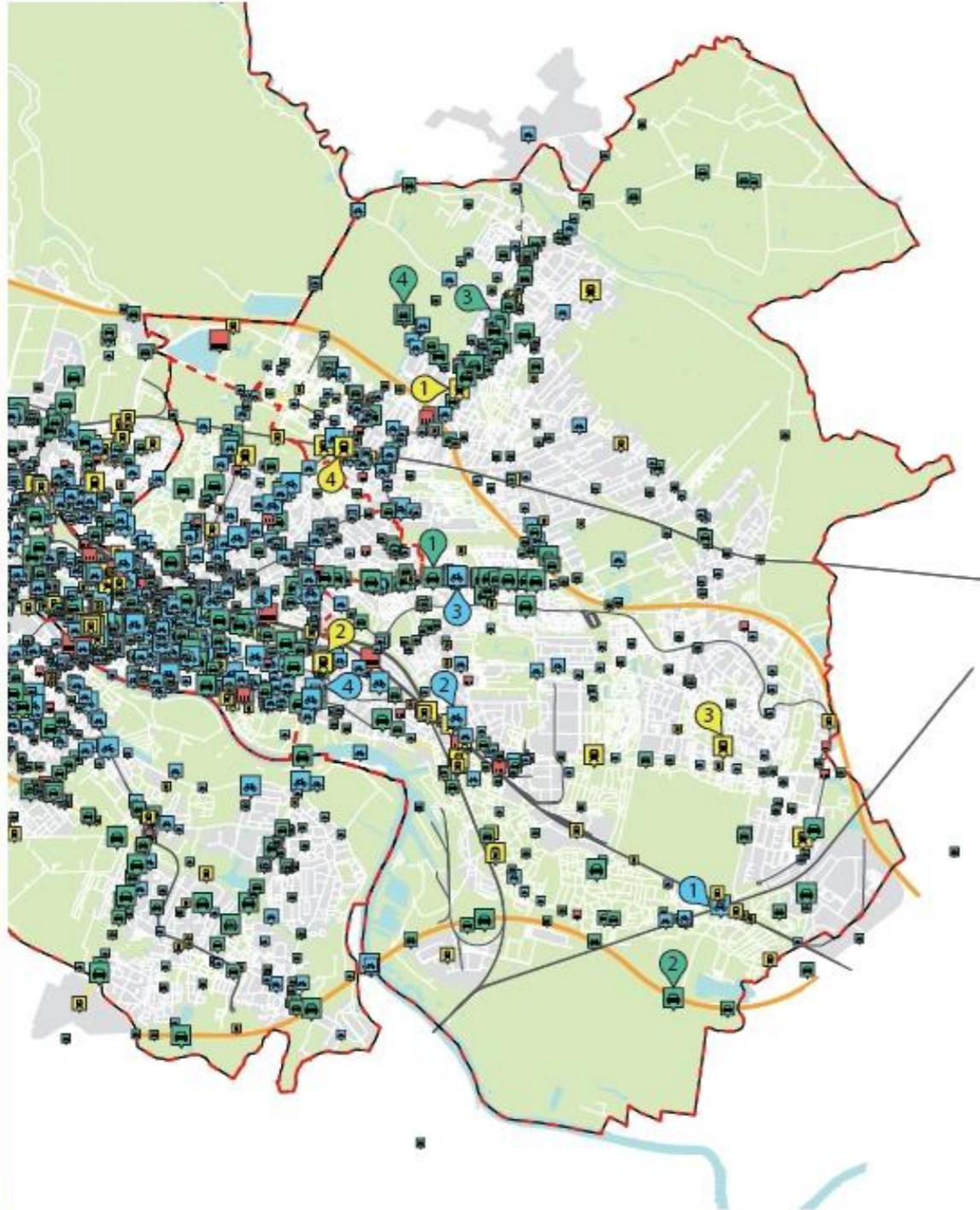
www.ivv-aachen.de



EXEMPLARISCHE MEINUNGEN/HINWEISE AUS DEM INTERNET



Bremen-Nordost



Rubriken:

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

Diskussionsintensität:

- gering
- durchschnittlich
- hoch

MEIST DISKUTIERT in Bremen-Nordost

Auto und LKW

- 1 Tempo 70 für die Richard-Boljahn-Allee als Hauptzufahrtstraße
- 2 Problem: Dauerhaftes Tempolimit von 120 km/h auf der A1
- 3 Problem: Überlastung der Lilienthaler Heerstraße zu Hauptverkehrszeiten
- 4 Vierspuriger Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe

Bus und Bahn

- 1 Problem: Fahrtzeit und Anzahl der Halte auf der Linie 4 aus Borgfeld in die Innenstadt
- 2 Ist die geplante Straßenbahnverbindung über die Steubenstraße sinnvoll?
- 3 Anbindung des Stadtteils Osterholz an das Busliniennetz der BSAG.
- 4 Regionalbahnhof Horn-Lehe/Universität

Fuß und Rad

- 1 Neuanlage eines Fußweges von Arbergen entlang der Bahnlinie Bremen – Hannover zum Bahnhof Mahndorf
- 2 Radwege-Benutzungspflicht in der Zeppelinstraße und in allen Straßen mit öffentlichem Personennahverkehr
- 3 Sinn oder Unsinn der Fußgängerampeln in der Richard-Boljahn-Allee / Kurfürstenallee
- 4 Ampelschaltungen für Radfahrer entlang der Georg-Bitter-Straße

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 (Mittelschuchting) 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-Nordost



Auto und LKW

- 1 Tempo 70 für die Richard-Boljahn-Allee als Hauptzufahrtstraße
- 2 Problem: Dauerhaftes Tempolimit von 120 km/h auf der A1
- 3 Problem: Überlastung der Lilienthaler Heerstraße zu Hauptverkehrszeiten
- 4 Vierspuriger Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe



Bus und Bahn

- 1 Problem: Fahrtzeit und Anzahl der Halte auf der Linie 4 aus Borgfeld in die Innenstadt
- 2 Ist die geplante Straßenbahnverbindung über die Steubenstraße sinnvoll?
- 3 Anbindung des Stadtteils Osterholz an das Busliniennetz der BSAG.
- 4 Regionalbahnhof Horn-Lehe/Universität



Fuß und Rad

- 1 Neuanlage eines Fußweges von Arbergen entlang der Bahnlinie Bremen – Hannover zum Bahnhof Mahndorf
- 2 Radwege-Benutzungspflicht in der Zeppelinstraße und in allen Straßen mit öffentlichem Personennahverkehr
- 3 Sinn oder Unsinn der Fußgängerampeln in der Richard-Boljahn-Allee / Kurfürstenallee
- 4 Ampelschaltungen für Radfahrer entlang der Georg-Bitter-Straße

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

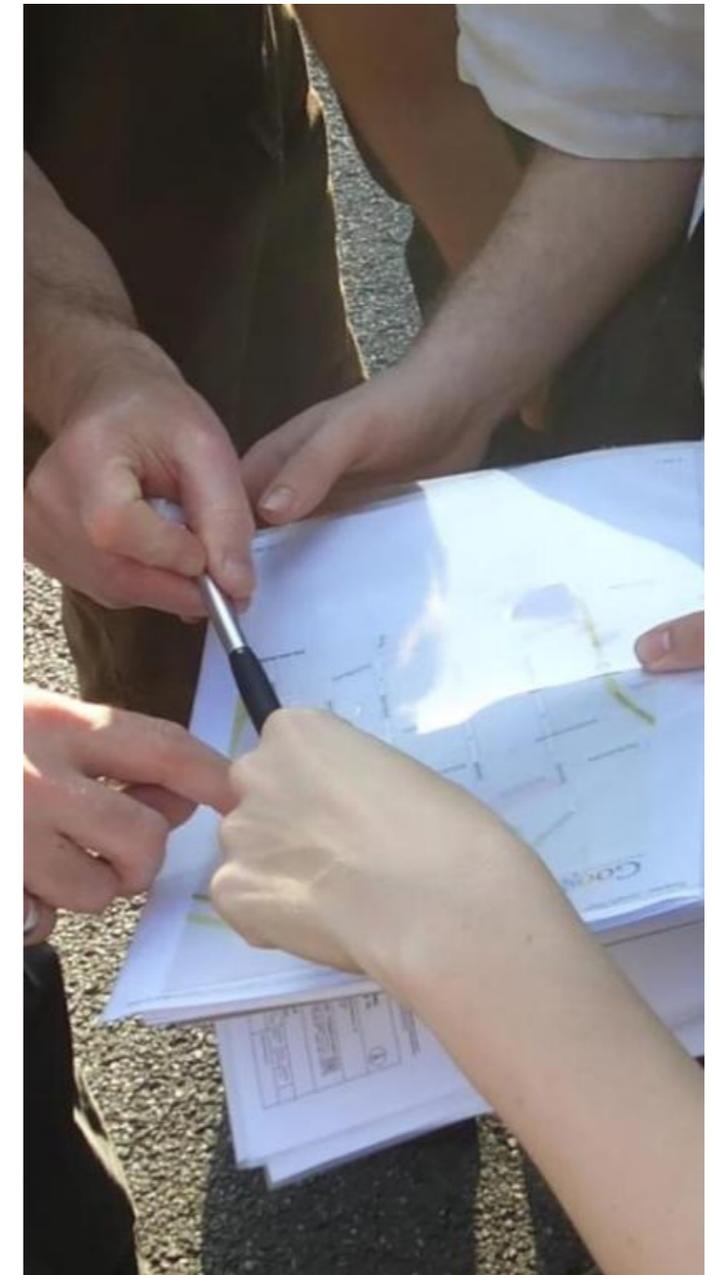


WEITERE INFOS UND DISKUSSION AN DEN MESSESTÄNDEN

Diskutieren Sie mit uns, welche weiteren Mängel und Chancen im Verkehrssystem in Bremen-Nordost 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?

