

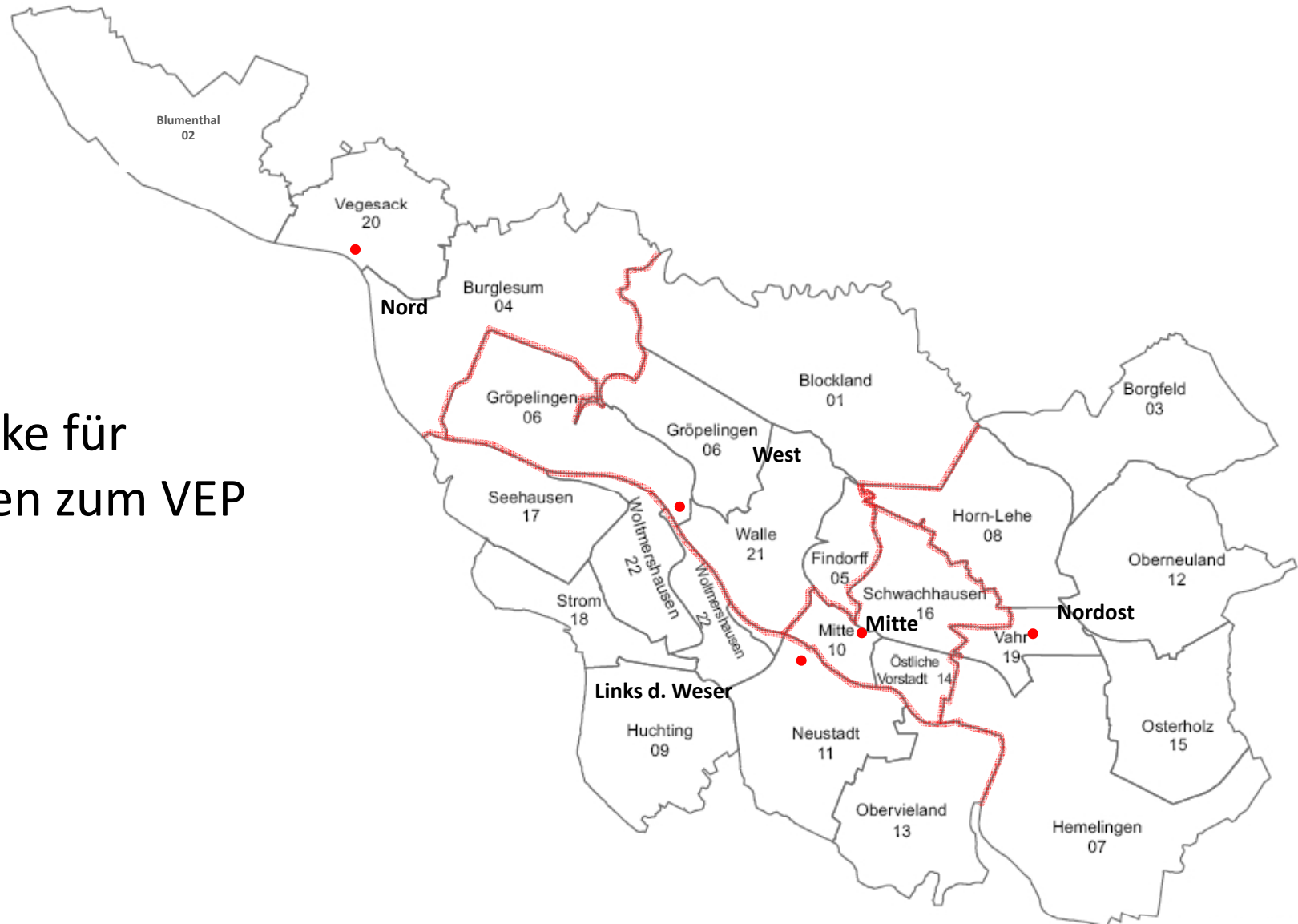
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

1. BÜRGERFORUM BREMEN-WEST

22. Januar 2013



Stadtbezirke für Bürgerforen zum VEP



Programm 1. Bürgerforum Bremen-West (22.01.2013)

Zeit	Thema	
18.30	Ankunft und Stehcafé, Möglichkeit zum ersten Rundgang	
19.00	Begrüßung	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Jan Bembenek, SUBV Freie Hansestadt Bremen
	VEP Bremen 2020/2025 – Anlass und Aufgabenstellung	Dr. Michael Frehn, Planersocietät
19.10	Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen	Dr. Michael Frehn, 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-West
- Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse



ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG



ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen ist erforderlich, ...

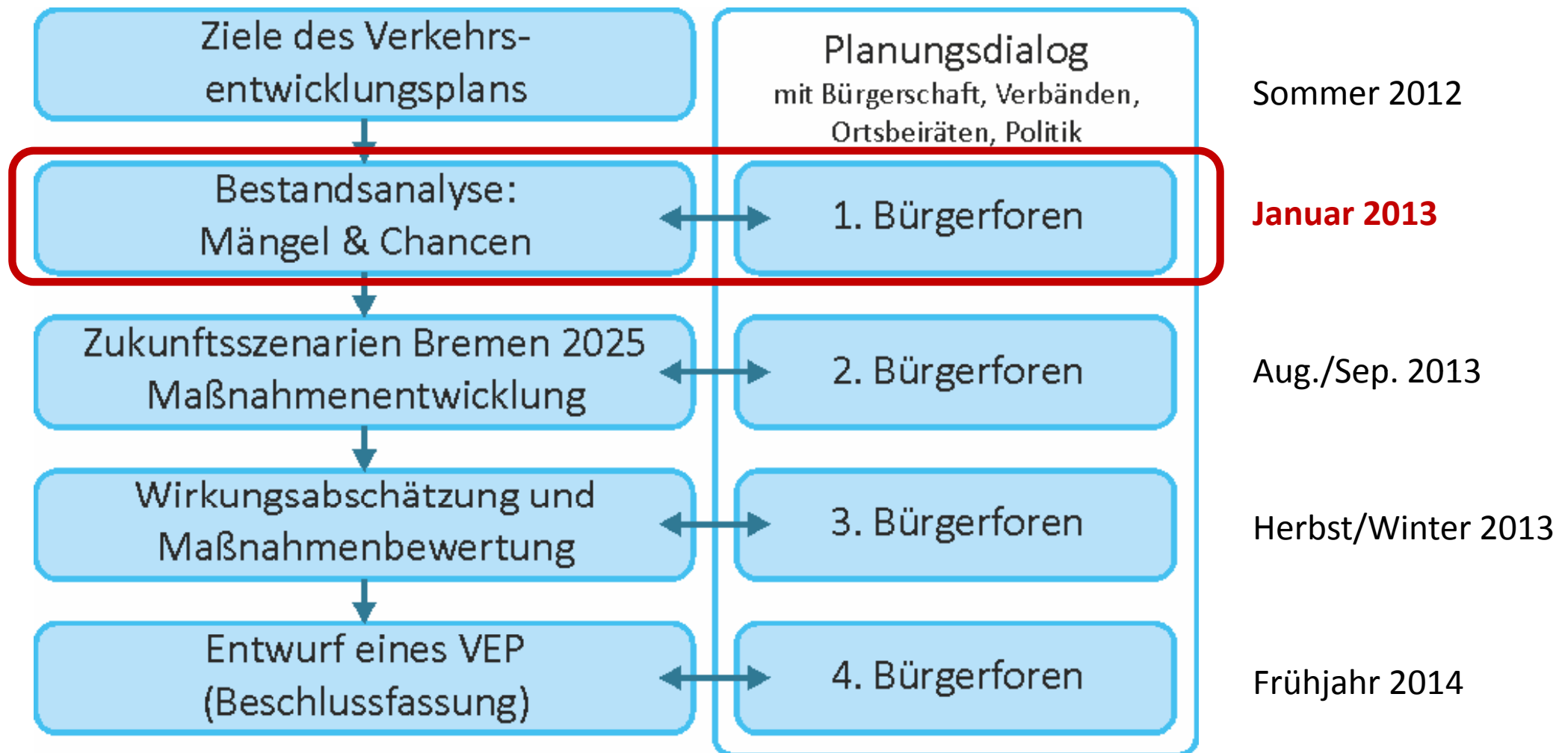
- da sich in Bremen in den letzten 15-20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben,
- um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen.

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

Internetangebot: www.bremenbewegen.de

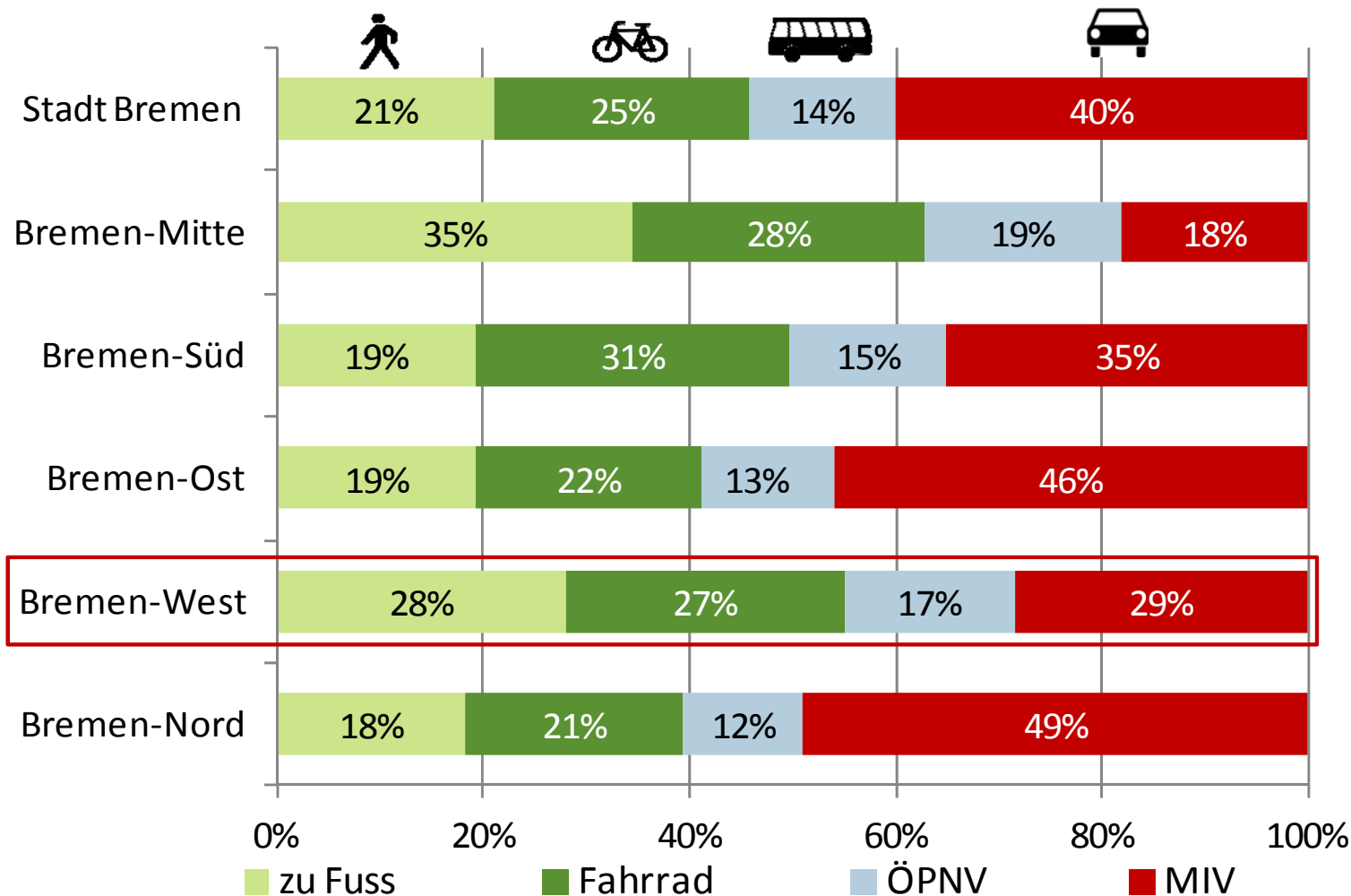
Fast 3.700 Beiträge und über 7.400 Kommentare sind schon auf dieser interaktiven Karte geschrieben und räumlich zugeordnet worden.



AUSGANGSLAGE ZUR MOBILITÄT IN BREMEN-WEST



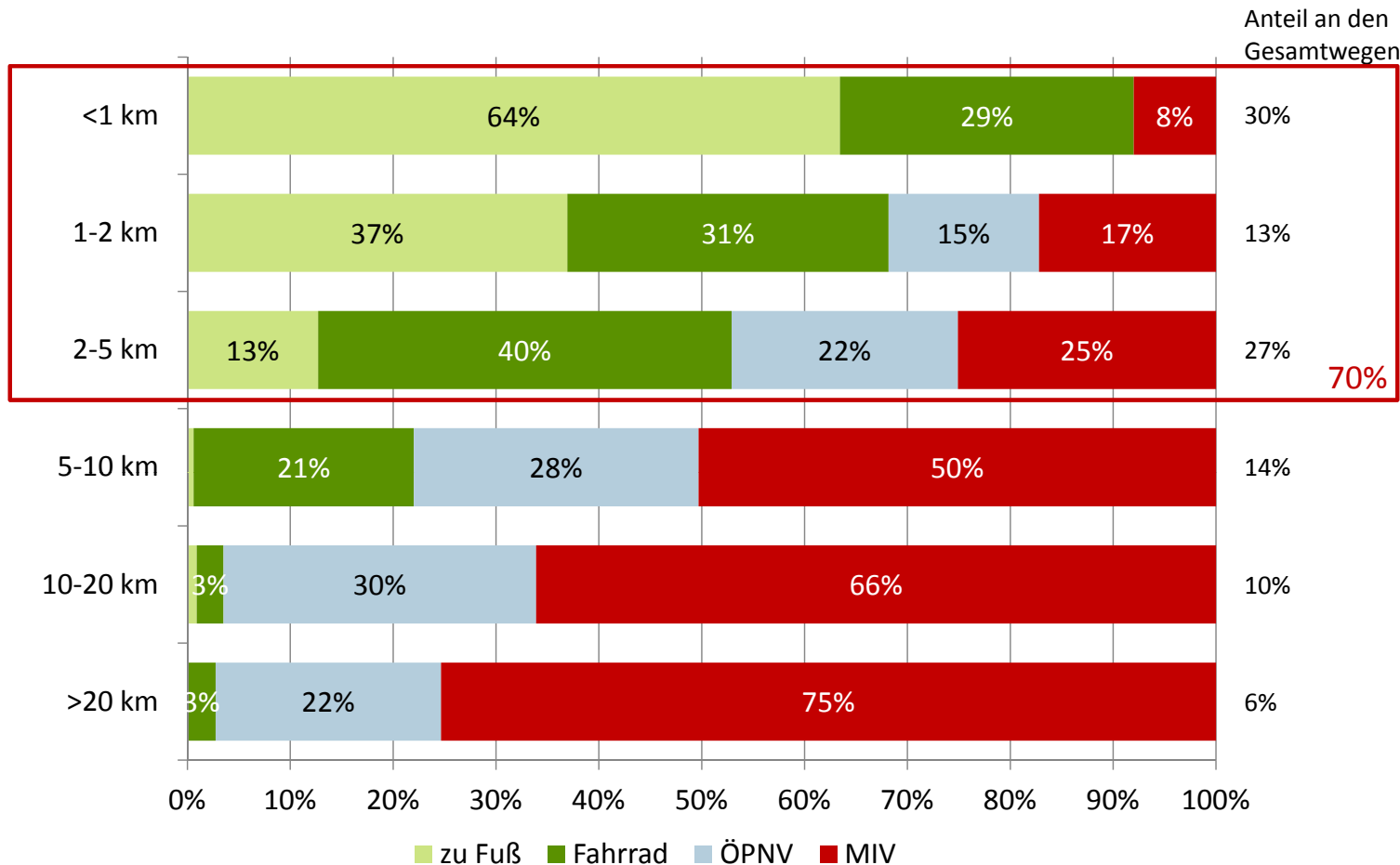
WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



Bremen-West:

- Über die Hälfte der Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad erledigt!
- Dieser Wert liegt über dem Bremer Durchschnitt.
- Die ÖV-Nutzung ist in Bremen-West etwas überdurchschnittlich.
- Der MIV-Anteil ist in Bremen-West deutlich geringer als in anderen Bezirken (außer Mitte)

VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN-WEST



- Der Anteil an kurzen Wegen ist sehr hoch: 70% der Wege sind kürzer als 5 km.
- Bei diesen Wegen ist der Fahrradanteil relativ hoch, ab 5 km Wegelänge sinkt dieser deutlich. Dafür steigt dann der Pkw-Anteil.
- Aber: Es werden auch einige kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, z.B. jeder vierte Weg zwischen 2 und 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

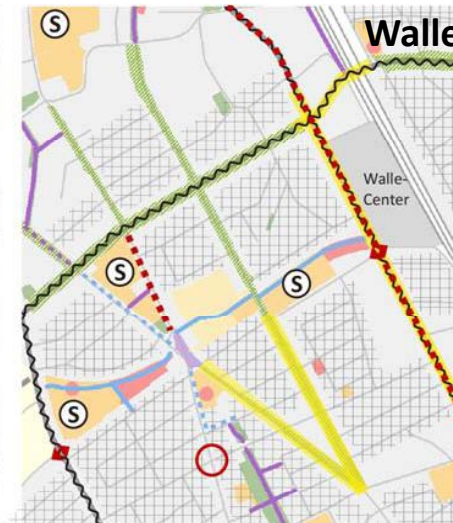
- Attraktive Wegeverbindungen und hohe Straßenraumqualität fördern das Zufußgehen.
- Fußverkehr schafft Urbanität und Belebung der Städte: Stadtteilzentren leben von hohen Aufenthaltsqualitäten und einer guten Nahmobilität.



FUSSWEGENETZ: CHANCEN UND MÄNGEL IN DEN STADTTTEILZENTREN

Gröpelingen

- Lindenhofstraße mit gelungener Anbindung an die Gröpelinger Heerstr.
- Attraktive Fußwegeverbindung durch Grünzug West
- Starke Trennwirkung der Hafенrandstraße zur Weser und Waterfront



Walle

- Waller Heerstr: Trennwirkung und Querungsbedarf auch zwischen den Ampeln
- Belebte Vegesacker Straße mit Gestaltqualität

Findorff

- Gute Gestaltungsansätze in der Hemmstraße
- Fußläufige Anbindung an die Innenstadt mit Verbesserungsbedarf



- ~ Trennwirkung Straßenraum
- ▬ belebter Straßenzug, Einzelhandel
- Fußgängerunfreundlicher Knotenpunkt
- ◀▶ Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- ◀▶ Verbesserungsbedarf Querung
- ⋯ Konflikte mit Radverkehr
- ↔ Tunnel

Zugeparkte Gehwege



RADFAHREN

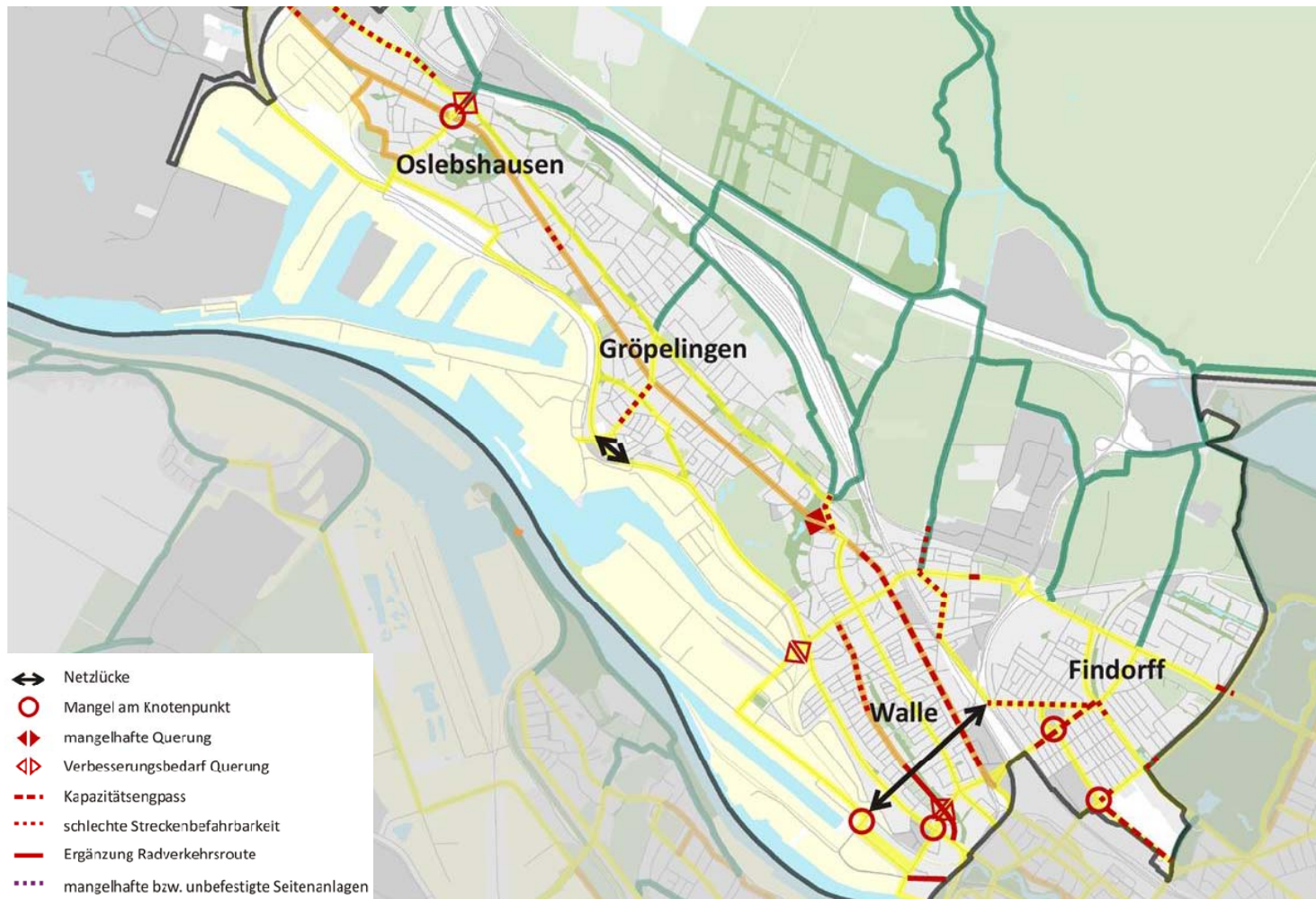
- 60% aller Bremer/innen nutzen das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche (in anderen Großstädten ca. 41%).
- Radfahren ermöglicht vielen eine eigenständige und günstige Mobilität.
- Radfahren ist gesund und umweltfreundlich.
- Auf Wegen bis 5 km ist das Fahrrad konkurrenzfähig zum Auto.
- Pedelecs 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

Mangel in Anbindung Grünzug West an die Waller Heerstraße



RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

Mängel

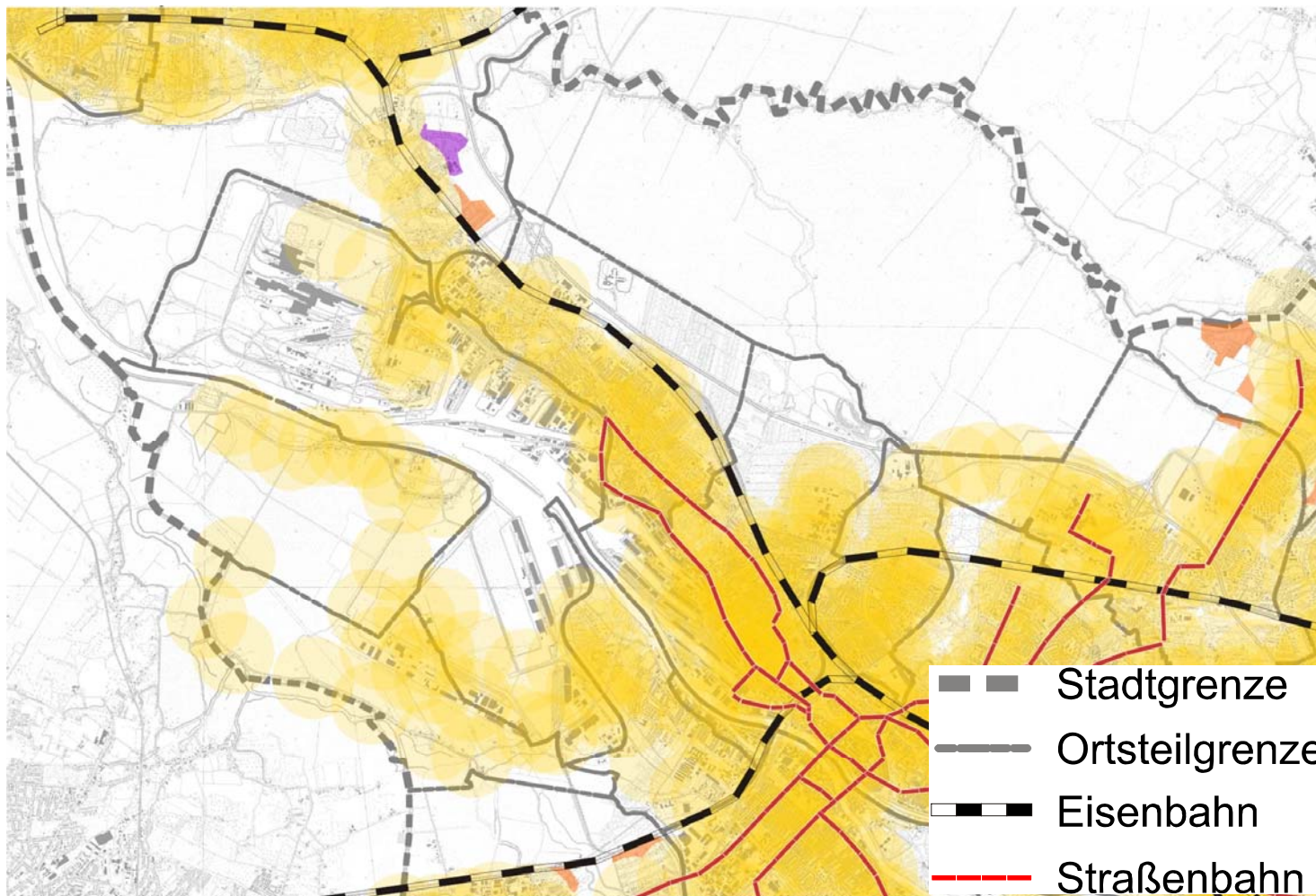
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Die Anbindung des Grünzug West an die Waller Heerstraße sollte verbessert werden.
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll







Chancen

- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:
Der Radverkehrsanteil ist mit 27% schon hoch, hat aber weiter „Luft nach oben“.
- Der Grünzug West ist eine attraktive Route parallel zur Heerstraße als schnelle Verbindung Richtung Bremen-Nord.
- „Kultur des Bordsteinradweg-Fahrens“:
auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt.
Radfahren 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-West
-  auf Bremen-Mitte ausgerichtetes ÖV-Netz mit dem zentralen Umsteigepunkt am Depot Gröpelingen
-  Erschließung von Bremen-West 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-West liegt mit 17 % über dem Bremer Mittel.
- Das Straßenbahnnetz der BSAG und die Regio-S-Bahn mit den Bahnhöfen Oslebshausen und Walle bilden das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen-West.
- Flächendeckende Ergänzung durch das Busliniennetz der BSAG.
- Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt für die Verkehrszellen aus Bremen West, die mit der Straßenbahn bzw. Regio-S-Bahn erschlossen sind, kann als gut eingestuft werden.

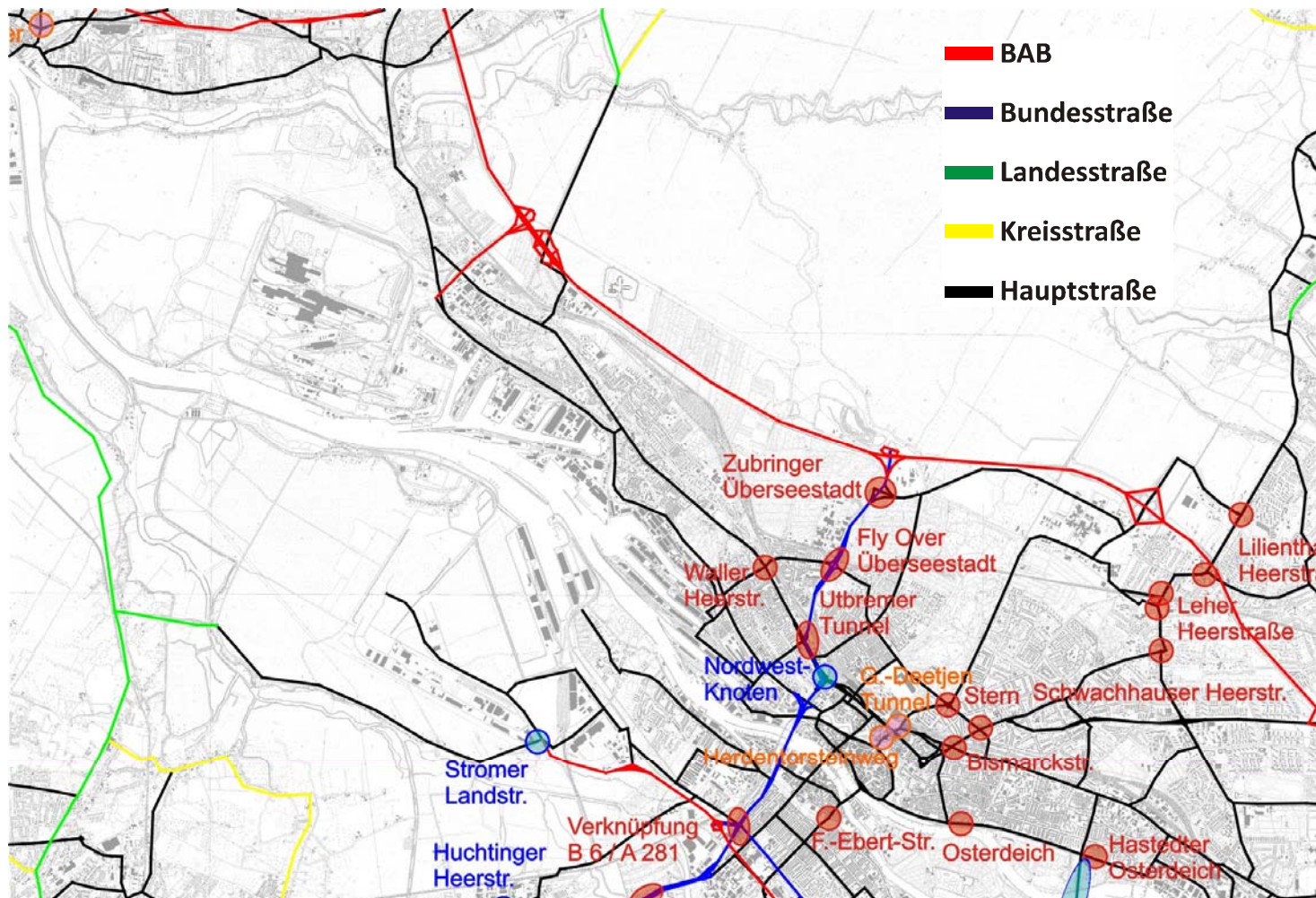
Mängel

- ÖV-Anbindung von Oslebshausen an die Innenstadt erfordert vielfach den Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn bzw. Regio-S-Bahn. Somit vergleichsweise hohe Reisezeiten im öffentlichen Linienverkehr zur Bremer Innenstadt.



Quelle: BSAG

STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR – 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. Schwerverkehrsaufkommen (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-West ist mit 29 % wesentlich geringer 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 Hauptstraßennetz.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und die überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzüge. In Bremen-West gibt es Schwerverkehrs-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] auf der A 27, A 281, B 6, Hafenrandstr. und Bürger-/Grambker Heerstr.

Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Bereiche. In Bremen-West insbesondere entlang der B 6: Zubringer Überseestadt, Fly Over Überseestadt, Utbremer Tunnel und dem Nordwest-Knoten sowie Kreuzung Waller Ring/Waller Heerstr.
- In Bremen-West weisen einige untergeordnete Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus. Es sind dies u. a.: Ingolstädter Str., Lange Reihe, Admiralstr., Wartburgstr.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



Quelle: Google Earth, Pro-Lizenz für IVV GmbH & Co. KG

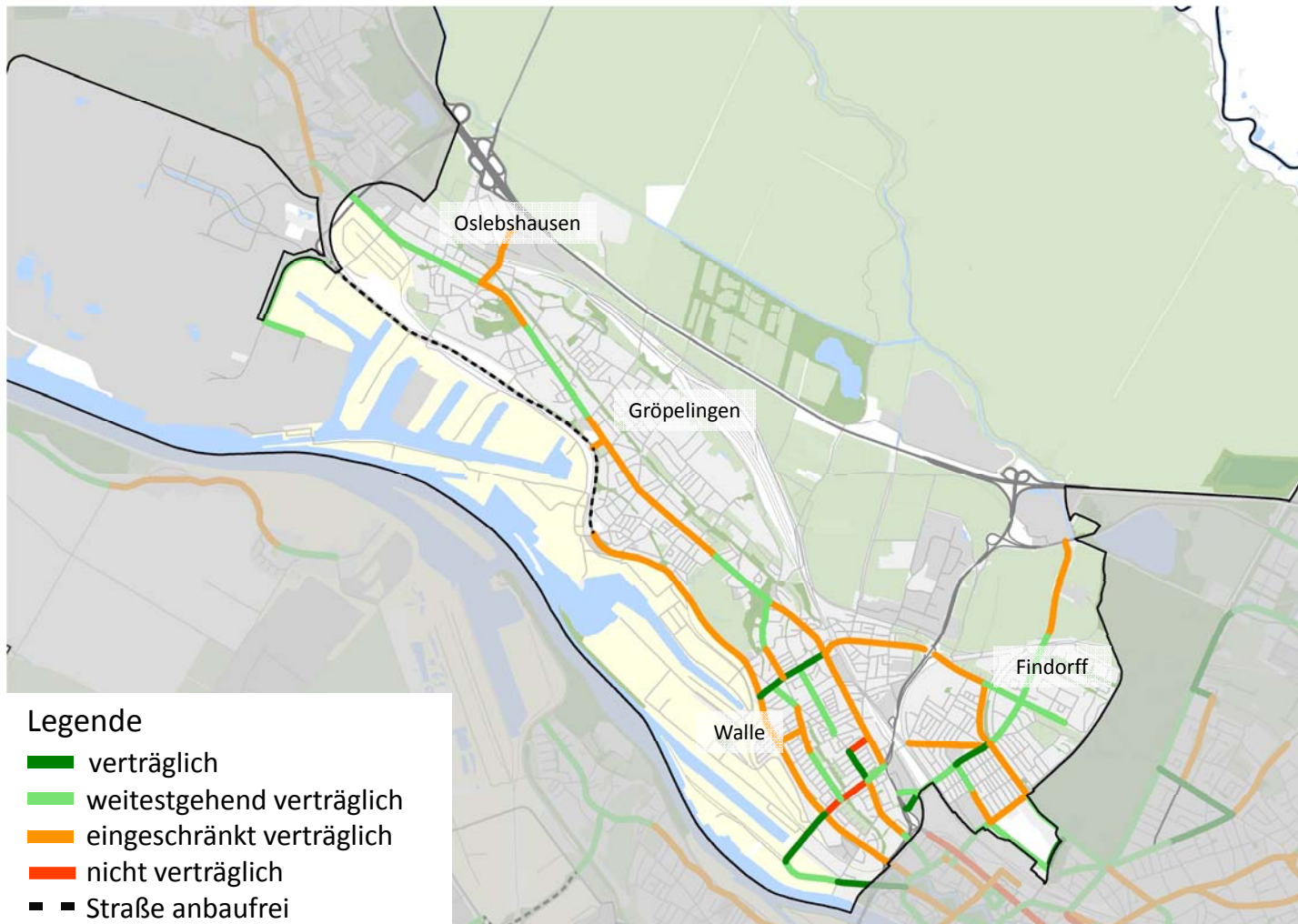


ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT

- 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
- In Bremen-West sind über 50% der Straßenräume eingeschränkt verträglich und weisen somit Handlungsbedarf auf
- Ca. 8 % der Straßenräume sind „verträglich“ (im Bremer Vergleich höchster Wert in dieser Kategorie)



ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-WEST



Negatives Beispiel:

Gröpelinger Heerstraße, Bereich Debstedter Straße (Gröpelingen)

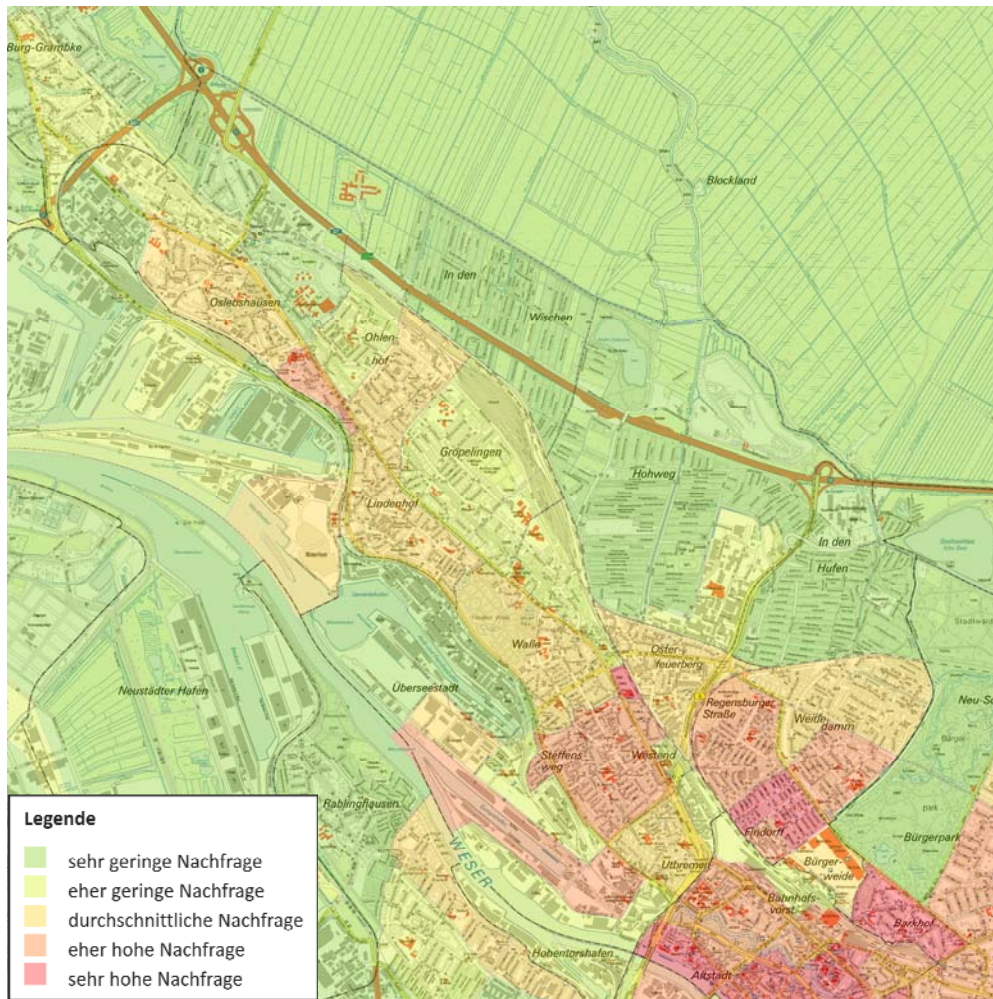
- Stark Kfz-geprägter Straßenraum, hohe Lärmbelastung
- hohe Trennwirkung
- Seitenbereiche in Relation zum Straßenraum sind unterrepräsentiert

Gutes Beispiel:

Waller Ring (Walle)

- Ausgewogenes Verhältnis Seitenbereiche und Fahrbahn
- Geringe Trennwirkung, regelmäßige Querungshilfen
- Durchgängig breite Gehwege und Bordsteinradwege

RUHENDER KFZ-VERKEHR



- In einigen Quartieren in Bremen-West hohe bis sehr hohe Stellplatznachfrage
- Beispiele für Gebiete, in denen möglicherweise Handlungsbedarf besteht:
 - Findorff zwischen Hemmstraße, Eickedorfer Straße und Findorffstraße
 - Einige Bereiche in Walle

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



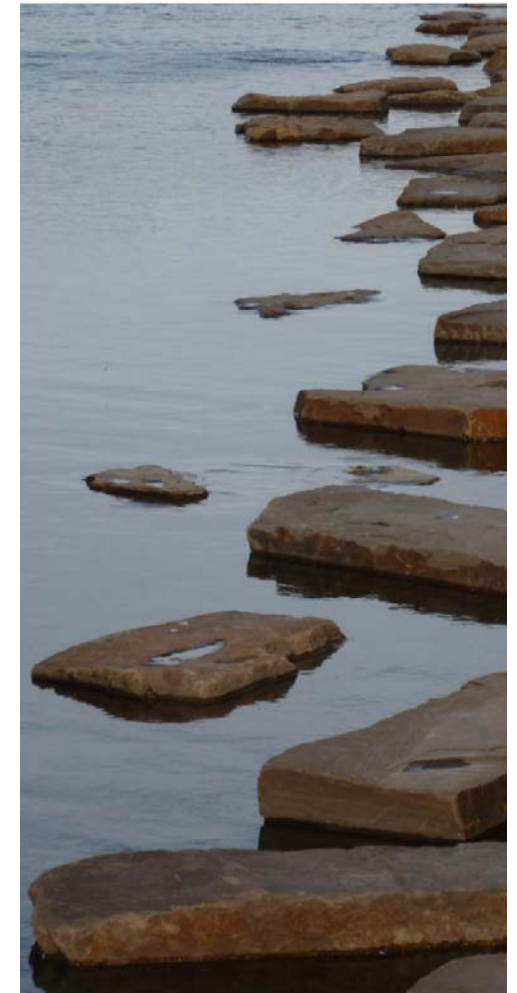
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

Verkehrs-Entwicklungs-Planung

=

Wie wollen wir zukünftig in Bremen unterwegs sein?

**Was bestehen für Mängel bzw.
welche Chancen bestehen bereits?**



Danke für die Aufmerksamkeit!

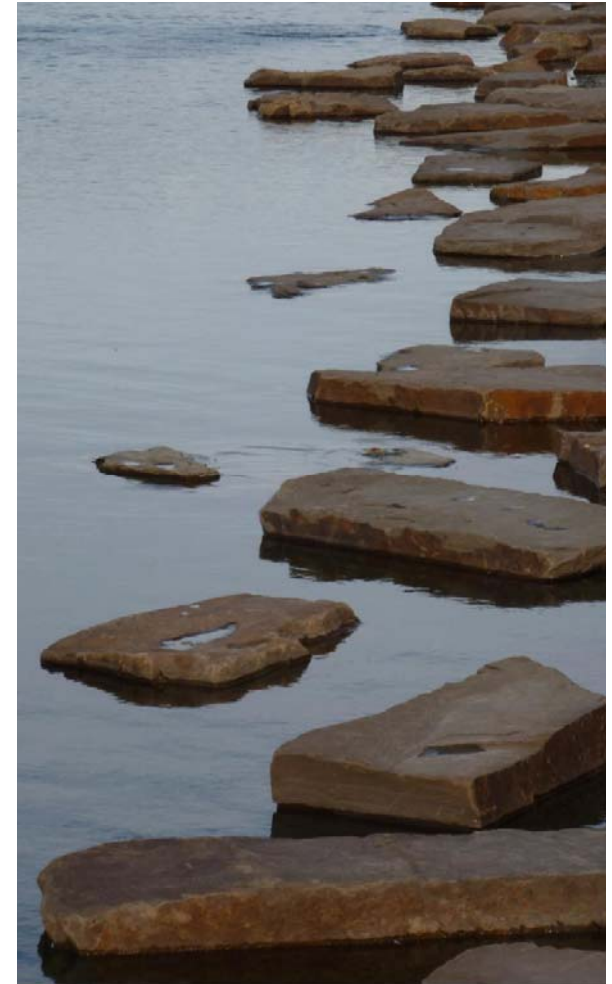
Kontakt:

Planersocietät

Ingenieurgruppe IVV

www.planersocietaet.de

www.ivv-aachen.de



EXEMPLARISCHE MEINUNGEN/HINWEISE AUS DEM INTERNET

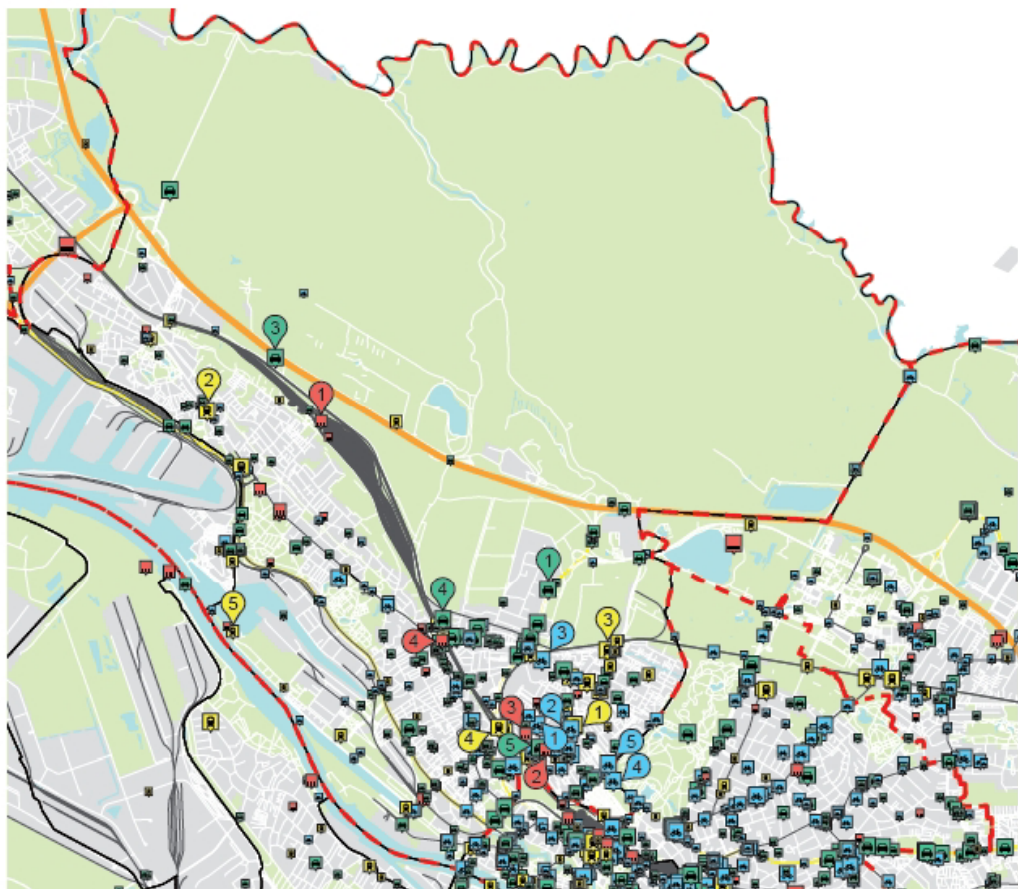


Zwischenergebnisse der Onlinediskussion

www.bremenbewegen.de



Bremen-West



Rubriken:

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

Diskussionsintensität:

- gering
- durchschnittlich
- hoch

MEIST DISKUTIERT in Bremen-West

Auto und LKW

- 1 Einspurige Führung der B6 zwischen A27 und Nordwestknoten führt zu Staus. Vierspüriger Ausbau des Flyovers!
- 2 Wo bleiben der Lückenschluss der A281 und der neue Wesertunnel?
- 3 Tempo 120 auf der sechspurigen A27 auf werktags 6.00 – 19.00h begrenzen und ansonsten freigeben!
- 4 Die Sonderburger Str. und die Bergedorfer Str. sind nicht für den Schwerlastverkehr geeignet, auch wenn dies zulässig ist. Täglich befahren ca. 40 Lkw die Gehwege in den beiden Straßen, da die Fahrbahnen zu schmal sind. Fußgänger (insbesondere Schulkinder) werden gefährdet.
- 5 Die Hemmstraße sollte zwischen Admiralstraße und Utbremer Straße auch zur Zone 30 werden.

Sonstiges

- 1 Gröpelingen braucht einen DB-Bahnhof!
- 2 Einrichtung einer Begegnungszone (nicht Shared Space!) in der Hemmstraße zwischen Münchener Str. und Admiralstr.
- 3 Die Anebacher Str. hat keinen Fahrradweg und das Kopfsteinpflaster ist in recht desolatem Zustand.
- 4 Waller Ring: Das wird nach Beendigung der Baustelle eine schön gestaltete Straße mit genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmer.

Bus und Bahn

- 1 Eine Straßenbahn für Findorff!
- 2 Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelingen mindestens bis zum Bahnhof Oeslebhausen und später bis zum Bahnhof Burg!
- 3 Findorff braucht eine weitere direkte Busanbindung zum Hauptbahnhof. Die Linie 25 macht erst einen großen Schlenker durch die Innenstadt.
- 4 S-Bahn-Haltestellen für Findorff und Gröpelingen!
- 5 Bau einer Seilbahn von der Waterfront nach Woltershausen

Fuß und Rad

- 1 Kreuzung Hemmstr./Borkumstr./Juietstr./Kohlenstr.: Geh- und Radunterführung Richtung Meta-Sattler-Str.: Für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich, für Fußgänger und Radfahrer gefährlich. Querungshilfen und Tempo 30!
- 2 Im Bereich Findorff-Bürgerweide sind viele Bürgersteige mit dem Kinderwagen nicht passierbar, weil Autos darauf parken.
- 3 Die Ampelschaltung am Utbremer Kreisel ist für Radfahrer und Fußgänger eine Katastrophe!
- 4 Hollerallee: Der kombinierte Rad- und Fußweg von der Findorffstr. Richtung Stern ist zu schmal und in weiten Abschnitten in einem erbarmungswürdigen Zustand.
- 5 Der Fußweg am Torhafen in Findorff wird in beide Richtungen kontinuierlich von Radfahrern missbraucht

MEIST DISKUTIERT in Bremen



1. Tempo 70 für die Richard-Böllahn-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

MEIST DISKUTIERT in Bremen-West



Auto und LKW

- 1** Einspurige Führung der B6 zwischen A27 und Nordwestknoten führt zu Staus. Vierspuriger Ausbau des Flyovers!
- 2** Wo bleiben der Lückenschluss der A281 und der neue Wesertunnel?
- 3** Tempo 120 auf der sechsspurigen A27 auf werktags 6.00 – 19.00h begrenzen und ansonsten freigeben!
- 4** Die Sonderburger Str. und die Bergedorfer Str. sind nicht für den Schwerlastverkehr geeignet, auch wenn dies zulässig ist. Täglich befahren ca. 40 Lkw die Gehwege in den beiden Straßen, da die Fahrbahnen zu schmal sind. Fußgänger (insbesondere Schulkinder) werden gefährdet.
- 5** Die Hemmstraße sollte zwischen Admiralstraße und Utbremer Straße auch zur Zone 30 werden.



Sonstiges

- 1** Gröpelingen braucht einen DB-Bahnhof!
- 2** Einrichtung einer Begegnungszone (nicht Shared Space!) in der Hemmstraße zwischen Münchener Str. und Admiralstr.
- 3** Die Ansbacher Str. hat keinen Fahrradweg und das Kopfsteinpflaster ist in recht desolatem Zustand.
- 4** Waller Ring: Das wird nach Beendigung der Baustelle eine schön gestaltete Straße mit genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmer.



Bus und Bahn

- 1** Eine Straßenbahn für Findorff!
- 2** Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelingen mindestens bis zum Bahnhof Oslebshausen und später bis zum Bahnhof Burg!
- 3** Findorff braucht eine weitere direkte Busanbindung zum Hauptbahnhof. Die Linie 25 macht erst einen großen Schlenker durch die Innenstadt.
- 4** S-Bahn-Haltepunkte für Findorff und Gröpelingen!
- 5** Bau einer Seilbahn von der Waterfront nach Woltmershausen



Fuß und Rad

- 1** Kreuzung Hemmstr./Borkumstr./Juiststr./Kohlenstr.: Geh- und Radunterführung Richtung Meta-Sattler-Str.: Für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich, für Fußgänger und Radfahrer gefährlich. Querungshilfen und Tempo 30!
- 2** Im Bereich Findorff-Bürgerweide sind viele Bürgersteige mit dem Kinderwagen nicht passierbar, weil Autos darauf parken.
- 3** Die Ampelschaltung am Utbremer Kreisel ist für Radfahrer und Fußgänger eine Katastrophe!
- 4** Hollerallee: Der kombinierte Rad- und Fußweg von der Findorffstr. Richtung Stern ist zu schmal und in weiten Abschnitten in einem erbarmungswürdigen Zustand.
- 5** Der Fußweg am Torhafen in Findorff wird in beide Richtungen kontinuierlich von Radfahrern missbraucht

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-West vorhanden sind

Vier „Messestände“ zur vertieften Diskussion:

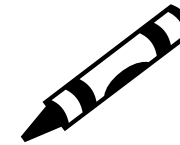
- Fußverkehr/Straßenraumverträglichkeit
- Radverkehr
- Bus & Bahn
- Kfz-Verkehr/Lkw-Verkehr



Drei Leitfragen an jedem Messestand:

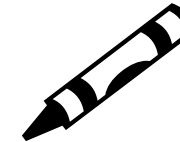
- **Wunschvorstellungen**

Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?



- **Positive Anknüpfungspunkte**

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?



- **Defizite**

Welche Defizite gilt es anzupacken?

