

---

# Verkehrsentwicklungsplan Bremen – Stand Januar 2013 und Ausblick

Regionalkonferenz Bremen-Nord am 30.1.2013



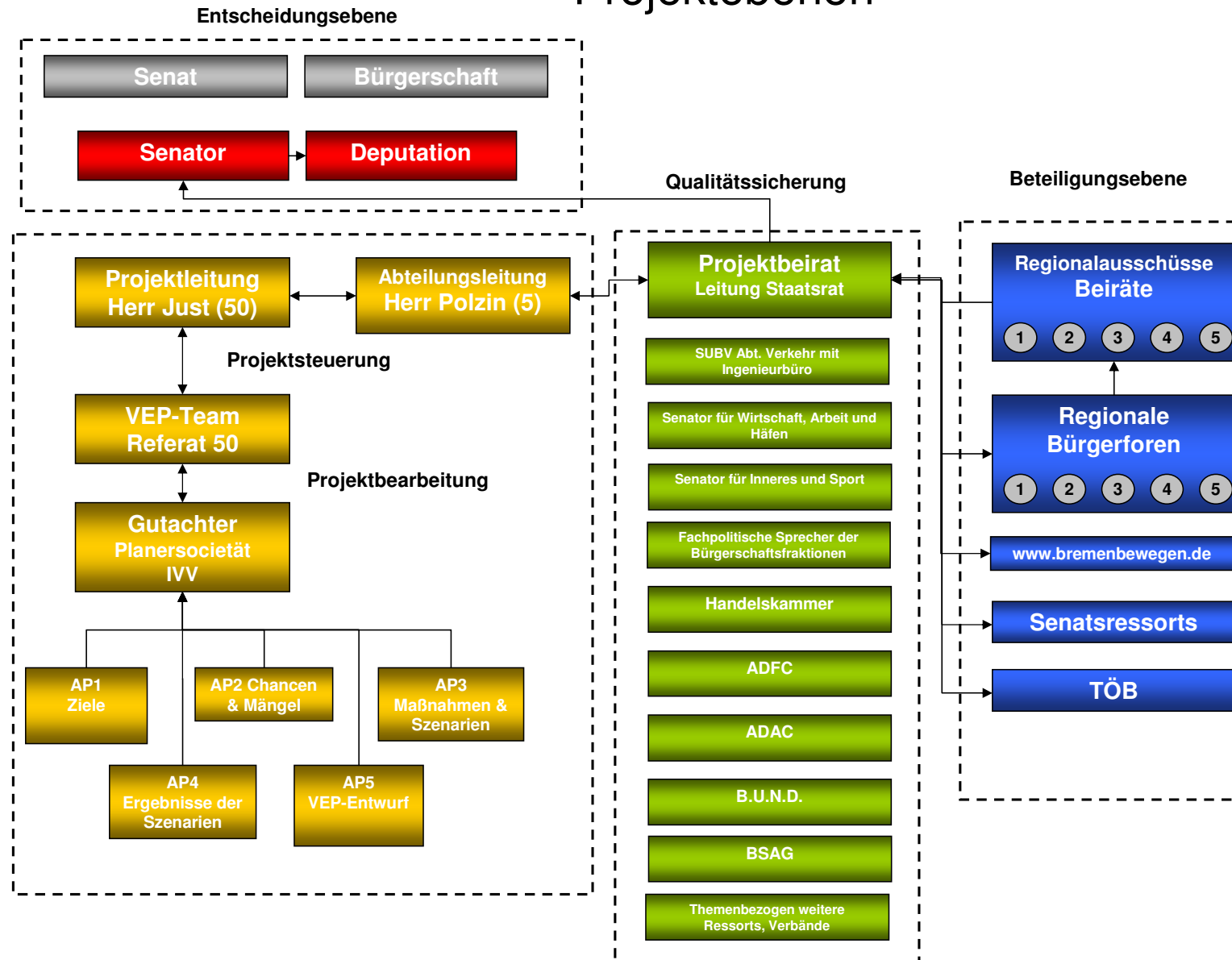
## Anlass und Ziel des Verkehrsentwicklungsplans

- In der Koalitionsvereinbarung für die Legislaturperiode 2011 – 2015 ist die Erstellung eines strategischen Verkehrskonzepts vorgesehen
  - Das letzte gesamtstädtische Konzept, die Integrative Verkehrsplanung, wurde bis 1995 aufgestellt und mit räumlichen und sachlichen Teilverkehrskonzepten fortgeschrieben
- Im Januar 2012 wurde von der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie der Aufstellungsbeschluss gefasst
- Folgende wesentliche Ziele/Inhalte sind Grundlage des VEP
  - Entwickeln einer mittel- und langfristigen Strategie zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Bremen
  - Berücksichtigen der Ziele vorhandener oder in Bearbeitung befindlicher Fachplanungen (Leitbild Bremen 2020, FNP, Gewerbeflächenprogramm, Wohnungsbaukonzeption, KEP, LMP, LRP usw.)
  - Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes, der Zielplanung Fahrrad und des SPNV-Konzepts erfolgen als integrierter Bestandteil des VEP
  - Umfassendes Beteiligungsverfahren von Politik, Institutionen, Verbänden und Bürgern
- Der VEP soll innerhalb von 2 Jahren erstellt und beschlossen werden

## Integrierter Ansatz des VEP

- (Fast) Alle Verkehrsmittel und Verkehrsnetze
  - Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Individualverkehr (Pkw), Lkw-Verkehr, Öffentlicher Personenverkehr (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn)
- Alle Verkehrszwecke
  - Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkaufen, Holen und Bringen, Fahrten in Ausübung des Berufs
- Personen-, Wirtschafts- und Güterverkehr
- Prognose aller Verkehrsarten und –mittel für das Jahr 2025
- Breites, verkehrsträgerübergreifendes integriertes Maßnahmenspektrum
  - nicht nur (teure) Infrastruktur, sondern auch
  - Verkehrslenkung sowie
  - Information und Beratung
- Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln
- Wechselwirkungen zu anderen Belangen und Fachplanungen
  - Umwelt, Sozialstruktur, Raumstruktur, Gewerbeflächen, Wirtschaftsentwicklung und Siedlungsentwicklung

# Projektebenen



## Ziele des VEP

- Die Ziele sollen einerseits der Ausrichtung des VEP dienen; andererseits wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmebündeln ex-ante ermittelt und die Evaluierung bei der Umsetzung des VEP durchgeführt. Wichtige Ziele waren bereits durch das „Klimaschutz- und Energiekonzept Bremen 2020“ und das Stadtentwicklungskonzept (modal-split) benannt. Die Ziele des VEP wurden am 11.10. 2012 von der Deputation beschlossen.
- Folgende Zielfelder wurden in 2 öffentlichen Workshops mit Gruppenarbeit der Teilnehmer entwickelt:
  - Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken
  - Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
  - Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren
  - Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern
  - Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
  - Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren
- Zu jedem Zielfeld gibt es bis zu 4 - 9 Unterziele

## Bürger- und TÖB-Beteiligung zur Erarbeitung des VEP

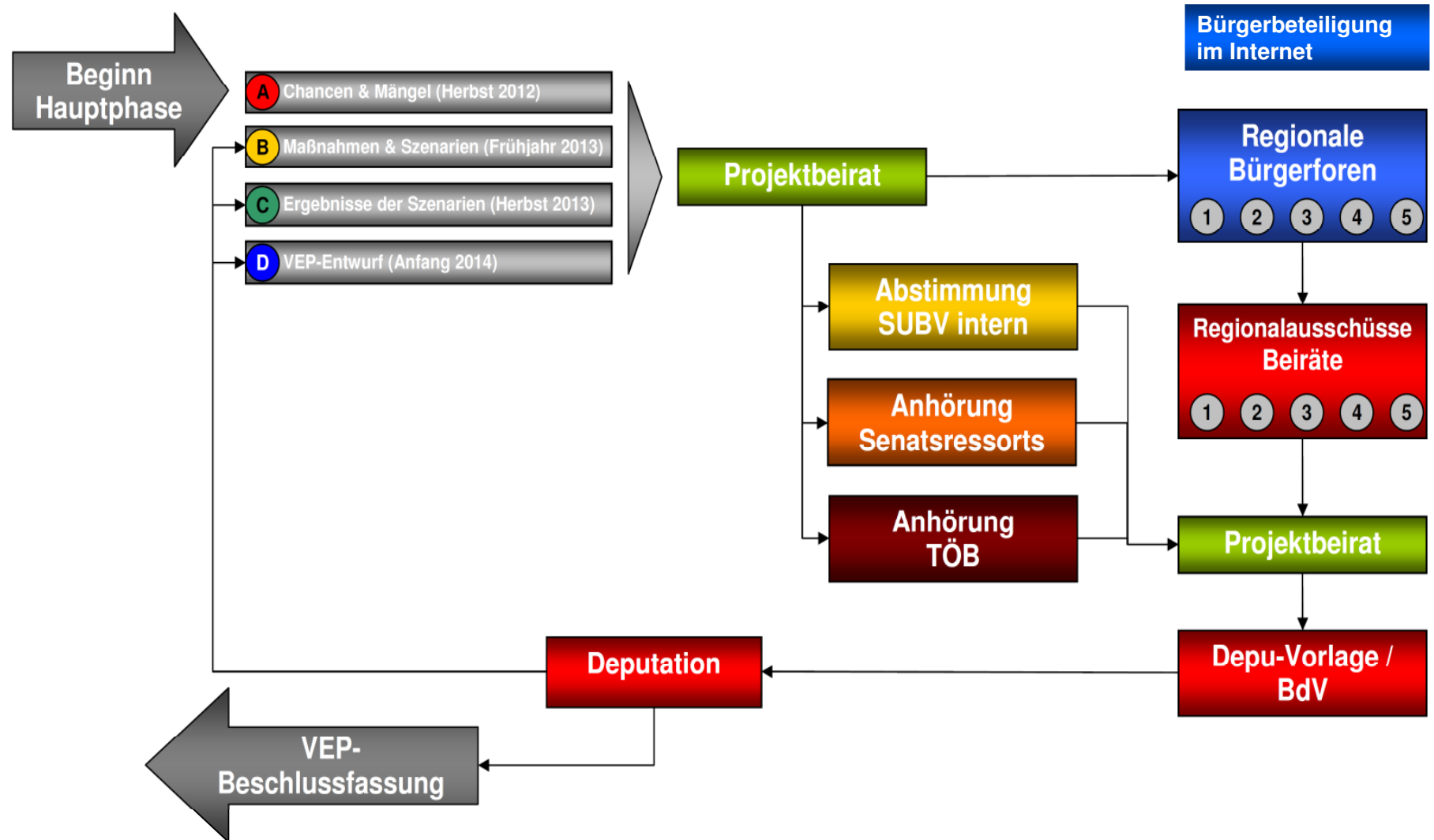
Entsprechend dem Beschluss der Deputation vom 12. April 2012, Bildung von 5 räumlichen Bereichen in Bremen, in denen je 4x ein Bürgerforum und je 4x eine regionalen Ausschüsse der Orts-Beiräte stattfinden werden

- Die Beteiligungsrunden orientieren sich an den wesentlichen Meilensteinen bei der Erarbeitung des VEP:
  - Mängel- und Chancenanalyse
  - Maßnahmekonzept- und Szenarienentwicklung
  - Ergebnisse der Szenarien und Wirkungsanalysen
  - VEP-Entwurf
- Das Konzept der regionalen Ausschüsse der Ortsbeiräte wurde am 6.3.2012 der Beirätekonferenz vorgestellt und zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Andere Senatsressorts werden entsprechend beteiligt
- Die zuständige Deputation wird nach den Meilensteinen über die Ergebnisse informiert und beschließt
- Die Mitglieder des Kommunalverbands Niedersachsen / Bremen und der Metropolregion Bremen / Oldenburg werden im Rahmen turnusmäßiger Sitzungen informiert und Anregungen aus diesem Kreis aufgegriffen
- Die Beteiligung der TÖB erfolgt mit den jeweiligen Beteiligungsrunden. Für die Mängel- und Chancenanalyse ist diese geplant nach Abschluss der Regionalausschüsse vom 1. März bis 12. April 2013

# Zuordnung der Stadtbezirke zu den regionalen Bürgerforen und regionalen Ausschüssen der Beiräte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens



# Verfahrensablauf zur Erstellung und Beteiligung in der Hauptphase September 2012 bis Frühjahr 2014





# Zeitplan der Bürgerforen und Regionalausschüsse



# Mängel- und Chancenanalyse für Bremen-Nord

- Nach der Einführung durch Senator Dr. Lohse wurden die Ergebnisse für den Kfz-, Fuß-, Radverkehr und ÖPNV, der Erreichbarkeit und Straßenraumgestaltung am 10.1.2013 beim Bürgerforum von den Gutachtern vorgestellt und danach an 4 thematischen „Messeständen“ mit den Besuchern diskutiert
- Vorgestellt wurden auch die Ergebnisse der online-Befragung [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)
- Zahlreiche Bürger nutzten die Gelegenheit auf Stelltafeln Feedback-Karten mit Defiziten, positiven Anknüpfungspunkten und Wünschen anzubringen oder in Karten einzuzeichnen
- Die Vorträge, Poster und alle Ergebnisse sind abrufbar [www.bau.bremen.de/VEP](http://www.bau.bremen.de/VEP) , Bürgerbeteiligung
- Die Ergebnisse der Bürgerforen, Regionalausschüsse und TÖB-Beteiligung werden von den Gutachtern weiter ausgewertet. Gleiches gilt für die bereits eingegangenen Schreiben des OA-Vegesack und der Stellungnahme der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN des Beirats Vegesack.

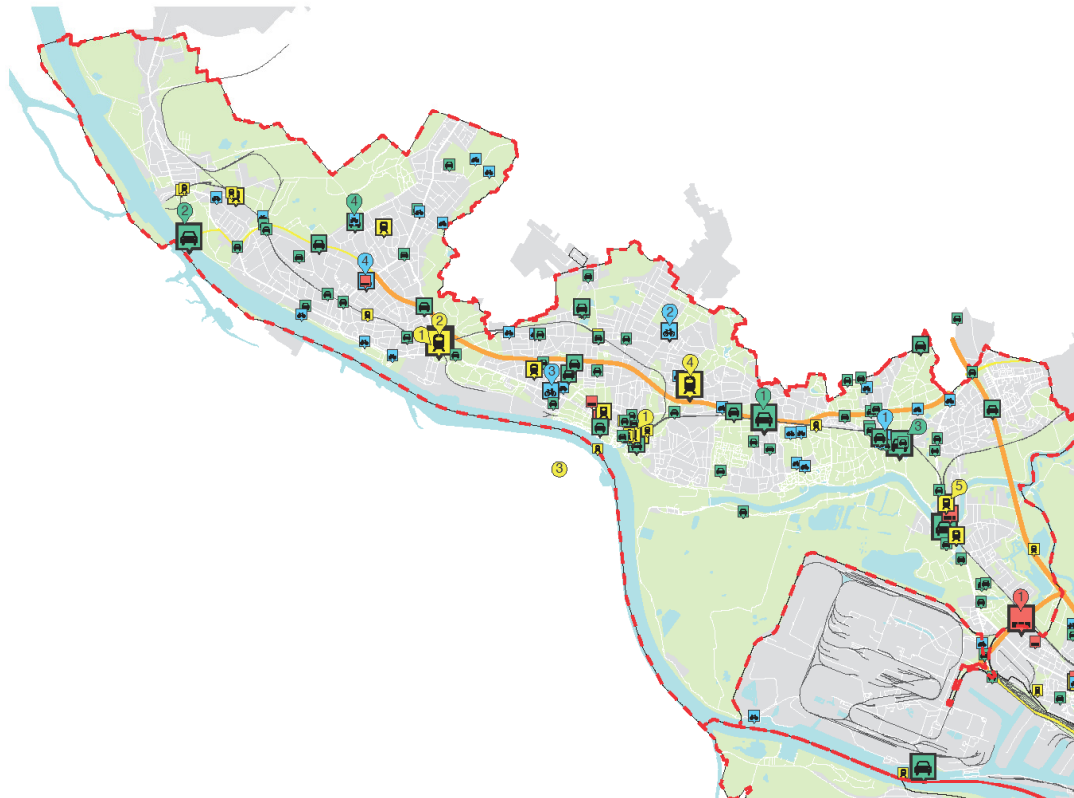


# Zwischenergebnisse der Onlinediskussion

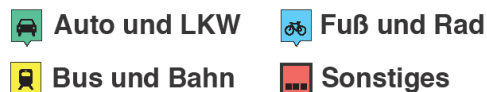
www.bremenbewegen.de



## Bremen-Nord



### Rubriken:



### Diskussionsintensität:



## 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 Weserquerung (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 / Eggesledter Straße (Schulzentrum!)

## MEIST DISKUTIERT in Bremen



1. Tempo 70 für die Richard-Boljahn-Allee als Hauptzufahrtstraße
2. Problem: Fahradfahrer 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 (Wayhe)
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

# Feedback-Karten zur Analyse Fuß- und Radverkehrs und des Straßenraums

Wünsche Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?	Positive Anknüpfungspunkte Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?	Defizite Welche Defizite gilt es anzupacken?
LANDSCHAFTSCHAFT MIT RITTERN & SCHWANEWEGE ENTWICKELN	Trennung PKW / Fuß+Rad im unteren Vorgebiet	Radwege rot pflastern mit Steinen ohne Fase (gibt glatte Oberflächen)
Fußgängerzone: Kleinteiliges graues Pflaster ersetzen durch glatte Wege	Auto: Fuss/Rad Aumund, Hepp, Wilmanstr. Segerstr. Kirchleide	es fehlt an Co-Sharing!
Hindenburgstr. Anbringen von Zebrastrifen	Bereich Zylinder/Kamer. Angebotstrifen f. Radfahrer Anger-Raum bei separaten Fußweg am Park anliegend für Sicherheit Verengungsplanung	Aufenthaltsqualität (sowie Qualität) Hindenburgstr. bei aufgrund Verkehr beeinträchtigt
Querungshilfen in Form von Zebrastreifen am BfL Hafen, an Markt, Hafen und in der Friedhof-Kirchleide-Str. beim Markt	Blumenhal Rochow Landat-Luitens-Str. Beluhof-Rohlfers	Wohnstraßen FÜR DURCHGANGS- VERKEHR SPERREN
Zebrastreifen auf der Kirchleide beim Polizeirevier (Fußgänger Fußweg)	alte Verkehrsplanung aus den 1970er Jahren Wilmanstr./Kirchleide für Verkehrs/Fußgängerzonen	Zu viele Vorfahrten in HB-Nord wird mit dem Auto erledigt Kinder → Schule → Sport etc. Brechenlast abschaffen
Rad- und Fußverkehr auf Hindenburgstr. (e- und fahrrad) Raufal-Str. auf Radweg	Fußgängerzone auch in der Hafenstr. West, die Hindenburg Str. zur Veegesack-Feld	Schattierung der Fußbänke- decken (Sparrillen) → Sicherheit
Ausbau der Veegesack Fußgängerzone → alle Hindenburg	Hindenburgstr. / Scheidtstraße Tempo 30 + Verengung verbessern	Es fehlt eine Querung Elektr. Bahn → BfL „Hindenburg“
Tiere Öffentlichkeitsarbeit für Radfahrer auf der Fahrbahn	turnerstr. nach Sanierung: Tempo 30 zwischen Schwaneweden str u. neuenkirchener weg	Umgehungsverkehr aus Wohngebieten verhalten. Zoger Zone wird sowieso nicht einge- halten
	turnerstr. nach Sanierung: querungshilfen zur besseren anbindung wohngeb. + wald (zu schwaneweden str. + waldstr. bsp)	
	Plattformen für privates Co-Sharing	



## „Defizite“ und „Positive Anknüpfungspunkte“ der feedback-Karten Fuß, Rad und Straßenraumgestaltung

- Aufenthaltsqualität (Querbarkeit).  
Hindenburgstraße aufgrund Verkehr beeinträchtigt
- Wohnstraßen für Durchgangsverkehr sperren
- Zu viele Kurzstrecken in HB-Nord werden mit dem Auto erledigt (Kinder → Schule → Sport etc.),  
Brötchentaste abschaffen
- Sanierung der Fahrbahndecken (Spurrillen) →  
Sicherheit
- Es fehlt eine Querung EKZ Hafen – Busbahnhof:  
„Abkürzung“
- Umgehungsverkehr aus Wohngebieten raushalten.  
30er Zone wird sowieso nicht eingehalten
- Radwege rot pflastern mit Steinen ohne Fase (gibt  
glatte Oberflächen)
- Es fehlt an Car-Sharing!
- Mindestens Trennung von Fahrbahn und Gehweg  
in niveaugleichen Straßen (Markierung) →  
Schönebeck Herbertstraße
- Nahversorgung näher an der Wohnung oder an  
Haltestellen
- Alternativrouten Radwege, z.B. durch Parks
- Alte Verkehrsplanung aus den 1970er Jahren  
Wilmannsberg/Kirchheide für  
Fahrräder/Fußgängeroute
- Hindenburgstr./Schneiderstraße Tempo 30 und  
Übergang verbessern

## „Wünsche“ der feedback-Karten Fuß, Rad und Straßenraumgestaltung

- Landschaftsschutz mit Ritterhude & Schwanewede entwickeln
- Trennung - Pkw/Fuß & Rad im unteren Vegesack.  
Auto: → Aumunder Heerweg, Sagerstr.  
Fuß/Rad: → Wilmannsberg-Kirchheide
- Fußgängerzone: Kleinteiliges graues Pflaster ersetzen durch glatte Wege
- Hindenburgstr.: Anbringen von Zebrastreifen
- Bereich Lindenstr./ Landrat-Christians-Straße: Angebotsstreifen für Radverkehr, Angst-Räume bei separaten Fußweg im Park aufheben (= Sicherheit und Verlangsamung)
- Querungshilfen in Form von Zebrastreifen am Bahnhof Vegesack in Richtung Hafen und in der Friedrich-Klippert-Straße beim Hort
- Blumenthal: Radweg Landrat-Christians-Straße (Bahnhof-Rathaus)
- Zebrastreifen auf der Kirchheide beim Polizeirevier (Fußgänger Grünmarkt)
- Fußgängerzone auch in der Hafenstr. Westlich der Straße „Zur Vegesacker Fähre“
- Rad- und Fußverkehr auf Hindenburgstraße entflechten!
- Radfahrstreifen auf Fahrbahn!
- Turnerstraße nach Sanierung: Tempo 30 zwischen Schwaneweder Straße und Neuenkirchenerweg
- Ausbau der Vegesacker Fußgängerzone → alte Hafenstraße
- Turnerstraße nach Sanierung: Querungshilfen zur besseren Anbindung Wohngebiet und Wald (zwischen Schwaneweder Straße und Neuenkirchener Weg)
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für „Radfahren auf der Fahrbahn“
- Plattform für privates Carsharing

## Kontakt

- Dipl.-Ing. Ulrich Just
- Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Abteilung Verkehr  
Leiter des Referats Strategische Verkehrsplanung  
Büro: Contrescarpe 73
- Postanschrift: Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen
- Tel. 0421-361-10239  
Fax 0421-496-10239
- eMail [Ulrich.Just@Bau.Bremen.de](mailto:Ulrich.Just@Bau.Bremen.de)  
Internet [www.bauumwelt.Bremen.de](http://www.bauumwelt.Bremen.de)

Schriftverkehr zum VEP: [Vep@bau.bremen.de](mailto:Vep@bau.bremen.de)

direkt zur VEP-Seite: <http://www.bau.bremen.de/VEP>