

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

## 1. REGIONALKONFERENZ BREMEN - West

Beiräte: Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle  
20. Februar 2013



# GLIEDERUNG

**Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen**

**Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - West**

**Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse**

- Nahmobilität und Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr (Straßennetz, Lkw-Verkehr, ruhender Verkehr)
- Straßenraumverträglichkeit



# Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen

Bereich Bremen - West



# Bisherige Stellungnahmen Ortsbeiräte

## Beirat Walle

- Stichpunktartige Nennung der Problembereiche, klar und übersichtlich dargestellt

## Beirat Findorff

- Ausführliche Präsentationsdarstellung mit inhaltlich übergreifender Einordnung (Grundsätze, Agenda) und thematischer Reihenfolge der Schwerpunkte mit kurzen Erläuterungen.

## Beirat Gröpelingen

- Ebenfalls übersichtliche Präsentationsdarstellung mit Einführung und Zielbenennung der einzelnen Themen und stichpunktartiger Erläuterung

Die Stellungnahmen zeigen Mängel auf, sind aber teilweise schon stark maßnahmenorientiert. Die Gutachter werden aus den Maßnahmenvorschlägen die dahinter stehenden Defizite ableiten und dies in die Mängel- und Chancenanalyse einbeziehen.



# Das 1. Bürgerforum Bremen-West

- 50 Teilnehmer
- **Vorträge**
  - Zweck und Ablauf des VEP
  - Erste Ergebnisse der Analysen für „West“
  - Online-Beteiligung Zwischenauswertung für „West“
- **Posterausstellung:** Themenaufbereitung für „West“
- **Diskussion** mit den Gutachtern an 4 Messeständen
- **Abfrage** von Wünschen/Anknüpfungspunkten/Defiziten
- Gute Stimmung und konstruktive Diskussion
- Es war nicht einfach, Zieldiskussion und Maßnahmen-diskussion zu vermeiden (Fokus auf Mängel u. Chancen!)
- **Handout** für alle: Ziele/Unterziele des VEP
- Erwartung einzelner enttäuscht (Diskussion strittiger Maßnahmen); ein Teilnehmer äußert Zweifel an Redlichkeit der planenden Behörden und an der Legitimität der Veranstaltung
- Teilnehmer waren insgesamt überwiegend zufrieden
- **Dokumentation** im Internet verfügbar: [www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep)



## 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?





# Das Feedback der Teilnehmer/innen Bremen - West



Rad



Fuß



ÖV

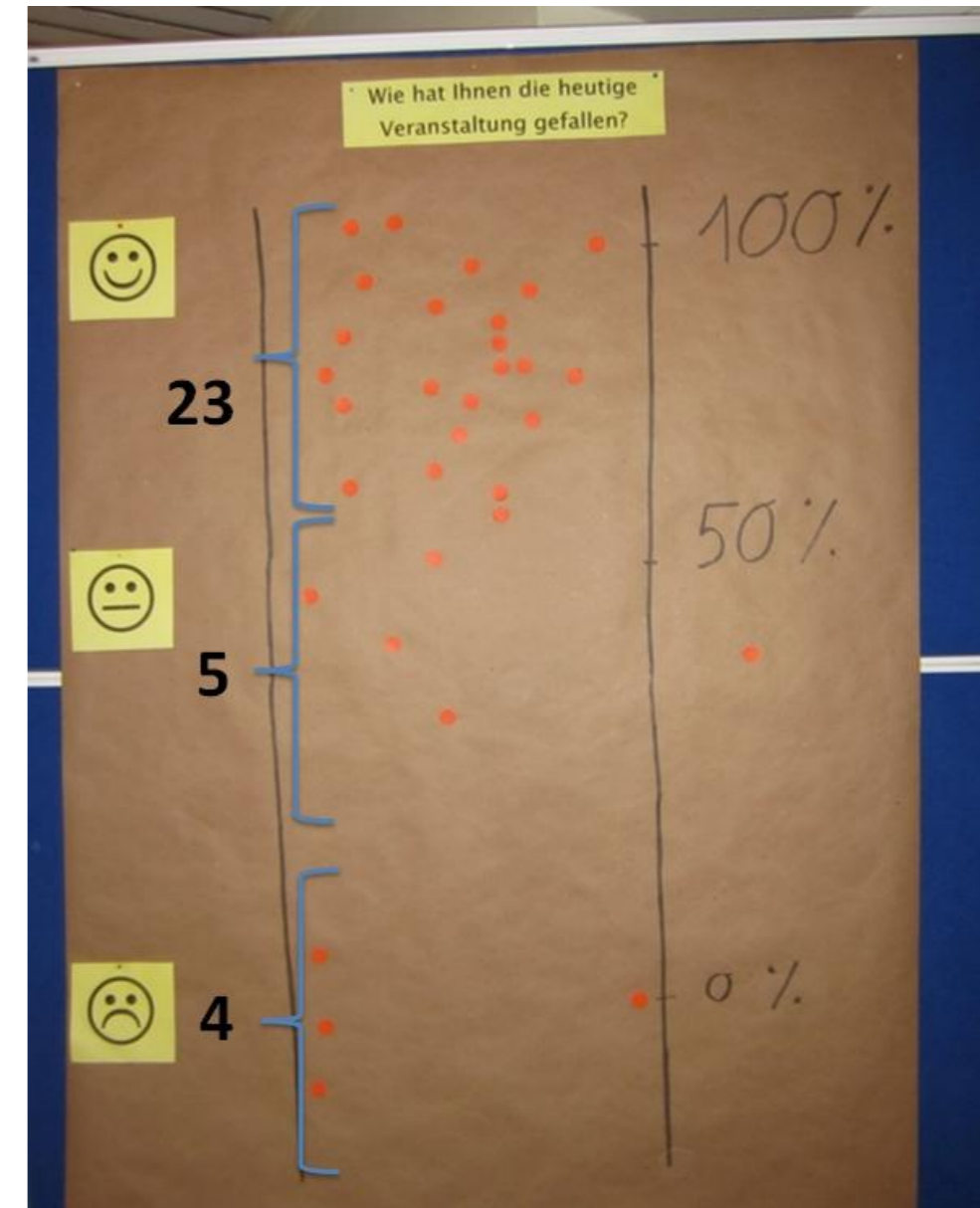


Kfz

- > 94 "Wünsche" (BLAU)
  - > 13 Anknüpfungspunkte (GRÜN)
  - > 44 Defizite (GELB)
- 
- zus. 151 Karten

## Zufriedenheits-Bewertung ("Smilies")

- beim Verlassen der Veranstaltung konnten die TeilnehmerInnen einen Punkt auf ein am Ausgang platziertes Aushangplakat kleben, mit dem sie ihre Zufriedenheit mit der Veranstaltung ausdrücken konnten.
- Es gab keine Vorgaben zur Definition dessen, worauf sich die Zufriedenheit bezog.
- Etliche Teilnehmer haben mit ihrer Bewertung auch die Intention und das Verfahren der Bürgerforen gemeint. Andere mehr die Veranstaltung als solche.
- Verschiedentlich wurde den Organisatoren zugetragen, dass die eher kritischen Bewertungen sich stärker auf das Beteiligungsverfahren als solches beziehen.



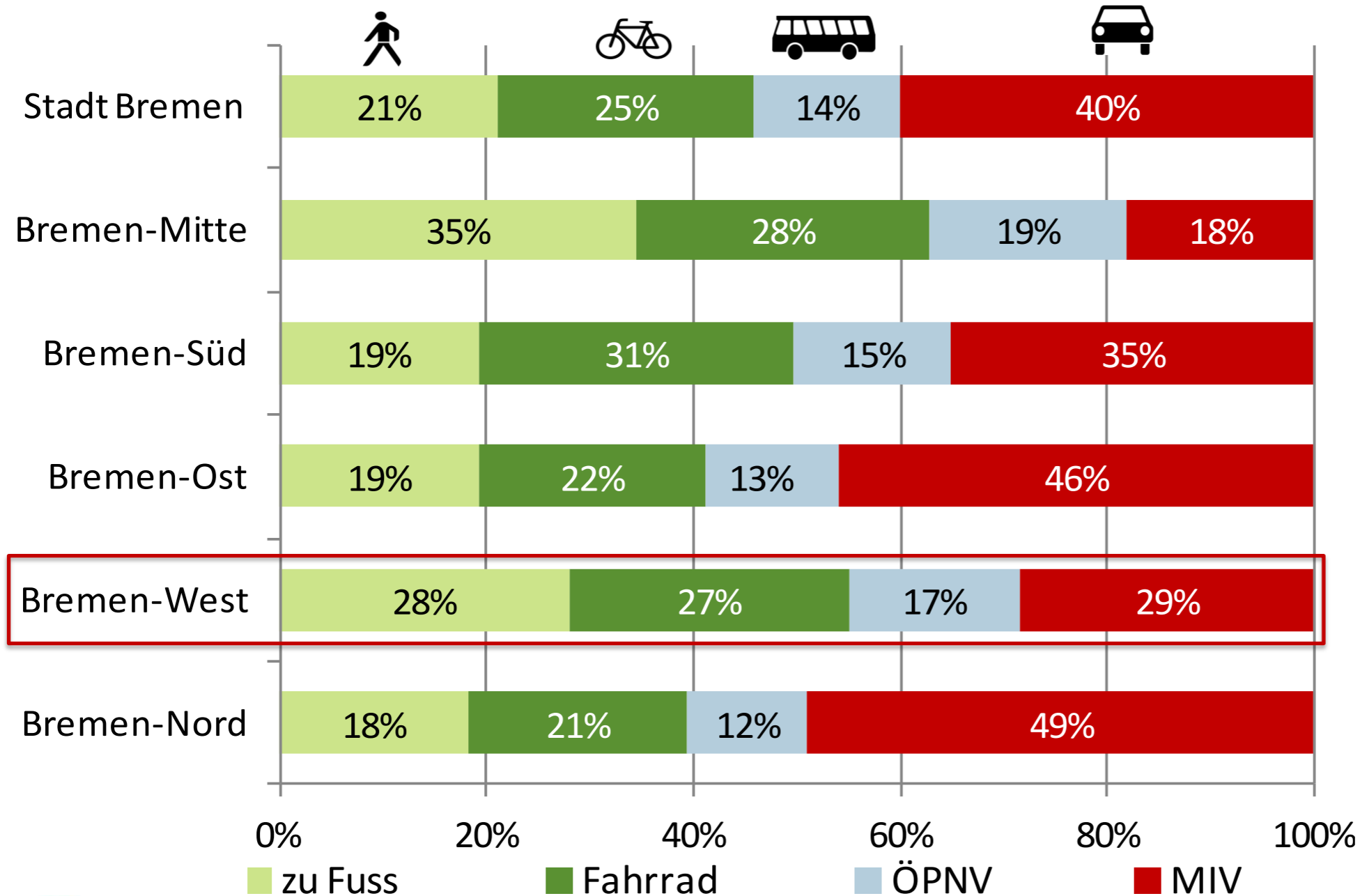
Bremen-West



# Ausgangslage zur **Mobilität** in **Bremen - West**



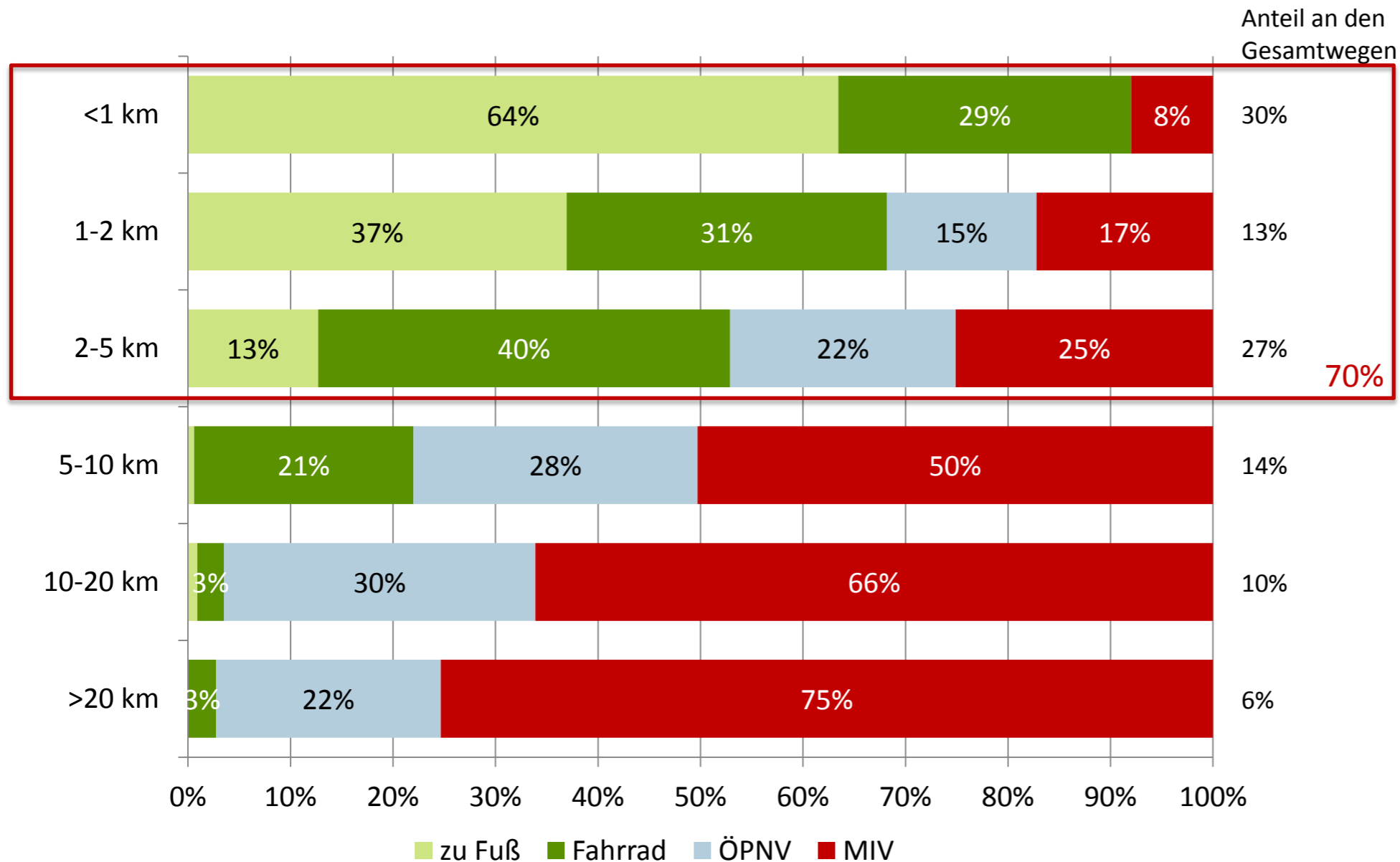
# WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



## 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



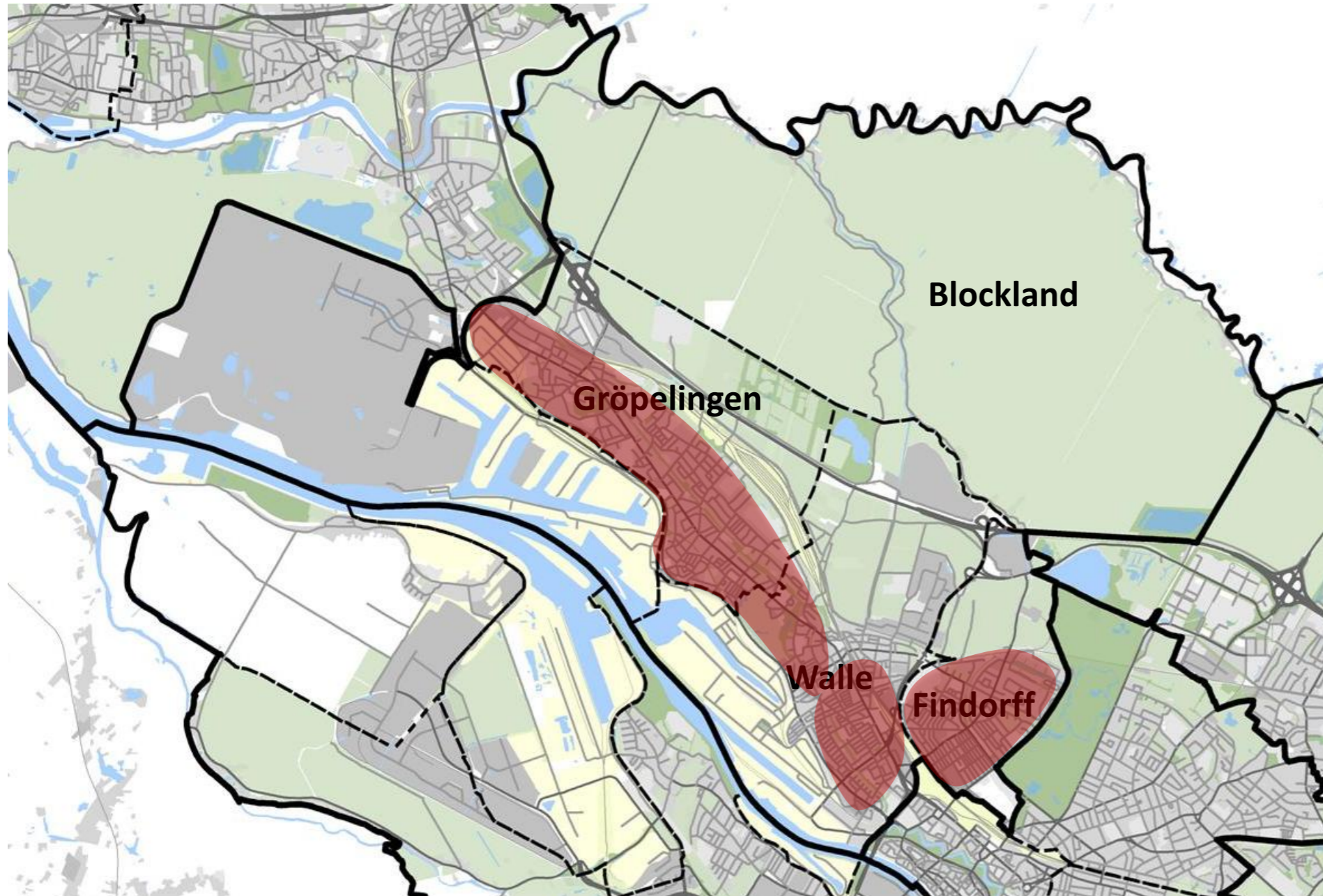
- Der Anteil an kurzen Wegen ist sehr hoch: 70% der Wege sind kürzer als 5 km.
- Bei diesen Wegen ist der Fahrradanteil relativ hoch, ab 5 km Wegelänge sinkt dieser deutlich. Dafür steigt dann der Pkw-Anteil.
- Aber: Es werden auch einige kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, z.B. jeder vierte Weg zwischen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

# Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse





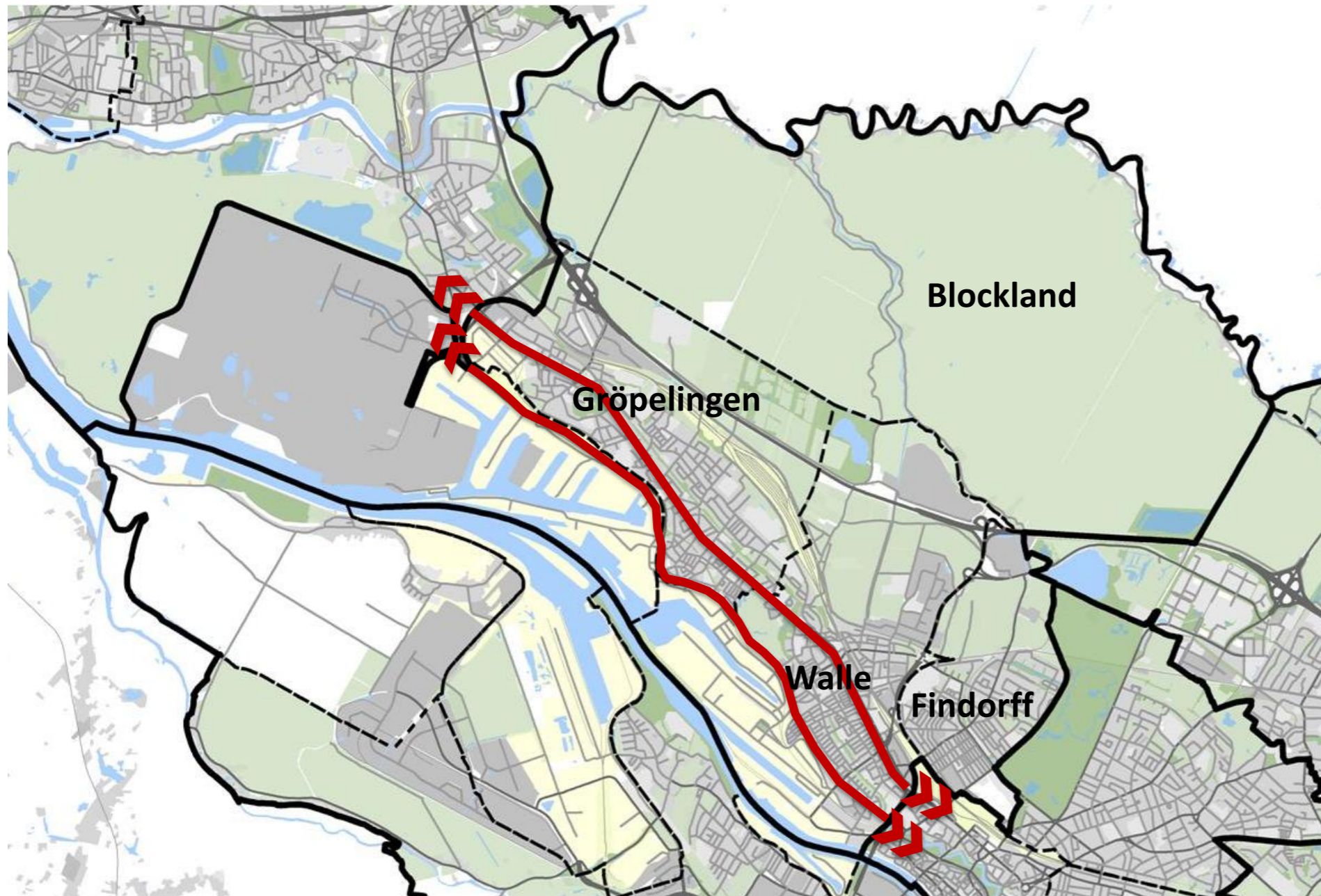
# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser



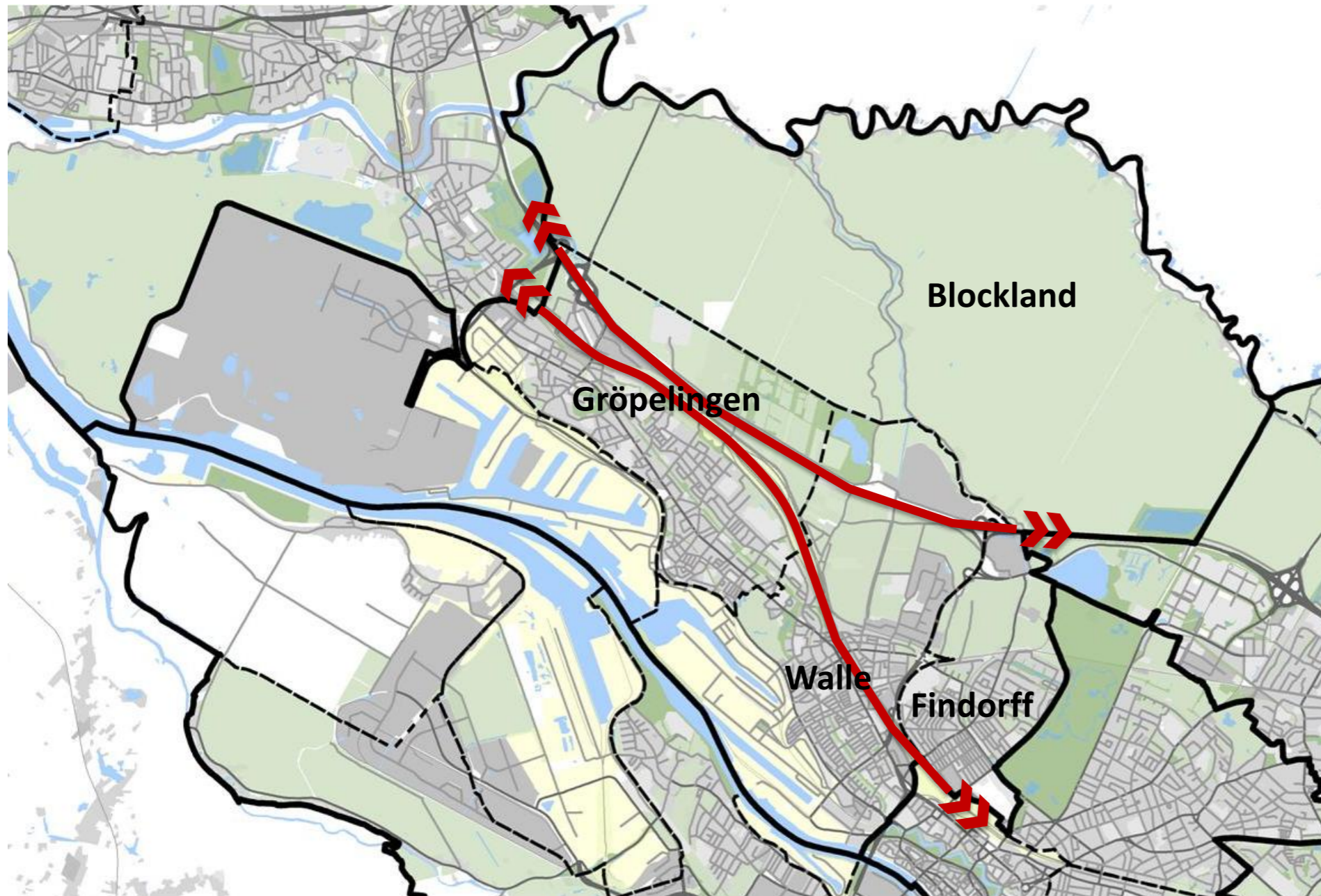
# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser
- Zwei Straßenachsen: Hafenrandstraße und Heerstraßenzug, Verkehrsfunktion bzw. Stadtteilzentren



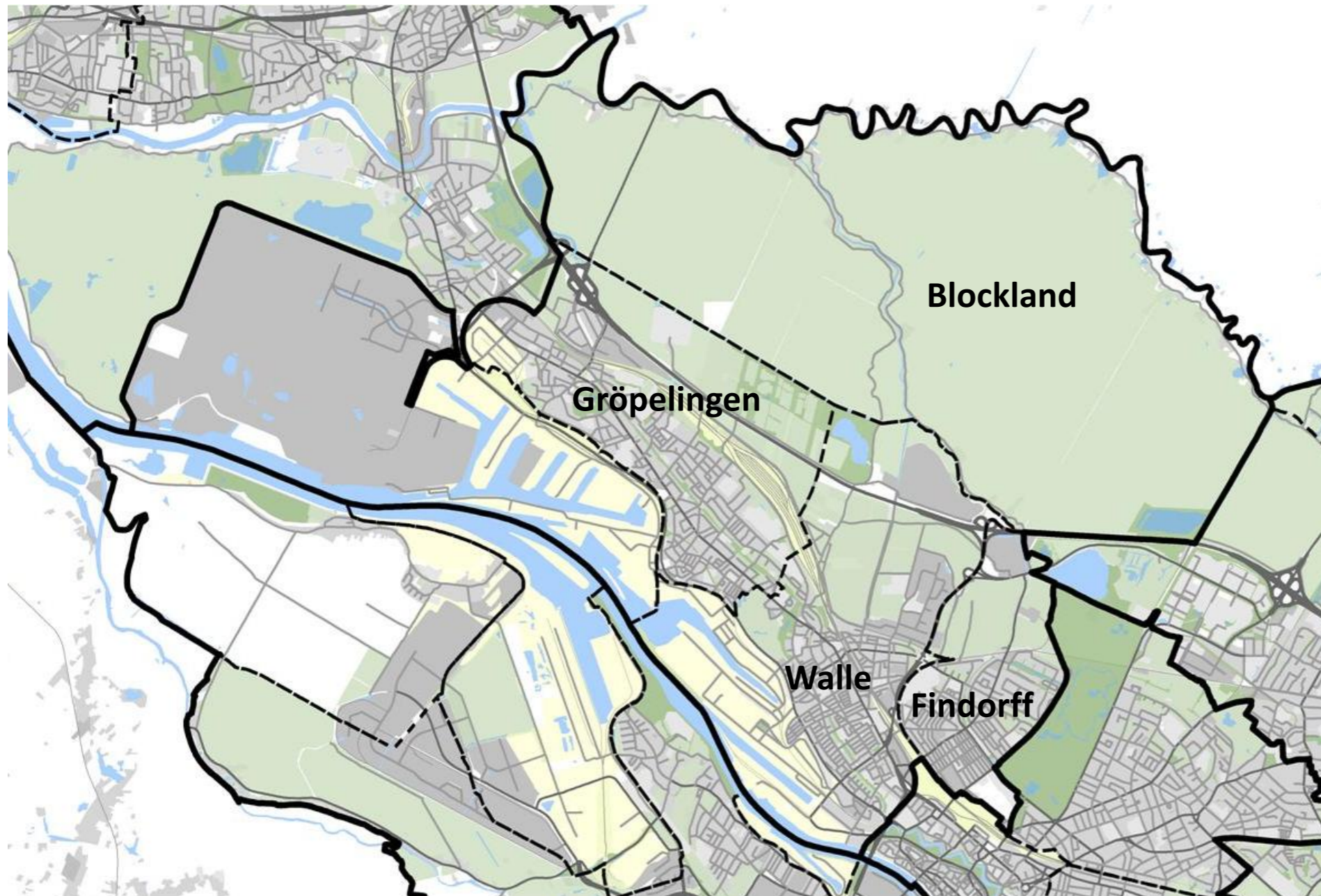
# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser
- Zwei Straßenachsen: Hafenrandstraße und Heerstraßenzug, Verkehrsfunktion bzw. Stadtteilzentren
- Parallel dazu A27 und Bahntrasse nach HB-Nord



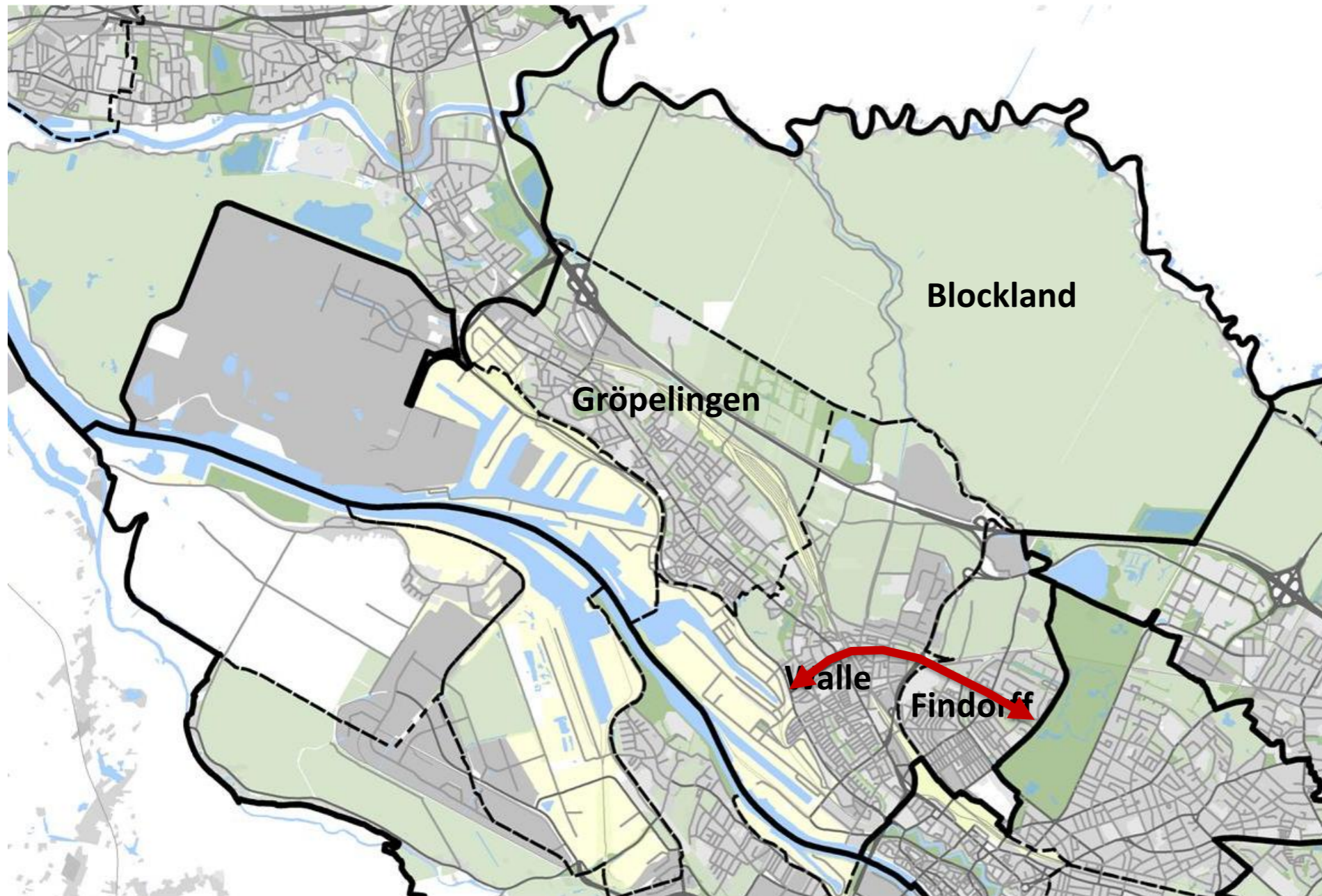
# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser
- Zwei Straßenachsen: Hafenrandstraße und Heerstraßenzug, Verkehrsfunktion bzw. Stadtteilzentren
- Parallel dazu A27 und Bahntrasse nach HB-Nord
- Weser: natürliche Barriere oder Wasserstraße?



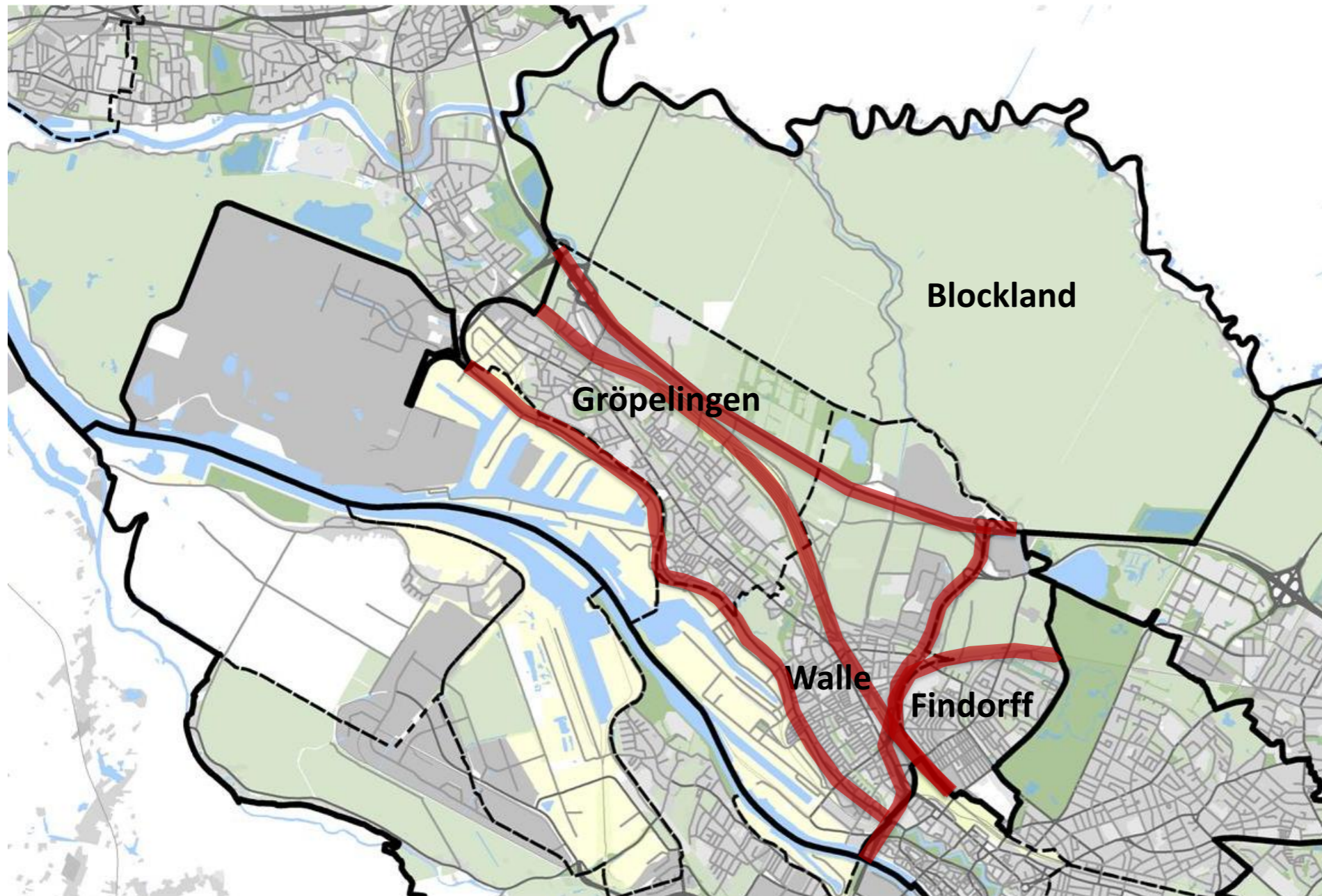
# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser
- Zwei Straßenachsen: Hafenrandstraße und Heerstraßenzug, Verkehrsfunktion bzw. Stadtteilzentren
- Parallel dazu A27 und Bahntrasse nach HB-Nord
- Weser: natürliche Barriere oder Wasserstraße?
- Querverbindung: Waller und Utbremer Ring



# BREMEN-WEST: BLOCKLAND, FINDORFF, GRÖPELINGEN, WALLE



- Innenstadtnah kompakte Stadtquartiere, Bandstadt entlang der Weser
- Zwei Straßenachsen: Hafenrandstraße und Heerstraßenzug, Verkehrsfunktion bzw. Stadtteilzentren
- Parallel dazu A27 und Bahntrasse nach HB-Nord
- Weser: natürliche Barriere oder Wasserstraße?
- Querverbindung: Waller und Utbremer Ring
- Trennwirkung zwischen den Stadtteilen: Nordwest-Knoten, Autobahnzubringer Überseestadt, Bahntrasse nach Hamburg, A27



# 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.



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (FUSSVERKEHR)

➤ Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen! Aktive Förderung des Fußverkehrs findet Rückhalt!

## Wünsche

- Mehr Mischverkehrsflächen, Verkehrsberuhigung, Spielstraßen, Begegnungszonen, Shared-Space (z.T. mit straßengenauen Vorschlägen)
- Fußwege ohne Radverkehr (auch Weseruferpromenade)
- Barrierefreiheit von Gehwegen und Querungen
- Mehr Platz für Kinder, breitere Fußwege, Fußweg ohne Schrägen
- Zebrastreifen, Querungen mit Verkehrsberuhigung
- Rückbau großer Straßen, bessere Querungen zur Erreichbarkeit der Überseestadt
- Verbesserung von Tunnelverbindungen des Fußgängerverkehrs
- Bessere Aufenthaltsgestaltung, bessere Oberflächengestaltung
- Vorschläge für Wanderwege und Boulevardstrecken

## Positive Anknüpfungspunkte

- Boulevard Münchener Str. (ausbaufähig)

## Defizite

- Diverse Hinweise auf Störungen, Gefahrstellen, Schikanen, (Querschnitts-)Gestaltung, Einschränkungen (Parken)





# Stellungnahme Ortsbeiräte - Fußverkehr

## Barrierefreiheit / Querungssituationen

### Walle

- Lange Reihe/Waller Heerstraße = Übergang für Fuß und Rad

### Findorff

- Herstellung einer barrierefreien, fußläufigen Durchwegung des Stadtteils gekoppelt an die Forderungen zum Innenstadtkonzept

### Gröpelingen

- Zebrastreifen bei den Fußgängerübergängen Ritterhuder Heerstraße aufbringen
- Schlechter baulicher Zustand: z.B. Überweg Ritterhuder Heerstr./Am Krähenberg und Oslebshauer Heerstr./Ritterhuder Heerstr.

## Sicherheit / Gestaltung

### Findorff

- Rückbau/Umgestaltung der Tunnel Findorffstraße und Münchener Str. (attraktive Anbindung an den inneren Stadtbereich)

### Gröpelingen

- Mehr Sicherheit und „Wohlempfinden“: Tempo-30-Zone Ritterhuder Heerstr. (Oslebshauer Heerstr. bis Kalmsweg)
- Qualitätsmanagement für „Privat“ erschlossene neue Straßen und Verkehrsflächen installieren, überwachen und einfordern.
  - Beleuchtung verbessern z.B. Grundschule Oslebshauer Heerstraße
  - Waterfront: Übergang Fußgänger Höhe Lichthaus große Lösung planen

# RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

- Radfahren liegt im Trend: zunehmende Radverkehrsmengen auch in Bremen
- Pedelecs und E-Bikes erleichtern das Radfahren auch bei längeren Strecken insbesondere für ältere Menschen.

## Mängel

- 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 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.





# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (RADVERKEHR)

➤ Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen! Aktive Förderung des Radverkehrs findet Rückhalt!

## Wünsche

- Projekt zum Bike-Sharing
- Angebotsverbesserung für Fahrradparken (Nennung für Einzellösungen aber auch Programm)
- Keine Schilder/Masten auf Grenzlinie zwischen Rad- und Fußweg
- Vorschläge für Fahrradstraßen, Fahrradspuren auf der Fahrbahn
- Vorschläge für neue u./o. durchgehende Radwegverbindungen, auch Radschnellwege
- Sanierung wichtiger Verbindungsstrecken

## Positive Anknüpfungspunkte

- Hoher Radverkehrsanteil → ist noch ausbaufähig
- Fahrradstraßen (mehr davon)
- Schnelle S-Bahn: 8 min Oslebshausen-HBF; neue Taktung (15 min) zu Hauptverkehrszeiten

## Defizite

- Fehlende Angebote für B+R und für Fahrradparken im öffentlichen Raum
- "Angst"-Verbindungen durch Unterführungen
- Winterdienst auch im Querungsbereich
- Schikanen/Hindernisse auf Radwegen und Lücken im Radwegenetz (straßengenaue Nennung)



# Stellungnahme Ortsbeiräte - Radverkehr

## Infrastruktur

### *Walle*

- Hansestraße beidseitig herrichten für Fuß- und Radverkehr

### *Findorff*

- Mehr Verkehrssicherheit durch Einrichtung weiterer Schutzstreifen bzw. durch Ausweisung von Fahrradvorrangstraßen
- Mehr Radstellflächen im öffentlichen Raum
- Prüfung von Bike-Sharing

### *Gröpelingen*

- Gestaltung Fahrradweg zwischen Bahnhof und Sander-Center/Tunnel

## Verbindungsrouen

### *Findorff*

- Andocken des Stadtteils an die Altstadt über Öffnung des Eisenbahndreiecks (zwischen den Findorffer Tunneln) für Fuß und Radverkehr. Koppelung mit dem sog. Innenstadtkonzept!

### *Gröpelingen*

- Verbindung zwischen Auf den Wettern Richtung Dammsiel schaffen, Ausbau Wohlers Eichen Richtung Grambke (Stichwort Wassenaar), wassernahe Gestaltung der Verbindung Waterfront Richtung Innenstadt



# 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.



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (ÖPNV)

➤ Sehr starke/detaillierte Wünsche hinsichtlich Ausbau des ÖV-Systems (analog Beiratsstellungennahmen)

## Wünsche

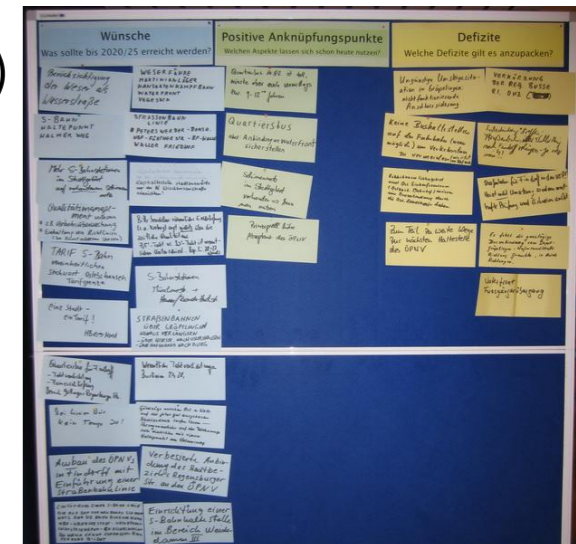
- Berücksichtigung der Weser als Wasserstraße; Weserfährlinie(n) ab Hanseatenkampfbahn
- Prüfung neuer Straßenbahnlinien für Findorff und Walle; Linienfortsetzung Rtg. Burg
- Ringverkehr auf vorhandenem Schienennetz, mehr S-Bahnstationen, "eine Stadt - ein Tarif"
- Entzerrung Schienengüterverkehr <> Personenverkehr (wohnungsseitig mit neuem Haltepunkt)
- Taktverdichtung Linien 26 + 27 (Betrachtung *räumlicher* Erschließung reicht nicht)
- Vorschlag für weiteren Quartiersbus

## Positive Anknüpfungspunkte

- Quartiersbus
- vorhandenes Schienennetz
- Prinzipiell hohe Akzeptanz für ÖPNV

## Defizite

- Zum Teil zu weite Wege zur nächsten Haltestelle
- Ungünstige Umsteigesituation in Gröpelingen (nicht funktionierende Anschlusssicherung)
- Regionalbuslinien Richtung Osterholz zu lang
- Fehlende Busverbindung Oslebshauer Wohngebiet nordöstl. Einkaufszentrum durch Oslebshauer Landstraße
- Ganztägige Busverbindung vom Depot Gröpelingen-Hafenrandstraße Richtung Grambke fehlt
- Bushaltestellen auf der Fahrbahn bedingen Verkehrsstau (versus "Kap-Haltestelle" einrichten unter "Wünschen")





# Stellungnahme Ortsbeiräte – ÖPNV

## Erreichbarkeit

### *Findorff*

- Fahrplanverbesserungen auf den Linien 26, 27 und 28
- Splittung der Linien 26/27 über Theodor-Heuss-Allee – Admiralstraße – Hemmstraße
- Einrichtung eines Quartierbusses (Quartier Regensburger Str. und Bereich Göttinger Str./Leipziger Str.)
- Prüfung einer Straßenbahn/O-Bus in Findorff

### *Gröpelingen*

- Frequenz der Buslinie 91 erhöhen
- Neue Buslinie bzw. Quartierbus zur Anbindung Wohlers Eichen an neuen Ortskern Bahnhof/Sander-Center
- Anbindung Gröpelingen Richtung Universität
- Quartierbus Linie 82: Linienführung ausbauen und Taktverdichtung

# Stellungnahme Ortsbeiräte – ÖPNV

## **Barrierefreier Ausbau**

### *Gröpelingen*

- Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen lt. vorgelegten Plänen im FA Bau und Verkehr (z.B. Haltestelle Moorstraße und Altenescher Straße)
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im gesamten Heerstraßenzug

## **SPNV**

### *Findorff*

- Ausbau/Nutzung der Schienensysteme (Bahn/BSAG) hin zu einer S-Bahn für Bremen

### *Gröpelingen*

- DB-Haltepunkt in Gröpelingen einrichten
- Schienen-Personenverkehr auf Westseite der Gütergleise lenken
- Behindertenparkplätze an Bahnhöfen einrichten

## **Fährverbindung**

### *Gröpelingen*

- Regelmäßige Fährverbindung zwischen Waterfront, Molenturm und Lankenau einrichten
- Fährbetrieb ausbauen Waterfront Richtung Innenstadt
- Fähren und Bus als Kombiverkehr im Tarifverbund einrichten



# STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): CHANCEN

## 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 Burger-/Grambker Heerstr.



# STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): MÄNGEL

## 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.





# 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)





# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (KFZ-VERKEHR)

➤ Ausgeprägte Wünsche zur Rückstufung von Straßen, zur Verkehrsentlastung und Netzoptimierung

## Wünsche

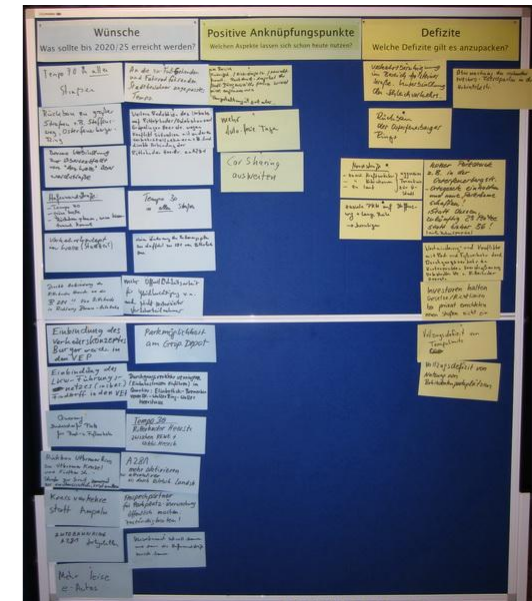
- Tempo 30 (Einzelvorschläge) und "in allen Straßen" <> Tempo 70 in allen Straßen
- Kreisverkehre statt Ampeln
- Rückbau größerer Straßen (Nennung); Rückbau der Hafenrandstraße nach Bau des Wesertunnels
- Verkehrskonzept für Walle; Einbindung des Verkehrskonzepts Bürgerweide in VEP
- Direkte Anbindung Ritterhuder Heerstr. an A281, Entlastung durch Verkehrsführung über A281
- Verringerung des Durchgangsverkehr in Wohngebieten (Nennung)

## Positive Anknüpfungspunkte

- Gute Umgestaltung im Bereich Findorffstraße/Eickedorfstraße/Admiralstraße/Hemmstraße (aber mangelnde Akzeptanz des P-Platzangebots auf Bürgerweide wegen hohem Parkdruck)
- Car-Sharing
- Autofreie Tage

## Defizite

- Vollzugsdefizite: Tempolimits, Behindertenparkplätze, ruhender Verkehr, Gesetze/Richtlinien bei privat errichteten Straßen
- Zu hoher Ausbaustandard und Verkehrsbelastung einiger (Hauptverkehrs-)Straßen, u.a. "Trennlinie" zur Überseestadt
- Durchgangsverkehre in Wohngebieten



# Stellungnahme Ortsbeiräte – Kfz-Verkehr

## Verbesserungsfähige Infrastruktur

### *Walle*

- Einführung eines Einbahnstraßensystems im Bereich zw. Waller Post und Walle Center
- Einführung eines Einbahnstraßensystems zw. der Grenzstraße und der Straße Auf dem Pickkamp
- Entlastung des Hagenweg von Schleichverkehren
- Bessere Anbindung des „alten“ Stadtteils Walle an den OT Überseestadt

### *Gröpelingen*

- Verkehrsknotenpunkt Oslebshauer Heerstraße/Ritterhuder Heerstraße umgestalten
- Durchgangsverkehr aus Ritterhuder Heerstraße Richtung Innenstadt auf A 281 strikter umlenken

## Lkw-Führungsnetz

### *Findorff*

- Generelle Prüfung des Lkw-Führungsnetz und gegebenenfalls Anpassungen

# Stellungnahme Ortsbeiräte – Ruhender Verkehr / Carsharing

## Ruhender Verkehr

### *Findorff*

- Parkraumkonzeption für Findorff
  - Sicherung der Rettungswege für Notfalleinsätze, besonders hinsichtlich Belastungsspitzen: Freimarkt, Six-Days usw.

### *Gröpelingen*

- Konzept für Behindertenparkplätze erstellen incl. Qualitätssicherung
- Überwachung des ruhenden Verkehrs: Diako, Waterfront, Gröpelingen Centrum etc., Transparenz der Zuständigkeit

## Carsharing

### *Findorff*

- Verdichtung des Carsharing-Angebotes

### *Gröpelingen*

- Bedarf für weitere Carsharing-Stationen überprüfen



# Stellungnahme Ortsbeiräte – Straßenraum

## Rückbau

### *Walle*

- Rückbau Steffensweg zwischen Hansestraße und Waller Ring
- Rückbau Osterfeuerberger Ring auf zwei Fahrspuren inkl. Nebenfahrbahn
- Rückbau Waller Heerstraße zwischen Ackerstraße und Stiftstraße auf eine Fahrspur

### *Findorff*

- Rückbau und städtebauliche Aufwertung der Münchener Str.

## Neugestaltung

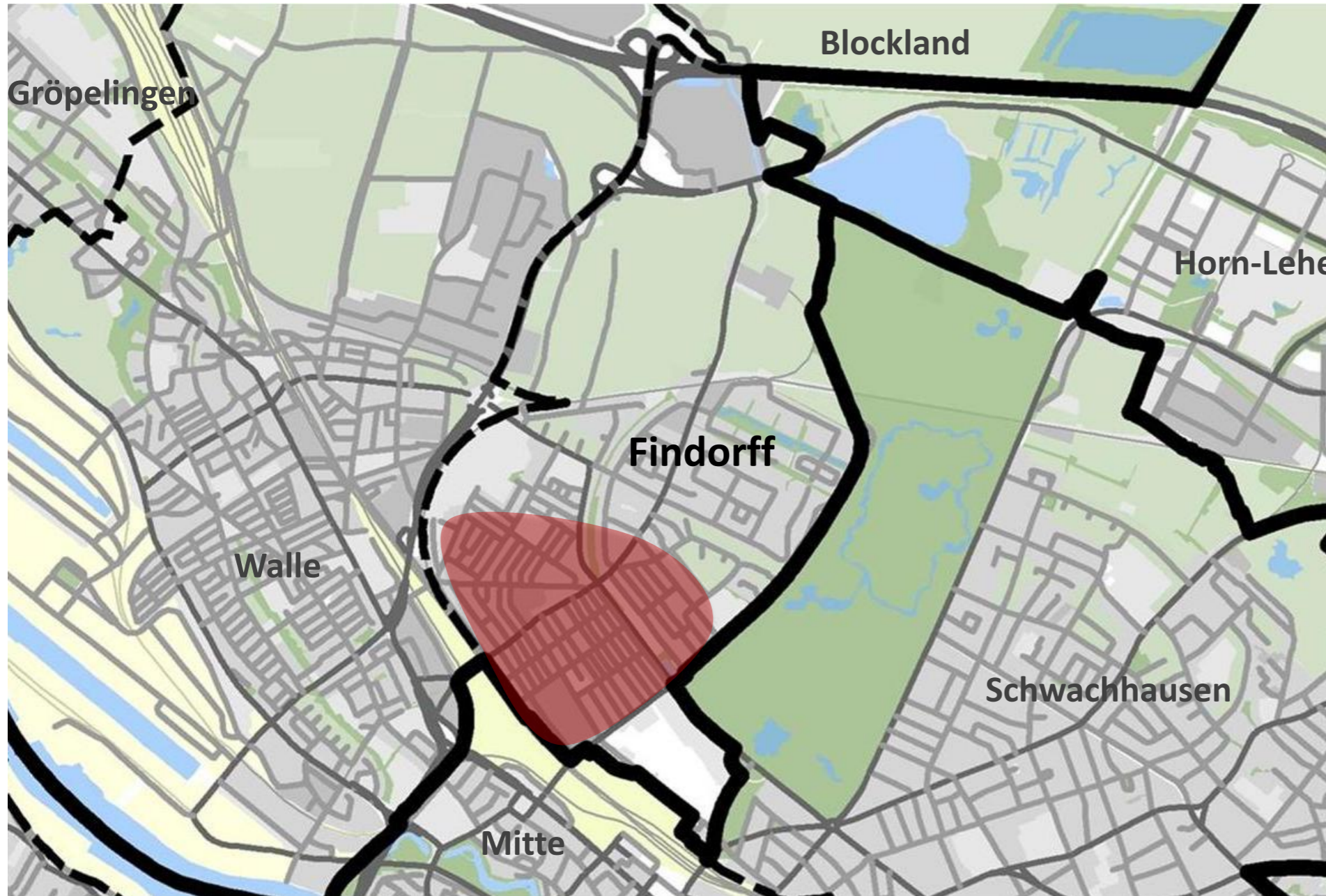
### *Walle*

- Neukonzipierung Elisabethstraße zwischen Waller Heerstraße und Nordstraße

### *Findorff*

- Einrichtung einer Begegnungszone in der Hemmstraße zwischen Münchener Str. und Admiralstr.
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Sicherheit, Stärkung des Einzelhandels und Verringerung von Straßenlärm und Luftbelastung

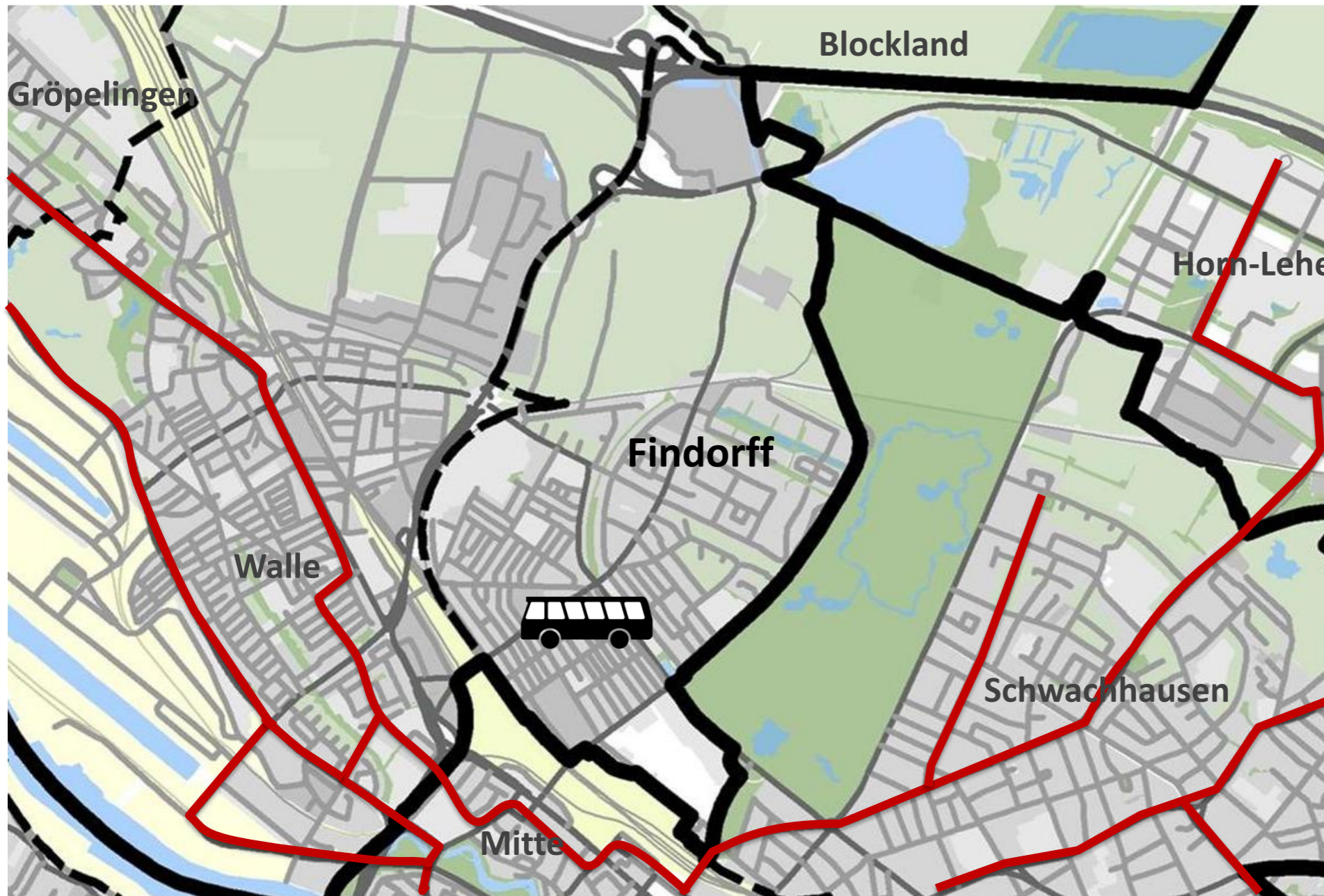
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege



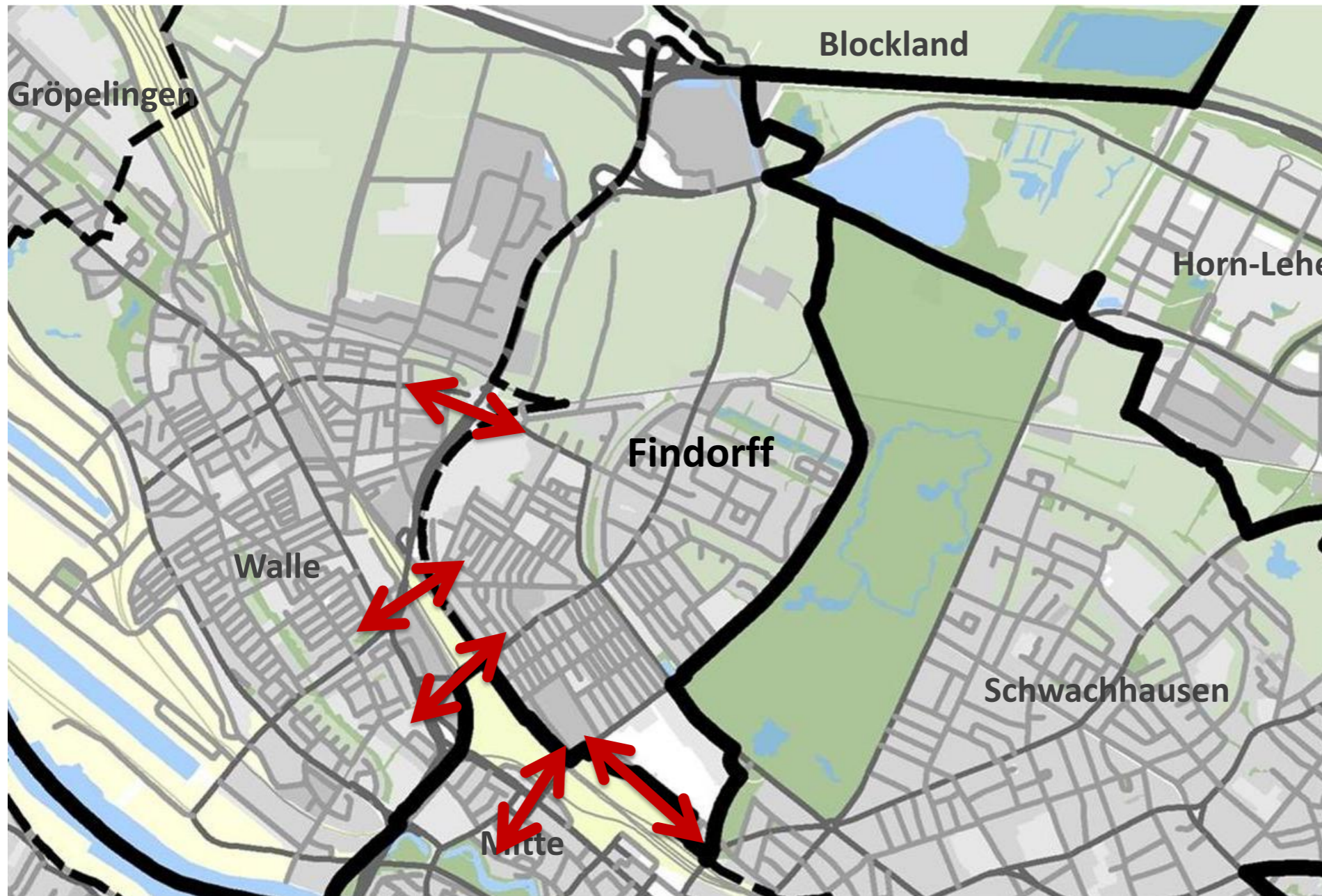
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Buserschließung mit Defiziten, keine Straßenbahnanbindung



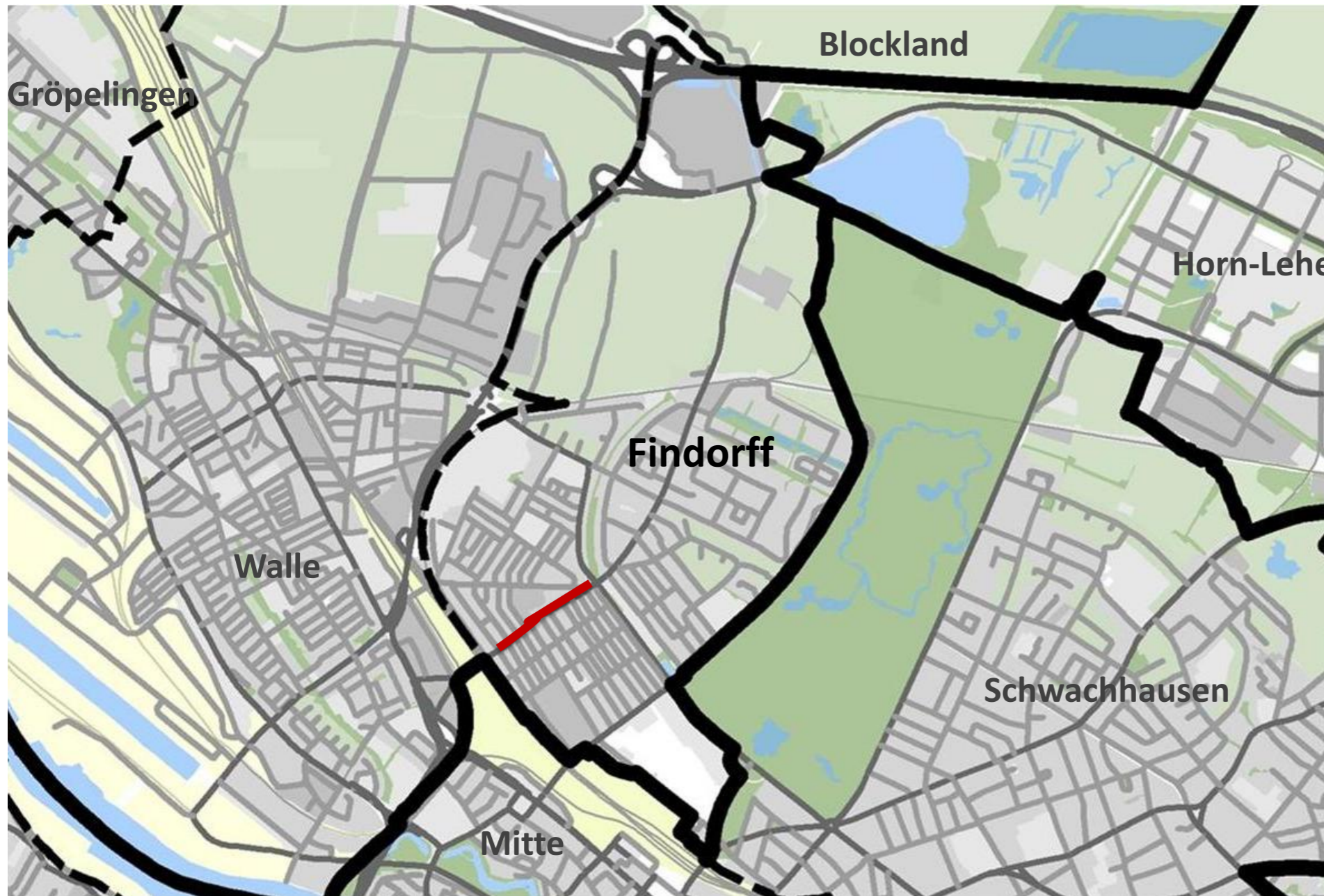
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Buserschließung mit Defiziten, keine Straßenbahnanbindung
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Walle für Fuß- und Radverkehr



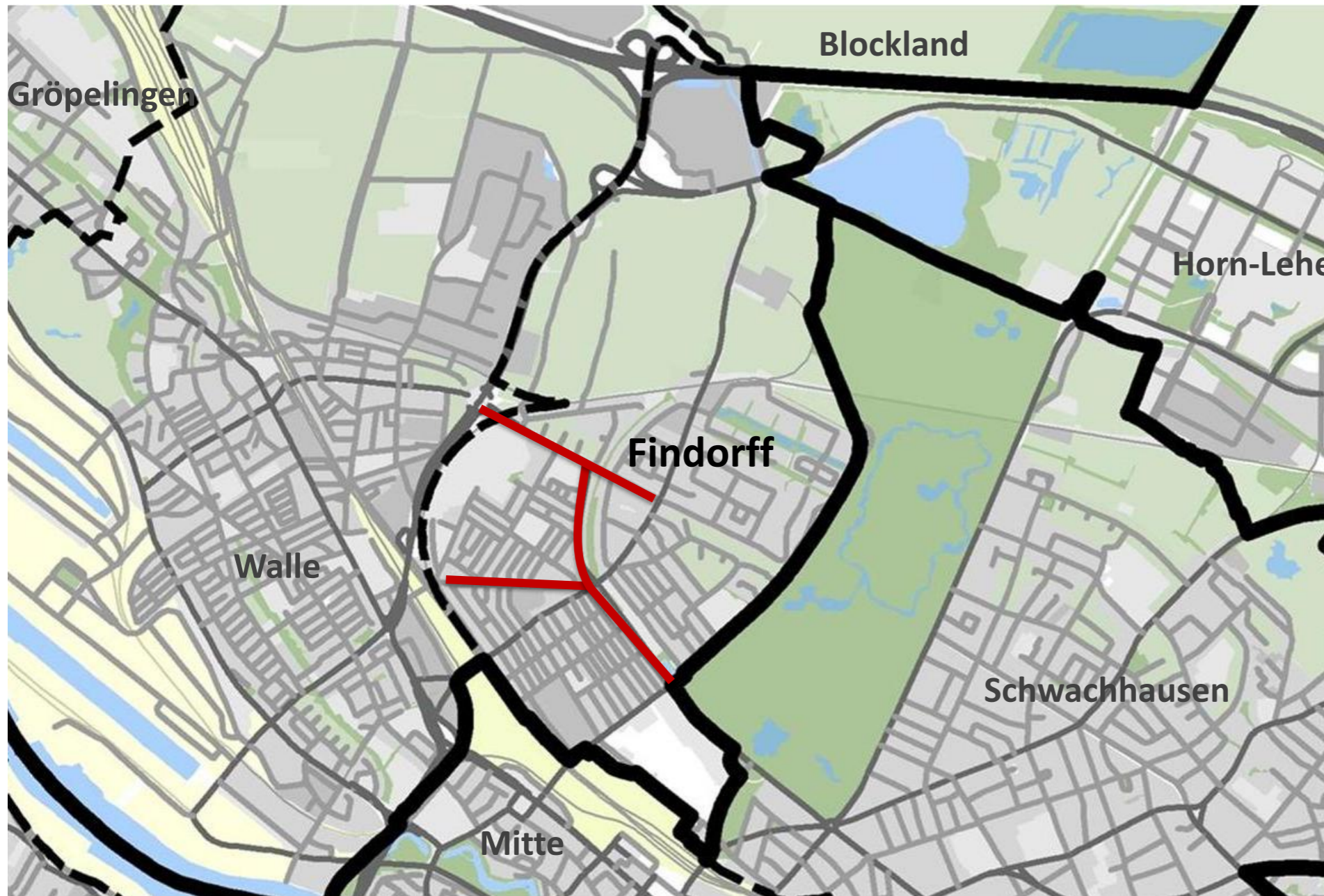
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Buserschließung mit Defiziten, keine Straßenbahnanbindung
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Walle für Fuß- und Radverkehr
- Vielfältige Nutzungsansprüche Hemmstraße mit Optimierungspotential



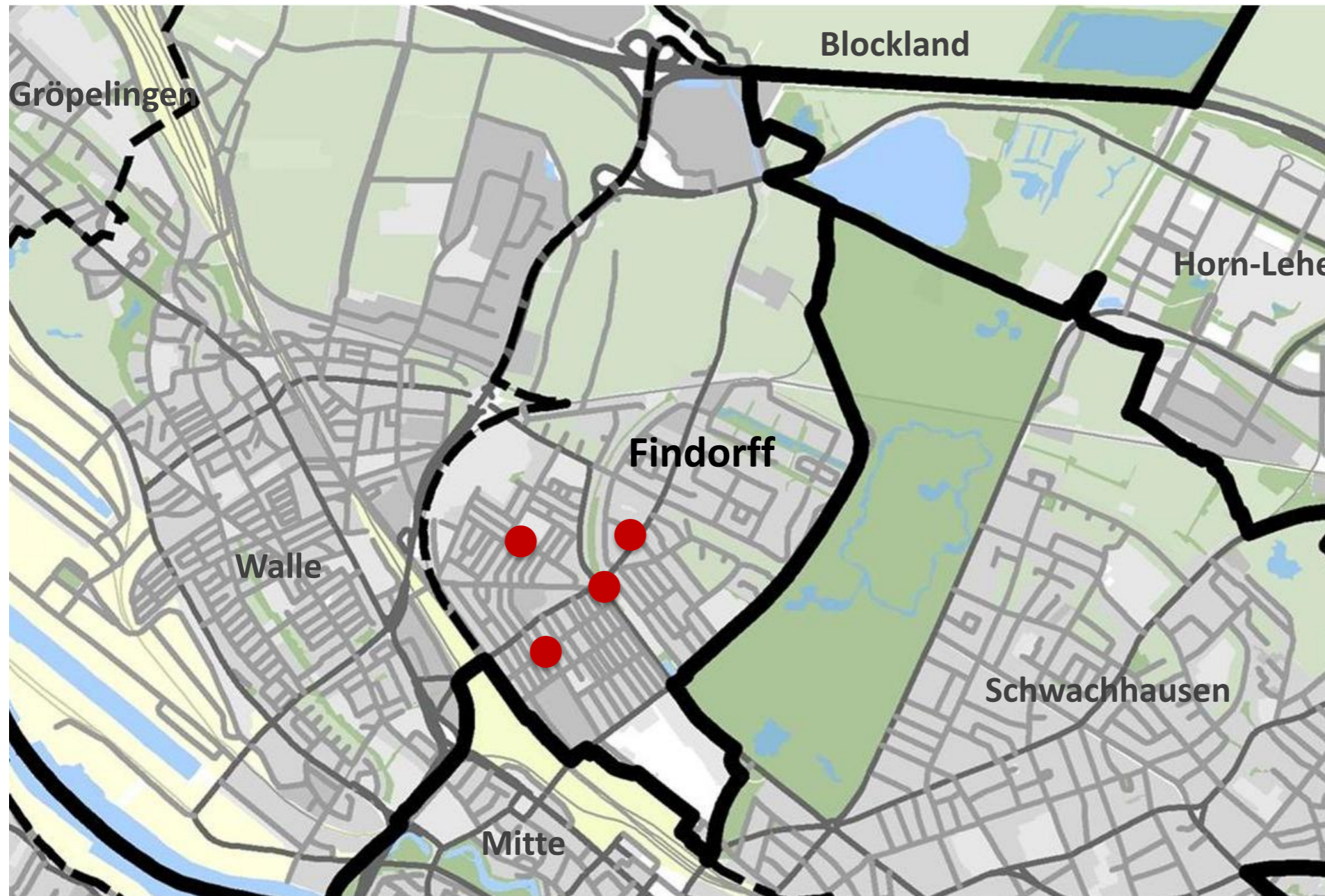
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Buserschließung mit Defiziten, keine Straßenbahnanbindung
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Walle für Fuß- und Radverkehr
- Vielfältige Nutzungsansprüche Hemmstraße mit Optimierungspotential
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Münchener Straße, Eickedorfer/Fürther Straße, Utbremer Ring



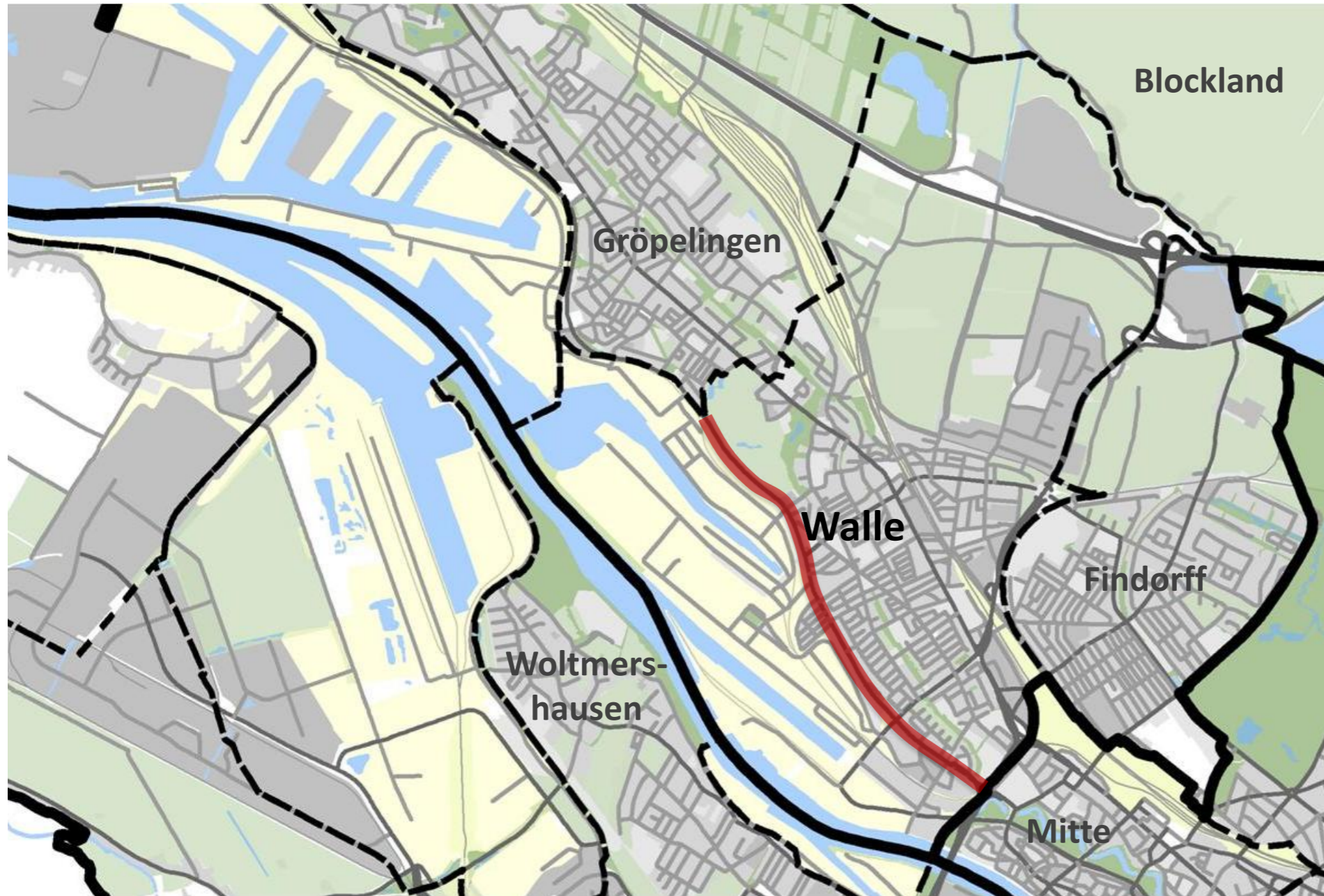
## Findorff: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Buserschließung mit Defiziten, keine Straßenbahnanbindung
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Walle für Fuß- und Radverkehr
- Vielfältige Nutzungsansprüche Hemmstraße mit Optimierungspotential
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Münchener Straße, Eickedorfer/Fürther Straße, Utbremer Ring
- Carsharing ausbaufähig



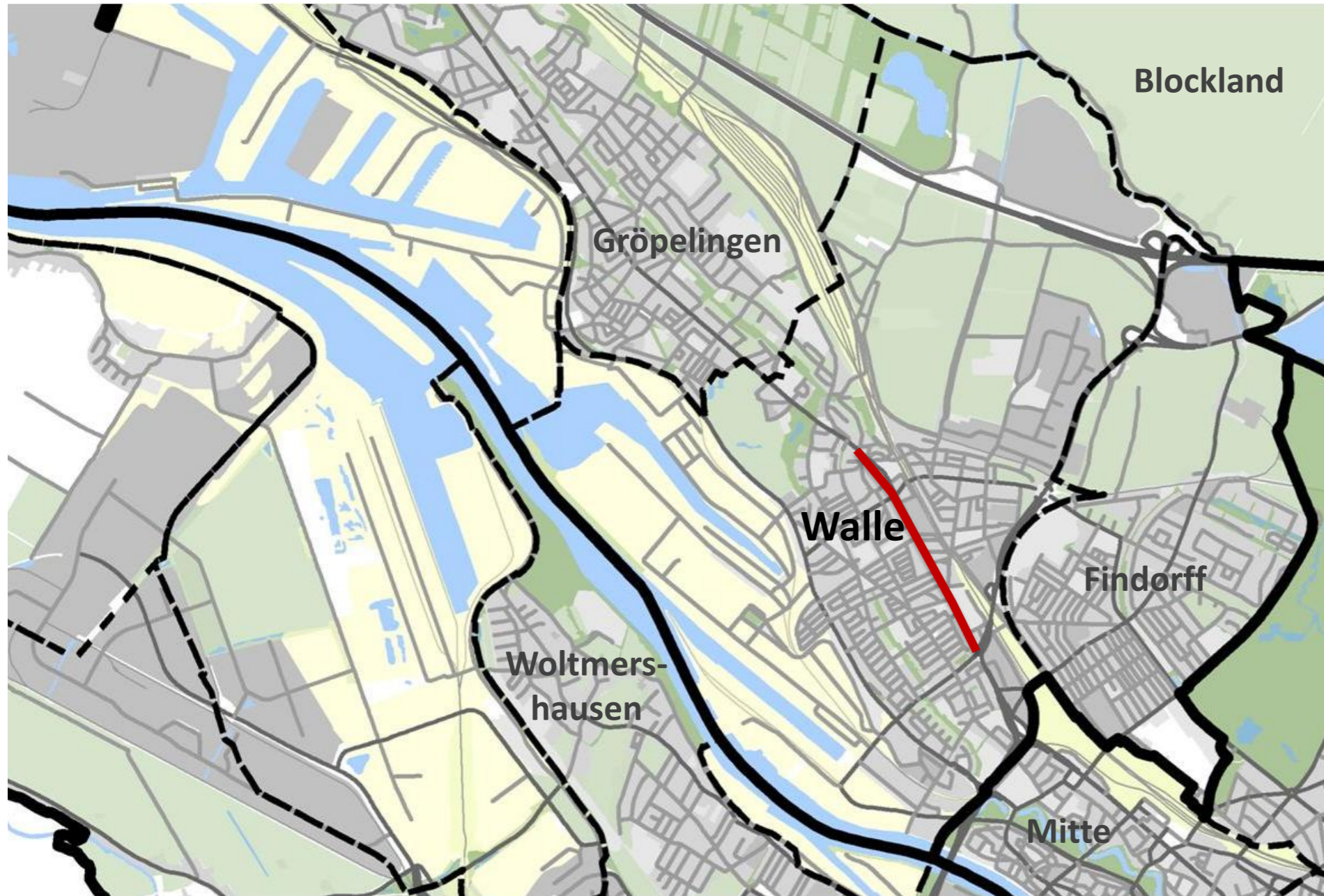
# Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt



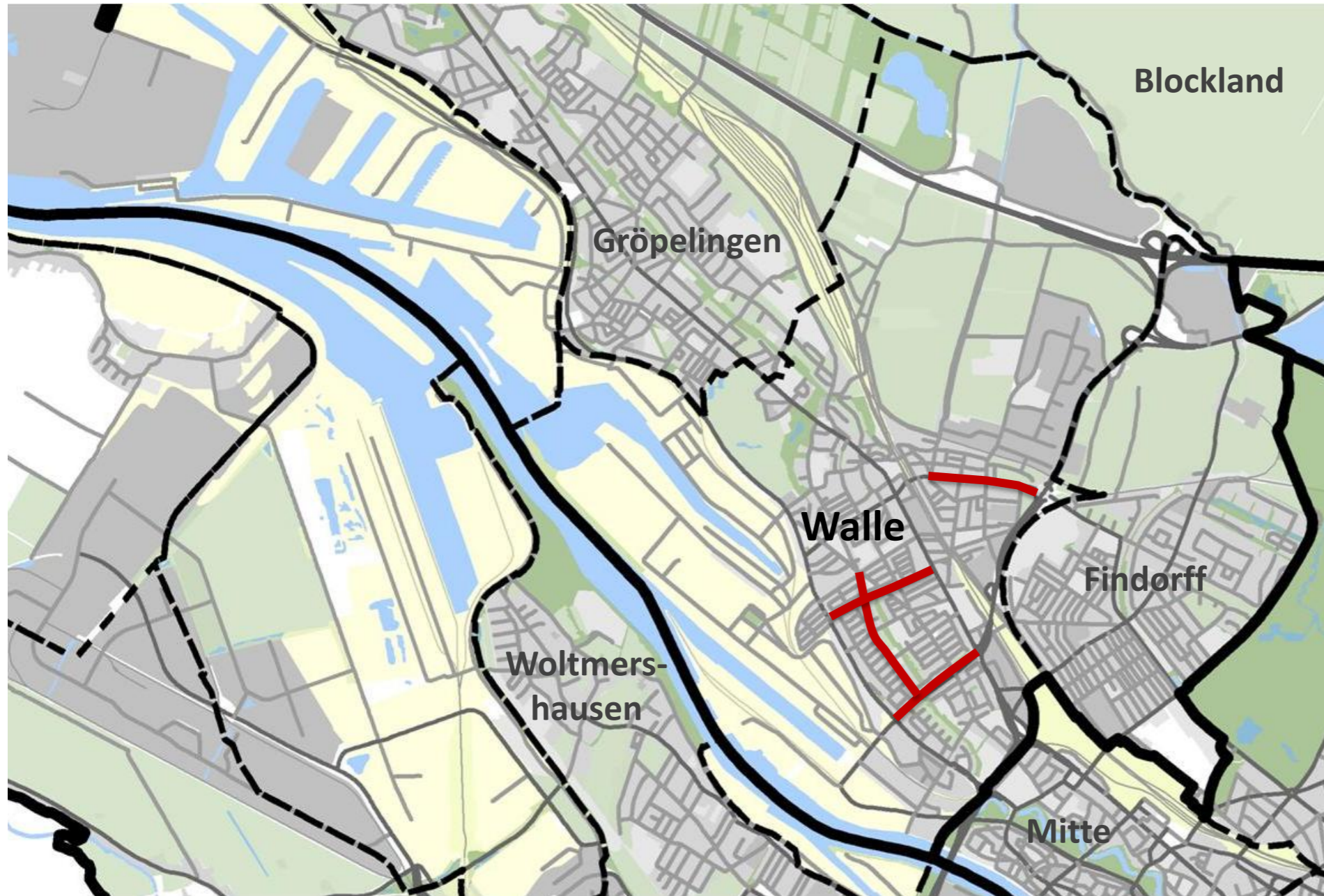
# Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt
- Waller Heerstraße geprägt durch Überlagerung von Nutzungsansprüchen



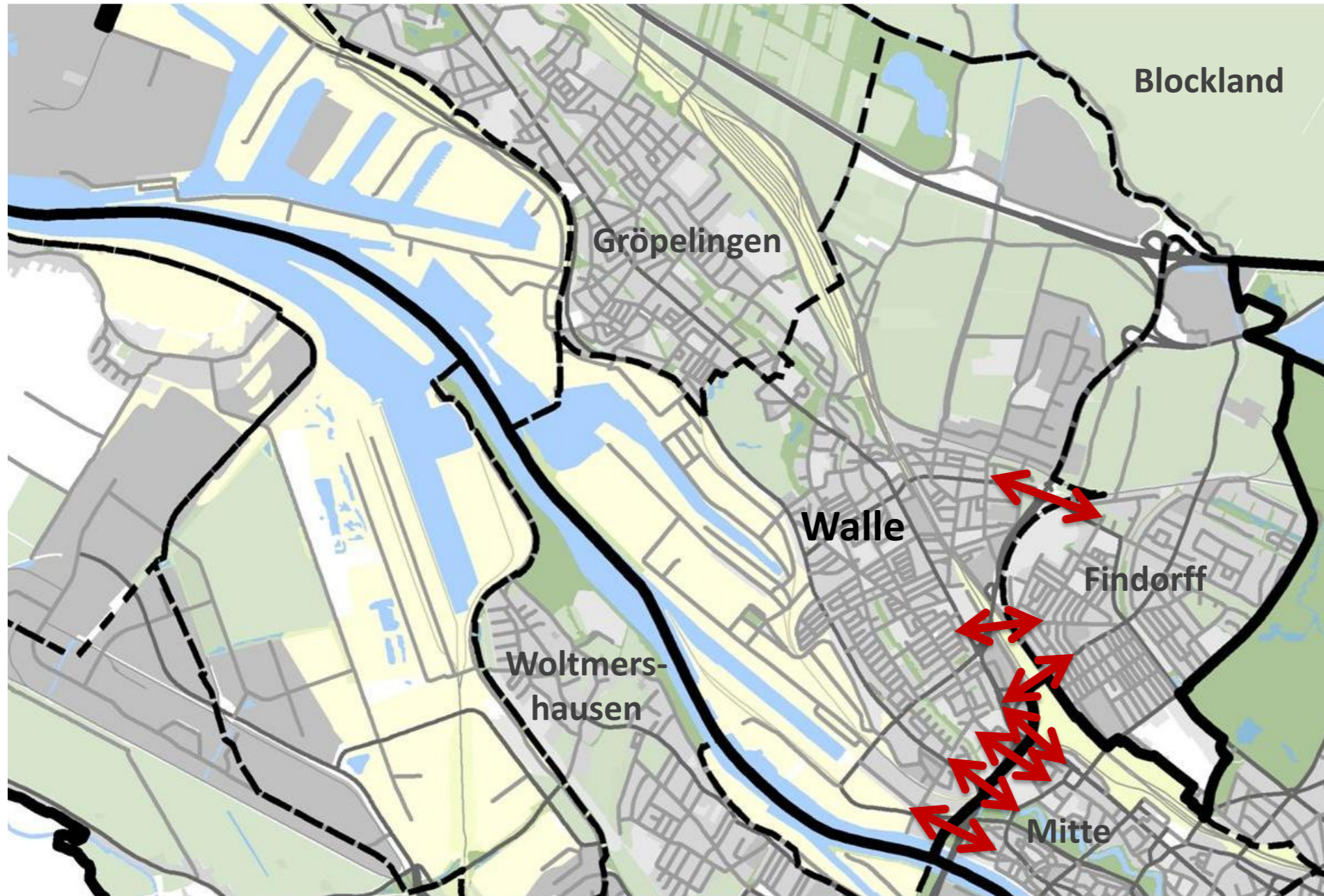
# Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt
- Waller Heerstraße geprägt durch Überlagerung von Nutzungsansprüchen
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Hansestr., Elisabethstr., Steffensweg, Osterfeuerberger Ring



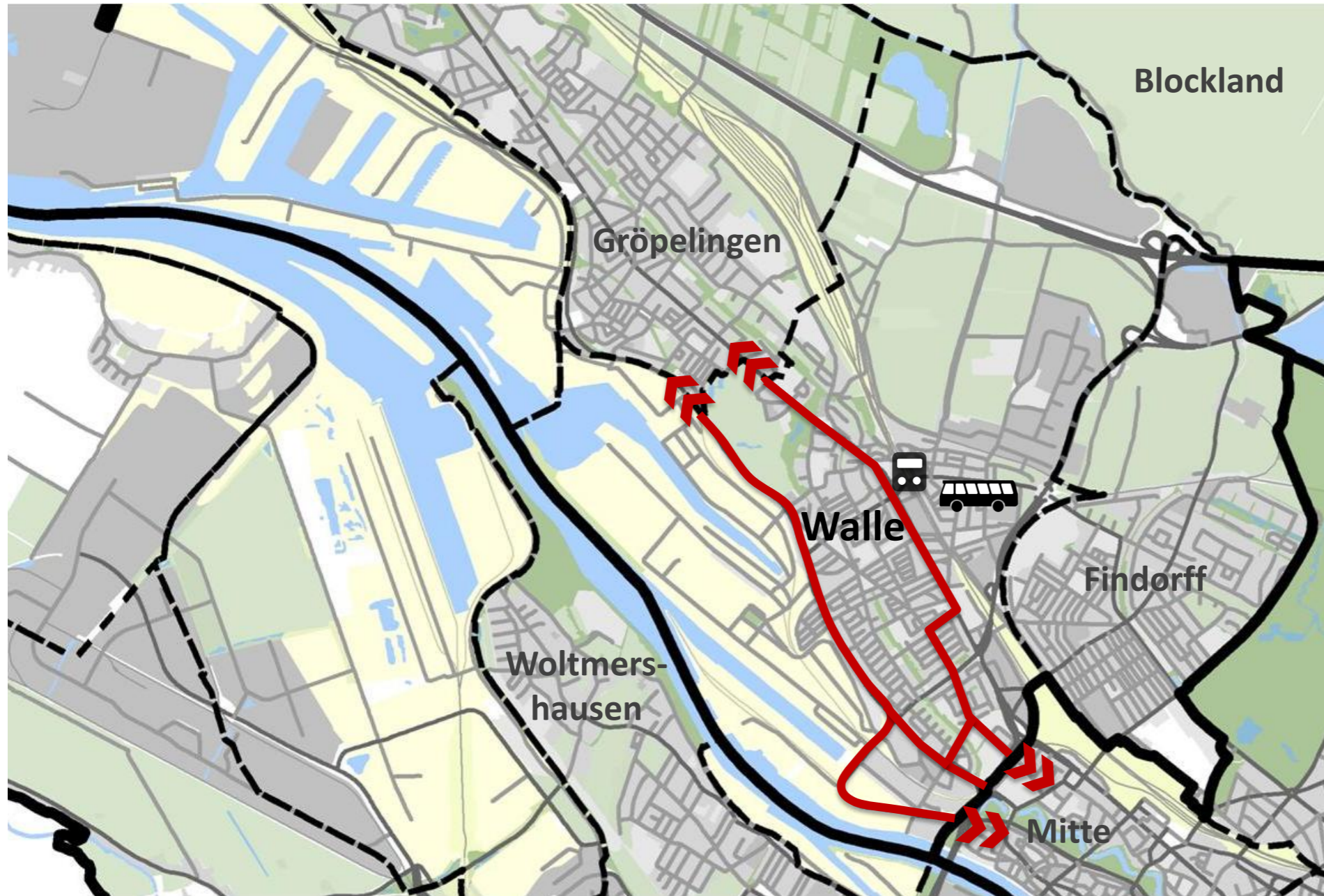
# Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt
- Waller Heerstraße geprägt durch Überlagerung von Nutzungsansprüchen
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Hansestr., Elisabethstr., Steffensweg, Osterfeuerberger Ring
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Findorff für Fuß- und Radverkehr



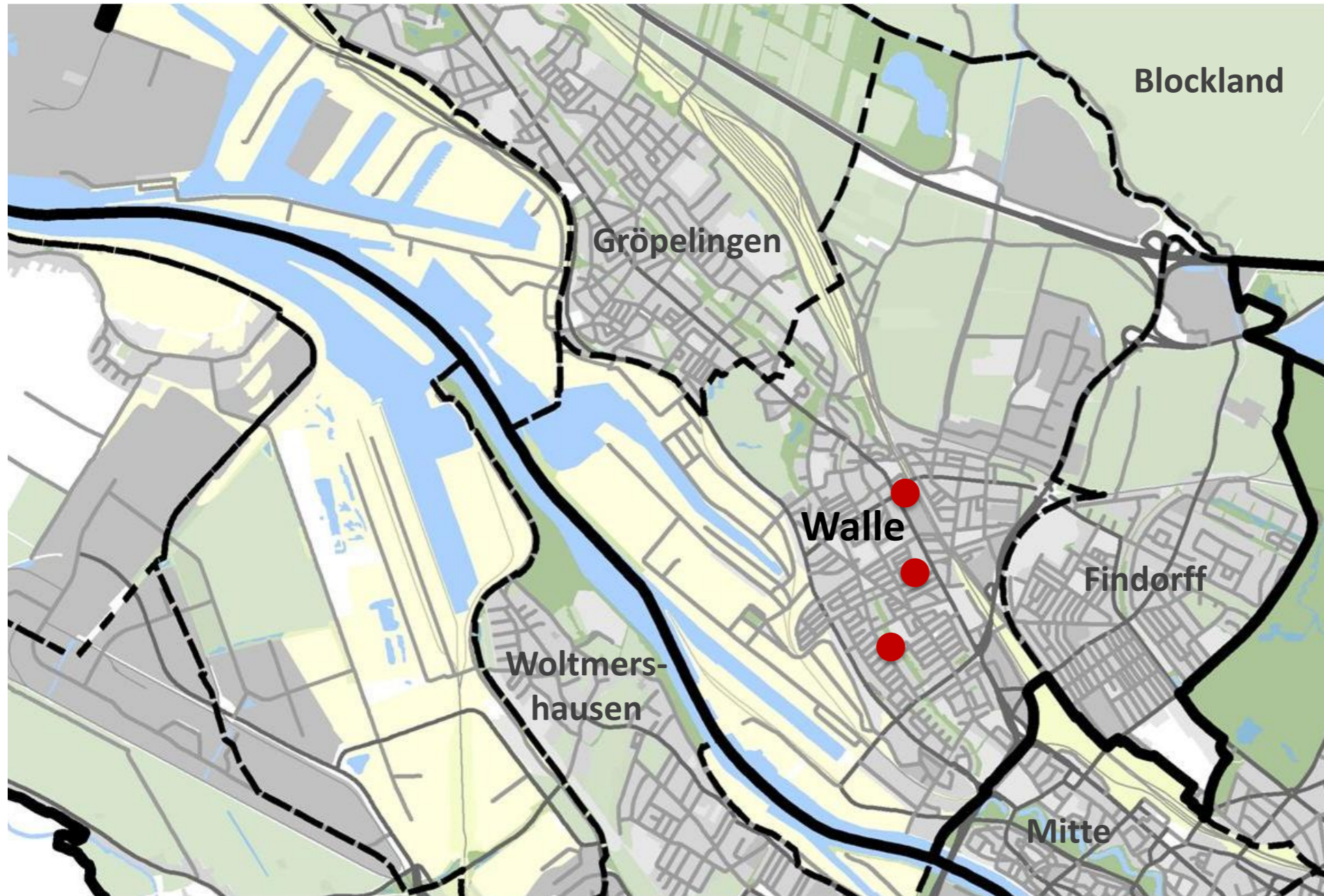
## Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt
- Waller Heerstraße geprägt durch Überlagerung von Nutzungsansprüchen
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Hansestr., Elisabethstr., Steffensweg, Osterfeuerberger Ring
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Findorff für Fuß- und Radverkehr
- Gute SPNV- und Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus



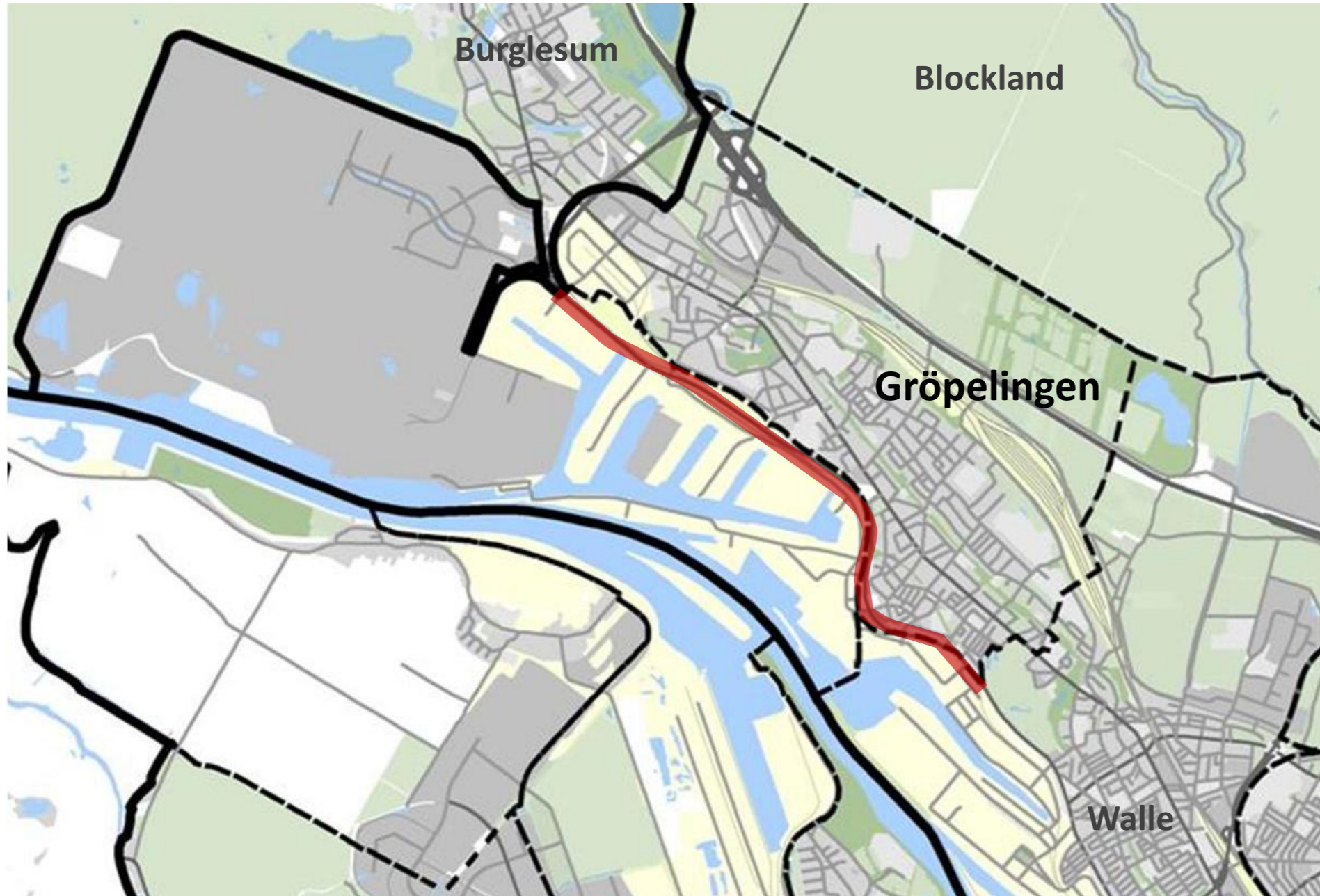
## Walle: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung Walle an die Überseestadt
- Waller Heerstraße geprägt durch Überlagerung von Nutzungsansprüchen
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Hansestr., Elisabethstr., Steffensweg, Osterfeuerberger Ring
- Defizite in der Anbindung an Innenstadt und Findorff für Fuß- und Radverkehr
- Gute SPNV- und Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus
- Carsharing ausbaufähig



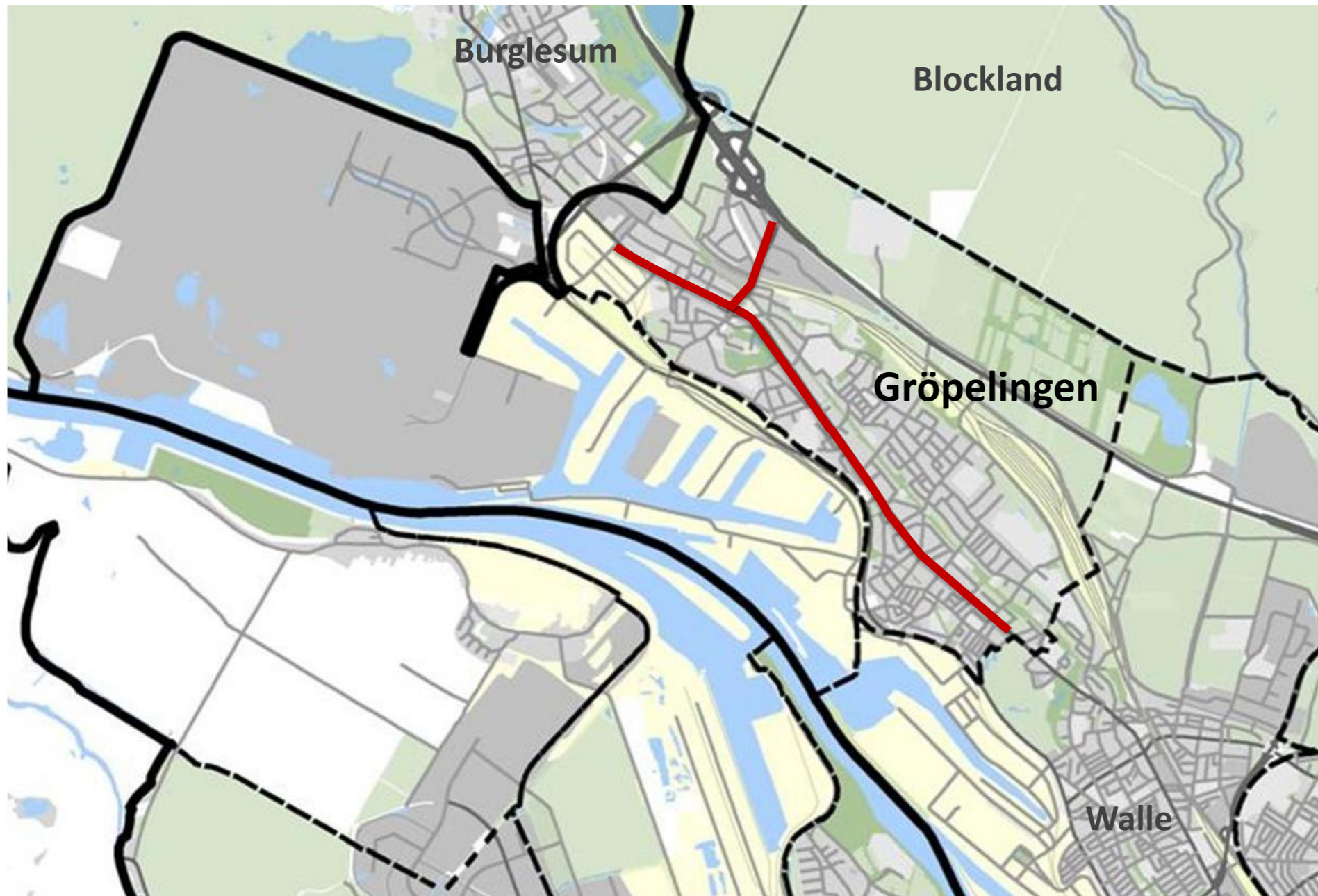
## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung an Hafen und Waterfront



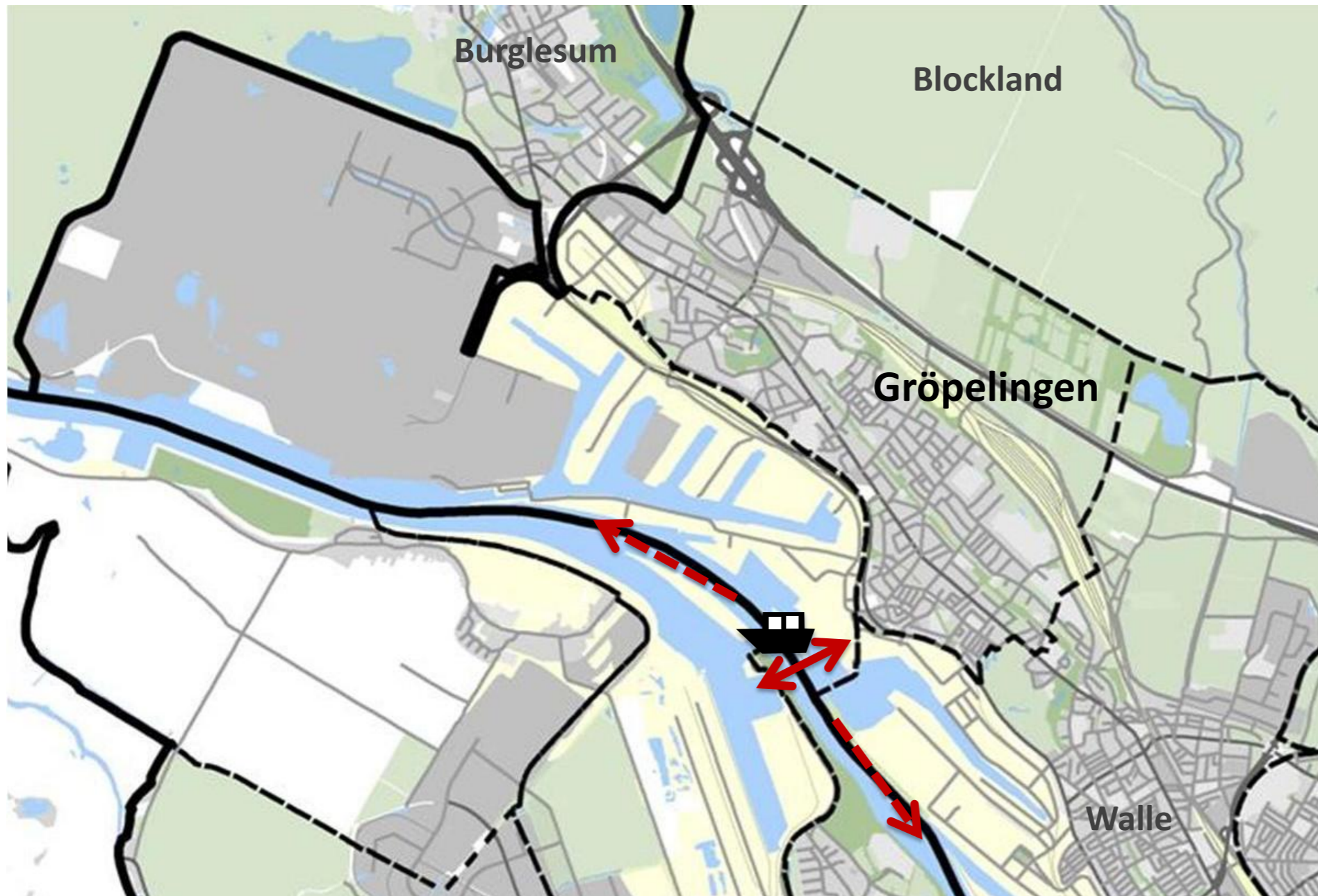
## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung an Hafen und Waterfront
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Gröpelinger/ Oslebshäuser/ Ritterhuder Heerstraße



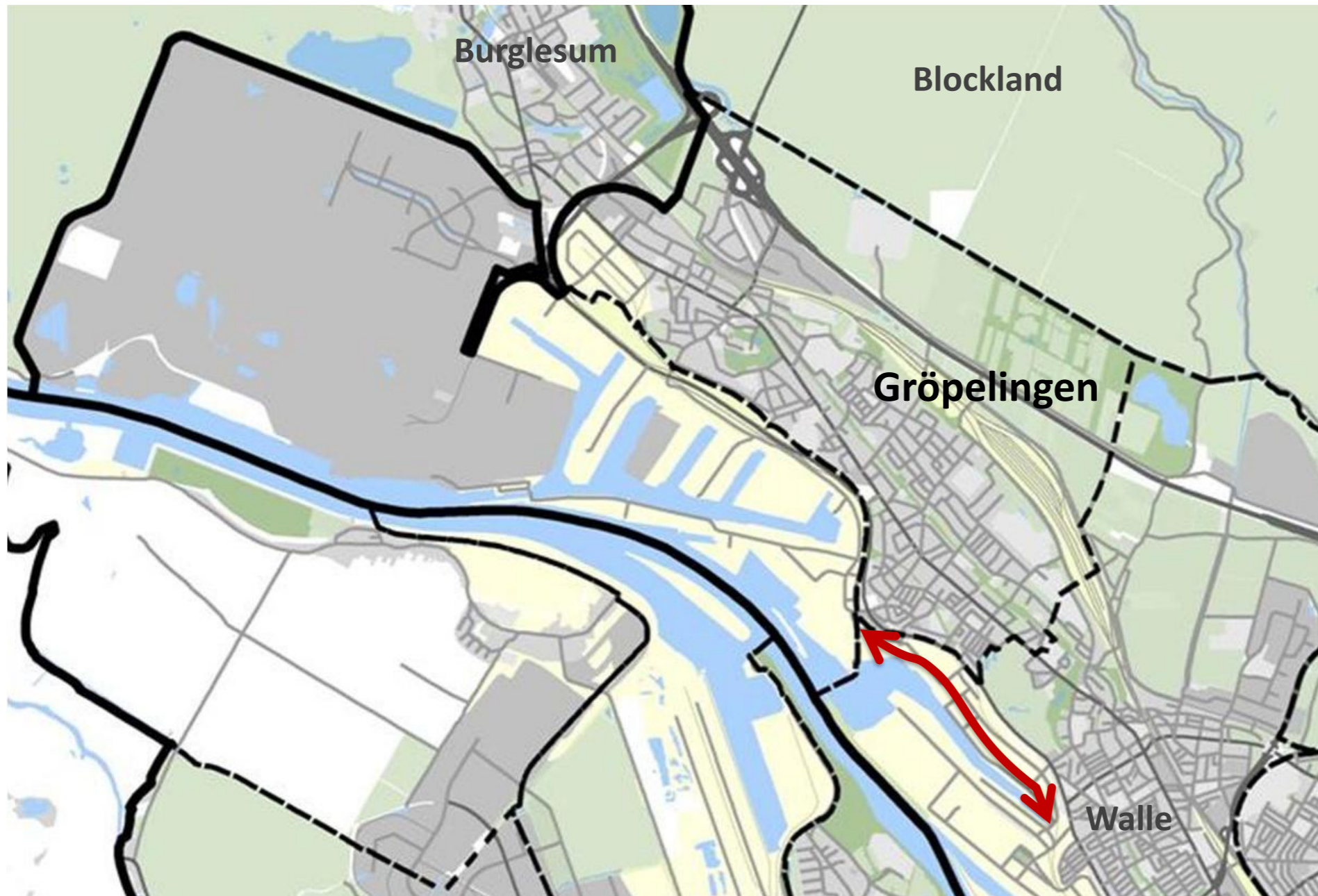
## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung an Hafen und Waterfront
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Gröpelinger/ Oslebshäuser/ Ritterhuder Heerstraße
- Fehlende Weserquerung, kein Weser-Linienverkehr



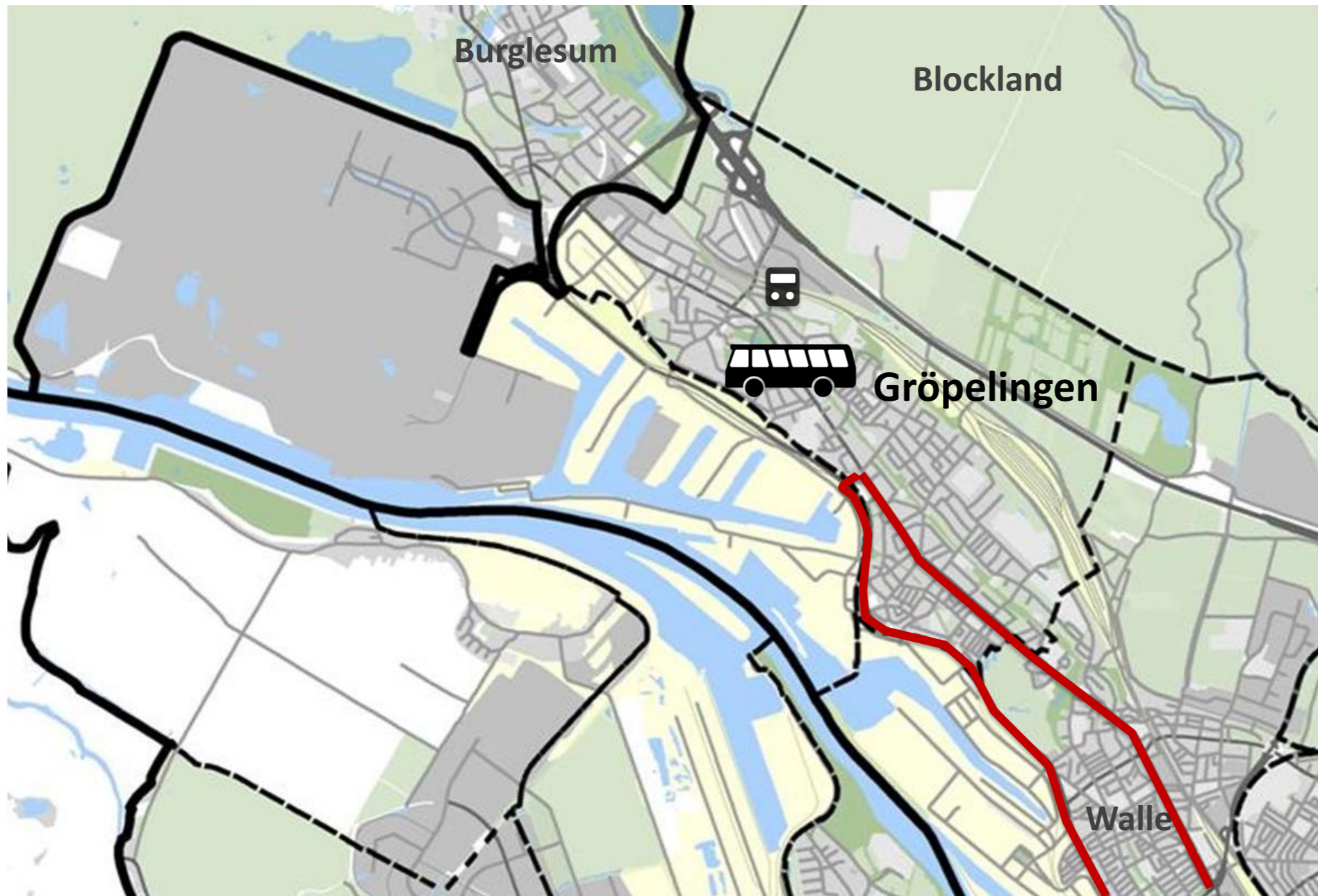
## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung an Hafen und Waterfront
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Gröpelinger/ Oslebshäuser/ Ritterhuder Heerstraße
- Fehlende Weserquerung, kein Weser-Linienverkehr
- Keine Wassernahe Radroutenführung Richtung Innenstadt



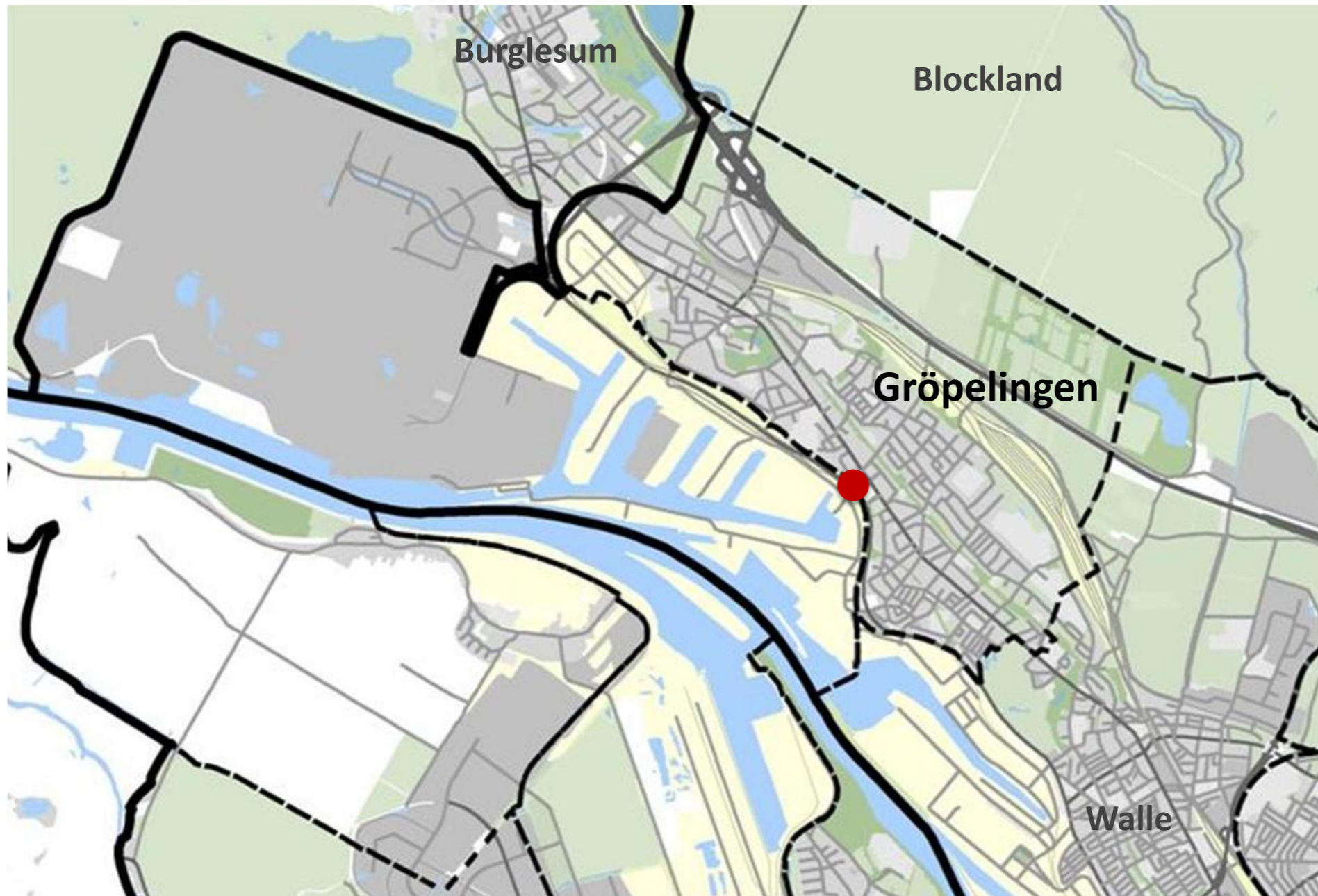
## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße, Anbindung an Hafen und Waterfront
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Gröpelinger/ Oslebshäuser/ Ritterhuder Heerstraße
- Fehlende Weserquerung, kein Weser-Linienverkehr
- Keine Wassernahe Radroutenführung Richtung Innenstadt
- Straßenbahnanbindung, S-Bahnhof in Oslebshausen, Busverkehr optimierbar



## Gröpelingen: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Hafenrandstraße , Anbindung an Hafen und Waterfront
- Verbesserungsbedarf der Straßenraumgestaltung: Gröpelinger/ Oslebshäuser/ Ritterhuder Heerstraße
- Fehlende Weserquerung, kein Weser-Linienverkehr
- Keine Wassernahe Radroutenführung Richtung Innenstadt
- Straßenbahnanbindung, S-Bahnhof in Oslebshausen, Busverkehr optimierbar
- Kaum Carsharing-Angebot



# Blockland: Chancen und Mängel



- Konflikte v.a. im Freizeitverkehr
- Keine ÖV-Erschließung
- Erschließung des Blocklandes verbessern?

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

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

