

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

1. REGIONALAUSSCHUSS BREMEN - Nordost

Beiräte: Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr
25. Februar 2013



GLIEDERUNG

Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen

Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Nordost

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 - Nordost



Bisherige Stellungnahmen Ortsbeiräte

Beirat Horn-Lehe

- Stellungnahmen der einzelnen Fraktionen
- Überwiegend kurz gehaltene, stichpunktartige Sammlung der jeweiligen Schwerpunkte. Eine ausführliche Stellungnahme untergliedert nach Oberthemen mit Erläuterungen

Beirat Borgfeld

- Stellungnahme des Ortsbeirates mit Verweis auf ein Sitzungsprotokoll (Frühjahr 2012)
- Ergänzend eine Stellungnahme der Grünen, sowie drei schriftliche Mitteilungen des Ortsamtes zu jeweils einem Einzelthema

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-Nordost

- 80 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
- Teilnehmer waren insgesamt überwiegend zufrieden
- **Dokumentation** im Internet verfügbar: www.bau.bremen.de/vep
- 100 min Film (DVD) von VAHReport



Vier "Messestände" zur vertieften Diskussion

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

Drei Leitfragen an jedem Messestand:

Wunschvorstellungen

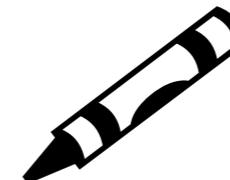
Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?

Positive Anknüpfungspunkte

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?

Defizite

Welche Defizite gilt es anzupacken?



Das Feedback der Teilnehmer/innen Bremen - Nordost



Rad



Fuß



ÖV

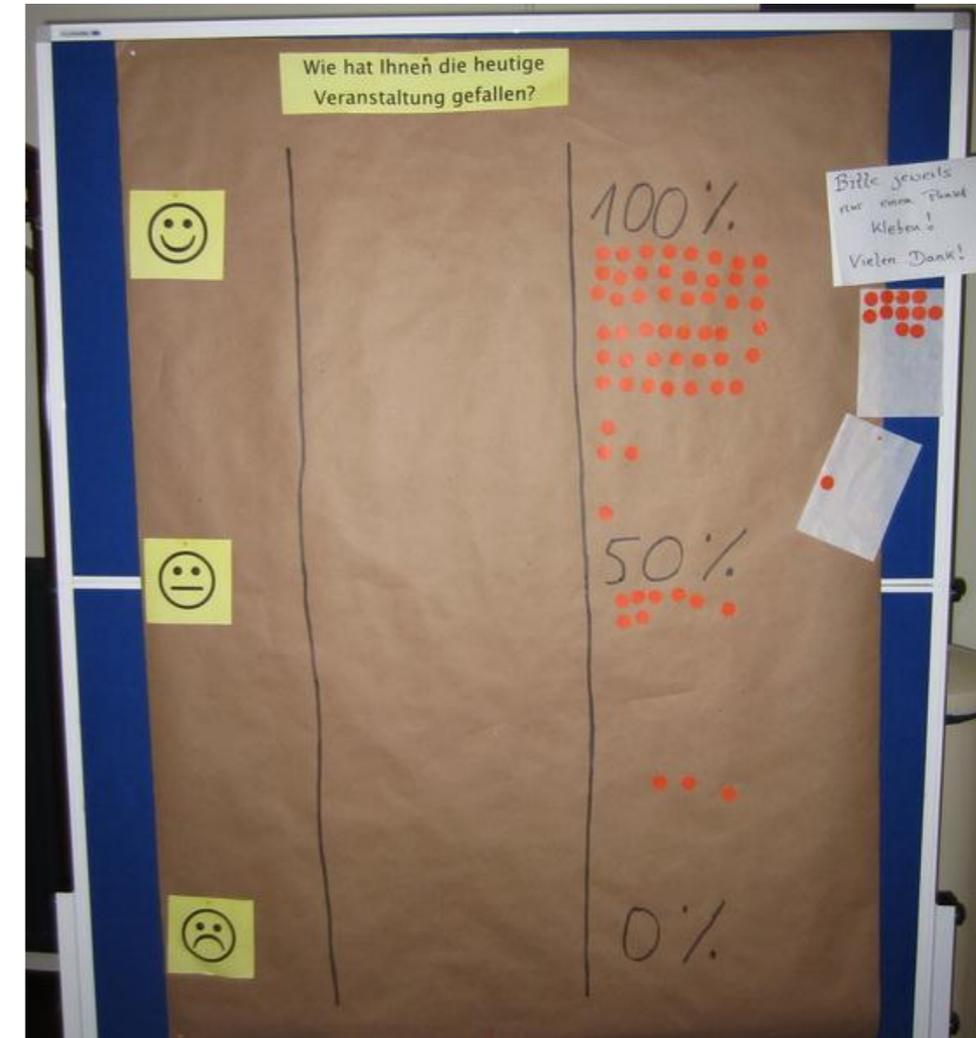


Kfz

- > 122 "Wünsche" (BLAU)
 - > 23 Anknüpfungspunkte (GRÜN)
 - > 56 Defizite (GELB)
-
- zus. 201 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.

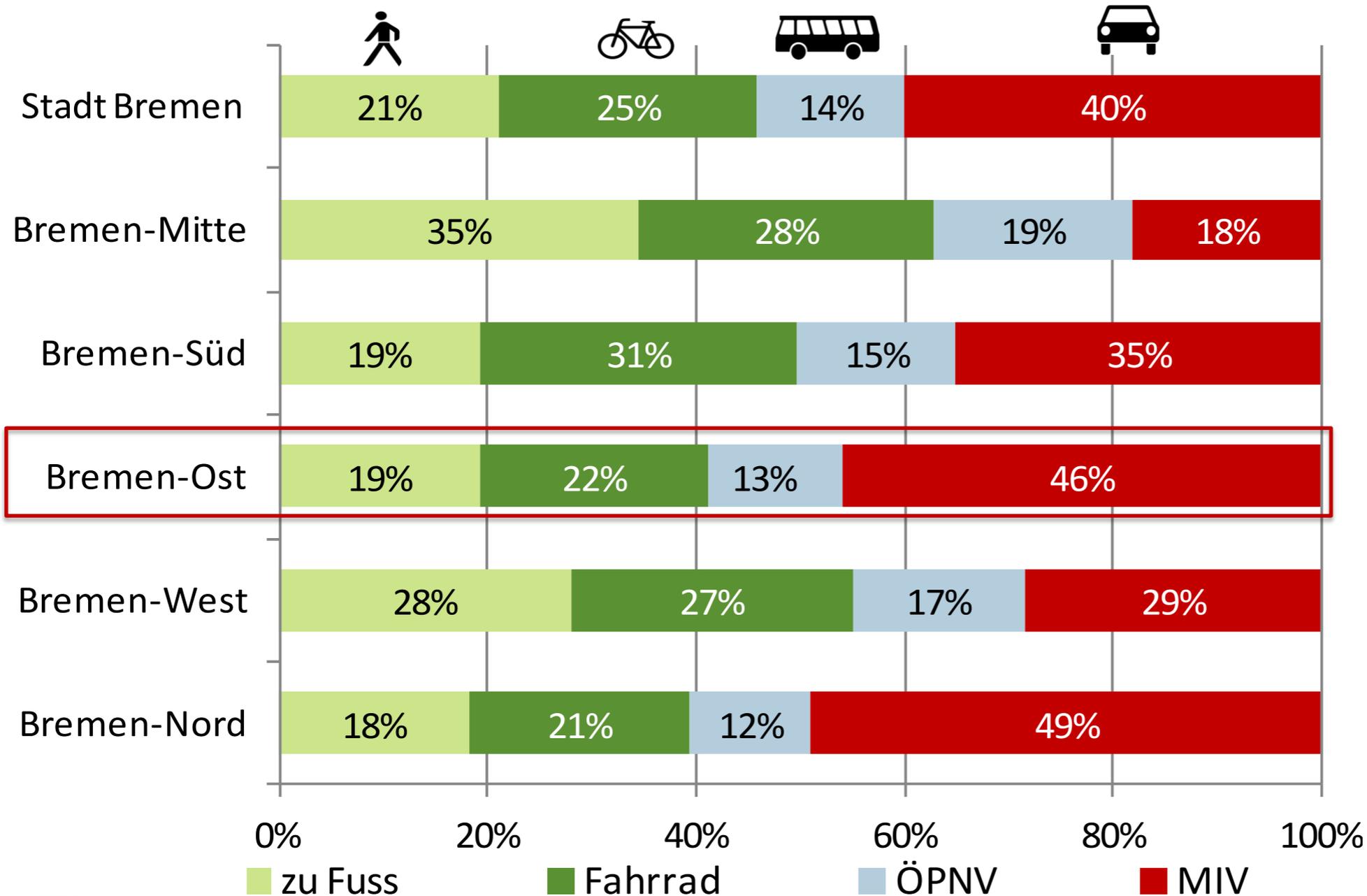


Bremen-Nordost

Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Nordost



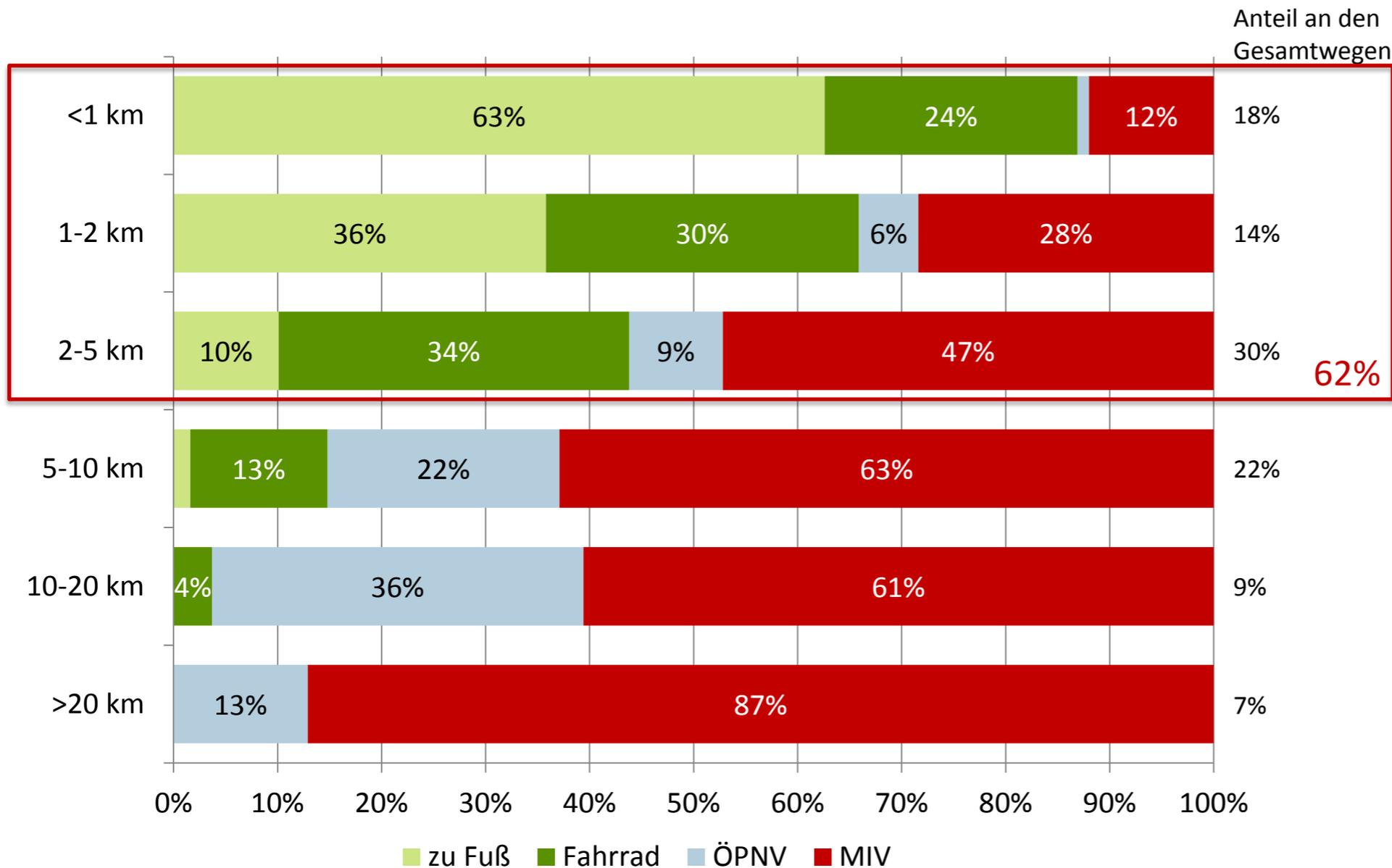
WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



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-OST

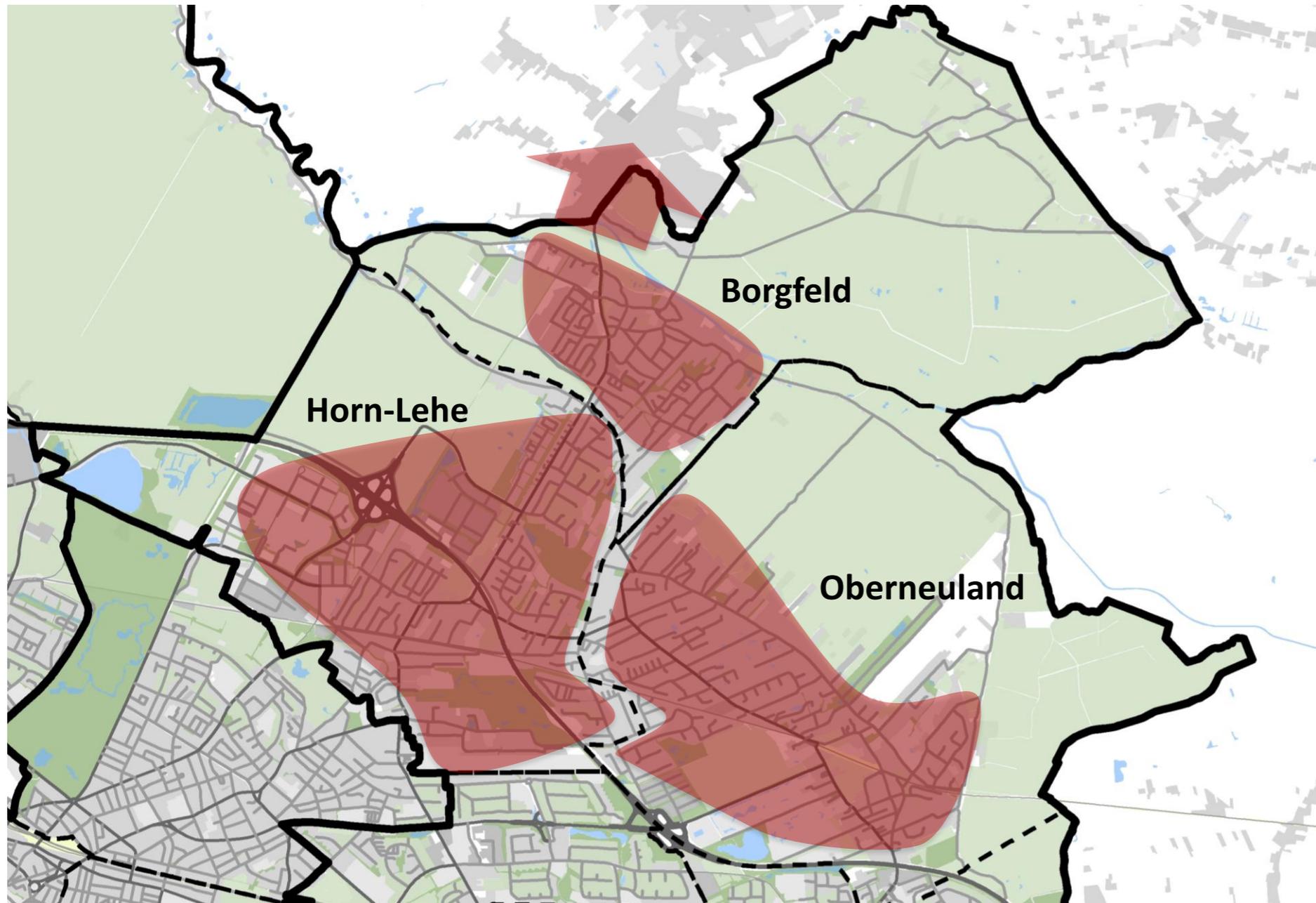


- Der Anteil an kurzen Wegen ist sehr hoch: Mehr als drei von fünf Wegen sind kürzer als 5 km.
- Bei diesen Wegen ist der Fahrradanteil relativ hoch, ab 5 km Wegelänge sinkt dieser deutlich. Dafür steigt dann der ÖPNV-Anteil.
- Aber: Es werden auch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, z.B. knapp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

Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse

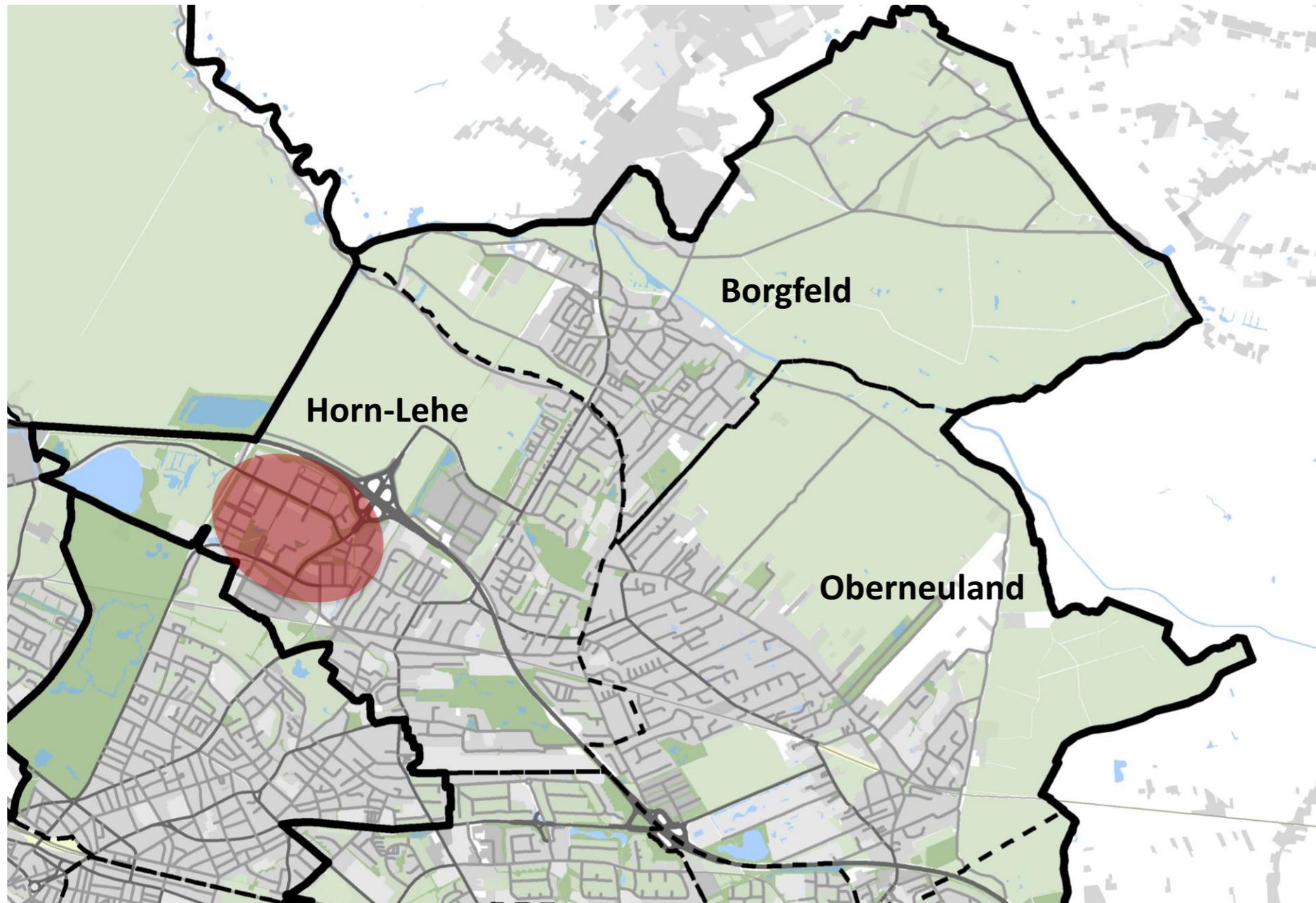


BREMEN-NORDOST: Borgfeld, Horn-Lehe, Oberneuland



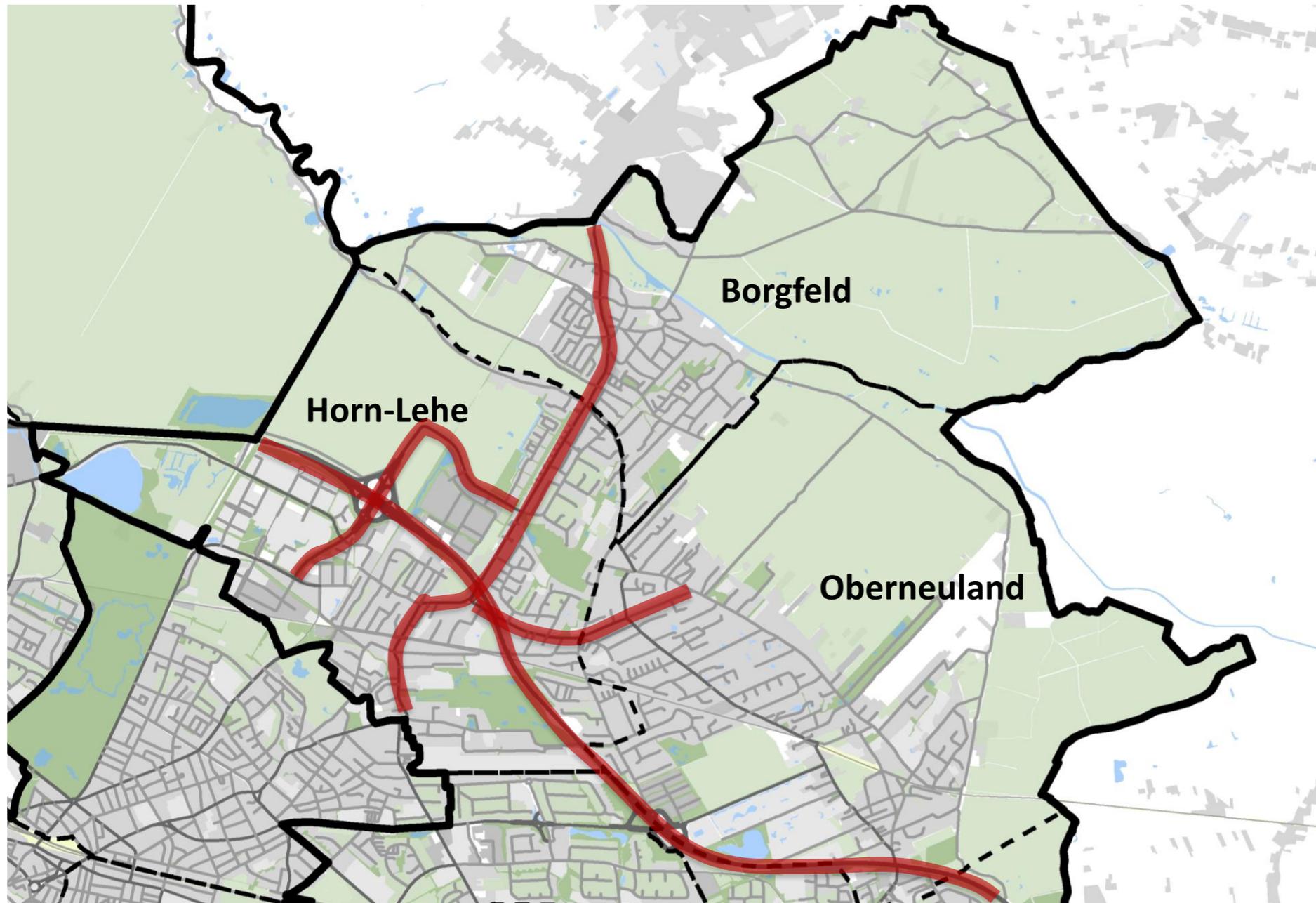
- Aufgelockerte, teils ländlich geprägte Stadtquartiere, Anbindung an Lilienthal

BREMEN-NORDOST: Borgfeld, Horn-Lehe, Oberneuland



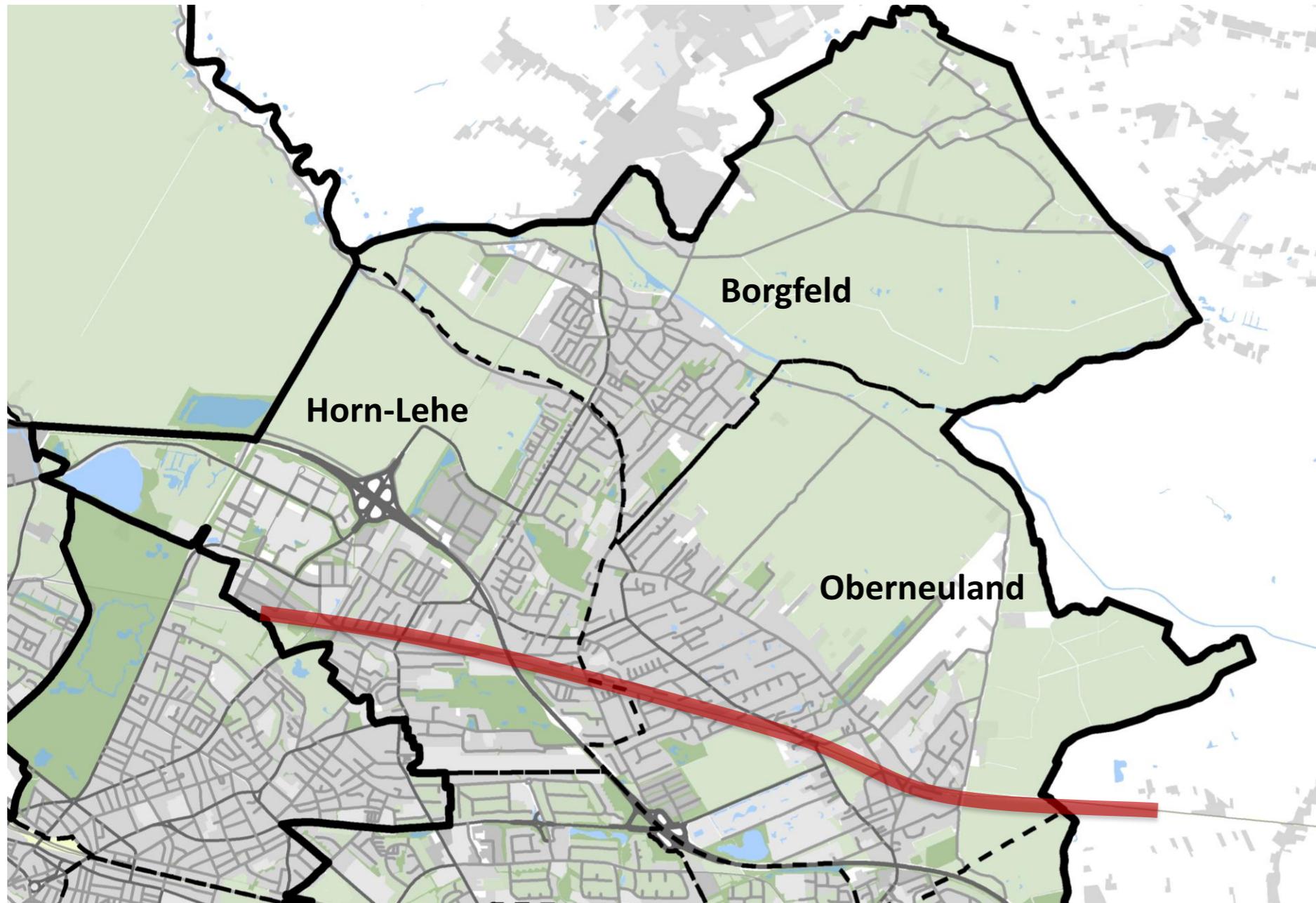
- Aufgelockerte, teils ländlich geprägte Stadtquartiere, Anbindung an Lilienthal
- Universität / Technologiepark Bremen als wichtiger Standort

BREMEN-NORDOST: Borgfeld, Horn-Lehe, Oberneuland



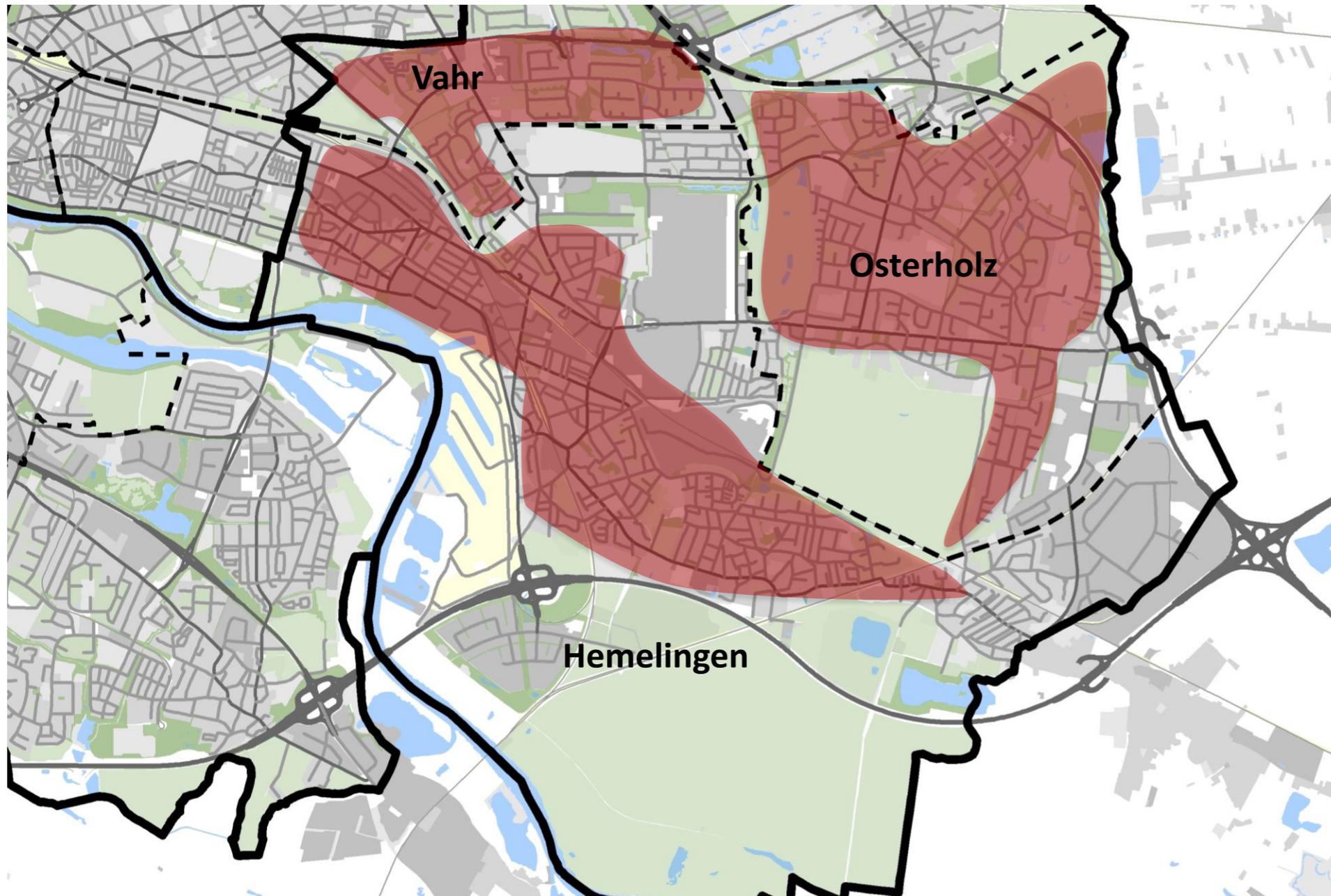
- Aufgelockerte, teils ländlich geprägte Stadtquartiere, Anbindung an Lilienthal
- Universität / Technologiepark als wichtiger Standort
- Wichtige Straßenachsen: Heerstraßen als Einfallstraßen in die Innenstadt
- Zusätzlich die Autobahnzubringer und die A27

BREMEN-NORDOST: Borgfeld, Horn-Lehe, Oberneuland



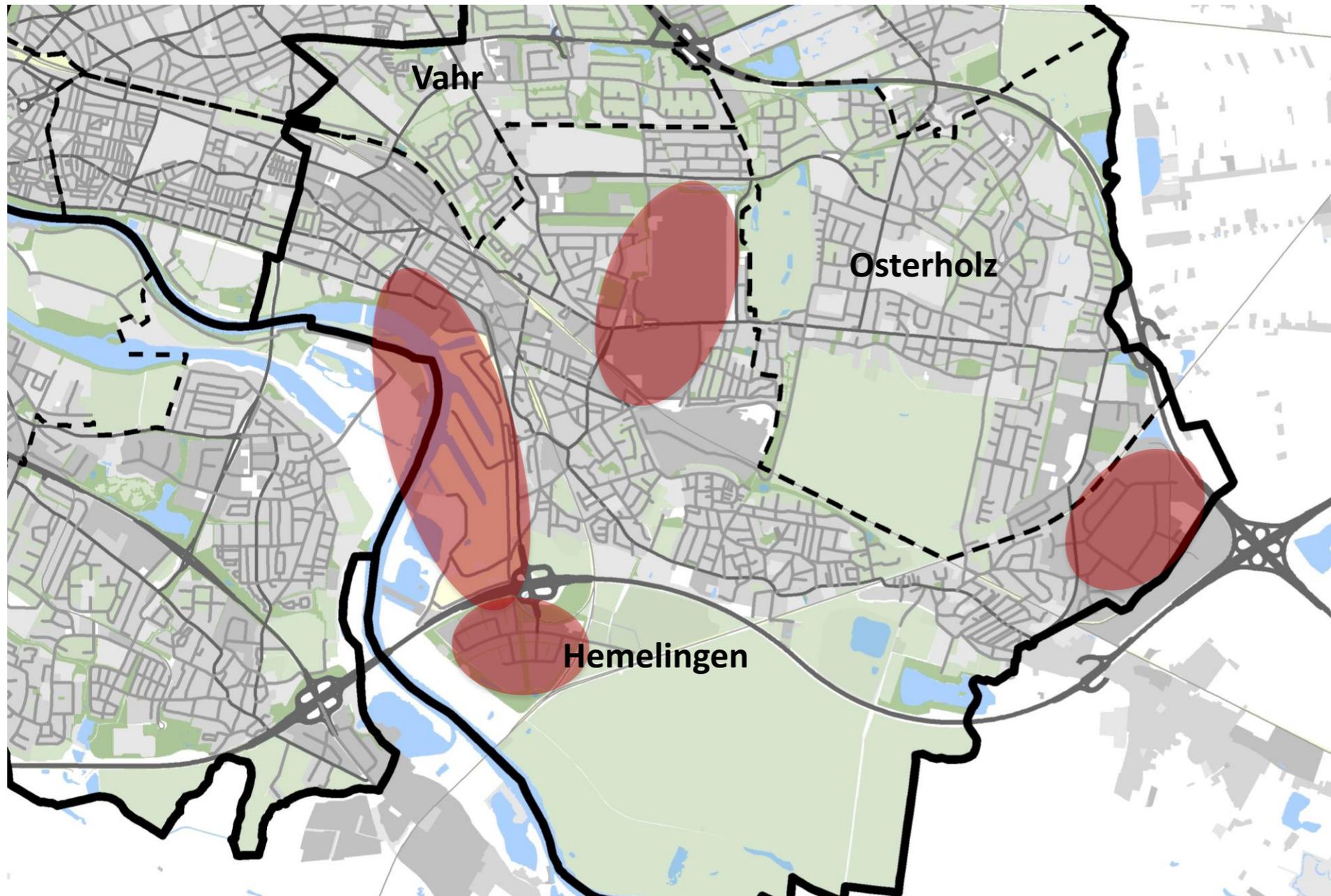
- Aufgelockerte, teils ländlich geprägte Stadtquartiere, Anbindung an Lilienthal
- Universität / Technologiepark als wichtiger Standort
- Wichtige Straßenachsen: Heerstraßen als Einfallstraßen in die Innenstadt
- Zusätzlich die Autobahnzubringer und die A27
- Bahntrasse in Richtung Hamburg mit hoher Trennwirkung

BREMEN-NORDOST: Hemelingen, Osterholz, Vahr



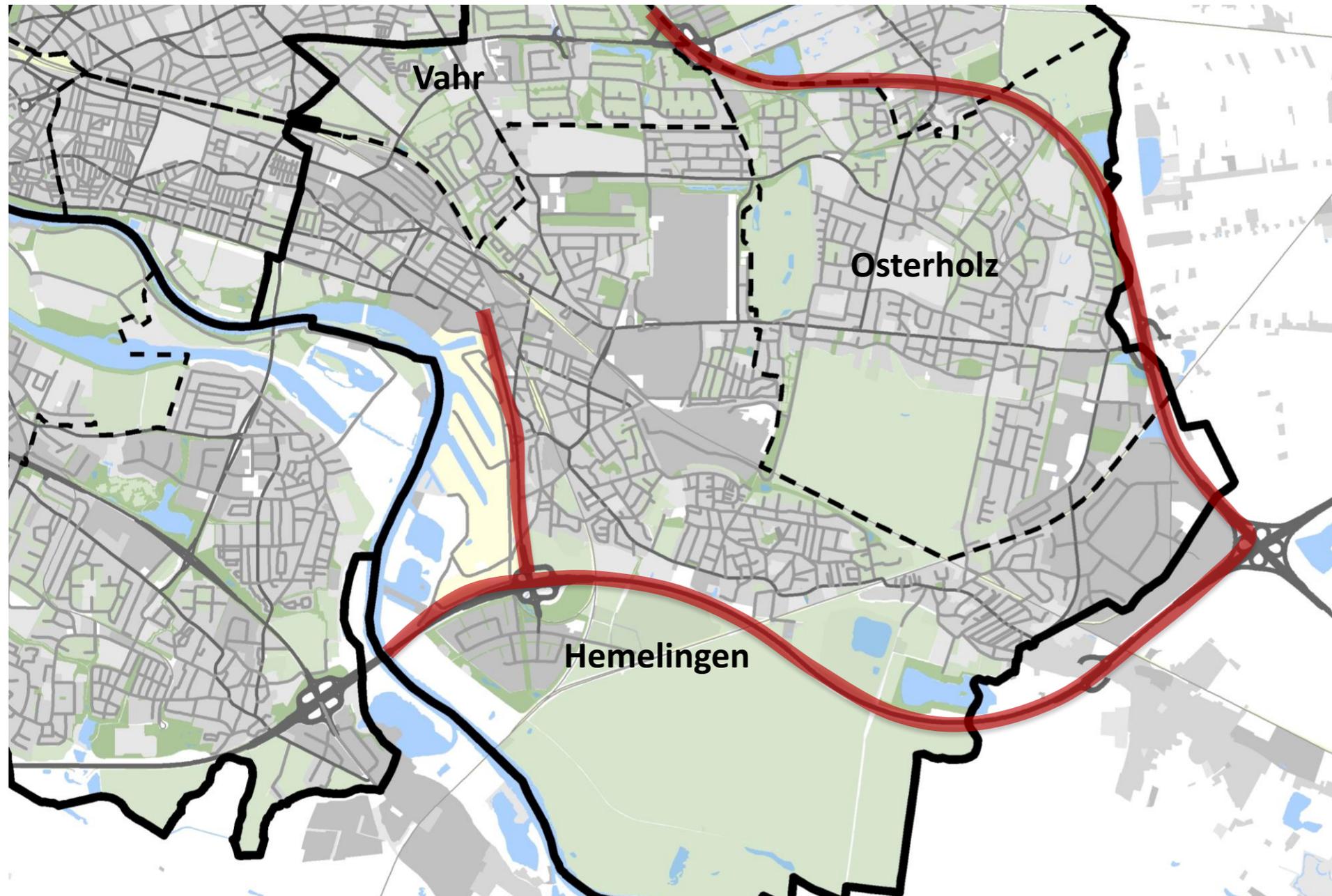
- Teils kompakte Strukturen mit einer hohen Einwohnerdichte, aber auch ländlich geprägte Quartiere

BREMEN-NORDOST: Hemelingen, Osterholz, Vahr



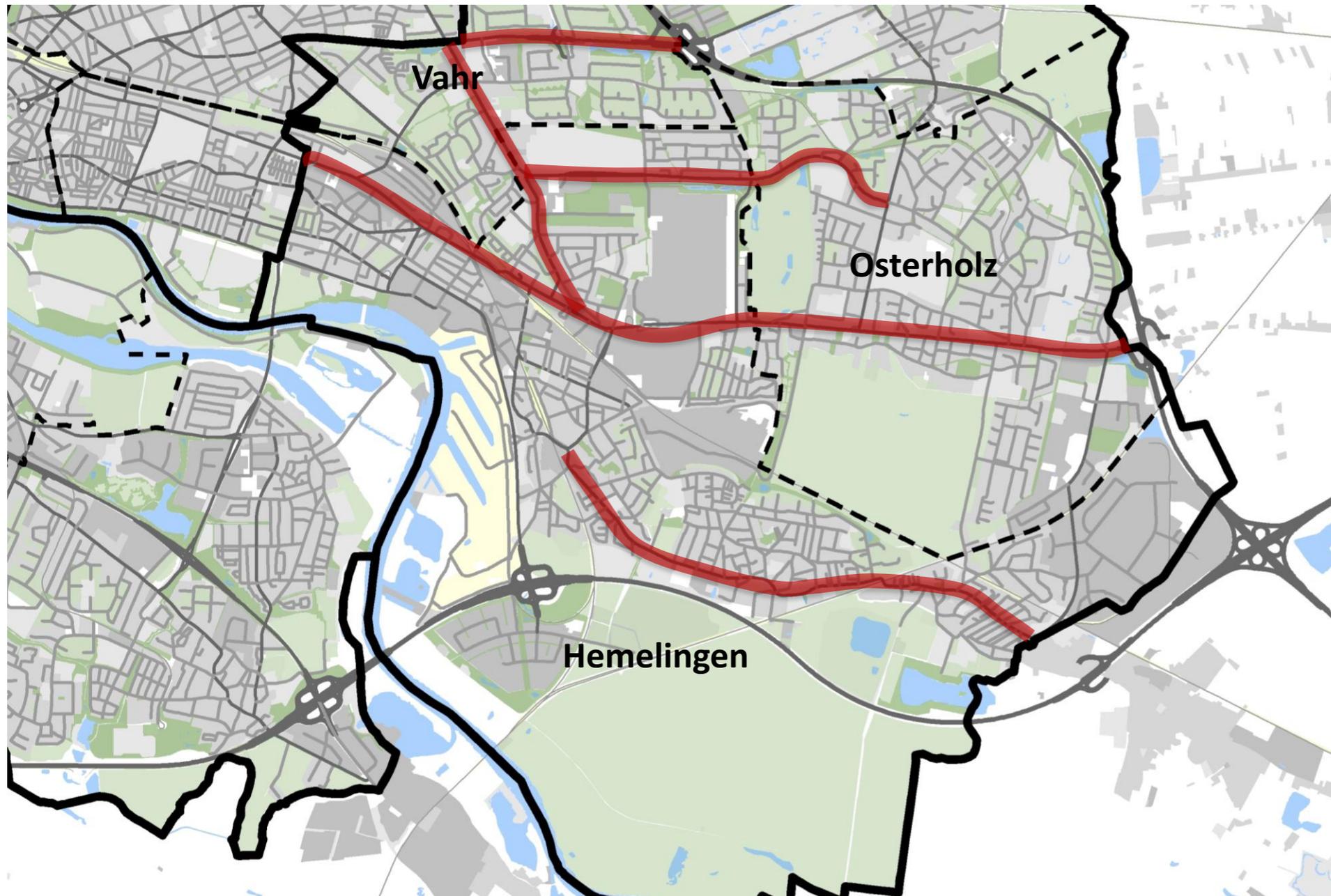
- Teils kompakte Strukturen mit einer hohen Einwohnerdichte, aber auch ländlich geprägte Quartiere
- Große Gewerbe- und Industriestandorte

BREMEN-NORDOST: Hemelingen, Osterholz, Vahr



- Teils kompakte Strukturen mit einer hohen Einwohnerdichte, aber auch ländlich geprägte Quartiere
- Große Gewerbe- und Industriestandorte
- Eingerahmt durch Autobahnzubringer, A27 und A1

BREMEN-NORDOST: Hemelingen, Osterholz, Vahr



- Teils kompakte Strukturen mit einer hohen Einwohnerdichte, aber auch ländlich geprägte Quartiere
- Große Gewerbe- und Industriestandorte
- Eingerahmt durch Autobahnzubringer, A27 und A1
- Wichtige Straßenachsen: Heerstraßenzüge, Ludwig-Roselius- und Richard-Boljahn-Allee, In der Vahr

BREMEN-NORDOST: Hemelingen, Osterholz, Vahr



- Teils kompakte Strukturen mit einer hohen Einwohnerdichte, aber auch ländlich geprägte Quartiere
- Große Gewerbe- und Industriestandorte
- Eingerahmt durch Autobahnzubringer, A27 und A1
- Wichtige Straßenachsen: Heerstraßenzüge, Ludwig-Roselius- und Richard-Boljahn-Allee, In der Vahr
- Bahntrassen in Richtung Osnabrück und Hannover mit hoher Trennwirkung
- Fehlende Weser(querung)

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 1)

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

Wünsche (19)

- Weserquerung für Fuß- und Radverkehr (Hemelingen-Arsten)
- Fußweg Arbergen - Mahndorfer Bahnhof (ca. 200 m), ohne großen Aufwand zu erstellen
- Bessere Ampelschaltungen zugunsten des Umweltverbundes
- Ausbau bzw. Anlage von Fuß- u. Radwegen in Oberneuland; in Borgfelder Wohnstraßen Holzpfähle wieder aufbauen zum Schutz der Fußgänger
- Mehr Sicherheit für (Schul-)Kinder durch Zebrastreifen; generell mehr Zebrastreifen; Querungshilfen
- Nachtabstaltung von Ampeln
- Gleichmäßiger langsamer Verkehrsfluss ("Grüne Welle")
- VEP + FNP besser vernetzen
- Entlang Hauptverkehrsstraßen (z.B. Leher + Rockwinkeler Heerstr.) "Radtrennstreifen" einführen
- Fahrradstraßen rot färben
- Gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Attraktivierung von Fußwegen durch Möblierung (Bänke)
- Freihaltung der Borgfelder Landstraße (EB-Straße) von dem aus Lilienthal einströmenden Durchgangsverkehr



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (FUSSVERKEHR 2)

Positive Anknüpfungspunkte (2)

- Abpollerung von Fuß- und Radwegen gegen parkende Autos
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Defizite (13)

- Mangelnde Sichtbarkeit von Fußgängern bei Dunkelheit
- Einschränkungen im Bereich Borgfelder Wümmewiesen aufgrund Pkw-Durchgangsverkehr aus Nds.
- Straßengenaue Hinweise auf:
 - Optimierungsbedarf für Ampelschaltungen
 - zu hohe Fahrgeschwindigkeiten
 - falsche Platzierung eines Fußgängerüberweges
 - Trennwirkungen von Straßen
 - mangelnde Barrierefreiheit
 - fehlende Querungshilfen



Stellungnahme Ortsbeiräte – Fußverkehr

Querungsmöglichkeiten

Horn-Lehe

- Wiedereinführung von Zebrastreifen
 - am Lehester Deich/Übergang Kinderfarm
 - an der Leher Heerstraße (etwa in Höhe der Autobahn/Sen. Bölken Str.)

Borgfeld

- Zebrastreifen an der Borgfelder Landstraße in Höhe Ratspiekerpark und Erweiterung (Breite) des Gehwegs an einer Engstelle gegenüber der Einmündung der Katrepeler Landstraße

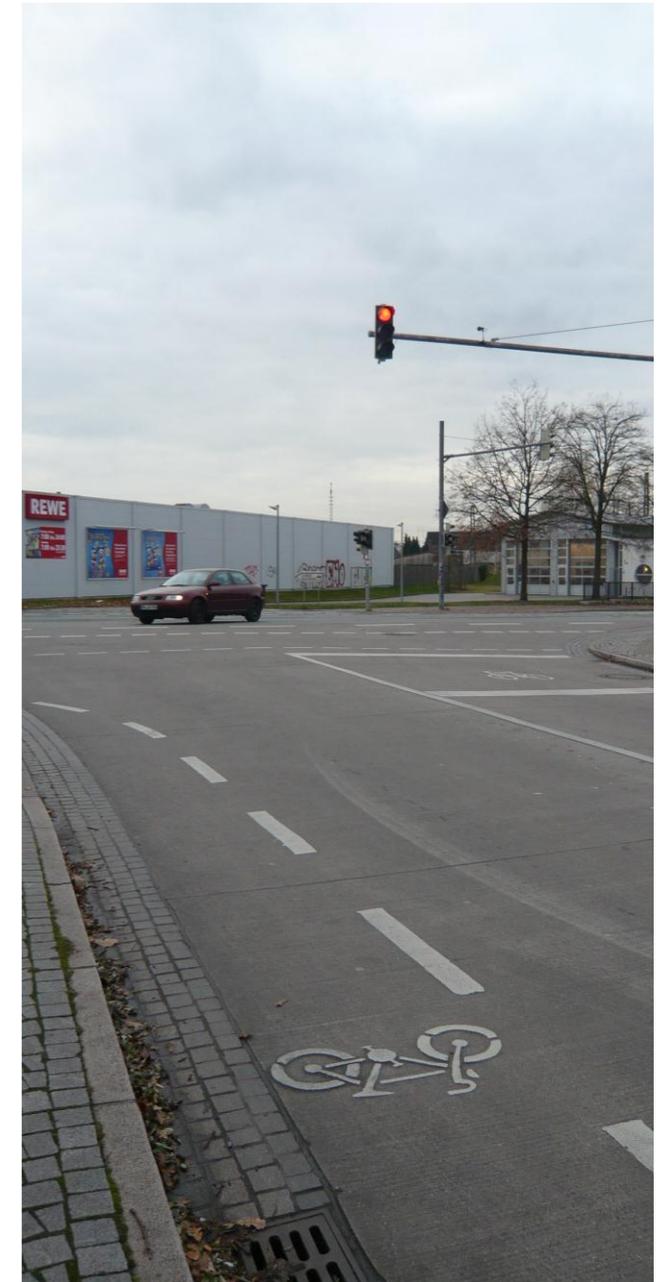
RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

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.

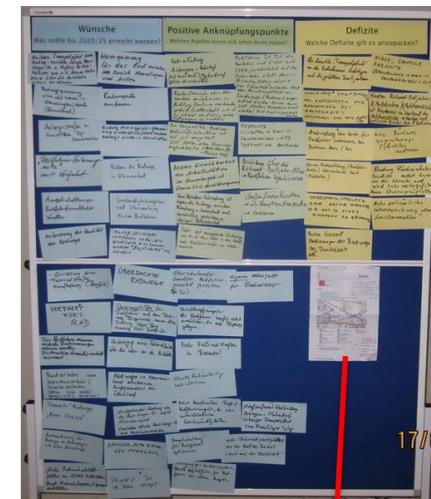


FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (RADVERKEHR 1)

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

Wünsche (36)

- Weserquerung (Hemelingen-Arsten) zur besseren Erreichbarkeit von Arbeitsstätten im Gewerbegebiet Hansalinie)
- Radwege zwischen Riensberg und Innenstadt ertüchtigen; generell: Radwegenetz ausbauen
- Schnelle Radverbindung Vahr-Zentrum, Ausbau der Radwege in Oberneuland
- Radfahrerfreundlichere Ampelschaltungen
- Abbau der Trennwirkung von Straßen, die Stadt-/Ortsteile zerschneiden
- Mehr Fahrradstraßen (auch konkrete Straßen vorgeschlagen)
- Instandsetzung und Qualitätsverbesserung von Radwegen
- Fahrradstellplätze an Haltestellen, auch Boxen/Garagen; mehr Stellplätze an Berliner Freiheit
- Ausbau von Trampelpfaden zu Radwegen (Detailvorschläge)
- Vorfahrt für das Rad; "Radfahrer-Führungsnetz" mit Vorfahrt, überall Aufstellflächen vor LSA
- Fahrradautobahn für Pedelecs
- Überdachte Radwege
- Eigener Haushalt für Radverkehr
- Tempo 30 in Straßen (radfahrerergerechter); aber auch Geschwindigkeitslimit für Radfahrer durchsetzen
- Separate Radwege "keine Straße"



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (RADVERKEHR 2)

Positive Anknüpfungspunkte (11)

- Radwegebenutzungspflicht nur als Ausnahmeregelung (muss kommuniziert und umgesetzt werden)
- Straßenunabhängige Routenführung (ausbaufähig, Sanierungsbedarf)
- Vorhandene tangentielle Radverkehrsinfrastruktur (aber Querungsmöglichkeiten fehlen oft)
- Brücken über Richard-Boljahn-Allee (Radfahren sollte legalisiert werden)
- Gut ausgebaute Radwege (wie H.-H.-Meier-Allee) und Radfahrstreifen (wie Wachmannstr.): mehr davon
- Jan-Reiners-Fahrradweg ist super
- Radroute Lilienthal-Horn-Schwachhausen-City: systematisch ausbauen als schnelle Route

Defizite (12)

- Mangelnde Sichtbarkeit von Radfahrern bei Dunkelheit
- Mangelnde Sichtbarkeit von Radweg-Markierungen in der Dunkelheit
- Erreichbarkeit von Arbeitsstätten in Gewerbegebieten mit dem Fahrrad
- Druckknopfampeln für Radfahrer oft nicht erreichbar, da auf Fußwegen gelegen
- Straßengenaue Benennung von fehlenden Anbindungen für Radverkehr in Horn und Oberneuland sowie von Problemen an Knotenpunkten
- Benutzung der Suggestionstreifen entgegen Verkehrsregeln in beiden Richtungen; mangelnde polizeiliche Kontrolle von "Geister-Radfahrern"



Stellungnahme Ortsbeiräte - Radverkehr

Infrastruktur

Horn-Lehe

- Schaffung von ausreichend Fahrradstellplätzen zentral im Stadtteil, z.B. Universität, Horner Kirche und Horner Mühle.
- Bedarfsgerechte Schaffung von Fahrradstellplätzen, ggf. auch durch Umwandlung von Pkw-Stellplätzen
- Einrichtung bzw. Ausweitung der Zahl von überdachten Stellplätzen an den Haltestellen der Linie 4/5 und 6 in Horn-Lehe
- Rotmarkierung der Fahrradwege in den Kreuzungsbereichen im gesamten Heerstraßenzug (Lehester Deich bis zur Bgm.-Spitta-Allee)

Borgfeld

- die Straße Hamfhofsweg ab Jan-Reiners-Weg als Fahrradstraße einrichten
- beidseitige Radfahrrnutzung im Straßenzug Borgfelder Heerstraße/Borgfelder Allee prüfen
- Regionale Radrouten für Radpendler schaffen bzw. verbessern.
An den Kreuzungspunkten mit Autostraßen sollte der Jan-Reiners-Weg durchgehend Vorfahrt erhalten.
- Die Fahrrad-Abstellanlagen an den Haltestellen (bike+ride) müssen besser gegen Diebstähle gesichert werden.
Abschließbare Boxen
- An der Haltestelle Daniel-Jacobs-Allee fehlt eine überdachte Fahrrad-Abstellanlage.

Stellungnahme Ortsbeiräte - Radverkehr

Verbindungsrouen

Horn-Lehe

- Verkehrsfluss für Radfahrer verbessern unter Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (SPD)
- Radroute aus Oberneuland Richtung Universität/Bürgerpark und Schwachhausen, sowie aus Borgfeld Richtung Wachmannstraße (Grüne)
- Verbesserung der Verkehrsbeziehung zwischen Wohngebiet Horn-Lehe und Uni/Technologiepark für den Rad- und Fußverkehr (Grüne)

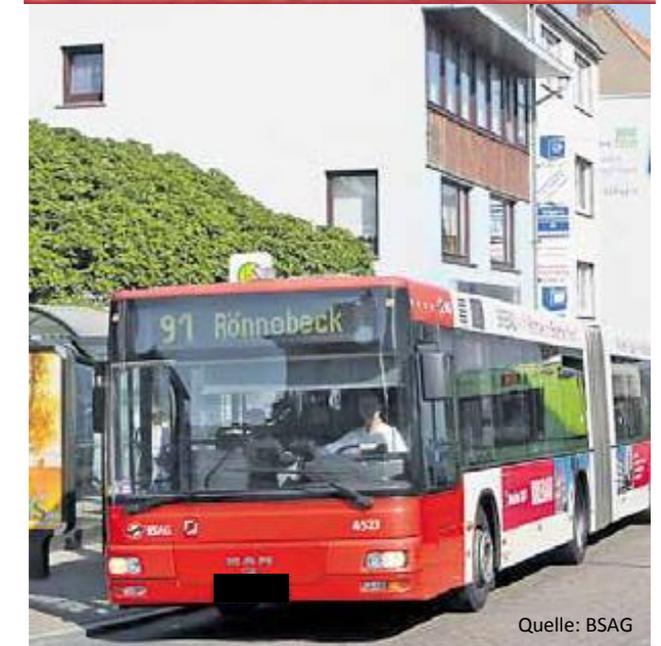
ÖV: CHANCEN UND MÄNGEL

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 erschlossenen 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

FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (ÖPNV 1)

➤ Viele Wünsche für den Ausbau des ÖV-Systems: Infrastruktur, Bedienung, Systemoptimierung, Tarif

Wünsche (36)

- Taktverdichtung S-Bahn (Hauptverkehrszeiten, Wochenenden, Tagesrandlagen), Taktverdichtung BSAG
- Wirklich integriertes Netz des Nahverkehrs: S-Bahn, Regionalbus, Straßenbahn, Stadtbus
- Verlängerung der Linie 2 bis Weserpark o. Oyten; Linien 2,3, 10 weiter ausbauen Rtg. Osten
- SPNV und ÖPNV in den Nachtstunden ausbauen
- Bessere SPNV/ÖPNV-Anbindung des Umlandes
- Weserquerung Linie 1 + 4
- Werksverkehr zu großen Arbeitgebern
- S-Bahnhalt Steubenstraße und Arbergen
- Querverbindungen der Linie 1 zu 2/3/10 über Steubenstraße; mehr Querverbindungen wie z.B. Horn-Riensberg
- Mehr Verknüpfungen: z.B. Reaktivierung Haltepunkt Horn und Weiterfahrt per Straßenbahn bis Oslebshausen
- Einsatz bedarfsgerechter Busse/Fahrzeuge in Oberneuland/Nedderland
- Quartiersbuss für "Eisenbahnerviertel" Sebaldsbrück
- Quartiersbusse (Elektro) statt parallel laufende Linien (Strb. 4, Busse 31, VBN 630 und 670) auf Lilienthaler/Borgfelder Heerstraße - auch in Koppelung mit Schulbussen; bedarfsgerechtere Fahrpläne Buslinie 31
- Ersatz der unflexiblen Straßenbahnen durch Oberleitungsbusse
- Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV; kostenloser ÖPNV und SPNV



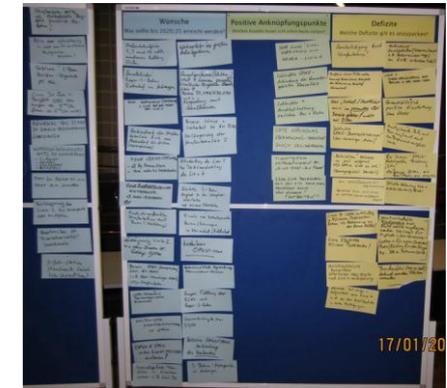
FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (ÖPNV 2)

Positive Anknüpfungspunkte (6)

- Sehr gute City-Verbindung mit Linie 1
- Sehr gute Erreichbarkeit der City mit Linie 4 (durch noch kürzere Taktzeiten verbessern!)
- Gute Anbindung Oberneuland-Innenstadt durch Metronom
- Ticketsystem weiterentwickeln "Eine Stadt - Ein Ticket"

Defizite (18)

- Anbindung Randgebiete unzureichend (Oberneuland, z.B. Hollerlanderweg)
- Busfahrer (L 33/34) achten am zwischen Bus und Bahn
- Haltestellenentfernungen teilweise zu weit (600 m sind zu viel → demographischer Wandel)
- Zu lange Fahrzeiten zw. Arbergen-City (60 min); schlechte Anbindungen: Vahr → östl. Vorstadt/Viertel sowie Horn/Borgfeld/Oberneuland → Westen/Huchting/Hemelinger Hafen; schlechte ÖPNV-Querverbindungen (Vahr-Hemelinger-Arsten); schlechte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Hansalinie
- Verschlechterung Busverkehr in Osterholzer Heerstr. nach Verlängerung Linie 1
- Umsteigemöglichkeiten von Linie 4 und 1 an Kirchbachstr. (beide Rtg.)
- Es fehlt an grundsätzlich positiver Einstellung zum ÖPNV
- Begrenzte Gültigkeit des Sozialtickets (leider nur BSAG)
- Zu wenig privatwirtschaftliche Konkurrenz zur BSAG (Versorgungslücken, Preisbildung)
- Lärmbelastung durch Straßenbahn



Stellungnahme Ortsbeiräte – ÖPNV

Infrastruktur

Horn-Lehe

- Ausbau fremdfinanzierter Unterstellmöglichkeiten an Bus-/Bahnhaltstellen
- Optimierung der Ampelschaltungen an Straßenbahnhaltstellen für Bahnnutzer (evtl. Anforderung durch BSAG-Fahrer)

Borgfeld

- Streckenführung im Ortsteil mit Beirat gemeinsam entwickeln
- Verbindungen in die Innenstadt (Linie 4) und zur Universität (VBN-Busse und Linie 31) sind relativ gut
- Schnelle Querverbindungen aus dem Umland z.B. nach Hemelingen, in die Überseestadt etc. notwendig
- Einführung eines Quartierbusses mit Schleife durch den Ortskern
- Busse im Werksverkehr zu Mercedes
- S-Bahn-Verkehr auf der Strecke nach Hamburg mit Haltepunkten Universität/Horn und Oberneuland, ergänzt durch Zubringerbusverkehr

Lärmschutz/Umwelt

Horn-Lehe

- Reduzierung der Lärmemissionen von Güterwagen und Straßenbahnen

Borgfeld

- Einsatz von lärm- und abgasarmen Busse (E-Busse) und Geräusentwicklung von Straßenbahnen muss reduziert werden

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.
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.



STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): MÄNGEL

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.



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
- Die knappe Mehrheit der untersuchten Straßenräume in Bremen-Nordost ist als verträglich bzw. weitestgehend verträglich einzuschätzen.
- Bei 49 % der Straßen besteht ein gewisser Handlungsbedarf.



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (KFZ-VERKEHR 1)

➤ Viele Wünsche zur Verkehrslenkung und -beschränkung, aber auch zur Angebotsoptimierung

Wünsche (32)

- Anpassung der Straßenhierarchie an Nutzungszwecke (Veränderungsbedarf)
- Entkoppelung von Verkehrsströmen (Erschließungs- und Langstreckenverkehr) statt Verlangsamung
- "Intelligente Ampeln", die entsprechend des Verkehrsaufkommens schalten
- Prioritätenentscheidung Wohnnutzung/Lebensqualität vs. Leichtigkeit des Verkehrs
- Generell Tempo 30 in der Stadt
- Differenziertes Tempolimit nachts (22-6 h) auf der A1: 60 km/h für Lkw, 80 km/h für Pkw
- Verkehrsbeschränkung für Büropark Oberneuland (Einfahrt nur mit "Bewohnerausweis")
- Bremen-Nordost autofrei
- Flüsterasphalt auf A 27 und A1
- Öffentliches Parkplatzangebot am Bhf. Sebaldsbrück
- Bessere Anbindung des Gewerbegebietes Bremer Kreuz
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs aus Borgfelder Wohngebieten
- Stärkerer Einsatz von Kreisverkehren an Kreuzungen
- Prüfung, ob sich Schadstofftransporte durch Gebührenerhebung steuern lassen; Durchfahrtsverbot für Wohngebiete
- Mehr Schutz für Kinder: Spielstraßen u. Verkehrsberuhigung, Querungshilfen vor Schulen, Spielflächen statt Parkplätze
- Diverse Verbesserungswünsche bezogen auf einzelne Straßen

Bürgerforum



Nordost



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (KFZ-VERKEHR 2)

Positive Anknüpfungspunkte (4)

- Carsharing-Angebot (ausbauen, mehr Stationen)
- Innovative Paket-Angebote schaffen für Carsharing, E-Cards, Zeitkarten, Mietauto
- Verkehrskonzepte/-gutachten Achterdiek und Weserpark
- Tempolimit auf Autobahnen (wegen Lärminderung)

Defizite (13)

- Verkehrsbelastung um den Weserpark; Ziel- und Quellverkehre Weserpark
- Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr überlagert mit Schienen- Flug- u. Industrielärm im Bremer Osten
- Zu wenig P+R-Plätze an Einfallstraßen
- Zu geringes P+R- und B+R-Angebot im Bereich der Haltestellen der Linie 4 in Borgfeld, insbesondere auch für Anwohner der angrenzenden Quartiere
- Zu hohe Geschwindigkeit in der Oberneulander Landstraße
- Fehlende Anbindung der Nauheimer Str. an die E.Selchert-Str.
- Ungünstige Ampelschaltung Mühlenweg - Heinrich-Baden-Weg zur sicheren Erreichung der Sportanlagen



Stellungnahme Ortsbeiräte – Kfz-Verkehr

Infrastruktur

Horn-Lehe

- Auswirkungen des Tunnelbaus in Oberneuland auf Horn-Lehe einplanen.
- Verkehrssituation am Achterdiek verbessern, unter Berücksichtigung des Tunnelbaus.
- Staus auf dem Heerstraßenzug zu Hauptverkehrszeiten müssen abgebaut werden und die Leistungsfähigkeit im Hinblick auf eine weiter zu erwartende Zunahme des MIV sichergestellt werden.
- Nachtabschaltung für Ampelanlagen prüfen.
- Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über den Gleiskörper des BSAG hinweg in Höhe des neuen Polizeireviers für Einsatzfahrzeuge.
- Untertunnelung des Bahnübergangs Achterstraße bei weiter wachsenden Anteil an Güterverkehr.
- Konsequente Einrichtung von Tempo-30-Zonen in reinen Wohnstraßen.
- Erweiterung der Tempo-30-Bereiche und Hinweise zur Einhaltung
- Schaffung von ausreichend Pkw-Stellplätzen in zentralen Nahversorgungs- und Dienstleistungsbereichen.

Borgfeld

- Neuausrichtung des Straßennetzes mit Überprüfung der Netzhierarchie
- LSA-Schaltung nach neuen Prioritäten ausrichten
- Einhaltung von Tempo-30 muss konsequenter überwacht werden

Stellungnahme Ortsbeiräte – Kfz-Verkehr

Lärmschutz und Straßenraum

Horn-Lehe

- Aufbringen von „Flüsterasphalt“ auf der A 27 und nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung
- Reduzierung von Werbe- und Verkehrsschildern im öffentlichen Raum, da diese oft ablenkend wirken.
- Aufwertung des Ortszentrums durch Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone zwischen Lestra und dem neu zu bebauenden Ortsamtsgelände.

Borgfeld

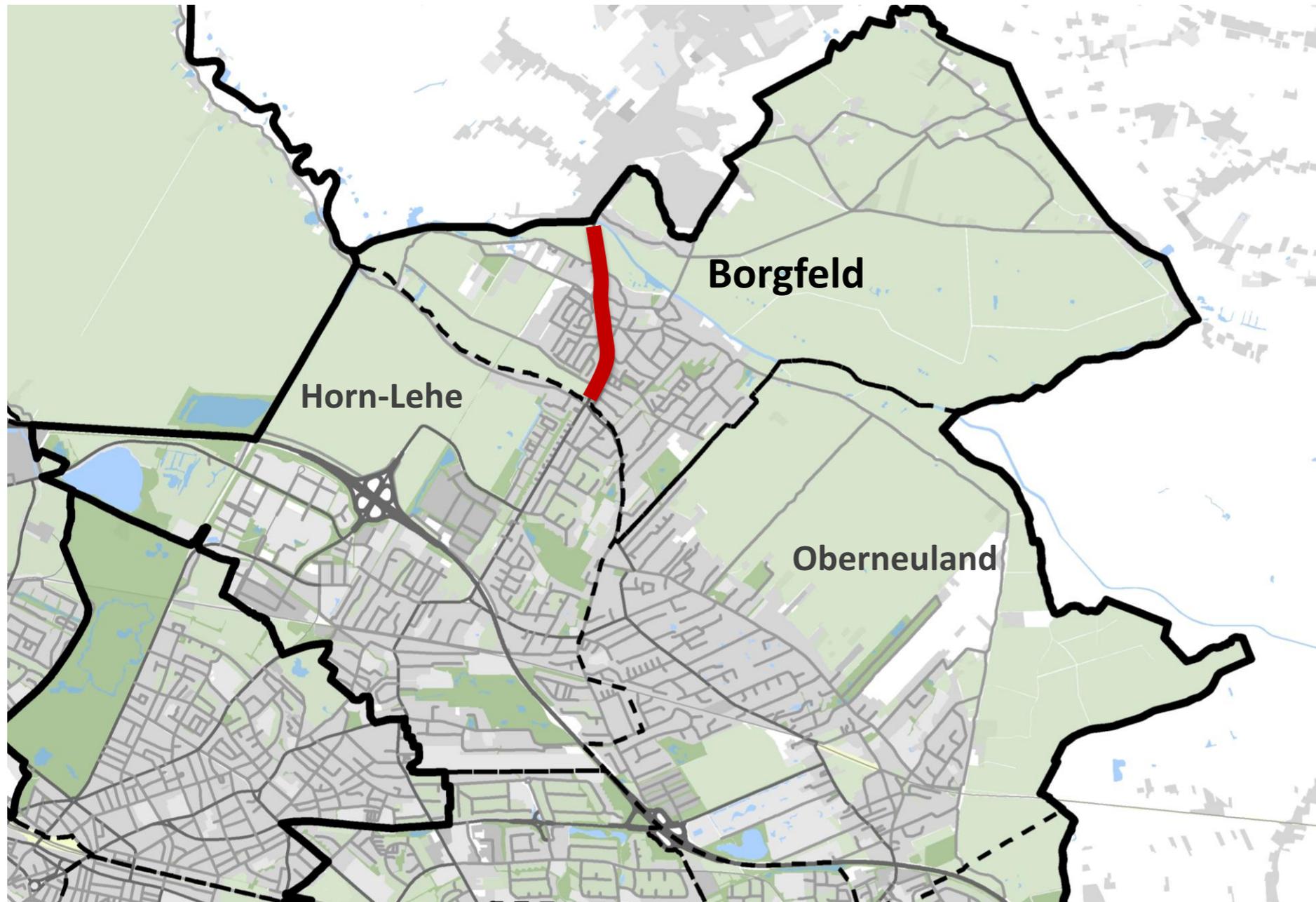
- Blaubasaltabschnitte in der Borgfelder Landstraße verursachen eine erhebliche Lärmbelastung
- Wohnquartiere vor Verkehrslärm schützen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Borgfelder Ortskern. Prüfen: verkehrsberuhigten Zone, Begegnungszone o.Ä

Lkw-Führungsnetz

Borgfeld

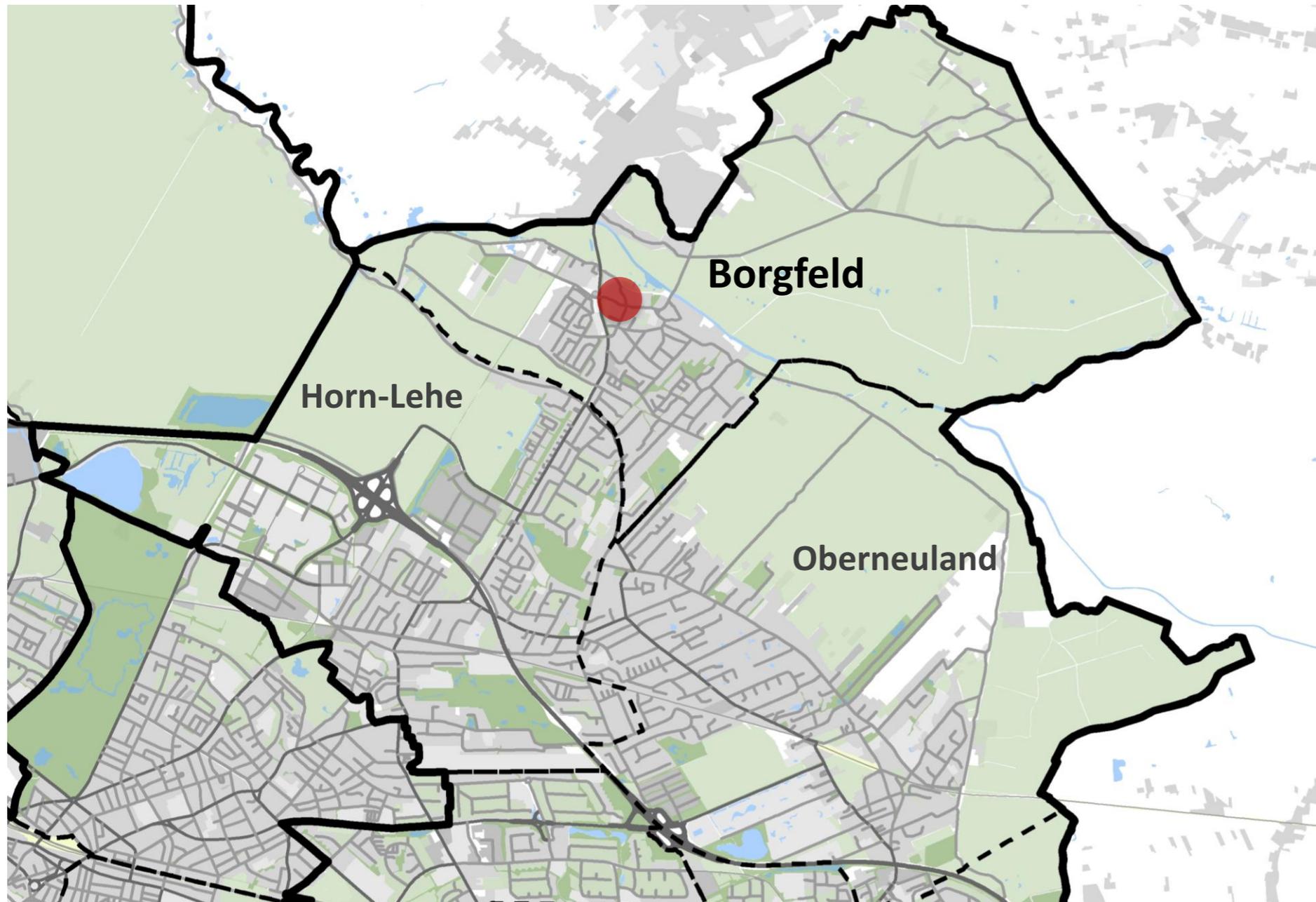
- Borgfelder Heerstr. und Borgfelder Allee aus dem Lkw-Führungsnetz herausnehmen
- Lkw-Schleichverkehr im Straßenzug Am Großen Moordamm / Borgfelder Landstraße muss verhindert werden

Borgfeld: Chancen und Mängel



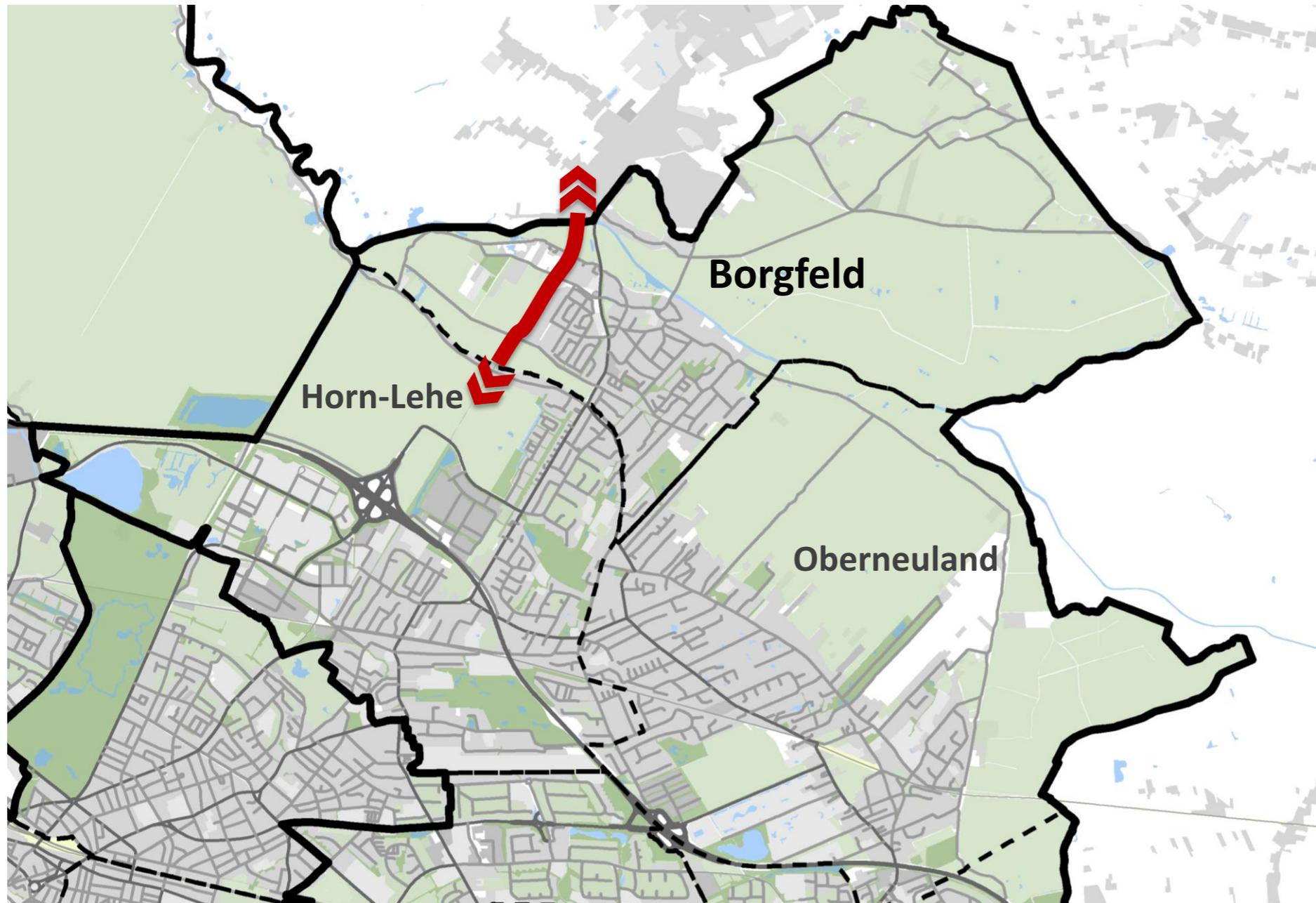
- Trennwirkung Einfallssache Borgfelder Heerstraße

Borgfeld: Chancen und Mängel



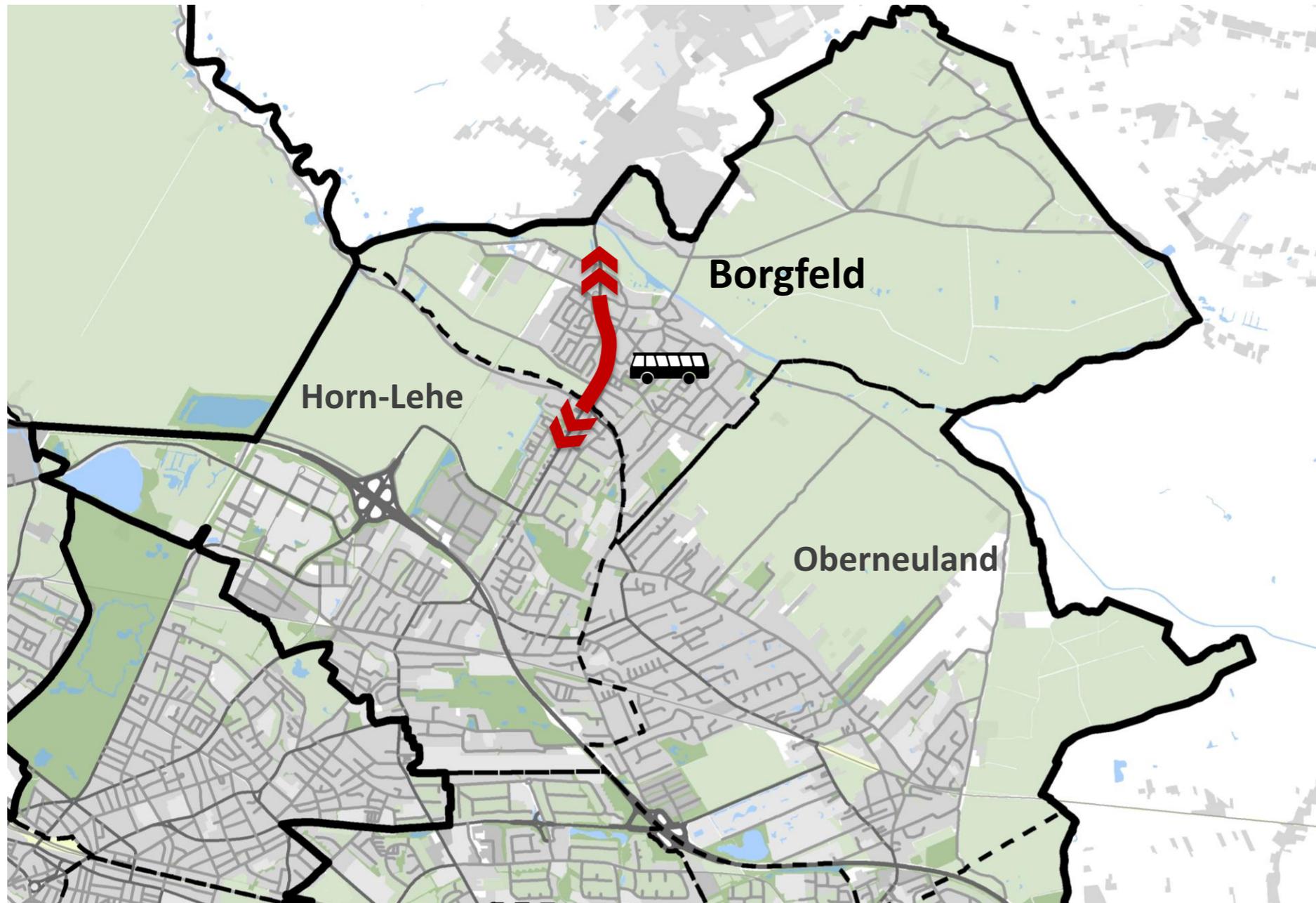
- Trennwirkung Einfallsachse Borgfelder Heerstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern im Ortskern Borgfelder Heerstraße (Platz zur Linde)

Borgfeld: Chancen und Mängel



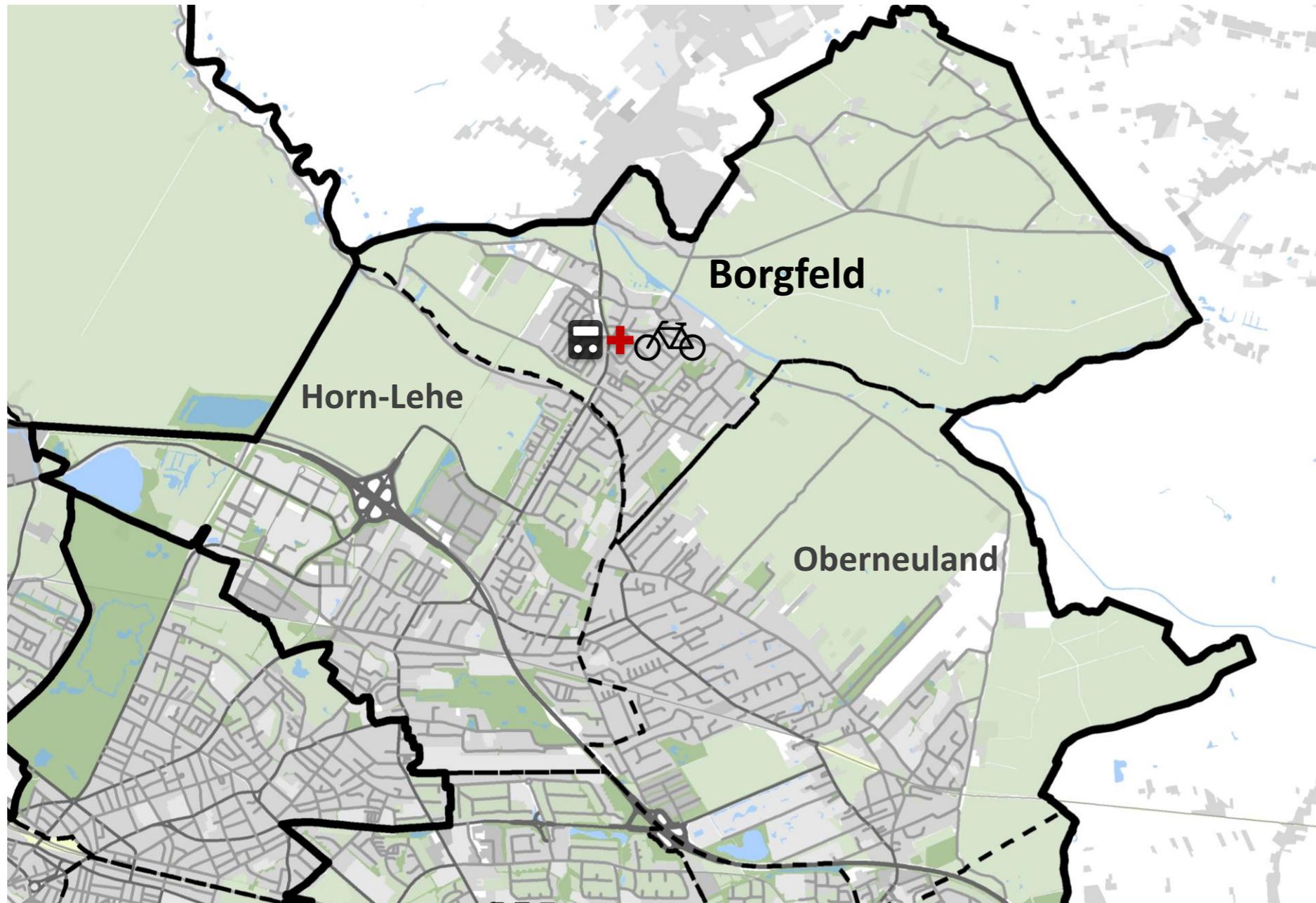
- Trennwirkung Einfallsachse Borgfelder Heerstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern im Ortskern Borgfelder Heerstraße (Platz zur Linde)
- Jan-Reiners-Weg als schnelle Radroute optimieren

Borgfeld: Chancen und Mängel



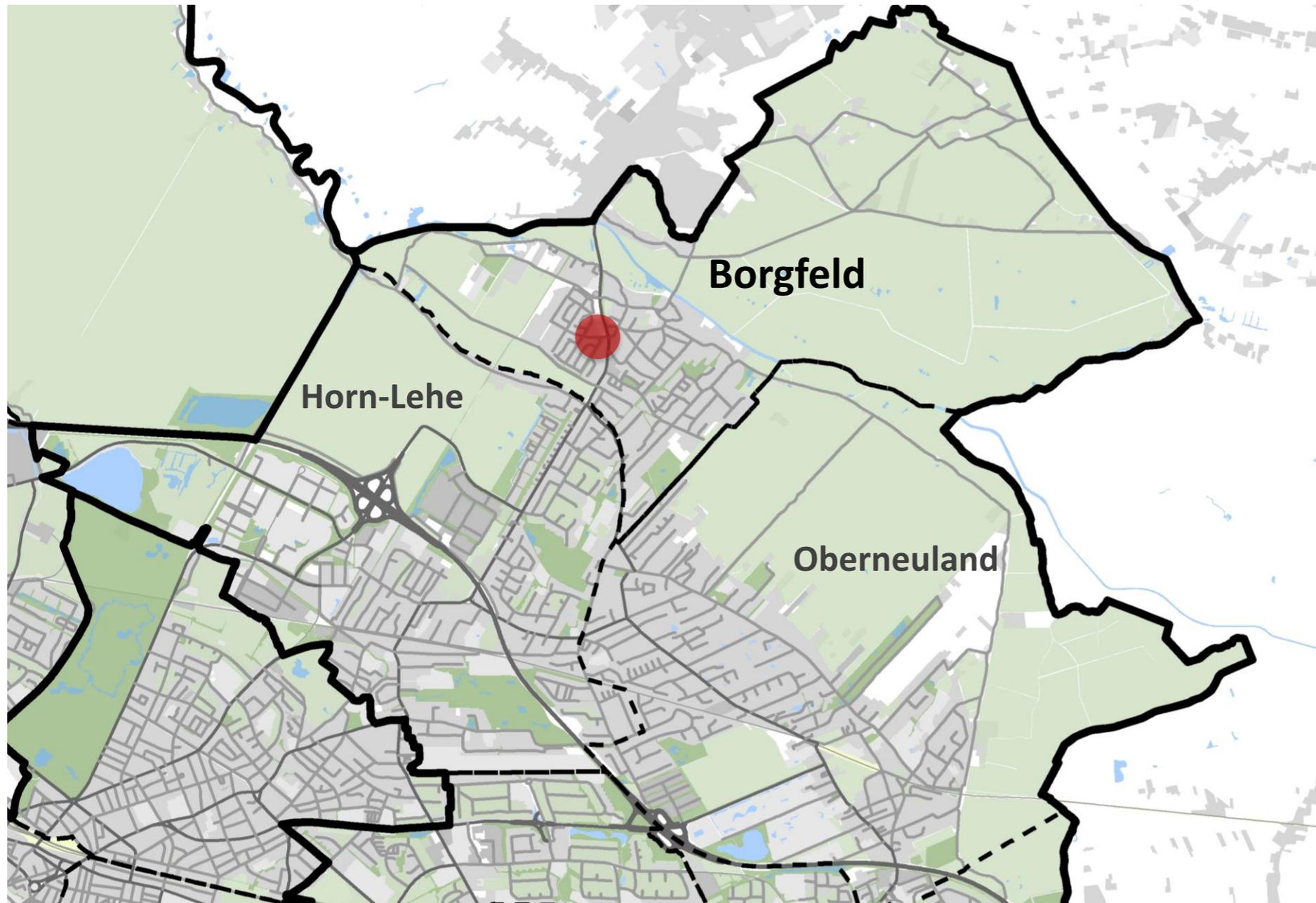
- Trennwirkung Einfallsachse Borgfelder Heerstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern im Ortskern Borgfelder Heerstraße (Platz zur Linde)
- Jan-Reiners-Weg als schnelle Radroute optimieren
- Gute Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus

Borgfeld: Chancen und Mängel



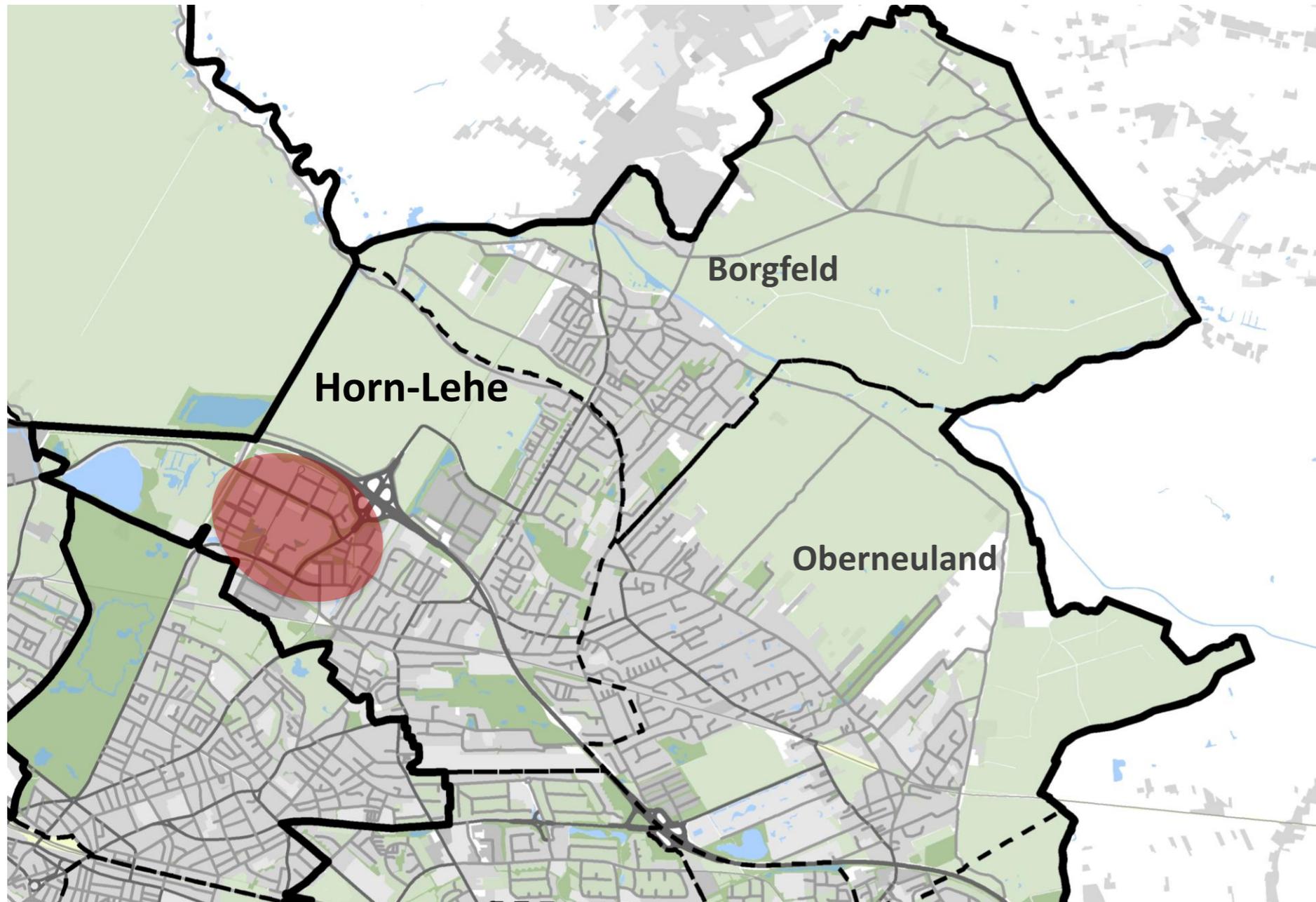
- Trennwirkung Einfallsachse Borgfelder Heerstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern im Ortskern Borgfelder Heerstraße (Platz zur Linde)
- Jan-Reiners-Weg als schnelle Radroute optimieren
- Gute Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus
- Bike+Ride ausbauen

Borgfeld: Chancen und Mängel



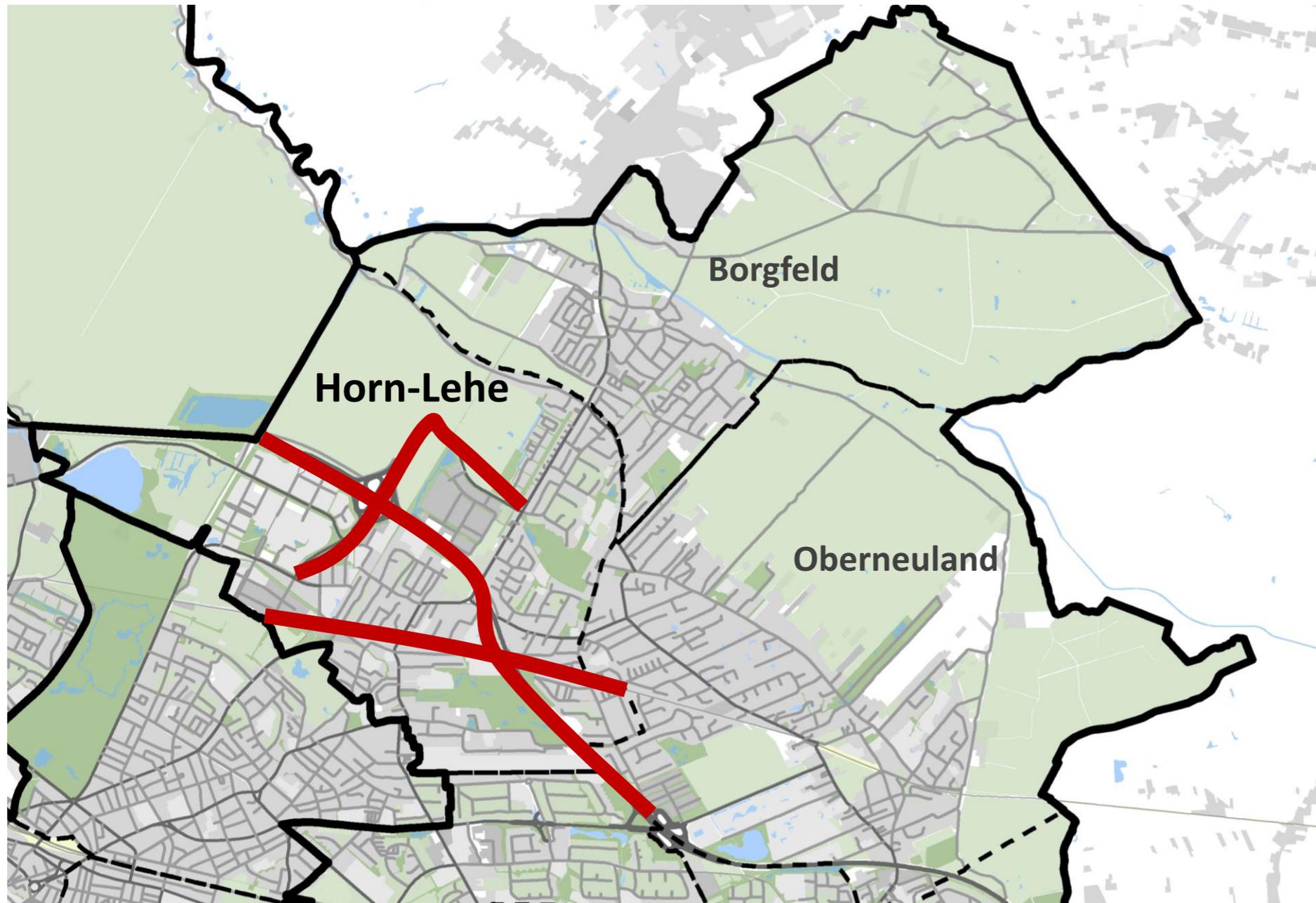
- Trennwirkung Einfallsachse Borgfelder Heerstraße
- Aufenthaltsqualität verbessern im Ortskern Borgfelder Heerstraße (Platz zur Linde)
- Jan-Reiners-Weg als schnelle Radroute optimieren
- Gute Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus
- Bike+Ride ausbauen
- Carsharing ausbaufähig

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



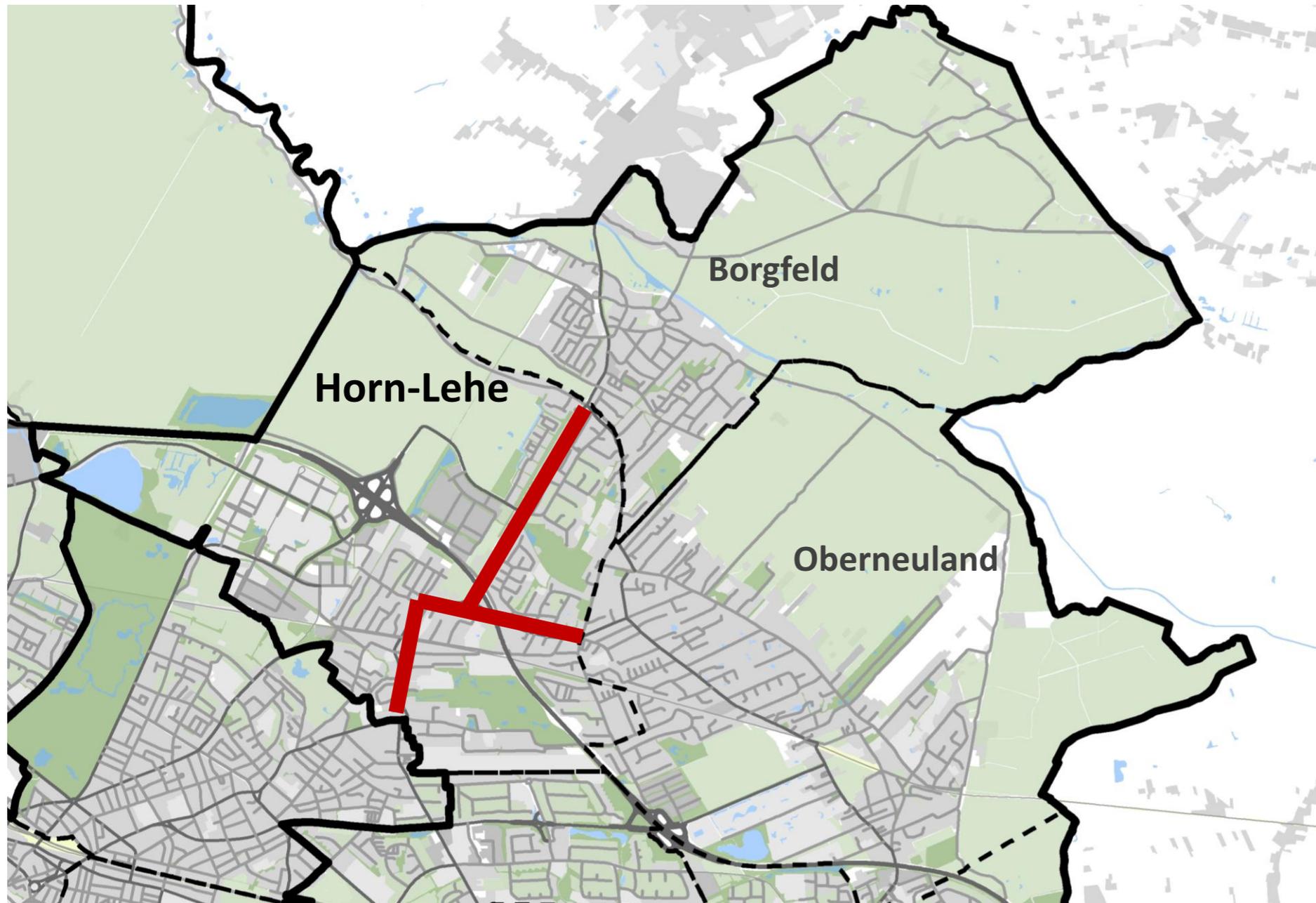
- Universität/Technologiepark als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



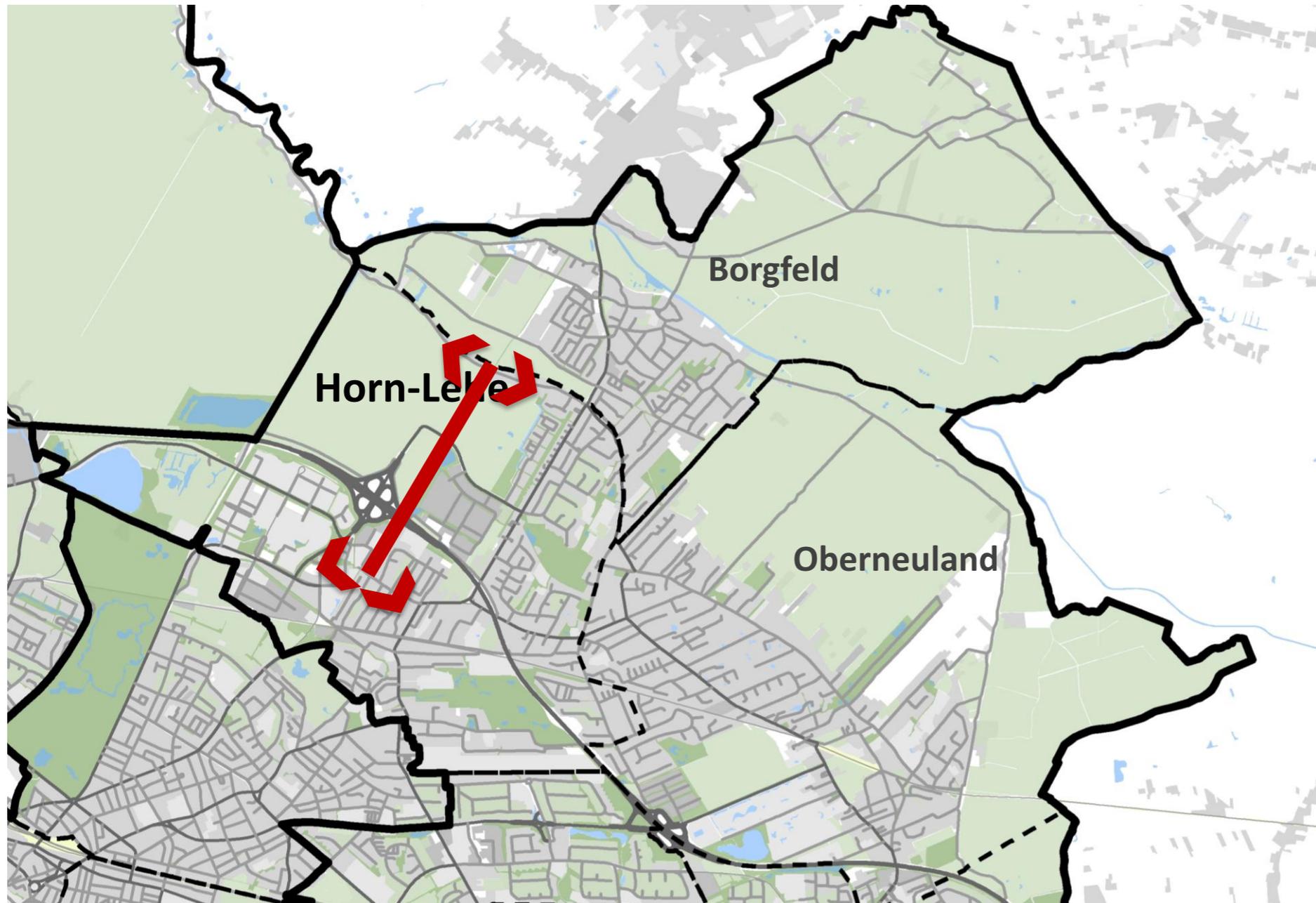
- Universität/Technologiepark als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement
- Trennwirkung von A27, Autobahnzubringern und Bahntrasse nach Hamburg

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



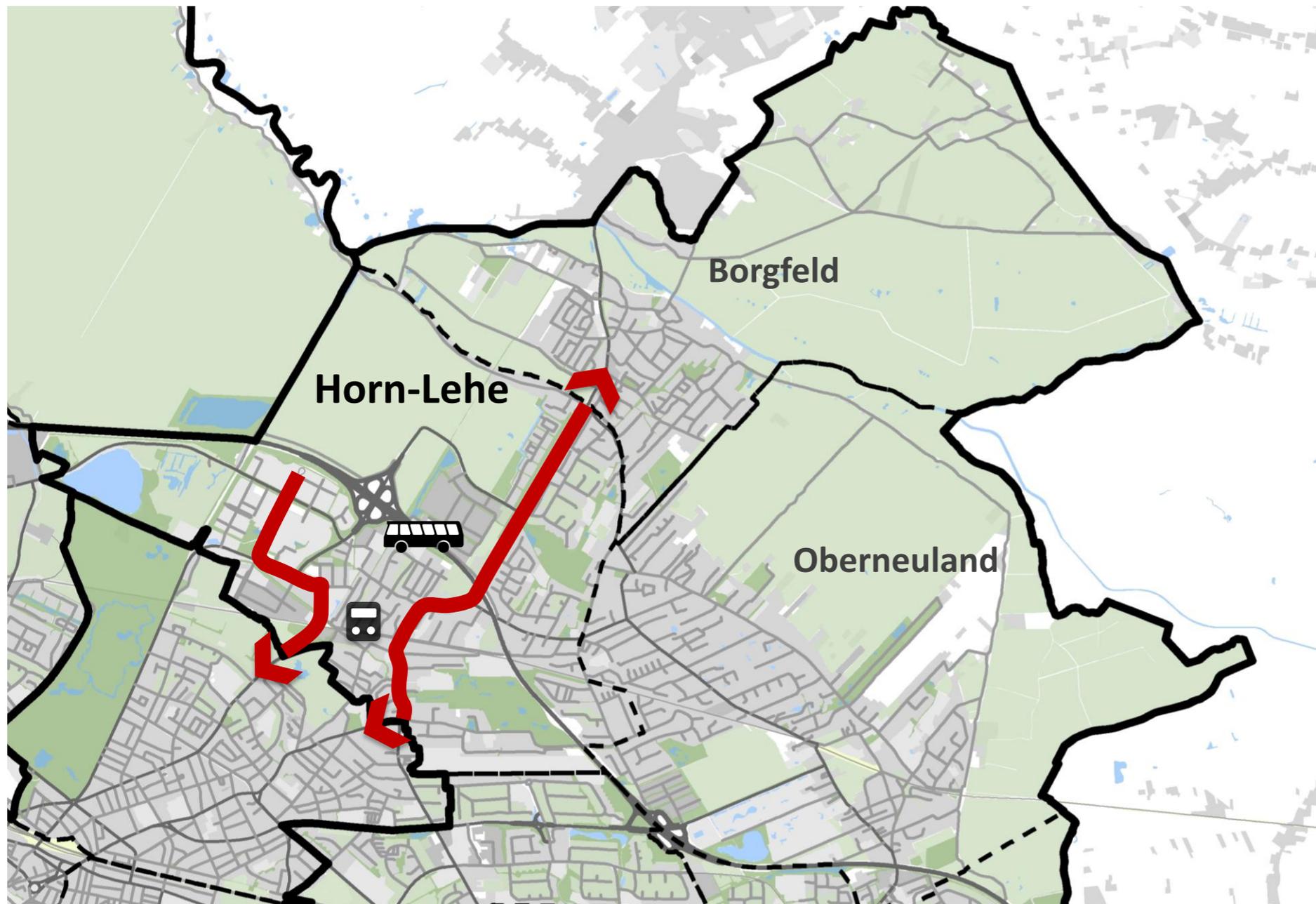
- Universität/Technologiepark als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement
- Trennwirkung von A27, Autobahnzubringern und Bahntrasse nach Hamburg
- Trennwirkung und Querungssituation Heerstraßen

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



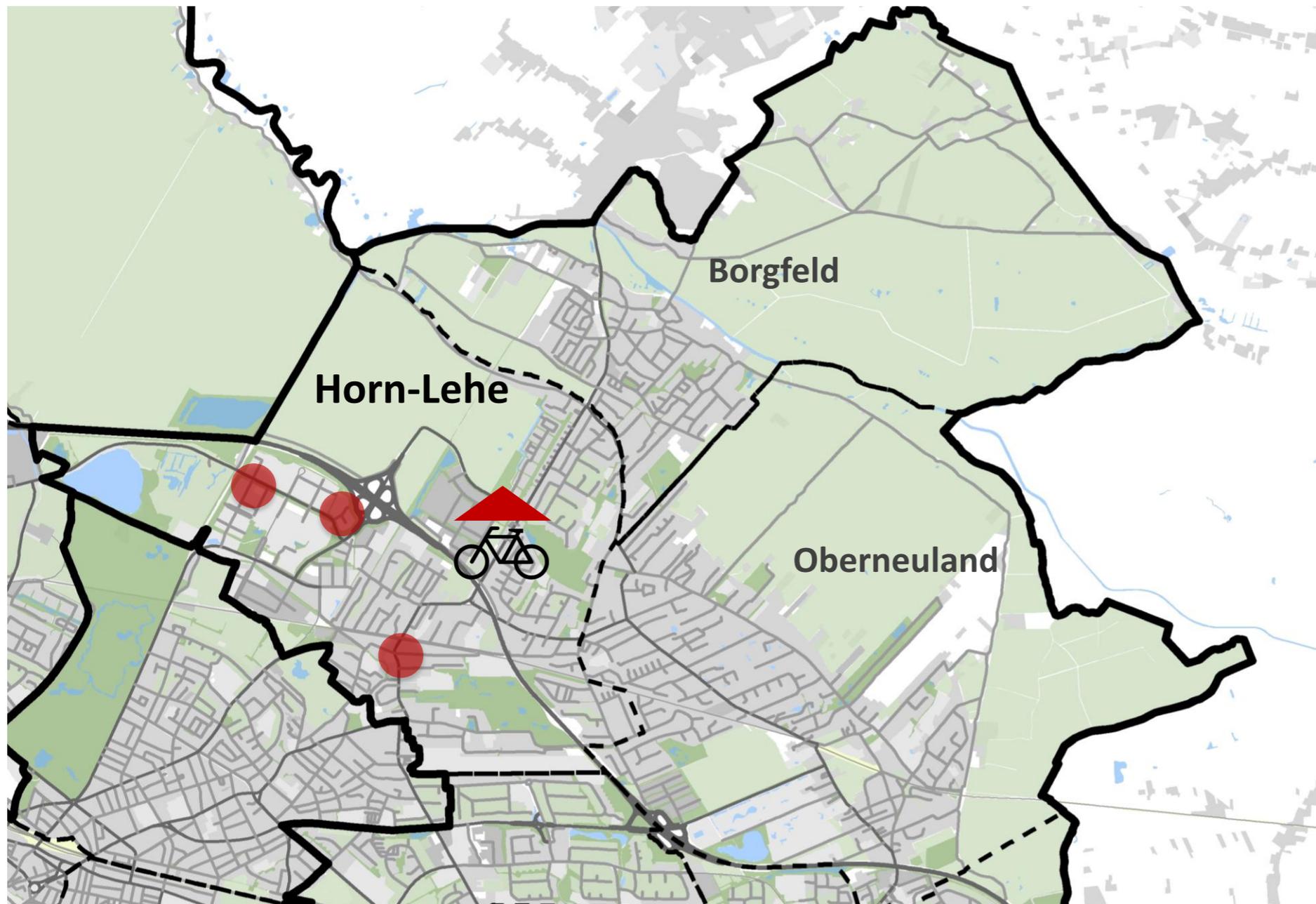
- Universität/Technologiepark als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement
- Trennwirkung von A27, Autobahnzubringern und Bahntrasse nach Hamburg
- Trennwirkung und Querungssituation Heerstraßen
- Jan-Reiners-Weg als Radroute optimieren, Querbeziehungen für Radverkehr stärken

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



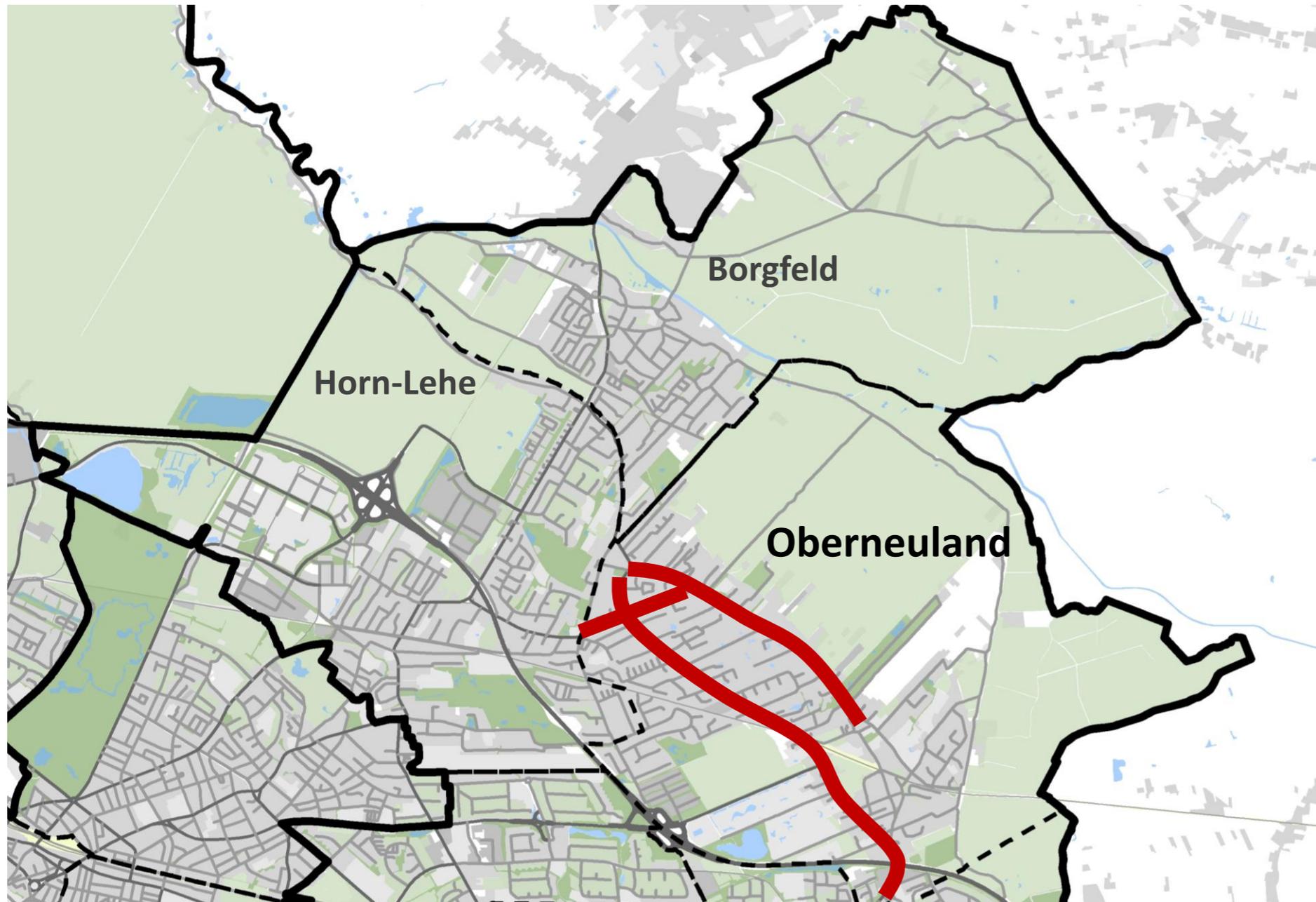
- Universität/Technologiepark als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement
- Trennwirkung von A27, Autobahnzubringern und Bahntrasse nach Hamburg
- Trennwirkung und Querungssituation Heerstraßen
- Jan-Reiners-Weg als Radroute optimieren, Querbeziehungen für Radverkehr stärken
- Gute ÖV-Erschließung durch Straßenbahn und Bus, Stärkung durch S-Bahnhaltepunkt Universität /Technologiepark möglich

Horn-Lehe: Chancen und Mängel



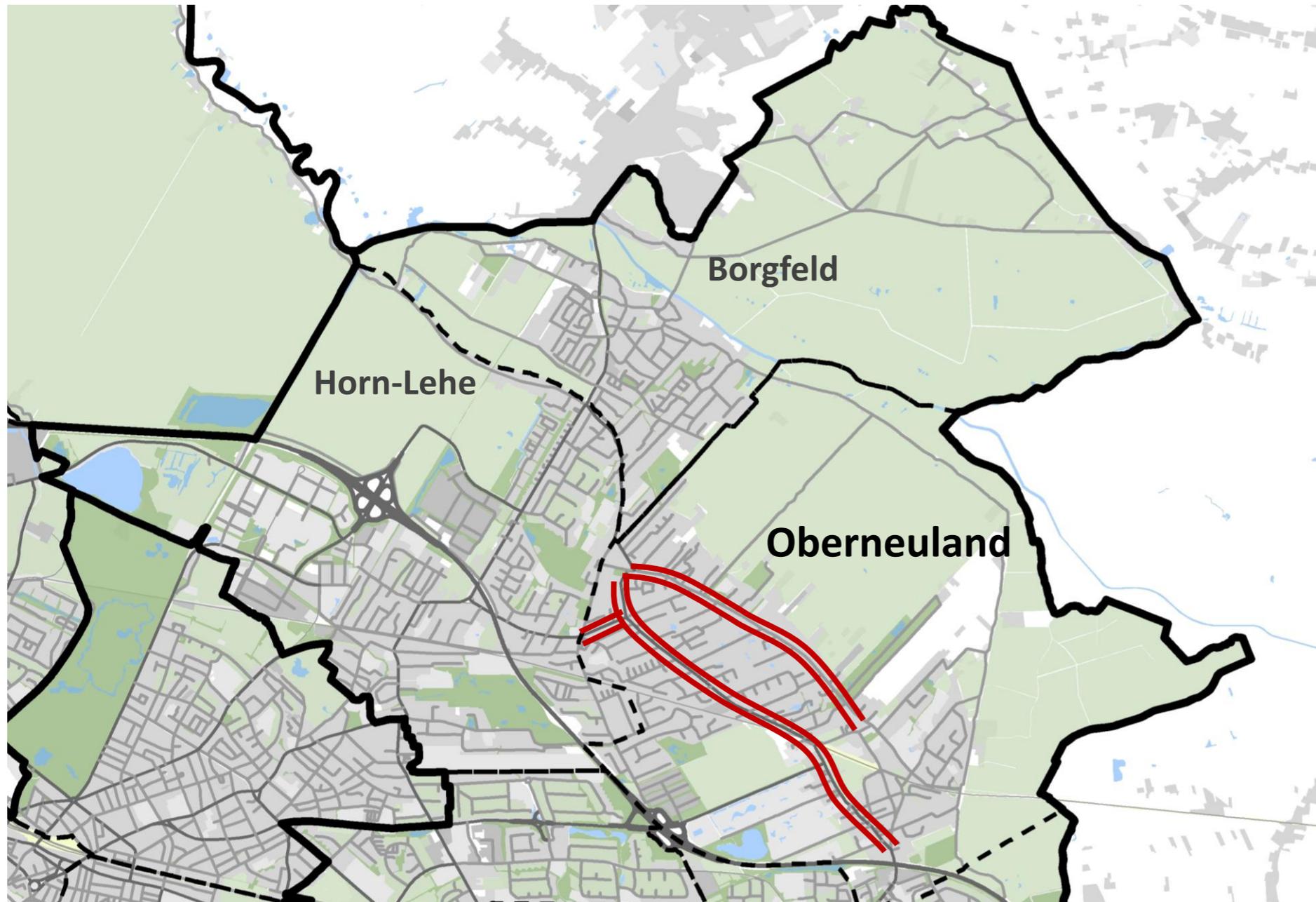
- Universität/Technologie-park als wichtiger Standort mit Auszeichnung für Mobilitätsmanagement
- Trennwirkung von A27, Autobahnezubringern und Bahntrasse nach Hamburg
- Trennwirkung und Querungssituation Heerstraßen
- Jan-Reiners-Weg als Radroute optimieren, Querbeziehungen für Radverkehr stärken
- Gute ÖV-Erschließung, Stärkung durch S-Bahnhaltepunkt Universität /Technologiepark möglich
- Angebot zum Fahrradparken und für Carsharing verbessern

Oberneuland: Chancen und Mängel



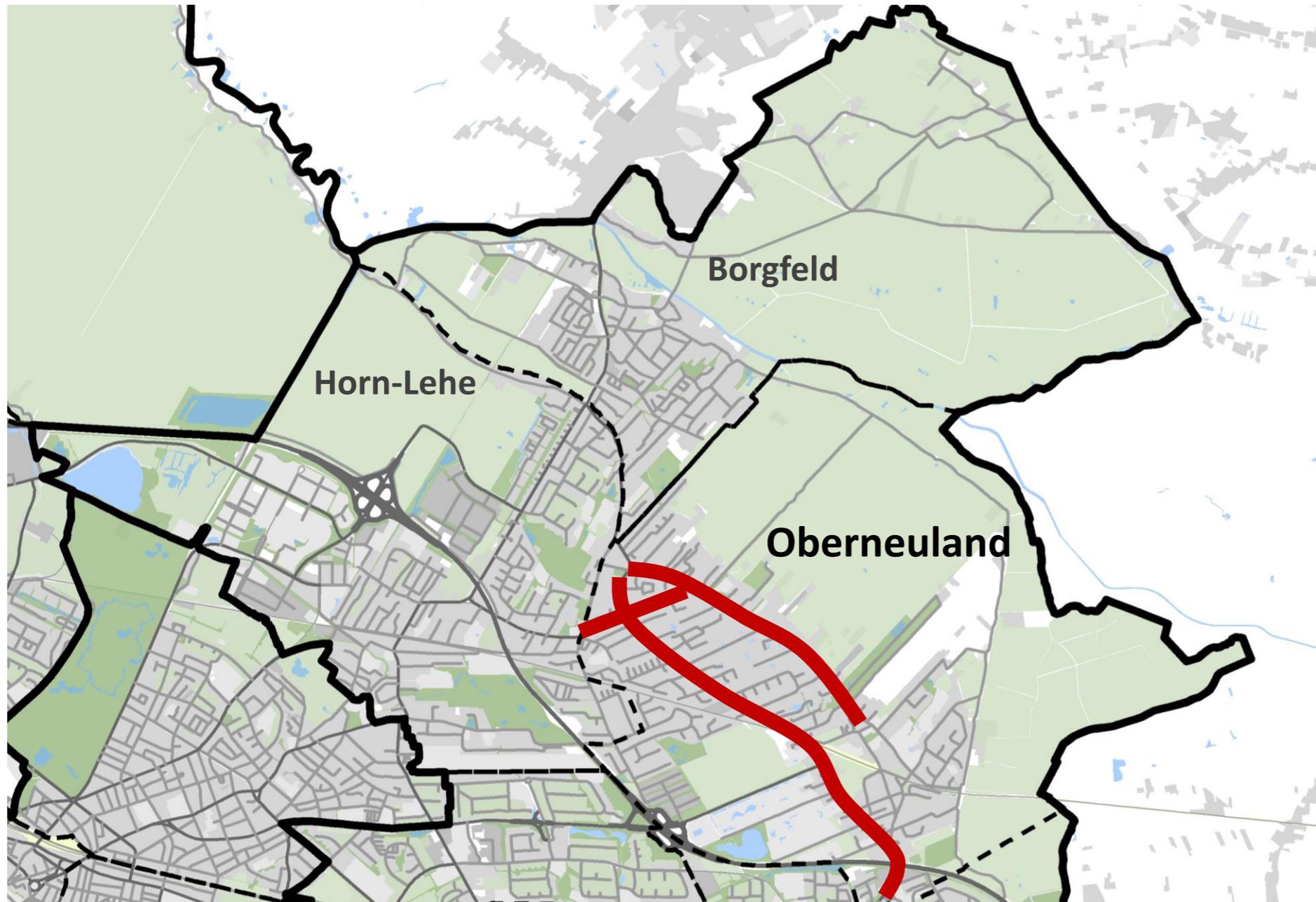
- Trennwirkung
Hauptverkehrsstraßen

Oberneuland: Chancen und Mängel



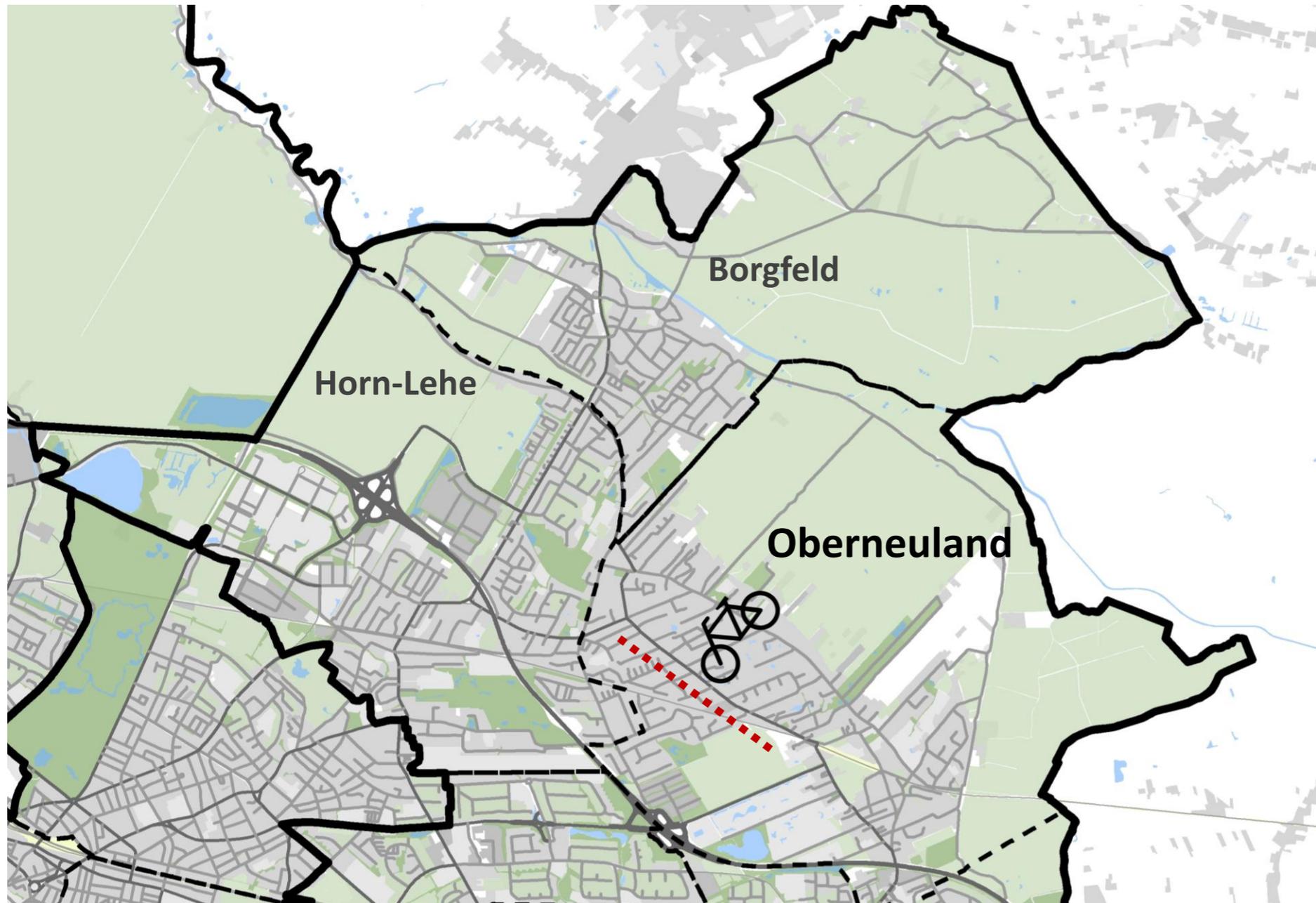
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlagen (Geh- und Radwege)

Oberneuland: Chancen und Mängel



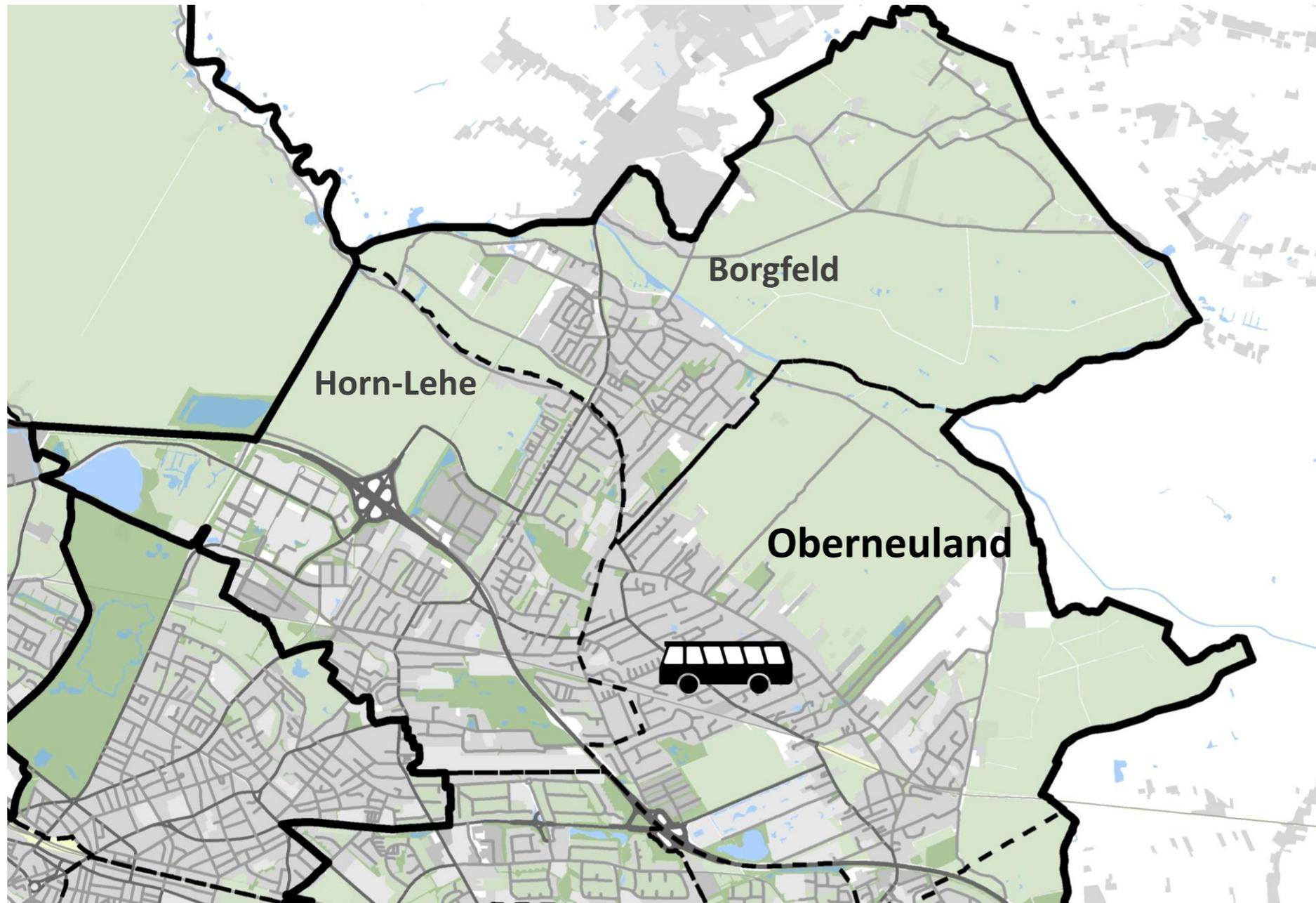
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlagen (Geh- und Radwege)
- Kfz-ausgerichtete Straßenraumgestaltung

Oberneuland: Chancen und Mängel



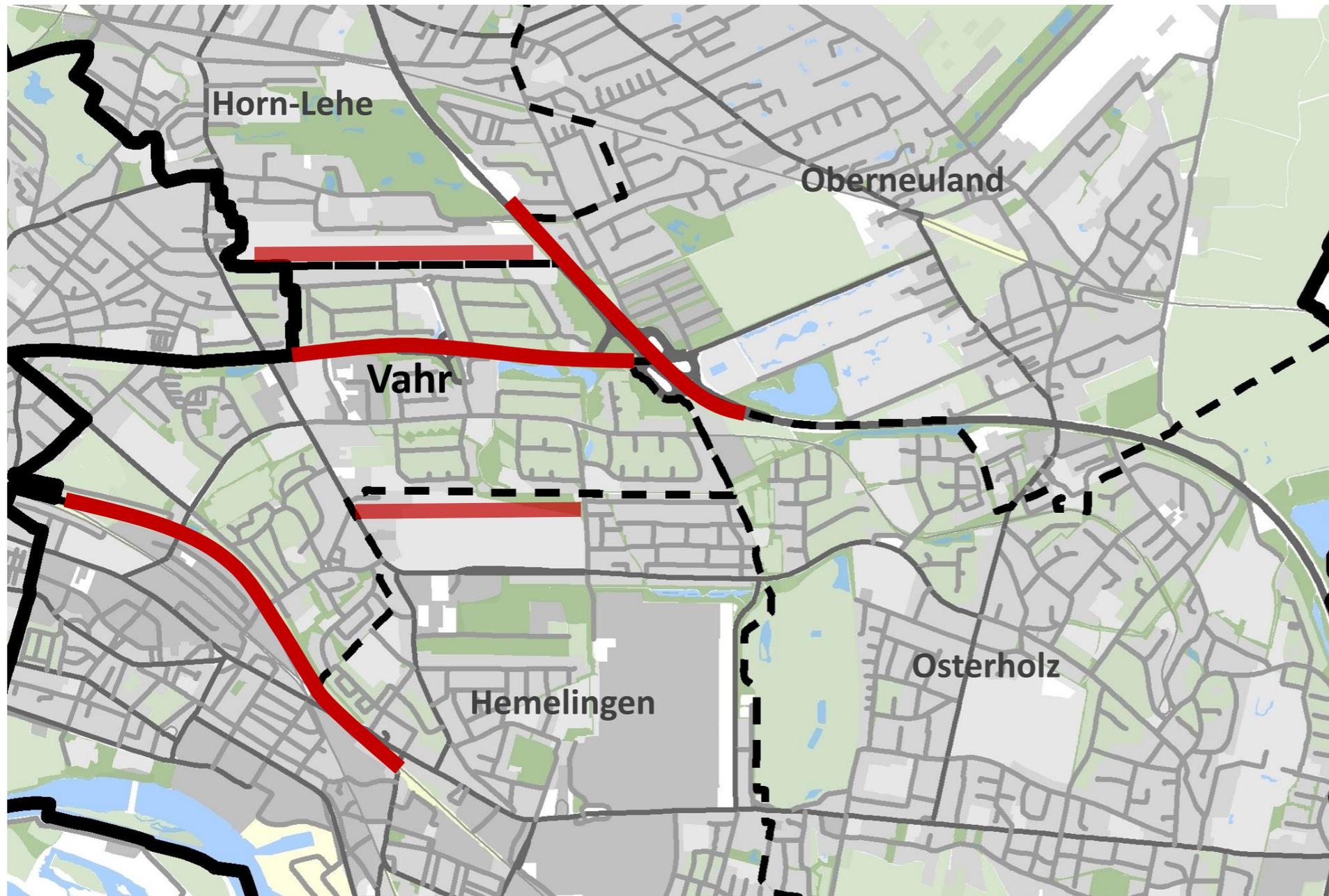
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlagen (Geh- und Radwege)
- Kfz-ausgerichtete Straßenraumgestaltung
- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stärken

Oberneuland: Chancen und Mängel



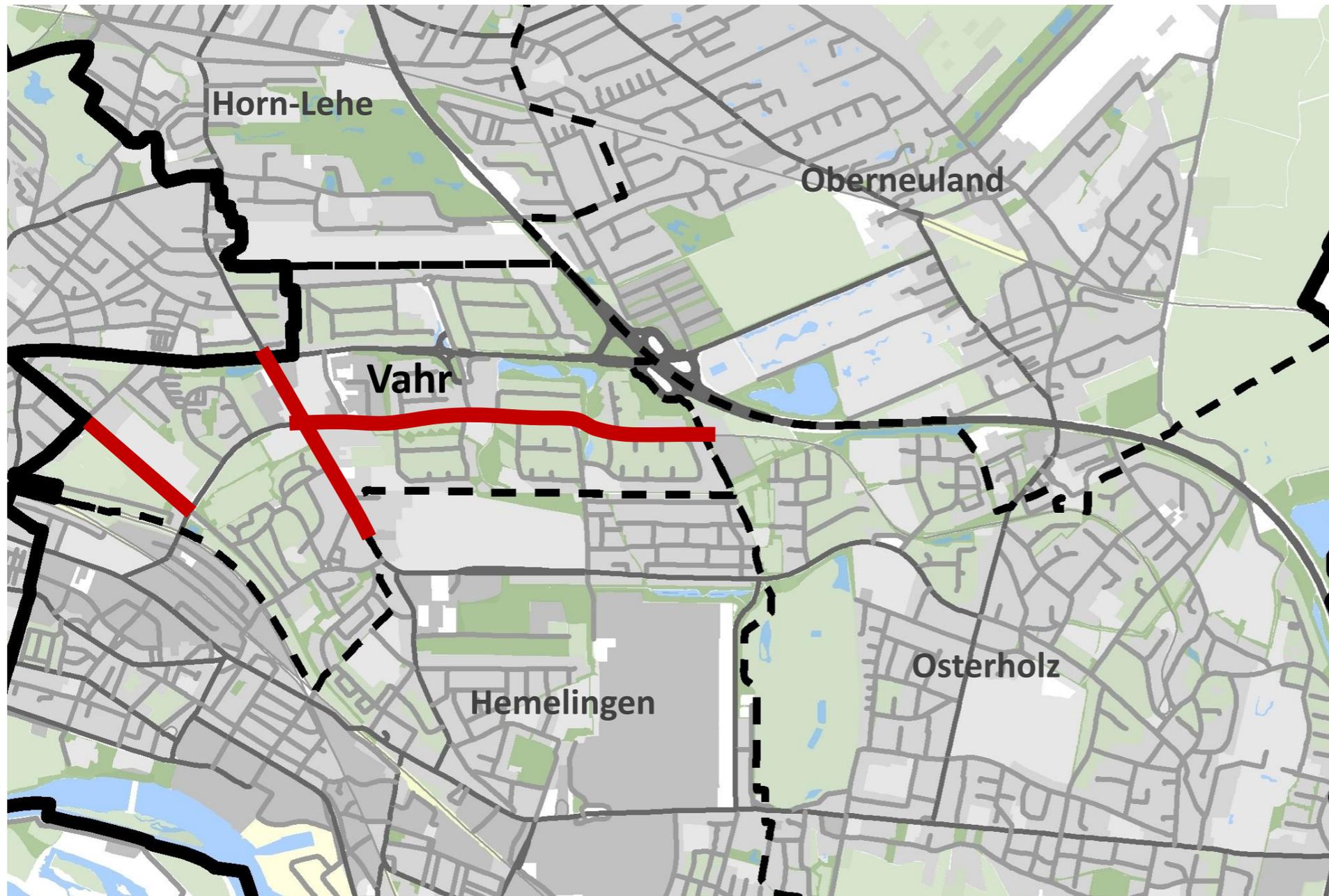
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlagen (Geh- und Radwege)
- Kfz-ausgerichtete Straßenraumgestaltung
- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stärken
- Reine Bus-Erschließung im ÖV
- Kein Carsharing-Angebot vorhanden

Vahr: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Richard-Boljahn-Allee, A27 und Bahntrasse (aber auch Rennbahn und Golfplatz)

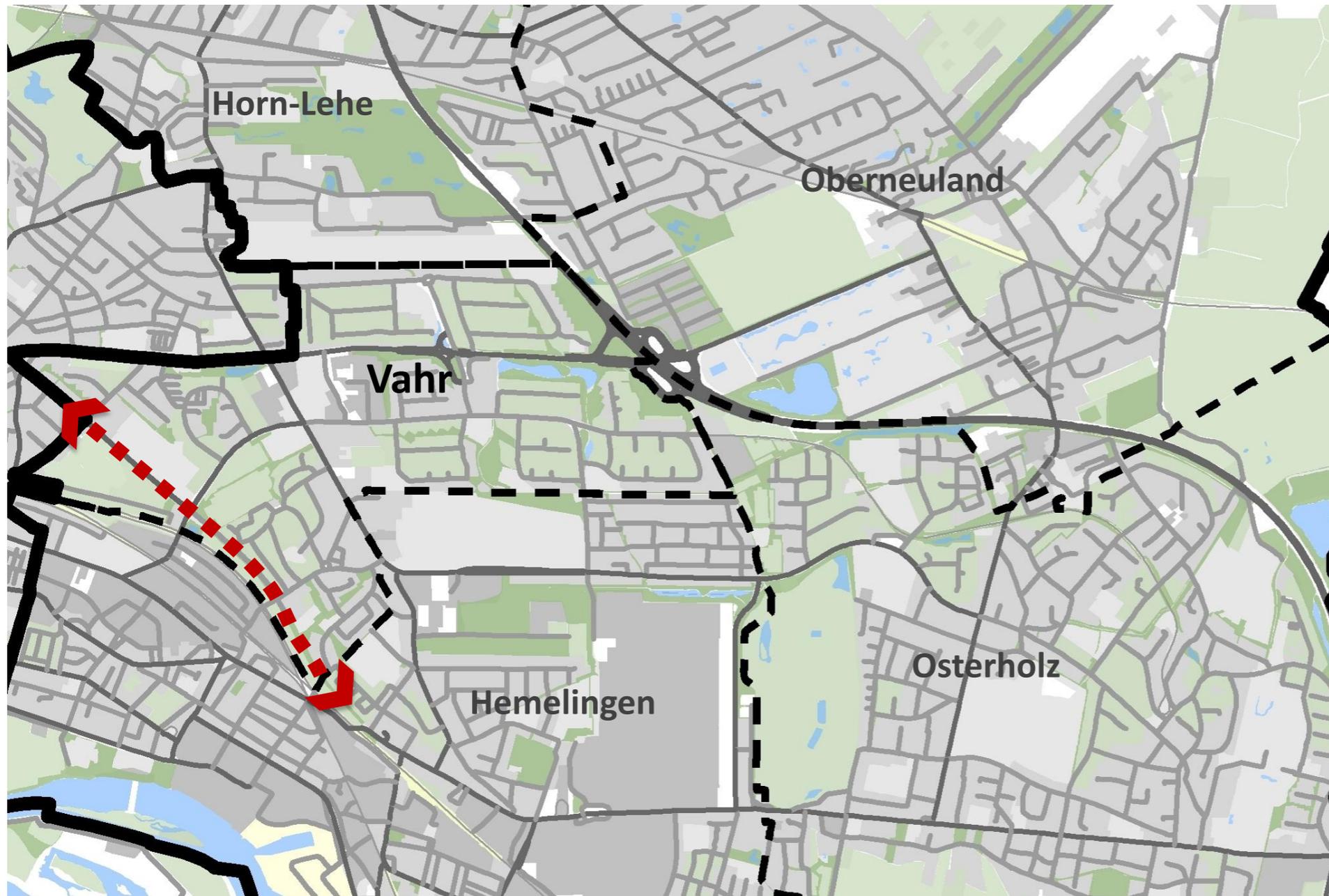
Vahr: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Richard-Boljahn-Allee, A27 und Bahntrasse (aber auch Rennbahn und Golfplatz)
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen: Kurt-Schuhmacher-Allee, In der Vahr, Konrad-Adenauer-Allee

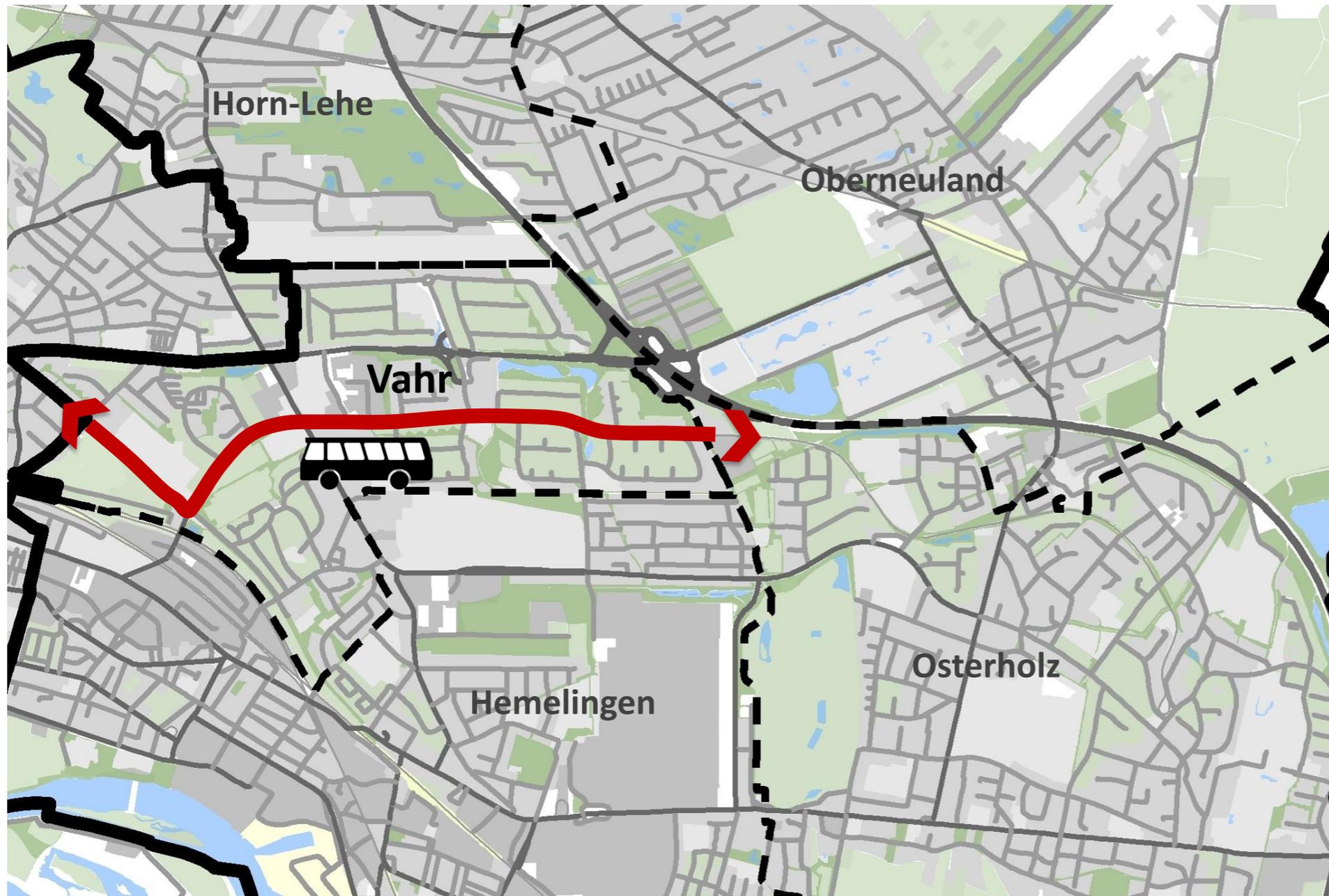
Straßenraumgestaltung:
Sehr breite Straßenräume:
Kfz-orientiert, Straßenbahn
in Mittellage, wenig
Querungsstellen

Vahr: Chancen und Mängel



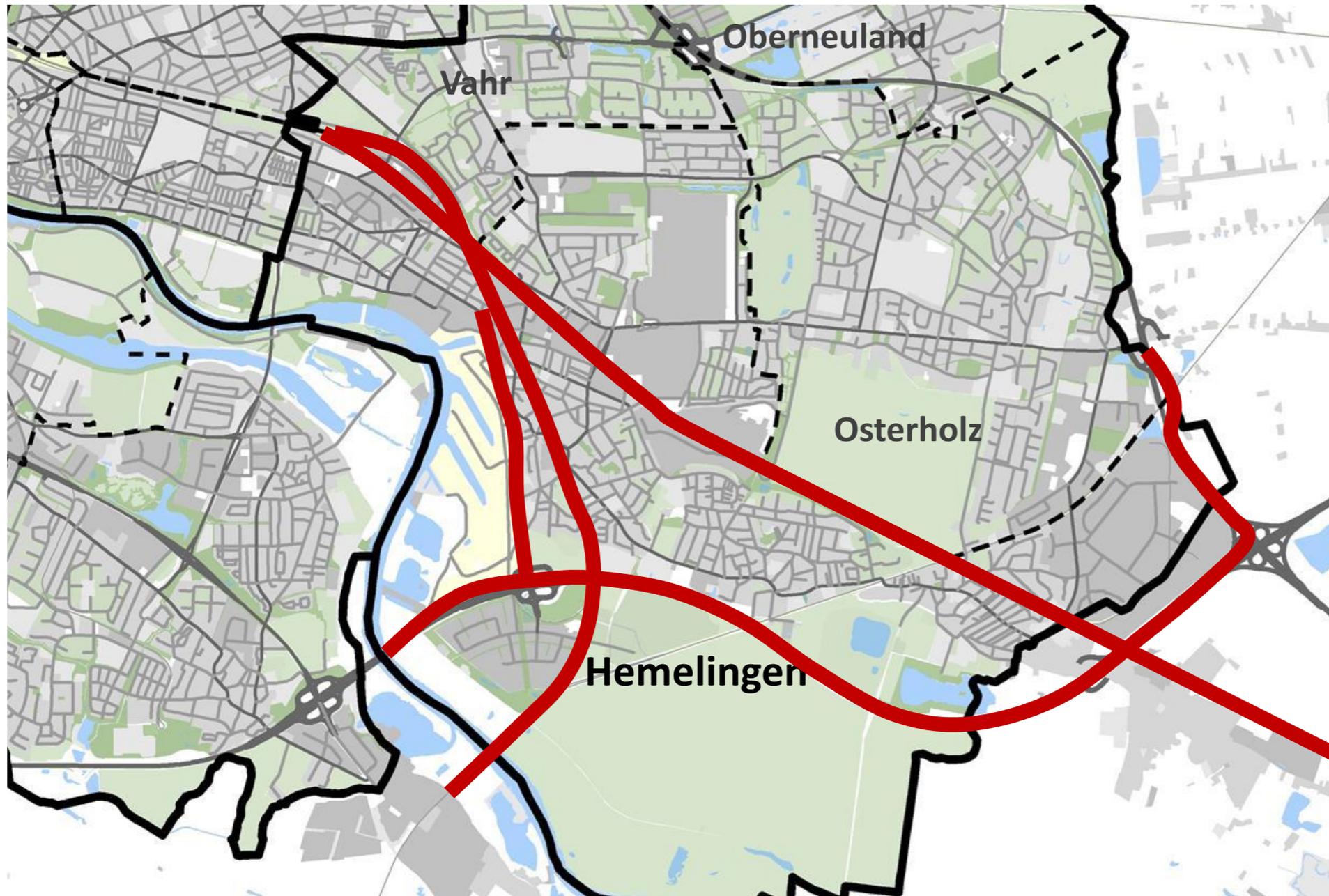
- Trennwirkung Richard-Boljahn-Allee, A27 und Bahntrasse (aber auch Rennbahn und Golfplatz)
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen: Kurt-Schuhmacher-Allee, In der Vahr, Konrad-Adenauer-Allee
- Straßenraumgestaltung: Sehr breite Straßenräume: Kfz-orientiert, Straßenbahn in Mittellage, wenig Querungsstellen
- Radroute Konrad-Adenauer-Str. – Beneckendorfallee mit Potential

Vahr: Chancen und Mängel



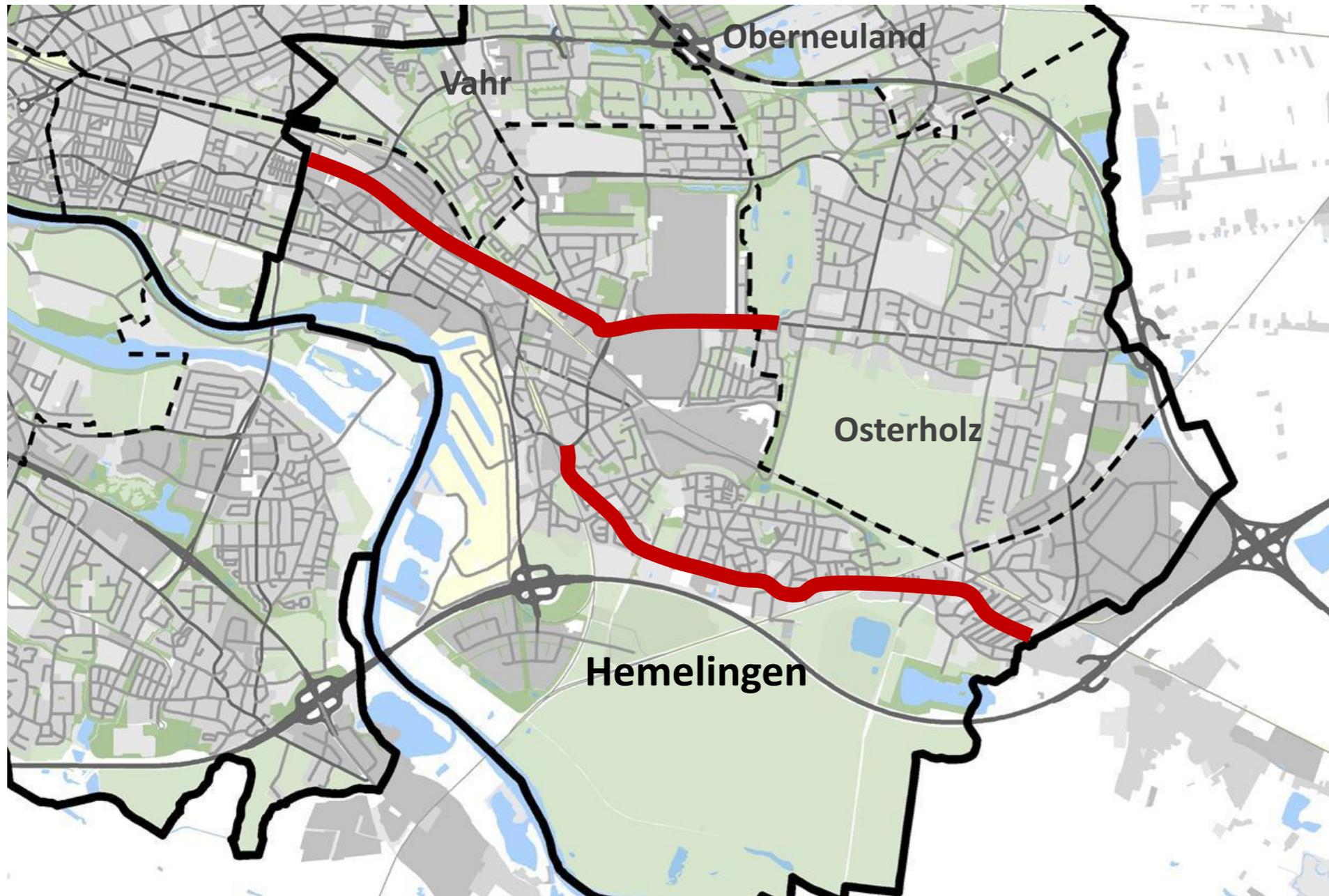
- Trennwirkung Richard-Boljahn-Allee, A27 und Bahntrasse (aber auch Rennbahn und Golfplatz)
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen: Kurt-Schuhmacher-Allee, In der Vahr, Konrad-Adenauer-Allee
- Straßenraumgestaltung: Sehr breite Straßenräume: Kfz-orientiert, Straßenbahn in Mittellage, wenig Querungsstellen
- Radroute Konrad-Adenauer-Str. – Beneckendorfallee mit Potential
- Gute Straßenbahnanbindung ergänzt durch Bus, kein Carsharing-Angebot

Hemelingen: Chancen und Mängel



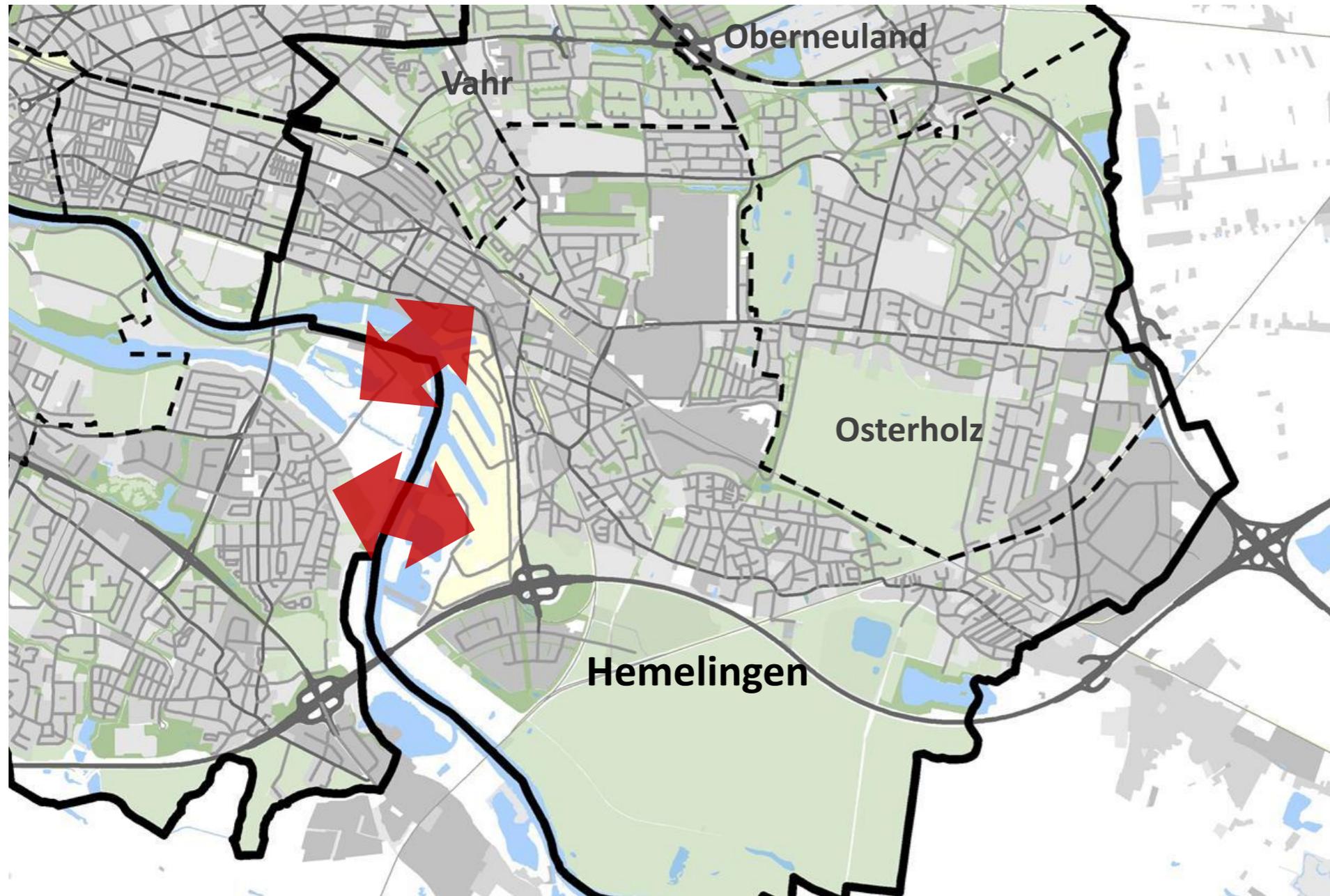
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer

Hemelingen: Chancen und Mängel



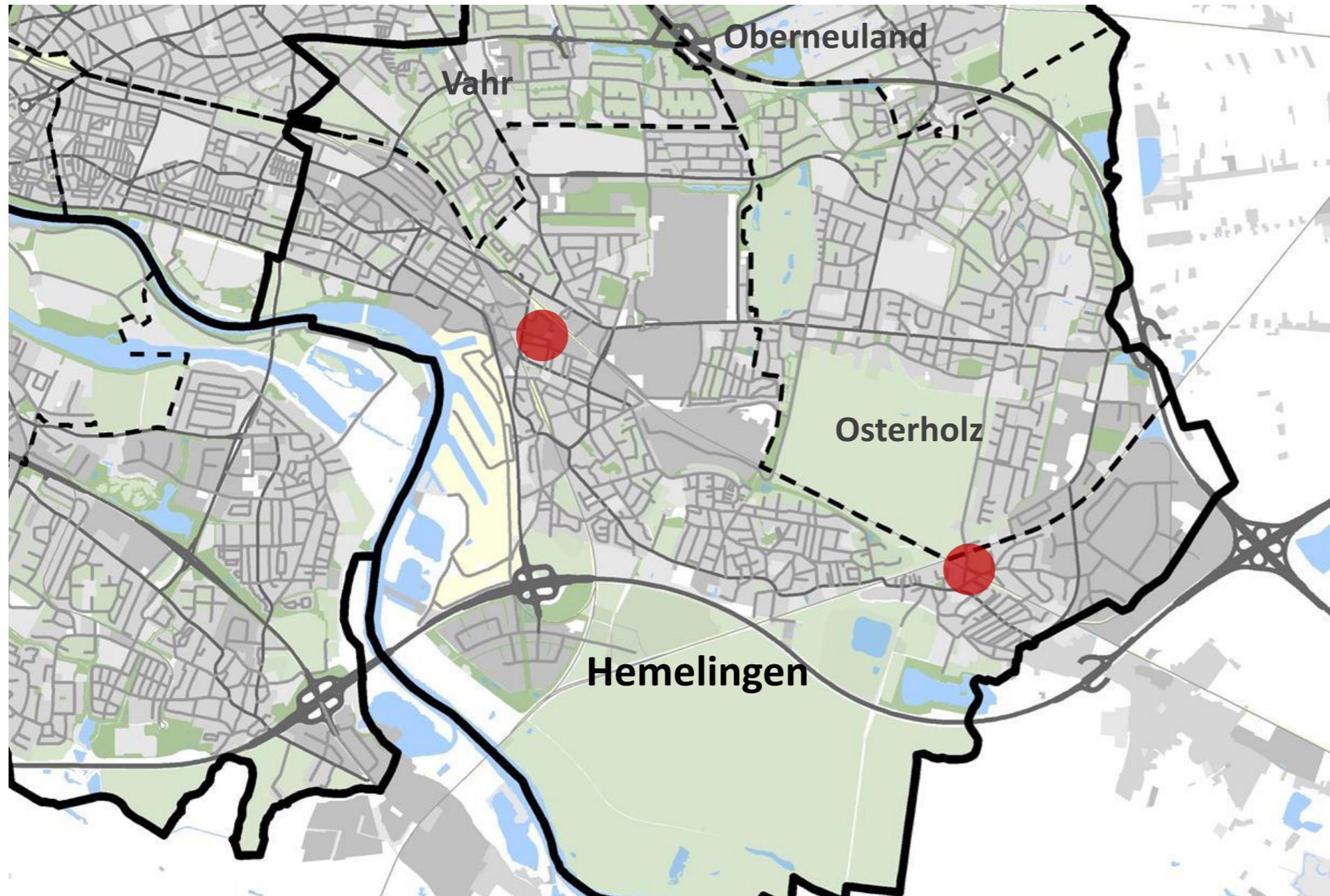
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer
- Heerstraßen mit Überlagerung von Nutzungsansprüchen und Defiziten in der Straßenraumgestaltung

Hemelingen: Chancen und Mängel



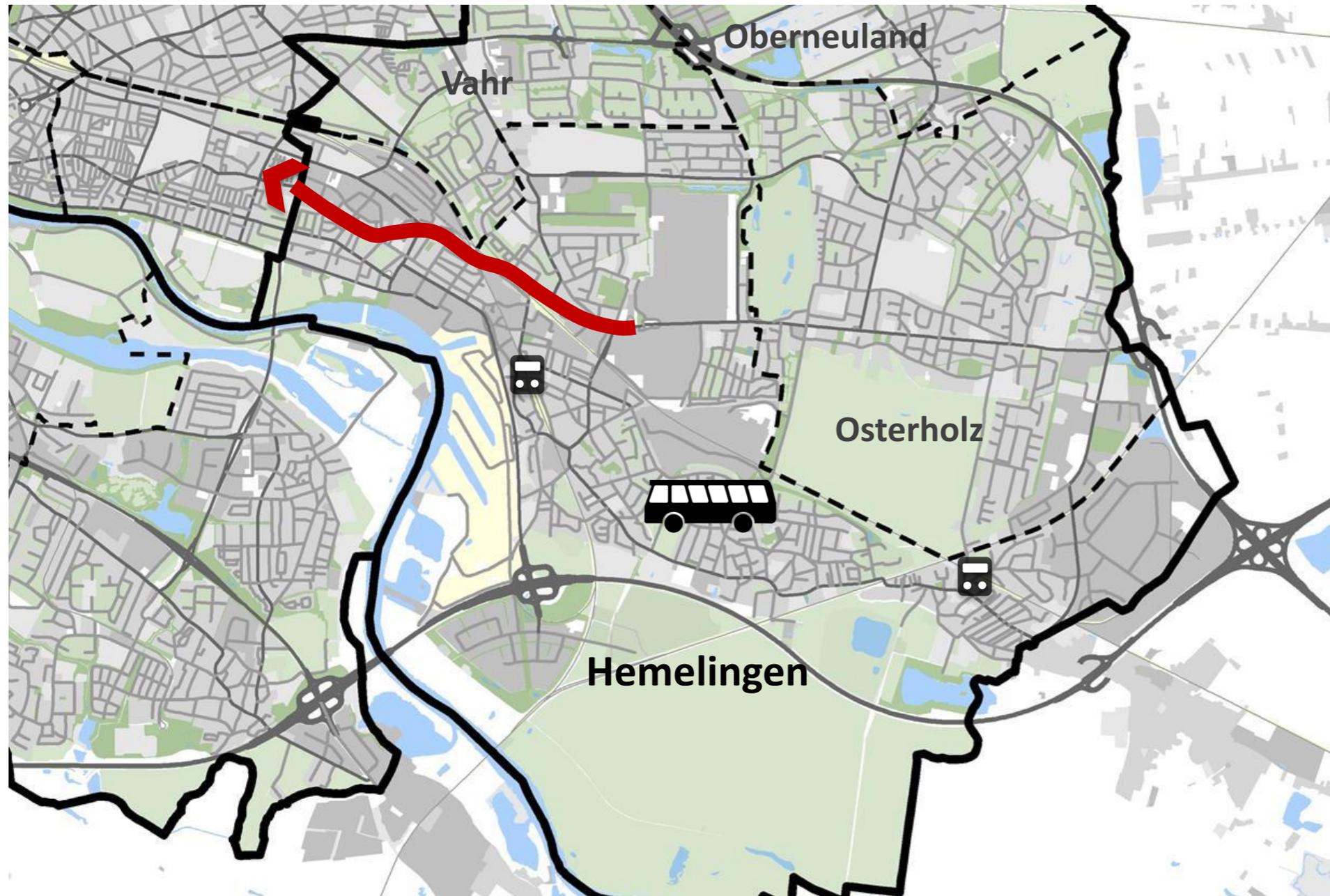
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer
- Heerstraßen mit Überlagerung von Nutzungsansprüchen und Defiziten in der Straßenraumgestaltung
- Fehlende Weserquerung für Fuß- und Radverkehr südlich des Weserwehrs

Hemelingen: Chancen und Mängel



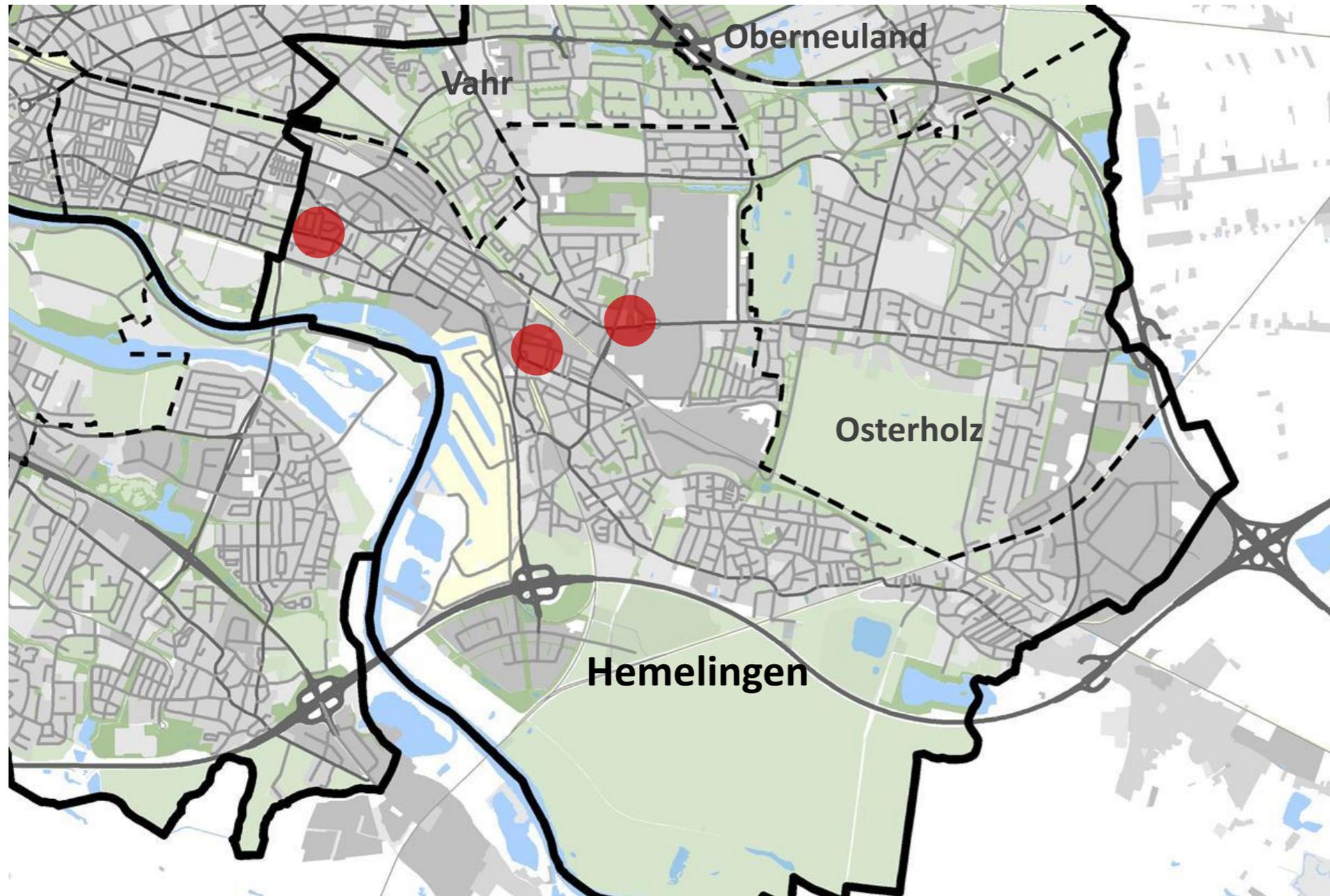
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer
- Heerstraßen mit Überlagerung von Nutzungsansprüchen und Defiziten in der Straßenraumgestaltung
- Fehlende Weserquerung für Fuß- und Radverkehr südlich des Weserwehrs
- Verbesserungsbedarf in der Anbindung des Stadtteilzentrums Hemelingen und des Bahnhofs Mahndorf für Fuß und Rad

Hemelingen: Chancen und Mängel



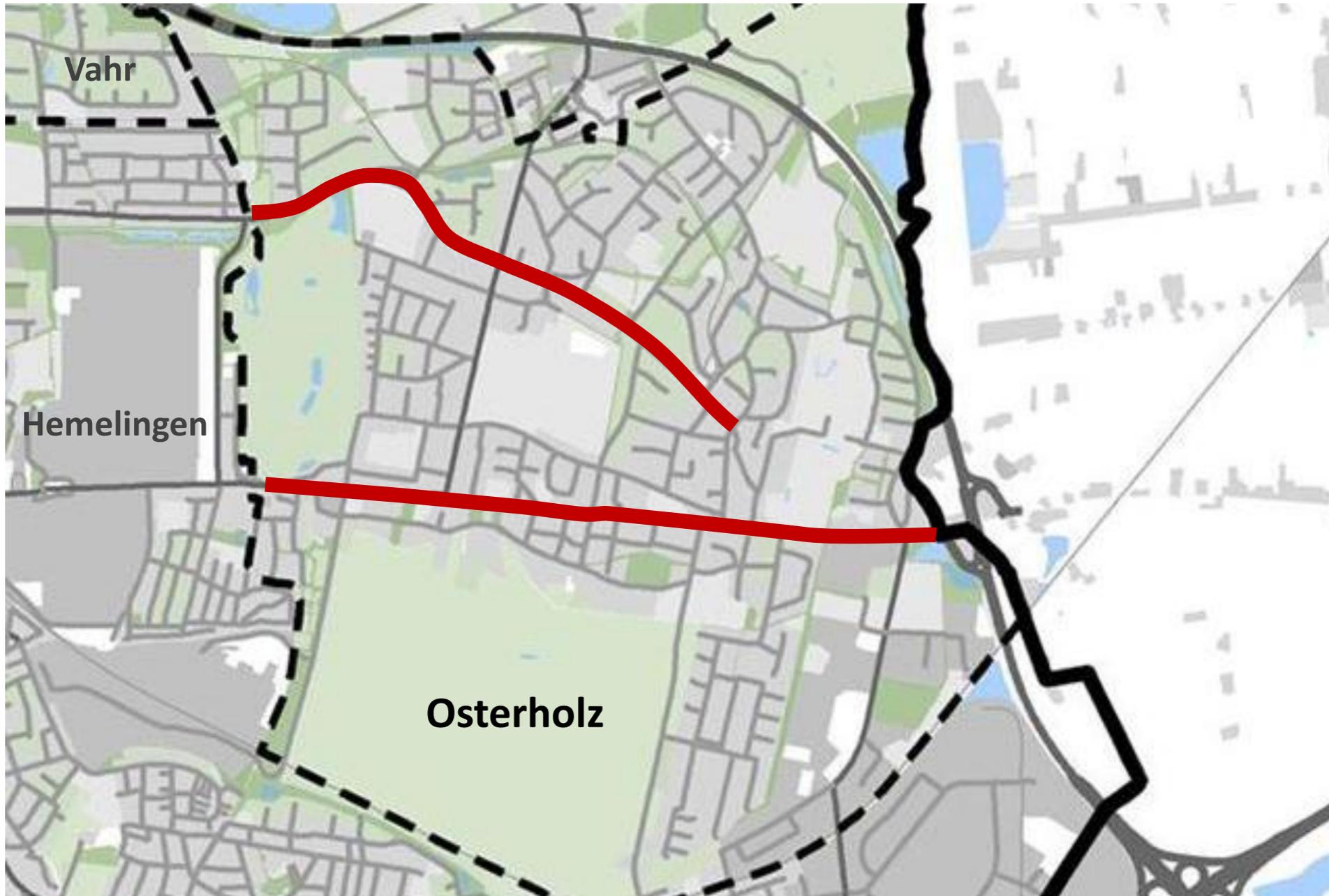
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer
- Heerstraßen mit Überlagerung von Nutzungsansprüchen und Defiziten in der Straßenraumgestaltung
- Fehlende Weserquerung für Fuß- und Radverkehr südlich des Weserwehrs
- Anbindung des Stadtteilzentrums Hemelingen und des Bahnhofs Mahndorf für Fuß und Rad verbessern
- Straßenbahn bis Sebaldsbrück, SPNV-Haltepunkte Hemelingen und Mahndorf, ergänzt durch Buserschließung

Hemelingen: Chancen und Mängel



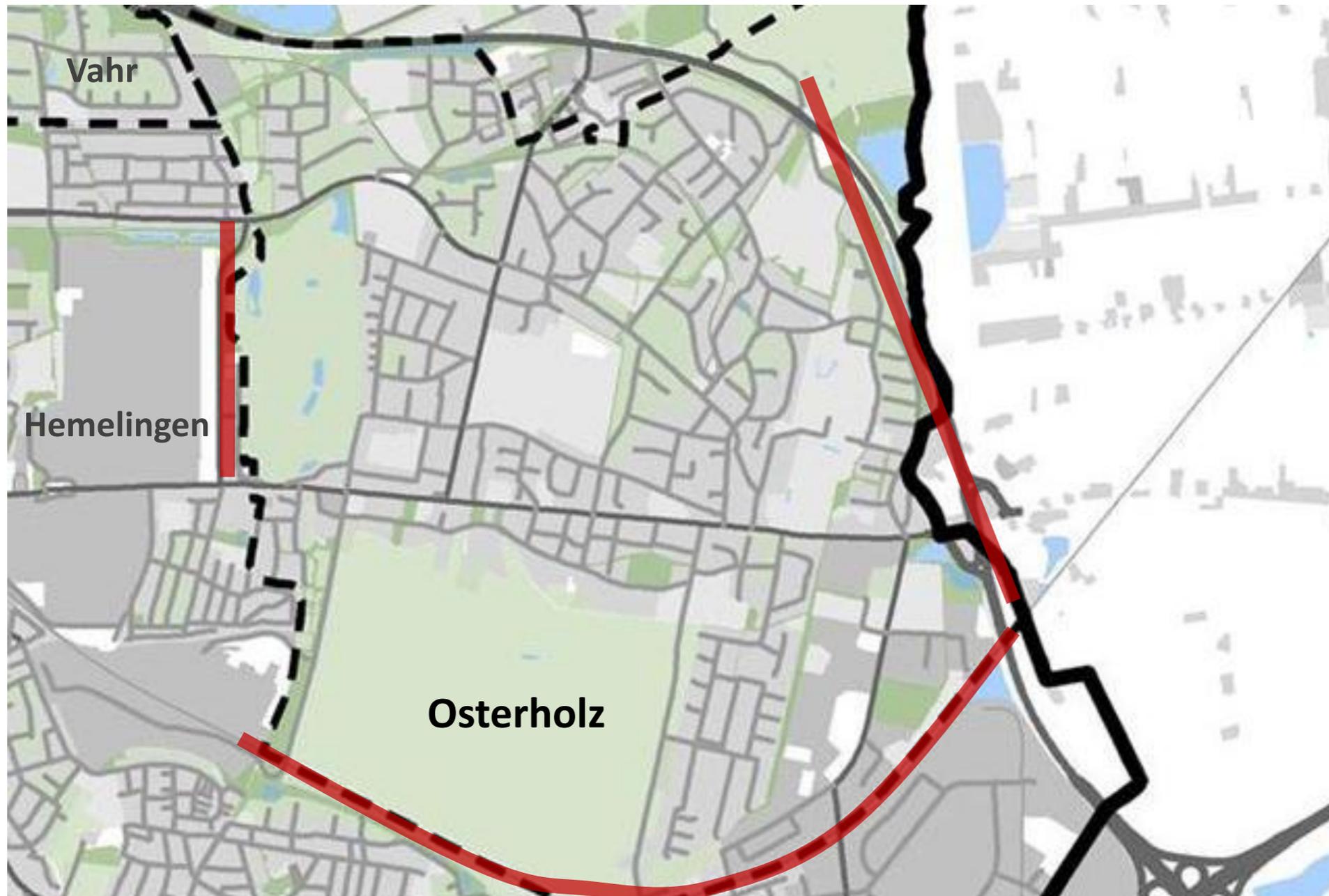
- Trennwirkung Bahntrassen, Autobahn und –zubringer
- Heerstraßen mit Überlagerung von Nutzungsansprüchen und Defiziten in der Straßenraumgestaltung
- Fehlende Weserquerung für Fuß- und Radverkehr südlich des Weserwehrs
- Anbindung des Stadtteilzentrums Hemelingen und des Bahnhofs Mahndorf für Fuß und Rad verbessern
- Straßenbahn bis Sebaldsbrück, SPNV-Haltepunkte Hemelingen und Mahndorf, ergänzt durch Buserschließung
- Carsharing ausbaufähig

Osterholz: Chancen und Mängel



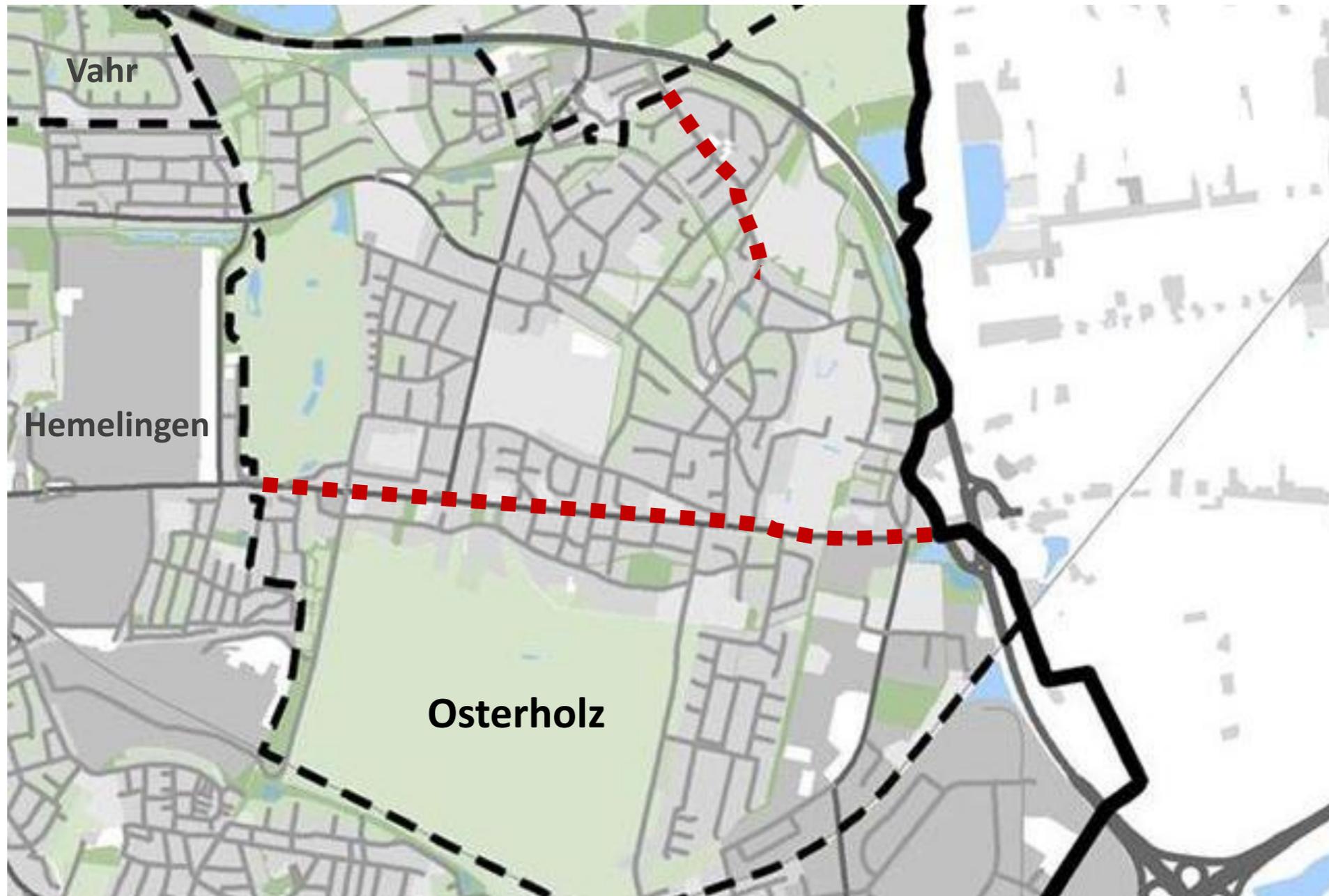
- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße

Osterholz: Chancen und Mängel



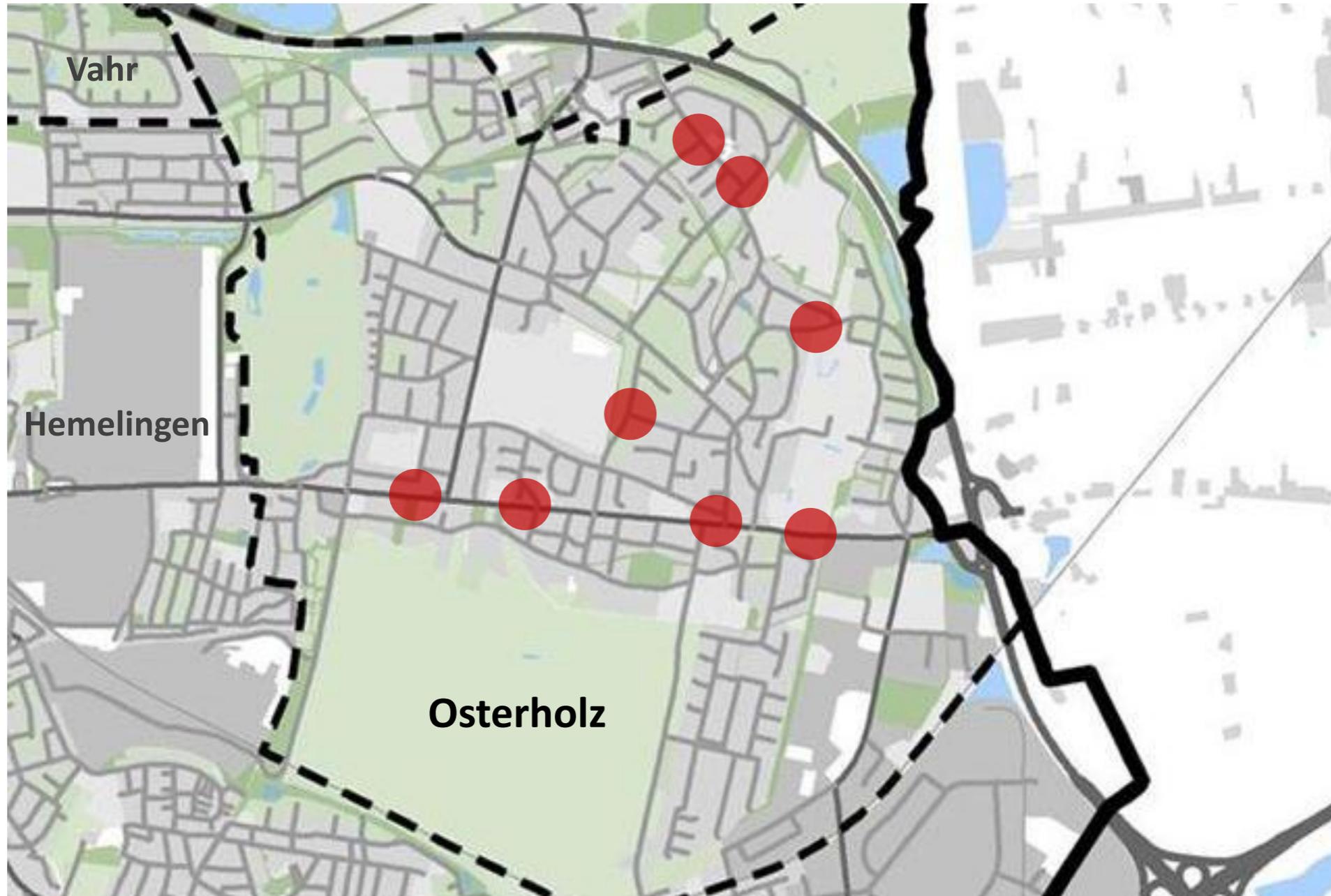
- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße
- A27, Bahntrasse und Industrie als Barriere für die Anbindung an das Bremer Umland und Hemelingen

Osterholz: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße
- A27, Bahntrasse und Industrie als Barriere für die Anbindung an das Bremer Umland und Hemeling
- Verbesserungsbedarf bei der Radwegeinfrastruktur

Osterholz: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße
- A27, Bahntrasse und Industrie als Barriere für die Anbindung an das Bremer Umland und Hemeling
- Verbesserungsbedarf bei der Radwegeinfrastruktur
- Mangel bei Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen

Osterholz: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße
- A27, Bahntrasse und Industrie als Barriere für die Anbindung an das Bremer Umland und Hemeling
- Verbesserungsbedarf bei der Radwegeinfrastruktur
- Mangel bei Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen
- Gute ÖV-Erschließung durch Straßenbahn, ergänzt durch Bus

Osterholz: Chancen und Mängel



- Trennwirkung Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße
- A27, Bahntrasse und Industrie als Barriere für die Anbindung an das Bremer Umland und Hemeling
- Verbesserungsbedarf bei der Radwegeinfrastruktur
- Mangel bei Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen
- Gute ÖV-Erschließung durch Straßenbahn, ergänzt durch Bus
- Carsharing ausbaufähig

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

