

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

## 1. REGIONALKONFERENZ BREMEN - Mitte

Beiräte: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen  
27. Februar 2013



# GLIEDERUNG

**Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen**

**Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Mitte**

**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 - Mitte



# Bisherige Stellungnahmen Ortsbeiräte

## Beirat Schwachhausen

- Zweiseitige Stellungnahme des Beirats Schwachhausen mit Schwerpunktnennung und jeweils ausführlicher Beschreibung, maßnahmenorientiert.

## Beirat Mitte

- Positionspapier zum Innenstadtkonzept: Detaillierte Auseinandersetzung mit dem Innenstadtkonzept und themenübergreifende Nennung von Problemen (Wirtschaft, Verkehr, Städtebau).

Maßnahmen und Defizite werden in den Stellungnahmen teilweise sehr detailgenau, aber auch gebündelt benannt und beschrieben. Die Gutachter werden aus den Maßnahmenvorschlägen die dahinter stehenden Defizite ableiten und dies in die Mängel- und Chancenanalyse einbeziehen.

# Das 1. Bürgerforum Bremen-Mitte

- 85 Teilnehmer
- **Vorträge**
  - Zweck und Ablauf des VEP
  - Erste Ergebnisse der Analysen für „Mitte“
  - Online-Beteiligung Zwischenauswertung für „Mitte“
- **Posterausstellung:** Themenaufbereitung für „Mitte“
- **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](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**

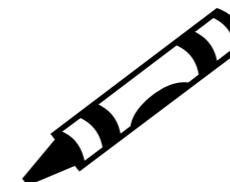
Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?

### **Positive Anknüpfungspunkte**

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?

### **Defizite**

Welche Defizite gilt es anzupacken?



# Das Feedback der Teilnehmer/innen Bremen - Mitte



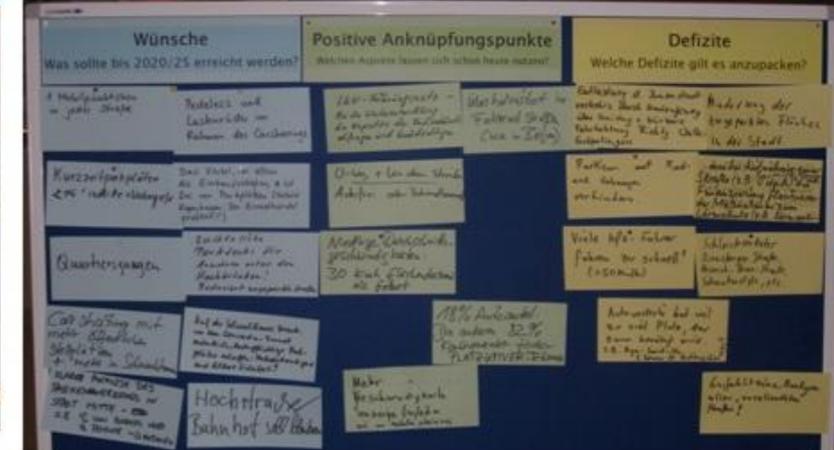
Rad



Fuß



ÖV

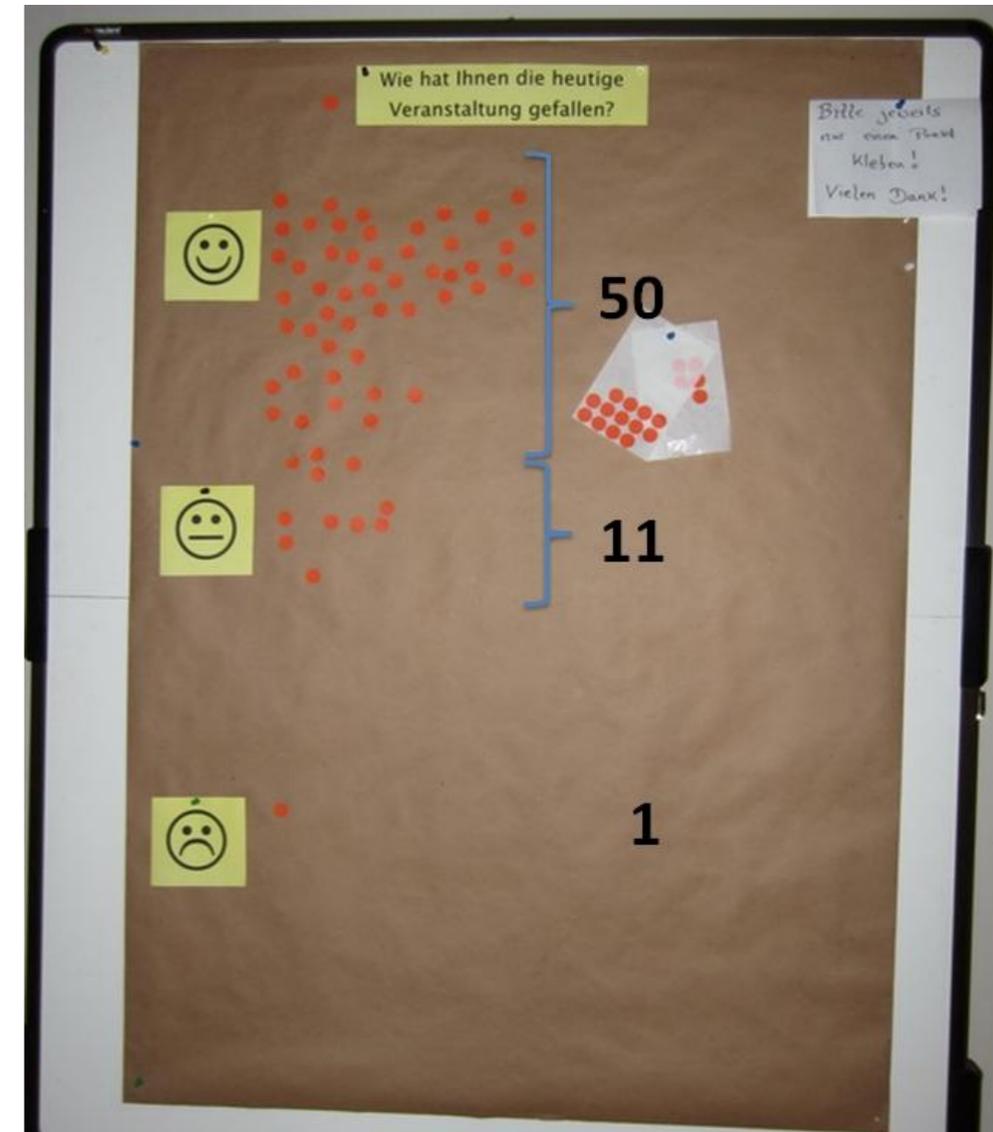


Kfz

- > 60 "Wünsche" (BLAU)
  - > 29 Anknüpfungspunkte (GRÜN)
  - > 42 Defizite (GELB)
- 
- zus. 131 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.

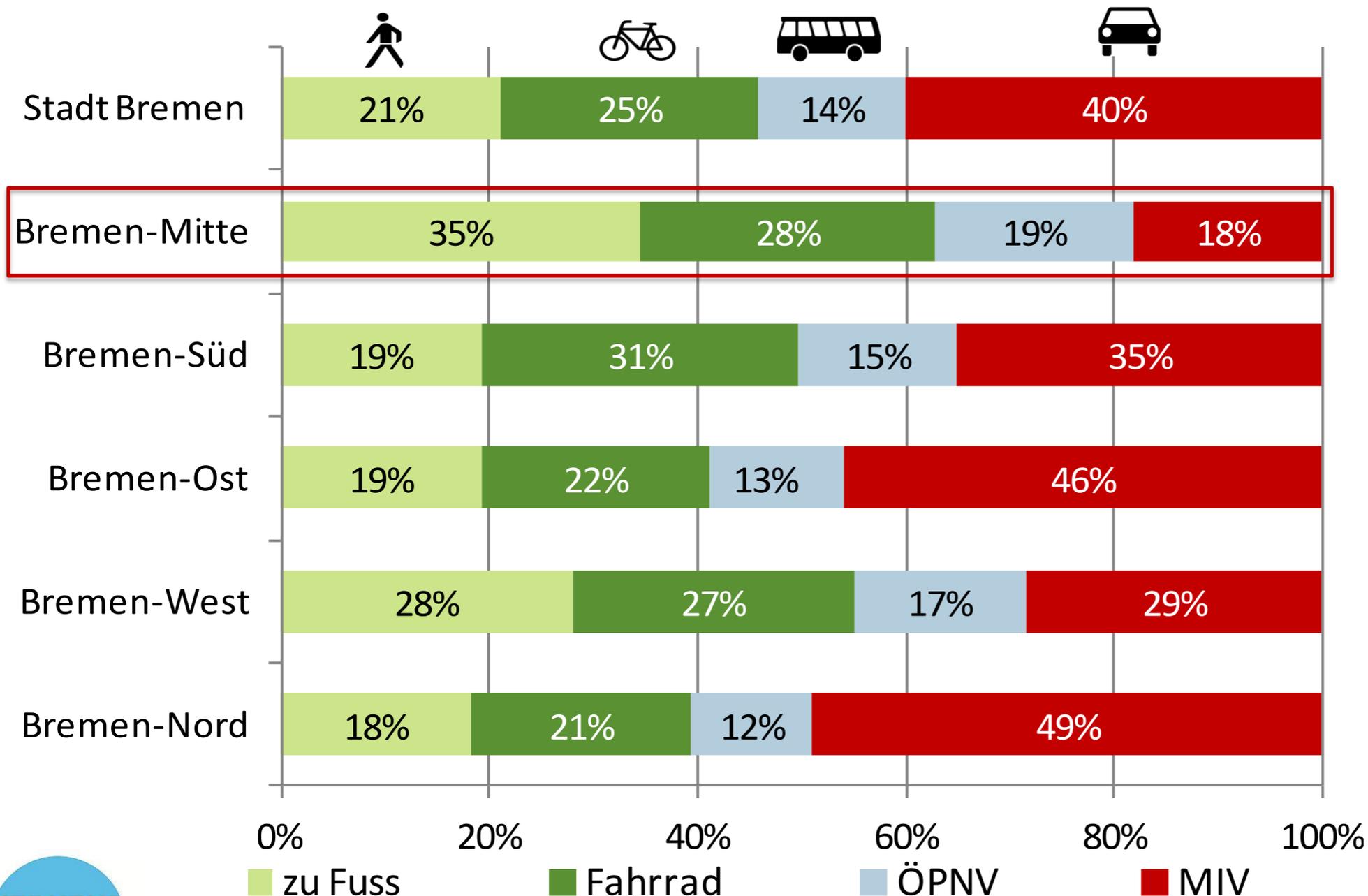


Bremen-Mitte

# Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Mitte



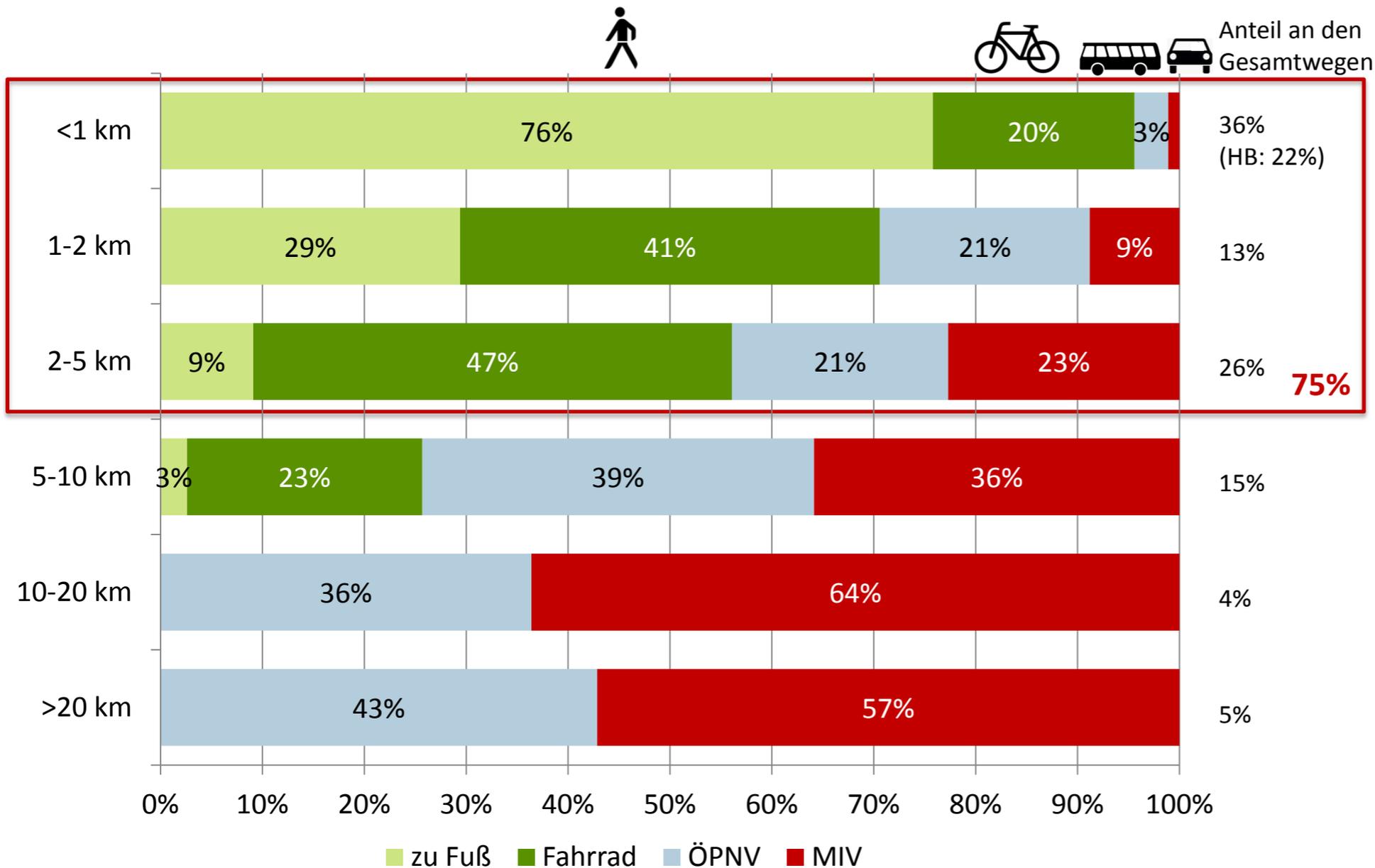
# WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



## Bremen-Mitte:

- Nur jeder fünfte Weg wird in Bremen-Mitte mit dem Auto erledigt!
- Fuß- und Radverkehr steht im Vordergrund mit insgesamt 63%
- Anteil von Bus & Bahn ebenfalls etwas höher als im Bremer Durchschnitt

# VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN-MITTE

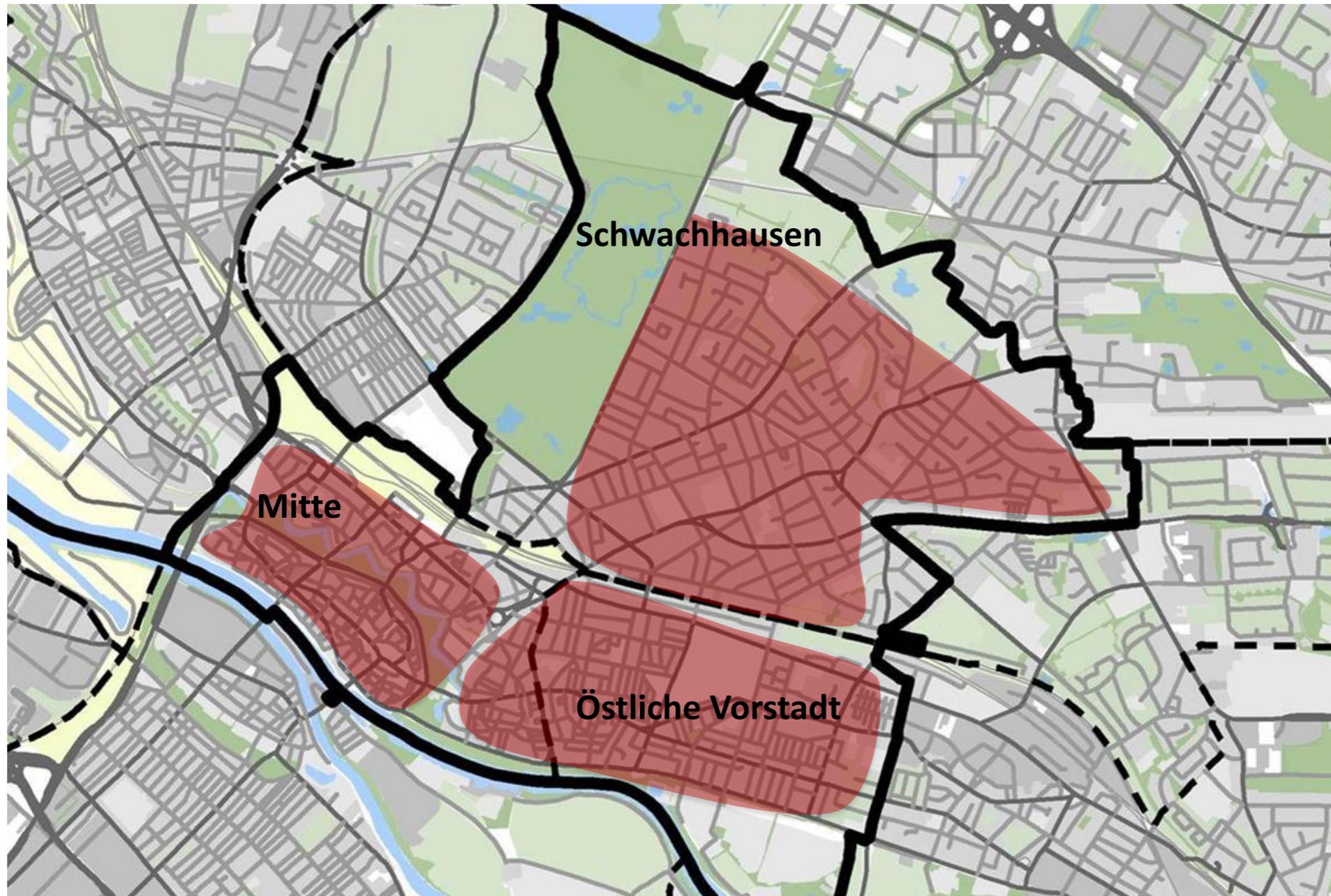


- In Bremen-Mitte sind die Hälfte der Wege kürzer als 2 km.
- Drei von vier Wegen sind kürzer als 5 km.
- Was die Fortbewegung der Bewohner angeht, steht die Nahmobilität in Bremen-Mitte im Vordergrund

# Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse

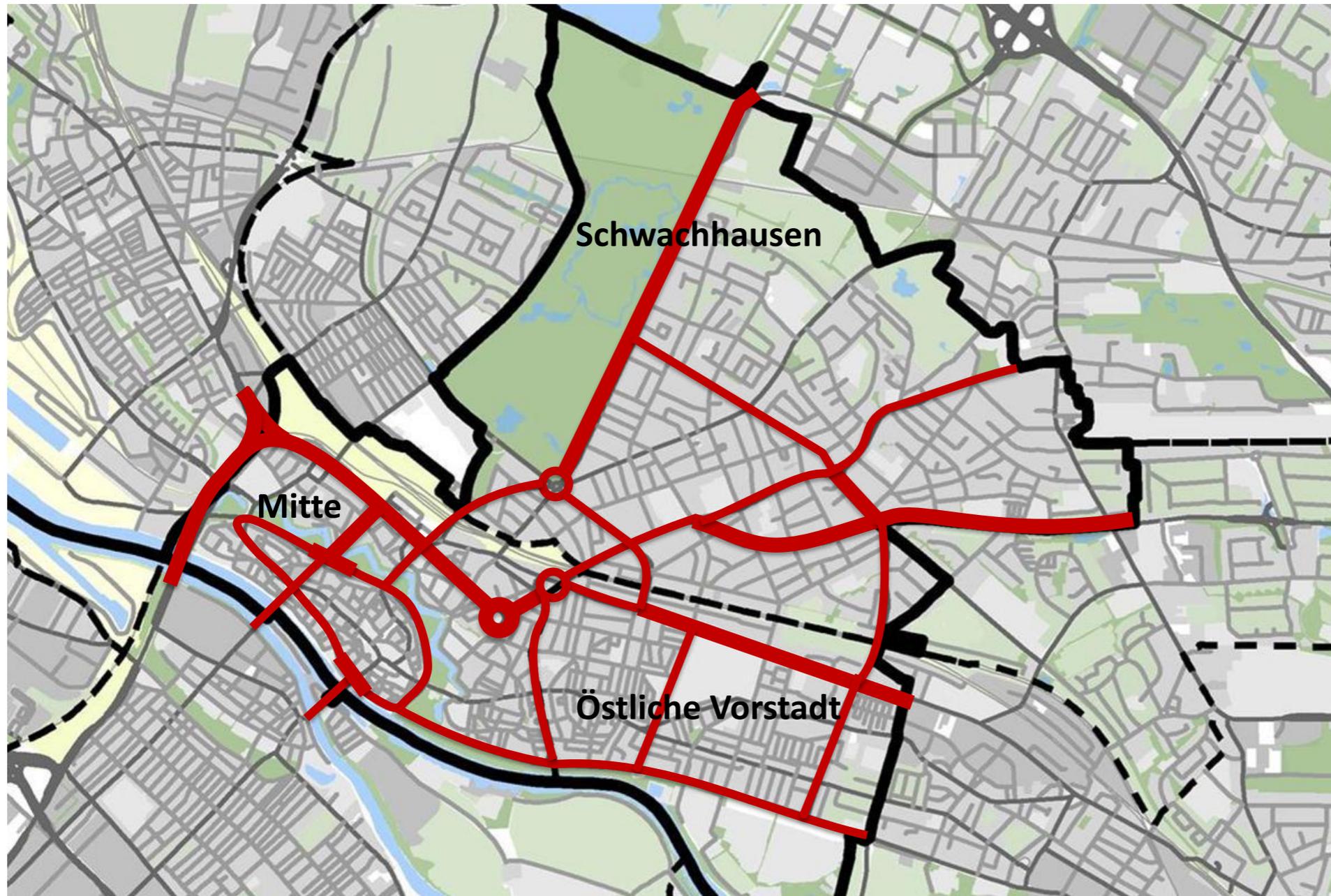


## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



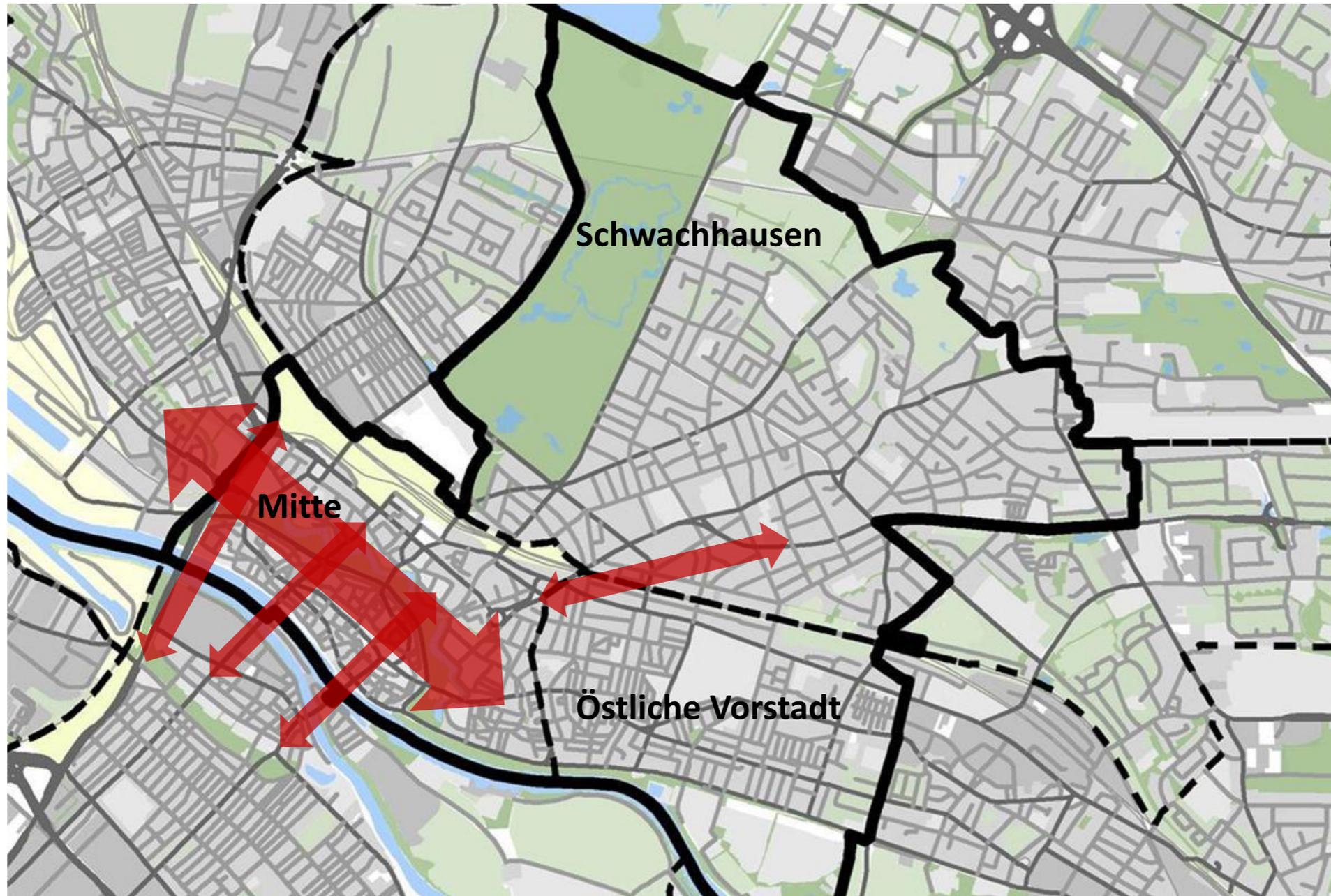
- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus

## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



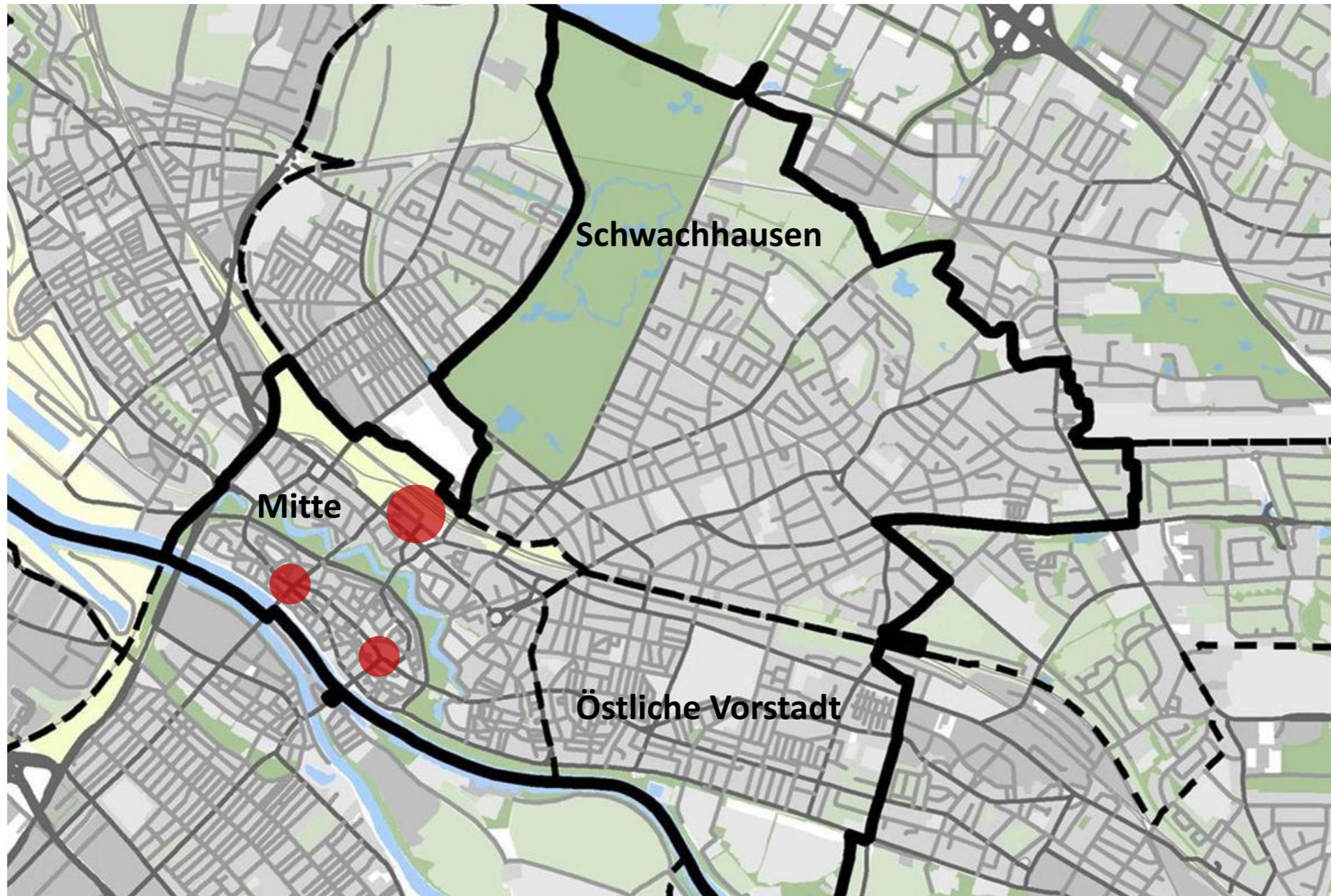
- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus
- Kfz-orientiert ausgebaute Hauptverkehrsstraßen treffen auf gewachsene Stadtstrukturen

## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



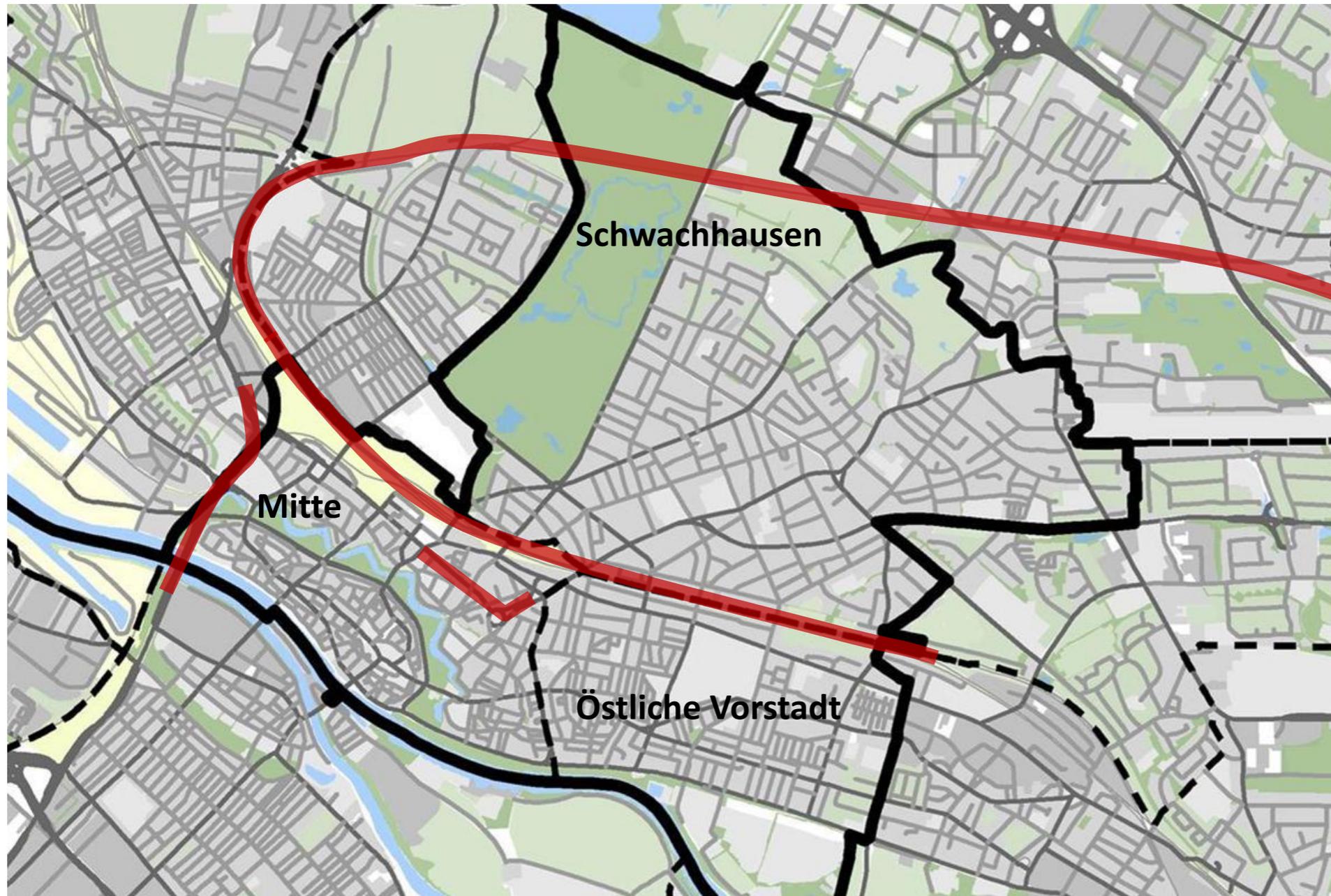
- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus
- Kfz-orientiert ausgebaute Hauptverkehrsstraßen treffen auf gewachsene Stadtstrukturen
- Konzentration im Stadtzentrum: Weserquerungen, innerstädtische Ost-West-Verbindung, Verbindung und Zufahrten von der A27

## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



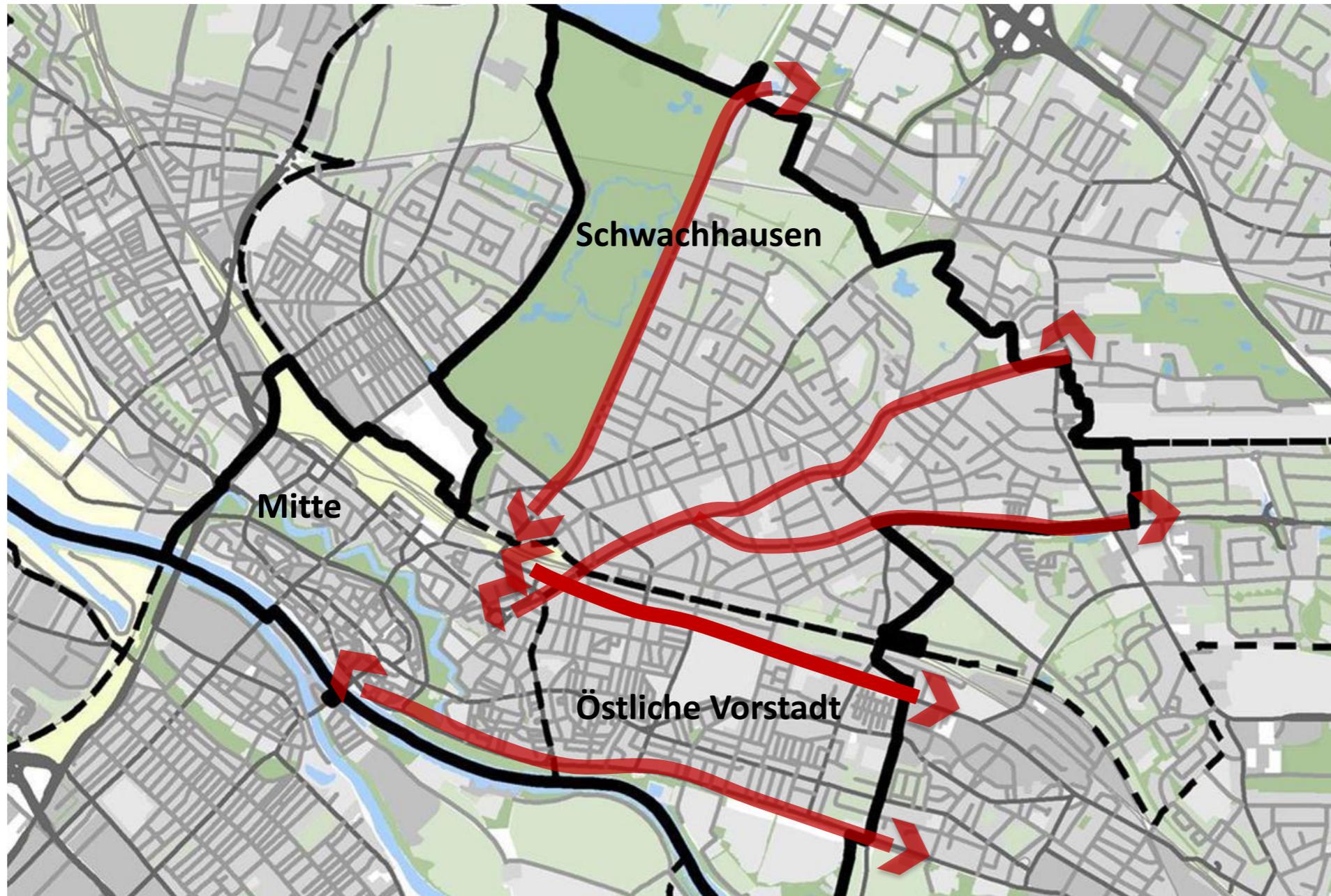
- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus
- Kfz-orientiert ausgebaute Hauptverkehrsstraßen treffen auf gewachsene Stadtstrukturen
- Konzentration im Stadtzentrum
- Zentrale Umsteigepunkte im ÖV: Hbf, Domsheide, Am Brill

## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus
- Kfz-orientiert ausgebaute Hauptverkehrsstraßen treffen auf gewachsene Stadtstrukturen
- Konzentration im Stadtzentrum
- Zentrale Umsteigepunkte im ÖV: Hbf, Domsheide, Am Brill
- Trennwirkung Bahntrasse, z.T. Breitenweg, Nordwestknoten

## BREMEN-MITTE: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen



- Kompakte Innenstadt, angrenzende Quartiere mit überwiegend dichter Bebauung, v.a. Altbremer Haus
- Kfz-orientiert ausgebaute Hauptverkehrsstraßen treffen auf gewachsene Stadtstrukturen
- Konzentration im Stadtzentrum
- Zentrale Umsteigepunkte im ÖV: Hbf, Domsheide, Am Brill
- Trennwirkung Bahntrasse, z.T. Breitenweg, Nordwestknoten
- Wichtige Straßenachsen: Osterdeich, Schwachhauser Heerstraße, Bismarckstraße, Parkallee, Kurfürstenallee

# 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

- Wiedereinführung des Zebrastreifens; mehr Querungshilfen
- Neue Querungen an Schüsseltor Höhe Sögestr. u. Wachmannstr.; bessere Fußgängerführung am Stern
- Absenkungen an allen Einmündungen
- Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor: Fußgängerzone mit Straßenbahn und Fahrrad frei
- Rückbau Martinstraße
- Mut zu mehr "Shared Space"; Einführung von Bewegungszonen
- Verknüpfung Stadtteilzentren: Schwachhauser Heerstr <-> Emmaplatz <-> Wachmannstr.
- Sicherere Gestaltung Wachmannstr.-Schubertstr.-Benqueplatz (Straßenbahn, Rad, Fuß, Auto)
- Herdentorsteinweg Rtg. City: mehr Platz für Fußgänger, Rechtsabbieger zum Fußweg machen
- 30 km/h flächendeckend
- Kein aufgesetztes Parken auf engen Gehwegen
- Mindestfußwegbreite gemessen an Begegnung von Rollator u. Kinderwagen
- Trennung des Radverkehrs von Fußwegen; bei schmalen Gehwegen Radspuren auf der Fahrbahn
- Kein Radverkehr zwischen ruhendem und fließendem Verkehr



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (FUSSVERKEHR 2)

## Positive Anknüpfungspunkte

- Ampeln an der Kurfürstenallee
- Bummelachse an der Schlachte (ausweiten!)
- Gestaltung und Flächenaufteilung der Humboldtstraße
- Raumaufteilung Elsasser Str. (Radverkehr auf Fahrbahn, Kopfsteinpflaster für Parkstreifen)
- Vernetzung der Fußwege (kann in Nachbarbereiche verbessert werden)

## Defizite

- Ungünstige Gestaltung der Umstiegsbereiche der BSAG
- Es fehlt ein Gehweg am City-Eingang durch das Doventor
- Überparkung mit Folge mangelnder Bewegungsfreiheit für Fußgänger
- Fußwegparken wird als Gewohnheitsrecht gesehen
- Krasses Vollzugsdefizit bei der Überwachung des aufgesetzten Parkens (z.B. Peterswerder)
- Situation/Gestaltung Findorff-Tunnel
- Fußgängersituation am Knotenpunkt Kurfürstenallee-Kirchbachstraße



# Stellungnahme Ortsbeiräte – Fußverkehr

## Querungsmöglichkeiten / Barrierefreiheit

### *Schwachhausen*

- Fehlende Querungshilfe für Fußgänger im Einkaufsbereich Wachmannstraße Befürwortung einer sicheren Fußgängerfurt über die Wachmannstraße in Höhe des REWE-Marktes und über die Hartwigstraße

### *Mitte*

- Barrierefreie Räume mit guter Aufenthaltsqualität schaffen (Sitzmöglichkeiten), Domsheide ist ein Negativbeispiel

# 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.

## Chancen

- Radverkehr auf der Fahrbahn stärken
- Ausbau von stadtteilübergreifenden schnellen Routen, Teilstücke bereits vorhanden
- bereits hoher Radverkehrsanteil kann weiter gesteigert werden
- Radförderung sollte in Bremen mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.

## Mängel

- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen
- Kapazitätsengpässe v.a. auf wichtigen Strecken mit hohen Belastungen
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (RADVERKEHR 1)

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

## Wünsche

- Alle Radwege mindestens 2,5 m Meter breit
- Ziel bis 2015 40% Radverkehrsanteil
- Mehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn in Straßen ohne bzw. mit schlechtem/schmalen Radweg
- Mehr gute Querungshilfen (auch konkrete Nennung: Osterdeich an der Berliner u. Clausthaler Str.)
- Mehr akustische Signalampeln wie am Bahnhofsvorplatz
- "Weg mit Kopfsteinpflaster" vs. "Mehr Kopfsteinpflaster in den historischen Straßen"
- Fahrradorientierter Ausbau der Hauptverbindung Stadt-Uni (Ampelschaltungen, Wegetrassen)
- Innovatives Konzept für Fahrradparken (Bedeutung des Kundenpotentials für Einzelhandel verdeutlichen)
- Sternförmiger Ausbau von "Radfahrtrassen" zur Mitte (ähnlich ÖPNV)
- 3 m breiter Streifen für den Radverkehr am Stern
- Ganze Kfz-Fahrspuren zu Fahrradspuren umwandeln (auch mit konkreter Nennung: Kirchbachstraße und Gustav-Detjen-Tunnel)
- Reduzierung der Flächen für Kfz-Verkehr im Sielwall (Einbahnstraße einrichten, Flächenumverteilung zugunsten Fuß-und Radverkehr)
- Ostertorsteinweg /Vor dem Steintor autofrei



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (RADVERKEHR 2)

## Positive Anknüpfungspunkte

- Fahrradparkplätze auf den Fahrbahnen (mehr davon!)
- Fahrradstraßen (mehr davon!)
- Humboldtstraße (Achse Rtg. Osten verlängern! Überholverbot Kfz->Fahrrad einführen wie in Belgien)
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Integration des Radverkehrs in Fahrbahn
- Ausbauprinzip "Elsasser Str." (Radverkehr auf Fahrbahn, Kopfsteinpflaster für Parkstreifen)
  - verlängern über Umlandstr.-> Am Barkhof-> Hohenlohestr.; auch G.-Gröning-Str. -> Franz-Liszt-Str.
  - auch für Horner Straße (Fortführung bis Osterdeich)
- Wachmannstraße als Kern eines Prioritätsnetzes für Radverkehr
- Ampelschaltungen: Optimierung zur Beschleunigung des Radverkehrs; positiv: Grünphase an der Kreuzung Bismarkstr./Schwachhauser Heerstr.

## Defizite

- Mangel an regelmäßiger / offensiver Öffentlichkeitsarbeit für Fahrbahnnutzung des Radverkehrs
- Regelungen für den Radverkehr in der Obernstraße
- Durchlässigkeit der Innenstadt für Radverkehr (Herdentor/Bischoffsnadel/Domsheide)
- Zu viel Angst vor Flächenreduzierung für Kfz-Verkehr
- Zu wenig öffentliche Abstellflächen für das Fahrrad
- Rücksichtslosigkeit von Radfahrern gegenüber Fußgängern
- Unebene Fahrbahnen und Kopfsteinpflaster in Nebenstraßen; Unebene Radwegoberflächen
- Rechthaberei und Rücksichtslosigkeit eines Teils der Autofahrer gegenüber Radfahrern



# Stellungnahme Ortsbeiräte - Radverkehr

## Verbindungsrouen

### *Schwachhausen*

- Schwachhauser Ring/Bürgerpark bis Kirchbachstraße/Bahnlinie: Fahrradtrasse mittig im Grünzug unter den Bäumen im Beidrichtungsverkehr. (Nennung einer Alternativroute über Emmastraße)
- Hollerallee/Stern/Tannenbergsstraße: Nennung zweier Varianten für den Abschnitt Hollerallee/Graf-Moltke-Straße
- Fahrrad-Trasse Rembertitunnel, Parkallee, Stern, Wachmannstraße, H.H. Meier-Allee zur Achterstraße
- Friedrich-Karl-Straße ab Bahnlinie bis Bahnunterführung Achterstraße
- Kirchbachstraße (Schwachhauser Heerstraße bis Kurfürstenallee): Prüfung des Beidrichtungsverkehrs für Fahrradfahrer auf Südseite unter Wegfall einer Fahrspur.
- Kreuzung Kurfürstenallee/Konrad-Adenauer-Allee: Abzweig der o. g. Fahrradtrasse in Richtung Südosten entlang der Konrad-Adenauer-Allee auf der Seite der Kleingärten bis zur Beneckendorffallee ermöglichen
- Kreuzungsbereich Graf-Moltke-Straße: Abzweig nach Süden Richtung Steintor
- Kreuzungsbereich Kirchbachstraße/Ostpreussische Straße: weiterer Abzweig über die Ostpreussische Straße in Richtung Nord-Osten

# 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-Mitte ist mit 19 % größer als in den anderen Stadtbezirken
- Das Straßenbahnnetz der BSAG bildet das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen-Mitte.
- Erschließungslücken in Bremen-Mitte sind nicht festzustellen.
- Erreichbarkeit von Bremen-Mitte im ÖV ist als gut einzustufen.

## Mängel

- Verknüpfung der einzelnen Linienäste (Straßenbahnlinien und Buslinien), die über Bremen-Mitte hinausreichen, sind zum Teil nicht optimal.
- Wegebeziehungen zum Umstieg innerhalb der drei zentralen Verknüpfungspunkte sind teils verbesserungswürdig.



Quelle: BSAG

# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (ÖPNV)

- Viele Wünsche für Lückenschluss, Angebotserweiterungen, Systemoptimierung

## Wünsche

- Barrierefreies Umsteigen sichern; barrierefreier Zugang an allen Türen der Fahrzeuge
- Einheitliche Displays der Fahrscheinautomaten
- Eine Stadt - ein Tarif, einschließlich Bremen-Nord; ÖPNV muss bezahlbar bleiben
- Mehr Nachtlinien (Schichtarbeiter)
- Querverbindungen: Schwachhausen-Viertel
- Förderung des P+R an Bahnhöfen durch Kostenbefreiung für Inhaber eines Monatstickets
- Jade-Weser-Port-Verkehre über Cloppenburg

## Positive Anknüpfungspunkte

- LSA-Beeinflussung (verbessern!)
- Technische Möglichkeiten der Lärminderung im Bahnverkehr (leise Güterzüge)
- Pedelec-Stationen in Verbindung mit ÖPNV (z.B. analog zu Mobilpunkten; Kombiticket Pedelec-ÖPNV))

## Defizite

- Fehlende ÖPNV-Verbindung Schwachhausen - Findorff; fehlender S-Bahnhalt Doventorsteinweg
- Fehlende SPNV-Erschließung Universität
- Derzeitige Konzentration des Güterverkehrs auf Nachtzeit; Güterverkehr nachts ohne Tempolimit
- Kapazität des HBF zu gering für durchströmenden Fußverkehr im Berufsverkehr und beim Freimarkt
- Zu geringe Taktfrequenz, insbesondere abends/Sonntags
- Mangelhafte Fahrplanabstimmung (insbes. abends) auf Überlagerungsstrecken (Linie 1/4 sowie 2/10): Taktung
- Linie 24 Haltestelle Kurfürstenallee stadteinwärts; Pünktlichkeit u. Haltestellen-Qualität Linie 22

## Bürgerforum



Mitte



# Stellungnahme Ortsbeiräte – ÖPNV

## Infrastruktur

### *Schwachhausen*

- Straßenbahnlinie 8 zur Universität verlängern

### *Mitte*

- Lärmschutz für die Wohngebiete an der Bahn und am Hochstraßensystem substantiell verbessern
- Neubau eines ZOB hinter dem Überseemuseum

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

## Chancen

- Pkw-/Motorad-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-/Motorad-Anteil der Bremer Bevölkerung in Bremen-Mitte ist mit weniger als 20 % wesentlich geringer als in den anderen Stadtbezirken.
- 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-Mitte gibt es Schwerverkehrs-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] nur auf der B 6.



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

## Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen. In Bremen-Mitte in den Bereichen: Bahnhofsvorstadt, Stern, Schwachhauser Heerstr. , Bismarckstr., Osterdeich und Nordwest-Knoten / Stephanibrücke.
- In Bremen-Mitte weisen auch einige der untergeordneten Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus. Es sind dies u. a.: Th.-Heuss-Alle, Ostertorsteinweg, St.-Jürgen-Str.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



# ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT IN BREMEN-MITTE

- Bewertung der Hauptverkehrsstraßen vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzungsanforderungen, der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie der möglichen Konflikte
- Wesentliche Themenfelder:
  - die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
  - Nahmobilität: Fuß- und Radverkehr
  - der motorisierte und öffentliche Verkehr
  - Straßenraumgestaltung und -qualität
- Insgesamt sind in Bremen-Mitte ca. die Hälfte aller untersuchten Straßenräume als verträglich bzw. weitestgehend verträglich einzuschätzen.
- Bei 49 % besteht gewisser bzw. erhöhter Handlungsbedarf.



# FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM (KFZ-VERKEHR)

- Viele Wünsche zur Lösung der Parkplatzsituation, aber auch zur Verkehrslenkung und -beschränkung

## Wünsche

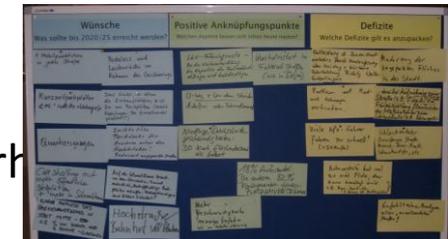
- 1 Mobilpünktchen in jeder Straße; mehr Carsharing auf öffentlicher Fläche und in Schwachhausen
- Kurzeitparkplätze <15 min und in Wohngebieten
- Einkaufsstraßen im Viertel frei von Parkplätzen (wie in Kopenhagen: Einzelhandel profitiert)
- Quartiersgaragen; zusätzliche Parkdecks für Anwohner unter den Hochbrücken
- Konzepte basierend auf Analyse der Parkraumnutzung durch Pendler (einschl. Bremen-Nord)
- Kostenpflichtige P-Plätze auf Schwachh. Heerstr. vor Concordia-Tunnel (Verkehrsberuhigung u.- sicherer)
- Hochstraße soll bleiben

## Positive Anknüpfungspunkte

- Lkw-Führungsnetz (aber Expertise der Fachverbände abfragen u. berücksichtigen)
- Fahrradstraßen (weiterentwickeln: Überholverbot Kfz->Fahrrad wie in Belgien)
- Tempo-Displays: mehr davon
- Hohen Anteil des Umweltverbundes (82% aller Wege) weiter fördern
- Niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit ermöglicht T30 flächendeckend als Gebot
- Ostertorsteinweg-Vor dem Steintor autofrei und fahrradbevorzugt

## Defizite

- Zugeparkte Flächen; Parken auf Geh- und Radwegen; z.T. zu viele Fahrspuren (Bsp. Bgm.-Smidt-Str.)
- Viele Kfz zu schnell (>50km/h); Schleichverkehre (z.B. Riensberger Str., H.-Heine-Str., Scharnhorst-Str.)
- Zwingende Einführung/Finanzierung flankierender Lärmschutzmaßnahmen bei Straßen im Lkw-Führungsnetz
- Fehlende Entlastung durch Verkehrslenkung über Hochschulring und bessere ÖPNV-Taktung Rtg. Walle/Gröpelingen



# Stellungnahme Ortsbeiräte – Kfz-Verkehr

## Infrastruktur

### *Schwachhausen*

- Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Osten für den MIV öffnen = Entlastung in der Vahr und Kirchbachstraße
- MIV soll auch zukünftig durch Schwachhausen verlaufen können ohne eine Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen. Die Erreichbarkeit der jeweiligen Stadtteile muss weiterhin sichergestellt sein.

### *Mitte*

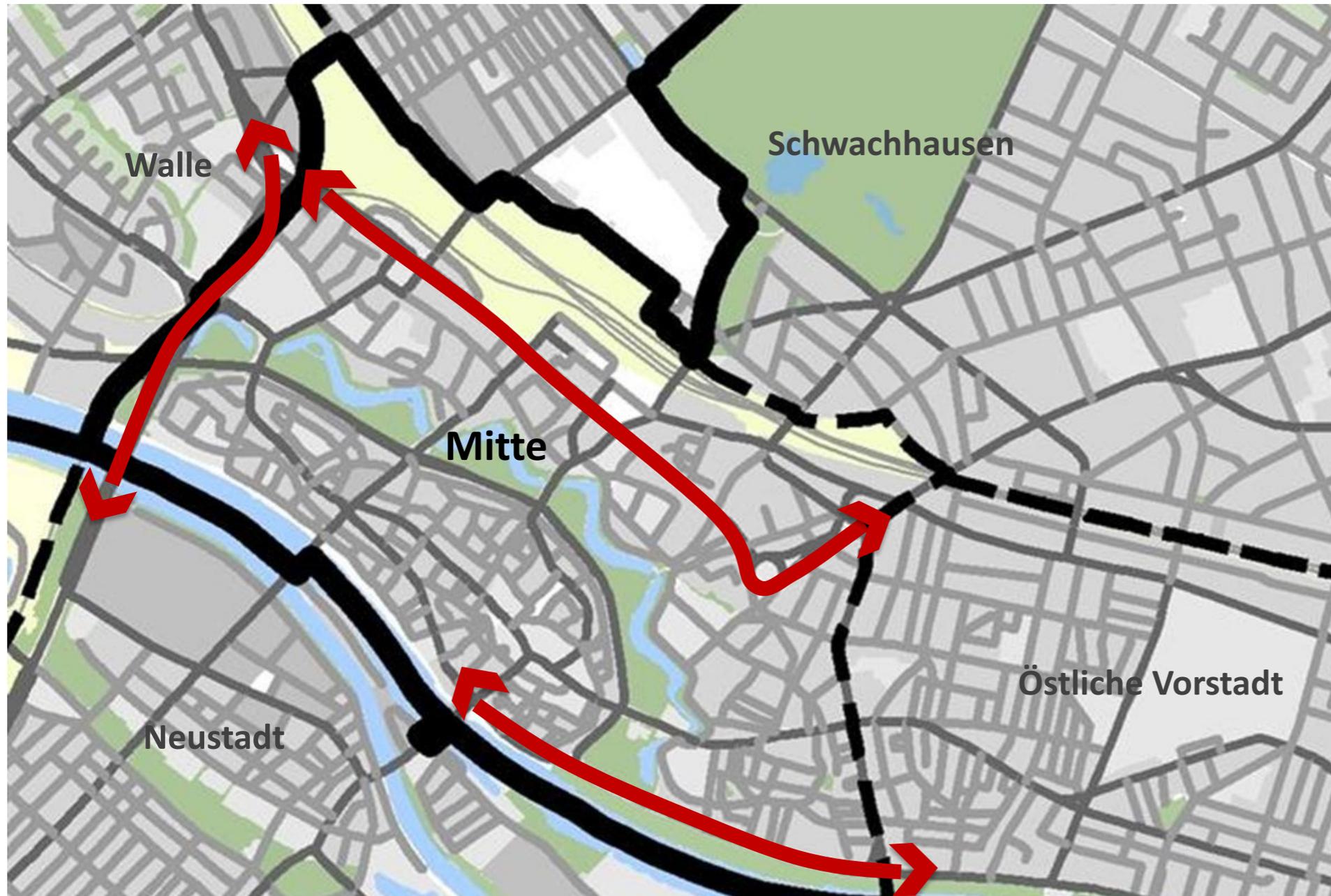
- Die Hochstraße über die AOK Kreuzung sollte abgerissen werden
- Trennwirkung der Brillkreuzung zwischen Hutfiterstraße und Stephanviertel muss reduziert werden
- Rembertikreisel und die Eduard Grunow Straße soll verkehrlich neu organisiert werden, Rembertviertel und das Ostertor wieder zusammenführen
- „Abgerissene“ kleine Straßen wieder vernetzen (Auf-den-Häfen, Fedelhören, Bohnenstraße usw.)
- Entwurf für einen städtischen Boulevard, der die Hochstraße am Breitenweg ersetzen soll, erstellen

## Ruhender Verkehr

### *Mitte*

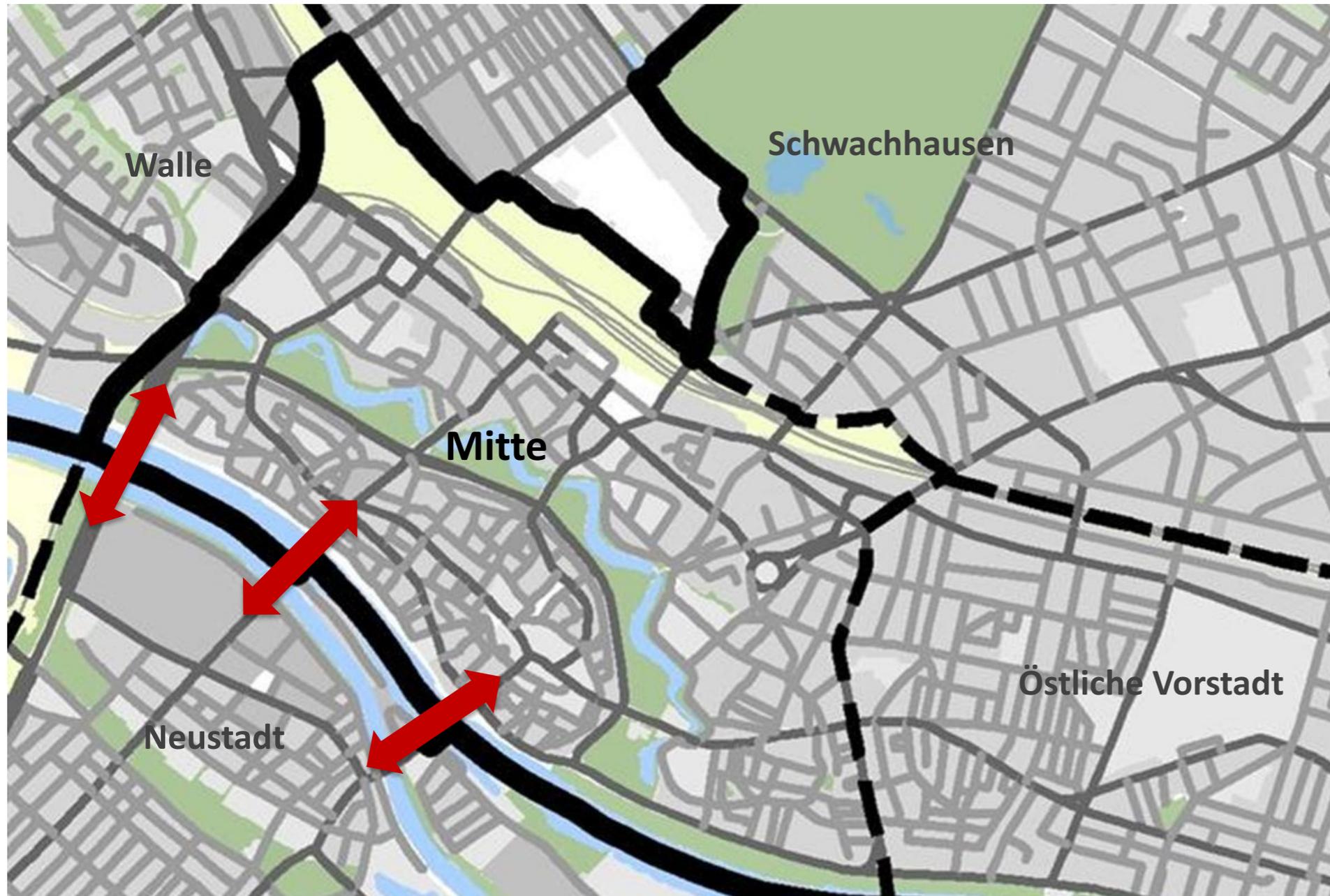
- Neukonzeption des innerstädtischen Parkens: Parkhäuser blockieren Entwicklungen des Einzelhandels und der Nahmobilität (Shared Space, Fußgängerzone)

## Mitte: Chancen und Mängel



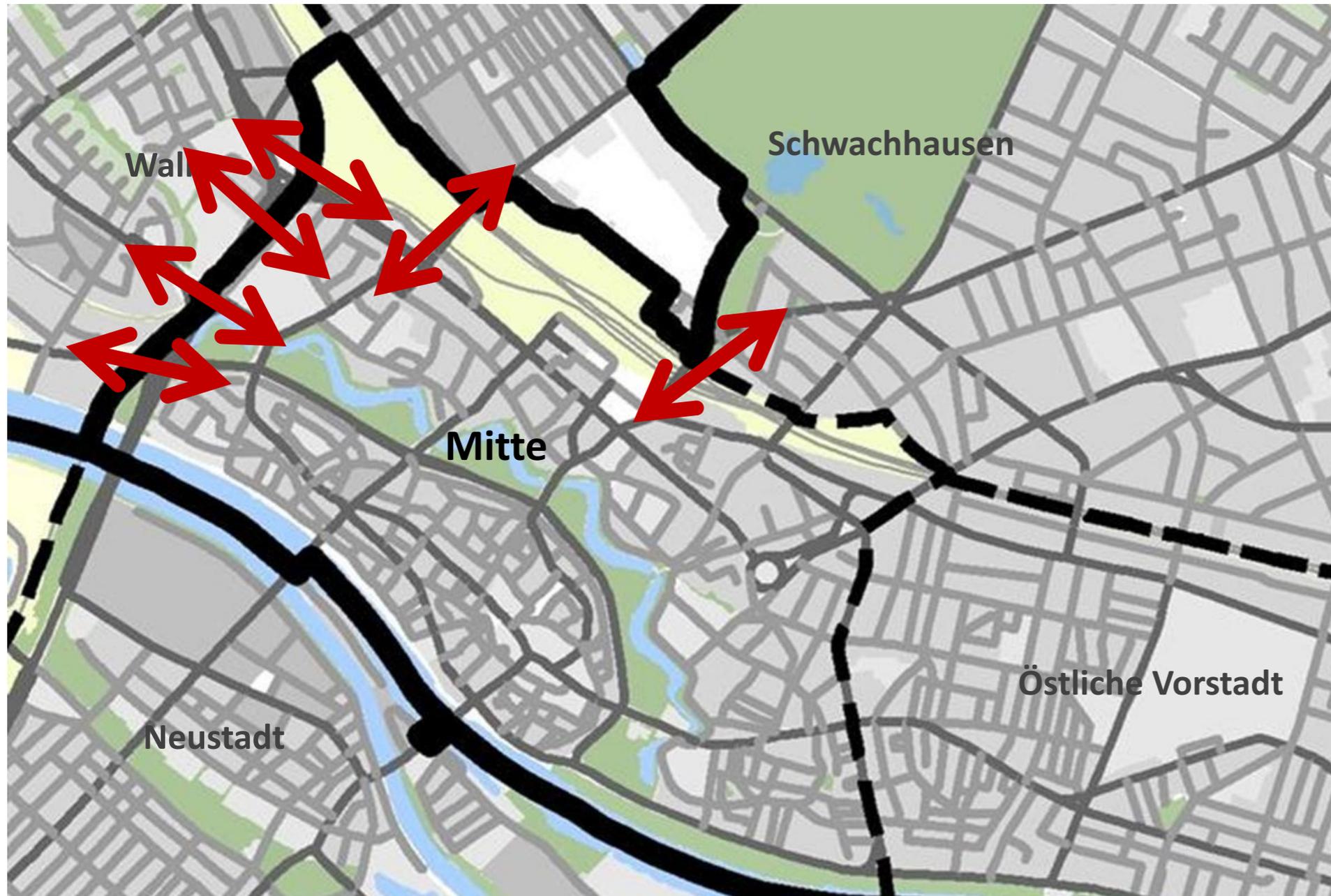
- hoch belastete Straßenzüge  
Osterdeich, Rembertiring,  
Breitenweg, B6

## Mitte: Chancen und Mängel



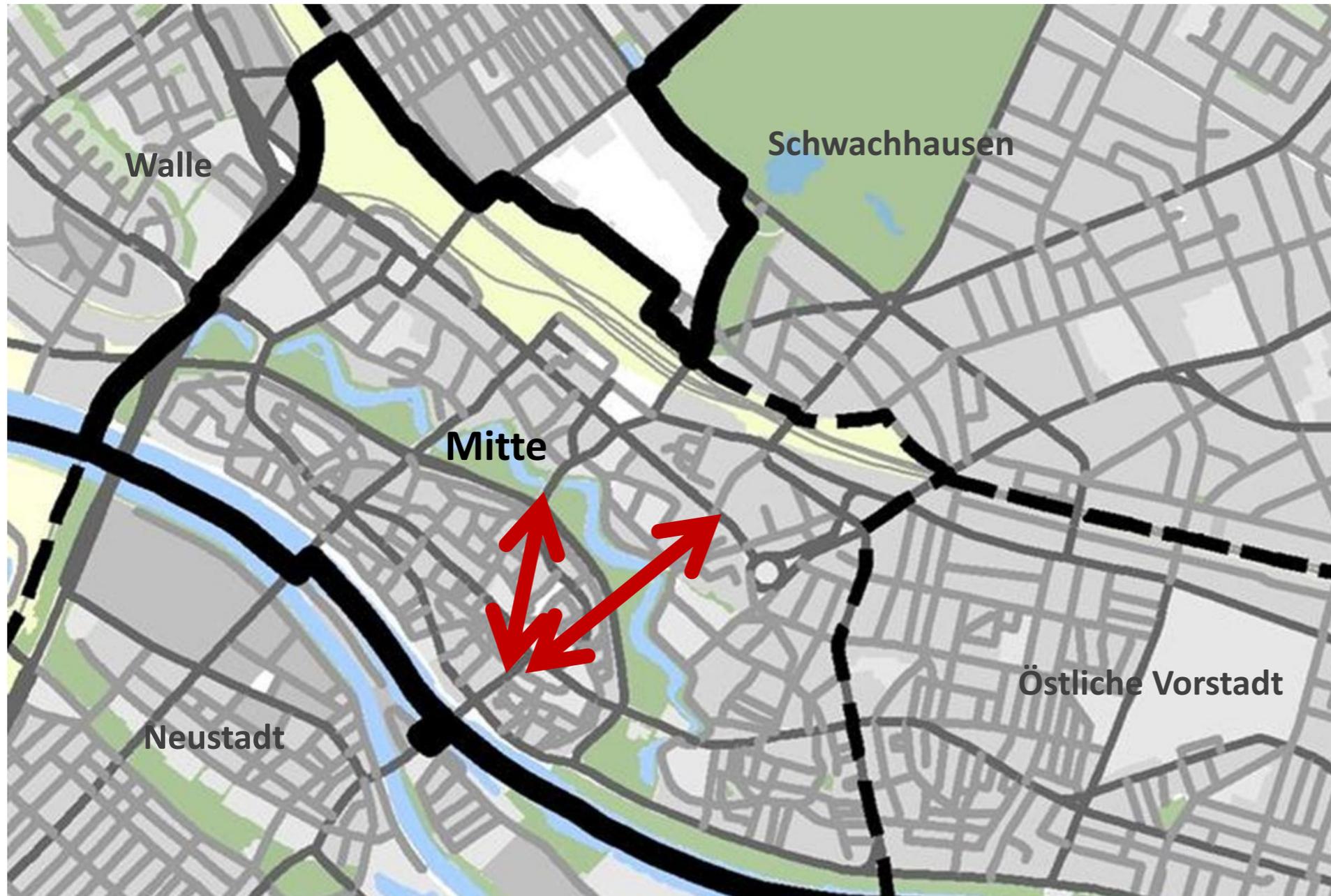
- hoch belastete Straßenzüge  
Osterdeich, Rembertiring,  
Breitenweg, B6
- Weserquerungen als  
Zwangspunkte: Wilhelm-  
Kaisen-Brücke, Bgm.-Smidt-  
Brücke, Stephanibrücke

## Mitte: Chancen und Mängel



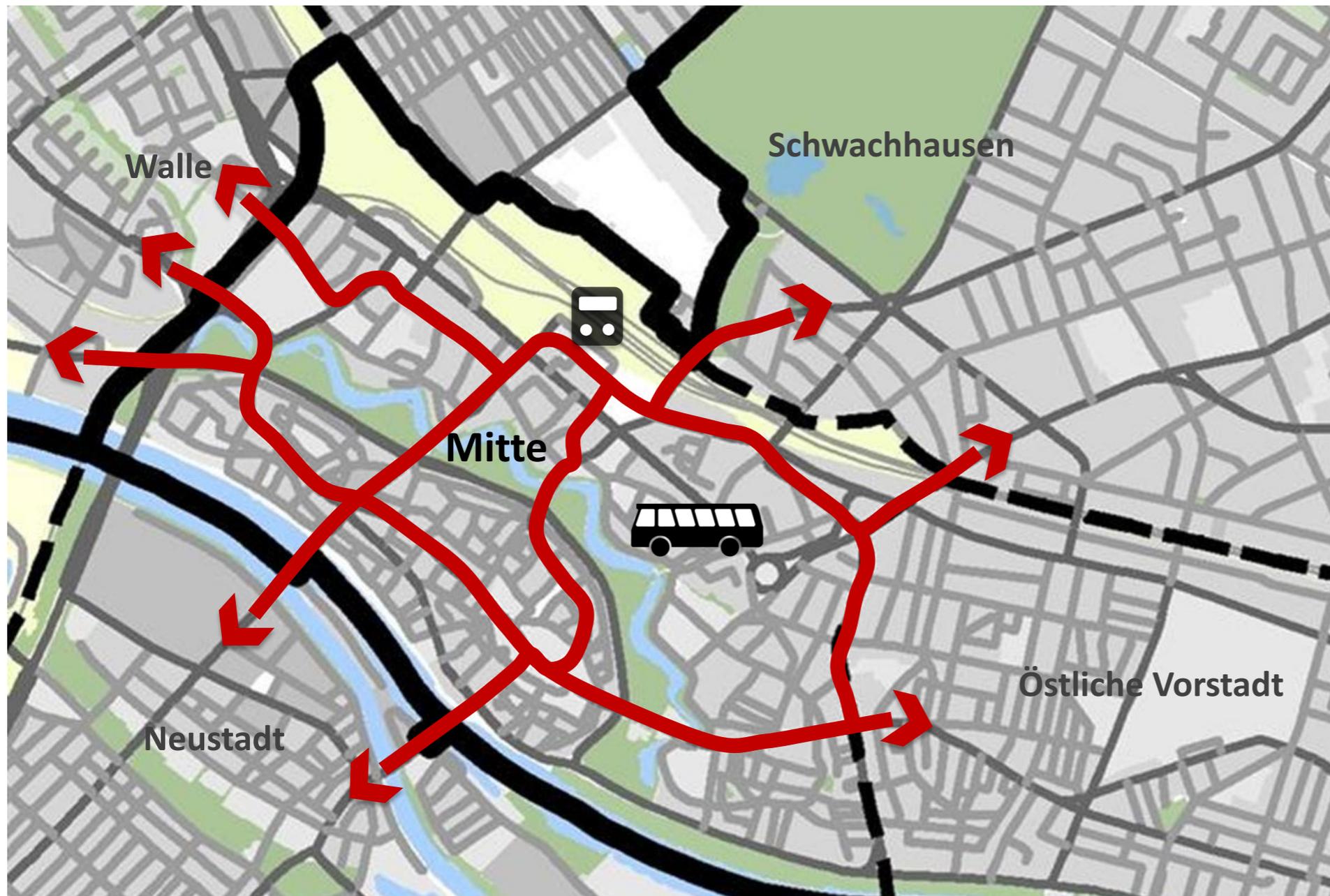
- hoch belastete Straßenzüge  
Osterdeich, Rembertiring,  
Breitenweg, B6
- Weserquerungen als  
Zwangspunkte: Wilhelm-  
Kaisen-Brücke, Bgm.-Smidt-  
Brücke, Stephanibrücke
- Defizite in der Anbindung  
nach Walle, Findorff und  
Schwachhausen für den Fuß-  
verkehr und Radverkehr  
(Gustav-Deetjen-Tunnel)

## Mitte: Chancen und Mängel



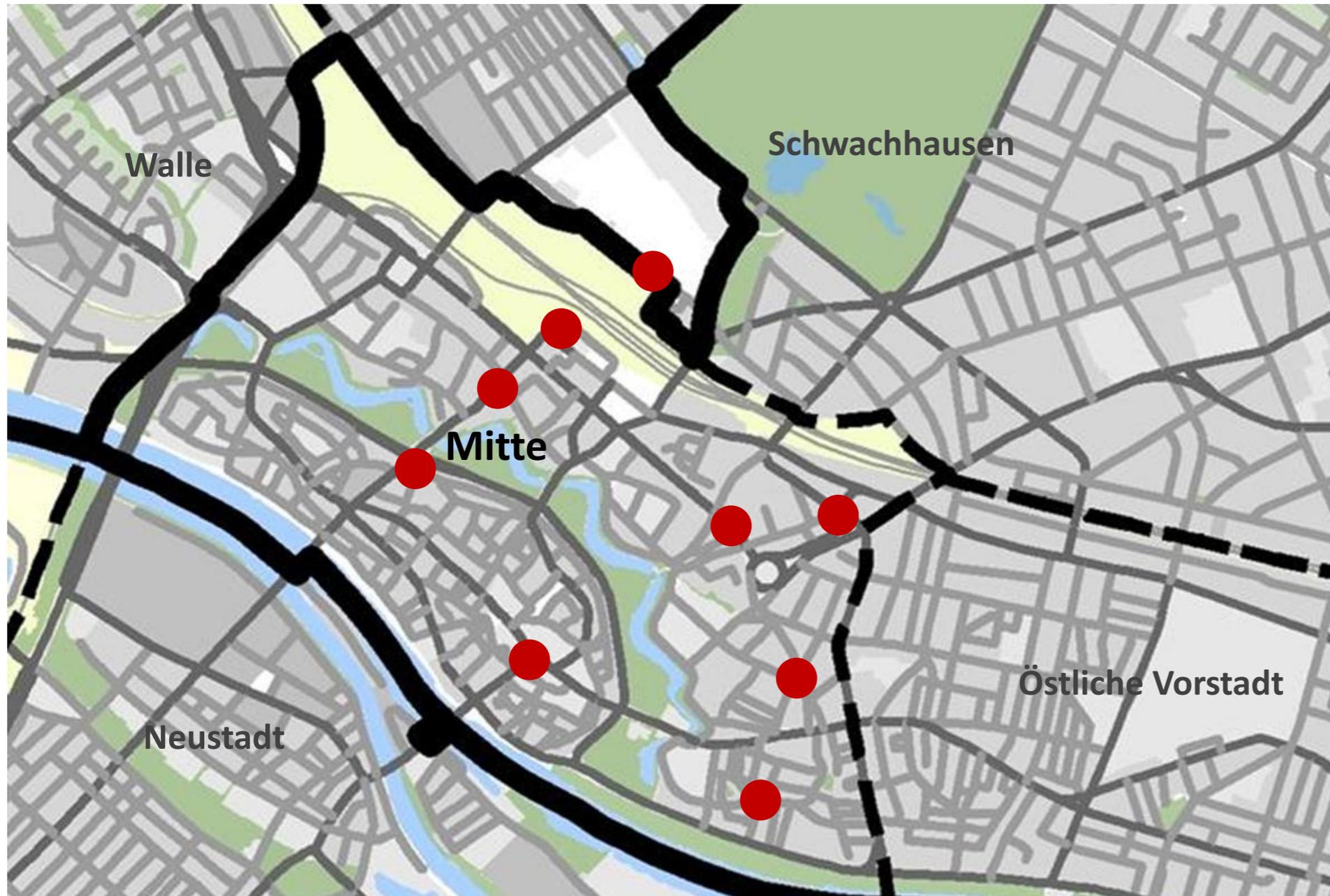
- hoch belastete Straßenzüge Osterdeich, Rembertiring, Breitenweg, B6
- Weserquerungen als Zwangspunkte: Wilhelm-Kaisen-Brücke, Bgm.-Smidt-Brücke, Stephanibrücke
- Defizite in der Anbindung nach Walle, Findorff und Schwachhausen für den Fußverkehr und Radverkehr (Gustav-Deetjen-Tunnel)
- Querung der Innenstadt für Radverkehr schwierig

## Mitte: Chancen und Mängel



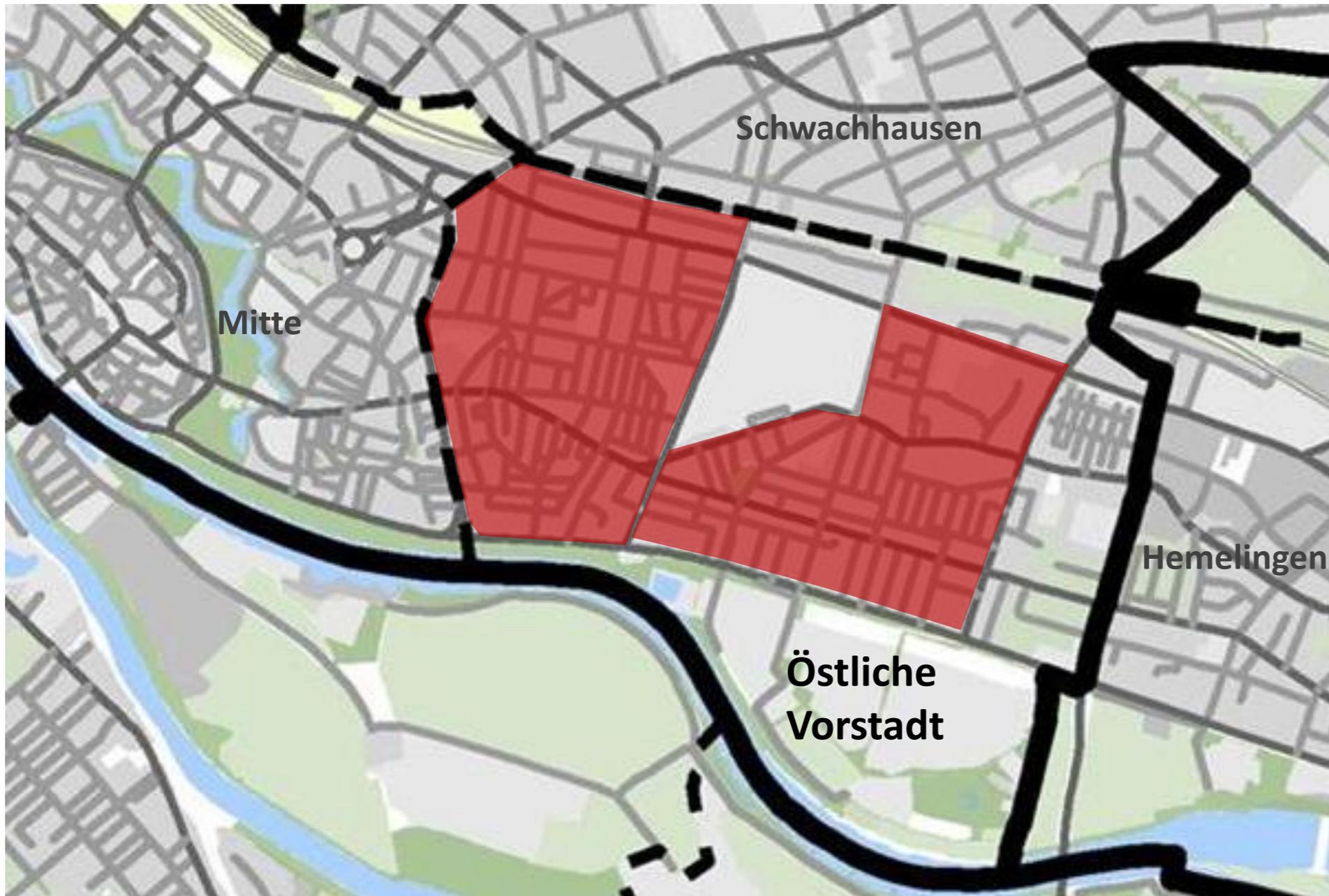
- hoch belastete Straßenzüge  
Osterdeich, Rembertiring,  
Breitenweg, B6
- Weserquerungen als  
Zwangspunkte: Wilhelm-  
Kaisen-Brücke, Bgm.-Smidt-  
Brücke, Stephanibrücke
- Defizite in der Anbindung  
nach Walle, Findorff und  
Schwachhausen für den Fuß-  
verkehr und Radverkehr  
(Gustav-Deetjen-Tunnel)
- Querung der Innenstadt für  
Radverkehr schwierig
- Sehr gut durch ÖV  
erschlossen

## Mitte: Chancen und Mängel



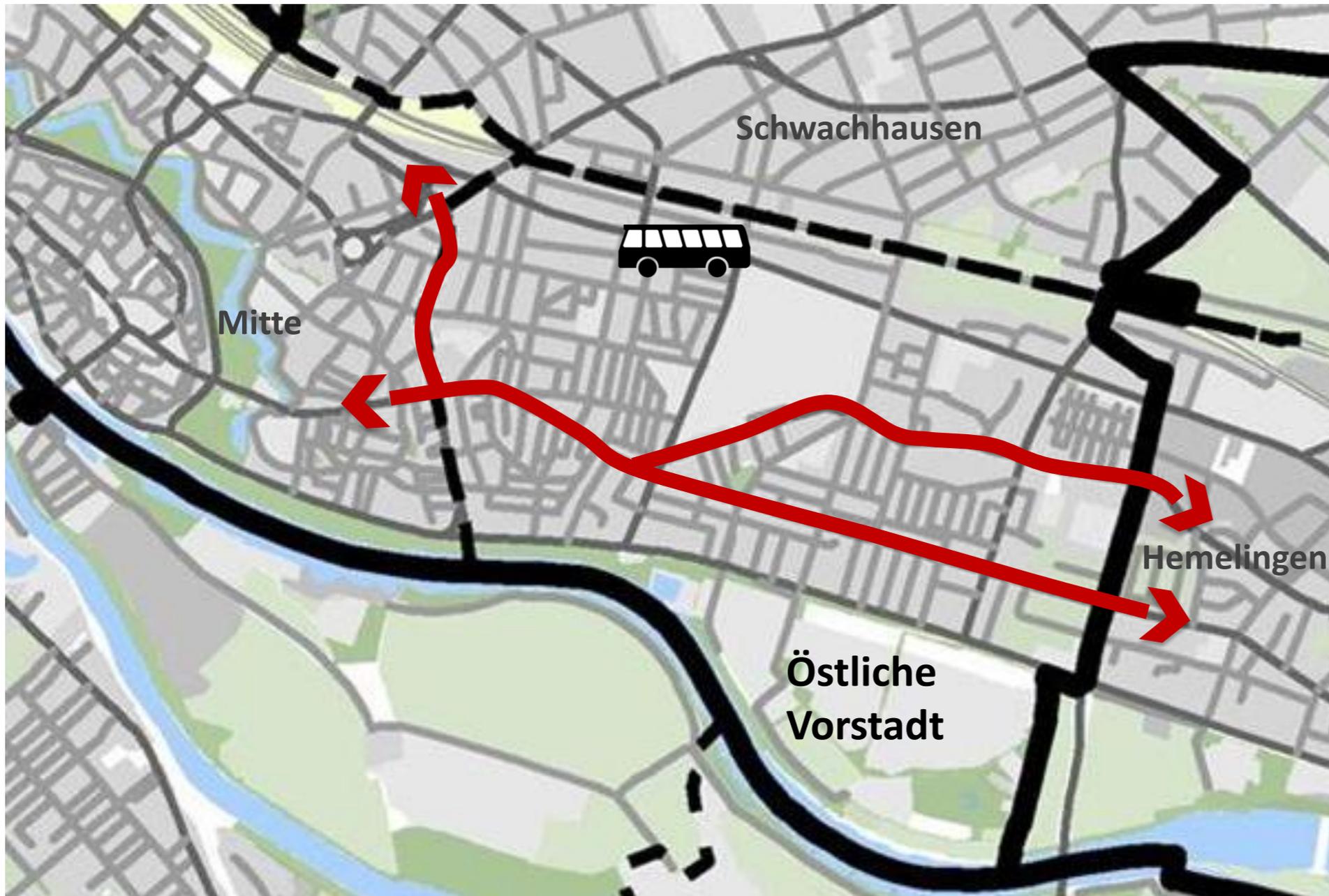
- hoch belastete Straßenzüge  
Osterdeich, Rembertiring,  
Breitenweg, B6
- Weserquerungen als  
Zwangspunkte: Wilhelm-  
Kaisen-Brücke, Bgm.-Smidt-  
Brücke, Stephanibrücke
- Defizite in der Anbindung  
nach Walle, Findorff und  
Schwachhausen für den Fuß-  
verkehr und Radverkehr  
(Gustav-Deetjen-Tunnel)
- Querung der Innenstadt für  
Radverkehr schwierig
- Sehr gut durch ÖV  
erschlossen
- Carsharing gut aufgestellt

# Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



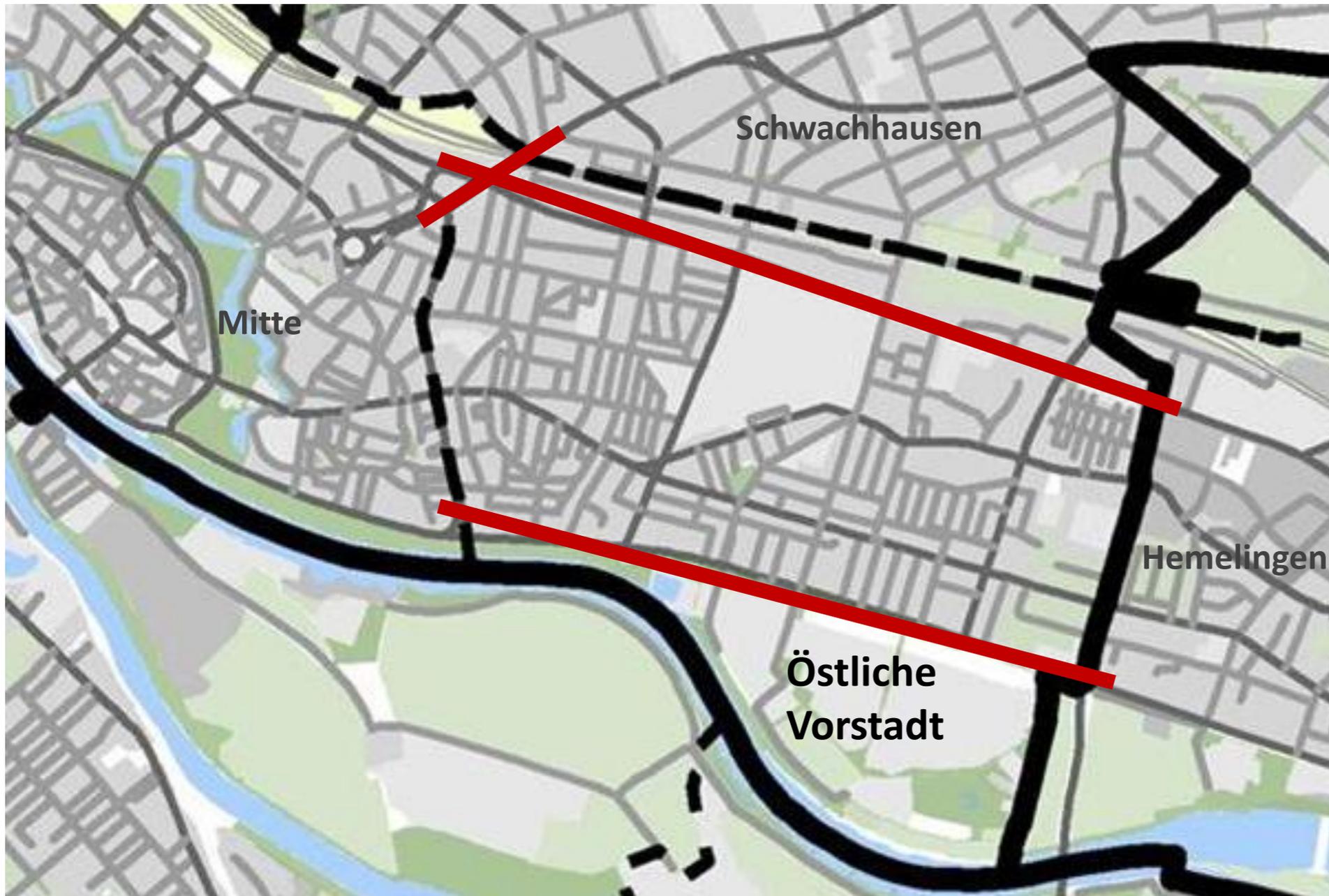
- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege

## Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



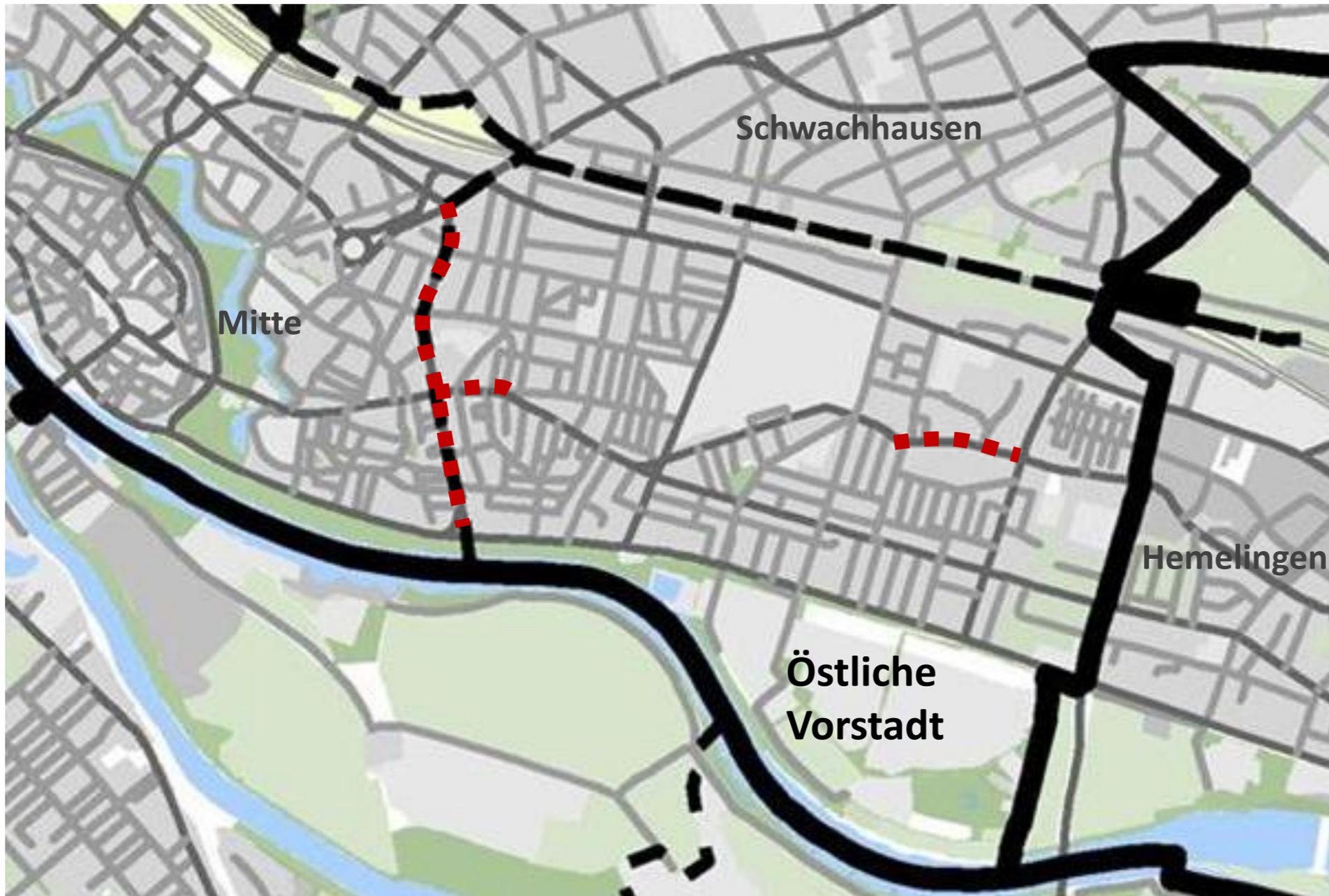
- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung

# Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße

# Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße
- Konflikte zwischen Fuß und Rad in engen Seitenräumen

## Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



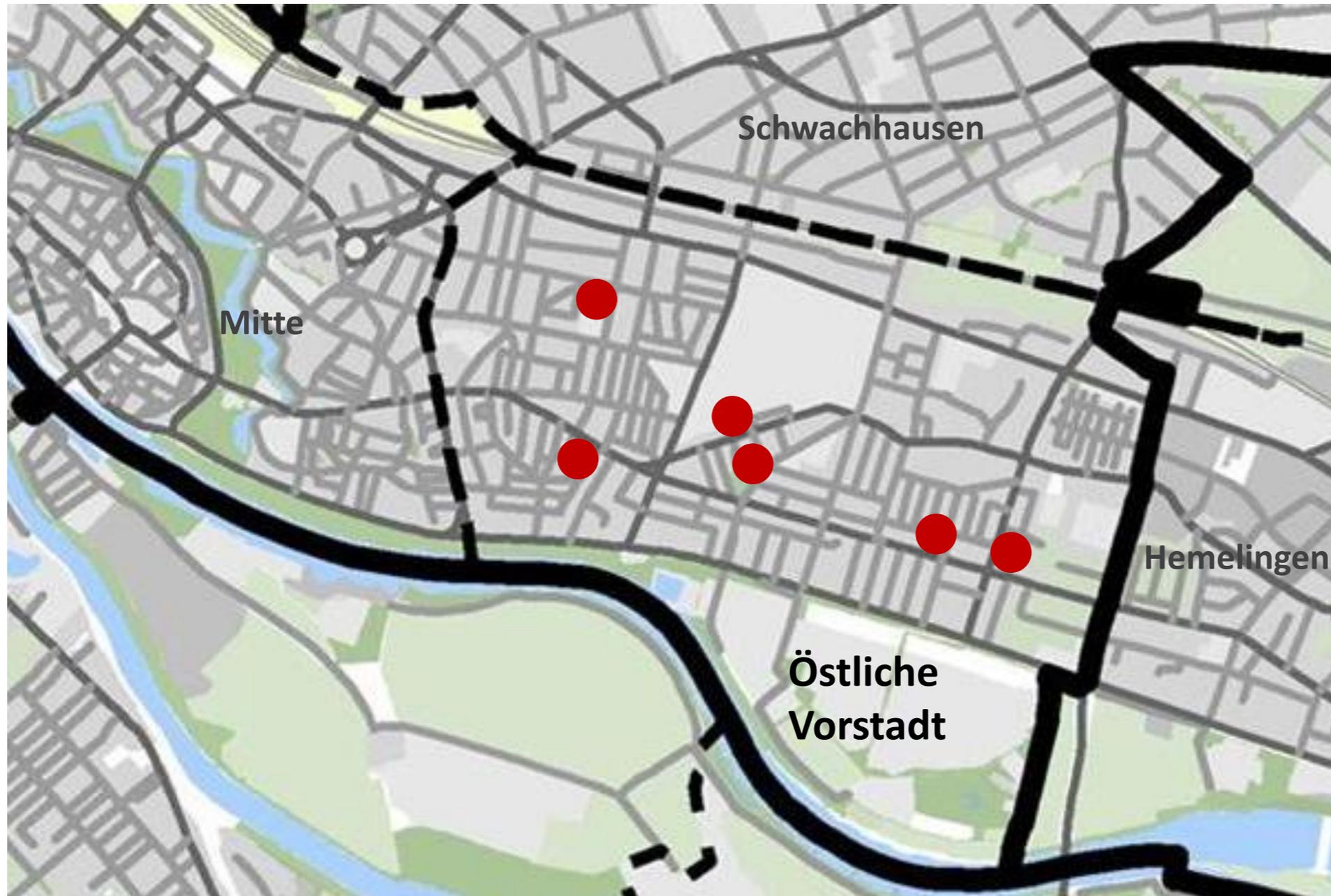
- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße
- Konflikte zwischen Fuß und Rad in engen Seitenräumen
- Kopfsteinpflaster im Konflikt mit Radverkehr

# Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße
- Konflikte zwischen Fuß und Rad in engen Seitenräumen
- Kopfsteinpflaster im Konflikt mit Radverkehr
- Überlagerung von Nutzungsansprüchen Vor dem Steintor

## Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



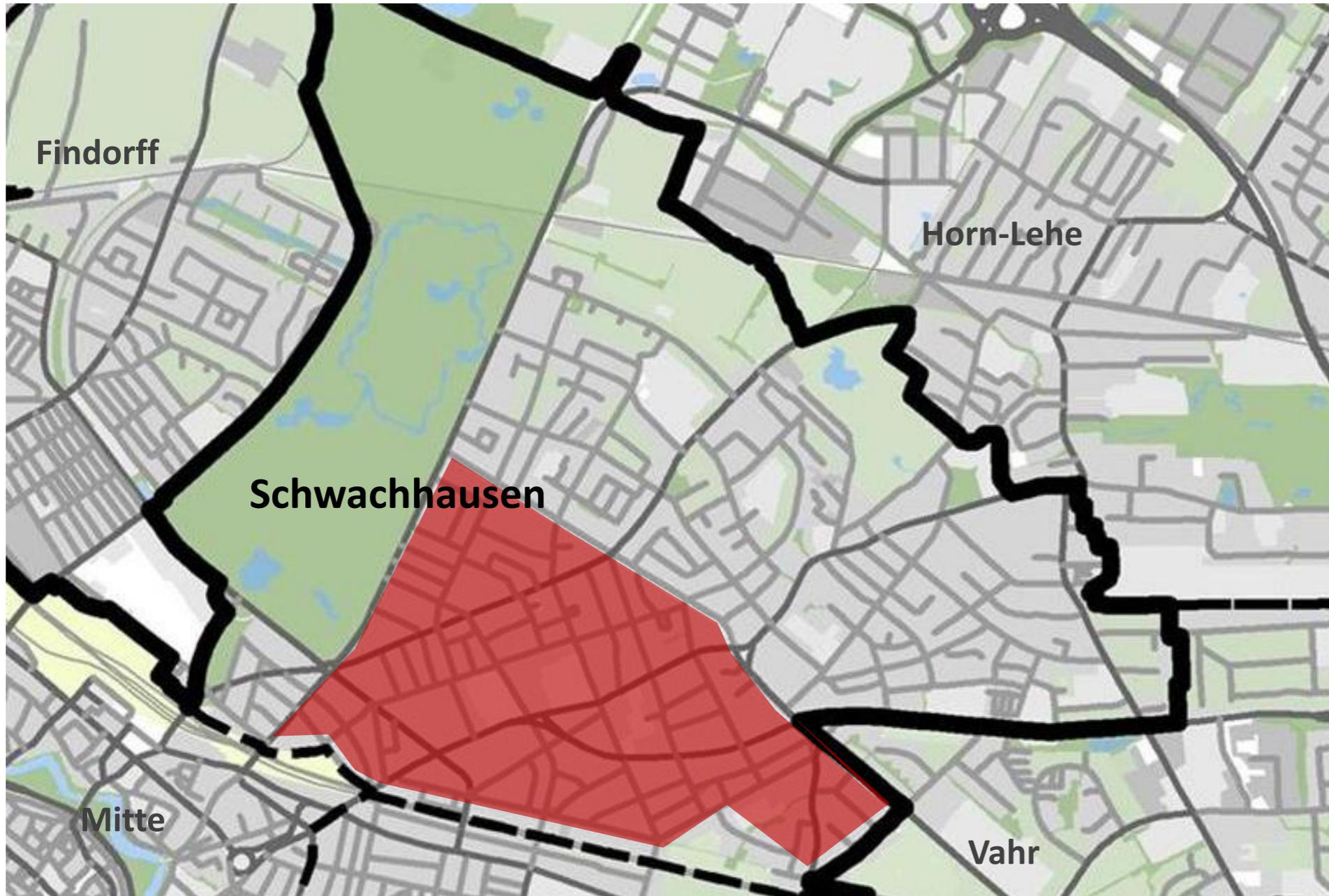
- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße
- Konflikte zwischen Fuß und Rad in engen Seitenräumen
- Kopfsteinpflaster im Konflikt mit Radverkehr
- Überlagerung von Nutzungsansprüchen Vor dem Steintor
- Carsharing gut aufgestellt, aber ausbaufähig

# Östliche Vorstadt: Chancen und Mängel



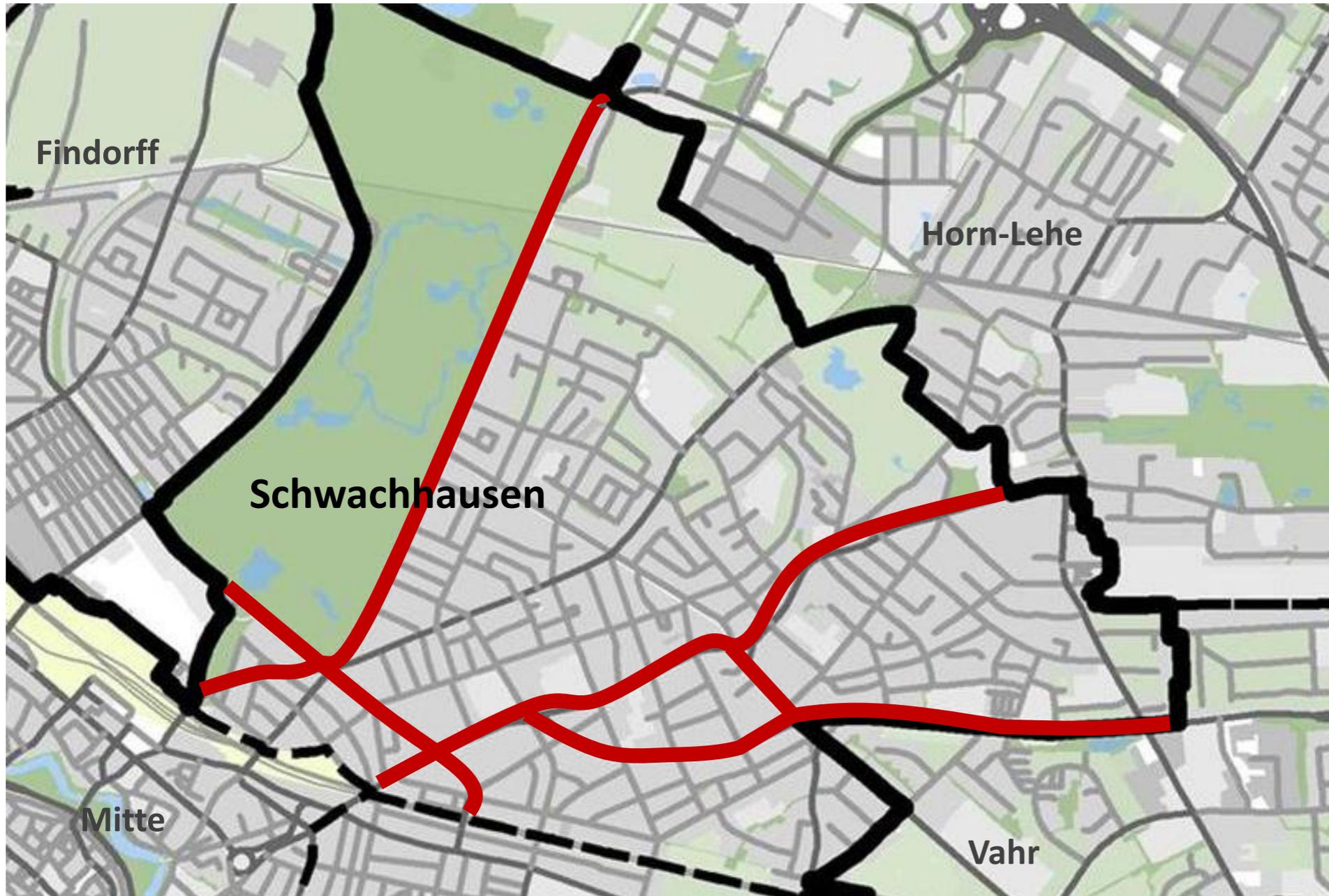
- Hoher Parkdruck, zugeparkte Gehwege
- Gute ÖV-Erschließung
- Hauptverkehrsstraßen mit hoher Trennwirkung: Osterdeich, Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße
- Konflikte zwischen Fuß und Rad in engen Seitenräumen
- Kopfsteinpflaster im Konflikt mit Radverkehr
- Überlagerung von Nutzungsansprüchen Vor dem Steintor
- Carsharing gut aufgestellt, aber ausbaufähig
- Neues Hulsberg als Chance für Quartiersentwicklung mit neuer Mobilitätskultur

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



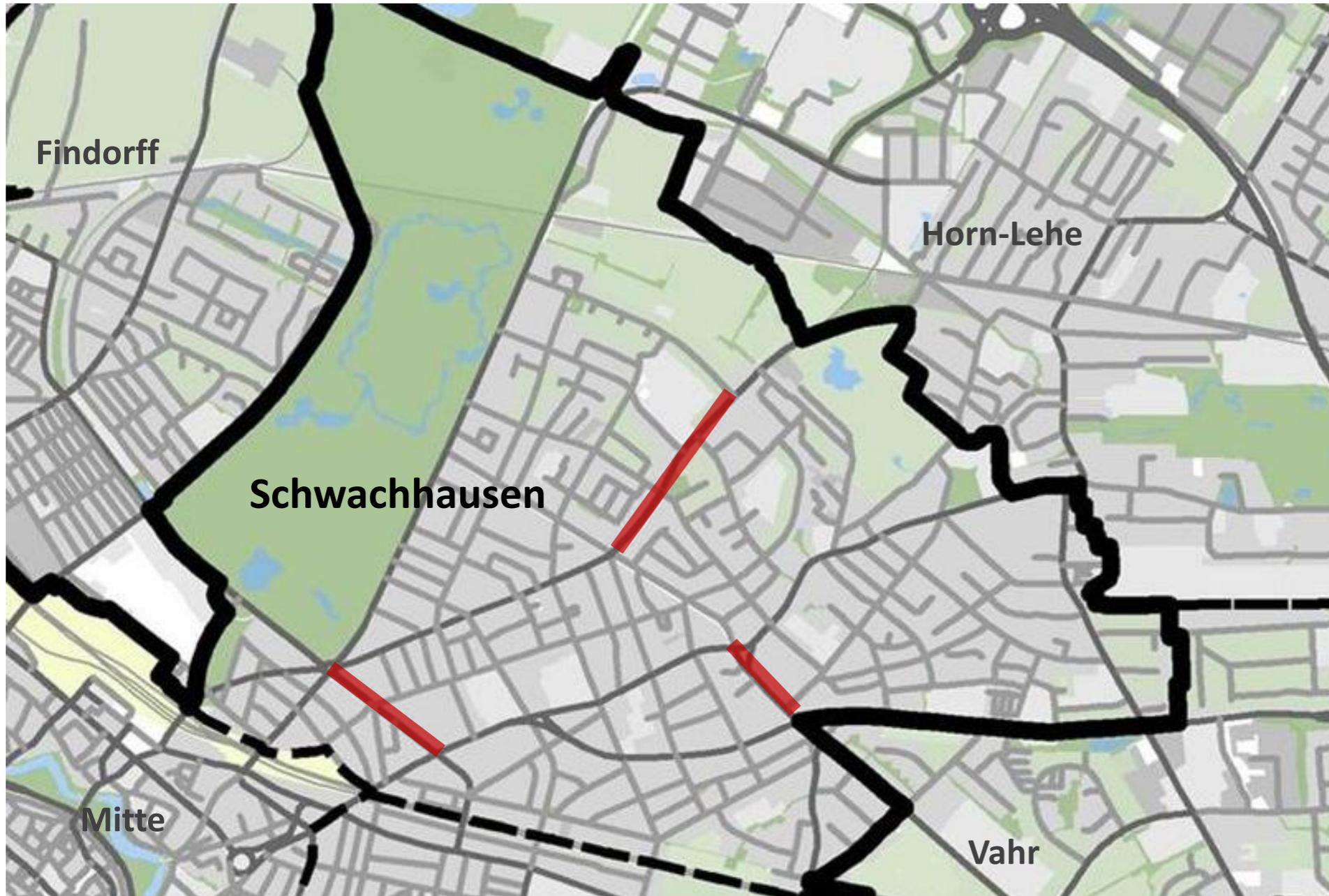
- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



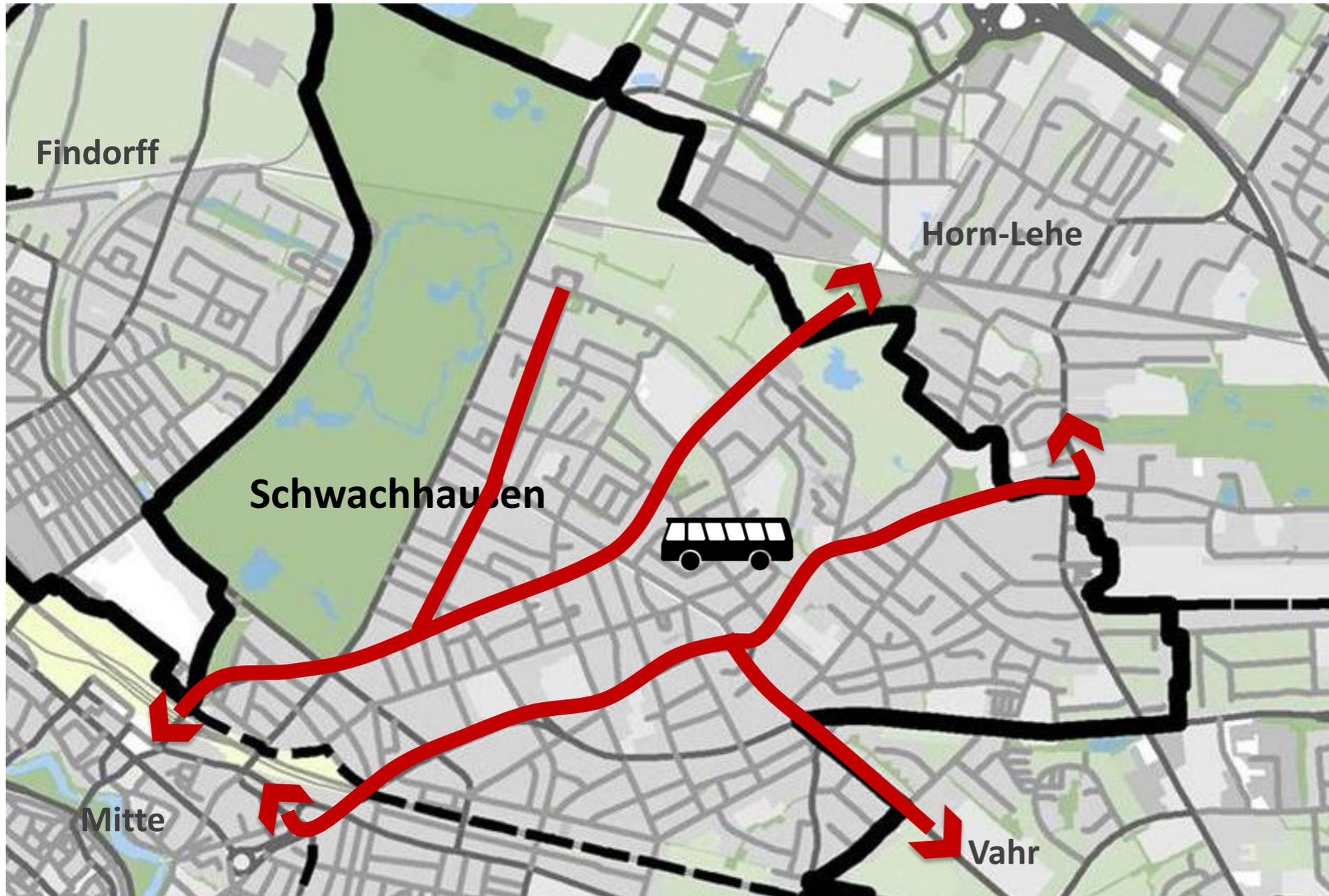
- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung: Hollerallee, H.H.-Meier-Allee, Kirchbachstraße

## Schwachhausen: Chancen und Mängel



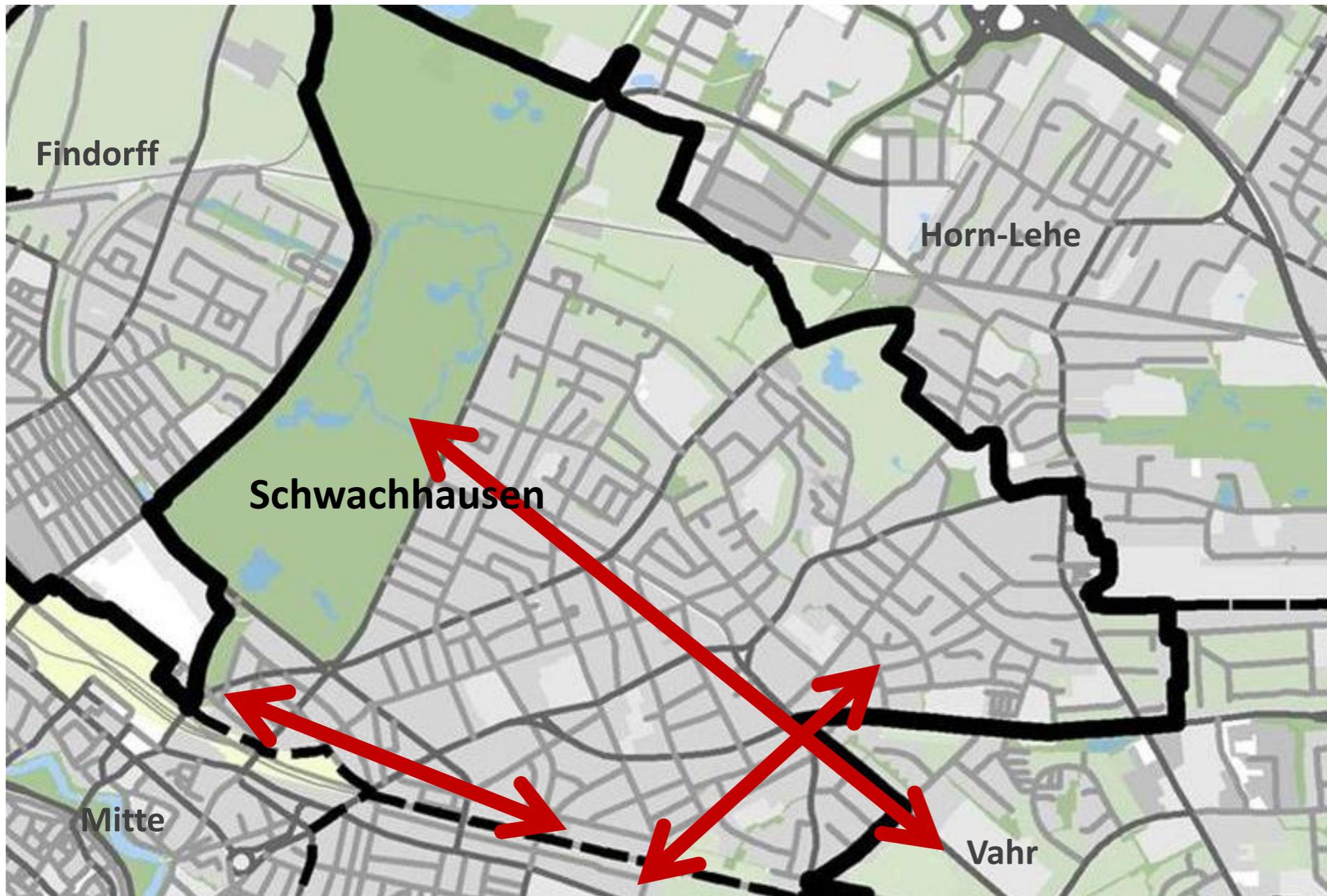
- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung
- Gute ÖV-Erschließung

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



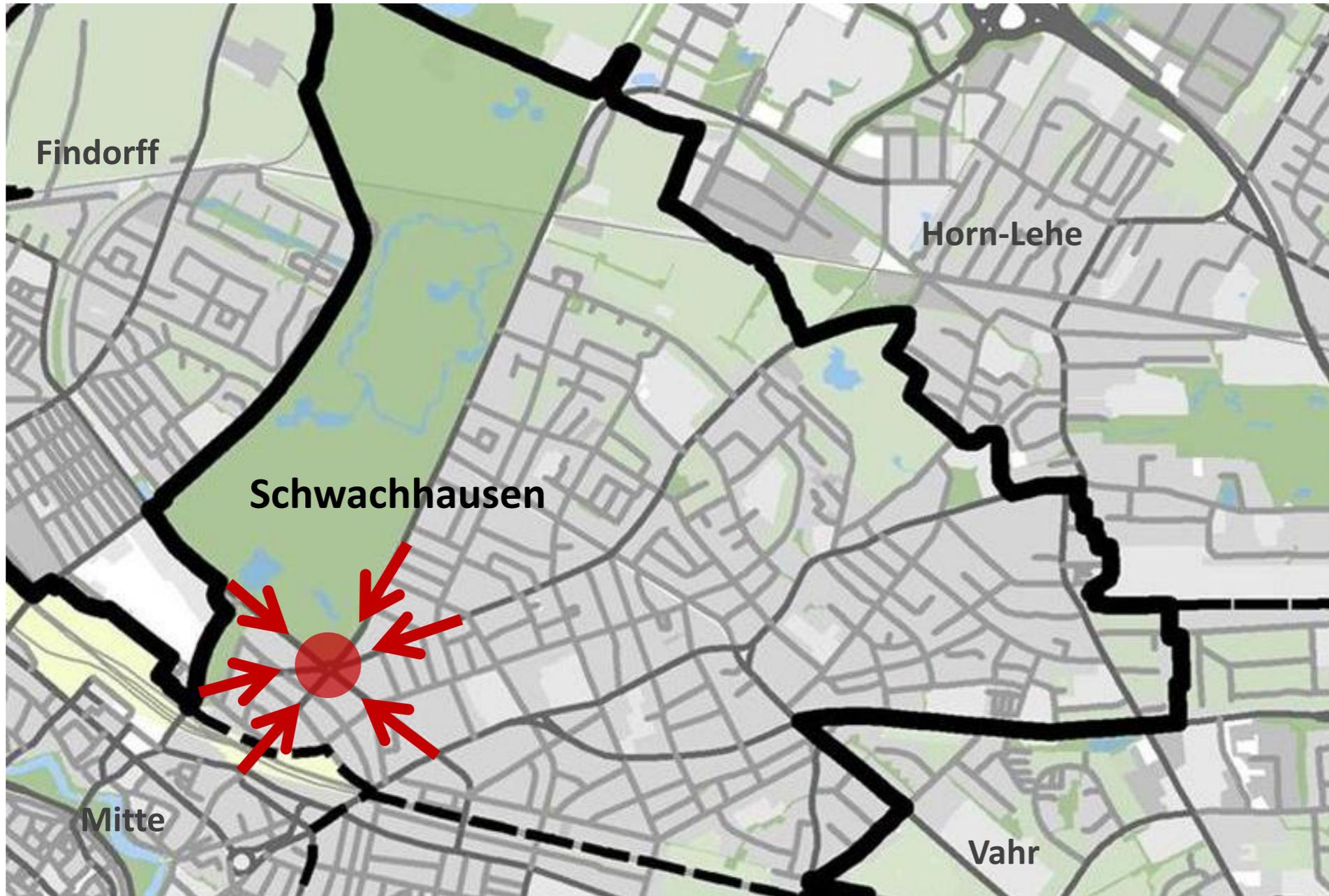
- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung
- Gute ÖV-Erschließung
- Gute Ansätze für attraktive Radroute Innenstadt – Uni

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



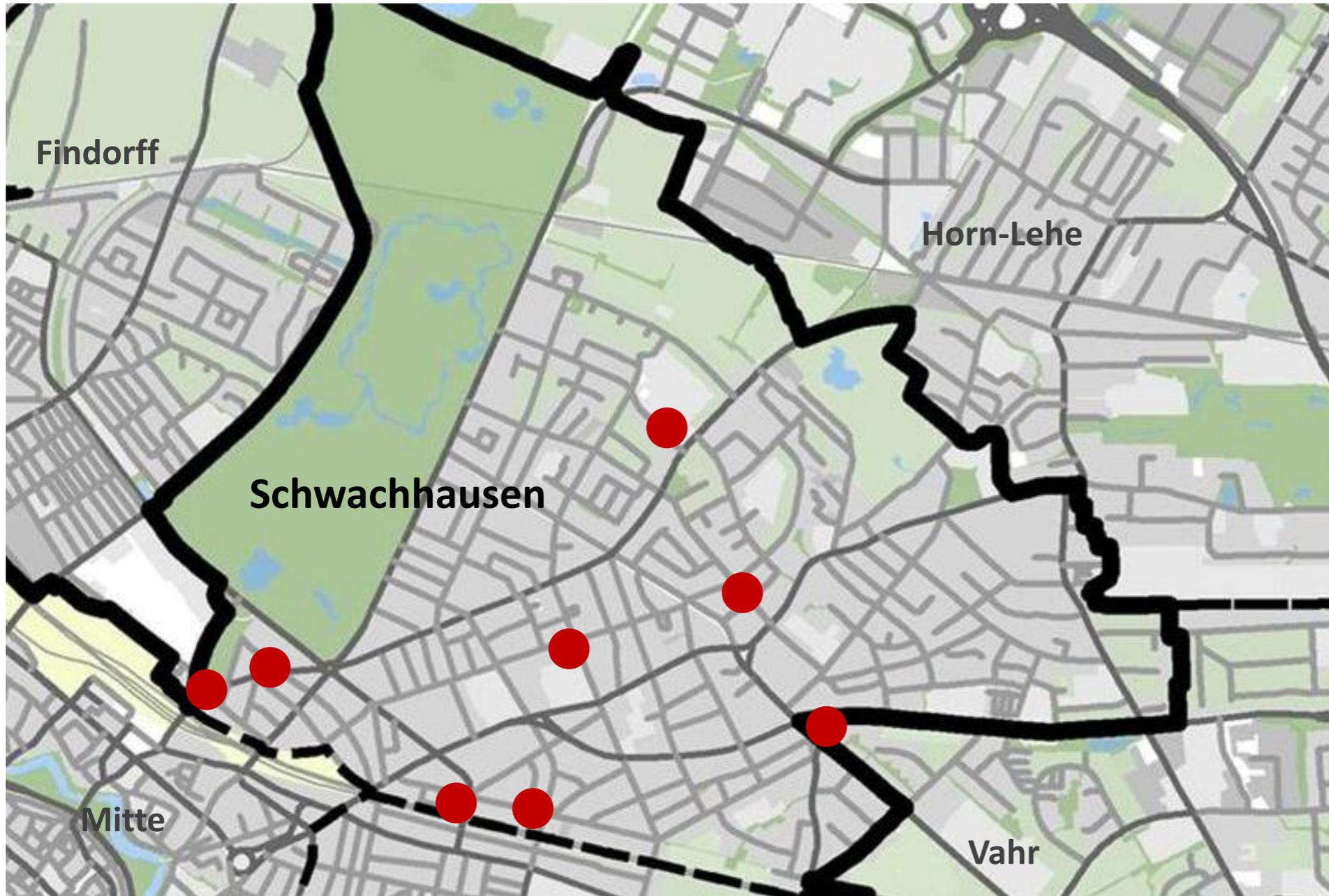
- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung
- Gute ÖV-Erschließung
- Gute Ansätze für attraktive Radroute Innenstadt – Uni
- Querbeziehungen für Radverkehr optimieren

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung
- Gute ÖV-Erschließung
- Gute Ansätze für attraktive Radroute Innenstadt – Uni
- Querbeziehungen für Radverkehr optimieren
- Kreisverkehr Stern als Nadelöhr / Engpass und Unfallschwerpunkt

# Schwachhausen: Chancen und Mängel



- Hoher Parkdruck v.a. im vorderen Schwachhausen
- stark belastete Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung („Quartiersinseln“)
- Verbesserungsbedarf Straßenraumgestaltung
- Gute ÖV-Erschließung
- Gute Ansätze für attraktive Radroute Innenstadt – Uni
- Querbeziehungen für Radverkehr optimieren
- Kreisverkehr Stern als Nadelöhr / Engpass und Unfallschwerpunkt
- Carsharing gut aufgestellt, aber 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](http://www.planersocietaet.de)

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

