

Programm für TOP 4 des Regionalausschusses der Ortsbeiräte im Bereich Bremen-Nord - VEP Bremen 2025 (4. Beteiligungsphase)

Zeit	Thema	
19:15	Stand der Bearbeitung	Ulrich Just, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19:25	Ergebnisse des Zielszenarios	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:40	Vorstellung des Handlungskonzepts (inklusive Methodik, Prioritäten, Umsetzungshorizonte, Finanzierung und regionaler Beispiele)	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20:00	Weitere Verfahrensschritte (TÖB bis 4. Juli 2014; Deputationsbefassung; politische Beschlussfassung)	Ulrich Just, SUBV Freie Hansestadt Bremen
20:05-21:15	Rückfragen, Diskussion, Anregungen	

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

4. Regionalkonferenz

Bremen-Nord
17. Juni 2014



Aktueller Verfahrensstand: Handlungskonzept



Stellungnahmen zum Handlungskonzept

- Abgabefrist: Freitag, 4. Juli 2014
- Eine Fristverlängerung ist definitiv nicht möglich!
- Stellungnahmen bitte ausschließlich per E-Mail an vep@bau.bremen.de

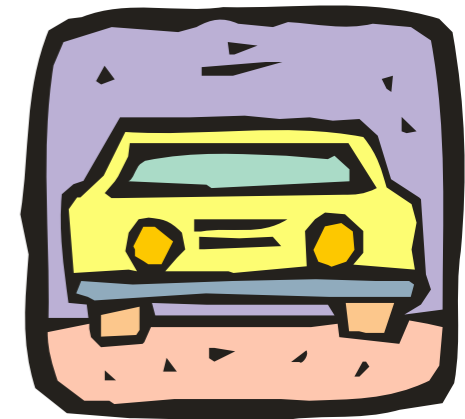
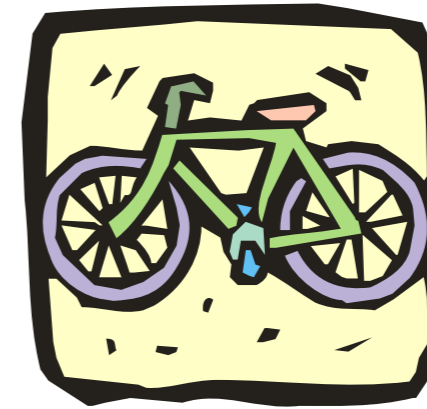
Ergebnisse der Modellierung für das Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

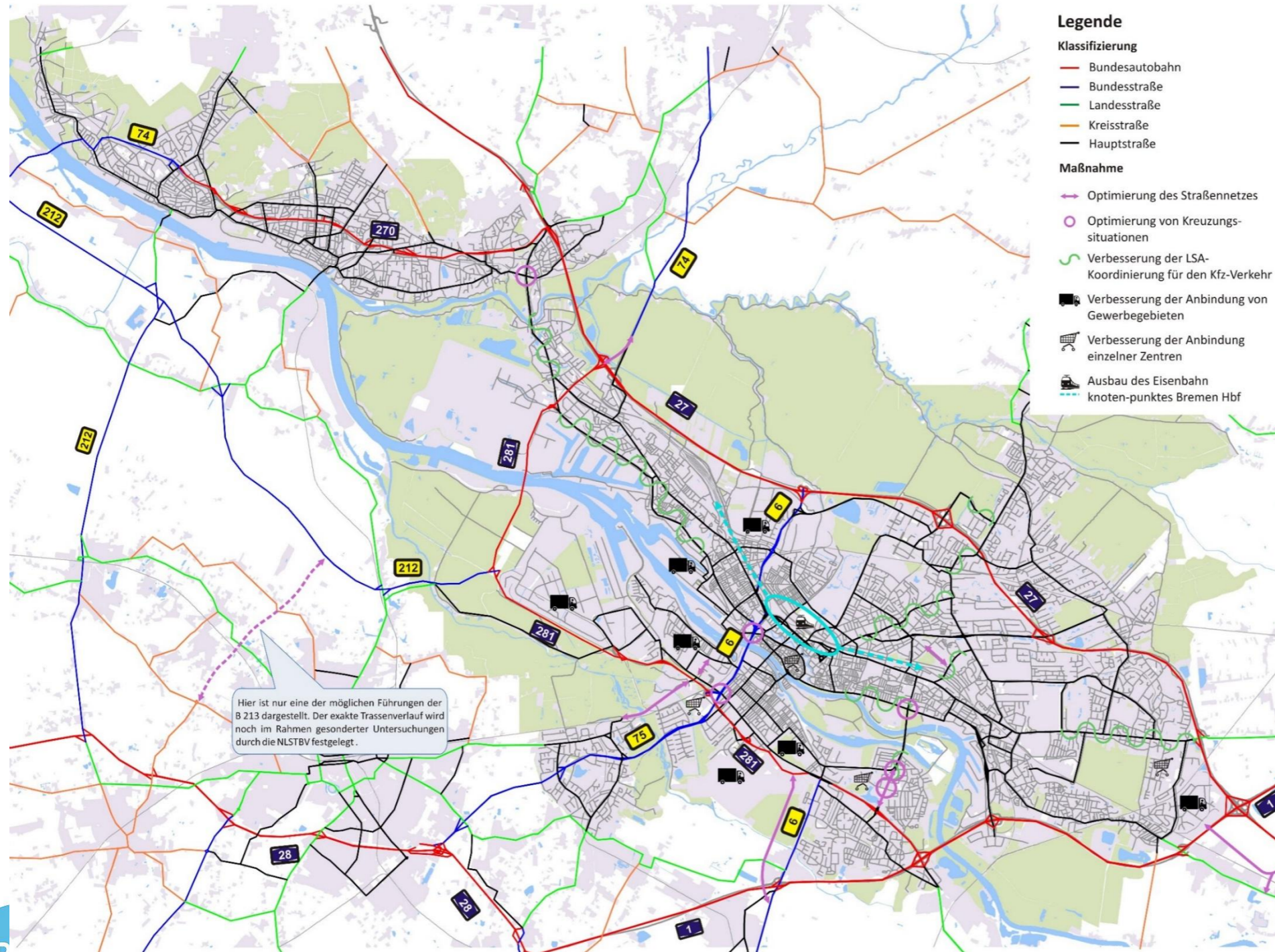


Maßnahmenset des Zielszenarios

- Zielszenario umfasst ein konsensuell abgestimmtes Maßnahmenset zur Gestaltung des zukünftigen Verkehrsgeschehens in der Stadt Bremen
- Zielszenario enthält Maßnahmen aus den Handlungsfeldern
 - Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Fußverkehr, Nahmobilität
 - Radverkehr
 - Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
 - Straßenraumgestaltung
 - Inter- und Multimodalität, Carsharing
 - Parkplatzmanagement, Elektromobilität
 - Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
 - Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit
- Veränderung gegenüber dem Vorschlag zum Zielszenario aus 3. Beteiligungsphase aufgrund der Anregungen der Bürger, Ortsbeiräte, TÖB etc. nach Konsensbildung im Projektbeirat
 - Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖV) sowie der Bündelung der Kfz-Verkehre im Hauptstraßennetz mit Beseitigung von Defiziten in einzelnen Bereichen des Hauptstraßennetzes bzw. bei der Anbindung relevanter Gewerbestandorte / Zentren



Zielszenario – Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr



Legende

Klassifizierung

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße

Maßnahme

- Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung von Kreuzungssituationen
- Verbesserung der LSA-Koordinierung für den Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten
- Verbesserung der Anbindung einzelner Zentren
- Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hbf

Veränderung gegenüber
Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)

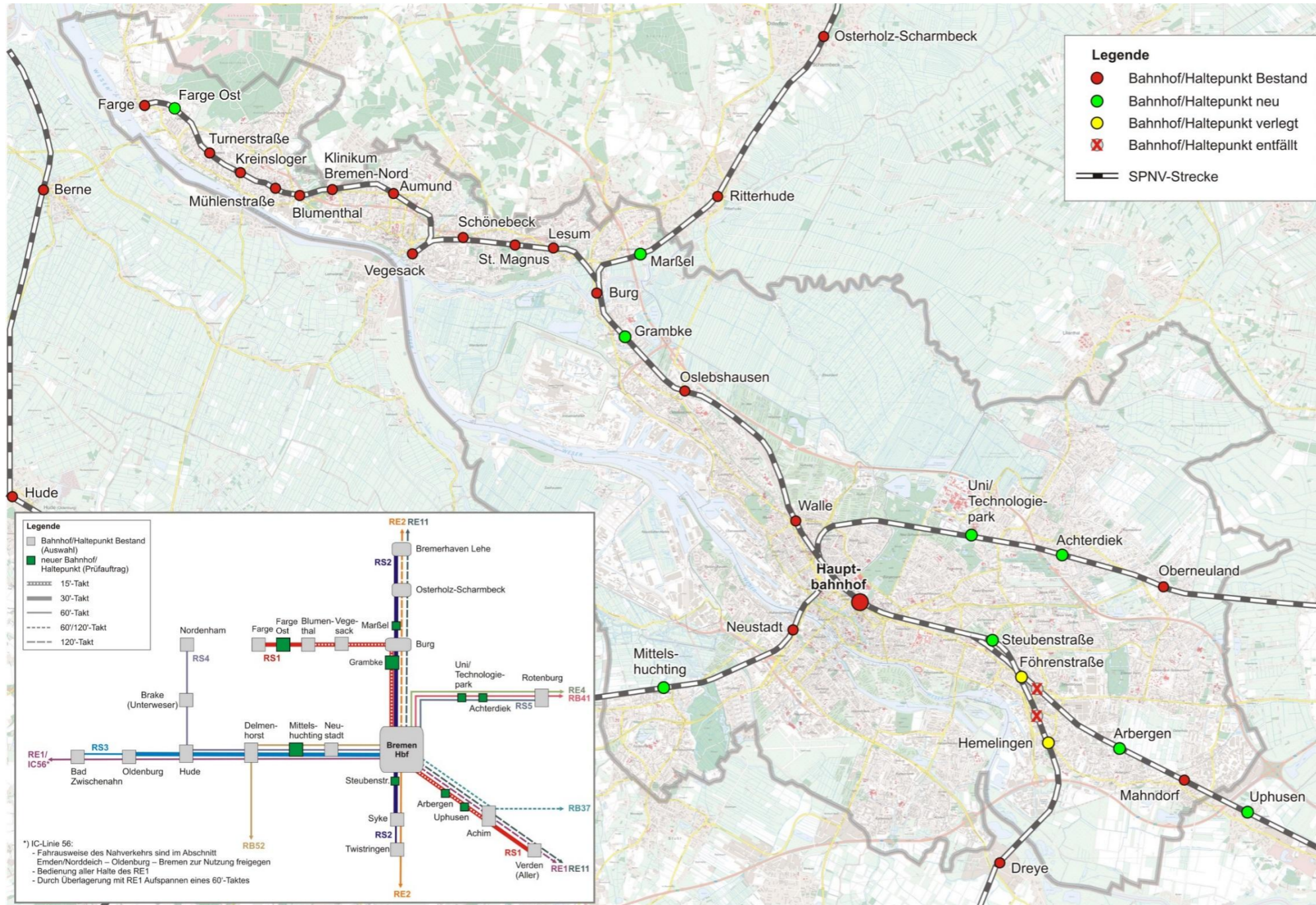
Nicht mehr enthalten:

- Bahnübergang Achterstr.
- Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahzubringer Universität

Neu aufgenommen:

- + Direkter Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Industriehäfen gem. FNP-Entwurf
- + Optimierung Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Überseestadt über den Utbremer Kreisel durch die Veränderungen in der Spurenuordnung

Zielszenario – SPNV-Angebot

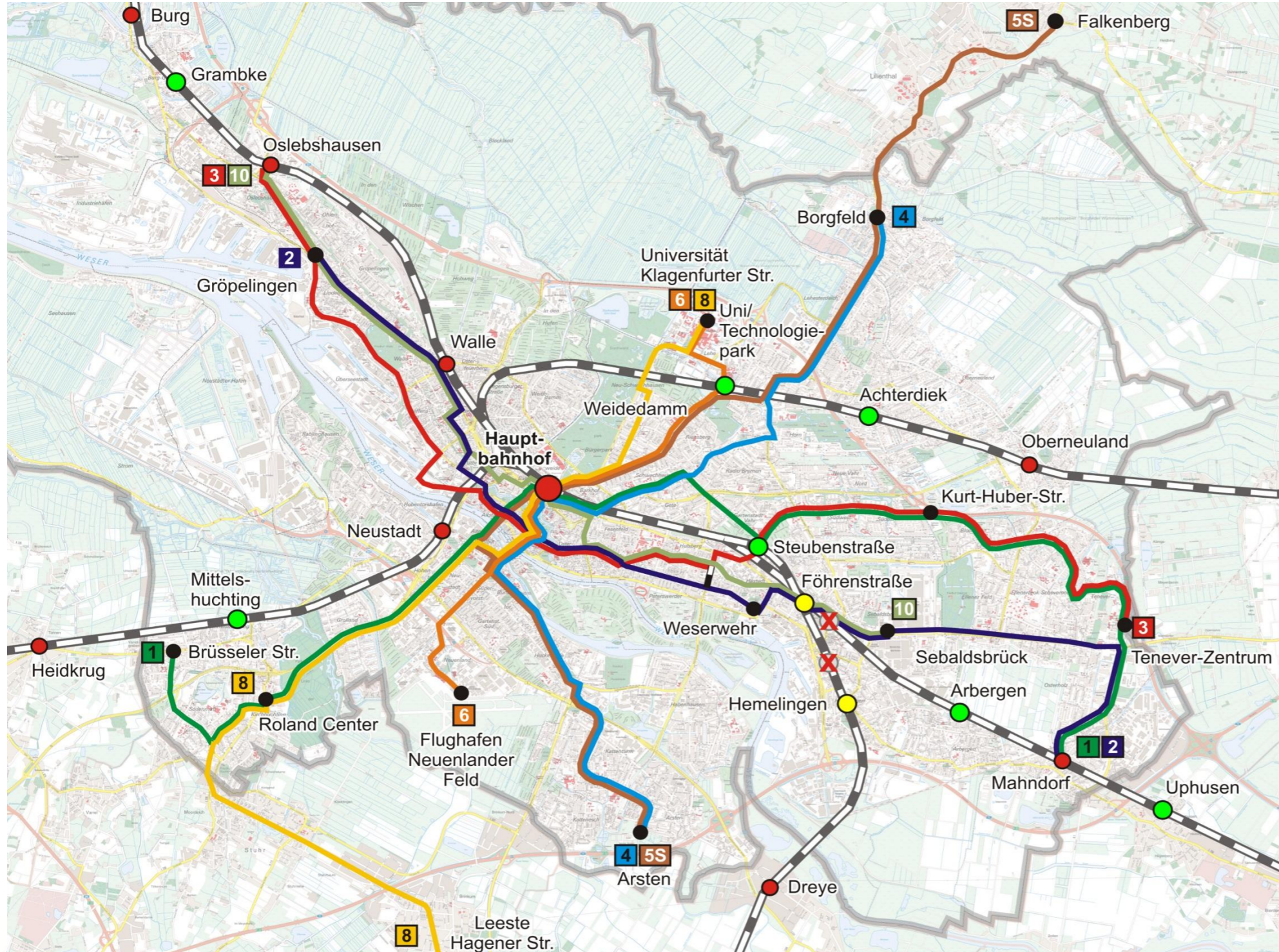


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

Neu aufgenommen:

+ Haltepunkt Farge Ost

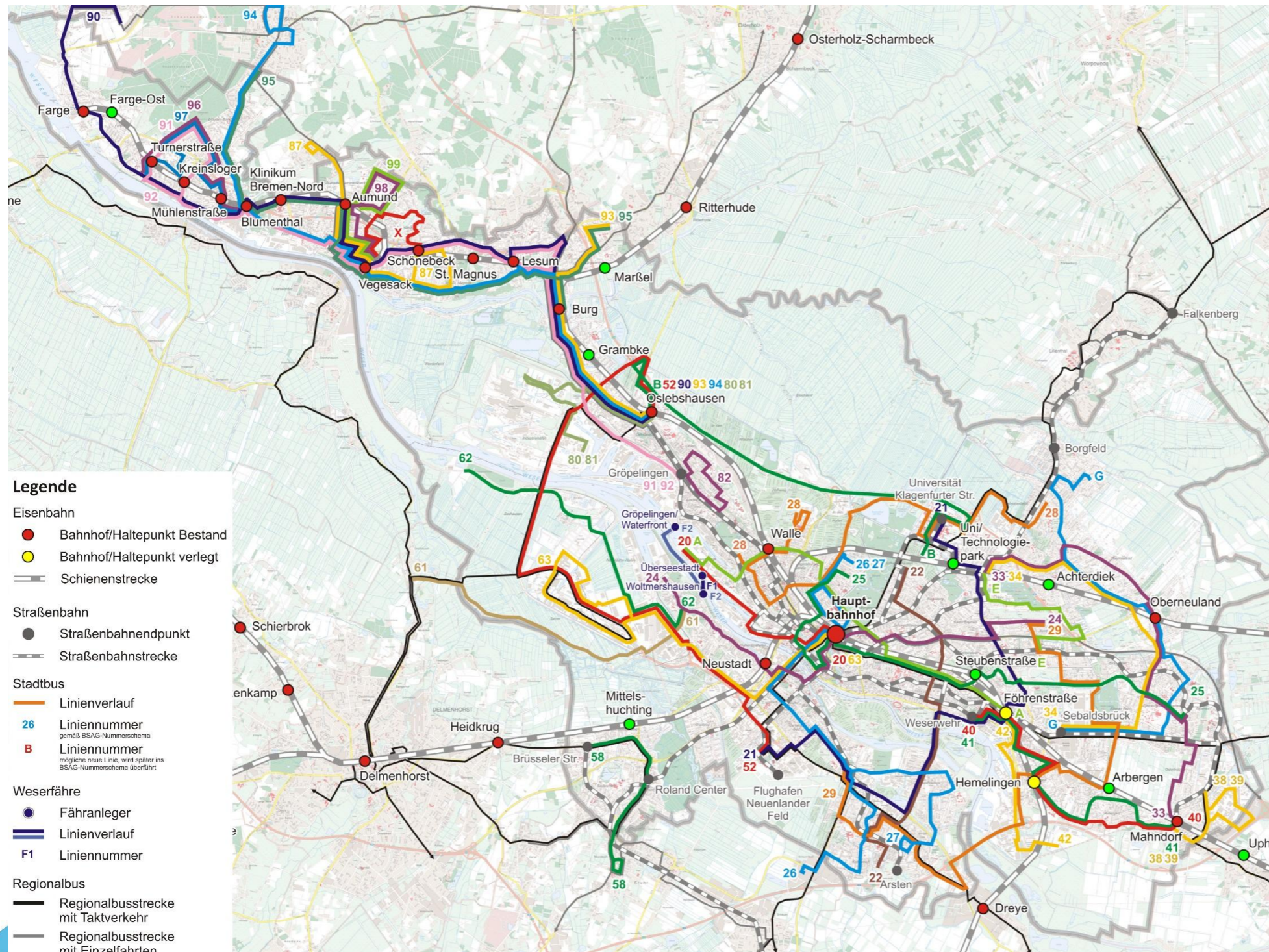
Zielszenario – Straßenbahnnetz



**Veränderung gegenüber
Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)**

- keine

Zielszenario – Stadtbusnetz



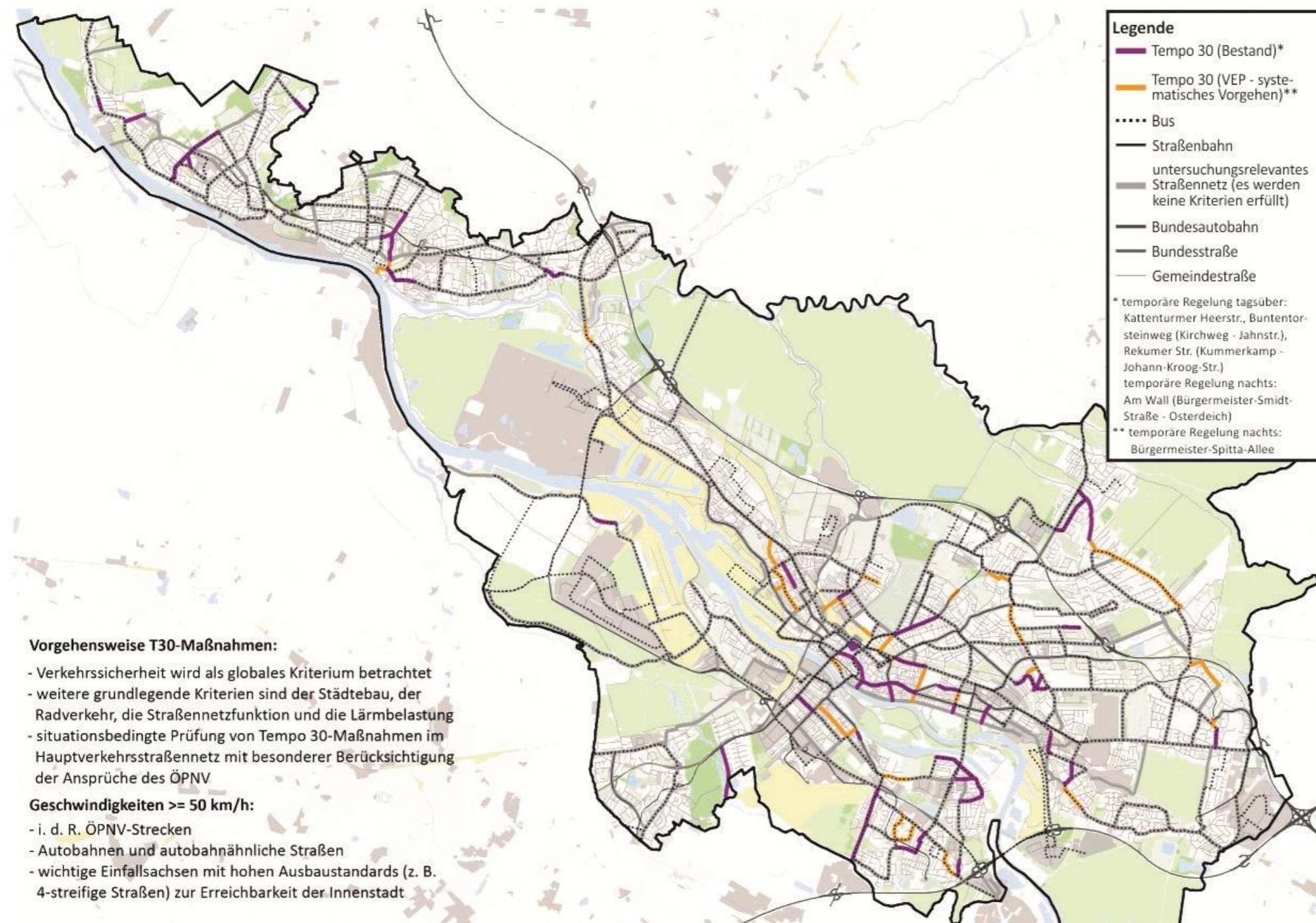
Legende

- Eisenbahn**
- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
- Bahnhof/Haltepunkt verlegt
- Schienenstrecke
- Straßenbahn**
- Straßenbahnendpunkt
- Straßenbahnstrecke
- Stadtbus**
- Linienverlauf
- 26 Liniennummer gemäß BSAG-Nummerschema
- B Liniennummer mögliche neue Linie, wird später ins BSAG-Nummerschema überführt
- Weserfähre**
- Fähranleger
- Linienverlauf
- F1 Liniennummer
- Regionalbus**
- Regionalbusstrecke mit Taktverkehr
- Regionalbusstrecke mit Einzelfahrten

Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

- weitere Optimierung/Modifikation in der Linienführung einzelner Linien, z. B. in Oberneuland, Borgfeld, Hemelingen

Zielszenario – Tempo 30-Konzeption

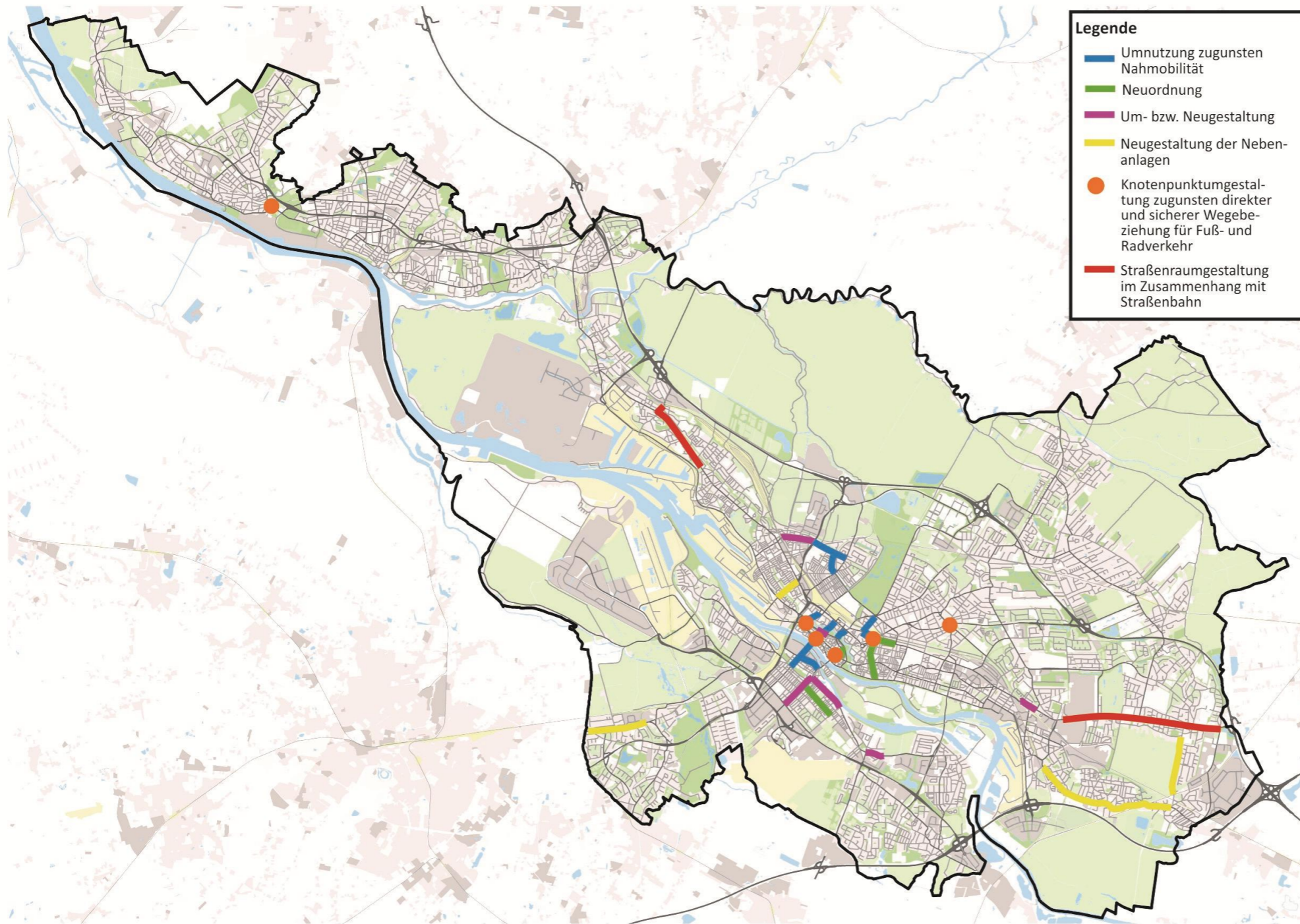


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

Konkretisierung / Anpassungen:

- Theodor-Heuss-Allee: T30 nur von der Gustav-Deetjen-Allee bis Auffahrt Bürgerweide
- Martinstraße: T30 im zentralen Abschnitt (südl. Bredenstraße weiterhin T50)

Zielszenario – Straßenraumgestaltung



**Veränderung gegenüber
Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)**

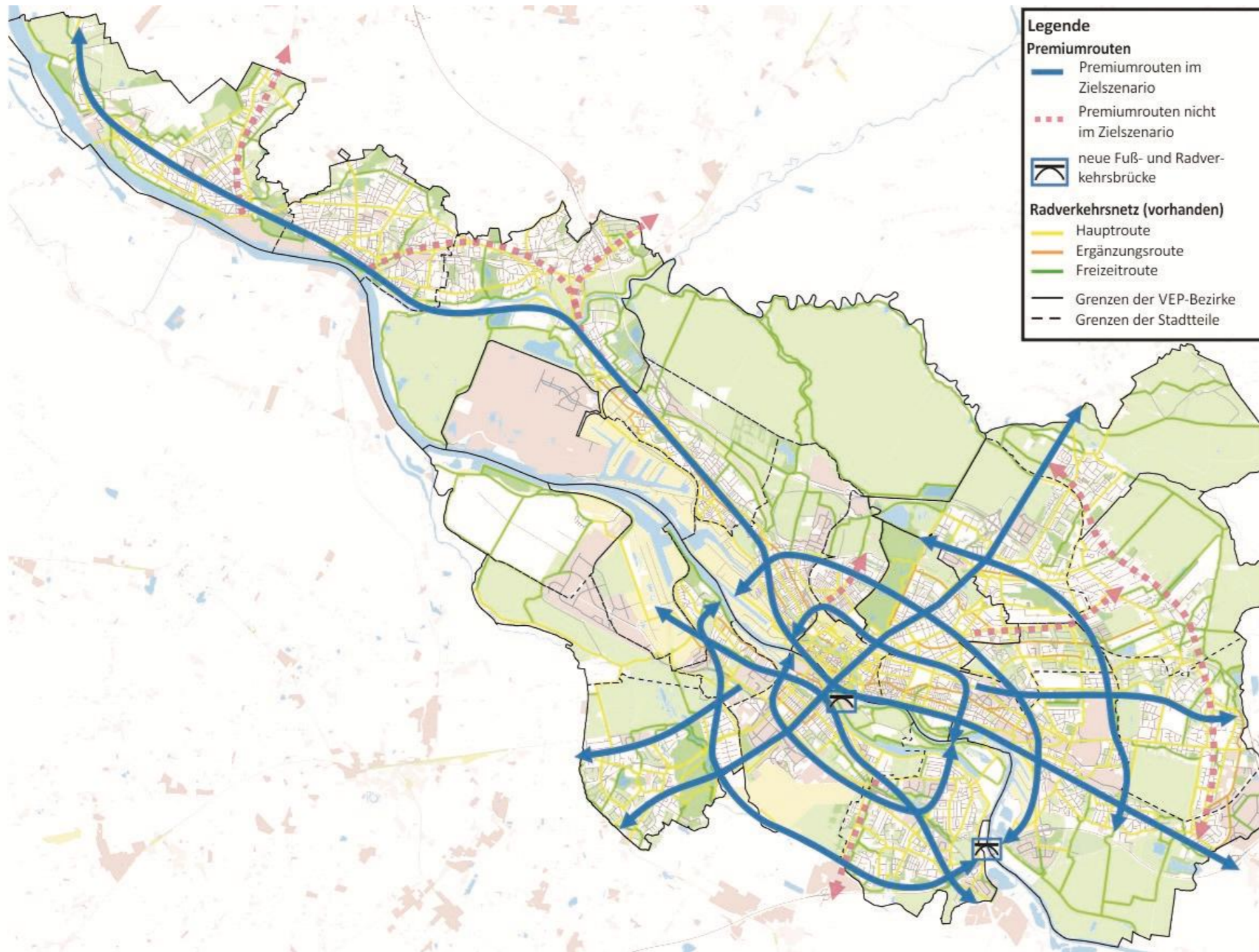
Nicht mehr enthalten:

- Ludwig-Roselius-Allee:
Keine Umnutzung der
Fahrbahn zugunsten
Radverkehr

Neu aufgenommen:

- + Neugestaltung der
Nebenanlagen in
Hemelinger, Arberger
und Mahndorfer
Heerstraße
- + Neugestaltung der
Sebaldsbrücker Heerstr.
- + Neugestaltung
Ehlersdamm
- + Umgestaltung
Huchtinger Heerstraße
- + Umgestaltung
Habenhauser Landstraße
(Huckelriede)
- + Umgestaltung Doventor
zugunsten aller
Verkehrsträger

Zielszenario – Premiumrouten für den Radverkehr

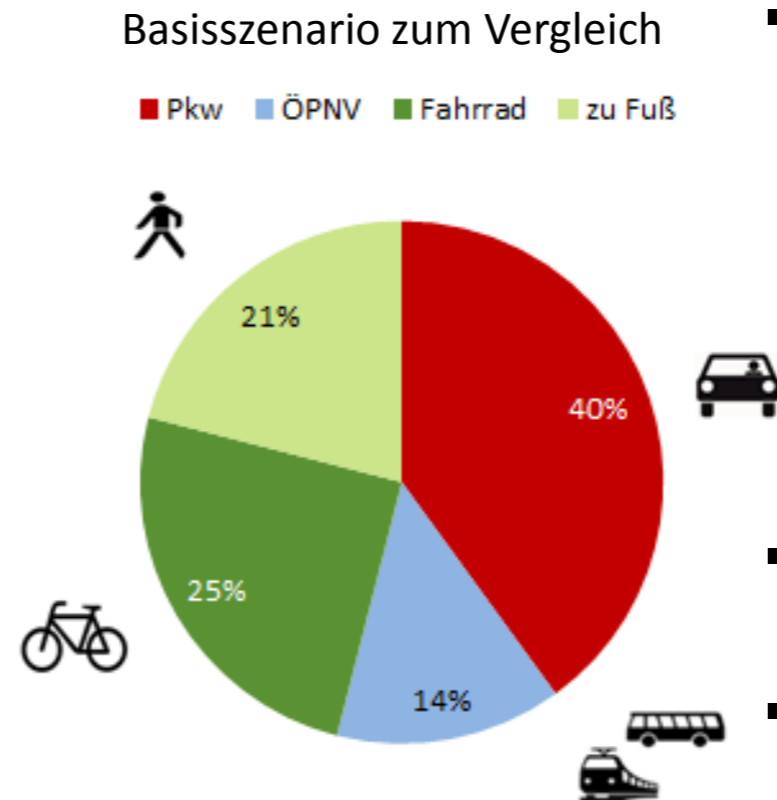
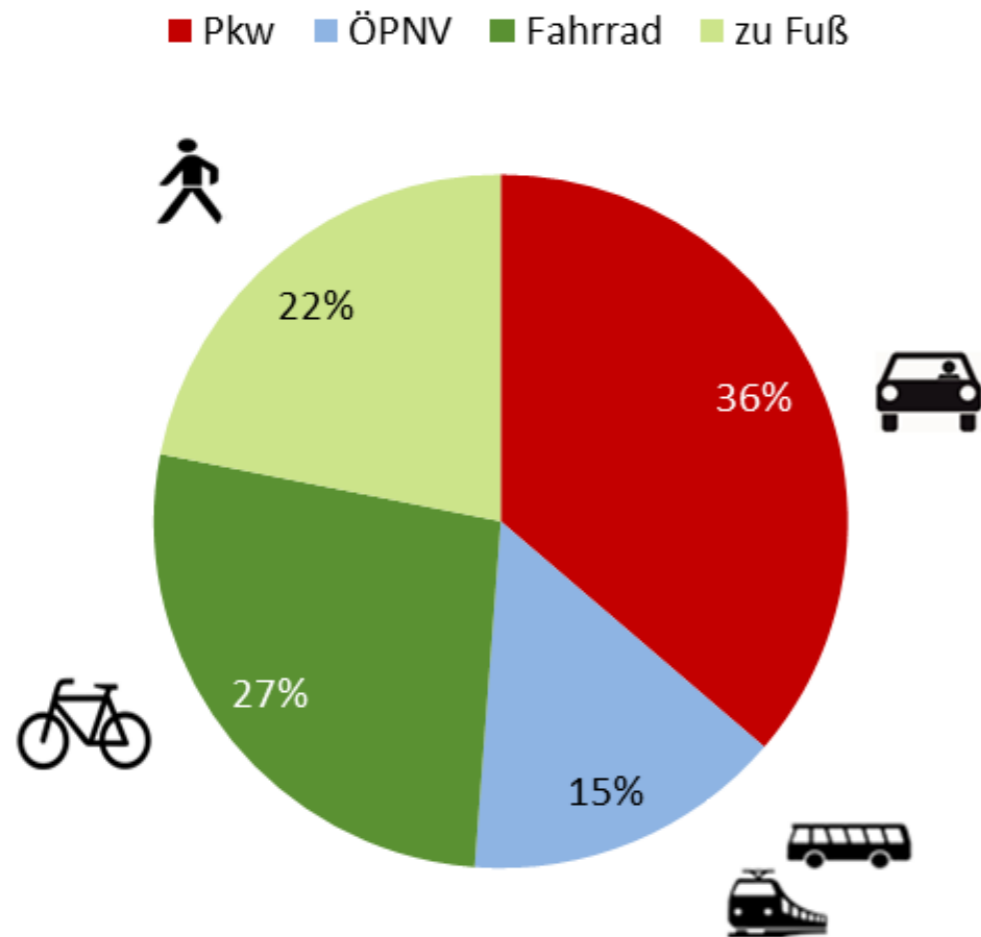


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)

Neu aufgenommen:

- + Premiumroute Woltmershausen – Huchting – Delmenhorst
- + Premiumroute Großer Ring komplett (Erweiterung der bisher empfohlenen tangentialen Route)

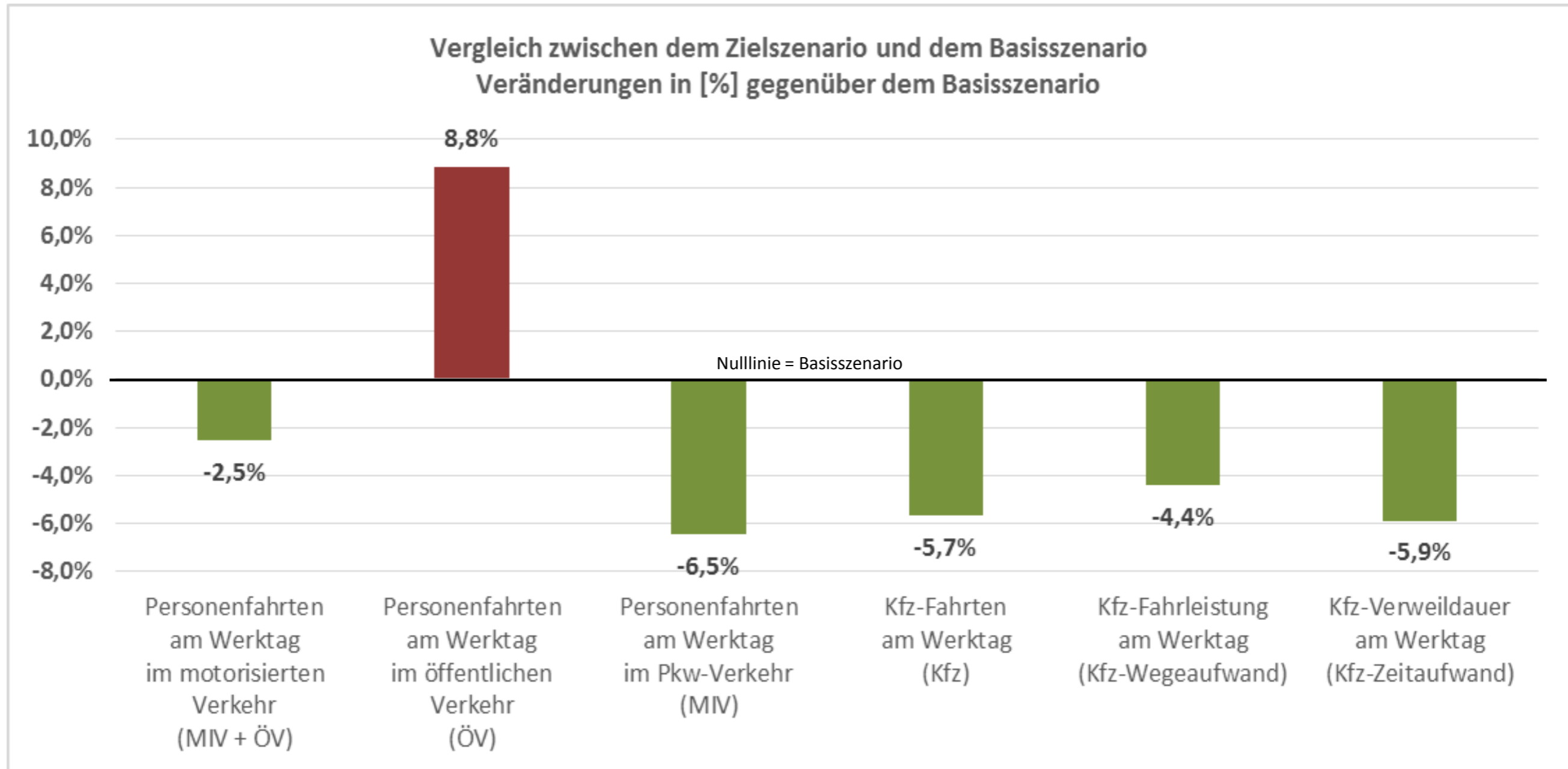
Modal-Split-Abschätzung im Zielszenario – Bremerinnen und Bremer



- Im Zielszenario sind bei den Bremerinnen und Bremer die Anteile zw. motorisierten Verkehr und nicht motorisierten Verkehr gegenüber dem Basisszenario um etwa 3%-Punkte verschoben
- Abnahme im MIV (Pkw) ca. 4%-Punkte
- Zunahme im ÖV ca. 1%-Punkt,
- Zunahme im Radverkehr ca. 2%-Punkte
- Zunahme im Fußverkehr ca. 1%-Punkt

(Bremerinnen und Bremer; ohne weiter ausgreifender Fernverkehr;
ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Verkehrliche Effekte des Zielszenarios – Auswahl



Fahrten: untersuchungsrelevante Netze; Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) ohne weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte
 Wege-/Zeitaufwand: untersuchungsrelevante Netze in Bremen, Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; inkl. Durchgangsverkehr; gerundete Werte



Begrifflichkeiten:

Der **Wegeaufwand** (Fahrleistung) bezeichnet die Kfz-Kilometer, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (zurückgelegte Wegstrecke der Kfz am Werktag)

Der **Zeitaufwand** (Verweildauer) bezeichnet die Kfz-Stunden, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (benötigte Zeit der Kfz am Werktag)

Handlungskonzept: Methodik, Rahmenbedingungen, Erläuterungen, Beispiele

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



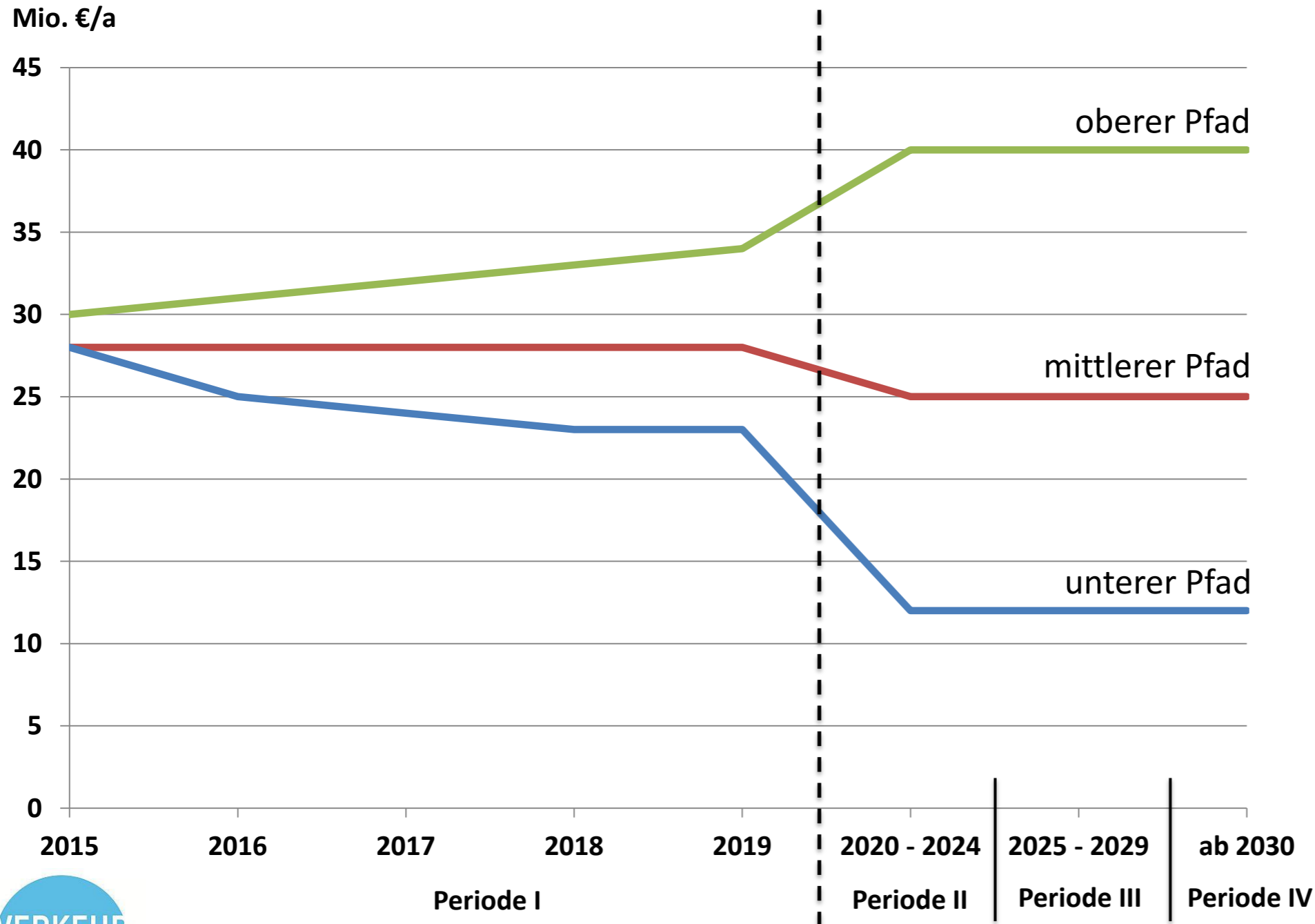
Handlungskonzept: Was ist das?

Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans

- mit zeitlicher Reihung
 - > Zuordnung zu 5-Jahres-Zeiträumen
- vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Spielräume
 - > Aufzeigen von unterschiedlichen Finanzierungsszenarien/-pfaden



Handlungskonzept skizziert drei Finanzierungspfade

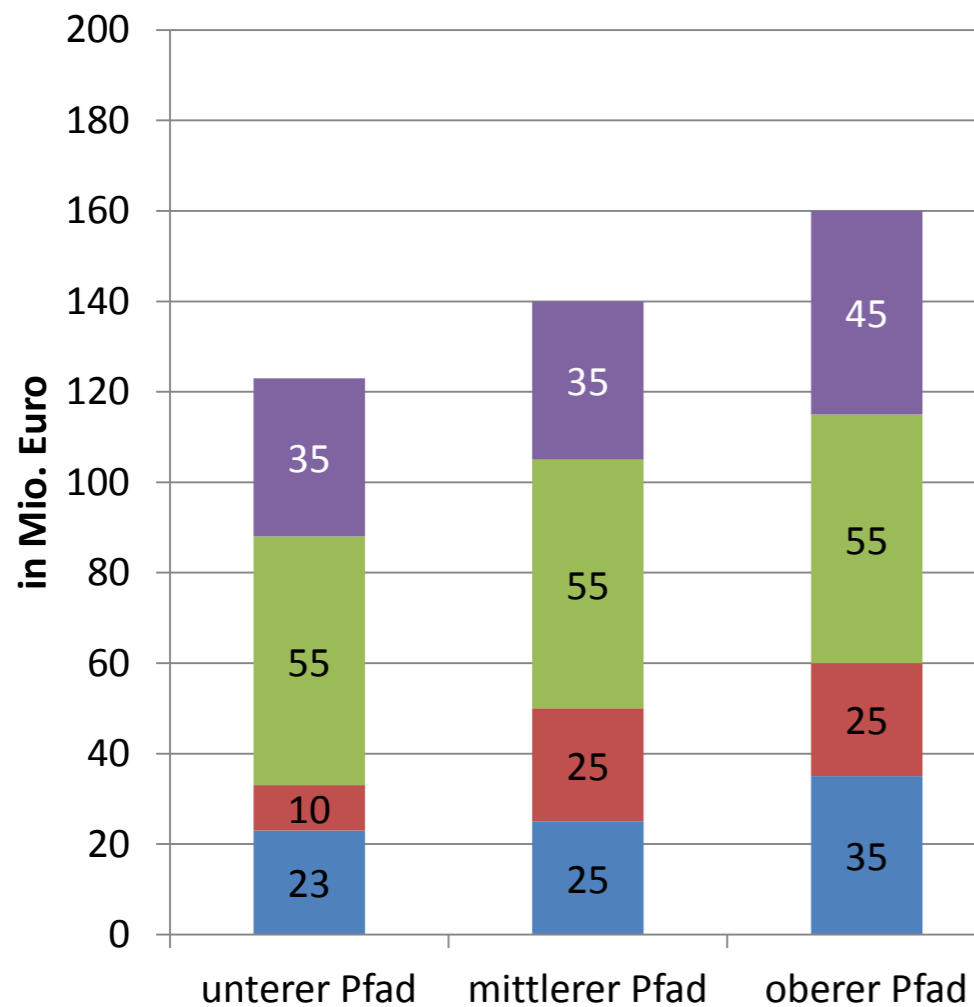


Unterschiedliche Annahmen

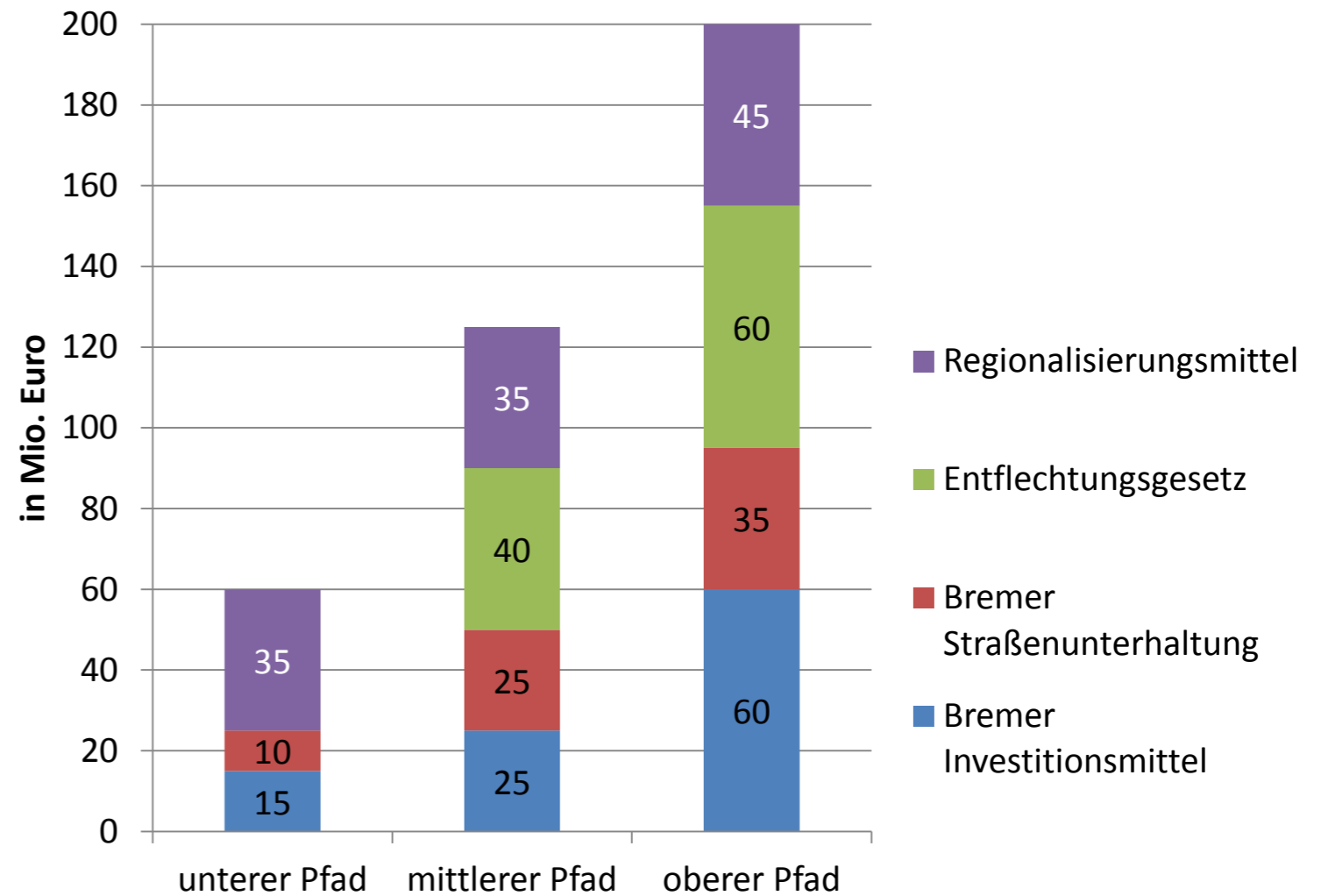
- Das Entflechtungsgesetz und das Großvorhabenprogramm des Bundes laufen 2019 aus:
Wird es eine Anschlussfinanzierung geben?
- Werden die Regionalisierungsmittel aufgestockt oder anders verteilt?
- Wie wird der Verkehrs-etat im Bremer Haushalt berücksichtigt?

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

1. Periode (2015-2019)



2. bis 4. Periode (ab 2020, je Periode)



Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 1

- Regionalisierungsgesetz (Förderung des Bund)
 - Zweck: Jährliche Beiträge zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.
 - Die Mittel werden für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für Zugbestellungen im SPNV und für die Stadtgemeinde Bremerhaven
- Entflechtungsgesetz (Förderung des Bund, ehemalige GVFG-Mittel)
 - Zweck: jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden.
 - Die Mittel werden für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr, aber nicht für die Unterhaltung, eingesetzt.
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Stadtgemeinde Bremerhaven

Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 2

- Bremer Investitionsmittel
 - Dargestellt sind die Mittel aus dem Verkehrshaushalt des Ressorts SUBV, nicht Mittel z. B. aus der Städtebauförderung, aus Förderung von EU-Projekten, weil diese nur auf einzelne Maßnahmen bezogen gewährt werden und nicht allgemein zur Verfügung stehen
 - Der Finanzierungsanteil aus Mitteln Regionalisierungsgesetz darf bis zu 90%, aus Entflechtungsgesetz bis zu 80% betragen, d.h. der übrige Finanzierungsanteil ist aus den Bremer Investitionsmitteln zu erbringen
- Bremer Straßenunterhaltung:
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Unterhaltung von nachgeordneten Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes

In den Finanzierungs-“Säulen“ der 3 Pfade sind nicht enthalten, weil diese nur von Dritten projektbezogen gewährt werden :

- Mittel für den Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen des Bundes
- Anteil des Bundes aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (in Bremen neue Straßenbahnstrecken), nicht bundeseigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für den SPNV (in Bremen Bahnhofsumbauten) mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

- Nach derzeitigem Stand läuft die Mittelbereitstellung aus dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG-Großvorhabenprogramm zum Jahr 2020 ersatzlos aus. Verhandlungen zur Weiterführung wird es zwischen Bund und Ländern zur Fortführung der Mittelbereitstellung geben.
- Ob und in welchem Maß sich die Regionalisierungsmittel erhöhen ist gleichfalls offen. Die Länder haben dem Bund Vorschläge unterbreitet; der Bund will dies in der laufenden Legislaturperiode klären.
- Aufgrund der ungewissen Entwicklung der Finanzhilfen von Seiten des Bundes sowie der nicht feststehenden Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden **drei Finanzierungspfade** mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt.
- Je nach Szenario werden die Bundesmittel erhöht (oberer Pfad), sie stagnieren (mittlerer Pfad) oder sie werden ab 2020 im Hinblick auf Entflechtungsgesetz und GVFG-Großvorhabenprogramm ersatzlos gestrichen (unterer Finanzierungspfad) . Entsprechende Entwicklungen werden für den kommunalen Verkehrsetat bei den drei Pfaden angesetzt.

Ansprüche an das Handlungskonzept

- Die Maßnahmen des Basisszenarios sind gesetzt und werden in allen Finanzierungspfaden berücksichtigt. Die zeitliche Reihenfolge ist jedoch variabel.
- Alle Maßnahmenfelder sollen ausgewogen berücksichtigt und über alle Perioden hinweg, d.h. nicht kumuliert auf eine oder zwei Perioden umgesetzt werden, weil Planungsvorläufe und Planungskapazitäten berücksichtigt werden müssen.
- Es soll möglichst keine Konzentration von Maßnahmenbündeln in den Perioden auftreten.
- Zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander werden berücksichtigt
- Die Maßnahmen, die Bundesfernstraßen betreffen, werden gesondert betrachtet

Oberer Pfad

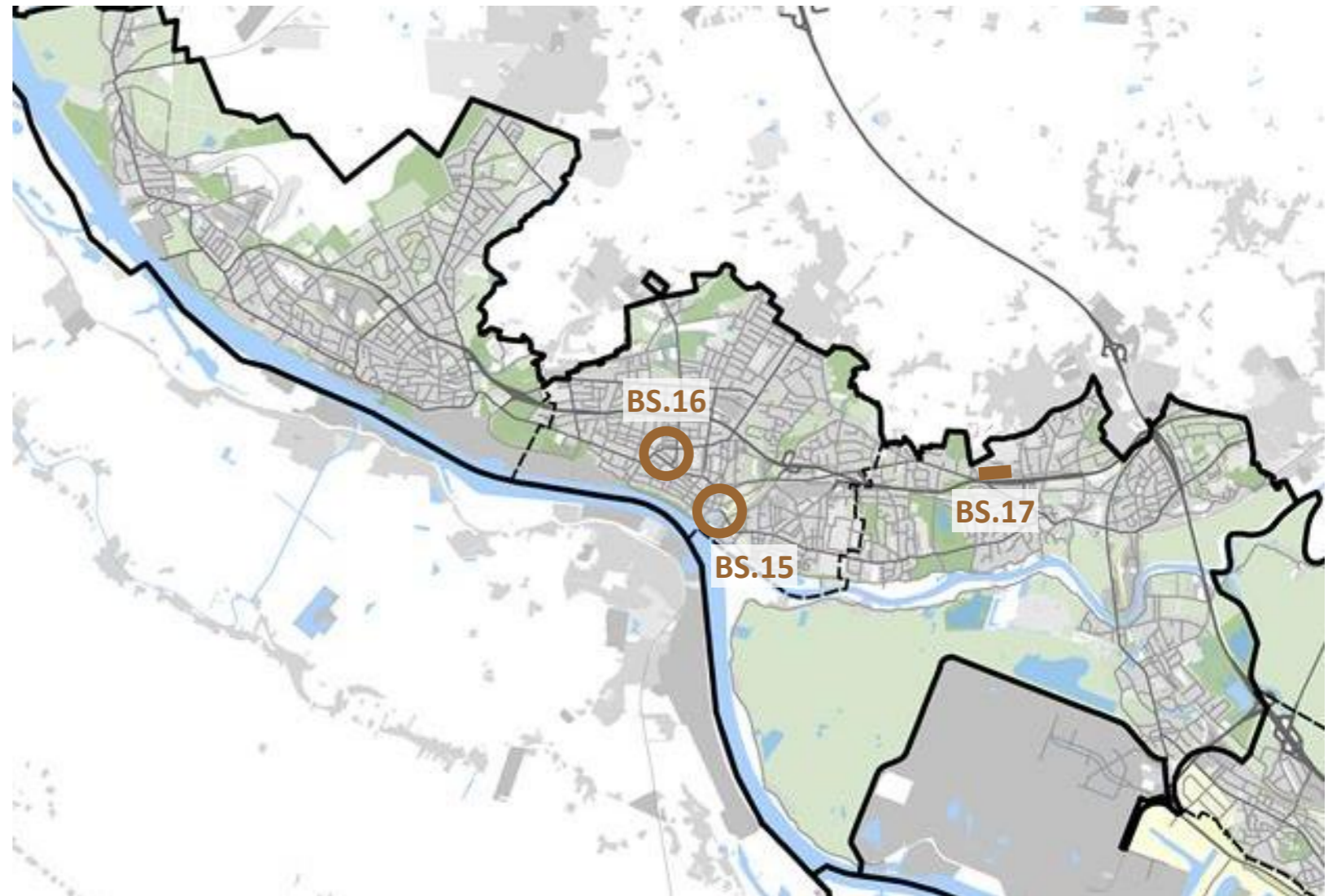
- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive und konsumtive Mittel) wird aufgestockt.
Die Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes berücksichtigt erhöhte Bedarfe zum Infrastrukturausbau.
Das GVFG-Großvorhabenprogramm läuft weiter.
- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios können umgesetzt werden.
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden stark erhöht.

Budget oberer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	35	60	60	60
Bremer Straßenunterhaltung	25	35	35	35
Entflechtungsgesetz	55	60	60	60
Regionalisierungsmittel	45	45	45	45



Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – Basisszenario

- BS.15 Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Str. / Zur Vegesacker Fähre
- BS.16 Verbesserung der Fahrbahnquerung im Bereich Georg-Gleistein-Straße
- BS.17 Verlängerung Peenemünder Straße zur Erschließung Gesundheitspark



Handlungskonzept VEP Bremen 2025 - Gesamtstädtische Maßnahmen Basisszenario



Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr

- BS.1 A281 Ringschluss
- BS.2 Seitenstreifenfreigabe A27/A1
- BS.3 Ausbau Verkehrsbeeinflussungsanlage A27/A1



Radverkehr

- BS.4 Fahrradfreundlicher Umbau an 19 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes



ÖPNV / SPNV

- BS.21 Maßnahmen im Busnetz
- BS.24 Verbesserte Tarifangebote

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad



A.3a Anschluss B 74n an das Autobahndreieck
Bremen-Industriehäfen

A.14 Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. /
Hindenburgstraße

A.19 Bessere Ampelschaltung auf der Burger und
Grambker Heerstraße



C.14 Umgestaltung Bahnhof Blumenthal



D.9 Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone
Veegesack für den Radverkehr

D.15 Nord – Innenstadt – Hemelingen



E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen

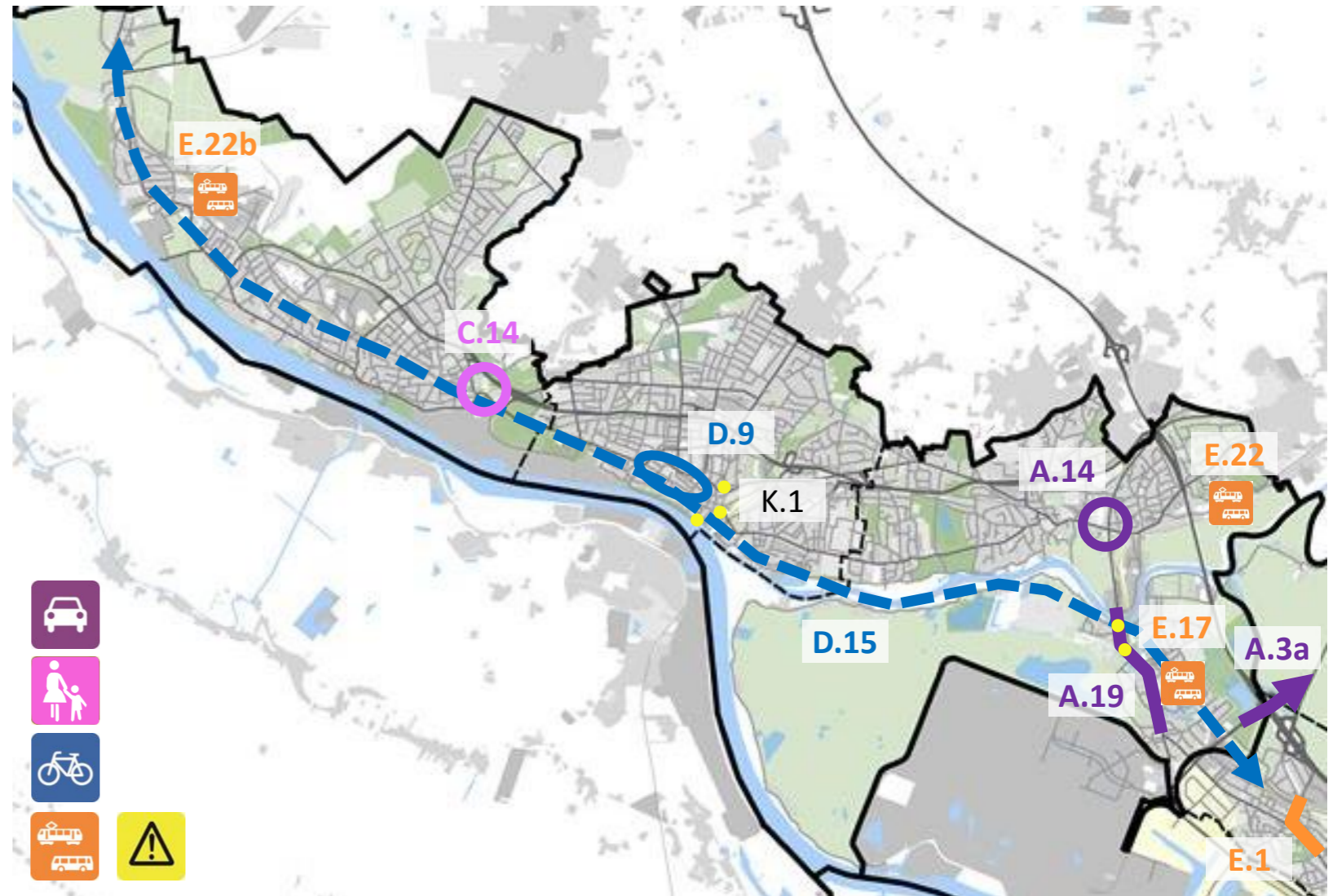
E.17 Haltepunkt Grambke

E.22 Haltepunkt Marßel

E.22b Haltepunkt Farge Ost



K.1 Tempo 30 einführen: • Burger Heerstraße
• Zur Veegesacker Fähre



Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad gesamtstädtische Maßnahmen



Radverkehr

- D.1 Qualitätsmanagement zur Mangelbehebung
- D.2 Scherbentelefon
- D.3 Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen
- D.4 Grüne Welle für den Radverkehr
- D.5 Engpässe im Radwegenetz beseitigen
- D.6 Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen
- D.7 mehr Markierungen für den Radverkehr
- D.8 systematischer Einsatz von Fahrradstraßen
- D.11 Mängelbehebung im Radverkehrsnetz
- D.12 Sicherstellung der Fahrradwegweisung
- D.13 Ausweitung der Freigabe von Einbahnstraßen zum Radfahren in Gegenrichtung
- D.14 Radverkehrsnetz weiter verdichten
- D.15-19 Premiumrouten im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr
- D.24 Bessere Radabstellanlagen
- D.25 Sicherstellung der systematischen Pflege und Unterhaltung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen
- D.26 Service-Angebote für den Radverkehr



Fußverkehr / Nahmobilität

- C.1 Begegnungszonen in Wohnquartieren
- C.1b Begegnungszonen in Nahversorgungszentren
- C.2 mehr Platz für Fußgänger: ausreichend breite Gehwege auf wichtigen Verbindungen und Entlastung der Gehwege
- C.3 keine Falschparker auf Gehwegen: Programm für restriktive Maßnahmen gegen illegal abgestellte Kfz
- C.4 Fußverkehrskonzepte auf Stadtelebene
- C.5 Stadtteilpläne für unterschiedliche Zielgruppen
- C.6 Programm zur Fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen
- C.7 mehr Grün in Straßen: Erhöhung der Mittel für die Begrünung von Straßenräumen
- C.8 Einsatz von Stadtmöbeln für unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Bänke, Spielgeräte)
- C.9 temporäre Straßensperrungen für belebte Straßen
- C.15 fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- C.16 Programm für mehr und bessere Querungsstellen (z.B. Zebrastreifen und Mittelinseln)

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad gesamtstädtische Maßnahmen



Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr

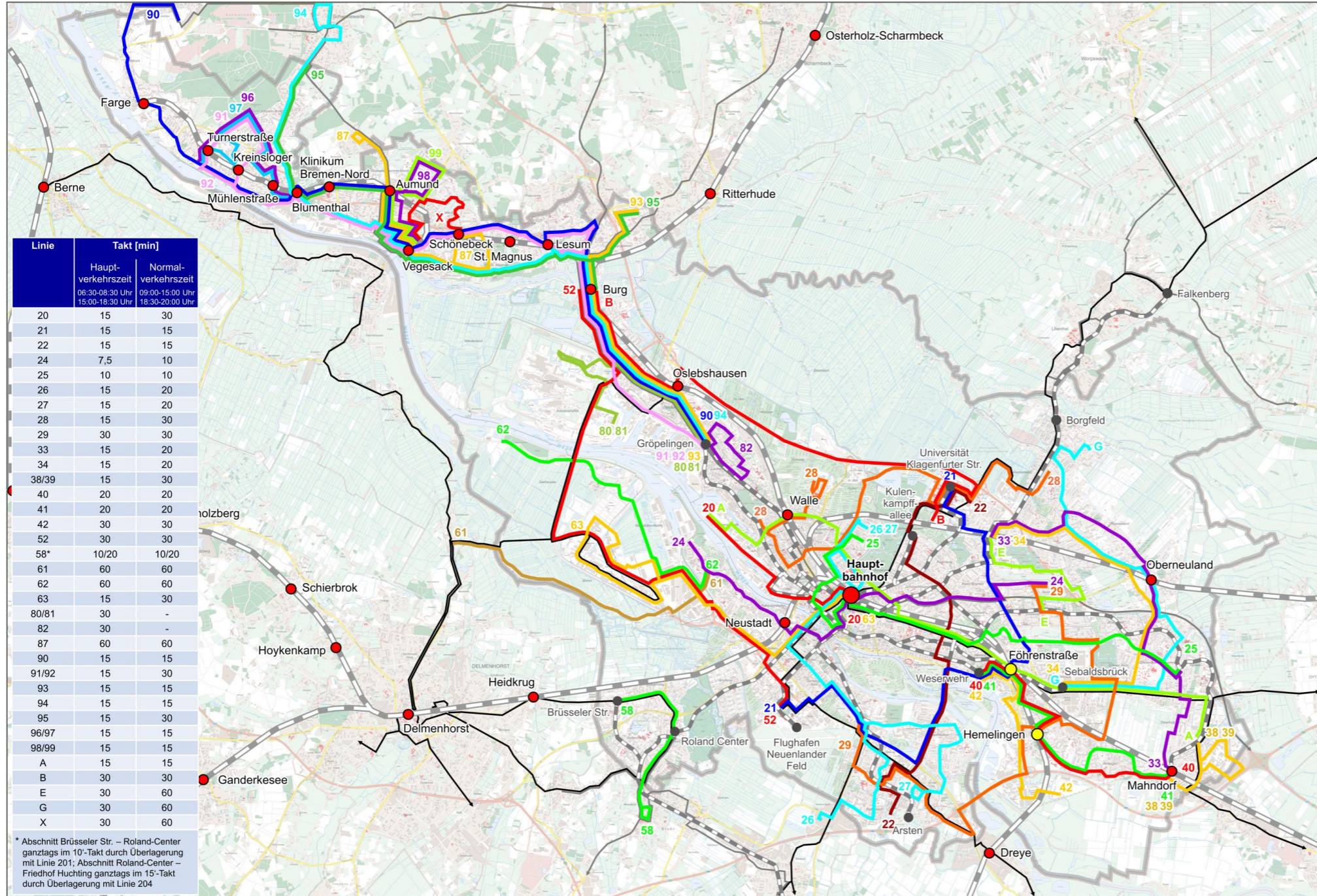
- A.1 sechsstreifiger Ausbau der A1
- A.2 Neubau der B6n
- A.3 Neubau der B213n
- A.24 Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen
(Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen)
- A.27 Straßenunterhaltung: mehr Finanzmittel für die
Infrastrukturunterhaltung
- A.28 strengere Überwachung der Geschwindigkeiten und Lkw-
Fahrverbote
- B.1 Verbesserung der Wegweisung zu den Gewerbegebieten
- B.2 Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hbf



ÖPNV / SPNV

- E.6 Ausbau der Ampelbevorrechtigung von Straßenbahnen
- E.7 strengere Überwachung von Falschparkern
- E.8b barrierefreier Ein- und Ausstieg
- E.8 Ampelbevorrechtigung von Bussen
- E.9 Anpassung des Regiobusnetzes
- E.11 Optimierung des Busnetzes
- E.12-15 Taktverdichtung auf SPNV-Strecken
(RS1: Viertelstundentakt / RS2: Halbstundentakt /
RS3: Halbstundentakt / RS nach Rotenburg: Stundentakt)
- E.23 Bessere Fahrplanabstimmung von Zügen,
Straßenbahnen und Bussen

Busnetz 2020



Linie	Takt [min]	
	Hauptverkehrszeit 06:30-08:30 Uhr 15:00-18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 09:00-15:00 Uhr 18:30-20:00 Uhr
20	15	30
21	15	15
22	15	15
24	7,5	10
25	10	10
26	15	20
27	15	20
28	15	30
29	30	30
33	15	20
34	15	20
38/39	15	30
40	20	20
41	20	20
42	30	30
52	30	30
58*	10/20	10/20
61	60	60
62	60	60
63	15	30
80/81	30	-
82	30	-
87	60	60
90	15	15
91/92	15	30
94	15	15
95	15	30
96/97	15	15
98/99	15	15
A	15	15
B	30	30
E	30	60
G	30	60
X	30	60

* Abschnitt Brüsseler Str. – Roland-Center ganztags im 10'-Takt durch Überlagerung mit Linie 201; Abschnitt Roland-Center – Friedhof Huchting ganztags im 15'-Takt durch Überlagerung mit Linie 204

Optimiertes Busnetz 2020

Stand: 06.05.2014

Legende

- Eisenbahn**
- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
 - Bahnhof/Haltepunkt verlegt
 - Schienenstrecke
- Straßenbahn**
- Straßenbahndepot
 - Straßenbahnstrecke
- Stadtbus**
- Linienverlauf
 - 26 Liniennummer gemäß BSAG-Nummerschema
 - B Liniennummer mögliche neue Linie, wird später ins BSAG-Nummerschema überführt
- Regionalbus**
- Regionalbusstrecke mit Taktverkehr
 - Regionalbusstrecke mit Einzelfahrten

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad gesamtstädtische Maßnahmen

P+R
B+R

Inter- und Multimodalität

- H.2 Ausbau und Verbesserung von P+R-Anlagen
- H.3 Verbesserung und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für P+R
- H.4 Ausbau Carsharing
- H.5 Carsharing-Angebot für Nachbarschaften
- H.6 Parkplatzprivilegierung für Carsharing
- H.7 Ausbau von B+R
- H.8 Verbesserung von B+R
- H.9 Einführung von P+B
- H.10 Neuer Busbahnhof



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- I.1 Bereitstellung von Verkehrsdaten für Web- oder App-Entwicklungen
- I.2 Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr
- I.3 Mobilitätsberatung für Neubürger/Innen
- I.4 Mobilitätsberatung für Schulen / Betriebe
- I.5 Multimodales Datenportal für alle Verkehrsträger
- I.6 Einführung einer Mobilitätskarte
- I.7 Förderung zielgruppenorientierter Projekte

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad gesamtstädtische Maßnahmen



Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

- L.1 Kampagnen für das Zufußgehen
- L.2 Kampagnen für das Radfahren
- L.3 Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht
- L.4 Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten
- L.5 Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit
- L.6 Team Nahmobilität und Radverkehrsförderung



Ruhender Kfz-Verkehr und E-Mobilität

- G.2 Reduzierung des Parkraums
- G.3 Konsequente Parkverbote



Elekromobilität

- J.1 Elektromobilität (Pilotprojekte) bei der BSAG
- J.2 Verleih von Pedelecs an wichtigen Standorten
(z.B. B+R / Mobil.Punkte)

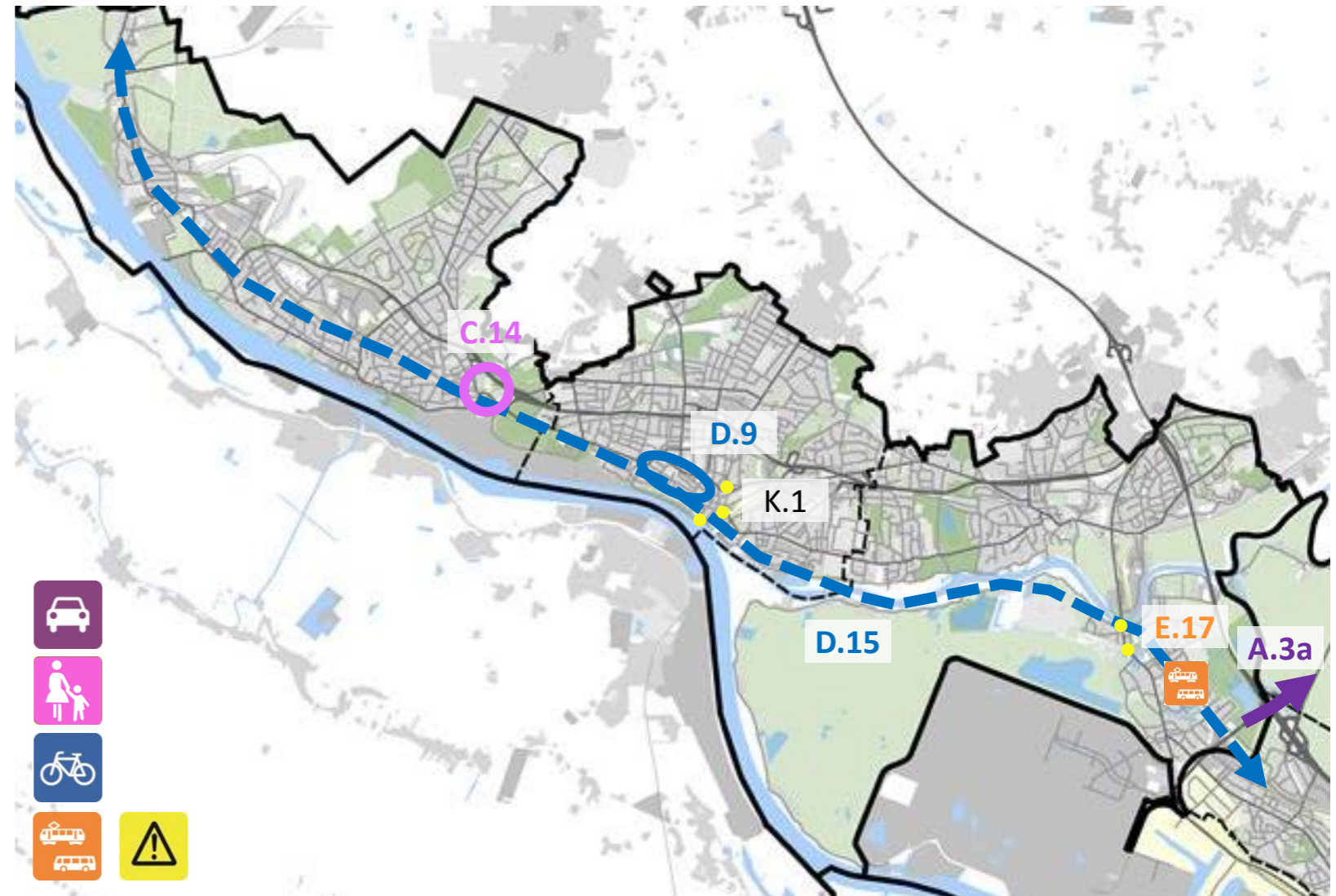


Verkehrssicherheit

- K.1 Tempo 30 auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen
- K.2 Straßensperrungen an Schulstandorten
- K.3 Aufwertung von Angsträumen
- K.4 Markierung von Haltelinien auf Radwegen
- K.5 Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange des Fußverkehrs
- K.6 Einmündungen standardisieren
- K.7 Beleuchtung von Radwegen
- K.8 Verkehrssicherheitskonzept

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – mittlerer/unterer Finanzierungspfad

Gesamtübersicht der im mittleren und unteren Finanzierungspfad berücksichtigten Maßnahmen



Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – **mittlerer/unterer** Pfad



Radverkehr

- D.1 Qualitätsmanagement zur Mangelbehebung
- D.2 Scherbentelefon
- D.3 Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen
- ~~D.4~~ Grüne Welle für den Radverkehr
- D.5 Engpässe im Radwegenetz beseitigen
- ~~D.6~~ Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen
- D.7 mehr Markierungen für den Radverkehr
- D.8 systematischer Einsatz von Fahrradstraßen
- D.11 Mängelbehebung im Radverkehrsnetz
- D.12 Sicherstellung der Fahrradwegweisung
- D.13 Ausweitung der Freigabe von Einbahnstraßen zum Radfahren in Gegenrichtung
- D.14 Radverkehrsnetz weiter verdichten
- D.15-19 Premiumrouten im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr
- D.24 Bessere Radabstellanlagen
- D.25 Sicherstellung der systematischen Pflege und Unterhaltung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen
- ~~D.26~~ Service-Angebote für den Radverkehr



Fußverkehr / Nahmobilität

- C.1 Begegnungszonen in Wohnquartieren
- C.1b Begegnungszonen in Nahversorgungszentren
- C.2 mehr Platz für Fußgänger: ausreichend breite Gehwege auf wichtigen Verbindungen und Entlastung der Gehwege
- C.3 keine Falschparker auf Gehwegen: Programm für restriktive Maßnahmen gegen illegal abgestellte Kfz
- C.4 Fußverkehrskonzepte auf Stadtelebene
- ~~C.5~~ Stadtteilpläne für unterschiedliche Zielgruppen
- C.6 Programm zur Fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen
- C.7 mehr Grün in Straßen: Erhöhung der Mittel für die Begrünung von Straßenräumen
- ~~C.8~~ Einsatz von Stadtmöbeln für unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Bänke, Spielgeräte)
- ~~C.9~~ temporäre Straßensperrungen für belebte Straßen
- C.15 fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- C.16 Programm für mehr und bessere Querungsstellen (z.B. Zebrastreifen und Mittelinseln)

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – **mittlerer/unterer** Pfad



Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr

- A.1 sechsstreifiger Ausbau der A1
- A.2 Neubau der B6n
- A.3 Neubau der B213n
- ~~A.24~~ Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen
(Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen)
- A.27 Straßenunterhaltung: **Finanzmittel werden nicht erhöht
bzw. gekürzt**
- ~~A.28~~ strengere Überwachung der Geschwindigkeiten und Lkw-
Fahrverbote
- ~~B.1~~ Verbesserung der Wegweisung zu den Gewerbegebieten
- B.2 Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hbf



ÖPNV / SPNV

- E.6 Ausbau der Ampelbevorrechtigung von Straßenbahnen
- E.7 strengere Überwachung von Falschparkern
- E.8b barrierefreier Ein- und Ausstieg
- ~~E.8~~ Ampelbevorrechtigung von Bussen
- E.9 Anpassung des Regiobusnetzes
- E.11 Optimierung des Busnetzes
- E.12-15 Taktverdichtung auf SPNV-Strecken
(RS1: Viertelstundentakt / RS2: Halbstundentakt /
RS3: Halbstundentakt / RS nach Rotenburg: Stundentakt)
- E.23 Bessere Fahrplanabstimmung von Zügen,
Straßenbahnen und Bussen

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – **mittlerer/unterer** Pfad



Inter- und Multimodalität

- ~~H.2~~ Ausbau und Verbesserung von P+R-Anlagen
- ~~H.3~~ Verbesserung und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für P+R
- H.4 Ausbau Carsharing
- H.5 Carsharing-Angebot für Nachbarschaften
- H.6 Parkplatzprivilegierung für Carsharing
- H.7 Ausbau von B+R
- H.8 Verbesserung von B+R
- ~~H.9~~ Einführung von P+B
- ~~H.10~~ Neuer Busbahnhof



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- I.1 Bereitstellung von Verkehrsdaten für Web- oder App-Entwicklungen
- ~~I.2~~ Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr
- I.3 Mobilitätsberatung für Neubürger/Innen
- I.4 Mobilitätsberatung für Schulen / Betriebe
- ~~I.5~~ Multimodales Datenportal für alle Verkehrsträger
- I.6 Einführung einer Mobilitätskarte
- ~~I.7~~ Förderung zielgruppenorientierter Projekte

Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – **mittlerer/unterer** Pfad



Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

- L.1 Kampagnen für das Zufußgehen
- ~~L.2~~ Kampagnen für das Radfahren
- ~~L.3~~ Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht
- L.4 Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten
- ~~L.5~~ Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit
- L.6 Team Nahmobilität und Radverkehrsförderung



Ruhender Kfz-Verkehr und E-Mobilität

- G.2 Reduzierung des Parkraums
- G.3 Konsequente Parkverbote



Elektromobilität

- ~~J.1~~ Elektromobilität (Pilotprojekte) bei der BSAG
- ~~J.2~~ Verleih von Pedelecs an wichtigen Standorten
(z.B. B+R / Mobil.Punkte)



Verkehrssicherheit

- K.1 Tempo 30 auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen
- K.2 Straßensperrungen an Schulstandorten
- K.3 Aufwertung von Angsträumen
- K.4 Markierung von Haltelinien auf Radwegen
- K.5 Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange des Fußverkehrs
- K.6 Einmündungen standardisieren
- ~~K.7~~ Beleuchtung von Radwegen
- K.8 Verkehrssicherheitskonzept

Stellungnahmen zum Handlungskonzept

- Abgabefrist: Freitag, 4. Juli 2014
- Eine Fristverlängerung ist definitiv nicht möglich!
- Stellungnahmen bitte ausschließlich per E-Mail an vep@bau.bremen.de