

# Programm des Regionalausschusses der Ortsbeiräte im Bereich Bremen-Links der Weser - VEP Bremen 2025 (4. Beteiligungsphase)

Zeit	Thema	
19:00	Begrüßung,  Stand der Bearbeitung	Annemarie Czichon, OA Neustadt / Woltmershausen  Hendrik Abramowski, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19:05	Ergebnisse des Zielszenarios	Herr Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:15	Vorstellung des Handlungskonzepts (inklusive Methodik, Prioritäten, Umsetzungshorizonte, Finanzierung und regionaler Beispiele)	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:30	Weitere Verfahrensschritte (TÖB; Deputationsbefassung; politische Beschlussfassung)	Hendrik Abramowski, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19:35	Rückfragen, Diskussion, Anregungen nach Beiratsbereichen (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)	
21:15	Veranstaltungsende	

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

## 4. Regionalkonferenz

Bremen-Links der Weser  
12. 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](mailto:vep@bau.bremen.de)

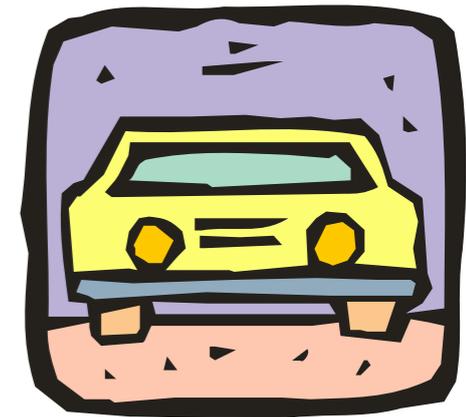
# Ergebnisse der Modellierung für das Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

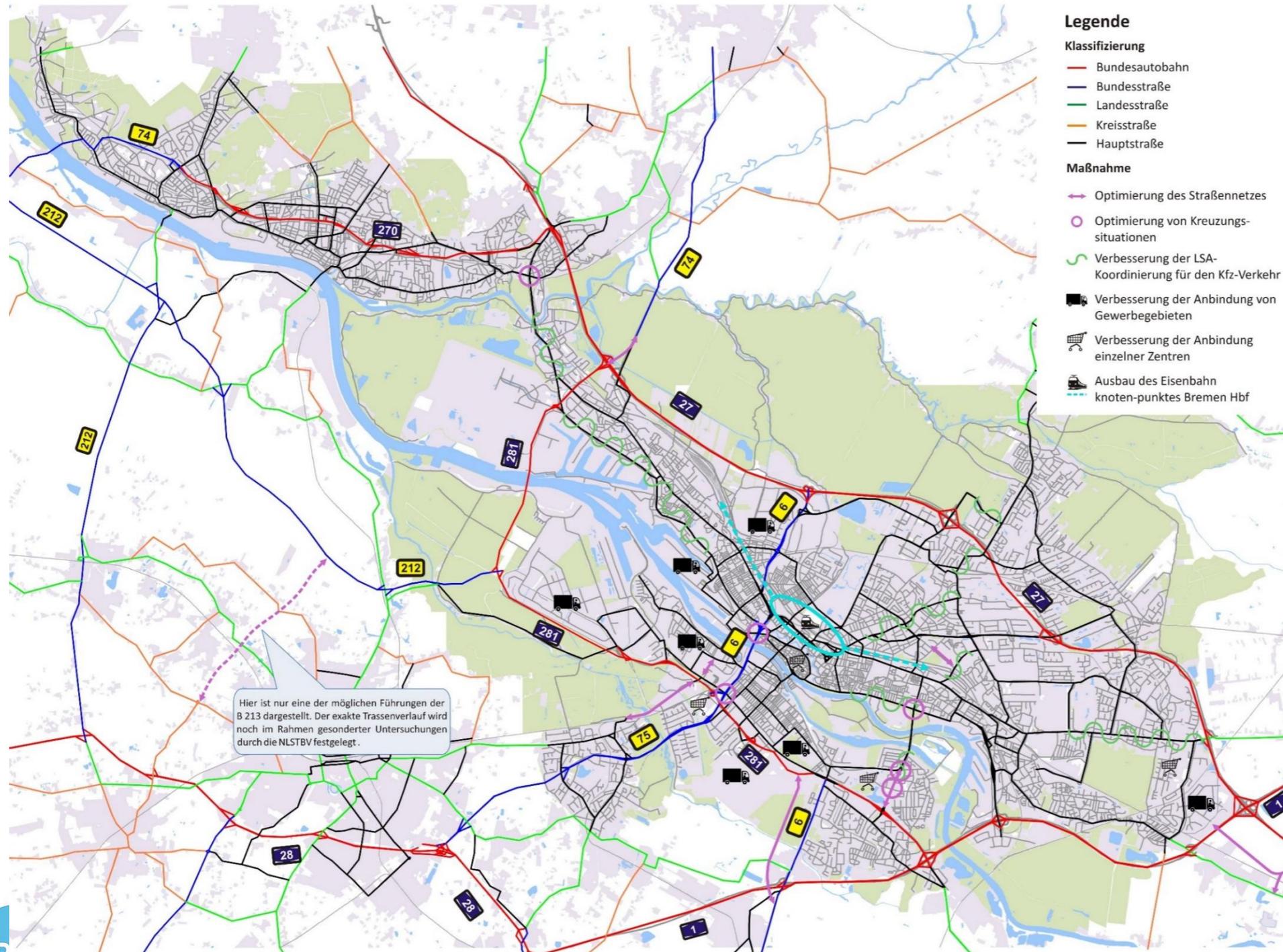


## Maßnahmenet des Zielszenarios

- Zielszenario umfasst ein konsensuell abgestimmtes Maßnahmenet 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



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

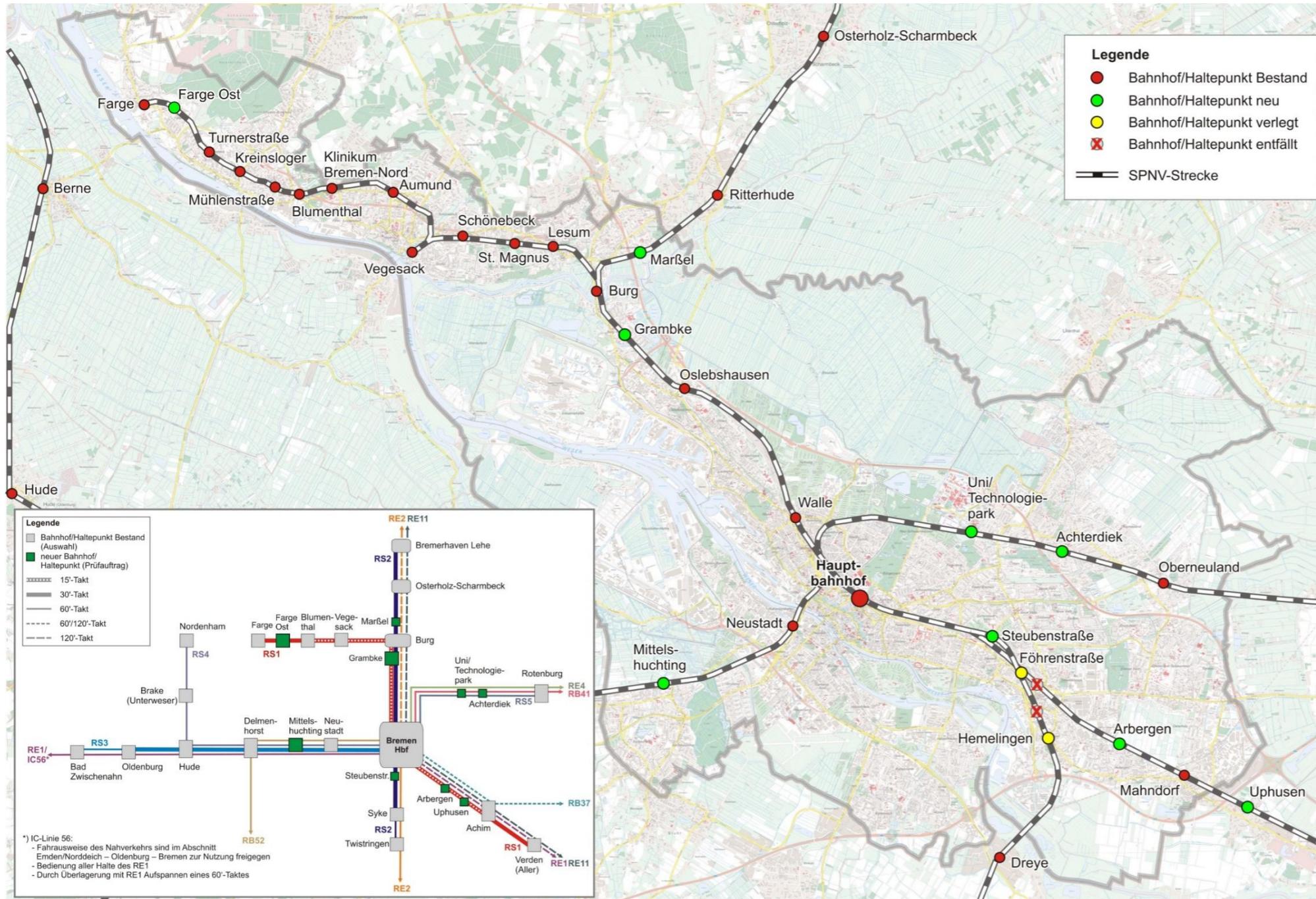
**Nicht mehr enthalten:**

- 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



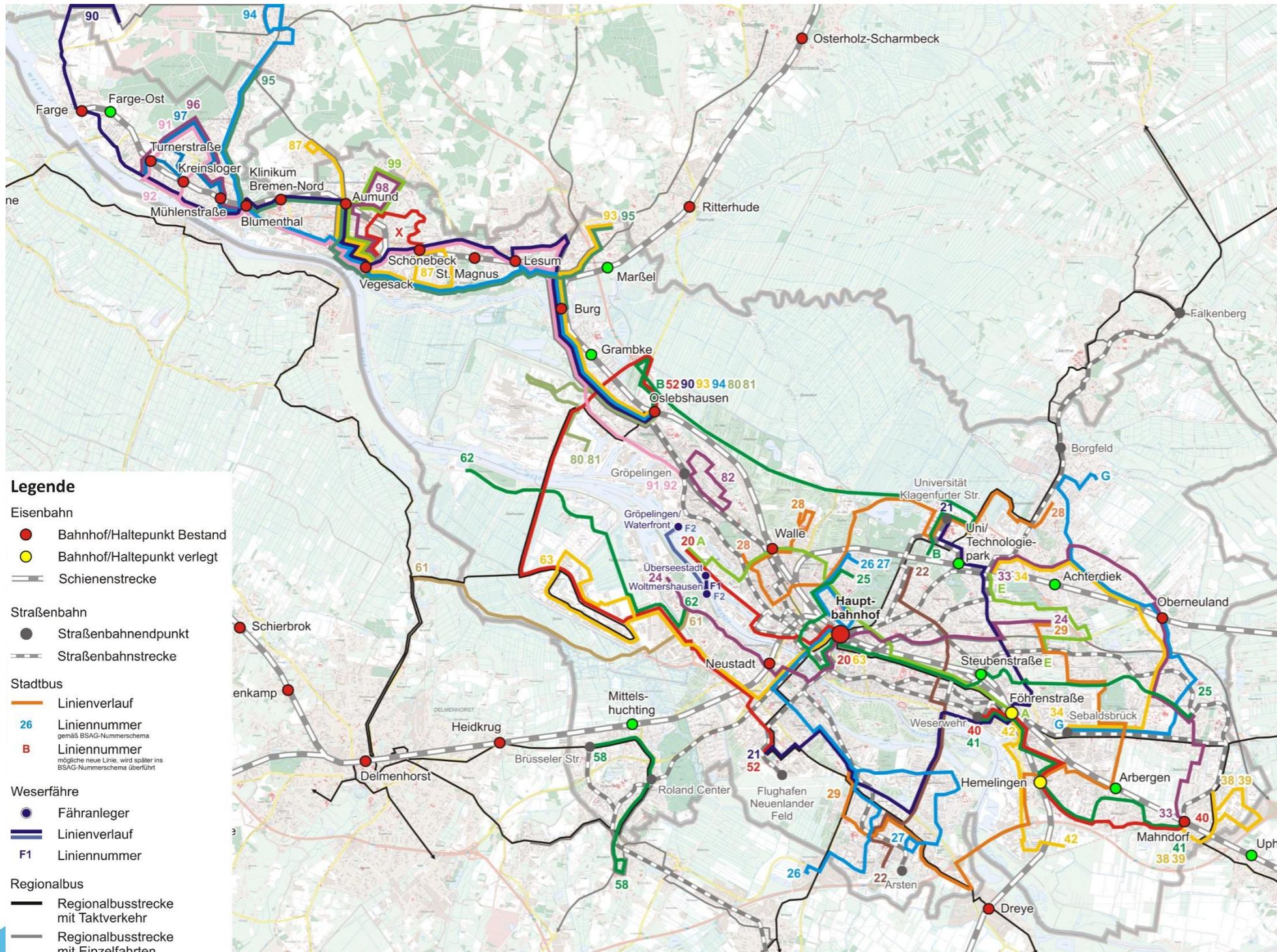
**Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)**

**Neu aufgenommen:**

+ Haltepunkt Farge Ost



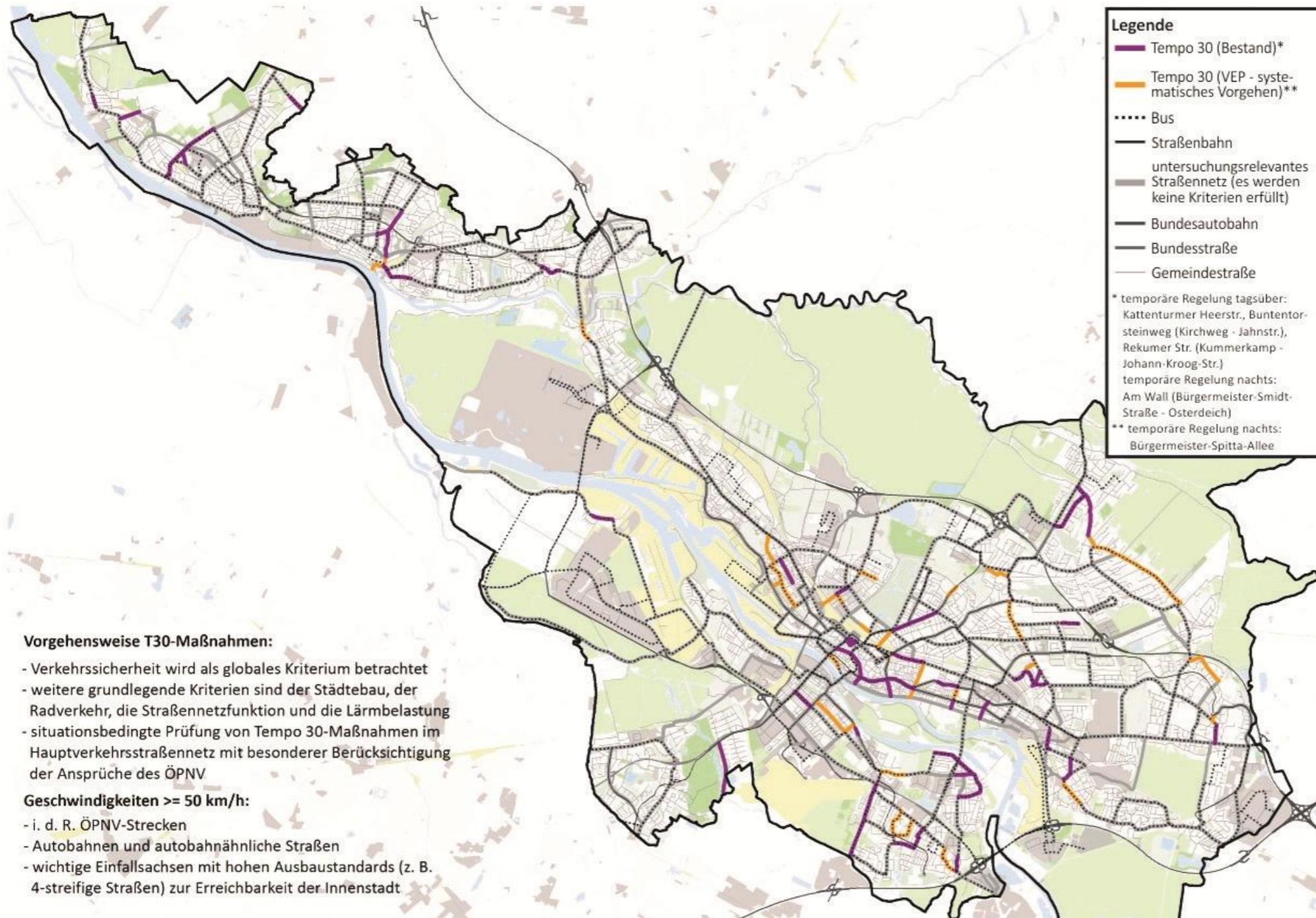
# Zielszenario – Stadtbusnetz



## 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

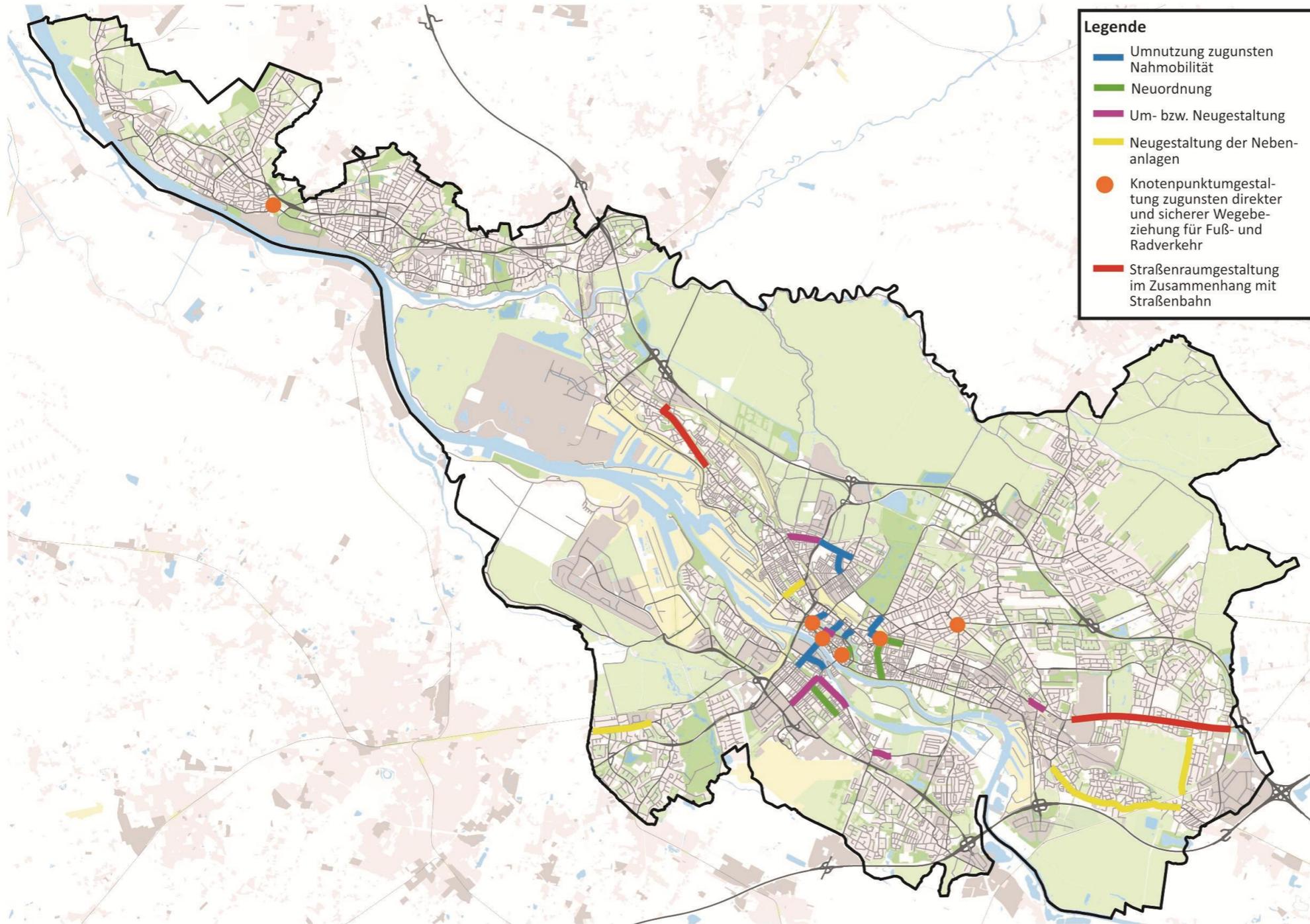


## Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

### 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



**Legende**

- Umnutzung zugunsten Nahmobilität
- Neuordnung
- Um- bzw. Neugestaltung
- Neugestaltung der Nebenanlagen
- Knotenpunktgestaltung zugunsten direkter und sicherer Wegebeziehung für Fuß- und Radverkehr
- Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit Straßenbahn

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

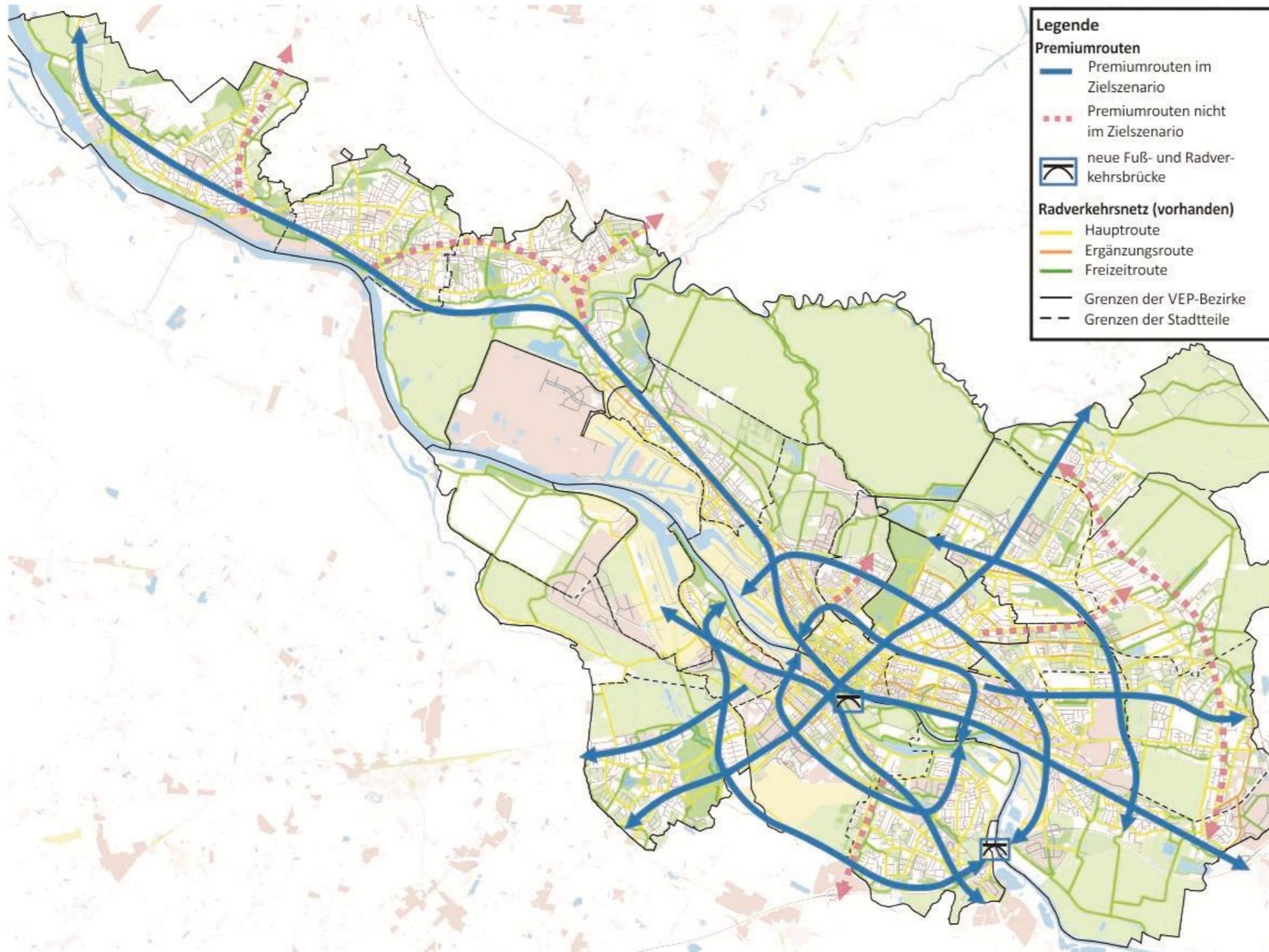
**Nicht mehr enthalten:**

- 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

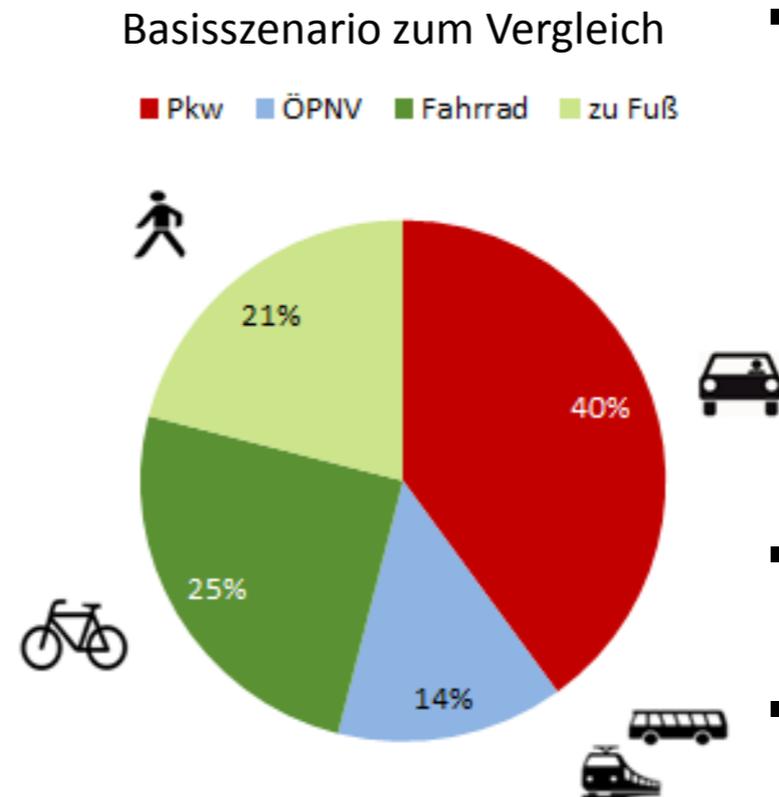
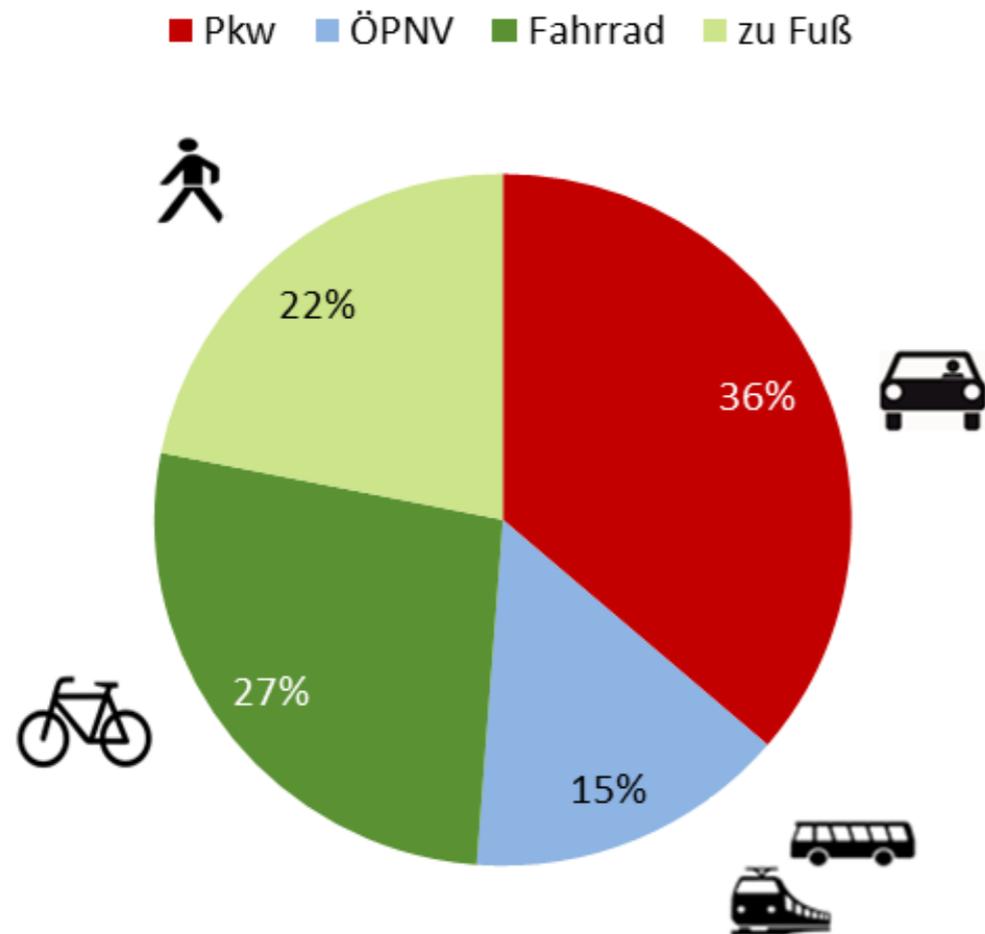


**Veränderung gegenüber  
Vorschlag zum Zielszenario**  
(gem. Projektbeirat)

**Neu aufgenommen:**

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

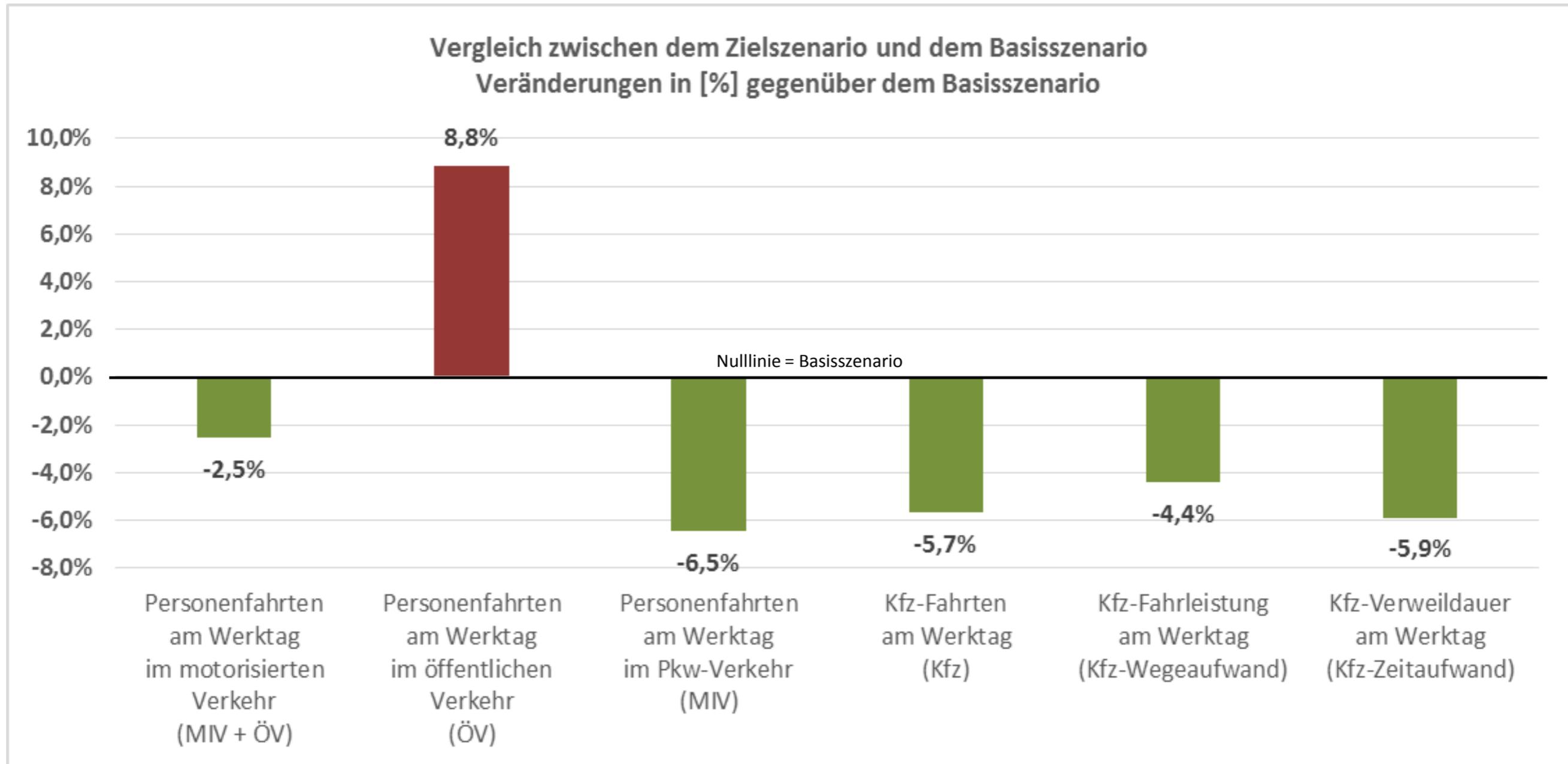
# Modal-Split-Abschätzung im Zielszenario – Bremerinnen und Bremer



- 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



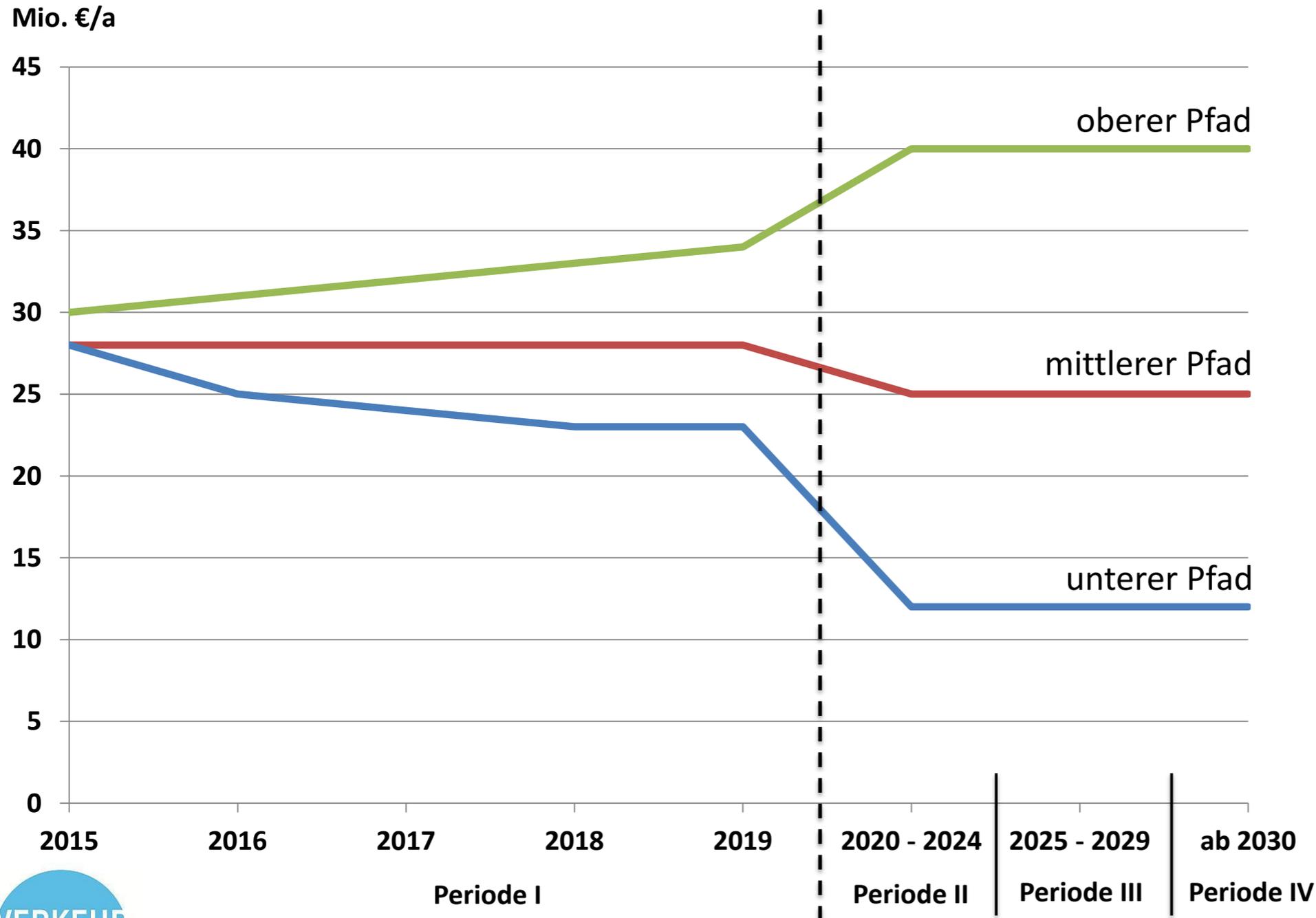
# Handlungskonzept: Was ist das?

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

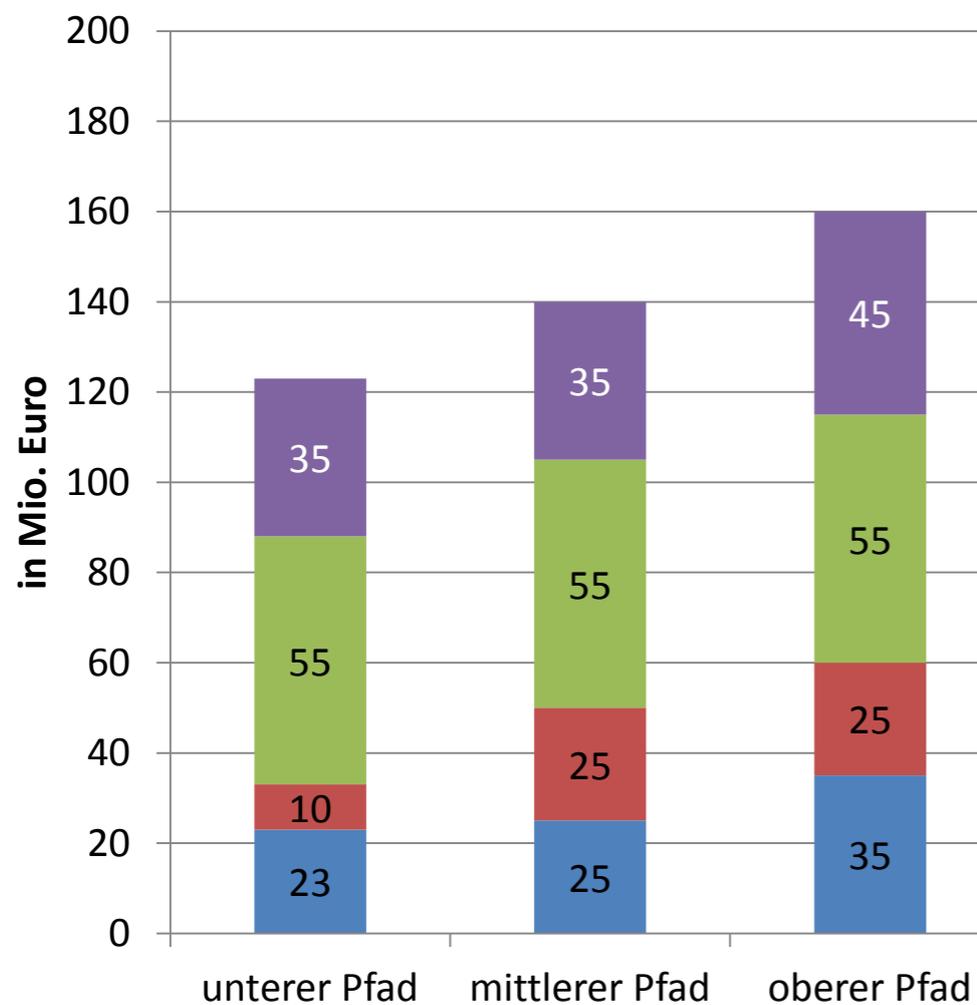


## Unterschiedliche Annahmen

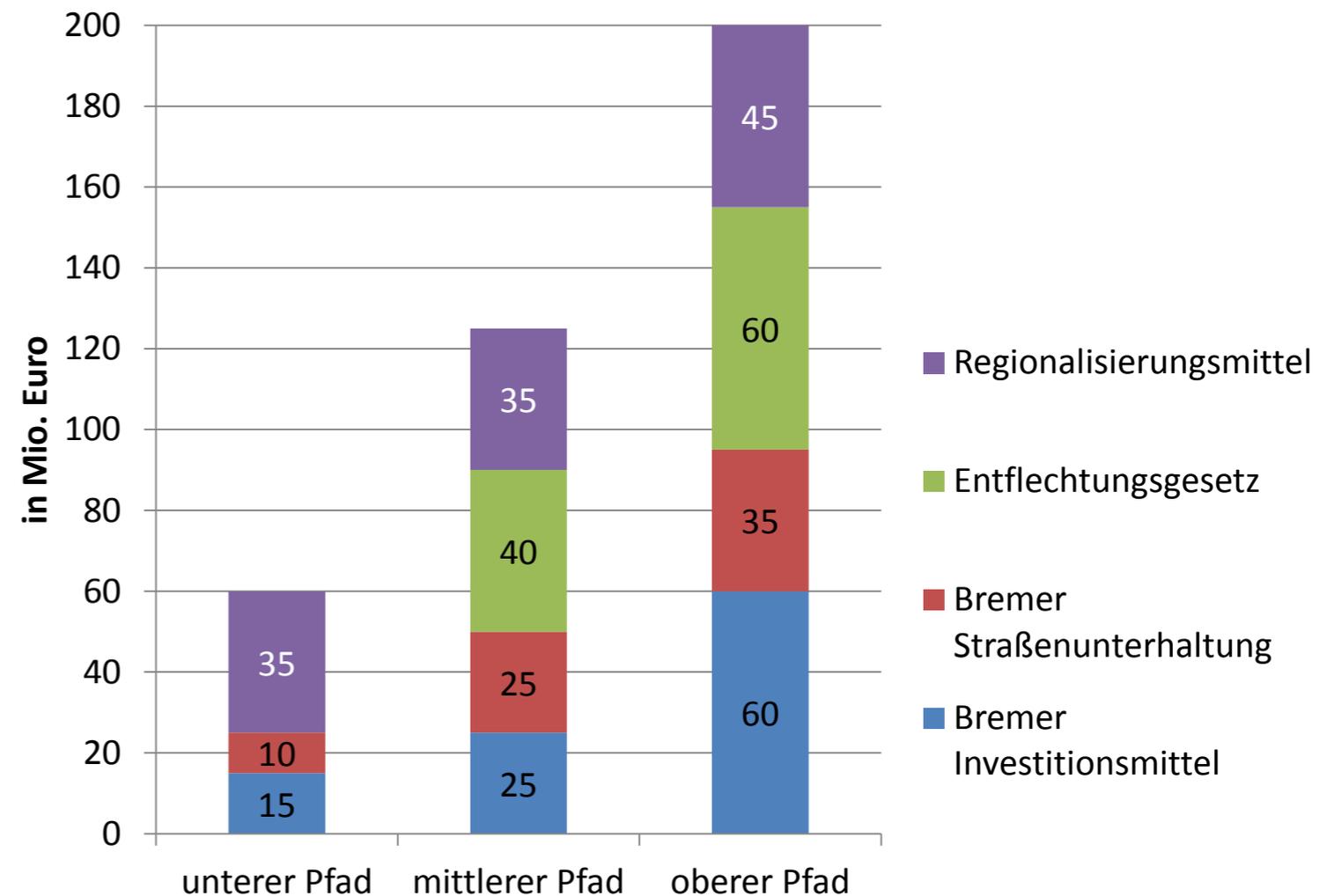
- Das Entflechtungsgesetz und das Großvorhabenprogramm des Bundes laufen 2019 aus:  
Wird es eine Anschlussfinanzierung geben?
- Werden die Regionalisierungsmittel aufgestockt oder anders verteilt?
- Wie wird der Verkehrsetat im Bremer Haushalt berücksichtigt?

# 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

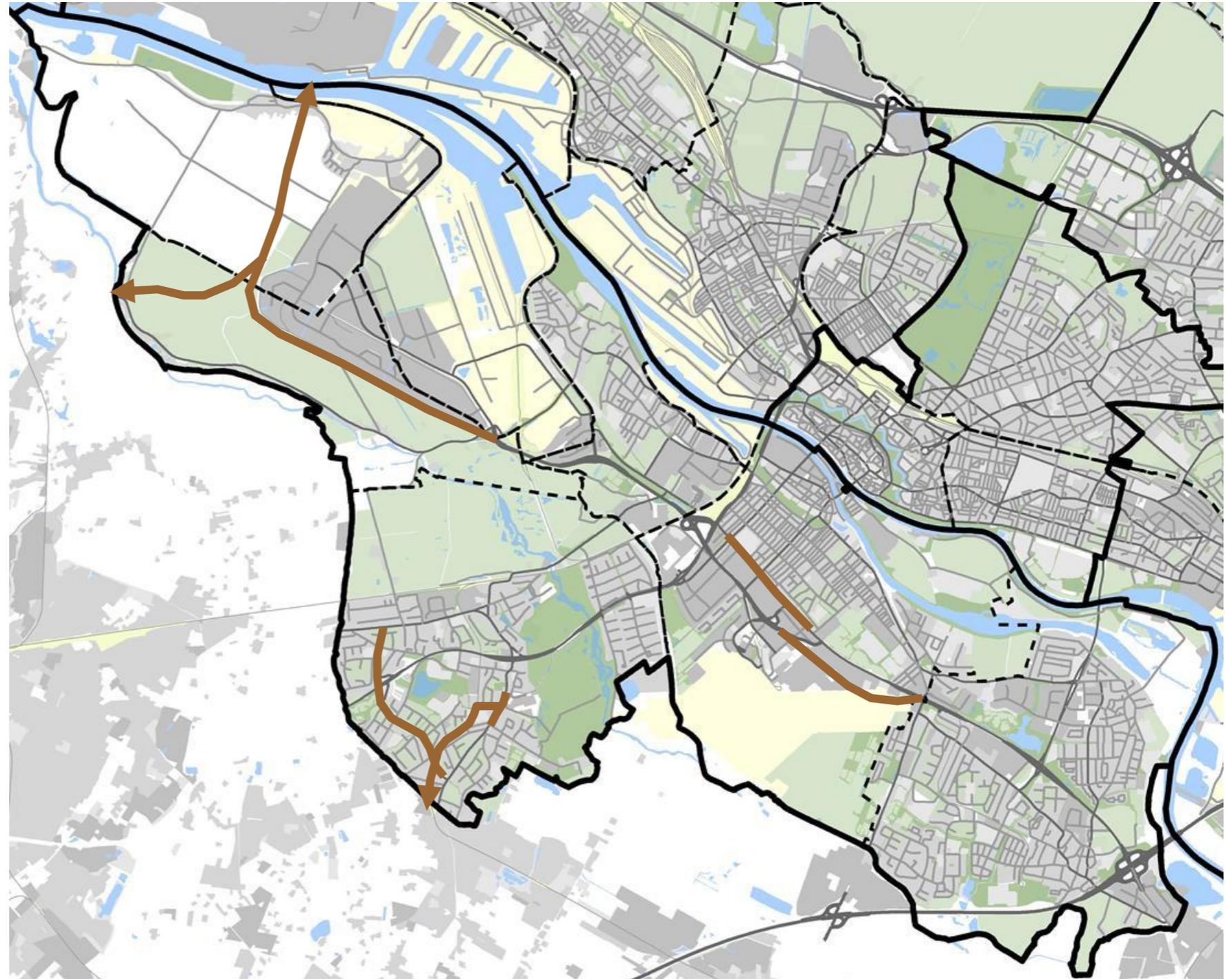
- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive und konsumtive Mittel) wird aufgestockt.  
Die Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes berücksichtigt erhöhte Bedarfe zum Infrastrukturausbau.  
Das GVFG-Großvorhabenprogramm läuft weiter.
- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios 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.1 A 281 Ringschluss (BA 2/2, 3/2, 4)
- BS.1a Neubau der B 212n
- BS.5 Rückbau der Neuenlander Str., sowie Anpassung der Ampelschaltung
- BS.6 Umbau Heinrich-Plett-Allee aufgrund Straßenbahnverlängerung
- BS.7 Umbau Kirchhuchtinger Landstr. Aufgrund Straßenbahnverlängerung
- BS.19 Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting
- BS.20 Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze



# 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  
u.a. Norderländer/Grollander Str., Brakkämpe/Stedingehre, Huchtinger Heerstr./Brokhuchtinger Landstraße

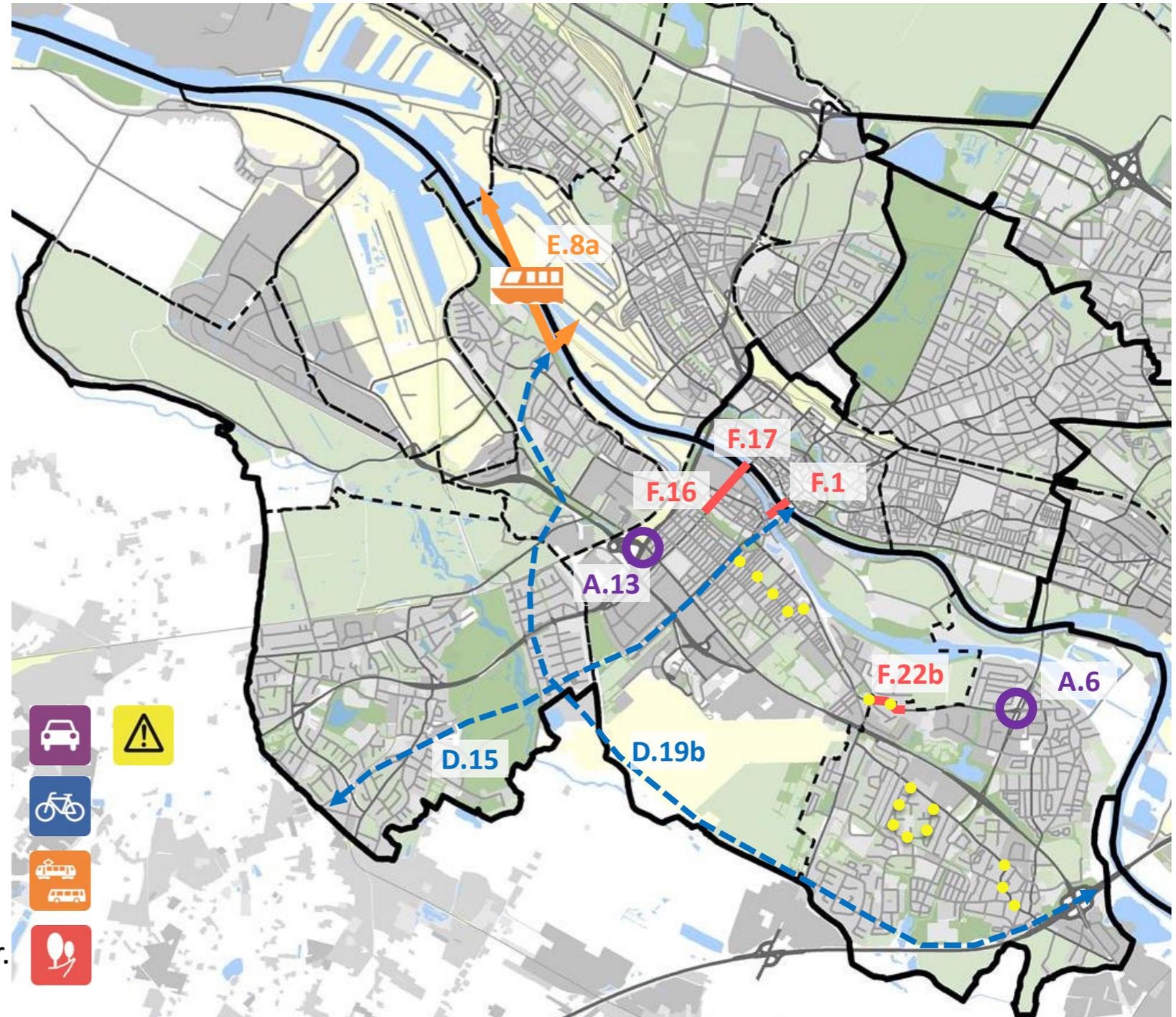


## ÖPNV / SPNV

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

# Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad (Realisierung 2015-19)

-  A.6 Umbau Kreuzung Habenhauser Landstr./  
Habenhauser Brückenstr.
- A.13 Umbau Auffahrt Neuenlander Str. zur B6
-  Premiumrouten
- D.15 Huchting - Innenstadt - Uni - Lilienthal
- D.19b Großer Ring
-  E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen -  
Überseestadt
-  F.1 Umgestaltung Wilhelm-Kaisen-Brücke
- F.16 Umnutzung Langemarckstraße
- F.17 Umnutzung Bgm.-Smidt-Brücke
- F.22b Umgestaltung Habenhauser Landstr.
-  K.1 Tempo 30 einführen:
  - Kornstraße      • Anna-Stiegler-Str.
  - Kirchweg        • Agnes Heineken-Str.
  - Habenhauser    • Arster Heerstr.  
Landstraße



# Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad (Realisierung 2020-24)



- A.2 Neubau B6n
- A.5 Ausbau Habenhauser Brückenstr.
- A.7 Umbau Kreuzung Borgwardstr./  
Habenhauser Brückenstr.
- A.8 Bessere Ampelschaltung auf der  
Habenhauser Brückenstr.
- A.26 Ertüchtigung Wardamm



- D.17 Obervieland - Neustadt - Woltmershausen -  
GVZ
- D.19 Kleiner Ring
- D.20a Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst
- D.22 Neue Rad- und Fußgängerbrücken Piepe -  
Stadtwerder - Altenwall

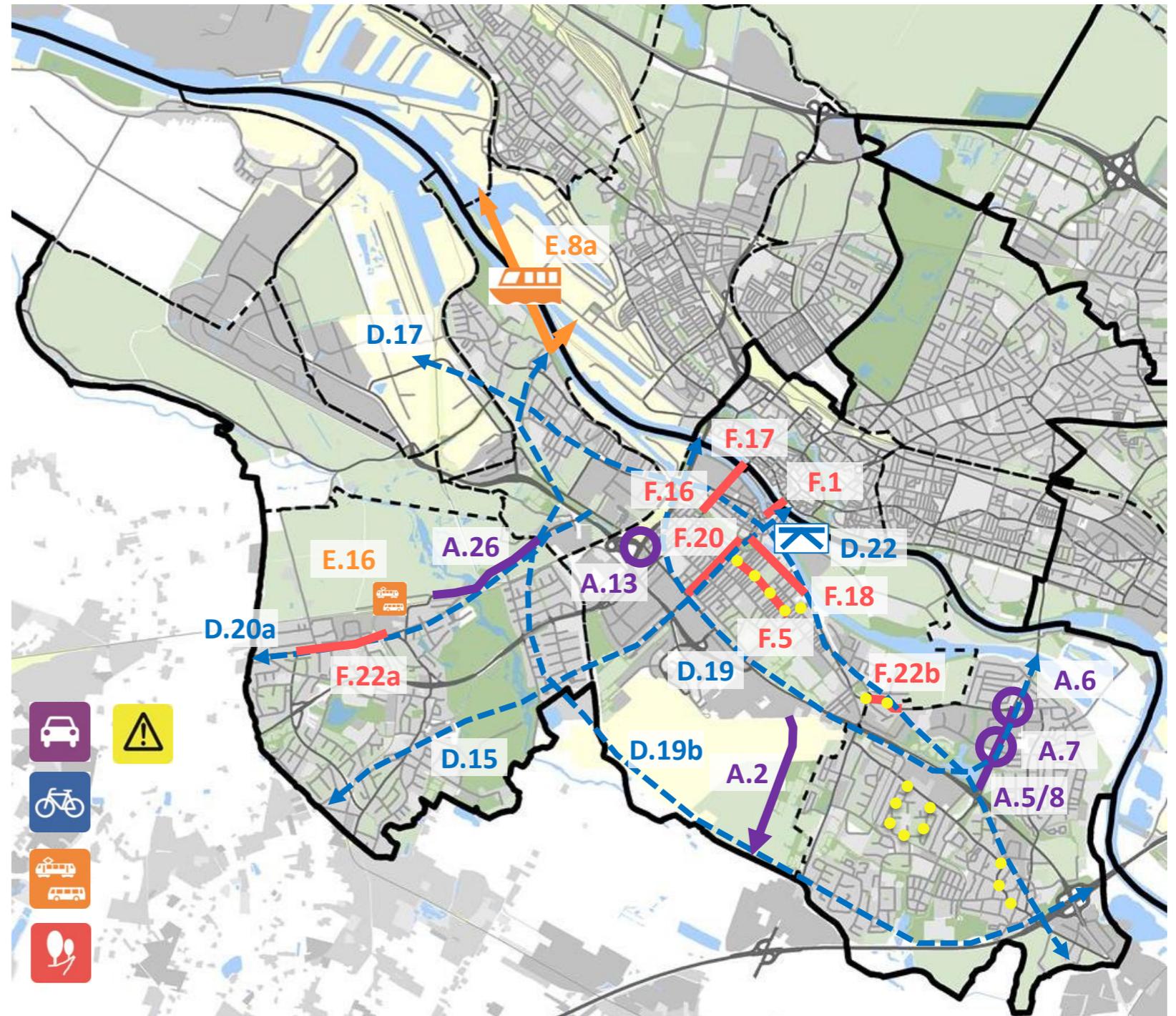


- E.16 Neuer Haltepunkt Mittelshuchting



- F.5 Neuordnung Kornstraße
- F.18 Umgestaltung Buntentorsteinweg
- F.20 Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.

- F.22a Neugestaltung der Seitenräume  
Huchtinger Heerstr.



# Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – oberer Pfad (Realisierung 2025-35)

## Periode 3 (2025-2029)



A.15 Verlängerung am Gaswerkgraben

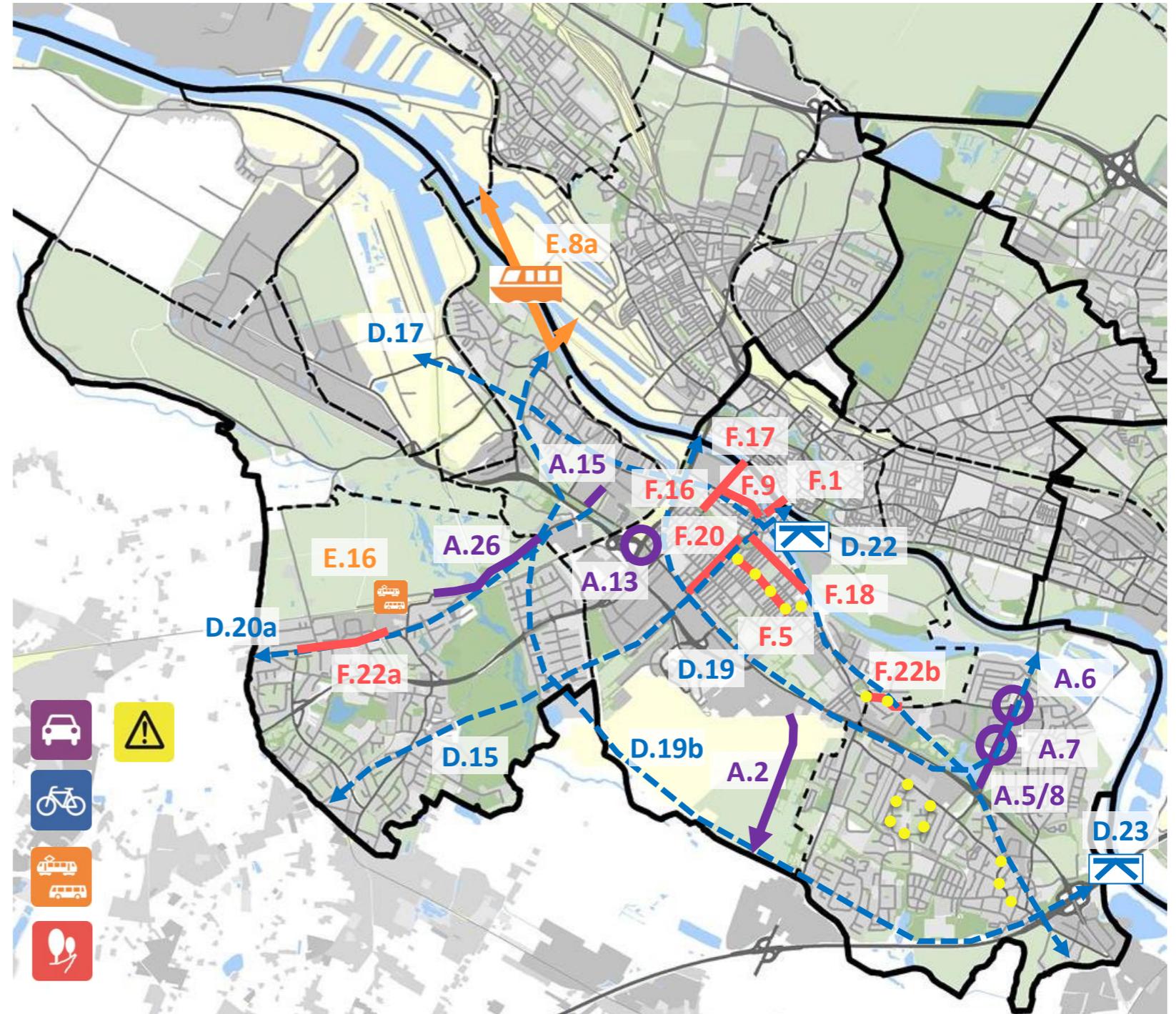


D.23 Fuß- und Radverkehrsbrücke BAB A1

## Periode 4 (2030-2035)



F.9 Umnutzung Wester-/Osterstr.  
zugunsten der Nahmobilität



# 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 Stadteilebene
- 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

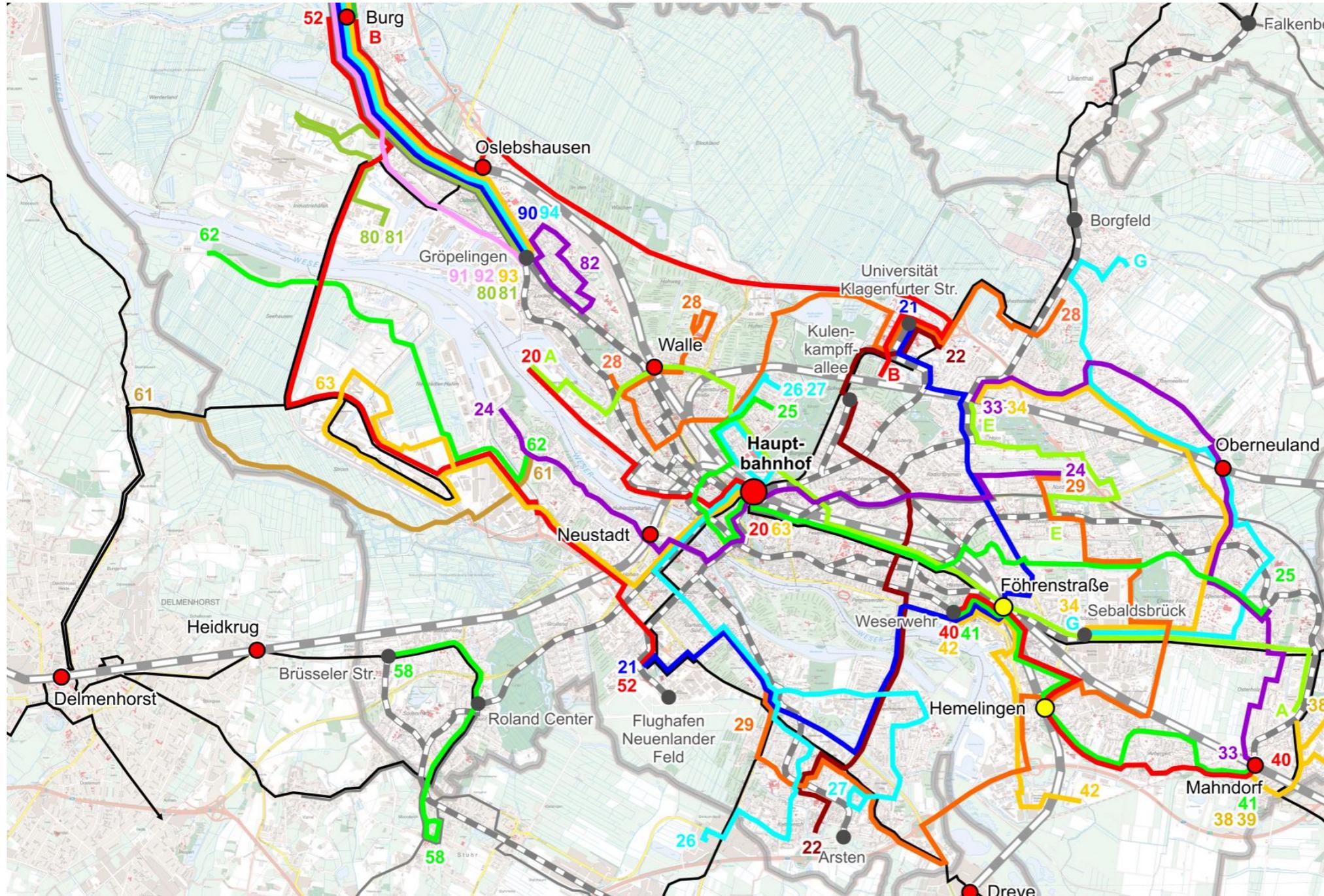
- A.1 sechsstreifiger Ausbau der A1
- A.2 Neubau der B6n
- A.3 Neubau der B213n
- A.24 Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen  
(Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen)
- A.27 Straßenunterhaltung: mehr Finanzmittel für die  
Infrastrukturunterhaltung
- A.28 strengere Überwachung der Geschwindigkeiten 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



## Optimiertes Busnetz 2020

Stand: 06.05.2014

### Legende

#### Eisenbahn

- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
- Bahnhof/Haltepunkt verlegt

#### 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

# Mittlerer Pfad

- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive Mittel) bleibt konstant. Konsumtive Mittel werden aufgestockt. Eine Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes durch den Bund wird vorausgesetzt. Das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes läuft weiter.
- Alle Maßnahmen des Basisszenarios werden umgesetzt.
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden nicht erhöht.

Budget mittlerer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	25	25	25	25
Bremer Straßenunterhaltung	25	25	25	25
Entflechtungsgesetz	55	40	40	40
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35

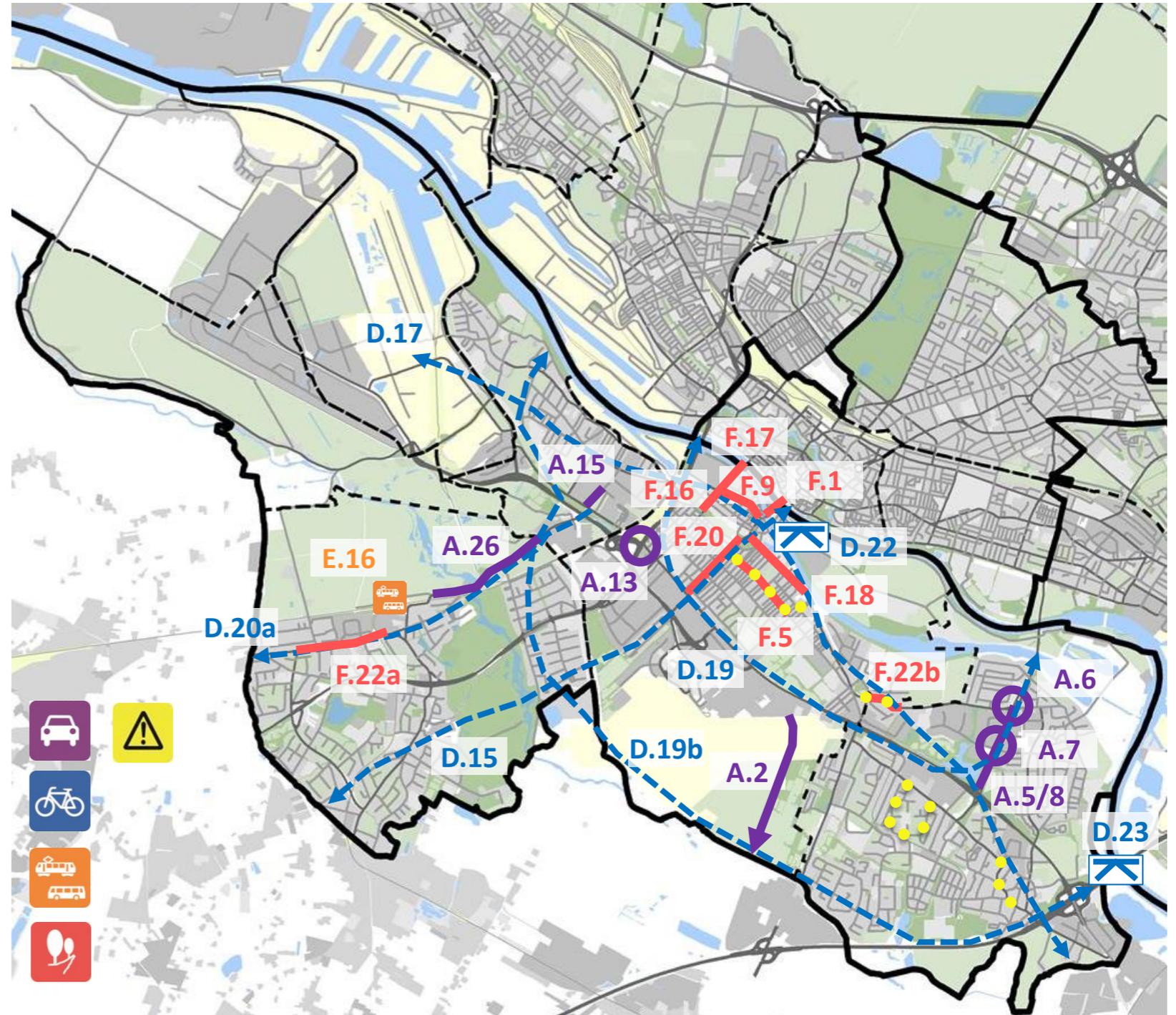


# Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – mittlerer Finanzierungspfad

## Nicht enthalten im mittleren Pfad



E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen  
- Überseestadt



# Unterer Pfad

- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive Mittel) wird gekürzt.  
Es folgt keine Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes durch den Bund. Das GVFG-Großvorhaben-Programm des Bundes entfällt ab 2020 ersatzlos.
- Es werden v.a. die Maßnahmen des Basisszenarios umgesetzt.
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden gekürzt und in Bremer Investitionsmittel umgeschichtet.

Budget unterer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	23	15	15	15
Bremer Straßenunterhaltung	10	10	10	10
Entflechtungsgesetz	55	0	0	0
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35



# Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – unterer Finanzierungspfad

## Nicht enthalten im unteren Pfad



E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen  
- Überseestadt



A.5 Ausbau Habenhauser Brückenstr.  
A.7 Umbau Knoten Borgwardstr./  
Habenhauser Brückenstr.

A.15 Verlängerung am Gaswerkgraben

A.26 Ertüchtigung Wardamm

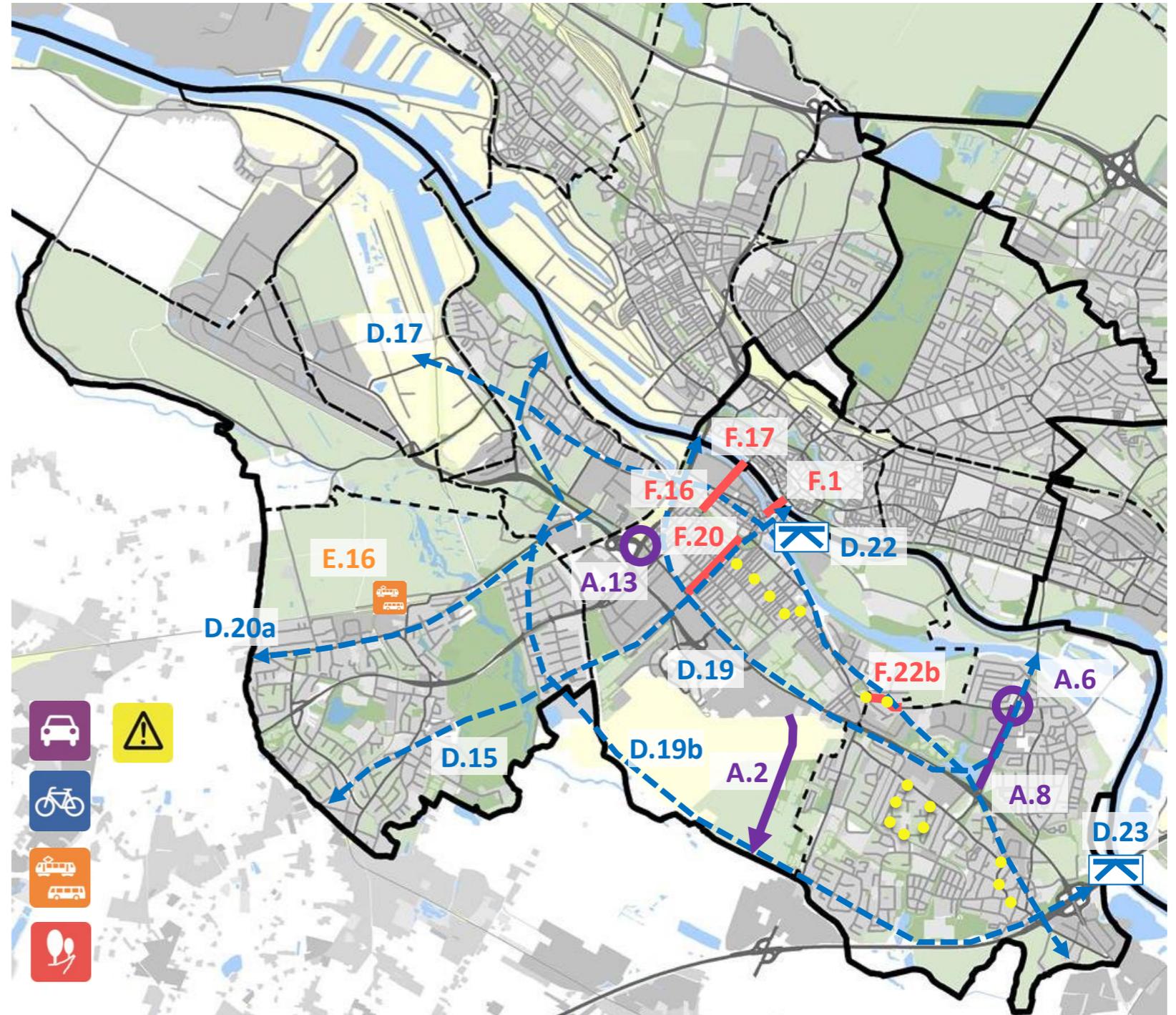


F.5 Neuordnung Kornstraße

F.9 Umnutzung zugunsten der  
Nahmobilität: Wester-/Osterstr.

F.18 Umgestaltung Buntentorsteinweg

F.22a Neugestaltung der Seitenräume  
Huchtinger Heerstr.



# 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

# Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Neustadt	F.20: Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	Maßnahme wird unterstützt, Umsetzung jedoch vor Fertigstellung A 281	Mit der Vollendung des Autobahnringes (A 281) wird die Verkehrsmenge auf der Friedrich-Ebert-Straße abnehmen, so dass dann eine punktuelle Umgestaltung der Straße zum Abbau dieser Defizite möglich wird ohne dass die MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt beeinträchtigt wird.
Neustadt	K.1: Mehr Tempo 30	Tempo 30 in der Gastfeldstraße	Zielkonflikt mit dem Busverkehr
Neustadt	Neu	Verlegung der Streckenführung der VBN-Busse von der Gastfeld-/Pappelstr. in die Neuenlander Str.	nach Realisierung der A281 nicht mehr über Gastfeldstraße, aber weiter über Pappelstraße
Neustadt	Neu	Rückbau der Neuenlander Straße zu einer zweispurigen Stadtstraße/Allee.	Ist im Basisszenario enthalten, Rückbau in angebauten Teilen des Straßenzugs
Neustadt/Woltmershausen	Fuß- und Radverkehrstunnel zwischen Neustadt und Woltmershausen	Aufnahme	Zu hohe Kosten, nicht wirtschaftlich, GE Hohentorshafen bleibt gem. FNP-Entwurf bestehen

# Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Woltmershausen	E.11: Verbessertes Busnetz	Konkretisierung: Taktverdichtung Linie 63, Linie 24 bis Lankenauer Höft	Taktverdichtung ist aufgrund geringer Nachfrage nicht gerechtfertigt, Planung Fähranleger vom neuen zentralen Anleger aus
Woltmershausen	K.1: Mehr Tempo 30	Tempo 30 in der Woltmershauser Str. und Rablinghauser Landstr.	Zielkonflikt mit dem Busverkehr
Woltmershausen	ÖPNV auf der Weser	Prüfung einer Längsverbinding für spezielle Anlässe	Prüfung ist nicht ausgeschlossen, jedoch nicht Bestandteil des VEP
Obervieland	E.11: Verbessertes Busnetz	Aufgrund weiteren Abstimmungsbedarfes Herausnahme aus Handlungskonzept	Im Zuge der Umsetzung des Busliniennetzes erfolgt eine Abstimmung mit den Beiräten
Obervieland	Neu	Sanierung A 1 bzw. Verbesserung des Lärmschutzes sowie Lärmschutzmaßnahmen bei zukünftiger A 281 berücksichtigen	Thema des Lärmschutzes ist nicht Gegenstand des VEP. Lärmschutz greift bei wesentlicher Änderung (wenn Ausbau oder mehr als 3dB(A)).

# Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Obervieland	Neu	Die Haltestelle Heukämpendamm der Linie 4 befindet sich in Hochlage und kann durch die steile Zuwegung (Rampe) nur schwer von Menschen mit eingeschränktem Gehvermögen oder Rollstuhl frei erreicht werden. Die Haltestelle ist gerade durch das am dortigen Platz angesiedelte Altenpflegeheim Arsten-Heukämpendamm für ältere Menschen sehr attraktiv. Der Beirat fordert daher die Überarbeitung der bestehenden Zuwegung (Rampe).	In das Programm E.8b barrierefreier Ein- und Ausstieg im ÖV aufzunehmen
Obervieland	Neu	Umgestaltung Habenhauser Landstraße in der Ortslage Huckelriede	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, im Zusammenhang mit Gartenstadt Werdersee, wird aufgenommen
Huchting	C.16: Mehr Querungstellen für Fußgänger	Konkretisierung: Norderländer Straße, Alte Heerstraße, Hermannsburg	Prüfung im Rahmen des Programms bzw. der weiteren Konkretisierung
Huchting	E.16: Neuer Haltepunkt Mittelshuchting	Ablehnung, Forderung nach Reaktivierung des Huchtinger Bhf	Haltepunkt ist am früheren Huchtinger Bahnhof vorgesehen
Huchting	K.3: Aufwertung von Angsträumen	Konkretisierung: Tunnelsituation an der Haltestelle Bardenflethstraße	Wird außerhalb des VEP aktuell geprüft

# Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Huchting	Neu	Bauerland / Leerkämpe; Verbindungsweg Ortkampsweg / Bauerland: Der Beirat fordert die Schließung der jetzigen Verbindung und die Schaffung einer Ersatz- verbindung für Radfahrer und Fußgänger auf der anderen Seite des Kühlgebäudes.	Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene
Huchting	Neu	Umbau Verkehrsknoten Norderländer/Grollander Str., Brakkämpe /Stedingsehre sowie Knoten Huchtinger Heerstraße/ Brokhuchtinger Landstraße.	In das Knotenpunktprogramm Radverkehr aufzunehmen.
Huchting	Neu	Ausbau Geh- und Radweg Huchtinger Heerstraße, bis zur Fertigstellung Zweirichtungsradweg auf stadtauswärtiger Seite. Prüfung von Zweirichtungsradwegen: Emslandstraße.	der VEP berücksichtigt Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes und zur finanziellen Aufstockung der infrastrukturellen Unterhaltungskosten, wird ins Zielszenario aufgenommen (Straßenraumgestaltung)

# Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Huchting	Neu	Geh- und Radweg an der Brokhuchtinger Landstraße bzw. entsprechende Maßnahmen zur MIV-Abbremsung.	Ggf. zu berücksichtigen, bereits Tempo 30, kleinere Maßnahmen können die Tempo-Einhaltung unterstützen
Huchting	Neu	Bahnquerung Grollander Straße durch Gehwege für Nahmobilität erweitern, um Fahrbahnnutzung (auch durch Fußgänger/innen) zu vermeiden.	Wird im Fußverkehrskonzept auf Stadtteilebene geklärt