

Programm der Regionalkonferenz der Ortsbeiräte im Bereich Bremen-West - VEP Bremen 2025 (4. Beteiligungsphase)

Zeit	Thema	
18:30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung	Ulrike Pala, OA West Jan Bembennek, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18:40	Ergebnisse des Zielszenarios	Dr. Stephan Krug, Ingenieurgruppe IVV
18:55	Vorstellung des Handlungskonzepts (inklusive Methodik, Prioritäten, Umsetzungshorizonte, Finanzierung und regionaler Beispiele)	Anne Mechels, Planersocietät Dr. Stephan Krug, Ingenieurgruppe IVV
19:20	Weitere Verfahrensschritte (TÖB bis 4. Juli 2014; Deputationsbefassung; politische Beschlussfassung)	Jan Bembennek, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19:25	Rückfragen, Diskussion, Anregungen	
20:45	Veranstaltungsende	

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

4. Regionalkonferenz

Bremen-West
11. 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

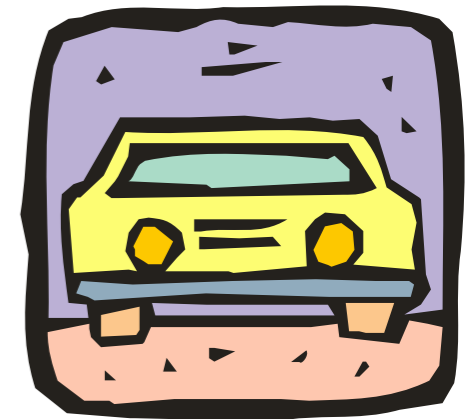
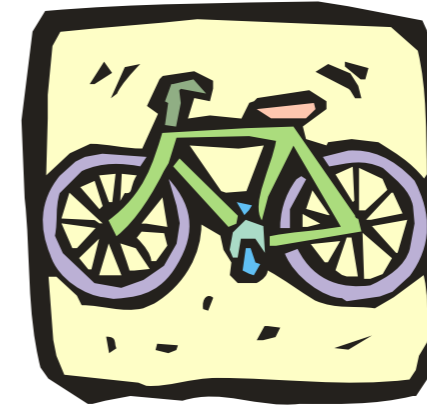
Ergebnisse der Modellierung für das Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

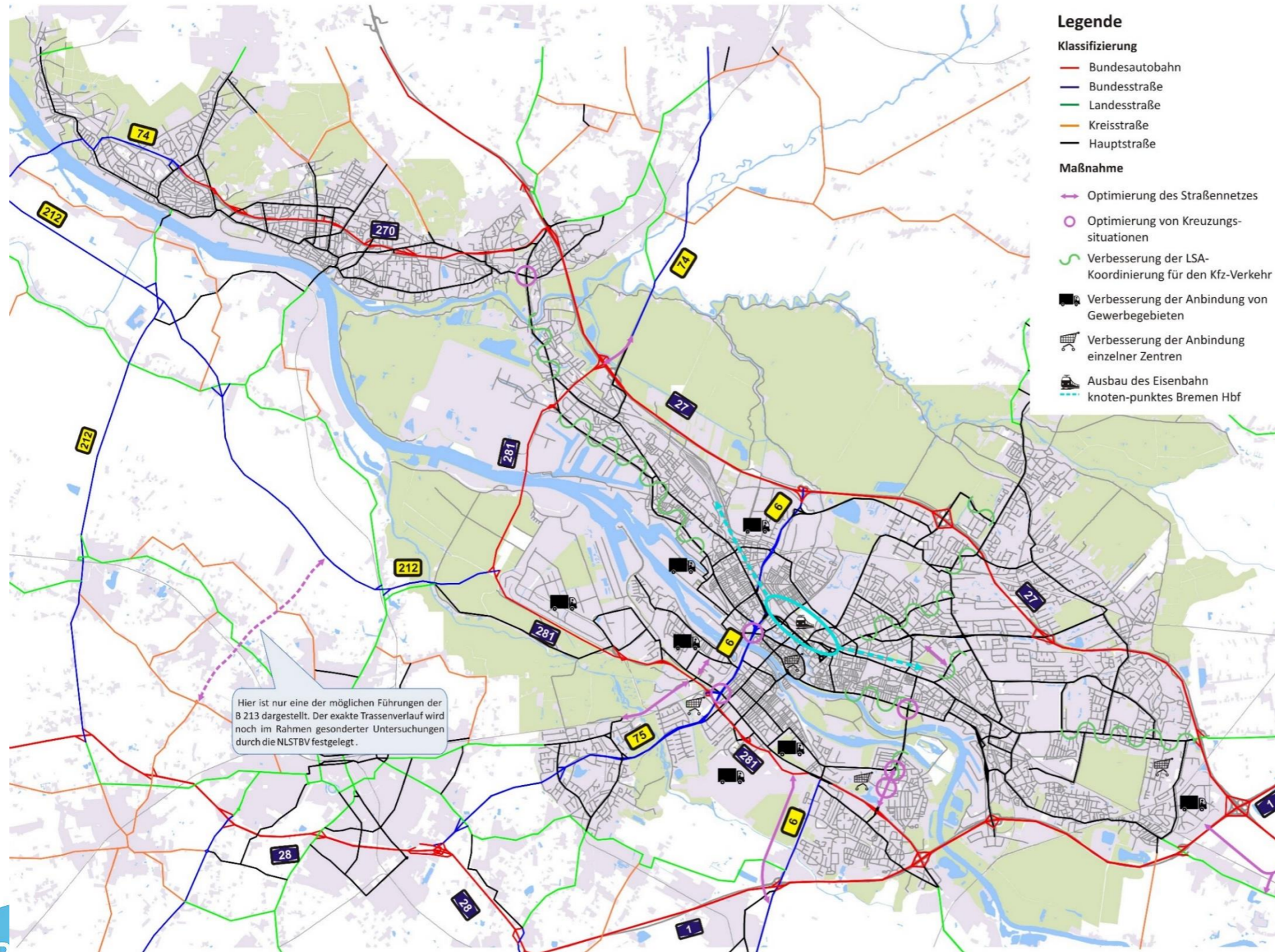


Maßnahmenet des Zielszenarios

- 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)

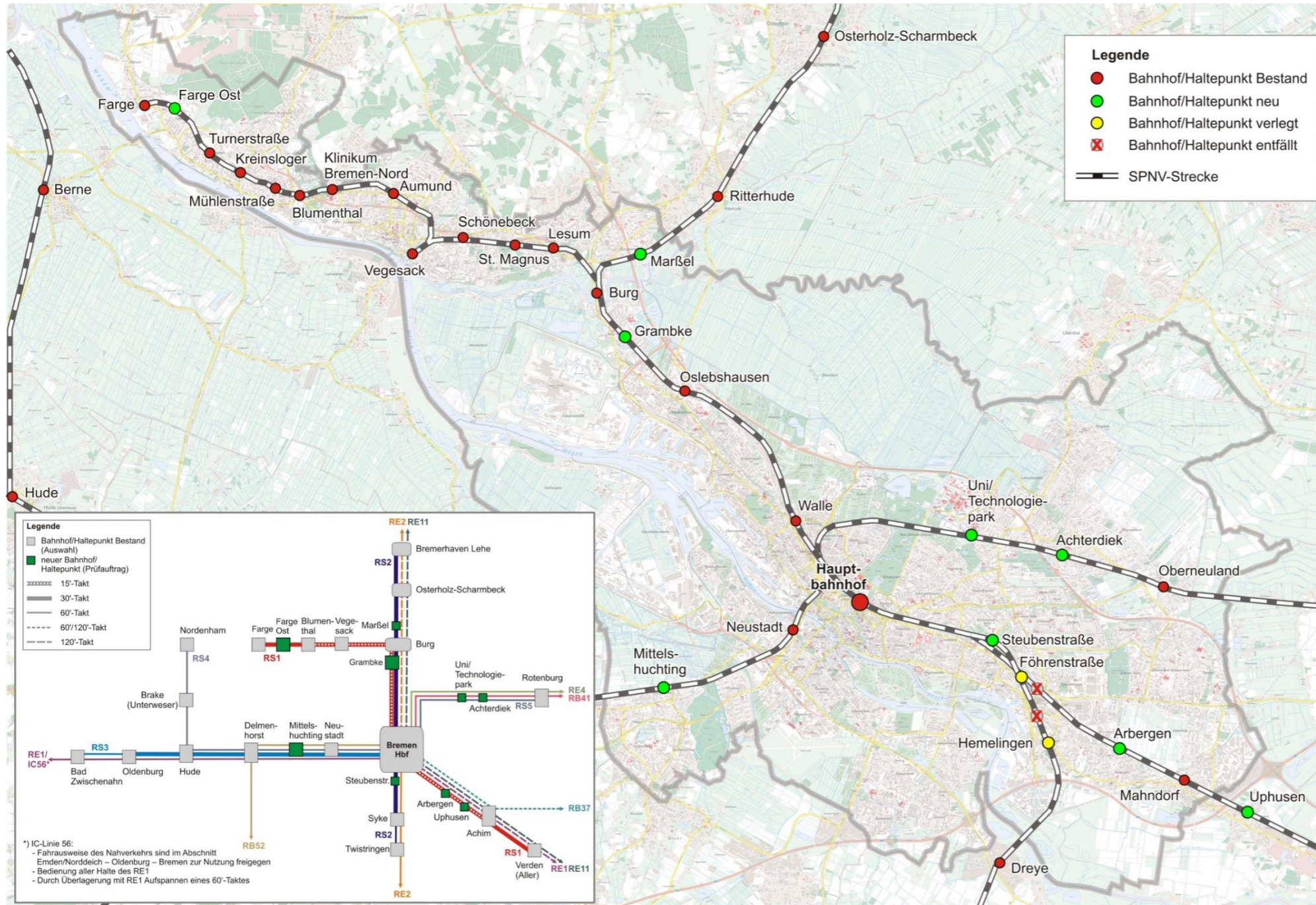
Nicht mehr enthalten:

- Bahnübergang Achterstr.
- Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer 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

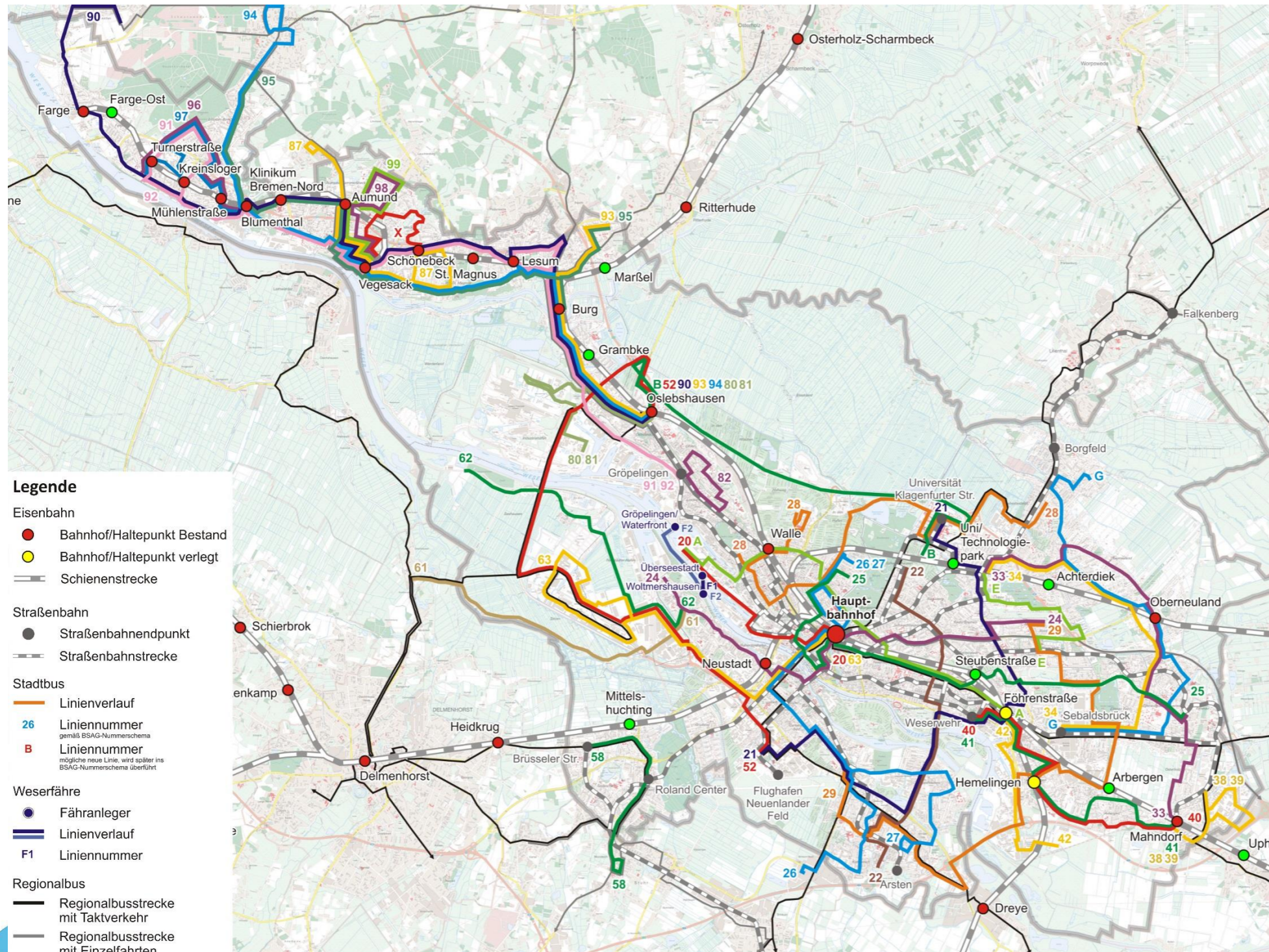


**Veränderung gegenüber
Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)**

Neu aufgenommen:

+ Haltepunkt Farge Ost

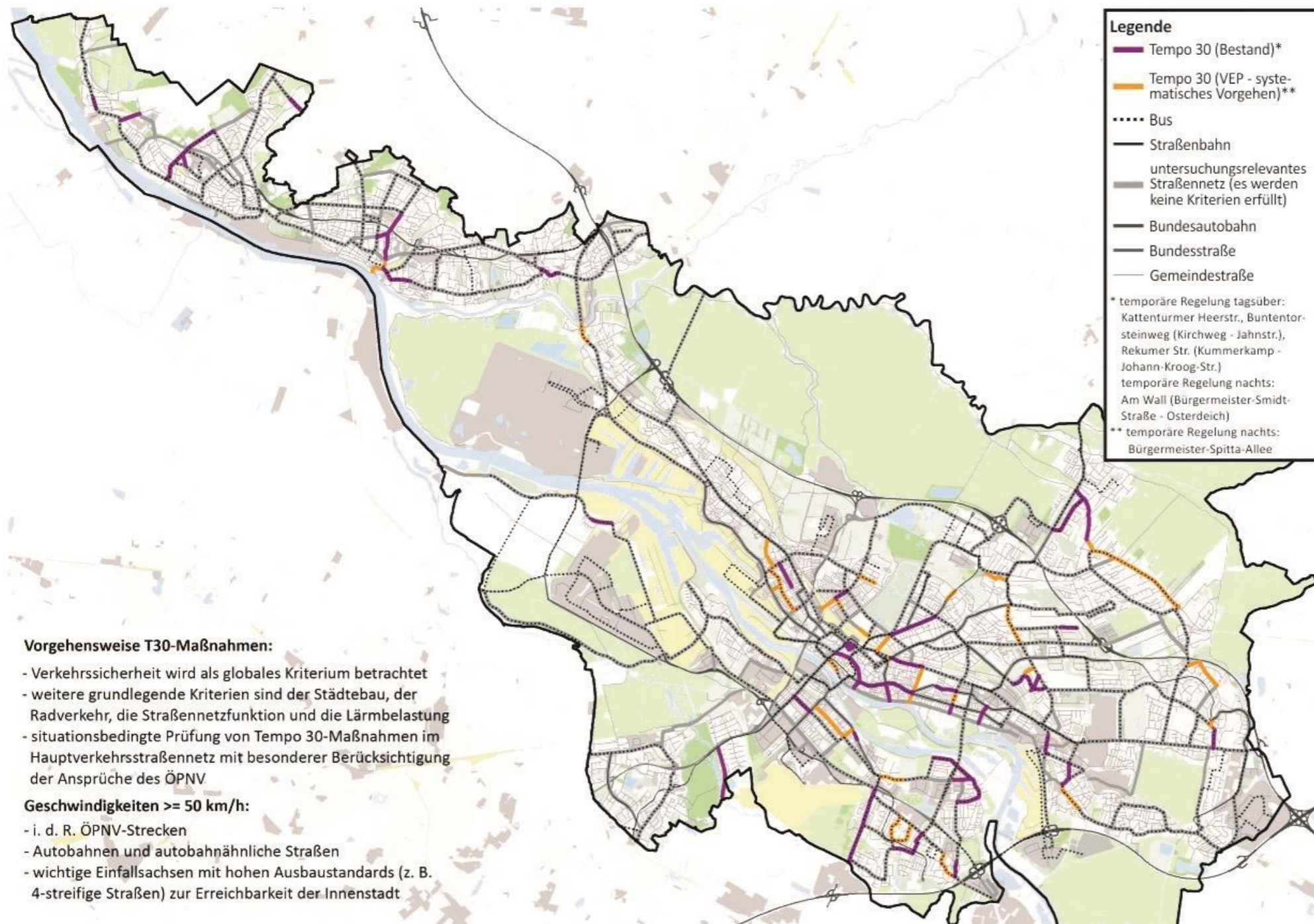
Zielszenario – Stadtbusnetz



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

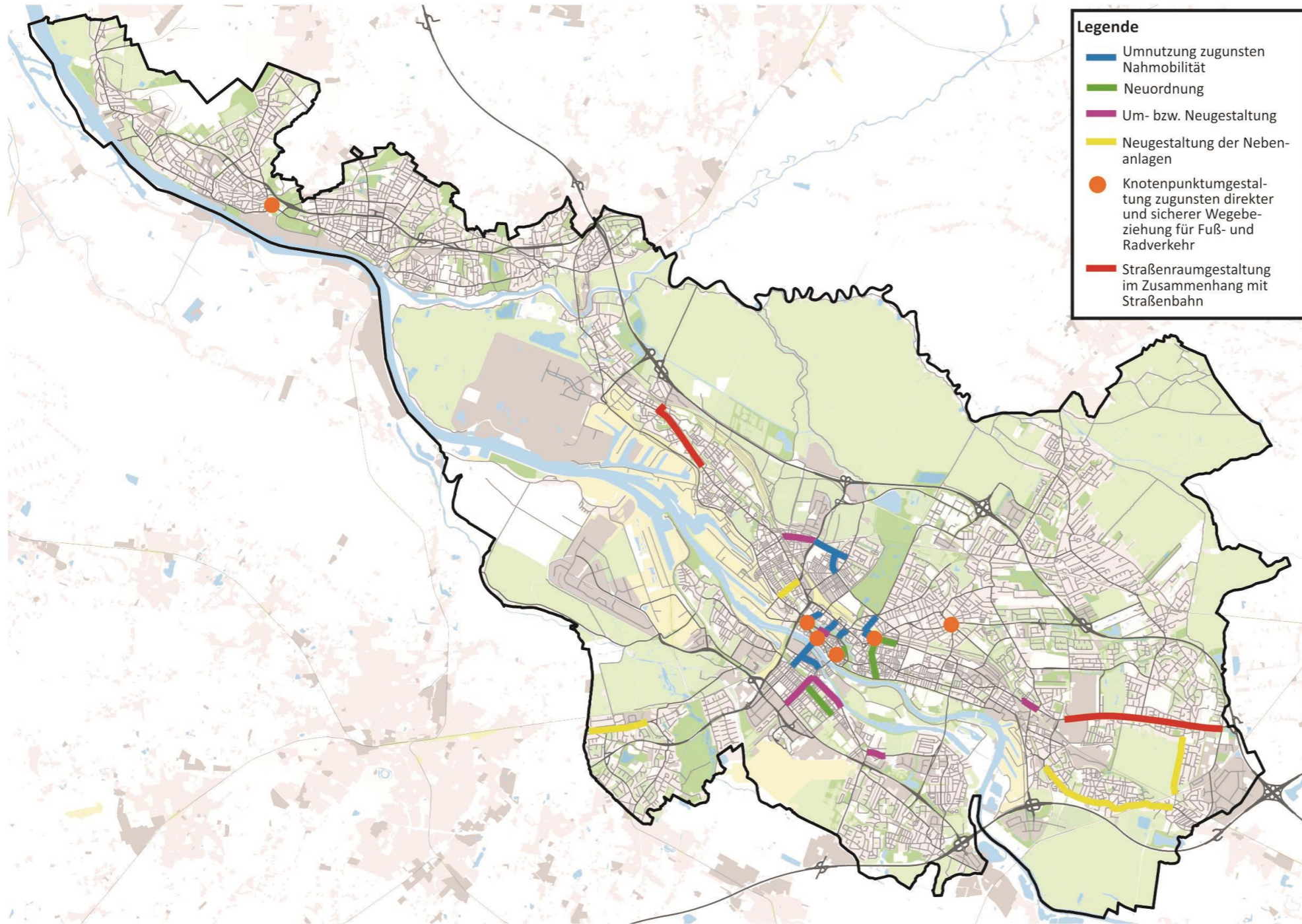


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

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)

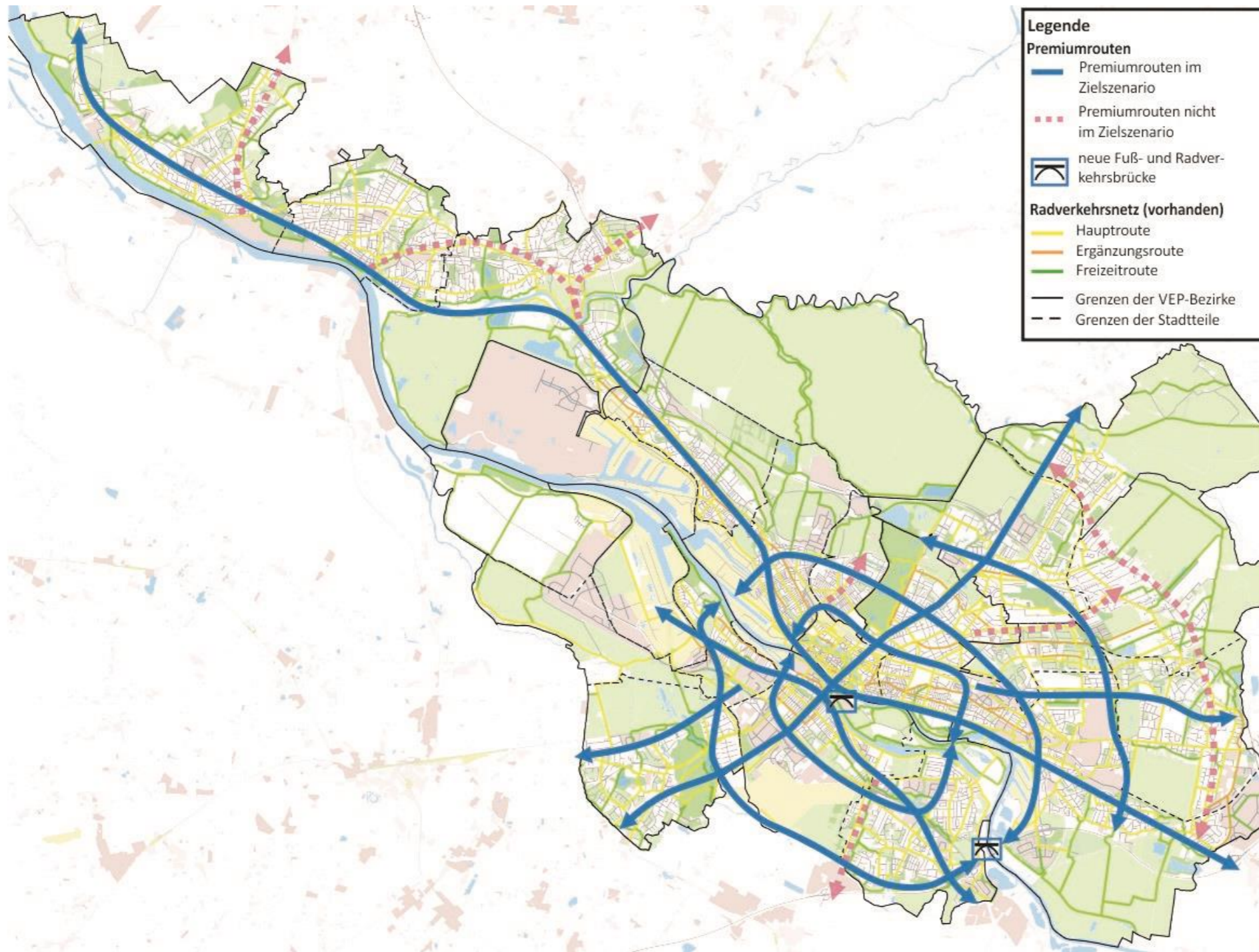
Nicht mehr enthalten:

- 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

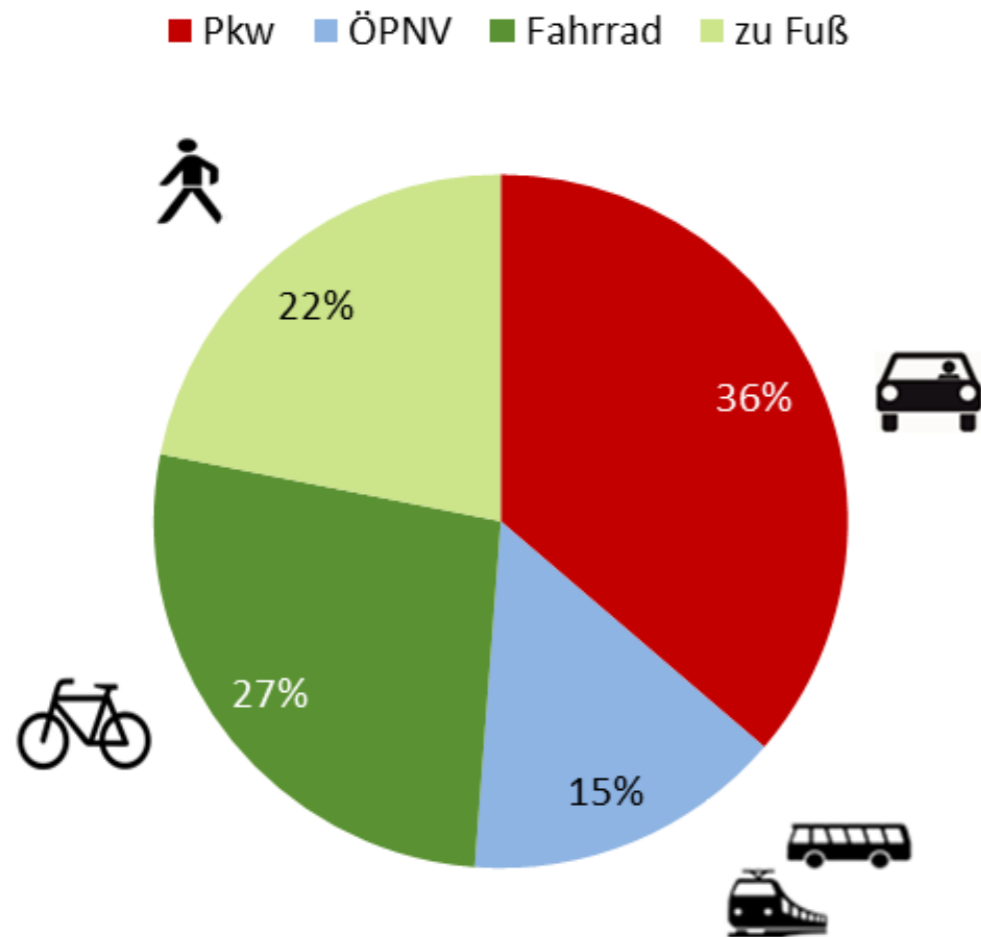


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)

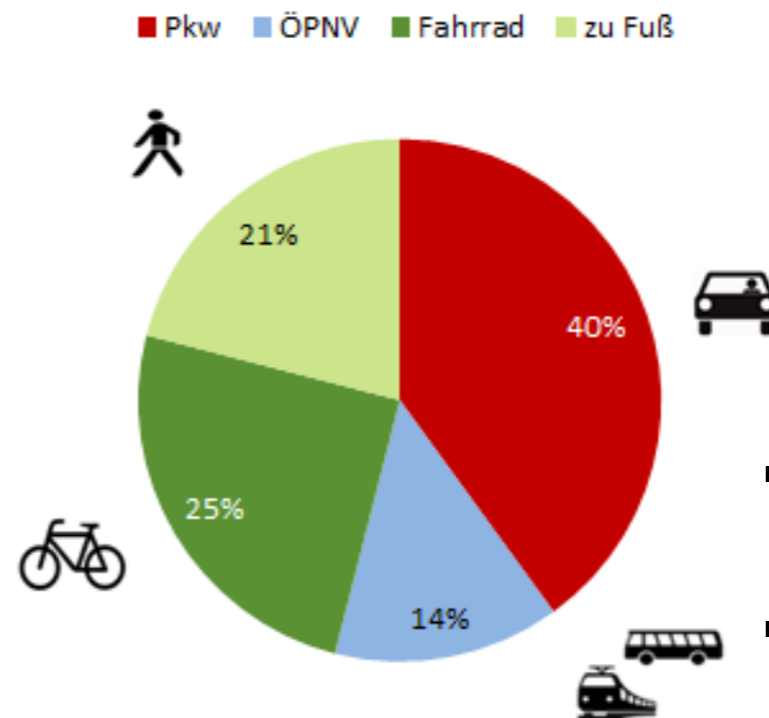
Neu aufgenommen:

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

Modal-Split-Abschätzung im Zielszenario – Bremerinnen und Bremer



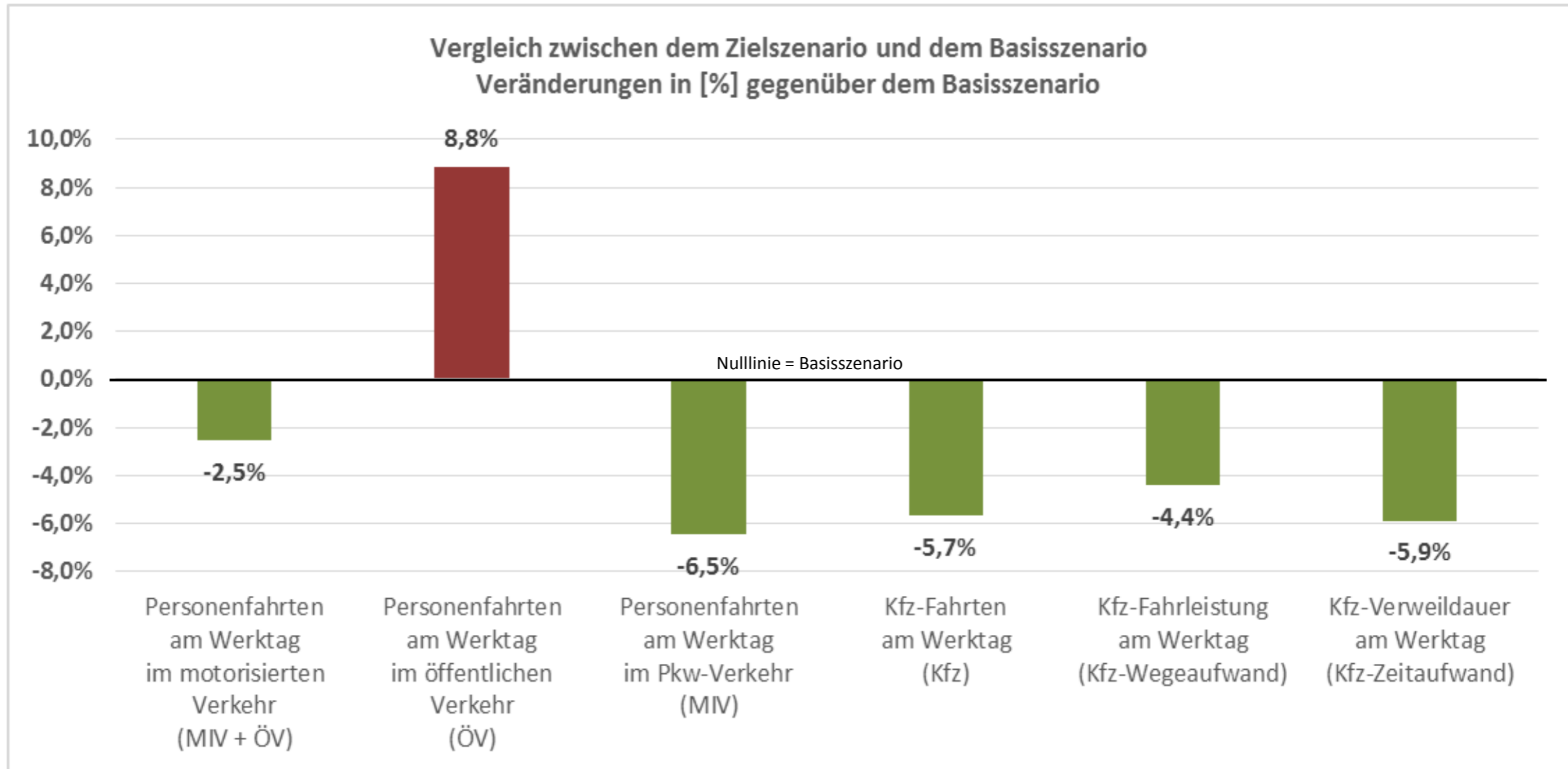
Basisszenario zum Vergleich



- 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



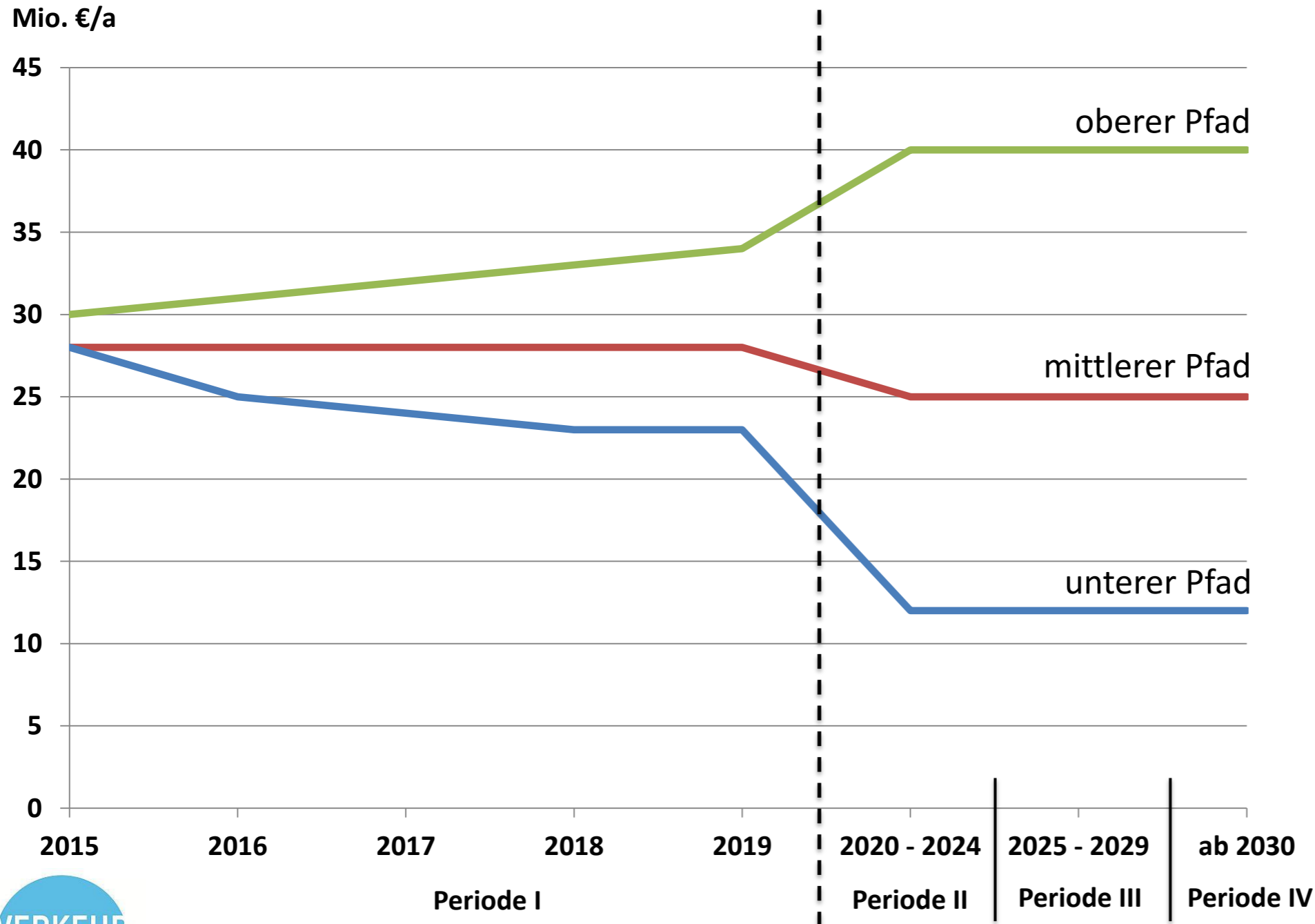
Handlungskonzept: Was ist das?

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

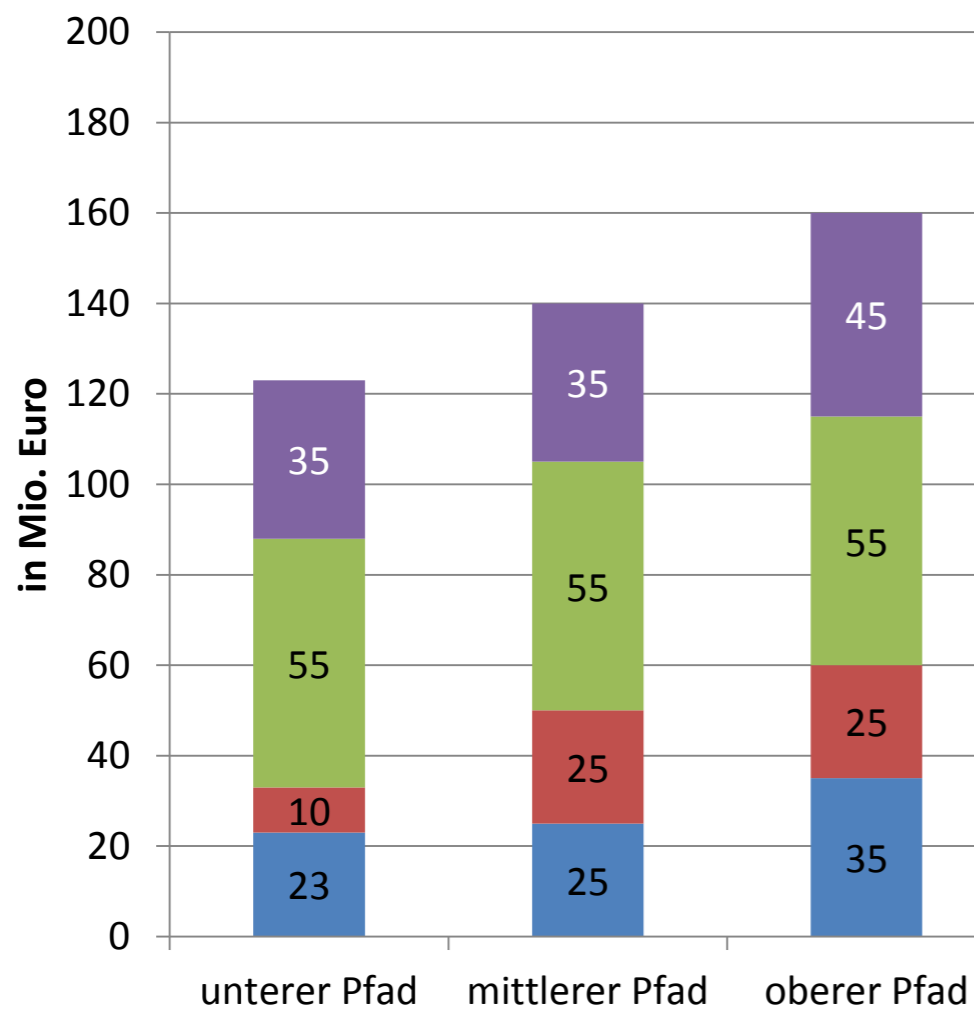


Unterschiedliche Annahmen

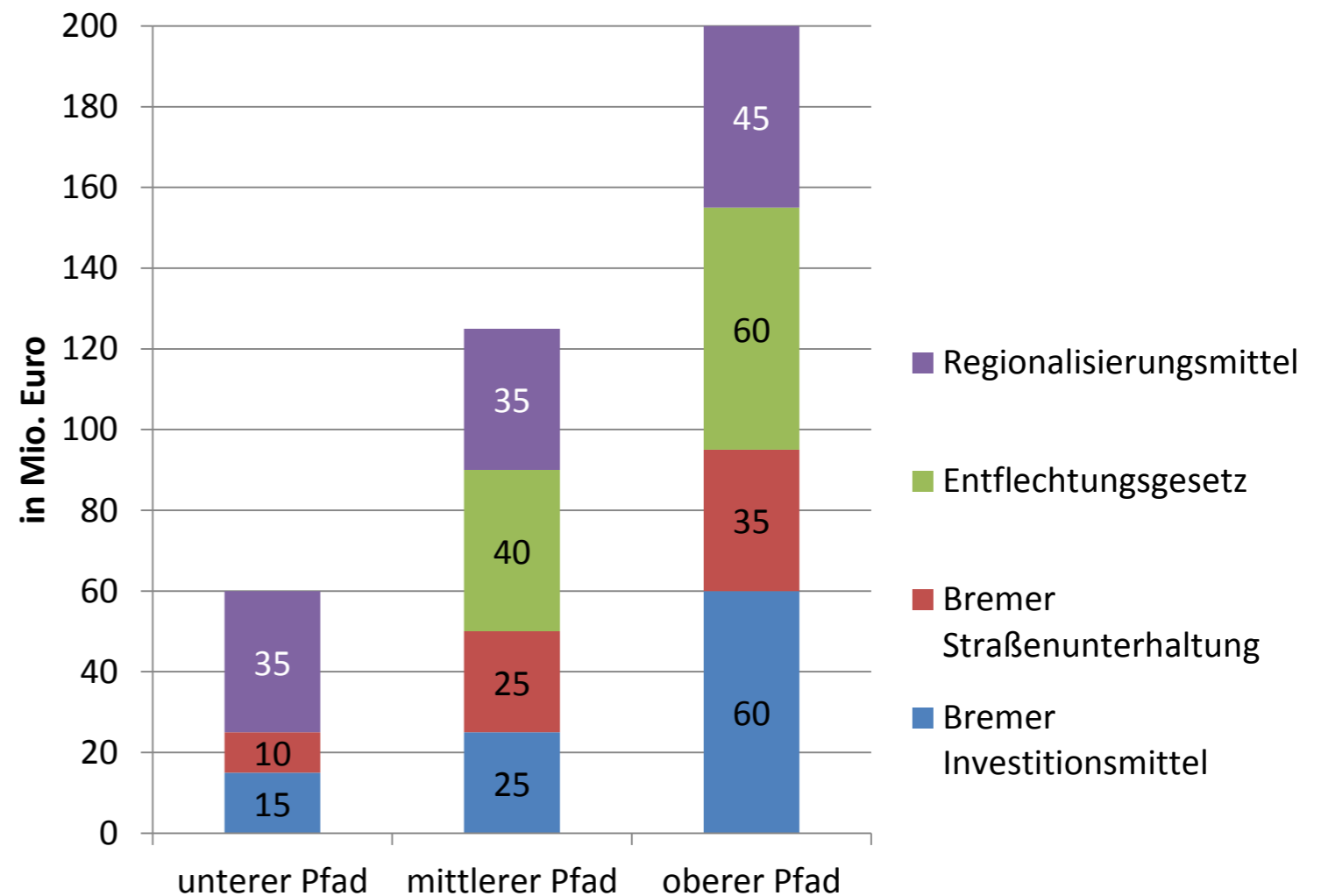
- Das Entflechtungsgesetz und das Großvorhabenprogramm des Bundes laufen 2019 aus:
Wird es eine Anschlussfinanzierung geben?
- Werden die Regionalisierungsmittel aufgestockt oder anders verteilt?
- Wie wird der Verkehrs-etat im Bremer Haushalt berücksichtigt?

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

1. Periode (2015-2019)



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



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

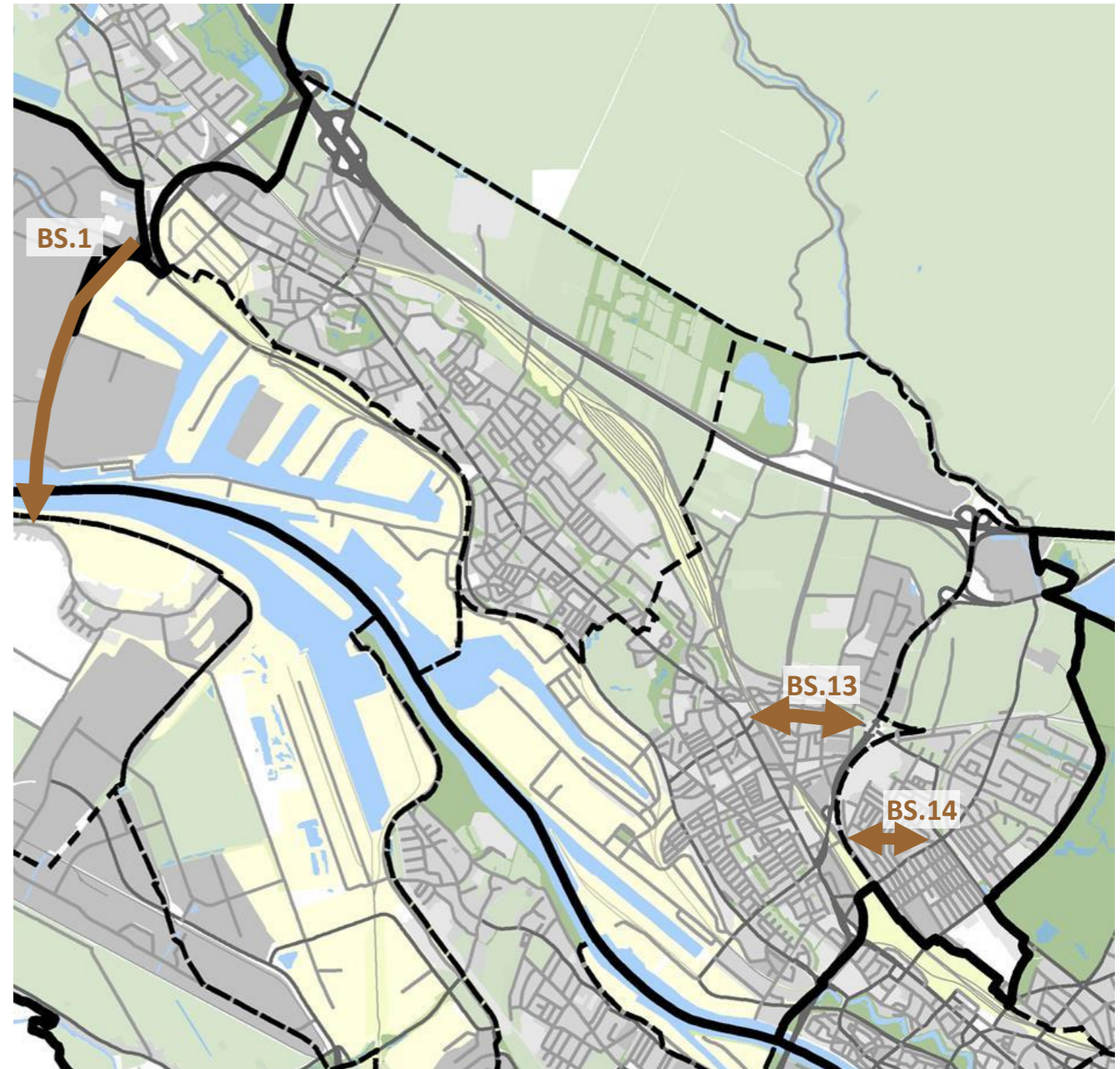


Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – Basisszenario

BS.1 A 281 Ringschluss (BA 4)

BS.13 Umbau Osterfeuerberger Ring

BS.14 Neugestaltung Münchener Straße



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 (Realisierung 2015-19)



A.23 Bessere Ampelschaltung auf der Hafенrandstr.



Premiumrouten

D.15 HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen

D.19b Großer Ring



E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen -
Überseestadt

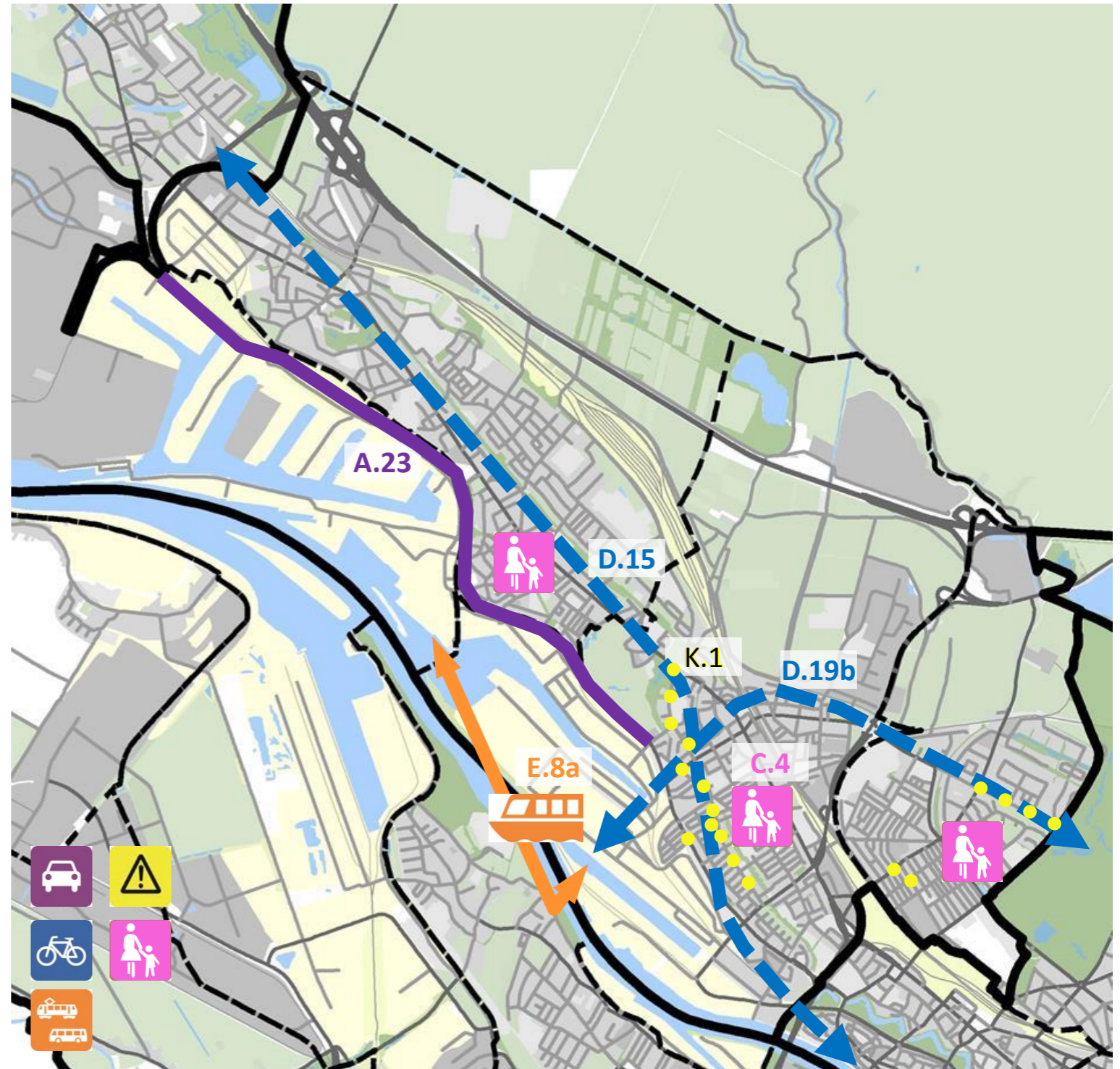


K.1 Tempo 30 einführen:

- Lange Reihe
- Bremerhavener Str.
- Hemmstraße
- Steffensweg
- Admiralstraße
- Utbremer Ring
- Elisabethstraße



C.4 Fußverkehrskonzepte auf Stadteilebene



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



- A.11 Umbau Westzufahrt Stephanibrücke
- A.14a Optimierung B6 / Fly-Over im Zubringer
Überseestadt über den Utbremer Kreisel

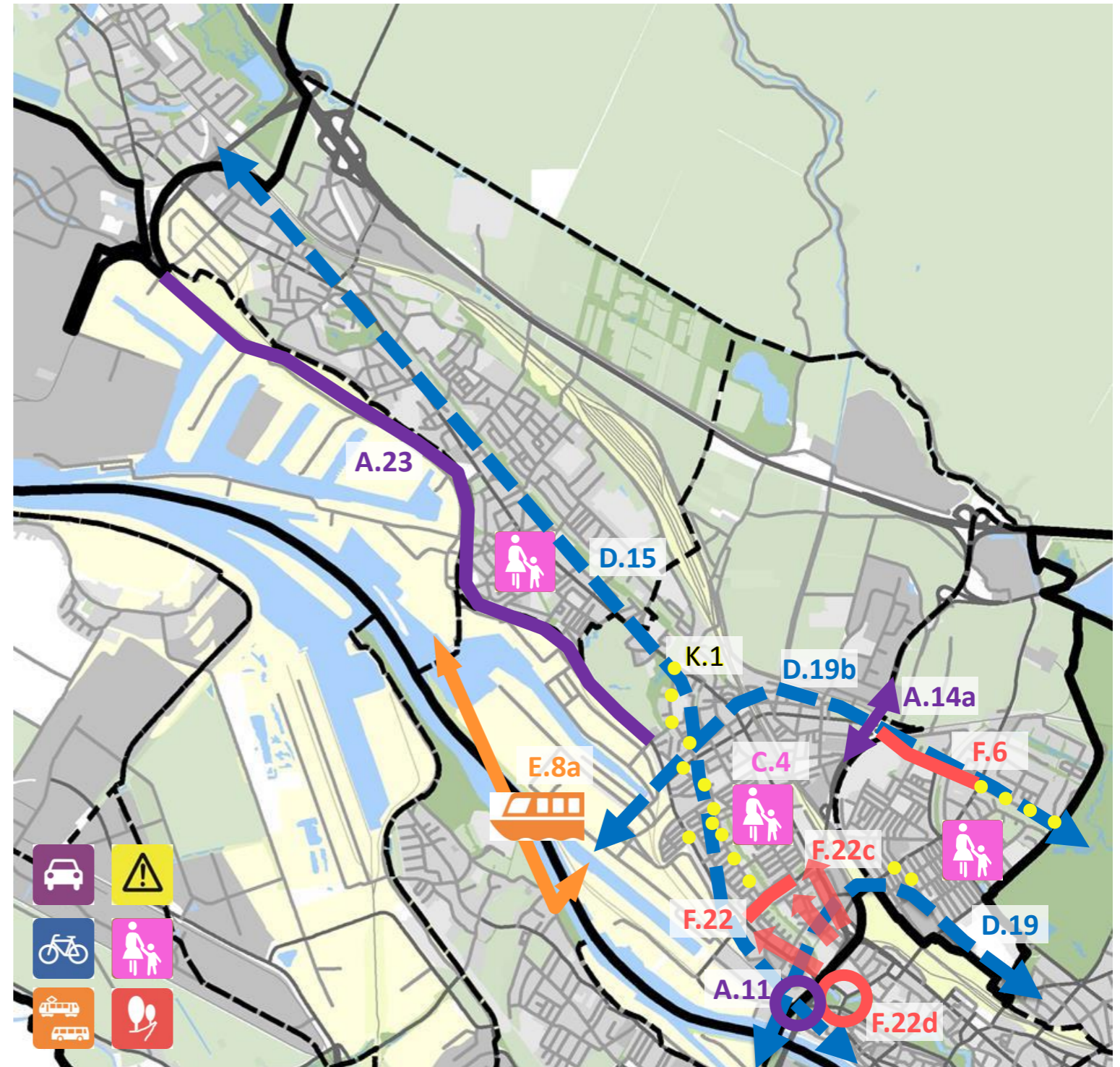


Premiumrouten

- D.19 Kleiner Ring



- F.6 Umnutzung Utbremer Ring
- F.22 Umgestaltung Hansestraße
- F.22c Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche
Waller Heerstr., Hans-Böckler-Str., Landwehrstr.
- F.22d Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten
aller Verkehrsträger



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

Periode 3 (2025-2029)



A.3a Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen

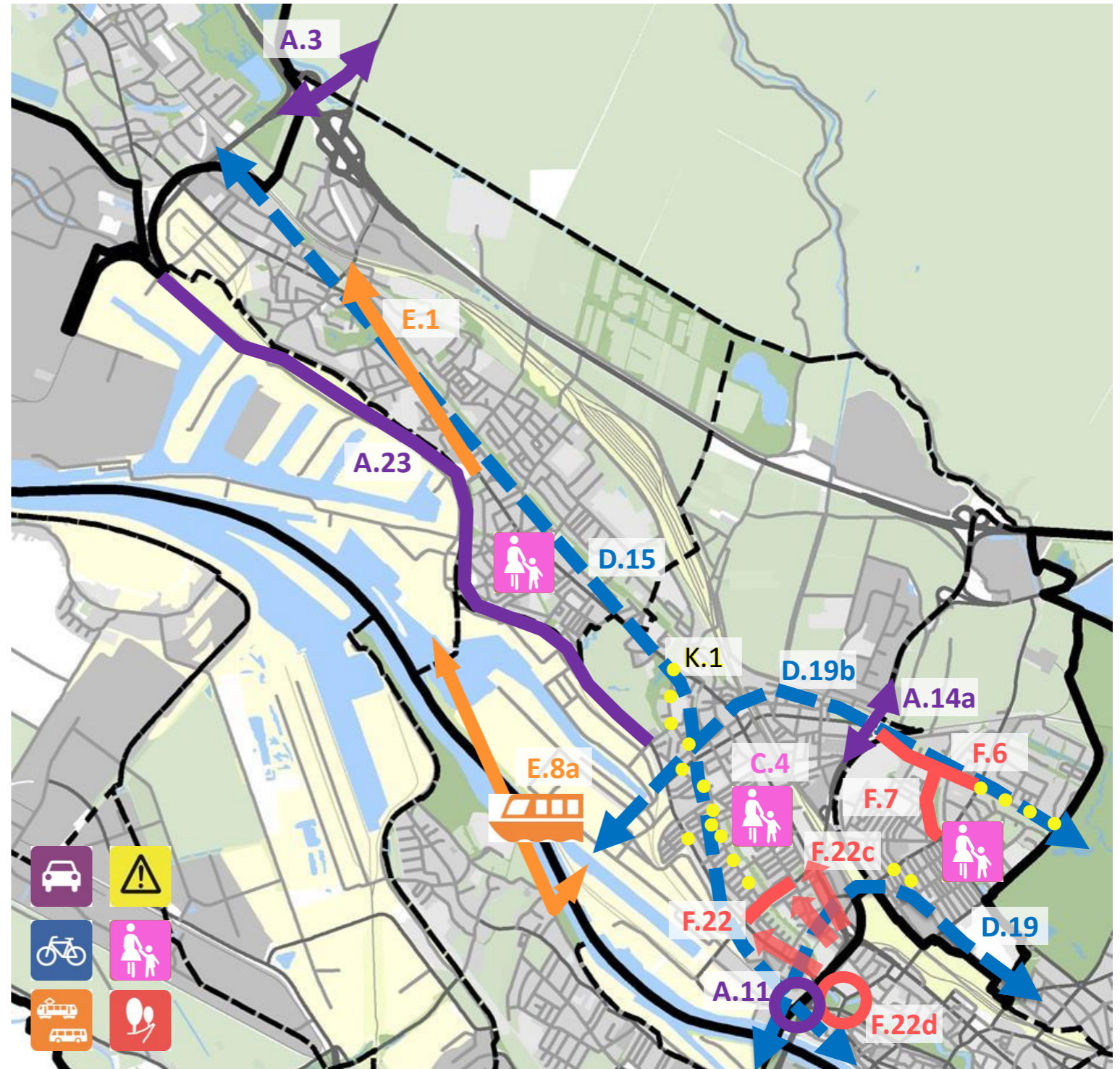


E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen

Periode 4 (2030-2035)



F.7 Umnutzung Fürther Straße



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

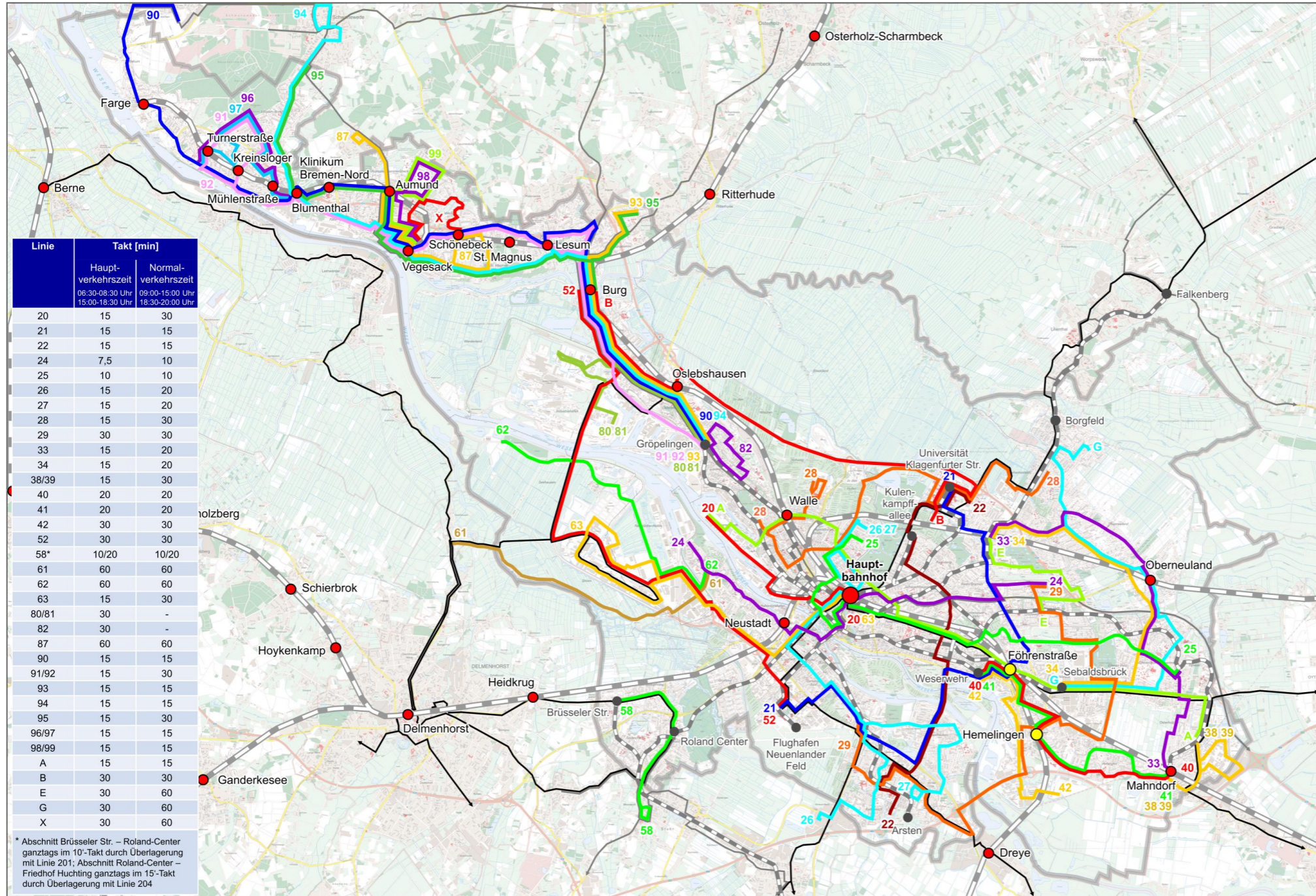
- A.1 sechsstreifiger Ausbau der A1
- A.2 Neubau der B6n
- A.3 Neubau der B213n
- A.24 Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen
(Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen)
- A.27 Straßenunterhaltung: mehr Finanzmittel für die
Infrastrukturunterhaltung
- A.28 strengere Überwachung der Geschwindigkeiten 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
93	15	15
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

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

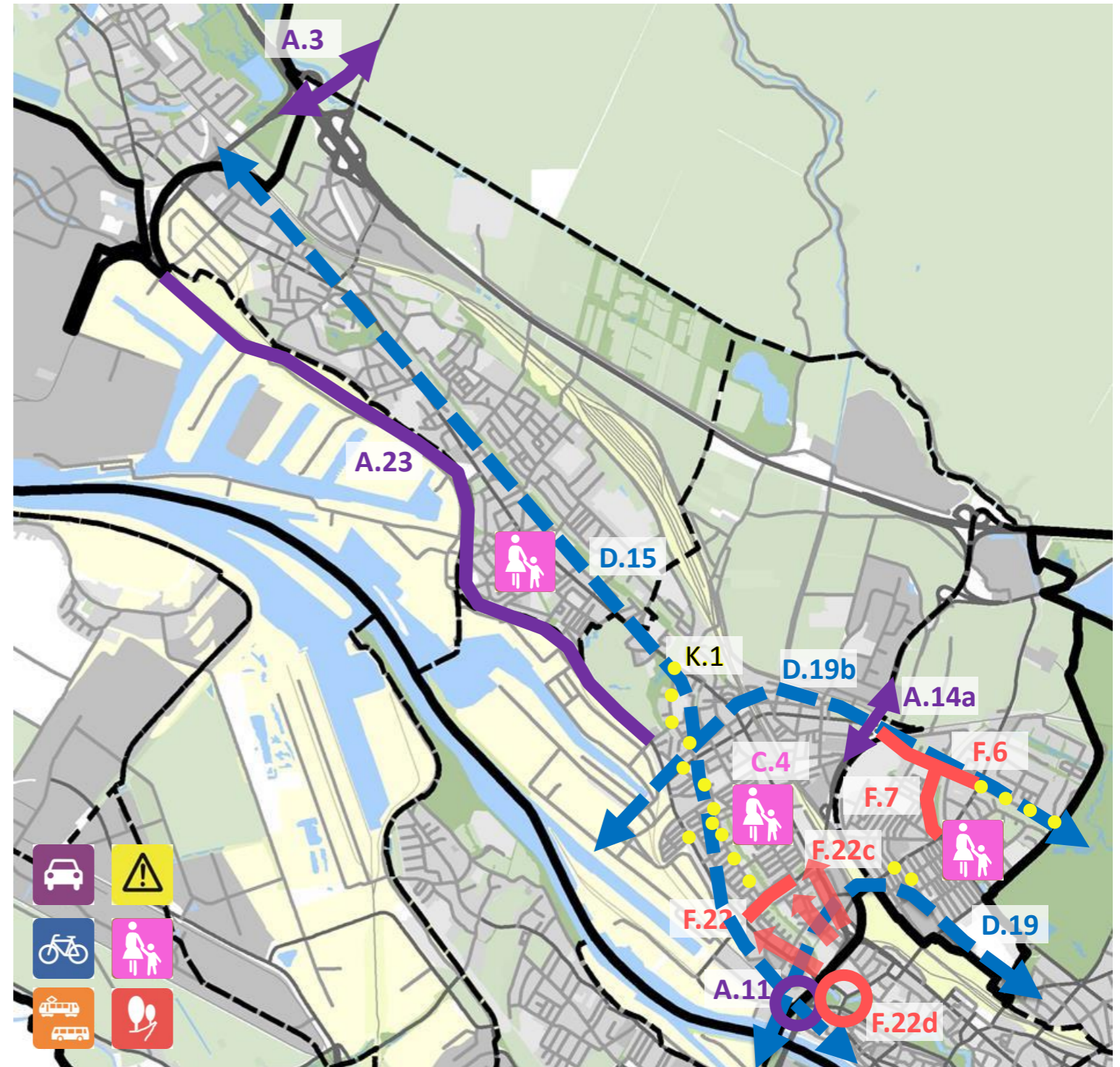


Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – mittlerer Finanzierungspfad

Nicht enthalten im mittleren Pfad



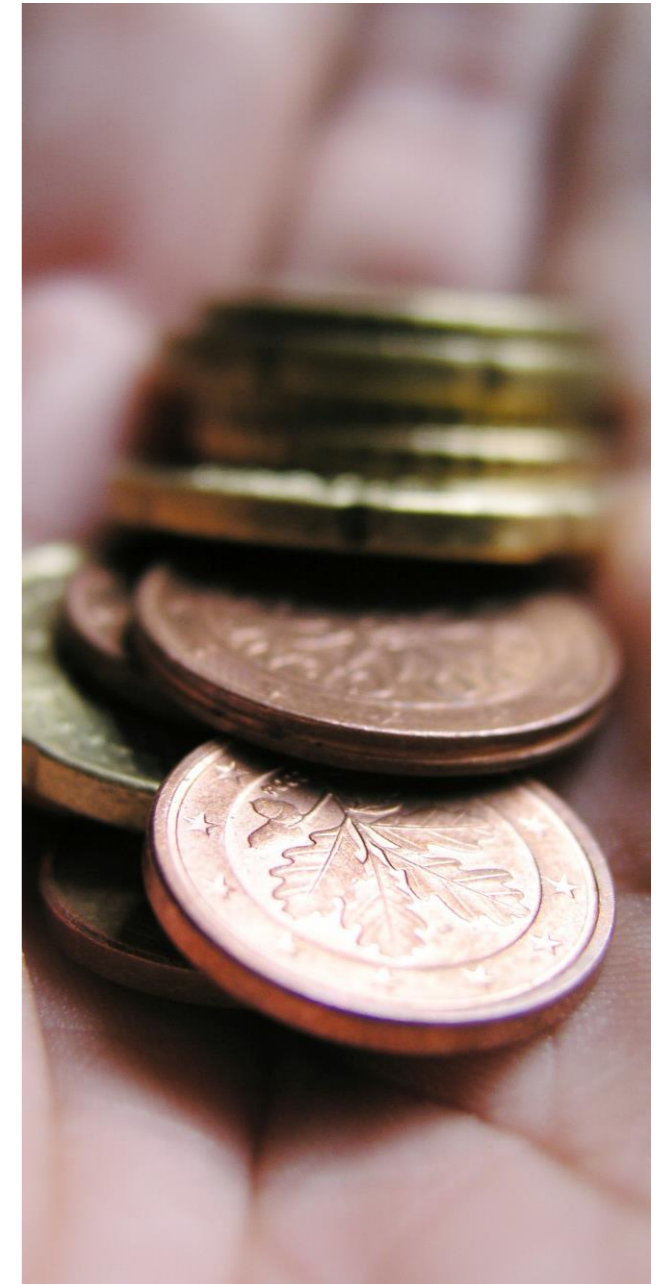
- E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen
- E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen -
Überseestadt



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

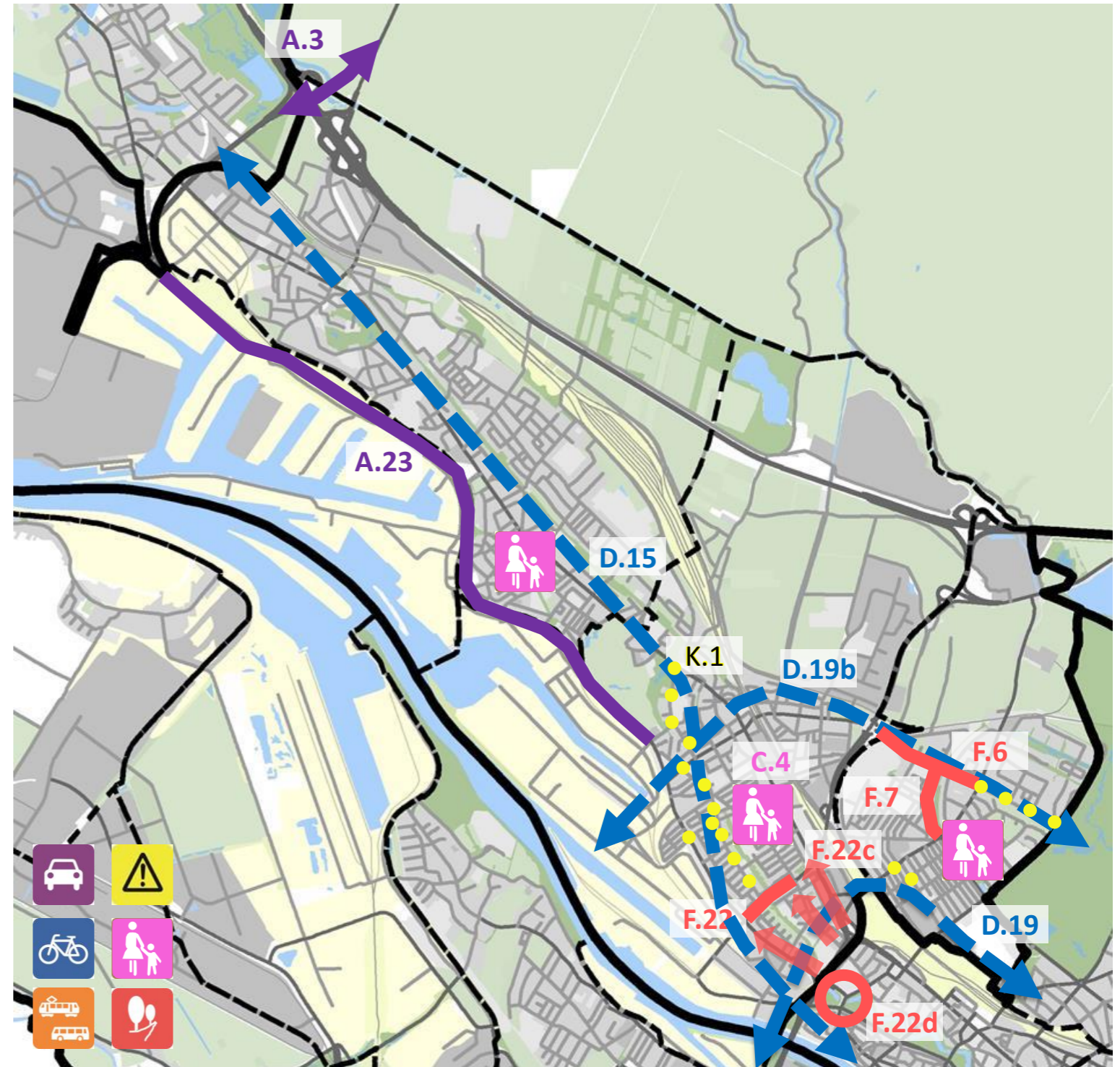
Nicht enthalten im unteren Pfad



- E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen
- E.8a Fähre Waterfront - Woltmershausen -
Überseestadt



- A.11 Umbau Westzufahrt Stephanibrücke
- A.14a Optimierung B6 / Fly-Over im Zubringer
Überseestadt über den Utbremer Kreisel



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 Rothenburg: 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
Findorff	C1b: Begegnungszonen in Nahversorgungszentren	Verkehrsversuche für Begegnungszonen auch in Nahversorgungszentren, konkret z. B. Hemmstraße (Admiralstr. – Münchener Straße)	Problematisch, da starke Beeinträchtigung für den Busverkehr zu erwarten sind.
Findorff	C9: Straßensperrung für belebte Straßen	konkreter Vorschlag für das Wochenende: Gebiet zwischen Findorffmarkt und Hemmstraße (Eickedorfer Str./Hemmstraße/Neukirchstraße). Ist bereits mit ansässigen Geschäftsleuten besprochen.	Konkretisierung und Prüfung folgt im Anschluss an den VEP.
Findorff	D: Radverkehr	Generell werden Aussagen zur Verbindungen von, nach bzw. durch Findorff vermisst.[...] Weder der Findorfftunnel noch die Zu- und Abwege sind dem heutigen und zukünftigen Radverkehrsaufkommen gewachsen.	Zwei vorgesehene Premiumrouten tangieren Findorff. Das Bestandsnetz ist ausreichend und Verbesserungen im Bestandsnetz werden geprüft.

Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Findorff	D8: Fahrradstraßen	Konkretisierung : Parallele Verbindungen zur Eickedorffer Straße bzw. Forderung genereller beispielhafter Nennungen für den Stadtteil Findorff	Fahrradstraßen sind im Anschluss an VEP zu konkretisieren und zu prüfen.
Findorff	Radpremiumroute Utbremen - Findorff	Im Kontext der Forderung nach einer Begegnungszone bzw. Umnutzung der Hemmstraße verliert die Begründung zur Ablehnung an Bedeutung.	Die Prioritätenreihung der Premiumrouten führt zu einer Zurückstellung dieser Maßnahme, nicht alle Routen sind im Zeitraum bis 2025 zu realisieren.
Findorff	Straßenbahn nach Findorff	Buslinien 25, 26 und 27 fahren nach Aussagen der BSAG und der Gutachter des VEP schon heute am Rande der Kapazität. Diese lässt sich nur durch zusätzliche Fahrten erhöhen. Wurde dieser Aspekt, vor dem Hintergrund aktueller (Wohnungsbau)-Projekte (Plantage, Gestra-Gelände und Umnutzung der Polizeiwache Fürther Straße), finanziell berücksichtigt? Hier fordern wir bis spätestens Herbst dieses Jahres eine direkte, umfassende Information im Rahmen einer Beirats-sitzung. Dabei müssen planerische und wirtschaftliche Kriterien deutlich werden.	Straßenbahnanbindung wurde geprüft und ist nicht wirtschaftlich realisierbar, die prognostizierten Entwicklungen wurden in den Strukturdaten berücksichtigt. Sie bieten für die Anbindung keine wesentlichen Vorteile gegenüber dem Busangebot.

Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Findorff	Haltepunkt Innsbrucker Straße	Begründen Sie bitte ausführlich, inwiefern die Nachfrage für Findorff mit 26.000 Einwohnern als unzureichend angesehen wird, während die Einrichtung eines Haltepunktes in Grambke mit 6.700 Einwohnern empfohlen wird.	Aufgrund der zentralen Lage des Stadtteils und der Randlage der möglichen Bahnhöfe hat der SPNV hier nur geringe Potenziale.
Gröpelingen	C: Fußverkehr/ Nahmobilität	Fehlt: Handlungsbedarf Sondernutzung von Gehwegen z.B. Störer (Werbeschilder, -fahnen), Außengastronomie etc. zugunsten von Fußverkehren incl. Mobilitätseingeschränkten und blinden Menschen.	Ist im Maßnahmenkatalog enthalten (Maßnahme C2: Mehr Platz für Fußgänger).
Gröpelingen	Haltepunkt Gröpelingen	Die massive Forderung nach einem S-Bahn Haltepunkt in Gröpelingen bleibt bestehen = sehr hohe Priorität im Stadtteil Gröpelingen. Die Aussage, dass die Nachfrage gering sei, wird angezweifelt. In Kooperation mit dem Ortsamt West wird um eine Überprüfung des möglichen Fahrgastaufkommens dringend gebeten.	Wegen Randlage des möglichen Bahnhofs hat der SPNV hier nur geringe Potenziale (z. B. hoher baulicher Aufwand).

Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Gröpelingen	8a: Barrierefreier Ein- und Ausstieg	Umsteigepunkt Haltestelle Am Brill (Obernstraße) Linien 2 und 3 barrierefrei gestalten. Das ist für Gröpelingen wichtig, da dies ein wichtiger Aussteigepunkt „unserer“ Verkehrsverbindungen ist.	Die zentral gelegenen Haltestellen und Umsteigepunkte werden berücksichtigt. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung nach Abschluss VEP.
Gröpelingen	E11: Optimiertes Busnetz	Buslinie zur Universität muss die OT Oslebshausen (Straßenbahndepot), Gröpelingen, Lindenhof und Ohlenhof berücksichtigen.	Buslinie dient der Beschleunigung der Verkehre zwischen Bremen-Nord und der Universität, eine Führung über Gröpelingen entspricht nicht der verkehrlichen Aufgabe der neuen Linie B, Oslebshausen ist aber unmittelbar angebunden.
Gröpelingen	F23: Bremen baut Barrieren ab	Entgegen dem entsprechenden Themenposter ist die Maßnahme „Parkplatzkonzept für behinderte Menschen“ im Maßnahmenkatalog nicht explizit aufgeführt.	Ist enthalten, Maßnahmenbeschreibung wird klarer formuliert.

Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Gröpelingen		Optimierung der Kreuzung Oslebshauer Heerstr./Ritterhuder Heerstr. - besonders im Rahmen der möglichen Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bhf Oslebshausen	Wird im Rahmen der möglichen Verlängerung der Straßenbahn bis Oslebshausen einbezogen, Ausgestaltung der Maßnahmen ist Thema der weitergehenden Planung
Gröpelingen		Busanbindung über A281 (Wesertunnel) nicht über Burg, sondern Oslebshausen	Ist über Burg und Oslebshausen im optimierten Busnetz enthalten

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