

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

Zeit	Thema	
18:30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung	Ullrich Höft, OA Hemelingen Michael Flassig, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18:40	Ergebnisse des Zielszenarios	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
18:55	Vorstellung des Handlungskonzepts (inklusive Methodik, Prioritäten, Umsetzungshorizonte, Finanzierung und regionaler Beispiele)	Dr. Michael Frehn, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:20	Weitere Verfahrensschritte (TÖB bis 4. Juli 2014; Deputationsbefassung; politische Beschlussfassung)	Michael Flassig, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19:25	Rückfragen, Diskussion, Anregungen	
20:45	Veranstaltungsende	

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

## 4. Regionalkonferenz

Bremen-Nordost  
18. 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)

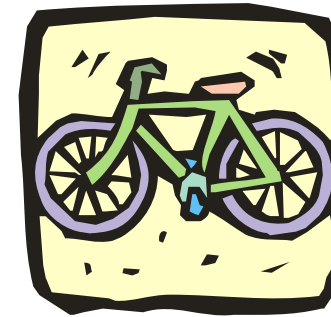
# Ergebnisse der Modellierung für das Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



## 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

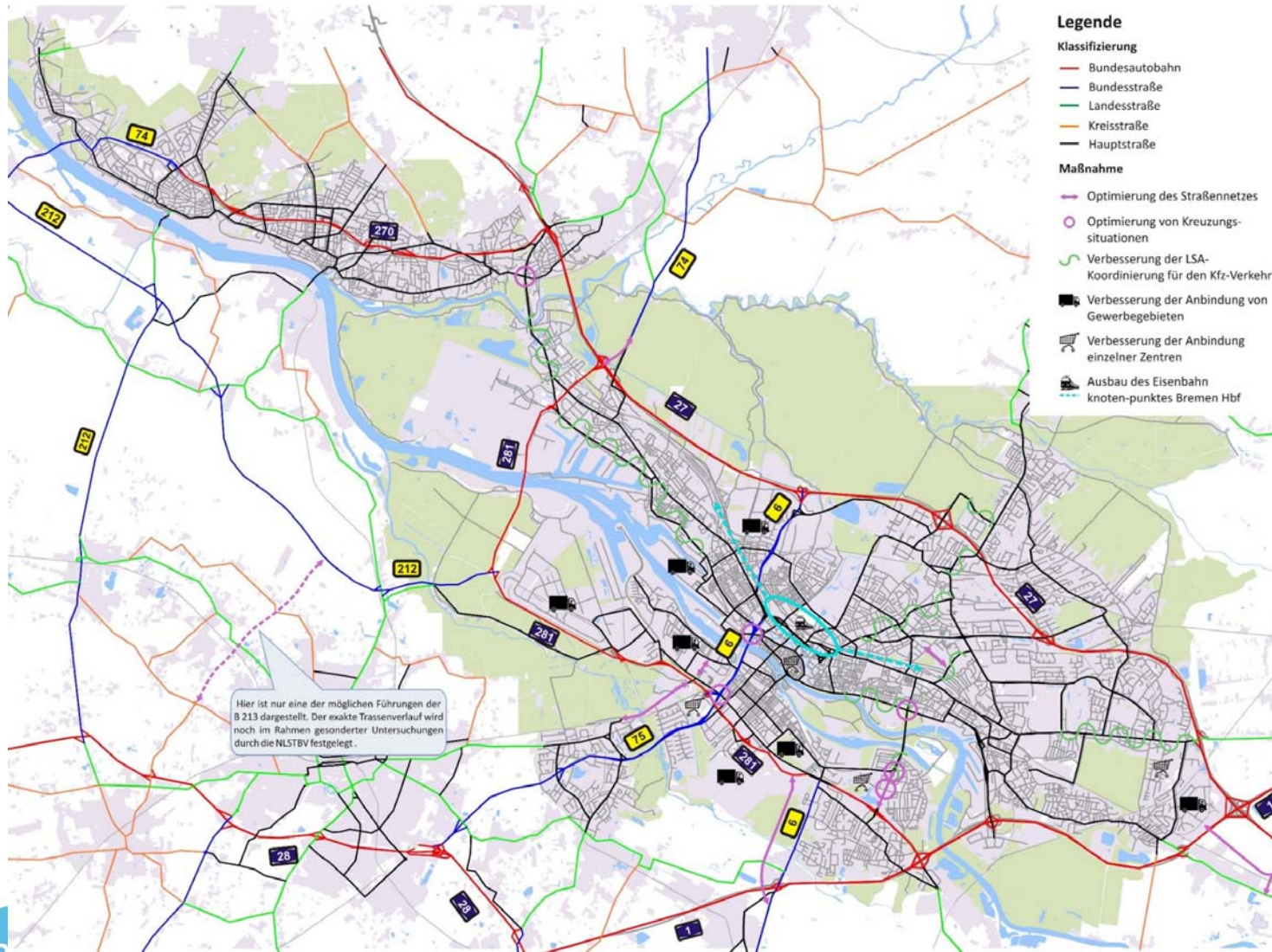
## Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

### Nicht mehr enthalten:

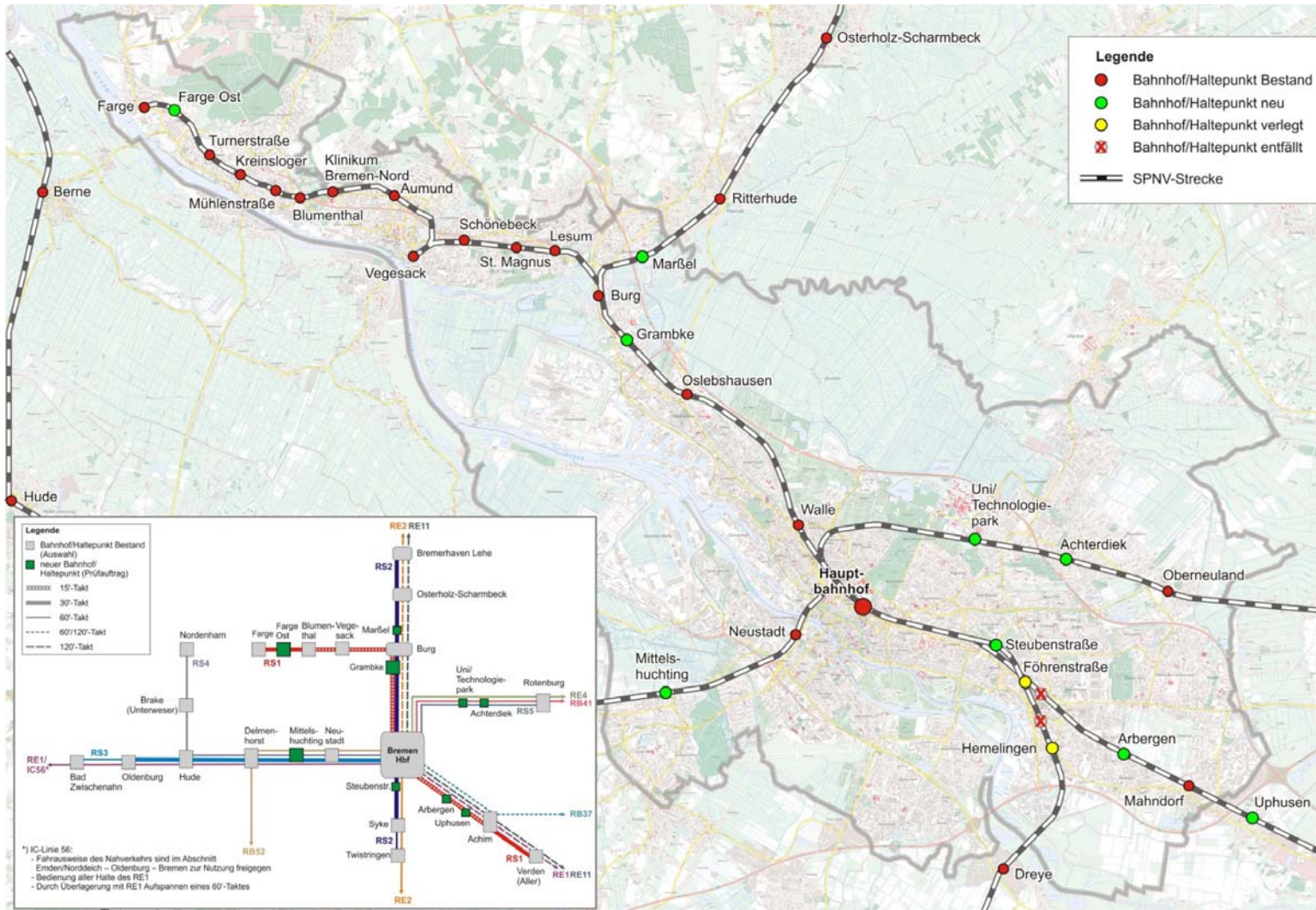
- Bahnübergang Achterstr.
- Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer Universität

### 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)**

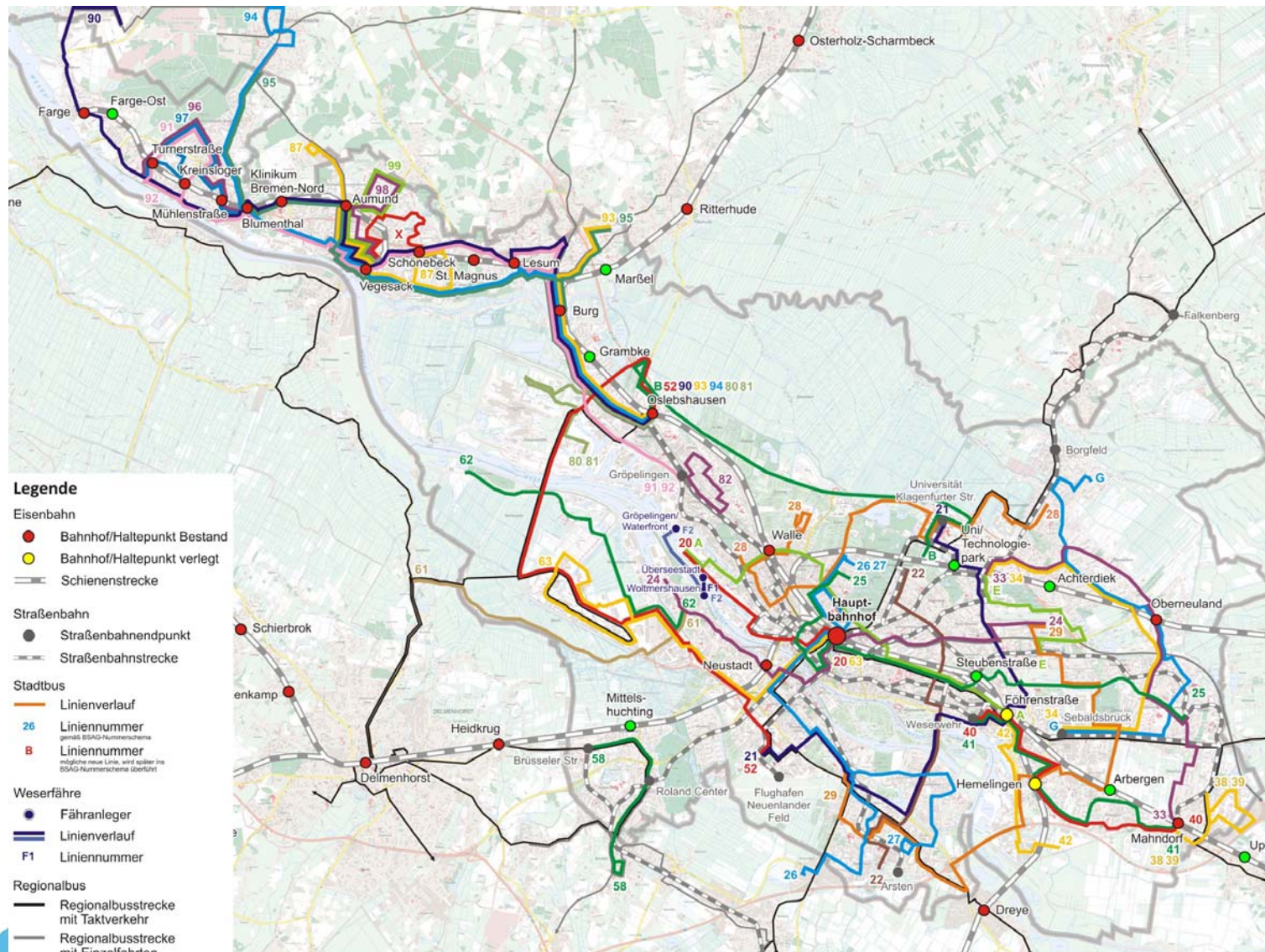
**Neu aufgenommen:**

**+ Haltepunkt Farge Ost**





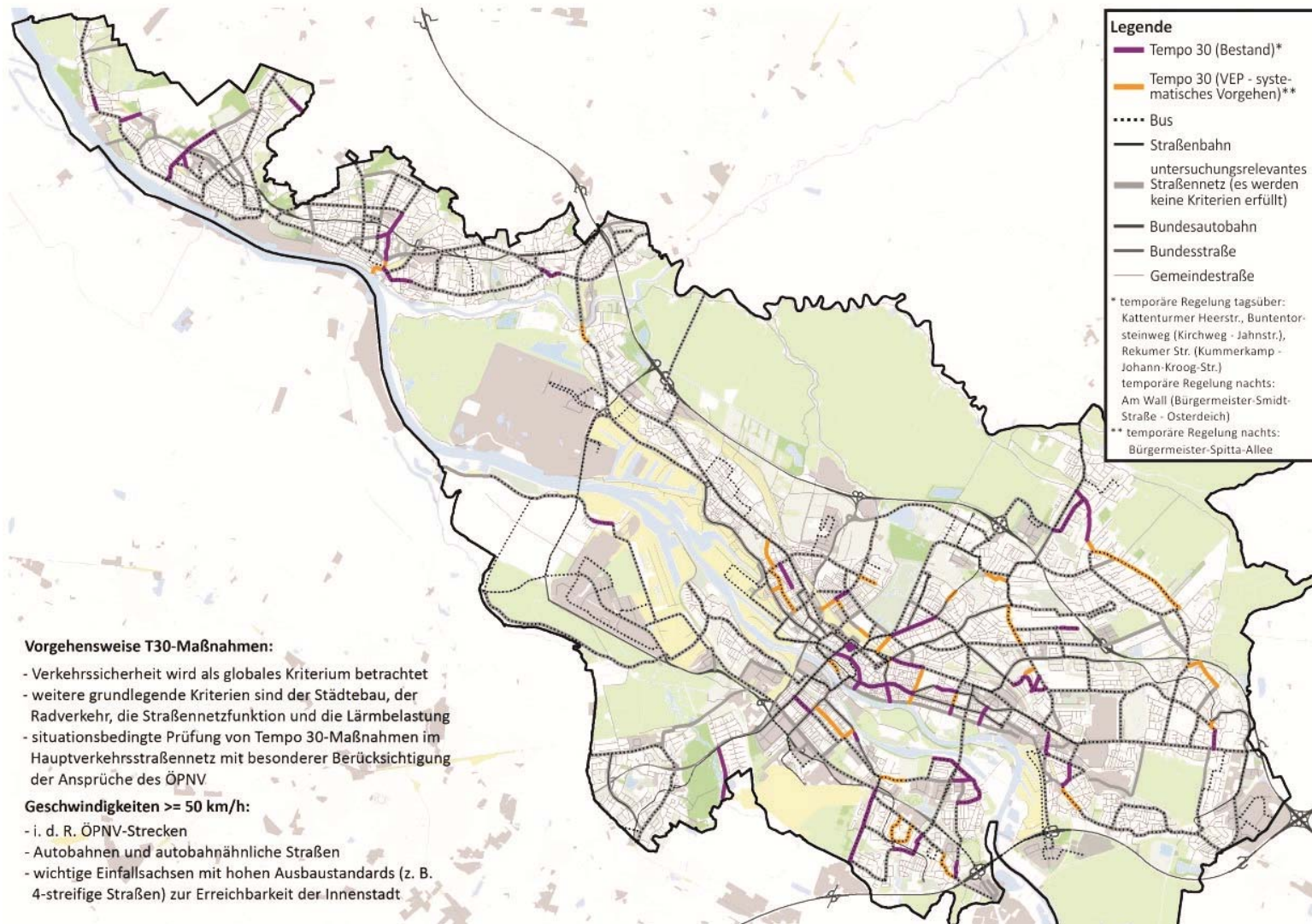
# Zielszenario – Stadtbusnetz



## 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
- Martinistraße: T30 im zentralen Abschnitt (südl. Bredenstraße weiterhin T50)

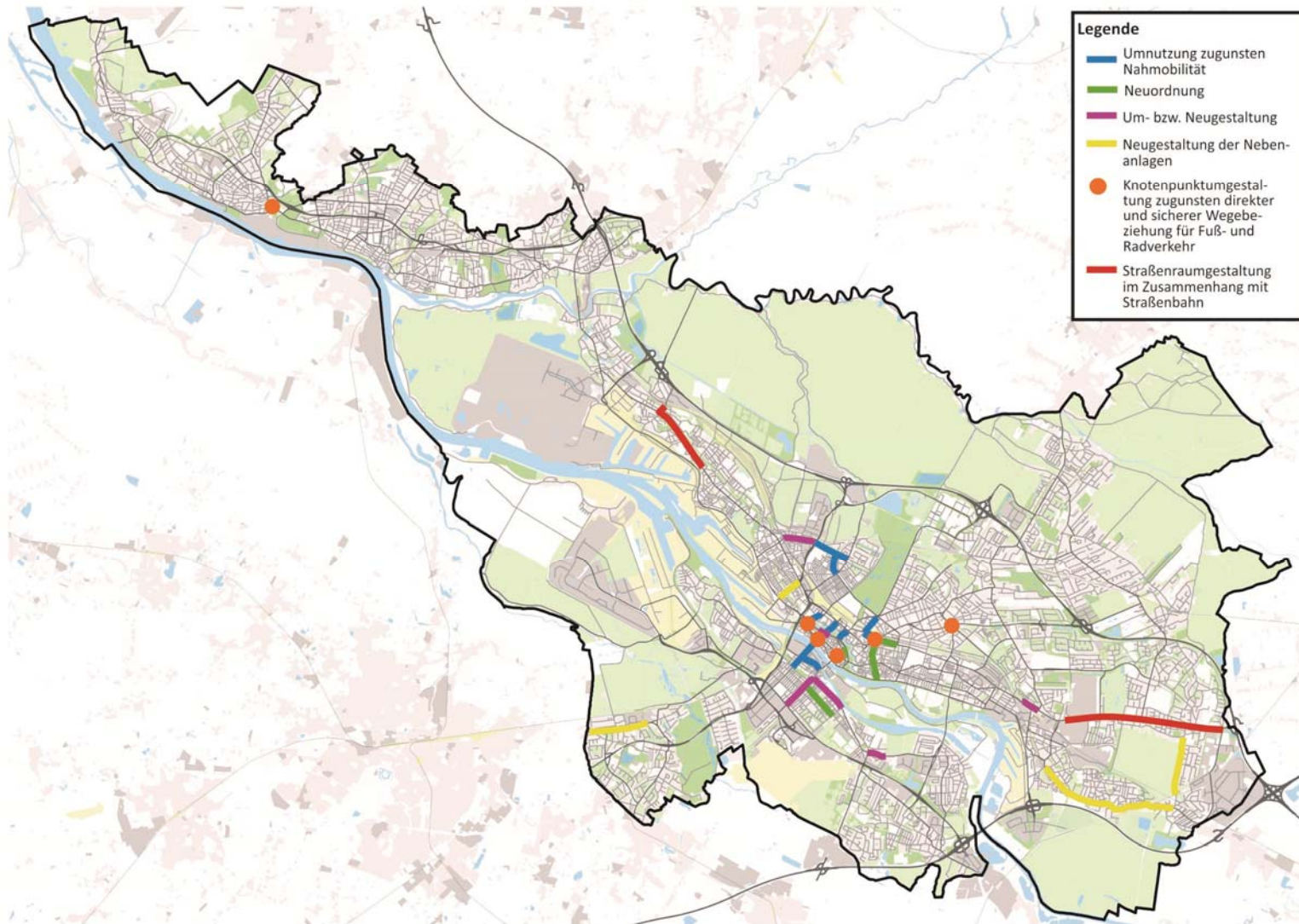
**Vorgehensweise T30-Maßnahmen:**

- Verkehrssicherheit wird als globales Kriterium betrachtet
- weitere grundlegende Kriterien sind der Städtebau, der Radverkehr, die Straßennetzfunktion und die Lärmbelastung
- situationsbedingte Prüfung von Tempo 30-Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz mit besonderer Berücksichtigung der Ansprüche des ÖPNV

**Geschwindigkeiten  $\geq 50$  km/h:**

- i. d. R. ÖPNV-Strecken
- Autobahnen und autobahnähnliche Straßen
- wichtige Einfallsachsen mit hohen Ausbaustandards (z. B. 4-streifige Straßen) zur Erreichbarkeit der Innenstadt

# Zielszenario – Straßenraumgestaltung



Legende	
<span style="color: blue;">—</span>	Umnutzung zugunsten Nahmobilität
<span style="color: green;">—</span>	Neuordnung
<span style="color: purple;">—</span>	Um- bzw. Neugestaltung
<span style="color: yellow;">—</span>	Neugestaltung der Nebenanlagen
<span style="color: orange;">●</span>	Knotenpunktgestaltung zugunsten direkter und sicherer Wegebeziehung für Fuß- und Radverkehr
<span style="color: red;">—</span>	Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit Straßenbahn

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

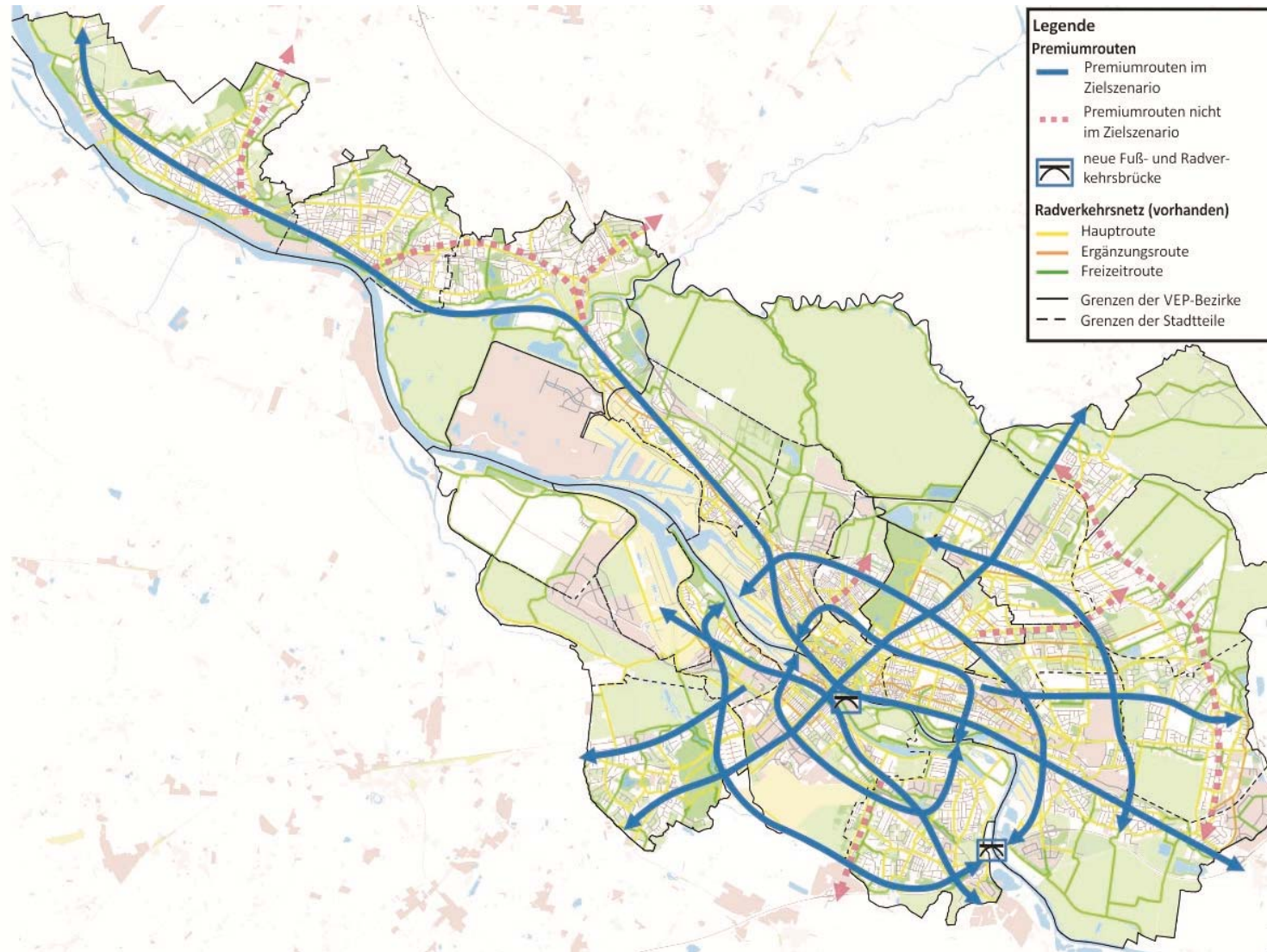
**Nicht mehr enthalten:**

- 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

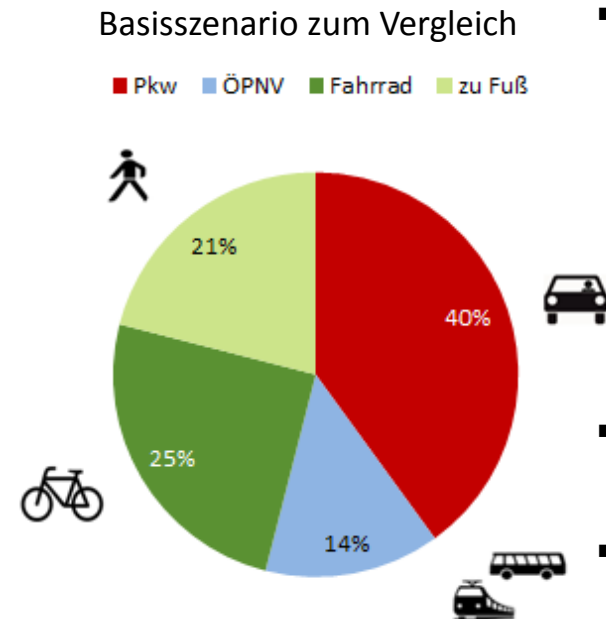
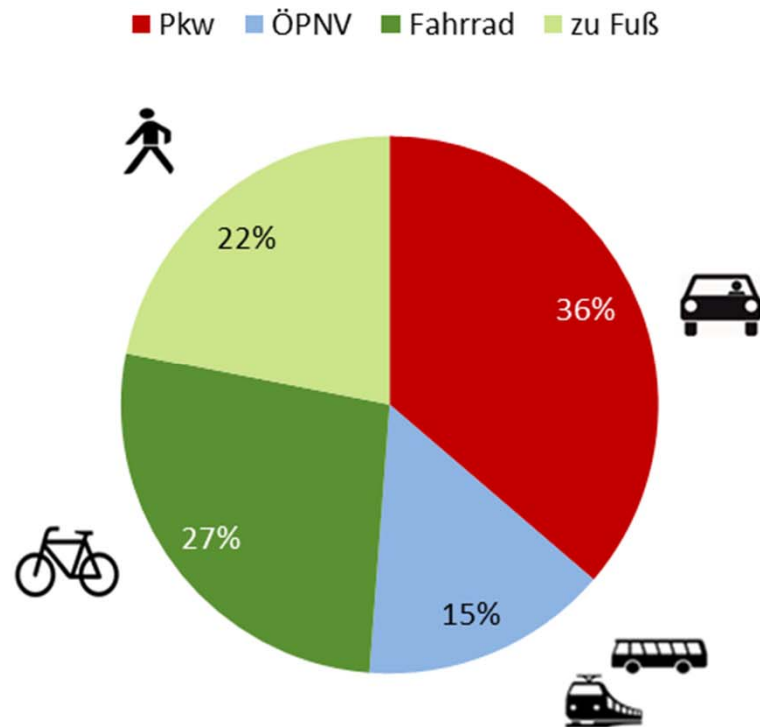


**Veränderung gegenüber  
 Vorschlag zum Zielszenario  
 (gem. Projektbeirat)**

**Neu aufgenommen:**

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

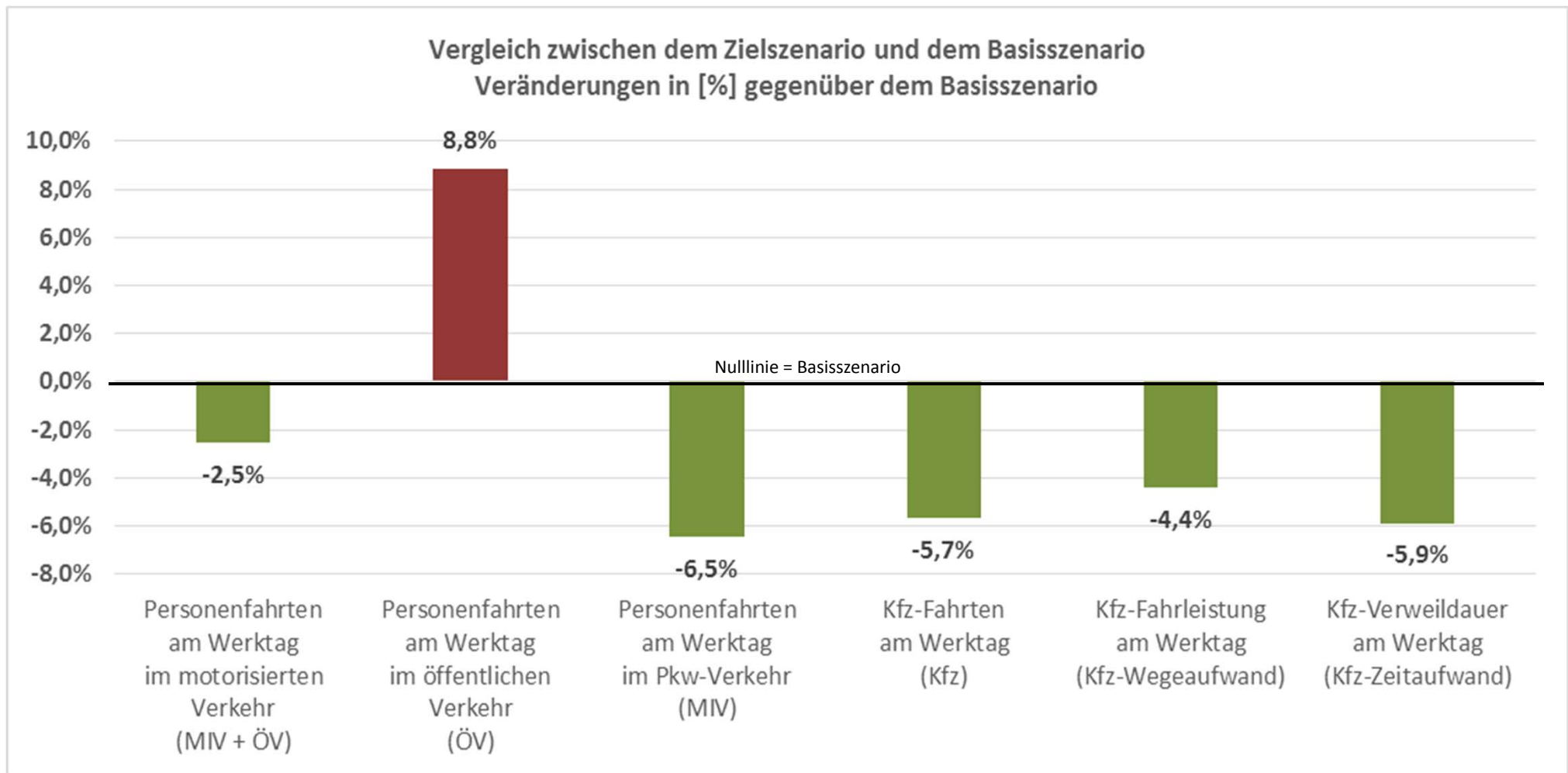
## Modal-Split-Abschätzung im Zielszenario – Bremerinnen und Bremer



- 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





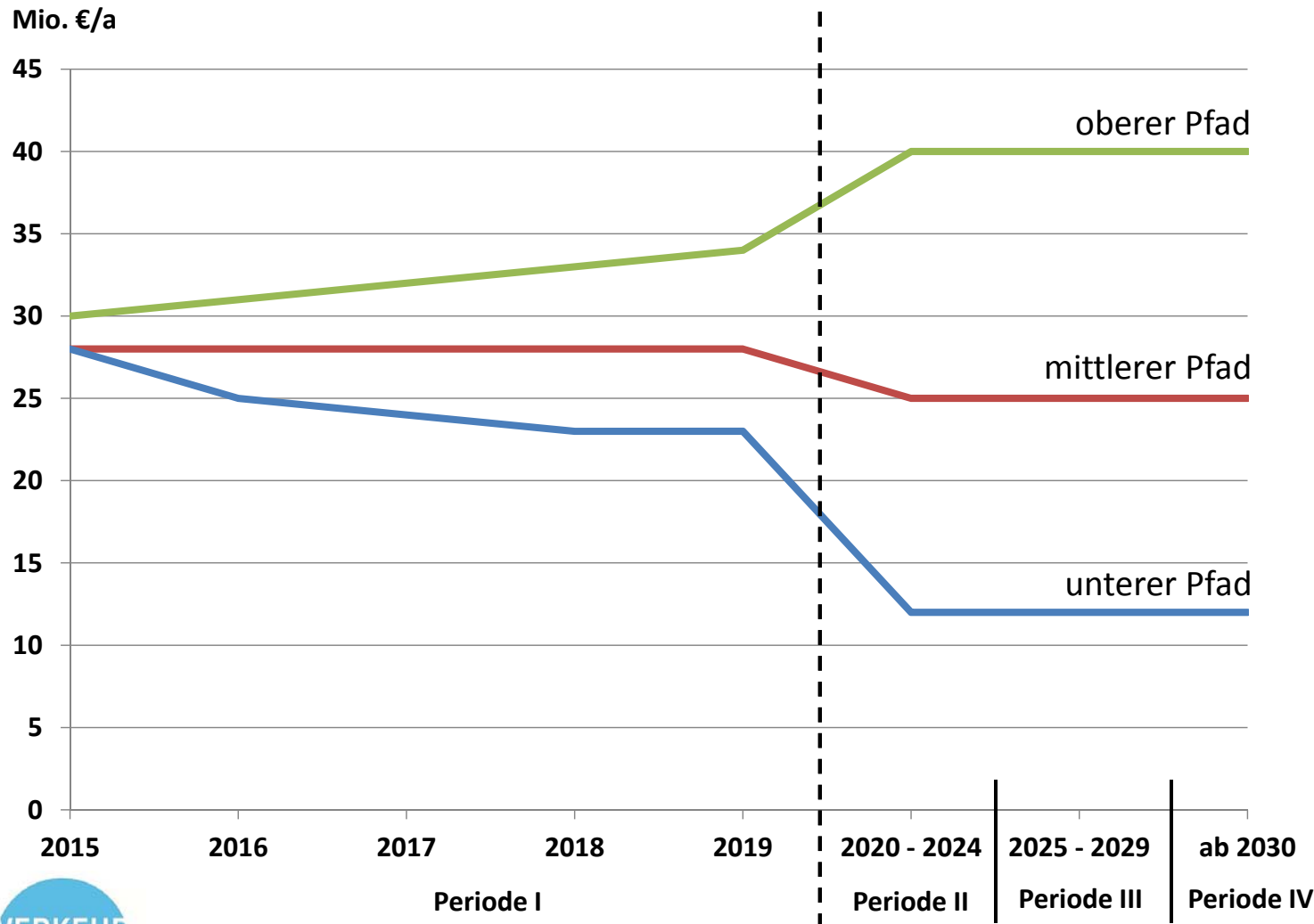
## Handlungskonzept: Was ist das?

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

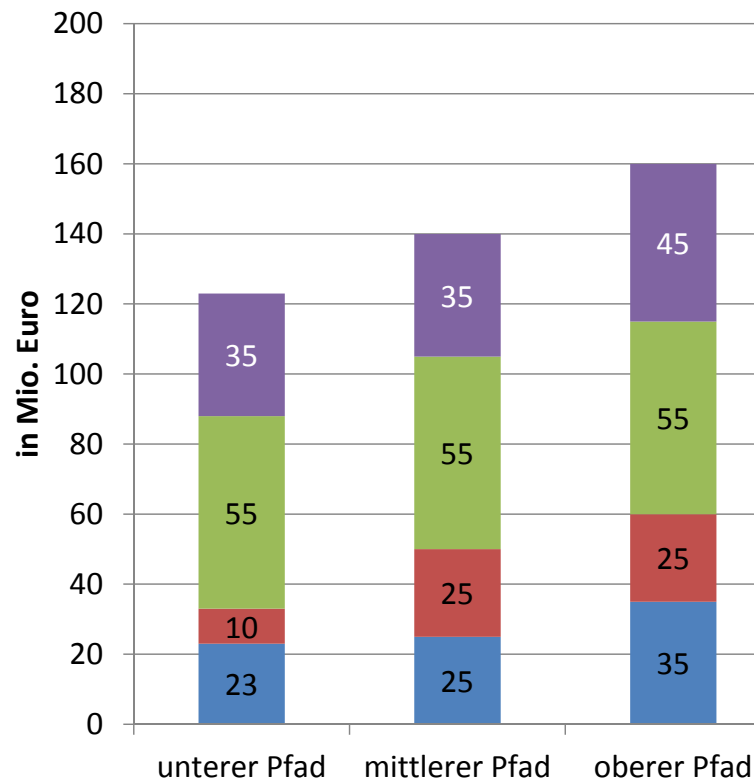


## Unterschiedliche Annahmen

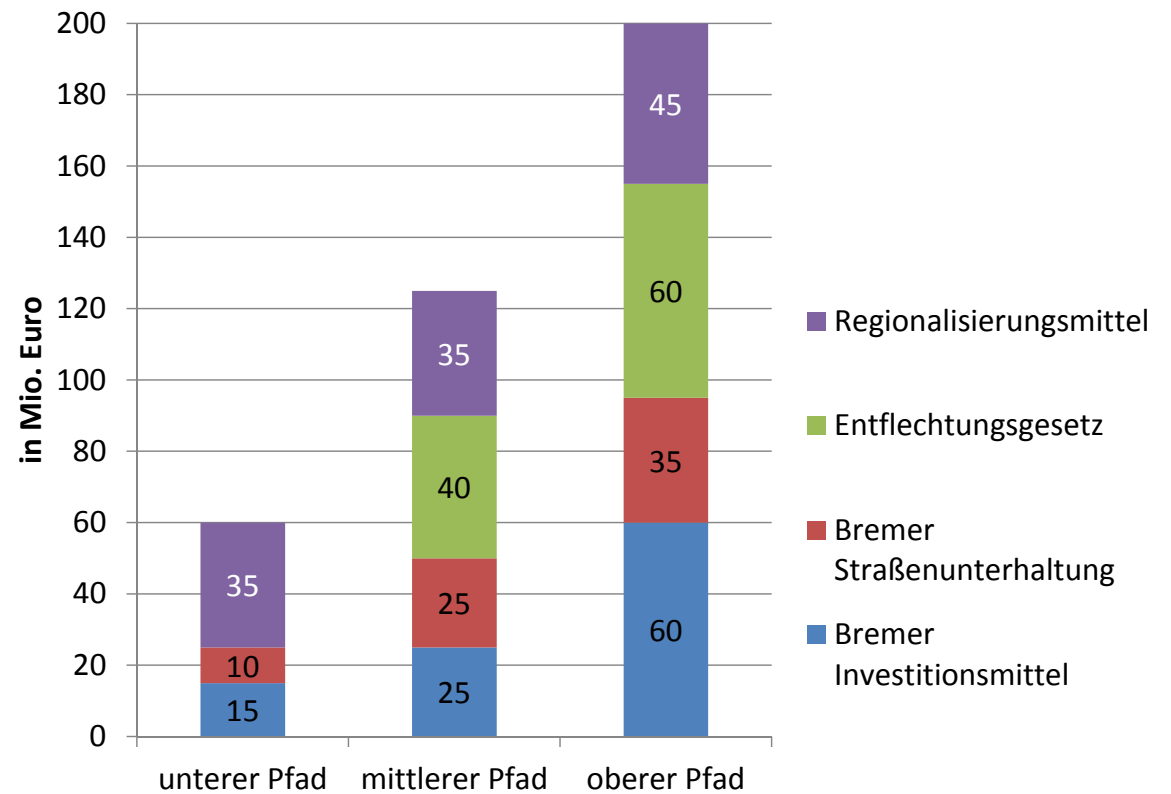
- Das Entflechtungsgesetz und das Großvorhabenprogramm des Bundes laufen 2019 aus:  
 Wird es eine Anschlussfinanzierung geben?
- Werden die Regionalisierungsmittel aufgestockt oder anders verteilt?
- Wie wird der Verkehrs-etat im Bremer Haushalt berücksichtigt?

# 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

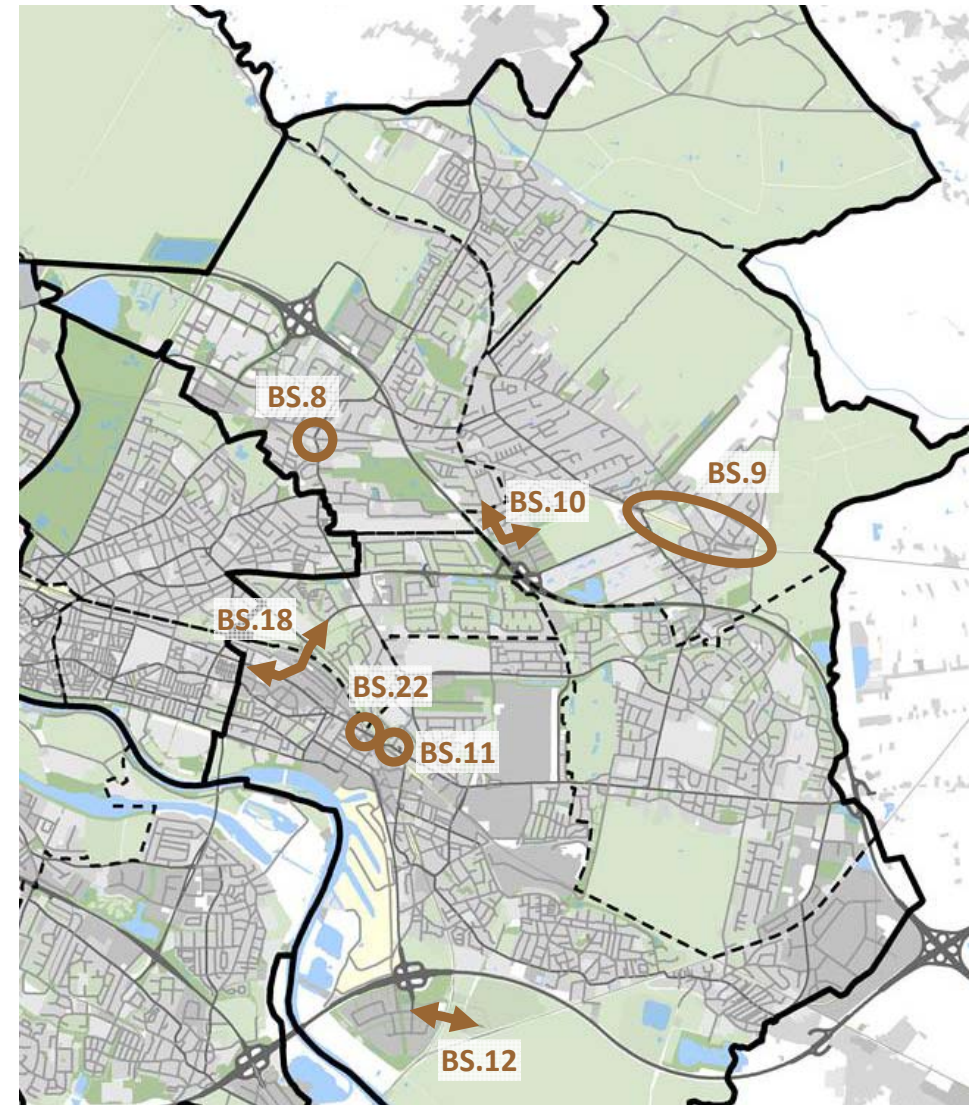
- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive und konsumtive Mittel) wird aufgestockt.  
 Die Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes berücksichtigt erhöhte Bedarfe zum Infrastrukturausbau.  
 Das GVFG-Großvorhabenprogramm läuft weiter.
- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios 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.8 Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße
- BS.9 Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Oberneuland
- BS.10 Anbindung Wohnpark Achterdiek, Ausbau der Verbindungsstrecke
- BS.11 Sanierung Zeppelin Tunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)
- BS.12 Erweiterung der Anbindung Gewerbepark Hansalinie
- BS.18 Gleisverbindung Steubenstraße
- BS.22 Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufhebung anderer Haltepunkte)



# 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.16 Bessere Ampelschaltung auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße
- A.20 Bessere Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße
- A.21 Bessere Ampelschaltung auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe

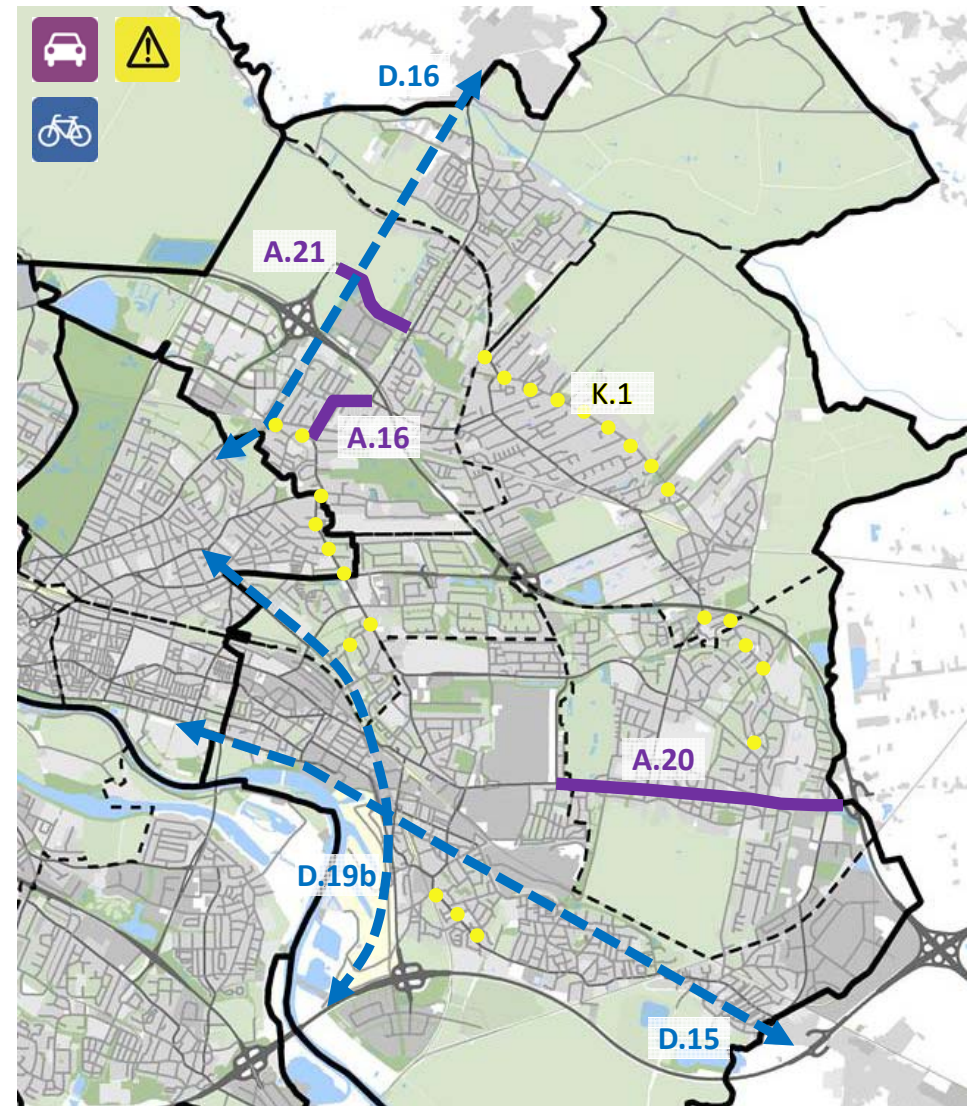


## Premiumrouten

- D.15 Nord – Innenstadt - Hemelingen
- D.16 Huchting–Innenstadt–Uni-Lilienthal
- D.19b Großer Ring



- K.1 Tempo 30 einführen:
  - Oberneulander Landstraße
  - Schevemoorer Landstraße
  - St. Gotthard-Straße
  - Hemelinger Heerstraße
  - Schneverdinger Straße
  - Bgm.-Spitta-Allee
  - Achterstraße / Riensberger Straße





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



- A.4 Neue Anschlussstelle Achim-West / Verlängerung Theodor-Barth-Straße
- A.12 Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße
- A.22 Bessere Ampelschaltung auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee



- D.19 Kleiner Ring



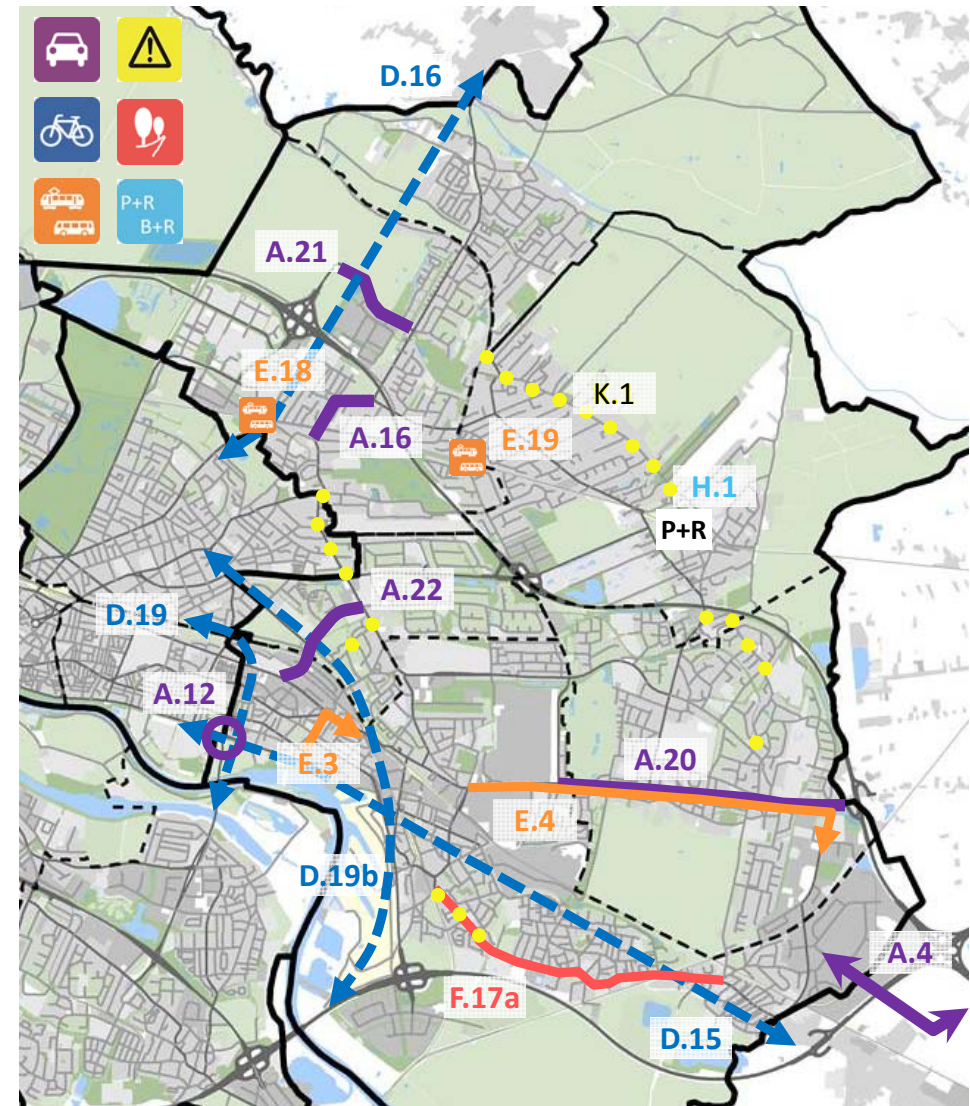
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.4 Straßenbahn nach Osterholz
- E.18 Haltepunkt Universität / Technologiepark
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek



- F.17a Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße



- H.1 Park + Ride am Bahnhof Oberneuland



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

## Periode 3 (2025-2029)



A.9 Ausbau Konrad-Adenauer-Allee



D.21 Gartenstadt Vahr - Osterholz

D.23 Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (A1)



E.2 Straßenbahnverbindung Horn

E.5 Neue Straßenbahn zur Universität

E.20 Haltepunkt Arbergen

E.21 Haltepunkt Steubenstraße



F.17b Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstraße

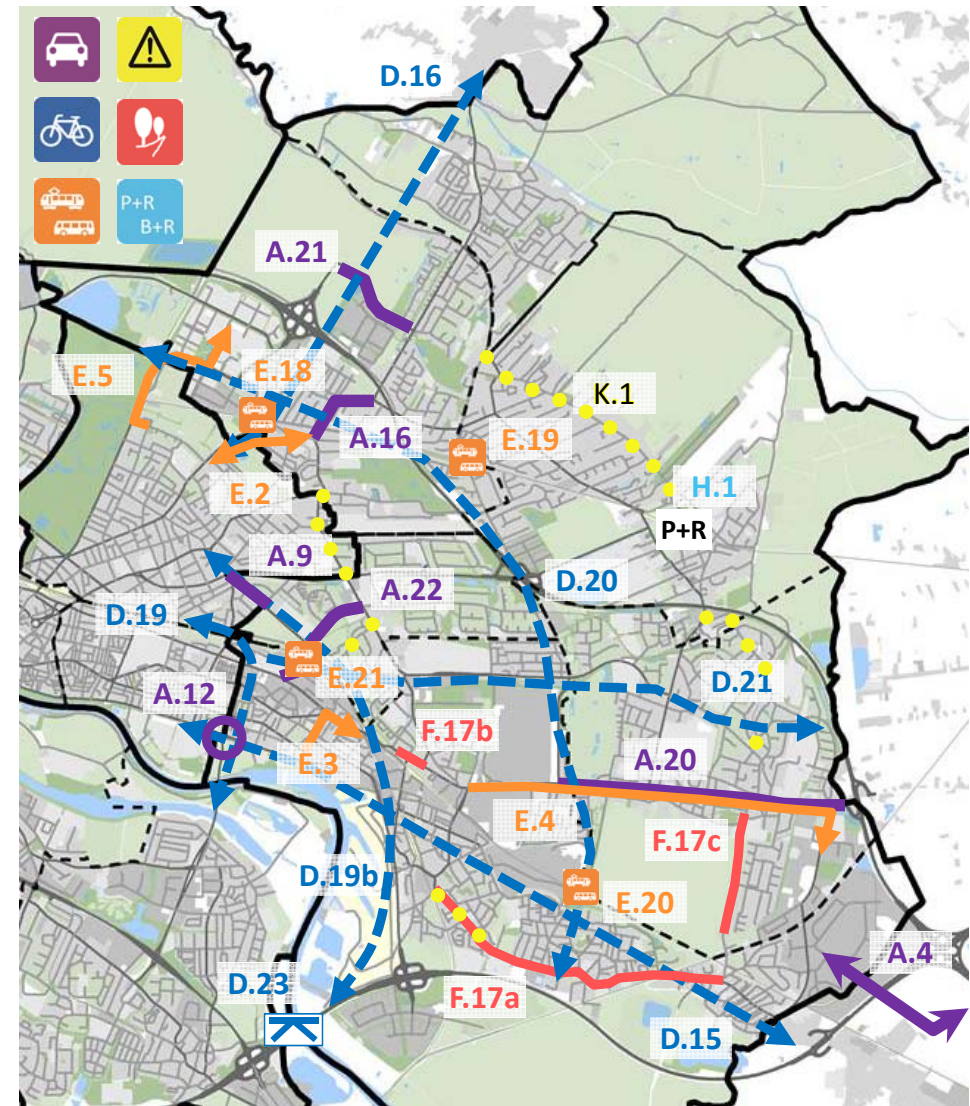
## Periode 4 (2030-2035)



D.20 Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen



F.17c Neugestaltung Ehlersdamm



# 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

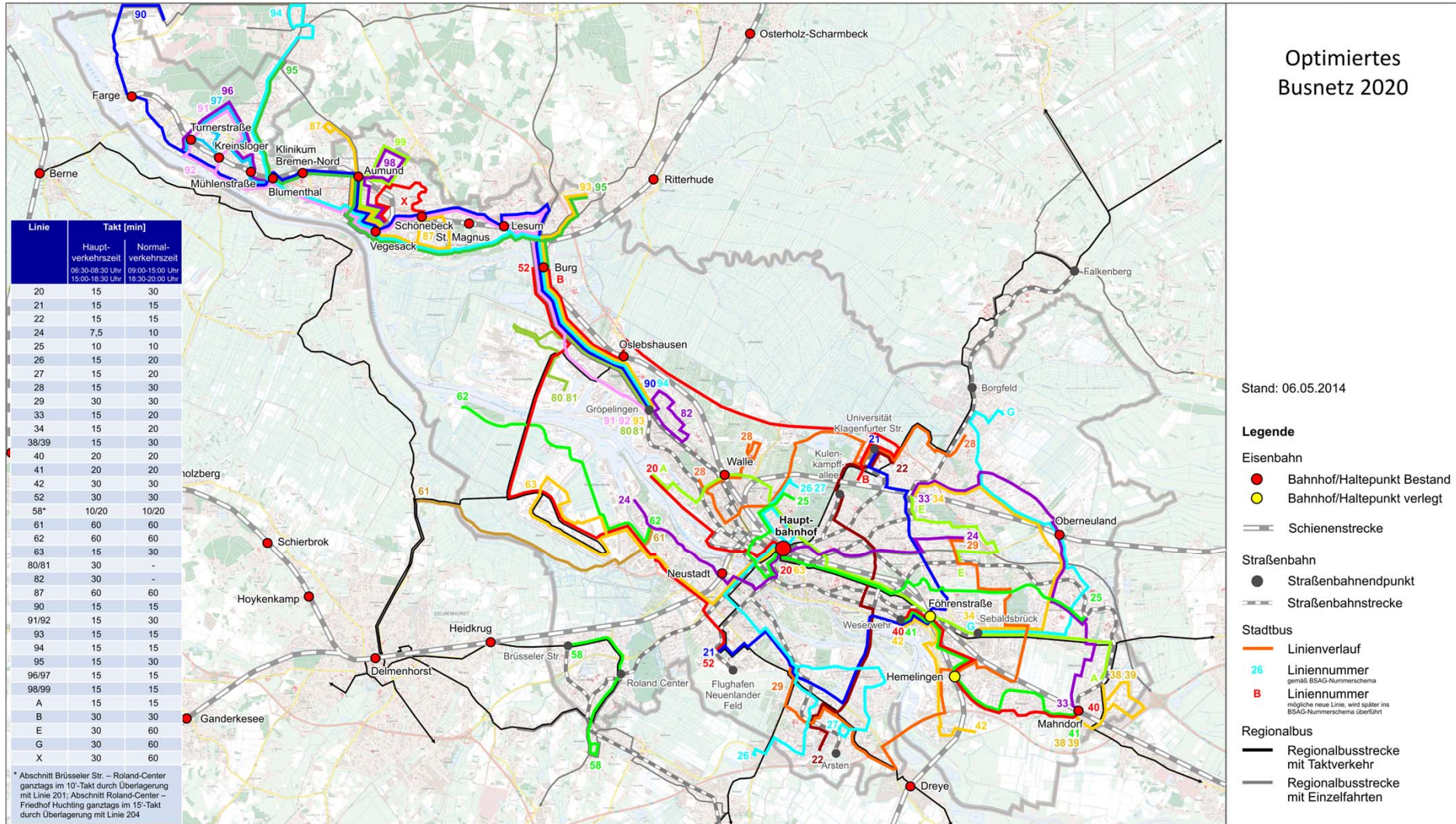
- A.1 sechsstreifiger Ausbau der A1
- A.2 Neubau der B6n
- A.3 Neubau der B213n
- A.24 Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen  
(Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen)
- A.27 Straßenunterhaltung: mehr Finanzmittel für die  
Infrastrukturhaltung
- A.28 strengere Überwachung der Geschwindigkeiten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



## 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



## 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)

## 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

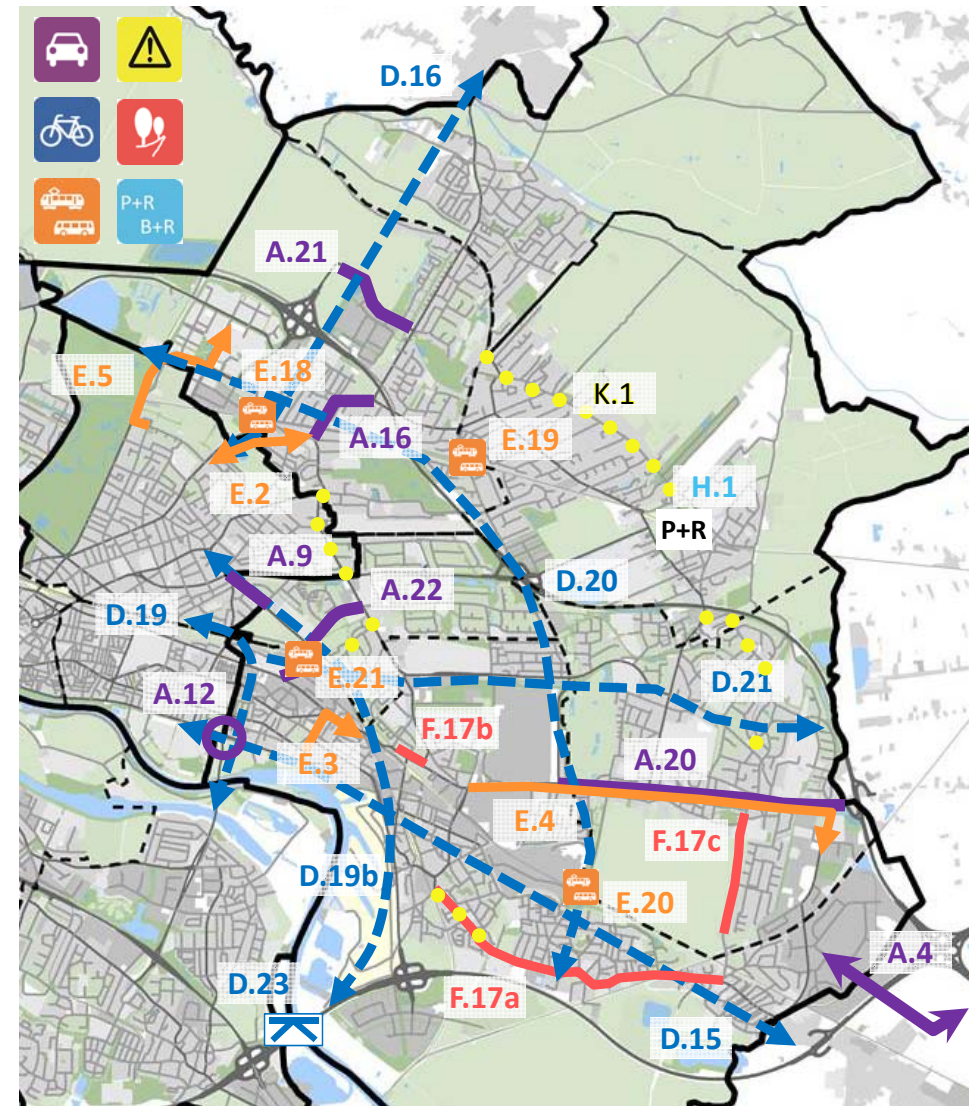
## Nicht enthalten im mittleren Pfad



- A.9 Ausbau Konrad-Adenauer-Allee
- A.12 Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße
- A.21 Bessere Ampelschaltung auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe
- A.22 Bessere Ampelschaltung auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee



- E.2 Straßenbahnverbindung Horn
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek
- E.21 Haltepunkt Steubenstraße



## 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



- A.9 Ausbau Konrad-Adenauer-Allee
- A.12 Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße
- A.20 Bessere Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße
- A.21 Bessere Ampelschaltung auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe
- A.22 Bessere Ampelschaltung auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee



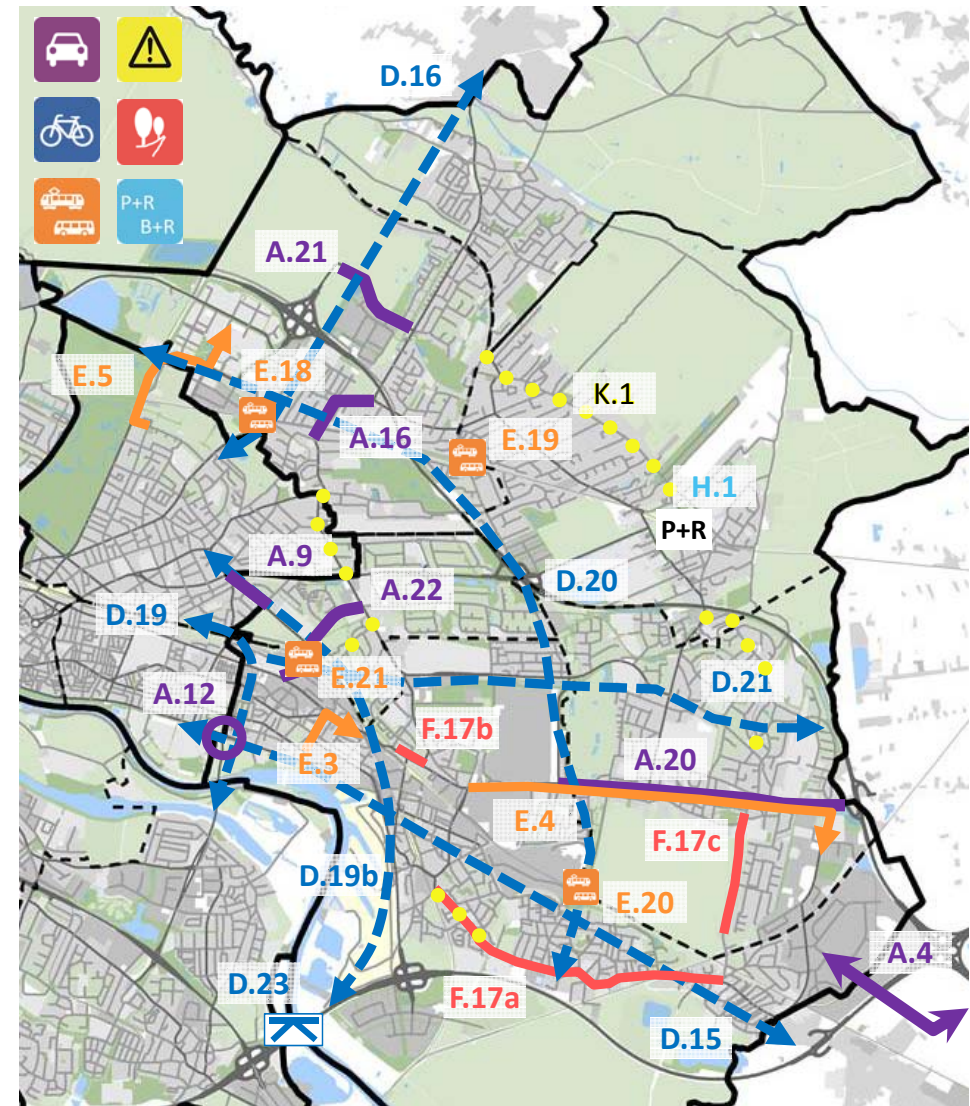
- E.2 Straßenbahnverbindung Horn
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.4 Straßenbahn nach Osterholz
- E.5 Neue Straßenbahn zur Universität
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek
- E.20 Haltepunkt Arbergen
- E.21 Haltepunkt Steubenstraße



- F.17b Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstraße
- F.17c Neugestaltung Ehlersdamm



H.1 Park + Ride am Bahnhof Oberneuland



# 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 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 – **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



## 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



## 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)

## Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Borgfeld	A.16: Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße	Prüfung der Erweiterung auf Borgfelder Heerstr. und Borgfelder Allee	Verbesserung der Ampelschaltung wird entsprechend der Stellungnahme nach Abschluss VEP geprüft.
Borgfeld	A.27: Bessere Straßenunterhaltung	Inhaltliche Erweiterung um Erneuerung von Brücken mit unzureichender Tragkraft.	Ist implizit enthalten.
Borgfeld	C.1b: Begegnungszonen in Nahversorgungszentren	Nr. 1 Begegnungszonen wird begrüßt, gefordert werden darüber hinaus Verkehrsversuche für Begegnungszonen auch in Nahversorgungszentren, konkret z.B. Bürgermeister-Kaisen-Allee, Borgfelder Ortsmitte	konkrete Vorschläge des Beirats nach VEP zu prüfen (Kriterienkatalog Shared Space und Begegnungszonen) und ggf. zu berücksichtigen
Borgfeld	E.2: Straßenbahnverbindung Horn	Prüfung einer zusätzlichen Linie 5S	Neue Linie ist als Schnellstraßenbahn bereits im VEP vorgesehen.
Borgfeld	E.24: Einheitlicher Tarif	Ergänzung um die Erweiterung der Einsatzmöglichkeit der BOB-Karte im VBN-Bus.	Die Anregung ist verständlich und wird zuständigkeitshalber an den VBN weitergeleitet.



## Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Vahr	A.9: Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	Zum Schutz der Gartenstadt Vahr soll auf der Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Julius-Brecht-Allee/ Steubenstraße nur Links- und Rechtsabbiegeverkehr ermöglicht werden	konkrete Ausgestaltung ist Thema der weitergehenden Planungen (ggf. Variantenbetrachtung)
Osterholz	P.13: Reaktivierung Moorexpress (nicht im Zielszenario)	Die Szenarien gehen von 1.700 Fahr-gästen pro Tag im Querschnitt zwischen Worpswede und Osterholz-Scharmbeck aus. Das sind immerhin ca. 17% der heutigen Fahrgäste auf dem Ast von Bremen-Burg Richtung Bremerhaven im Querschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude. Dort fährt jeweils stündlich die Regio-S-Bahn und der Regional-express bis nach Bremerhaven. Bei diesen Fahrgastzahlen wird an anderer Stelle der Bau einer Straßenbahn empfohlen. Ich rege an, die EVB als Infrastrukturbetreiberin der Moorexpress-Trasse zu beteiligen, die dem Land Niedersachsen und mir in-soweit eine fundierte Einschätzung mit deutlich positiver Tendenz in Hinblick auf die Reaktivierungsbewertung abgegeben hat.	Die Maßnahme wurde im Rahmen VEP untersucht, ist unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht vertretbar.

## Umgang mit Beiratswünschen zum Zielszenario

Beirat	Maßnahme	Stellungnahme	Umgang
Hemelingen	D.20: Premiumroute Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	Verlängerung bis zum Weser-Radweg	Bestandsnetz ist zunächst ausreichend, Anbindung an die Brücke und der Ausbau der Brücke erfolgen im Premiumroutenstandard
Hemelingen	Neu	Aufnahme folgender Straßenzüge bzgl. Fahrbahnsanierung und Neugestaltung der Nebenanlagen: - östl. Hastedter Heerstr./ Sebaldsbrücker Heerstr. bis Bhf Sebaldsbrück, - Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	im Rahmen der Brückenbau-maßnahmen erfolgt eine Straßenraumumgestaltung in der östl. Hastedter Heerstraße Aufnahme ins Zielszenario: Neugestaltung der Nebenanlagen in Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße (fehlender Radweg)
Hemelingen	Neu	Ertüchtigung Ahlringtunnel zur Entlastung der Hemelinger Bahnhofstraße vom Lkw-Verkehr	Stellungnahme wird nicht gefolgt, da ungünstiges N/K Verhältnis anzunehmen