

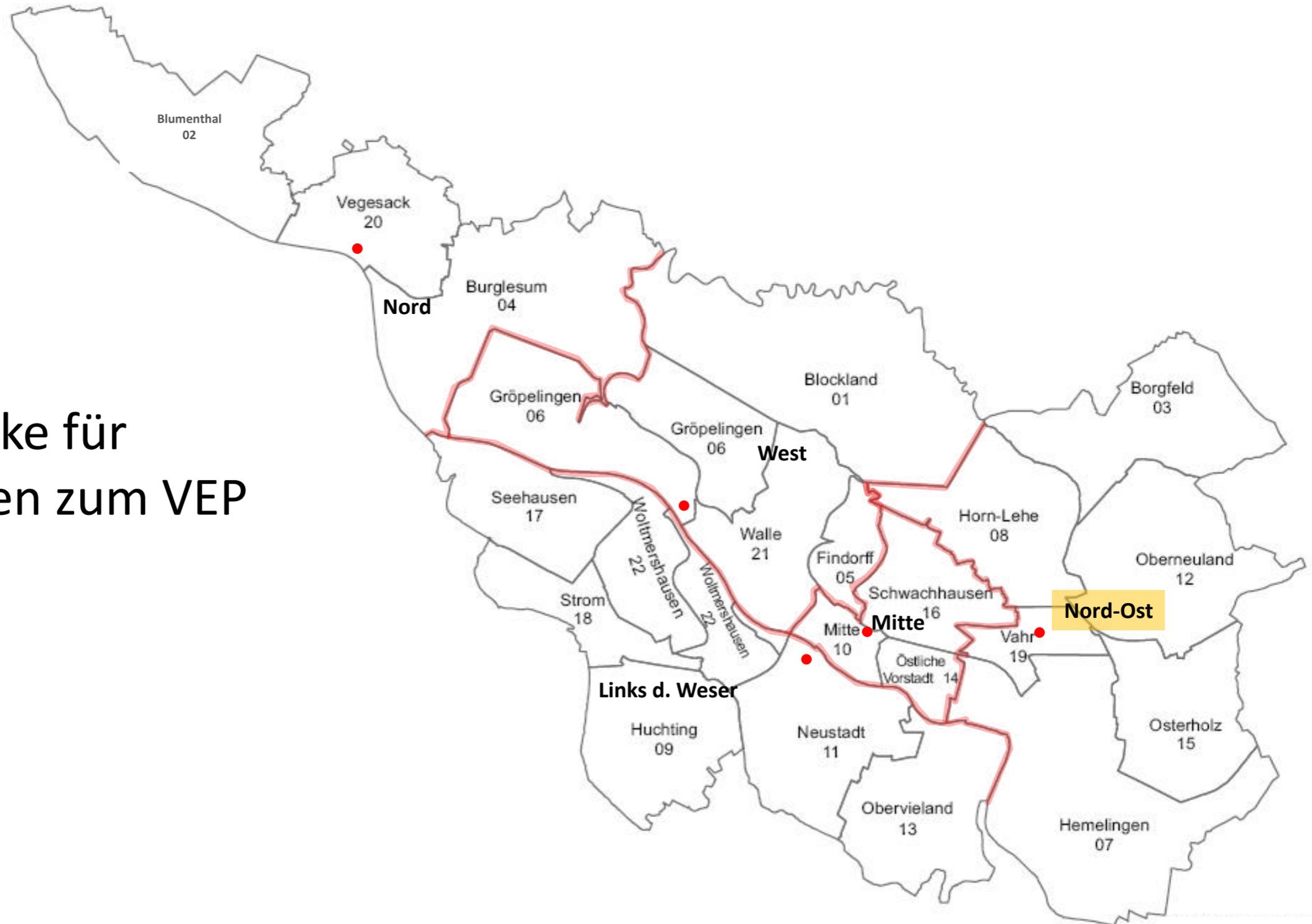
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

4. Bürgerforum Bremen Nordost

02. Juli 2014



Stadtbezirke für Bürgerforen zum VEP



Programm 4. Bürgerforum für den Bereich **Nordost** VEP Bremen 2025 (4. Beteiligungsphase) - 2. Juli 2014

Zeit	Thema	
18:30	Begrüßung	Klaus Schäfer-Breede, BVÖ
18:40	Stand der Bearbeitung des VEP	Michael Flassig, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18:50	Ergebnisse des Zielszenarios	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:05	Vorstellung des Handlungskonzepts (inklusive Methodik, Prioritäten, Umsetzungshorizonte, Finanzierung und regionaler Beispiele)	Dr. Michael Frehn, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19:30	Rückfragen zum Vortrag	
19:40	Pause	
20:00	Themen-Talk, Diskussion, Feedback	Moderation: Klaus Schäfer-Breede
21:00	Ende der Veranstaltung	

Aktueller Verfahrensstand: Handlungskonzept



Weitere Verfahrensschritte

Bis Freitag, 4. Juli 2014:

- Vorschläge über www.bremenbewegen.de
- Möglichkeit der Stellungnahme per E-Mail an vep@bau.bremen.de

danach:

- Deputationsbefassung vor den Sommerferien

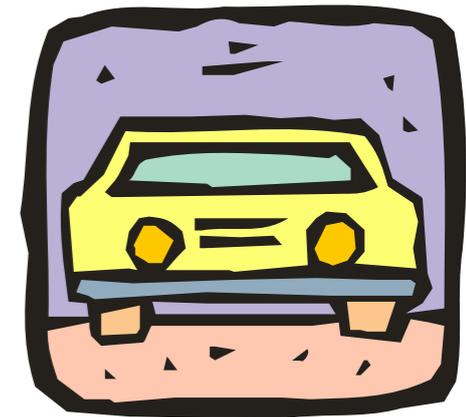
Ergebnisse der Modellierung für das Zielszenario

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

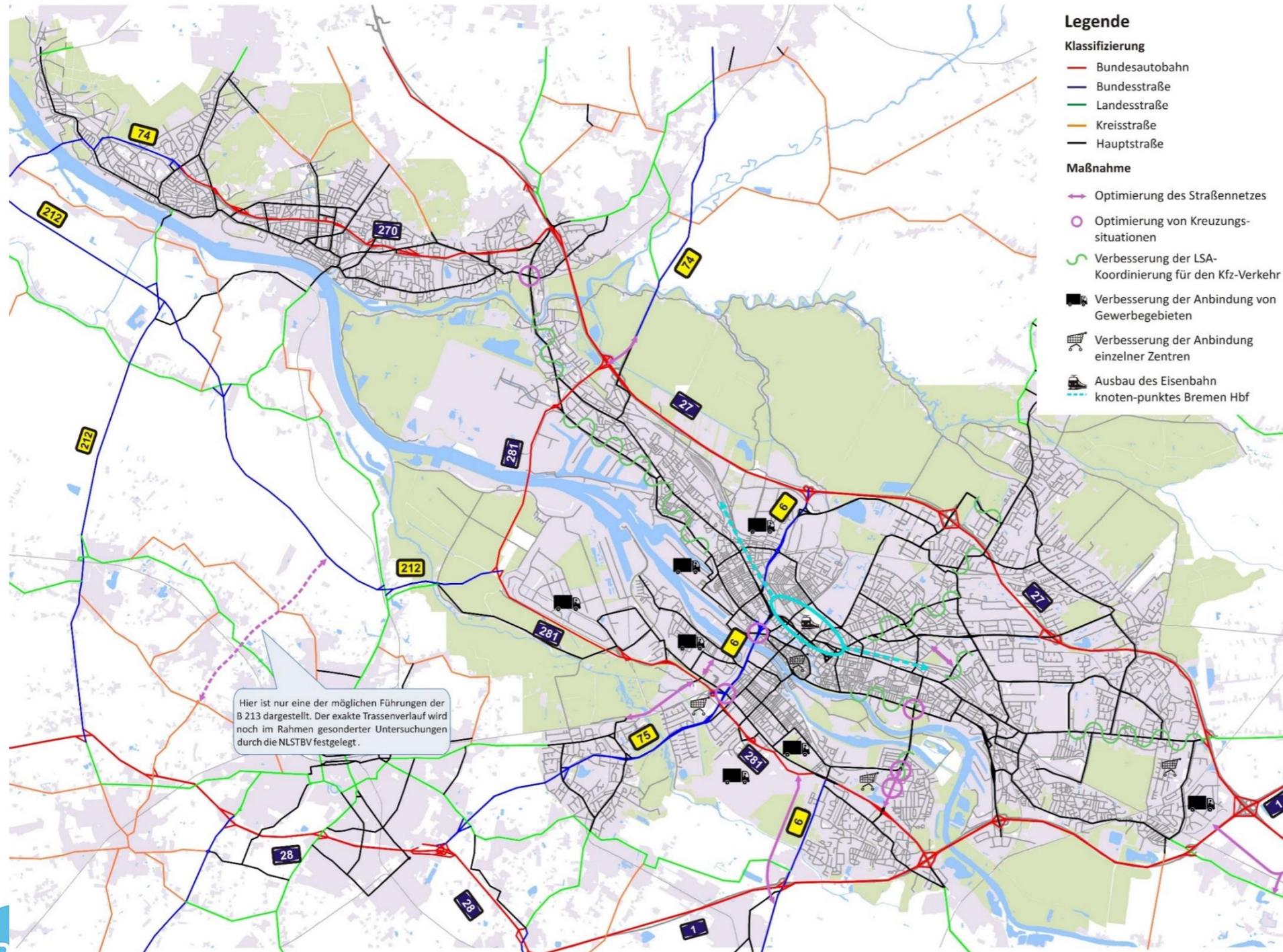


Maßnahmenset des Zielszenarios

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



Zielszenario – Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr



Legende

Klassifizierung

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße

Maßnahme

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

Veränderung gegenüber
Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)

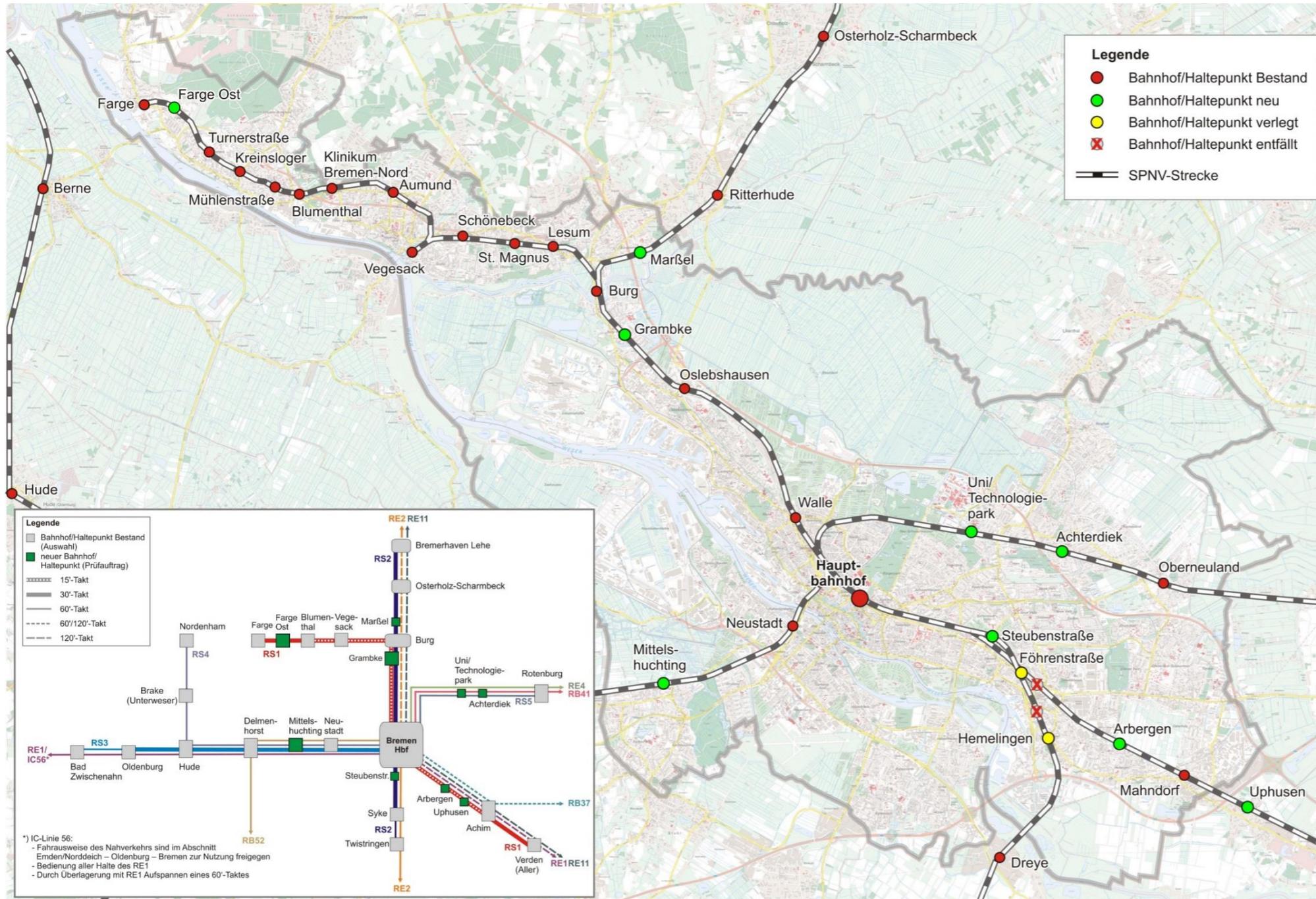
Nicht mehr enthalten:

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

Neu aufgenommen:

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

Zielszenario – SPNV-Angebot

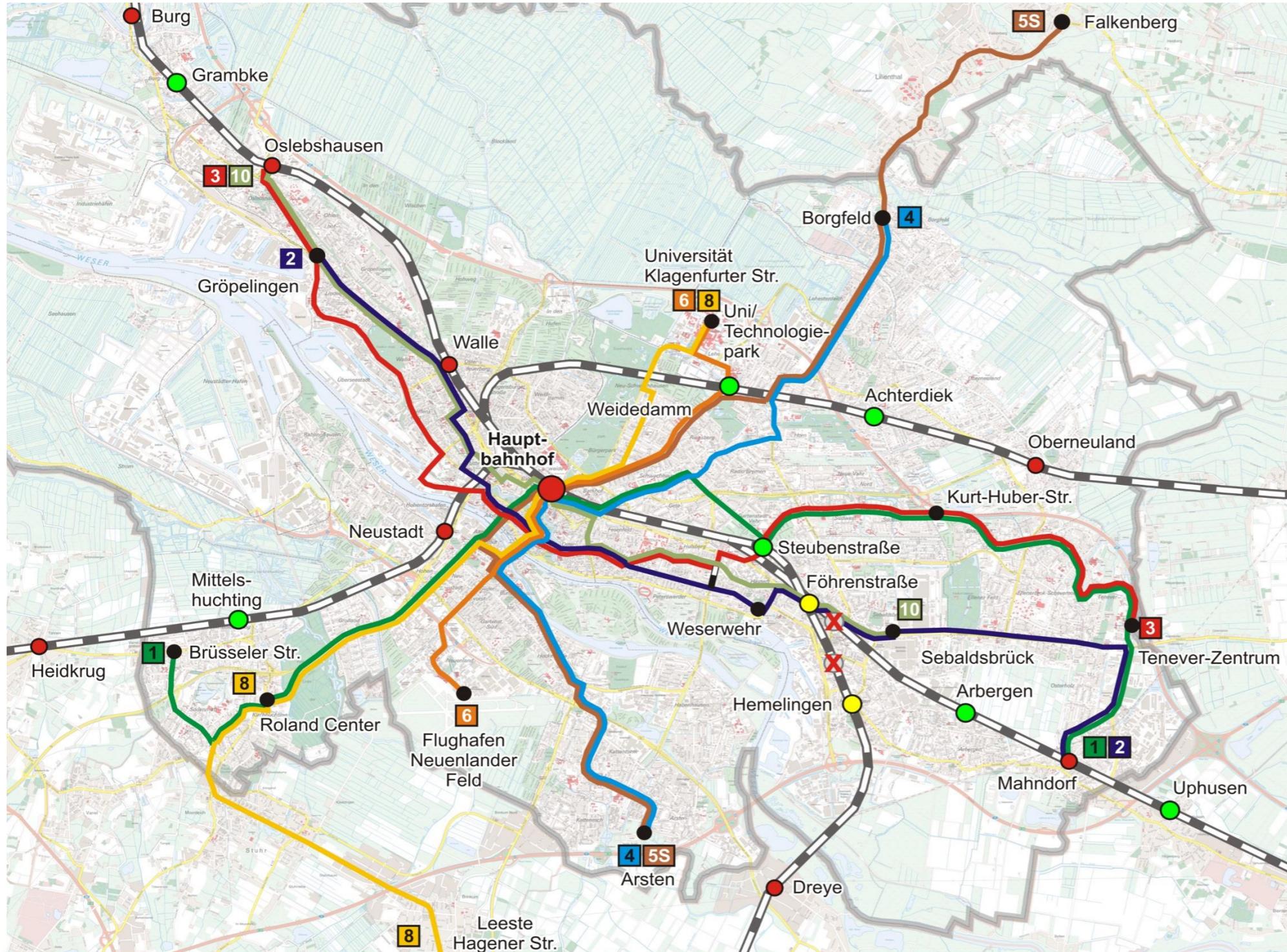


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

Neu aufgenommen:

+ Haltepunkt Farge Ost

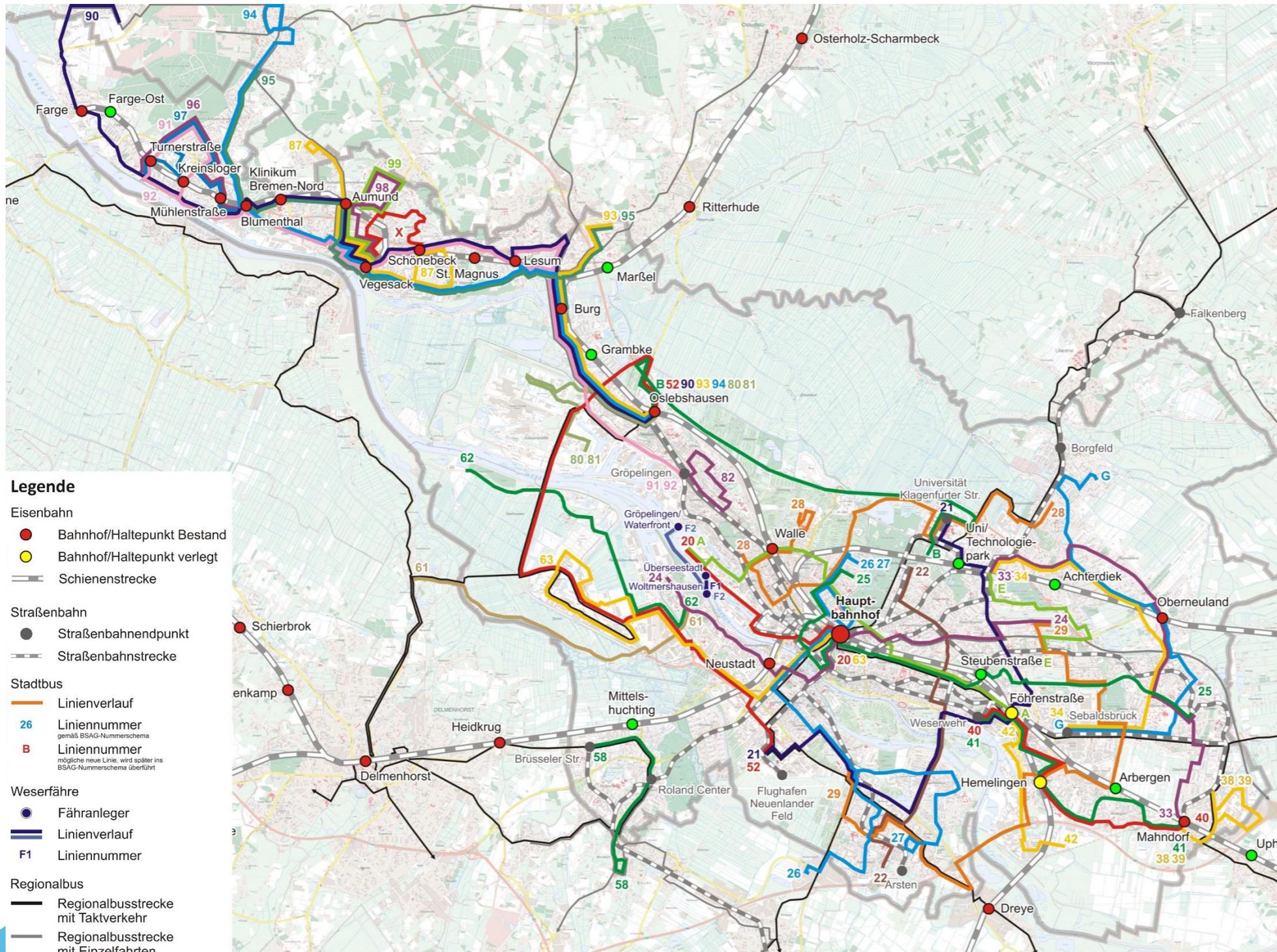
Zielszenario – Straßenbahnnetz



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

- keine

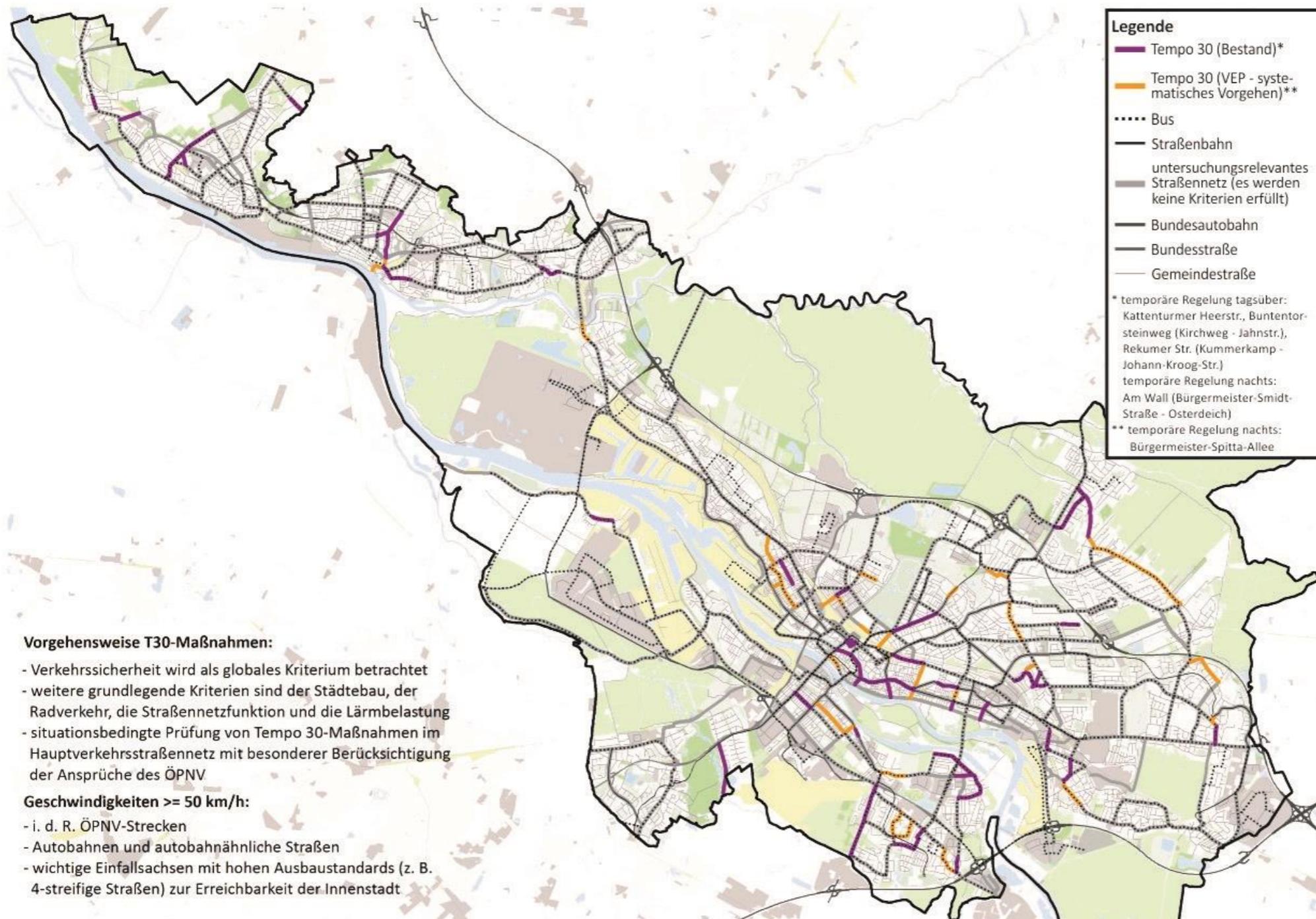
Zielszenario – Stadtbusnetz



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

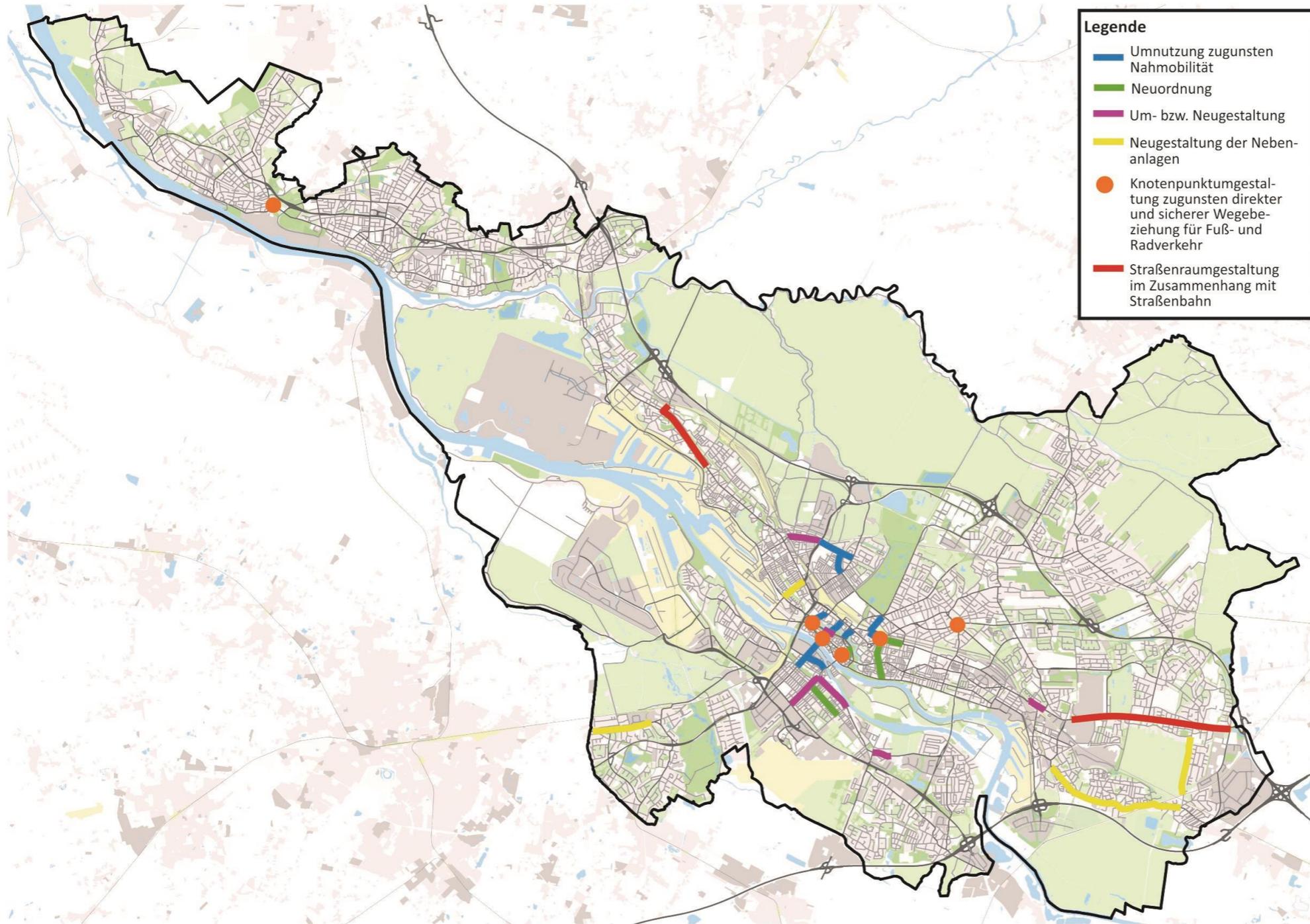


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario (gem. Projektbeirat)

Konkretisierung / Anpassungen:

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

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)

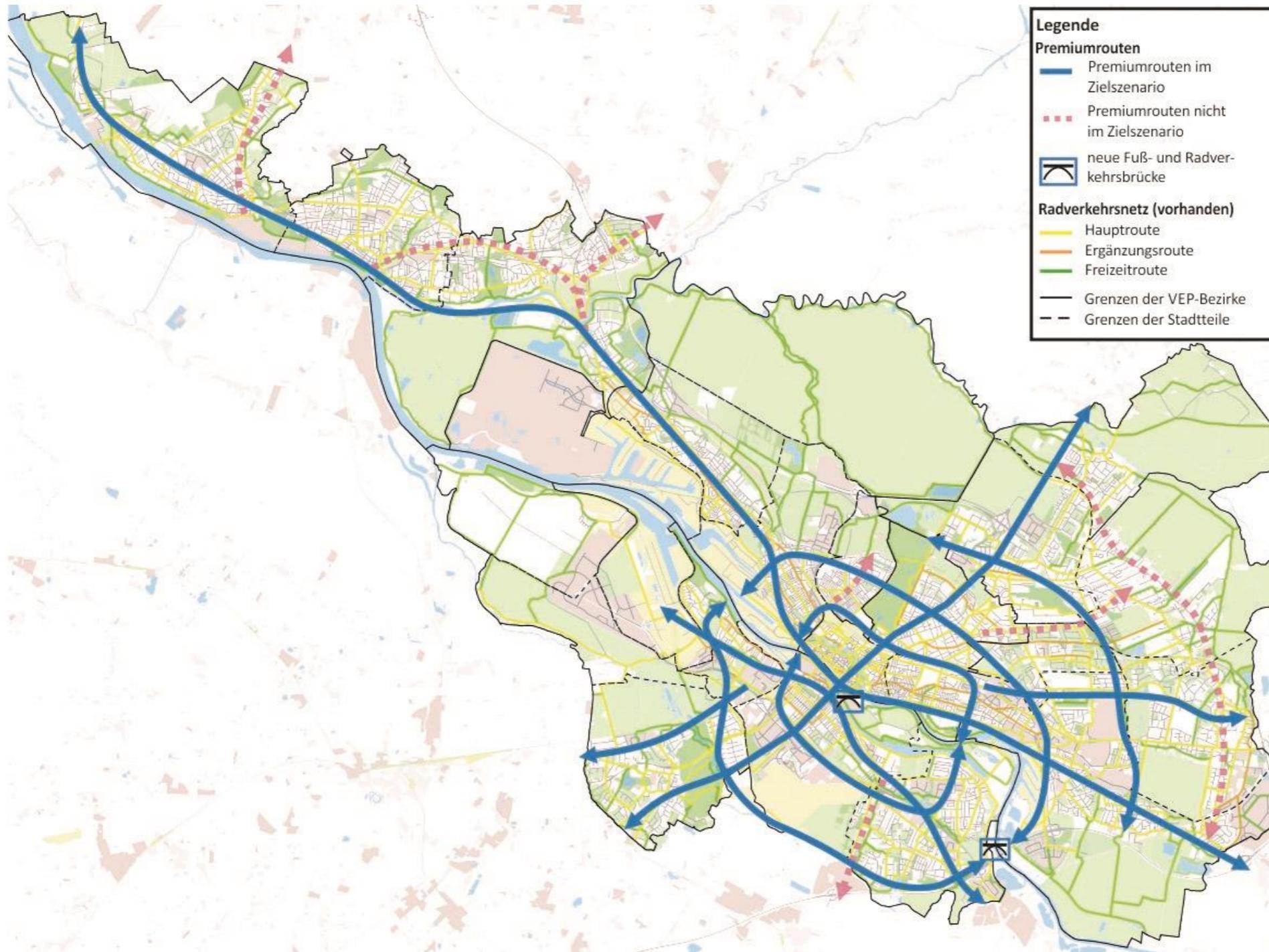
Nicht mehr enthalten:

- 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

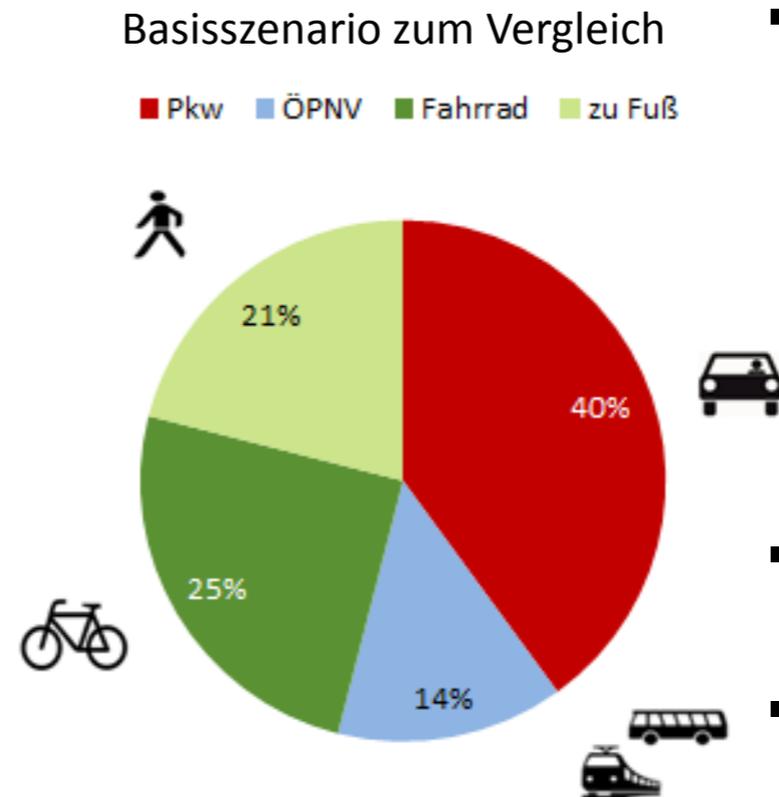
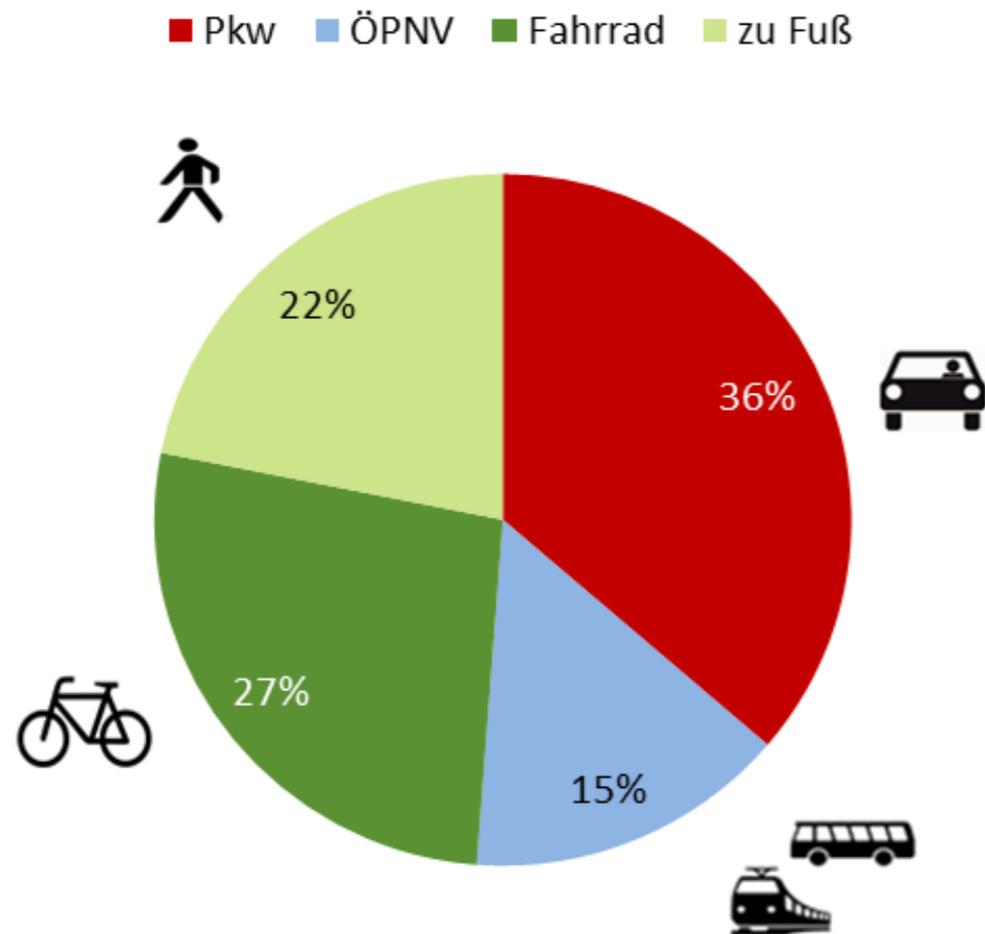


Veränderung gegenüber Vorschlag zum Zielszenario
(gem. Projektbeirat)

Neu aufgenommen:

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

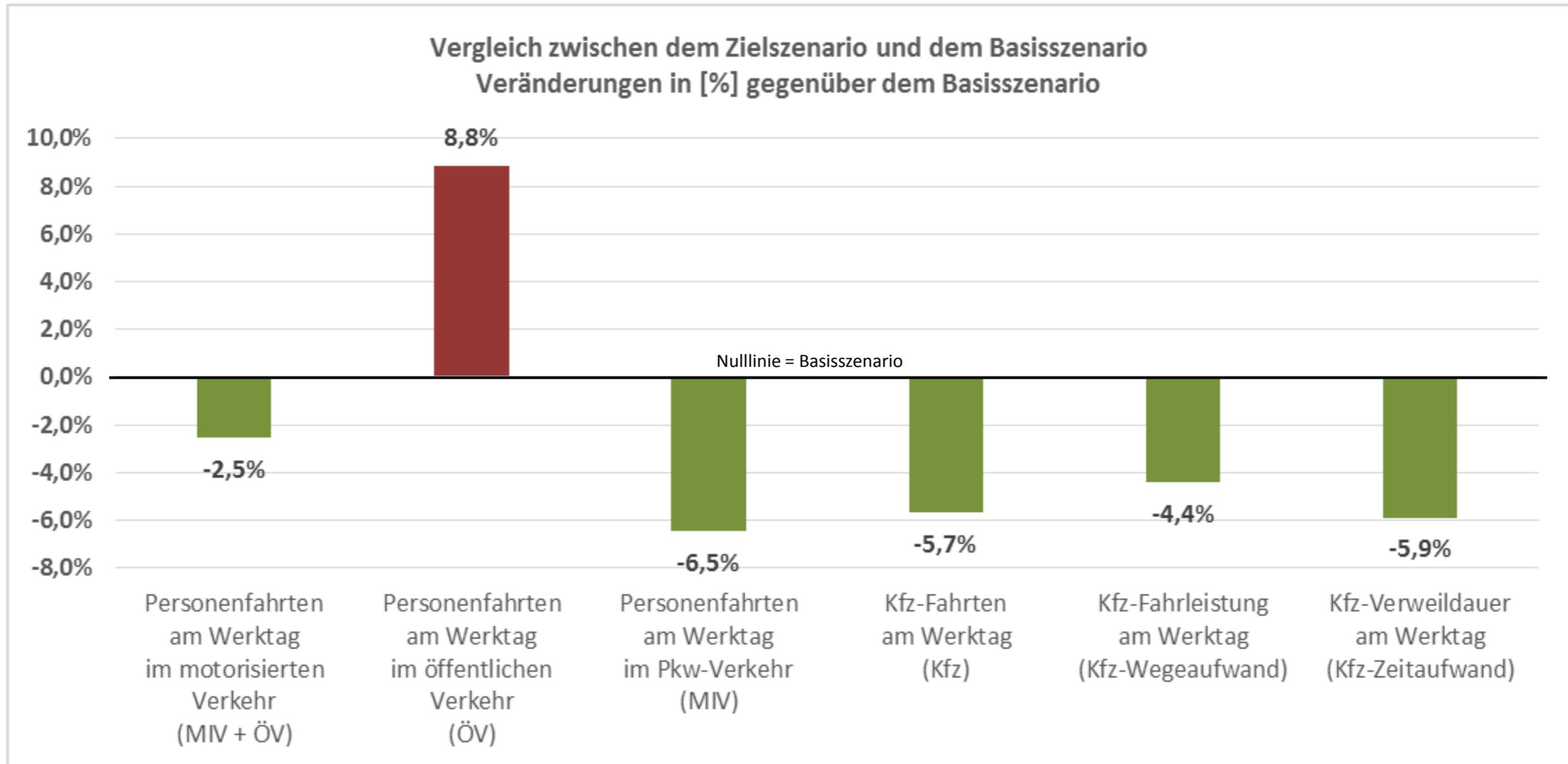
Modal-Split-Abschätzung im Zielszenario – Bremerinnen und Bremer



- 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



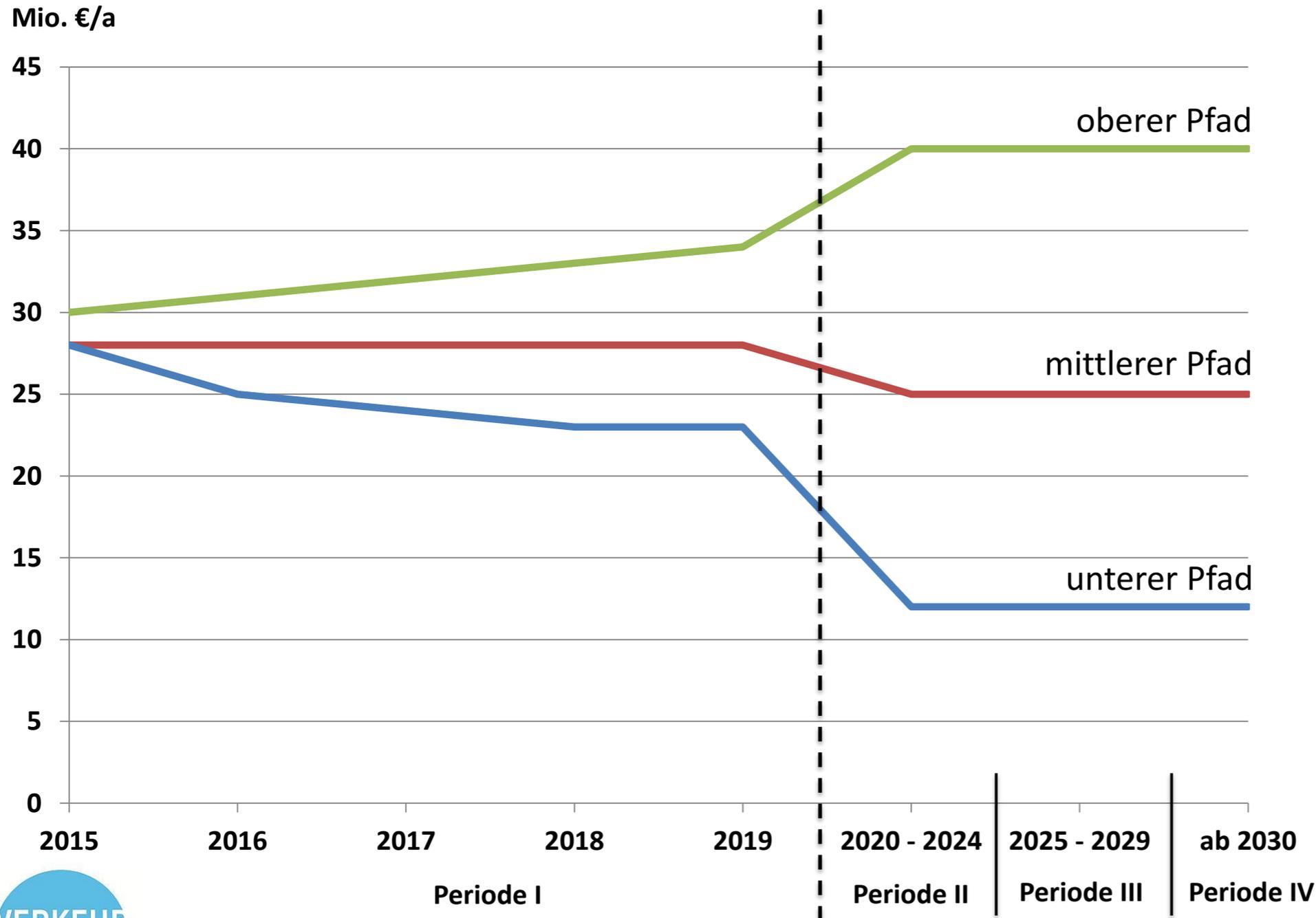
Handlungskonzept: Was ist das?

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

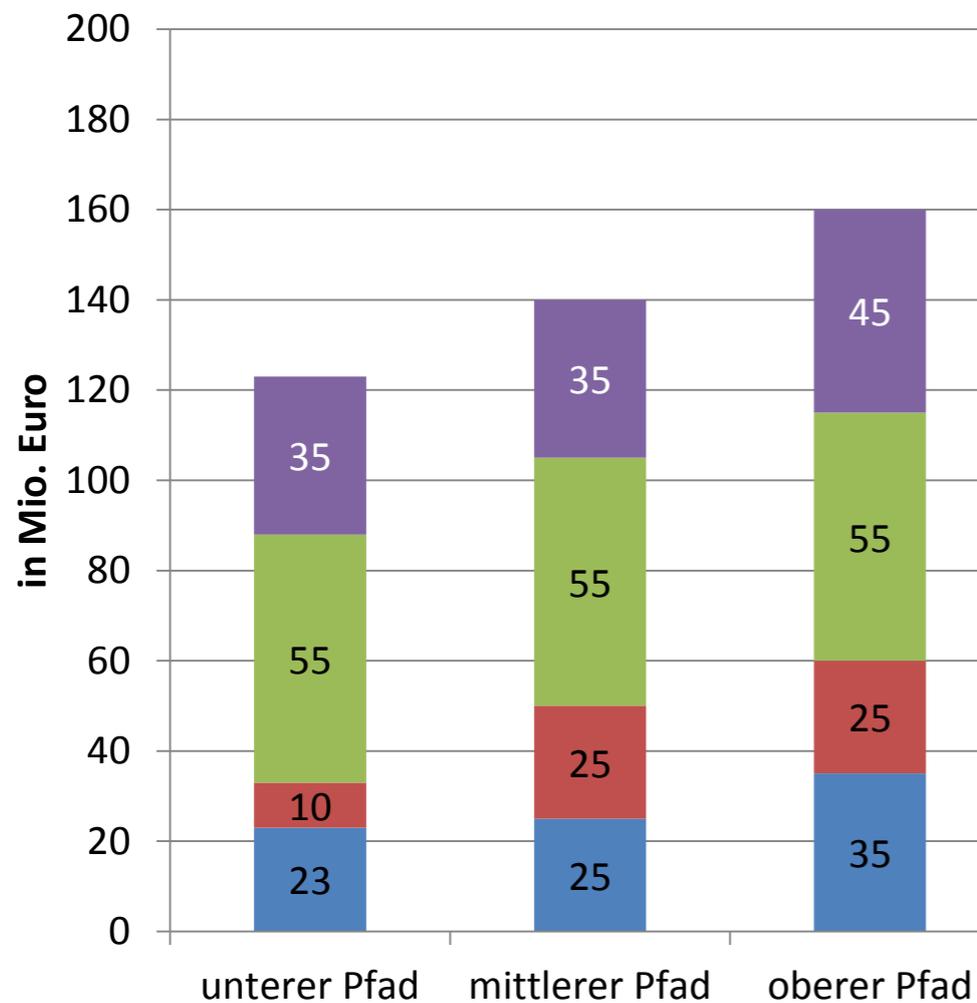


Unterschiedliche Annahmen

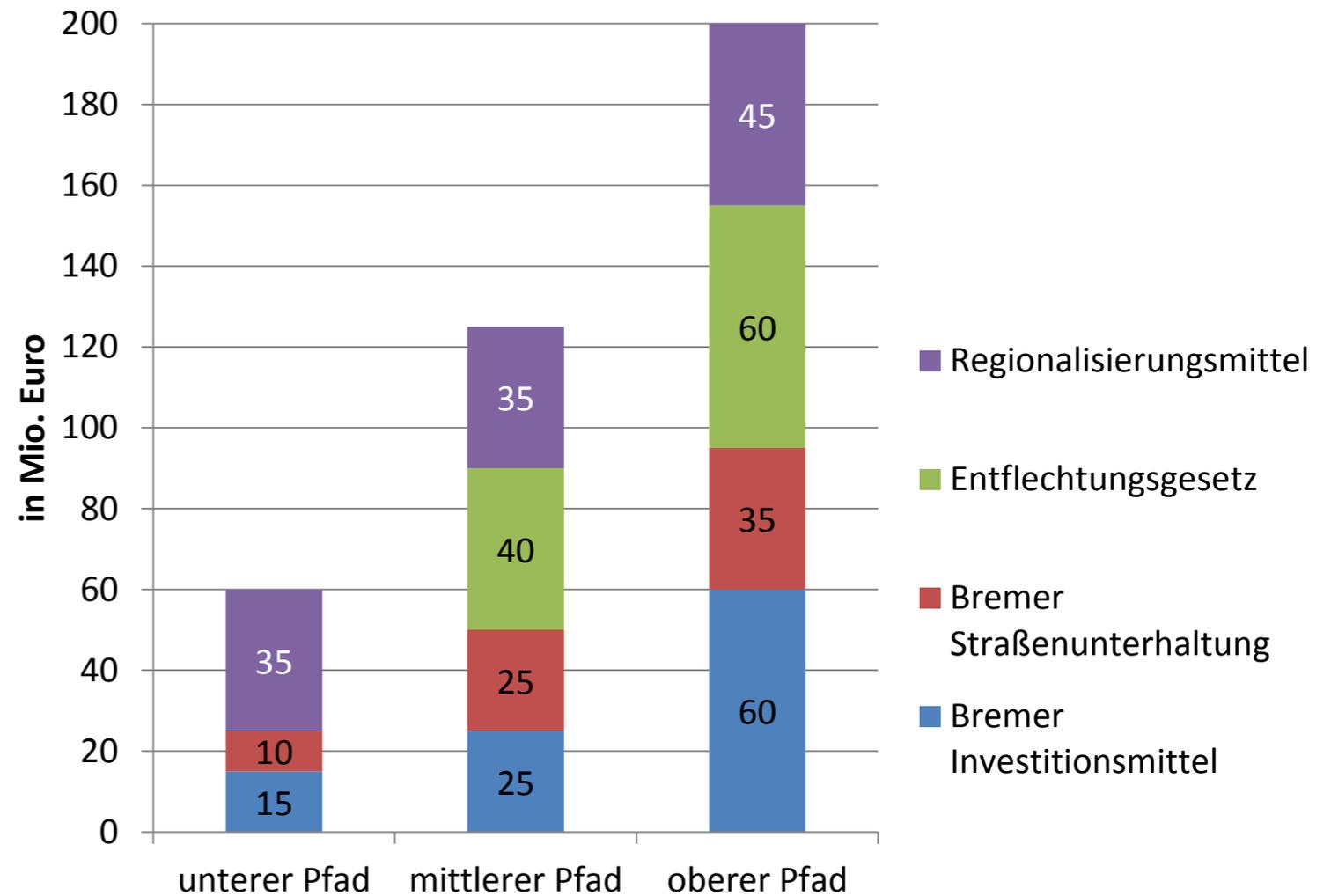
- Das Entflechtungsgesetz und das Großvorhabenprogramm des Bundes laufen 2019 aus:
Wird es eine Anschlussfinanzierung geben?
- Werden die Regionalisierungsmittel aufgestockt oder anders verteilt?
- Wie wird der Verkehrs-etat im Bremer Haushalt berücksichtigt?

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

1. Periode (2015-2019)



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



Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 1

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

Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 2

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

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

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

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

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

Ansprüche an das Handlungskonzept

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

Oberer Pfad

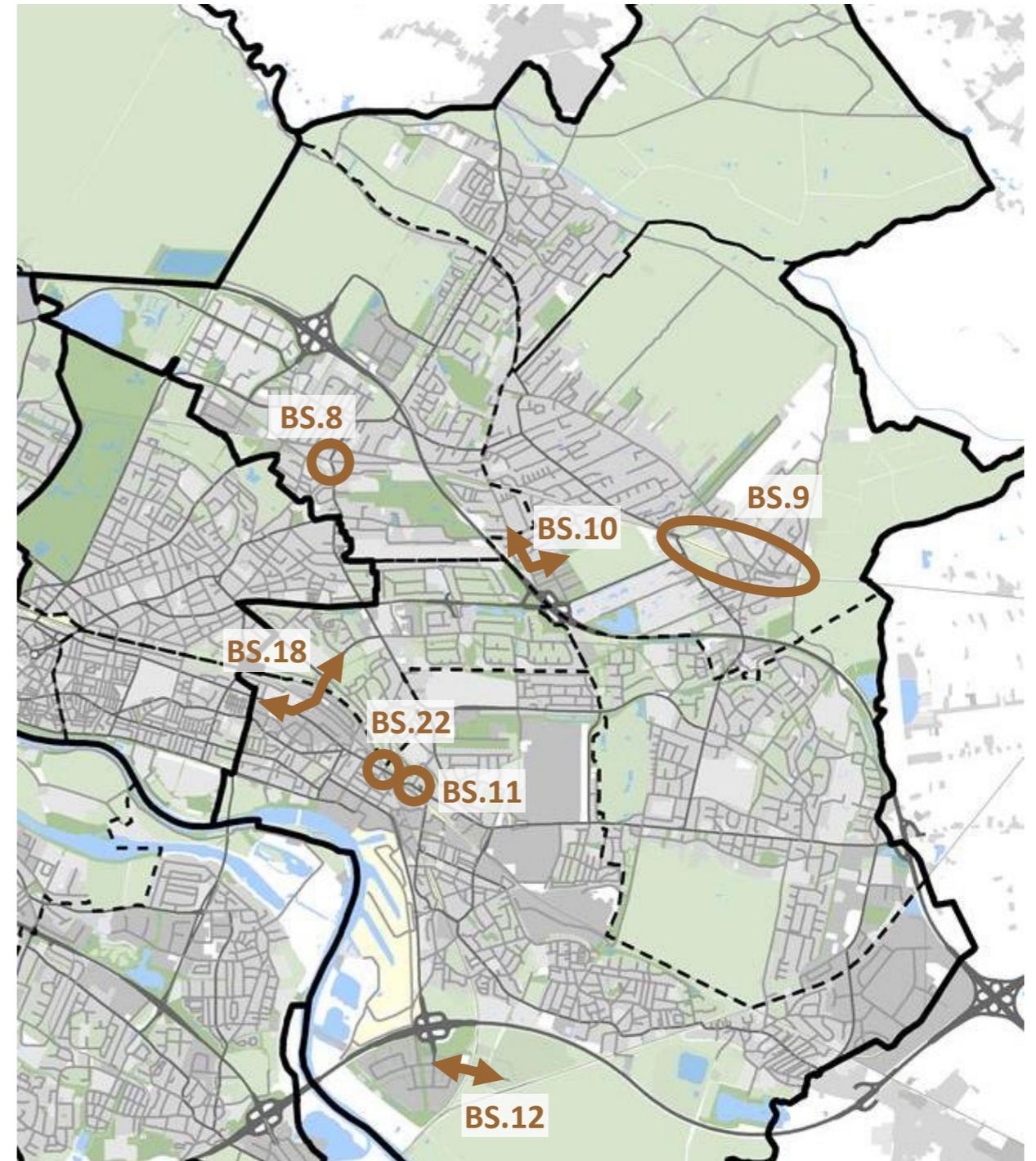
- Rahmenbedingung: Der kommunale Verkehrsetat (investive und konsumtive Mittel) wird aufgestockt.
Die Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes berücksichtigt erhöhte Bedarfe zum Infrastrukturausbau.
Das GVFG-Großvorhabenprogramm läuft weiter.
- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios können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

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



Handlungskonzept VEP Bremen 2025 – Basisszenario

- BS.8 Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße
- BS.9 Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Oberneuland
- BS.10 Anbindung Wohnpark Achterdiek, Ausbau der Verbindungsstrecke
- BS.11 Sanierung Zeppelintunnel (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

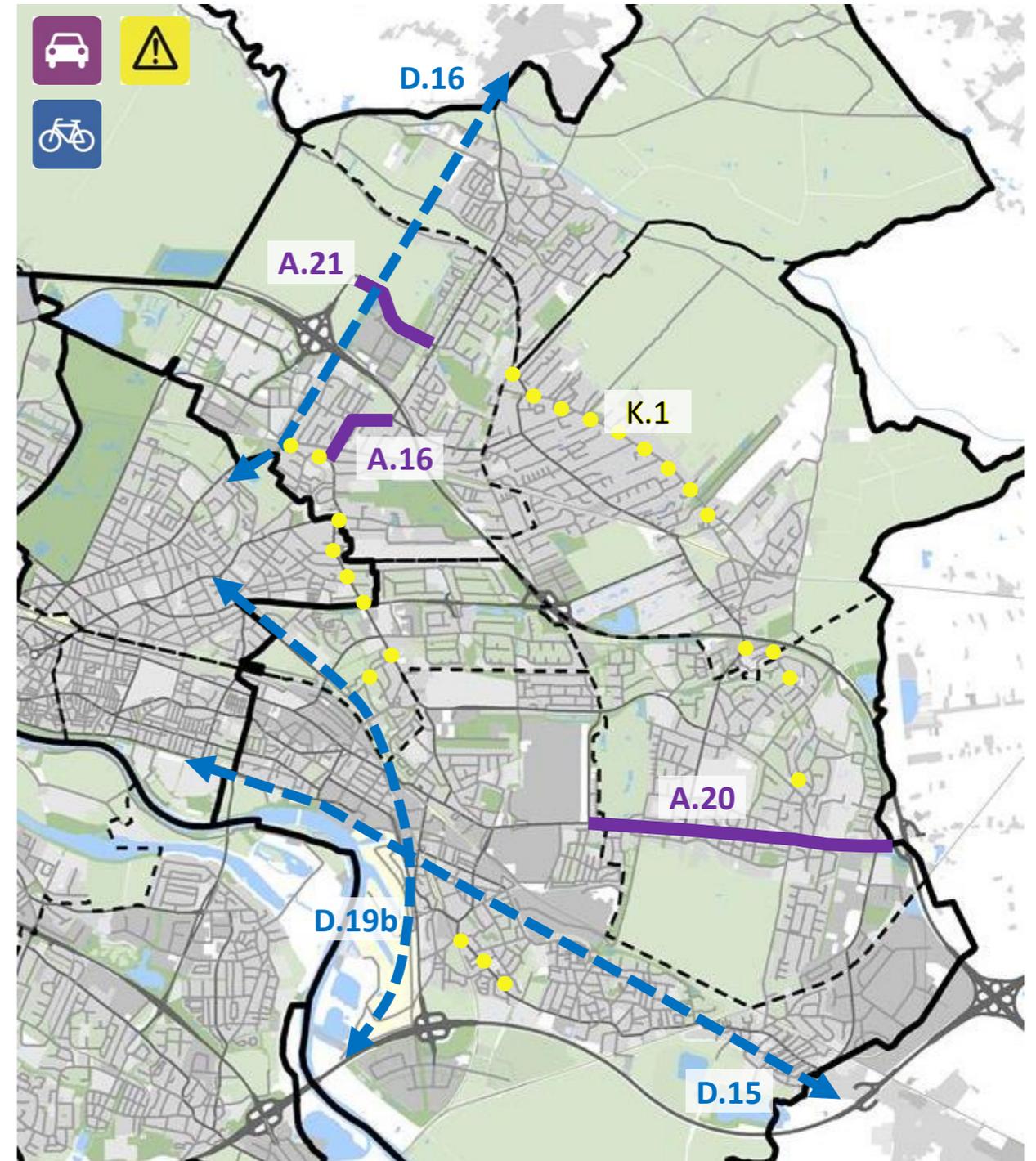


Premiumrouten

- 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



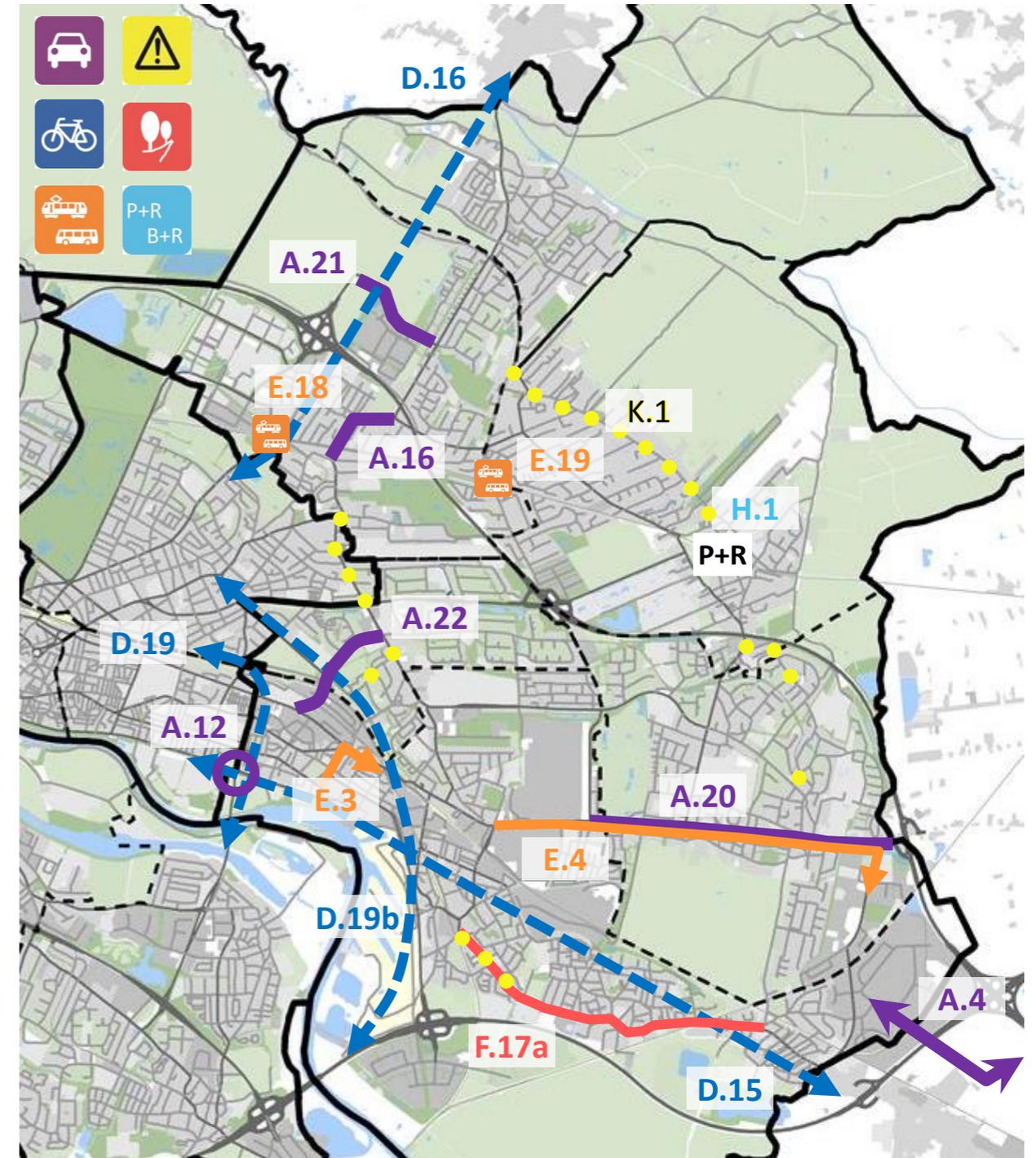
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.4 Straßenbahn nach Osterholz
- E.18 Haltepunkt Universität / Technologiepark
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek



- 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

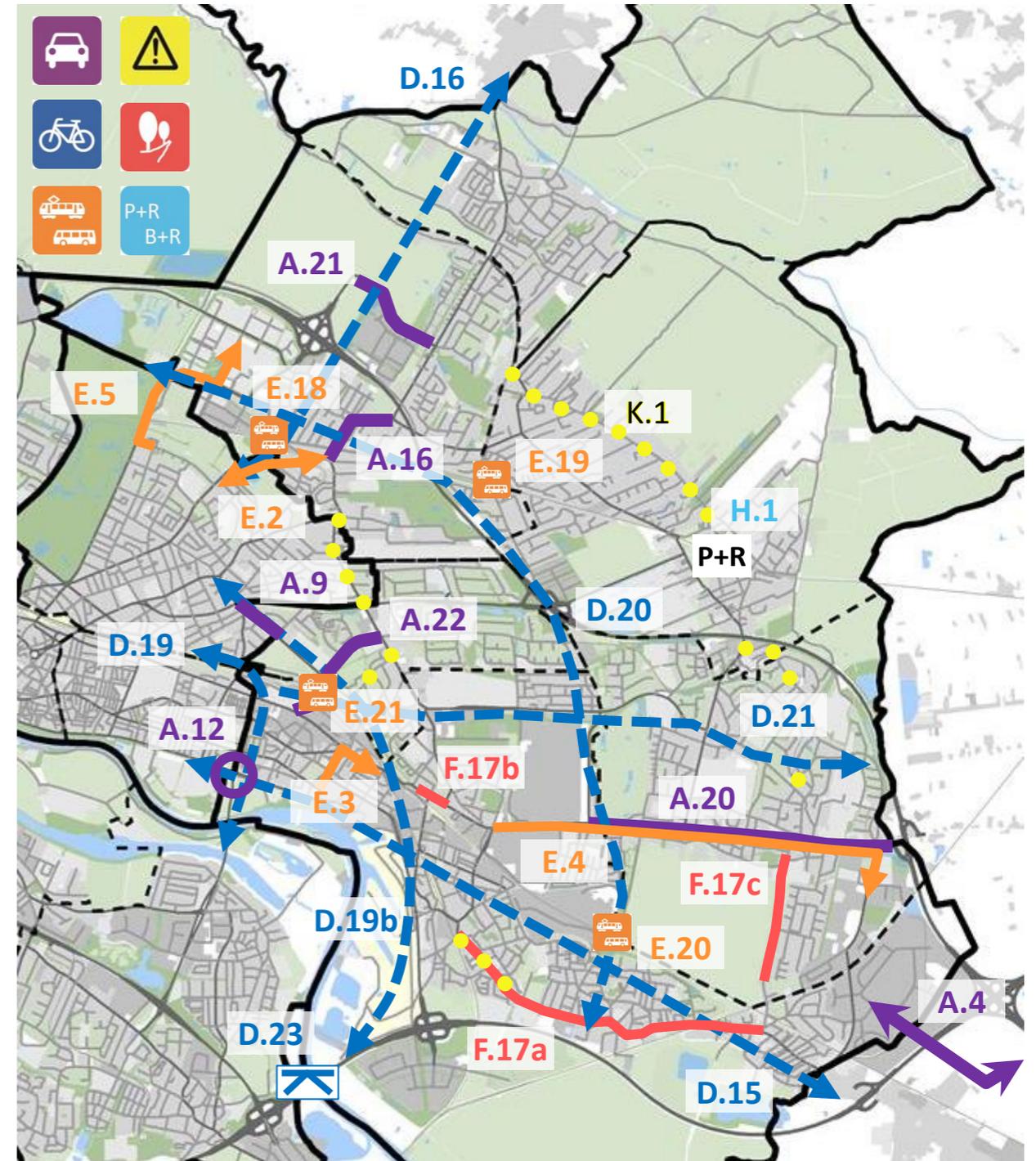
Periode 4 (2030-2035)



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
Infrastrukturerhaltung
- 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 – 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 Z Fußgehen
- 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

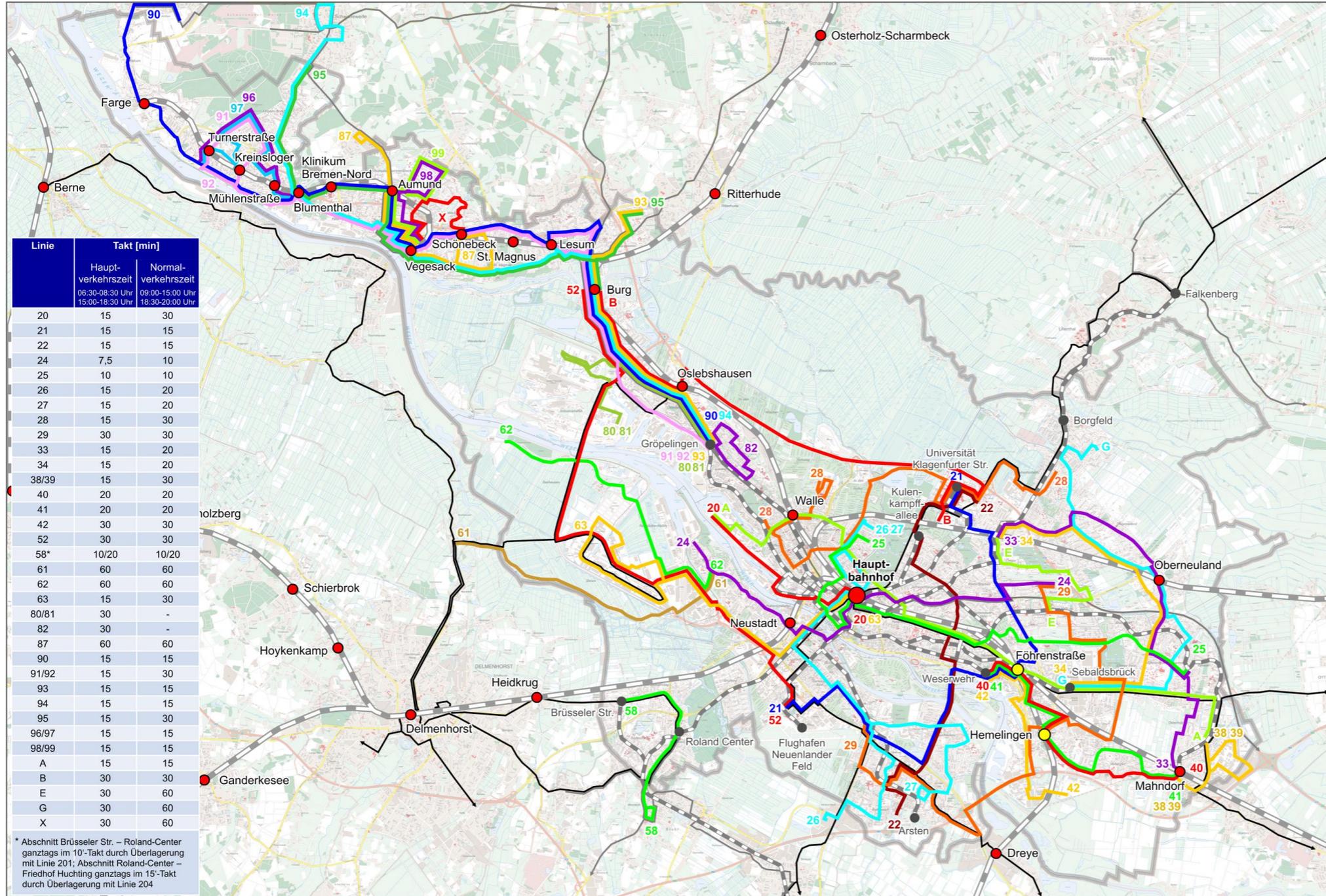
- J.1 Elektromobilität (Pilotprojekte) bei der BSAG
- J.2 Verleih von Pedelecs an wichtigen Standorten
(z.B. B+R / Mobil.Punkte)



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

Busnetz 2020



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

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

Optimiertes Busnetz 2020

Stand: 06.05.2014

Legende

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

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

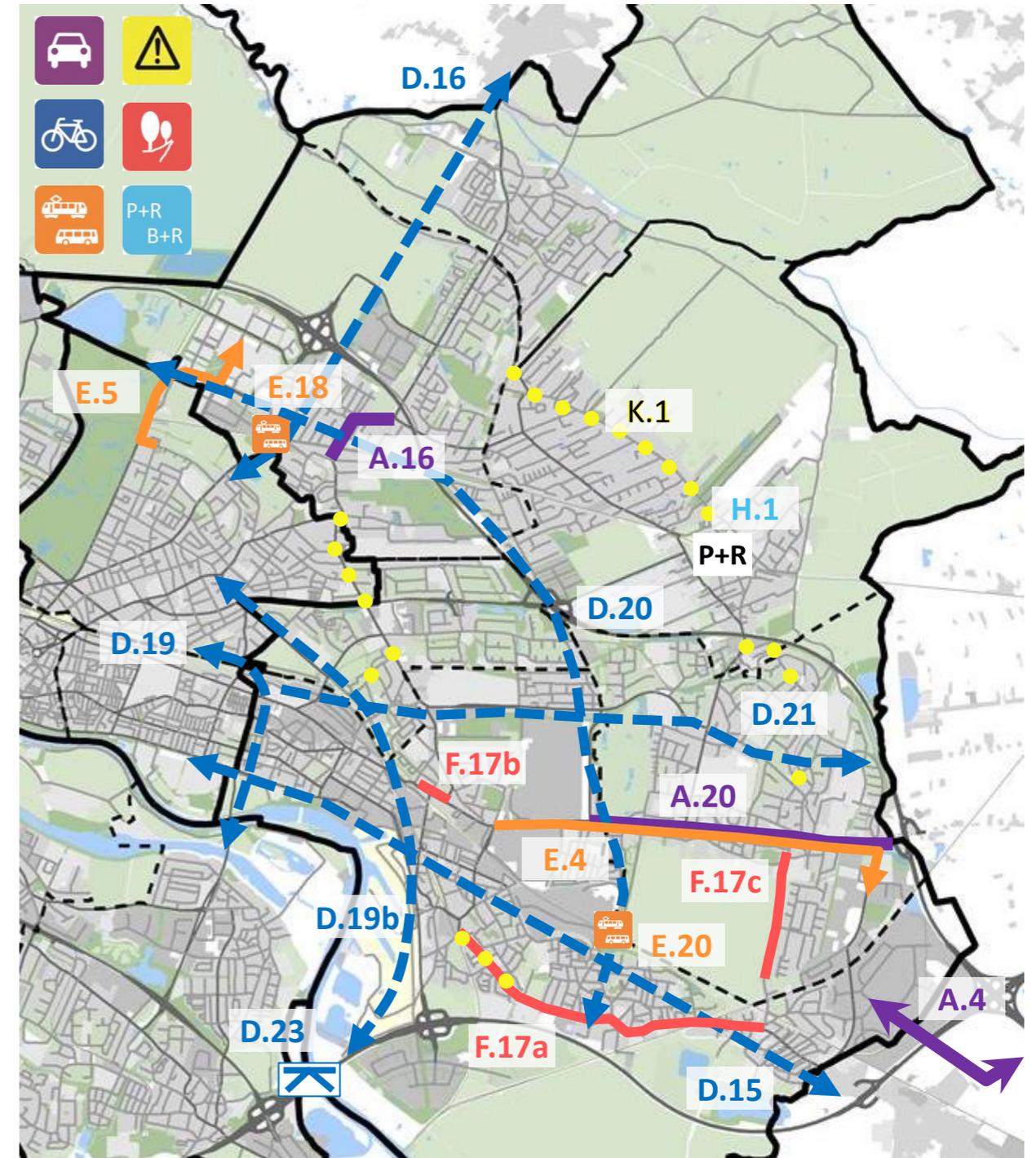
Nicht enthalten im mittleren Pfad



- 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



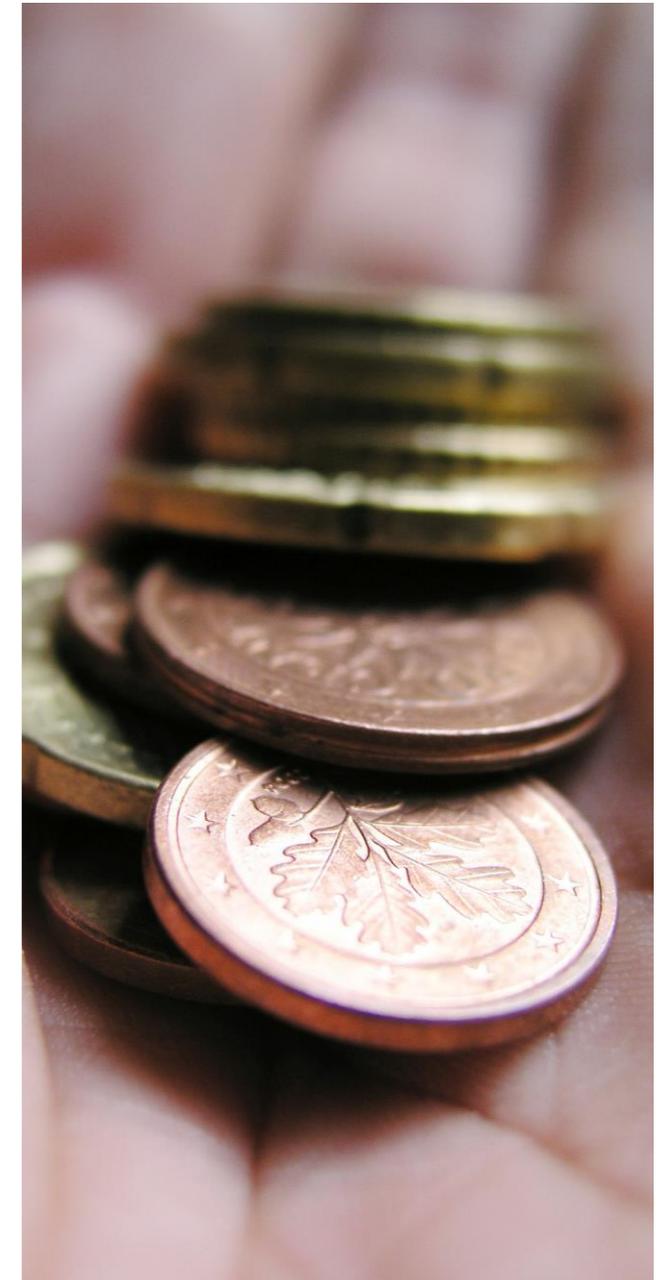
- E.2 Straßenbahnverbindung Horn
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek
- E.21 Haltepunkt Steubenstraße



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



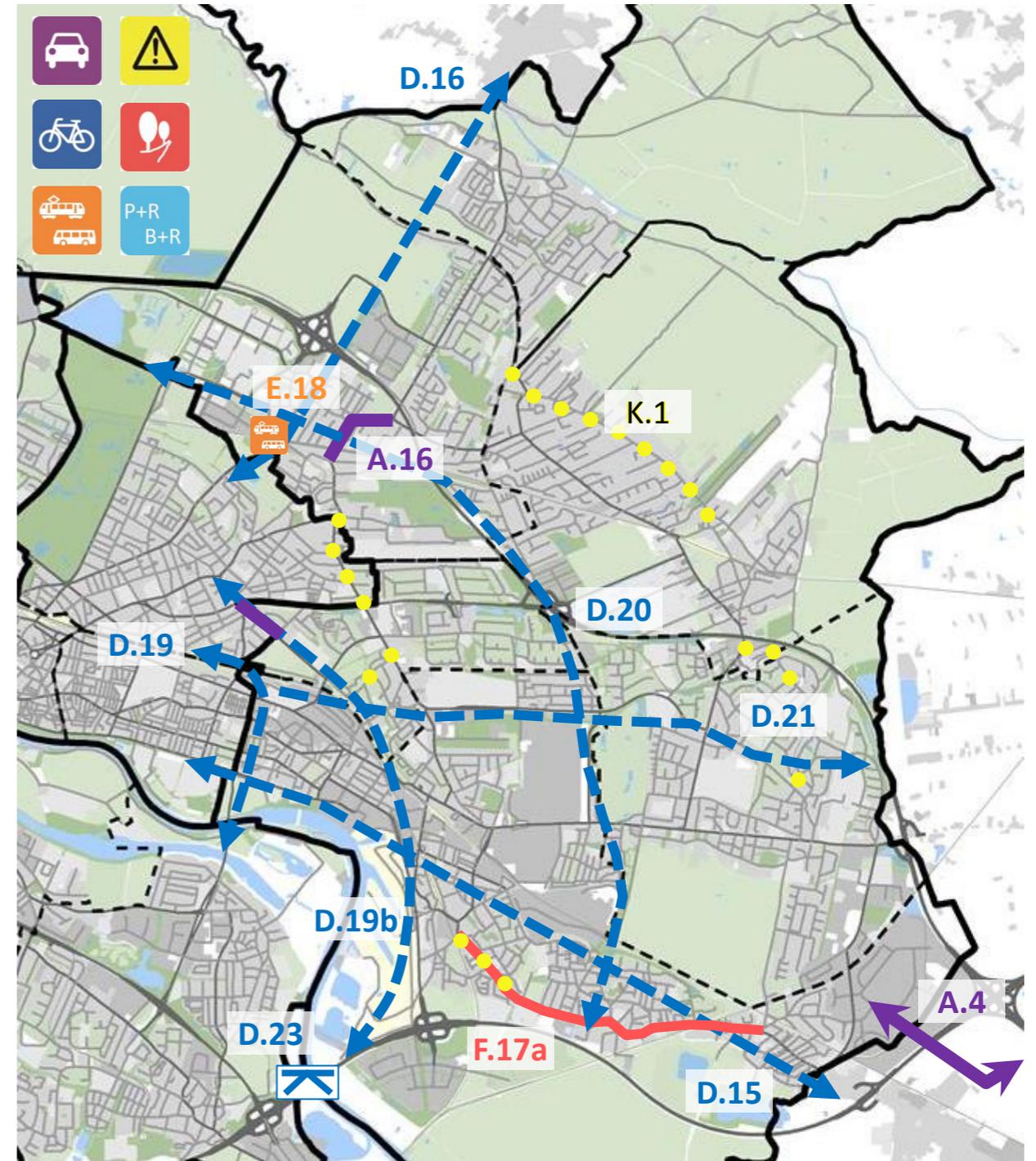
- E.2 Straßenbahnverbindung Horn
- E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße
- E.4 Straßenbahn nach Osterholz
- E.5 Neue Straßenbahn zur Universität
- E.19 Haltepunkt Horn / Achterdiek
- E.20 Haltepunkt Arbergen
- E.21 Haltepunkt Steubenstraße



- 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 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