

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Handlungskonzept

Übersicht der von den Trägern öffentlicher Belange genannten Anregungen

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
<i>Ressortintern SUBV</i>		
FB Bau (4./6.7.14)	<p>Der Fachbereich Bau und Stadtentwicklung nimmt zum Maßnahmenkonzept wie folgt Stellung. Die Stellungnahmen sind nach den Planungsbezirken geordnet.</p> <p>Planungsbezirk Süd</p> <p>Die vorgeschlagene Neuaufnahme von Maßnahmen in das Handlungskonzept bzw. das angeregte zeitliche Vorziehen der Planung in die 1. Periode kann u.a. dadurch kompensiert werden, dass der Neubau der B6n (A.2) nachrangiger in der 2. Periode geplant werden kann.</p>	
	<p>Die Maßnahme „Verlängerung Am Gaswerksgraben“ (A.15) muss in Abhängigkeit von der Revitalisierung des SWB/Sirus - Geländes ggf. zeitlich in die 1. Periode vorgezogen werden.</p>	
	<p>Für die Stärkung der Ortsteilzentren durch die Schaffung von Begegnungszonen in Nahversorgungszentren (C.1b) sollte überlegt werden, ob die Maßnahme in der Kirchhuchtinger Landstraße oder der Woltmershauser Straße als Verkehrsversuch erprobt werden. Dies könnte mit der Maßnahme Tempo 30 kombiniert werden.</p>	
	<p>Bei der Premiumroute Radverkehr OVL-Neustadt-Woltmershausen-GVZ (D.17) sollten die Planungen für die Verbesserung der Engstelle an der kleinen Weser bereits in der 1. Periode durchgeführt werden, um die Ergebnisse in die Deichertüchtigung für die Stadtstrecke (Umsetzung Generalplan Küstenschutz) einfließen zu lassen.</p>	Der Anregung wird gefolgt (Planung in Periode I – II).
	<p>Die Führung der Regiobuslinien über Neuenlander Straße - Flughafen (E.9) sollte in der 1. Periode umgesetzt werden.</p>	
	<p>Die Umnutzung der Wester-/Osterstraße (F.9) sollte nicht auf die Schaffung von Querungshilfen reduziert werden. Zu mindestens als langfristige Maßnahme sollte der Umbau der Westerstraße ebenfalls in das Handlungskonzept aufgenommen werden. Die Straße stellt eine erhebliche Barriere im Stadtraum dar und trennt den</p>	

¹ Keine Eintragung bedeutet, dass der Anregung nicht gefolgt wird.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>südlichen Teil der Alten Neustadt, u.a. mit der Hochschule, von der Weser. Sie ist zugleich Hemmnis eines Strukturwandels von gewerblich-industriellen Nutzungen zu urbanen Mischnutzungen mit Wohnen im Gebiet. Der Straßenraum wurde im VEP bereits als „unverträglich“ analysiert.</p>	
	<p>Die Schaffung einer Querungshilfe in Höhe des Lucie-Flechtmann-Platzes benötigt in Abhängigkeit der weiteren Umgestaltungskonzeption ggf. ein Vorziehen der Planung in die 1. Periode.</p>	<p>Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.</p>
	<p>Planungsbezirk West Premiumroute Bremen- Nord- Innenstadt Eine Verbesserung des Radverkehrs und die Einrichtung einer Premiumroute werden sehr positiv gesehen. Konkrete Maßnahmen für den Bremer Westen sind bereits im Grünkonzept der Stadtteile Gröpelingen und Walle enthalten. Es ist darauf zu achten, dass auch die Belange von Fußgängern berücksichtigt werden und die Freiraumfunktion bei Routen durch die Grünzüge des Bremer Westen beibehalten werden bzw. gesteigert werden.</p>	<p>Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.</p>
	<p>Umgestaltung Eingangsbereich Walle-Innenstadt Die Maßnahme ist im Innenstadtkonzept enthalten. Sie hat für die Entwicklung des Bremer Westens eine hohe Priorität. Da voraussichtlich mit einer längeren Untersuchungs- und Diskussionsphase zur Findung geeigneter Maßnahmen zu rechnen ist, sollte mit einer Kombination aus städtebaulichen und verkehrlichen Untersuchungen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt begonnen werden.</p>	
	<p>Umbau Osterfeuerberger Ring (BS 14) Die städtebauliche Vorplanung ist nahezu abgeschlossen. Die Maßnahme hat hohe Priorität, zumal der Bau des Entlastungskanals innerhalb der Straßenumbaumaßnahme erfolgen soll. Daher sollte mit der Realisierung vor 2020 begonnen werden.</p>	
	<p>Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten (C 1 ff.9) können exemplarisch im Stadtteilzentrum Walle erprobt werden. Hier liegt eine sehr gute Analysebasis mit konkreten Maßnahmenvorschlägen in Form eines Verkehrsgutachtens vor. Das Gebiet ist in das Programm aktive Ortsteilzentren aufgenommen.</p>	<p>Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.</p>
	<p>Umnutzung Utbremer Ring/Fürther Straße (F6+7) Die Belange des ruhenden Verkehrs sind mit zu berücksichtigen. Im Rahmen der Planung sollten auch Überlegungen für eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums eingehen.</p>	
	<p>Straßenraumgestaltung Heeresstraßenzug Die Maßnahme ist im projektorientierten Handlungsprogramm benannt (Beschluss vorauss. Deputation 11.9.2014) und ausführlich beschrieben. Mit der Neuverlegung</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	der Schienen, die abschnittsweise in Kürze ansteht, werden erste Aufwertungsschritte unternommen.	
	<p>Planungsbezirk Mitte Umgestaltung Brillkreuzung (C11) In der Beschreibung der Maßnahme sollte die Überprüfung der Haltestellensituation konkretisiert werden: Geprüft wird eine Verlegung der Haltestelle zur Optimierung des ÖPNVs und der Wegebeziehungen.</p>	Ergänzung der Maßnahmenbeschreibung: „...und die Haltestellensituation hinsichtlich der Optimierung der Wegebeziehungen und des Verkehrsflusses (ÖPNV) geprüft.“
	<p>Umgestaltung Domsheide, Balgebrückstraße (C12) Auch der öffentliche Raum der Balgebrückstraße soll im Maßnahmenkonzept deutlich enthalten sein (vgl. Innenstadtkonzept sowie unsere bereits vorliegende Stellungnahme). Durch u.a. die Beseitigung der Trennelemente zwischen den Schienen, verbesserte Querungsmöglichkeiten und eine Verbesserung der Situation für Radfahrer soll der öffentliche Raum so gestaltet werden, dass die Funktion des Stadtraums als verbindendes Element wieder betont wird. Nach unserem Kenntnisstand plant die BSAG bereits in den nächsten Jahren bauliche Maßnahmen im Bereich der Domsheide, dies sollte zeitlich abgestimmt sein.</p>	Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.
	<p>Umnutzung Bgm-Smidt-Straße (F8) In der Beschreibung des Maßnahmenkonzeptes soll die gestalterische Aufwertung der Bmg-Smidt-Straße, sowie die Überprüfung der Lage der Haltestellen zur Optimierung des ÖPNV und der Wegebeziehungen aufgenommen werden.</p>	Ergänzung der Maßnahmenbeschreibung „...und der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden.“
	<p>Rückbau Hochstraße am Wall (F 21) Unter Berücksichtigung der Projektentwicklung Ansgaritor soll der Rückbau der Hochstraße am Wall zeitlich nach vorne geschoben werden, da in diesem Bereich eine wichtige Eingangssituation in das neue Einkaufsquartier entstehen wird. Zumindest die Planung sollte in der I. Periode angeschoben werden.</p>	Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.
	Besondere Mobilitätskonzepte, Neues Hulsberg: Entwicklung eines wegweisenden Mobilitätskonzeptes für das neue Quartier im Kontext mit einem Mobilitätskonzept für das Klinikum Mitte	
	<p>Planung + Bauordnung Ost Ergänzend zu den bisherigen Stellungnahmen möchte ich drei Aspekte anmerken: Bei der Maßnahme „Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße“ ist im Rahmen der Grundstücksausschreibung „ehemaliges Ortsamt Horn-Lehe“ eine Beteiligung des zukünftigen Investors in Höhe von 100.000,- Euro am Umbau des Knoten-</p>	Die Anregung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung geprüft.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	punktes vorgesehen.	
	Bei der Maßnahme „Rad-Premiumroute – Großer Ring“ (D.19b) ist beim hohen Finanzierungspfad keine Umsetzung von Bau / Realisierung sowie Betrieb vorgesehen. Ich gehe davon aus, dass hier mindestens die Umsetzung des mittleren Finanzierungspfads aufgenommen werden müsste.	Der Anregung wird gefolgt (Aufnahme im mittleren Pfad)
	Bei der Maßnahme „Straßenbahn nach Osterholz“ (E.4) ist auch beim mittleren Finanzierungspfad die Planung im I. Zeitraum durchzuführen.	
Nachgeordnete Dienststellen und (zugeordnete) Betriebe		
ASV (4.7.14)	<p>Das ASV ist um Stellungnahme zum Entwurf eines Handlungskonzeptes des VEP 2025 gebeten worden. Aufgrund der Komplexität und der Vielzahl der dargestellten und unterschiedlichsten Maßnahmen, die zum Teil nur sehr allgemein beschrieben sind, kann sich die Stellungnahme nur auf eine grundsätzliche Betrachtung der einzelnen Maßnahmen beschränken. Eine dezidierte Stellungnahme könnte erst nach weiterer Maßnahmenmodifizierung bzw. genauerer Prüfung, die einen entsprechenden Zeitbedarf beinhaltet, erfolgen.</p> <p>Grundsätzlich ist zunächst festzustellen, dass die im VEP dargestellten Maßnahmen wohl zum überwiegenden Teil technisch realisierbar wären.</p> <p>Eine inhaltliche Bewertung des weitaus größten Teils der Maßnahmen ist aber nicht möglich, da diese zu unkonkret (Örtlichkeit zu ungenau, nur sehr oberflächliche Beschreibung der Maßnahme, mögliche entstehende Konflikte nicht benannt sind wie z.B. Problemverlagerung bei Straßensperrung etc.). Die vorliegenden Unterlagen sind insofern nicht ausreichend, um auf dieser Grundlage Aussagen zur abschließenden Machbarkeit treffen zu können.</p> <p>Die aufgeführten Investitionskostenansätze sind vom ASV nicht geprüft worden. Aufgefallen ist, dass diese in Teilen unrealistisch sind. Wir empfehlen eine Überprüfung dieser Ansätze vorzunehmen.</p>	
	In der in der Anlage beigefügten Tabelle hat das ASV Anmerkungen zu den einzelnen Maßnahmenpunkten eingefügt, u.a. den Hinweis, dass in der Sebaldsbrücker Heerstr. für 2017 Gleisersatzbau vorgesehen ist.	Der Hinweis, dass in der Sebaldsbrücker Heerstr. in 2017 Gleisersatzbau vorgesehen ist, wird aufgegriffen, indem Planung und Umbau der Maßnahme F 17b von der Periode II bzw. III in die Periode I vorge-

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Darüber hinaus sind hier weitere allgemeine Anmerkungen, insbesondere zu der Thematik Lichtsignalanlagen und Straßenerhaltung und Grundsanierung, dargelegt. Der Erhalt der Verkehrssicherheit der Verkehrsinfrastruktur und der Werterhalt dieser ist eine aus unserer Sicht vordringliche Aufgabe der nächsten Jahre. Wie bereits in den vorangegangenen Stellungnahmen zum VEP sollte dieses Thema der Wichtigkeit entsprechend im VEP gewürdigt werden und eine entsprechende Priorität erhalten.</p> <p>Da besteht ein entsprechender Mittelbedarf sowohl für die Unterhaltung, die Erhaltung als auch für die grundlegende Sanierung. Die Maßnahme „Grundlegende Sanierung“ fehlt im vorliegenden Entwurf. Diese Maßnahme ist zu ergänzen und mit den entsprechenden Finanzmitteln auszustatten.</p>	<p>zogen werden.</p>
	<p>Zu dem im Entwurf unter Punkt A 27 (... für den Unterhalt von Straßen und Brücken ...) enthaltenen Maßnahme Unterhaltung ist anmerken, dass in diesem Fall die genannten Ansätze nicht nachvollzogen werden können.</p> <p>Derzeit stehen im investiven Haushaltstitel „Erhaltung und Anpassung von Straßen“ ca. 10 Mio. € p.a. und im konsumtiven Haushaltstitel „Unterhaltung von Straßen“ ca. 2,0 Mio. € p.a. (ohne Personal) zur Verfügung. Von den 10 Mio. € werden ca. 8,5 Mio. € für die Erhaltung von Straßen verwendet und ca. 1,5 Mio. € für die Anpassung von Straßen.</p> <p>Im investiven Haushaltstitel „Erhaltung von Brücken, Verkehrssicherheit und kleine Maßnahmen“ stehen 1,5 Mio. € p.a. und im konsumtiven Haushaltstitel „Unterhaltung von Brücken“ 0,7 Mio. € p.a. (ohne Personal) zur Verfügung.</p> <p>Die Ansätze im oberen Pfad entsprechen lediglich nahezu den derzeitigen Mittelanätzen; Inflation und allgemeine Kostensteigerungen nicht mit eingerechnet. Der mittlere Pfad würde eine Halbierung der Mittel zur Folge haben. Die gesetzlichen Aufgaben könnten dann absolut nicht mehr erfüllt werden.</p>	<p>Der im VEP enthaltene Mittelansatz für die Maßnahme A.27 berücksichtigt nur die Ausgaben für das Hauptstraßennetz, da nur dieses der Untersuchungsgegenstand des VEP ist. Die Differenz erklärt sich deshalb dadurch, dass das ASV auch die notwendigerweise anfallenden Kosten für das nachgeordnete Straßennetz berücksichtigt, die aber im VEP nicht betrachtet werden.</p>
	<p>Zudem bedürfte es zielgerichtete Umsetzungskonzepte/ Richtlinien/ Rahmenvorgaben, um nicht jede Maßnahme als Einzelfall betrachten zu müssen. Vertiefende Planungen und Untersuchungen wären notwendig.</p> <p>Der VEP suggeriert dem Leser, dass sämtliche Verkehrsarten gleichzeitig privilegiert werden könnten. Eine Klarstellung ist hier erforderlich. Es müssen Rahmenrichtlinien entwickelt werden, unter welchen Bedingungen welche Art zu Lasten welcher Art begünstigt werden sollte. Dies betrifft zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahmen „Bessere Ampelschaltung“ an diversen Hauptstraßen. 	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Diese stehen in Konkurrenz zu den Anforderungen aus den Nebenrichtungen, auch der Fußgänger und Radfahrer. Hier bestehen Zielkonflikte zu anderen Programmpunkten wie „Fußgänger-freundliche Ampelschaltungen“.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In gleicher Weise bestehen Zielkonflikte zur vorhandenen ÖPNV-Bevorrechtigung und den Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung. Hier sind eindeutige Prioritätensetzungen für die genannten Hauptstraßenzüge vorzunehmen. • Verschiedene Förderprogramme für den Fußgängerverkehr („Fußgänger-freundliche Kreuzungen/ Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen“), den Radverkehr („Grüne Welle“/ „Premiumrouten“), den ÖPNV (Bus- und Straßenbahnbeschleunigung) und den MIV stehen in Konkurrenz zueinander. Für die Schnittstellen dieser Programme sind die Prioritäten eindeutig festzulegen. • Gemeinsame Ampelschaltungen für ÖPNV und Radverkehr sind nur unter speziellen Voraussetzungen (s. Anhang) möglich. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, muss im Einzelfall geprüft werden. <p>Weiterhin sind rechtliche Probleme nicht benannt. Dies betrifft zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Privilegierung von Carsharing durch Reservierung von öffentlichen Parkplätzen, • eine Temporeduzierung 30 km/h auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen, • Die Einrichtung von Begegnungszonen als Versuch setzt mangels rechtlicher Grundlagen die Genehmigung des Bundes voraus. • Auf der Grundlage der neuen StVO bedarf die Umsetzung der Fahrradsignalisierung nach RiLSA einer Konkretisierung (Regelung Fußgänger/ Radfahrer-Konflikt). <p>Wir weisen darauf hin, dass personelle Ausstattung des ASV bei weitem nicht ausreicht um die Maßnahmen des VEP in dem angestrebten Zeitraum umzusetzen. Wie Ihnen bekannt ist, wird aktuell eine Personalbemessung im ASV durchgeführt.</p>	
<i>Andere Ressorts</i>		
SWAH (3.7.14)	<p>Der Prozess zur Erstellung eines bremischen Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2025, steht nach nunmehr zweijähriger intensiver Arbeit, mit der Abstimmung des Handlungskonzeptes kurz vor seinem Abschluss.</p> <p>Im Projektbeirat wurde in einem transparenten Prozess die künftige Ausrichtung der bremischen Verkehrspolitik erarbeitet.</p> <p>Im Basisszenario wurden die wesentlichen Maßnahmen der kommenden Jahre für die verkehrliche Entwicklung Bremens einvernehmlich festgelegt. Es wird durch uns ausdrücklich begrüßt, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen mit vorrangiger Priorität erfolgen wird (A281, B212n etc.). Dies muss allerdings ebenso für die Bereitstel-</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>lung ausreichender Mittel für die Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen gelten. Der „Untere Finanzierungspfad“ stellt hierfür keine geeignete Basis dar.</p> <p>In unserer gestrigen Deputationssitzung wurden die Weser querenden Fährverkehre intensiv diskutiert. Die politischen Entscheidungsträger haben sich deutlich für die Realisierung dieser Verbindung ausgesprochen. Vor dem Hintergrund der verbindenden Funktion zwischen den Stadtteilen und der touristischen Bedeutung dieser Verkehre bitte ich, die Maßnahme mit hoher Priorität in allen Finanzierungspfaden umzusetzen.</p> <p>Wir möchten uns an dieser Stelle für die Zusammenarbeit bedanken und unsere Bereitschaft für die weitere Begleitung in der Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen herausstellen</p>	
<i>Beiräte</i>		
Horn-Lehe (20.6.2014)	<p>Abteilung E – Öffentlicher und schienengebundener Personennahverkehr mit aufzunehmen.</p> <p>Nr. 2: Straßenbahnverbindung Horn</p> <p>Hier lautete der Beschluss des Beirates:</p> <p>Der Beirat ergänzt die Maßnahmenbeschreibung um den Zusatz: Der Beirat regt an, auch alternative Optionen für eine Straßenbahn-Querverbindung z. B. im Verlauf des Autobahnzubringers Horn-Lehe zu prüfen. Der Beirat spricht sich für eine genauere Prüfung des Vorhabens "Straßenbahnverbindung Horn" aus und wird sich nach Vorlage konkreter und detaillierter Pläne, Machbarkeitsstudien und Wirtschaftlichkeitsberechnungen hierzu inhaltlich positionieren.</p> <p>Der Beirat stimmt der Maßnahme mit diesem Zusatz mehrheitlich zu.</p>	Eine genauere Prüfung und Abstimmung der Straßenbahnplanung erfolgt im Rahmen der detaillierteren Planungen. Dies kann nicht durch den VEP geleistet werden.
Hemelingen (24.6.2014)	Der Beirat Hemelingen fordert erneut, die Neuordnung der Hastedter Heerstraße zwischen Malerstraße und Föhrenstraße in das Handlungskonzept aufzunehmen. Es besteht ein Zusammenhang mit der im Handlungskonzept berücksichtigten Entwicklung des Haltepunktes Föhrenstraße und der städtebaulichen Aufwertung der Sebaldsbrücker Heerstraße. Im Übrigen wird der Planung zugestimmt.	Im Zuge des Baus des Haltepunktes Föhrenstraße und der Schaffung eines Umstiegs punkts zum ÖPNV sowie des Neubaus der Unterführung Sebaldsbrücker Heerstraße erfolgt eine Überplanung des Bereichs der zukünftigen Haltestelle Föhrenstraße.
Seehausen (25.6.2014)	<p>1. Komplette Sanierung der Weißefeld-/Wiedbrokstraße.</p> <p>Schon 1969 stand die Straße auf der Dringlichkeitsliste des Beirates, weil die landwirtschaftlichen Fahrzeuge größer geworden sind. Der Bau des Jachthafens und die dadurch resultierende zusätzliche Belastung durch den Verkehr zum Jachthafen Hasenbüren, mit dem Transport der Boote, die im Winter nicht in den angrenzenden</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Bootshallen untergebracht werden können. Diese Forderung wird also seit über 40 Jahren gestellt, es liegt sogar ein Ausbauplan mit Fahrradweg vom 18.02.1975, AZ 660-27-09/5 vom Amt für Straßen- und Brückenbau vor und daher hat diese Planung längst Premium-Status-quo erreicht. (siehe Anlage) Der Beirat möchte nochmals ausdrücklich auf die besondere Situation hinweisen, wie stark diese Straße frequentiert wird, dass diese Straße die einzige Möglichkeit bildet, den Ortsteil Seehausen zu verlassen, falls die Senator-Apelt-Straße gesperrt oder nicht befahrbar sein sollte. Da große Straßen Priorität haben, muss diese Straße auch unter dem Aspekt des ÖPNV vorrangig saniert werden, da die Busverbindung von Rablinghausen nach Seehausen und Strom auch über diese Straße führt und für die Zukunft sicher befahrbar erhalten werden muss. Die Weißefeld-/Wiedbrokstraße ist als „Weserradweg“ gekennzeichnet, ohne einen separaten Radweg zu führen. Der touristische Fahrradverkehr ist erheblich beeinträchtigt auf dieser Straße ohne grundlegende Sanierung. Im Zuge des allgemeinen Radwegausbaus und auf Grund der starken Frequenz dieser Straße wird eine Herstellung mit einem Radweg als sichere Querverbindung zwischen den Ortsteilen Seehausen und Strom sowie in die Innenstadt und nach Niedersachsen als unbedingt erforderlich eingeschätzt. Der verkehrsgefährdende Zustand der Weißefeldstraße wird schon allein durch die Temporeduzierung von ehemals 70 auf 50 und jetzt auf 30 km/h belegt.</p>	
	<p>2. Bau eines Fähranlegers</p> <p>Diese Forderung ist im Flächennutzungsplan berücksichtigt worden, warum wurde sie nicht in den Verkehrsentwicklungsplan mit aufgenommen?</p> <p>Seit 2008 bemühen wir uns, wieder einen Fähranleger in Hasenbüren zu bekommen (1975 wurde der vorhandene Fähranleger abgebaut). Kontakte wurden mit Halöver, Bremenports, SUBV, Wasserwirtschaftsamt, Senator für Wirtschaft und Häfen und diversen anderen Stellen aufgenommen, ohne eine befriedigende Antwort zu erhalten.</p> <p>Im Zuge der Weiterentwicklung Bremens touristischer Zukunft als Stadt am Fluss und zur Förderung der Personenschifffahrt auf der Weser (Bremen-Vegesack-Bremerhaven) und der Bremer Fahrrad-Landroute Niedervieland hat sich der Beirat Seehausen einstimmig dafür ausgesprochen, am alten Liegeplatz“ einen Fähranleger zu beantragen. Die Schreiber-Reederei „Halöver“ würde diese Ausweitung der Anlegeplätze sehr begrüßen, da es dem Projekt „Waterbus“ entgegenkommt. Fahrradtouristen könnten den Weserradweg auf beiden Seiten der Weser kombiniert befahren und auch die Einwohner in Seehausen wären flexibler in ihrer Fahrtroute. Mittel aus dem EFRE-Programm für Bremen könnten mit einbezogen werden. Laut Schreiben vom 21.07.2008 vom Senator für Wirtschaft und Häfen kann der Bau zu 100 % mit EFRE-Mitteln gefördert werden.</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
Strom (1./3.7.2014)	<p>Der Beirat Strom ist zutiefst enttäuscht von den Ergebnissen des Handlungskonzeptes. Es kann nicht sein, dass ein Verkehrskonzept, welches nach eigenem Anspruch einen Zeitraum von 20 Jahren abdecken soll, einen Ortsteil von Bremen komplett ignoriert.</p> <p>Im gesamten Handlungskonzept ist keine einzige Maßnahme vorgesehen für den Bereich des Ortsteils Strom, obwohl dieser Ortsteil durch die Verkehre des GVZ, welches 2015 seit 30 Jahren besteht, extrem belastet ist. Außerdem ist davon auszugehen, dass mit der Ansiedlung weiterer Großbetriebe zu rechnen ist und damit eine Zunahme des Verkehrs einhergeht.</p> <p>Wir vermissen im VEP die Maßnahmen, die dem Ortsteil Strom bislang von SUBV immer versprochen wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • z.B. Grundsanie rung der Stromer Landstraße nach Fertigstellung von A281, B212n. • z.B. Verkehrsberuhigung der Stromer Landstraße nach Fertigstellung von A281, B212n mit den Maßnahmen: • Herausnahme aus dem LKW-Führungsnetz • Tonnagebegrenzung. • z.B. Ergebnisse des Arbeitskreises „Fahrradweg Brokhuchtinger Landstraße“ (einberufen von Staatsrat Golasowski). <p>Auf der Regionalkonferenz am 12.06.2014 wurde zu diesen Fragen von der Fa. IVV eine Stellungnahme wie folgt abgegeben, dabei hat der vor Ort anwesende Vertreter von SUBV dieser Stellungnahme nicht widersprochen:</p> <p>Antwort der Fa. IVV am 12.06.2014 auf der Regionalkonferenz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Grundsanie rung der Stromer Landstraße und die Verkehrsberuhigung müssen ggfs. aus dem „Sanierungstopf“ bezahlt werden. Dieser ist nicht Bestandteil des VEP. • Die Ergebnisse des Arbeitskreises „Fahrradweg Brokhuchtinger Landstraße“ sind nicht berücksichtigt, da sie noch nicht vorliegen. Die Umsetzung der Ergebnisse gehört zum „Alltagsgeschäft“. 	Die Stromer Landstraße wird nach Fertigstellung der B212n aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen. Die Maßnahmenbeschreibung wird angepasst.
	<p>Stellungnahme des Beirates Strom:</p> <p>Ein „Sanierungstopf“ ist dem Beirat Strom nicht bekannt; sollte es diesen „Topf“ geben, dann erwartet der Beirat diese Zusage auch vom Ressort SUBV.</p> <p>Wenn sogar „Verbesserungen von Fahrbahnquerungen“ zum Verkehrsentwicklungsplan gehören und nicht zum „Alltagsgeschäft“, dann gilt dieses erst recht für den Fahrradweg Brokhuchtinger Landstraße, ggfs. mit einem finanziellen Stellposten.</p>	Die Anlage eines Fuß-/ Radweges an der Brokhuchtinger Landstraße ist Gegenstand eines separaten Planungsvorhabens.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Der Beirat Strom fordert, dass der von den Beiräten Huchting, Seehausen und Strom am 19.11.2012 erarbeitete Vorschlag, der in einer gemeinsamen Sitzung der 3 Beiräte am 01.07.2014 noch einmal bestätigt wurde, mit in den Maßnahmenkatalog aufgenommen wird: ein parallel neben der Fahrstraße der Brokhuchtinger Landstraße separat anzulegender Fuß-/Radweg, der für den Geh- und Fahrradverkehr die größte Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer bietet.</p> <p>Der Beirat Strom erwartet, dass die o.g. Projekte mit in das Handlungskonzept des VEP aufgenommen werden.</p>	
	<p>Der Beirat Strom erwartet außerdem, dass in die mittel- bis langfristige Planung auch die Sanierung der Wiedbrokstraße / Weißefeldstraße incl. eines separaten Fahrradweges aufgenommen wird.</p>	
	<p>Generelle Punkte: Der Beirat Strom erwartet, dass folgende Punkte im Verkehrsentwicklungsplan die höchste Priorität genießen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung der Autobahn A281 und die damit einhergehende Schließung des Autobahnringes um Bremen. • Fertigstellung der B212n incl. des Verkehrsknoten 3 bei Sandhausen in Richtung Bremen (Verbindung der B212n mit Delmenhorst). • Unabhängig vom Finanzierungspfad dürfen die Mittel für die Instandhaltung der verkehrlichen Infrastruktur nicht unter das jetzige Niveau sinken (siehe auch A27). 	
	<p>Zu Punkt A27: Straßenunterhaltung Bei der Straßenunterhaltung schieben wir einen großen Investitionsstau vor uns her. Der Beirat Strom setzt sich dafür ein, dass unabhängig vom Finanzierungspfad die Mittel für die Instandhaltung der verkehrlichen Infrastruktur nicht unter das jetzige Niveau sinken.</p>	
	<p>Zu Punkt D12: Fahrradwegweisung Die Situation im Ortsteil Strom sieht folgendermaßen aus: Im Fahrradwegenetz Strom – Seehausen – Neustadt – Huchting gibt es nicht einen einzigen Fahrradwegweiser. Begründung lt. Besprechung mit dem ASV vom 6.9.2013: Es gibt eine grundsätzliche Schwierigkeit bei der Beschilderung von Fahrradwegen. Wenn die Stadt mit Schildern auf die Benutzungsmöglichkeit eines Fahrradweges hinweist, dann hat sie damit gleichzeitig auch eine Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht. Hierfür müssen im Einzelfall die Mittel eingeworben werden. Der Beirat Strom erwartet, dass bei eingeplanten Mitteln von 5 - 10Mio€ der Ortsteil Strom berücksichtigt</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>wird.</p> <p>Zu Punkt L3: Infokampagne zur Radwegebenutzungspflicht Der Beirat Strom kritisiert, dass der Text: „Seit Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1998 sind viele Radwege in Bremen nicht mehr benutzungspflichtig“ nur eine beschönigende Beschreibung ist. Die Wahrheit sieht lt. Schreiben des ASV so aus: Das ASV betreibt ein stadtweit durchzuführendes Projekt, bei dem sämtliche Fahr-radwege daraufhin überprüft werden, ob im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung die Kenntlichmachung einer Benutzungspflicht zulässig ist. Sofern die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt sind, müssen an diesen Radwegen die einschlägigen Verkehrszeichen entfernt werden; einen Beurteilungsspielraum besitzt die Straßenverkehrsbehörde dabei nicht. d.h.: Wir haben das Problem, dass wir unsere Infrastruktur nicht mehr in Ordnung halten und an die gesetzlichen Vorgaben, die lange bekannt sind, anpassen können.</p> <p>Der Beirat Strom fordert, dass die eingeplanten Mittel eingesetzt werden, um die Infrastruktur in Ordnung zu halten. Eine Informationskampagne ist aus unserer Sicht nicht erforderlich.</p>	
	<p>Zu Punkt L6: Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung Der Beirat Strom kritisiert, dass selbst im unteren Finanzierungspfad, bei dem die zur Verfügung stehenden Mittel weniger als 50% der heute zur Verfügung stehenden Mittel betragen, eine neue Organisationseinheit mit zusätzlichem Personal geschaffen werden soll. Aus der Sicht des Beirates gibt es hierfür keine nachvollziehbare Begründung, und diese Maßnahme ist mit geplanten Mitteln von 5-10Mio€ auch den Mitbürgern nicht zu vermitteln.</p> <p>Der Beirat Strom setzt sich dafür ein, diese Maßnahme auf den oberen Finanzierungspfad zu beschränken.</p>	
Schwachhausen (2.7.2014)	<p>Die Maßnahme A.9 - Ausbau Konrad-Adenauer-Allee ist im Handlungskonzept VEP Bremen 2025- oberer Finanzierungspfad –mit Planung für die 2. Periode, Bau und Realisierung für die 3 Periode und Betrieb ebenfalls 3. Periode vorgeschlagen. Der Beirat Schwachhausen fordert seit Jahren die Öffnung der Konrad-Adenauer-Allee für den Zweirichtungsverkehr, die spürbare Verkehrsentlastungen in anderen Bereichen u. a. für die Kirchbachstraße / Stader Straße mit sich bringen würde. Die Maßnahme sollte daher mit Planung für die 1. Periode, Bau und Realisierung für die 2. Periode und Betrieb ebenfalls 2. Periode in den VEP eingehen. Weiterhin ist die Maßnahme im VEP Bremen 2025- mittlerer Finanzierungspfad - und unterer Finanzierungspfad gar nicht mehr aufgeführt.</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Die Maßnahme C.13 Umgestaltung Kirchbachstr./Kurfürstenallee ist im Handlungskonzept VEP Bremen 2025- oberer Finanzierungspfad –mit Planung für die 2. Periode, Bau und Realisierung für die 3 Periode und Betrieb ebenfalls 3. Periode vorgeschlagen. Der Kreuzungsbereich ist sehr großflächig und die Wege zu Fuß und mit dem Rad sind umständlich. Die Maßnahme sollte daher mit Planung für die 1. Periode, Bau und Realisierung für die 2. Periode und Betrieb ebenfalls 2. Periode in den VEP eingehen.</p> <p>Die Maßnahme F.1a -Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel steht in den Planungen ist im Handlungskonzept VEP Bremen - oberen und mittleren Finanzierungspfad –mit der Planung für die 1. Periode, die den Zeitraum von 2015-2019 umfasst – dieser Zeitraum ist zu lang für die Problemlage. Es sollen zeitnah spürbare Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden, ohne den motorisierten Verkehr wesentlich einzuschränken.</p>	
Vahr (2.7.2014)	<p>„Die Maßnahme A.9 - Ausbau Konrad-Adenauer-Allee ist im Handlungskonzept VEP Bremen 2025- oberer Finanzierungspfad –mit Planung für die 2. Periode, Bau und Realisierung für die 3 Periode und Betrieb ebenfalls 3. Periode vorgeschlagen. Die Fachausschussmitglieder bekräftigen ihren Beschluss vom 22.04.2014 und beschließen einstimmig (6-Ja-Stimmen, 1 Enthaltung), dass die Maßnahme A. 9 - Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee - eine höhere Priorität, als die im Handlungskonzept vorgesehene, erhalten solle. Als Anlage wird der Beschluss vom 22.04.2014 beigefügt.</p> <p>[Auszug aus der Anlage: Der Beirat Vahr erinnert daran, dass nach wie vor Voraussetzung/ Bedingung für die Verkehrsveränderung der Schutz der Gartenstadt Vahr sein muss. Der Beidrichtungsverkehr muss deshalb in stadtauswärtiger Richtung im Einmündungsbereich Julius-Brecht-Allee/ Steubenstraße so geregelt werden, dass eine Geradeausfahrt in die Beneckendorffallee mit der Weiterfahrt durch die Gartenstadt Vahr nicht möglich ist. Hier darf nur eine Links- und Rechtsabbiegemöglichkeit in die Steubenstraße und die Julius-Brecht-Allee zulässig sein. Außerdem fordert der Beirat Vahr, dass die Sicherheit der am Straßenverkehr teilnehmenden Kinder gewährleistet wird und deshalb im Falle einer Öffnung der Konrad-Adenauer-Allee an der Einmündung der Barbarossastraße ein Zebrastreifen hergestellt wird.]</p>	
Burglesum (2.7.2014)	Aufgrund der ausstehenden finanziellen Absicherung einzelner Maßnahmenpakete, sind alle bereits positiv abgestimmten Maßnahmen soweit zu planen, dass diese bei vorhandenen Finanzierungsmitteln unverzüglich umgesetzt werden können.	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Neben der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes, ist die notwendige Straßensanierung sicherzustellen und darf nicht vernachlässigt werden. Vielmehr ist das Budget hierfür zu erhöhen, um das „Grundgerüst“ des VEP nicht noch mehr zu vernachlässigen.</p> <p>Aus Sicht des Beirates sind prioritär Maßnahmen umzusetzen, die zu einer Entlastung des (Lkw-) Durchgangsverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen innerorts führen. Hierzu zählen unter anderem eine bessere Koordinierung der Lichtsignalanlage zwischen der Burger Grambker Heerstraße und Bremerhavener Heerstraße, die Schließung des Autobahnringes A281, strengere Geschwindigkeitsüberwachungen sowie zusätzliche Querungsstellen für Fußgänger. Darüber hinaus sind Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bevorzugt zu ergreifen.</p> <p>Abschließend verweist der Beirat auf seinen einstimmigen Beschluss zur 3. Phase des VEP vom 23. April 2014 und bittet in diesem Zusammenhang um eine qualifizierte Stellungnahme inwieweit die aufgeführten zusätzlichen Maßnahmen im VEP berücksichtigt werden können.</p>	
Huchting (3.7.14)	<p>Der Beirat Huchting hat die folgende Stellungnahme zum VEP beschlossen:</p> <p>Huchtinger Heerstraße Die im VEP mit ‚in Abschnitten fehlende Fuß- und Radwegverbindung‘ erwähnte Huchtinger Heerstraße, bekommt den Zuspruch ‚Maßnahme zur Schließung der Netzlücke‘. Tatsächlich handelt es sich hier um einen vollkommen unbenutzbaren Zustand eines vorhandenen Radweges. Der Beirat erwartet seit Jahren, dass dieses stadtauswärts führende Teilstück zwischen Mündung Alte Heerstraße und Landesgrenze saniert wird, statt auf dieser hochfrequentierten Fahrbahn lediglich einen markierten Fahrradstreifen vorzusehen. Diese Forderung soll in den VEP als zeitnah umzusetzende Maßnahme aufgenommen werden.</p> <p>Wardamm I Die gleiche Problematik zeigt sich im Straßenzug Wardamm, dem im VEP nun der Titel ‚Ertüchtigung‘ zugesprochen wurde. Auch hier erscheint dem Beirat eine einfache Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn als absolut unzumutbar. Die Ertüchtigung durch Anlegung eines in beide Richtungen zu nutzenden Rad- und Fußweges ist im VEP als zeitnah umzusetzende Maßnahme aufzunehmen.</p> <p>Wardamm II Neben der Herausnahme dieses Straßenzuges aus dem LKW- Führungsnetz soll darüber hinaus das Teilstück zwischen Bahnquerung und der (alten) Ochtum vollkommen für den LKW- Verkehr gesperrt werden (im Höchstfalle Genehmigung für</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	Fahrzeuge bis zu 7 t und für Anlieger).	
	<p>Heinrich-Plett-Allee Unverständlich ist dem Beirat, dass mit der Verlängerung der Straßenbahn auf der Heinrich-Plett-Allee der dort zurzeit vorhandene Radweg wegfällt und durch einen markierten Streifen auf der Fahrbahn ersetzt werden soll. Da genügend Platz vorhanden ist, ist die Errichtung eines Radweges in einer solchen Breite im VEP vorzusehen, der die Nutzerpflicht nicht aufhebt.</p>	Die Umgestaltung der Heinrich-Plett-Allee erfolgt im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1. Sie ist daher nicht Gegenstand des VEP.
	<p>Brokhuchtinger Landstraße Aus dem Stadtteil Huchting wird beantragt, dass der von drei Beiräten geforderte Fuß- und Radweg Brokhuchtinger Landstraße im Konzept nicht vorkommt. Der Beirat fordert einen separat neben der Fahrbahn anzulegenden Geh- und Radweg. Diese Baumaßnahme ist im VEP als spätestens mittelfristig umzusetzende Maßnahme aufzunehmen.</p>	Die Anlage eines Fuß-/ Radweges an der Brokhuchtinger Landstraße ist Gegenstand eines separaten Planungsvorhabens.
	<p>Radwege Der Beirat Huchting hat von Beginn der Diskussion über den VEP an eingebracht, dass zur Vermeidung einer Nutzung besonderer Gefahrenbereiche auch Zweirichtungsradwege zugelassen und errichtet sollten.</p> <p>Zweirichtungsverkehr auf dem Radweg Emslandstraße Der Beirat ist der Meinung, dass hier eine genügende Breite vorliegt, einen Zweirichtungsgeh- und Radverkehr anzuordnen (Begründung liegt dem ASV vor). Selbst im Bereich der Mündung Bardenflethstraße ist eine solche gute Ein- und Übersicht vorhanden, dass eine Querung des Radverkehrs auch von der ‚falschen‘ Seite keinen Gefahrenpunkt darstellt. Zusätzlich kann hier mit einer Beschilderung, die auf den Zweirichtungsverkehr aufmerksam macht, für genügend Sicherheit gesorgt werden.</p>	
	<p>Norderländer Straße Der Beirat erwartet einschneidende Verkehrsanordnungen, die den Durchgangsverkehr in dieser Wohnsammelstraße drastisch reduzieren. Die Beschilderung für den PKW- Durchgangsverkehr und den hier eigentlich verbotenen LKW- Durchgangsverkehr muss (nach Verhandlungen beider Gemeinden) bereits auf Stuhrer Gebiet auffälliger gestaltet werden und vorzugsweise auf den Bremer Autobahnring hinweisen. Als Querungshilfe ist im Bereich zwischen Reiderländer und Oberledinger Straße in der Norderländer Straße ein Zebrastreifen herzustellen.</p>	Die Gestaltung der Beschilderung auf Stuhrer Gebiet obliegt der Gemeinde Stuhr. In Bezug auf die Verbesserung der Quersituation wird auf die Maßnahme C.16 verwiesen.
	<p>Barrierefreiheit Der Beirat fordert eine weitere Umsetzung der von seinen Fachausschüssen erstellten Liste von notwendigen Nachbesserungen im Stadtteil hinsichtlich einer herzustellenden Barrierefreiheit. Liste liegt dem ASV vor.</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Strecke der DB durch Huchting Entlastung durch kürzere Wegestrecken Der Beirat fordert angesichts der vom Jade-Weser-Port langfristig zu erwartenden Zunahme des Güterverkehrs zwischen JWP Wilhelmshaven und GVZ Bremen eine Ergänzung des Schienennetzes, die es den Zügen ermöglicht, direkt aus Richtung OL kommend auf die Strecke Richtung GVZ einzumünden. Auf diese Weise würde für viele Menschen eine enorme Belastungsreduzierung stattfinden, weil die derzeit stattfindende zweimalige Belastung durch Hin- und Herfahrt ein und desselben Zuges (nur um zum GVZ zu kommen) wegfielen.</p>	<p>Der Neubau einer entsprechenden Gleisverbindung ist nicht Gegenstand des VEP, wurde aber für das 2. Seehafenhinterlandprogramm von Bremen angemeldet.</p>
	<p>Alternativ eine großräumige Lösung: Ein neues Bahntrassenteilstück zu errichten, mit dem eine direkte Verbindung zwischen dem GVZ Bremen und der Hauptlinie HB – OL hergestellt wird, die - von OL kommend - an Delmenhorst und Huchting vorbeiführt und mit der sehr viele Menschen von den zunehmenden Belastungen frei gehalten werden. Auf diese Weise kann eine enorme Reduzierung der Gesamtbelastung realisiert werden, für die Bahn eine Reduzierung der laufenden Kosten, für die Nutzer eine Reduzierung der Transportzeit, für die Verbraucher der Güter eine Reduzierung des Endpreises und für die Bewohner im Trassenbereich eine deutliche Reduzierung der Lärm- und Staubbelastung.</p>	
	<p>Zum Lärmschutz: Nach der inzwischen errichteten Lärmschutzwand im Bereich Huchting bleibt die Forderung nach einem hochabsorbierenden Lärmschutz an den hier vorhandenen Stahlbrücken über die Gewässer bestehen. Alternativ sind an der Strecke HB – OL in diesem Bereich die Errichtung von Betonbrücken vorzusehen. Zu den Erschütterungen in den direkt an die Trasse grenzenden Wohnquartieren möchte der Beirat, dass dafür Sorge getragen wird, dass das Gleisbett den heute geltenden Normen entspricht und die Beschaffung des Untergrundes des Trassengeländes für die Gewichtszulässigkeit der zu erwartenden Güterzüge vom und zum JWP hergerichtet wird.</p>	
	<p>Bahnquerungen / Schließzeiten der Schranken Die zunehmende Zugfrequenz macht eine begegnungsfreie Querung (Über- Unterführung) an den Übergängen Zum Huchtinger Bahnhof und Grollander Straße notwendig. Der Beirat erwartet die baldige Einleitung des entsprechenden Planverfahrens und eine schnellstmögliche Umsetzung. Als Maßnahme bis zur Umsetzung von Über- Unterführungen erwartet der Beirat durch ein direkteres in Beziehungsetzen der Einzelsegmente des Gesamtvorganges ‚Zugentfernung - Fahrgeschwindigkeit des jeweiligen Zuges - Schrankenschließung‘</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	eine deutliche Verkürzung der Schließzeiten an der Anlage Wardamm / Zum Huchtinger Bhf..	
	<p>S-Bahn Haltepunkt Mittelshuchting Der Plan, einen Haltepunkt Mittelshuchting im Bereich des Bhf. Huchting vorzusehen, wird begrüßt, hier soll eine Reaktivierung des alten Bahnhofs vorgenommen werden. Erwartet wird, dass an diesem Haltepunkt eine P&R-Anlage realisiert wird. Bitte um Aufnahme in den VEP</p>	
	<p>Bahnquerung Grollander Straße Der Beirat fordert, einen einseitigen Gehweg in der Bahnquerung zu bekommen. Als mögliche Lösung würde ein nur markierter Gehweg reichen.</p>	
	<p>Angsträume Haltestelle Bardenflethstraße und Fußgängertunnel unter der B75 Eine auch im VEP angerissene Thematik und gleichwohl ein sehr umfassenderes Thema, weil individuelle Angst nicht mit rationalen Argumenten reduziert werden kann, sondern tatsächlich nur durch Veränderungen der jeweiligen Situation. Die beiden hier genannten Orte werden von vielen Menschen als sog. Angsträume empfunden. Gleichzeitig hat das Ergebnis der Sanierung der Haltestelle Norderländer Straße gezeigt, wie eine benutzerfreundliche und wenig Angstmomente auslösende Haltestelle gestaltet werden kann. Dem ASV und der BSAG liegt ein in einer Beteiligungsrunde erarbeiteter Katalog mit Möglichkeiten vor, die zu einer Reduzierung des aufkommenden Angstgefühls bei Betreten der Orte beitragen könnten. Der Beirat Huchting erwartet, dass diese Angstraumreduzierung im VEP aufgenommen wird.</p>	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung der Maßnahme K.3 geprüft.
	<p>ÖPNV I Absolut widersprüchlich ist es, wenn im VEP von einer notwendigen Ergänzung der Nahmobilität durch Busse gesprochen wird, aber in Huchting das Gegenteil geplant ist. Das sehr gut funktionierende Busringsystem innerhalb der drei Ortsteile Kirchhuchting, Mittelshuchting und Sodenmatt ist bisher einer solchen Nahmobilität sehr nahe gekommen. Der mit der Verlängerung der Straßenbahn begründete Wegfall dieses Nahmobilitätsangebotes hat zur Folge, dass sehr viele Fahrten zwischen Ausgangs- / Zielort nur mit einem Umsteigen (also erschwert) zu erreichen sind. Darüber hinaus muss bei sehr vielen innerörtlichen Fahrten ein größerer Zeitaufwand (weil große Umwege notwendig sind) in Kauf genommen werden. Und – als wären diese zwei Nachteile nicht schon schlimm genug – kommt hinzu, dass sehr viele Ziele innerhalb Huchtings, die mit dem Busringsystem mit einem Kurzstreckenfahrtschein, dann wegen der viel längeren Fahrten nur mit einem Nor-</p>	Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 sind als politisch beschlossene Vorhaben Teil des Basisszenarios und stehen im VEP nicht zur Diskussion.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>maltarif zu erreichen sind.</p> <p>ÖPNV II Auch wenn Herr Just anmerkt, dass die Straßenbahnverlängerung in und durch Huchting ein beschlossenes Vorhaben sei und lediglich nachrichtlich im VEP übernommen wurde, sind hier dennoch die Forderungen des Beirates aufgeführt und im VEP zu übernehmen: Forderungen des Beirates</p> <p>Haltestelle RC Es wird erwartet, dass hier in Zusammenarbeit mit den ECE-Planern eine vollkommen neue benutzerfreundliche Haltestelle errichtet wird, die eine direkte, trockenen Fußes passierbare Verbindung ÖPNV / Roland-Center einschließt. Trassenverlauf zur KHL Angestrebt werden soll für den Verlauf der Trasse die Kirchhuchtinger Landstraße in Mittellage im gesamten Verlauf.</p> <p>Willakedamm Wenn der Plan BTE - Trasse (von SUBV unbeeindruckt von Einsprüchen und Bedenken) durchgezogen werden soll, so erwartet der Beirat für den Bereich Willakedamm, die Lärmschutzwand zu begrünen und zusätzlich Gehölzpflanzungen zu den Gebäuden Luneplate und Robbenplate. Des Weiteren soll der Willakedamm neben der ÖPNV-Trasse die Möglichkeit beinhalten, neben PKW-, auch LKW-Verkehre bewältigen zu können, da für das ehemalige Schulareal am Willakedamm ein Nutzungskonzept vorliegt, nach dem auch kleinere, nichtstörende Gewerbebetriebe sich hier ansiedeln können. Zu dieser Erreichbarkeit gehört auch ein entsprechend groß vorzusehender Einmündungsradius in das Gebiet hinein.</p> <p>BTE-Trasse / im Bereich ehemaliges Schulareal Für den Verlauf der Trasse am ehemaligen Schulareal soll im Zuge der Trassenherstellung ebenfalls die in Höhe der Wohnbebauung notwendige Lärmschutzwand errichtet werden. Es darf nicht passieren, dass eine Nutzung dieses Areals später daran scheitert, dass die Investoren auch noch den Schallschutz finanzieren, bzw. bestimmte Nutzungsarten von vornherein wegen fehlender Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.</p> <p>BTE-Trasse / Haltestelle Auf den Kahlken Es wird erwartet, dass an der Haltestelle Auf den Kahlken eine dritte Schienenspur gelegt wird, um so die Sicherheit der auf die Straßenbahn wartenden Fahrgäste bei Durchfahrten von Güterzügen - die eine größere Breite aufweisen – zu erreichen. Trasse / Querungen Es wird erwartet, dass das akustische Signal zur Zugankündigung bei den Querungen nur bei Anfahrt des Zuges, jedoch nicht die Zeitspanne bis das Ende des Zuges</p>	<p>Die Ausführungsplanung der Verlängerungen der Straßenbahnlinien 1 und 8 ist nicht Gegenstand des VEP. Hierfür wird auf die gesonderten Planungsvorhaben verwiesen.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>die Querung passiert hat, aktiv ist.</p> <p>Endstation Der Beirat fordert eine Verlängerung der Trasse bis hinter die Varreler Bäke. Hier soll in Gemeinschaft mit Niedersachsen eine große und nutzerfreundliche P&R Anlage dafür sorgen, dass der Stadtteil Huchting wenigstens den Vorteil der Verlängerung bekommt, dass er mit weniger Kfz-Verkehr belastet ist.</p> <p>„Kreisel“ Kreisel' (Norderländer / Grollander Str.) Kreisel (Brakkämpe / Stedingehre) Für beide Bereiche wurde beantragt, dass sie in das Verkehrsknotenprogramm aufgenommen werden, um generelle Lösungen zu erarbeiten.</p> <p>Bauerland / Leerkämpe Verbindungsweg Ortkampsweg / Bauerland Der Beirat fordert die Schließung der jetzigen und die Schaffung einer Ersatzverbindung für Radfahrer und Fußgänger auf der anderen Seite des Kühlgebäudes. (Begründung liegt dem ASV vor)</p>	<p>Die Knotenpunkte sind bereits in dem Programm für Fahrradfreundliche Knotenpunkte (BS.4) enthalten.</p>
Obervieland (3.7.14)	<p>Der Fachausschuss Verkehr des Beirates Obervieland hat in seiner nichtöffentlichen Sitzung am 01. Juli 2014 nachfolgende Stellungnahmen zum Handlungskonzept einstimmig beschlossen.</p> <p>1. Sanierung A 1 bzw. Verbesserung des Lärmschutzes sowie zukünftiger an der A281. Obwohl das Thema Lärmschutz nicht Gegenstand des VEP sein soll, bitten wir die Punkte BS.1 A 281 Ringschluss (BA 2/2, 312 , 4) BS.3 Ausbau Verkehrsbeeinflussungsanlage A27/A 1 unter dem Aspekt der Lärmreduktion mit zu berücksichtigen (siehe unsere Stellungnahme vom 24.04.2014). Die Lärmwerte sind seit der Errichtung der bestehenden völlig veralteten und ungenügenden Lärmschutzanlagen bei weitem mehr als 3dB(A) angestiegen.</p> <p>2. Der Verkehrsausschuss fordert den Punkt „A.2 - Neubau B6n“ so zu beschreiben, dass die Führung unter dem Flughafen, in Form der vom Runden Tisch vereinbarten und von der Bremer Bürgerschaft bestätigten Bremer Vorzugsvariante, geplant und gebaut werden soll. Als begleitende Maßnahme wird die Einrichtung eines Runden Tisches gefordert.</p> <p>3. Zu Punkt 10 - „Freigabe der Fußgängerzone Kattenturm-Mitte für den Radverkehr“ (siehe bisherige Stellungnahme des Verkehrsausschusses vom 24.04.2014). Hier steht noch eine Antwort aus. Der Ausschuss spricht sich gegen eine Öffnung der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr aus.</p> <p>4. Die Realisierung des Bauabschnitt 2.2 (A281) muss mit dem Umbau des Knotenpunktes Habenhauser Landstraße/ Habenhauser Brückenstraße (Punkt A6) abge-</p>	<p>Der Anregung ist bereits früher gefolgt worden. Die Maßnahme ist nicht im VEP enthalten.</p> <p>Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	stimmt werden, um unnötige Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.	
	5. D.17 Fahrradrouten Gefordert wird eine Kapazitätserweiterung des Deichweges für Radfahrer und Fußgänger im Streckenabschnitt Stadtteilgrenze (Neustadt/Obervieland) in Höhe Fellendweg in Richtung Arsten bis zur Landesgrenze.	Sofern der Teil des Deichweges Teil der Premiumroute wird, wird die Anregung in der weiteren Umsetzung geprüft.
	6. Barrierefreier Ein- und Ausstieg E.8b Die Straßenbahnhaltestellen Robert-Koch-Straße und Heukämpendamm sind umzubauen, um eine Nutzung von mobilitätseingeschränkten Personen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	7. Die Mobilitätskultur ist noch zu wenig ausgeprägt und leidet unter Informationsdefiziten. Der Fachausschuss fordert folgende Punkte im mittleren/unteren Pfad zu belassen (Siehe Seite 42/Folie66): L.2 Kampagnen für das Radfahren L.3 Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht L.5 Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit (Siehe Seite 34/Folie58)	Anregung wird für L3 gefolgt.
	8. Hinsichtlich der Entwicklung des Fahrverhaltens des Kfz-Verkehrs auf der Kattenturmer Heerstraße ist der Punkt A.2.8 „strengere Überwachung der Geschwindigkeiten und Lkw-Fahrverbote“ im mittleren/unteren Pfad zu belassen (Siehe Seite 40/Folie64).	Der Anregung wird gefolgt.
	9. Nachfolgende Punkte für eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung sind unerlässlich. Inter- und Multimodalität müssen sich gerade in einem Stadtteil wie Obervieland noch stärker entwickeln. Für Bürgerinnen außerhalb unseres Stadtteils bildet sie „Brücken“ und kann somit zur verkehrlichen Entlastung Obervielands beitragen. Gefordert wird, nachfolgende Punkte im mittleren/unteren Pfad zu belassen. H.2 Ausbau und Verbesserung von P+R-Anlagen H.3 Verbesserung und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für P+R H.4 Ausbau Carsharing H.9 Einführung von P+B (Siehe Seite 33/Folie 57)	Der Anregung wird teilweise gefolgt: Maßnahme H.4 in allen Pfaden berücksichtigt, H.9 wird im mittleren Pfad aufgenommen.
	10. Um Planungs- und Umsetzungsausfälle zu vermeiden fordert der Verkehrsausschuss ein rechtzeitiges und intensives Engagement für die Sicherstellung der Finanzierung ab 2020.	
Borgfeld (3.7.14)	In der Anlage übersende ich Ihnen die Stellungnahme des Beirates und die folgenden einführenden Bemerkungen des Beiratssprechers: Der Beirat Borgfeld bezieht sich in seiner Stellungnahme auf die Sachverhalte, die er bereits in seinem Votum, das Ihnen am 04.04. d. Js. zugegangen ist, mit besonderer Priorität versehen hatte. Wir gehen davon aus, dass Sachverhalte mit Verkehrssicherheitsbezug vorrangig bearbeitet werden.	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	Grundsätzlich wünschen wir uns, dass nach Fertigstellung des VEP und nach dessen Inkraftsetzung die Auswirkungen auf unseren Ortsteil beurteilt werden und in ein Verkehrskonzept einmünden.	
	A.16 Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler / Leher Heerstr.: Prüfung der Erweiterung (grüne Welle) auf Borgfelder Heerstr. und Borgfelder Allee. Aber: keine Einschränkung für querende Fußgänger und Radfahrer Unterer Pfad I/I/I	
	A.21 Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe: Nicht zu Lasten der Premium-Fahrrad-Route Mittlerer Pfad: I/I/I Unterer Pfad: I/I/I	
	A.27 Straßenunterhaltung: Zusätzlich Erneuerung von Brücken mit unzureichender Tragkraft.	
	A.28 Geschwindigkeitsüberwachung: Die Bekämpfung der Hauptunfallursache wird begrüßt, in der Erwartung, dass der Senator für Inneres und Sport die erforderlichen personellen Kapazitäten zur Verfügung stellen wird. Unterer Pfad: I-IV/I-IV/I-IV	Der Anregung wird gefolgt.
	B.1/B.2 Ausdrücklich begrüßt werden: Verbesserung der Wegweisung zu Gewerbegebieten Ausbau Eisenbahnknoten Bremen Hbf. Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern Verbesserung der Anbindung von Gewerbebeständen durch ÖPNV	
	C.1 Begegnungszonen: Ein testweiser Einsatz von Begegnungszonen wird ausdrücklich begrüßt. In Borgfeld wäre ein derartiger Test z. B. in der Bürgermeister – Kaisen – Allee und/oder in der Borgfelder Ortsmitte sinnvoll.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	C. 2-9 und 16: Mehr Platz für Fußgänger, keine Falschparker auf Fußwegen, Fußgängerkonzepte, Stadtteilpläne weisen neue Wege, fußgängerfreundliche Kreuzungen, mehr Grün in Straßen, Stadtmöbel, Straßensperrungen für belebte Straßen und mehr Querungstellen für Fußgänger werden ausdrücklich begrüßt.	
	D.1-8 und 11-14: Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung, Scherbentelefon, fahrradfreundliche Ampelkreuzungen, grüne Welle für den Radverkehr, Engpässe im Rad-wegenetz beseitigen, Pro-gramm zur Zukunftsperspektive von Radwegen, mehr Markierungen	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	für Radverkehr, Fahrradstraßen, Mängelbehebung im Radverkehrsnetz, Fahrradwegweisung, in Einbahnstraßen in Gegenrichtung fahren und Radverkehr verdichten werden ausdrücklich begrüßt.	
	D.24 Bessere Radabstellanlagen: Bessere Radabstellanlagen sind durch technische Maßnahmen zur Verhinderung von Diebstählen der abgestellten Fahrräder oder von Fahrradteilen zu ergänzen. Unterer Pfad: -/I-II/I-II	
	E.2 Straßenbahnverbindung Horn: Ein verbessertes Angebot wird ausdrücklich begrüßt. Vielleicht ist es ja auch möglich, dort eine Linie 5 S zu installieren, damit die Innenstadt schneller erreicht werden kann, als über die jetzige Linie 4 S. Oberer Pfad: I/I/I Mittlerer Pfad: I/I/I	
	E.5 Neue Straßenbahn zur Universität: s. Stellungnahme zu Ziffer 2, schnellere Verbindung von Borgfeld in die Innenstadt.	
	I.2 Gemeinsamer Ampelvorrang BSAG u. Radverkehr: Jedoch nur im Parallelverkehr	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	I.4 Mobilitätsberatung Sollte Verpflichtung für größere Arbeitgeber werden. Alle Pfade -/I-II/I-II	
	K.7 Beleuchtung von Radwegen Erweitern um ausreichende aber naturverträgliche Beleuchtung auf der Premium-Radverkehrs-Route Jan-Reiners-Wanderweg in Borgfeld. Alle Pfade: -/I-II/I-II	
	L. 1-3; 5 Kampagne für das Zufußgehen, zielgruppenorientierte Kampagne für das Radfahren. Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht, kein Kopfstein-pflaster auf Radrouten, .Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit werden ausdrücklich begrüßt.	
	L.4 Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten Alle Phase: -/I-II/I-II	
Neustadt (4.7.14)	Der Beirat Neustadt nimmt zu folgenden Punkten aus dem Handlungskonzept des VEP 2020/2025 Stellung: BS.5 Rückbau der Neuenlander Straße: Zustimmung mit dem Verweis auf den Beiratsbeschluss vom 21.11.2013, der für eine Umsetzung mit einfacheren Mitteln (Abmarkierungen) plädiert, die zudem zeitnah begonnen werden könnten.	
	BS.21 Linienführung Regiobusnetz:	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Der Beirat spricht sich gegen eine Linienführung über die Pappelstraße aus und plädiert stattdessen erneut für eine Führung über die Neuenlander Straße bis hin zur Langemarckstraße.</p> <p>A.13 Rechtsabbiegen von Neuenlander Straße Richtung Stephanibrücke wieder ermöglichen: Dies lehnt der Beirat ab und spricht sich für eine Beibehaltung der jetzigen Regelung aus.</p>	
	<p>D.22 Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken: Der Beirat begrüßt die Planungen und befürwortet eine zeitnahe Umsetzung. Dazu verweist er auf die angebotenen Einsparmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Rückbau der Neuenlander Straße. Er bittet zudem um Prüfung, ob als Übergangslösung eine Fährverbindung über die Weser, zumindest für die Sommermonate, eingerichtet werden kann, um so die Radwegeverbindung auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke zu entlasten.</p> <p>E.9 Regiobusnetz: Zustimmung unter der Voraussetzung, dass die Linienführung nicht durch die Friedrich-Ebert- Straße, sondern von der Neuenlander direkt in die Langemarckstraße vorgesehen wird. Außerdem wird um frühere Umsetzung gebeten.</p> <p>F.1 Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke: Der Beirat begrüßt das Vorhaben und bittet um Prüfung, ob zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Verlegung der Straßenlaternen möglich ist.</p> <p>F.9 Umnutzung Wester-/Osterstraße: Der Beirat bedauert, dass die Umgestaltung im unteren Finanzierungspfad entfallen soll, und weist erneut auf die Notwendigkeit von Überquerungsmöglichkeiten und die andernfalls erheblichen Unfallrisiken nicht nur für ältere Bürgerinnen und Bürger hin.</p> <p>F.16/17 Umnutzung Langemarckstraße + Bgm.-Smidt-Brücke: Der Beirat begrüßt die Überlegungen, gibt jedoch zu bedenken, dass diese Wegebeziehung insbesondere zum Schulbeginn von Fußgänger- und Radfahrer_innen erheblich frequentiert wird und der vorhandene Platz zum Teil außerordentlich beschränkt ist. Er bittet daher um Konkretisierung der Pläne, so dass die Verkehrssicherheit vor Ort verbessert wird.</p> <p>F.18 Umgestaltung Buntentorsteinweg: Der Beirat hält diese Maßnahme für deutlich vordringlicher als F.16/17 und fordert eine finanzielle Absicherung auch im unteren Finanzierungspfad sowie eine frühere Umsetzung. Die jetzige Gestaltung birgt hohe Unfallrisiken.</p> <p>F.20 Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße: Der Beirat spricht sich unabhängig vom Zeitpunkt der Fertigstellung der A281 für eine</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Umgestaltung durch einfache Maßnahmen (z.B. Abmarkierungen) aus, die dann auch zeitnah erfolgen kann. Dabei ist die Schaffung zusätzlicher Überquerungsmöglichkeiten zu prüfen und die Fußgängerampel in Höhe der Thedinghauser Straße durch weitere Maßnahmen zu sichern.</p> <p>F.22b Umgestaltung der Habenhauser Landstraße: Der Beirat fordert, den Alleecharakter der Straße, der das Ortsbild wesentlich prägt, unbedingt zu erhalten. Er hat große Bedenken hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Straßenraumes, insbesondere im Abschnitt zwischen Niedersachsendam und Friedhof, und kann sich derzeit nicht vorstellen, wie die bei einer etwaigen Bebauung des jetzigen Friedhofserweiterungsgeländes zu erwartenden Verkehre adäquat abgewickelt werden sollen.</p>	
Woltmershausen (4.7.14)	<p>Der Beirat Woltmershausen nimmt zu folgenden Maßnahmen im Handlungskonzept des VEP 2020/2025 Stellung:</p> <p>Maßnahme A.15 (Verlängerung Am Gaswerkgraben): Der Beirat begrüßt den vorgesehenen Durchstich zur Senator-Apelt-Straße, spricht sich jedoch für einen früheren als den vorgesehenen Realisierungszeitpunkt aus.</p> <p>Maßnahme A.26 (Ertüchtigung Wardamm): Der Beirat begrüßt die Planungen und fordert auch hier eine schnelle Umsetzung, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Verkehrssicherheit.</p> <p>Maßnahme D.17 (Premiumroute Obervieland-Neustadt-Woltmershausen-GVZ): Der Beirat befürwortet die Einrichtung dieser Premiumroute. In diesem Zusammenhang erinnert er an seinen gemeinsam mit dem Beirat Neustadt am 24.02.2014 gefassten Beschluss zur Schaffung einer zusätzlichen Rad- und Fußwegeverbindung zwischen beiden Stadtteilen durch den Bau eines Tunnels in Verlängerung der Großen Sortillienstraße. Durch diese neue Verbindung wäre eine längere Führung dieser überregional wichtigen Radwegeverbindung direkt an der Weser entlang möglich und würde die schwierige verkehrliche Situation im bestehenden Tunnel an der Woltmershauser Straße deutlich entlastet. Darüber hinaus würde die touristische Attraktivität der Verbindung erhöht und der Bahnhof Neustadt deutlich besser erschlossen.</p> <p>Maßnahme E.8a (Fähre Waterfront-Woltmershausen-Überseestadt): Der Beirat begrüßt die Aufnahme dieser Fährverbindung in den Maßnahmenkatalog sowie darüber hinaus die Überlegungen zur Einbeziehung in den VBN-Tarif. Für den Fall, dass eine Finanzierung ansonsten nicht möglich wäre, spricht sich der Beirat dafür aus, zunächst die derzeit nur am Wochenende bestehende Verbindung auf weitere Wochentage auszuweiten und daneben einen weiteren Fähranleger im Ortsteil Woltmershausen zu bauen.</p>	
Gröpelingen (4.7.14)	S-Bahn-Haltepunkt Gröpelingen	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	Der Beirat Gröpelingen ist sich einig, dass der S-Bahn-Haltepunkt eine sehr hohe Priorität für die Stadtteilentwicklung hat. Die Forderung nach dem S-Bahn-Haltepunkt wird aufrechterhalten.	
	Anschluss der B74 an das Autobahndreieck Bremen/Industriehäfen. Vorziehen der Maßnahme auf eine frühere Periode zur Entlastung u.a. der Oslebshäuser Kreuzung.	
	A 281 Ringschluss. Der Weserquerung und somit die Anbindung Gröpelingens an die Neustädter Seite kommt eine überragende Bedeutung zu. Aus verkehrlicher Sicht soll dadurch die LKW-Belastung auf der Hafenanrandstr. merklich reduziert werden. Aus arbeitsmarktpolitischer Sicht ist eine bessere Erreichbarkeit des Arbeitsplatzangebotes im Güterverkehrszentrum wichtig. Gleichfalls stärkt es die bestehenden Betriebe im Stadtteil. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert weiter, dass alle verantwortlichen Kräfte in der Stadt den Autobahnringchluss mit höchster Priorität verfolgen.	
	Buslinie 82 Die Anbindung des Quartiers ist stiefmütterlich und könnte durch den S-Bahn-Haltepunkt nennenswert verbessert werden. Zwar wird die Anbindung über die Buslinie 82 zu gewissen Teilen aufgefangen, eine höhere Taktung wird allerdings angemahnt, da sie sich zurzeit nur am SchülerInnen-Verkehr ausrichtet. Indes brauchen gerade ältere Menschen eine gute Verkehrsanbindung zur Nahversorgung, zu ÄrztInnen, Therapiezentren etc., die in der Regel nicht fußläufig zu erreichen sind, da sie eher an den Hauptstraßen oder in der Stadtmitte verortet sind. Die Anbindung ist für die Stadtteilentwicklung maßgeblich.	
	Buslinie Oslebshausen – Universität Die schnell umzusetzende Maßnahme, einen regelmäßigen Busverkehr vom Bremer Westen direkt an die Universität einzurichten, wird vom Beirat Gröpelingen begrüßt, da ihr hohe Priorität beizumessen ist. Entgegen der jetzigen Planung soll die Linie am Depot Gröpelingen starten und enden. Linienführung: Depot Gröpelingen - Bahnhof Oslebshausen (über Autobahn) - Universität und zurück. Auch die Ortsteile Ohlenhof, Gröpelingen und Lindenhof haben großen Bedarf an einer Erschließung zur Universität. Die Anbindung ist für die Stadtteilentwicklung maßgeblich.	
	Fähre „Weserbus“ Der verstetigte und auszuweitende Fährbetrieb hat weiterhin hohe Priorität Die Anbindung über die Weser hinweg ist für die Stadtteilentwicklung maßgeblich. Die Fahrpreise sollten sich am VBN-Tarif ausrichten.	
	Fahrradweg-Sanierungen Besonders im Bereich Pastorenweg muss dringend und eilig die Sanierung der Fahr-	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>radwege erfolgen. Dies gilt gleichfalls für alle Fahrradwege im Stadtteilgebiet. (Fahrradwege im Sinne von Fahrrad-geeigneten Wegführungen).</p> <p>Kreuzung Oslebshausen Die Kreuzungssituation Oslebshausener Heerstraße/Ritterhuder Heerstraße/Oslebshausener Landstraße muss – möglichst in Phase 1 - verbessert werden. Die Anbindung ist für die Stadtteilentwicklung unerlässlich.</p> <p>ÖPNV-Anbindung Richtung Burg-Lesum Die Beiratsmitglieder sprechen sich für eine umweltfreundlichere, schnellere und durchgängigere Verbindung mit geeigneten Verkehrsmitteln nach Burg-Lesum aus.</p>	
<p>Walle (4.7.14)</p>	<p>Der Beirat Walle nimmt den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 zur Kenntnis und sieht in dem vorgelegten Handlungskonzept eine tragfähige Planungsgrundlage für den Stadtteil Walle im Kontext des Bremer Westens und der Verkehrsentwicklung in der Stadtgemeinde Bremen. Hinsichtlich der im Handlungskonzept aufgenommenen Projekte für den Stadtteil Walle nimmt der Beirat wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Beirat begrüßt, dass der Rückbau des Osterfeuerberger Rings (BS 13) verbindlich in den VEP 2025 aufgenommen wurde und geht davon aus, dass für diese Maßnahme die Finanzierung sichergestellt wird, die Planungsarbeiten definitiv noch im Jahr 2014 beginnen und innerhalb der 1. Realisierungsperiode das Gesamtprojekt abgeschlossen ist. 2. Der Beirat Walle erwartet, dass die Optimierung B 6/ Fly Over (A.14a) in die I. Periode aufgenommen wird und nicht erst in der II. Periode zu Zuge kommt. Die Zufahrts- und Entflechtungsmöglichkeiten müssen wegen der aktuellen Belastung kurzfristig erfolgen und nicht erst dann, wenn der Ringschluss A281 in 2020 abgeschlossen ist und sich die Verkehre B 6/Fly Over reduzieren. 3. Der Beirat geht davon aus, dass die Umgestaltung der Hansestraße (F.22) ebenfalls umgehend finanziell sichergestellt und – wie angekündigt – spätestens bis Ende der 2. Realisierungsperiode fertiggestellt wird. Hierbei legt der Beirat Wert darauf, dass die Umgestaltung auch Wirkung im Rahmen des gesamten Verkehrskonzeptes für den Stadtteil Walle zeigt insbesondere im Hinblick auf Lärminderung im Straßennetz des Stadtteils. 4. Der Beirat begrüßt die Einplanung eines Fährbetriebs Waterfront-Woltmershausen-Walle/Überseestadt (E.8a). Der Beirat fordert den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und den Wirtschaftssenator auf, die Bemühungen zur Umsetzung dieser Maßnahme über den sogenannten Finanzierungspfad I hinaus zu erweitern und eine Verstärkung eines Fährverkehrs im Rahmen des Bremer ÖPNV- 	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Netzes auch unter erschwerten finanziellen Rahmenbedingungen ggf. in einer späteren Realisierungsperiode sicherzustellen.</p> <p>5. Für den Beirat Walle ist die Umgestaltung und Verbesserung der „Zugangsbe- reiche“/Schnittstellen an Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Land- wehrstraße (F.22c) spätestens bis zum Ende der 2. Realisierungsperiode von großer Bedeutung. Der Beirat geht davon aus, dass dies in enger Abstimmung mit dem Innenstadt-konzept Bremen 2025 geschieht. Hinsichtlich der Landwehrstraße erwartet der Beirat Planungssicherheit für den Fortbestand des Stadions am Panzenberg, weil dies für die Verkehrssituation im Zusammenhang mit den Sportstätten von Belang ist.</p> <p>6. Auf der Regionalkonferenz am 11.06.2014 ist dargestellt worden, dass im Busnetz 2020 Änderungen für den Bereich Walle geplant sind. So soll die Buslinie 20, die derzeit auch das Gewerbegebiet Bayernstraße bedient, durch die Buslinie 28 ersetzt werden. Im Zusammenhang mit der Änderung erwartet der Beirat Walle, dass die Holsteiner Straße komplett aus der Streckenführung herausgenommen wird, um endlich im nördlichen Bereich des Ortsteils Osterfeuerberg die notwendigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchführen zu können.</p>	
Bremerhaven		
Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtplanungsamt (4.7.14)	<p>Am Anfang des VEP-Prozesses gab es eine Verständigung dahingehend, dass sich der VEP Bremen nicht auf das Land Bremen, sondern auf das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen bezieht. Insofern spielt die Stadt Bremerhaven im Rahmen der Beteiligungsschritte nur eine untergeordnete Rolle; daher hat sich die Stadt Bremerhaven auch bis dato zum städtischen VEP Bremen nicht/ kaum geäußert.</p> <p>Wir möchten jedoch ausdrücklich darauf hinweisen, dass möglicherweise einige der im VEP Bremen enthaltenen Maßnahmen die Belange der Stadt Bremerhaven berühren kann. Diese Themen sind jedoch oberhalb der kommunalen Ebene angesiedelt, so dass dazu aus unserer Sicht eine Befassung auf Landesebene als zielführend vorzuschlagen wäre.</p> <p>Wir bitten in diesem Zusammenhang darum, die nachstehend genannten Hinweise im Rahmen des VEP Bremen zu beachten:</p> <p>Zu unseren Berührungspunkten gehören insbesondere die regionalen/ überregionalen verkehrlichen Verflechtungen (Schienenpersonennah- und fernverkehr, z.B. neue SPNV-Haltepunkte wie z.B. entlang der Regio-S-Bahn RS2 / Schienengüterverkehr, z.B. Bahnumgehung Bremen/ straßengebundener Verkehr, z.B. Anschluss des stadtbremischen Überseehafengebietes an das Bundesfernstraßennetz etc./ Binnen-</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Wasserstraßenanbindung usw.).</p> <p>Die Frage beispielsweise der Schienenanbindung Bremerhavens bzw. des national bedeutsamen Hafenstandorts Überseehafen in Bremerhaven wird in einem Eisenbahngutachten zum „Bahnknoten Bremen“, das auch den Anschluss an die Hafeneisenbahn Bremerhaven mit berücksichtigt untersucht. Dieses mehrteilige Gutachten ist gemeinsam durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und den Senator für Wirtschaft, Häfen und Arbeit beauftragt worden mit dem Ziel, Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan zu identifizieren.</p>	
<i>Kammern und Verbände</i>		
Handelskammer Bremen (2.7.2014)	<p>Seit mehr als zwei Jahren arbeitet die Handelskammer Bremen im Projektbeirat des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 (VEP) mit. Dieser soll die Grundlage der bremischen Verkehrspolitik der nächsten Jahre bilden. Zweifellos muss der VEP vielfältige verkehrliche Interessen und Zielsetzungen berücksichtigen. Naturgemäß enthält er daher nicht nur wirtschaftsbezogene Vorhaben. Im Interesse der bremischen Wirtschaft ist es jedoch unabdingbar, dass der VEP die verkehrliche Standortqualität der Unternehmen in Bremen nachhaltig verbessert. Dies ist von besonderer Bedeutung, da Bremen als Oberzentrum im Nordwesten, sechstgrößter deutscher Industriestandort und internationale Hafen- und Logistikkreuzung in besonderem Maße auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Die am 11. Juni 2014 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Verkehrsverflechtungsprognose 2030 bestätigt dies nachdrücklich. Mobilität sichert Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort Bremen!</p> <p>Der Prozess zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes steht kurz vor dem Abschluss. Aus diesem Anlass hat sich das Plenum der Handelskammer am 23. Juni 2014 ausführlich mit den erreichten Sachständen befasst. Ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können, dass wir nach intensiver Diskussion einstimmig den Beschluss gefasst haben, der vorliegenden Fassung des Handlungskonzeptes im Grundsatz zuzustimmen. Vor dem Hintergrund offener Finanzierungsfragen und der Vielzahl an Projekten, die wir nur mit größeren Bedenken als Teil eines Gesamtkompromisses mittragen, steht dieser Beschluss allerdings unter dem Vorbehalt, dass die nachfolgenden Bedingungen erfüllt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Umsetzung der Projekte des „Basisszenarios“ (darunter auch die vollständige A 281) erfolgt grundsätzlich prioritär. 2. Da Bremen ein Hafen-, Logistik- und Industriestandort von nationaler Bedeutung ist, wird die Realisierung der weiteren wirtschaftsbezogenen Maßnah- 	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>men mit besonderer Umsetzungspriorität behandelt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Die Zusagen zur Sicherstellung und Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr werden eingehalten. Die Ausbaumaßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Erschwerissen bei anderen Verkehrsträgern führen. 4. Das für die Wirtschaft bedeutsame Hauptverkehrsstraßennetz wird nicht durch über den VEP hinausgehende Beschränkungen und Rückbaumaßnahmen in seiner Funktionsfähigkeit eingeschränkt. 5. Der Kompromiss zur vierspurigen Nutzung des Concordia-Tunnels in der Hauptverkehrszeit wird in den VEP aufgenommen und kurzfristig umgesetzt. 6. Die Mittel für die Straßeninstandhaltung werden in keinem Finanzierungspfad unter den Status-quo gesenkt. Auch im mittleren Finanzierungspfad erfolgt eine (zumindest leichte) Erhöhung der Instandhaltungsmittel. 7. Die Umsetzung des VEP wird von einem einzurichtenden Lenkungsreis begleitet, in dem die Handelskammer vertreten ist. Dieser soll den Maßnahmenkanon und die begleitenden Verabredungen absichern. <p>Mit dieser Beschlusslage hat die Handelskammer eine wichtige Entscheidung vollzogen. Wir bitten darum, dass die oben genannten Punkte verbindlichen Eingang in den VEP und die weiteren politischen Beschlüsse finden.</p> <p>Dies vorangestellt äußern wir uns zu den einzelnen im Handlungskonzept aufgeführten Maßnahmen wie folgt:</p>	
	<p>BS.5 Rückbau Neuenlander Straße Kann erst nach Fertigstellung des BA 2/2 der A281 erfolgen.</p>	Der Anregung wird gefolgt.
	<p>BS.18 Gleisverbindung Steubenstraße In der Stresemannstraße ist die Leistungsfähigkeit für den MIV zu erhalten.</p>	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	<p>A.2 Neubau der B6n In allen Finanzierungspfaden um eine Periode verschieben.</p>	
	<p>A.8 Ampelschaltungen Habenhauser Brückenstraße In allen Finanzierungspfaden um eine Periode vorziehen.</p>	
	<p>A.11 Westzufahrt Stephanibrücke Auf Grund des akuten Handlungsbedarfes sollte diese Maßnahme vorgezogen werden.</p>	
	<p>A.14 Bremer Heerstraße/Hindenburgstraße Auch im mittleren Finanzierungspfad realisieren.</p>	
	<p>A.18 Ampelschaltung Osterdeich</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	In allen Finanzierungspfaden umsetzen	
	A.19 Ampelschaltung Burger/Grambker Heerstraße	
	In allen Finanzierungspfaden umsetzen	
	A.20 Ampelschaltung Osterholzer Heerstraße	
	In allen Finanzierungspfaden umsetzen	
	A.21 Ampelschaltung Autobahnzubringer Horn-Lehe	
	In allen Finanzierungspfaden umsetzen	
	A.22 Ampelschaltung Steubenstraße/Julius-Brecht-Allee	
	In allen Finanzierungspfaden umsetzen	
	A.24 Dynamische Verkehrslenkung möglichst vorziehen	Der Anregung wird für alle 3 Pfade gefolgt (Bau/realisierung und Betrieb von III auf II vorgezogen).
	A.27 Straßenunterhaltung Die Mittelkürzungen im mittleren und unteren Finanzierungspfad sind nicht akzeptabel	
	C.8 Stadtmöbel Maßnahme aus dem VEP herausnehmen und andere Finanzierungsquellen erschließen.	
	C.11 Umgestaltung Brillkreuzung Umsetzung nur mit Augenmaß und unter besonderer Berücksichtigung des MIV.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	C.15 Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen Umsetzung nur mit Augenmaß und nicht im Hauptstraßennetz.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	D.2 Scherbentelefon Entweder streichen oder durch ein Servicetelefon für alle Verkehrsarten und etwaige Mängel im gesamten Verkehrswegenetz ersetzen.	
	D.4 Grüne Welle für den Radverkehr Umsetzung kann nicht im Hauptstraßennetz erfolgen.	
	D.8 Fahrradstraßen Realisierung nur als Einzelfälle und nur mit allergrößtem Augenmaß.	
	D.15 bis D.21 diverse Premiumradrouten Diese Maßnahmen können nur angegangen werden, wenn eine Finanzierung in jedem Einzelfall und in jedem Streckenabschnitt erhebliche Drittmittel einschließt. Im unteren Finanzierungspfad muss ggf. ganz auf Premiumradrouten verzichtet werden; insbesondere dann, wenn im gleichen Pfad beispielsweise der Straßenunterhalt zurückgefahren wird. Die Maßnahme 19.b Großer Ring ist im oberen Pfad erst für die Periode II vorzusehen.	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	D.23 Radfahrer- und Fußgängerbrücke Es handelt sich um ein unter Nutzen-/Kostengesichtspunkten sehr kritisches Projekt, auf das im unteren Pfad ganz verzichtet werden muss.	
	D.26 Service-Angebote für Radfahrer Hierbei handelt es sich u.E. nicht um eine VEP-Aufgabe im eigentlichen Sinne.	
	D.27 Schutzstreifen H.H.-Meier-Allee Sicherstellung eines ausreichenden Parkraumangebotes.	
	E.2 Straßenbahnverbindung Horn Ggf. wegen schlechten Nutzen-/Kostenverhältnisses streichen.	
	E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße Ggf. wegen schlechten Nutzen-/Kostenverhältnisses streichen.	
	E.5 Neue Straßenbahn zur Universität Realisierung nur abseits von Park- und Universitätsallee	
	E.12 bis E.15 Viertelstundentakte Regio-S-Bahn Die Belange des Schienengüterverkehrs müssen umfänglich berücksichtigt werden.	Die Maßnahmenbeschreibung wird hinsichtlich der Kapazität angepasst
	E.16 Haltepunkt Mittelshuchting Planungsbeginn ggf. um eine Periode verschieben.	Der Anregung wird gefolgt (Planung von I auf II verschoben).
	E.22 Haltepunkt Marßel Planungsbeginn ggf. um eine Periode verschieben.	Der Anregung wird gefolgt (Planung von I auf II verschoben).
	F.2 Neuordnung Bismarckstraße Umsetzung nur mit Augenmaß und unter besonderer Berücksichtigung des MIV.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	F.3 Neuordnung Am Dobben Umsetzung nur mit Augenmaß und unter besonderer Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.	
	F.4 Neuordnung Sielwall Umsetzung nur mit Augenmaß und unter besonderer Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.	
	F.8 Umnutzung der Bürgermeister-Smidt-Straße MIV-Erreichbarkeit in heutiger Qualität sicherstellen (wie im Projektbeirat beschlossen).	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	F.10 Umnutzung Herdentorsteinweg MIV-Erreichbarkeit in heutiger Qualität sicherstellen (wie im Projektbeirat beschlossen).	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	F.11 Umnutzung der Daniel-von-Büren-Straße	Die Anregung wird in der weite-

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	MIV-Erreichbarkeit in heutiger Qualität sicherstellen (wie im Projektbeirat beschlossen).	ren Umsetzung geprüft.
	F.16 Umnutzung der Langemarckstraße MIV-Erreichbarkeit in heutiger Qualität sicherstellen (wie im Projektbeirat beschlossen).	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	F.17 Umnutzung der Bürgermeister-Smidt-Brücke Ggf. um eine Periode verschieben.	
	F.20 Umnutzung Friedrich-Ebert-Straße MIV-Erreichbarkeit in heutiger Qualität sicherstellen (wie im Projektbeirat beschlossen). Planungsbeginn ggf. erst in der Periode II (in Abhängigkeit vom Ringschluss A281)	
	F.21 Rückbau Hochstraße Am Wall Eingangssituation Ansgariquartier beachten.	Die Anregung wird in der weiteren Umsetzung geprüft.
	H.9 Park & Bike In dieser Maßnahme erkennen wir keine öffentliche Aufgabe.	
	I.3 Mobilitätsberatung für Neubürger Nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere im unteren Finanzierungspfad streichen.	
	I.4 Mobilitätsberatung für Betriebe und Schulen Nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere im unteren Finanzierungspfad streichen.	
	I.5 Multimodales Datenportal Zeitlich verschieben	
	I.6 Mobilitätskarte Zeitlich verschieben	Der Anregung wird gefolgt (Verschiebung im oberen Pfad von I auf II für Planung, Realisierung und Betrieb).
	I.7 zielgruppenorientierte Projekte Maßnahme aus dem VEP herausnehmen und andere Finanzierungsquellen erschließen.	
	J.2 Verleih von Pedelecs In dieser Maßnahme erkennen wir keine öffentliche Aufgabe.	
	K.2 Mehr Tempo 30 Keine weiteren Maßnahmen im HVS über die im Projektbeirat besprochenen Straßenzüge hinaus.	
	K.5 Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer Keine VEP-Aufgabe!	
	K.6 Einmündungen standardisieren Ggf. zeitlich verschieben.	Der Anregung wird gefolgt (im mittleren Pfad werden Planung,

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
		Bau und Inbetriebnahme von I auf II verschoben).
	K.7. Beleuchtung von Radwegen Ggf. zeitlich verschieben	Der Anregung wird gefolgt (Die Planung wird von I auf I – II gestreckt).
	K.8 Verkehrssicherheitskonzept Ggf. zeitlich verschieben	
	L.1 Kampagne für das Zufußgehen U.E. handelt es sich nicht um eine Aufgabe für eine strategische Verkehrsentwicklungsplanung. Die Maßnahme sollte daher gestrichen, zumindest aber mit deutlich geringerer Priorität behandelt werden.	
	L.3 Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht U.E. handelt es sich nicht um eine Aufgabe für eine strategische Verkehrsentwicklungsplanung. Die Maßnahme sollte daher gestrichen, zumindest aber mit deutlich geringerer Priorität behandelt werden.	
	L.6 Team Nahmobilität Hoher Mittelansatz. U.E. sollte das Projekt verschlankt und im unteren Finanzierungspfad gestrichen werden.	
VBN (3.7.2014)	BS.24: Verbesserte Tarifangebote: Für diese Maßnahme sind keine Kosten berücksichtigt worden. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass bei Tarifwünschen von Dritten die von der VBN kalkulierten finanziellen Auswirkungen vom Antragsteller in vollem Umfang abgedeckt werden müssen.	
	D.24 und D.25: Bessere Radabstellanlagen setzen voraus, dass Fahrradleichen vorher entsorgt werden. Daher ist es nicht nachvollziehbar, dass im unteren Finanzierungspfad das Entsorgen von Fahrradleichen entfällt bzw. diese beiden Punkte unterschiedliche Prioritäten haben. Priorität sollte das Entsorgen von Fahrradleichen haben, damit vorhandene Radabstellanlagen auch wieder besser genutzt werden können.	Die Maßnahmenbezeichnung von D.25 wird geändert.
	E.8b Barrierefreier Ein- und Ausstieg und F.23 Bremen baut Barrieren ab: Bei beiden Maßnahmen wird von Umbau von Haltestellen gesprochen. Sind die Kosten für den Umbau von Haltestellen in beiden Maßnahmen und damit doppelt enthalten? Bitte prüfen.	Änderung der Maßnahmenbeschreibung F.23.
	E.9 Anpassung Regiobusnetz: Für diese Maßnahme sind keine Kosten angesetzt worden. Es müssen aber Investitionskosten für die Infrastruktur, wie z. B. die Einrichtung von Haltestellen von der Stadt Bremen berücksichtigt werden.	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Diese Maßnahme kann nur umgesetzt werden, wenn der Rückbau der Neuenlander Straße (Maßnahme BS.5) vollzogen ist. Die Maßnahme E.9 kann daher nicht in der Priorisierung vor der Maßnahme BS.5 liegen. Dies ist aber der Fall, da die Maßnahme E.9 in allen Finanzierungspfaden in der 2. Phase liegt. Die Maßnahme BS.5 liegt teilweise auch in der 3. Phase. Bitte die Priorisierung für die Maßnahmen anpassen. Siehe auch Nahverkehrsplan 2013-2017 des ZVBN, Seite C-17.</p>	
	<p>H.3 Öffentlichkeitsarbeit für P+R: Diese Maßnahme sollte auch im unteren Finanzierungspfad enthalten und möglich sein. Hinweise über P+R-Plätze in Fahrplanmedien zu veröffentlichen sollte selbstverständlich werden.</p>	
	<p>H10: Ein neuer Busbahnhof für Fernbusse sollte auch im unteren Finanzierungspfad vorgesehen werden. Die betriebliche Abwicklung des ÖV-Verkehrs im Bereich des Hauptbahnhofes stößt heute schon an ihre Grenzen. Der Regionalbusbereich (Abfahrtspositionen G-N) ist für das Verkehrsaufkommen (Vermehrter Einsatz von Gelenkbussen und Endpunkt von städtischen Buslinien) nicht mehr ausreichend dimensioniert. Eine Verlegung des Busfernverkehrs vom Breitenweg zum Gelände des Güterverkehrs würde eine andere Betriebsabwicklung im Busbereich für den Bereich Hauptbahnhof Bremen ermöglichen. Daher muss die Maßnahme auch im unteren Finanzierungspfad erhalten bleiben.</p>	Der Anregung wird gefolgt.
	<p>K.1: Tempo 30 sollte nicht dort eingerichtet werden, wo ÖPNV abgewickelt wird. In einen unter Finanzierungspfad kann diese Maßnahme aus unserer Sicht entfallen.</p>	
ZVBN (3.7.14)	<p>Zu der Reihung der Maßnahmen im Handlungskonzept möchten wir wie folgt Stellung nehmen: E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen. Die hohen konsumtiven Ausgaben sind für uns nicht nachvollziehbar, da im Wesentlichen das bestehende Busangebot durch ein Straßenbahnangebot ersetzt wird. Daher wäre eine Höherstufung zu prüfen. E.4 Hier sind ebenfalls die hohen konsumtiven Ausgaben für uns nicht nachvollziehbar. E.8a Fähren sind unseres Erachtens eine der teuersten Formen des öffentlichen Nahverkehr. Daher sind die genannten niedrigen Beträge bei den Investitionen nicht nachvollziehbar, sofern ein hochwertiger barrierefreier Nahverkehr umgesetzt werden soll. E.8b Die hohen investiven Kosten sind nicht nachvollziehbar. Der Punkt sollte mit der Maßnahme F23 zusammengefasst werden. E.9 Die Maßnahme steht in Abhängigkeit zur Realisierung der Verbindung A281 und des Rückbaus der Neuenlander Straße. Dies wäre hier zu erwähnen und die zeitliche</p>	Änderung der Maßnahmenbeschreibung F.23.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	Reihung anzupassen. Auch sind Investitionskosten für neue Haltestellen, LSA- Beeinflussung etc. zu berücksichtigen.	
	E.11 Auf Basis des vorgeschlagenen Busnetzes, dass aus unseren Sicht in Wesentlichen auf dem heutigen Angebot basiert, sind die Angaben zu investiven und konsumtiven Mittel der Stadt Bremen nicht nachvollziehbar.	
	Maßnahmen E.12 – E.20 Alle Maßnahmen stehen unseres Erachtens in Abhängigkeit von der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bremen bzw. anderen Punkten wie Bremen Burg. Dies sollte als Einschub vor diesem Block erwähnt werden und nicht nur bei E.14.	Der Anregung wird bei den betreffenden Maßnahmen gefolgt.
	E.18 Der Haltepunkt Universität ist aus unserer Sicht mit der höchsten Priorität zu verfolgen, dieser sollte gegenüber anderen Punkten wie Mittelshuchting höher priorisiert werden.	
	E.23 Die verbesserte Fahrplanabstimmung ist eine Daueraufgabe. Planung und Realisierung werden über alle Zeithorizonte erfolgen.	
	H.3 Wir möchten darauf hinweisen, dass der ZVBN zur Zeit sein Haltestellenkataster HIS so erweitert, dass künftig B+R/P+R besser erfasst werden können. Diese Daten sollen anderen Nutzer zur Verfügung gestellt werden.	
	I.1 und I.5 Diese beiden Punkte sollten zusammengefasst werden.	
	K.1 Die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstraßen sollte immer mit den Belangen des öffentlichen Nahverkehrs abgestimmt werden.	
Nachbarkommunen		
Gemeinde Stuhr (2.7.2014)	<p>BS.20 S. 2 Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 Huchting - Moordeich - Stuhr - Brinkum - Leeste</p> <p>Gemeindlicherseits wird aufgrund der in Stuhr und Weyhe bereits vorliegenden Ratsbeschlüsse und des Fortschrittes des Planfeststellungsverfahrens davon ausgegangen, dass Bremen alle planungsrechtlichen und infrastrukturellen Maßnahmen ergreifen kann, um einen zeitnahen Bau- und Betrieb der Linienverbindung zu erzielen. Hinsichtlich der dargelegten Zeitplanung gehe ich davon aus, dass zwischen Bau/Realisierung und Betrieb und der Förderanteile eine zeitliche Konformität besteht.</p>	
	A 1 S. 2 Ausbau der A 1 - Ich verweise hierzu auf meine vorhergehenden Stellungnahmen.	
	<p>A 2 S. 2 Neubau der B 6 neu</p> <p>Hierzu verweise ich auf meine bisherigen Stellungnahmen und die umfangreichen Ausführungen, die an dieser Stelle weiterhin Gültigkeit haben. Eine Priorität der Maßnahme wird aufgrund der Verkehrsmengen, der fehlenden Leistungsfähigkeit der BAB Anschlussstelle an der A 1 und der Nutzungsempfindlichkeiten im Verflecht-</p>	Die Maßnahmenbeschreibung wird angepasst.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>tungsraum für besonders wichtig erachtet. Im BVWP und auf der Ebene der länderübergreifenden Planung ist dieses Projekt vordringlich einzustufen.</p> <p>Wichtiger Hinweis zur Beschreibung der Maßnahme:</p> <p>1. Verändern Sie bitte die Verlaufsbeschreibung. Die B 6 neu ist bis zur Ortsumgehung Brinkum zu führen und anzubinden. Sie soll nicht an der A 1 enden, sondern vielmehr den aus Süden einfahrenden Bundesstraßenverkehr im Zuge einer Anbindungsstelle verteilen und ggf. Richtung Norden aufnehmen.</p> <p>2. Neben der Direktverbindung zwischen der A 281 und der A 1 und im weiteren Verlauf der OU Brinkum, der Entlastung der Kattenturmer Heerstraße, dient sie ebenfalls der Entlastung des südlich von Kattenturm gelegenen Nds. Straßennetzes auf Stuhrer Gemeindegebiet.</p> <p>E. 9 S. 14 - Anpassung Regiobusnetz</p> <p>In zeitlicher Hinsicht: Die Periodenplanung des Handlungskonzeptes zum VEP 2025 und die des Nahverkehrsplanes sind zeitlich versetzt. ÖPNV-Maßnahmen und Veränderungen von solcher Tragweite sind, da viele Aufgabenträger und Gebietskörperschaften neben den Verkehrsunternehmen betroffen sind, mit den Akteuren separat zu diskutieren und den bereits bestehenden gesetzlich verpflichtenden Planungsinstrumenten zuzuführen.</p> <p>In sachlicher Hinsicht: Die dargestellte Führung sämtlicher aus Süden und Südosten in das Stadtgebiet Bremen einfahrenden Regionalbuslinien bewirkt eine Verlängerung der Linienstrecke um ca. 3,5 km. Eine Busverbindung mit dem Verkehrsflughafen aus Richtung Süden/Hauptbahnhof kann nachvollzogen werden, warum gleichwohl alle Regiobuslinien hierüber geführt werden müssen, erschließt sich nicht. Fahrtzeit und Fahrtlänge erhöhen nicht die Attraktivität der Buslinien, die mit erheblichen öffentlichen Fördergeldern bezuschusst werden. Der Maßnahmenpunkt ist in der dargestellten Form aus gemeindlicher Sicht nicht handlungskonzeptfähig und somit einem separaten Diskussionsprozess zu unterziehen.</p> <p>Im Hinblick auf Nr. H 10, S. 21 : Ein neuer Standort wäre mit der Frage der Verknüpfungsmöglichkeiten Bus/Fernbus/Straßenbahn/Flughafen ggfls. zu priorisieren.</p>	
Gemeinde Ganderkesee (8.7.2014) Per Briefpost an Senator Dr. Lohse mit Eingang 4.7	Mit einer E-Mail vom 12.06.2014 haben Sie der Gemeinde Ganderkesee den Entwurf des Handlungskonzeptes zum VEP zur Kenntnis gebracht und darauf hingewiesen, dass bis zum 04.07.2014 die Möglichkeit besteht, dazu eine Stellungnahme abzuge-	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>ben. Von dieser Möglichkeit mache ich hiermit Gebrauch.</p> <p>Der hier vorgelegte Entwurf des Handlungskonzeptes – das muss an dieser Stelle so deutlich gesagt werden – hat in der Gemeinde Ganderkesee Empörung und Verärgerung ausgelöst. Geschuldet ist diese Reaktion insbesondere dem Umstand, dass im Handlungskonzept unter der Kennziffer „A.3“ noch immer ein „Neubau der B 213n“ aufgeführt ist. Der dazugehörige Erläuterungstext lautet: „Im Zusammenhang mit dem Bau der Bundesstraße 212neu zwischen Brake und Bremen- Güterverkehrszentrum (Autobahn 281) ist eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen. Diese wird zwischen der B 212neu und der Autobahn 28 entstehen, um die Ortslagen von Delmenhorst und Ganderkesee von Fernverkehren zu entlasten. Die genaue Lage und Ausgestaltung ist den Untersuchungen der niedersächsischen Straßenbauverwaltung vorbehalten.“</p> <p>Sehr geehrter Herr Senator Lohse, eine solche B 213n wird es nach Auffassung von Rat und Verwaltung der Gemeinde Ganderkesee keineswegs geben. Selbst das Land Niedersachsen hat davon abgesehen, diese Straße zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Und auch die Stadt Delmenhorst fordert eine solche Straße nicht mehr. Es ist mithin allein der Bundesverkehrsminister, der an seiner Absicht festhält, eine B 213n auch gegen den Willen der Betroffenen vor Ort durchzusetzen.</p> <p>Bereits im Rahmen der Vorstellung der Entwürfe Ihres neuen Flächennutzungsplanes, Ihres neuen Landschaftsprogramms und Ihres neuen Verkehrsentwicklungsplanes am 25.03.2014 in den Räumen der Werkstatt Bremen haben die Vertreter der Gemeinde Ganderkesee eindringlich darauf hingewiesen, dass es für die Aufnahme einer B 213n in den VEP Bremen keinerlei Grundlage gibt. Ihre Planungen sind in diesem Punkt – noch immer – fehlerhaft. Auch schriftlich hatte ich Sie auf dieses Problem bereits im April hingewiesen. Ich muss Sie deshalb nochmals eindringlich darum bitten, den Entwurf des Handlungskonzeptes in diesem Punkt zu ändern und die Position „A.3“ ersatzlos zu streichen.</p> <p>Insgesamt bin ich der Auffassung, dass sich die Hansestadt Bremen der Forderung stellen muss, mehr Verantwortung für das Verkehrsgeschehen in der gesamten Region zu übernehmen. In diesem Zusammenhang reicht es meines Erachtens nicht aus, die Zuordnung der Fahrstreifen im Bereich des „Flyover“ zu optimieren („A.14a“). Bitte sorgen Sie – auch im Interesse Ihrer Stadt – für eine insgesamt leistungsfähigere Durchquerung des Stadtgebietes im Zuge der B 75 / B 6 und schieben Sie die Verkehrsprobleme nicht durch Forderungen nach einer B 213n ins Umland ab.</p> <p>Auch die Anbindung der Bremer Neustadt an die A 1 (AS Brinkum) ist aus meiner</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Sicht von hoher Bedeutung („A.2“). Hier sollten die Planungen für eine B 6n zügig vorangetrieben werden.</p> <p>Positive Aspekte, auch für Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Ganderkesee, enthält das Handlungskonzept hingegen dort, wo es um die Förderung des Radverkehrs geht. Hier sind insbesondere die Ansätze für die Huchtinger Heerstraße („F.22a“), für die Langemarckstraße („F.16“) und für den Ausbau von „Premium-Radrouten“ („D20a/D16“) zu nennen. Diese Maßnahmen sollten möglichst mit hoher Priorität in Angriff genommen werden.</p> <p>Besonders hinweisen möchte ich auf den anzustrebenden Halbstundentakt der Regio-S-Bahn auf dem Streckenabschnitt Hude-Bremen („E.14“). Hier sollten Sie sich – auch im Sinne einer für Bremen günstigeren Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr – dafür einsetzen, dass die Haltepunkte Bookholzberg, Schierbrok und Hoykenkamp zukünftig häufiger bedient werden. Ich bemühe mich bereits seit Jahren um diese Verbesserung und biete Ihnen hier die Zusammenarbeit an.</p>	
Landkreise		
Verden (24.6.2014)	Aus Sicht des Landkreises Verden bestehen keine Bedenken.	
Osterholz (3.7.14)	<p>Ich begrüße, dass der direkte Anschluss der geplanten Bundesstraße 74neu an das heutige Autobahndreieck Industriehäfen nun als Maßnahme für das Handlungskonzept des VEP ausgewählt wurde und so eine Übereinstimmung zu der Darstellung einer entsprechenden „Querspange“ im Flächennutzungsplan hergestellt wird. Zur Klarstellung rege ich an, in der Beschreibung der Maßnahme auch den sich durch die neue „Querspange“ ergebenden direkten Anschluss an die A 281 zu erwähnen. Bzgl. der zeitlichen Reihenfolge rege ich an, zumindest die Planungen nicht erst in der 2. Periode (2020 – 2024), sondern bereits in der 1. Periode (2015 – 2019) zu berücksichtigen.</p>	
	Darüber hinaus rege ich wie in meinen Stellungnahmen vom 28.10.2013 sowie vom 16.04.2014 erneut an, die Reaktivierung des Moorexpress´ mit Durchbindung nach Bremen als Maßnahme für das Zielszenario aufzunehmen. Sofern dieser Anregung nicht gefolgt wird, sollte der Moorexpress zumindest als Option für die Zukunft im VEP berücksichtigt werden.	
Niedersachsen		
Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (30.6.2014)	<p>Nr. BS. 1a -"Neubau der B 212n": Bei einer Verknüpfung der "B 212 Neubau zwischen Harmenhausen und Landesgrenze NI/HB" mit der L 875 nördlich von Delmenhorst sind erhebliche Steigerungen der Verkehrsbelastungen im Zuge der L 875 und erheblich geänderte und erhöhte Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet von Delmenhorst zu erwarten. Um hierdurch</p>	

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>bedingte Nachteile für das Allgemeinwohl zu vermeiden, sieht das Land Niedersachsen in seinen aktuellen Planungen keine Verknüpfung (Knotenpunkt) mit der L 875 nördlich von Delmenhorst vor. Zu dieser Maßnahme verweise ich auch auf unsere Stellungnahme vom 28. 04. 2014 und bitte um Berücksichtigung der aufgeführten Hinweise.</p> <p>Nr. A. 3 - "Neubau der B 213n": Eine westliche Ortsumgehung von Delmenhorst würde über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee verlaufen. Die Gemeinde Ganderkesee lehnt jegliche Planungen einer Umfahrung Delmenhorst, die über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee führt, kategorisch ab. Vor diesem Hintergrund und der Entscheidung des Landes Niedersachsen auf eine Meldung der Ortsumgehung Delmenhorst als Maßnahme für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu verzichten, ist eine Realisierung bis 2025 nicht möglich. Zu dieser Maßnahme verweise ich auch auf unsere Stellungnahme vom 28. 04. 2014 und bitte um Berücksichtigung der aufgeführten Hinweise.</p> <p>Nr. A.3a - "Anschluss der B 74n an das Autobahndreieck Bremen - Industriehäfen": Die Verwirklichung der B 74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) erscheint nach derzeitigem Stand möglich. Der Antrag auf Linienbestimmung liegt dem BMVI vor und befindet sich bereits in der Ressortbeteiligung. Die Maßnahme ist vom Land Niedersachsen für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 gemeldet worden. Damit sind notwendige Voraussetzungen für diese Maßnahme gegeben.</p>	
Sonstige		
DB Netz AG (1.7.2014)	<p>Innerhalb der 4. Beteiligungsrunde zum Entwurf des Handlungskonzepts für den VEP Bremen nehmen wir zur Reihungsabsicht von Maßnahmen im Bereich der Bundes-schiene wie folgt Stellung:</p> <p>Im Grundsatz stimmen wir den in Ihrer Übersicht skizzierten Reihungen zu und erachten sie als relativ realistisch. Fachbezogen berühren uns die Maßnahmen unter den lfd. Nr. E.12 bis E.22; übrige Maßnahmen bleiben von uns unberücksichtigt.</p> <p>Die Maßnahme E.13 (Verdichtung RS2) erscheint uns jedoch als zu optimistisch gereiht. Der von dieser Maßnahme als auch von der Maßnahme E.12 (Verdichtung RS1) gemeinsam betroffene Streckenabschnitt Bremen Hbf - Bremen-Burg ist bereits heute hoch belastet und verlangt - insbesondere in Verbindung mit der Maßnahme E.17 (Hp Grambke) - nach infrastrukturellen Reaktionen, deren Umfang und Ausgestaltung sich erst im Nachgang zur bevorstehenden Knotenuntersuchung Bremen und dazu nachgelagerter Eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchung darstel-</p>	Maßnahmenbeschreibungen werden angepasst.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	len lassen. Insofern wären zu der Maßnahme E.12 die Perioden für Realisierung und Betrieb zeitlich nach hinten zu korrigieren.	
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen (2.7.2014)	Zur Reihung der Maßnahmen im Handlungskonzept bestehen keine Bedenken.	
Bürgerverein Horn-Lehe e.V. (4.7.14)	<p>Der Bürgerverein Horn-Lehe lehnt die Maßnahme E.2 „Straßenbahnverbindung Horn“ zum Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn ab.</p> <p>Begründung: Die geplante Straßenbahnverbindung zerstört das Ortsbild im historisch ältesten und städtebaulich wertvollsten Kerngebiet von Horn-Lehe. Die gesellschaftlichen Kosten dieser Maßnahme werden daher vom Bürgerverein Horn-Lehe und weiten Teilen der Horner Bevölkerung wesentlich höher bewertet als der Nutzen einer Fahrzeitverkürzung von 4 Minuten zwischen Horn-Lehe und der Innenstadt.</p> <p>Der Bürgerverein Horn-Lehe bekräftigt damit die Ablehnung der Horner Bevölkerung, eine Straßenbahnverbindung zwischen Riensberg und Horn zu bauen, wie vom Beirat Horn-Lehe bereits am 30.1.2003 einstimmig beschlossen wurde.</p> <p>Der Bürgerverein Horn-Lehe bekräftigt weiterhin die Ablehnung des Entwurfs zum Bebauungsplan 2041 vom 29.06.1998 und des Freiraumkonzepts Riensberg von 1996, in welchen die Trassierung dieser Straßenbahnverbindung bereits geplant wurde.</p>	Eine genauere Prüfung und Abstimmung der Straßenbahnplanung erfolgt im Rahmen der detaillierteren Planungen. Dies kann nicht durch den VEP geleistet werden.
Prof. Dr. W. Schröder, M. Schröder-Haack (4.7.14)	<p>Einwendung zum Verkehrsplan Maßnahme E2 Straßenbahnverbindung Horn</p> <p>Wir erheben Einspruch gegen die Aufnahme dieser Maßnahme in den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025</p> <p>Begründungen:</p> <p>1. Durch Bau einer industrieähnlichen Gleisanlage wird mit dieser Maßnahme der verbliebene Rest des bäuerlich geprägten historisch-traditionellen Zentrums von Horn irreversibel zerstört. Die Weidewiese am Bauernhaus ist ein wesentlicher Bestandteil zur Sicherung des Ortsbildes im Weichbild der Horner Kirche. Die Riensbergerstraße gilt laut Horner Chronik als die älteste Straße in Bremen. Die Häuser sind im dörflichen Vorstadtstil im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden. Der Horner Teil der Riensbergerstraße ist Bestandteil des Grünzugs im Naherholungsgebiet Stadtwald, Rhododendronpark, Blockland...und insofern auch außerhalb des Stadtteils für weite Kreise der Bremer Bevölkerung von Bedeutung. Dieses gilt auch für Fahrradtouren in die Naherholungsgebiete, Stadtführungen und Kohlfahrten. Beim Arbeiten im Garten kann man die Kommentare der Erholungssuchenden hören, in denen die Schönheit dieses kleinen Gebietes bewundernd kommentiert wird. Entsprechend groß ist das Erstaunen und die Empörung, wenn man im Sportverein, mit Kollegen oder mit an Stadtkultur Interessierten von diesen Planungen berichtet, die</p>	Eine genauere Prüfung und Abstimmung der Straßenbahnplanung erfolgt im Rahmen der detaillierteren Planungen. Dies kann nicht durch den VEP geleistet werden.

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>angesichts der gar nicht lange zurückliegenden gegensätzlichen Entscheidungen und Beschlüsse (Beirat-Horn 2003) nicht mehr für möglich behalten wurden.</p> <p>2. Es wird bezweifelt ob diese Verbindung zwischen Linie 4 und 6 notwendig ist. Es wird bezweifelt, dass die Linie 6 so überlastet ist, dass durch Erhöhung der Taktzeiten und Reparatur der defekten Triebwagen nicht hinreichend Entlastung für den Verkehr zu Universität, Reichsbund und Universitäts-Technologiepark geschaffen werden kann. Vielmehr würde die angeführte Überlast der Linie 6 (so sie existiert) durch die Aufnahme der zusätzlichen Passagiere von und nach Borgfeld-Liliental zusätzlich erhöht.</p> <p>3. Durch die geplante Verbindung wird die durchaus wünschenswerte bessere Verbindung von Borgfeld –Lilienthal zur Universität/ Technologiepark nicht erreicht. Hier wäre eine alternative Streckenführung z. B. über den Autobahnzubringer, die sicher teurer ist, dafür aber auch den dortigen Technologiepark einbezöge, sinnvoll. Diese und möglicherweise auch andere Variationen z. B entlang der Autobahn sollten ernsthaft geprüft werden. Dies ist nicht erfolgt.</p> <p>4. Die Verbindung Lilienthal zum Bahnhof und Flughafen ist durch die Linen 4 und 6 gut gewährleistet. Eine genannte Zeitersparnis von ca. 5 Minuten durch diese Maßnahme rechtfertigt nicht die Zerstörung des Ortsbildes und die Verminderung der Lebensqualität von Anwohnern und Erholung Suchenden. Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme wird bezweifelt. Man muß schon fragen, wie viele zusätzliche Kunden sind durch diese mit 10-15 Mio € veranschlagte Maßnahme zu gewinnen wären.</p> <p>Auch wenn indem Bürgerforum in der Berliner Freiheit die Maßnahme beruhigend als doch als nicht mit höchster Priorität zu behandeln und in Anbetracht der Haushaltslage eher unwahrscheinlich dargestellt wurde, so wissen wir dass Pläne letztlich als unabänderlich und alternativlos eine Eigendynamik haben.</p>	
Bürgerinitiative der Anwohner des alten Zentrums von Bremen-Horn (4.7.14)	<p>Wir unterstützen die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025, die den ursprünglichen städtebaulichen Charakter des alten Zentrums von Bremen Horn mit Horner Kirche, Riensberger Straße und Achterstraße bewahren und seine Bedeutung als letztes weitgehend erhaltenes historisches Wohnquartier in Horn und eines der letzten gut erhaltenen Ensembles seiner Art in Bremen berücksichtigen und die das gewachsene Straßen- und Landschaftsbild zwischen Kleiner Wümmebrücke, Horner Kirche und dem Gebiet hinter dem Riensberger Friedhof einschließlich des wertvollen Baumbestands langfristig schützen und entwickeln.</p>	
	<p>Wir lehnen die nachfolgenden Maßnahmen ab: Handlungskonzept – Maßnahme E.2 „Straßenbahnverbindung Horn“:</p>	<p>Eine genauere Prüfung und Abstimmung der Straßenbahn-</p>

TÖB (Eingang)	Anregung	Bewertung/ Bemerkung ¹
	<p>Eine Straßenbahnverbindung zwischen Horner Kirche und Riensberg ist ungeeignet, da sie unter anderem aufgrund einer erforderlichen veränderten Verkehrsführung unwiederbringlich die städtebauliche Struktur des alten Zentrums von Horn zerstört.</p>	<p>planung erfolgt im Rahmen der detaillierteren Planungen. Dies kann nicht durch den VEP geleistet werden.</p>
	<p>„Untertunnelung des Bahnübergangs Achterstrasse“: Durch die Umsetzung dieser Maßnahme wird die bereits hohe Verkehrsbelastung der Riensberger Straße und Achterstrasse zwischen Horner Kirche und Bahnübergang Achterstraße zusätzlichen mit mehreren Buslinien, starkem Durchgangsverkehr und einer Straßenbahnverbindung zu einer Verkehrsachse ausgebaut werden. Auch damit würde die städtebauliche Struktur des alten Zentrums von Horn unwiederbringlich zerstört werden.</p>	<p>Der Anregung ist bereits gefolgt worden. Die Maßnahme ist nicht im Handlungskonzept des VEP enthalten.</p>
	<p>Wir fordern,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Parteien und den Beirat Horn-Lehe wie auch alle am Verkehrsentwicklungsplan beteiligten Träger öffentlicher Belange auf, den Entscheidungen der vorherigen Jahre zu entsprechen und insbesondere die einstimmigen Entscheidungen von 2003 zu respektieren. Sowohl die diskutierte „Straßenbahnverbindung Horn“ als auch die „Untertunnelung des Bahnübergangs Achterstrasse“ stehen im Widerspruch zu den damaligen Beschlüssen. • dass Entscheidungen zur baulichen Entwicklung nur auf Basis einer detaillierten Gesamtplanung getroffen werden dürfen und die Betroffenen an der Gestaltung Ihres Wohnquartiers beteiligt werden. 	