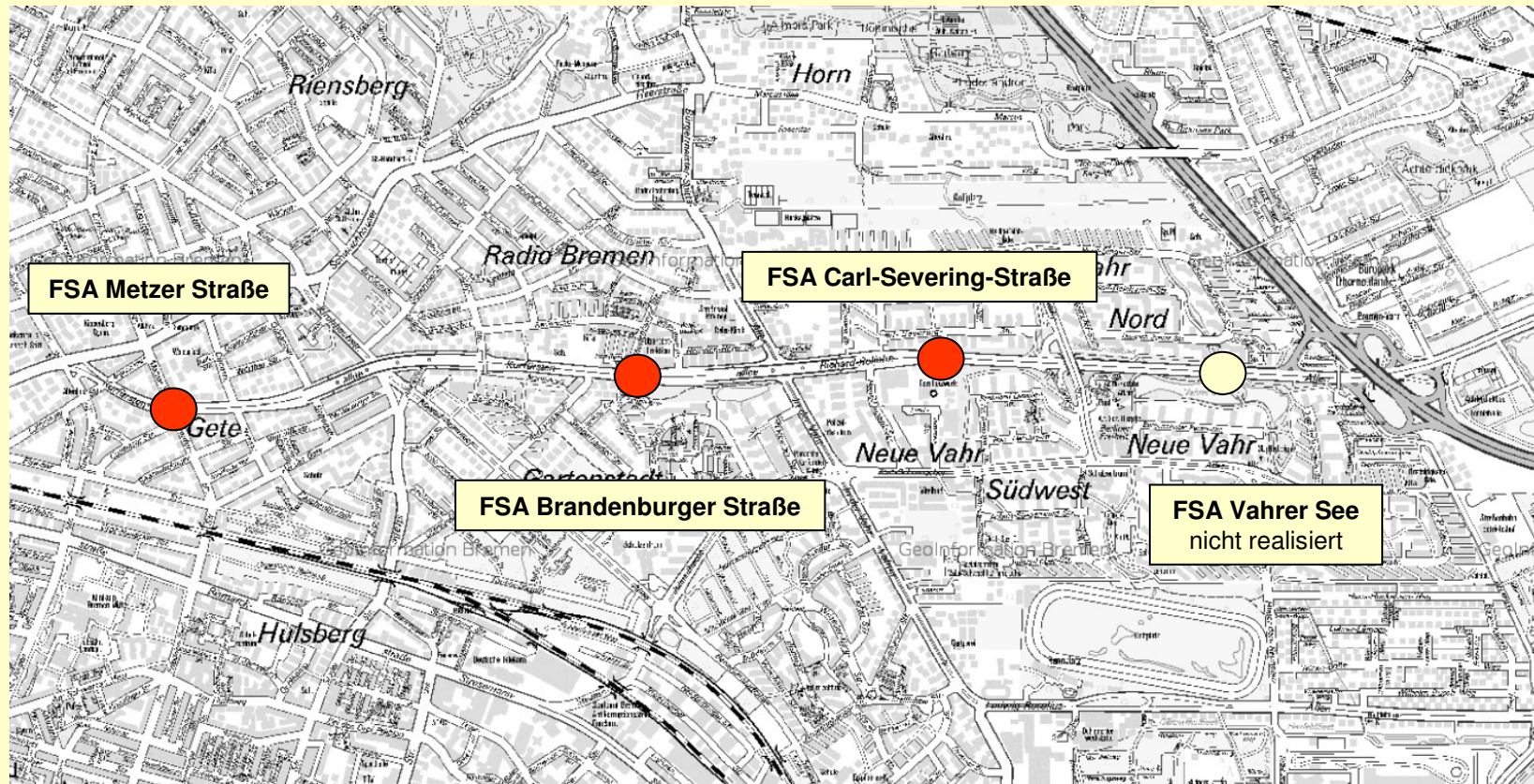


Verkehrskonzept Bremer Nordosten

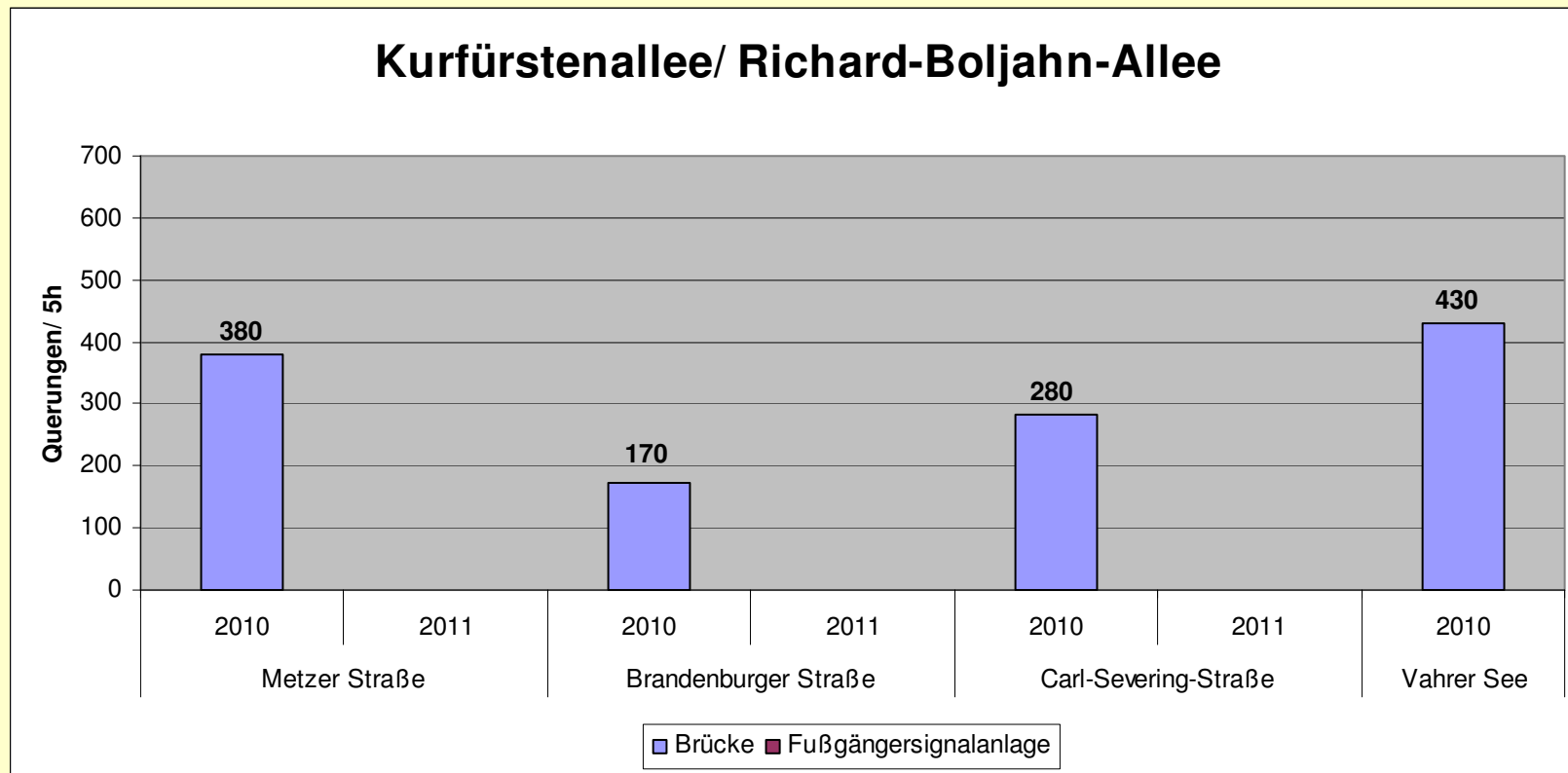
Fußgängerampel Vahrer See

Beirat Vahr am 12. März 2013

Fußgängersignalanlagen im Straßenzug Kurfürstenallee/ Richard-Boljahn-Allee

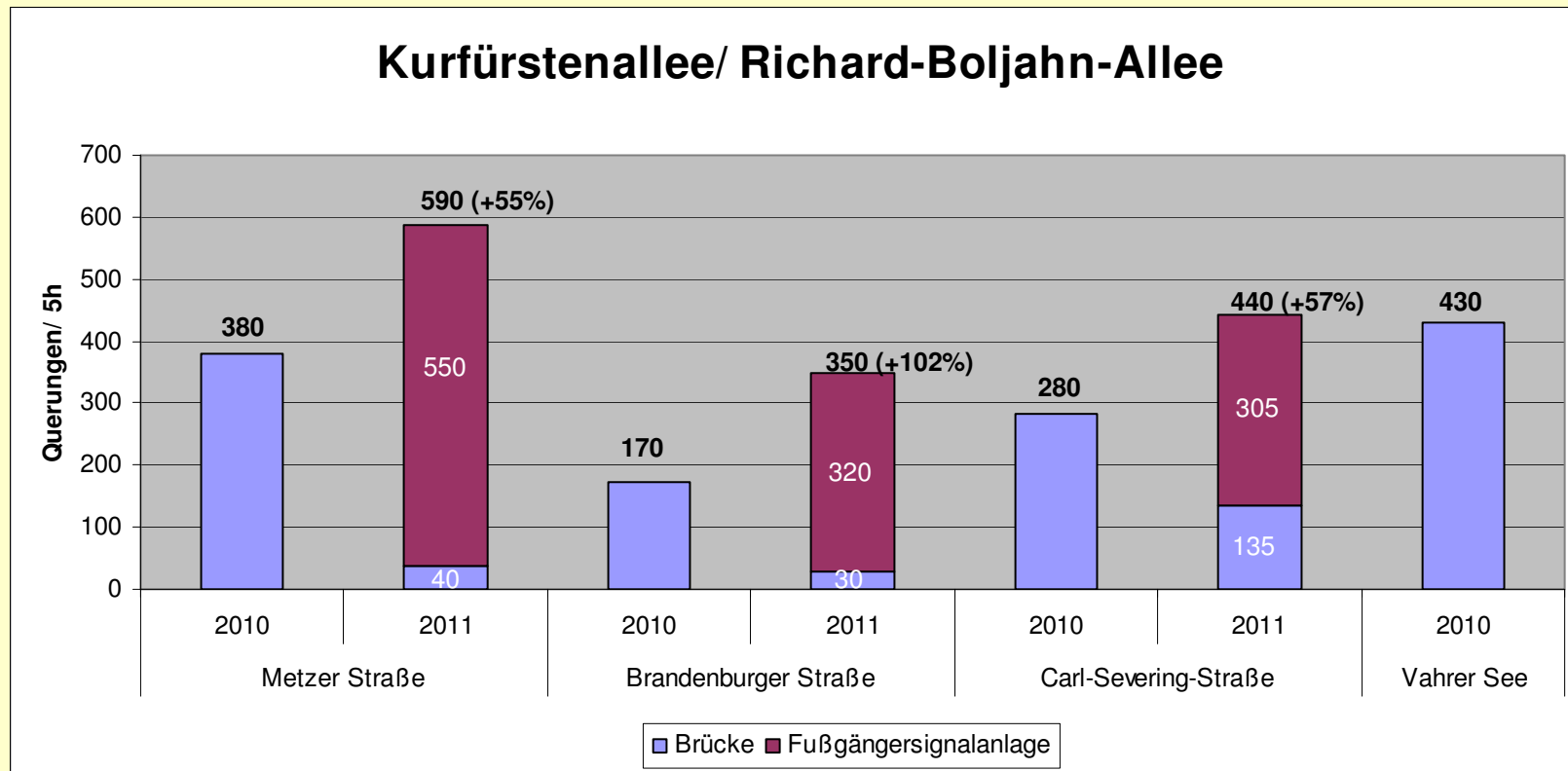


Querungen über Fußgängerbrücken 2010



Vor-/ nachmittägliche Hauptverkehrszeiten 2010

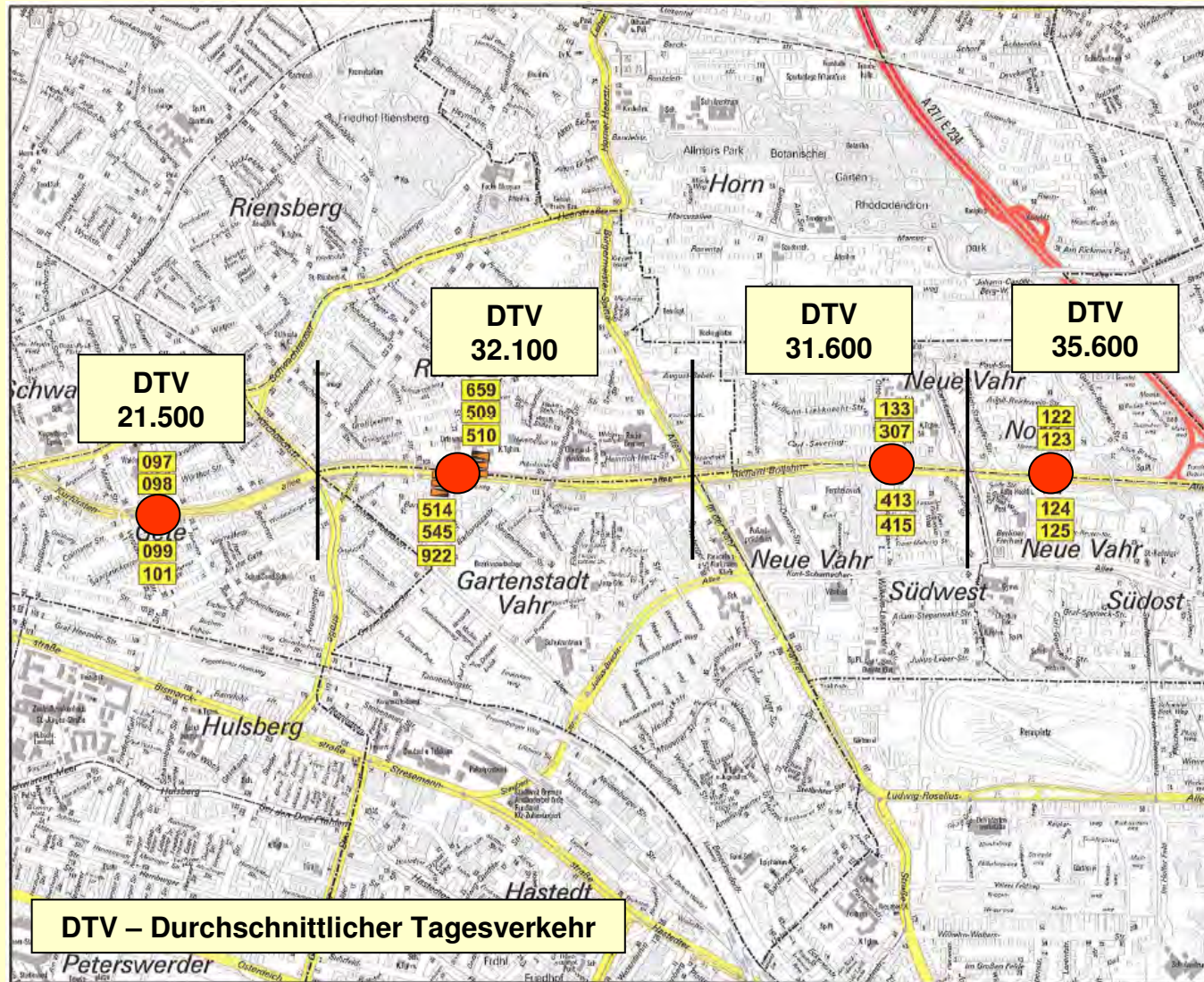
Entwicklung der Fußgänger-/ Radfahrerquerungen



Vergleich vor-/ nachmittägliche Hauptverkehrszeiten 2010 - 2011

Zählung 2011: Quelle ADAC

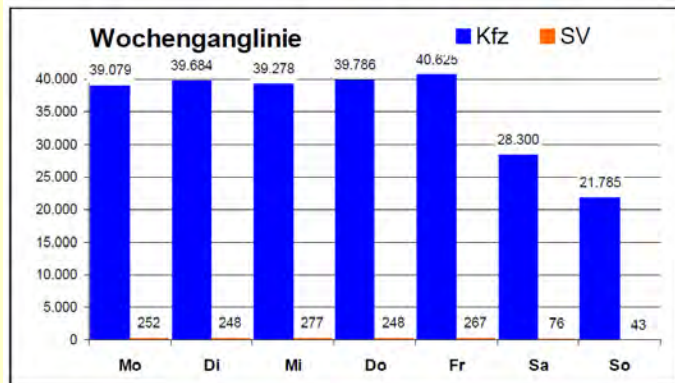
Verkehrsbelastung des Straßenzugs (Zählung 2011)



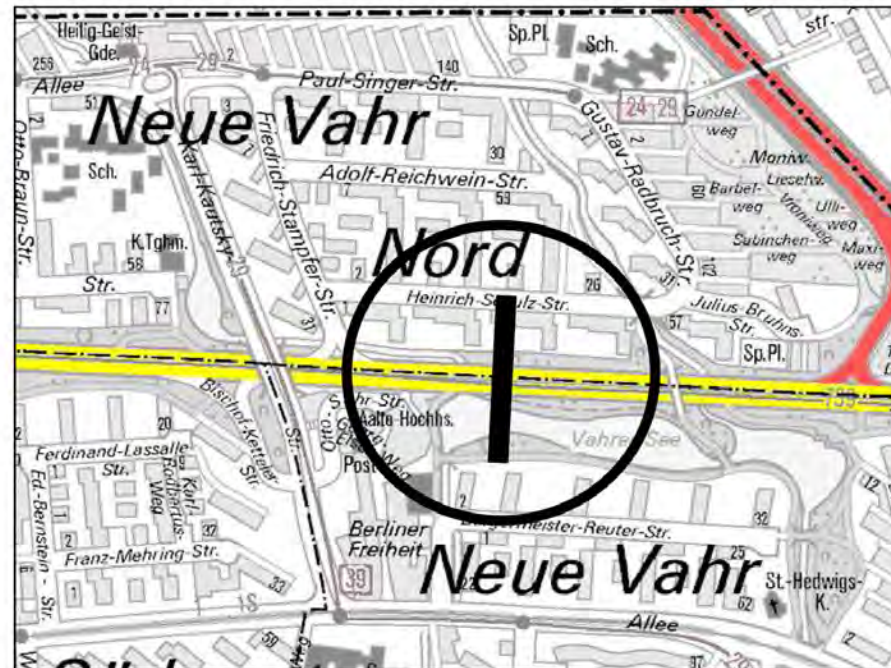
Richard-Boljahn-Allee (Zählung 2011)

Richard-Boljahn-Allee

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) und Schwerverkehr (SV-Anteil)		November 2011		SV = Fz > 3,5 t
		Kfz/24h	SV %	SV/24h
Mo - So	DTV	35 600	0,6	210
Mo - Fr	DTV _W	39 700	0,7	260
Di, Mi, Do	DTV _{NW}	39 600	0,7	260



Auswertung Zählplatten 01.11.11 bis 07.11.11 **Straßenverkehr in Bremen 2011** Ergebnisse automatischer Dauerzählungen **2011**



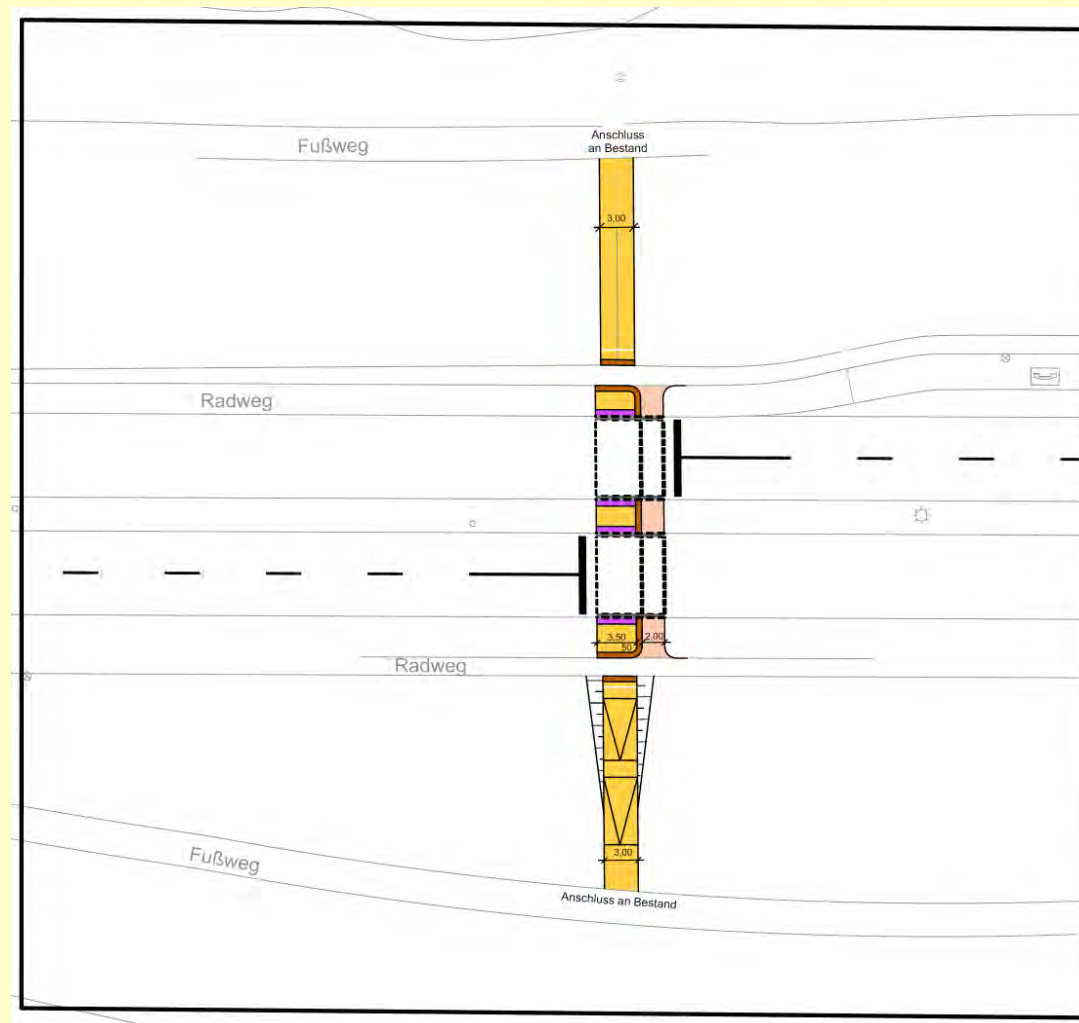
Fußgängerrampel in Höhe Brücke Vahrer See



Alternativer Ampelstandort Vahrer See - Mitte



Alternativer Ampelstandort Vahrer See – Mitte



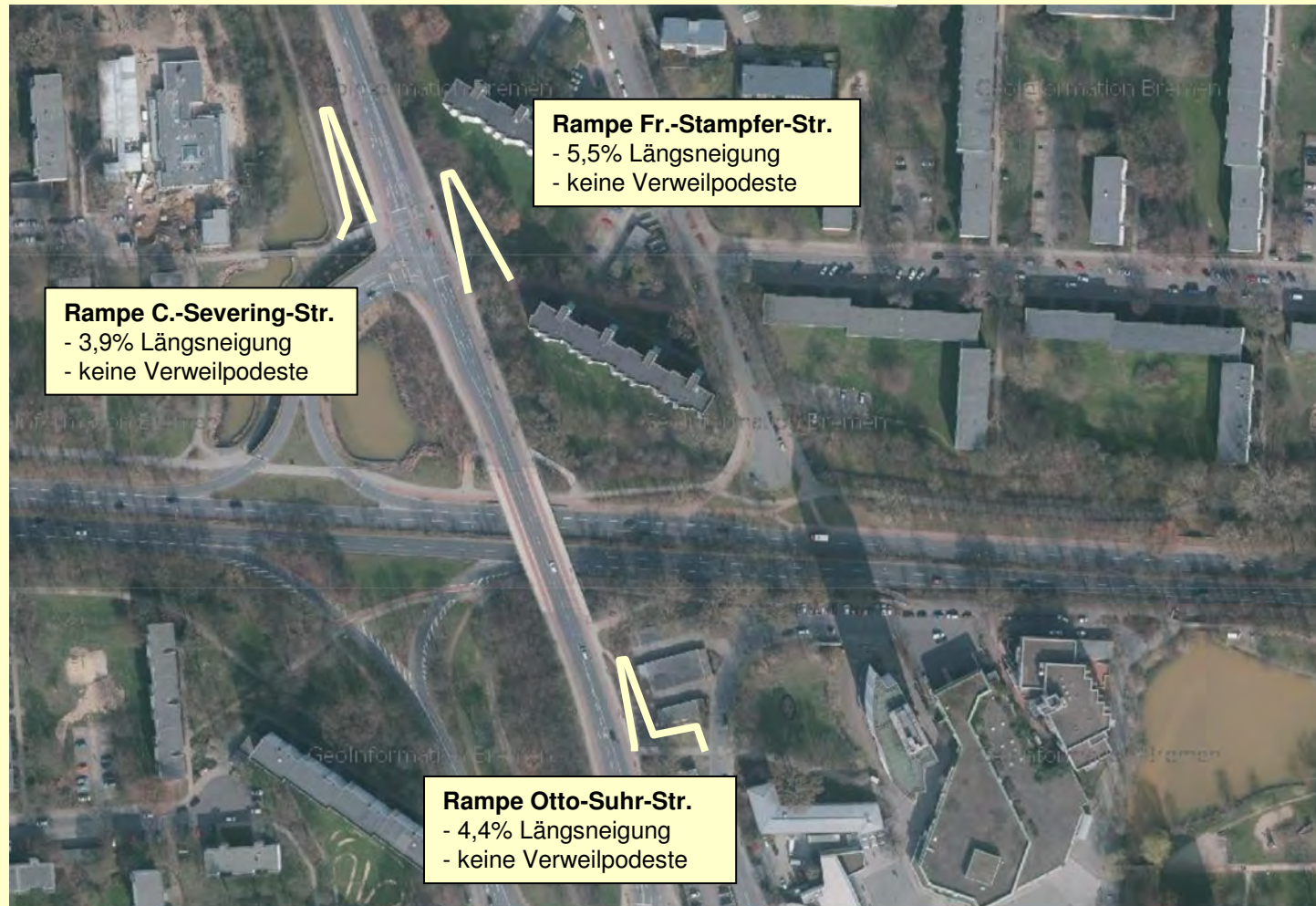
Alternativer Ampelstandort EKZ/ Fr.-Stampfer-Straße



Alternative Ampelstandorte Vahrer See



Fußgängerrampen Brücke Karl-Kautsky-Straße



Wegebeziehungen über Brücke Karl-Kautsky-Straße



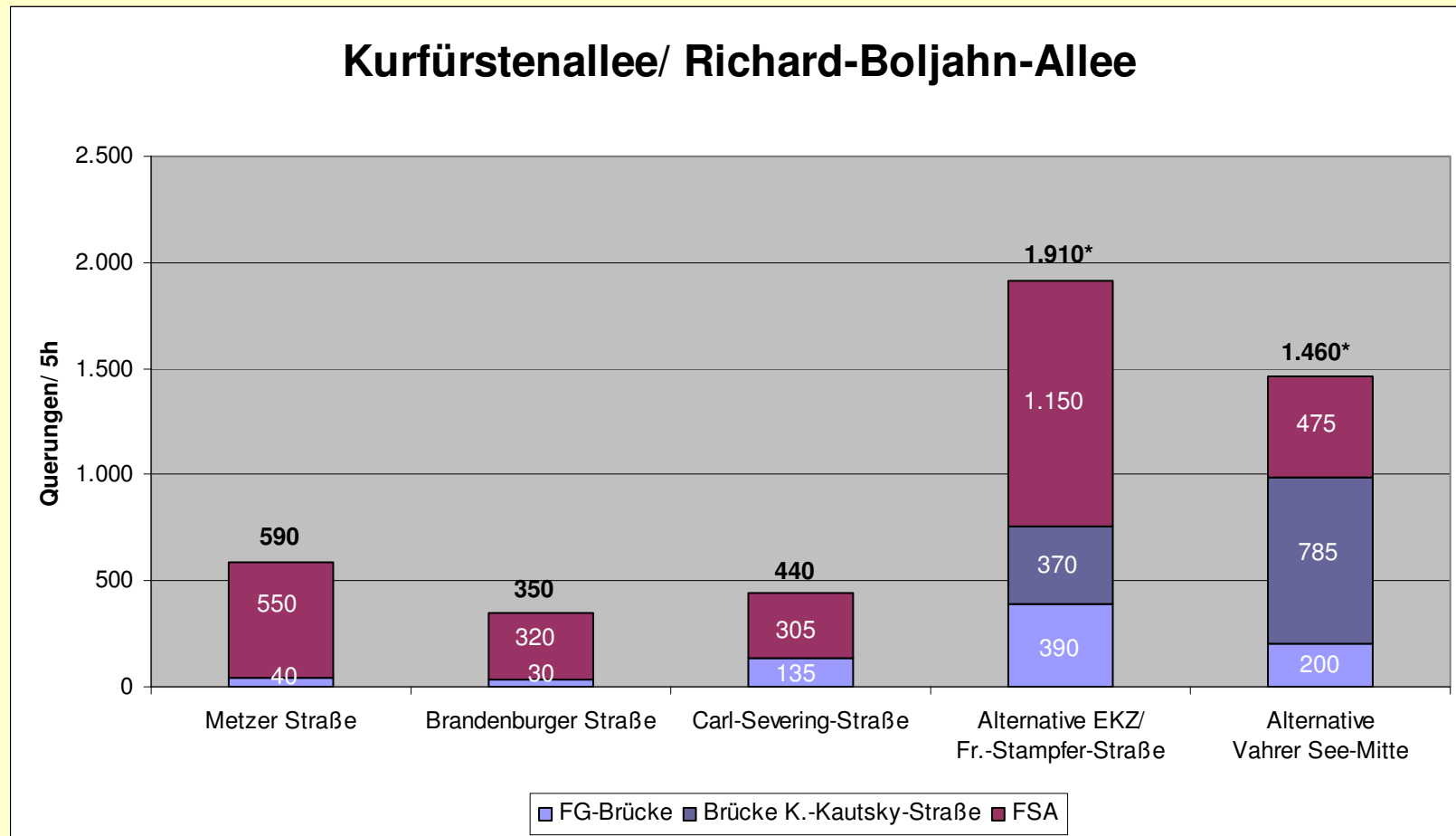
Wegebeziehungen über Brücke Karl-Kautsky-Straße



Wegebeziehungen über FSA EKZ/ Fr.-Stampfer-Str.



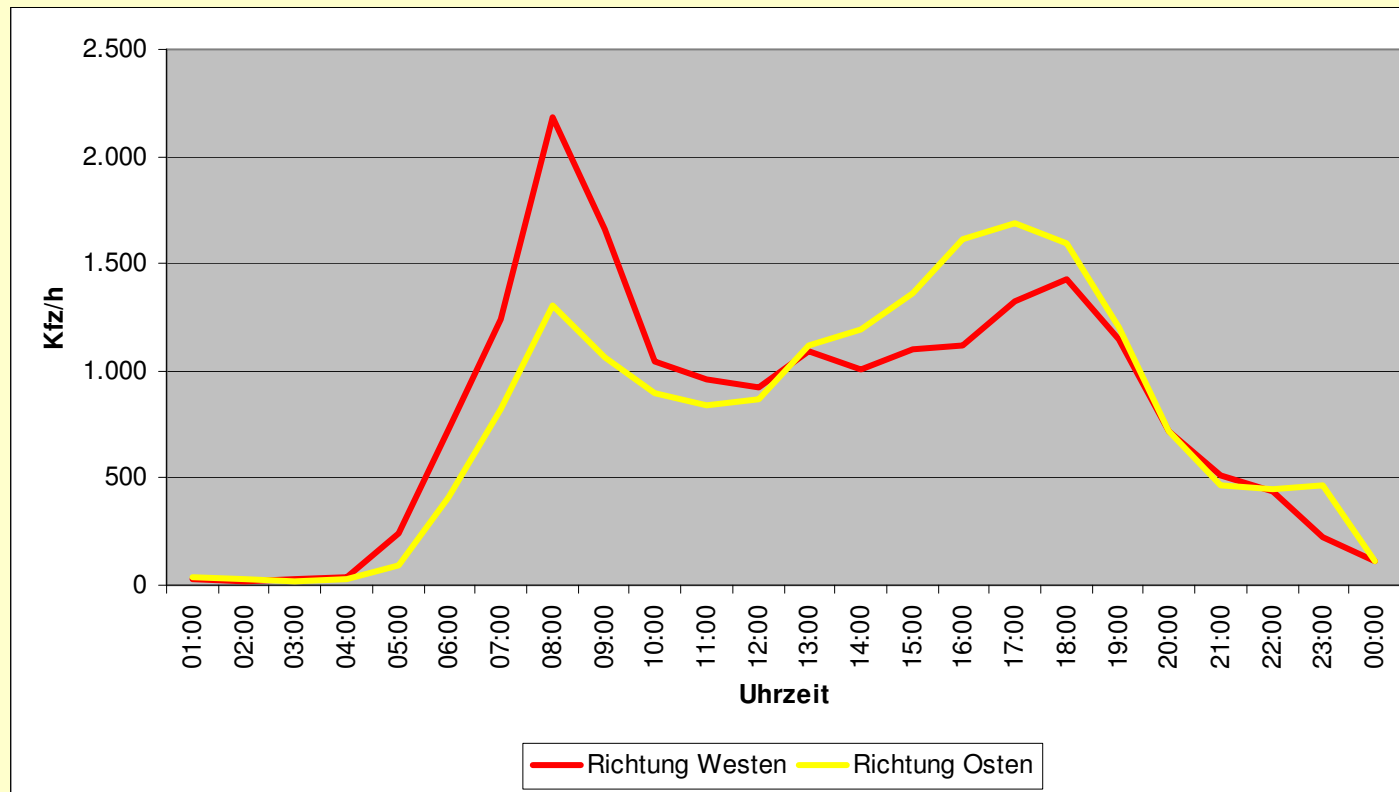
Prognose der Fußgänger-/ Radfahrerquerungen



Vor-/ nachmittägliche Hauptverkehrszeiten

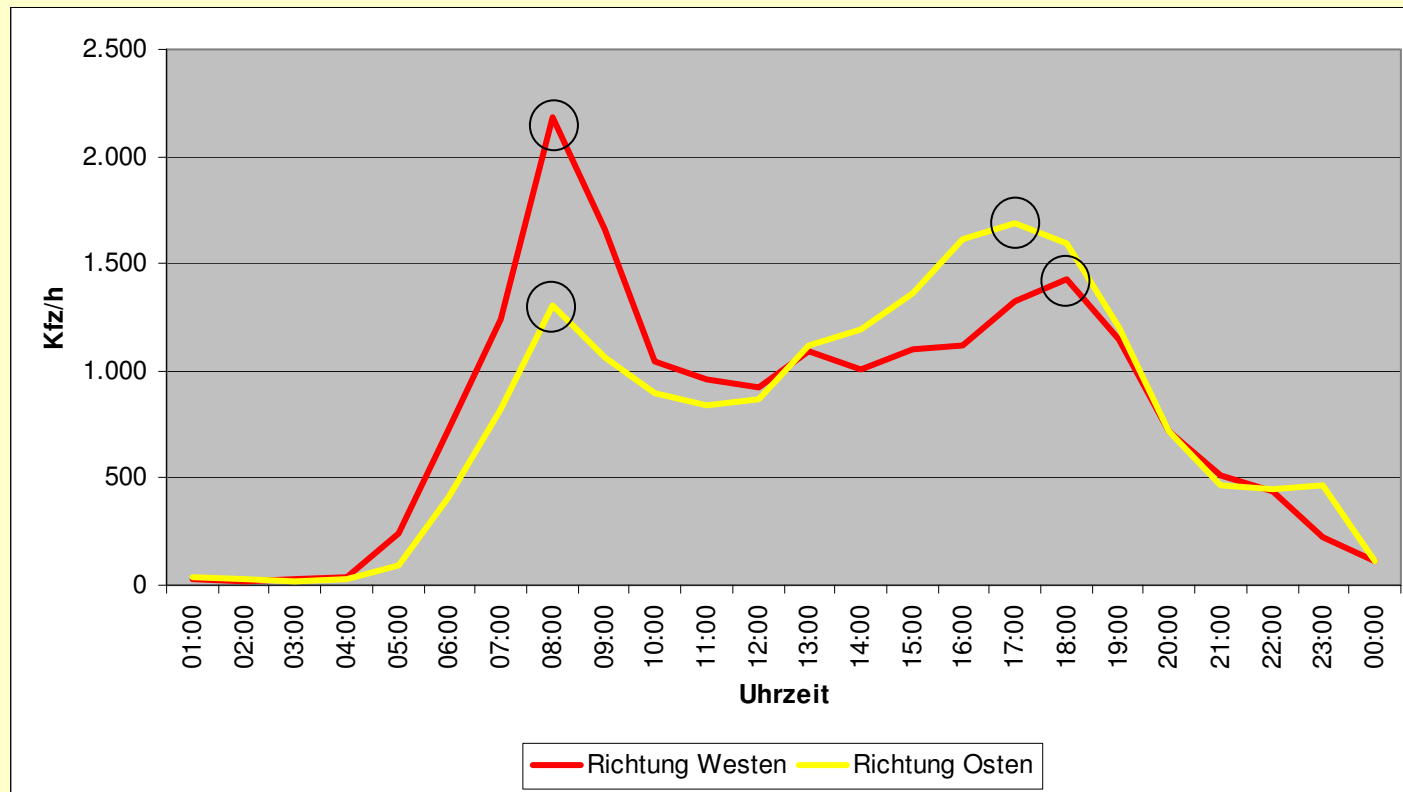
* Prognose Bereich Vahrer See

Kfz-Verkehrsbelastung Richard-Boljahn-Allee



Erhebung Dienstag, 17. April 2012 – Richtungsbezogene Tagesganglinien

Kfz-Verkehrsbelastung Richard-Boljahn-Allee



Erhebung Dienstag, 17. April 2012 – Richtungsbezogene Tagesganglinien

Qualität des Verkehrsablaufs (Kfz)

FSA Standort Vahrer See-Mitte

FSA Standort EKZ/ Friedrich-Stampfer-Straße

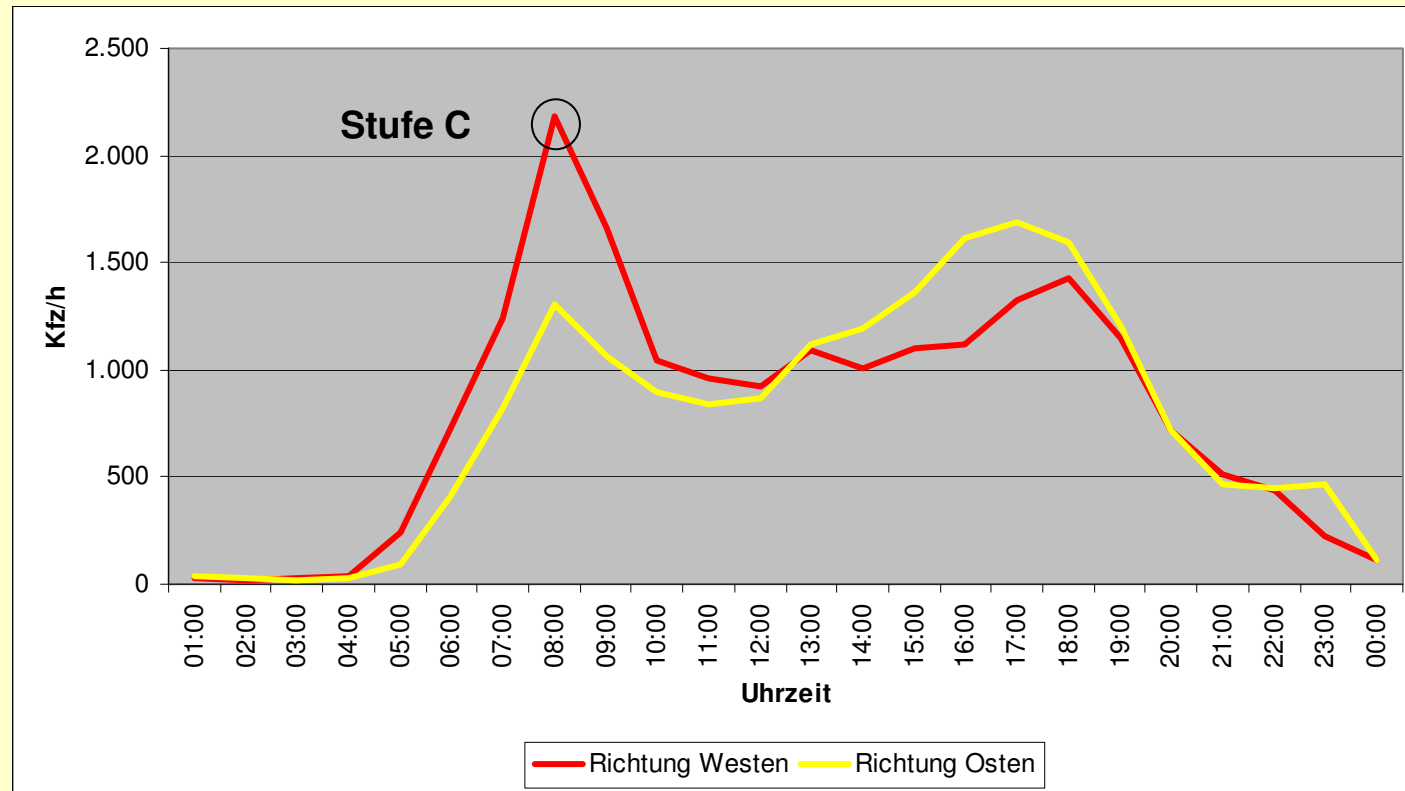
**vormittägliche Spitzenstunde
stadteinwärts**

Spurbelastung	1.295 Kfz/h
Spurauslastung	96 %
Mittlerer Rückstau	
bei Rotende	156 m
bei Grünende	66 m
Mittlere Wartezeit	40 s

Qualität des Verkehrsablaufs

Qualitätsstufe C

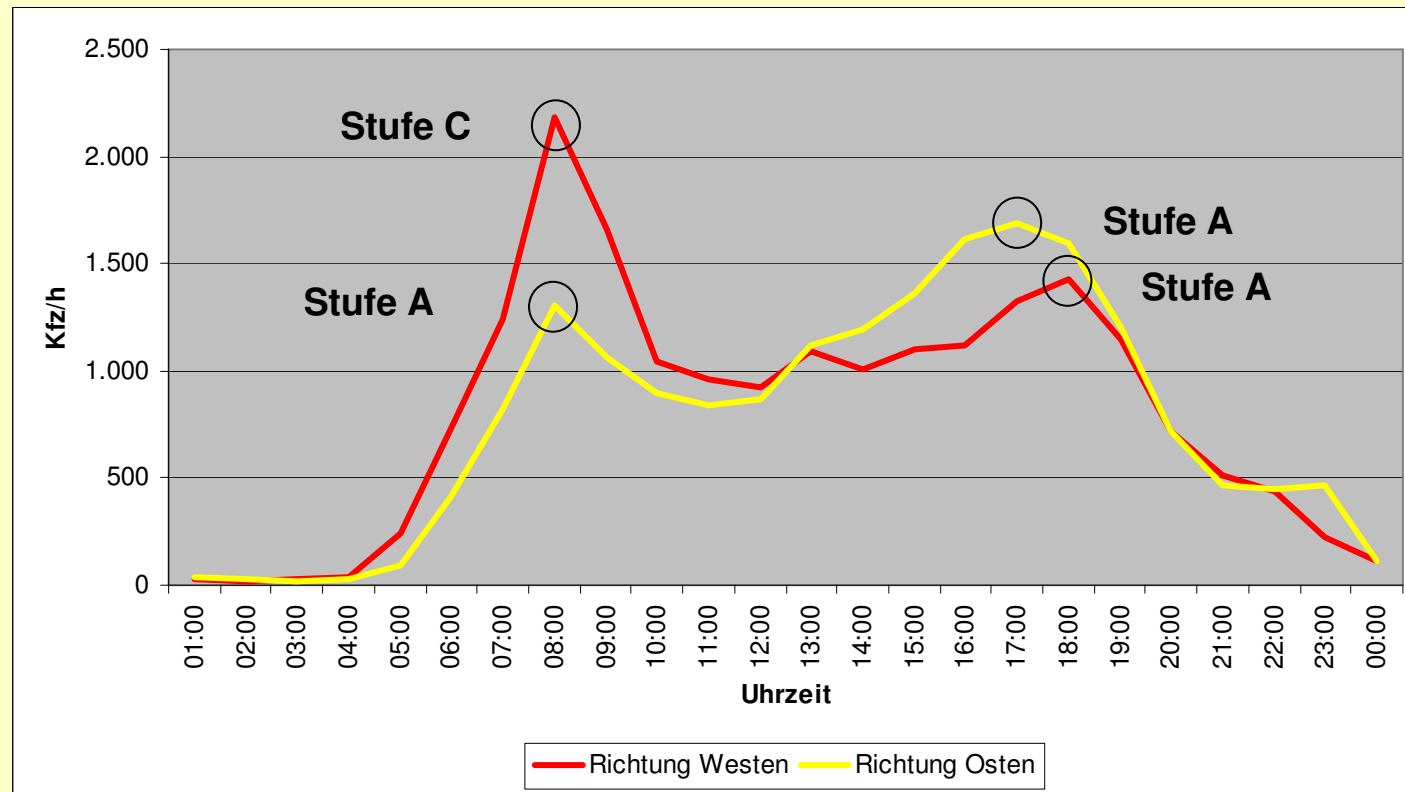
Qualität des Verkehrsablaufs (Kfz)



Qualitätsstufe A: sehr kurze Wartezeiten für Kfz

Qualitätsstufe C: spürbare Wartezeiten für Kfz

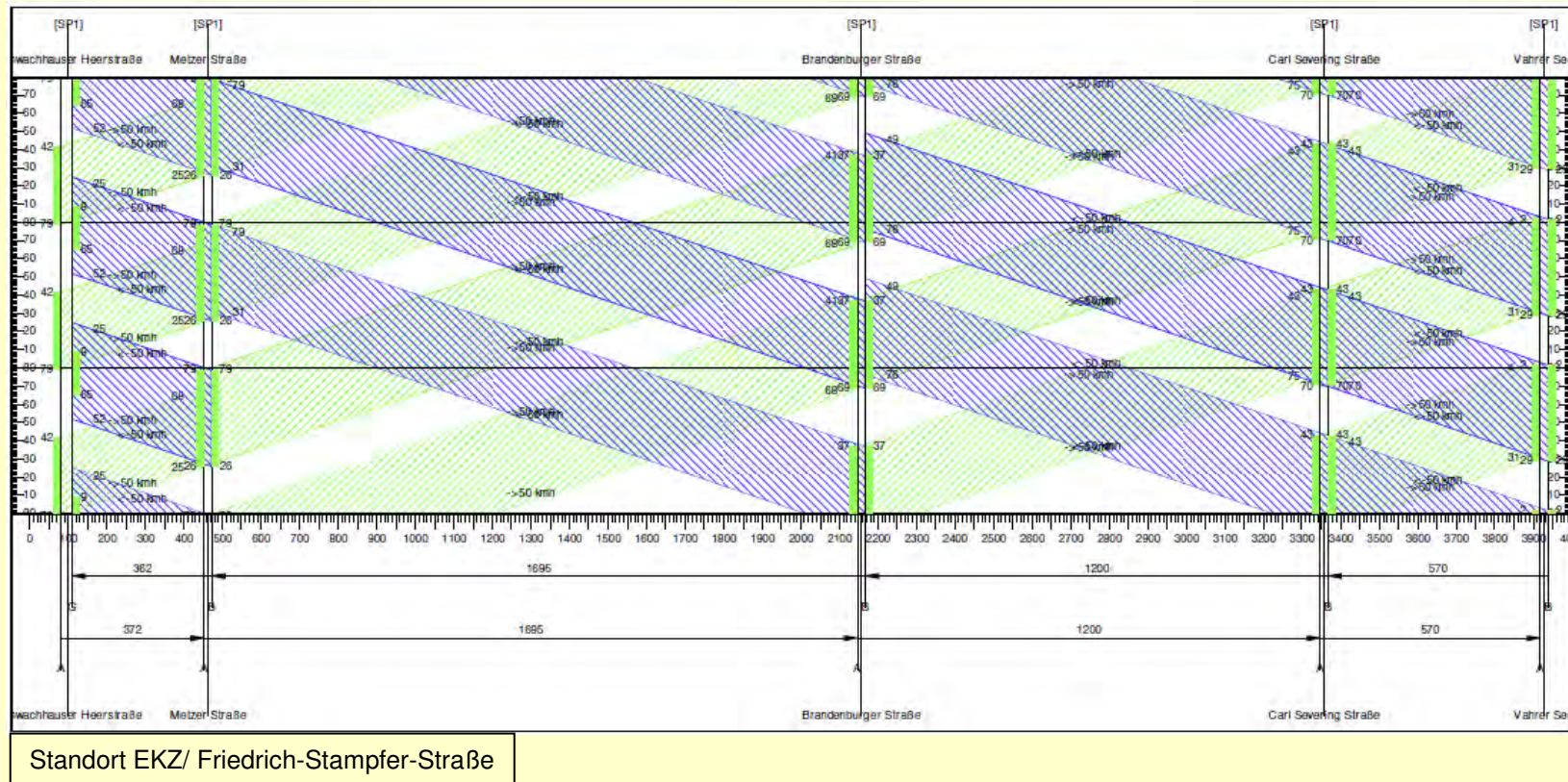
Qualität des Verkehrsablaufs (Kfz)



Qualitätsstufe A: sehr kurze Wartezeiten für Kfz

Qualitätsstufe C: spürbare Wartezeiten für Kfz

Einbindung in die Grüne Welle



FSA Standort Vahrer See-Mitte

nicht eingebunden

FSA Standort EKZ/ Friedrich-Stampfer-Straße

eingebunden

Schätzung der Baukosten

	Ampel-Standort Vahrer See-Mitte	Ampel-Standort EKZ/Fr.-Stampfer-Str.
Signaltechnik	€ 42.000,-	€ 42.000,-
Tiefbau	€ 40.000,-	€ 78.000,-
Beleuchtung	€ 50.000,-	€ 5.000,-
Unvorhergesehenes	€ 7.000,-	€ 7.000,-
Summe (netto)	€ 139.000,-	€ 132.000,-

Vergleich der Ampel-Standorte

	Vahrer See-Mitte	EKZ/Fr.-Stampfer-Str.
Fußgängernachfrage	+	++
Kfz-Verkehrsqualität	o	o
Lichtsignalkoordination (Grüne Welle)	-	+
Lage der FSA	o	+
Eingriffe in die Natur	-	+
Bauliche Umsetzung	+	+
Kosten	o	o

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 - Ziele

1. Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken
2. Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
3. Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten
4. Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern
5. Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
6. Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Vielen Dank