

Verkehrsentwicklungsplan Konkretisierung Findorff

„Durch den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen“

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Agenda

- Grundsätze
- Wesentliche Forderungen Findorffs
 - Bereich Fahrrad
 - Bereich Fußgänger
 - Bereich Bus
 - Bereich Quartiersbus
 - Bereich Straßenbahn
 - Bereich SPNV
 - Bereich gemischte Verkehre
 - ...

Grundsätze

- Im Vordergrund steht die Quartiersentwicklung die von der Mehrheit der Findorffer getragen werden muss. Die Bevorzugung einzelner Interessengruppen ist auszuschließen.
- Wir verstehen den VEP nicht als abschließende Planung sondern als kontinuierlichen Planungs- und Umsetzungsprozess mit einem laufendem Monitoring
- Das bedeutet, den im VEP verankerten Zielen müssen quantitative, leicht und geringaufwändig zu ermittelnde Indikatoren zur Seite gestellt werden, die den oben genannten Prozess begleiten und steuern sowie Zielerfüllungsabschätzungen ermöglichen.
 - Laufende Beobachtung von Rahmenbedingungen bspw. mittels demographischer Daten, durch Fahrgastzahlen im ÖPNV oder Unfallstatistiken
 - Zielkontrolle anhand von konkreten Indikatoren wie Kohlendioxidmessungen, Pkw-Zulassungszahlen, Verkehrszählungen usw.
- Ein „abgeschlossenes Werk“ für das Jahr X ist insofern nicht das Ziel
- Die sukzessive Koppelung an und mit andere(n) Planwerke(n) ist insofern Notwendigkeit

Wesentliche Forderungen

Bereich Fahrrad



- Mehr Verkehrssicherheit durch Einrichtung weiterer Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn
- Pflege der benutzungspflichtigen Radwege
- Einheitliche, farbliche Gestaltung der Radwege und Schutzstreifen
 - insbesondere bei Schulzuwegungen (bspw. Augsburger Str., Regensburger Str.)
- Ausweisung von Fahrradvorrangstrassen
 - Bspw. parallel Eickedorfer Str. („Jan-Reiners-Trasse“)
- Mehr Radstellflächen im öffentlichen Raum

Bereich Fußgänger



- Herstellung einer barrierefreien, fußläufigen Durchwegung des Stadtteils
- Hierzu gekoppelt an die Forderungen zum Innenstadtkonzept:
 - Wegeleitung „Kulturmeile Findorff“ über Findorffstr. (Rundfunkmuseum, Kulturzentrum Schlachthof) – Neukirchstraße (Torfhafen, Findorffmarkt, Kirche) – Münchener Straße/Hemmstraße (Stadtteilzentrum, „GESTRA“) – Admiralstr. (Kreativquartier Plantage)
- Rückbau/Umgestaltung der Tunnelanlagen Findorffstraße und Münchener Str. zwecks sichtbarer Anbindung an den inneren Stadtbereich

Bereich Bus



- Linie 27 Durchbindung zum Hbf im 15- bzw. 20-Minutentakt
 - Findorff: 26.000 Einwohner, davon 12.300 im Weidedamm
- Linie 28 Fahrplanverbesserungen (Taktverdichtungen, kontinuierliches Angebot, nicht nur während der Vorlesungszeit)
- Splittung der Linien 26 / 27 über Theodor-Heuss-Allee – Admiralstraße – Hemmstraße ohne Taktschwächung der bisher durch die Linien 26 und 27 parallel bedienten Relation. Ergibt schnelle Direktanbindung Zentral-Findorffs und des GESTRA-Geländes mit dem Hbf.

Bereich Quartiersbus



- Ein Quartiersbus (bspw. wie in Gröpelingen) kann insbesondere die kleineren Wohnstraßen erschließen und die hier lebenden, insbesondere auch älteren, Menschen fußläufig an alle wichtigen Ziele anbinden.
- Der Quartiersbus soll die kleineren Straßen im Quartier Regensburger Str. und im Bereich Göttinger Str./Leipziger Str. bedienen und soll neben diesen räumlichen Erschließungslücken auch zeitliche Fahrplanlücken bspw. der Linie 28 schließen

Bereich Straßenbahn bzw. Oberleitungsbus



- Ein/e Straßenbahn/O-Bus für Findorff! 26.000 Menschen leben im Findorff, fast genauso viele wie in Huchting und mehr als 3 x so viele wie in Borgfeld.
 - Vor dem Hintergrund emissionsärmerer Mobilität und hinsichtlich des größeren Transportvolumens von Straßenbahnen/O-Bussen sowie der verbesserten städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten bietet ein/e Straßenbahn/O-Bus gegebenenfalls auch eine größere Wirtschaftlichkeit.
- Verbesserte Erschließung einzelner Stadtteillagen

Bereich SPNV



- Ausbau/Nutzung der Schiene hin zu einer S-Bahn für Bremen.
 - Einrichtung eines Haltepunktes Innsbrucker Str./Weidedamm 3
 - Einrichtung eines Haltepunktes Münchener Str./Nürnberger Str.

Bereich MIV



- Parkraumkonzeption für Findorff
 - Alternativen zur bisher relativ unregelmäßigem „System“
 - Sicherung der Rettungswege für Notfalleinsätze

- Rückbau und städtebauliche Aufwertung der Münchener Str.
 - Reduktion der Fahrbahnbreite
 - Begrünung und Aufwertung der sog. „Nebenanlagen“

- Durchgängige Ausweisung der Hemmstraße zur Tempo-30-Zone
 - Vermeidet Nutzung der Hemmstraße zur Stauumgehung zur A27. In der täglichen Hauptverkehrszeit Stau ab etwa Höhe Neuenlander Str. über Stephanibrücke und Flyover/Utbremer Kreisel bis zur Auffahrt Bremen-Überseestadt.

- Verdichtung des Car-Sharing-Angebotes und Prüfung von Bike-Sharing



Bereich gemischte Verkehre

- Einrichtung einer Begegnungszone in der Hemmstraße zwischen Münchener Str. und Admiralstr.
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Sicherheit
 - Stärkung des Einzelhandels
 - Städtebauliche Verbesserungen bspw. durch Straßenraummobilien
 - Verringerung von Straßenlärm und Luftbelastung

- Vernetzung des Stadtteils mit der Altstadt über Öffnung des Eisenbahndreiecks (zwischen den Findorffer Tunneln) für Fuß- und Radverkehr
 - hier die Koppelung mit dem sog. Innenstadtkonzept

- Einrichtung von Stromtankstellen für künftige E-Mobilität

Und wie geht's weiter?

- Regionales Bürgerforum VEP am 22.01.2013
 - Im Nachbarschaftshaus in Gröpelingen ab 18:30Uhr
 - dort werden die Wünsche des Bremer Westens an den VEP erörtert
- Schon seit einiger Zeit wird zudem eine Onlinebeteiligung angeboten
 - www.bremen-bewegen.de
 - Beteiligung erwünscht!

Ein kleiner Blick zurück nach 1957



Verkehrsentwicklungsplan Bremen - Beirat Findorff