



Quelle: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

Galopprennbahn Bremen:

Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen

Beispiele und Optionen für ein grünes, autoarmes Quartier

22.01.2019

Zielsetzung

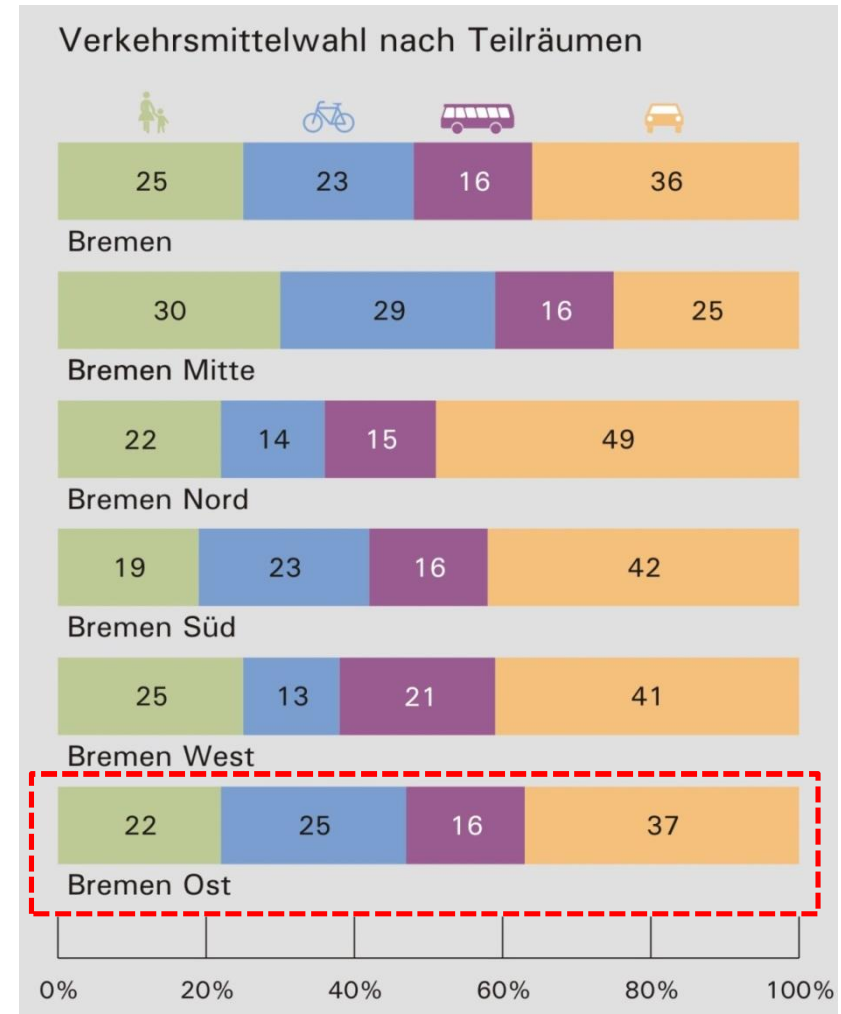
- Ziel der Planung ist ein urbanes, autoarmes Quartier (20 – 30 % MIV)
- Keine städtebaulichen Vorgaben

Gliederung

- Ergebnisse der Analyse
- Maßnahmenentwicklung/ verkehrliche Potenziale
- Konzeptentwicklung

Modal Split Bremen

- „Bremen Ost“ bietet im Vergleich zu anderen Bereichen günstige Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier
 - Anteil an zu Fuß Gehende leicht unter dem Bremer Durchschnitt
 - Zweithöchster Anteil Radfahrende
 - ÖPNV-Anteil in Bremer Teilräumen nahezu gleichbleibend
 - Vergleich der Randbereiche weist einen geringeren Kfz-Anteil im Bremer Osten auf



Quelle: SrV 2013

Tägliches Verkehrsaufkommen im Umkreis

- Bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Allee/Julius-Brecht-Allee/In der Vahr
- Erschließung des Rennbahn-Quartiers durch eine einzige signalisierte Anbindung an der Ludwig-Roselius-Allee möglich



Kartengrundlage: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

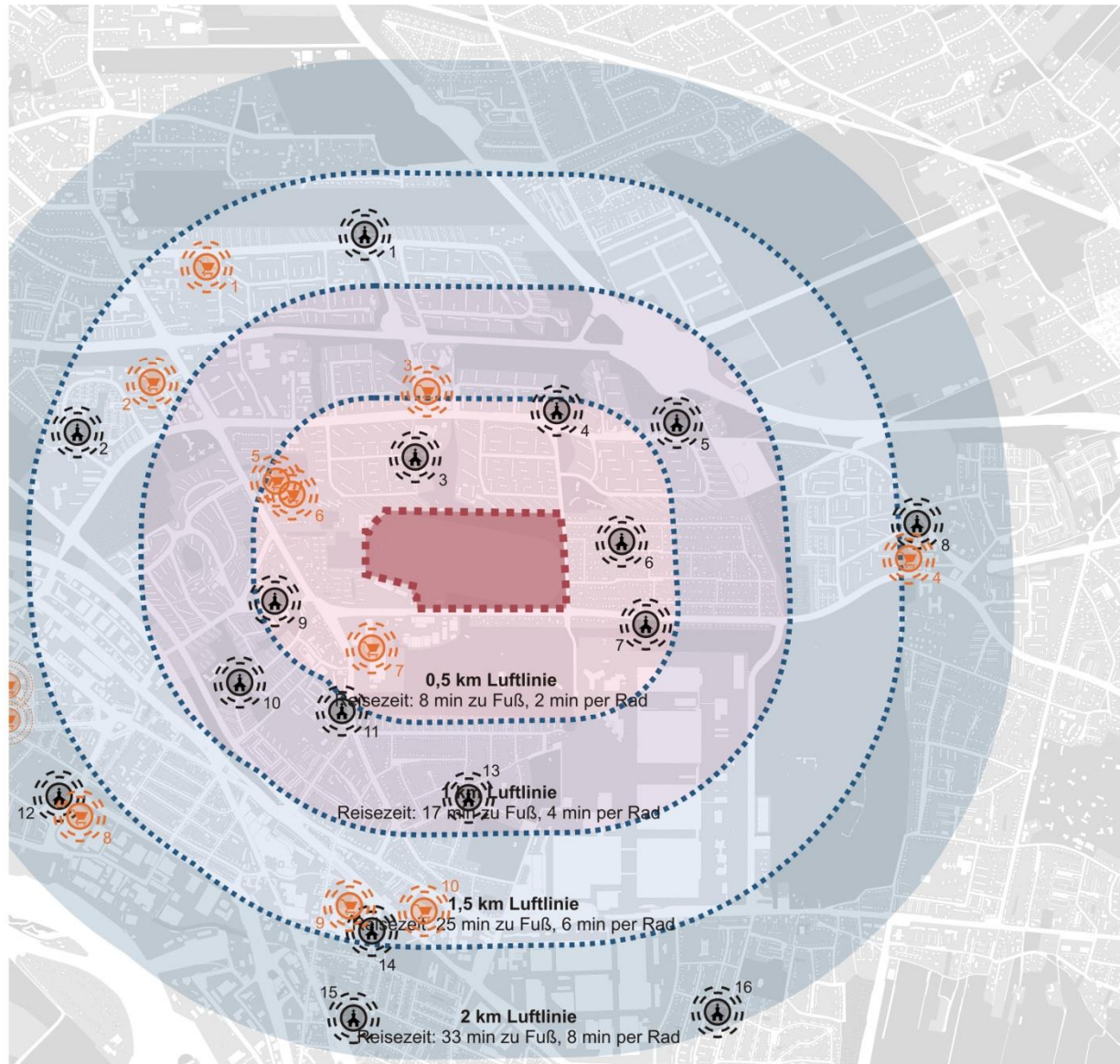
Nutzungen im Umkreis der Galopprennbahn



- 1 EDEKA Jastrebow
- 2 Lidl
- 3 REWE Center
- 4 ALDI Bremen-Vahr
- 5 ALDI Bremen-Vahr
- 6 REWE
- 7 real
- 8 EDEKA Center Bremen-Hastedt
- 9 ALDI Bremen-Hemelingen
- 10 Kaufland Bremen-Sebaldsbrück



- 1 Heilig-Geist-Kirche
- 2 Ev. Jona-Gemeinde
- 3 Christuskirche
- 4 St. Hedwig
- 5 Dreifaltigkeitskirche
- 6 Freie Ev. Brüdergemeinde
- 7 Bethlehemsgemeinde
- 8 Ev. Trinitatisgemeinde
- 9 St. Laurentius
- 10 Epiphaniaskirche
- 11 Neuapostolische Kirche
- 12 Auferstehungskirche
- 13 Versöhnungskirche
- 14 St. Godehard
- 15 Kirchengemeinde Hemelingen
- 16 Gemeinde des Guten Hirten



Kartengrundlage: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

Nutzungen im Umkreis der Galopprennbahn



Grundschule

- 2 Freie Ev. Bekenntnisschule
- 3 Schule an der Paul-Singer-Str.
- 5 Schule In der Vahr
- 8 Schule an der Witzlebenstr.
- 9 Schule an der Düsseldorfer Str.
- 11 Grundschule an der Parsevalstr.
- 12 Schule an der Glockenstr.
- 15 Schule an der Uphuser Str.



Weiterführende Schule

- 4 Oberschule an der Julius-Brecht-Allee
- 6 Oberschule Kurt-Schumacher-Allee
- 10 Oberschule Sebaldsbrück
- 14 Albert-Einstein-Oberschule



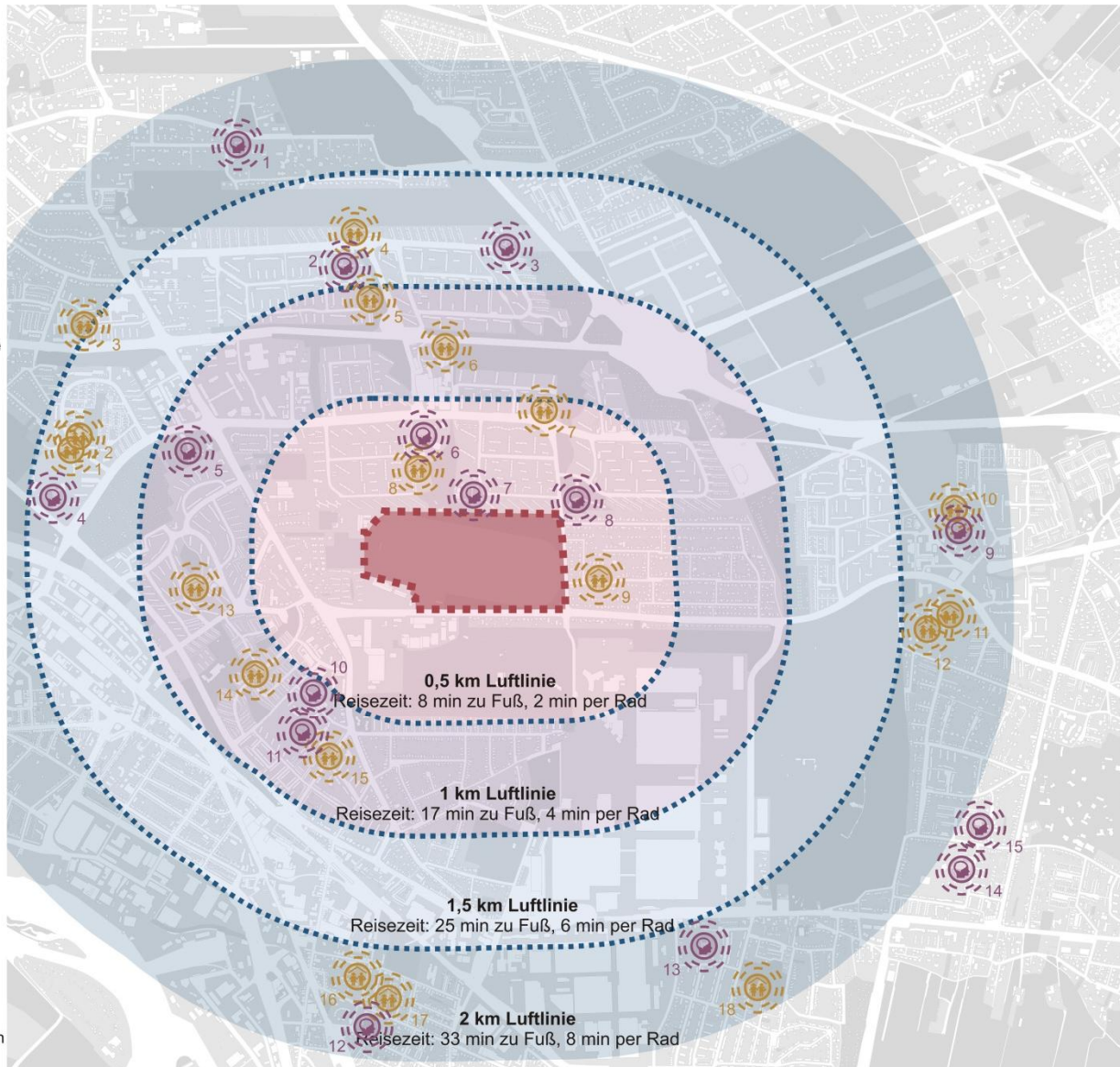
Sonstige Schule

- 1 Schule an der Marcusallee
- 7 BBS für Einzelhandel und Logistik
- 13 Helmut Schmidt Schule



Kindertagesstätte (Kita)

- 1 Kinderkreis Alten Eichen
- 2 Ev. Kinderkrippe Jona
- 3 Kindergruppe Krümel
- 4 Kita Heilig-Geist-Kirche
- 5 Kita Carl-Severing-Str.
- 6 Kita Hanna-Harder-Haus
- 7 Kita St. Hedwig
- 8 Kita Heinrich-Imbusch-Weg
- 9 Haus Huckebein
- 10 Kita Mülheimer Str.
- 11 Kita Am Hallacker
- 12 Heilpädagog. Tagesgruppe Blockdiek
- 13 Kita Bispinger Str.
- 14 Kita der Epiphanius-Gemeinde
- 15 Kita Zeppelinstr.
- 16 Kinderhaus Freunde
- 17 Kita Ev. Kirchengemeinde Hemelingen
- 18 Kita Saarburger Str.



Kartengrundlage: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

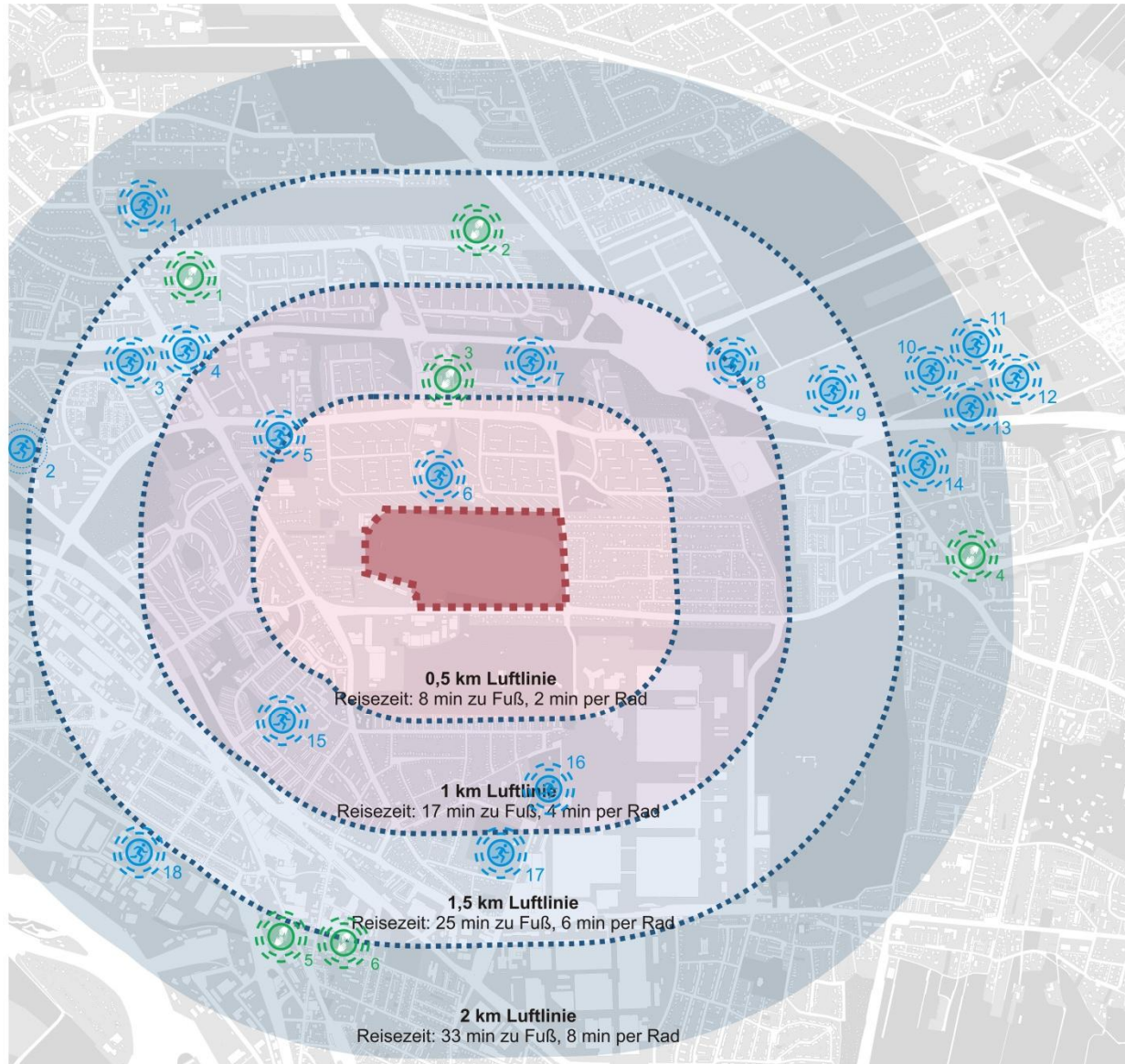
Nutzungen im Umkreis der Galopprennbahn

Sport und Freizeit

- 1 Club zur Vahr
- 2 TuS Schwachhausen
- 3 Hematensee
- 4 McFit
- 5 Vitalbad Vahr
- 6 Carl-Goerdeler-Park
- 7 Vahrer See
- 8 Bremischer Schwimmverein
- 9 Achterdieksee
- 10 Bremer Hockey-Club
- 11 Golf-Club Oberneuland
- 12 Turnverein Oberneuland
- 13 Fußball-Club Oberneuland
- 14 SC Vahr Blockdiek
- 15 Sportanlage Parsevalstr.
- 16 Schloßparkbad
- 17 Schlosspark Sebaldsbrück
- 18 Joy Fitness

Soziale Einrichtung

- 1 Jugendtreff Rotes Haus
- 2 Jugendhütte Vahr
- 3 Bürgerzentrum Neue Vahr
- 4 Kinderbücherei
- 5 Bremer Tafel
- 6 Bürgerhaus Hemelingen

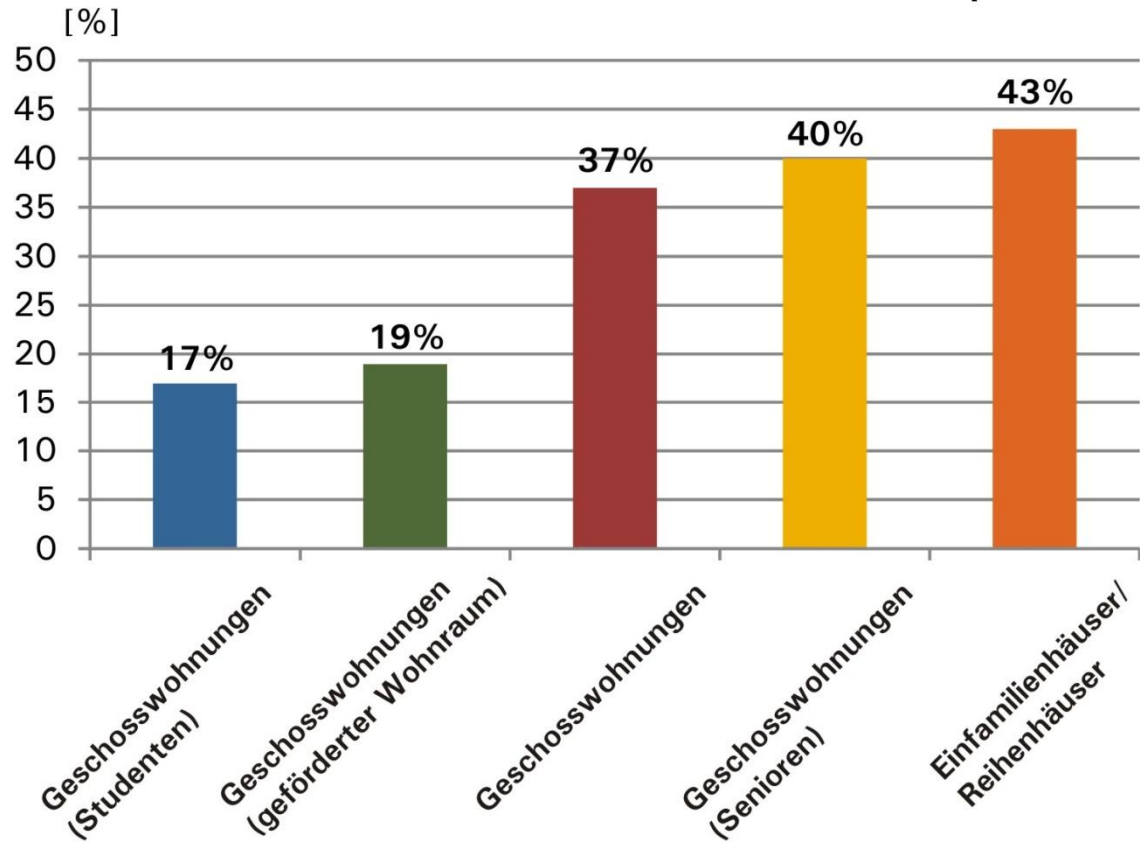


Kartengrundlage: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

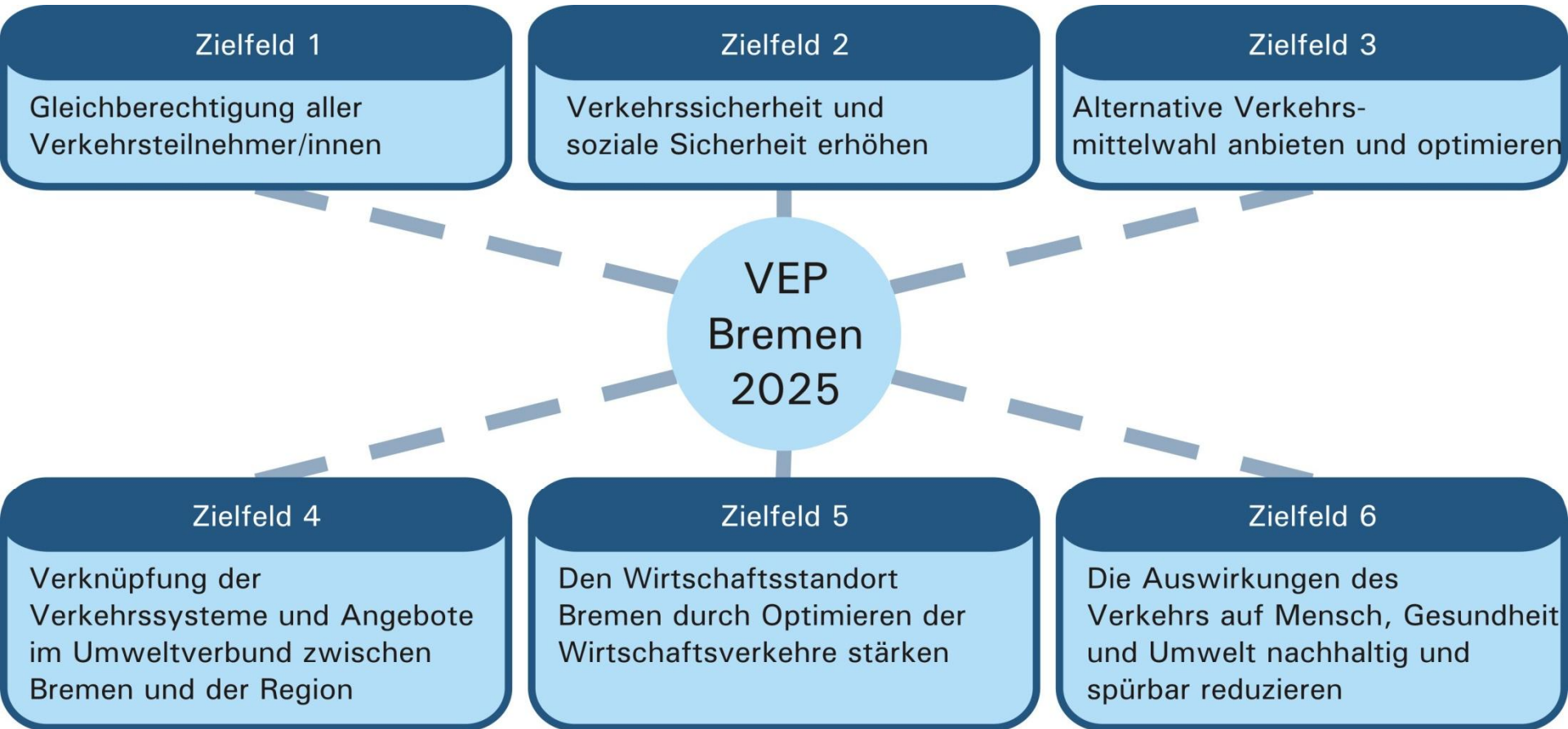
Modal Split nach Wohnformen

- Die Verkehrserzeugung der Wohnformen und Nutzergruppen im MIV ist sehr unterschiedlich
- Beeinflussung des MIV-Anteils durch die Auswahl der Wohnformen und Nutzergruppen möglich
 - Reduzierung bis auf die angestrebten 20% bzw. 30 % MIV-Anteil kann hierdurch allein nicht erreicht werden

Ø-Anteil des MIV am Modal-Split



Ziele VEP Bremen



Wohnformen im Quartier

- Einfamilienhäuser (klassisch)
 - Familienwohnen



Quelle: Freies Foto

- Reihenhäuser
 - Familienwohnen



Quelle: Freie Foto

Wohnformen im Quartier

■ Verdichtete Reihenhausbebauung

- Familienwohnen
- Bezahlbarer Wohnraum



Quelle: www.dezwartehond.nl

■ Mehrfamilienhäuser

- Familienwohnen
- Seniorenwohnen
- Studentisches Wohnen
- Bezahlbarer Wohnraum



Quelle: www.nussmueller.at

Definition „Bauliche Dichte“

■ Geringe Dichte

- Hoher Anteil von Einfamilienhäusern

■ Mittlere Dichte

- Durchmischung von Mehrfamilienhäusern, Reihenhäusern und Einfamilienhäusern

■ Hohe Dichte

- Höherer Anteil an Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern

Verkehrliche Potenziale zur Senkung des MIV-Anteils

verkehrliche Potenziale



-  Einrichtung peripherer Quartiersgaragen
-  Verbesserung des ÖV-Angebotes
-  obligatorische ÖV-Monatskarten
-  Ebenerdige, überdachte und sichere Fahrradabstellanlagen
-  Kostenfreier Lastenradverleih
-  Fahrrad/E-Bike-Verleih
-  Attraktive Radwegeverbindungen
-  Attraktive Fußwegeverbindungen
-  Zentrale Paketsammelstationen (z.B. Packstation)
-  Einrichtung eines Quartierstreiffs (Bündelung von Angeboten)
-  (Elektro-)Carsharing-Angebote im Quartier



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: Freies Foto



Quelle: BSAG, Fotograf: Thomas Joswig

Maßnahmen - Radverkehr



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Überdachte und sichere
Fahrradabstellanlagen

Erfordert kurze Wege zu
den Abstellanlagen

Kostenfreier
Lastenradverleih

Erfordert kurze Wege
zur Verleihstation

Fahrrad/E-Bike
Verleih

Erfordert kurze Wege,
auch für Besucher attraktiv

Attraktive
Radwegeverbindungen

Kurze und direkte
Wegeverbindungen

hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: SHP Ingenieure

Maßnahmen - Radverkehr



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Überdachte und sichere
Fahrradabstellanlagen

Erfordert kurze Wege zu
den Abstellanlagen

Kostenfreier
Lastenradverleih

Erfordert kurze Wege
zur Verleihstation

Fahrrad/E-Bike
Verleih

Erfordert kurze Wege,
auch für Besucher attraktiv

Attraktive
Radwegeverbindungen

Kurze und direkte
Wegeverbindungen

hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: freies Foto

Maßnahmen - Radverkehr



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Überdachte und sichere
Fahrradabstellanlagen

Erfordert kurze Wege zu
den Abstellanlagen

Kostenfreier
Lastenradverleih

Erfordert kurze Wege
zur Verleihstation

Fahrrad/E-Bike
Verleih

Erfordert kurze Wege,
auch für Besucher attraktiv

Attraktive
Radwegeverbindungen

Kurze und direkte
Wegeverbindungen

hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: freies Foto

Maßnahmen - Radverkehr



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Überdachte und sichere
Fahrradabstellanlagen

Erfordert kurze Wege zu
den Abstellanlagen

Kostenfreier
Lastenradverleih

Erfordert kurze Wege
zur Verleihstation

Fahrrad/E-Bike
Verleih

Erfordert kurze Wege,
auch für Besucher attraktiv

Attraktive
Radwegeverbindungen

Kurze und direkte
Wegeverbindungen

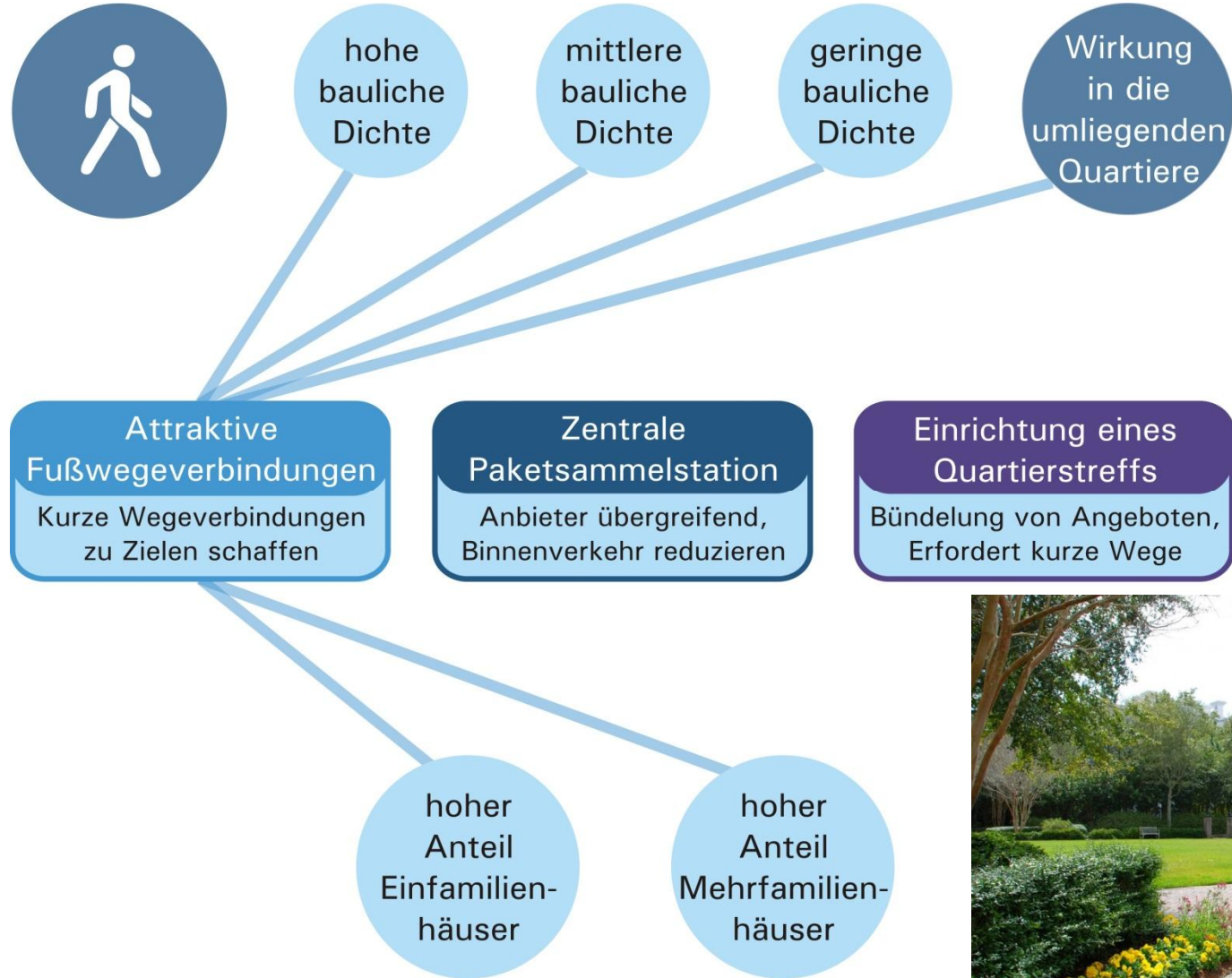
hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



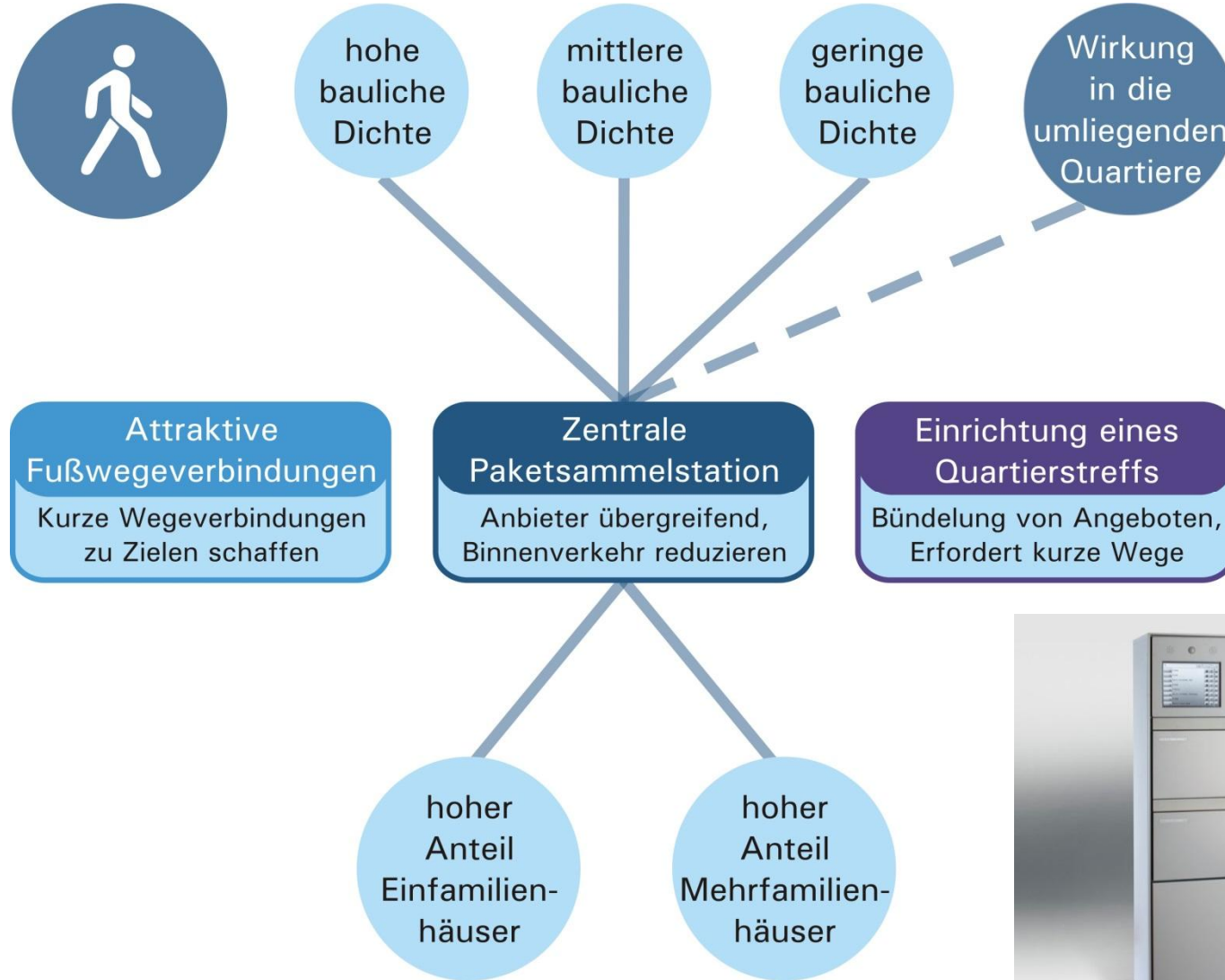
Quelle: Freies Foto

Maßnahmen - Fußverkehr



Quelle: Freies Foto

Maßnahmen - Fußverkehr



Quelle: Ernst Schweizer AG, www.paketbox.ch

Maßnahmen - Fußverkehr



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Attraktive
Fußwegeverbindungen

Kurze Wegeverbindungen
zu Zielen schaffen

Zentrale
Paketsammelstation

Anbieter übergreifend,
Binnenverkehr reduzieren

Einrichtung eines
Quartierstreiffs

Bündelung von Angeboten,
Erfordert kurze Wege

hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: SHP Ingenieure

Maßnahmen - ÖPNV



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Obligatorische
ÖV-Monatskarten

Nur bei
Mietwohnungen/-häusern

Verbesserung des
ÖV-Angebotes

Erfordert große
Anzahl an Neukunden

hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: BSAG

Maßnahmen - ÖPNV



hohe
bauliche
Dichte

mittlere
bauliche
Dichte

geringe
bauliche
Dichte

Wirkung
in die
umliegenden
Quartiere

Obligatorische
ÖV-Monatskarten
Nur bei
Mietwohnungen/-häusern

Verbesserung des
ÖV-Angebotes
Erfordert große
Anzahl an Neukunden

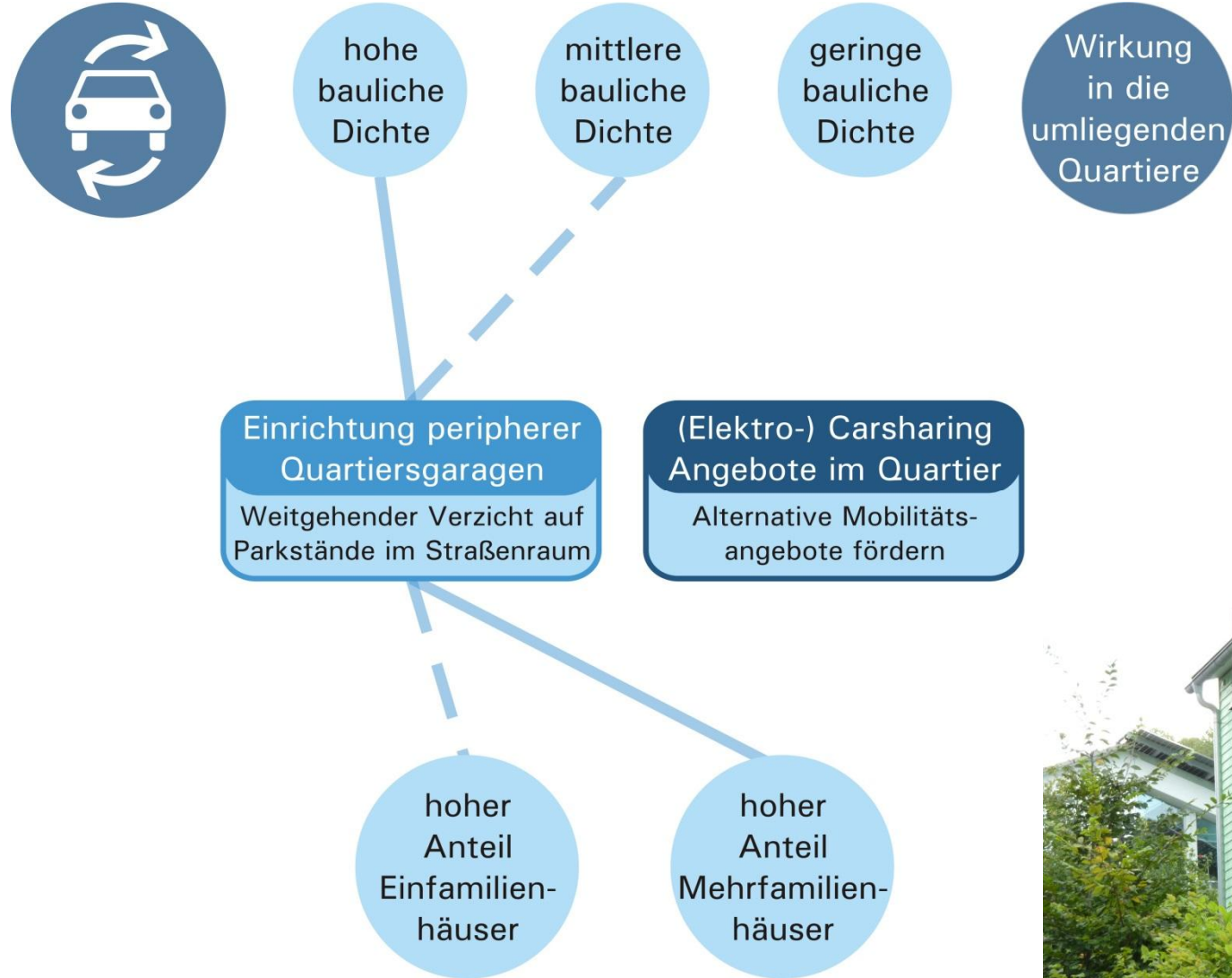
hoher
Anteil
Einfamilien-
häuser

hoher
Anteil
Mehrfamilien-
häuser



Quelle: BSAG

Maßnahmen - MIV



Quelle: SHP Ingenieure

Maßnahmen - MIV



Quelle: BPW baumgart + partner

Beispiele für autoarme Quartiere

Freiburg Vauban

- 3 km Entfernung zum Zentrum
- Rund 2.000 Wohneinheiten (ca. 5.500 Einwohner), ca. 600 Arbeitsplätze
- Keine Stellplätze in unmittelbarer Nähe der Wohnanlagen
 - zwei Quartiersgaragen
- Bereich in dem „stellplatzfreies Wohnen“ realisiert wurde (750 WE)



Quelle: Freie Hansestadt Bremen



Quelle: Stadt Freiburg

Beispiele für autoarme Quartiere

Freiburg Vauban

- Pkw-Besitz liegt aktuell bei 202 Pkw/1.000 Ew. (Freiburg: 340 Pkw/1.000 Ew.)
- Das Car-Sharing-Angebot wird überdurchschnittlich gut angenommen (39% der Haushalte; Deutschland 4%)
 - 10 Stationen mit rund 35 Fahrzeugen von zwei Anbietern
- Erschlossen durch Tram und Buslinie



Quelle: Freie Hansestadt Bremen



Quelle: Freie Hansestadt Bremen

Beispiele für autoarme Quartiere

Köln Nippes Stellwerk 60

- Autofreies Konzept
 - quartiersinterne Straßen sind als Fußgängerzonen ausgewiesen
- 460 Wohnungen (ca. 1.500 Einwohner)
- 53% ÖPNV, 26% Rad-/Fußverkehr und 21% MIV



Quelle: Nachbarn60 e.V.



Quelle: Nachbarn60 e.V.

Beispiele für autoarme Quartiere

Köln Nippes Stellwerk 60

- Eine peripher liegende Quartiersgarage
- Hilfs- und Transportmittel werden von einer Mobilitätszentrale verliehen
- Autofreiheit im Kaufvertrag notariell verankert
- Erschlossen durch S-Bahn und Buslinie



Quelle: Nachbarn60 e.V.



Quelle: Nachbarn60 e.V.

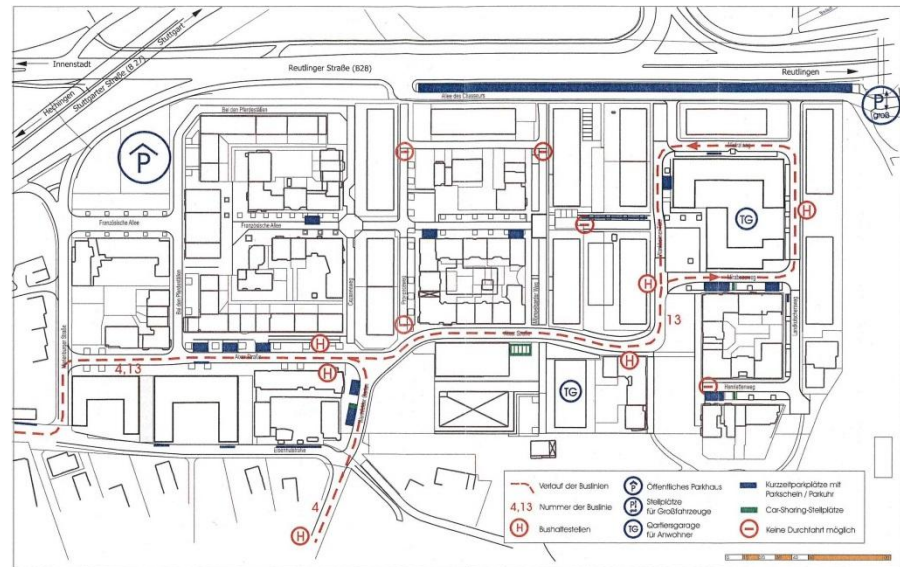
Beispiele für autoarme Quartiere

Tübingen Französisches Viertel

- 1.100 Wohnungen (ca. 2.500 Einwohner), 150 Betriebe (700 Arbeitsplätze)
- 16% ÖPNV, 38% Radverkehr, 25% Fußverkehr und 21% MIV
- Hauptsammelstraße als Erschließung (Tempo 30)
 - alle angrenzenden Straßen sind verkehrsberuhigt
- Wenige öffentliche Parkplätze (kostenintensiv und zeitlich begrenzt)



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: Universitätsstadt Tübingen

Beispiele für autoarme Quartiere

Tübingen Französisches Viertel

- Parkhaus am Siedlungsrand
 - vollautomatisch für Langzeitparker
 - konventioneller Teil für Kurzzeitparker
- Erschlossen durch drei Buslinien



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: SHP Ingenieure

Beispiele für autoarme Quartiere

München „DomagkPark“

- Nach Fertigstellung 1.800 WE, 500 Arbeitsplätze, zentraler Park + soziale Einrichtungen (50% geförderter Wohnraum)
- Verkehrliche Erschließung über zwei getrennte Straßenspangen nördlich und südlich eines Parks
 - Tram und Busverkehr erschließen das Gebiet am Rand



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: SHP Ingenieure

Beispiele für autoarme Quartiere

München „DomagkPark“

- Umfangreiches Fuß- und Radwegesystem und kurze Wege für Nahmobilität
- Mobilitätsstation u.a. mit Car-Sharing, Leihrädern, übertragbarer MVV-Karte für Multimodalität



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: SHP Ingenieure

Zusammenfassung - Autoarme Quartiere

Projekt	Modal-Split MIV (Wege)		Stellplatz-schlüssel	Quartiersgröße		Im Vergleich zu
	Quartier	Ver-gleichs-wert		je Wohneinheit	Fläche (ha)	
Annahmen Galopprennbahn (autoarm)	20 % / 30 %	37 %	-	36	-	Stadt Bremen
Freiburg-Vauban (stellplatzfrei = autoarm)	18 %	30 %	0,42	41	1.996	Stadt Freiburg
Köln-Nippes (autofrei)	21 %	35 %	0,2	4	460	Stadt Köln
Tübingen (autoarm)	21 %	39 %	0,6	10	1.100	Stadt Tübingen
München Domagkpark (autoarm)	19 %	37 %	0,5 (Mietwohnungsbau) 1,0 (Eigentumsbau)	24	1.800	Stadt München

Verkehrliche Potenziale – Ruhender Verkehr

- Möglichst gleiche Abwicklung des ruhenden Verkehrs für das gesamte Gebiet
- Weitgehender Verzicht auf Stellplätze in den Straßenräumen
- Dezentrale, ggf. periphere Parkieranlagen, z.B. Quartiersgarage
- Geringer Stellplatzschlüssel im gesamten Gebiet



Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: SHP Ingenieure

Verkehrliche Potenziale – Fahrradparken

- Ebenerdiges Fahrradparken
- Kurze Wege zu den Abstellanlagen
- überdachte Fahrradparkplätze
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten, auch für Besucher
- Sichere Abstellmöglichkeiten für Pedelecs
- Lademöglichkeiten für Pedelecs



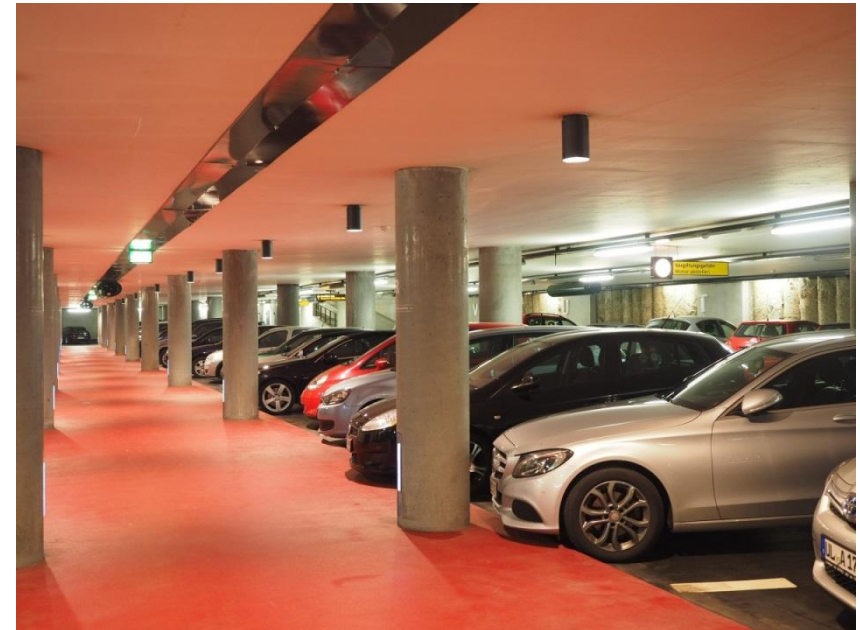
Quelle: SHP Ingenieure



Quelle: Stadt Freiburg

Verkehrliche Potenziale – Quartiersgaragen

- Gute Erreichbarkeit der Quartiersgarage vom Hauptverkehrsstraßennetz
 - möglichst Ansiedlung am Rand des Quartiers, um Fahrten durch das Quartier zu vermeiden
- Angebot frei verfügbarer Transportmittel wie Handkarren und Fahrradanhänger
- Stellplätze für Bewohner, Besucher und Beschäftigte integrieren
- Ausrüstung der Quartiersgarage mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge
 - Option zur Nachrüstung bei Stellplätzen ohne Ladestationen
- Kombination mit kleinflächigen Gewerbeflächen/Einzelhandel denkbar



Quelle: Freies Foto

Verkehrliche Potenziale – „Quartierstreffpunkt“

- Zentral im Quartier befindlicher Treffpunkt für Bewohner
- Verkauf/Verleih von Mietertickets für den ÖPNV
- Abwicklung/Betreuung des Carsharing-Angebotes
- Verleih von Transportmittel wie Karren, (Elektro-)Lastenräder, Fahrradanhänger usw.
- Kombinierbar mit einer Fahrradwerkstatt
- Aufenthaltsmöglichkeit
 - Café oder Treffpunkt
 - ggf. Kombination mit einem Verein o.ä.



Quelle: SHP Ingenieure

Verkehrliche Potenziale – Paketdepot

- Paketdepot soll Lieferfahrten und Halte im Quartier reduzieren
- Bewohner können Paketsendungen abholen und abgeben
- Auslieferung im Quartier per Lastenrad denkbar
- Integrierbar in Quartierstreffpunkt



Quelle: Ernst Schweizer AG, www.paketbox.ch

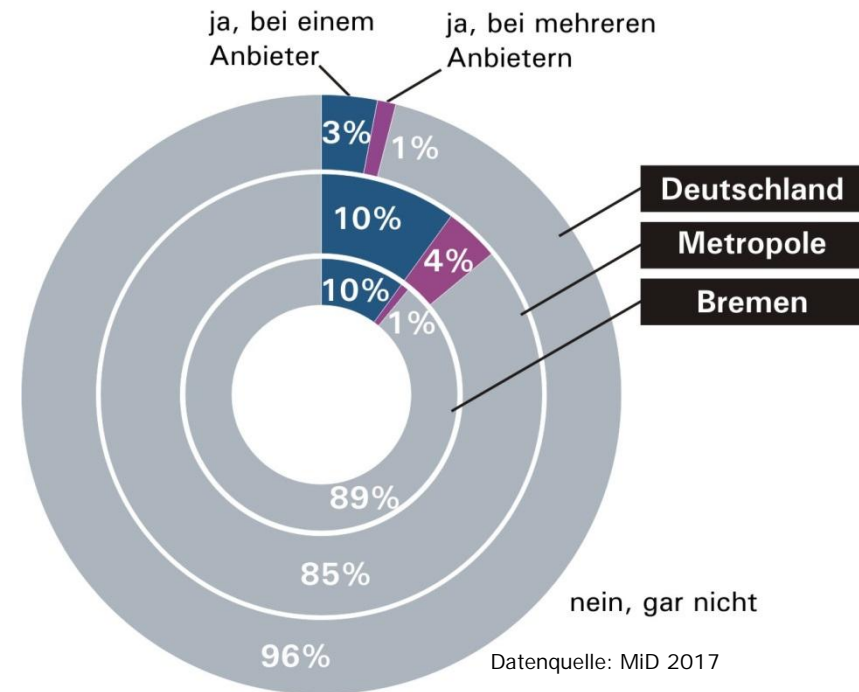


Quelle: freies Foto

Verkehrliche Potenziale – Carsharing

- Mobilitätsalltag soll ohne Pkw funktionieren
 - Carsharing soll eine Option bieten, im Bedarfsfall ein Auto zu nutzen
- Ermöglicht den dauerhaften Verzicht auf ein eigenes Auto, ohne vollständig auf jegliche automobiler Mobilitätsvorteile verzichten zu müssen
 - Verkehrsbetriebe profitieren
 - Tarifkooperationen zwischen BSAG und cambio, Anmeldegebühr entfällt
- Angebot an Carsharing-Stellplätzen möglichst wohnungsnah
 - alternativ in Quartiersgarage

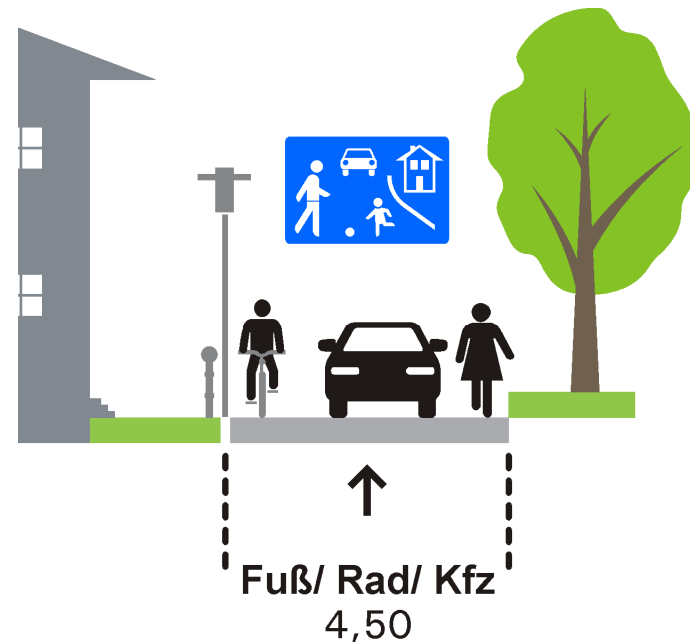
Carsharing Mitgliedschaft



Innere Erschließung – Straßenräume

■ Wohnwege

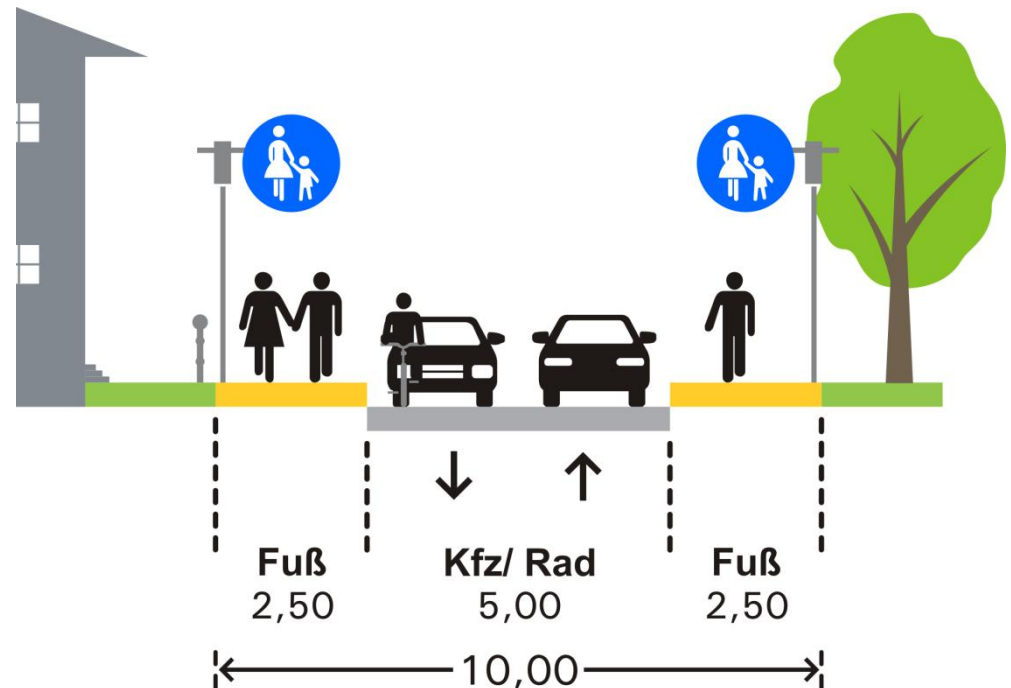
- Geringe Straßenraumbreiten
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Kein Parken im Straßenraum, Halten nur zum Be- und Entladen
- Hohe Aufenthaltsqualität



Innere Erschließung - Straßenraumgestaltung

■ Wohnstraßen

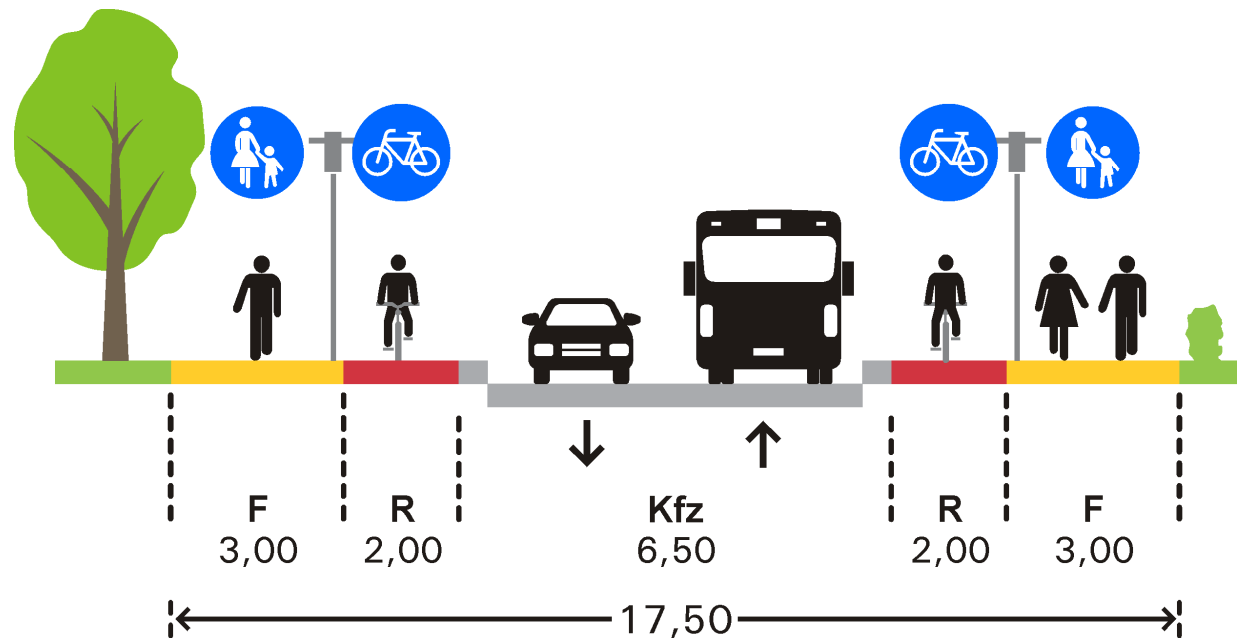
- Geringes Geschwindigkeitsniveau
- Kein Parken im Straßenraum, Halten nur zum Be- und Entladen
- Hohe Aufenthaltsqualität



Innere Erschließung - Straßenraumgestaltung

■ Sammelstraße

- Geringes Geschwindigkeitsniveau
- Stellplätze für Carsharing-Autos
- Möglicher Standort für Einzelhandel
 - Standort für Quartierstreff
- ÖPNV-Erschließung



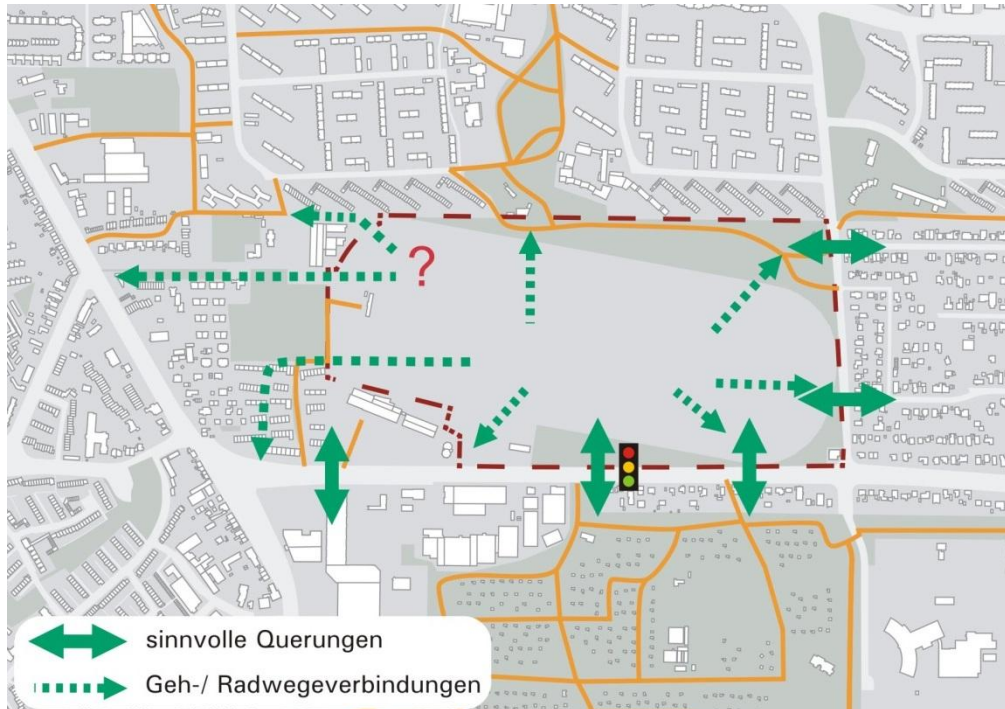
Innere Erschließung – schematischer Netzaufbau

- Anbindung des Quartiers ist mit einer signalisierten Anbindung möglich
 - Betrieblich empfehlenswert sind mindestens zwei Anbindungen an der Ludwig-Roselius-Allee

- Ziele des Netzaufbaus:
 - Kurze Wege für den Fuß- und Radverkehr Geh- und Radwegeverbindungen in alle Richtungen
 - Gute Erschließung des Quartiers durch den ÖPNV
 - Lange Wege für den Kfz-Verkehr

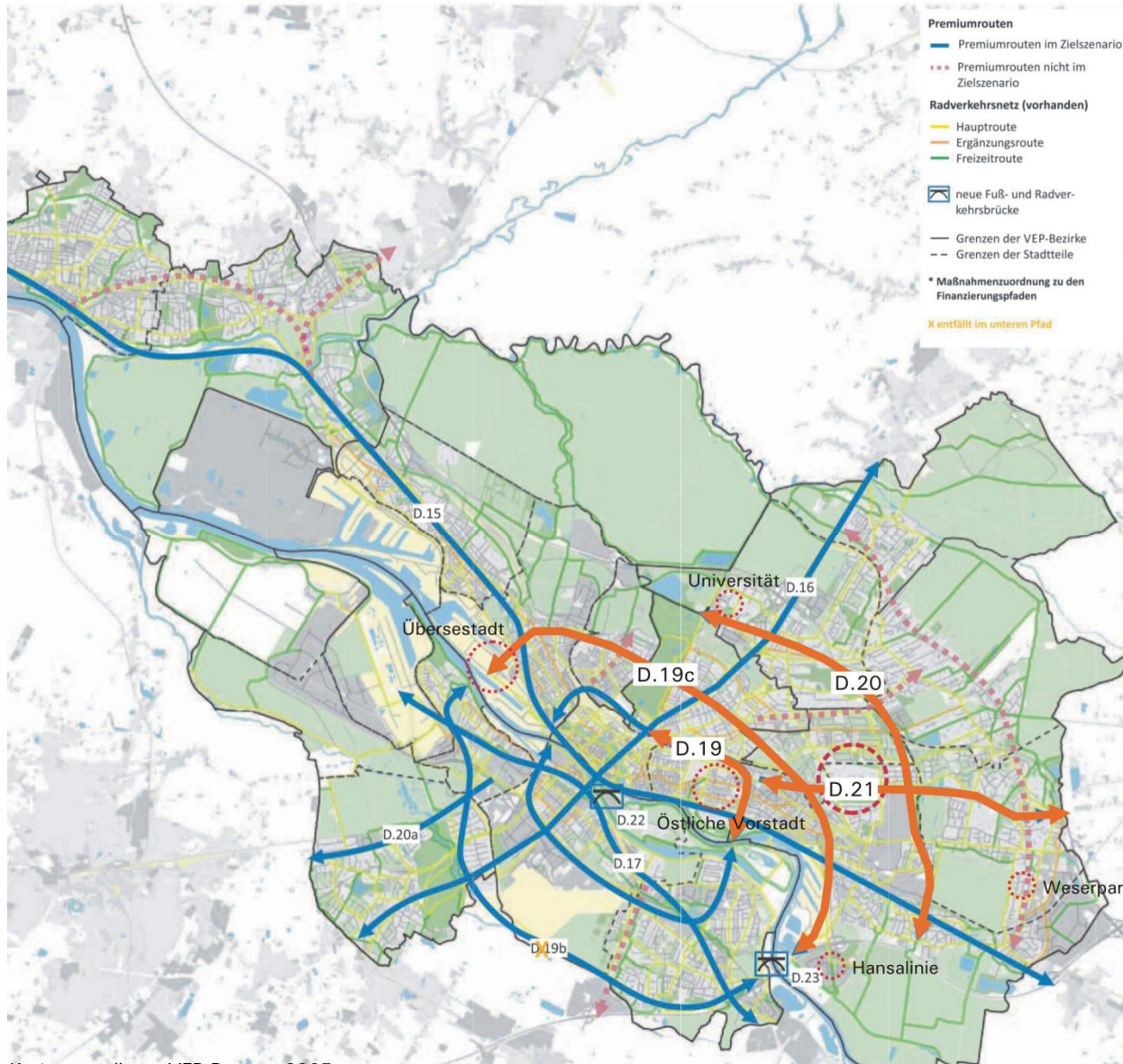
Äußere Erschließung – Fuß- und Radverkehr

- Einrichten von Querungsmöglichkeiten über die angrenzenden Straßen
 - Signalisierte Querungsmöglichkeit der Ludwig-Roselius-Allee kann in die Kfz-Erschließung (neuer Knotenpunkt) eingebunden werden
- Prüfung einer möglichen neuen Wegeverbindungen in den Westen oder eines Anschlusses an das bestehende Netz im Nordwesten



Kartengrundlage: Strukturelle Analyse (Machleidt et al., 2018)

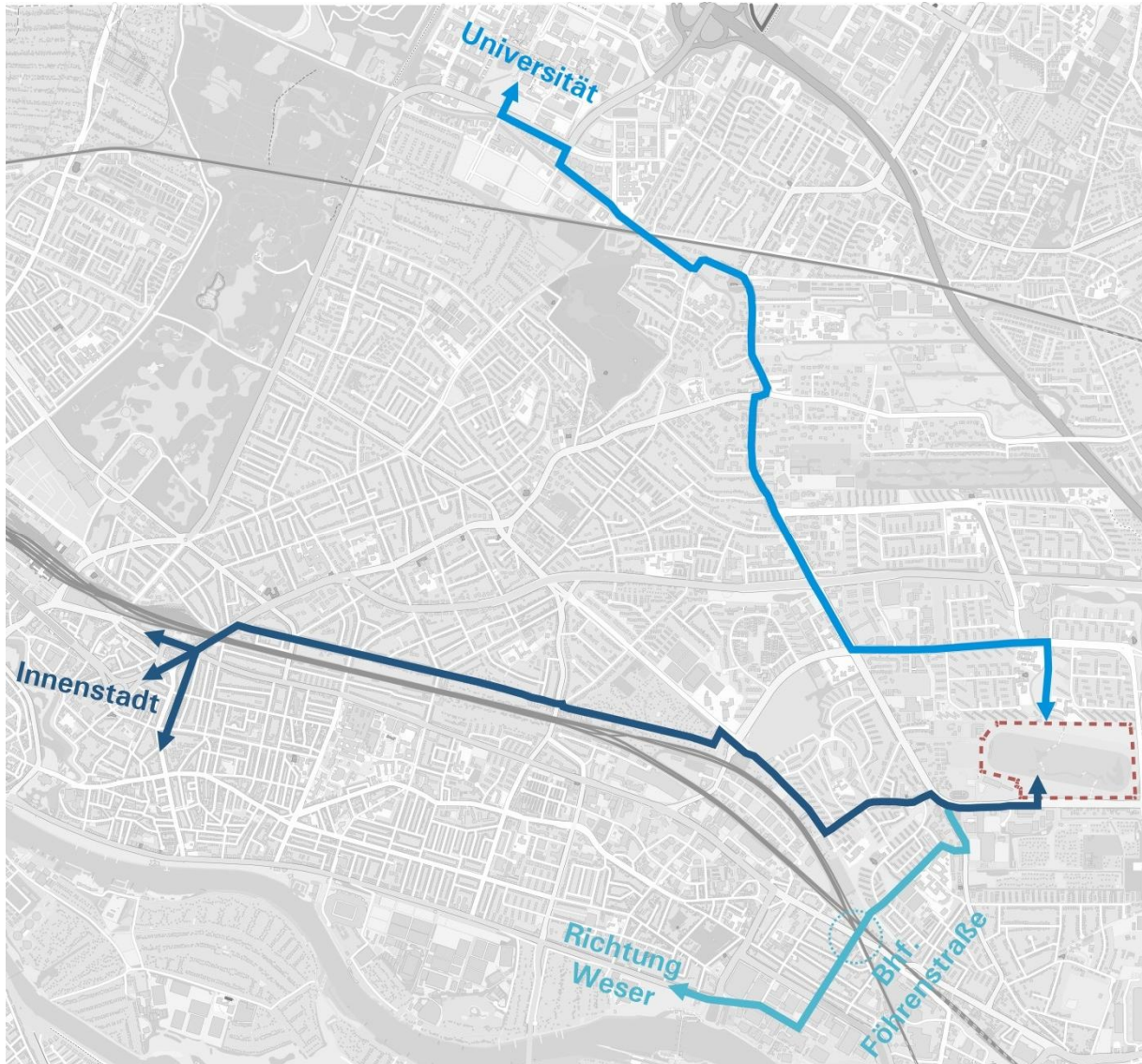
Äußere Erschließung – Radverkehr Premiumrouten



- Forderung des Baus der Premiumrouten D19(c), D20, D21
- Attraktive Erschließung des Quartiers durch Premiumroutennetz
- Umliegende Routen bieten Anschluss an alle wichtigen Ziele
- Steigerung der Radverkehrsnutzung infolge besserer Angebote
- Auch das Umfeld profitiert

Kartengrundlage: VEP Bremen 2025

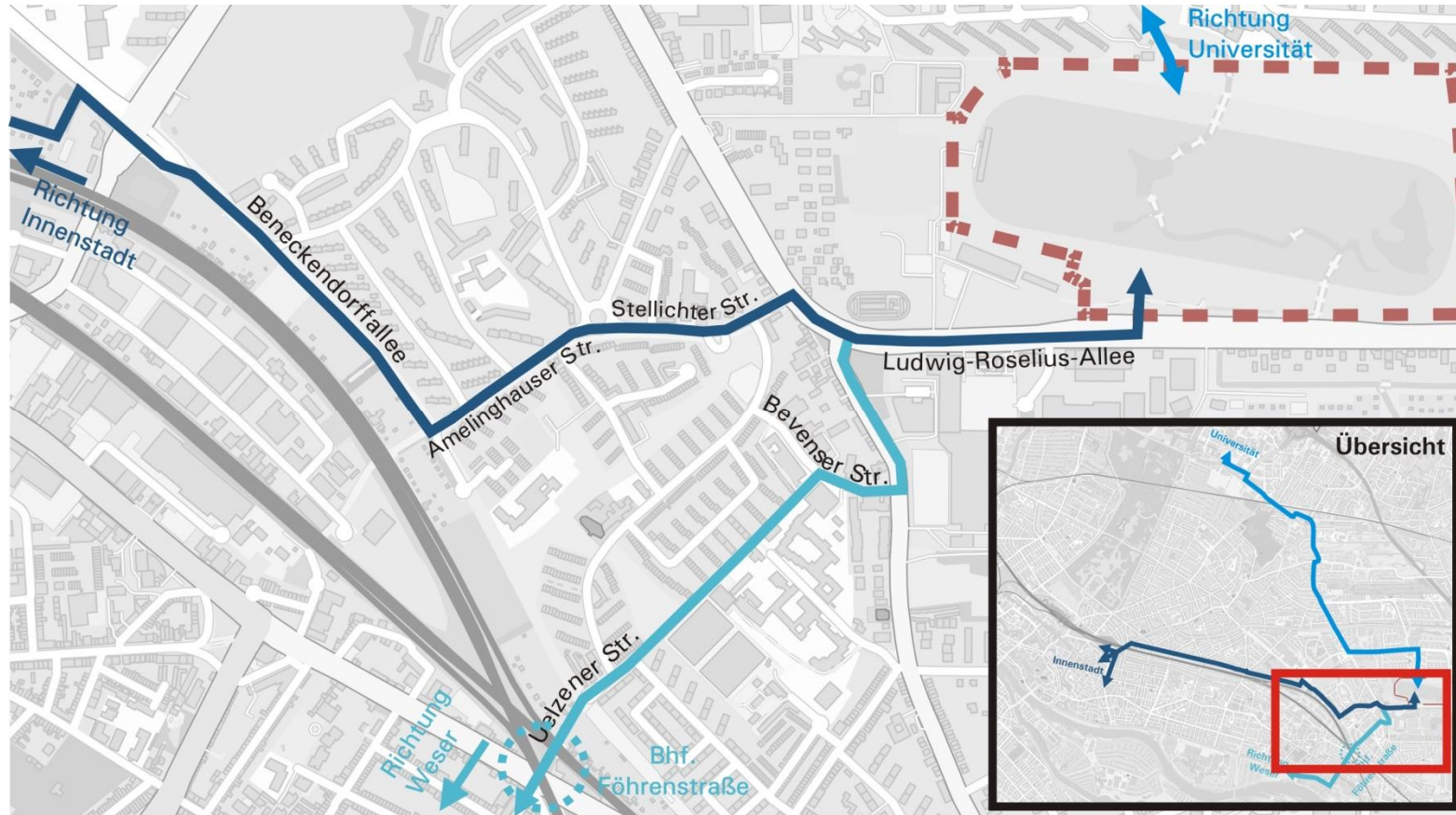
Äußere Erschließung – Radverkehr qualifizierte Routen



Kartengrundlage: Openstreetmaps.org

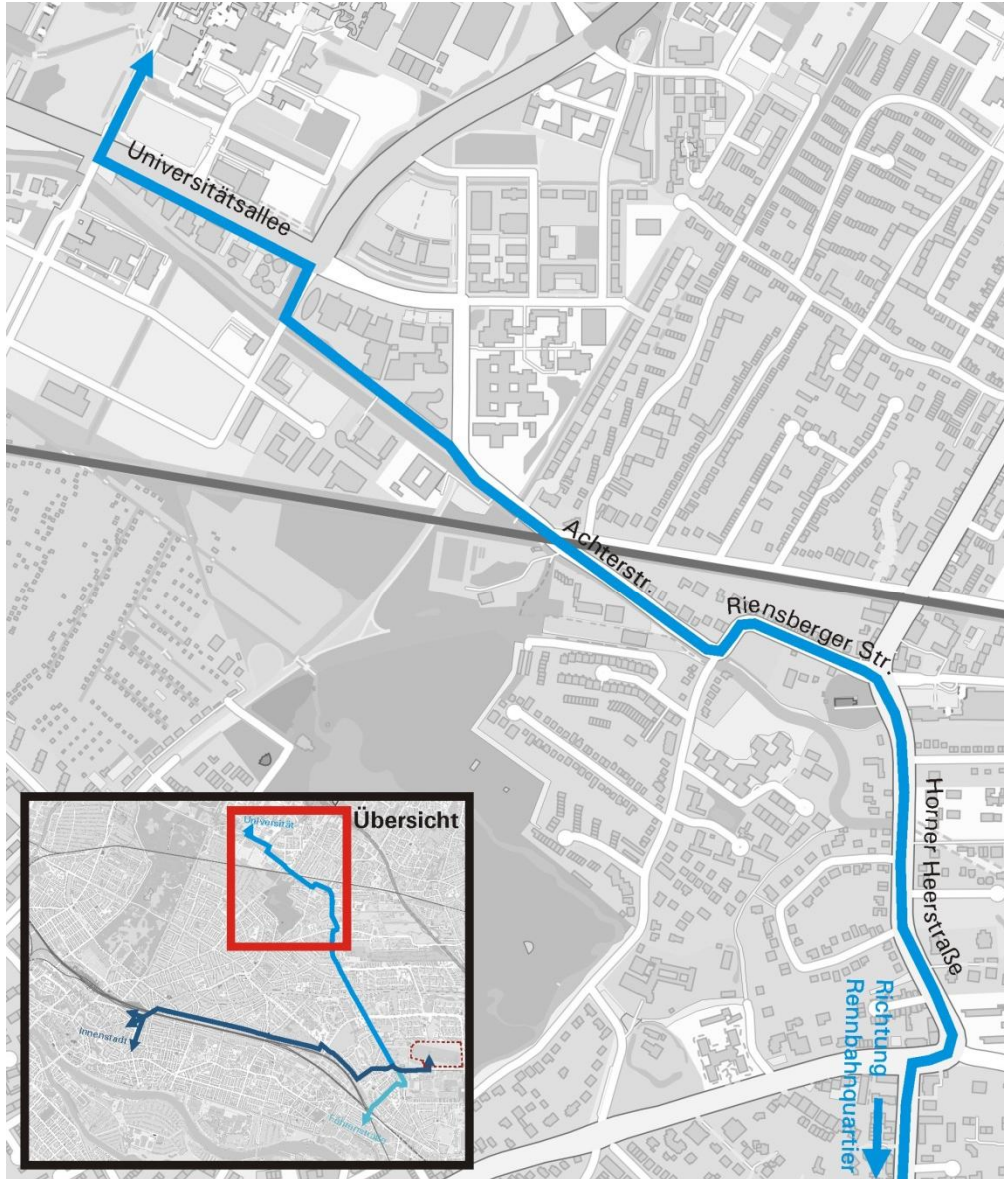
- Qualifizierung von drei Routen
 - Innenstadt
 - Universität
 - Bf. Föhrenstraße
- Richtlinienkonformer Ausbau
 - Aktuelle Regelmaße
 - Fester und ebener Wegebelaag
 - Klare und attraktive Radverkehrs-führung an Knotenpunkten

Äußere Erschließung – Radverkehr Detail Gartenstadt



Kartengrundlage: Openstreetmaps.org

Äußere Erschließung – Radverkehr Detail Universität



Kartengrundlage: Openstreetmaps.org

Äußere Erschließung – ÖPNV

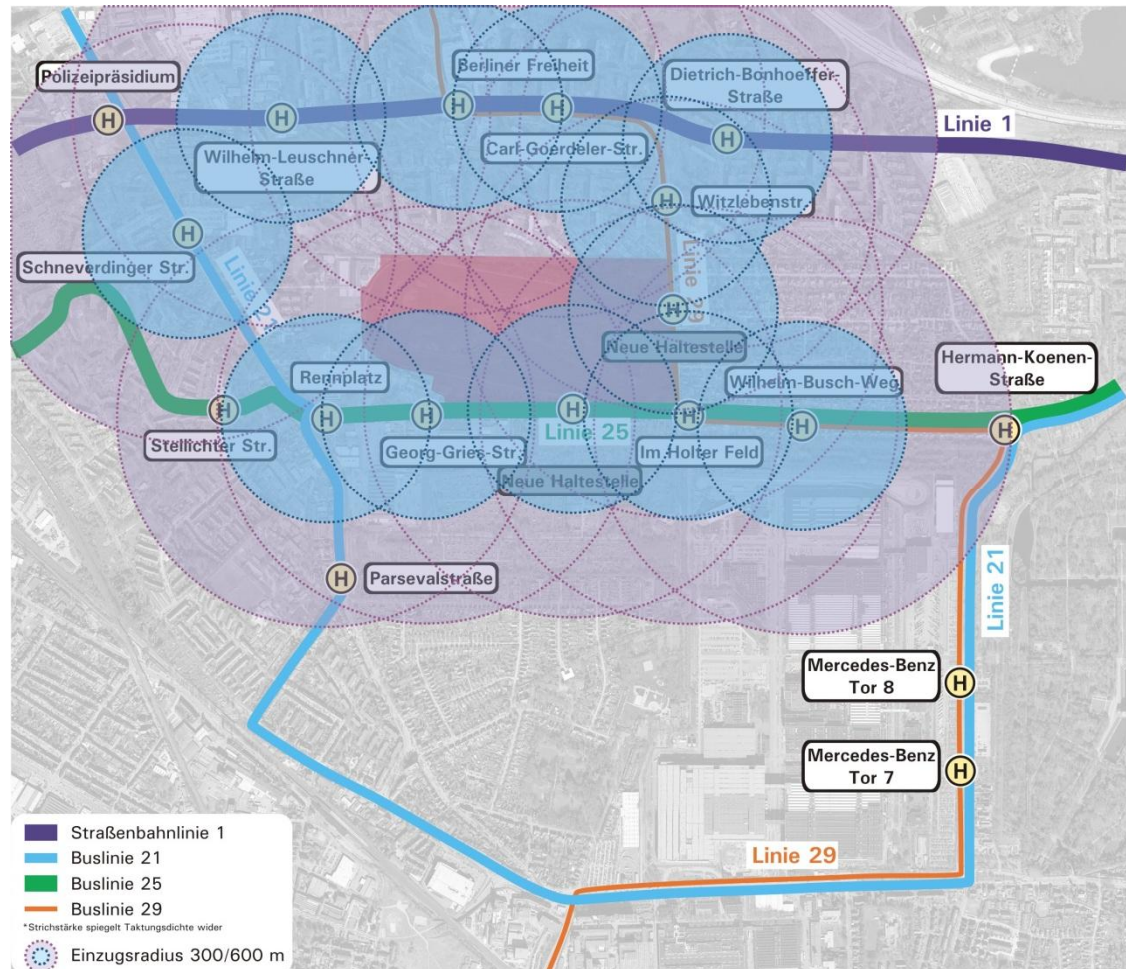
■ Vier Varianten des Ausbaus denkbar

■ Baustein A

- Neue Haltestellen:
 - Linie 29: Hinter dem Rennplatz
 - Linie 25: Ludwig-Roselius-Allee am Rennbahnquartier

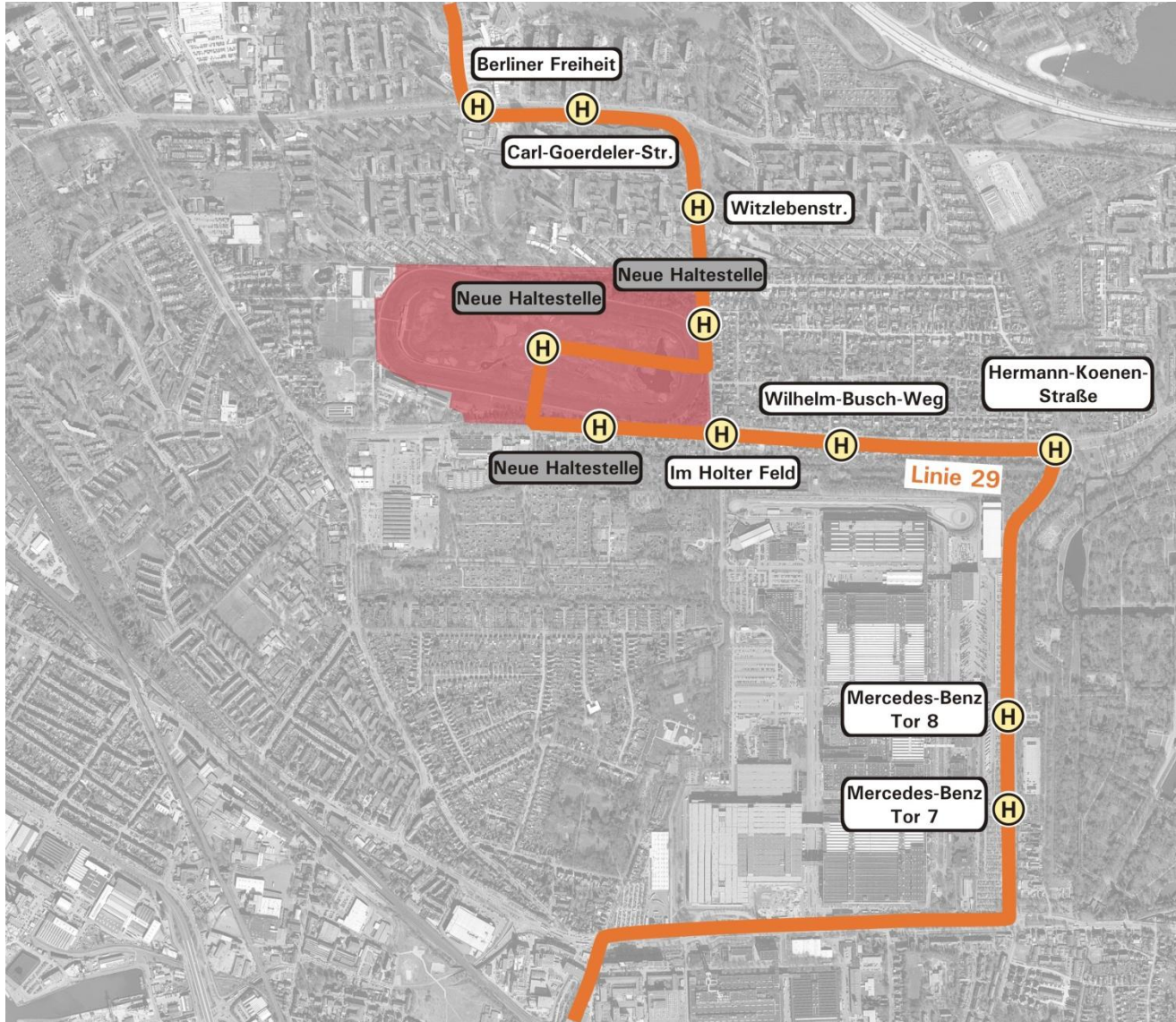
■ Baustein B

- Taktverdichtung der Linien 21, 25, 29



Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Äußere Erschließung – ÖPNV



Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

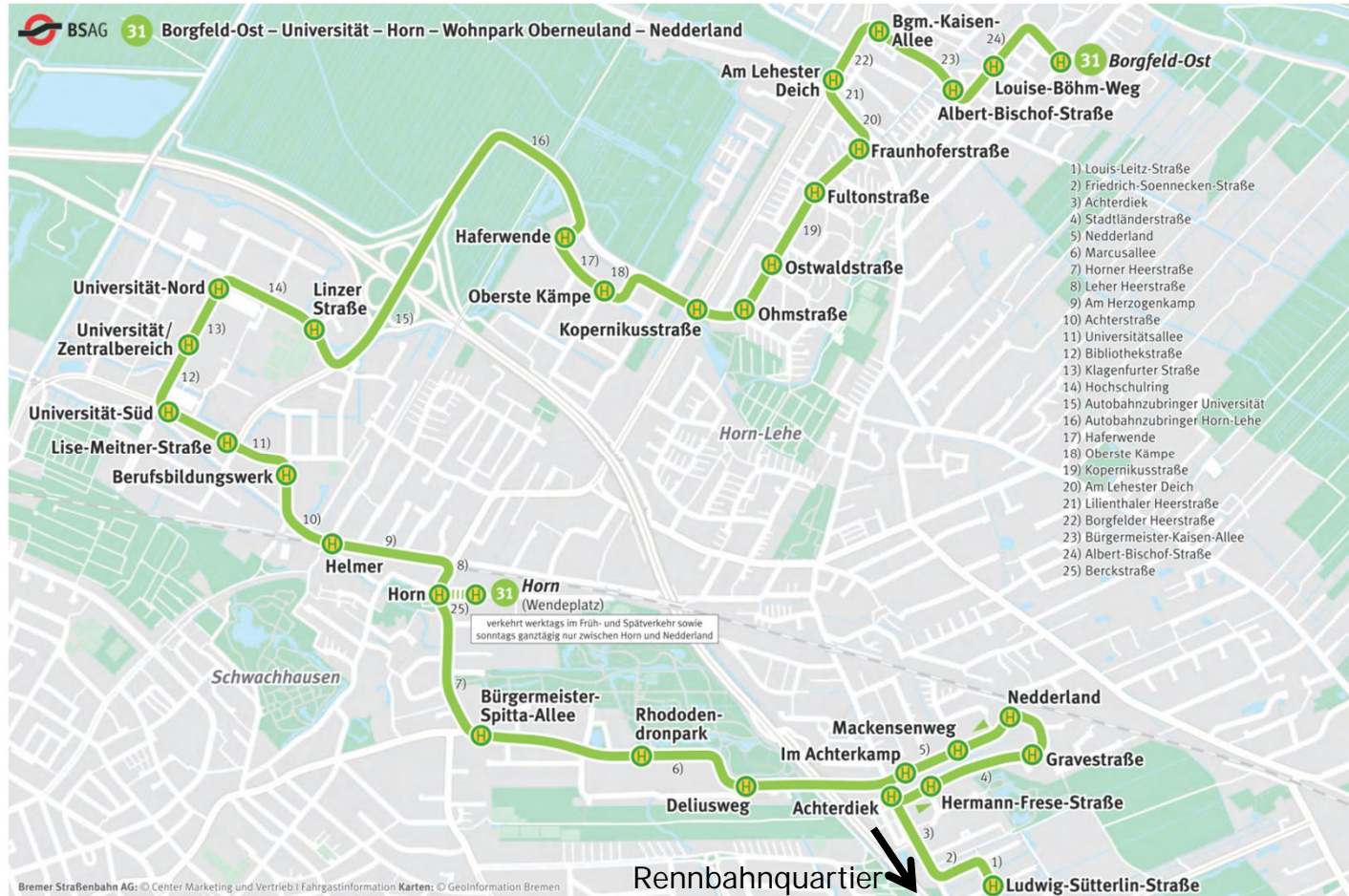
■ Baustein C

- Fahrwegänderung der Linie 29
- Neue Führung durch das Rennbahnquartier
- Zusätzliche Haltestelle im Quartier

Äußere Erschließung – ÖPNV

■ Baustein D

- Weiterführung der Linie 31 über Rennbahnquartier zum Haltepunkt Föhrenstraße



Quelle: BSAG

Äußere Erschließung – ÖPNV



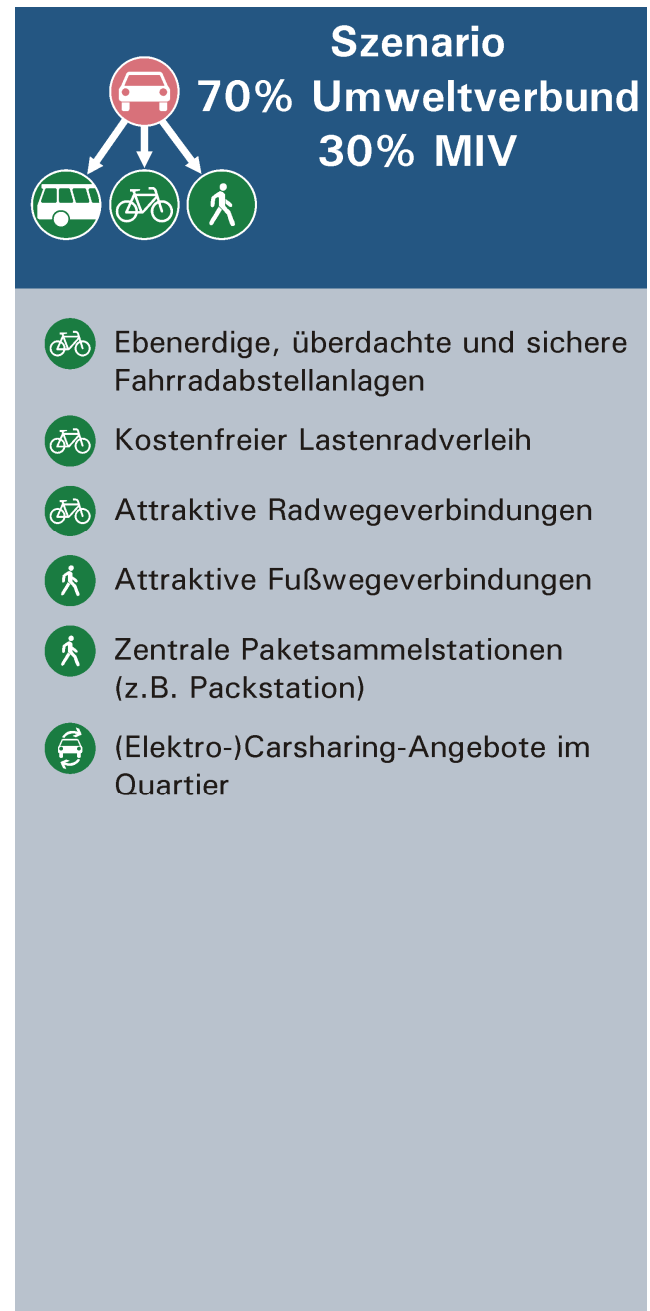
Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

■ Baustein D

- Fahrwegänderung Linie 31
- Neue Führung über Berliner Freiheit – Galopprennbahn – Föhrenstraße – Weserwehr
- Aktuell: 30-Minuten Takt
- Ziel: 15-Minuten Takt zwischen Bf. Föhrenstraße und Berliner Freiheit

Beispielszenario 70 % / 30 %

- Durch Kombination von Wohnformen, baulicher Dichte und wenigen Maßnahmen sind 30 % MIV-Anteil im Gebiet zu erreichen
 - Lastenradverleih im Quartier um kurze Fahrten im MIV zu vermeiden
 - Attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen
 - Zentrale Paketsammelstation zur Reduzierung des Lieferverkehrs
 - Carsharing-Angebot im Quartier als Anreiz zur Abschaffung des eigenen Pkw



Beispielszenario 80 % / 20 %

- Errichtung eines urbanen Quartiers an der Galopprennbahn
- Maximales Aufkommen von 20 % MIV
- Verschiedene Mobilitätsangebote im Quartier
 - Verleih von E-Bikes, Lastenrädern und Elektrofahrzeugen
 - Quartiersgaragen für Bewohner und Besucher mit Lademöglichkeiten für Elektroautos
 - Gute ÖPNV-Anbindung des Quartiers
 - Bündelung der Angebote an einer Quartierstreiff
- Kurze und direkte Wege zur Nahversorgung und Einzelhandel
- Hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger



Modulare und strukturelle Umsetzung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kartengrundlage: Geoinformation Bremen