



Dokumentation zum 2. Bürgerforum

Im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr
der Freien Hansestadt Bremen

protze + theiling GbR
Dr.-Ing. Käthe Protze
Dipl.-Ing. Katharina Günther
Lisa Morgenschweis
Dipl.-Ing. Christoph Theiling

Bremen, Juli 2012

1. Ablauf

Zeit: Donnerstag, 12.07.2012 18.00 – 21.00 Uhr

Ort: Tagungszentrum Rotes Kreuz Krankenhaus, Forum K St.-Pauli-Deich 24

18:00h	10 Min.	Begrüßung	Herr Polzin
18:10h	35 Min.	Vorstellung der Ergebnisse aus dem 1. Bürgerforum <ul style="list-style-type: none"> • Zielformulierungen • Mögliche Zielkonflikte • Zusammenfassung der Anregungen der Träger öffentlicher Belange zu den bisherigen Zielentwürfen 	p + t
18:45h	75 Min	4 Arbeitsgruppen: AG 1: Straßenraumgestaltung, Teilnetze, Verkehrssicherheit AG 2: Alternative Verkehrsmittelwahl, Verknüpfung der Verkehrssysteme AG 3:Wirtschaftsverkehr, Verkehr und Umwelt AG4: Infrastruktur, Finanzierung Diskussion zum Umgang mit möglichen Zielkonflikten und Schwerpunktsetzung	Moderation p + t Experten SUBV
20.00h	15 Min	Pause	
20.15h	30 Min.	Darstellung der Ergebnisse der 4 Arbeitsgruppen im Plenum	Moderation p + t
20.45h	15 Min.	Ausblick zum weiteren Prozess	Herr Polzin
21.00h		Ende	

Vorstellung der Ergebnisse aus dem 1. Bürgerforum

In einer Präsentation wurden die Ergebnisse aus dem 1. Bürgerforum als Zielformulierungen mit verschiedenen Unterzielen zusammengefasst. Ebenso dargestellt wurden Zielkonflikte, die herausgearbeitet wurden. Diese Ziele wurden ergänzt durch Anregungen der Träger öffentlicher Belange, denen sowohl die Dokumentation des 1. Bürgerforums als auch die erarbeiteten Zielformulierungen vorlagen. Als Abschluss der Präsentation erfolgte eine Einführung in die Arbeitsgruppen.

Arbeitsgruppen

Es wurden 4 Arbeitsgruppen vorbereitet, die mit Moderation und Experten aus der Verwaltung besetzt wurden. Als Diskussionsgrundlage wurden Zielformulierungen und Unterziele, sowie die Anregungen der Träger öffentlicher Belange zusammengestellt. Für jede Arbeitsgruppe waren Zielkonflikte vorgestellt worden, die ebenfalls diskutiert werden sollten.

Ziel der Arbeitsgruppen war es, Zielkonflikte zu diskutieren und Lösungsstrategien oder Schwerpunktsetzungen zu erarbeiten. Zudem sollten aus den vielen Unterzielen 3 Unterziele herausgearbeitet werden, die als besonders wichtig angesehen werden.

Die Ergebnisse der Diskussion wurden im Plenum vorgestellt.

Ausblick – Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen

Zum Abschluss wurden von Herrn Polzin die weiteren Schritte im Verfahren zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgestellt.

Teilnahme

An der Veranstaltung nahmen ca. 70 Personen aus verschiedenen Interessensverbänden, Verwaltung, Ortsbeiräten und interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

2. Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe 1: Straßenraumgestaltung, Teilnetze, Verkehrssicherheit

Zielfeld 1: Möglichkeit der Teilhabe aller Menschen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/ innen

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

Zielfeld 1: Möglichkeit der Teilhabe aller Menschen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/ innen

Unterziele

- 1.1 Strategische Fußwegeplanung
- 1.2 Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
- 1.3 Förderung des Fahrradverkehrs
- 1.4 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- 1.5 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

- A 1.1 Berücksichtigung der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern, der Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes
- A 1.2 Attraktivierung und Vernetzen von Straßen und Wegen zugunsten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Nutzer/innen
- A 1.3 Aufwertung und attraktive Gestaltung von öffentlichen Räumen

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

Unterziele

- 2.1 Vision Zero
- 2.2 Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel
- 2.3 Sicherheit von Fußgänger/innen auch gegenüber Fahrrad

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

keine

Mögliche Zielkonflikte AG 1:

1. Begrenzter Straßenraum –
Nutzungsansprüche für Kfz-, Rad- bzw. Fußverkehr
2. Wunsch nach attraktiven, für alle sicheren Straßen –
Straße als Verkehrsweg
3. Beschleunigung des ÖPNV –
Geschwindigkeitslimits

Diskussionsschwerpunkte

In der Diskussion wurden die Unterziele von Zielfeld 1 und Zielfeld 2 ergänzt um folgende Unterziele:

- 1.6 Wiedergewinnung des öffentlichen Raums für Aufenthaltsqualitäten (ruhenden Verkehr aus dem Straßenraum verlagern)
- 2.4 Sicherheit des Fahrradverkehrs gegenüber MIV stärken
- 2.5 Entschleunigung für alle Verkehrsteilnehmer/innen

Diskutiert wurde, dass es nötig sei,

- den MIV in der Priorisierung zurück zu nehmen,
- dem Fahrradverkehr zu größerer Akzeptanz zu verhelfen,
- eine zielgerichtete Verteilung zu erreichen, statt einer Gleichberechtigung an allen Stellen

Die formulierten Ziele sollten danach untersucht werden, ob es Synergien zwischen ihnen geben kann.

Und nicht zuletzt sollte das Bewusstsein dafür erhöht werden, dass die genannten Ziele auch erreicht werden können.

Ergebnisse

Abschließend wurde in der Arbeitsgruppe über die Unterziele abgestimmt. Jede Teilnehmer/in konnte 3 Punkte vergeben. In der Wertung erhielten folgende Unterziele die meisten Punkte:

- 1.3 Förderung des Fahrradverkehrs
- 1.4 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- 2.3 Sicherheit von Fußgänger/innen auch gegenüber Fahrrad

Arbeitsgruppe 2: Alternative Verkehrsmittelwahl, Verknüpfung der Verkehrssysteme

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten

Zielfeld 4: Bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der angrenzenden Region

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten

Unterziele

- 3.1 Stärkung von Mobilitätsketten, Stärkung des Mobilitätsmix
- 3.2 Verbesserung tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
- 3.3 Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
- 3.4 Verbesserung der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteillagen
- 3.5 Innovative Konzepte prüfen
- 3.6 Einheitliche und umfassende Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch mit der Region)
- 3.7 Verbesserung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

keine

Zielfeld 4: Bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der angrenzenden Region

Unterziele

- 4.1 Verbessern der Infrastruktur den Stadtteillagen entsprechend
- 4.2 Ergänzen der Infrastruktur vor allem für Fahrradverkehr
- 4.3 Verbessern der Anbindung der benachbarten Gemeinden an SPNV
- 4.4 Verbessern der Verknüpfung von Rad – Bahn – Rad

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

A 4.1 Verbessern der ÖPNV-Anbindung und der Verknüpfung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV

A 4.2 Weiterentwickeln des Radwegenetzes abseits Hauptverkehrsstraßen

A 4.3 Verbessern der Radrouten

A 4.4 Verlagern des MIV auf den ÖPNV

A 4.5 Lenken der Fernverkehre an den Stadtrand nicht zu Lasten der angrenzenden Gemeinden

A 4.6 Kooperation auf Sachebene mit den Nachbargemeinden

Mögliche Zielkonflikte AG 2:

1. Verknüpfung von Verkehrssystemen z.B. durch neue S-Bahnhöfe, Car-Sharing-Mobilstationen, Leihfahrrad, Mobilitätscard –
Optimaler Ausbau einzelner Verkehrsträger
2. Begrenzte Ressourcen –
Freie Wahl alternativer Verkehrsmittel in der gesamten Stadt

Diskussionsschwerpunkte

In der Diskussion wurde hervorgehoben, dass der übliche Schwerpunkt der Betrachtung von Verkehr auf Berufsverkehren liegt wie z. B. den Pendlerverkehren zwischen Bremen und dem Umland. Notwendig wäre es, die Ausrichtung in Richtung Freizeitverkehre zu verschieben und diesen eine größere Bedeutung zu geben.

Einigkeit wurde hergestellt darüber, dass Fernverkehre nicht durch die Stadt geleitet werden sollten. Daher wurde auch die Schließung des Autobahnringes positiv diskutiert. Allerdings wurde einhellig diskutiert, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Form hergestellt wird, dass die nachteiligen Auswirkungen von Lärm, Emissionen etc. nicht von den Umlandgemeinden getragen werden müssen.

Es wurde besprochen, dass es aufgrund der knappen Haushaltsmittel nötig ist, in der Verkehrsplanung und dem Ausbau der Infrastruktur Prioritäten zu setzen. Und in diesem Zusammenhang sollte der Umweltverbund größere Bedeutung erhalten. Über die Frage, ob es Restriktionen gegen den PKW-Verkehr braucht, um diesen einzuschränken, wurde kontrovers diskutiert.

Insgesamt sollten alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes miteinander besser vernetzt werden. In diesem Zusammenhang wurde die trennende Wirkung der Weser angesprochen. Auch diese Trennwirkung sollte, wie jene von großen Straßen, verringert werden – zum Beispiel durch neue Fährverbindungen (z.B. Woltmershausen – Gröpelingen).

Ergebnisse

In der Diskussion wurden die genannten Unterziele ergänzt bzw. umformuliert. Aus diesen neuen Formulierungen wurden in der Gruppe 4 wichtige Unterziele herausgearbeitet:

- 3.7 Verbesserung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen sowie einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch mit der Region)
- 4.5 Umfassende Verknüpfung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Einbindung auch der Fähren)

- 4.6 Fokus auf den Umweltverbund in Planung und Finanzierung
- 3.5 Innovative Konzepte entwickeln bzw. vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen – auch in Hinsicht auf zukünftige Förderperioden, so dass rechtzeitig Konzepte zur Verfügung stehen.

Arbeitsgruppe 3: Wirtschaftsverkehr, Verkehr und Umwelt

Zielfeld 5: Optimierung der Wirtschaftsverkehre

Zielfeld 6: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – Umweltziele durch verkehrliche Maßnahmen erreichen

Zielfeld 5: Optimierung der Wirtschaftsverkehre

Unterziele

- 5.1 Verlässlichkeit und Effektivität für Unternehmen
- 5.2 Minimierung / Effektivierung von Lieferverkehren in der Stadt
- 5.3 Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
- 5.4 Lenkung von Fernverkehren an den Rändern der Stadt
- 5.5 Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in den Stadtteilen und Wohngebieten
- 5.6 Alternative Transportsysteme prüfen

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

- A 5.1 Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
- A 5.2 Abwicklung der Güterströme über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
- A 5.3 Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Güter zu und von den Häfen
- A 5.4 Sicherung der Mobilität mit allen Verkehrsmitteln als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region

Zielfeld 6: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – Umweltziele durch verkehrliche Maßnahmen erreichen

Unterziele

- 6.1 Reduzieren von CO₂-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klimaschutz- und Umweltschutzziele
- 6.2 Reduzieren von Lärm
- 6.3 Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke
- 6.4 Verkehrsvermeidung durch Stadtentwicklung

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

- A 6.1 Verbesserung der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene)
- A 6.2 Trennwirkung von Verkehrsstraßen abbauen
- A 6.3 Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und die Förderung von Nutzungsmischung

Mögliche Zielkonflikte AG3:

- 1. Bedarf an Wirtschaftsverkehren für die Lebensfähigkeit der Stadt und der Betriebe – Wunsch nach ruhigem Wohnumfeld
- 2. Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte (Innenstadt, Stadtteile, Umland) mit allen Verkehrsmitteln – Wunsch nach Reduzierung des Verkehrs in der Stadt (Ziele des Umweltschutzes, Anwohnerschutz, Stadtentwicklung durch mehr Aufenthaltsqualität)
- 3. Bündelung auf wenigen Trassen – Streuung auf viele Trassen

Diskussion

In der Diskussion wurde betont, dass Planungen in Abstimmung mit den Umlandgemeinden geschehen sollten, denn z.B. Lärm und andere Emissionen gehen über Landesgrenzen hinaus.

Eine Lenkung der Fernverkehre über den zu schließenden Autobahnring (5.4) wurde tendenziell befürwortet, allerdings mit der Betonung, dass es um die Organisation des Verkehrs an den Rändern der Stadt geht und, dass daher entsprechender Schutz für die Anwohnerinnen und Anwohner im Umland berücksichtigt werden muss.

Es gab eine angeregte Diskussion zu Belastungen von Bewohner/innen in den Stadtteilen und Wohngebieten (5.5). Diese würden unterschiedlich empfunden und es gebe auch Bewohner/innen, die gleichzeitig z.B. Handwerksbetriebe führen, für die Einschränkungen be-

zogen auf Zufahrtsmöglichkeiten, Emissionen oder Park- bzw. Abstellmöglichkeiten problematisch sein können.

Im Rahmen der Diskussion der Bündelung auf bestimmten Trassen wurde sich für eine Netzhierarchisierung (A 5.1) ausgesprochen mit dem Hinweis, dass auf kleinräumlicher Ebene eine differenzierte Betrachtung der stadträumlichen Gegebenheiten und der jeweiligen Verkehrsbelastungen erfolgen müsse.

Die Diskussion zur Reduzierung von Lärm (6.2) war sehr kontrovers. Es wurde der Hinweis auf Lärmaktionspläne gegeben, die mit den Umlandgemeinden abgestimmt werden sollten. Genannt wurde der Aspekt, dass der Lärm in bestimmten Maßen zur Stadt gehöre. Es wurde aber auch betont, dass durch neue Richtlinien der EU der Lärm in den Städten reduziert werden müsse. Wichtiges Thema war der Fluglärm, der nicht direkt durch den VEP geregelt werden könne. Dennoch besteht der Wunsch, dazu Aussagen im Sinne der Lärmreduktion zu treffen. Zum Lärmschutz wurde der Wunsch geäußert, diesen auch über gesetzliche Bestimmungen hinaus umzusetzen.

Es herrschte in der Gruppe Einigkeit darüber, dass es um Verkehrsvermeidung geht (6.4) und dass Stadtentwicklung und Verkehr integriert diskutiert und geplant werden sollten.

Zu dem Unterziel A 6.1, Verbesserung der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen) bestand Klärungsbedarf, aufgrund der begrenzten Zeit war dies nicht mehr in Rahmen der AG möglich.

Es wurde befürwortet, dass die Trennwirkung von Verkehrsstraßen abgebaut werden muss (A 6.2) und der Hinweis gegeben, dass konkrete Maßnahmen unterschiedliche Ausgestaltungen haben können.

Zu A 6.3. (Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und die Förderung von Nutzungsmischung) wurden verschiedene Strategien diskutiert.

Zu Zielkonflikt 1 (Bedarf an Wirtschaftsverkehren für die Lebensfähigkeit der Stadt und Betriebe gegenüber Wunsch nach ruhigem Wohnumfeld) wurde ergänzt, dass auch die berufsbedingten Pendlerverkehre – insbesondere zu großen Arbeitgebern – zum Wirtschaftsverkehr gehören. Die Diskussion ging dahin, dass beide Ziele wichtig sind und es eine Herausforderung ist, dazu verkehrsplanerische Lösungen zu entwickeln. Ansätze wurden in den Strategien diskutiert. Zielkonflikt 2 wurde vergleichbar diskutiert.

In Ergänzung zu Zielkonflikt 3 wurde diskutiert, dass eine Bündelung sein sollte, aber nicht nur auf wenigen Trassen. Deutlich wurde, dass eine Streuung auf viele Trassen definitiv nicht erwünscht ist.

Insgesamt wurde für alle Konflikte immer wieder darauf verwiesen, dass die Ziele für die Stadt dann auf den kleinräumlicheren Ebenen differenziert werden sollten, da die „Stadtmielieus“ doch sehr heterogen ausgeprägt sind.

Ergebnisse – Diskutierte Strategien

- Nutzungsmischung in Stadtteilen erhalten und ausbauen
- Nahmobilität stärken – muss kein Widerspruch zum Wirtschaftsverkehr darstellen
- Kein Ausbau von großen Verkehrserzeugern

- Anreizsysteme für umweltfreundliche Verkehre: Anreize wo möglich – Verbote wo nötig
- Verkehrsmanagement, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Fuhrparkmanagement und Mobilitätsmanagement
- Bessere Verkehrslenkung (Navigationssysteme – LKW – VerkehrsManagementZentrale Bremen)

Arbeitsgruppe 4

Zielfeld 7: Kostentransparenz für alle Verkehrsarten einführen

Unterziele

- 7.1 Darstellung von Investitionskosten und Unterhaltungskosten
- 7.2 Kostenanlastung
- 7.3 Darstellung der Folgen der Verkehrsmittelwahl – allgemeine Kosten und individuelle Kosten

Anregungen der Träger öffentlicher Belange

keine

Mögliche Zielkonflikte AG 4:

1. Notwendiger Aus-/Umbau der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsmittel – Begrenzte finanzielle Mittel
2. Finanzierung durch die öffentliche Hand – Finanzierung durch die Nutzer
3. Aus-, Um- und Neubau (inklusive Folgekosten) – Unterhaltung des Bestandes

Diskussionsschwerpunkte

Im Rahmen einer einleitenden Diskussion des Begriffs Kostentransparenz mit dem Versuch, die Parameter der Kostentransparenz zu formulieren, wurde relativ schnell klar, dass ein Ziel von Kostentransparenz auch immer die gerechte Verteilung der Kosten ist.

Kostentransparenz sollte also nachvollziehbar für die Bürgerinnen und Bürger hergestellt werden, damit sichtbar wird, was wie viel kostet und was wie finanzierbar ist. Erst auf dieser Grundlage können Prioritäten in der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur gesetzt werden. So ist z.B. die Einführung von flexiblen ÖPNV-Systemen wie Quartiersbussen oder auch

Bürgerbussen unter dem Aspekt der Kosten aber auch unter dem Aspekt der Chancen von Mobilität zu betrachten. Dabei ist dann auch das Verhältnis von Innenstadt und städtischer Peripherie zu thematisieren. Das ist aber auch nicht ganz neu in der Verkehrsplanungsdiskussion.

Zur Kostenanlastung und dem damit verbundenen Zielkonflikt der Finanzierung wurde festgehalten, dass Kostenanlastung auch eine Funktion der Lenkung und Finanzierungsverteilung haben kann. Eine nutzungsorientierte Bepreisung wurde diskutiert: Wer nutzt welche Verkehrsmittel und wann werden diese genutzt. Diese Art der Preisgestaltung kann dazu eingesetzt werden, Verkehrsspitzen zu entlasten und Verkehrsverhalten zu lenken.

Zum Konflikt zwischen Neubau und Unterhaltung wurde diskutiert, dass Kostentransparenz sin Zyklen dargestellt werden muss. Nicht nur der Neubau und die Erstinvestition sind wichtig, sondern auch die Unterhaltungs- und Reparaturkosten im Lebenslauf einer Investition. In diesem Zusammenhang fielen noch weitere Argumente zum Verhältnis von Investition und Unterhaltung:

Auch in der Verkehrsplanung ist der demographische Faktor zu beachten und z.B. für neue Infrastrukturmaßnahmen unbedingt zu berücksichtigen.

Für Unterhaltungsmaßnahmen könnten zweckgebundene Einnahmen und kleinere Maßnahmen versus Großreparaturen mögliche Einsparungen von öffentlichen Mitteln bedeuten.

Auch Rückbau kann auf Dauer eine Einsparung (von Unterhaltungsmitteln) bedeuten.

Ergebnisse

Die Punkte 7.1 und 7.3 wurden zu einem Unterziel zusammengefasst. Dadurch gibt es für den Themenbereich Kostentransparenz nur noch zwei Unterziele, die gleich priorisiert wurden:

- 7.1 Darstellung von Investitionskosten und Unterhaltungskosten, Darstellung der Folgen der Verkehrsmittelwahl – Anschaffung, Unterhaltung und Betriebskosten
- 7.2 Kostenanlastung mit dem Ziel einer Lenkungsfunktion und einer Finanzierungsverteilung (Betreibermodelle)