



Dokumentation des Bürgerforums

Bremen-Nord

(Blumenthal, Vegesack, Burglesum)

am 10.01.2013

im Kulturbahnhof Vegesack

(18:30 h - 21:00 h)

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Büro für Verkehrsökologie, Bremen

(Teilauftrag zur Durchführung der Bürgerbeteiligung)



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des VEP Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung 11.02.2013).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Klaus Schäfer-Breede, BVÖ

Mareen Lubich, BVÖ

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	9
4	Die Poster	10
5	Die Diskussion an den Messeständen.....	11
5.1	Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit	13
5.2	Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse	16
5.3	Messestand: Kfz-Verkehr	18
5.4	Messestand: Radverkehr.....	20
6	Gesamteindruck.....	22
	Anhang A: Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet	25
	Anhang B: Handout: "Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025"	26

1 Einführung

Bremen soll attraktiv bleiben – für seine Bürgerinnen und Bürger, für Wirtschaft, Tourismus und Wissenschaft – und sich seine hohe Lebensqualität erhalten. Diesem Ziel soll ein strategisches Verkehrskonzept dienen, das beschreibt, wie sich der Verkehr in Bremen in den nächsten Jahren entwickeln soll, und das dabei Veränderungen im Verkehrsverhalten und neue gesellschaftliche und räumliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 soll unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist die Grundlage für die strategische Verkehrsplanung in Bremen bis zum Jahr 2025. Der VEP soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und zur Erreichung derselben Ziele dienen.

Der Verkehrsentwicklungsplan deckt daher alle Verkehrsmittel und Verkehrsnetze ab:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (Pkw-/und Lkw-Verkehr)
- Öffentlicher Personenverkehr (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn)

Er betrifft alle Verkehrszwecke im Personenverkehr:

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkaufen
- Holen und Bringen
- Fahrten in Ausübung des Berufs / Personenwirtschaftsverkehr
- Freizeit

Im VEP werden sowohl der Personenverkehr (privater und Personenwirtschaftsverkehr) wie auch der Güterverkehr (Lkw-/Wirtschaftsverkehr) untersucht.

Er beinhaltet eine Prognose für das Jahr 2025 und deckt ein breites verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenspektrum ab:

- Infrastruktur
- Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement
- Information und Beratung
- Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln
- Wechselwirkungen zur Umwelt, Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Der VEP wird im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet. Dem dienen regionale Bürgerforen, die in den vier Phasen des Planungsprozesses durchgeführt werden. Hier können sich die Bürger über den jeweiligen Arbeitsstand informieren, mit den Planern diskutieren und eigene Ideen und persönliche Erfahrungen einbringen.

Ein besonderes Merkmal dieses Dialogangebots besteht darin, dass die Bürgerbeteiligung bereits sehr frühzeitig erfolgt. Nach einer Auftaktveranstaltung im Frühjahr 2012 wurden anschließend im Sommer die Zielstellungen des VEP im Rahmen von zwei öffentlichen Workshops zur Diskussion gestellt und von der Deputation im Oktober 2012 beschlossen. Im Januar 2013 begann eine Reihe von regionalen Bürgerforen zum Themenschwerpunkt "Bestandsanalyse".

Bearbeitungsphase und Bausteine des VEP



In jeder Beteiligungsrunde finden fünf regionale Bürgerforen statt. Die regionalen Bürgerforen fassen jeweils mehrere Bremer Stadtteile zusammen:

- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum)
- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestehen über die seit Mitte November 2012 freigeschaltete und bis zum 31. Januar 2013 betriebene Internetplattform www.bremenbewegen.de sowie auf dem Wege der Beiratsbefassung, die jeweils in kurzem Abstand nach den Bürgerforen erfolgt.

Das Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Nord** fand am 10. Januar 2013 in der Zeit von 18:30 bis 21:00 Uhr im Kulturbahnhof Vegesack statt.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden Ablauf und Ergebnisse des Bürgerforums für den Bereich Bremen-Nord beschrieben.

2 Tagesordnung und Ablauf

Die Veranstaltung wurde nach dem Messe-Prinzip "alles in einem Raum" durchgeführt. Das Programm beinhaltete eine "warm-up"-Phase, die von den Teilnehmer/innen für einen ersten Rundgang durch die Ausstellung, für das Kennenlernen und einen ersten Gedankenaustausch genutzt werden konnte. Es folgte ein plenarer Teil mit Grußworten und Vorträgen zum Stand der Arbeit unter regionaler Bezugnahme auf Bremen-Nord. Kern der Veranstaltung war die Begegnung mit den Gutachtern, die insbesondere im zweiten Teil des Abends im Mittelpunkt stand.

Hierzu waren Messestände mit Stellwänden aufgebaut worden. Insgesamt wurden fünf Stationen angeboten, vier davon personell besetzt durch die Gutachterbüros. An den Stellwänden wurden - vertiefend zu den im Vortrag bereits angerissenen Aspekten - anhand von Postern die wesentlichen Ergebnisse der gutachtlichen Bestandsanalyse der Öffentlichkeit vorgestellt. In kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt am Bearbeitungsprozess des neuen VEPs mitzuwirken und Fragen, Wünsche und Meinungen nicht nur zu äußern, sondern auch zu hinterlassen.

Die Teilnehmer/innen wurden aufgefordert, ihre persönlichen Einschätzungen, Anregungen und Hinweise an den Messeständen zu den vorgestellten Themenfeldern einzubringen. Betreut wurden die Gespräche und Diskussionen an den Stellwänden von Mitarbeiter/innen aus den Gutachterbüros. Die Anregungen und Kommentare der Beteiligten wurden auf Moderationskarten festgehalten, die drei übergeordneten Leitfragen zugeordnet waren.

In einer Abschlussrunde wurden die Betreuer der Messestände vom Moderator der Veranstaltung zu den Kernergebnissen der Stände im Sinne einer Kurzzusammenfassung interviewt.



Senator Dr. Joachim Lohse begrüßt die Teilnehmer zum 1. Bürgerforum

Das Bürgerforum wurde von 70 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Auftraggeber).

Programm des 1. Bürgerforums in Bremen-Nord

Zeit	Thema	von
18.30	Ankunft und Stehcafé Möglichkeit zur Information über VEP Bremen 2020/2025 an Messeständen	
19.00	Begrüßung Einführung in Ablauf VEP Bremen 2020/2025 – Ziele und Planungsdialog	Senator Dr. Joachim Lohse Klaus Schäfer-Breede, Moderation Dr. Michael Frehn, Planersocietät
19.10	Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen	Dr. Michael Frehn, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.40	Exemplarische Meinungen/Hinweise aus dem Internet	Klaus Schäfer-Breede
19.45	Austausch und Diskussion an Messeständen	Teilnehmer und Vertreter der Pla- nungsbüros
20.50	Zusammenführung der Diskussionen und Aus- blick auf das weitere Vorgehen	Moderator und "Gastgeber" der Messestände
21.00	Veranstaltungsende	





3 Die Vorträge

Eröffnet wurde das Bürgerforum von Senator Dr. Joachim Lohse.

Die Moderation erfolgte durch Klaus Schäfer-Breede vom Büro für Verkehrsökologie, Bremen.

Den Plenarvortrag haben sich Dr. Michael Frehn (Planersocietät) und Theo Janßen (Ingenieurgruppe IVV) geteilt. Im Anschluss hat Herr Schäfer-Breede den Zwischenstand der Online-Beteiligung (www.bremenbewegen.de) zusammengefasst und in die Verfahrensweise des anschließenden Dialogs mit den Gutachtern eingeführt.

Folgende Themen wurden vorgetragen:

- Anlass und Aufgabenstellung des VEP Bremen 2020/2025
- Ausgangslage zur Mobilität im Bremer Norden
- Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen)
- Ausblick auf das weitere Vorgehen
- Exemplarische Meinungen/Hinweise aus dem Internet
- Leitfragen und Spielregeln zur folgenden Diskussion an den Messeständen



4 Die Poster

An den Messeständen wurden insgesamt 10 eigens für das Bürgerforum Bremen-Nord erstellte Poster ausgestellt:

- Poster 1:** Inhalte und Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans
- Poster 2:** Zwischenauswertung der Onlinediskussion auf www.bremenbewegen.de
- Poster 3:** Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)
- Poster 4:** Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)
- Poster 5:** Analyse des Kfz-Verkehrs (Straßennetz und Lkw-Verkehr)
- Poster 6:** Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)
- Poster 7:** Analyse des Fußverkehrs (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)
- Poster 8:** Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)
- Poster 9:** Analyse des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Angebot)
- Poster 10:** Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)



5 Die Diskussion an den Messeständen

Die Messestände wurden seitens der Gutachterbüros personell betreut. Den Teilnehmer/innen bot sich die Gelegenheit zum persönlichen Dialog mit den Gutachtern. Durch die offene Gestaltung dieses Teils der Veranstaltung konnten die Besucher die Ausstellung gemäß ihrer eigenen Schwerpunktinteressen nutzen und im Gespräch detaillierte Erläuterungen erfragen oder ihre persönliche Sichtweise vortragen. Die weitgehend kartenbasierte Themenaufbereitung erleichterte es beiden Seiten, Probleme, Ideen und Anregungen zu verorten. Die Teilnehmer wurden gebeten, ihre konzeptionellen Wunschvorstellungen sowie vorhandene positive Anknüpfungspunkte und Hinweise auf vorhandene Defizite auf Moderationskarten an den hierfür vorbereiteten Stellwänden zu hinterlassen, im Sinne einer Ergänzung oder als Korrektiv oder Gegenmeinung zu dem von den Büros vorgetragenen Analysestand.

In dieser Dialogphase bildeten sich wechselnde Gruppen an den Messeständen. Viele Teilnehmer nutzten die Gelegenheit zur Nachfrage und Meinungsäußerung.

In einer Schlussrunde wurden alle Teilnehmer zu einem kurzen Resümee an die Messestände eingeladen.





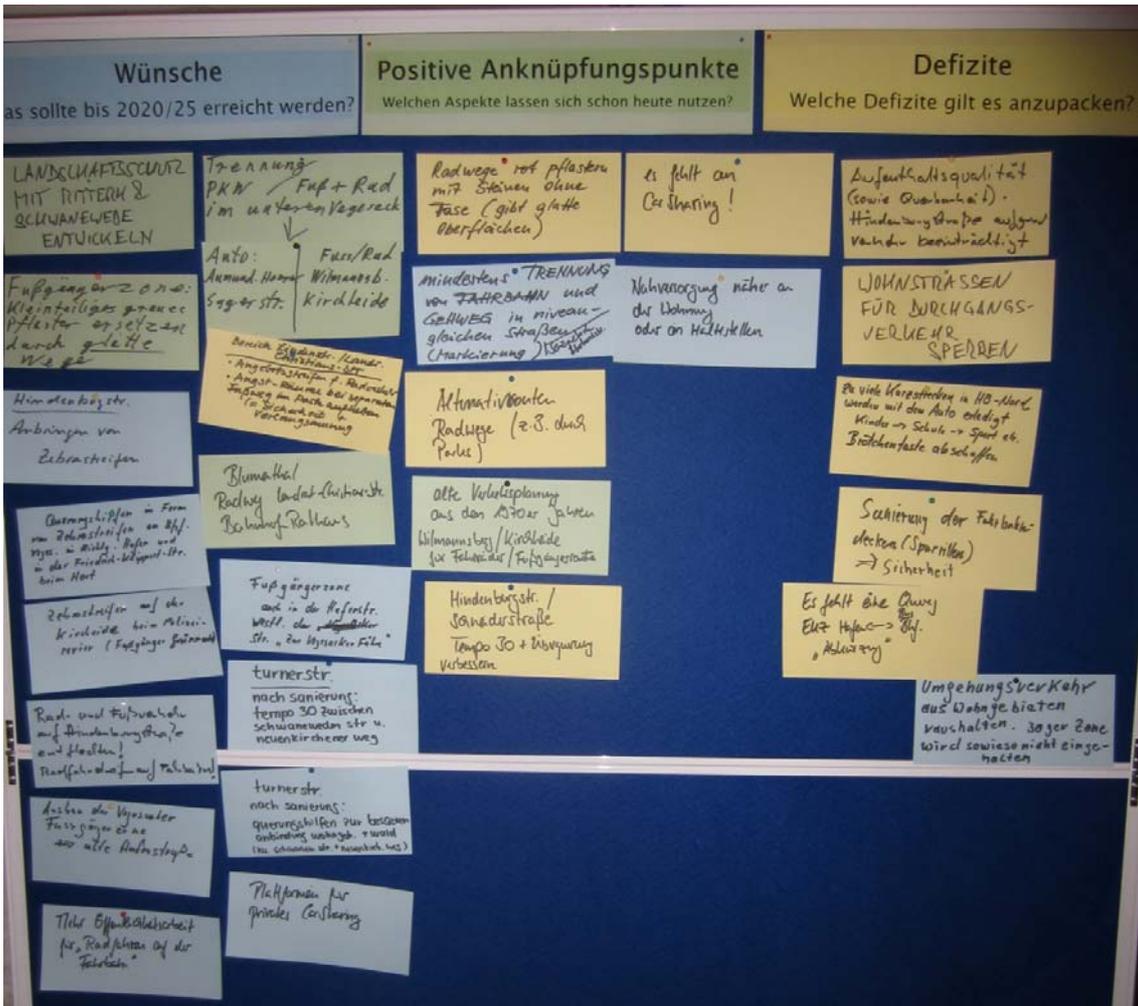
5.1 Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

Poster:

Analyse des Fußverkehrs (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



Eintragung von Detailvorschlägen eines Teilnehmers in das Poster zum Fußverkehr

Wünsche:

- Landschaftsschutz mit Ritterhude & Schwanewede entwickeln
- Trennung - Pkw/Fuß & Rad im unteren Vegesack.
Auto: → Aumunder Heerweg, Sagerstr.
Fuß/Rad: → Wilmannsberg-Kirchheide
- Fußgängerzone: Kleinteiliges graues Pflaster ersetzen durch glatte Wege
- Hindenburgstr.: Anbringen von Zebrastreifen
- Bereich Lindenstr./ Landrat-Christians-Straße: Angebotsstreifen für Radverkehr, Angst-Räume bei separaten Fußweg im Park aufheben (= Sicherheit und Verlangsamung)
- Querungshilfen in Form von Zebrastreifen am Bahnhof Vegesack in Richtung Hafen und in der Friedrich-Klippert-Straße beim Hort
- Blumenthal: Radweg Landrat-Christians-Straße (Bahnhof-Rathaus)
- Zebrastreifen auf der Kirchheide beim Polizeirevier (Fußgänger Grünmarkt)
- Fußgängerzone auch in der Hafenstr. westlich der Straße „Zur Vegesacker Fähre“
- Rad- und Fußverkehr auf Hindenburgstraße entflechten!
- Radfahrstreifen auf Fahrbahn!
- Turnerstraße nach Sanierung: Tempo 30 zwischen Schwaneweder Straße und Neuenkirchener Weg
- Ausbau der Vegesacker Fußgängerzone → Alte Hafenstraße
- Turnerstraße nach Sanierung: Querungshilfen zur besseren Anbindung Wohngebiet und Wald (zwischen Schwaneweder Straße und Neuenkirchener Weg)
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für „Radfahren auf der Fahrbahn“
- Plattform für privates Car-Sharing

Positive Anknüpfungspunkte:

- Radwege rot pflastern mit Steinen ohne Fase (gibt glatte Oberflächen)
- Es fehlt an Car-Sharing!
- Mindestens Trennung von Fahrbahn und Gehweg in niveaugleichen Straßen (Markierung) → Schönebeck Herbertstraße
- Nahversorgung näher an der Wohnung oder an Haltestellen
- Alternativrouten Radwege, z.B. durch Parks
- Alte Verkehrsplanung aus den 1970er Jahren Wilmannsberg/Kirchheide für Fahrräder/Fußgängerroute
- Hindenburgstr./Schneiderstraße Tempo 30 und Übergang verbessern

Defizite

- Aufenthaltsqualität (Querbarkeit). Hindenburgstraße aufgrund Verkehr beeinträchtigt
- Wohnstraßen für Durchgangsverkehr sperren
- Zu viele Kurzstrecken in HB-Nord werden mit dem Auto erledigt (Kinder → Schule → Sport etc.), Brötchentaste abschaffen
- Sanierung der Fahrbahndecken (Spurrillen) → Sicherheit
- Es fehlt eine Querung EKZ Hafen – Busbahnhof: „Abkürzung“
- Umgehungsverkehr aus Wohngebieten raushalten. 30er Zone wird sowieso nicht eingehalten

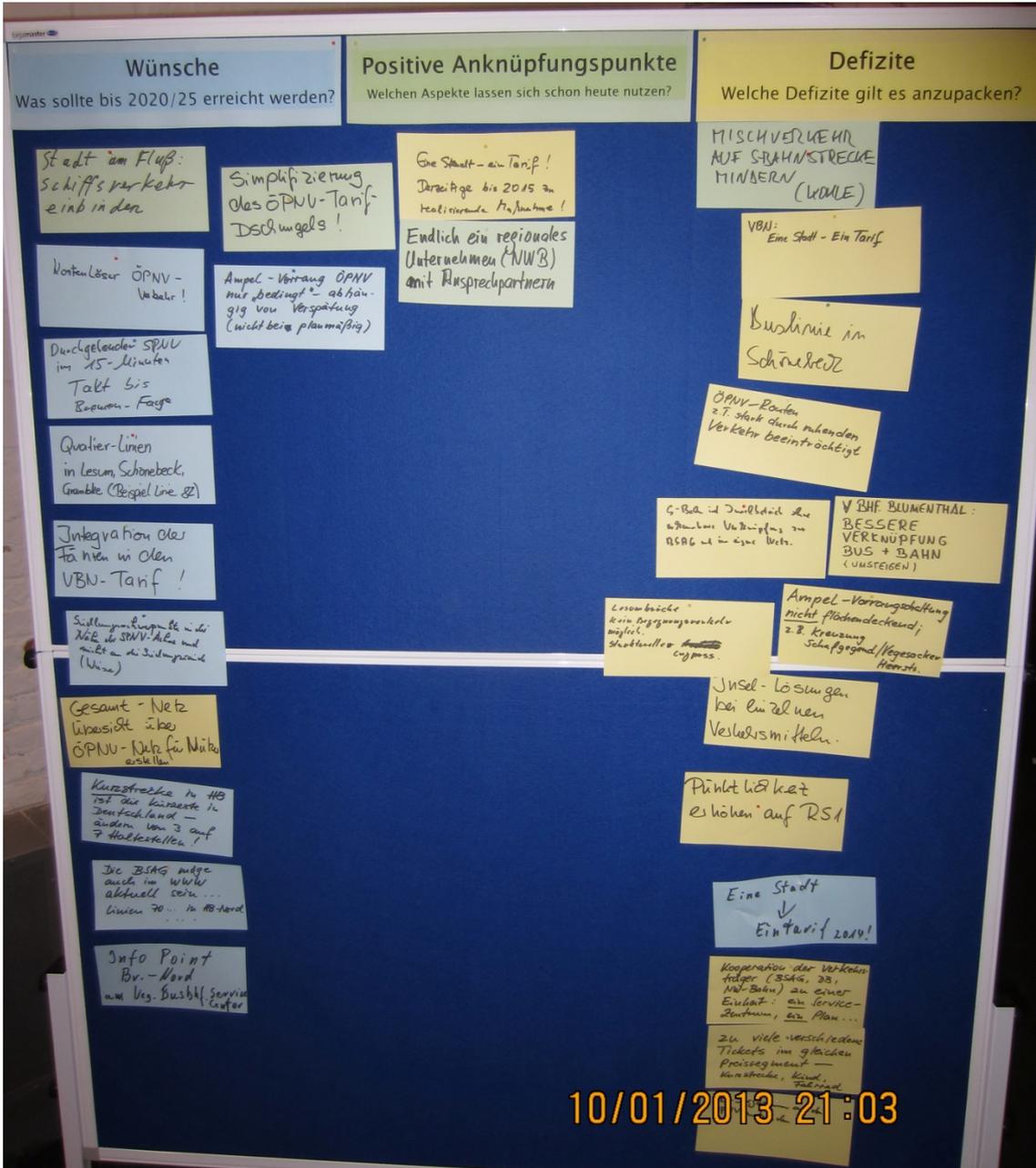
5.2 Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse

Poster:

Analyse des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Angebot)

Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



Wünsche:

- Stadt am Fluss: Schiffsverkehr einbinden
- Simplifizierung des ÖPNV-Tarif-Dschungels
- Kostenloser ÖPNV-Verkehr
- Durchgehender SPNV im 15-Minuten Takt bis Bremen-Farge
- Ampel-Vorrang ÖPNV nur „bedingt“ abhängig von Verspätung (nicht bei planmäßig)
- Quartier-Linien in Lesum, Schönebeck, Grambke (Beispiel Linie 82)
- Integration der Fähren in den VBN-Tarif
- Siedlungsschwerpunkte in die Nähe von SPNV-Achse und nicht an die Siedlungsränder (Wiese)
- Gesamt-Netz Übersicht über ÖPNV-Netz für Nutzer erstellen
- Kurzstrecke in HB ist die kürzeste in Deutschland – ändern von 3 auf 7 Haltestellen
- Die BSAG möge auch im World Wide Web aktuell sein ... Linien 70 ... in HB Nord
- Info Point Bremen Nord am Vegesacker Busbahnhof Service Center

Positive Anknüpfungspunkte:

- Eine Stadt – ein Tarif! Derzeitige bis 2015 zu realisierende Maßnahme
- Endlich ein regionales Unternehmen (NWB) mit Ansprechpartnern

Defizite:

- Mischverkehr auf S-Bahnstrecke mindern (Kohle)
- VBN: Eine Stadt – ein Tarif
- Buslinie in Schönebeck
- ÖPNV-Routen z.T. stark durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt
- S-Bahn ist Inselbetrieb ohne erkennbare Verknüpfung zu BSAG und im eigenen Netz
- Bahnhof Blumenthal: bessere Verknüpfung Bus und Bahn (Umsteigen)
- Lesumbrücke (Eisenbahn) kein Begegnungsverkehr möglich. Struktureller Engpass
- Ampel-Vorrangschaltung nicht flächendeckend; z.B. Kreuzung Schafgegend/Vegesacker Heerstraße
- Insel-Lösung bei einzelnen Verkehrsmitteln
- Pünktlichkeit erhöhen auf RS 1
- Eine Stadt → ein Tarif 2014
- Kooperation der Verkehrsträger (BSAG, DB, NVB) zu einer Einheit: ein Service-Zentrum, ein Plan ...; zu viele verschiedene Tickets im gleichen Preissegment – Kurzstrecke, Kind, Fahrrad

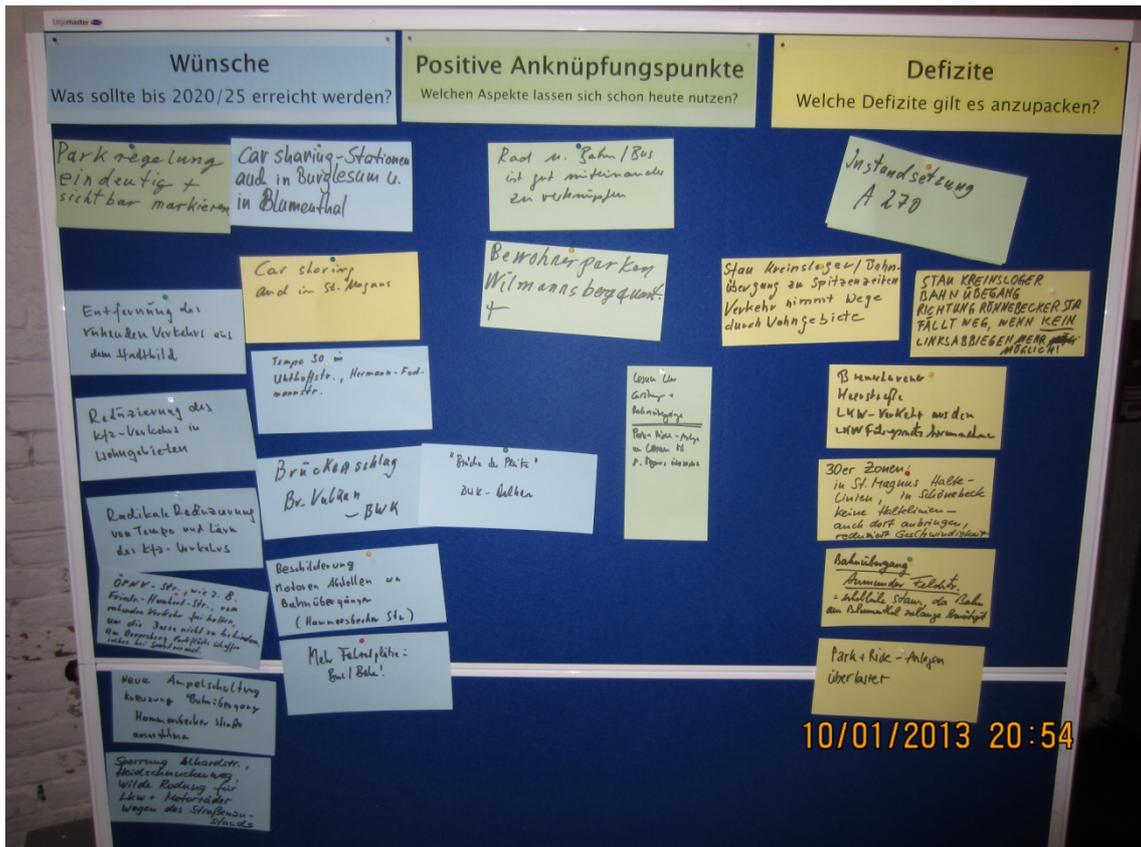
5.3 Messestand: Kfz-Verkehr

Poster:

Analyse des Kfz-Verkehrs (Straßennetz und Lkw-Verkehr)

Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



Wünsche:

- Parkregelung eindeutig und sichtbar markieren
- Car-sharing-Stationen auch in Burglesum und in Blumenthal
- Entfernung des ruhenden Verkehrs aus dem Stadtbild
- Car sharing auch in St. Magnus
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Wohngebieten
- Tempo 50 in Uthhoffstr., Hermann-Fortmannstr.
- Radikale Reduzierung von Tempo und Lärm des Kfz-Verkehrs
- Brückenschlag Br. Vulkan – BWK
- „Brücke der Pleite“ – BWK-Vulkan

- ÖPNV-Straße, wie z.B. Friedrich-Humbert-Str., vom ruhenden Verkehr frei halten, um die Busse nicht zu behindern.
- Am Oeversberg Parkfläche schaffen insbesondere bei Sportveranstaltungen
- Beschilderung „Motoren Abstellen an Bahnübergängen“ (Hammersbecker Straße)
- Neue Ampelschaltung: Kreuzung Bahnübergang Hammersbecker ausgeglichener
- Mehr Fahrradplätze: Bus/Bahn!
- Sperrung Alhardstr., Heidschnuckenweg, Wilde Rodung für Lkw und Motorräder wegen des Straßenzustands

Positive Anknüpfungspunkte:

- Rad und Bahn/Bus ist gut miteinander zu verknüpfen
- Bewohnerparken Wilmannsbergquartier
- Lesum Lkw / Car-Sharing + Bahnübergänge
- Park+Ride-Anlage von Lesum und St. Magnus überbelegt

Defizite:

- Instandsetzung A 270
- Stau Kreinsloger/Bahnübergang zu Spitzenzeiten: Verkehr nimmt Wege durch Wohngebiete
- Stau Kreinsloger Bahnübergang Richtung Rönnebecker Straße fällt weg, wenn KEIN Linksabbiegen mehr möglich!
- Bremerhavener Heerstraße: Lkw-Verkehr aus dem Lkw Führungsnetz herausnehmen
- 30er Zonen: in St. Magnus Haltelinien, in Schönebeck keine Haltelinien – auch dort anbringen, reduziert Geschwindigkeit
- Bahnübergang Aumunder Feldstr. = erhebliche Staus, da Bahn aus Blumenthal zu lange benötigt
- Park and Ride-Anlagen überlastet

5.4 Messestand: Radverkehr

Poster:

Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)

Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):

Wünsche Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?	Positive Anknüpfungspunkte Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?	Defizite Welche Defizite gilt es anzupacken?
Kostenlose Fährverkeh!	Überdachte + beheizte Fahrradwege	Weserradwanderweg auf der Bremen Seite
Eine Stadt - (k)ein Tarif Estland macht das vor!	Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr und Radrenntraining	Durchgängiger Radweg an der Weser von Vegesack nach Farge - Volkan / BWK
Durchgehender Radwanderweg von Bremen - Stadt bis nach Neuenkirchen - auch am BHK-Gelände	Die Vegesacker Weserpromenade als „erlaubten“ Radweg ausweisen	Aufwertung Radweg Winderstraße Veg - Blumenthal
Durchgängiger Radweg an der Weser, spez. in Blumenthal	Weserlaufweg an Vegesack + Farge zusammenhängend entwickeln	RADFÄHRER AUF FAHRRADSPUREN ALS 'BREMS' FÜR DEN ALLGEMEINEN VERKEHR? HINWEIS-DURCHSTR.
Pikaresken in z.B. Lindenstr., Uhlhuder Radfahren auf der Straße	Dort wo Fahrrad-Angebotsstraßen sind ZEITPO 30!	ES GIBT ZU WENIG ANLEHNBÄNDEL (STATT VORDERHANDHÄKTERN)
Radschlepp am Bhf. Vegesack erhalten Fahrradverleihsystem Koop. mit BSA6?	Bike & Ride mit Boxen / Gemeinschaften anlegen (bunkbar / schließbar) an Bahnhöfen der Regio S-Bahn	Radwege nicht „verkehr herum“ beschildern! Hermann Heerdt
Fahrradboxen am Bahnhof St. Regnus (wie am Bahnhof Lesum) mit auch kostenloser Nutzung	Synergie = Effekt Verkehrsberuhigte Zone / Radfahrweg Kirchhorde/Wilmsen St.	
Fußgängerzone Gorf. - Roffl. - Str. von 18.00 - 19.00 frei für Fahrradverkehr	Radfahren in der FG-Zone G. Roffl. Str. mind. (Zeit wozu) erlauben	
Schnelle Hauptradwege - von Bismarck über - in Bremen - Nord + von HT-Nord nach HBS	Wichtige Radwege werden von Verkehrsbehörden gepflegt (z.B. fahrrad.de) (kommunale u.a.)	

Wünsche

- Kostenloser Fährverkehr
- Überdachte und beheizte Fahrradwege
- Eine Stadt - (k)ein Tarif. Estland macht das vor!
- Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr und Radrenntraining
- Die Vegesacker Weserpromenade als „erlaubten“ Radweg ausweisen

- Durchgehender Radwanderweg von Bremen-Stadt bis nach Neuenkirchen → auch am BWK-Gelände
- Durchgängiger Radweg an der Weser, speziell in Blumenthal
- Weseruferradweg zwischen Vegesack und Rekum zusammenhängend entwickeln
- Piktogramme in z.B. Lindenstraße, Uthhoffstraße Radfahren auf der Straße
- Dort wo Fahrrad-Angebotsstreifen sind: Tempo 30!
- Radstation am Bahnhof Vegesack erhalten, Fahrradverleihsystem Kooperation mit BSAG?
- Bike & Ride mit Boxen/Gemeinschaftsanlagen (buchbar/schließbar) an Bahnhöfen der Regio-S-Bahn
- Fahrradboxen am Bahnhof St. Magnus (wie am Bahnhof Lesum), möglichst auch kostenlose Nutzung
- Synergieeffekte verkehrsberuhigte Zone/Radführung Kirchheide/Wilmannsberg
- Fußgängerzone Gerh.-Rohlf-Str. von 19:00 bis 10:00 frei für Fahrradverkehr
- Radfahren in der Fußgängerzone Gerh.-Rohlf-Str. (mindestens zeitweise) erlauben
- Schnelle Hauptradwege-Verbindungen in Bremen-Nord und von Bremen-Nord nach Bremen
- Wichtige Radwegerouten von Verkehrsbelastungen (Kfz) freihalten! (Lesumufer u.a.)

Positive Anknüpfungspunkte:

- Fahrradstation am Bahnhof Vegesack
- Hochpflasterungen an Nebenstraßen (z.B. Schwaneweder/Lüssumer Straße)

Defizite:

- Weserradwanderweg auf der Bremer Seite
- Durchgängiger Radweg an der Weser von Vegesack nach Farge Vulkan/BWK
- Aufwertung Radweg Lindenstraße Vegesack-Blumenthal
- Durchgängigkeit gut ausgebauter Radwegeverbindungen ist mangelhaft
- Radfahrer aus Fahrradspuren als „Bremse“ für den allgemeinen Verkehr? Hindenburgstraße
- Radwegenetz „Verschlanken“ zu Gunsten weniger, aber komfortabler Radrouten, besonders auf ÖPNV-Strecken
- Probefahren für Verkehrsplaner mit Fahrrad an Kreuzungen
- Es gibt zu wenig Anlehnbügel (statt Vorderradhalter)
- Radwege nicht „verkehrt herum“ beschildern! Vegesacker Heerstr.

6 Gesamteindruck

An den Messeständen bildeten sich Gruppen in wechselnder Zusammensetzung, die auch untereinander diskutierten. Viele Äußerungen zeigten, dass die Teilnehmer eine verkehrsmittelübergreifende und gesamtstädtische Sicht unterstützen, wie sie dem VEP zugrunde gelegt wird. Die Verteilung der Moderationskarten nach Farben, d. h. in Zuordnung zu den drei Leitfragen, zeigte, dass die Teilnehmer weitgehend der Bitte der Veranstalter gefolgt sind, von der Ebene des "was mich persönlich nervt" zu "was wir wollen" zu kommen. Von den insgesamt 111 an den Stellwänden hinterlassenen Moderationskarten, die sich zu ungefähr jeweils einem Viertel relativ gleichmäßig auf die 4 Messestände verteilen, (Fuß 30, ÖV 26, Kfz 26 Rad 29), sind mehr als die Hälfte (61) den Wünschen ("Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?") zugeordnet und weitere 16 Stück den vorhandenen positiven Anknüpfungspunkten ("Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?"). Der Anteil der gelben Karten ("Welche Defizite gilt es anzupacken?") macht nur ein knappes Drittel aus (34).

Das von den Karten ablesbare Feedback (siehe Kapitel 5) ist überwiegend als fundiert und hilfreich einzuschätzen. Die Gutachter gingen im Wesentlichen gestärkt aus den Diskussionen, d.h. sie sehen sich in ihrer Sicht der augenblicklichen Probleme und der aus der Bestandsaufnahme abgeleiteten Chancen für die weitere Entwicklung in hohem Maße bestätigt. Zusätzlich nehmen sie viele Detailhinweise mit, die in die weitere Bearbeitung einfließen.

Im Detail wurde an beinahe allen Messeständen für den Bereich Bremen-Nord die Bedeutung einer verbesserten Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Kfz-, Rad- und Fußverkehr betont, d.h. vor allem Ausbau von Bike+Ride und Park+Ride an den Bahnhöfen und von Bike+Ride in kleinteiliger Form an den ÖV-Haltestellen. Für den Rad- und Fußverkehr wurden einige konkrete Vorschläge für neue Routen und Routenverknüpfungen gemacht sowie ein durchgängiger Weser-Radweg auf Bremer Seite angemahnt. Die meisten Defizite wurden am Messestand zum Öffentlichen Verkehr benannt. Viele Teilnehmer wünschen sich eine einheitliche Tarifstruktur mit Bremen-Stadt ohne Mehrkosten. Vielfach wurde darauf hingewiesen, dass das öffentliche Verkehrssystem insgesamt einfacher und begreifbarer werden müsse. Das Gesamtsystem solle nicht nur auf der Angebotsseite verbessert werden sondern müsse auch als einheitliches Linien- und Bedienungskonzept für die Gesamtstadt hinsichtlich Netz und Tarif in der Kommunikation sichtbar gemacht werden.

Auseinandersetzungen entlang klassischer Konfliktlinien, wie man sie aus vielen öffentlichen Diskussionen kennt (z. B. Autofahrer vs. Radfahrer, Fußgänger vs. rollender Verkehr, Einwohner vs. Pendler, Umwelt vs. Wirtschaft, freie Bahn für freie Bürger u. ä.) traten im Rahmen der Veranstaltung weitaus weniger zutage als z.B. auf der Internetplattform "bremenbewegen.de". Auch bei der Diskussion von Zielkonflikten, die sich bei einer verstärkten Förderung des in Bremen-Nord unterdurchschnittlichen Fahrrad- und Fußgängerverkehrs im Hinblick auf hieraus teilweise resultierende Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr ergeben, überwog die Sachlichkeit in der Abwägung und die Anerkennung der grundsätzlichen Zielstellungen

des VEP. Dies kann als ein wichtiges Ergebnis des Bürgerforums in die Beiratsbefassung eingebracht werden, die in Kürze für den Bereich Bremen-Nord ansteht.

Allgemeiner Eindruck:

Das Bürgerforum Bremen-Nord war mit 70 Personen gut besetzt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen aus allen Stadtteilen des Bereichs. Der Altersdurchschnitt lag geschätzt über dem stadtbremischen Altersdurchschnitt (z.Z. 44 J.), bei überproportionalem Anteil männlicher Teilnehmer. Etwa ein Drittel der Besucher gehörte zum Kreis der Beiräte, Verbände und öffentlichen Einrichtungen.

Die Stimmung auf dem Bürgerforum war insgesamt gut und die Diskussionen an den Messeständen waren konstruktiv. Aus Sicht der Auftraggeber und der Planungsbüros hat sich das Veranstaltungskonzept, nach einem kurzen plenaren Inputvortrag im direkten Dialog an Marktständen zu diskutieren, bewährt. Die durchgängige Veranstaltungsleitung durch einen Moderator war im Sinne einer Aufgabenteilung hilfreich. Dieser Ansatz hat es ermöglicht, dass sich das Bürgerforum im Kern auf die Ergebnisse der gutachtlichen Mängel- und Chancenanalyse im Sinne einer an Sachthemen orientierten Zwischenpräsentation fokussieren konnte. Im Vordergrund standen das Kennenlernen und der Dialog zwischen Bürger/innen und den Gutachtern/innen. Die Frühzeitigkeit der Bürgerbeteiligung bereits in der Phase der Bestandsaufnahme und die regionalisierte Aufbereitung der Zwischenergebnisse für den Bremer Norden wurden als neue Elemente im Planungsprozess positiv wahrgenommen.

Die Trennung der Diskussion zu *Mängeln und Chancen* von der Diskussion der *Zielstellungen des VEP* (erfolgte bereits in 2012) und geplanter *Maßnahmen* (angekündigt für Herbst 2013) war naturgemäß schwierig. Es ließ sich jedoch vermitteln, dass die Gutachterbüros mit den aus der Zielfindungsphase resultierenden Vorgaben in die Arbeit gegangen und noch nicht in die Phase der Maßnahmenfindung eingetreten sind. Unterstützt wurde dies neben entsprechenden Ausführungen im Vortrag durch das Angebot eines Posters zum Ablauf und zur Zielstellung des VEP-Prozesses sowie durch die Aushändigung eines Papiers mit den zusammengefassten Zielen und Unterzielen, so wie sie von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen wurden (siehe Anhang B). Gleichwohl haben einige Teilnehmer/innen bemängelt, dass nicht die Diskussion bestimmter im Bereich Bremen-Nord strittiger Maßnahmen auf die Tagesordnung kam.

Aus den einführenden Worten des Senators wurde wohlwollend aufgenommen, dass die bislang oft kräftezehrende Diskussion von Einzelthemen nunmehr in einer übergreifenden Betrachtungsweise zusammengeführt werden soll und dass die Menschen in Bremen als Gemeinwesen zusammenstehen und zusammenkommen und die verschiedenen Interessengruppen ein Verständnis füreinander entwickeln sollen, wobei der VEP-Dialogprozess ein Teil dieses Weges sei, mit dem man teilweise auch Neuland betrete.

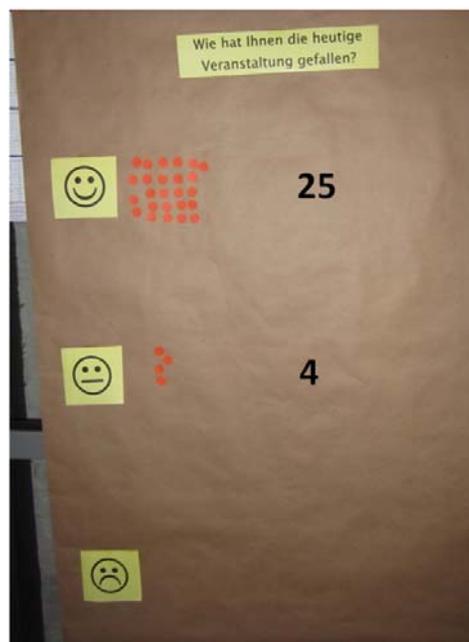
Viele Teilnehmer/innen empfanden es ferner als hilfreich, dass durch den Moderator auch eine Einordnung der Internet-Beteiligungsmöglichkeit in den Dialogprozess erfolgte. Diese wurde

als eine zusätzliche, offene Beteiligungsform mit niederschwelligem Zugang beschrieben, deren fachliche Auswertung in den kommenden Wochen jedoch noch anstehe und deren Ergebnis nach Abgleich mit den Zielstellungen des VEP ebenfalls in den gutachtlichen Prozess einfließen soll. Die auf einem Poster zusammengefasste Zwischenauswertung zu den im Internet meistdiskutierten Themen für den Bereich Bremen-Nord stieß auf großes Interesse.¹

Positiv wurde aufgenommen, dass die Reihe der Bürgerforen in Bremen-Nord begonnen wurde.

Vertreter verschiedener Medien (Presse und Hörfunk) waren anwesend, haben Teilnehmer und Akteure interviewt und anschließend über das Bürgerforum berichtet.

Es entsprach dem Charakter der Veranstaltung, dass nach Vorträgen und "Walk-around" nicht mehr alle bis zum offiziellen Ende des Bürgerforums blieben (vergleichbar mit Ausstellungsbesuch mit individueller Zeiteinteilung). Anders als bei den folgenden Bürgerforen wurde von den Veranstaltern erst bei Veranstaltungsende die Möglichkeit angeboten, eine persönliche Bewertung abzugeben. Entsprechend hat nur noch ein Teil der Besucher hiervon Gebrauch machen können. Die abgegebenen Bewertungen waren überwiegend positiv.



¹ Das Ranking der meistdiskutierten Themen erfolgte in dieser Zwischenauswertung anhand einer Gewichtung, bei der die Anzahl geschriebener Kommentare 10-fach höher bewertet wurde, als die Anzahl der zustimmenden oder ablehnenden "Votings".

Anhang A:

Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet

Alle Materialien zum Bürgerforum stehen zum Download bereit auf:

www.bau.bremen.de/vep

Das Angebot umfasst:

- 1.) **Den Plenarvortrag der Gutachter (pdf, 3.4 MB)**
- 2.) **Die Anregungen und Ideen aus dem Bürgerforum**
(Ergebnisse der Diskussion an den Messeständen entsprechend Kap. 5.1 - 5.4 der vorliegenden Dokumentation), pdf 750.6 KB
- 3.) **Sämtliche Themenposter mit Ergebnissen aus der Analyse der Gutachter:**
 - Poster 1:** Inhalte und Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans (pdf, 452.1 KB)
 - Poster 2:** Zwischenauswertung der Onlinediskussion auf www.bremenbewegen.de (pdf, 1.8 MB)
 - Poster 3:** Analyse des Radverkehrs - Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen (pdf, 1.3 MB)
 - Poster 4:** Analyse des Radverkehrs - Abstellanlagen und Unfälle (pdf, 1.3 MB)
 - Poster 5:** Analyse des Kfz-Verkehrs - Straßennetz und Lkw-Verkehr (pdf, 1.3 MB)
 - Poster 6:** Ruhender Verkehr - Quartiersparken und Car-Sharing (pdf, 3.2 MB)
 - Poster 7:** Analyse des Fußverkehrs - Wegenetz, Stadtteilzentren u. Barrierefreiheit (pdf, 1.3 MB)
 - Poster 8:** Analyse des Straßenraums - Straßenraumverträglichkeit (pdf, 3.4 MB)
 - Poster 9:** Analyse des öffentlichen Verkehrs - Infrastruktur und Angebot (pdf, 1.1 MB)
 - Poster 10:** Analyse des Verkehrs - Erreichbarkeiten (pdf, 487 KB)
- 4.) **Kleine Fotoauswahl (Eindrücke vom Bürgerforum Bremen-Nord)**
- 5.) Die hier vorliegende **Dokumentation des Bürgerforums**

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. D.h. es wird bewertet wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bei der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Fraktionen, Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei Öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen:

Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Steigern der Attraktivität des ÖPNV
5. Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Vernetzen von Straßen und Wegen für alle Nutzer/innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
8. Stärken der Nahmobilität

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

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

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachebene mit den Gebietskörperschaften der Region

Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transportsystemen

Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Trennwirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen