



Dokumentation des Bürgerforums

Bremen-Links der Weser

(Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)

am 24.01.2013

im Forum K (Tagungszentrum am Rotes-Kreuz-Krankenhaus)

(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 de VEP Bremen 2025
(Stand der Bearbeitung 12.02.2013).

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	15
5.3	Messestand: Kfz-Verkehr	18
5.4	Messestand: Radverkehr.....	22
6	Gesamteindruck.....	25
	Anhang A: Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet	29
	Anhang B: Handout: "Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025"	30

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-Links der Weser** fand am 24. Januar 2013 in der Zeit von 18:30 -21:00 Uhr im Forum K - Tagungszentrum am Rotes-Kreuz-Krankenhaus 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 Teilnehmern/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.



Das Bürgerforum wurde von 85 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Auftraggeber).

Programm des 1. Bürgerforums in Bremen-Links der Weser

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	Hendrik Abramowski, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Klaus Schäfer-Breede, Moderation Anne Mechels, Planersocietät
19.10	Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen	Anne Mechels, 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 Hendrik Abramowski vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

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

Den Plenarvortrag haben sich Anne Mechels (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-Links der Weser 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 Teilnehmern/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.





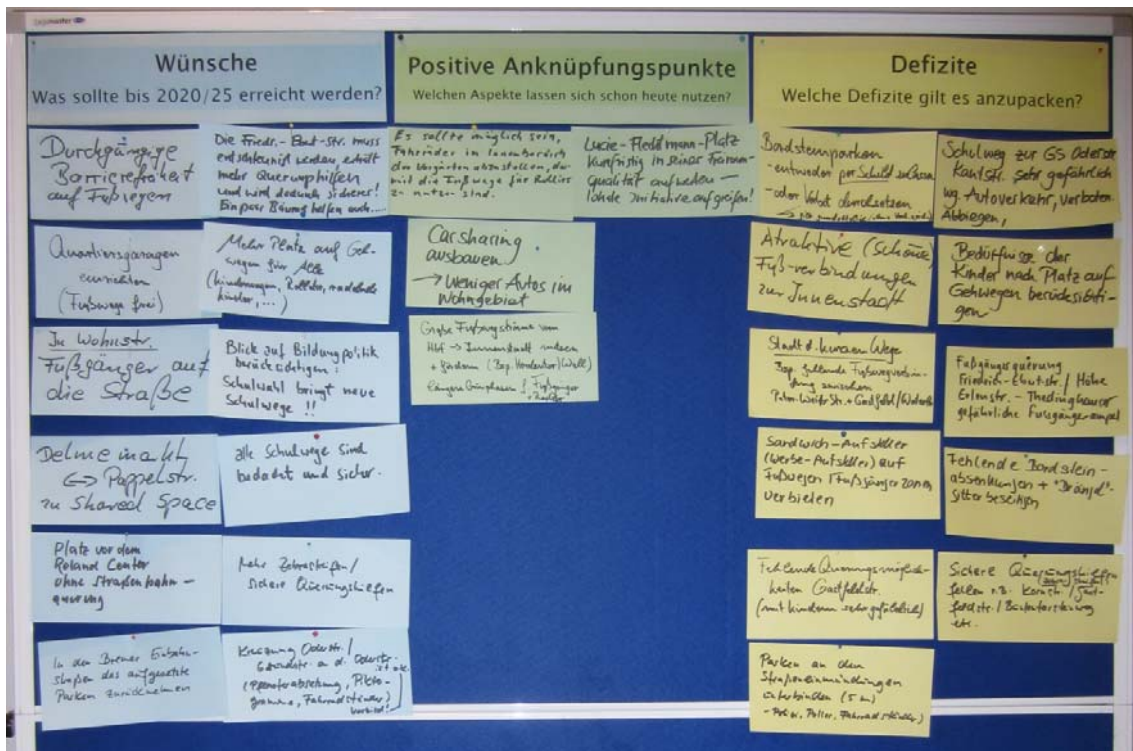
5.1 Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

Poster:

Analyse des Fußverkehrs (Wegennetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



Wünsche:

- Durchgängige Barrierefreiheit auf Fußwegen
- Die Friedrich-Ebert-Str. muss „entschleunigt“ werden, erhält mehr Querungshilfen und wird dadurch sicherer! Ein paar Bäume helfen auch...
- Quartiergaragen einrichten (Fußwege frei)
- Mehr Platz auf Gehwegen für Alle (Kinderwagen, Rollator, radelnde Kinder, ...)
- In Wohnstraße: Fußgänger auf die Straße
- Blick auf Bildungspolitik berücksichtigen: Schulwahl bringt neue Schulwege!
- Delmemarkt ↔ Pappelstraße zu shared space
- Alle Schulwege sind bedacht und sicher
- Platz vor dem Roland Center ohne Straßenbahnquerung
- Mehr Zebrastreifen/sichere Querungshilfen
- In den Bremer Einbahnstraßen das aufgesetzte Parken zurücknehmen

- Kreuzung Oderstr./ Grundschule an der Oderstr. ist ok (Pflasterabsetzung, Piktogramme, Fahrradständer) → Vorbild!

Anknüpfungspunkte:

- Es sollte möglich sein, Fahrräder im Innenbereich der Vorgärten abzustellen, damit die Fußwege für Rollatoren zu nutzen sind
- Lucie-Flechtmann-Platz kurzfristig in seiner Freiraumqualität aufwerten – lokale Initiative aufgreifen!
- Car-Sharing ausbauen → weniger Autos im Wohngebiet
- Große Fußwegströme vom Hauptbahnhof → Innenstadt nutzen und fördern (Beispiel: Herdentor/Wall), längere Grünphasen für Fußgänger und Radler

Defizite:

- Bordsteinparken: entweder per Schild zulassen oder Verbot durchsetzen → gilt grundsätzlich (ohne Verkehrszeichen)
- Schulweg zur Gesamtschule Oderstraße/Kantstraße sehr gefährlich wegen Autoverkehr, verbotenes Abbiegen
- Attraktive (schöne) Fußverbindungen zur Innenstadt
- Bedürfnisse der Kinder nach Platz auf Gehwegen berücksichtigen
- Stadt der kurzen Wege: Beispiel fehlende Fußwegverbindung zwischen Peter-Weiß-Straße und Gastfeldstraße/Waterloostr.
- Fußgängerquerung Friedrich-Ebert-Straße /Höhe Erlenstraße-Thedinghauser: gefährliche Fußgängerampel
- Sandwich-Aufsteller (Werbe-Aufsteller) auf Fußwegen/Fußgängerzonen verbieten
- Fehlende Bordsteinabsenkungen und "Drängel"-Gitter beseitigen
- Fehlende Querungsmöglichkeiten Gastfeldstraße (mit Kindern sehr gefährlich)
- Sichere Querungshilfen (Zebrastreifen) fehlen, zum Beispiel Kornstr./Gastfeldstr./Buntentorsteinweg etc.
- Parken an den Straßeneinmündungen unterbinden (5 Meter) – Polizei, Poller, Fahrradständer

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):

The board is divided into three main sections:

- Wünsche (Wishes):**
 - Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?
 - Null-Lösung: Linie 7+8 in Markt-Anschluß an S-Bahn in Richtung von BTE, anstatt nicht-gewollter Verlagerung L. 118
 - Beirat beschlüsse akzeptieren u. umsetzen
 - Am Ende des 12.5 ans Umrand. und die um setzen
 - Linie 1 NICHT ERFORDERLICH
 - Temperatur ÖPNV anbindung f. d. Gebiet Hohenhausen
 - S-Bahnhalte in Bruchholz
 - ÖPNV - Note auf zu hohe Sprunghöhe überford.
 - Integration von Fahnen (neu/exist.) in VBN-Tarif!
 - Bus-Ringverkehr in Hochhaus muß erhalten bleiben - Linie 5/8
 - Shared-Space in der Tappeltstraße
 - Buslinie durch die Kernmannsburg (Land)
 - Wasserfähre Waterfront - Hohenhausen
 - Linie 1 nur Linie 10 hat kein Motor!
 - ÖPNV Verbindung von Hohenhausen nach Huchting z. Bsp. Straßenbahn
- Positive Anknüpfungspunkte (Positive Anchoring Points):**
 - Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?
 - Regio-S-Bahn weiter verbessern - v.a. Bedienungshäufigkeit im Umland - Bremen muss sich einrichten
 - Die Auswertung des Straßenbahnnetzes z.B. Linien 1+8
 - Vergleich Reisezeiten von ÖPNV von e. u. w. Ecke (z.B. Nord) nach Holland - Konkrete Beispiele
 - Analysen erstellen: Welche Straßen und welche Funktionen lassen sich von ÖPNV-Motiv auf Radfahrer überwinden?
 - Integration Neustadt: Barrierefrei, ausgebaut -> positive Trend (durch den Ort) stabilisiert
 - Heinrich-Pitt-Allee: Nutzung der Stufenrollen
 - Regio S-Bahn in 2 GVB
 - Straßenbahn auf die nördliche A. Hohenhausen (z.B. Central Bus) als Ergänzung der Verknüpfung nach Huchting
 - Straßenbahn 1. Weltmarken
- Defizite (Deficits):**
 - Welche Defizite gilt es anzupacken?
 - Bauressort
 - Dr. Lohse: + 11.12.13
 - Bezahlung 2.10.13
 - Anschluss Hohenhausen an das Straßenbahnnetz
 - Geld überlassen für das Uni-Bad
 - Bei der Überwindung von Kanälen/Brücken (z.B. Hohenhausen) geben die Fußgänger den Vorrang (z.B. 11.12.13)
 - Linie 1 Schilf Blindfahrzeuge Linie 8 nach Huchting reicht

Wünsche:

- Linie 1 und 8 in Huchting: Null-Lösung
- Anschluss an S-Bahn in Huchting via BTE anstatt nicht gewollter Verlängerung Linie 1 und 8
- Beiratsbeschlüsse akzeptieren und umsetzen
- Anschluss 1 und 8 ans Umland endlich umsetzen
- Linie 1 nicht erforderlich
- Temporäre ÖPNV Anbindung für das Gebiet Hohentorshafen
- S-Bahnhalt in Brokhuchting
- Optimierung Anschlüsse Regio-S-Bahn-Tram und Bus → Zeitgewinn!
- ÖPNV-Netz ist zu sehr Innenstadt orientiert
- Kein Huchting 18!
- Integration von Fähren (neu/existent) in VBN-Tarif!
- Elektrobusse und dafür Induktionsschleifen in der Fahrbahn
- Bus-Ringverkehr in Huchting muss erhalten bleiben – Linie 57/58
- Sanierung des Bahnhofs Neustadt: barrierefrei, angstfrei → positiver Trend (der schon da ist) stabilisiert
- Shares Space in der Pappelstraße
- Heinrich-Pett-Allee: Mittellage der Straßenbahn
- Buslinie durch die Hermannsburg (Schule)
- Regio-S-Bahn ins GVZ
- Weserfähre Waterfront-Hanseatenkampfbahn, gegebenenfalls Vegesack-Martinianleger
- Straßenbahn auf die rückgebaute Neuenlanderstraße (nach Fertigstellung A281) als Querschluss für Versorgung Pendler → Flughafen /nördliche Neustadt vom Bremer Süden
- Linie 1 zur Brüsseler Straße hat keinen Nutzen! Buslinien 57/58 reichen für ÖPNV in Huchting aus!
- Straßenbahn für Woltmershausen
- ÖPNV Verbindung von Woltmershausen nach Huchting, z.B. Straßenbahn

Anknüpfungspunkte:

- Regio-S-Bahn weiter verbessern – v.a. Bedienungshäufigkeit im Umland: Bremen muss ich einsetzen
- Bahnhof Neustadt: Anbindung BSAG, attraktiver/sicherer machen
- Die Ausweitung des Straßenbahnnetzes, z.B. Linien 1 und 8
- Verlegung Haltestelle der Buslinie 24 näher zum Bahnhof Neustadt → Umsteigemöglichkeiten!

- Vergleich Reisezeiten im ÖPNV von einer Ecke (z.B. Nord) nach Grolland - konkurrenzfähig mit MIV?
- Fahrplanauskunft für Umstieg Hochschule Bremen \leftrightarrow Bahnhof Neustadt (ca. 5 Minuten Fußweg)
- Analyse erstellen: Welche Straßen und welche Fahrbahnen lassen sich von Kfz-Verkehr auf Radverkehr umwidmen?
- Geld überlassen für das Uni-Bad

Defizite:

- Bauressort
- Dr. Lohse und Herr Polzin: Beratungsresistenz
- Anschluss Habenhausen an das Straßenbahnnetz
- Bei der Querung Wilhelm-Kaisen-Brücke (Haltestelle) stadteinwärts fahren bei der FußgängerInnenquerung (grün) zur Haltestelle viele Pkw bei ihrer Rotphase mit hoher Geschwindigkeit einfach durch!!! Lebensgefährlich. Längere Rotphase???
- Linie 1 schafft Blindfortsätze, Linie 8 nach Weyhe reicht

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 Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?	Positive Anknüpfungspunkte Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?	Defizite Welche Defizite gilt es anzupacken?
Conbio-Stellplatz am Sielhof so schnell wie möglich	B242 N Planung abseits der Niederstraße	A1 endlich fertig
Pendlerverkehr aus Wohngebiet... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Reduzierung der PKW-Parkplätze in der Neustadt durch zentrales Parkhaus	LKW-UMFAHRUNG statt A 281
Anpassung der Einbahnstraßen... wie die Längsstraße im Zentrum... und der Straßennutzung wie möglich	Carsharing LdW nicht nur in der Neustadt sondern auch Oberland z.B. Arsten, Hebenhausen	A1-Nutzung und Lärmschutz
Kilometerfeste Leihstraße Kern LKW verfahren auch tags	Anregungen für eine stärkere Nutzung von P&R z.B. Sielhof	775/86 leistungsfähiger machen, Stau-Stellen beseitigen, Lärmschutz auf der gesamten Strecke
Widertürme H Ritter Str. 30km-ZONE	Wiedereröffnung der direkten Verbindung der Brücke von der Friedberger Brücke zum Autohof am Günter Arsten	Die Bremer Landstraße ist leider immer noch ein LKW-Fahrweg
Bei Halbtaktverkehr... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Carsharing! Abnehmer Mobil-Parkhäuser!	Anbindung ÖVZ an den Hauptverkehrsraum
Parken auf öffentlichen Straßen... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Car-Sharing generell bei Planung von neuen Baugebieten vorziehen!	Verkehrslärm
Reduzierung des PKW/LKW-Verkehrs in der Neustadt	BA 2.1 mit 4-spuriger Auf- und Abfahrt Neuhof an der Ring zu Ende bauen!	Schlechte LKW in Neustadt
Carsharing und ÖPNV-Nutzung auf einer Karte	Car-Sharing "generell" bei Planung von neuen Baugebieten vorziehen!	Frage: Wo wird die B&N an die ÖPNV-Angebote... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)
Neue ÖPNV-Verbindungen... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Kettentourismus... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Quartiersgaragen
Fr. Elert-Str. muss bis spätestens 2020... (Höring, Großhörn, Kattfinken, Marschfeld)	Tempo 30 ist die Regel, 50 nicht die Ausnahme	Aufklärung PKW-Taxi
Es gibt eine City-Platz!	PKW wirtschaftlich fahren 60km/h	Tabelle bis LKW
Keine weiteren Bäume auf den Fahrbahnen!	LKW - nur bis 9,5t	Polyzentrale Stadtentwicklung
LKW - nur bis 9,5t	LKW - nur bis 9,5t	Heinrich-Platt-Allee

Wünsche:

- Cambio-Stellplatz am Sielhof so schnell wie möglich
- B212 N Planungsabschluss mit Niedersachsen
- Pendlerverkehr aus Wohngebieten weitestgehend rausleiten (Huchting, Grolland, Kattenturm, Neustadt)
- Reduzierung der Pkw-Parkräume in der Neustadt durch zentrales Parkhaus
- Anpassung der Friedrich-Ebert-Straße wie die Langemarkstraße im Interesse der Fußgänger und der Stadtteilentwicklung in Bezug auf die Querschnittsgestalt
- Anregungen für eine stärkere Nutzung von P&R, z.B. Sielhof
- Kirchhuchtinger Landstraße: kein Lkw-Verkehr auch tagsüber
- Car-Sharing flächendeckend
- Woltmershausen (H.Ritter Straße) 30 kmH-Zone
- Parken auf öffentlichen Straßen kostet überall Geld!
- Bus-Haltestelle Gastfeldstraße/Meyerstraße (stadteinwärts) vor der Meyerstraße einrichten
- Reduzierung des Pkw/Lkw-Verkehrs in der Hohentor Heerstraße
- Car-Sharing und ÖPNV-Nutzung auf einer Karte
- Pendlerverkehr stau frei ohne Belastung der Hauptverkehrsstrecken in Obervieland führen (Mehr Verkehrsmanagement, Info)
- Neue Ochtumquerung südlich Grolland und nördlich Flughafen mit Anschluss Kladdinger Straße an Hanna-Kunath-Str. (Höhe Briefverteilerzentrum) → kein teurer Startbahntunnel nötig
- Kattenturm und Kattenesch: Durchgangsverkehr und Verdängungsverkehr verringern (besonders in Wohnstraßen wie Robert-Koch-Str.)
- Friedrich-Ebert-Straße muss bis spätestens 2020 – eher früher – in ihrer Funktion abgestuft werden
- Tempo 30 ist die Regel, 50 ist die Ausnahme
- Es gibt eine City-Maut!
- Pkw wirtschaftlich fahren! 60 km/h Innerorts
- Keine weiteren Bäume auf den Fahrbahnen!
- Lkw: nur bis 4,5 t zu lassen in der Stadt (toter Winkel, viele tödliche Unfälle)

Anknüpfungspunkte:

- Lärmverringern auf A1: zwischen Arsten und Kattenesch durch wetterabhängige Geschwindigkeitsreduzierung (bei Wetterlagen aus südlicher Richtung). Nutzung der Lichtzeichenanlage.
- A1 endlich fertig
- Car-Sharing LdW nicht nur in der Neustadt sondern auch Obervieland, z.B. Arsten, Habenhausen

- Mit dem Rückbau der Neuenlanderstraße (Bereich Langemarkstraße) jetzt beginnen! Keine Luxusvariante nötig – Funktionalität vorrangig!
- Wiederaufnahme der früher geplanten direkten Verbindung als Brücke von der Erdbeerbrücke zum Autobahnzubringer Arsten
- Westerstraße mit einfachen Mitteln „rückbauen“: ist viel zu stark Pkw-ausgerichtet!
- BA 2.1. mit 4-spuriger Auf- und Abfahrt Neuenlander Ring zu Ende bauen!
- Car-Sharing! Aber mehr Mobil-Pünktchen!
- Car-Sharing generell bei Planung von neuen Baugebieten vorsehen!

Defizite:

- Fertigstellung Weserquerung A281 wann ??? B212N Druck auf Niedersachsen für Realisierung Wesertunnel
- Lkw-Umfahrungsverkehr statt A281
- Lärmschutzmaßnahme an der A281 im Gewerbegebiet Reedeich Nord, Visbekerstraße, und Abfahrt Woltmerhausen Strom
- A1 – Ausnutzung und Lärmschutz
- B75/B6 leistungsfähiger machen, Staustellen beseitigen, Lärmschutz auf der gesamten Strecke
- Der Parkplatzsuchverkehr am linken Weserufer (Am Deich, Grünenstr.) strapaziert Anlieger
- Die Stromer Landstraße ist leider immer noch im Lkw-Führungsnetz
- Lenkung von Pendlerströmen nicht durch Wohnstraßen, Verhandlung mit Umlandgemeinden, Neuordnung des Lkw-Führungsnetzes, bessere Polizeiliche Überwachung
- Anbindung GVZ an den (B212N) Unterweserraum überfällig!
- Verkehrslärm Friedrich-Ebert-Straße an der Hauptachse durch Tempobegrenzung eindämmen
- Verkehrsführung A281/B6/Oldenburgerstr./Neuenlanderstr.
- Schleichverkehre/ Lkw in Woltmershausen (Hermann-Ritter-Straße) (Warturmer Heerstraße/Wardamm)
- Frage: Wo wird die B6 an die A281 herangeführt? Meiner Meinung nach müsste das vom ehemaligen Gelände von ToyR Us ausgehend
- Quartiersgaragen, damit Gehwege wieder Gehwege werden und weniger parkplatzsuchverkehr
- Aufklärung Pkw-Fahrer: Bordsteinparken nicht zulässig ohne Schild, Benutzungspflicht Radwege oft nicht
- Knotenpunkte Neuenlanderstr./Neuenlander Ring, Kirchweg: Ampelschaltung flexibilisieren und optimieren auf Verkehrsströme/Peaks um Staus zu vermeiden → Rückstaus bis Kattenturmer Heerstraße → Leistungsfähigkeit erhöhen
- Pendlerverkehr und Lkw raus aus der Norderländer Straße. 14.000 pro Tag sind zuviel!
- Reduzierung des ruhenden Parkens in der Neustadt durch Flughafenbenutzer

-
- Polyzentrale Stadtentwicklung mehr fördern zur Verkehrsvermeidung
 - Bezahltes Anwohnerparken in Straßen mit hohem Parkdruck! Kein Grundrecht auf Parkflächen!
 - Arster Heerstraße/Arster Damm: Tempo 30 reicht aus
 - Heinrich-Plett-Allee Bereich B75 total kaputt

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?
<p>Freie Sichtweite neue Schulwege zu Hauptverkehrsachse</p> <p>Kinderbedürfnisse berücksichtigen (Fußwege, Radwege) (in der Innenstadt leben viele Kinder)</p> <p>Endnutzung der Radwege an der Bahnstation mehr Betonieren Radfahrer auf die Fahrbahn</p> <p>Separate Radweg von Müllabfuhrung nach IHVM</p> <p>Radwege auf der Fahrspur</p> <p>weniger Individualverkehr, weniger abgelenkte Fahrer, mehr Carsharing</p> <p>Radwege auf der Straße einzeichnen bei vielbefahrenen Straßen</p> <p>Radweg absichts der Außenstraßen von Bremen-Zentrum nach Delmenhorst</p> <p>Pöhlken-Station/Landstraße in Bremen Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Radwege als "Parkplatz" und "Klein- und mittelständische Unternehmen"</p> <p>Fahrrad-Fahrerlebnis mit Maler-Regelung</p>	<p>Rad-/Fahrradwege "Klein- und mittelständische Unternehmen"</p> <p>Flu- und/oder Halterstelle Haltestellenmöglichkeit für Radler</p> <p>Hauptachse Hauptverkehrsachse Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Radweg für Brackwülfen/Landstraße</p> <p>städt. Leihrad-System (wie z.B. in London)</p> <p>Nutzung Optimierung der Breite für Radwege Vorfahrt auf den Radwegen Vorfahrt für Radfahrer</p> <p>Wiedliches Bereich, neuer Radweg</p> <p>Parkhäuser sind hell + haben Stellplätze für Räder und Carsharing</p> <p>Bremen ist so fahrradfreundlich wie Voparkopen</p> <p>Grundstücke, welche unter anderem (nicht überbaut) viel schneller Radverkehr - Absicht sind z.B. entlang einer endliche nicht gebaute Nebenstraße</p> <p>keine Radfahrer auf der Fahrbahn Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p>	<p>Die Schulkinder in der Neustadt sind großen Gefahren ausgesetzt!</p> <p>Kreuzung Pappelstr./ Langebrückstr./ Friedr. Ebert-Str.</p> <p>Klebe die orangefarbene Streifen Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Weg am Kröpfersee Parallel Autobahn zu bringen Freizeit sondern ein siehe "Fahrrad" (d.w.)</p> <p>Wegquerung Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Radweg Wardenburg teilweise unbenutzbar</p> <p>Radweg durch den Hohensterhofen</p> <p>Radweg Wardenburg besser machen (Klein- und mittelständische Unternehmen) Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Radweg Wardenburg besser machen (Klein- und mittelständische Unternehmen) Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Domshöhe ist ein Nadelohr Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Schulstraße auf Radwege Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p> <p>Mangel an Disziplin bei dem Radfahren Klein- und mittelständische Unternehmen Kleinunternehmen sind wichtig!</p>

Wünsche:

- Berücksichtigung: Freiere Schulwahl heißt neue Schulwege quer zu Hauptverkehrsachsen
- Rad-/Fußverbindung „Kieserling“
- Kinderbedürfnisse berücksichtigen (Fußwege, Radwege), in der Neustadt leben viele Kinder
- An jeder Haltestelle Abstellmöglichkeiten für Räder
- Entwidmung der Radwege in der Lahnstraße und Delmestraße: Radfahrer auf die Fahrbahn
- Hauptachse Neustadt \leftrightarrow Innenstadt durchgängiger entwickeln: Delmestr., Bachstr.-Schulstr.
- Separater Radweg von Mittelshuchting nach Strom
- Radweg für Brokhuchtinger Landstraße
- Radwege auf die Fahrbahn
- Städtisches Leihradsystem (wie zum Beispiel in London)
- Weniger Individualverkehr, weniger abgestellte Autos, mehr Car-Sharing
- Nutzung/Optimierung der Deiche für Radwege; Vorfahrt auf den Deichen vor querenden Verkehr für Radfahrer
- Radwege auf der Straße einzeichnen bei vielbefahrenen Straßen
- Huchtinger Heerstraße neuen Radweg
- Radweg abseits der Autostraßen von Bremen-Zentrum nach Delmenhorst
- Parkhäuser sind hell und haben Stellplätze für Räder und Car-Sharing
- Politik und Medienlandschaft in Bremen bitte radlerfreundlicher! Kein gutes Image derzeit, siehe auch z.T. Kampagnen in "bremen.bewegen"
- Bremen ist so fahrradfreundlich wie Kopenhagen
- Piktogramme „Fahrrad“ auf und an Kreuzungen und der Straße
- Geradlinigere, weniger unterbrochene (nicht unbedingt viel schnellere) Radverbindung Neustadt-Huckelriede-Obervieland, z.B. entlang einer endlich rückgebauten Neuenlander Straße
- Fahrradführerschein mit Malus-Regelung
- Mehr Radfahren auf der Fahrbahn sicher ermöglichen (durch Piktogramme, Radfahrstreifen...)

Anknüpfungspunkte:

- Verknüpfung Neustadt \leftrightarrow Woltmershausen an der Weser weiterentwickeln
- Deutliche Markierung der Radwege: in Bremen = rot ist hilfreich!
- Asphaltierung Park links der Weser nach Huchting und Grolland \rightarrow Lückenschluss Ochtumdeich Richtung Kattenturm
- Bremen hat das Potenzial zur „Fahrradhauptstadt“!

- Super Umbau einer Straße → Hamburger Straße! Wieder machen bitte!

Defizite:

- Die Schulkinder in der Neustadt sind großen Gefahren ausgesetzt! Kreuzung Pappelstraße/Langemarkstraße/Friedrich-Ebert-Straße
- Radweg an der Brokhuchtinger Landstraße seit Jahren im Gespräch und nichts passiert!
- Fahrradachse Erlenstraße: gefährliche Querung über Friedrich-Ebert-Straße (Ampel) (Schulweg! Kitaweg!)
- Bitte die Ortsteile Strom, Seehausen berücksichtigen
- „Kleinigkeiten“ schaffen Qualität! Abschaffen von: „Drängelgitter“, fehlende Absenkungen, „Bettelampeln“, 2-geteilte Ampelüberquerungen
- Weg am Krimpensee parallel Autobahnzubringer Arsten ist nicht nur „Freizeit“ sondern ein guter „Fernweg LdW“
- Radweg Huchtinger Heerstraße dringend sanieren, Radweg Huchting → Brinkum Nord neu trassieren
- Unterquerung für Fußgänger und Radfahrer: Wilhelm-Kaisen-Brücke und Bürgermeister-Smidt-Brücke
- Radweg durch den Hohentorhafen
- Radweg Wardamm teilweise unbenutzbar
- Radweg Huchtinger Heerstraße rechts (stadtauswärts) dringend erneuern oder neuen Radweg anlegen
- Friedrich-Ebert-Straße von der Innenstadt → linksseitiger Radweg bis in Buntentorsteinweg verlängern
- Domsheide ist ein Nadelöhr → entzerren
- Radwege ins Umland entwickeln: → Niedervieland → Huchting → Dreye
- Schnellstraße Gastfeldstraße zurückbauen, derzeit suggeriert Kopfsteinpflaster am Rand, dass Radler nicht auf Asphalt fahren sollten
- Mangel an Disziplin bei den Radfahrern! Der reinste Horror!

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 zugrundegelegt 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 159 an den Stellwänden hinterlassenen Moderationskarten, die sich relativ gleichmäßig auf die 4 Messestände verteilen (Fuß 27, ÖV 35, Kfz 53 Rad 44), sind die Hälfte (79) den Wünschen ("Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?") zugeordnet und weitere 26 Stück den vorhandenen positiven Anknüpfungspunkten ("Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?"). Der Anteil der gelben Karten ("Welche Defizite gilt es anzupacken?") macht insgesamt nur etwa gut ein Drittel aus (54), jedoch mit unterschiedlicher Verteilung an den Messeständen.

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.

Gemessen an der Anzahl des auf Moderationskarten hinterlassenen Feedbacks gab es im Vergleich aller Bürgerforen im Bereich Links der Weser mit 53 Karten das stärkste Feedback am Messestand zum Kfz-Verkehr, wobei sich hier die Anzahl der geäußerten "Wünsche" mit der Anzahl der benannten Defizite deckt (jeweils 22). Bei den Wünschen liegen die Schwerpunkte beim Ausbau des Car-Sharings, bei Lösungen des Parkraumproblems, Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement zur Verringerung der Belastungen durch Durchgangs- und Pendlerverkehren, Straßenraumgestaltung und Lkw-Verkehrsführung. Einem einzelnen Wunsch nach Anhebung des innerörtlichen Tempolimits auf 60 km/h stehen in der überwiegenden Mehrzahl Wünsche nach stärkerer Verkehrslenkung und -regulierung mit dem Ziel des Anwohnerschutzes sowie Wünsche für ein verbessertes Angebot von Parkmöglichkeiten zur Entlastung der Wohnstraßen sowie für das Car-Sharing gegenüber. Bei der Benennung von Defiziten liegen die Schwerpunkte bei Aspekten im Zusammenhang der bestehenden Parkraumproblematik sowie bei der teilweise straßengenauen Benennung von Lärmbelastungen, überlasteten Straßen/Staustrecken, Gefahrstellen, Sanierungsbedarf und Schleichverkehren. Ferner wird ein Straßenabschnitt in seiner Eigenschaft als Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes bemängelt und auf sehr grundsätzlicher Ebene ein Mangel an polyzentrischer Stadtentwicklung zur Förderung von Verkehrsvermeidung benannt.

Auch an den beiden Messeständen zum Fuß- und Radverkehr hielten sich die Anzahl der Wunsch- und Defizite-Karten jeweils in etwa die Waage. In beiden Themenbereichen spielen die Schulwegsicherung und die Situation von Kindern auf Nebenanlagen und unter den Bedin-

gungen der Straßenquerung eine besondere Rolle. Ausgeprägt ist auch Benennung von Aspekten, die im Zusammenhang des Bordsteinparkens gesehen werden. Beim Fahrradverkehr zielen die Wünsche stark auf die planerische Akzentuierung bestimmter Hauptachsen, auf Angebotsverbesserungen z.B. in Form eines Leihradsystems, auf verstärkte Integration des Radverkehrs in den Fahrbahnverkehr, auf die Imageförderung des Radverkehrs in Politik und Medien sowie auf den Ansatz einer Fahrradförderung auf dem Niveau von Kopenhagen. Ferner werden etliche straßengenaue Vorschläge für neue Radwegverbindungen gemacht. Der Umbau der Hamburger Straße wird als vorbildliche Lösung benannt und für Bremen wird ein Potential zur "Fahrradhauptstadt" erkannt. Bei Fußverkehr konzentrieren sich die Wünsche auf Barrierefreiheit und Gewährleistung ausreichender Bewegungsräume für Fußgänger, auf die Schaffung von Querungshilfen und die Förderung von Hauptströmen des Fuß- und Radverkehrs im Zuge von Ampelschaltungen. Ferner werden Bereiche für "Entschleunigung" und Shared-Space vorgeschlagen. Bei der Benennung von Defiziten geht es v.a. um die Durchsetzung der Regelungen zum Borsteinparken (Vollzugsdefizit) und um die Freihaltung von Sichtbereiche an Einmündungen. Darüber hinaus werden etliche Gefahrstellen für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere auf Schulwegen straßengenaue aufgeführt und es wird darauf hingewiesen, dass allein durch den Abbau vieler kleiner Hemmnisse und Schikanen eine bessere Qualität der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden kann.

Beim Messestand zum ÖPNV und zur Erreichbarkeitsanalyse wurden Wünsche hauptsächlich in Bezug auf die bessere Anbindung peripherer Stadtteile geäußert. Dabei geht es nicht nur um neue Linien und Haltepunkte sondern auch um die Reisezeitverbesserung und die Optimierung von Anschlüssen zwischen den verschiedenen Elementen des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig werden innovative Entwicklungen gewünscht, wie z. B. der Ausbau und die Integration von Fährverkehren und die Einführung von Elektrobussen im Zusammenhang mit Induktionsschleifen in der Fahrbahn. Die Regio-S-Bahn wird als ausbaufähig angesehen und für den Bahnhof Neustadt das Potential für eine weitere Attraktivierung gesehen (beides unter "Positiven Anknüpfungspunkten").

Sowohl am Messestand zum ÖPNV als auch zum Kfz-Verkehr haben etliche Teilnehmer sich auch zum Pro und Contra der derzeit strittigen Großprojekte geäußert, v.a.: Straßenbahnplanungen 1 und 8, S-Bahn via BTE-Trasse, Bus-Ringverkehr Huchting (L57/58) sowie Planungen für B212N, A281 und entsprechende Anbindungen).

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 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 Er-

gebnis des Bürgerforums in die Beiratsbefassung eingebracht werden, die in Kürze für den Bereich Bremen-Links der Weser ansteht.

Allgemeiner Eindruck:

Das Bürgerforum Bremen-Links der Weser war mit 85 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 15% 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 Bereich Bremen-Links der Weser wurden als neue Elemente im Planungsprozess positiv wahrgenommen.

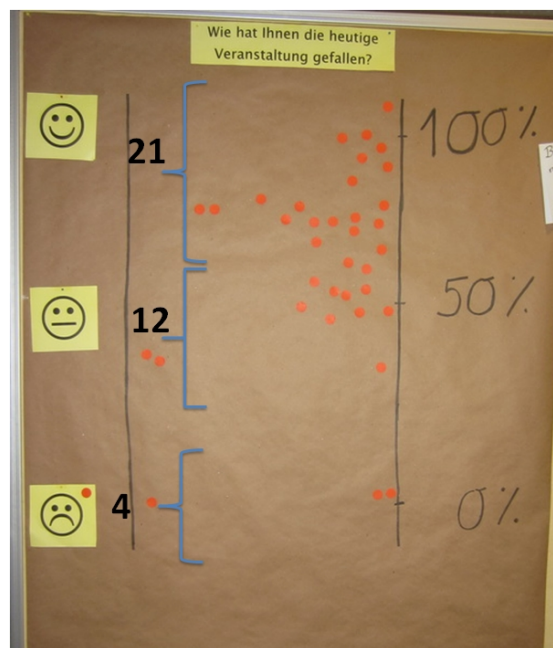
Die Trennung der Diskussion zu *Mängeln und Chancen* von der Diskussion der *Zielstellungen des VEP* (erfolgte bereits in 2012) und geplanter *Maßnahmen* (angekündigt für Herbst 2013) war naturgemäß schwierig. Es ließ sich jedoch vermitteln, dass die Gutachterbüros mit den aus der Zielfindungsphase resultierenden 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-Links der Weser Nord strittiger Maßnahmen auf die Tagesordnung kam (insbesondere Straßenbahnverlängerung L1 und L8 sowie A 281).

Viele Teilnehmer/innen empfanden es als hilfreich, dass durch den Moderator 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-Links der Weser stieß auf großes Interesse.¹

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

Die Teilnehmer/innen konnten beim Verlassen der Veranstaltung eine persönliche Bewertung abgeben ("Wie hat Ihnen die heutige Veranstaltung gefallen?"). Die abgegebenen Bewertungen waren überwiegend positiv. Einzelne Teilnehmer/innen haben sich nach eigenem Bekunden mit einer eher kritischen Bewertung ausdrücklich stärker auf den Ansatz des Beteiligungsverfahrens als solchen und nicht auf die Veranstaltung selbst bezogen.



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), 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 und 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-Links der Weser)

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