



## **Dokumentation des Bürgerforums**

### **Bremen-West**

(Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)

am 22.01.2013

im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen

(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 20.02.2013).

### 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

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tagesordnung und Ablauf .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Die Vorträge .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Die Poster .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Die Diskussion an den Messeständen.....</b>	<b>11</b>
5.1	Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit .....	13
5.2	Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse .....	16
5.3	Messestand: Kfz-Verkehr .....	19
5.4	Messestand: Radverkehr.....	22
<b>6</b>	<b>Gesamteindruck.....</b>	<b>25</b>
	<b>Anhang A: Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet .....</b>	<b>29</b>
	<b>Anhang B: Handout: "Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025" .....</b>	<b>30</b>

# 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](http://www.bremenbewegen.de) sowie auf dem Wege der Beiratsbefassung, die jeweils in kurzem Abstand nach den Bürgerforen erfolgt.

Das Bürgerforum für den Bereich **Bremen-West** fand am 22. Januar 2013 in der Zeit von 18:30 bis 21:00 Uhr im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen (Gröpelingen) 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.



Das Bürgerforum wurde von 50 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Auftraggeber).

### Programm des 1. Bürgerforums in Bremen-West

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	Jan Bembenek, Senator für Um- welt, Bau und Verkehr 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 Jan Bembennek vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

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](http://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-West erstellte Poster ausgestellt:

- Poster 1:** Inhalte und Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans
- Poster 2:** Zwischenauswertung der Onlinediskussion auf [www.bremenbewegen.de](http://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)



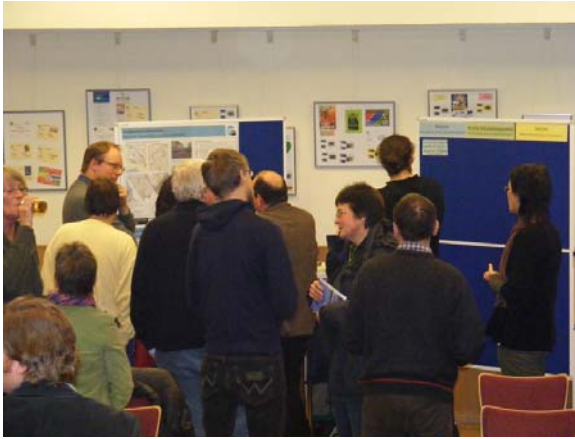
## 5 Die Diskussion an den Messeständen

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):

Wünsche Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?	Positive Anknüpfungspunkte Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?	Defizite Welche Defizite gilt es anzupacken?
Verzicht auf Zierpflaster (Kopfstein) zur Besseren Befahrbarkeit / Rollator <i>Kinderwagen, etc.</i>	Boulevard Münchner Straße - (ausbaufähig)	Fehlbeurteilung Eide- dorfer Str. Hier 3x wochentlich Hauptzufahrt Markt !!
Besser Durchdringung Nordstraße zu Alsterstraße	Handoff-Fußgänger immer mehr in Nordstraßen	Die zugeparlierten Fußwege
Radkehrverbindungen Johannhausen - Bürgerpark - Findorff Neubaugelände - Grottenweg - Walle	Radwegverbindung zur Überstadt zur City (Lückenschluss)	Hauptstraße (Walle) der Tunnel: Verbesserung des Verkehrs für Fuß + Rad
S-Bahn Haltepunkt Halmer Weg	Flanieren an der Ufer ohne ständig durch Radfahrer	Hauptstraße Radwege auf beiden Seiten notwendig
Rückbau zu großen Straßen z.B. Steffenweg u. Osterfeuerweg gering	Shared-Space / Begegnungs- zonen Findorff => mehr Trennungspunkten	Hauptstraße sicher für Radfahrer und Fußgänger
Parkplatzkonzept: "Wohnstreifen" verbessern	Bildung in dem VEP: Kulturboulevard Findorff - Schleichhof - Torfgraben / Bürgerpark - Findorffmarkt - Jan Krenz - Grotten - Alsterufer	Findorff: zugespitzte Lage bei Veranstaltungen
Fahrerstreifen mit Verkehrsberuhigung	Fußgänger TUNNEL ZANNOFF OLE BRUNSEN	"Stoß" (E-Werkschilde) auf öffentlichen Fußwegen nicht genehmigen (Kontakte)
Mehr Platz für Kinder	Wenn Spielstraßen oder Begegnungszonen nur mit Rückzugsmöglichkeiten für Kinder	Rad- und Fußweg "Stoß" west: - durchziehen von West - AB-Str - Fahrradfreundliche Wege + Schutzmaßnahmen
Verkehrsberuhigung und barrierefreie Überwege	Aufenthaltsgestaltung für den Ohlenhofplatz	Barrierefreiheit "nur bei schönem Wetter und nicht bei Veranstaltungen ..."
Wandelung von Ortsteilen für soziale Spielstraßen und Demoschilder einrichten	Mehr Spielstraßen	Anpflanzung Dohdenstr. 16-8 Meer sehr Fußgänger unfreundlich
Bildung von Ländchen in den Begegnungszonen Hauptstr./Grotten	Fußwege breit genug und nicht schräg	

22/01/2013 20:57

**Wünsche:**

- Verzicht auf Zierpflaster (Kopfstein) zur besseren Befahrbarkeit für Rollatoren, Kinderwagen etc.
- Verbesserung der Unterquerung Findorfftunnel
- Bessere Durchlässigkeit der Nordstraße zur Überseestadt
- Verkehrsberuhigung Waller Heerstraße/Gröpelinger Heerstraße
- Radfahrverbindung Schwachhausen-Bürgerpark-Findorff Neubaugebiet-Grünbereich nördlich Walle
- Ritterhuder Heerstraße: Fußwegequerungen/Zebrastrifen
- Radwegeverbindung über Überseestadt zur City Lückenschluss
- S-Bahn Haltepunkt Halmer Weg
- Breite Fußwege!
- Flanieren an der Weser ohne Störung durch Radfahrer
- Rückbau zu großer Straßen z.B. Steffensweg und Osterfeuerberger Ring
- Fußwege ohne Radverkehr
- Shared-Space/Begegnungszonen Findorff → mehr Mischverkehrsflächen
- Parkplatzkonzept: „umsteigen“ verbessern
- Radschnellweg: City → Überseestadt → HB-Nord; City → Heerstraßen → HB Nord → Gröpelingen → Uni
- Zebrastrifen mit Verkehrsberuhigung
- Schutz der Fußgänger durch Verkehrsberuhigung
- Bitte in den VEP: Kulturboulevard Findorff : Schlachthof-Torfhafen/Bürgerpark-Findorffmarkt-Jan Reiners-Gestra-Admiralstraße
- Mehr Platz für Kinder
- Übergänge, die mit Rollstuhl „zu schaffen sind“ (nicht mal bei neuen Straßen)
- Fußgängertunnel Bahnhof Oslebshausen
- Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit durch hochgeplasterte Überwege
- Wenn Spielstraßen oder Begegnungszonen nur mit Rückzugmöglichkeiten für Fußgänger/Kinder
- Wanderweg zum Gröpelinger Fleet zwischen Gröpelingen und Dammsiel einrichten!
- Aufenthaltsgestaltung für den „Ohlenhofplatz“
- Bitte prüfen (und deshalb in den VEP): Begegnungszone Hemmstraße/Gestra
- Mehr Spielstraßen
- Fußwege breit genug und nicht schräg

**Anknüpfungspunkte:**

- Boulevard Münchener Straße (ausbaufähig)

- Findorffer FußgängerInnen nutzen in Nebenwegen

**Defizite:**

- Fehlbewertung Eickedorferstr.: Hier 3 mal wöchentlich Hauptzufahrt für Markt!
- Die zugeparkten Fußwege
- Querverbindungen Anschluss Walle und Findorff (z.B. Tunnel Meta-Sattler-Str.. Kohlenstr.
- Hemmstraße westlich des Tunnels: Verbesserung des Knotens für Fuß und Rad
- Hansestraße: Radwege auf beiden Seiten notwendig
- Hemmstraße schlecht für Radfahrer und Fußgänger
- Parkender Verkehr in der Goosestr., eine der größten Seniorenanlagen Bremens: durch aufgesetztes Parken werden Rollstuhl- und Rollatorfahrer stark behindert. Poller oder überwachtes absolutes Halteverbot
- Findorff: zugeparkte Wege bei Veranstaltungen
- Rad- und Fußweg „Grünzug West“: durchziehen vom Wall → HB Nord, fahrradfreundliche Beläge und Straßenquerungen
- „Störer“ (=Werbeschilder) auf öffentlichen Fußwegen nicht genehmigen (mangelnde Kontrolle)
- Barrierefreiheit: „nur bei schönem Wetter“ und nicht bei Veranstaltungen... (Absenkungen durch Veranstalter versperrt)
- Ampelschaltung Debstedter Straße/Gröpelinger Heerstraße sehr fußgängerunfreundlich

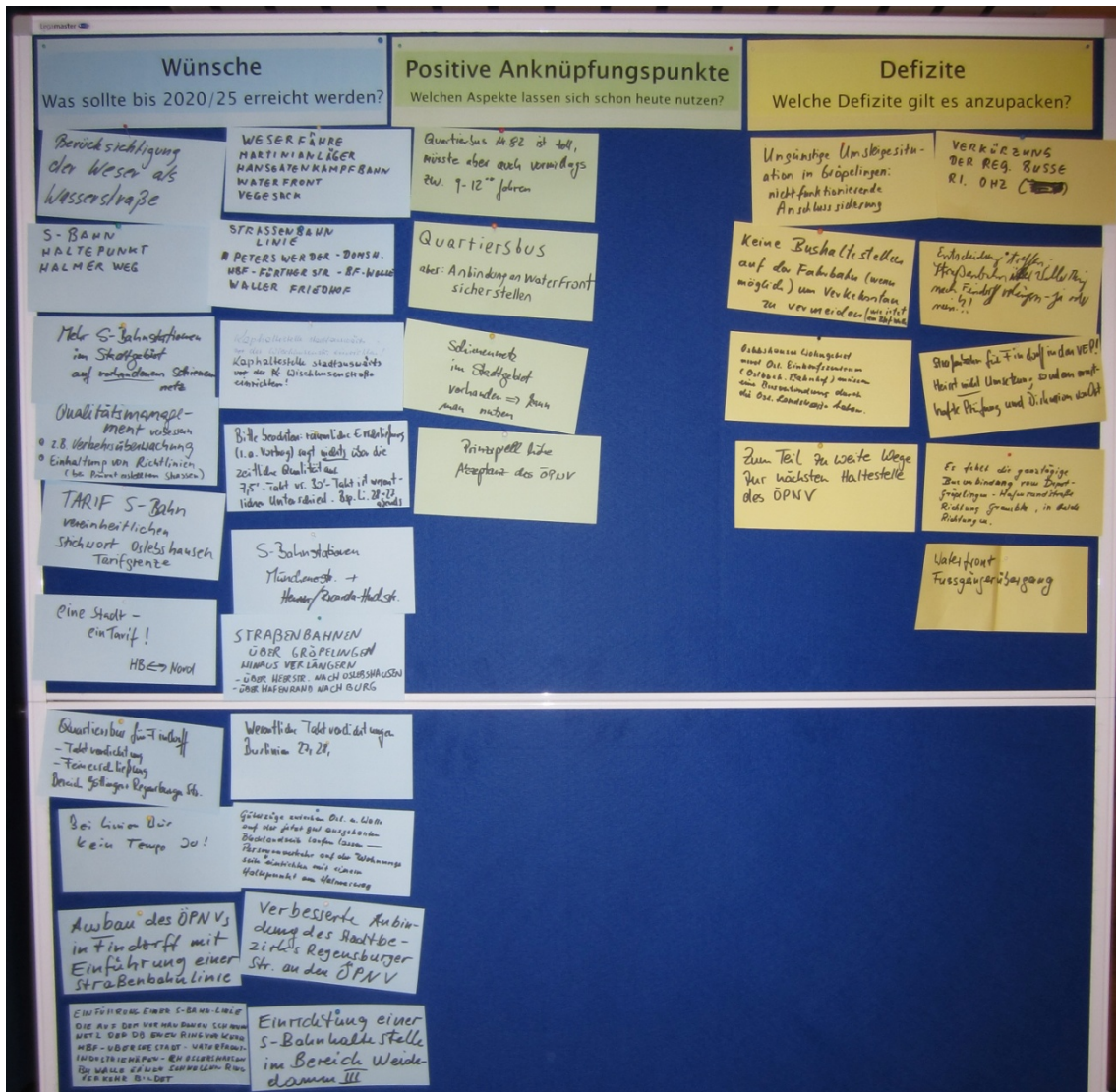
## 5.2 Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse

### Poster:

#### Analyse des öffentlichen Verkehrs ( Infrastruktur und Angebot)

#### Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



### Wünsche:

- Berücksichtigung der Weser als Wasserstraße
- Weserfähre Martinianleger-Hanseatenkampfbahn-Waterfront-Vegesack
- Straßenbahnlinie „Peterswerder-Domsheide-Hbf-Fürther Straße-Bahnhof Walle-Waller Friedhof
- S-Bahn Haltepunkt Halmerweg



- Mehr S-Bahnstationen im Stadtgebiet auf vorhandenem Schienennetz
- Qualitätsmanagement verbessern: z.B. Verkehrsüberwachung, Einhaltung von Richtlinien (bei privat erstellten Straßen)
- Kaphaltestelle stadtauswärts vor der Wischhusenerstraße einrichten!
- Bitte beachten: räumliche Erschließung (s.a. Vortrag) sagt nichts über die zeitliche Qualität aus. 7,5'-Takt versus 30'-Takt ist wesentlicher Unterschied. Bsp. Linie 28 und 27 abends
- Tarif S-Bahn vereinheitlichen, Stichwort Oslebshausen Tarifgrenze
- S-Bahnstationen Münchener Str. und Hemmstr./Ricarda-Huchstr.
- Eine Stadt-ein Tarif! HB ↔ Nord
- Straßenbahnen über Gröpelingen hinaus verlängern: über Heerstraße nach Oslebshausen, über Hafenrand nach Burg
- Quartiersbus für Findorff: Taktverdichtung, Feinerschließung. Bereich Göttinger Straße und Regensburger Straße
- Wesentliche Taktverdichtungen Buslinie 27,28
- Bei Buslinien kein Tempo 30!
- Güterzüge zwischen Oslebshausen und Walle auf der jetzt gut ausgebauten Blocklandseite laufen lassen – Personenverkehr auf der „Wohnungsseite“ einrichten mit einem Haltepunkt am Halmerweg
- Ausbau des ÖPNVs in Findorff mit Einführung einer Straßenbahnlinie
- Verbesserte Anbindung des Stadtbezirks Regensburger Straße an den ÖPNV
- Einführung einer S-Bahn-Linie, die auf dem vorhandenen Schienennetz der Deutschen Bahn einen Ringverkehr Hbf.-Überseestadt-Waterfront-Industriehäfen-Bahnhof Oslebshausen-Bahnhof Walle bildet
- Einrichtung einer S-Bahnhaltestelle im Bereich Weidedamm III

**Anknüpfungspunkte:**

- Quartiersbus Nr. 82 ist toll, müsste aber auch vormittags zwischen 9.00 und 12.00 Uhr fahren
- Quartiersbus: aber Anbindung an Waterfront sicherstellen
- Schienennetz im Stadtgebiet vorhanden → kann man nutzen
- Prinzipiell hohe Akzeptanz des ÖPNV

**Defizite:**

- Ungünstige Umsteigesituation in Gröpelingen: nicht funktionierende Anschlussicherung
- Verkürzung der Regionalbusse Richtung Osterholz
- Keine Bushaltestellen auf der Fahrbahn (wenn möglich), um Verkehrsstau zu vermeiden (wie jetzt am Bahnhof Walle)

- 
- Entscheidung treffen: Straßenbahn über Waller Ring nach Findorff verlängern – ja oder nein?
  - Oslebshauer Wohngebiet nordöstlich Einkaufszentrum (Oslebshauer Bahnhof) müssen eine Busverbindung durch die Oslebshauer Landstraße haben
  - Straßenbahn für Findorff in den VEP! Heißt nicht Umsetzung, sondern ernsthafte Prüfung und Diskussion vor Ort
  - Zum Teil zu weite Wege zur nächsten Haltestelle des ÖPNV
  - Es fehlt die ganztägige Busverbindung vom Depot Gröpelingen-Hafenrandstraße Richtung Grambke, in beide Richtungen
  - Waterfront Fußgängerübergang

### 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?
Tempo 70 in allen Straßen	An die zu Fußgehenden und Fahrrad fahrenden Stadtbewohner angepasstes Tempo.	Verkehrsbefähigung im Bereich der kleinen Straße. Vorfahrt vor dem Rad. Umkehrverkehr.
Rückbau zu großer Straßen z.B. Steffensweg, Osterfeuerhagen-Ring	Verbesserte Bedienung des Verkehrs auf Rotherhuder/Deichhäuser Grasparkplatz, wegen Konflikte Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern z.B. durch direkte Anbindung der Rotherhuder Heerstr. an A281	Überwachung des ruhenden Verkehrs; Foldeparken in der Heerstraße.
Bessere Verbindung zur Buntzeefahrt von "den Luken" über Nordstraße	mehr Auto-freie Tage	Rückbau der Osterfeuerhagen Ring
Halbstraßenstraßen: - Tempo 40 - kein Koffi - Rückbau planen, wenn Wohnstand kommt	Car Sharing ausweiten	Kohler Parkstraße z.B. in der Osterfeuerhagen Str. Ortsgebiet einhalten und neue Parkstände schaffen!
Verkehrskonzept im Luken (Stadtteil)	Tempo 30 in allen Straßen	Zentrale PKW auf Steffensweg + lange Reihe -> überlegen
Direkte Anbindung der Rotherhuder Heerstr. an die B 281 !! No Rotherhuder in Richtung Bremer Altstadt	kein Veränderung des Bebauungsplans zu schaffen zu 281 von Rotherhuder	Investoren halten Gesetze/Richtlinien bis privat ermittelten neuen Straßen nicht ein
Einbindung des Verkehrskonzeptes Bürger werden in den VEP	mehr Öffentlichkeitsarbeit für Verantwortliche v.a. auf nicht-automatischer Verkehrsteilnehmer	Verminderung von Konflikten mit Fuß- und Fußverkehr durch Durchgangsverkehr an Knotenpunkten. Hier Straßensanierung Deichhäuser Str. u. Rotherhuder Heerstr.
Einbindung des LKW-Führungsnetzes (insbes. Findorf) in den VEP	Parkmöglichkeit am Grasp. Depot	Vollzugsdefizit von Tempolimits
Überwindung zusätzlicher Plätze für Rad- u. Fußverkehr	Durchgangsverkehr verringern (Einbahnstraßen einführen) im Quartier: Elisenhofstr.-Bremmerhasenweg Str.-Häcker Ring-Waller Heerstraße	Vollzugsdefizit von Nutzung von Behindertenparkplätzen
Rückbau Uffner Ring zu Uffner Kreis und Finken Str. - Straße zu breit zentral zu verunsichern, reifen lassen	Tempo 30 Rotherhuder Heerstr. zwischen RHEE + Oster Heerstr.	
Kreisverkehr statt Ampeln	A281 mehr aktivieren als durch Absicht. Landstr.	
AUTOBAHNRIEGEL A281 durchstellen	Ansprechpartner für Parkplatz-überwachung öffentlich machen: zuständig machen!	
Mehr leise e-Autos	Wasserschwall schnell bauen und dann die Hauptdurchgänge zurück bauen	

**Wünsche:**

- Tempo 70 in allen Straßen
- An die zu-Fuß-Gehenden und Fahrradfahrenden Stadtbewohner angepasstes Tempo
- Rückbau zu großer Straßen, z.B. Steffensweg, Osterfeuerberger Ring
- Weitere Reduktion des Verkehrs auf Ritterhuder/Oslebshäuser/Gröpelinger Heerstraße wegen Konfliktsituation mit anderen Verkehrsteilnehmern, z.B. durch direkte Anbindung der Ritterhuder Heerstraße an A281
- Bessere Verbindung zur Überseestadt von „AVZ Walle“ über Nordstraße
- Hafensrandstraße: Tempo 40, Grüne Welle, Rückbau planen, wenn Wesertunnel kommt
- Tempo 30 in allen Straßen
- Verkehrskonzept in Walle (Stadtteil)
- Keine Änderung des Bebauungsplans zur Auffahrt zur 281 von Ritterhude aus
- Direkte Anbindung der Ritterhuder Heerstraße an die B 281!!! Von Ritterhude in Richtung Bremen-Autobahn
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für Gleichberechtigung v.a. auch Nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer
- Einbindung des Verkehrskonzeptes Bürgerweise in den VEP
- Parkmöglichkeit am Gröpelinger Depot
- Einbindung des LKW-Führungsnetzes (insbes.) Findorff in den VEP
- Durchgangsverkehr verringern (Einbahnstraßen einführen) im Quartier: Elisabethstraße-Bremerhavener Straße-Waller Rind-Waller Heerstraße
- Querung Dedesdorfer Platz für Rad- und Fußverkehr
- Tempo 30: Ritterhuder Heerstraße zwischen REWE und Oslebshäuser Heerstraße
- Rückbau Utbremer Ring zwischen Utbremer Kreisel und Fürther Straße: Straße zu breit, zu unübersichtlich, reizt zum rasen
- A 281 mehr aktivieren, Ziel: attraktiver als durch Oslebshäuser Landstraße
- Kreisverkehre statt Ampeln
- Ansprechpartner für Parkplatz-Überwachung öffentlich machen: Zuständigkeiten!
- Autobahnring A281 fertigstellen
- Wesertunnel schnell bauen und dann die Hafensrandstraße zurückbauen
- Mehr leise E-Autos

**Anknüpfungspunkte:**

- Im Bereich Findorffstraße / Eickedorfstraße / Admiralstraße / Hemmstraße ist die Umgestaltung gut, aber wegen Parkdruck wird das Angebot der Stadt zum Bürgerweideparken nicht angenommen
- Mehr Autofreie Tage
- Car-Sharing ausweiten



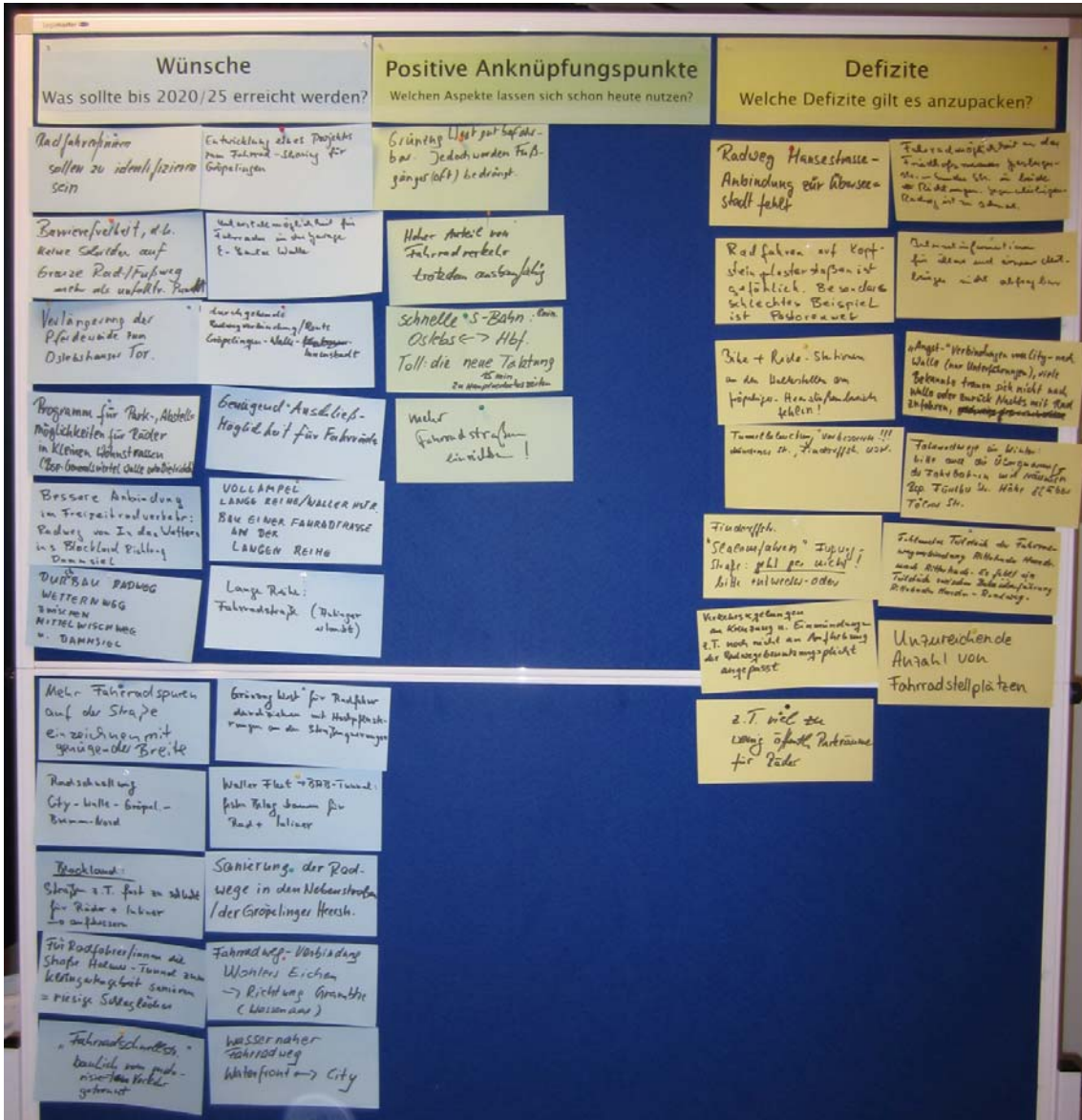
### 5.4 Messestand: Radverkehr

**Poster:**

**Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)**

**Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)**

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



**Wünsche:**

- Radfahrer/innen sollen zu identifizieren sein
- Entwicklung eines Projektes zum Fahrrad-Sharing für Gröpelingen
- Barrierefreiheit, d.h. keine Schilder auf Grenze Rad-/Fußweg mehr als unfalltr. Punkt

- Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Garage E-Center Walle
- Verlängerung der Pferdeweide zum Oslebshauser Tor
- Durchgehende Radwegverbindung/Route: Gröpelingen-Walle-Innenstadt
- Programm für Park-, Abstellmöglichkeiten für Räder in kleinen Wohnstraßen (Bsp. Generalsviertel Walle oder Dietrichstr.)
- Genügend Anschließmöglichkeiten für Fahrräder
- Bessere Anbindung im Freizeitradverkehr: Radweg von „In den Wettern“ ins Blockland Richtung Dammsiel
- Vollampel Lange Reihe/Waller Heerstraße; Bau einer Fahrradstraße an der langen Reihe
- Bau eines Radweges als Verbindung zwischen Mittelwischweg und Dammsiel
- Lange Reihe: Fahrradstraße (Anlieger erlaubt)
- Mehr Fahrradspuren auf der Straße einzeichnen mit genügender Breite
- Grünzug West für Radfahrer durchziehen mit Hochpflasterungen an den Straßenquerungen
- Radschnellweg City-Walle-Gröpelingen-Bremen Nord
- Waller Fleet → BAB-Tunnel: festen Belag bauen für Rad und Inliner
- Blockland: Straßen zum Teil fast zu schlecht für Räder und Inliner → aufbessern
- Sanierung der Radwege in den Nebenstraßen/der Gröpelinger Heerstraße
- Für Radfahrer/innen die Straße Holmer-Tunnel zum Kleingartengebiet sanieren = riesige Schlaglöcher
- Fahrradweg-Verbindung Wohlers Eichen → Richtung Grambke (Wassenaar)
- „Fahrradschnellstraße“ baulich vom motorisierten Verkehr getrennt
- Wassernaher Fahrradweg Waterfront ↔ City

**Anknüpfungspunkte:**

- Grünzug West gut befahrbar. Jedoch werden Fußgänger (oft) bedrängt
- Hoher Anteil von Fahrradverkehr, trotzdem ausbaufähig
- Schnelle S-Bahn: 8 Minuten Oslebshausen-Hauptbahnhof; Toll: die neue Taktung (15 Minuten) zu Hauptverkehrszeiten
- Mehr Fahrradstraßen einrichten!

**Defizite:**

- Radweg Hansestraße – Anbindung zur Überseestadt fehlt
- Fahrradmöglichkeit an der Friedhofsmauer Grasbergerstr. – Emders Straße in beide Richtungen. Gegenüberliegender Radweg ist zu schmal
- Radfahren auf Kopfsteinpflasterstraßen ist gefährlich. Besonders schlechtes Beispiel ist Pastorenweg

- 
- Internetinformation für ältere und ärmere Mitbürger nicht abfragbar
  - Bike and Ride-Stationen an den Haltestellen am Gröpelinger Heerstraßenbereich fehlen!
  - „Angst“-Verbindungen von City nach Walle (nur Unterführungen), viele Bekannte trauen sich nicht, nach Walle oder nachts zurück mit dem Rad zu fahren.
  - Tunnelbeleuchtung verbessern! Münchener Str., Findorffstraße usw.
  - Fahrradwege im Winter: bitte auch die Überquerung der Fahrradbahnen mit räumen, Bsp. Fürther Straße gegenüber Tölzer Straße
  - Findorffstraße „Slalomfahren“ Fußweg – Straße: geht gar nicht!: bitte entweder oder
  - Fehlendes Teilstück der Fahrradverbindung Ritterhuder Heerstraße nach Ritterhude. Es fehlt ein Teilstück zwischen Bahnüberführung Ritterhuder Heerstraße – Randweg
  - Verkehrsregelungen an Kreuzung und Einmündungen zum Teil noch nicht an Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht angepasst
  - Unzureichende Anzahl von Fahrradstellplätzen
  - Zum Teil viel zu wenig öffentliche Parkräume für Räder



## 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 151 an den Stellwänden hinterlassenen Moderationskarten, die sich zu ungefähr jeweils einem Viertel relativ gleichmäßig auf die 4 Messestände verteilen, (Fuß 42, ÖV 33, Kfz 37 Rad 39), sind deutlich mehr als die Hälfte (94) den Wünschen ("Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?") zugeordnet und weitere 13 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 (44).

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.

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 Ergebnis des Bürgerforums in die Beiratsbefassung eingebracht werden, die in Kürze für den Bereich Bremen-West ansteht.

Am **Messestand zum Fußverkehr** wurden vielfältige Wünsche geäußert, die sich auf die Schaffung von Mischflächen, Verkehrsberuhigung und speziell ausgeprägten Zonen wie Shared-Space beziehen. Gleichzeitig gibt es etliche Beiträge, die dem Wunsch Ausdruck verleihen, Fußwegbereiche vom Radverkehr freizuhalten, auch im Bereich der Weseruferpromenade. Eine große Rolle spielt der Wunsch nach Barrierefreiheit der Fußwegeinfrastruktur, nach einem größeren Flächenangebot für Kinder und Fußgänger sowie nach mehr Querungsstellen in unterschiedlichen Ausprägungen (einschließlich Zebrastreifen). In diesem Zusammenhang wird besonders auch die heutige Trennwirkung der Hafenanrandstraße zur Überseestadt angesprochen. Ferner werden Wünsche hinsichtlich des Rückbaus großer Straßen geäußert, teilweise verbunden mit dem Wunsch nach Verbesserung der Aufenthaltsqualität und stärker am Fuß-

verkehr orientierter Gestaltung. Weitere Wünsche beziehen sich auf die Verbesserung der Situation in den Tunnelverbindungen (Angsträume) sowie auf Angebotsverbesserungen im Bereich von Wanderwegen und "Boulevard"-Strecken. Als positives Beispiel wird in diesem Zusammenhang die Gestaltung der Münchener Straße benannt, die aber auch noch ausbaufähig sei. Etliche der Wünsche sind straßengenau verortet, genauso wie die Hinweise auf Gefahrstellen, Störungen, Schikanen und Einschränkungen (z.B. durch den ruhenden Verkehr).

Die Wünsche **am Messestand zum Radverkehr** beziehen sich auf Angebotsverbesserungen für das Fahrradparken (auch als programmatischer Ansatz), auf die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Markierung von Fahrradspuren auf der Fahrbahn. Ferner werden neue und durchgehende Radwegverbindungen vorgeschlagen, auch in der Ausprägung als Radschellwege. Auch ein Projekt für Bike-Sharing wird unter den Wünschen genannt. Schließlich wird die Sanierung bestehender Radwegstrecken gewünscht. In der Rubrik "Positive Anknüpfungspunkte" wird der hohe Radverkehrsanteil im Bremer Westen als ausbaufähiges Potential benannt sowie das Modell der Fahrradstraße, das weitere Verbreitung finden sollte. Ein Beitrag sieht im verdichteten Angebot des S-Bahnverkehrs und der kurzen Reisezeit zum Hauptbahnhof eine Grundlage für die Förderung der Fahrradnutzung im kombinierten Verkehr. Als Defizite werden Lücken im Radwegenetz benannt sowie ein Mangel an Angebote für B+R an Haltestellen und für das Fahrradparken. Darüber hinaus wird auf "Angsträume" in den Unterführungen verwiesen und das Problem vielfältiger Hindernisse und Schikanen auf Radwegen angesprochen.

Die am **Messestand zum "ÖPNV"** geäußerten Wünsche spiegeln sehr weitgehend die Stellungnahmen, die bereits im Vorfeld der Bürgerforen von den Beiräten im Bereich Bremen-West abgegeben wurden. Etliche Beiträge thematisieren die verschiedenen Ideen und Vorschläge zur Anbindungen der westlichen Stadtteile an das Straßenbahnnetz (neue Linien, Fortsetzung bestehender Linienäste). In diesem Kontext werden auch Wünsche für einen Ringverkehr auf vorhandenen DB-Schienen, für neue Haltepunkte im Westen sowie für eine Tarifeinheit ("eine Stadt ein Tarif") geäußert. Schließlich wird die Entzerrung von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene vorgeschlagen mit einer Führung des Personenverkehrs auf der Seite der Wohnbebauung. Mit Blick auf den Busverkehr wird eine Taktverdichtung der Linien 26/27 gewünscht sowie die Einführung eines weiteren Quartiersbusses. Mit Blick auf die Verkehrsverbindungen zu den Stadtteilen Links der Weser sowie eine Nutzung Weser als Wasserstraße im Längsverkehr werden Querungsmöglichkeiten und Linienverbindungen (weserab- und aufwärts) vorgeschlagen. Diesbezüglich und hinsichtlich der Vorschläge für eine Straßenbahnanbindung Findorffs sowie für eine Straßenbahnverlängerung Richtung Burg wurde auch in den Diskussionen am Messestand von Teilnehmern aus dem Kreis der Beiräte betont, dass eine faire Prüfung und Abwägung der Vorschläge im Rahmen des VEP gefordert wird und dass die Ergebnisse der Abwägung in den Gutachten deutlich ablesbar sein sollen. Unter der Rubrik "Defizite" wird auf teilweise zu weite Wege zur nächsten Haltestelle sowie auf eine ungünstige Umsteigesituation in Gröpelingen verwiesen. Ferner werden etliche Defizite im Busliniennetz ange-

sprochen. Bezüglich der Frage, in welcher Ausprägung Bushaltestellen gestaltet werden sollen, werden Meinungen Pro und Contra Buskaps geäußert.

**Am Messestand zum Kfz-Verkehr** werden ausgeprägte Wünsche zur Rückstufung von Straßen, zur Verkehrsentlastung und zur Netzoptimierung geäußert. Für den Rückbau werden konkrete Straßen vorgeschlagen, u.a. auch die Hafenrandstraße für die Situation nach Bau des Wesertunnels. Gleichzeitig werden Optimierungen im Straßennetz gewünscht, v.a. im Zusammenhang mit den Verknüpfungen zur A 281. Ferner wird mit straßengenaue Nennung die Verringerung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten gewünscht und die Einbeziehung eines Verkehrskonzepts für Walle und für die Bürgerweide in den VEP gefordert. Einige Beiträge fordern Temo 30 in einzelnen Straßen oder flächendeckend. Dagegen steht ein einzelner Beitrag, der sich eine Anhebung des Geschwindigkeitslimits auf 70 km/h innerorts wünscht. Als positive Anknüpfungspunkte werden das Car-Sharing und der autofreie Tag gesehen sowie die Umgestaltungen in Teilen des Findorffer Straßennetzes, wobei letzteres nur ungenügend zur Geltung kommen würde, weil das dazugehörige Angebot von Parkmöglichkeiten auf der Bürgerweide auf mangelnde Akzeptanz bei den Bewohnern stieße. Schließlich werden verschiedene Probleme angesprochen, die sich unter dem Schlagwort "Vollzugsdefizite" fassen lassen. Dies betrifft v.a. Aspekte der Geschwindigkeitsbegrenzung sowie der Überwachung des ruhenden Verkehrs (einschließlich Behindertenparkplätze). Analog zum Messestand "Fußverkehr" wurden auch am Messestand "Kfz-Verkehr" der zu hohe Ausbaustandard einiger Hauptverkehrsstraßen und vor allem die negativen Auswirkungen der "Trennlinie" zur Überseestadt angesprochen.

#### **Allgemeiner Eindruck:**

Das Bürgerforum Bremen-West war im Vergleich zu den anderen Bürgerforen mit 50 Personen etwas weniger stark besetzt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen aus allen Stadtteilen des Bereichs. Der Altersdurchschnitt lag geschätzt über dem stadtbremischen Altersdurchschnitt (z.Z. 44 J.), bei leicht überproportionalem Anteil männlicher Teilnehmer. Etwa ein Drittel der Besucher gehörte zum Kreis der Beiräte, Verbände und öffentlichen Einrichtungen.

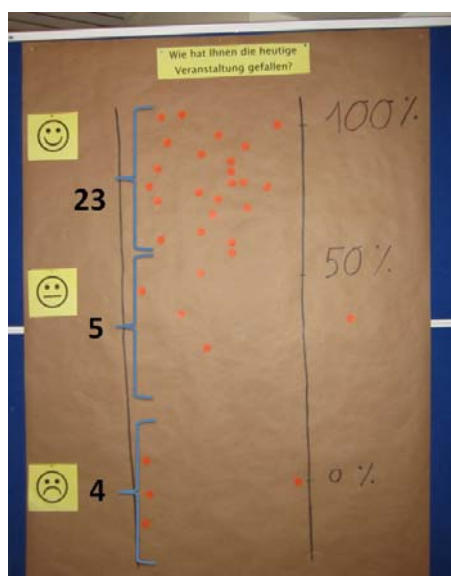
Die Stimmung auf dem Bürgerforum war insgesamt gut und die Diskussionen an den Messeständen waren konstruktiv. Aus Sicht der Auftraggeber und der Planungsbüros hat sich das Veranstaltungskonzept, nach einem kurzen plenaren Inputvortrag im direkten Dialog an Marktständen zu diskutieren, bewährt. Die durchgängige 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 Bereich Bremen-West 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).

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-West stieß auf großes Interesse.<sup>1</sup>

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.



<sup>1</sup> 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](http://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](http://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-West)**

**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