



Dokumentation des Bürgerforums

Bremen-Nordost

(Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)

am 17.01.2013

im Bürgerzentrum Neue Vahr

(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 26.02.2013).

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	14
5.3	Messestand: Kfz-Verkehr	15
5.4	Messestand: Radverkehr.....	16
6	Gesamteindruck	18
	Anhang A Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet	21
	Anhang B Feedback im Originalton - Abschrieb der Moderationskarten	22
	Anhang C Handout: "Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025"	35

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-Nordost** fand am 17. Januar 2013 in der Zeit von 18:30 bis 21:00 Uhr im Bürgerzentrum Neue Vahr 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 80 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Auftraggeber).

Programm des 1. Bürgerforums in Bremen-Nordost

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	Michael Flassig, 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 Michael Flassig 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) 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-Nordost erstellte Poster ausgestellt:

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



5 Die Diskussion an den Messeständen

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

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

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

In den folgenden Abschnitte 5.1 bis 5.4 findet sich eine redaktionell bearbeitete Zusammenfassung der Moderationskarten, ein vollständiger Abschrieb (mit Fotos der Tafeln) befindet sich in Anhang B.





5.1 Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

Poster:

Analyse des Fußverkehrs (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)

Wünsche

- Weserquerung für Fuß- und Radverkehr (Hemelingen-Arsten)
- Fußweg Arbergen - Mahndorfer Bahnhof (ca. 200 m), ohne großen Aufwand zu erstellen
- Bessere Ampelschaltungen zugunsten des Umweltverbundes
- Ausbau bzw. Anlage von Fuß- u. Radwegen in Oberneuland; in Borgfelder Wohnstraßen Holzpfähle wieder aufbauen zum Schutz der Fußgänger
- Mehr Sicherheit für (Schul-)Kinder durch Zebrastreifen; generell mehr Zebrastreifen; Querungshilfen
- Nachtabstaltung von Ampeln
- Gleichmäßiger langsamer Verkehrsfluss ("Grüne Welle")
- VEP + FNP besser vernetzen
- Entlang Hauptverkehrsstraßen (z.B. Leher + Rockwinkeler Heerstr.) "Radtrennstreifen" einführen
- Fahrradstraßen rot färben
- Gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Attraktivierung von Fußwegen durch Möblierung (Bänke)
- Freihaltung der Borgfelder Landstraße (EB-Straße) von dem aus Lilienthal einströmenden Durchgangsverkehr

Positive Anknüpfungspunkte

- Abpollerung von Fuß- und Radwegen gegen parkende Autos
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Defizite

- Mangelnde Sichtbarkeit von Fußgängern bei Dunkelheit
- Einschränkungen im Bereich Borgfelder Wümmewiesen aufgrund Pkw-Durchgangsverkehr aus Nds.
- Straßengenaue Hinweise auf:
 - Optimierungsbedarf für Ampelschaltungen
 - zu hohe Fahrgeschwindigkeiten
 - falsche Platzierung eines Fußgängerüberweges
 - Trennwirkungen von Straßen
 - mangelnde Barrierefreiheit
 - fehlende Querungshilfen

5.2 Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse

Poster:

Analyse des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Angebot)

Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)

Wünsche

- Taktverdichtung S-Bahn (Hauptverkehrszeiten, Wochenenden, Tagesrandlagen), Taktverdichtung BSAG
- Wirklich integriertes Netz des Nahverkehrs: S-Bahn, Regionalbus, Straßenbahn, Stadtbus
- Verlängerung der Linie 2 bis Weserpark o. Oyten; Linien 2,3, 10 weiter ausbauen Rtg. Osten
- SPNV und ÖPNV in den Nachtstunden ausbauen
- Bessere SPNV/ÖPNV-Anbindung des Umlandes
- Weserquerung Linie 1 + 4
- Werksverkehr zu großen Arbeitgebern
- S-Bahnhalt Steubenstraße und Arbergen
- Querverbindungen der Linie 1 zu 2/3/10 über Steubenstraße; mehr Querverbindungen wie z.B. Horn-Riensberg
- Mehr Verknüpfungen: z.B. Reaktivierung Haltepunkt Horn und Weiterfahrt per Straßenbahn bis Oslebshausen
- Einsatz bedarfsgerechter Busse/Fahrzeuge in Oberneuland/Nedderland
- Quartiersbuss für "Eisenbahnerviertel" Sebaldsbrück
- Quartiersbusse (Elektro) statt parallel laufende Linien (Strb. 4, Busse 31, VBN 630 und 670) auf Lilienthaler/Borgfelder Heerstraße - auch in Koppelung mit Schulbussen; bedarfsgerechtere Fahrpläne Buslinie 31
- Ersatz der unflexiblen Straßenbahnen durch Oberleitungsbusse
- Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV; kostenloser ÖPNV und SPNV

Positive Anknüpfungspunkte

- Sehr gute City-Verbindung mit Linie 1
- Sehr gute Erreichbarkeit der City mit Linie 4 (durch noch kürzere Taktzeiten verbessern!)
- Gute Anbindung Oberneuland-Innenstadt durch Metronom
- Ticketsystem weiterentwickeln "Eine Stadt - Ein Ticket"

Defizite

- Anbindung Randgebiete unzureichend (Oberneuland, z.B. Hollerlanderweg)
- Busfahrer (L 33/34) achten am Bhf. Oberneuland zu wenig auf Umsteiger zwischen Bus und Bahn
- Haltestellenentfernungen teilweise zu weit (600 m sind zu viel → demographischer Wandel)

- Zu lange Fahrzeiten zw. Arbergen-City (60 min); schlechte Anbindungen: Vahr → östl. Vorstadt/Viertel sowie Horn/Borgfeld/Oberneuland → Westen/Huchting/Hemelinger Hafen; schlechte ÖPNV-Querverbindungen (Vahr-Hemelingen-Arsten); schlechte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Hansalinie
- Verschlechterung Busverkehr in Osterholzer Heerstr. nach Verlängerung Linie 1
- Umsteigemöglichkeiten von Linie 4 und 1 an Kirchbachstr. (beide Rtg.)
- Es fehlt an grundsätzlich positiver Einstellung zum ÖPNV
- Begrenzte Gültigkeit des Sozialtickets (leider nur BSAG)
- Zu wenig privatwirtschaftliche Konkurrenz zur BSAG (Versorgungslücken, Preisbildung)
- Lärmbelastung durch Straßenbahn

5.3 Messestand: Kfz-Verkehr

Poster:

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

Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)

Wünsche

- Anpassung der Straßenhierarchie an Nutzungszwecke (Veränderungsbedarf)
- Entkoppelung von Verkehrsströmen (Erschließungs- und Langstreckenverkehr) statt Verlangsamung
- "Intelligente Ampeln", die entsprechend des Verkehrsaufkommens schalten
- Prioritätenentscheidung Wohnnutzung/Lebensqualität vs. Leichtigkeit des Verkehrs
- Generell Tempo 30 in der Stadt
- Differenziertes Tempolimit nachts (22-6 h) auf der A1: 60 km/h für Lkw, 80 km/h für Pkw
- Verkehrsbeschränkung für Büropark Oberneuland (Einfahrt nur mit "Bewohnerausweis")
- Bremen-Nordost autofrei
- Flüsterasphalt auf A 27 und A1
- Öffentliches Parkplatzangebot am Bhf. Sebaldsbrück
- Bessere Anbindung des Gewerbegebietes Bremer Kreuz
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs aus Borgfelder Wohngebieten
- Stärkerer Einsatz von Kreisverkehren an Kreuzungen
- Prüfung, ob sich Schadstofftransporte durch Gebührenerhebung steuern lassen; Durchfahrtsverbot für Wohngebiete
- Mehr Schutz für Kinder: Spielstraßen u. Verkehrsberuhigung, Querungshilfen vor Schulen, Spielflächen statt Parkplätze
- Diverse Verbesserungswünsche bezogen auf einzelne Straßen

Positive Anknüpfungspunkte

- Carsharing-Angebot (ausbauen, mehr Stationen)
- Innovative Paket-Angebote schaffen für Carsharing, E-Cards, Zeitkarten, Mietauto
- Verkehrskonzepte/-gutachten Achterdiek und Weserpark
- Tempolimit auf Autobahnen (wegen Lärminderung)

Defizite

- Verkehrsbelastung um den Weserpark; Ziel- und Quellverkehre Weserpark
- Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr überlagert mit Schienen- Flug- u. Industrielärm im Bremer Osten
- Zu wenig P+R-Plätze an Einfallstraßen
- Zu geringes P+R- und B+R-Angebot im Bereich der Haltestellen der Linie 4 in Borgfeld, insbesondere auch für Anwohner der angrenzenden Quartiere
- Zu hohe Geschwindigkeit in der Oberneulander Landstraße
- Fehlende Anbindung der Nauheimer Str. an die E.Selchert-Str.
- Ungünstige Ampelschaltung Mühlenweg - Heinrich-Baden-Weg zur sicheren Erreichung der Sportanlagen

5.4 Messestand: Radverkehr

Poster:

Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)

Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)

Wünsche

- Weserquerung (Hemelingen-Arsten) zur besseren Erreichbarkeit von Arbeitsstätten im Gewerbegebiet Hansalinie)
- Radwege zwischen Riensberg und Innenstadt ertüchtigen; generell: Radwegenetz ausbauen
- Schnelle Radverbindung Vahr-Zentrum, Ausbau der Radwege in Oberneuland
- Radfahrerfreundlichere Ampelschaltungen
- Abbau der Trennwirkung von Straßen, die Stadt-/Ortsteile zerschneiden
- Mehr Fahrradstraßen (auch konkrete Straßen vorgeschlagen)
- Instandsetzung und Qualitätsverbesserung von Radwegen
- Fahrradstellplätze an Haltestellen, auch Boxen/Garagen; mehr Stellplätze an Berliner Freiheit
- Ausbau von Trampelpfaden zu Radwegen (Detailvorschläge)
- Vorfahrt für das Rad; "Radfahrer-Führungsnetz" mit Vorfahrt, überall Aufstellflächen vor LSA
- Fahrradautobahn für Pedelecs

- Überdachte Radwege
- Eigener Haushalt für Radverkehr
- Tempo 30 in Straßen (radfahrgerechter); aber auch Geschwindigkeitslimit für Radfahrer durchsetzen
- Separate Radwege "keine Straße"

Positive Anknüpfungspunkte

- Radwegebenutzungspflicht nur als Ausnahmeregelung (muss kommuniziert und umgesetzt werden)
- Straßenunabhängige Routenführung (ausbaufähig, Sanierungsbedarf)
- Vorhandene tangentielle Radverkehrsinfrastruktur (aber Querungsmöglichkeiten fehlen oft)
- Brücken über Richard-Boljahn-Allee (Radfahren sollte legalisiert werden)
- Gut ausgebaute Radwege (wie H.-H.-Meier-Allee) und Radfahrstreifen (wie Wachmannstr.): mehr davon
- Jan-Reiners-Fahrradweg ist super
- Radroute Lilienthal-Horn-Schwachhausen-City: systematisch ausbauen als schnelle Route

Defizite

- Mangelnde Sichtbarkeit von Radfahrern bei Dunkelheit
- Mangelnde Sichtbarkeit von Radweg-Markierungen in der Dunkelheit
- Erreichbarkeit von Arbeitsstätten in Gewerbegebieten mit dem Fahrrad
- Druckknopfampeln für Radfahrer oft nicht erreichbar, da auf Fußwegen gelegen
- Straßengenaue Benennung von fehlenden Anbindungen für Radverkehr in Horn und Oberneuland sowie von Problemen an Knotenpunkten
- Benutzung der Suggestionstreifen entgegen Verkehrsregeln in beiden Richtungen; mangelnde polizeiliche Kontrolle von "Geister-Radfahrern"

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 202 an den Stellwänden hinterlassenen Moderationskarten, die sich relativ gleichmäßig auf die 4 Messestände verteilen, (Fuß 34, ÖV 60, Kfz 49 Rad 59), sind mehr als die Hälfte (123) den Wünschen ("Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?") zugeordnet und weitere 23 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 gutes Viertel aus (56).

Das von den Karten ablesbare Feedback (siehe Kapitel 5 und Anhang B) 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 Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV/SPNV, Car-Sharing) 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-Nordost ansteht.

Das Bürgerforum Bremen-Nordost war mit 80 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 stark überproportionalem Anteil männlicher Teilnehmer. Etwa ein Viertel 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 Bremen-Nordost wurden als neue Elemente im Planungsprozess positiv wahrgenommen.

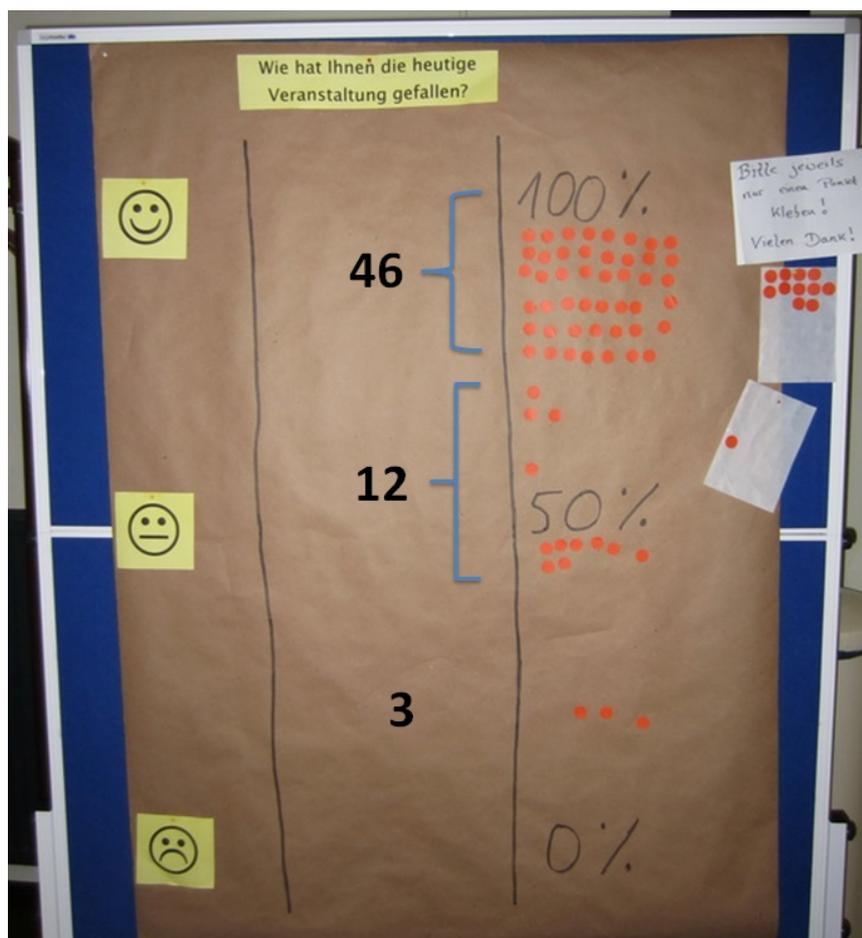
Die Trennung der Diskussion zu *Mängeln und Chancen* von der Diskussion der *Zielstellungen des VEP* (erfolgte bereits in 2012) und geplanter *Maßnahmen* (angekündigt für Herbst 2013) war naturgemäß schwierig. Es ließ sich jedoch vermitteln, dass die Gutachterbüros mit den aus der Zielfindungsphase resultierenden 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-Nordost stieß auf großes Interesse.¹

Vertreter verschiedener Medien (Zeitung und Hörfunk) waren anwesend, haben Teilnehmer und Akteure interviewt und anschließend über das Bürgerforum berichtet. Vom VAHReport wurde die gesamte Veranstaltung auf Video mitgeschnitten.

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-Nordost)

5.) Die hier vorliegende Dokumentation des Bürgerforums

Anhang B

Feedback im Originalton - Abschrieb der Moderationskarten

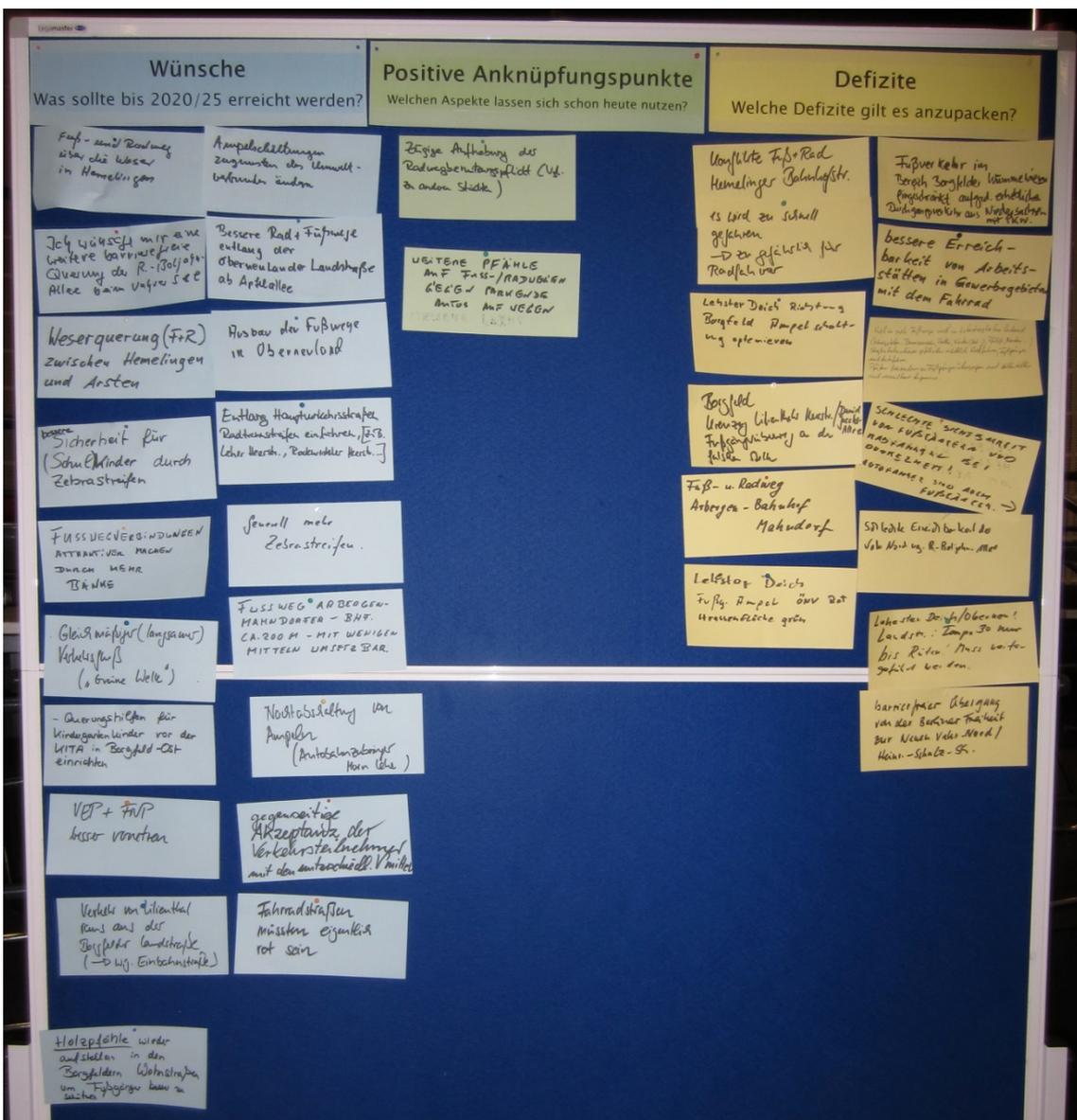
Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

Poster:

Analyse des Fußverkehrs (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



Wünsche:

- Fuß- und Radweg über die Weser in Hemelingen
- Ampelschaltungen zugunsten des Umweltverbundes ändern
- Ich wünsche mir, eine weitere barrierefreie Querung der R.-Boljahn-Allee beim Vahrer See
- Bessere Rad und Fußwege entlang der Oberneulander Landstraße ab Apfelallee
- Weserquerung (F+R) zwischen Hemelingen und Arsten
- Ausbau der Fußwege in Oberneuland
- Bessere Sicherheit für (Schul)Kinder durch Zebrastreifen
- Entlang Hauptverkehrsstraßen Radtrennstreifen einführen (z.B. Leher Heerstr., Rockwinkeler Heerstr.)
- Fußwegeverbindungen attraktiver machen durch mehr Bänke
- Generell mehr Zebrastreifen
- Gleichmäßiger (langsamer) Verkehrsfluss („Grüne Welle“)
- Fußweg Arbergen-Mahndorfer-Bahnhof ca. 200 Meter – mit wenigen Mitteln umsetzbar (*siehe auch Skizze bei Messestand "Radverkehr"*)
- Querungshilfen für Kindergartenkinder vor der KITA in Borgfeld-Ost einrichten
- Nachtabstaltung von Ampeln (Autobahnzubringer Horn Lehe)
- VEP und FNP besser vernetzen
- Gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Verkehr von Lilienthal raus aus der Borgfelder Landstraße (→ wegen Einbahnstraße)
- Fahrradstraßen müssten eigentlich rot sein
- Holzpfähle wieder aufstellen in den Borgfelder Wohnstraßen um Fußgänger besser zu schützen

Anknüpfungspunkte:

- Zügige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Vgl. zu anderen Städten)
- Weitere Pfähle auf Fuß-/Radwegen gegen parkende Autos auf Wegen

Defizite:

- Konflikte Fuß und Rad Hemelinger Bahnhofstraße, es wird zu schnell gefahren → zu gefährlich für Radfahrer
- Fußverkehr im Bereich Borgfelder Wümmewiesen eingeschränkt aufgrund erheblichen Durchgangsverkehrs aus Niedersachsen mit Pkw
- Bessere Erreichbarkeit von Arbeitsstätten in Gewerbegebieten mit dem Fahrrad
- Lehster Deich Richtung Borgfeld Ampelschaltung optimieren

-
- Viel zu viele Fußwege sind in katastrophalem Zustand (Gehwegpflaster, Baumwurzeln, Poller, Kästen (Post ...), Pfähle, Masten...); Straßenbahnschienen gefährden erheblich Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer; Pfützen besonders an Fußgängerüberwegen und Haltestellen sind vermeidbare Ärgernisse
 - Borgfeld: Kreuzung Lilienthaler Heerstraße/Daniel-Jacobs-Allee: Fußgängerüberweg an der falschen Stelle
 - Schlechte Sichtbarkeit von Fußgänger und Radfahrer bei Dunkelheit! Autofahrer sind auch Fußgänger. Gesetz für helle Kleidung mit Reflektion.
 - Fuß- und Radweg Arbergen-Bahnhof Mahndorf
 - Schlechte Erreichbarkeit der Vahr Nord wg. R.-Boljahn-Allee
 - Lehester Deich: Fußgänger Ampel ÖNV Rot Straßenfläche grün
 - Lehester Deich/Oberneulander Landstraße: Tempo 30 nur bis Rüten (!) Muss weiter geführt werden.
 - Barrierefreier Übergang von der Berliner Freiheit zur Neuen Vahr Nord/Heinr.-Schulz-Str.)

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:

- Straßenbahn sollte ab Endhaltestelle Borgfeld pünktlich losfahren!
- Keine neue Wohnbebauung in nicht vom ÖV erschlossenen Randgebieten erlauben!
- Taktrate S-Bahn Verden-Vegesack 15. Minuten
- Linie 31 muss in Borgfeld nicht schon morgens ab 5:00 fahren, ab 6:00 reicht!
- Führung Bus 33 oder 34 durch Rockwinkeler Landstraße

- Wirklich integriertes Netz des Nahverkehrs: S-Bahn, Regio Bus, Straßenbahn, Stadtbus
- Statt 20 besser 15 Minutentakt am Sonntag
- Verlängerung der Linie 2 bis Weserpark oder bis Oyten
- Quartiersbus für „Eisenbahnviertel“ Sebaldsbrück
- S-Bahn-Station Steubenstr. (nördliche Unterführung)
- Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 weiter ausbauen Richtung Osten
- Werkverkehr zu großen Arbeitgebern
- Zusätzlicher Regio-S-Bahn Bahnhof in Arbergen
- Quartiersbusse (Elektro-) statt 4 Linien parallel, Lilienthaler-Borgfelder Heerstraße Linie 4 Busse 31, VBN 630 und 670 auch in Kopplung mit Schulbussen
- BSAG Querspange (Steubenstraße), 2. Linie auf der Trasse der Linie 1
- Verbindung der Straßenbahnlinie 1 und 4 von Mahndorf bis Arsten (Weserquerung)
- Besserer Service und Sauberkeit bei der BSAG
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 2
- Mehr Verknüpfungen: z.B. Hp. Bremen Horn, Strb. Weiter bis Oslebshausen
- Abschaffung der Linie 5 bei Taktverdichtung der Linie 4
- Mehr Querverbindungen wie Steubenstraße z.B. Horn-Riensberg
- Erhöhtes S-Bahn Angebot zu den Hauptverkehrszeiten → kürzere Fahrtzeiten
- Ersatz der unflexiblen Straßenbahnen durch Busse (Oberleitung)
- Einsatz von bedarfsgerechten Bussen/Fahrzeugen in Oberneuland/Nedderland
- Verlängerung Linie 2 bis Hans-Bredow-Straße Richtung Oyten
- Kostenloser ÖPNV und SPNV
- Bessere ÖPNV-Querverbindungen über die Weser (z.B. Vahr-Hemelingen-Arsten) → Straßenbahn
- Halbstündige Zugverbindung Oberneuland – Bremen
- Größere Taktverdichtung in Tagesrandlagen und am Wochenende
- Engere Taktung der BSAG und Regio-S-Bahn
- Kostenlose Fahrradmitnahme in ÖPNV
- Querverbindung der 1 zur 2/3/10
- ÖPNV & SPNV in den Nachstunden ausbauen!
- Bessere ÖPNV / SPNV Anbindung des Umlands
- Bedarfsgerechte Fahrpläne im Linienbusverkehr z.B. Linie 31
- S-Bahn-Haltepunkt in Arbergen

Anknüpfungspunkte:

- Sehr gute City-Verbindung mit Straßenbahn Linie 1
- Schlechte ÖPNV Anbindung des Gewerbegebietes Hansalinie
- Schlechte Anschlusstaktung zwischen Bus und Bahn
- Gute Anbindung Oberneuland – Innenstadt durch Zug/Metronom
- Ticketsystem weiterentwickeln zu „Eine Stadt – Ein Ticket“
- Sehr gute Erreichbarkeit der City durch Linie 4 verbessern durch noch kürzere Taktzeiten

Defizite:

- Lärmbelastung durch Straßenbahnen!
- Anbindung Randgebiete (Oberneuland, z.B. Hollerlanderweg) an ÖVB erforderlich!
- Busfahrer Linien 33/34 achten kaum auf herbeieilende Fahrgäste des Metronom am Bahnhof Oberneuland
- Linie 1 durch Verlängerung neue Bahnen in der neuen Vahr
- Das „sozial/Stadtticket“ muss im gesamten VBN Bereich gelten! Nicht nur BSAG
- Grundsätzlich positive Einstellung zum ÖPNV
- Schlechte ÖPNV-Querverbindungen (Vahr-Hemelingen-Arsten)
- Umstieg zwischen Bahn und Bus auch durch das Buspersonal ermöglicht werden
- Haltestellen teilweise zu weit entfernt → 600 m sind zu viel! (Demografischer Wandel)
- Zu lange ÖPNV-Fahrtzeiten Richtung City → knapp 60 Minuten mit Bus und Bahn aus Arbergen
- Aus Horn/Borgfeld/Oberneuland bessere ÖPNV Anbindung an Westen/Huchting/Hemelinger Hafen
- Schlechte Verbindung Vahr → östliche Vorstadt/Viertel
- Linie 4 sollte zukünftig in kürzeren Taktzeiten fahren → Bebauung an der Horner Mühle!
- Privatwirtschaftliche Konkurrenz zur BSAG sollte zugelassen werden. Das sorgt für Angebote in den Versorgungslücken und für mehr/bessere Preisleistung für den Bürger. Bsp.: DB versus Metronom /EVB)
- Verschlechterung Busverkehr Osterholzer Heerstraße nach Linie 1-Verlängerung
- Busbuchten (wo es geht) dadurch werden Pfützen vermieden
- Bessere Umsteigemöglichkeiten von Linie 4 und 1 an der Kirchbachstraße in beide Richtungen

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?
<p>grüne Welle auf der Lichtenhaler Heerstr. bis (für Bereich Kennard) ^{AB 27 (Lichtenh.)}</p> <p>Verkehrskonzept Autozweic</p> <p>Bessere Anbindung Gewerbegebiet Bremer Kreuz</p> <p>Durchgangsverkehr aus den Bergfeldern Wohngebieten raushalten</p> <p>Aufenthaltsqualität Leher Heerstr. stärken</p> <p>„jewell“ Temp. (30) in der Stadt</p>	<p>ASSOKES halte mit Wilh.-Larsen Str., rd. Julius-L-Stra. → VERKÜPFUNG SCHAFFEN VON CAR-SHARING, E-CARS, ZEITMARIET+MIAUTO → INNOVATIVES PAKETANGEBOTE!</p> <p>„Dienstag Oberrand“ → Einfahrt „Bauwerk-ansuche“ die Durchfahrt ermöglichen (Achtung Altschnee!)</p> <p>Bessere Einstellungen der Ampelanlagen: „Grüne Welle“</p> <p>Car-Sharing weiter ausbauen, Zusatzliche Stationen!</p> <p>AS A27 ACHM-WEST zur Entlastung Weser Park und Hufslang</p> <p>„Intelligente“ Ampeln, die entsprechend hohes Verkehrsaufkommen schaffen.</p> <p>AUSWEITUNG DER FEINSTRASSENZONE AN DEN STADT RAND</p>	<p>LÄRMBELASTUNG Kfz</p> <p>Parkplatzangebot im Bereich der Halleschtr. der Linie 4 → Bsp. feld</p> <p>Obermerlandstr. danach heißt Seite belohnungsfähig Zone 30 werden - wieder angrenzende Leherstr. Deich</p> <p>Durch Belohnung Ampelstellung über 30 bis 35 des Kraftstoffverbrauchs reduziert.</p> <p>Musik von Länge der Hufslang - H. Berlin und damit man nicht nur den großen Augen kommen kann.</p> <p>Lärm der verschiedenen Verkehrsmittel sind großes Problem in Bewegung: Verkehr Auto, LKW, Schiene, Flug, diese noch weitere Belastungen durch andere Quellen - es reicht!!</p> <p>Nachher mehr Str. an E. Seelert-Str. „abwinken“</p> <p>SCHNEITTE SICHTS HINZU VON FUßGÄNGER UND RADFAHRER SEI DUMME LICHTE! AMPEL UND AUCH FUßGÄNGER →</p>
<p>Verlängerung Theodor-Barth-Str zur Entlastung Thulendorf</p> <p>Flächen zum Spielen für Kinder gesichert Parkplätze priorisieren</p> <p>Straßenhierarchie am Nutzungszweck anpassen (Veränderungsbedarf)</p> <p>Prioritäten entscheiden bei der Nutzung (Hyden- und Lebensqualität hat vorrangige Wichtigkeit)</p> <p>Bessere Carsharing Regelab in Obermerland</p> <p>Sichere Radwege in Obermerland (eingesond. Obermerl. - Radweg)</p> <p>Flüsterasphalt auf A27/A1</p>	<p>Kinder besser schützen in den Wohngebieten durch Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Straßen (Bsp. feld)</p> <p>Querungshilfen für Schulkinder vor der Bergfelder Grundschule einrichten (z.B. Zebrastreife)</p> <p>ENTLASSUNG DER 2. PR. REITZ FÜR RAD/PKW FÜR ANWENDEBARE NUTZUNG IN QUARTIER</p> <p>Tempo (60) für LKW auf der A1 (22-6 Uhr), (80) für PKW (22-6 Uhr)</p> <p>Kopfsteinpflasterreste auf der Bergfelder Landstraße (vor der Brühl durch Asphaltierung entfernen)</p> <p>Stärkerer Einsatz von Kreiseln oder Kreisrücken</p> <p>Ampeln nachts ausschalten spart Zeit, Geld (für Energie) weniger Lärm + Abgase</p>	<p>- Verkehrsüberlastung - Wenig Abstellplätze!</p> <p>Kaum Park + Zield. Plätze für Pendler an den Einfallstrassen</p> <p>Verkehr um den Weserpark</p> <p>Ziel - Quell - verkehr Weser Park</p>
<p>Bessere Carsharing Regelab in Obermerland</p> <p>Sichere Radwege in Obermerland (eingesond. Obermerl. - Radweg)</p> <p>Flüsterasphalt auf A27/A1</p>	<p>Bessere Parkmöglichkeiten am Bergfeld Sebaltsbrunn → alt. Parkplatz</p> <p>VERSCHIEDENE GESCHWINDIGKEITEN FÜR VERSCH. ENTFERNUNGEN ENTROPPELUNG AUCH VOLLSTÄNDIG</p>	<p>Kopfsteinpflaster entfernen, da (Lärm und) für Rollator nicht geeignet!</p>

17/01/2013 21:02

Wünsche:

- Grüne Welle auf der Lilienthaler Heerstraße bis Autobahn 27 (von Borgfeld kommend)
- Absolutes Halteverbot Wilhelm-Leuschner-Str. Ecke Julius-Leber-Str.
- Verkehrskonzept Achterdiek
- Büropark Oberneuland → „Einfahrt verboten“: Bewohnern z.B. durch „Bewohnerausweise“ die Durchfahrt ermöglichen (Richtung Achterdiek)
- Bessere Anbindung Gewerbegebiet Bremer Kreuz
- Bessere Einstellungen der Ampelanlagen! „Grüne Welle“
- Durchgangsverkehr aus den Borgfelder Wohngebieten raushalten
- Car-Sharing weiter ausbauen. Zusätzliche Stationen!
- Aufenthaltsqualität Leher Heerstraße stärken
- AS A27 Achim-West zur Entlastung Weser Park und Umgebung
- Generell Tempo 30 in der Stadt
- Bremen Nord-Ost ohne Autos
- Verlängerung Theodor-Barth-Straße zur Entlastung Mahndorf
- Kinder besser schützen in den Wohngebieten durch Spielstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen (Borgfeld)
- Flächen zum Spielen für Kinder gegenüber Parkplätzen priorisieren
- Querungshilfen für Schulkinder vor der Grundschule einrichten (z.B. Zebrastreifen)
- Straßenhierarchie an Nutzungszwecke anpassen (Veränderungsbedarf)
- Entlang der „4“ P+R-Plätze für Rad/Pkw für Anwohner hinten im Quartier
- Prioritätenentscheidung bei der Nutzung Wohn- und Lebensqualität versus Leichtigkeit des Verkehrs
- Bessere Car-Sharing Angebote in Oberneuland
- Verschiedene Geschwindigkeiten für verschiedene Entfernungen entkoppeln nicht verlangsamen
- Sichere Radwege in Oberneuland dringend Oberneulander-Landstraße
- Bessere Parkmöglichkeiten an Bahnhof Sebaldsbrück → öffentlicher Parkplatz
- Flüsterasphalt auf A 27 / A 1
- „Intelligente“ Ampeln, die entsprechend des Verkehrsaufkommens schalten
- Ausweitung der Feinstaubzone an den Stadtrand
- Regelung Schadstofftransporte: Gebühren einführen und prüfen, ob andere Bundesländer damit steuern; Transport durch Wohngebiete untersagen
- Verkehrsfluss an der Kreuzung Berchstr. Verbessern
- Tempo 60 für Lkw auf der A 1 (22-6 Uhr), Tempo 80 für Pkw (22-6 Uhr)

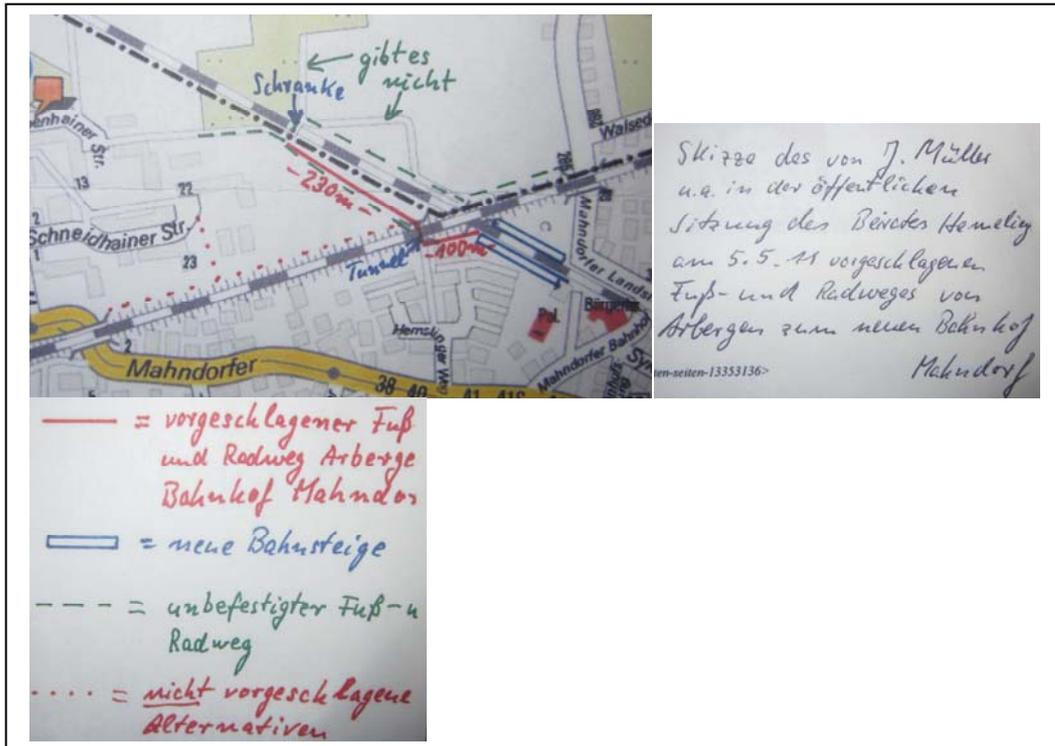
- Kopfsteinpflasterreste auf der Borgfelder Landstraße (vor der Brücke) durch Asphaltierung ersetzen
- Stärkerer Einsatz von Kreiseln an Kreuzungen
- Ampeln nachts ausschalten spart Zeit, Geld (für Energie) weniger Lärm und Abgase
- Kopfsteinpflaster entfernen, da (Lärm und) für Rollatoren nicht geeignet!

Anknüpfungspunkte:

- Verknüpfung schaffen von Car-Sharing, E-Cars, Zeitkarte und Mietauto → innovative Package-Angebote
- Gutachten zum Verkehrskonzept Achterdiek
- Verkehrsgutachten Weser Park
- Weitere Ausbau von Car-Sharing-Stationen
- Tempolimit der Autobahnen wegen Lärm sinnvoll

Defizite:

- Lärmbelastung Kfz
- Parkplatzangebot im Bereich der Haltestellen der Linie 4 in Borgfeld
- Oberneulander Landstraße sollte baldmöglichst Zone 30 werden → wie der angrenzende Lehester Deich
- Verkehrssicherheit, Umwelt, Achterdiek
- Durch falsche Ampelschaltung werden ¼ bis 1/3 des Kraftstoffverbrauchs vergeudet
- Kaum Park & Ride Plätze für Pendler an den Einfallstraßen
- Ampelanlage Mühlenweg - Heinrich-Baden-Weg, damit man sicher zu den Sportanlagen kommen kann
- Verkehr um den Weser Park
- Lärm der verschiedensten Verkehre sind großes Problem in Hemelingen: Verkehr Auto, Lkw, Schiene, Flug, dazu noch weitere Belastungen durch andere Quellen – es reicht!!
- Ziel- und Quellverkehre Weser Park
- Nauheimer Straße an E. Selchert-Straße „anbinden“
- Schlechte Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern bei Dunkelheit! Autofahrer sind auch Fußgänger. Gesetz für helle Kleidung mit Reflexion.



Wünsche:

- Ausbau Trampelpfad zum Radweg: zwischen Schule Paul-Singer-Straße und Fußweg Reihenhäuser um von der Neuen Vahr Nord über die Autobahn fahren zu können
- Weserquerung für das Rad zwischen Bereich Hemelingen und Arsten
- Radwegquerung über die Weser in Hemelingen (nach Obervieland)
- Radwegenetz ausbauen
- Anliegerstraßen in Umweltzonen, Bsp. Wummewiesen
- Radweg Paul-Singerstraße – Oberneuland wieder durchgehend machen; Radwege wieder in Stand setzen
- „Radfahrer-Führungsnetz“ mit Vorfahrt
- Ausbau der Radwege in Oberneuland
- Ampelschaltungen Radfahrfreundlicher schalten
- Geschwindigkeitsreglung für/von Radfahrern
- Verbesserung der Qualität der Radwege
- Karl-Kautsky-Str.(?) wieder zurückbauen, sodass die Stadtteile zusammen wachsen. „Angsträume“ wegschaffen
- Errichtung einer Fahrradstraße Hamfshofweg (Borgfeld)
- Überdachte Radwege
- Vorfahrt für's Rad
- Querungshilfe für Radfahrer auf dem Radweg Bürgermeister-Kaisen-Allee Richtung Upper Borg Kreuzung Albert-Bischof-Straße

- Für Radfahrer müssen einfache Bestimmungen erlassen werden. Die derzeitige Anarchie versteht niemand
- Anbringung einer Fahrradbrücke über die Weser an der Autobahn
- Radverkehr und Individualverkehr/Gewerbeverkehre sollen sich nicht gegenseitig bremsen!
- Radwege in Oberneuland ausbauen. Insbesondere für Schüler!
- Separate Radwege „keine Straße“
- Durchgehender Radweg von der Paul-Singer-Straße nach Oberneuland (zwischen Schule Paul-Singer-Straße und Autobahnbrücke)
- Rotmarkierung der Radwege an Kreuzungen z.B. Leher Heerstraße
- Fahrradautobahn für Pedelecs
- Mehr Fahrradstellplätze an ÖPNV Haltestellen. Auch Fahrradboxen/-garagen aufstellen
- Tempo 30 in der Stadt
- Oberneulander Landstr. radfahrergerecht gestalten (Tempo 30)
- Eigener Haushalt für Radverkehr
- Druckknopfampeln: Als Radfahrer häufig nicht erreichbar, da auf Fußweg gelegen
- Mehr Fahrradstraßen in Bremen!
- Schnelle Radverbindung Vahr-Zentrum
- Keine Kombination Fuß-/Radfahrerampeln, da sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten
- Straßenferne Verbindung Arbergen-Mahndorf bisheriger Trampelpfad zum Hemslinger Weg
- Ampelschaltung für Radfahrer optimieren
- Mehr Fahrradparkplätze an der Berliner Freiheit (auch auf der Marktseite)
- Durchgängiges Verkehrssystem. Überall Aufstellflächen für Radfahrer vor roten Ampeln

Anknüpfungspunkte:

- Rad- und Fußweg Arbergen-Bahnhof Mahndorf (auf Ihrer Karte falsch als "vorhanden" angegeben) *Anmerkung der Redaktion: Die Verbindung ist auf dem am Messestand gezeigten Poster mit der Signatur "Netzlücke" eingetragen", insofern besteht ein Mißverständnis*
- Radfahren ist Teil des Verkehrs und findet nach StVo grundsätzlich auf der Fahrbahn statt. Nur in Ausnahmefällen aufgrund von Sicherheitsbedenken dort eigene Benutzungspflicht von Sonderwegen (Radwegen) angeordnet worden. Dieses muss viel stärker kommuniziert werden! Und auch angewandt werden
- Routenführungen ohne Kfz-Verkehr ansatzweise in Richtung Zentrum vorhanden, jedoch lückenhaft und oft zu schmal, um flüssig neben Fußgängern zu radeln
- Die tangentielle Radverkehrsinfrastruktur ist relativ gut ausgebaut. Oft fehlen aber Querungsmöglichkeiten (Osth.-Herrstraße – Pfälzerweg)

- Radroute Lilienthal → Horn → Schwachhausen – City systematisch ausbauen
- Bessere Erreichbarkeit von Arbeitsstätten im Gewerbegebiet Hansalinie durch Weserquerung
- Brücken über die Richard-Boljahn-Allee → Radfahren legalisieren
- Jan-Reiners-Fahrradweg ist super, die Radwege zwischen Riensberg und Innenstadt mal vernünftig gestalten → steigert Attraktivität
- Straßenferne Routen → als Haupttrouten nutzen und sanieren
- Mehr gut ausgebaute Radwege wie H.-H.-Meier-Allee in die Stadt, mehr Radfahrstreifen wie Wachmannstraße

Defizite:

- tlw. benutzte "Trampelpfade" an den Bahnlinien befestigen und für xxx (?) Benutzungen ausbauen
- Klare, schnelle Radroute Oberneuland → Horn → Schwachhausen → City
- Schlechte Sichtbarkeiten von Fußgängern von Radfahrern bei Dunkelheit! Autofahrer sind auch Fußgänger. Gesetz für helle Kleidung mit Reflexion.
- Knoten Richard-Boljahn-Allee – Autobahn – Achterndiek ist Hindernis im Verlauf des Achterndieks → Verbesserung evt. Östliche Brücke über Richard-Boljahn-Allee
- Anbindung über Vorstraße für Radfahrer verbessern zw. Zentrum Horn/Universität
- Alle Radwegebenutzungspflichten aufheben
- Bessere Radanbindung (Radfahrstreifen) Oberneulander Carré (Apfelallee)
- Radweg Rockwinkeler Landstraße endet kurz vor der Schranke und wird links weitergeführt. Kaum Querungsmöglichkeit
- Suggestionstreifen sind keine Radwege, d.h. nur in einer Richtung zu befahren
- Mehr polizeiliche Überwachung der „Geisterradfahrer“
- Bitte bessere Markierungen der Radwege bei Dunkelheit

ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANES BREMEN 2025



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

Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter www.bauumwelt.bremen.de → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan