



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 2. Bürgerforums

Bremen-Links der Weser

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

am 27.08.2013

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

(18:30 h - 21:00 h)

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 09.10.2013).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Klaus Schäfer-Breede, 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

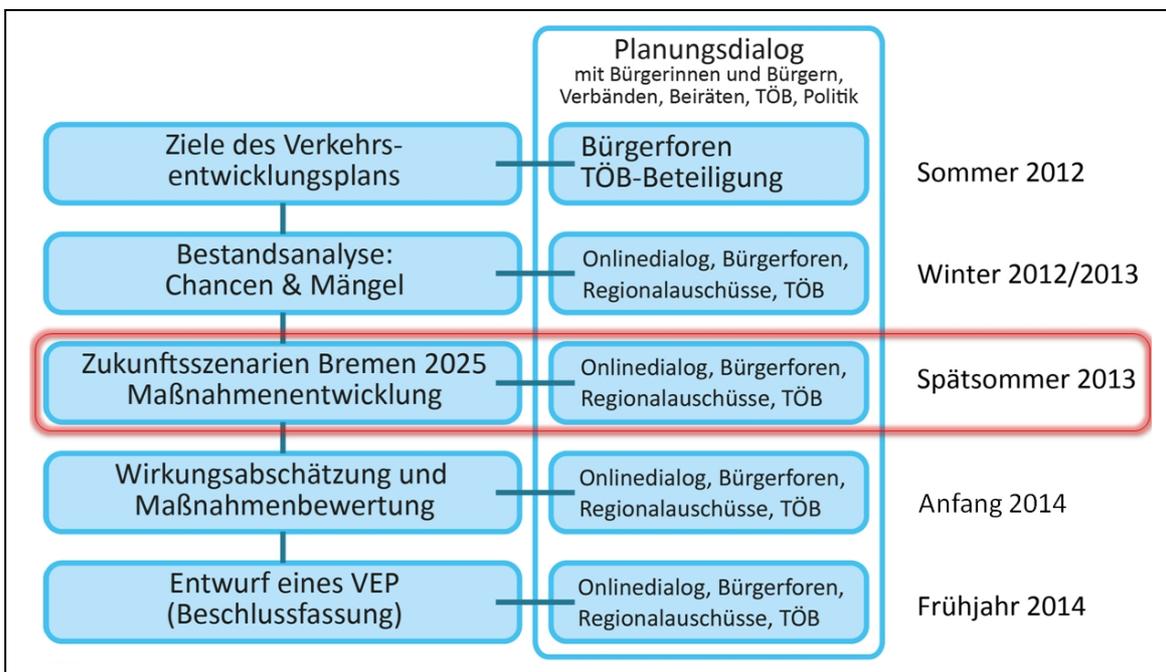
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	9
4	Die Posterausstellung	10
5	Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien	16
5.1	Ablauf	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen	20
6	Diskussion im Plenum	21
7	Gesamteindruck.....	25

1 Einführung

Am 27. August 2013 hat das zweite regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Links der Weser** im Forum K (Tagungszentrum am Rotes-Kreuz-Krankenhaus) stattgefunden. Damit wurde die Reihe der geplanten Bürgerforen fortgesetzt, die zu Jahresbeginn mit dem Schwerpunkt „Chancen- und Mängelanalyse“ begonnen wurde. Erneut waren die Bürgerinnen und Bürger der Stadtteile im Bereich **Links der Weser** eingeladen, sich über den aktuellen Arbeitsstand zu informieren, mit den Planern zu diskutieren und eigene Ideen einzubringen. Diesmal ging es um die Vorstellung und Diskussion von „Zukunftsszenarien für Bremen 2025“ und die für unterschiedliche Szenarien geeigneten „Maßnahmenbündel“.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird als Grundlage für die strategische Verkehrsplanung in Bremen bis zum Jahr 2025 erarbeitet. Er soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und der Zielerreichung dienen. Die Ziele wurden vorab im Rahmen von zwei öffentlichen Workshops zur Diskussion gestellt und von der Deputation im Oktober 2012 beschlossen. Auf diese Ziele beziehen sich die Szenarien und Maßnahmenbündel, deren Entwicklung im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erfolgt.

Bearbeitungsphase und Bausteine des VEP



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

- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)
- **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)

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestehen über die Internetplattform

www.bremenbewegen.de (für die aktuelle 2. Phase seit Mitte Aug. 2013 bis 18. Okt. 2013)

sowie auf dem Wege der Beiratsbefassung, die jeweils im Rahmen eigener Veranstaltungen - sogenannter Regionalausschüsse - in kurzem Abstand nach den Bürgerforen erfolgt und im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB).

Informationen zu der vorhergehenden Phase der Bürgerbeteiligung, zur Beteiligung der Ortsbeiräte und der TöB sowie zum bisherigen Stand der Arbeiten am VEP sind wie folgt zu erreichen:

1.) Auf der Ressort-Homepage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr

www.bau.bremen.de/vep

→ unter „**Beschlüsse & Ergebnisse**“:

- Aufstellungsbeschluss
- Beschluss zum Beteiligungsverfahren
- Ziele des VEP
- Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse (Zwischenbericht Bericht und Kartenbände, Präsentation, Deputationsvorlage, Beschlussfassung)
- Dokumentation der Inhalte und Ergebnisse der 1. Runde der Bürgerbeteiligung (regionale Bürgerforen im Januar 2013)

→ unter „**Ziele des Verkehrsentwicklungsplans**“:

- Beschreibung der sechs Zielfelder mit sämtlichen Unterzielen

→ unter „**Bürgerbeteiligung**“:

- Beschreibung des Verfahrens für alle Phase des VEP
- Präsentationen zur aktuellen 2. Runde der Bürgerbeteiligung im August/September 2013
- Informationen zum Basisszenario und zu den Testszenarien (Poster)

→ unter „**Beteiligung der Ortsbeiräte**“:

- Verfahren, Daten, Termine
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zur 1. Runde der Regionalausschüsse im Februar 2013
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zur aktuellen 2. Runde der Regionalausschüsse im August/September 2013

→ unter „**Lkw-Netz**“:

- Informationen zur Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes (als eigenes, parallel zum VEP laufendes Beteiligungsverfahren)

→ unter „**Träger öffentlicher Belange**“:

- Informationsgrundlagen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den Zukunftsszenarien Bremen 2025

2.) In den Ortsämtern

- 1. Zwischenbericht der Chancen- und Mängelanalyse“
- Unterlagen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

3.) Ergebnisse der 1. Beteiligungsrunde im Internet unter: <http://bremenbewegen.de/stufe1/>

- Was wurde gesagt: Alle Beiträge in Text und auf Karte (Online)
- Ergebnisbericht der 1. Runde zum Download „Hier läuft's rund oder verkehrt“

Mit der vorliegenden Dokumentation werden Ablauf und Ergebnisse des zweiten Bürgerforums für den Bereich Bremen-**Links der Weser** beschrieben.

2 Tagesordnung und Ablauf

Analog zum ersten Bürgerforum wurde die Veranstaltung wieder nach dem Messeprinzip „alles in einem Raum“ durchgeführt.

Nach Einführungsvorträgen im Plenum wurden die Teilnehmer/innen in drei Gruppen eingeteilt, die sich jeweils auf einen Rundgang entlang einer vorbereiteten Posterausstellung begaben. Jede Gruppe wurde während des 1-stündigen Rundgangs von einem Mitglied des Gutachterteams begleitet. An insgesamt fünf Stationen wurden die Testszenarien 2025 durch die Expert/innen erläutert. Die Teilnehmer/innen erhielten die Möglichkeit zur Rückfrage, zur Diskussion und zur Äußerung von Ergänzungs- oder Korrekturwünschen zur Ausrichtung der Szenarien. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, sich an gesonderten Stationen über das Basisszenario und über den Stand der Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes zu informieren.

Nach der Einführung in die Logik der Szenarienbildung und dem anschließenden Kennenlernen der unterschiedlichen szenarischen Ansätze wurde in der abschließenden Phase der Veranstaltung im Plenum diskutiert. Dies wurde durch Hinzuziehung einer Online-Präsentation der Beteiligungsplattform „bremenbewegen“ unterstützt sowie durch die Möglichkeit der Projektion der Poster auf die Leinwand, so dass bedarfsweise textliche oder kartographische Details aufgerufen und in einem qualitativ hochwertigen Präsentationsmodus nachvollzogen werden konnten.

Das Bürgerforum wurde von 42 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Vertreter der Stadt).

Programm des 2. Bürgerforums in Bremen-Links der Weser

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Hendrik Abramowski, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18.40	Mobilität in Bremen 2025 – Szenarienüberblick	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.00	Rundgang - Szenarienvorstellung	Anne Mechels, Planersocietät Sebastian Schröder, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Pause	
20.15	Austausch und Diskussion	
20.50	Zusammenführung der Diskussionen und Ausblick auf das weitere Vorgehen	
21.00	Veranstaltungsende	





3 Die Vorträge

Die Veranstaltung wurde von Klaus Schäfer-Breede vom Büro für Verkehrsökologie (BVÖ), Bremen moderiert.

Herr Abramowski begrüßte die Teilnehmer/innen im Namen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und gab einen kurzen Überblick zum Stand des Verfahrens.

Im Einführungsvortrag haben Anne Mechels (Planersocietät) und Theo Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

- die Idee und Logik der Szenarienbildung als Element der strategischen Verkehrsentwicklungsplanung erläutert
- einen Überblick über den Aufbau der Testszenarien Bremen 2025 und deren Schwerpunktausrichtung gegeben (strategische Handlungsalternativen in extremer Ausprägung)
- das Basisszenario 2025 als Vergleichsbasis für die Testszenarien in seinen Eckwerten (z. B. Demographie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung), hinsichtlich der zugrundeliegenden Annahmen zur Umsetzung von Maßnahmen bis 2025 (auf Basis der politischen Beschlusslage) und in seinen Kernaussagen zur Verkehrsentwicklung ohne aktive Gestaltung im Sinne der Ziel des VEP beschrieben
- und einen Ausblick auf das weitere Vorgehen in den kommenden Phasen der Bearbeitung gegeben.

Im Unterschied zum Bürgerforum der 1. Beteiligungsrunde erfolgte die Darstellung der Szenarien aus der Perspektive eines gesamtstädtischen, strategischen Ansatzes und nicht aus der Perspektive der einzelnen Stadtbezirke. Vertiefungen im Hinblick auf den näheren Einzugsbereich des regionalen Bürgerforums erfolgten im Rahmen des Rundgangs und der abschließenden Diskussion im Plenum.



Begrüßung durch H. Abramowski (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: A. Mechels (Planersocietät)



Vortrag: T. Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

4 Die Posterausstellung

Die Szenarien wurden anhand von jeweils zwei farbigen Postern im DIN-A1-Format (hochkant) ausgestellt. Insgesamt wurden für den Rundgang sieben Stationen angeboten, von denen fünf (Testszenarien 1-5) im Rahmen des Rundgangs zusammen mit den Gutachtern besucht wurden:

- Testszenario 1:** Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Testszenario 2:** ÖV-Offensive
- Testszenario 3:** Effiziente Nahmobilität
- Testszenario 4:** Optimierung des Umweltverbundes
- Testszenario 5:** Hohe Mobilitätskosten
- Basisszenario:** Bremen 2025 - Grundzüge und wichtigste Maßnahmen im Kfz-Verkehr / öffentlichen Verkehr (wurde im Einführungsvortrag ausführlich dargestellt)

Lkw-Führungsnetz: Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf (zusätzliche Station)

Alle Poster stehen im Internet zum Download als PDF-Dateien zur Verfügung (www.bau.bremen.de/vep sowie Szenarien 1-5 auch auf www.bremenbewegen.de beim jeweiligen Szenario unter „Weitere Dokumente“). Die Poster können problemlos in gängigen Formaten ausgedruckt werden und sind auch im DIN-A4-Format lesbar.

Jedes Szenario wird in seinen Schwerpunkten und einer Auswahl der wichtigsten Maßnahmen textlich und auf Kartengrundlage beschrieben.





Basisszenario Bremen 2025

Grundzüge sowie ausgewählte Maßnahmen

Szenario 00: Basisszenario

Grundzüge
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.

Planungsansätze
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hochentwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs-, dem öffentlichen Verkehrs- und dem Mobilitätskonzepten sowie den entsprechenden Maßnahmen.

Grundlagen und Maßnahmenübersicht

Abschließende Entwicklungen im Verkehr	Veränderungen für den Kfz-Verkehr	Veränderungen im öffentlichen Verkehr (ÖPNV/SPNV)
Basisszenario 2025 dient als Bezugs- und Vergleichsfall für die Testszenarien. Das Basisszenario enthält die beschlossenen und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> - Stadtentwicklung - Bevölkerungsprognose 2025 und demographischer Wandel - Beschäftigten-/Arbeitskräfteprognose 2025 - Infrastruktur - Kfz-Verkehr - ÖPNV - SPNV - Radverkehr - Wirtschaftswachstum (entsprechend der Eingangsdaten für die Bundesplanung) - Verhaltensänderungen (entsprechend den Entwicklungen auf Bundesebene) 	Auszulbau im Straßennetz für ca. 90 Maßnahmen in Bremen u.a.: <ul style="list-style-type: none"> - weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (im Maß) - Bau der B 120 Bremen / Niedersachsen - temporäre Seitenstreifenplätze auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Überseestadt) - Umkreis der Straßen im Zuge des Straßenbahnausbaus (Linien 1/8 und 4) - Komplettierung der Anschlussstelle H651 Magnus (A 27) zu einem Vollanschluss - fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet - in der Region werden bei den Bundeskernstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisierbar sind - u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen (Autobahnneubau bei Osterbeck) 	Aus-/Einkauf im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG für ca. 40 Maßnahmen in Bremen u. a.: <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 nach Mithraschuchung bzw. Schul/Wesche mit Anpassungen im Busnetz - Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg mit Anpassungen im Busnetz - Schaffung der Gleiseverbindung Staudenstraße und Verlängerung der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 3 - Sätteln der Umlinienführung für die Straßenbahnlinie 2 - Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fährstraße und Verlängerung des BE-Verkehrs zur Hannoveraner Straße - Durchbindung der R31 nach Farge - Verlängerung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41 - Verlängerung der Buslinie 52 bis DE-Burg über die Wersingertung im Zuge der A 281 IV GVZ - Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wersingertung im Zuge der A 281 IV GVZ bis nach Delmenhorst

Einflussrichtungen der zentralen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr auf Postar 2

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Basisszenario Bremen 2025

Ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr/öffentlichen Verkehr

Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr

- 01 Erweiterung Straßennetz (Linien 1, 8)
- 02 Bau der A 281 (Hauptknotenpunkt)
- 03 Bau der B 120 (Niedersachsen)
- 04 temporäre Seitenstreifenplätze auf der A 27
- 05 Kompletztierung der Anschlussstelle H651 Magnus (A 27)
- 06 fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes
- 07 in der Region werden bei den Bundeskernstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen
- 08 u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen

Maßnahmenkarte öffentlicher Verkehr

- 01 Verlängerung der Straßenbahnlinie 1, 8
- 02 Verlängerung der Straßenbahnlinie 4
- 03 Schaffung der Gleiseverbindung Staudenstraße
- 04 Sätteln der Umlinienführung für die Straßenbahnlinie 2
- 05 Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fährstraße
- 06 Durchbindung der R31 nach Farge
- 07 Verlängerung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41
- 08 Verlängerung der Buslinie 52 bis DE-Burg
- 09 Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wersingertung im Zuge der A 281 IV GVZ
- 10 Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wersingertung im Zuge der A 281 IV GVZ bis nach Delmenhorst

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielszenario: Optimierung des Kfz-Verkehrs

Schwerpunkte:

- Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- Optimierung des Wirtschaftsverkehrs

Handlungsansätze:

- Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- Optimierung des Wirtschaftsverkehrs

Maßnahmenübersicht

Stärkungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr sollen bereitgestellt werden.

Optimierungen im Kfz-Verkehr:

- Neben den beschriebenen Maßnahmen im Kfz-Netz (z.B. Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes) werden weitere Ausbau einzelner Autobahnabschnitte (A 1/B 27)
- Dies umfasst insbesondere in Bremen und Region zur Entlastung (BfV) 1/18
- Optimierung des Straßennetzes zur Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Tunnel, Stadtbahn, Oberflächeneisenbahn, Luftseilbahn) mit u.a. Maßnahmen (Hauptknotenpunkt, Seitenstreifen, Korridor, Anfahrtsstelle)
- Realisierung von Defiziten an Knotenpunkten, ggf. durch Ausbau von Knotenpunkten (z.B. Nord/Süd, Fährstraße, Staudenstraße, Wersingertung, etc.)
- Verbesserung der Anfahrtsstelle einzelner Wirtschaftsknotenpunkte (Zentren bzw. Einkaufszentren)
- Realisierung weiterer möglicher Handlungsansätze (konsequentes Verkehrsmanagement für das Hauptstraßennetz)

Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr:

- Verbesserung der Knotenpunkte im Wirtschaftsverkehr
- Verbesserung der Anfahrtsstelle einzelner Wirtschaftsknotenpunkte (Zentren bzw. Einkaufszentren) und weiter verbessert
- Stadtlogistikkonzept für die Bremer Innenstadt

Ein ausreichendes und komfortables Parkplatzangebot wird geschaffen.

Ausbau der Parkplatzzugänglichkeit:

- In Straßen und Straßen mit hohem Parkdruck wird zusätzlicher Parkraum durch Überhanganlagen geschaffen
- Die Zugänge zu Straßennetzen werden durch stadtbauliche und konzeptuelle Aufwertung

Das intelligente Umsteigen zwischen Auto, Fahrrad, Bus & Bahn wird attraktiver. Die Verkehrskette wird optimiert.

Ausbau der Inter- und Multimodalität:

- Park/Mobilitätsmanagement
- Ausbau von Park-Anlagen im Umfeld sowie an geeigneten Knotenpunkten
- Ausbau der Mitfahrfähigkeit für Fahrgemeinschaften
- Verbesserung der Betriebsanforderungen der Straßenbahn und Ausbau im Busnetz
- qualitative Verbesserung der Betriebsanforderungen

Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer/innen durch den Kfz-Verkehr soll reduziert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Standardisierung der Einmündungsbereiche
- Sicherheit und Verkehrsverhältnisse in den Autos (Wagnern vor Lichtgebühren)
- Verbesserung der Betriebsanforderungen der Straßenbahn
- Stadtlogistikkonzept für die Bremer Innenstadt

Die Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie ermöglicht eine Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen und somit eine umwelt- und stadtwirtschaftliche Mobilität.

Förderung der Elektromobilität:

- Städtische Einrichtungen und die öffentliche Verwaltung integrieren zunehmend Elektromobilität in die bestehenden Flotten
- Unterstützung von privaten Akteuren/Innen bei Anschaffung von Fahrzeugen, z.B. Carsharing
- Elektrofahrzeuge werden in mehrfachen Mobilitätsangeboten eingesetzt, z.B. Carsharing
- Infrastruktur und Betriebsanforderungen (z.B. Ladeinfrastruktur, etc.) werden durch Kooperation mit (deutscher) Leistungslieferanten
- Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie durch Beschaffung sowie in einem
- Optimierung von Betriebsanforderungen für Elektrofahrzeuge

Technologische Verbesserungen im Verkehrsmanagement verbessern die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

Verkehr- und Mobilität als integriertes:

- Verkehrs- und Mobilität als integriertes
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Szenarien- und Maßnahmenkarte

Maßnahmenübersicht

Stärkungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr sollen bereitgestellt werden.

Optimierungen im Kfz-Verkehr:

- Neben den beschriebenen Maßnahmen im Kfz-Netz (z.B. Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes) werden weitere Ausbau einzelner Autobahnabschnitte (A 1/B 27)
- Dies umfasst insbesondere in Bremen und Region zur Entlastung (BfV) 1/18
- Optimierung des Straßennetzes zur Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Tunnel, Stadtbahn, Oberflächeneisenbahn, Luftseilbahn) mit u.a. Maßnahmen (Hauptknotenpunkt, Seitenstreifen, Korridor, Anfahrtsstelle)
- Realisierung von Defiziten an Knotenpunkten, ggf. durch Ausbau von Knotenpunkten (z.B. Nord/Süd, Fährstraße, Staudenstraße, Wersingertung, etc.)
- Verbesserung der Anfahrtsstelle einzelner Wirtschaftsknotenpunkte (Zentren bzw. Einkaufszentren)
- Realisierung weiterer möglicher Handlungsansätze (konsequentes Verkehrsmanagement für das Hauptstraßennetz)

Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr:

- Verbesserung der Knotenpunkte im Wirtschaftsverkehr
- Verbesserung der Anfahrtsstelle einzelner Wirtschaftsknotenpunkte (Zentren bzw. Einkaufszentren) und weiter verbessert
- Stadtlogistikkonzept für die Bremer Innenstadt

Ein ausreichendes und komfortables Parkplatzangebot wird geschaffen.

Ausbau der Parkplatzzugänglichkeit:

- In Straßen und Straßen mit hohem Parkdruck wird zusätzlicher Parkraum durch Überhanganlagen geschaffen
- Die Zugänge zu Straßennetzen werden durch stadtbauliche und konzeptuelle Aufwertung

Das intelligente Umsteigen zwischen Auto, Fahrrad, Bus & Bahn wird attraktiver. Die Verkehrskette wird optimiert.

Ausbau der Inter- und Multimodalität:

- Park/Mobilitätsmanagement
- Ausbau von Park-Anlagen im Umfeld sowie an geeigneten Knotenpunkten
- Ausbau der Mitfahrfähigkeit für Fahrgemeinschaften
- Verbesserung der Betriebsanforderungen der Straßenbahn und Ausbau im Busnetz
- qualitative Verbesserung der Betriebsanforderungen

Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer/innen durch den Kfz-Verkehr soll reduziert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Standardisierung der Einmündungsbereiche
- Sicherheit und Verkehrsverhältnisse in den Autos (Wagnern vor Lichtgebühren)
- Verbesserung der Betriebsanforderungen der Straßenbahn
- Stadtlogistikkonzept für die Bremer Innenstadt

Die Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie ermöglicht eine Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen und somit eine umwelt- und stadtwirtschaftliche Mobilität.

Förderung der Elektromobilität:

- Städtische Einrichtungen und die öffentliche Verwaltung integrieren zunehmend Elektromobilität in die bestehenden Flotten
- Unterstützung von privaten Akteuren/Innen bei Anschaffung von Fahrzeugen, z.B. Carsharing
- Elektrofahrzeuge werden in mehrfachen Mobilitätsangeboten eingesetzt, z.B. Carsharing
- Infrastruktur und Betriebsanforderungen (z.B. Ladeinfrastruktur, etc.) werden durch Kooperation mit (deutscher) Leistungslieferanten
- Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie durch Beschaffung sowie in einem
- Optimierung von Betriebsanforderungen für Elektrofahrzeuge

Technologische Verbesserungen im Verkehrsmanagement verbessern die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

Verkehr- und Mobilität als integriertes:

- Verkehrs- und Mobilität als integriertes
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
ÖV-Offensive

Schwerpunkte

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.

Handlungsansätze

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.

Annahmen

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.



Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

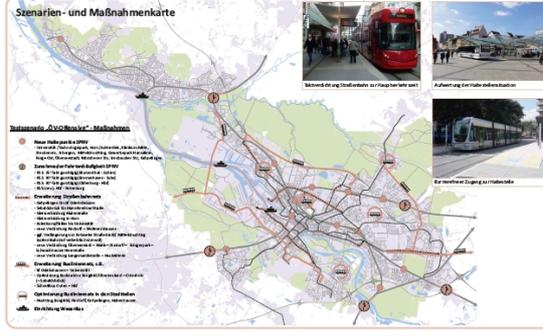
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Technologische Verbesserungen im Verkehrsmittelangebot sowie organisatorische Maßnahmen machen die Fahrt mit dem Bus & Bahn attraktiver.

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
Effiziente Nahmobilität

Schwerpunkte

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.

Handlungsansätze

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.

Annahmen

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.



Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

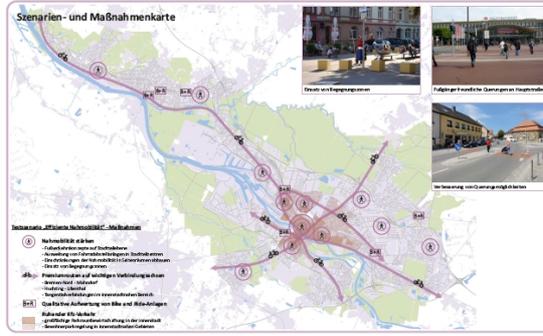
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität Bremen nimmt ihre Rolle als Vorort wahr, Radfahren wird attraktiver, Barrierefrei und mit hoher Aufstiegsfähigkeit umgestaltet.

Die Nahmobilität Bremen nimmt ihre Rolle als Vorort wahr, Radfahren wird attraktiver, Barrierefrei und mit hoher Aufstiegsfähigkeit umgestaltet.

Strukturmaßnahmen werden häufig und häufiger attraktiv, Barrierefrei und mit hoher Aufstiegsfähigkeit umgestaltet.

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 04

Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Optimierung des Umweltverbundes
- Die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Fuß- und Radwege
- Die Erreichung der Klimaziele

Handlungsansätze:

- Die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Fuß- und Radwege
- Die Erreichung der Klimaziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Felix Hagemann Bremen

Testscenario 04

Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Optimierung des Umweltverbundes
- Die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Fuß- und Radwege
- Die Erreichung der Klimaziele

Handlungsansätze:

- Die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Fuß- und Radwege
- Die Erreichung der Klimaziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Felix Hagemann Bremen

Testscenario 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualität

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualität

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Felix Hagemann Bremen

Testscenario 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualität

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualität

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Felix Hagemann Bremen

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf

Zielsetzung

Die Zielsetzung des Lkw-Führungsnetzes ist:
 die Neuordnung des Netzes zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs mit der:
 - Konzeption eines hierarchisch gestaffelten Netzsystems
 - Schaffung eines geschlossenen Netzsystems der übergeordneten Straßen

Das Lkw-Führungsnetz zielt somit ab auf die Entwicklung eines Vorzugsnetzes für den Lkw-Verkehr zur:
 - Definition eines Mindeststraßennetzes für den Lkw
 - Konzentration der Lkw-Durchgangsverkehre auf leistungsfähigen Straßen / Bündelung des Lkw-Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen, die gut auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadteinernen Lkw-Verkehre, dadurch
 - Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / sensiblen Anlagennutzungen auf der Ebene der Gesamtheit
 - Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Hauptstraßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes
 - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftstandorte
 - Anbindung der wesentlichen Verkehrszugänge möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
 - Optimierung der Lkw-Fahrzeiten im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtheit

Ausgabe aus drei drei Lkw-Netzwerken von 1998 (links), 2005 (Mitte) und 2008 (rechts). Quelle: Frau Hennefeldt Bremen, Dr. Sander für Bau, Umwelt und Verkehr

Platz für Ihre Anmerkungen

Fortschreibungsbedarf

Anpassungsmöglichkeiten für das Lkw-Führungsnetz:

Die Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungsnetzes ist erforderlich wegen:

- der Veränderung im Straßennetz infolge von großräumigen Neubausmaßnahmen, so dass sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf das Lkw-Führungsnetz verändert hat.
- der Veränderungen der Anlagennutzung (sensibile / störungsempfindliche Nutzung) zwischen 1995 und heute:

Relevante Entwicklungen im Straßennetz

Die maßgebenden Netzerweiterungen seit 2006 mit Auswirkungen auf das Lkw-Führungsnetz Bremen sind:

- Errichtung weiterer Teilstücke der A 281 im Bremer Süden
- Verlängerung der A 270 / B 74 in Bremen-Nord
- Errichtung der Ortsumfahrungenstraße Lilienthal

Veränderungen bei der Anlagennutzung

Die Siedlungsentwicklungen in Bremen haben zur Veränderung der räumlichen Verteilung der gegenüber den Lkw-Verkehren sensiblen Anlagern geführt.

Unter den sensiblen / störungsempfindlichen Anlagennutzungen werden:

- Einwohnerwohnen
- Krankenhausbetten
- Altsiedlungsplätze
- Kindergartensplätze
- Schulplätze

verstanden. Diese werden unterschiedliche gewichtet im sogenannten Einwohnergleichwert (EGW) zusammengefasst.

Anlagennutzung	EGW (1000)
Einwohner	100
Krankenhausbett	200
Altsiedlungsplatz	100
Kindergarten	100
Schulplatz	100

Prüfaufträge zur bestmöglichen Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes

Prüfaufträge aus den Ortsbezirken:

- Burglum
- Heerstraße/Anlage zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Dehlen Schwachhausen
- Schwachhauser Heerstr. zwischen Bismarckstraße und Kurfirstenallee
- Neustadt und Wohnmehnhäuser
- Straßenzug Simon Bolivar Str., Hermann Rötter-Straße, Hempenweg
- Wartumer Heerstraße
- Strom
- Stoener Lander
- Huckling
- Mahnisch-Plett-Allee
- Kirchhuchtinger Landstraße (südl. H.-Plett-Allee)
- Wardrum

weitere Meldungen:

- Borgfeld
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße
- Rönnbeck
- Dillener Straße / Rinnebecker Straße

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2

Das Institut für Verkehrs-
Planung und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Lkw-Netz Karte und Abbildung im Bremer Verkehrsmodell

Bestand der Lkw-Netz Karte Bremen 2006

Legende:

- rote Linie: Bundesstraßen, Bundesstraßen
- blaue Linie: Landesstraßen
- grüne Linie: Kreisstraßen
- gelbe Linie: Hauptstraßen
- orange Linie: Lkw-Netz
- schwarze gestrichelte Linie: Stadtgrenzen
- blauer Kreis: Prüfaufträge/Meldungen

Lkw-Führungsnetz im Bremer Verkehrsmodell 2010/11
inklusive der Lage der bisher bekannten Prüfaufträge/Meldungen

Legende:

- rote Linie: Bundesstraßen
- blaue Linie: Landesstraßen
- grüne Linie: Kreisstraßen
- gelbe Linie: Hauptstraßen
- orange Linie: Lkw-Netz
- schwarze gestrichelte Linie: Stadtgrenzen
- blauer Kreis: Prüfaufträge/Meldungen

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2

Das Institut für Verkehrs-
Planung und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

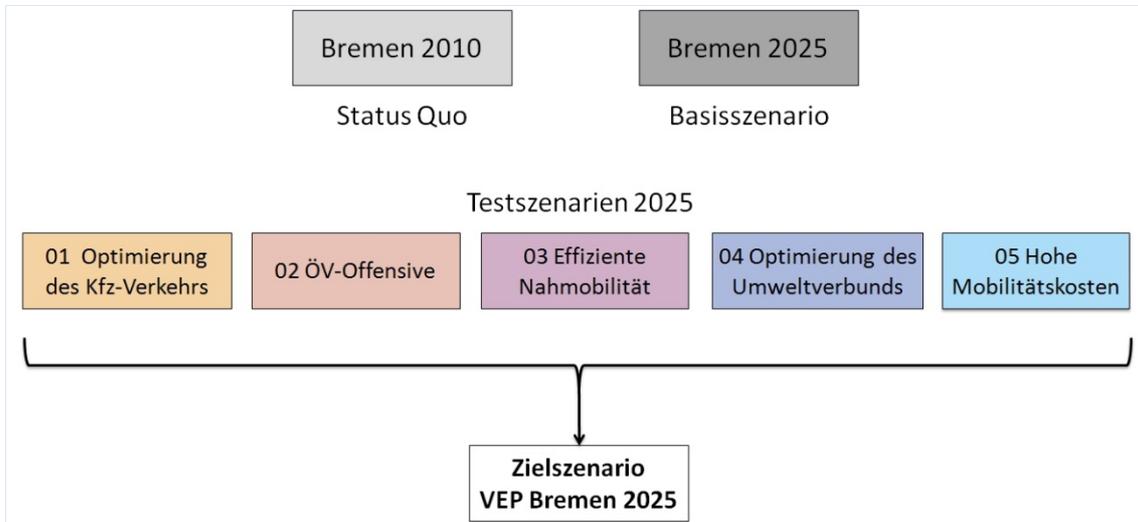
5 Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien

5.1 Ablauf

Für den Rundgang standen insgesamt 60 min zur Verfügung. Die Expert/innen aus dem Gutachterteam (Anne Mechels, Sebastian Schröder und Theo Janßen) führten jeweils eine der drei Gruppen durch die Ausstellung der fünf Testszenerien. Nach einem etwa 5-minütigen Vortrag zur Erläuterung der Schwerpunkte und Kernmaßnahmen des jeweiligen Szenarios hatten die Teilnehmer/innen Gelegenheit, Rückfragen zu stellen und sich im persönlichen Dialog mit den Gutachtern zu dem jeweiligen szenarischen Ansatz zu äußern. Die teilweise kartenbasierte Themenaufbereitung erleichterte es beiden Seiten, Ideen und Anregungen zu verorten. Wichtige Anmerkungen wurden an den hierfür vorbereiteten Stellwänden auf Post-Its bzw. Moderationskarten vermerkt.

Auf der Grundlage des plenaren Einführungsvortrags, in dessen Rahmen die Intention und Methodik der Szenarienbildung sowie die Kernaussagen des als Vergleichsfall dienenden Basisszenarios ausführlich beschrieben wurden, diente der Rundgang der systematischen Vertiefung auf der Ebene der einzelnen Testszenerien. Die Einordnung des Stellenwertes der einzelnen Szenarien im Gesamtsystem der Untersuchung erfolgte an den Posterstationen unter Bezugnahme auf die Überblicksgrafiken aus dem Einführungsvortrag:

Szenarienüberblick

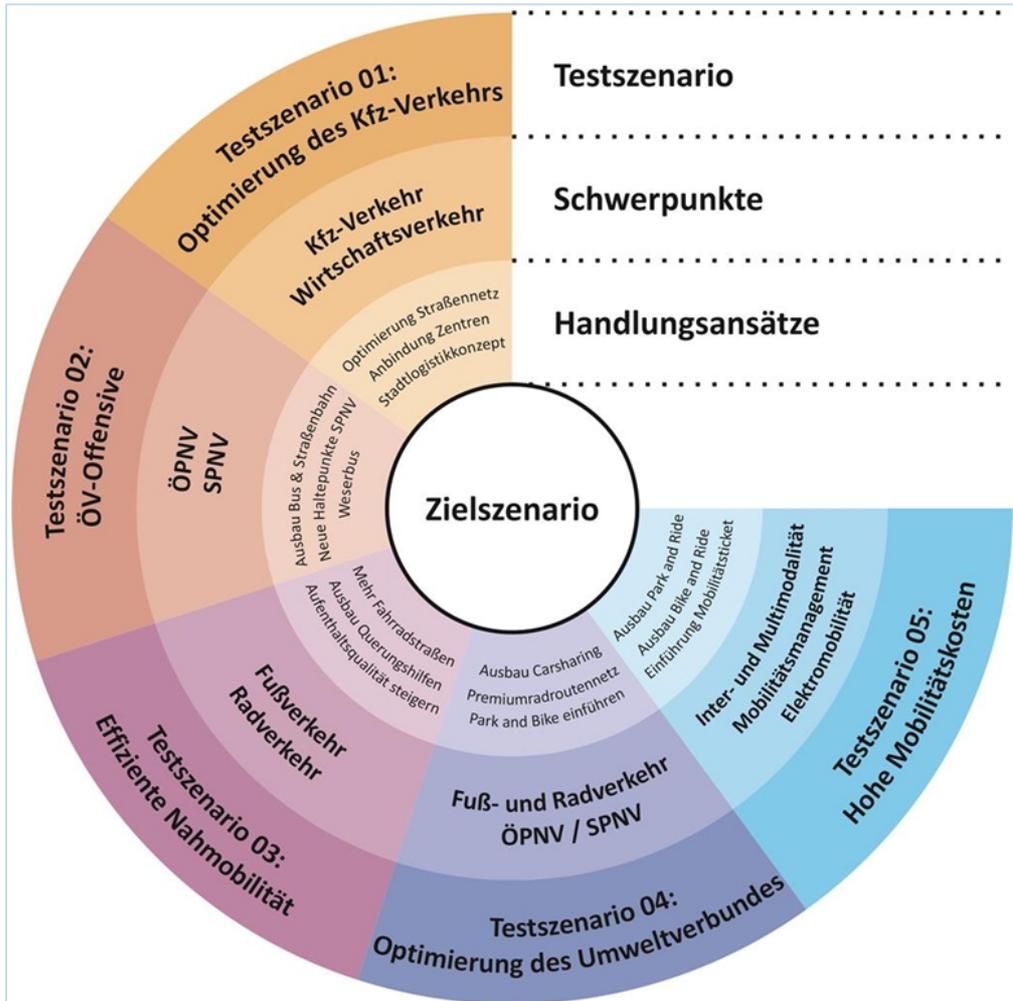


Maßnahmenfelder und Schwerpunkte der fünf Testszenarien

	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- Verkehr	Wirtschafts- verkehr	Straßen- raum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- Verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E- Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
01 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umweltverbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitätskosten								X	X	X		

X = Hauptschwerpunkte des Szenarios; X = weitere Themenbereiche des Szenarios

Testszenarien im Überblick





5.2 Kommentare an den Posterstationen

An den Posterstationen wurden folgende Kommentare auf Post-Its bzw. Moderationskarten hinterlassen:

Testszenario 1: Optimierung des Kfz-Verkehrs

- Zersiedelt die Stadt? Werden Qualitäten berücksichtigt?
- Navigation v.a. für Fernverkehr (VMZ)
- Intelligente Verkehrsführung in Orientierung an den Spitzenbelastungen

Testszenario 2: ÖV-Offensive

- ÖV sehr günstig oder umsonst
- Alternative Fahrzeugtypen /-größen (mehr Flexibilität)
- Zuständigkeit (DB) → SPNV-Haltepunkte
- Doppeltraktion
- Bestehenden Weserbus ins ÖV-Netz einbinden
- Dichtes Netz und enger Takt
- Straßenbahn nicht um jeden Preis!

Testszenario 3: Effiziente Nahmobilität

- Ladeinfrastruktur für Pedelecs (z.B. Laternen)
- Nähe braucht auch Strukturen/Versorgung

Testszenario 4: Optimierung des Umweltverbundes

- Mitnahme des Rads im ÖPNV
- Lebensqualität = Grünflächen berücksichtigen

Testszenario 5: Hohe Mobilitätskosten

- Minibussystem z.B. Elektro
- Fahrradmitnahme erleichtern
- Alternative Nutzung von Fahrbahnen (andere, kleinere Fahrzeuge)
- Rückbau Hochstraße / Breitenweg
- Querverbindungen stärken
- Privates Carsharing fördern?

6 Diskussion im Plenum

Zu Beginn der Abschlussdiskussion wurde durch den Moderator die Online-Beteiligungsplattform (www.bremenbewegen.de) vorgestellt, die auch in dieser zweiten Phase der Bürgerbeteiligung angeboten wird und in deren Rahmen die Testszenarien textlich und bildlich beschrieben werden. Diese Einführung diente zum einen dazu, auf die Möglichkeit aufmerksam zu machen, dass auch nach der Veranstaltung Kommentare zu den Testszenarien abgegeben werden können (Schaltfläche „Was fehlt“).¹ Zum anderen wurde die Plattform als visuelles Backgroundmedium zur bedarfsweisen Unterstützung der Diskussion aufgerufen. Zusammen mit den als ebenfalls auf die Leinwand projizierbaren Postern sowie den Zielen des VEP konnte so in der Diskussion auf eine Fülle detaillierten Materials zurückgegriffen werden.

In einem Eingangsstatement fassten die drei Expert/innen ihren persönlichen Eindruck vom Rundgang wie folgt zusammen:

Die Teilnehmer/innen sehen die Szenarien als interdisziplinären Ansatz. Hinsichtlich des Maßnahmenspektrums fielen insbesondere folgende Schlagworte: Fahrradmitnahme im ÖV (Bus, Straßenbahn) soll ermöglicht werden; das Fahrzeugangebot im ÖPNV sollen nach Zeiten unterschiedlichen Bedarfs differenziert werden; es wird ein kostenloser Tarif gewünscht; die Machbarkeit der Szenarien muss geprüft werden; für die Nahmobilität sollen Strukturen geschaffen werden, z.B. bessere Vernetzung, Taktverdichtung, höhere Traktion, ggf. Prüfung, ob Straßenbahn erforderlich ist oder ob Bus ausreicht.

In der Diskussion wurden folgende Aspekte angesprochen:

Kommentar/Frage: Verknüpfung zwischen den Szenarien fehlt (wer ist Gewinner, wer ist Verlierer)

Antwort: *Mit den Testszenarien werden in sich geschlossene Maßnahmenbündel abgebildet, deren Wirkung mit dem Basisszenario verglichen wird. Die Abstufung der Szenarien erfolgt als Extremwertbetrachtung für bestimmte Schwerpunktorientierungen. Relevante Verknüpfungen ergeben sich erst in der nächsten Projekt- (und Beteiligungs-)phase im Zusammenhang mit der Herausbildung eines Zielszenarios.*

Kommentar/Frage: Ist das Lärmkataster eingebunden? Belastungen sind gerade an Hauptverkehrsstraßen sehr hoch.

Antwort: *Verweis auf Lärminderungsplan, der in den VEP mit einfließen wird.*

Kommentar/Frage: Problematik der ÖV-Bedienung in Tagesrandzeiten.

Antwort: *Verweis auf Testszenario 02.*

Kommentar/Frage: Bevorrechtigung von Fahrzeugen wird in Frage gestellt.

¹ Die Kommentierungsfunktion ist bis zum 18. Oktober 2013 freigeschaltet. Die abgegebenen Kommentare können auch danach noch eingesehen werden.

Antwort: *Verweis auf entsprechende Komponenten der Testszenarien und Abwägungen in der Wirkungsanalyse.*

Kommentar/Frage: Flexibilität im ÖV fehlt. Wunsch nach kleineren Bussen und Zügen zu Randzeiten, Einführung eines Microbussystems und eines öffentlichen Fahrradsystems.

Antwort: *Verweis auf Testszenario 02 (Quartierssysteme) und Testszenario 04.*

Kommentar/Frage: Werden die sehr plakativen und kontroversen Maßnahmen aus den Szenarien noch weiter bearbeitet?

Antwort: *Ja, zunächst Wirkungsanalyse, dann Bewertung anhand von Zielen und Indikatoren, dann Herausbildung eines Zielszenarios unter Abwägung von Prioritäten und Zielkonflikten.*

Kommentar/Frage: Verknüpfung zwischen den Angeboten des ÖV muss optimiert werden (Wartezeit vs. Fahrzeit).

Antwort: *Optimierungsbedarf wird eingeräumt. Verweis auf Szenario 02.*

Kommentar/Frage: Mobilitätskosten können auch sinken, warum wird immer von Teuerung ausgegangen?

Antwort: *Verweis auf Szenario 05, das so konzipiert ist, dass nicht die steigenden Mobilitätskosten selbst, sondern die Reaktionen der Nachfrager auf gestiegene Kosten z. B. auf der Ebene der Entscheidungsfindung für die Verkehrsmittelwahl betrachtet werden. Sinkende Mobilitätskosten werden als nicht wahrscheinlich erachtet.*

Kommentar/Frage: Zunächst Lob für die Szenarien, dann Frage welches Szenario seitens des Senats favorisiert wird.

Antwort: *Keines der Testszenarien entspricht dem potentiellen Zielszenario. Dieses wird erst nach der Wirkungsanalyse aus verschiedenen Komponenten der Testszenarien gebildet und im Dialog mit allen Beteiligten abgestimmt. Die generelle Intention des VEP geht aus den von der Deputation beschlossenen Zielen hervor.*







7 Gesamteindruck

Im Vergleich zur ersten Veranstaltung, bei der die Teilnehmer/innen um die Benennung von Mängeln und von Wünschen für die zukünftige Verkehrsentwicklung gebeten wurden, hatte das zweite Bürgerforum einen stärker informativen Charakter. Nachdem im Rahmen der 1. Beteiligungsrunde im Januar eine relativ offene Abfrage erfolgte bot die 2. Runde vor allem den Einblick in das methodische Vorgehen und das Handwerkszeug der Gutachter in Vorbereitung der **Wirkungsanalyse** (*was soll analysiert werden?*), der Herausbildung eines **Zielszenarios** (*was soll in das Handlungskonzept für Bremen 2025 einfließen?*) und der **Prioritätenbildung** (*welche Entscheidungen hinsichtlich bestehender Zielkonflikte werden getroffen?*). Dies alles soll nicht hinter verschlossenen Türen stattfinden, sondern im Dialog mit den Bürger/innen und den Trägern öffentlicher Belange. Die Veranstaltung diente vor allem dem Zweck, die gutachtlichen Annahmen und methodischen Ansätze transparent zu machen und noch einmal in der Diskussion mit der Öffentlichkeit zu überprüfen und ggfs. zu korrigieren, **bevor** in der 3. Projektphase auf Basis der dann vorliegenden Wirkungsanalyse wiederum im Dialog mit der Öffentlichkeit die entscheidenden Weichenstellungen erfolgen.

Dem strategischen Ansatz der VEP-Testszenarien ist geschuldet, dass - anders als bei der ersten Veranstaltung - für den Einführungsvortrag und für die Posterausstellung eine **gesamtstädtische** Betrachtungsperspektive gewählt wurde. Die Prüfung, ob und inwieweit die regionalen Belange im näheren Einzugsbereich des Bürgerforums im Basisszenario und in den Testszena-

rien im Einzelnen Berücksichtigung gefunden haben, fand im Rundgang und im Rahmen der Schlussdiskussion statt.

Einen wichtigen Hintergrund bildete die als Vergleichsfall dienende Darstellung der Entwicklung bis zum Jahr 2025 ohne strategisches Handeln. Das auf einer Fortschreibung der heutigen Entwicklung basierende und sich auf die Umsetzung politisch bereits beschlossener Maßnahmen beschränkende Basisszenario zeigt einen starken Handlungsbedarf, wenn die Ziele des VEP erreicht werden sollen. Dies konnte im Rahmen der Veranstaltung vermittelt werden.

Aus einzelnen Fragen bzw. in Gesprächen wurde deutlich, dass sich viele Teilnehmer/innen allerdings die Beschreibung eines Zielszenarios und die Offenlegung der Kriterien für die Prioritätenbildung gewünscht hätten, also die Themen, die erst in der nächsten VEP-Phase vorgestellt und diskutiert werden.

Das 2. Bürgerforum Bremen-**Links der Weser** war mit 42 Personen deutlich geringer besucht, als die 1. Veranstaltung zur Mängel- und Chancenanalyse. Ein Grund hierfür mag in der thematischen Ausrichtung der Veranstaltung liegen (Beschreibung eines methodischen Zwischenschritts). Ein anderer Grund liegt mit Sicherheit darin, dass die Phase der Bürgerbeteiligung in die heiße Phase des Bundestagswahlkampfes fiel. Dadurch ergaben sich viele Parallelveranstaltungen mit politischer Prominenz. Viele Kommunalpolitiker waren unmittelbar durch Wahlkampfaktivitäten gebunden. Des Weiteren kann vermutet werden, dass die für September in Aussicht gestellte Präsentation in den Regionalausschüssen der Ortsbeiräte die Teilnahmequote aus dem Kreis der in diesem Zusammenhang angesprochenen Personen verringert hat (Vermeidung des Besuchs von „Wiederholungsveranstaltungen“). Möglicherweise hat auch eine Rolle gespielt, dass im Falle einiger Verbände erst sehr spät - also zu kurzfristig - über deren Verteiler eingeladen wurde. Gleichzeitig entfiel der Werbeaufwand, wie er noch in der 1. Beteiligungsrunde im Zusammenhang mit der Beteiligungsplattform Bremenbewegen.de geleistet wurde. Die Plattform zur aktuellen 2. Phase der Beteiligung im Internet ging erst Mitte August an den Start und hat nicht in vergleichbarer Weise zur Promotion für die Bürgerforen (einschließlich damit verbundener Medienberichterstattung) beigetragen. Gleichwohl ist festzuhalten, dass der Anteil der Teilnehmer/innen mit lokalpolitischem Hintergrund und mit beruflicher Verknüpfung zum Planungsprozess (Verwaltung, Verbände) an der Gesamtteilnehmerschaft deutlich übergewichtig war (geringer Anteil von „Bürger/innen“).

Aus den Beiträgen und Reaktionen der Teilnehmer/innen lässt sich schließen, dass es an der nächsten Phase der Bürgerbeteiligung, in der es um das Zielszenario und die Prioritätenbildung geht, ein sehr starkes Interesse geben wird.

Trotz des hohen Abstraktionsniveaus der Veranstaltung und der teilweise anders gerichteten Erwartungen (Diskussion des Zielszenarios) war die Stimmung auf dem Bürgerforum insgesamt gut und die Diskussionen an den Posterstationen und in der Schlussrunde waren konstruktiv.

Vertreter der Presse 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 fast ausschließlich sehr positiv.