



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 2. Bürgerforums

Bremen-Nord

(Blumenthal, Vegesack, Burglesum)

am 28.08.2013

im Kulturbahnhof Vegesack

(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 10.10.2013).

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

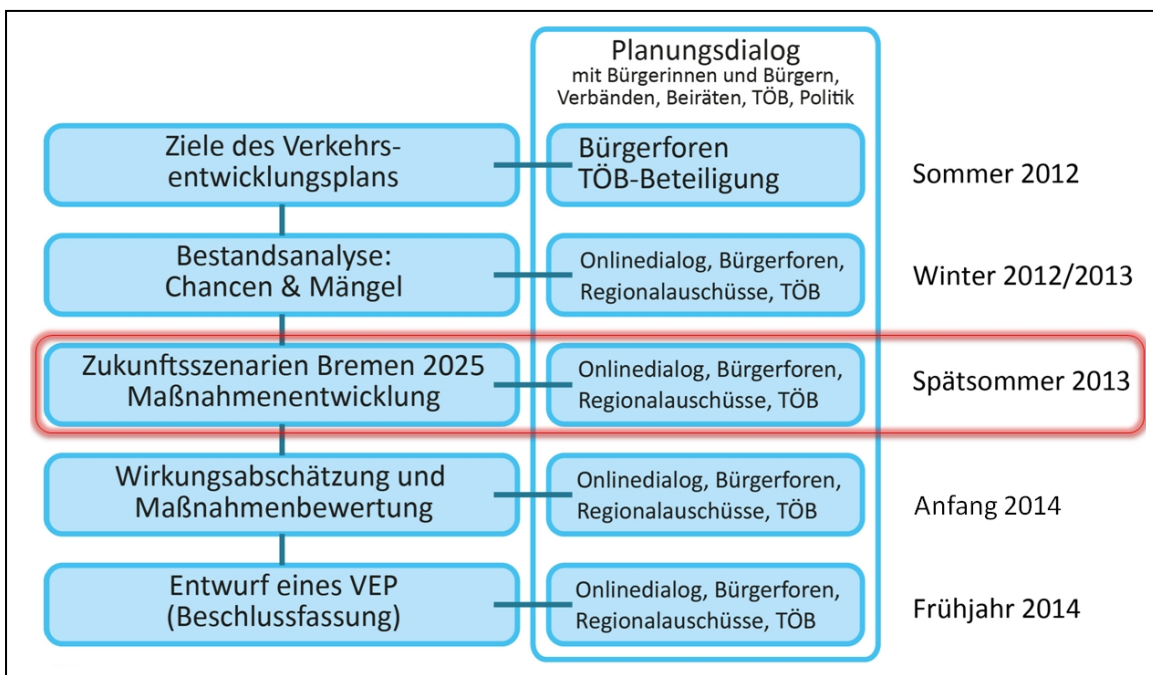
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	9
4	Die Posterausstellung	10
5	Der Rundgang - Vorstellung und Diskussion der Szenarien	16
5.1	Ablauf	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen	21
5.3	Diskussion an den Posterstationen	22
6	Gesamteindruck.....	26

1 Einführung

Am 28. August 2013 hat das zweite regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Nord** im Kulturbahnhof Vegesack 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 **Bremen-Nord** 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-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)
- **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-**Nord** 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 haben die Teilnehmer/innen einen gemeinsamen Rundgang entlang einer vorbereiteten Posterausstellung gemacht. An insgesamt fünf Stationen wurden die Testszenarien 2025 durch die Expert/innen des Gutachterteams 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.

Da der Rundgang aufgrund der geringen Teilnehmerzahl - anders als vorgesehen - nicht in Gruppen erfolgte, entspannen sich an den Posterstationen jeweils intensive Diskussionen. Damit entstand eine quasi plenare Situation in aufgelockerter Form. Dies machte es möglich, die Zeit optimal zu nutzen und unter Verzicht auf die Pause und auf eine zusammenfassende Abschlussdiskussion den Rundgang auf die doppelte Zeit (120 Minuten) auszudehnen. Dies ermöglichte ein vertieftes Kennenlernen der unterschiedlichen szenarischen Ansätze und einen intensiven Dialog zur Logik der Szenarienbildung unter Berücksichtigung der speziellen Situation in Bremen Nord.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde durch den Moderator noch ein kurzer Einblick in die Online-Beteiligungsplattform „bremenbewegen“ gegeben.

Das Bürgerforum wurde von 17 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Vertreter der Stadt).

Programm des 2. Bürgerforums in Bremen-Nord

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Uwe Faustmann, SUBV Freie Han- sestadt 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 Faustmann begrüßte die Teilnehmer/innen im Namen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und gab einen kurzen Überblick zum Stand des Verfahrens.

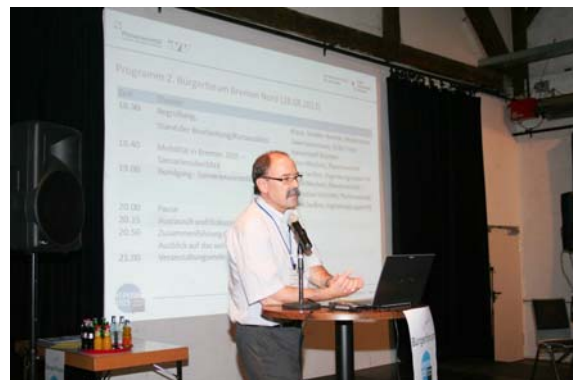
Im Einführungsvortrag haben Anne Mechels (Planersocietät) und Theo Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

- 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.



Begrüßung durch H. Faustmann (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: A. Mechels (Planersocietät)



Vortrag: T. Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

4 Die Posterausstellung

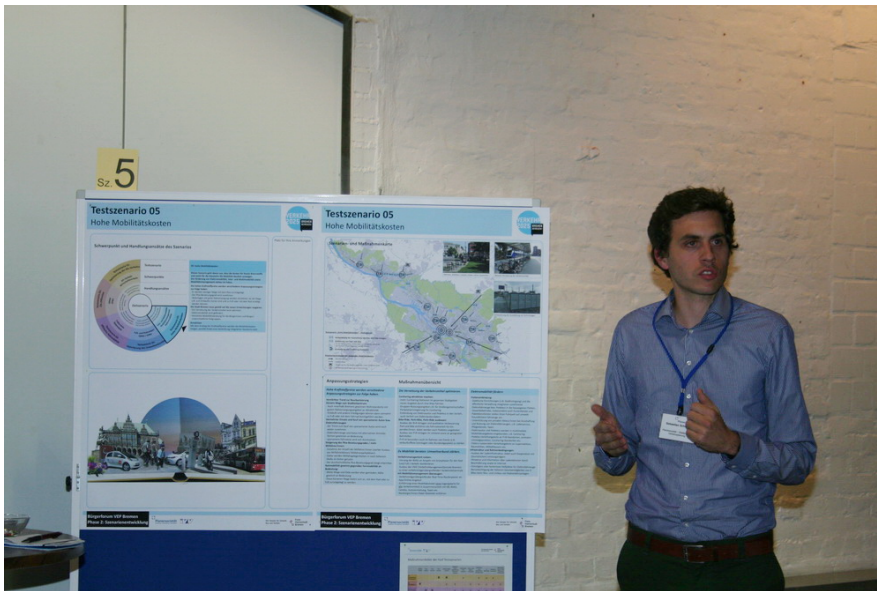
Die Szenarien wurden anhand von jeweils zwei farbigen Postern im DIN-A1-Format (hochkant) ausgestellt. Insgesamt wurden für den Rundgang sieben Stationen angeboten, von denen fünf (Testszenarien 1-5) im Rahmen des Rundgangs zusammen mit den Gutachtern besucht wurden:

- 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

- Mittels der hohen, aus heutiger Sicht abschätzbarer Verkehrsmengen und Maßnahmen werden in Bremen und der Region...
- Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hohen Absatzen... (Text continues with details about traffic volume and urban development)

Planungsansätze

Die sich auf brechenbar abschätzbaren Entwicklungen mit Bedienung für den Verkehr werden für das Szenario 2025 als Grundzüge verwendet. Sie werden durch die speziellen Bremer Umstände beeinflusst.

Grundlagen und Maßnahmenübersicht

Abschbare Entwicklungen im Verkehr	Veränderungen für den Kfz-Verkehr	Veränderungen im öffentlichen Verkehr (ÖPNV/SPNV)
<p>Basisszenario 2025 dient als Bezugs- und Vergleichsfall für die Testszenarien.</p> <p>Das Basisszenario enthält die beschlossenen und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Städteentwicklung Bevölkerungsprognose 2025 und demographischer Wandel Beschäftigten-/Arbeitskräfteprognose 2025 Infrastruktur Kfz-Verkehr ÖPNV SPNV Radsverkehr Wirtschaftsverkehrswachstum (entsprechend der Engpassfragen für die Bundesländer) Verkehrsmitteldaten (entsprechend den Entwicklungen auf Bundesebene) <p>Städteentwicklung</p> <p>Fortschreibung der Strukturdaten: gleichberechtigte städtebauliche Entwicklungen sind berücksichtigt u. a. gemäß:</p> <ul style="list-style-type: none"> Flächenutzungsplan (aktualisierte Entwurf) Gewerbeentwicklungsprogramm 2020 Innenstadtkonzept 2020 Leitbild zur Städteentwicklung 	<p>Neu-/Erneuerung im Straßenbereich für ca. 90 Maßnahmen in Bremen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (im Maß) Bau der B 312n Bremen / Niedersachsen temporäre Seitenstreifenbegrenzung auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Überseestadt) Umkehr der Straßen im Zuge des Straßenbahnneubaues (Linien 1/8 und 4) Kompletzierung der Anschlussstelle HB51 Magnus (A 27) zu einem Vollkreuz fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet in der Region werden bei den Bundesverkehrsstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert sind u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen (Autobahnkreuz Stadt bei Osterholz) 	<p>Aus-/Einbau im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG für ca. 40 Maßnahmen in Bremen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 nach Milschbüsch bzw. Stuh/Westhe mit Anpassungen im Busnetz Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg mit Anpassungen im Busnetz Schaffung der Gleisverbindung Stuhnenstraße und Verlängerung der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 3 Splitten der Umlinienführung für die Straßenbahnlinie 2 Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fahrenstraße und Verlängerung des BE-Verbindungsstrahls Durchbindung der R31 nach Farge Veränderung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41 Verlängerung der Buslinie 52 bis DE Burg über die Wiesensperre im Zuge der A 281 in GVZ Einrichtung einer Buslinie vom BE Burg über die Wiesensperre im Zuge der A 281 in GVZ bis nach Delmenhorst

Entwicklungsrichtungen der zentralen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr auf Postleitzahl

Basisszenario Bremen 2025

Ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr/öffentlichen Verkehr

Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr

- 1. Erweiterung des Autobahnringes
- 2. Bau der B 312n Bremen/Niedersachsen
- 3. temporäre Seitenstreifenbegrenzung auf der A 27
- 4. Umkehr der Straßen im Zuge des Straßenbahnneubaues
- 5. Kompletzierung der Anschlussstelle HB51 Magnus
- 6. fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten
- 7. in der Region werden bei den Bundesverkehrsstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen
- 8. soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert sind
- 9. u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen

Maßnahmenkarte öffentlicher Verkehr

- 1. Erweiterung des Liniennetzes
- 2. Verlängerung der Straßenbahnlinien
- 3. Schaffung der Gleisverbindung
- 4. Splitten der Umlinienführung
- 5. Einrichtung des SPNV-Hauptknotens
- 6. Durchbindung der R31
- 7. Verlängerung der Buslinie
- 8. Einrichtung einer Buslinie

Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testszenario

Schwerpunkte

- Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- Erhöhung der Sicherheit
- Erhöhung der Flexibilität
- Erhöhung der Umweltverträglichkeit
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Attraktivität
- Erhöhung der Resilienz
- Erhöhung der Innovationsfähigkeit
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Erhöhung der Nachhaltigkeit
- Erhöhung der Transparenz
- Erhöhung der Partizipation
- Erhöhung der Inklusion
- Erhöhung der Diversität
- Erhöhung der Resilienz
- Erhöhung der Innovationsfähigkeit
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Erhöhung der Nachhaltigkeit
- Erhöhung der Transparenz
- Erhöhung der Partizipation
- Erhöhung der Inklusion
- Erhöhung der Diversität

Handlungsansätze

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- Erhöhung der Sicherheit
- Erhöhung der Flexibilität
- Erhöhung der Umweltverträglichkeit
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Attraktivität
- Erhöhung der Resilienz
- Erhöhung der Innovationsfähigkeit
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Erhöhung der Nachhaltigkeit
- Erhöhung der Transparenz
- Erhöhung der Partizipation
- Erhöhung der Inklusion
- Erhöhung der Diversität

Zielsetzung

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- Erhöhung der Sicherheit
- Erhöhung der Flexibilität
- Erhöhung der Umweltverträglichkeit
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Attraktivität
- Erhöhung der Resilienz
- Erhöhung der Innovationsfähigkeit
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Erhöhung der Nachhaltigkeit
- Erhöhung der Transparenz
- Erhöhung der Partizipation
- Erhöhung der Inklusion
- Erhöhung der Diversität

Platz für Ihre Anmerkungen

Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Szenarien- und Maßnahmenkarte

Maßnahmenübersicht

- Stärkung im Kfz- und Wirtschaftsverkehr sollen Bestand gegeben werden.**
- Optimierung des Kfz-Verkehrs:** Neben den 90 zentralen Maßnahmen im Kfz-Netz (z.B. Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes) werden weitere Ausbau einzelner Autobahnabschnitte (A 281/27)...
- Ein ausreichendes und komfortables Parkplatzergebot wird geschaffen.**
- Die Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie ermöglicht eine Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen und somit eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.**
- Förderung der Haltebreitbarkeit:** Städtische Einrichtungen und die öffentliche Verwaltung...
- Das Intelligente Umsteigen zwischen Auto, Fahrrad, Bus & Bahn wird attraktiver. Die Verkehrsmittel ergänzen sich jeweils.**
- Ausbau der Inter- und Multimodalität:** Park-Wohn-Wechsel-Stationen...
- Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer/innen durch den Kfz-Verkehr soll reduziert werden.**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Standardisierung der Einmündungsbereiche...
- Verkehr und Mobilität als integraler Bestandteil der Grünen Welle im Zuge der Hauptstraßen (Bis zu Lütten von Bus und Straßenbahn) (Ordnungshilfen zur Verkehrslenkung für mobile Endgeräte (Handy, Navigationsgeräte, etc.))**
- Technologische Verbesserungen im Verkehrsmanagement verbessern die Leistungsfähigkeit der Straßennetze.**
- Verkehr und Mobilität als integraler Bestandteil der Grünen Welle im Zuge der Hauptstraßen (Bis zu Lütten von Bus und Straßenbahn) (Ordnungshilfen zur Verkehrslenkung für mobile Endgeräte (Handy, Navigationsgeräte, etc.))**

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 Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Handlungsansätze

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

ÖV-Offensive

Im Fokus steht der öffentliche Verkehr: ÖPNV, Straßenbahn und Busverkehr werden ausgebaut und optimiert.

Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.

Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Maßnahmenübersicht

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Zugverkehr:

- Verdichtung S-Bahn:
- RS Bremen/ Adlon: 15 Min. Takt ganztägig
- RS Bremen/ Lohse: 10 Min. Takt ganztägig
- RS Oldenburg: 10-15 Min. Takt ganztägig

Strombahn:

- RS: Halte: Osterholz
- RS: Halte: Osterholz, L.B.
- Universität/Postfachpark, Hauptbahnhof, Klinikum
- Stadion, Hauptbahnhof, Adlon, Mithrasbrunnen, Gewerkschaftshaus, Post Office

Verkehr ÖPNV:

- Erweiterung des Straßenbahnnetzes, z.B.:
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
- Erweiterung des Busnetzes, z.B.:
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes


Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

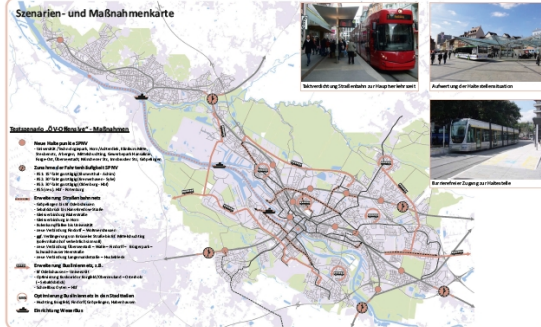
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Zugverkehr:

- Verdichtung S-Bahn:
- RS Bremen/ Adlon: 15 Min. Takt ganztägig
- RS Bremen/ Lohse: 10 Min. Takt ganztägig
- RS Oldenburg: 10-15 Min. Takt ganztägig

Strombahn:

- RS: Halte: Osterholz
- RS: Halte: Osterholz, L.B.
- Universität/Postfachpark, Hauptbahnhof, Klinikum
- Stadion, Hauptbahnhof, Adlon, Mithrasbrunnen, Gewerkschaftshaus, Post Office

Verkehr ÖPNV:

- Erweiterung des Straßenbahnnetzes, z.B.:
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
- Erweiterung des Busnetzes, z.B.:
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes


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 Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Handlungsansätze

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.
- Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Effiziente Nahmobilität

Im Fokus steht die effiziente Nutzung der Verkehrsleistungen durch den Ausbau und die Optimierung der Verkehrsleistungen.

Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert, die Umgebungsqualität wird erhöht.

Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Die Nutzung der Verkehrsleistungen wird gefördert, die Umgebungsqualität wird verbessert.

Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität wird attraktiver, häufiger und schneller.

Das Zugangebot wird attraktiver, häufiger und schneller.

Strombahn:

- RS: Halte: Osterholz
- RS: Halte: Osterholz, L.B.
- Universität/Postfachpark, Hauptbahnhof, Klinikum
- Stadion, Hauptbahnhof, Adlon, Mithrasbrunnen, Gewerkschaftshaus, Post Office

Verkehr ÖPNV:

- Erweiterung des Straßenbahnnetzes, z.B.:
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
- Erweiterung des Busnetzes, z.B.:
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes


Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

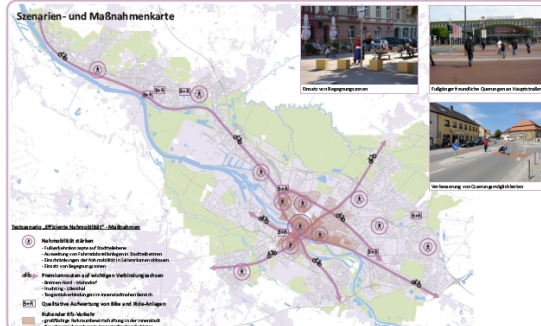
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität wird attraktiver, häufiger und schneller.

Das Zugangebot wird attraktiver, häufiger und schneller.

Strombahn:

- RS: Halte: Osterholz
- RS: Halte: Osterholz, L.B.
- Universität/Postfachpark, Hauptbahnhof, Klinikum
- Stadion, Hauptbahnhof, Adlon, Mithrasbrunnen, Gewerkschaftshaus, Post Office

Verkehr ÖPNV:

- Erweiterung des Straßenbahnnetzes, z.B.:
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
 - Östlich bis zum Hauptbahnhof
 - Südlich bis zum Hauptbahnhof
- Erweiterung des Busnetzes, z.B.:
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes
 - Erweiterung des Busnetzes

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

Testscenario
Die Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkte
Die Optimierung des Umweltverbundes und damit Verbundangebot für das Schließen der Verkehrs- und des öffentlichen Verkehrs.

Handlungsansätze
- Verbundangebot werden wichtiger als Verkehrsinfrastruktur.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrsangebote wie Segwayangebote werden vermehrt eingesetzt.
- Der Radverkehr wird konsequent weiterentwickelt, der Radverkehr wird gefördert.
- Der ÖPNV wird weiterentwickelt und wird ausgebaut und optimiert.
- Stadtraum wird besser für Fußgänger und Radfahrer.
- Es gibt mehr ÖPNV-Angebote, die sich in ÖPNV verbinden.
- Der ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die Vernetzung der Verkehrsmitel wird optimiert, die Umwegen abgebaut.
- Tempo 30 wird umweltschonend, aber auch in Hauptverkehrsstraßen eingeführt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.

Zielscenario
Fuß und Radverkehr ÖPNV
Optimierung des Umweltverbundes

Aussagen
Das Szenario führt zu einer deutlichen Verbesserung der Umweltverbundangebote für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zusammen. Auch bestehende Angebote werden weiterentwickelt und optimiert. Durch die Vernetzung der Verkehrsmitel wird ein besserer Umweltverbund erreicht. Durch die Vernetzung der Verkehrsmitel wird ein besserer Umweltverbund erreicht.

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testscenario 04

Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
Die Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkte
Die Optimierung des Umweltverbundes und damit Verbundangebot für das Schließen der Verkehrs- und des öffentlichen Verkehrs.

Handlungsansätze
- Verbundangebot werden wichtiger als Verkehrsinfrastruktur.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrsangebote wie Segwayangebote werden vermehrt eingesetzt.
- Der Radverkehr wird konsequent weiterentwickelt, der Radverkehr wird gefördert.
- Der ÖPNV wird weiterentwickelt und wird ausgebaut und optimiert.
- Stadtraum wird besser für Fußgänger und Radfahrer.
- Es gibt mehr ÖPNV-Angebote, die sich in ÖPNV verbinden.
- Der ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die Vernetzung der Verkehrsmitel wird optimiert, die Umwegen abgebaut.
- Tempo 30 wird umweltschonend, aber auch in Hauptverkehrsstraßen eingeführt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.
- Die ÖPNV wird weiterentwickelt, die ÖPNV wird weiterentwickelt.

Zielscenario
Fuß und Radverkehr ÖPNV
Optimierung des Umweltverbundes

Aussagen
Das Szenario führt zu einer deutlichen Verbesserung der Umweltverbundangebote für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zusammen. Auch bestehende Angebote werden weiterentwickelt und optimiert. Durch die Vernetzung der Verkehrsmitel wird ein besserer Umweltverbund erreicht. Durch die Vernetzung der Verkehrsmitel wird ein besserer Umweltverbund erreicht.

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testscenario 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkte
Das Szenario geht davon aus, dass die Kosten für Mobilitätsteilnahme und somit für die Mobilitätsteilnahme deutlich ansteigen. Die Mobilitätsteilnahme wird durch die Erhöhung der Mobilitätskosten sowie durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich eingeschränkt.

Handlungsansätze
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.

Zielscenario
Fuß und Radverkehr ÖPNV
Optimierung des Umweltverbundes

Aussagen
Mit der Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht. Durch die Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht. Durch die Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht.

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

Testscenario 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkte
Das Szenario geht davon aus, dass die Kosten für Mobilitätsteilnahme und somit für die Mobilitätsteilnahme deutlich ansteigen. Die Mobilitätsteilnahme wird durch die Erhöhung der Mobilitätskosten sowie durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich eingeschränkt.

Handlungsansätze
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.
- Die Mobilitätskosten werden durch die Erhöhung der Mobilitätskosten deutlich erhöht.

Zielscenario
Fuß und Radverkehr ÖPNV
Optimierung des Umweltverbundes

Aussagen
Mit der Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht. Durch die Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht. Durch die Erhöhung der Mobilitätskosten werden die Mobilitätskosten deutlich erhöht.

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung

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 es gilt auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadteinernen Lkw-Verkehre, dadurch
 - Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / sensiblen Anlagennutzungen auf der Ebene der Gesamtstadt
 - Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Hauptstraßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes
 - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftstandorte
 - Anbindung der wesentlichen Verkehrsträger möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
 - Optimierung der Lkw-Fahrzeiten in Hauptstraßen auf der Ebene der Gesamtstadt

Ausgabe aus drei drei Bw-Verkehrslänen von 1998 (links), 2005 (Mitte) und 2008 (rechts). Quelle: Frau Henneke/Bremen, Dr. Sander für Bw, 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 (größeren) Neubauvorhaben, so dass sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf das Lkw-Führungsnetz verändert hat.
- der Veränderungen der Anlagennutzung (sensibel / störungsempfindliche Nutzung) zwischen 1995 und heute:

Relevante Erweiterungen im Straßennetz:

Die maßgebenden Netzerweiterungen sich 2006 mit Änderungen auf das Lkw-Führungsnetz Bremen sind:

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

Veränderungen bei der Anlagennutzung

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

Unter den sensiblen / störungsempfindlichen Anlagennutzungen werden:

- Einwohnerwohnen
- Krankenhausbetten
- Altenheimplätze
- Kindergartensplätze
- Schulplätze

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

Anlagennutzung	EGW (je m²)
Einwohner	100
Krankenhausbett	200
Altenheimplatz	200
Kindergarten	100
Schulplatz	100

Prüfaufträge zur fortgeführten Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes

Bürgertum

- Hauptstraßenzug zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Delben Schwachhausen
- Schwachhauser Heerstr. zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee
- Neustadt und Wohnmehnhäuser
- Straßenzug Simon Bolivar Str., Hermann Rötter-Straße, Hempenweg
- Warltimmer Heerstraße
- Steim
- Steiner Landstr.
- Huchling
- Malinich-Platz-Allee
- Kirchhuchtinger Landstraße (südl. H.-Platz-Allee)
- Wardenrum

weitere Maßnahmen:

- Borgfelder
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße
- Rönnebeck
- Dillener Straße / Rinnebecker Straße

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Lkw-Netz Karte und Abbildung im Bremer Verkehrsmodell

Bestand der Lkw-Netz Karte Bremen 2006

Bestand der Lkw-Netz Karte Bremen 2006

- rote Linie: Anbindungen auf Lkw-Hauptstraßen, Umwegungsfrei für den sensiblen empfindlichen Hauptstraßen
- gelbe Linie: wichtige Straßen für den Lkw-Verkehr
- grüne Linie: kein Lkw-Durchgangsverkehr

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

Legende:

- rote Linie: Bundesautobahn
- blaue Linie: Bundesstraße
- grüne Linie: Kreisstraße
- orange Linie: Hauptstraße
- gelbe Linie: Lkw-Netz
- gestrichelte Linie: Stadtgrenze
- blauer Kreis: Prüfauftrag/Meldungen

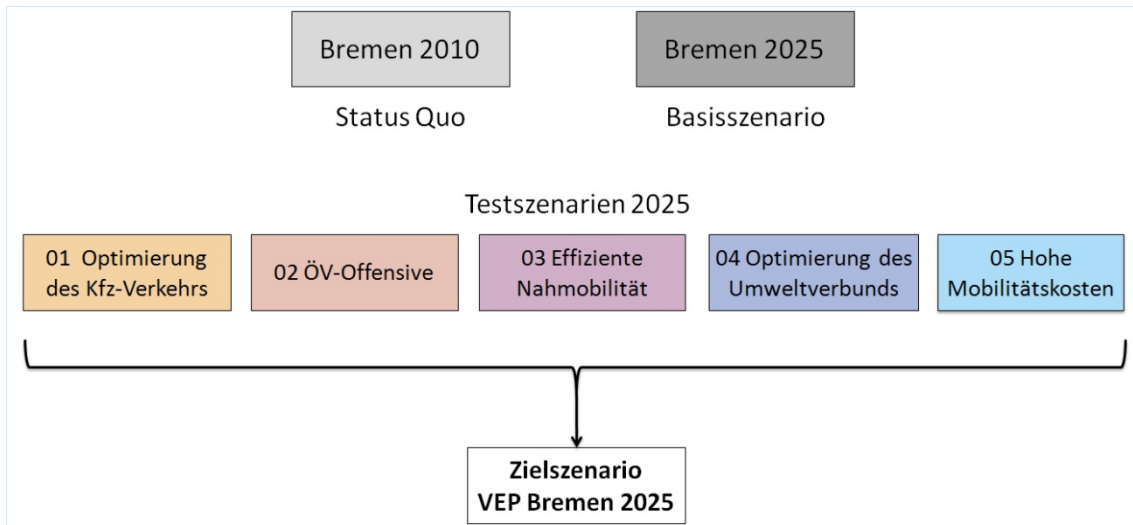
5 Der Rundgang - Vorstellung und Diskussion der Szenarien

5.1 Ablauf

Wie in Kapitel 2 beschrieben, erstreckte sich der Rundgang erstreckte sich auf 120 Minuten. Die drei Gutachter (Anne Mechels, Sebastian Schröder und Theo Janßen) führten die Teilnehmer/innen durch die Ausstellung der fünf Testszenarien. Nach einem etwa 10-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 mit dem jeweiligen szenarischen Ansatz auseinanderzusetzen. 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 Testszenarien. Die Einordnung des Stellenwertes der einzelnen Szenarien im Gesamtsystem der Untersuchung erfolgte an den Posterstationen unter Bezugnahme auf die Überblicksgrafiken aus dem Einführungsvortrag:

Szenarienüberblick

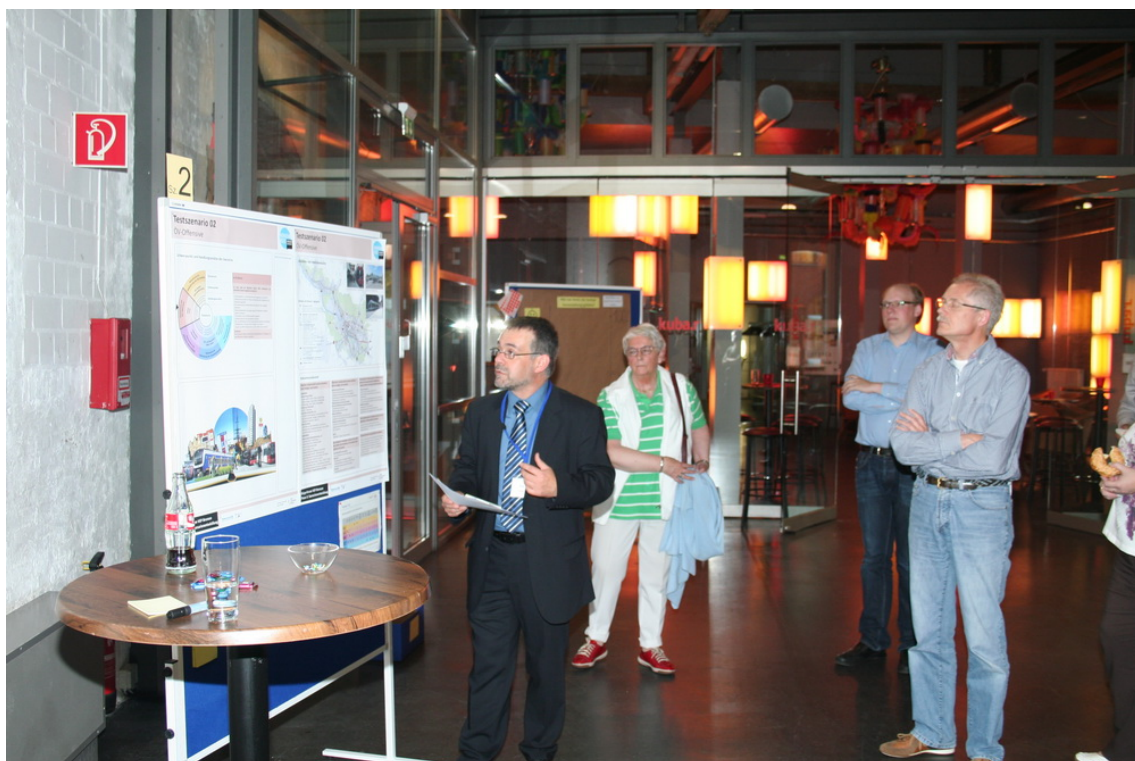
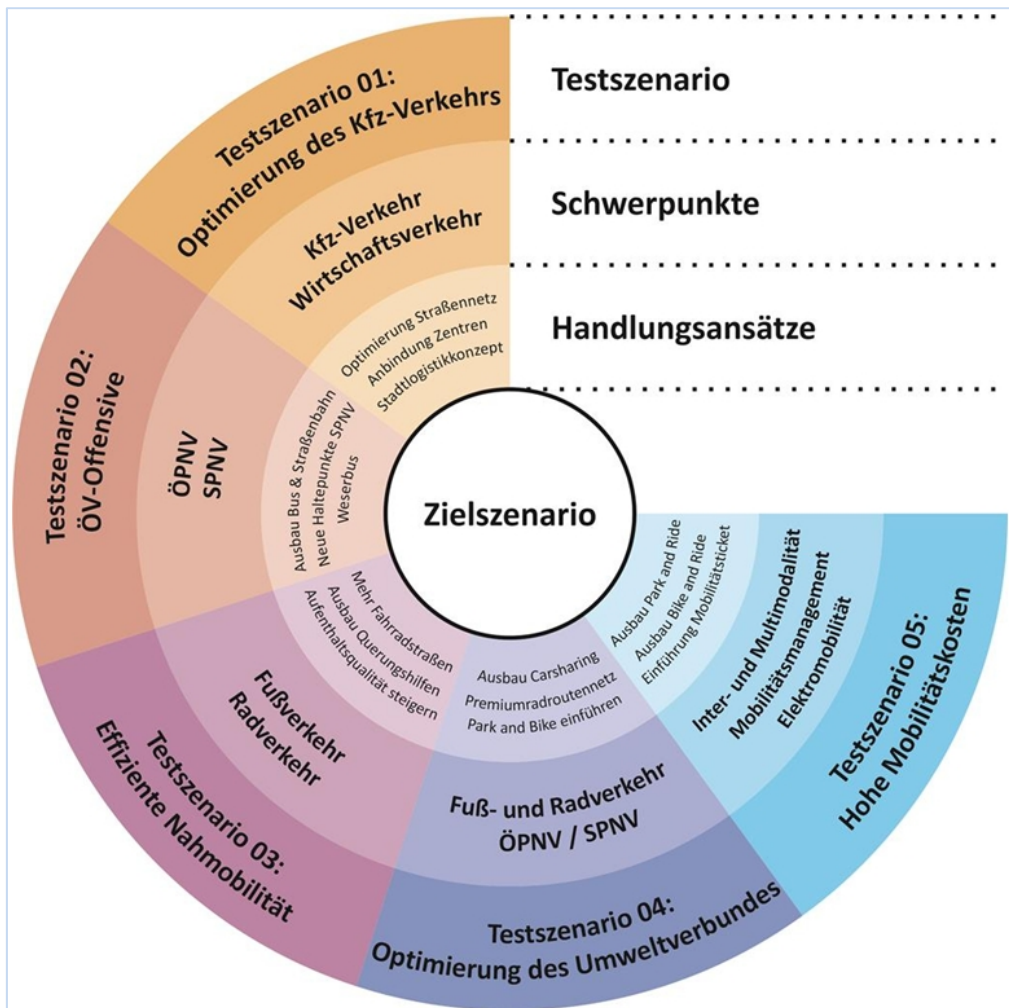


Maßnahmenfelder und Schwerpunkte der fünf Testszenarien

	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:

Testscenario 1: Optimierung des Kfz-Verkehrs

- Verschärfte Umweltzone als Maßnahme?

Testscenario 2: ÖV-Offensive

- Neue ÖV-Verbindung aus HB-Nord Richtung Bremerhaven
- Kostenloser ÖPNV
- Berücksichtigung Lärmaspekte Regio-S-Bahn
- Weser Bus bis Blumenthal/Farge
- SPNV-Haltepunkte in Marßel und Grambke (RS2)
- RS1-Haltepunkt Mercedes-Werk
- Die kommende Durchbindung der RS 1 ist gut, gibt es trotzdem die Möglichkeit einer Expresslinie?
- Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessern

Testscenario 3: Effiziente Nahmobilität

- Parkraumbewirtschaftung auch für Vegesack
- Radfahr-/Radfahrhauptverkehrsstraßen unabhängig führen
- Flexible Querschnittsgestaltung (Überholverkehr)
- Rundum-Grün
- Unterstützung des Radverkehrs durch Verkehrslenkung
- „Premium“-Radwege außerhalb von Hauptstraßen, ähnlich Blockland

Testscenario 4: Optimierung des Umweltverbundes

- Kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV
- Leihfahrrad niedrigschwellig

Testscenario 5: Hohe Mobilitätskosten

- Wechselbeziehungen zwischen Konzepten „Selbst kaufen – Beliefern“ betrachten!

5.3 Diskussion an den Posterstationen

Posterstation zu Testszenario 1: Optimierung des Kfz-Verkehrs

Kommentar/Frage: Wird der Rückgang des Güterverkehrs aus den stadtbremischen Häfen berücksichtigt?

Antwort: *Ja, aber es wird durch andere strukturelle Bedingungen und Verkehrsabläufe kompensatorische Zuwächse geben.*

Kommentar/Frage: Ist in Bremen-Nord eine Verbesserung der Verkehrssituation durch „Grüne Welle“ möglich?

Antwort: *Bremen Nord hat bis auf den Heerstraßenzug, auf dem es Optimierungsbedarf gibt, diesbezüglich keine Defizite.*

Kommentar/Frage: Ist die Umweltzone bzw. eine mögliche Verschärfung (der Emissionsgrenzen) berücksichtigt?

Antwort: *Die Umweltzone wie auch die absehbaren Änderungen im künftigen Fahrzeugmix werden berücksichtigt.*

Kommentar/Frage: Wird die Entwicklung eines zukünftig veränderten Einkaufsverhaltens berücksichtigt?

Antwort: *Einige der Veränderungen spiegeln sich in veränderten Strukturdaten und veränderter Nachfrage. Soweit belastbare Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen von Änderungen im Einkaufsverhalten verfügbar sind, werden diese im Verkehrsmodell berücksichtigt. Veränderungen der Innenentwicklung werden abgebildet. Gleichwohl handelt es sich hierbei in erster Linie um ein Thema der Stadtentwicklungsplanung.*

Posterstation zu Testszenario 2: ÖV-Offensive

Kommentar/Frage: Ist eine Bahnverbindung von Farge nach Bremerhaven denkbar?

Antwort: *Interessanter Vorschlag, der zur näheren Prüfung mitgenommen wird.*

Kommentar/Frage: Werden die Möglichkeiten für einen kostenlosen Tarif im ÖPNV untersucht?

Antwort: *Die Tarifdiskussion wird durch Variationen des Tarifmodells in den Szenarien geführt. Den Aspekt des Null-Tarifs wird das Gutachterteam aufgrund der häufigen Nennung in den Bürgerforen in seinen Diskussionskanon mit aufnehmen.*

Kommentar/Frage: Taktverdichtung zieht erhöhten Lärm auch zu Tagesrandzeiten nach sich.

Antwort: *Verweis auf die Rückkoppelung des VEP mit der Lärminderungsplanung.*

Kommentar/Frage: Es sollte eine Qualitätsinitiative zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln geben.

Antwort: *Die Zuverlässigkeit der Verbindungen und Verknüpfungen soll verbessert werden. Dies ist Bestandteil der Testszenarien.*

Kommentar/Frage: Gibt es die Möglichkeit, ein Wassertaxi bis Blumenthal / Farge zu verlängern?

Antwort: *Eine Weserbusverbindung wird im Rahmen der Testszenarien 2 und 4 geprüft.*

Posterstation zu Testszenario 3: Effiziente Nahmobilität

Kommentar/Frage: Die geplante Aufhebung der Trennung zwischen Radweg und Straße ist nicht sinnvoll, man sollte eher Radverkehre durch wenig befahrene Straßen leiten.

Antwort: *Die (unbedingte) Beibehaltung von Radwegen ist perspektivisch wenig sinnvoll, es muss vielmehr geschaut werden, wie man den (Rad)Verkehr in den Gesamtverkehr zweckmäßig und sicher einbinden kann. Hierfür gibt es unterschiedliche Lösungen für unterschiedliche Situationen und Anforderungen. Eine generellen Sicherheitsvorsprung straßenbegleitender Radwege gibt es nicht.*

Kommentar/Frage: Die Parkraumbewirtschaftung soll auf Vegesack ausgeweitet werden.

Antwort: *Die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung werden im Testszenario für den Innenstadtbereich berücksichtigt. Für Vegesack ist dies bisher nicht im Detail angedacht. Dies wird als Prüfaufgabe mitgenommen.*

Kommentar/Frage: Die Fahrradunterstände am Vegesacker Bahnhof sind in einem üblen Zustand - ganz ohne Baumaßnahmen geht es nicht!

Antwort: *Qualitätsmerkmale wie Kapazitäten, Sauberkeit und Funktionalität werden im Testszenario unterstellt. Der Detaillierungsgrad von Einzelmaßnahmen im VEP geht allerdings nicht so weit, dass diesbezüglich spezifische Aussagen zur gestalterischen Ausprägung getroffen werden.*

Kommentar/Frage: Fahrradfahrer stören an Ampeln durch weites Vorfahren die Querung der Fußgänger. Radfahrer müssen insbesondere an Ampeln geführt werden, um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden.

Antwort: *Diesem Problem wird mit Haltelinien für Fahrräder begegnet. Die Diskussion um die Führung des Radverkehrs an Ampeln wird noch geführt, wird aber im Testszenario berücksichtigt.*

Kommentar/Frage: Es gibt Konfliktbeziehungen durch unterschiedliche Geschwindigkeiten (sowohl im Radverkehr als auch im MIV). Vorschlag: flexible Querschnittsgestaltung bei den Spurbeziehungen

Antwort: *Das Gutachtertteam wird prüfen, inwieweit sich hieraus ein im Szenario abbildbarer Maßnahmenansatz entwickeln lässt.*

Kommentar/Frage: Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer nach dem Muster des „Johannesburger Modells“ der Ampelschaltung“ wäre gut.

Antwort: *Verbesserungen in der Lichtsignalsteuerung werden in den Testszenarien berücksichtigt.*

Kommentar/Frage: Der Ausstieg am Hauptbahnhof soll verbessert werden.

Antwort: *Wird berücksichtigt.*

Kommentar/Frage: Werden Beleuchtungskonzepte erwogen, insbesondere für den Vegesacker Bahnhofsvorplatz?

Antwort: *Dies wird unter dem Stichwort „Aufwertung von Angsträumen z.B. durch Beleuchtung“ sowie „Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes“ im Testszenario berücksichtigt.*

Posterstation zu Testszenario 4: Optimierung des Umweltverbundes

Kommentar/Frage: Ist eine kostenfreie Fahrrad-Mitnahme im SPNV denkbar?

Antwort: *Wurde bisher nicht vorgeschlagen, wird als Idee zur näheren Prüfung mitgenommen.*

Kommentar/Frage: Man sollte die Premiumrouten für den Radverkehr in die Nebenstraßen legen.

Antwort: *Premiumrouten orientieren sich generell an den HVS, alternative Angebote sind allerdings in der Prüfung.*

Kommentar/Frage: Es sollte ein „Kommunales Fahrrad“ (auch für Touristen) niedrigschwellig angeboten werden.

Antwort: *Dies wird im als eine mögliche Detailmaßnahme berücksichtigt. Allerdings stellt sich die Etablierung eines Leihfahrradsystems angesichts der hohen Fahrradverfügbarkeit und der hohen Fahrradnutzung in Bremen unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten als schwierig dar. Bremen hat sich deshalb vor Kurzem nicht an einem diesbezüglichen bundesweiten Modellprojekts beteiligt.*

Kommentar/Frage: CarSharing ist in Bremen-Nord nur an einer Stelle vertreten. Welche Strategie gibt es für Einrichtung weiterer Stationen?

Antwort: *Das Angebot soll verdichtet werden, das Angebot weiterer Stationen ist an wichtigen Verknüpfungspunkten vorgesehen.*

Posterstation zu Testszenario 5: Hohe Mobilitätskosten

Kommentar/Frage: Bringdienste nehmen zu, Telearbeit nimmt zu, daher werden Arbeit und Einkauf zukünftig weniger Verkehr erzeugen. Ist in den Varianten die hieraus resultierende mögliche Reduzierung von Verkehrsmengen berücksichtigt?

Antwort: *Auch ein Bringdienst erzeugt Verkehr, die Effekte der Verlagerung von Verkehren von privat zu gewerblich werden - soweit abschätzbar - berücksichtigt. Die diesbezügliche Diskussion ist aber noch nicht abge-*

schlossen, zu den verkehrlichen Auswirkungen der genannten Verhaltensänderungen gibt es unterschiedliche Einschätzungen.

Kommentar/Frage: Werden in die Betrachtung der „hohen Mobilitätskosten“ auch die Kosten für den Straßenbau einbezogen?

Antwort: *Nein, in diesem Testszenario geht es darum, die Reaktion der Nachfrage auf deutlich steigende Mobilitätskosten sowie die sich hierauf beziehenden Veränderungen auf der Angebotsseite abzubilden.*

Die weitere Diskussion an der Posterstation zu Testszenario 5 deutet an, dass der Grundansatz dieses Szenarios in der öffentlichen Darstellung einer besonders sorgfältigen Erläuterung bedarf, um Missverständnisse zu vermeiden.

Zum Ende der Veranstaltung 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. Damit wurde auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, dass auch nach der Veranstaltung Kommentare zu den Testszenarien abgegeben werden können (Schaltfläche „Was fehlt“).¹



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

6 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 diene 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-Testszzenarien 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 Testszzenarien im Einzelnen Berücksichtigung gefunden haben, fand im Rahmen der Diskussion an den Posterstationen während des gemeinsamen Rundgangs 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 einige der 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-**Nord** war mit 17 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 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 überwog (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 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.