



## **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**

### **Dokumentation des 2. Bürgerforums**

#### **Bremen-Nordost**

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

am 03.09.2013

im Bürgerzentrum Neue Vahr

(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

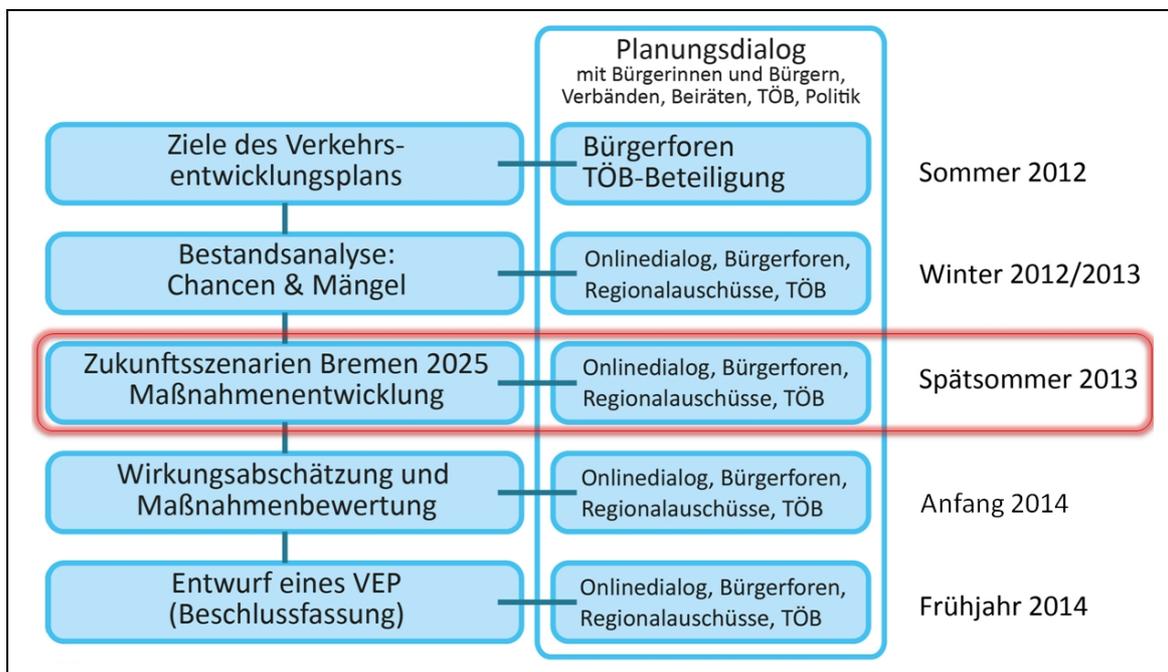
<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tagesordnung und Ablauf .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Die Vorträge .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Die Posterausstellung .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien .....</b>	<b>16</b>
5.1	Ablauf .....	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen .....	21
<b>6</b>	<b>Diskussion im Plenum .....</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Gesamteindruck.....</b>	<b>28</b>

## 1 Einführung

Am 3. September 2013 hat das zweite regionale Bürgerforum für den Bereich Bremen-**Nordost** im Bürgerzentrum Neue Vahr) 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-Nordost** 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-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)
- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum)

- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestehen über die Internetplattform

[www.bremenbewegen.de](http://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](http://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-**Nordost** beschrieben.

Die Veranstaltung wurde vom VAHReport aufgezeichnet. Eine Ausstrahlung erfolgte im Weser.tv - Kabel Kanal 12. Ein Mitschnitt in voller Länge auf DVD ist erhältlich (Mail@RolfDiehl.de).

## 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 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 40 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Vertreter der Stadt).

## Programm des 2. Bürgerforums in Bremen-Nordost

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Michael Flassig, SUBV Freie Han- sestadt Bremen
18.40	Mobilität in Bremen 2025 – Szenarienüberblick	Michael Frehn, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.00	Rundgang - Szenarienvorstellung	Michael Frehn, 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 Flassig 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 Herr Dr. Michael Frehn (Planersocietät) und Herr 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 M. Flassig (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: M. Frehn (Planersocietät)



Vortrag: T. Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

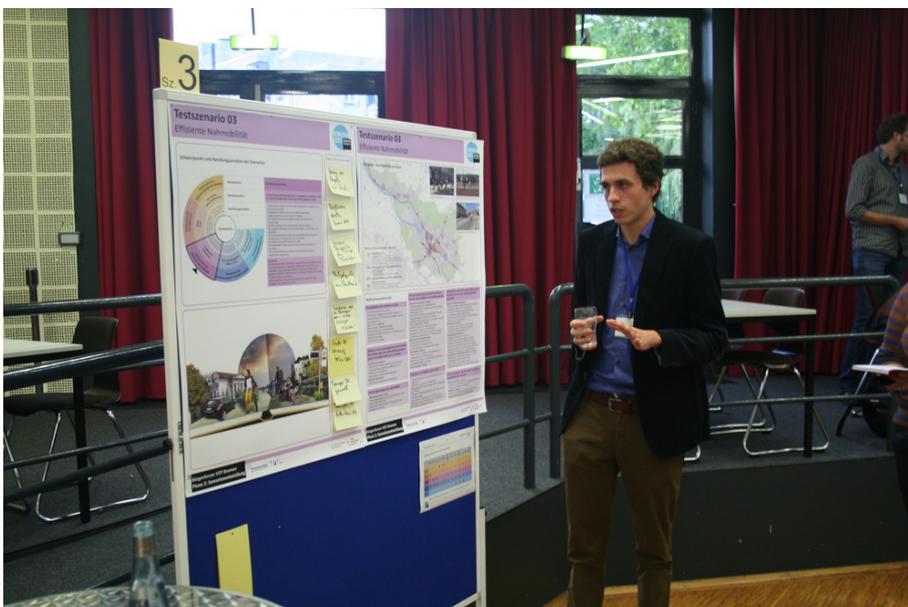
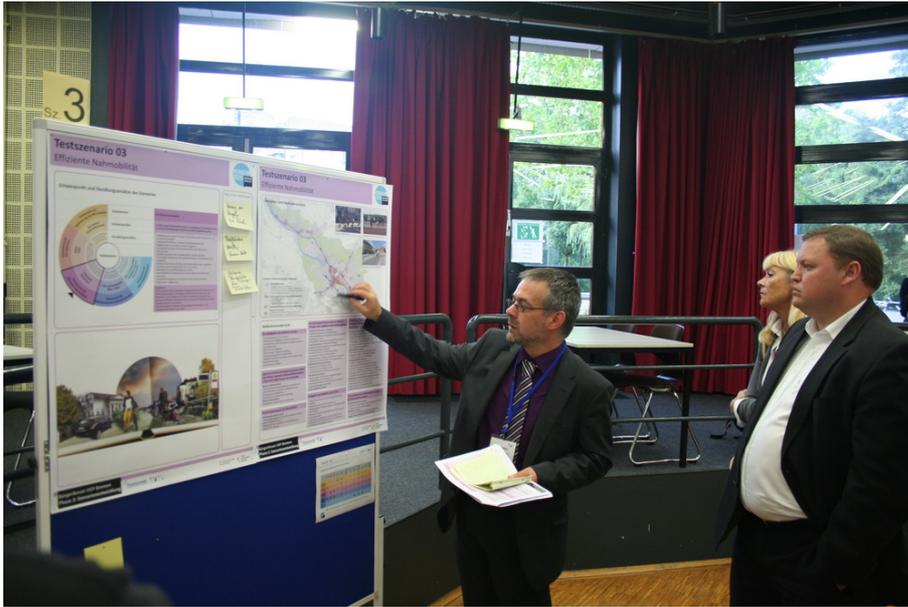
## 4 Die Posterausstellung

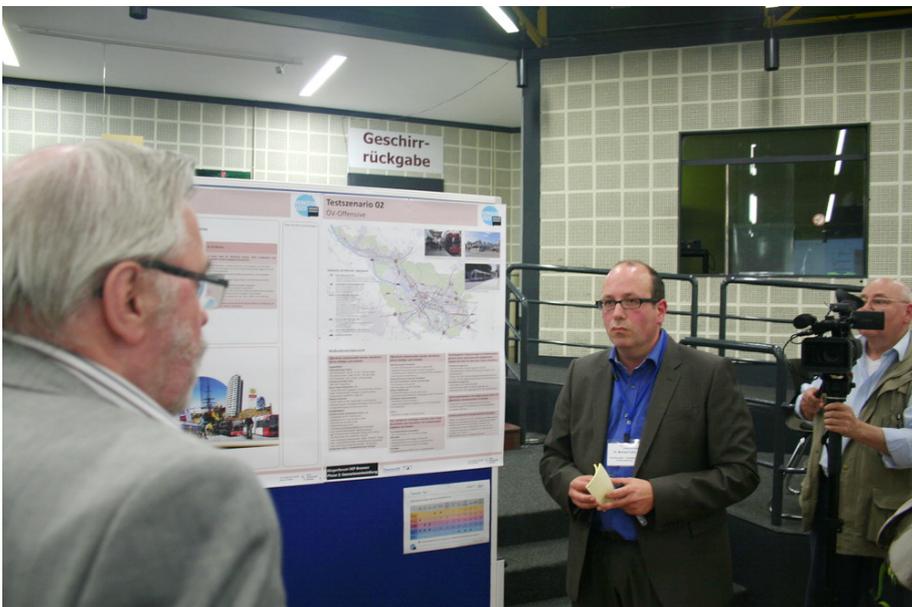
Die Szenarien wurden anhand von jeweils zwei farbigen Postern im DIN-A1-Format (hochkant) ausgestellt. Insgesamt wurden für den Rundgang sieben Stationen angeboten, von denen fünf (Testsznarien 1-5) im Rahmen des Rundgangs zusammen mit den Gutachtern besucht wurden:

- Testsznario 1:** Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Testsznario 2:** ÖV-Offensive
- Testsznario 3:** Effiziente Nahmobilität
- Testsznario 4:** Optimierung des Umweltverbundes
- Testsznario 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](http://www.bau.bremen.de/vep) sowie Szenarien 1-5 auch auf [www.bremenbewegen.de](http://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 hoch entwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Zukunft.  
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hoch entwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Zukunft.  
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hoch entwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Zukunft.

**Planungsansätze**  
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hoch entwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Zukunft.  
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hoch entwickelten Entwicklungen bei den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Zukunft.

---

**Grundlagen und Maßnahmenübersicht**

Aktuelle Entwicklungen im Verkehr	Veränderungen für den Kfz-Verkehr	Veränderungen im öffentlichen Verkehr (ÖPNV/SPNV)
<p><b>Basisszenario 2025 dient als Bezugs- und Vergleichsfall für die Testszenarien.</b>                      Das Basisszenario enthält die beschlossenen und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtentwicklung</li> <li>- Bevölkerungsprognose 2025 und demographischer Wandel</li> <li>- Beschäftigten-/Arbeitskräfteprognose 2025</li> <li>- Infrastruktur</li> <li>- Kfz-Verkehr</li> <li>- ÖPNV</li> <li>- SPNV</li> <li>- Radverkehr</li> <li>- Wirtschaftswachstum (entsprechend der Engpassdaten für die Bundesplanung)</li> <li>- Verhaltensänderungen (entsprechend den Entwicklungen auf Bundesebene)</li> </ul> <p><b>Städteentwicklung</b>                      Fortschreibung der Strukturdaten: gleichberechtigte stadtgesteuerte Entwicklungen sind berücksichtigt u. a. gemäß:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächennutzungsplan (aktuelle Entwurf)</li> <li>- Gewerbeentwicklungsprogramm 2020</li> <li>- Innenstadtkonzept 2020</li> <li>- Leitbild zur Städteentwicklung</li> </ul>	<p><b>Aus-/Einbau im Straßennetz für ca. 90 Maßnahmen in Bremen u. a.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (inkl. Maut)</li> <li>- Bau der B 312n Bremen / Niedersachsen</li> <li>- temporäre Seitenstreifenregulierung auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Überseestadt)</li> <li>- Umkreis der Straßen im Zuge des Straßenbahnausbau (Linien 1/8 und 4)</li> <li>- Komplettierung der Anschlussstelle H651 Magnus (A 27) zu einem Vollkreisel</li> <li>- fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalanlage an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet</li> <li>- in der Region werden bei den Bundeskreisstraßen 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 Stuhr bei Osnabrück)</li> </ul>	<p><b>Aus-/Einbau im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG für ca. 40 Maßnahmen in Bremen u. a.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 nach Mischbachweg bzw. Schul/Weyhe mit Anpassungen im Busnetz</li> <li>- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg mit Anpassungen im Busnetz</li> <li>- Schaffung der Gleiseverbindung Steubenstraße und Verlängerung der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 3</li> <li>- Sätteln der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 2</li> <li>- Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fährstraße und Verlängerung des BE-Verbindungs zur Hannoveraner Straße</li> <li>- Durchbindung der R31 nach Farge</li> <li>- Verlängerung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41</li> <li>- Verlängerung der Buslinie 52 bis DE-Burg über die Wiesenquerung im Zuge der A 281 in GVZ</li> <li>- Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wiesenquerung im Zuge der A 281 in GVZ bis nach Delmenhorst</li> </ul>

Betreiberleistungen der zentralen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr auf Postleitzahl 2

## Basisszenario Bremen 2025

### Ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr/öffentlichen Verkehr

**Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr**

**Basisszenario „ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr“:**

- 1. Erweiterung des Autobahnringes Bremen
- 2. Bau der B 312n Bremen/Niedersachsen
- 3. temporäre Seitenstreifenregulierung auf der A 27
- 4. Komplettierung der Anschlussstelle H651 Magnus (A 27)
- 5. fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalanlage an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes
- 6. in der Region werden bei den Bundeskreisstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung einbezogen

**Maßnahmenkarte öffentlicher Verkehr**

**Basisszenario „ausgewählte Maßnahmen im öffentlichen Verkehr“:**

- 1. Verlängerung der Straßenbahnlinie 1, 8 nach Mischbachweg bzw. Schul/Weyhe
- 2. Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg
- 3. Schaffung der Gleiseverbindung Steubenstraße
- 4. Sätteln der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 3
- 5. Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fährstraße
- 6. Durchbindung der R31 nach Farge
- 7. Verlängerung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41
- 8. Verlängerung der Buslinie 52 bis DE-Burg
- 9. Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wiesenquerung im Zuge der A 281 in GVZ bis nach Delmenhorst

---

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarieneentwicklung**

## Testszenario 01

### Optimierung des Kfz-Verkehrs

**Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios**

**Zielkennlinie:** Optimierung des Kfz-Verkehrs

**Schwerpunkte:**

- Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- Optimierung des Radverkehrs
- Optimierung des Fußverkehrs
- Optimierung des ÖPNV
- Optimierung des SPNV
- Optimierung des MIV
- Optimierung des MIV
- Optimierung des MIV

**Handlungsansätze:**

- Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- Optimierung des Radverkehrs
- Optimierung des Fußverkehrs
- Optimierung des ÖPNV
- Optimierung des SPNV
- Optimierung des MIV
- Optimierung des MIV
- Optimierung des MIV

**Platz für Ihre Anmerkungen**

---

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarieneentwicklung**

## Testszenario 01

### Optimierung des Kfz-Verkehrs

**Szenarien- und Maßnahmenkarte**

**Maßnahmenübersicht:**

- 1. Optimierung des Straßennetzes
- 2. Optimierung des öffentlichen Verkehrs
- 3. Optimierung des Radverkehrs
- 4. Optimierung des Fußverkehrs
- 5. Optimierung des ÖPNV
- 6. Optimierung des SPNV
- 7. Optimierung des MIV
- 8. Optimierung des MIV
- 9. Optimierung des MIV

**Ein ausreichendes und komfortables Parkplatzeangebot wird geschaffen.**

**Ausbau der Parkplatzeangebote:**

- In Straßen und Straßen mit hohem Parkdruck wird zusätzlicher Parkraum durch Querparkeinrichtungen geschaffen
- Die Parkplätze im Straßennetz werden durch stadtüblich und konzeptionell aufbereitet

**Das intelligente Umsteigen zwischen Auto, Fahrrad, Bus & Bahn wird attraktiver. Die Verkehrsarten ergänzen sich jeweils.**

**Ausbau der Inter- und Multimodalität:**

- Park-Wahl-Wechselknotenpunkte
- Ausbau von Park-Anlagen im Umfeld sowie an geeigneten Standorten
- Ausbau der MIV-Anlagen/Umsteigepunkte für Fahrgastensicherheit
- Verbesserung der Bus-Anlagen entlang der Straßenbahnlinien und Ausbau im Busnetz
- qualitative Verbesserung der Bus-Anlagen

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

**Erhöhung der Verkehrssicherheit:**

- Standardisierung der Einmündungsbereiche
- Sicherheits- und Konzeptionsverfahren in den Autos (Wagenpark vor Unfallgefahren)
- Verbesserung der Bus-Anlagen entlang der Straßenbahnlinien und Ausbau im Busnetz
- qualitative Verbesserung der Bus-Anlagen

---

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarieneentwicklung**

## Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

**Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios**

**Testscenario**  
In der Phase 02: ÖV-Offensive ist die ÖV-Offensive der Schwerpunkt.

**Schwerpunkte**

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Vernetzung der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.

**Handlungsansätze**

- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.

**ÖV-Offensive**

Im Fokus steht die öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), Straßenbahn und Busnetze sowie die Qualität der Verkehrsleistungen.

Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.



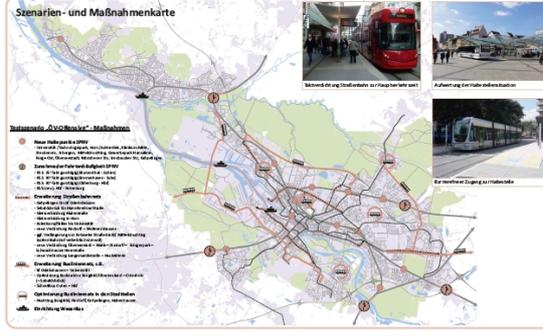
Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

## 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**  
In der Phase 03: Effiziente Nahmobilität ist die Effiziente Nahmobilität der Schwerpunkt.

**Schwerpunkte**

- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.

**Handlungsansätze**

- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.

**Effiziente Nahmobilität**

Im Fokus steht die Effizienz der Verkehrsleistungen, die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.



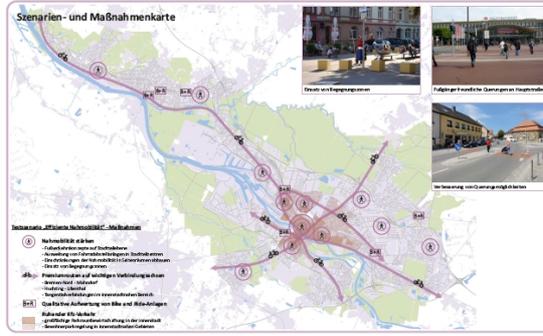
Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

## Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

**Szenarien- und Maßnahmenkarte**



**Maßnahmenübersicht**

**Die Nahmobilität wird attraktiver, häufiger und schneller.**

**Die Nahmobilität wird attraktiver, häufiger und schneller.**

**Die Nahmobilität wird attraktiver, häufiger und schneller.**

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen



## Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf

**Zielsetzung**

Die Zielsetzung des Lkw-Führungsnetzes ist:

- die Neuordnung des Netzes zur Abbildung 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-Durchgangsverkehr auf leistungsfähigen Straßen / Bündelung des Lkw-Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen, die gut auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadteinernen Lkw-Verkehr, 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 im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtstadt

Ausgabe aus drei drei Lkw-Netzwerken von 1998 (links), 2006 (Mitte) und 2008 (rechts). Quelle: Frau Heinefeldt Bremen, Dr. Sander für Bau, Umwelt und Verkehr

**Platz für Ihre Anmerkungen**

---

**Fortschreibungsbedarf**

**Angemessenheit vorwiegend für das Lkw-Führungsnetz:**

Die Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungsnetzes ist erforderlich wegen:

- der Veränderung im Straßennetz infolge von großräumigen Neubauvorhaben, 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 Erweiterungen im Straßennetz:**

Die maßgebenden Netzerweiterungen sind 2006 mit Auswirkungen 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 Ortsumfahrungenstraße Lilienthal

**Veränderungen bei der Anlagennutzung**

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

Unter den sensiblen / störungsempfindlichen Anlagennutzungen werden:

- Einwohnerwohnen
- Krankenhäuser
- Altenheimplätze
- Kindergartensplätze
- Schulplätze

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

**Prüfaufträge zur fortwährenden Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes**

**Prüfaufträge aus den Ortsbezirken:**

- Burgenum
  - Heerstraße/Anlage zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Dehlen Schwachhausen
  - Schwachhauser Heerstr. zwischen Bismarckstraße und Kurfirstenallee
- Wardrum
  - weitere Maßnahmen:
  - Straßenzug Simon Bolivar Str., Hermann Rötter-Straße, Hempenweg
  - Warltimmer Heerstraße
- Strom
  - Steiner Lander
  - Hacking
  - Malinich-Platz-Allee
  - Kirchhübinger Landstraße (südl. H.-Platz-Allee)
- Wardrum
  - weitere Maßnahmen:
  - 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**

**Legende:**

- Autobahnen und Lkw-Führungsnetze, überausgefordert für die sensiblen empfindlichen Anlagennutzungen
- weitere Straßen für die Lkw-Durchgangsverkehr
- Lkw-Durchgangsverkehr

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

**Legende:**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Lkw-Netz
- Stadtgrenze
- Prüfauftrag/Meldungen

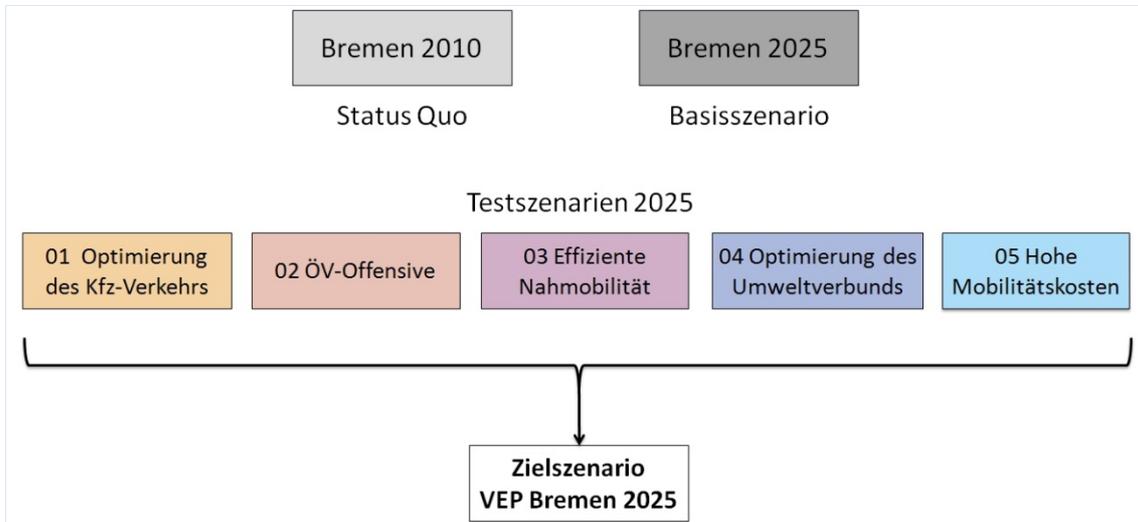
## 5 Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien

### 5.1 Ablauf

Für den Rundgang standen insgesamt 60 min zur Verfügung. Die Expert/innen aus dem Gutachterteam (Michael Frehn, 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

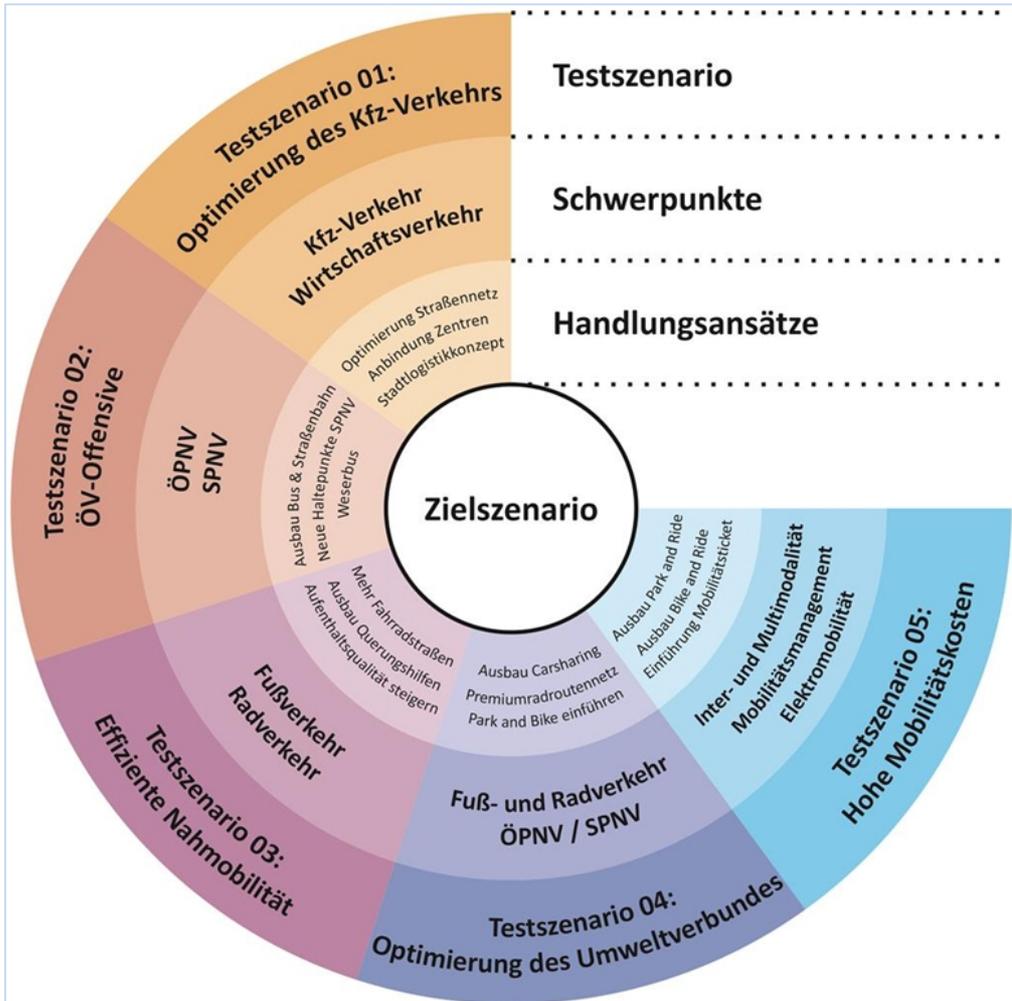


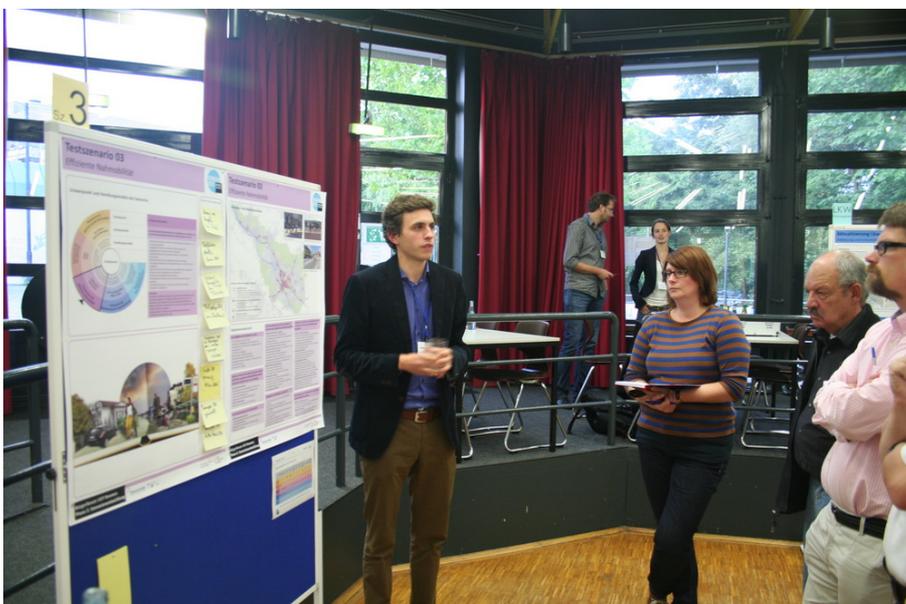
## Maßnahmenfelder und Schwerpunkte der fünf Testszenarien

	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				<b>X</b>	<b>X</b>		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	<b>X</b>				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		<b>X</b>	<b>X</b>			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umweltverbund	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitätskosten								<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		

**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

- Lkw-Schleichverkehre durch den Wegfall der Bahnübergänge prüfen
- Lieferverkehr , KEP-Dienste (Kurier, Exüress und Paketdienste), Lieferzone
- Mautpflicht B6 etc.
- Intelligente Ampeln
- Kosten der Zunahme des Lkw-Verkehrs beachten
- Grüne Welle auf den Hauptverkehrsstraßen
- Geschwindigkeitsanzeige Leitsystem
- Kfz und Wirtschaftsverkehre werden in den Szenarien 2, 3, 4, 5 nicht berücksichtigt

### Testscenario 2: ÖV-Offensive

- Weitere Tangentialverbindungen
- Verknüpfung Föhrenstraße
- ÖPNV und Siedlungsentwicklung
- Zielortspezifische Optimierung ÖV (Freizeitverkehr)
- Trainingskurse für Fahrpersonal → fahrgastorientiert
- Stärkung Regio-S-Bahn-Takt im HB-Osten
- Linien- u. Fahrplanvereinfachung
- Barrierefreiheit bei Straßenbahnen herstellen
- Keine Schienen auf Geh-, Rad- und Fahrwege
- Halt auf Verlangen nach 21 Uhr auf allen Stadtrandlinien
- Differenzierung Wirtschafts-/ Berufsverkehr versus Freizeitverkehr im ÖV

### Testscenario 2: Effiziente Nahmobilität

- Vorrang an Ampeln für Rad
- Radfahren durchs Grüne Netz
- Sichere Parkplätze für Fahrräder (Garagen)
- Parkgelegenheiten am Stadtrand
- Mehr Fahrradstraßen in Wohngebieten
- Tempo 30 generell
- Tempo 30 vorrangig behandeln
- Tempo 30 bitte Vorsicht
- Radfahren auf den Radwegen in beide Richtungen erlauben
- Straßenbahn über Erdbeerbrücke
- Weserquerung für Rad- und Fußverkehr
- Querung Jan-Reiners-Weg Autobahnzubringer verbessern
- Mehr „Spielstraßen“ in Wohngebieten
- Verkehrsregeln für Radfahrer einführen (verständliche)
- Schienenungebundene Straßenbahnen einsetzen (Trolleybus)
- Sicherheit an Kreuzungen, Grüne Pfeile abschaffen

**TestszENARIO 4: Optimierung des Umweltverbundes**

- Überwachte Radabstellanlagen
- Mitnahme Fahrrad mit ÖPNV
- Fahrradanhänger
- Kombination: Ticket plus Fahrradverleih
- Mehr Hal Över-Fähren
- Flexibleres Car-Sharing-System
- „Karlsruher Modell“ Bahn und Straßenbahn

**TestszENARIO 5: Hohe Mobilitätskosten**

- ÖV-Kapazitäten prüfen
- Bessere Vernetzung ÖV
- Trolleybus
- Struktur der Nähe stärken

**Lkw-Führungsnetz**

- Von Stuckenborstel bis Dreieck Stuhr, von Schwanewede bis Achim... keine Lkw Maut
- Mercedes-Werkverkehr durch Verlagerung der Lager verringern

## 6 Diskussion im Plenum

Zu Beginn der Abschlussdiskussion wurde durch den Moderator die Online-Beteiligungsplattform ([www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)) vorgestellt, die auch in dieser zweiten Phase der Bürgerbeteiligung angeboten wird und in deren Rahmen die Testszenerien 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 Testszenerien abgegeben werden können (Schaltfläche „Was fehlt“).<sup>1</sup> 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: Alle drei Referenten haben die im Rahmen des Rundgangs an den Posterstationen stattgefundenen Diskussionen übereinstimmend als sehr konstruktiv empfunden. Neben den allgemeinen Fragen zur Auswahl der unterschiedlichen Schwerpunkte in den Szenarien und zu deren möglichen konkreten Auswirkungen, wurde als Einzelmaßnahme immer wieder der Begriff „Mobilitätsticket“ eingebracht.

In der Diskussion wurden folgende Aspekte angesprochen:

---

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

**Kommentar/Frage:** Das Basisszenario ist noch nicht an allen Aspekten konsensfähig, es gibt zu einigen der „gesetzten“ Maßnahmen noch Diskussionsbedarf. Man sollte hieran noch einmal arbeiten, bevor man die Testszenarien in den Vergleich zum Basisszenario setzt.

**Antwort:** *Die Maßnahmen des Basisszenarios spiegeln die politische Beschlussfassung wider und sind mit dem breit zusammengesetzten Projektbeirat abgestimmt. Für den VEP-Prozess muss aus methodischen Gründen die Festlegung auf ein Zukunftsbild Bremen 2025 erfolgen, an dem die Wirkung der Testszenarien gemessen werden kann. Das Problem, dass einzelne Fraktionen oder Gruppierungen sich möglicherweise eine andere Interpretation der politischen Beschlusslage (und ein anderes Zukunftsbild) wünschen, ist auf Gutachterseite im Rahmen der weiteren VEP-Bearbeitung nicht lösbar. Mit der methodischen Vorgabe wird nicht die politische Diskussion in Bremen ausgehebelt. Für den VEP-Prozess ist allein wichtig, dass der Szenarienvergleich und die Maßnahmenbewertung in sich stimmig sind. Hierzu muss es möglich sein, eine Relation zu immer demselben Basisszenario herzustellen, um die Wirkungen unterschiedlicher Maßnahmenbündel der Testszenarien als „Abweichung“ (gewünschte Wirkungen und ungewünschte Wirkung, Nebeneffekte usw.) erkennen zu können. Diese Wirkungsanalyse ist die Basis für die anstehende 3. Phase der VEP-Bearbeitung, nämlich für die Herausbildung eines Zielszenarios. Erst in diesem Schritt werden Festlegungen für das Handlungskonzept getroffen, wiederum im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern.*

**Kommentar/Frage:** Wie detailliert ist das Basisszenario? Wird der Modal-Split berücksichtigt? Gibt es Möglichkeiten Berechnungen entlang von Verkehrsachsen durchzuführen, oder handelt es sich nur um eine Eckwerteberechnung?

**Antwort:** *Auch für das Basisszenario wird der Modal-Split detailliert ermittelt. Der Modal-Split-Berechnung in den Testszenarien werden die aus den jeweiligen Maßnahmenbündeln resultierenden Veränderungen der Nachfrage zugrundegelegt. Spezifische Veränderungen in bestimmten Relationen oder auf einzelnen Verkehrsachsen können dargestellt werden.*

**Kommentar/Frage:** Man sollte die Straßenbahn abschaffen oder zumindest nicht weiter auf den Ausbau setzen. Sie ist zu teuer, es besteht Unfallgefahr (Schienen), sie behindert den anderen Verkehr und ist ohnehin nur durch politische Protektion und Machenschaften durchgesetzt worden..

**Antwort:** *In verschiedenen Antworten aus dem Auditorium und vom Podium wird die Bedeutung des Straßenbahnsystems für Bremen herausgestellt. Es gibt zwar auch Beispiele für groß angelegte O-Bus-Systeme in Städten, aber die Straßenbahn in Bremen ist Konsens und sollte beibehalten und ausgebaut werden.*

**Kommentar/Frage:** Das Testszenario 1 ist sehr MIV-lastig. Man sollte dieses Szenario im Vergleich zu den anderen Szenarien nicht überbewerten.

**Antwort:** *Alle Testszenarien sind bewusst als extreme Zuspitzungen in einer bestimmten Richtung konzipiert. Dies ist kein Vorgriff auf das Zielszenario. Das Aufzeigen von Konflikten und die Auswahl von Maßnahme, die geeignet sind, die Ziele des VEP zu erreichen ist Aufgabe der nächsten Projektphase.*

*Aus dem Auditorium wird ergänzend angemerkt, dass es im Vorfeld eine intensive Diskussion zu den Zielstellung des VEP gab und dass es eine erkennbare Intention gebe, vorrangig den Umweltverbund zu stärken.*

**Kommentar/Frage:** Maßnahmenvorschlag: Einrichtung einer tangentialen Straßenbahn-Verbindung über die Erdbeerbrücke in die Neustadt.

**Antwort:** *Das Thema wird in den Szenarien behandelt. Die Frage nach der Straßenbahnwürdigkeit wird sich aus den Berechnungen der nächsten Arbeitsphase beantworten lassen.*

**Kommentar/Frage:** Sind die Szenarien mit den Umlandkommunen abgestimmt?

**Antwort:** *Die Umlandkommunen gehören zu den Trägern öffentlicher Belange (TöB) und werden in allen Phasen beteiligt.*

**Kommentar/Frage:** Die Szenarien sind sehr betriebsorientiert. Man sollte Maßnahmen eher kundenorientiert betrachten und erstellen.

**Antwort:** *Die Etablierung einer veränderten Mobilitätskultur wird als wichtig erachtet und findet sich in den Szenarien wieder, die auf die Stärkung des ÖV und des Umweltverbunds fokussiert sind. Gleichwohl wird der Vorschlag aufgegriffen, die Testszenarien noch einmal daraufhin zu überprüfen, ob unter dem Gesichtspunkt der „Kundenorientierung“ noch stärkere Akzente gesetzt werden können. Dies erscheint auch im Hinblick darauf wichtig, dass ja nur bedingt in neue Infrastrukturen investiert werden kann und viele Verbesserungen auch innerhalb des bestehenden Systems erreicht werden können (Verbesserung der Kundenfreundlichkeit des Angebots von der Information über den Tarif bis zum Service).*

**Kommentar/Frage:** Erneuter Kommentar zur Kundenorientierung: Es gibt bei der BSAG seit 2011 Beschlüsse zu mehreren ungelösten Problemen (u. a. Fahrten in Tagesrandzeiten). Nichts davon ist umgesetzt!

**Antwort:** *Im Prinzip sollte das Gutachterteam mit allen relevanten Papieren versorgt sein. Das Team wird die Frage aber zum Anlass nehmen, noch einmal gezielt bei der BSAG nachzufragen, um sicher zu gehen, dass keine wichtigen Papiere oder Beschlüsse übersehen wurden.*

**Kommentar/Frage:** Man sollte die Maut nach französischem Vorbild ab dem angrenzenden Umland Bremens aussetzen, damit die Lkw-Verkehre ihr Ziel auf den Autobahnen ansteuern und nicht Abkürzungen durch die Stadt nehmen.

**Antwort:** *Die Maut ist Bundesangelegenheit und wird daher in den VEP-Szenarien lediglich bei der A 281 als sogenannte „Objekt-Maut“ als Variante betrachtet.*

**Kommentar/Frage:** Linienführungen werden berücksichtigt. Was aber ist mit Fahrtzeiten? Sind Schnelllinien angedacht?

**Antwort:** *Im Zuge der Optimierung des Netzes sind auch Expresslinien angedacht. (Verweis auf Testszenarien 2 und 4)*

**Kommentar/Frage:** Woher kommen die Zielvorstellungen?

**Antwort:** *Hinweis auf die vorgelagerte Beteiligungsrunde zur Zielfindung sowie auf den Projektbeirat und die Beschlussfassung in der Deputation.*







## 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 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 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-**Nordost** war mit 40 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.