

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
Vorlage Nr. 18/314 (S)

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie am 28. November 2013

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
- Ergebnisse zur Phase 3 Maßnahmen und Szenarien -

Einleitung

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat am 12.01.2012 (Vorlage Nr. 18/73 (S)) den Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung eines strategischen Verkehrskonzepts für Bremen gefasst. Am 12.04.2012 hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie das Verfahren zur Beteiligung sowie die Zusammensetzung des Projektbeirats beschlossen (Vorlage Nr. 18/117 (S)). Im Rahmen eines öffentlich durchgeführten Beteiligungsprozesses wurden darauf hin die Ziele für den VEP erarbeitet und der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11.10.2012 (Vorlage Nr. 18/182 (S)) zur Beschlussfassung vorgelegt. Auf Basis der verabschiedeten Ziele und der o. g. Beschlüsse erfolgt die weitere Bearbeitung des VEP. Die Ergebnisse des Arbeitspakets der Chancen- und Mängelanalyse wurden der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie mit Vorlage Nr. 18/271 (S) am 22.08.2013 vorgelegt. Die Vorlage wurde zur Kenntnis genommen und der Chancen- und Mängelanalyse zugestimmt. Auf dieser Grundlage konnten die Arbeiten – wie von der Deputation erbeten - fortgeführt werden, so dass nun die Ergebnisse des Arbeitspakets „Maßnahmen und Szenarien“ vorliegen. In dieser Vorlage wird die Ausgestaltung des Basisszenarios und der Prozess der Erarbeitung der Testszenarien innerhalb des Beteiligungsverfahrens vorgestellt.

Projektsteuerung

- **Verwaltungsinterner Arbeitskreis**

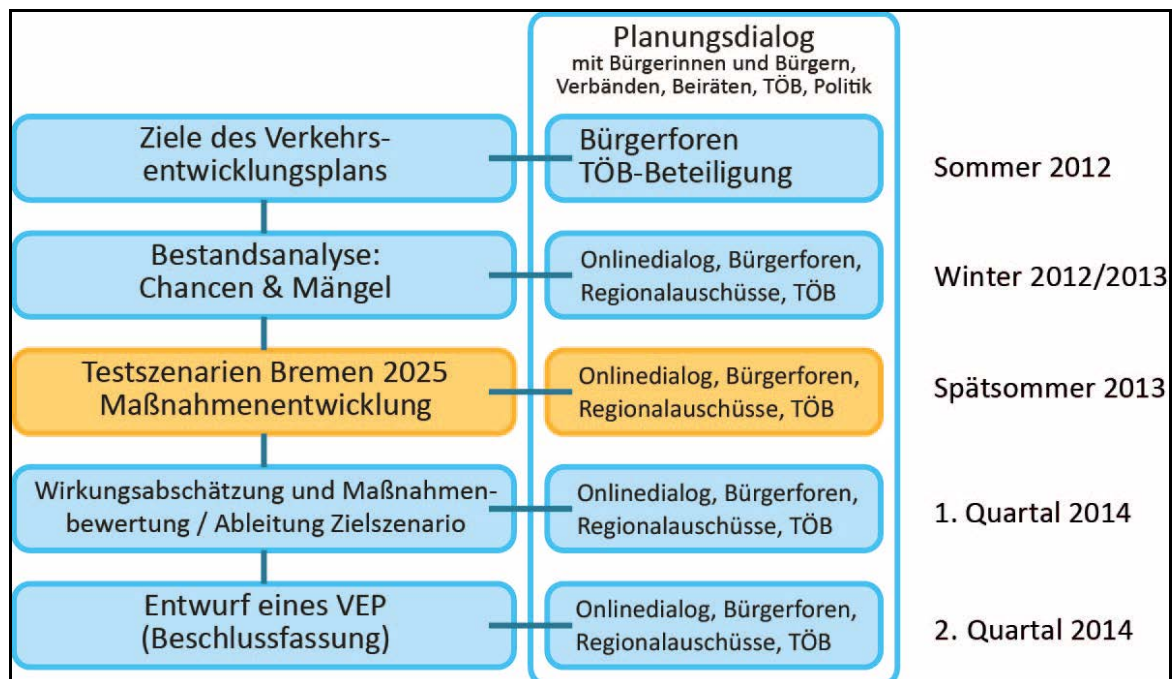
In zahlreichen Gesprächen zwischen dem Auftraggeber und dem Gutachterkonsortium wurden die Arbeitsinhalte und -ergebnisse diskutiert und zur weiteren Bearbeitung abgestimmt. Gleichzeitig dienten die Gespräche regelmäßig auch zur Vorbereitung der Sitzungen des Projektbeirates. Zusätzlich waren die regionalen Bürgerforen und die Regionalkonferenzen bzw. Regionalausschüsse der Beiräte vorzubereiten.

Projektbeirat

In insgesamt 5 Sitzungen hat sich der Projektbeirat mit den Ergebnissen des Basisszenarios 2025, den Test-Szenarien und den hierin enthaltenen Maßnahmen sowie dem begleitenden, öffentlichen Teilnahmeverfahren beschäftigt. Die im Fortgang der Arbeiten zum VEP jeweils erreichten Zwischenergebnisse wurden durch das Gutachterkonsortium vorgestellt und nach Diskussion gebilligt.

In seiner Sitzung am 05.11.2013 hat der Projektbeirat den „Zwischenbericht zur Szenarientwicklung“ einstimmig gebilligt und der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Beschlussfassung empfohlen.

Die Erarbeitung des VEP erfolgt in fünf Bearbeitungsschritten und in einem breit angelegten Teilnahmeverfahren:



Maßnahmen und Szenarien

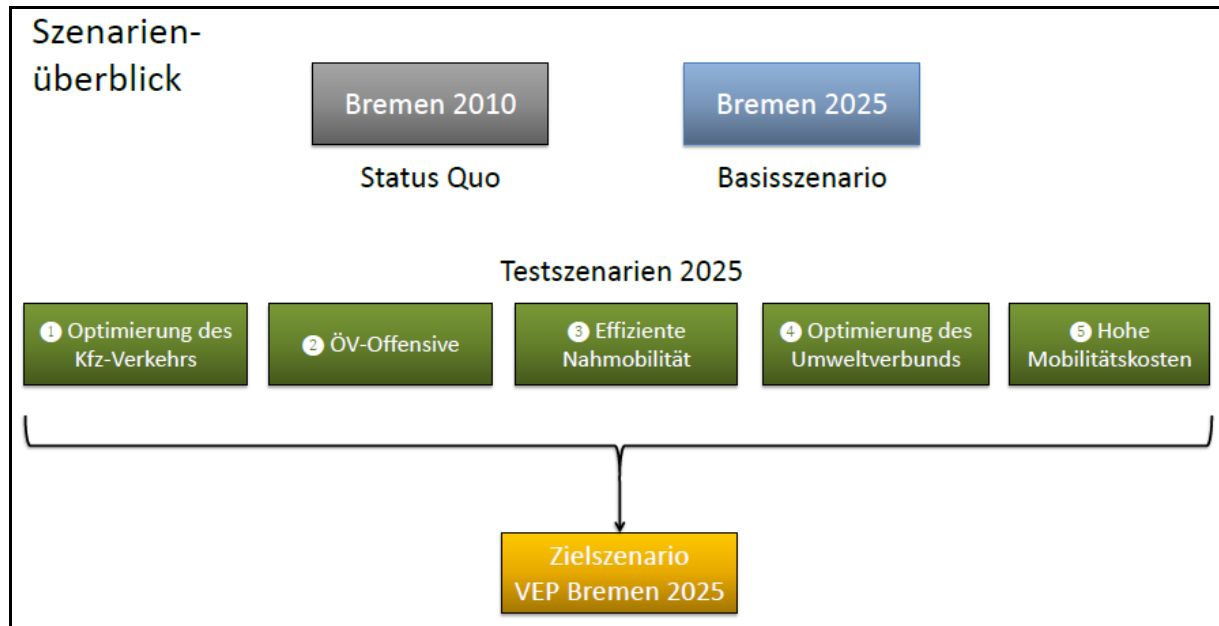
Der VEP setzt sich - neben den in Phase 2 herausgearbeiteten, derzeitigen Chancen und Mängeln - insbesondere mit den zukünftigen Herausforderungen des Verkehrssystems auseinander. Von besonderer Bedeutung sind dabei als Eingangsgrößen die bis 2025 zu erwartenden Entwicklungen und Veränderungen

- der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur,
- der Raum- und Siedlungsstruktur,
- des Verkehrsangebotes (Straßen-/Wegenetz und ÖPNV/SPNV-Angebot),
- des Pkw-Bestandes sowie
- der Mobilitätskosten (Kraftstoffpreise, ÖPNV-Tarife etc.).

Die zukünftige Entwicklung dieser lokalen und globalen Einflussgrößen wie Konjunkturschwankungen ist in weiten Teilen schwer vorhersehbar und von Unwägbarkeiten gekennzeichnet. Die Folgen des demografischen Wandels sowie veränderte gesellschaftliche Verhaltensmuster (z. B. neue Lebensstile) und Mobilitätsbedürfnisse stellen ebenfalls neue

Rahmenbedingungen dar. Auch den Aspekt der nachhaltigen Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur gilt es vor dem Hintergrund der knapper werdenden öffentlichen Mittel auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene zu berücksichtigen.

Um diese vielfältigen und unwägbaren Aspekte einer zukünftigen Verkehrsentwicklung beim VEP angemessen berücksichtigen zu können, wurden für den Prognosehorizont 2025 Annahmen für die zukünftigen Rahmenbedingungen des Verkehrs getroffen und unterschiedliche Test-Szenarien erarbeitet. Die Test-Szenarien verfolgen unterschiedliche Maßnahmen-schwerpunkte unter Beachtung der beschlossenen Ziele des VEP. Dabei werden auch die differierenden Wirkungen auf Frauen und Männer betrachtet und bewertet. Eine Übersicht über die Szenarien gibt die folgende Abbildung:



Das Basisszenario ist die Grundlage für weitere, darauf aufbauende, unterschiedliche Testszenarien. Es stellt die Vergleichsbasis dar, um im nächsten Schritt die Wirkungen der 5 Testszenarien identifizieren und bewerten zu können.

Die Testszenarien zeichnen ein Bild möglicher „Zukünfte“ unter verschiedenen angenommenen Voraussetzungen und Maßnahmeschwerpunkten auf. Sie spielen mögliche verkehrliche Zukunftsalternativen durch und stellen Extreme dar, die so nicht zur Umsetzung gelangen sollen, aber prägnante Ergebnisse erwarten lassen. Sie sind ein wichtiger Schritt, um die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen.

Nach der Ermittlung und Bewertung der Wirkungen der Maßnahmen und Testszenarien sollen aus den Testszenarien „Bausteine“ herausgefiltert werden, die den beschlossenen Zielen des VEP entsprechen und effizient sind. Sie sollen in das Zielszenario aufgenommen und im Hinblick auf ihre Wirkungen im Gesamtzusammenhang auch mit dem Verkehrsmodell geprüft werden. Das Zielszenario wird – wie auch die Testszenarien – genderkonform sein und in den abschließenden Entwurf des Handlungskonzepts des VEP münden.

Das Basisszenario und die Testszenarien werden im Folgenden kurz dargestellt. Ausführlich werden die Testszenarien mit den Ergebnissen des Basisszenarios im Vergleich zum Status-quo in dem als Anlage zu dieser Vorlage beigefügten Zwischenbericht beschrieben.

Basiszenario 2025

Grundlagen für die Entwicklung des Basisszenarios waren zum einen die Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens, die derzeitigen bundesweiten Trends sowie die vorhersehbaren Entwicklungen und Veränderungen in der Stadt Bremen bis zum Jahre 2025. Zu nennen sind vor allem folgende zentrale Einflussgrößen:

- die Bevölkerungsentwicklung und die Auswirkungen des demografischen Wandels,
- die Veränderung der Lebenssituationen und der Haushaltsstrukturen der Bevölkerung,
- die Veränderungen des Lebensstils und des Mobilitätsverhaltens,
- der Motorisierungsgrad sowie die Verfügbarkeit an Mobilitätsangeboten,
- die konjunkturellen Einflüsse auf den Wirtschafts- und Güterverkehr sowie
- die Entwicklung der Energie- und Mobilitätskosten.

Mit dem Basisszenario 2025 wird für die im Rahmen des VEP Bremen 2025 zu entwickelnden Testszenarien und den daraus abzuleitenden Maßnahmen eine Vergleichsgrundlage gebildet, die die bis zum Jahr 2025 geplanten bzw. aus heutiger Sicht absehbaren relevanten Veränderungen im Verkehr beinhaltet. Durch den Zwischenschritt mit der Abbildung des Basisszenarios ist es möglich, die verkehrlichen Effekte, die nicht im Zusammenhang mit den Testszenarien stehen, vorab separat zu beschreiben. So werden die Wirkungen zum einen der strukturellen Veränderungen zwischen 2010 und 2025 und zum anderen die Effekte der bereits beschlossenen und realistisch bis 2025 umsetzbaren Maßnahmen deutlich. Für den MIV handelt es sich um folgende wesentliche Maßnahmen:

- weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (mit Maut)
- Bau der B 212n Bremen / Niedersachsen
- temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und AS Bremen-Überseestadt)
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Oberneuland
- Umbau der Straßen im Zuge des Straßenbahnnetzausbaus
- Komplettierung der AS HB-St. Magnus (A270) zu einem Vollanschluss
- fahrradfreundlicher Umbau und Änderung der Signalisierung an Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes in Bremen
- in der Region werden bei den Bundesfernstraßen die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der BVWP einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert werden, u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen (AD Stuhr bis Osnabrück)

Für den ÖPNV/SPNV werden folgende wesentliche Maßnahmen bis 2025 als realisiert berücksichtigt:

- Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 und 4 mit Anpassungen im Busnetz
- Schaffung der Gleisverbindung Steubenstraße und Veränderung der Linienführung der Linie 3
- Splittung der Linienführung der Linie 2
- Einrichtung SPNV-Haltepunkt Föhrenstraße inkl. Verlegung des Bf. Hemelingen zur Hannoverschen Straße
- Durchbindung der RS1 nach Farge
- Veränderung der Linienführung der Linien 25 und 40/41

- Verlängerung Linie 52 bis Bf. Burg über die A 281 via GVZ
- Einrichtung einer Buslinie vom Bf. Burg über die A 281 via GVZ bis nach Delmenhorst

Das in der Anlage dargestellte Ergebnis des Basisszenarios zeigt, dass durch alle beschlossenen und absehbaren Maßnahmen bis 2025 die Ziele des VEP nicht erreicht werden können.

Testsznarien 2025

Die Testsznarien dienen dazu, mögliche Entwicklungsrichtungen unter verschiedenen Vorzeichen durchzurechnen und vergleichen zu können. Sie stellen fünf Extremfälle mit jeweils unterschiedlicher Fokussierung dar und beschreiben keine abgeschlossenen Umsetzungsstrategien. Die Testsznarien basieren dabei auf eigenen Grundannahmen (z. B. in finanzieller oder kostenrelevanter Hinsicht). Dadurch sollen Erkenntnisse gewonnen und vermittelt werden, mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen welche Wirkungen und Ergebnisse erzielt werden können. Alle Testsznarien bauen auf dem Basisszenario auf. Das Basisszenario dient auch als Referenzszenario, um die Testsznarien vergleichen zu können.

Grundsätzlich sind bis zum Prognosehorizont 2025 eine Vielzahl von denkbaren Zukunftsentwürfen möglich (Bevölkerungs-, Struktur-, Siedlungs- und Maßnahmen szenarien). Neben dem Basisszenario Bremen 2025 sind fünf verschiedene Testsznarien erarbeitet worden, die möglichst ein breites Spektrum an denkbaren Maßnahmenoptionen im Verkehrsbereich verdeutlichen sollen:

- TestszENARIO 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs
- TestszENARIO 02: ÖV-Offensive
- TestszENARIO 03: Effiziente Nahmobilität
- TestszENARIO 04: Optimierung des Umweltverbundes
- TestszENARIO 05: Hohe Mobilitätskosten

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Zuordnung zwischen Maßnahmenfeldern und den fünf Testsznarien:

	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
1 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
2 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
3 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
4 Optimierung Umwelt- verbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
5 Hohe Mobilitäts- kosten								X	X	X		

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

TestszENARIO 01 Optimierung des Kfz-Verkehrs

Der Schwerpunkt des Testszenarios 01 liegt in der Optimierung des Straßennetzes im Sinne des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs. Es wird angenommen, dass sich der technische Fortschritt positiv auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (z. B. intelligente Lichtsignalanlagen) sowie einer stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs auswirkt (z. B. weniger Luft- und Lärmemissionen).

- Engpässe im Straßennetz werden beseitigt, das Straßennetz ausgebaut.
- Störungen im Verkehrsablauf des Wirtschaftsverkehrs werden verringert.
- Die Anbindung relevanter Gewerbegebiete und einzelner Zentren wird verbessert.
- Parkraum wird durch Quartiersgaragen geschaffen
- Das Verkehrsmanagement wird durch eine verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsleitzentrale verbessert
- Die Verkehrslenkung wird durch Angebote für mobile Endgeräte verbessert
- Elektromobilität wird als stadt- und umweltverträglichere Technologie erheblich ausgebaut und gefördert.
- Gewerbliche und öffentliche Fuhrparks werden auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Kfz- und Radverkehr werden umgesetzt

Neben den Hauptschwerpunkten Kfz- und Wirtschaftsverkehr ergeben sich weitere Handlungsansätze in folgenden Maßnahmenfeldern:

- Ruhender Kfz-Verkehr
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Elektromobilität
- Verkehrssicherheit

TestszENARIO 02 ÖV-Offensive

Der Schwerpunkt des Testszenarios 02 liegt im öffentlichen Verkehr, der durch Fahrgastzuwächse auch wirtschaftlicher werden soll. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Straßenbahn und der Busverkehr werden optimiert und ausgebaut. Das TestszENARIO basiert auf der Annahme, dass Bremen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um aktiv in der Optimierung und der Erweiterung des Netzes des öffentlichen Verkehrs tätig zu werden.

- Das Straßenbahn- und Busliniennetz wird ausgebaut und optimiert.
- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert, das Umsteigen attraktiver.
- Wirtschaftsstandorte sind zügig und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
- Die Busflotte wird auf Elektromobilität umgestellt.
- Verkehrssicherheit wird verbessert.
- Bus- und Bahnfahren wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Straßenbahnen und Busse fahren häufiger und schneller.
- Es gibt neue SPNV-Haltestellen, der Takt im SPNV wird verdichtet.

Neben den Hauptschwerpunkten ÖPNV und SPNV werden folgende Maßnahmenfelder als Unterschwerpunkte in diesem Testszenario betrachtet:

- Wirtschaftsverkehr
- Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit
- Inter- und Multimodalität
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Elektromobilität
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Testszenario 03 Effiziente Nahmobilität

Der Schwerpunkt des Testszenarios 03 liegt auf dem Fuß- und Radverkehr. Im Mittelpunkt steht eine Mobilität der Nähe, welche über vergleichsweise kostengünstige, aber effektive Maßnahmen gefördert wird und das Ziel verfolgt, möglichst viele kurze – z. Zt. noch mit dem Pkw zurückgelegte - Wege auf den Fußverkehr, aber auch auf das Rad zu verlagern. Dieser Fokus ist durch die Annahme begründet, dass der Kommune nur begrenzt finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, da die Anschlussfinanzierung über das Entflechtungsgesetz nach 2019 entfällt. Im Kontext von steigenden Kosten für die Bestandserhaltung können daher keine, über das Basisszenario hinausgehenden weiteren, kostenintensiven (baulichen) Maßnahmen in Testszenario 03 umgesetzt werden.

- Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Inter- und Multimodalität
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Elektromobilität
- Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Neben den Hauptschwerpunkten Fuß- und Radverkehr sind folgenden Maßnahmenfelder von Relevanz:

- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrskonzepte wie Begegnungszonen werden vermehrt eingesetzt.
- Das Radverkehrsnetz wird weiterentwickelt, der Radverkehr beschleunigt.
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr werden reduziert.
- Das Angebot öffentlicher Fahrradabstellanlagen und Bike+Ride wird ausgebaut.
- Tempo 30 wird auch auf großen Teilen des Hauptstraßennetzes eingeführt.
- Die Querung von Hauptstraßen wird vereinfacht.
- Kfz-Parken wird großflächig bewirtschaftet.
- Eine Mobilität der Nähe wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Die Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Rad wird erhöht, Angsträume aufgewertet.

TestszENARIO 04 Optimierung des Umweltverbundes

Das TestszENARIO 04 stellt eine Kombination aus den TestszENARIEN 02 und 03 dar. Der Schwerpunkt liegt in der Optimierung des Umweltverbundes mit entsprechender Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Die Basis bildet die Annahme, dass – im Gegenteil zum TestszENARIO 03 – der Kommune genügend Ressourcen zur Verfügung stehen, um den Umweltverbund stark zu fördern. Darüber hinaus werden neue Instrumente zur verbesserten Finanzierung der Infrastruktur vorausgesetzt, die mehr Investitionen und höhere Betriebskosten erlauben. Somit sind vermehrt bauliche und auch kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen vorstellbar.

- Wirtschaftsverkehr
- Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Inter- und Multimodalität
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Elektromobilität
- Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit

Die Hauptschwerpunkte Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und SPNV werden durch folgende Maßnahmenfelder ergänzt:

- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet.
- Fußgängerfreundliche, innovative Verkehrskonzepte wie Begegnungszonen werden vermehrt eingesetzt.
- Das Radverkehrsnetz wird konsequent weiterentwickelt, der Radverkehr beschleunigt.
- Das Straßenbahn- und Busliniennetz wird ausgebaut und optimiert.
- Straßenbahnen und Busse fahren häufiger und schneller.
- Es gibt neue SPNV-Haltestellen, der Takt im SPNV wird verdichtet.
- Das Angebot öffentlicher Fahrradabstellanlagen und Bike+Ride wird ausgebaut.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert, das Umsteigen attraktiver.
- Tempo 30 wird situationsbedingt/punktuell in einem kleinen Teil des Hauptverkehrsstraßennetz eingeführt.
- Die Querung von Hauptstraßen wird vereinfacht.
- Kfz-Parken wird großflächig bewirtschaftet.
- Eine umweltfreundliche Mobilität wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Die Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Rad wird erhöht, Konflikte zwischen Fuß und Rad werden reduziert, Angsträume aufgewertet.
- Elektromobilität wird im Busverkehr, Carsharing und mit Pedelecs im Radverkehr genutzt.

TestszENARIO 05 Hohe Mobilitätskosten

Das TestszENARIO 05 unterscheidet sich hinsichtlich des Aufbaus im Vergleich zu den TestszENARIEN 01 bis 04. Es gilt die Annahme, dass die Energie- und Kraftstoffpreise sehr deutlich steigen und Mobilität somit teurer wird. Während bei den bisher vorgestellten Fällen bestimmte Verkehrsmittel im Fokus stehen bzw. den Schwerpunkt bilden, stehen hier sich ver-

ändernde Rahmenbedingungen und daraus entstehende Anpassungsstrategien im Vordergrund. Für den Verkehr liegt der Fokus dieses Testszenarios auf der Förderung der Elektromobilität, der Inter- und Multimodalität sowie des Mobilitätsmanagements. Diese bilden die Hauptschwerpunkte und werden durch keine weiteren Unterpunkte ergänzt. Die hohen Kraftstoffpreise werden verschiedene Anpassungsstrategien zur Folge haben:

- Es werden weniger Wege mit dem Pkw zurückgelegt.
- Der Pkw-Besetzungsgrad wird zunehmen, z. B. auch durch die Bildung von Fahrgemeinschaften aus der Region.
- Zum Einkaufen werden vermehrt nahe gelegene Standorte aufgesucht, die zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden können.

Die Stadt Bremen muss gezielt auf die neuen Entwicklungen reagieren:

- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert.
- Elektromobilität wird gefördert.
- Verstärkte Mobilitätsberatung für die Bürgerinnen und Bürger/ unterschiedliche Zielgruppen

Beteiligungsverfahren/Planungsdialog

Wie bereits in der Phase der Chancen- Mängelanalyse wurde für die Phase der Maßnahmen und Szenarien eine intensive Beteiligung von Beiräten, Bürgern und den TÖB durchgeführt. Auch online war es für die Öffentlichkeit wieder möglich, sich thematisch zu informieren und sich zu den Testszenarien aktiv einzubringen. Das Basisszenario war hiervon ausgenommen, da es wie geschildert die Grundlage für die Testszenarien bildet.

• Regionale Bürgerforen

Die regionalen Bürgerforen der Beteiligungsrunde zu Maßnahmen und Szenarien fanden an folgenden Terminen statt:

- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen) am 27.08.2013 im Forum K/Tagungszentrum Rotes-Kreuz-Krankenhaus (42 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum) am 28.08.2013 im Kulturbahnhof Vegesack (17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr) am 03.09.2013 im Bürgerzentrum Neue Vahr (40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen) am 04.09.2013 im Überseemuseum (28 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle) am 05.09.2013 im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen (20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)

Sämtliche Unterlagen (Plakate, Präsentationen, Fotos) und die ausführlichen Dokumentationen zum Ablauf und zu den Ergebnissen aller Veranstaltungen können von der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr heruntergeladen werden (Adresse: www.bau.bremen.de/vep).

- **Regionalkonferenzen/Regionalausschüsse der Beiräte**

Den regionalen Bürgerforen der Beteiligungsrunde zu Maßnahmen und Szenarien folgten die Regionalkonferenzen/Regionalausschüsse der Beiräte. Sie fanden an folgenden Terminen statt:

- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen) am 11.09.2013
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr) am 18.09.2013
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle) am 18.09.2013
- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen) am 24.09.2013
- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum) am 26.09.2013

Die Unterlagen (Präsentationen der Verwaltung und der Gutachter) können ebenfalls von der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr heruntergeladen werden (Adresse: <http://www.bau.bremen.de/vep>)).

- **Träger Öffentlicher Belange (TÖB)**

Am 09.09.2013 wurde den Senatsressorts, der Zentralstelle zur Gleichberechtigung der Frau und den Trägern öffentlicher Belange (TÖB - Ämter, Betriebe, Beiräte über Ortsämter, Kammern, Verbände, Gebietskörperschaften in der Region u. a.) die bis dahin vorliegenden Unterlagen zu den Maßnahmen und Szenarien übersandt. Für die Angeschriebenen bestand die Möglichkeit der Stellungnahme bis zum 25.10.2013. Die Stellungnahmen wurden geprüft und sind – sofern sie für den VEP relevant und mit dessen Zielen kongruent sind - in die zu prüfenden Test-Szenarien eingeflossen.

- **Internetforum www.bremenbewegen.de**

Wie bereits in der Phase der Chancen- und Mängelanalyse wurde auch in der aktuell abgeschlossenen Phase der Maßnahmen und Szenarien wieder das Internet als Medium für die Online-Beteiligung genutzt. Gemeinsam mit derselben Agentur, die bereits in der vorherigen Phase das Angebot eines Internetforums konzipiert und betrieben hat, wurde ein Konzept entworfen, um in geeigneter Form ein Forum im Internet anzubieten. Dabei wurden zum einen die Erfahrungen aus dem ersten Beteiligungsformat genutzt und zum anderen die geänderte inhaltliche Fragestellung berücksichtigt, um ein angepasstes Konzept anzubieten.

Ziel war es auch in dieser Beteiligungsphase, mit einem sehr niedrigschwelligem Angebot weite Kreise interessierter Nutzerinnen und Nutzer zur aktiven Teilnahme zu motivieren. Diese bestand im Rahmen der Maßnahmen und Szenarien darin, eigene Beiträge zu verfassen, die als Ergänzung der Szenarien dienen sollen. Ein wichtiger Schwerpunkt war auch, die teilweise sehr komplexen Sachverhalte der Szenarien so aufzubereiten, dass sie allgemein verständlich waren. Insofern gab es einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich Information.

Am 23.8.2013 wurde die Internetplattform www.bremenbewegen.de wieder frei geschaltet. Bis zum 18.10.2013, an dem das Portal letztmalig geöffnet war, wurden folgende Eckwerte der Nutzung erreicht:

- 3.242 Besucher insgesamt
- 68 geschriebene Beiträge, davon
 - Testszenario 1: 10 Beiträge
 - Testszenario 2: 29 Beiträge

Testszenario 3: 14 Beiträge

Testszenario 4: 10 Beiträge

Testszenario 5: 5 Beiträge

Wie aufgrund der hohen Komplexität und der Abstraktheit des Themas zu erwarten war, war die Zahl der Rückmeldungen gegenüber der Chancen- und Mängel-Analyse deutlich niedriger als in der vorhergehenden Beteiligungsphase. Die eingegangenen Anregungen waren aber durchweg von sehr hoher Qualität.

Nächste Schritte

Die Wirkungen der Testszenarien werden mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet und anhand von Indikatoren/Kennwerten dargestellt und bewertet. Damit sollen in der nächsten Phase des VEP Erkenntnisse gewonnen werden, mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen welche Wirkungen und Ergebnisse erzielt werden können. Dabei werden für einige Zielfelder (z. B. zur Aufenthaltsqualität von Straßen, der sozialen Sicherheit von Verkehrsanlagen) auch qualitative Wirkungszusammenhänge berücksichtigt. Die Indikatoren und Kennwerte, die für diese Wirkungsanalyse und Bewertung herangezogen werden, werden jeweils aus den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans abgeleitet.

In einem nachvollziehbaren Prozess werden aus den Testszenarien diejenigen Maßnahmen herausgefiltert, die zielkonform, besonders wirksam und finanzierbar sind. Ziel ist es, die inhaltliche Ausrichtung und die finanziellen Belastungen der einzelnen Maßnahmen abzuwägen und einen möglichst nachhaltigen und – bezogen auf die Ziele des VEP – ausgewogenen Maßnahmenmix mit hoher Verkehrswirksamkeit zusammenzustellen. Daraus wird das Zielszenario entwickelt.

Die Wirkungen und Bewertungen der Testszenarien und Maßnahmen sowie der Entwurf des Zielszenarios wird in der nächsten Beteiligungsphase auf den Bürgerforen, im Internet, den Regionalausschüssen der Beiräte sowie den TÖB präsentiert.

Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Vorlage und den Zwischenbericht zur Szenarientwicklung des VEP zur Kenntnis und stimmt der Ausgestaltung der Testszenarien des VEP zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Ausgestaltung der Testszenarien der weiteren Bearbeitung des VEP zugrunde zu legen, im nächsten Schritt die Wirkungsanalyse und Bewertung der Testszenarien und der darin enthaltenen Maßnahmen im Einklang mit den Zielen des VEP vorzunehmen und daraus das Zielszenario zu entwickeln.

Anhang

Zwischenbericht zur Szenarientwicklung des VEP mit 3 Anlagen