
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

3. Bürgerforum Bremen West

25. Februar 2014



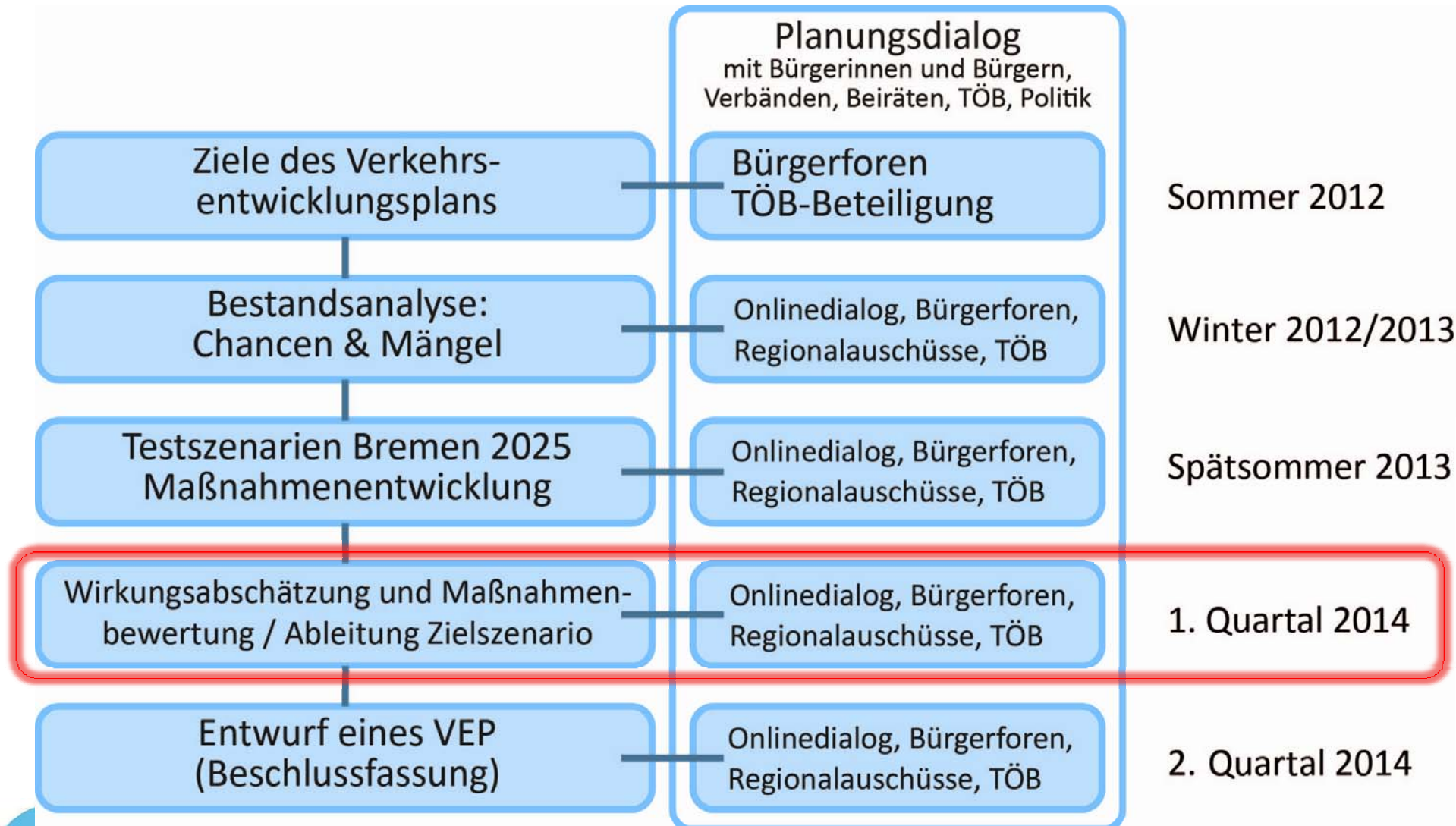
Programm 3. Bürgerforum Bremen West (25.02.2014)

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Jan Bembenek, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18.40	Vortrag – Ergebnisse der Testszenarien und Entwurf für das Zielszenario	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.10	Rundgang – Ergebnisse der Testszenarien und Entwurf für das Zielszenario	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Themen-Talk	
20.50	Zusammenführung der Diskussionen	
21.00	Veranstaltungsende	

Stand der Bearbeitung und Kurzausblick



Übersicht

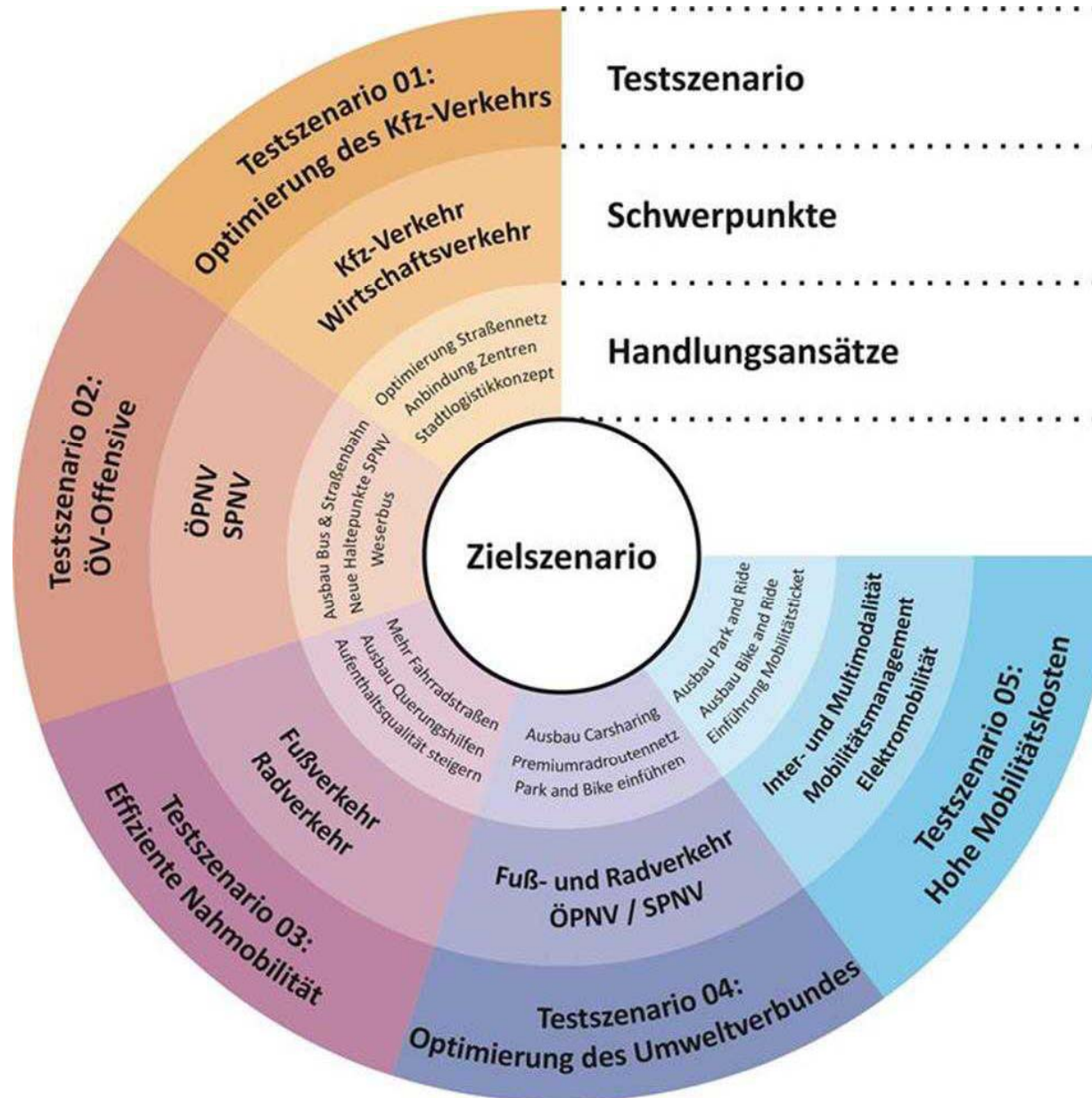


Überblick über die Testszenarien

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Testszenarien im Überblick



Maßnahmenfelder 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 Umwelt- verbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitäts- kosten								X	X	X		

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

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Testscenario „Optimierung des Kfz-Verkehrs“ - Maßnahmen

Optimierung des Straßennetzes

- 01 Neubau B 6n
- 02 Tunnel Steubenstraße
- 03 Osterholzer Heerstraße
- 04 Autobahnzubringer Horn-Lehe
- 05 Habenhauser Brückenstraße
- 06 Konrad-Adenauer-Allee

Optimierung von Kreuzungssituationen

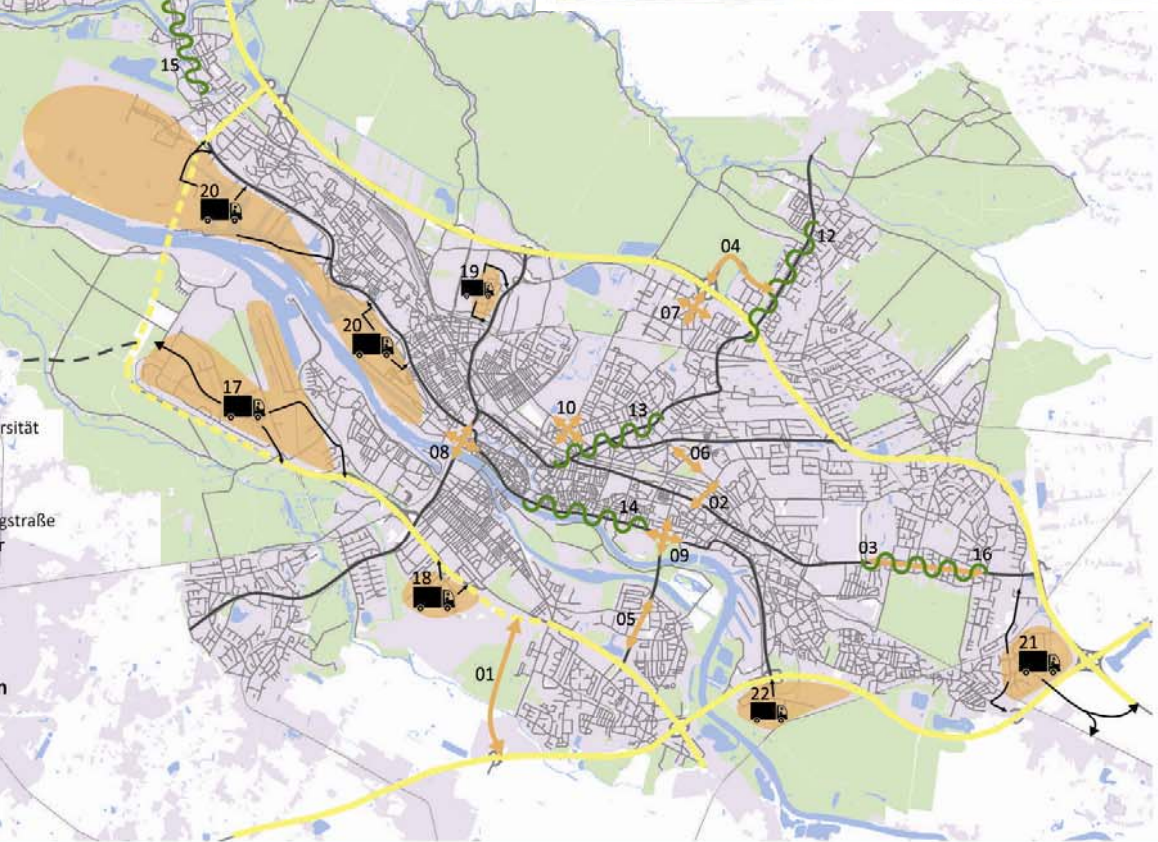
- 07 Erweiterung am Hochschulring/Autobahnzubringer Universität
- 08 Westzufahrt Stephanibrücke, Eduard-Schopf-Allee
- 09 Optimierung Osterdeich/Habenhauser Brückenstraße
- 10 Umbau am Stern

Verbesserung der grünen Welle für den Kfz-Verkehr

- 11 Erweiterung der Kreuzung Bremer Heerstraße/Hindenburgstraße
- 12 Lilienthaler/Leher Heerstraße
- 13 Schwachhauser Heerstraße
- 14 Osterdeich
- 15 Bürger/Grambker Heerstraße
- 16 Osterholzer Heerstraße

Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten

- 17 GVZ
- 18 Airport-Stadt
- 19 Gewerbegebiet Bayernstraße
- 20 Überseestadt/Industrieafen
- 21 Bremer Kreuz, Thalenhorststraße
- 22 Hansalinie

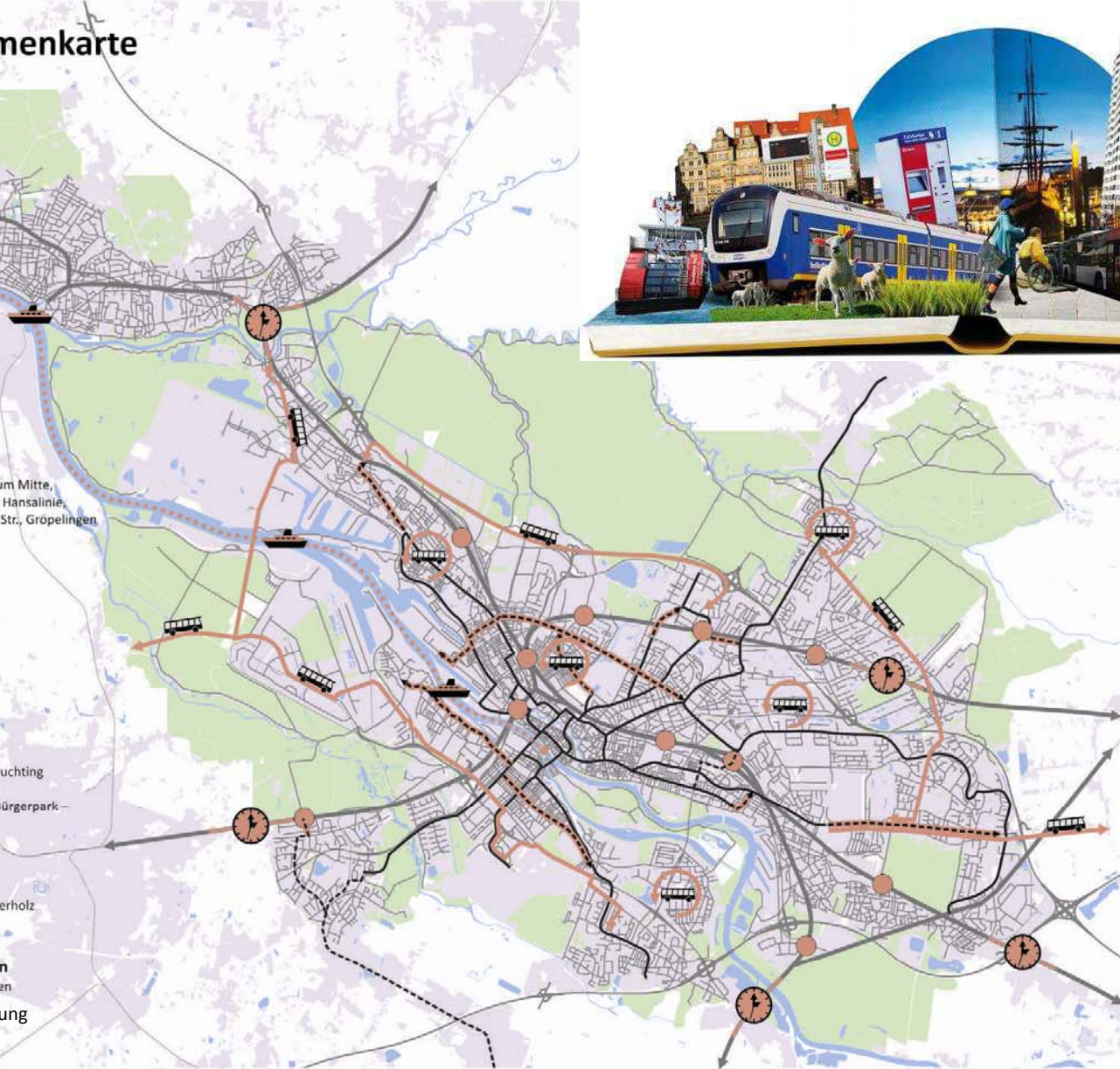


Szenarien- und Maßnahmenkarte



Testscenario „ÖV-Offensive“ - Maßnahmen

- **Neue Haltepunkte SPNV**
 - Universität / Technologiepark, Horn/Achterdiek, Klinikum Mitte, Steubenstr., Arbergen, Mittelhuchting, Gewerbepark Hansalinie, Farge-Ost, Überseestadt, Münchener Str., Innsbrucker Str., Gröpelingen
- ⌚ **Zunahme der Fahrtenhäufigkeit SPNV**
 - RS1: 15'-Takt ganztägig (Blumenthal - Achim)
 - RS2: 30'-Takt ganztägig (Bremerhaven - Syke)
 - RS3: 30'-Takt ganztägig (Oldenburg - Hbf)
 - RSS (neu): Hbf - Rotenburg
- - - **Erweiterung Straßenbahnnetz**
 - Gröpelingen bis Bf Oslebshausen
 - Sebaldsbrück bis Hans-Bredow-Straße
 - Gleisverbindung Malerstraße
 - Gleisverbindung in Horn
 - Kulenkampffallee bis Universität
 - neue Verbindung Findorff – Woltershausen
 - ggf. Verlängerung von Brüsseler Straße bis Bf. Mittelhuchting (sofern Bahnhof verkehrlich sinnvoll)
 - neue Verbindung Überseestadt – Walle – Findorff – Bürgerpark – Schwachhauser Heerstraße
 - neue Verbindung Langemarckstraße – Huckelriede
- 🚋 **Erweiterung Busliniennetz, z.B.**
 - Bf Oslebshausen – Universität
 - Optimierung Buskorridor Borgfeld/Oberneuland – Osterholz (= Sebaldsbrück)
 - Schnellbus Oyten – Hbf
- 🚋 **Optimierung Busliniennetz in den Stadtteilen**
 - Huchting, Borgfeld, Findorff, Gröpelingen, Habenhausen
- 🚋 **Einrichtung WeserBus als Sonderbetrachtung**



Testscenario 02: ÖV-Offensive

Wichtige Rahmenbedingung / Annahme: Mittel zum Infrastrukturausbau werden dynamisiert weiterhin wie bisher vom Bund bereitgestellt.

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Testscenario „Effiziente Nahmobilität“ - Maßnahmen

- 
Nahmobilität stärken
 - Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene
 - Ausweitung von Fahrradabstellanlagen in Stadtteilzentren
 - Einschränkungen der Nahmobilität in Seitenräumen abbauen
 - Einsatz von Begegnungszonen
- 
Premiumrouten auf wichtigen Verbindungsachsen
 - Bremen-Nord - Mahndorf
 - Huchting - Lilienthal
 - Tangentialverbindungen im innenstadtnahen Bereich
- 
Qualitative Aufwertung von Bike and Ride-Anlagen
- 
Ruhender Kfz-Verkehr
 - großflächige Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
 - Bewohnerparkregelung in innenstadtnahen Gebieten


Testscenario 03: Effiziente Nahmobilität

Wichtige Rahmenbedingung / Annahme: Es erfolgt keine Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes.

Szenarien- und Maßnahmenkarte



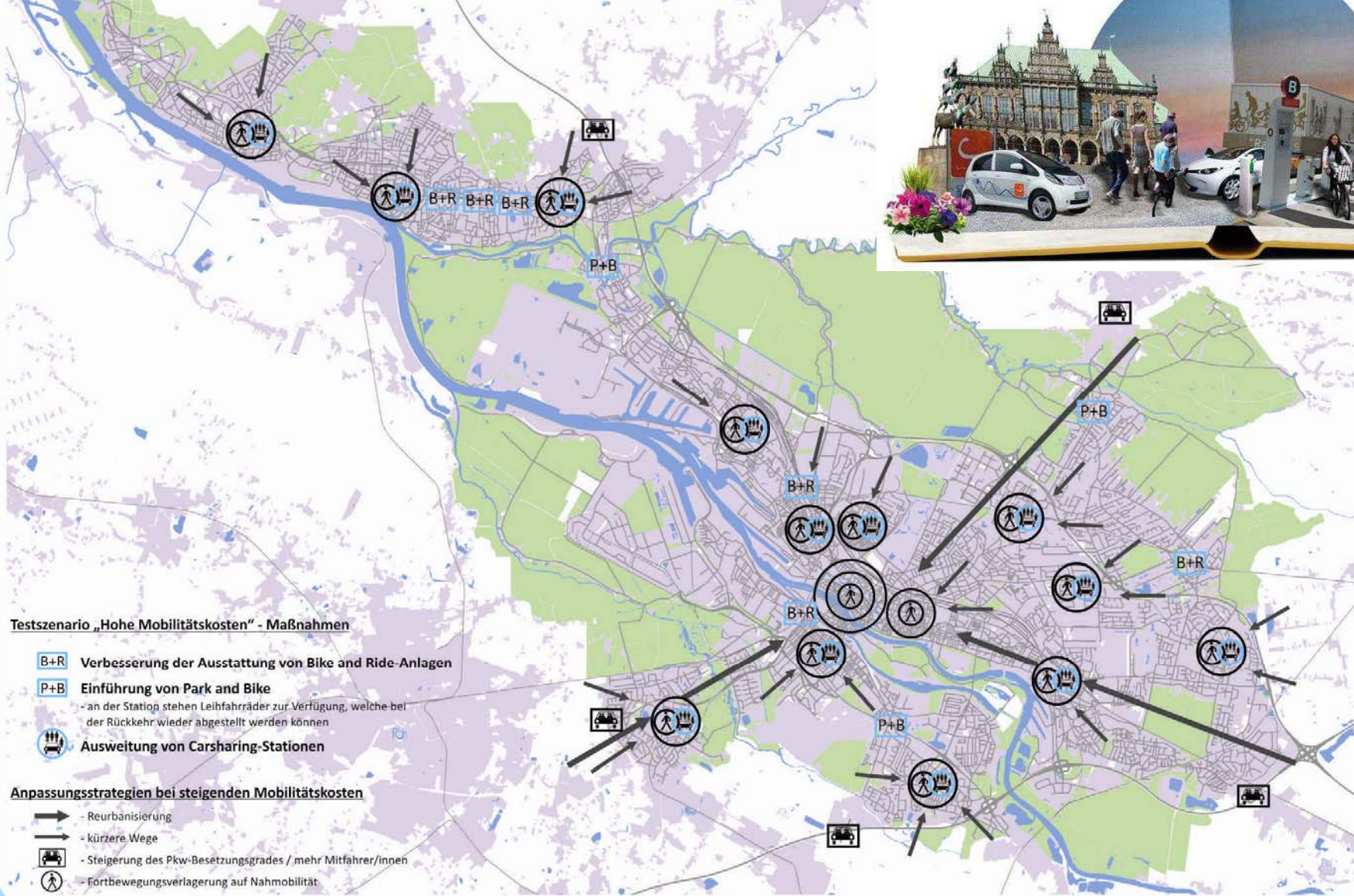
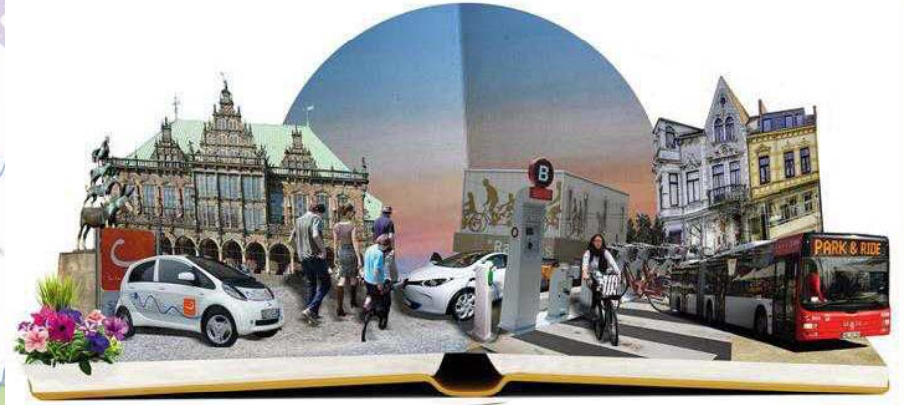
Testszenario „Optimierung des Umweltverbundes“ - Maßnahmen

- Nahmobilität stärken**
wie in Szenario 03: Effiziente Nahmobilität
 - Fußverkehrskonzepte auf Stadtleben
 - Einschränkungen der Nahmobilität in den Seitenräumen abbauen
 - Einsatz von Begegnungszonen
-  **Premiumradrouten als Netzkonzept**
Qualitative Aufwertung von Bike and Ride-Anlagen
wie in Szenario 03: Effiziente Nahmobilität
-  **Einführung von Park and Bike**
 - an der Station stehen Leihfahrrädern zur Verfügung, welche bei der Rückkehr wieder abgestellt werden können
- Erweiterung Buslinien- und Straßenbahnnetz, Zunahme der Fahrtenhäufigkeit und neue Haltepunkte SPNV, Einrichtung einer regelmäßigen Weser-Linien-Fähre**
wie in Szenario 02: ÖV-Offensive
-  **Ausweitung von Carsharing-Stationen**

Testszenario 04: Optimierung des Umweltverbundes

Wichtige Rahmenbedingung / Annahme: Neue Instrumente zur Finanzierung der Infrastruktur werden vorausgesetzt (z.B. Pkw-Maut/ÖV-Abgabe). 25.02.2014 | Folie 16

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Testszenario „Hohe Mobilitätskosten“ - Maßnahmen

- B+R** Verbesserung der Ausstattung von Bike and Ride-Anlagen
- P+B** Einführung von Park and Bike
- an der Station stehen Leihfahrräder zur Verfügung, welche bei der Rückkehr wieder abgestellt werden können
- Ausweitung von Carsharing-Stationen

Anpassungsstrategien bei steigenden Mobilitätskosten

- Reurbanisierung
- kürzere Wege
- Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades / mehr Mitfahrer/innen
- Fortbewegungsverlagerung auf Nahmobilität

**Testszenario 05:
Hohe Mobilitätskosten**

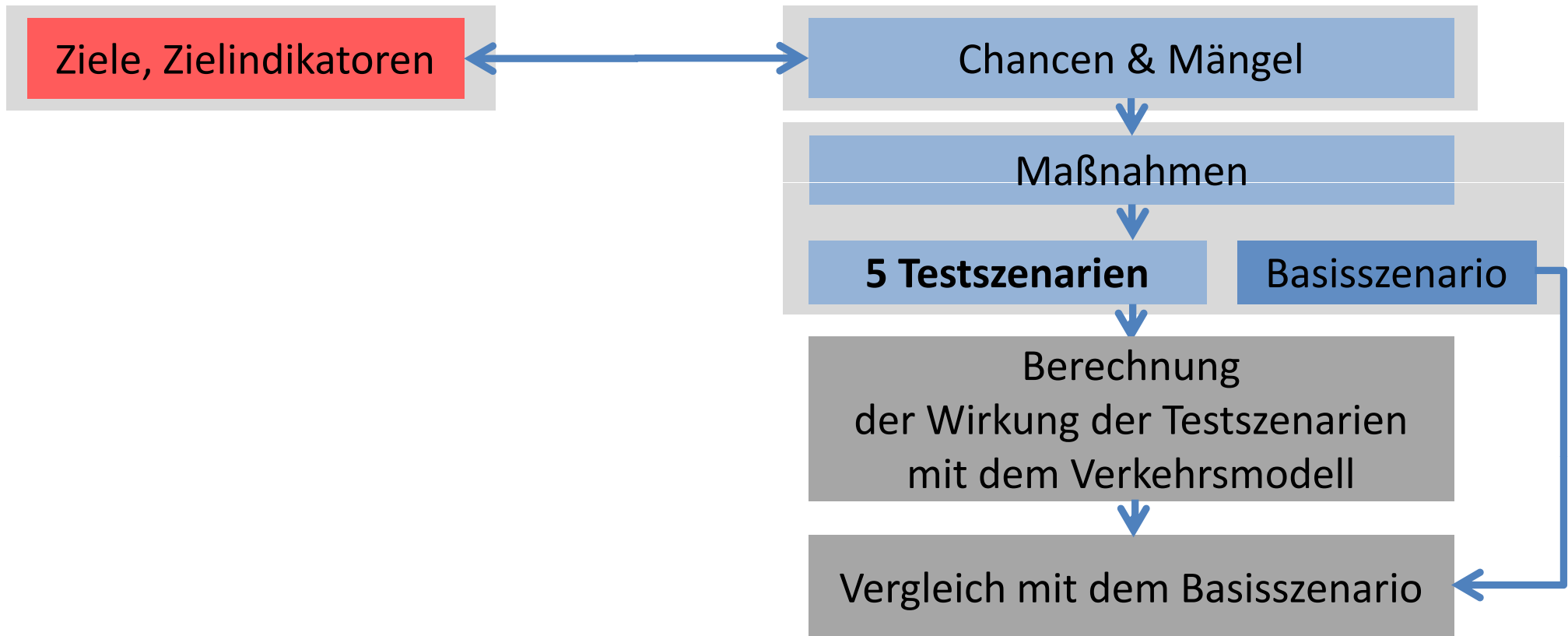
Hohe Kraftstoffpreise werden Anpassungsstrategien zur Folge haben.

Vergleichende Bewertung der Testszenarien

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

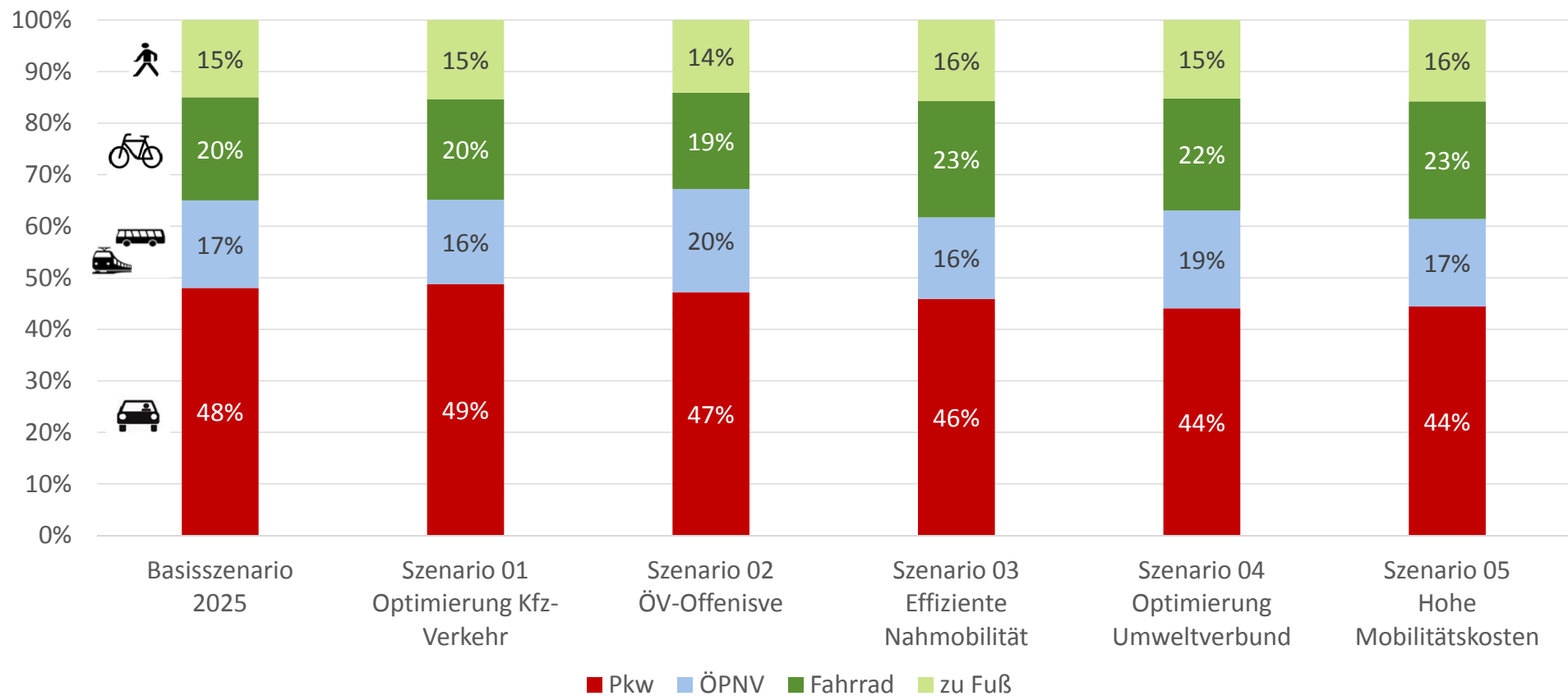


Wirkungsermittlung der Testszenarien



Modal-Split-Abschätzung – Gesamtverkehr im Vergleich zum Basisszenario

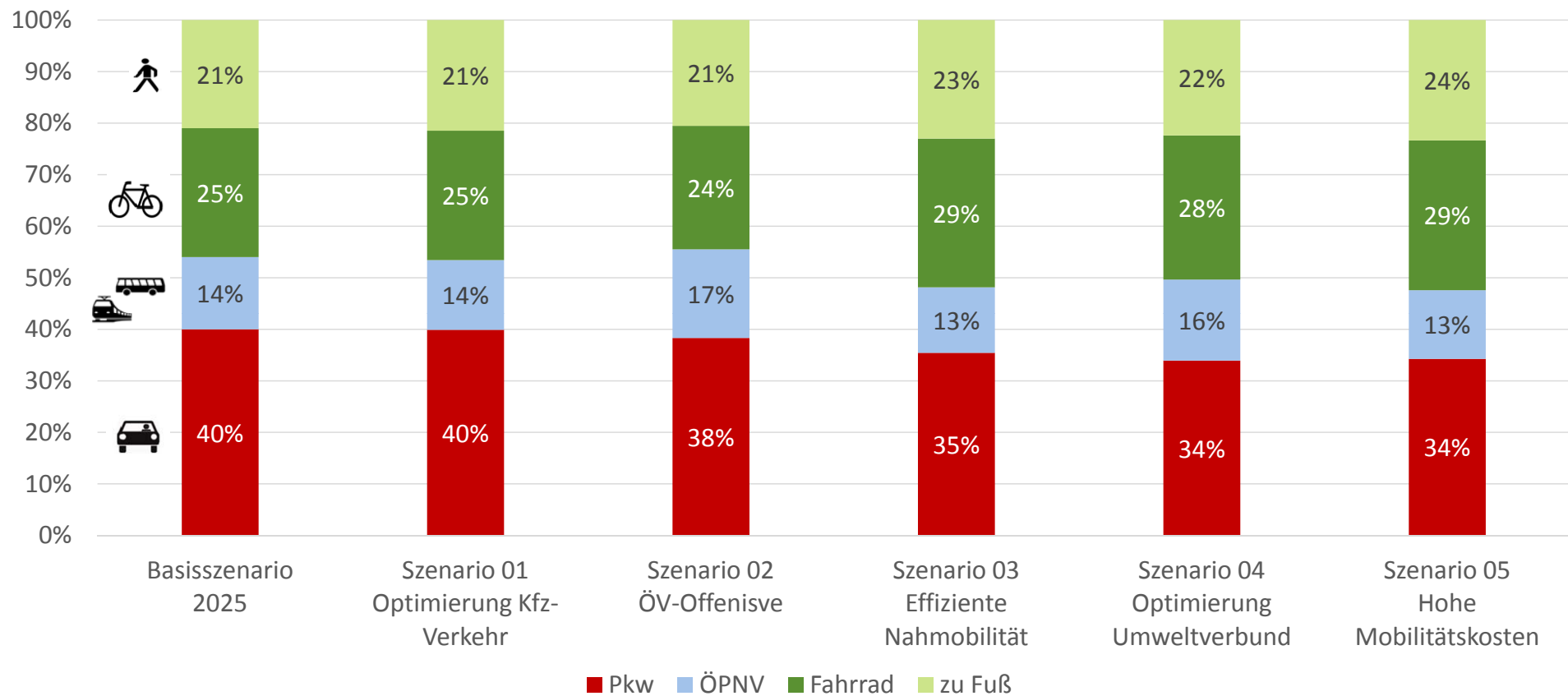
Wegeanteile nach Verkehrsmittel (Gesamt)



(Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; untersuchungsrelevante Netze; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

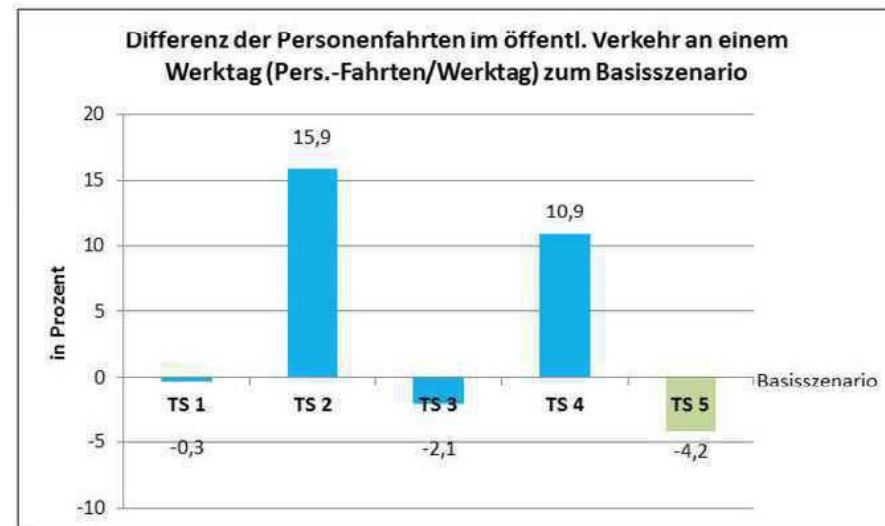
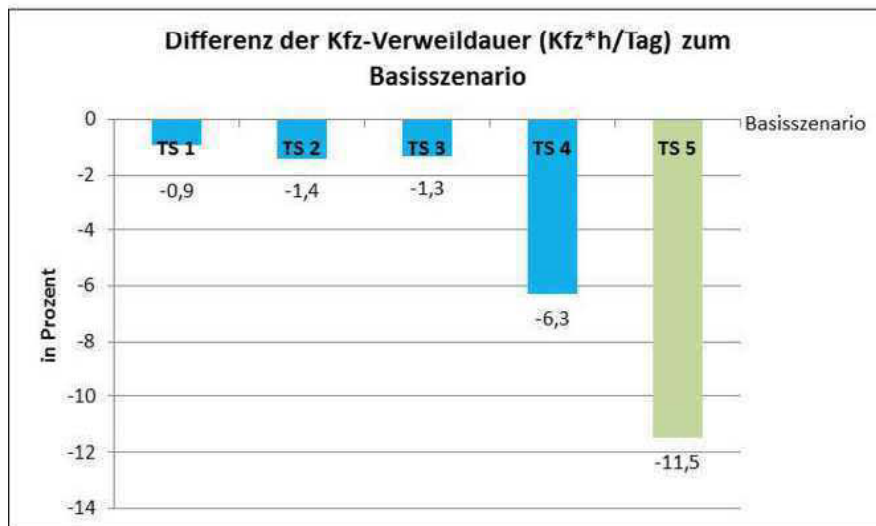
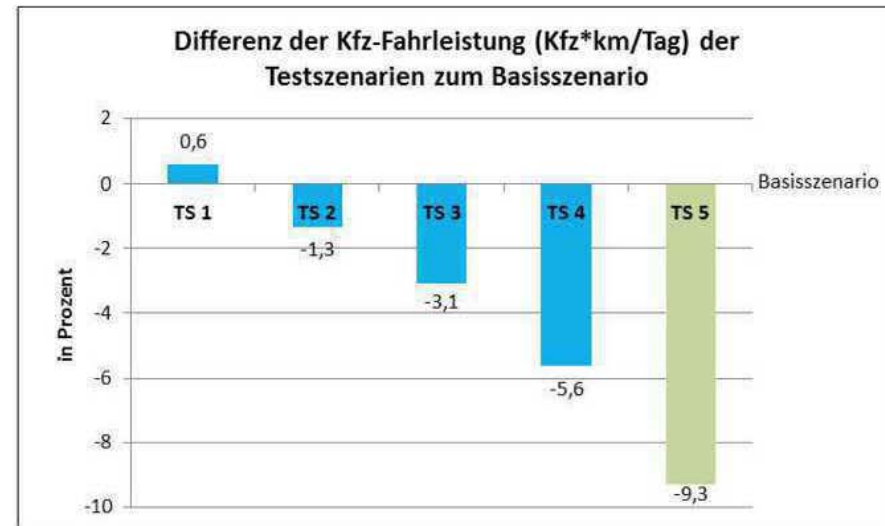
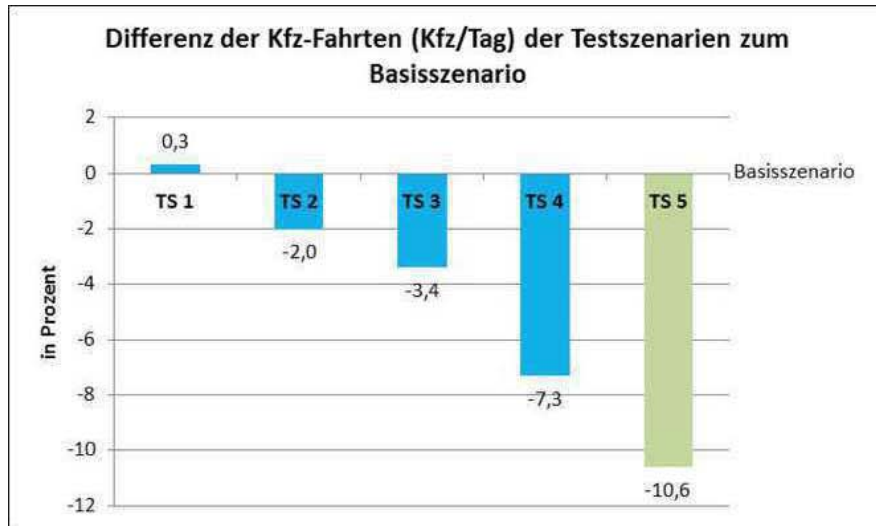
Modal-Split-Abschätzung – Bremerinnen und Bremer im Vergleich zum Basisszenario

Wegeanteile nach Verkehrsmittel (Bremer)

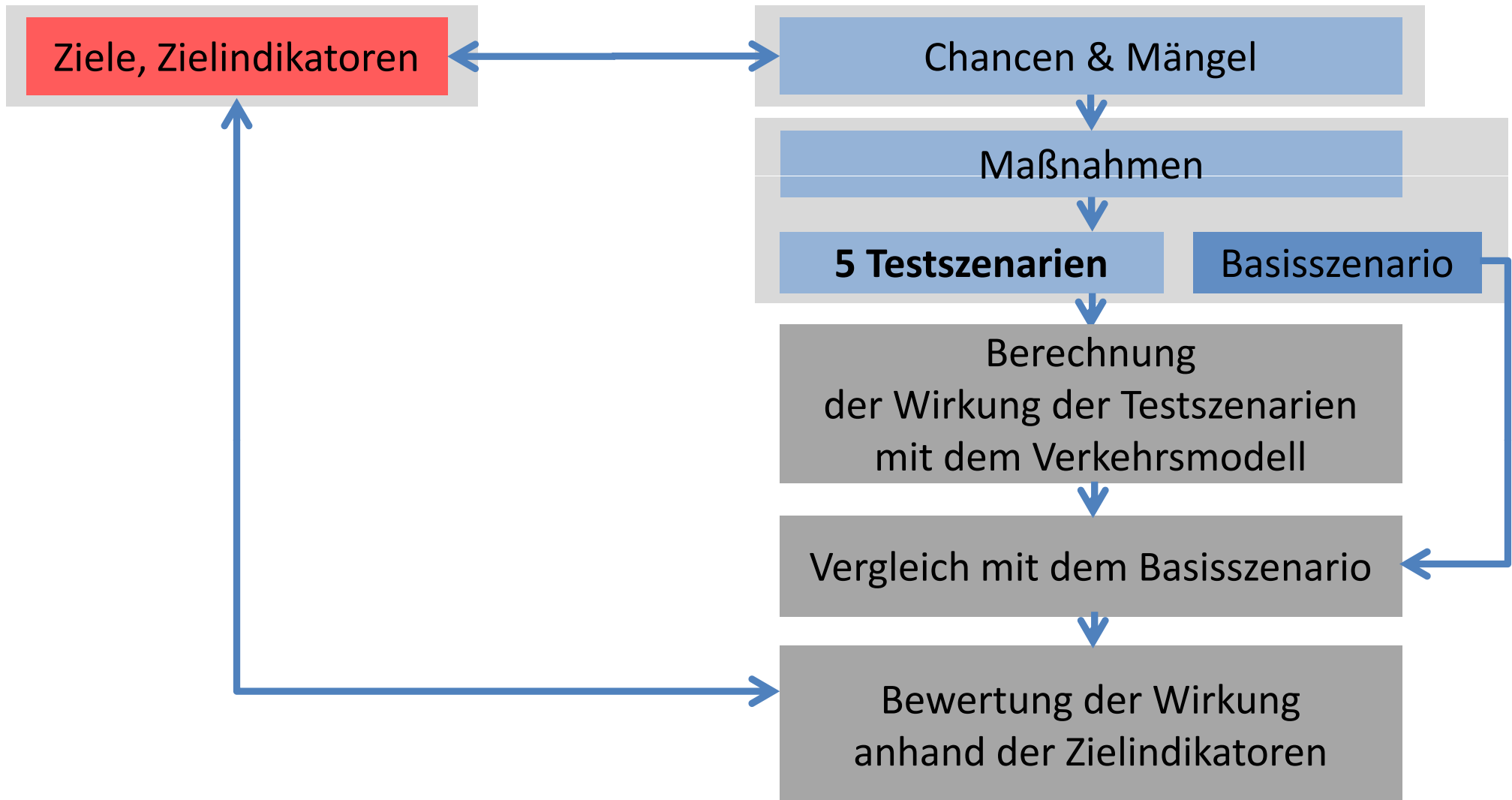


(Bremerinnen und Bremer; ohne weiter ausgreifender Fernverkehr;
 ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

Kenngrößen der Testszenarien im Vergleich zum Basisszenario



Wirkungsermittlung der Testszenarien



Ableitung der Zielindikatoren

- Ausgangsbasis sind die in der 1. Phase des VEP Bremen erarbeiteten und beschlossenen 42 Unterziele der Zielfelder
- Zusammenführen ähnlicher / vergleichbarer Unterziele aus den verschiedenen Zielfeldern
- Definition von 16 Ziel-/Wirkungsindikatoren (abgeleitet aus den Unterzielen)

ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS BREMEN 2025



Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. D.h. es wird bewertet wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bei der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Fraktionen, Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen:

Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/Innen stärken

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/Innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Steigern der Attraktivität des ÖPNV
5. Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger/Innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Vernetzen von Straßen und Wegen für alle Nutzer/Innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
8. Stärken der Nahmobilität

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremen
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (Inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachebene mit den Gebietskörperschaften der Region

Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrierte Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transportsystemen

Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (Innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Trennwirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/Innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen

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



Indikatoren für die Wirkungsermittlung (1)

- (1) Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken, Soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen (1, 2)
- (2) Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen durch Aufwerten und attraktives Gestalten des öffentlichen Raumes (1.2, 1.6, 1.7, 1.8) *)
- (3) Fördern des Fahrradverkehrs, Verbessern der Infrastruktur und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen sowie durch verbesserte tangentielle Verbindungen (1.3, 4.3) *)
- (4) Steigern der Attraktivität des ÖPNV durch optimierte und leistungsfähige Angebote, verbesserte tangentielle Verbindungen, verbesserte Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer etc. (1.4, 3.2, 3.8) *)
- (5) Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV (1.5) *)
- (6) Verbessern der Verkehrssicherheit (2.1, 2.2, 2.3, 2.4) *)
- (7) Besseres / umfassendes Verknüpfen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix (3.1, 3.3, 3.4, 4.6) *)
- (8) Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme, auch in der Region (3.5) *)
- (9) Verbessern der Erreichbarkeit der Innenstadt, des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten (4.2) *)

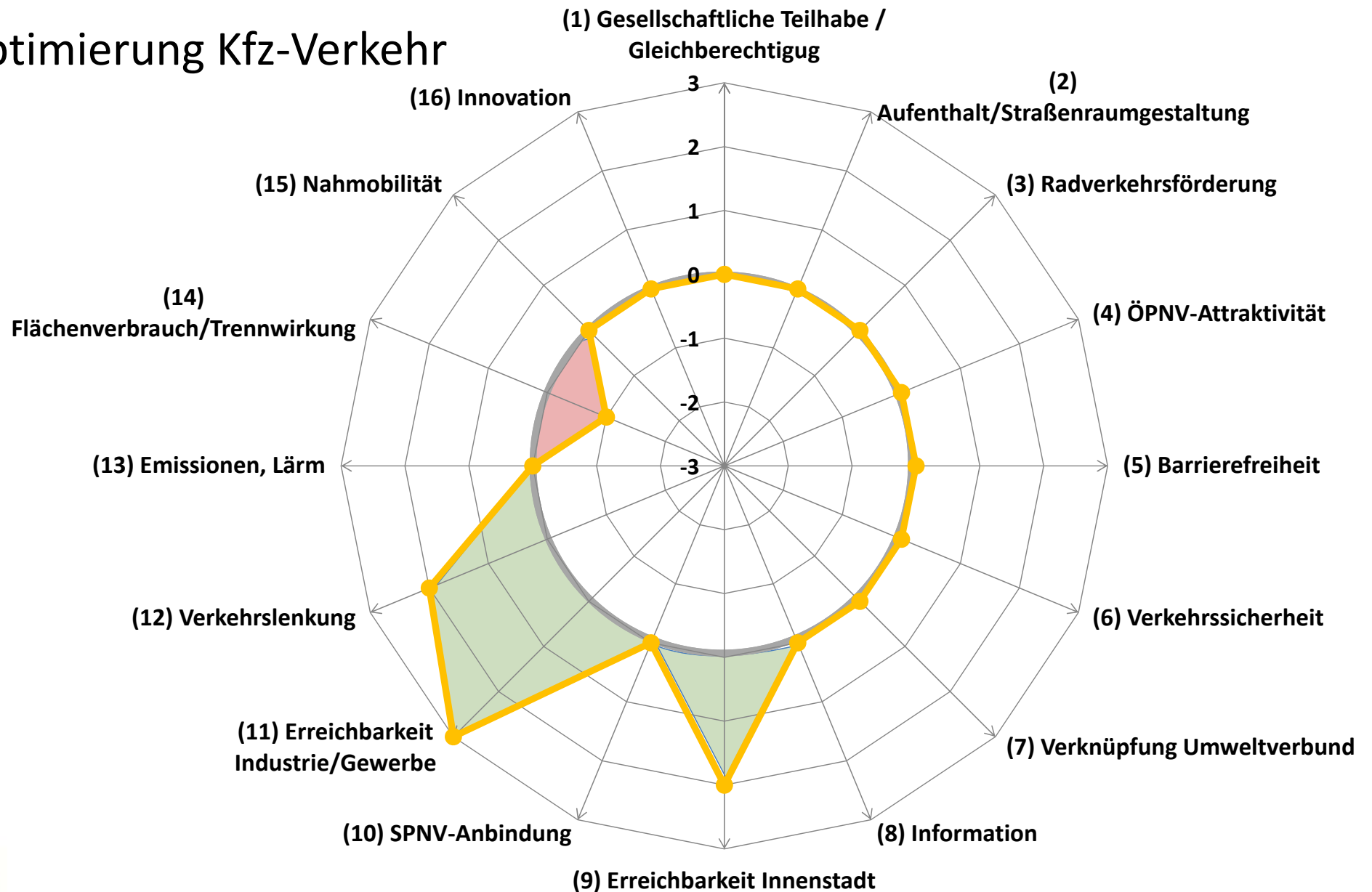
Legende: *) Nummerierung entspricht den beschlossenen Zielfeldern und ihren Unterzielen

Indikatoren für die Wirkungsermittlung (2)

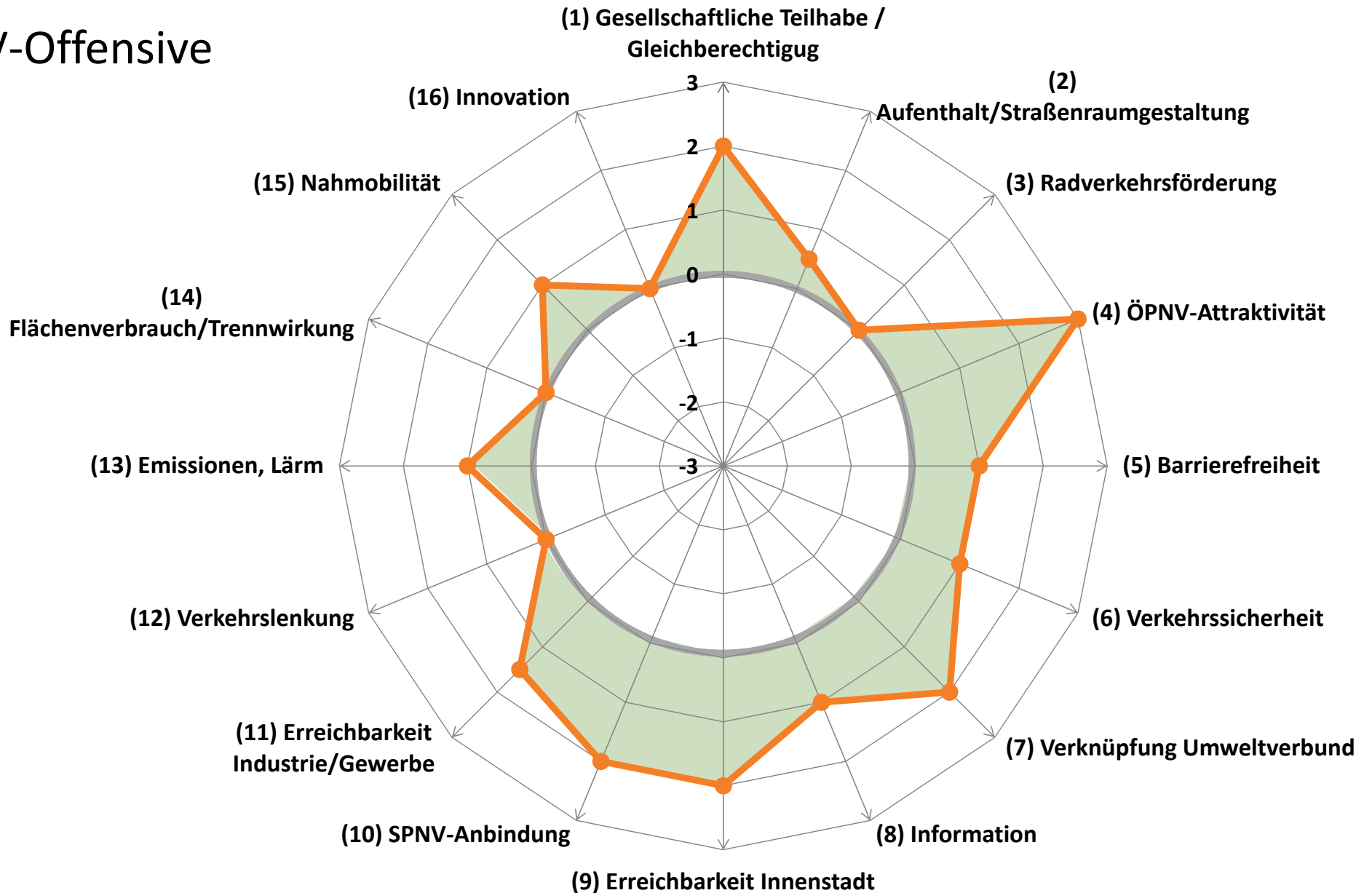
- (10) Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region) und Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr (4.4) *)
- (11) Sicherstellen einer möglichst optimalen Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbestandorten sowie der Häfen mit allen Verkehrsmitteln (5.2, 5.3, 5.6) *)
- (12) Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens, verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem, bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren, Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen abseits der Wohnbebauung (4.1, 5.4, 5.7, 5.8) *)
- (13) Reduzieren von Emissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm und der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten (6.1, 6.2, 6.5) *)
- (14) Verbessern der Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen, verringern des Flächenverbrauchs, Abbau der Trennwirkung von Verkehrsstrassen (Straße und Schiene) (6.3, 6.6) *)
- (15) Fördern der Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren, fördern der Nutzungsmischung, stärken der Nahmobilität (6.4, 1.8) *)
- (16) Förderung innovativer Konzepte, integrierter Verkehrslösungen und alternativer Technologien / Transportsysteme (3.6, 3.7, 5.5, 5.9) *)

Legende: *) Nummerierung entspricht den beschlossenen Zielfeldern und ihren Unterzielen

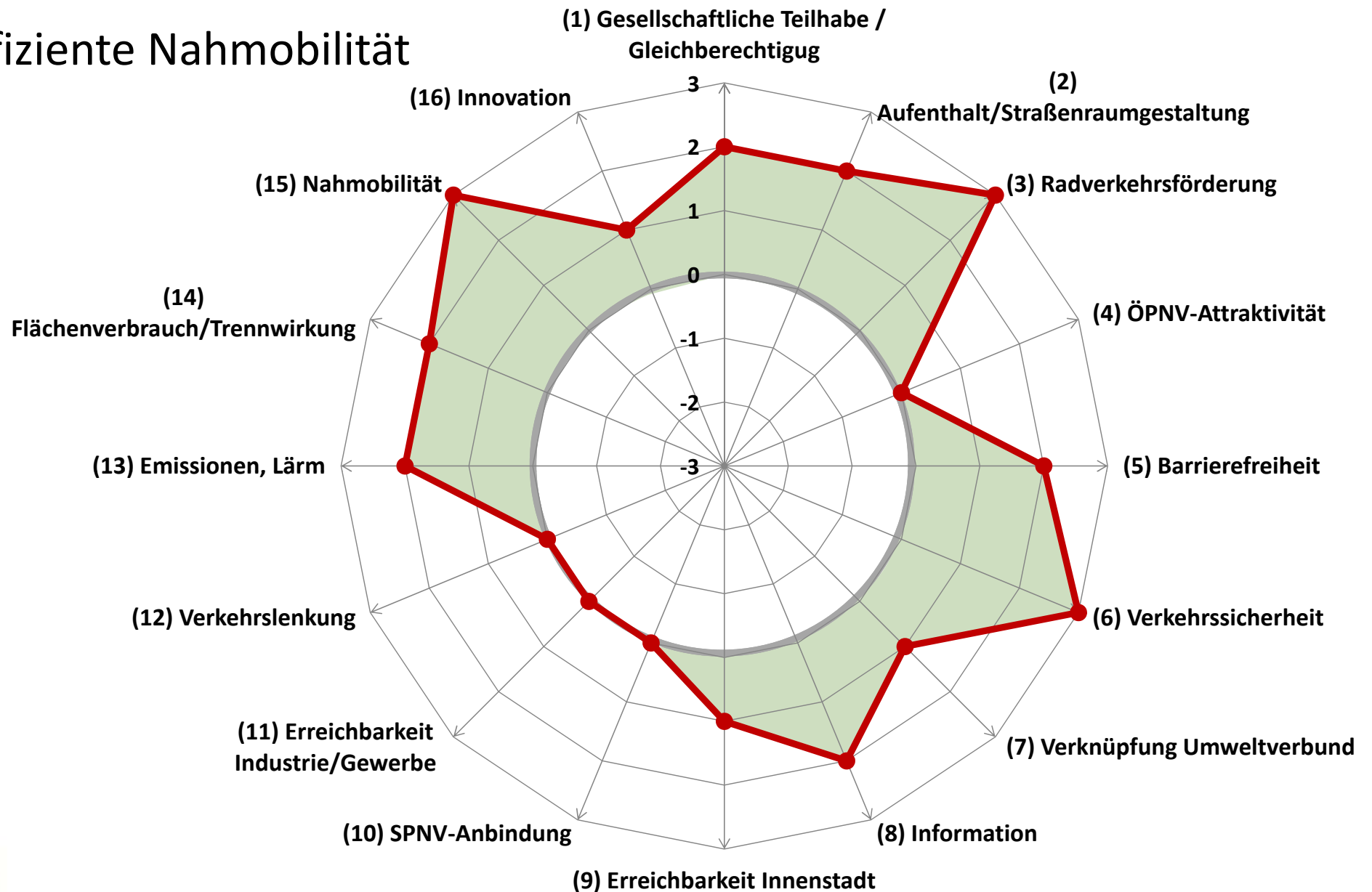
01 Optimierung Kfz-Verkehr



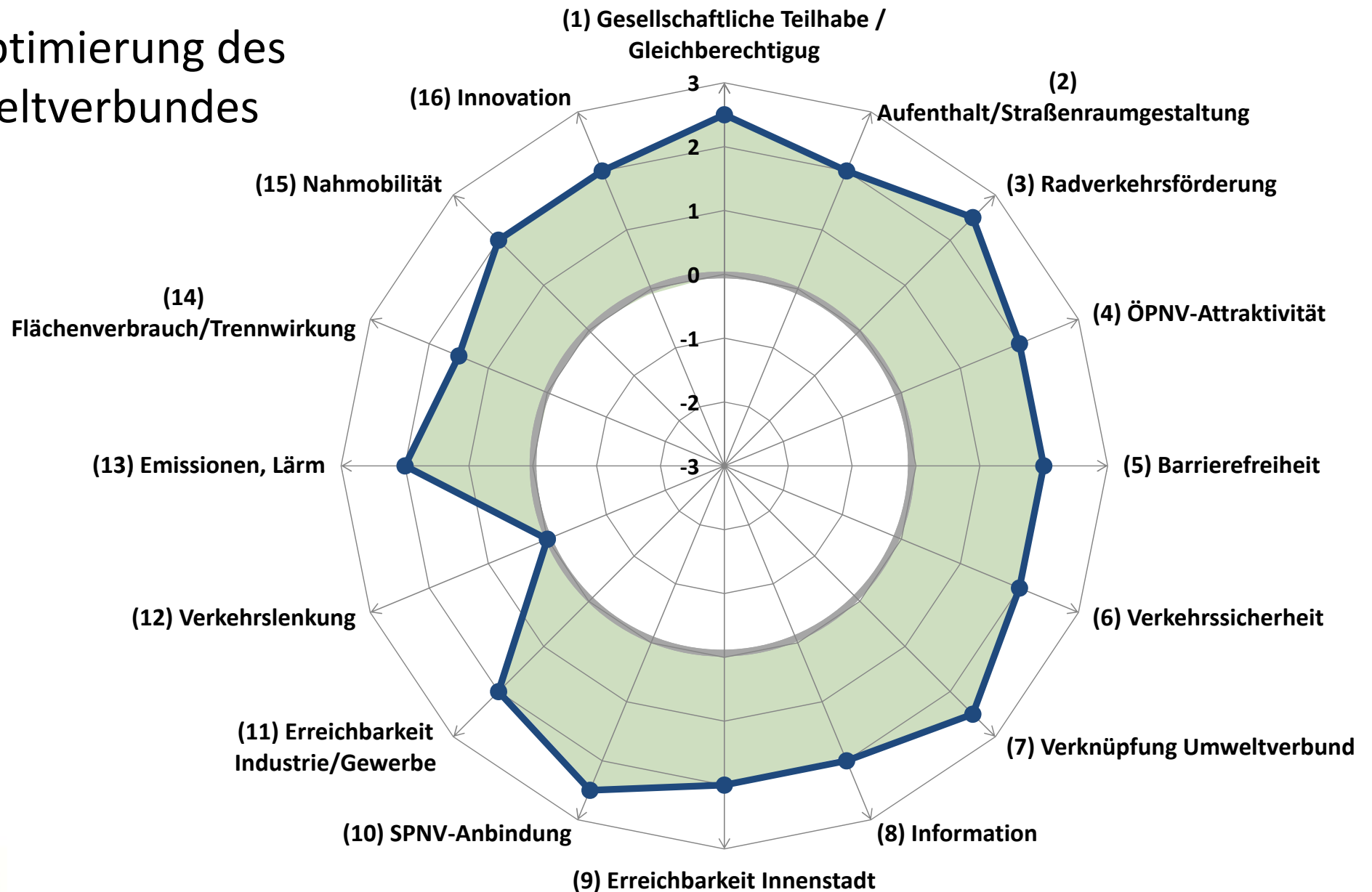
02 ÖV-Offensive



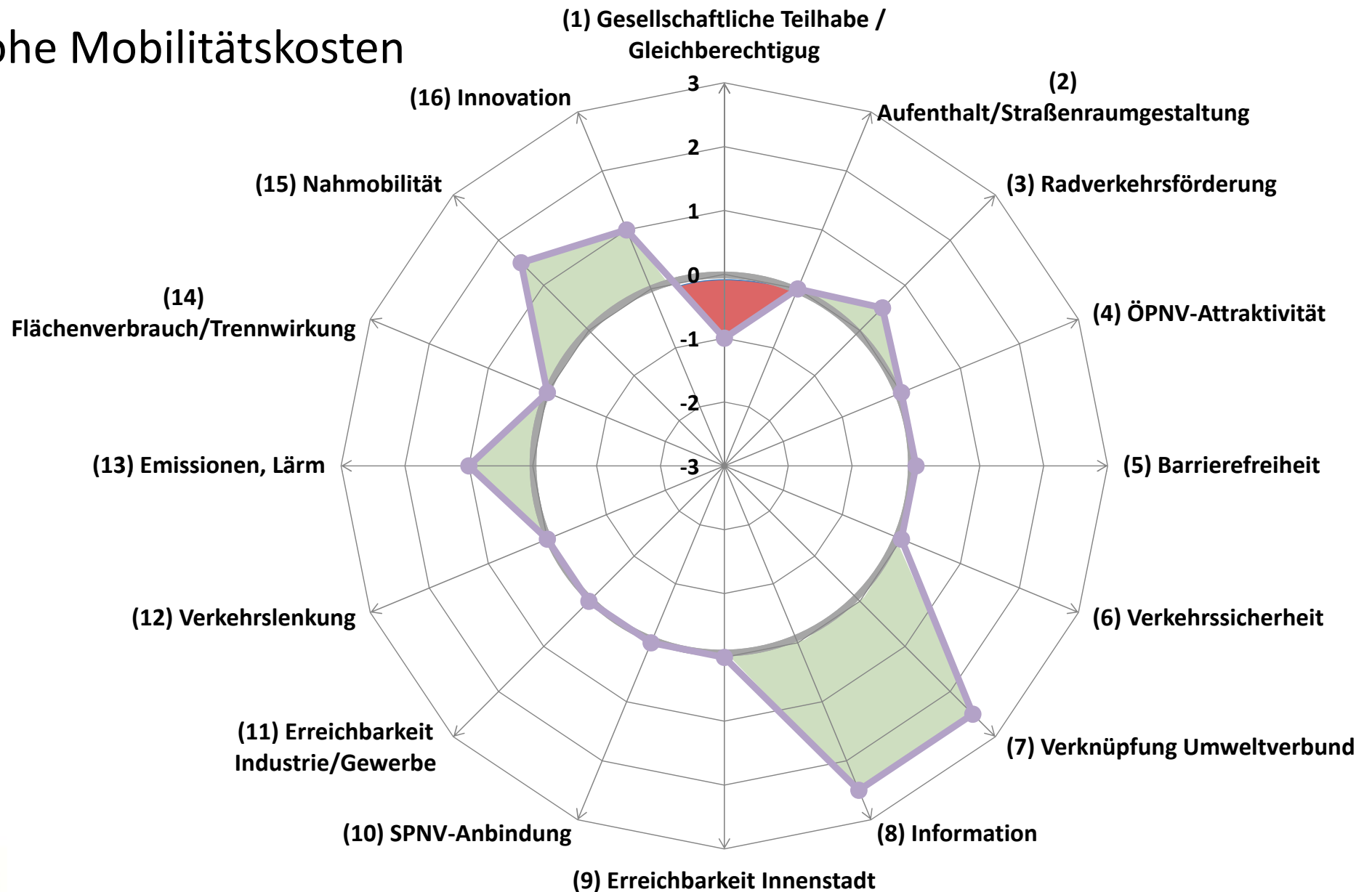
03 Effiziente Nahmobilität



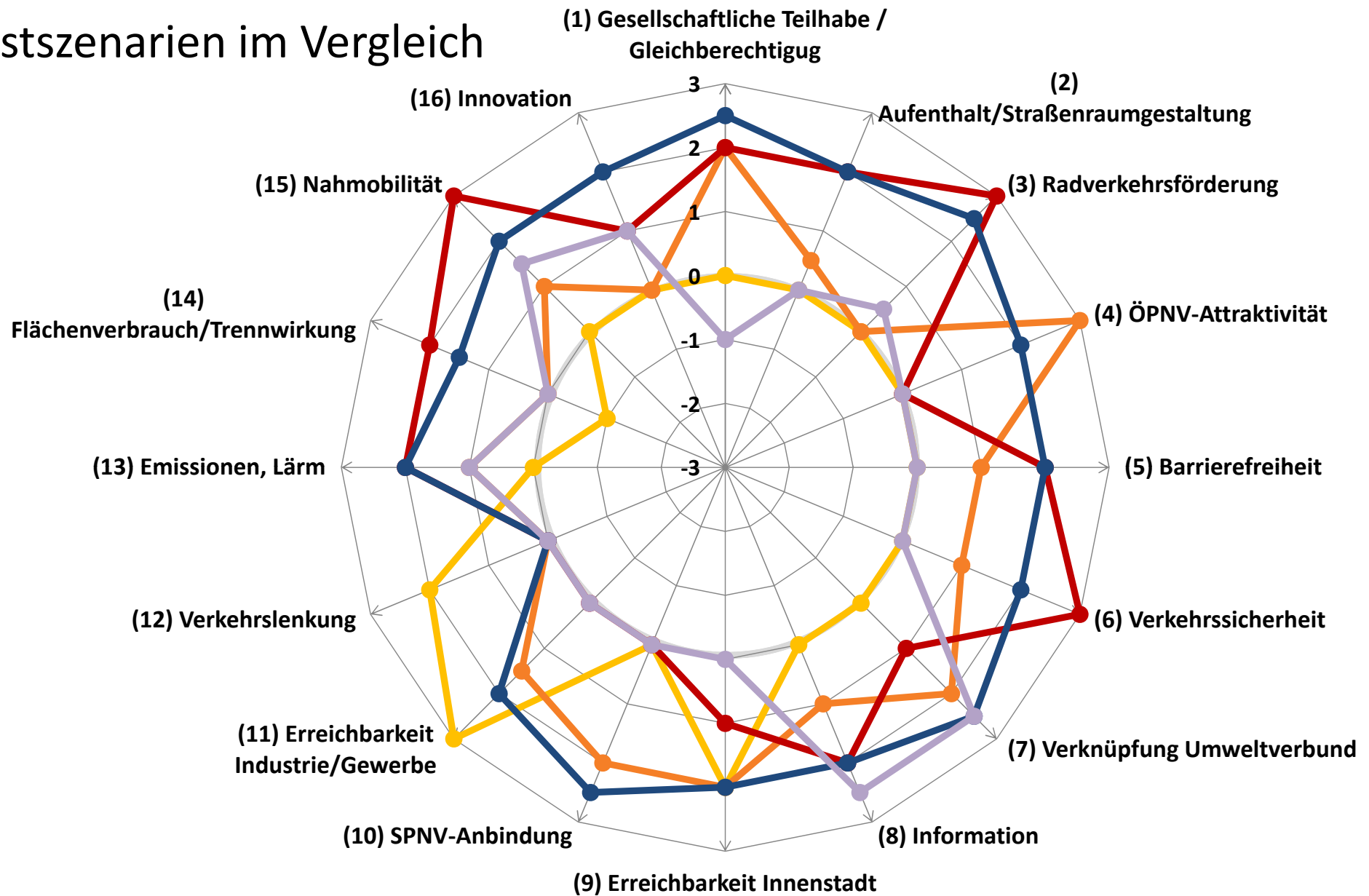
04 Optimierung des Umweltverbundes



05 Hohe Mobilitätskosten

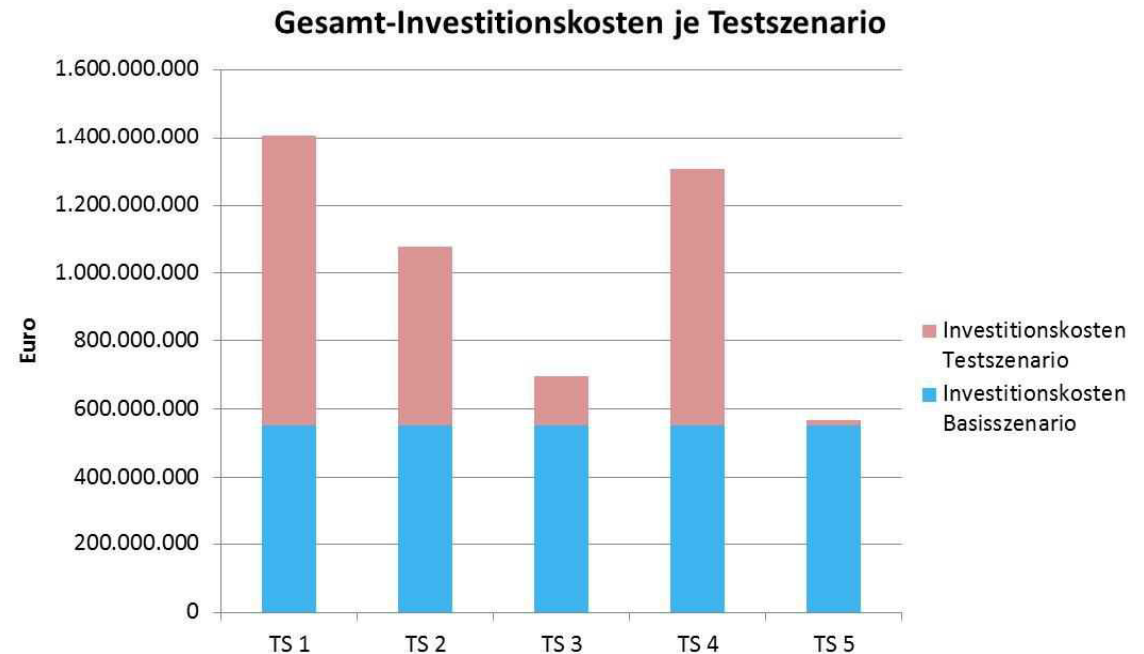


Testszzenarien im Vergleich



Vergleichende Bewertung der Szenarien

- Hinsichtlich der Kosten schneidet Testszenario 03 am besten ab
- Hinsichtlich der Zielerreichung schneidet vor allem das Testszenario 04 sehr positiv ab, allerdings haben auch die Testszenarien 02 und 03 in vielen Punkten eine positive Bewertung
- Es gibt aber auch einige Zielbereiche, die nur mit dem Testszenario 01 erreicht werden können (Verkehrslenkung, Erreichbarkeit Industrie/Gewerbe)
- In Bezug auf eine integrierte Kosten-/Wirkungs-betrachtung sticht v.a. das Testszenario 03 besonders positiv hervor



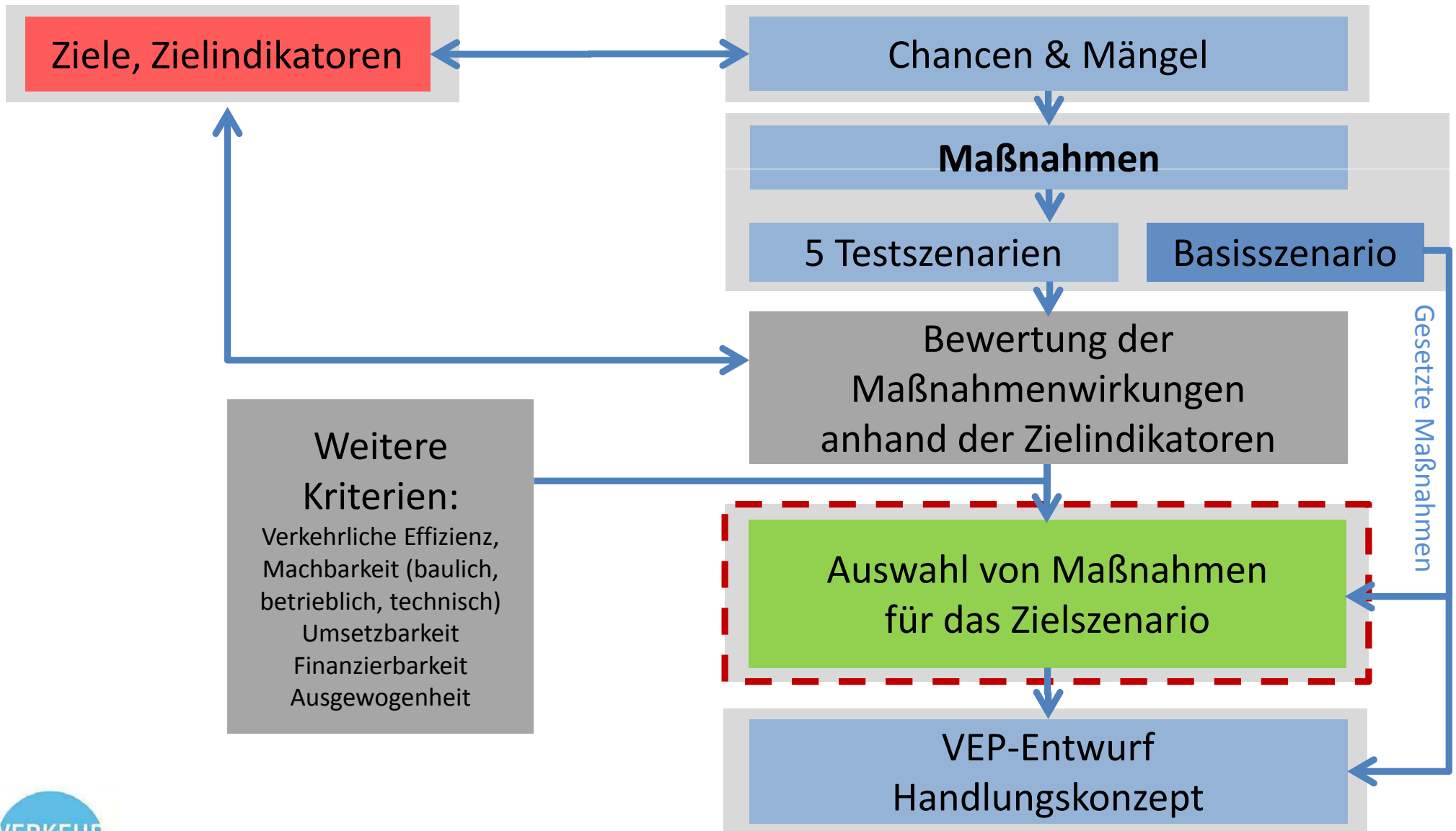
=> Eine Kombination von Maßnahmen aus mehreren Testszenarien ist sinnvoll und nötig

Zielszenario: Bewertungskriterien und Vorgehensweise

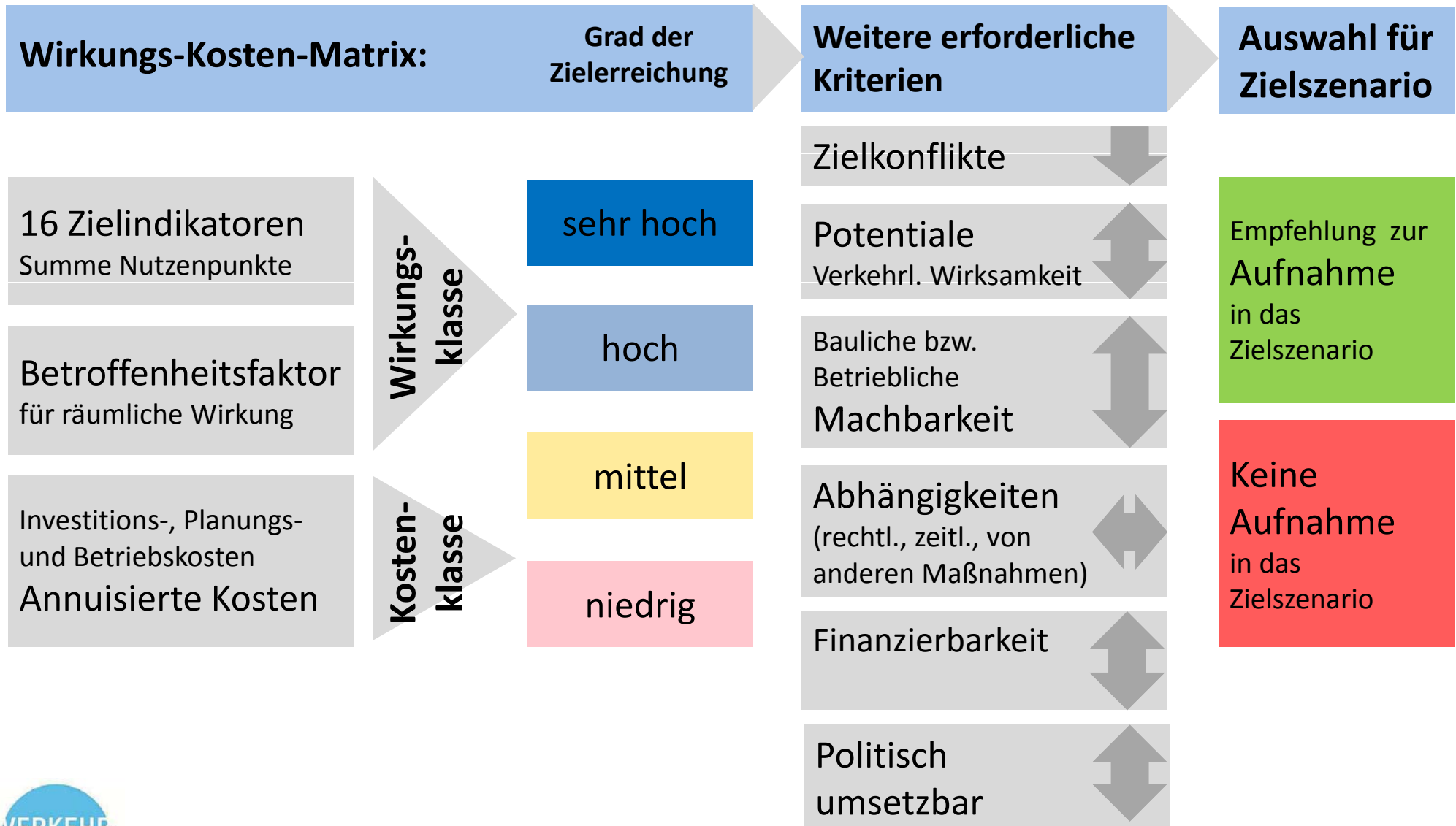
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Maßnahmenbewertung und Entwicklung Zielszenario



Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario



Hinweise zu den Einstufungen / Bewertungen

Zuordnung zu den 5 **Wirkungsklassen** (gewichtet Gesamtnutzenpunkte der 16 Zielindikatoren)

- *Wirkungsklasse I:* bis 8 Nutzenpunkte ✓
- *Wirkungsklasse II:* bis 16 Nutzenpunkte ✓✓
- *Wirkungsklasse III:* bis 24 Nutzenpunkte ✓✓✓
- *Wirkungsklasse IV:* bis 32 Nutzenpunkte ✓✓✓✓
- *Wirkungsklasse V:* mehr als 32 Nutzenpunkte ✓✓✓✓✓

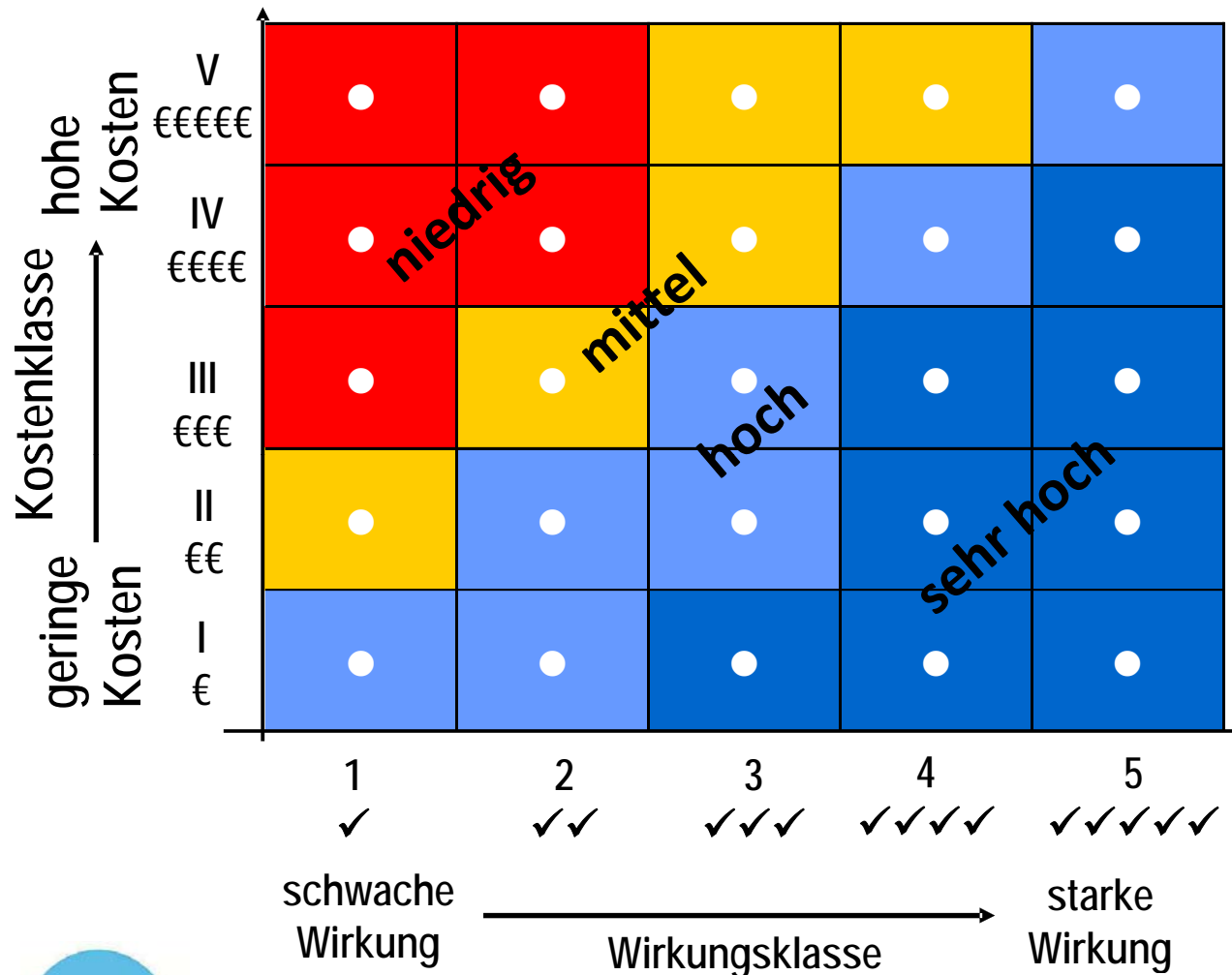
Zuordnung zu den 5 **Kostenklassen** (annuisierte Investitions-, Planungs- und Betriebskosten, bezogen auf die je nach Maßnahme unterschiedliche Nutzungsdauer *)

- *Kostenklasse I:* bis 50 T€/a €
- *Kostenklasse II:* bis 200 T€/a €€
- *Kostenklasse III:* bis 500 T€/a €€€
- *Kostenklasse IV:* bis 1 Mio. €/a €€€€
- *Kostenklasse V:* > 1 Mio. €/a €€€€€

Die Kosten werden für die Bewertung annuisiert, damit es einen einheitlichen Vergleichsmaßstab für die verschiedenen Kostenarten gibt und damit sowohl investive als auch nicht-investive Maßnahmen bewertet werden können.

Ergänzende Bemerkung: behandelt Kriterien, die durch die Zielindikatoren nicht erfasst werden (z. B. bauliche Realisierbarkeit, betriebliche Realisierbarkeit, verkehrliche Aspekte, Abhängigkeiten etc.) aber für die Einstufung/Abwägung zur Aufnahme in den Vorschlag des Zielszenarios relevant sind

Verfahren der Wirkungsermittlung und Aufbau der Wirkungs-Kosten-Matrix



- Gutachterliche Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Ziele; Nutzenpunkte je Zielindikator qualitativ ermittelt (-3 bis +3 Punkte)
- Bewertung des räumlichen Wirkungsumfang (groß, mittel, klein)
- Einstufung in 5 Wirkungsklassen anhand der gewichteten Gesamtnutzenpunkte (1 = schwach bis 5 = stark)
- Zuordnung zu 5 Kostenklassen (annuisierte Kosten)
- Verschneiden der Wirkungs- und Kostenklassen (Wirkungs-Kosten-Matrix)
- Grad der Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen, z.B.:
 - *sehr hoch*
 - *hoch*
 - *mittel*
 - *niedrig*

Maßnahmenbewertung (Auszug) am Beispiel der neuen SPNV-Haltepunkte

Maßnahme	Maßnahmenfeld	Enthalten im Testszenario	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Grad der Zielerreichung <small>gem. Wirkungs-Kosten-Matrix</small>	Zielkonflikt bei
Neuer Haltepunkt Klinikum Mitte	SPNV	2	✓✓✓✓	€€€€€	mittel	
Neuer Haltepunkt Überseestadt	SPNV	2	✓✓✓✓	€€€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Mittelshuchting	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Grambke	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Universität/Technologiepark	SPNV	2, 4	✓✓✓✓	€€	sehr hoch	
Neuer Haltepunkt Horn/Achterdiek	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Arbergen	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Steubenstraße	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Marßel	SPNV	2, 4	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Innsbrucker Str.	SPNV	2	✓✓✓	€€	hoch	
Neuer Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie	SPNV	2	✓✓✓✓	€€	sehr hoch	
Neuer Haltepunkt Gröpelingen	SPNV	2	✓✓	€€	hoch	(1) Gesellschaftliche Teilhabe / Gleichberechtigung
Neuer Haltepunkt Farge Ost	SPNV	2	✓✓✓	€€	hoch	

Abwägung anhand weiterer Kriterien am Beispiel der SPNV-Haltepunkte

Möglicher Haltepunkt	Betroffene Linie	Ein-/Aussteiger pro Tag				Einschätzung der baulichen Machbarkeit
		> 2.000	1.000 - 2.000	750 - 1.000	< 750	
Klinikum Mitte	RS1	◆				■
Überseestadt	RS3, RS4, RB52	◆				■*)
Mittelshuchting	RS3, RS4, RB52	◆				■
Grambke	RS1, RS2	◆				■
Uni/Technologiepark	RB41, RS5		◆			■
Achterdiek	RB41, RS5		◆			■
Arbergen	RS1		◆			■
Steubenstraße	RS2			◆		■
Marßel	RS2			◆		■
Innsbrucker Str.	RB41, RS5				◆	■
Gewerbepark Hansalinie	RS2				◆	■
Gröpelingen	RS1, RS2				◆	■
Farge Ost	RS1				◆	■

■ vsl. mit begrenztem Aufwand machbar ■ vsl. mit mittlerem Aufwand machbar ■ vsl. nur mit hohem Aufwand machbar
■ Umsetzung wegen geringer Nachfrage unwahrscheinlich

*) im Rahmen Austausch/Sanierung Weserbrücke sollte Machbarkeit vertieft geprüft werden

Maßnahmenbewertung (inkl. Abwägung) u. Auswahlvorschlag für das Zielszenario am Beispiel der SPNV-Haltepunkte

Maßnahme	Wirkungs- klasse	Kosten- klasse	Grad der Ziel- erreichung	weitere erforderliche Kriterien (zu baulicher bzw. betrieblicher Realisierbarkeit, verkehrliche Wirksamkeit, Abhängigkeiten etc.) Aspekte, die durch die Indikatoren nicht erfasst werden	Vorschlag Zielszenario
Neuer Haltepunkt Klinikum Mitte	✓✓✓✓	€€€€€	mittel	Maßnahme baulich bis auf Weiteres nicht realisierbar	-
Neuer Haltepunkt Überseestadt	✓✓✓✓	€€€€	hoch	Maßnahme baulich bis auf Weiteres nicht realisierbar (nur mit Ersatz-/ Neubau Weserbrücke umsetzbar)	-
Neuer Haltepunkt Mittelshuchting	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Grambke	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Universität/Technologiepark	✓✓✓✓	€€	sehr hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Horn/Achterdiek	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Arbergen	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Steubenstraße	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Marßel	✓✓✓	€€	hoch	verkehrlich sinnvoll; bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss noch vertieft geprüft werden	x
Neuer Haltepunkt Innsbrucker Str.	✓✓✓	€€	hoch	aufgrund geringer Fahrgastmengen nicht sinnvoll	-
Neuer Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie	✓✓✓✓	€€	sehr hoch	aufgrund geringer Fahrgastmengen nicht sinnvoll	-
Neuer Haltepunkt Gröpelingen	✓✓	€€	hoch	aufgrund geringer Fahrgastmengen nicht sinnvoll, Entfernung zur Wohnbebauung zu groß	-
Neuer Haltepunkt Farge Ost	✓✓✓	€€	hoch	aufgrund geringer Fahrgastmengen nicht sinnvoll	-

Vorschlag für ein Zielszenario

- Vorschlag für die Maßnahmen des Zielszenarios ist auf den Ausstellungspostern zusammenfassend dargestellt
 - Zielszenario beinhaltet aus jedem Testszenario und Handlungsfeld entsprechende Maßnahmen, setzt aber auch für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen gewisse Schwerpunkte, die sich v.a. aus den Zielsetzungen ergeben
 - Zielszenario umfasst rund 160 Maßnahmen
 - Auf den Postern werden exemplarisch auch Maßnahmen aufgelistet, die nicht in das Zielszenario aufgenommen wurden
- => anschließende Diskussion beim Rundgang an den Ständen sowie im abschließenden Themen-Talk

Diskussion des Zielszenarios

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Programm 3. Bürgerforum Bremen West (25.02.2014)

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Jan Bembenek, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18.40	Vortrag – Ergebnisse der Testszenarien und Entwurf für das Zielszenario	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.10	Rundgang – Ergebnisse der Testszenarien und Entwurf für das Zielszenario	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Themen-Talk	
20.50	Zusammenführung der Diskussionen	
21.00	Veranstaltungsende	

Rundgang - die Stationen

▪ **Leben- Bewegen - Organisieren**

- Radverkehr
- Fußverkehr/Nahmobilität
- Verkehrssicherheit/Mobilitätsberatung/Carsharing
- Straßenraum/Mobilitätskultur/Ruhender Verkehr

▪ **Erreichen - Handeln -Transportieren**

- Kfz- und Wirtschaftsverkehr
- ÖPNV - Eisenbahn/Straßenbahn
- ÖPNV - Busverkehr
- Sonderbetrachtungen

▪ **Vergleich der Testszenarien**

▪ **Inhalte, Ablauf und Ziel des VEP**

**Konkrete
Beschreibung des
Zielszenarios**

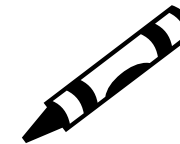


Feedback an den Themenstände:

Kritik	Lob	Fragen
Gelbe Karten → Moderator		



Kritik	Lob	Fragen
Grüne Karten → Teilnehmer selbst		



Bitte keine Kugelschreiber benutzen!

Unterlagen verfügbar:

Bewertungskriterien, Listen der empfohlenen und nicht empfohlenen Maßnahmen, Karten-Übersichten, Ergebnisse der Sonderplanfälle:

www.bau.bremen.de/vep --> **Aktuelles**

alle Poster der Ausstellung und Präsentation:

www.bau.bremen.de/vep --> **Bürgerbeteiligung**

Themen-Talk (60 min)

Hierzu wollen wir diskutieren:

1. Eindrücke aus dem Rundgang
2. Verständliche Methodik?
3. Lokale Maßnahmen (Wo ist ...?)
4. www.bremen.bewegen.de III. Ph
5. Kosten (können wir uns das leisten?)
6. Ach so, das Handlungskonzept kommt noch?