



## **Dokumentation des Bürgerforums**

### **Bremen-Mitte**

(Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)

am 15.01.2013

im Übersee-Museum

(18:30 h - 21:00 h)

## **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**

## 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 25.02.2013).

### Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Klaus Schäfer-Breede, BVÖ

Mareen Lubich, 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 Poster .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Die Diskussion an den Messeständen.....</b>	<b>11</b>
5.1	Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit .....	13
5.2	Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse .....	14
5.3	Messestand: Kfz-Verkehr .....	15
5.4	Messestand: Radverkehr.....	16
<b>6</b>	<b>Gesamteindruck.....</b>	<b>18</b>
	<b>Anhang A: Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet .....</b>	<b>21</b>
	<b>Anhang B Feedback im Originalton - Abschrieb der Moderationskarten .....</b>	<b>22</b>
	<b>Anhang C: Handout: "Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025" .....</b>	<b>31</b>

# 1 Einführung

Bremen soll attraktiv bleiben – für seine Bürgerinnen und Bürger, für Wirtschaft, Tourismus und Wissenschaft – und sich seine hohe Lebensqualität erhalten. Diesem Ziel soll ein strategisches Verkehrskonzept dienen, das beschreibt, wie sich der Verkehr in Bremen in den nächsten Jahren entwickeln soll, und das dabei Veränderungen im Verkehrsverhalten und neue gesellschaftliche und räumliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 soll unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist die Grundlage für die strategische Verkehrsplanung in Bremen bis zum Jahr 2025. Der VEP soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und zur Erreichung derselben Ziele dienen.

Der Verkehrsentwicklungsplan deckt daher alle Verkehrsmittel und Verkehrsnetze ab:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (Pkw-/und Lkw-Verkehr)
- Öffentlicher Personenverkehr (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn)

Er betrifft alle Verkehrszwecke im Personenverkehr:

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkaufen
- Holen und Bringen
- Fahrten in Ausübung des Berufs / Personenwirtschaftsverkehr
- Freizeit

Im VEP werden sowohl der Personenverkehr (privater und Personenwirtschaftsverkehr) wie auch der Güterverkehr (Lkw-/Wirtschaftsverkehr) untersucht.

Er beinhaltet eine Prognose für das Jahr 2025 und deckt ein breites verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenspektrum ab:

- Infrastruktur
- Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement
- Information und Beratung
- Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln
- Wechselwirkungen zur Umwelt, Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Der VEP wird im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet. Dem dienen regionale Bürgerforen, die in den vier Phasen des Planungsprozesses durchgeführt werden. Hier können sich die Bürger über den jeweiligen Arbeitsstand informieren, mit den Planern diskutieren und eigene Ideen und persönliche Erfahrungen einbringen.

Ein besonderes Merkmal dieses Dialogangebots besteht darin, dass die Bürgerbeteiligung bereits sehr frühzeitig erfolgt. Nach einer Auftaktveranstaltung im Frühjahr 2012 wurden anschließend im Sommer die Zielstellungen des VEP im Rahmen von zwei öffentlichen Workshops zur Diskussion gestellt und von der Deputation im Oktober 2012 beschlossen. Im Januar 2013 begann eine Reihe von regionalen Bürgerforen zum Themenschwerpunkt "Bestandsanalyse".

## Bearbeitungsphase und Bausteine des VEP



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

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

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestehen über die seit Mitte November 2012 freigeschaltete und bis zum 31. Januar 2013 betriebene Internetplattform [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) sowie auf dem Wege der Beiratsbefassung, die jeweils in kurzem Abstand nach den Bürgerforen erfolgt.

Das Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Mitte** fand am 15. Januar 2013 in der Zeit von 18:30 bis 21:00 Uhr im Übersee-Museum statt.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden Ablauf und Ergebnisse des Bürgerforums für den Bereich Bremen-Nord beschrieben.

## 2 Tagesordnung und Ablauf

Die Veranstaltung wurde nach dem Messe-Prinzip "alles in einem Raum" durchgeführt. Das Programm beinhaltete eine "warm-up"-Phase, die von den Teilnehmer/innern für einen ersten Rundgang durch die Ausstellung, für das Kennenlernen und einen ersten Gedankenaustausch genutzt werden konnte. Es folgte ein plenarer Teil mit Grußworten und Vorträgen zum Stand der Arbeit unter regionaler Bezugnahme auf Bremen-Nord. Kern der Veranstaltung war die Begegnung mit den Gutachtern, die insbesondere im zweiten Teil des Abends im Mittelpunkt stand.

Hierzu waren Messestände mit Stellwänden aufgebaut worden. Insgesamt wurden fünf Stationen angeboten, vier davon personell besetzt durch die Gutachterbüros. An den Stellwänden wurden - vertiefend zu den im Vortrag bereits angerissenen Aspekten - anhand von Postern die wesentlichen Ergebnisse der gutachtlichen Bestandsanalyse der Öffentlichkeit vorgestellt. In kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt am Bearbeitungsprozess des neuen VEPs mitzuwirken und Fragen, Wünsche und Meinungen nicht nur zu äußern, sondern auch zu hinterlassen.

Die Teilnehmer/innen wurden aufgefordert, ihre persönlichen Einschätzungen, Anregungen und Hinweise an den Messeständen zu den vorgestellten Themenfeldern einzubringen. Betreut wurden die Gespräche und Diskussionen an den Stellwänden von Mitarbeiter/innen aus den Gutachterbüros. Die Anregungen und Kommentare der Beteiligten wurden auf Moderationskarten festgehalten, die drei übergeordneten Leitfragen zugeordnet waren.

In einer Abschlussrunde wurden die Betreuer der Messestände vom Moderator der Veranstaltung zu den Kernergebnissen der Stände im Sinne einer Kurzzusammenfassung interviewt.



Das Bürgerforum wurde von 85 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Auftraggeber).

### Programm des 1. Bürgerforums in Bremen-Mitte

Zeit	Thema	von
18.30	Ankunft und Stehcafé Möglichkeit zur Information über VEP Bremen 2020/2025 an Messeständen	
19.00	Begrüßung  Einführung in Ablauf  VEP Bremen 2020/2025 – Ziele und Planungsdialog	Wilhelm Hamburger, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Klaus Schäfer-Breede, Moderation  Anne Mechels, Planersocietät
19.10	Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse – Stärken und Schwächen	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.40	Exemplarische Meinungen/Hinweise aus dem Internet	Klaus Schäfer-Breede
19.45	Austausch und Diskussion an Messeständen	Teilnehmer und Vertreter der Pla- nungsbüros
20.50	Zusammenführung der Diskussionen und Aus- blick auf das weitere Vorgehen	Moderator und "Gastgeber" der Messestände
21.00	Veranstaltungsende	







### 3 Die Vorträge

Eröffnet wurde das Bürgerforum von Wilhelm Hamburger vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Die Moderation erfolgte durch Klaus Schäfer-Breede vom Büro für Verkehrsökologie, Bremen.

Den Plenarvortrag haben sich Anne Mechels (Planersocietät) und Theo Janßen (Ingenieurgruppe IVV) geteilt. Im Anschluss hat Herr Schäfer-Breede den Zwischenstand der Online-Beteiligung ([www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)) zusammengefasst und in die Verfahrensweise des anschließenden Dialogs mit den Gutachtern eingeführt.

Folgende Themen wurden vorgetragen:

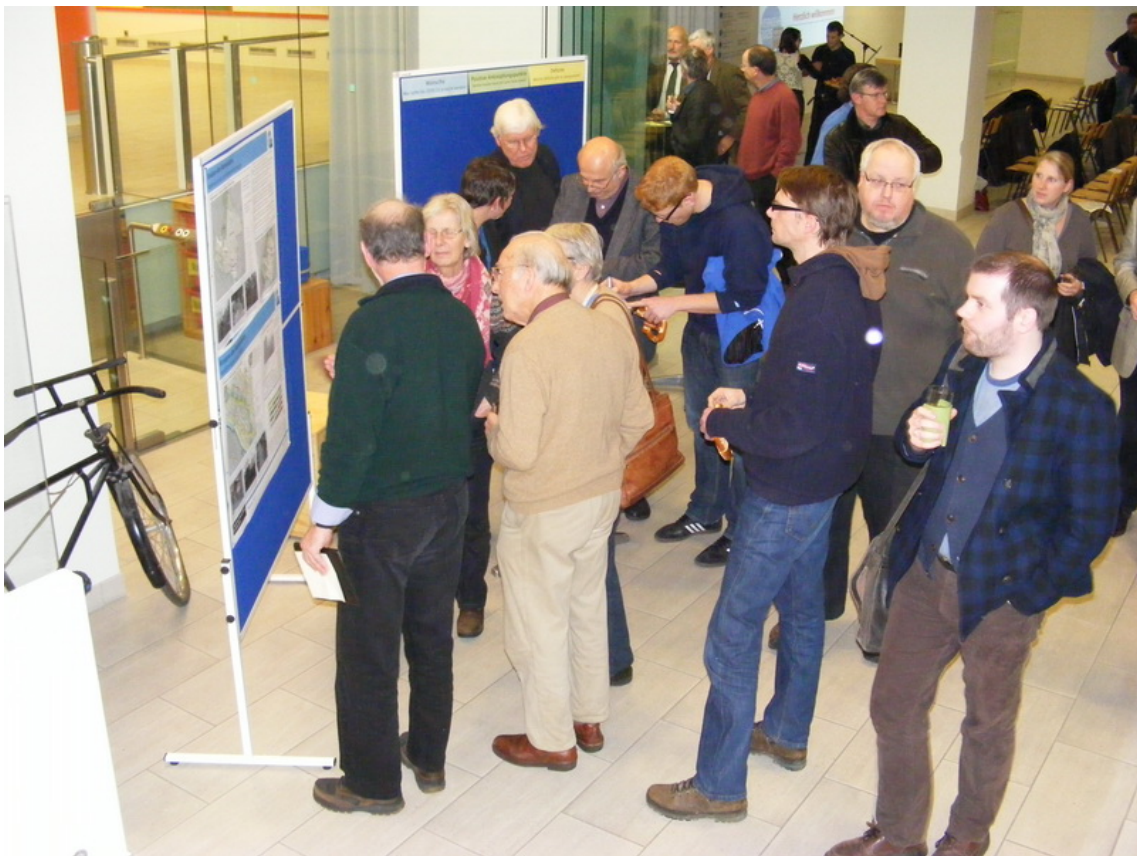
- Anlass und Aufgabenstellung des VEP Bremen 2020/2025
- Ausgangslage zur Mobilität im Bremer Norden
- Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen)
- Ausblick auf das weitere Vorgehen
- Exemplarische Meinungen/Hinweise aus dem Internet
- Leitfragen und Spielregeln zur folgenden Diskussion an den Messeständen



## 4 Die Poster

An den Messeständen wurden insgesamt 10 eigens für das Bürgerforum Bremen-Mitte erstellte Poster ausgestellt:

- Poster 1:** Inhalte und Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans
- Poster 2:** Zwischenauswertung der Onlinediskussion auf [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)
- Poster 3:** Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)
- Poster 4:** Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)
- Poster 5:** Analyse des Kfz-Verkehrs (Straßennetz und Lkw-Verkehr)
- Poster 6:** Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)
- Poster 7:** Analyse des Fußverkehrs (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)
- Poster 8:** Analyse des Straßenraums (Straßenraumverträglichkeit)
- Poster 9:** Analyse des öffentlichen Verkehrs ( Infrastruktur und Angebot)
- Poster 10:** Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)



## 5 Die Diskussion an den Messeständen

Die Messestände wurden seitens der Gutachterbüros personell betreut. Den Teilnehmer/innen bot sich die Gelegenheit zum persönlichen Dialog mit den Gutachtern. Durch die offene Gestaltung dieses Teils der Veranstaltung konnten die Besucher die Ausstellung gemäß ihrer eigenen Schwerpunktinteressen nutzen und im Gespräch detaillierte Erläuterungen erfragen oder ihre persönliche Sichtweise vortragen. Die weitgehend kartenbasierte Themenaufbereitung erleichterte es beiden Seiten, Probleme, Ideen und Anregungen zu verorten. Die Teilnehmer wurden gebeten, ihre konzeptionellen Wunschvorstellungen sowie vorhandene positive Anknüpfungspunkte und Hinweise auf vorhandene Defizite auf Moderationskarten an den hierfür vorbereiteten Stellwänden zu hinterlassen, im Sinne einer Ergänzung oder als Korrektiv oder Gegenmeinung zu dem von den Büros vorgetragenen Analysestand.

In dieser Dialogphase bildeten sich wechselnde Gruppen an den Messeständen. Viele Teilnehmer nutzten die Gelegenheit zur Nachfrage und Meinungsäußerung.

In einer Schlussrunde wurden alle Teilnehmer zu einem kurzen Resümee an die Messestände eingeladen.

In den folgenden Abschnitte 5.1 bis 5.4 findet sich eine redaktionell bearbeitete Zusammenfassung der Moderationskarten, ein vollständiger Abschrieb (mit Fotos der Tafeln) befindet sich in Anhang B.





## 5.1 Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

### Poster:

**Analyse des Fußverkehrs** (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

**Analyse des Straßenraums** (Straßenraumverträglichkeit)

### **Wünsche**

- Wiedereinführung des Zebrastreifens; mehr Querungshilfen
- Neue Querungen an Schüsseltor Höhe Sögestr. u. Wachmannstr.; bessere Fußgängerführung am Stern
- Absenkungen an allen Einmündungen
- Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor: Fußgängerzone mit Straßenbahn und Fahrrad frei
- Rückbau Martinstraße
- Mut zu mehr "Shared Space"; Einführung von Bewegungszonen
- Verknüpfung Stadtteilzentren: Schwachhauser Heerstr <->Emmaplatz<->Wachmannstr.
- Sicherere Gestaltung Wachmannstr.-Schubertstr.-Benqueplatz (Straßenbahn, Rad, Fuß, Auto)
- Herdentorsteinweg Rtg. City: mehr Platz für Fußgänger, Rechtsabbieger zum Fußweg machen
- 30 km/h flächendeckend
- Kein aufgesetztes Parken auf engen Gehwegen
- Mindestfußwegbreite gemessen an Begegnung von Rollator u. Kinderwagen
- Trennung des Radverkehrs von Fußwegen; bei schmalen Gehwegen Radspuren auf der Fahrbahn
- Kein Radverkehr zwischen ruhendem und fließendem Verkehr

### **Positive Anknüpfungspunkte**

- Ampeln an der Kurfürstenallee
- Bummelachse an der Schlachte (ausweiten!)
- Gestaltung und Flächenaufteilung der Humboldtstraße
- Raumaufteilung Elsasser Str. (Radverkehr auf Fahrbahn, Kopfsteinpflaster für Parkstreifen)
- Vernetzung der Fußwege (kann in Nachbarbereiche verbessert werden)

### **Defizite**

- Ungünstige Gestaltung der Umstiegsbereiche der BSAG
- Es fehlt ein Gehweg am City-Eingang durch das Doventor
- Überparkung mit Folge mangelnder Bewegungsfreiheit für Fußgänger
- Fußwegparken wird als Gewohnheitsrecht gesehen
- Krasses Vollzugsdefizit bei der Überwachung des aufgesetzten Parkens (z.B. Peterswerder)
- Situation/Gestaltung Findorff-Tunnel

- Fußgängersituation am Knotenpunkt Kurfürstenallee-Kirchbachstraße

## 5.2 Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse

### Poster:

#### Analyse des öffentlichen Verkehrs ( Infrastruktur und Angebot)

#### Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)

#### Wünsche

- Barrierefreies Umsteigen sichern; barrierefreier Zugang an allen Türen der Fahrzeuge
- Einheitliche Displays der Fahrscheinautomaten
- Eine Stadt - ein Tarif, einschließlich Bremen-Nord; ÖPNV muss bezahlbar bleiben
- Mehr Nachtlinien (Schichtarbeiter)
- Querverbindungen: Schwachhausen-Viertel
- Förderung des P+R an Bahnhöfen durch Kostenbefreiung für Inhaber eines Monatstickets
- Jade-Weser-Port-Verkehre über Cloppenburg

#### Positive Anknüpfungspunkte

- LSA-Beeinflussung (verbessern!)
- Technische Möglichkeiten der Lärminderung im Bahnverkehr (leise Güterzüge)
- Pedelec-Stationen in Verbindung mit ÖPNV (z.B. analog zu Mobilpunkten; Kombiticket Pedelec-ÖPNV)

#### Defizite

- Fehlende ÖPNV-Verbindung Schwachhausen - Findorff; fehlender S-Bahnhalt Doventorsteinweg
- Fehlende SPNV-Erschließung Universität
- Derzeitige Konzentration des Güterverkehrs auf Nachtzeit; Güterverkehr nachts ohne Tempolimit
- Kapazität des HBF zu gering für durchströmenden Fußverkehr im Berufsverkehr und beim Freimarkt
- Zu geringe Taktfrequenz, insbesondere abends/Sonntags
- Mangelhafte Fahrplanabstimmung (insbes. abends) auf Überlagerungsstrecken (Linie 1/4 sowie 2/10): Taktung
- Linie 24 Haltestelle Kurfürstenallee stadteinwärts; Pünktlichkeit u. Haltestellen-Qualität Linie 22

## 5.3 Messestand: Kfz-Verkehr

### Poster:

#### Analyse des Kfz-Verkehrs (Straßennetz und Lkw-Verkehr)

#### Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)

#### Wünsche

- 1 Mobilpünktchen in jeder Straße; mehr Carsharing auf öffentlicher Fläche und in Schwachhausen
- Kurzzeitparkplätze <15 min und in Wohngebieten
- Einkaufsstrassen im Viertel frei von Parkplätzen (wie in Kopenhagen: Einzelhandel profitiert)
- Quartiersgaragen; zusätzliche Parkdecks für Anwohner unter den Hochbrücken
- Konzepte basierend auf Analyse der Parkraumnutzung durch Pendler (einschl. Bremen-Nord)
- Kostenpflichtige P-Plätze auf Schwachh. Heerstr. vor Concordia-Tunnel (Verkehrsberuhigung u.- sicherheit)
- Hochstraße soll bleiben

#### Positive Anknüpfungspunkte

- Lkw-Führungsnetz (aber Expertise der Fachverbände abfragen u. berücksichtigen)
- Fahrradstraßen (weiterentwickeln: Überholverbot Kfz->Fahrrad wie in Belgien)
- Tempo-Displays: mehr davon
- Hohen Anteil des Umweltverbundes (82% aller Wege) weiter fördern
- Niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit ermöglicht T30 flächendeckend als Gebot
- Ostertorsteinweg-Vor dem Steintor autofrei und fahrradbevorzugt

#### Defizite

- Zugeparkte Flächen; Parken auf Geh- und Radwegen; z.T. zu viele Fahrspuren (Bsp. Bgm.-Smidt-Str.)
- Viele Kfz zu schnell (>50km/h); Schleichverkehre (z.B. Riensberger Str., H.-Heine-Str., Scharnhorst-Str.)
- Zwingende Einführung/Finanzierung flankierender Lärmschutzmaßnahmen bei Straßen im Lkw-Führungsnetz
- Fehlende Entlastung durch Verkehrslenkung über Hochschulring und bessere ÖPNV-Taktung Rtg. Walle/Gröpelingen

## 5.4 Messestand: Radverkehr

### Poster:

**Analyse des Radverkehrs** (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)

**Analyse des Radverkehrs** (Abstellanlagen und Unfälle)

### **Wünsche**

- Alle Radwege mindestens 2,5 m Meter breit
- Ziel bis 2015 40% Radverkehrsanteil
- Mehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn in Straßen ohne bzw. mit schlechtem/schmalen Radweg
- Mehr gute Querungshilfen (auch konkrete Nennung: Osterdeich an der Berliner u. Clausthaler Str.)
- Mehr akustische Signalampeln wie am Bahnhofsvorplatz
- "Weg mit Kopfsteinpflaster" vs. "Mehr Kopfsteinpflaster in den historischen Straßen"
- Fahrradorientierter Ausbau der Hauptverbindung Stadt-Uni (Ampelschaltungen, Wegetrasse)
- Innovatives Konzept für Fahrradparken (Bedeutung des Kundenpotentials für Einzelhandel verdeutlichen)
- Sternförmiger Ausbau von "Radfahrtrassen" zur Mitte (ähnlich ÖPNV)
- 3 m breiter Streifen für den Radverkehr am Stern
- Ganze Kfz-Fahrspuren zu Fahrradspuren umwandeln (auch mit konkreter Nennung: Kirchbachstraße und Gustav-Detjen-Tunnel)
- Reduzierung der Flächen für Kfz-Verkehr im Sielwall (Einbahnstraße einrichten, Flächenumverteilung zugunsten Fuß- und Radverkehr)
- Ostertorsteinweg /Vor dem Steintor autofrei

### **Positive Anknüpfungspunkte**

- Fahrradparkplätze auf den Fahrbahnen (mehr davon!)
- Fahrradstraßen (mehr davon) ; Wachmannstraße als Kern eines Prioritätsnetzes für Radverkehr
- Humboldtstraße (Achse Rtg. Osten verlängern! Überholverbot Kfz->Fahrrad einführen wie in Belgien)
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Integration des Radverkehrs in Fahrbahn
- Ausbauprinzip "Elsasser Str." (Radverkehr auf Fahrbahn, Kopfsteinpflaster für Parkstreifen)
  - verlängern über Uhlandstr.-> Am Barkhof-> Hohenlohestr.; auch G.-Gröning-Str. -> Franz-Liszt-Str.
  - auch für Horner Straße (Fortführung bis Osterdeich)
- Wachmannstraße als Kern eines Prioritätsnetzes für Radverkehr
- Ampelschaltungen: Optimierung zur Beschleunigung des Radverkehrs; positiv: Grünphase an der Kreuzung Bismarkstr./Schwachhauser Heerstr



**Defizite**

- Mangel an regelmäßiger / offensiver Öffentlichkeitsarbeit für Fahrbahnnutzung des Radverkehrs
- Regelungen für den Radverkehr in der Obernstraße
- Durchlässigkeit der Innenstadt für Radverkehr (Herdentor/Bischoffsnadel/Domsheide)
- Zu viel Angst vor Flächenreduzierung für Kfz-Verkehr
- Zu wenig öffentliche Abstellflächen für das Fahrrad
- Rücksichtslosigkeit von Radfahrern gegenüber Fußgängern
- Unebene Fahrbahnen und Kopfsteinpflaster in Nebenstraßen; Unebene Radwegoberflächen
- Rechthaberei und Rücksichtslosigkeit eines Teils der Autofahrer gegenüber Radfahrern

## 6 Gesamteindruck

An den Messeständen bildeten sich Gruppen in wechselnder Zusammensetzung, die auch untereinander diskutierten. Viele Äußerungen zeigten, dass die Teilnehmer eine verkehrsmittelübergreifende und gesamtstädtische Sicht unterstützen, wie sie dem VEP zugrundegelegt wird. Die Verteilung der Moderationskarten nach Farben, d. h. in Zuordnung zu den drei Leitfragen, zeigte, dass die Teilnehmer weitgehend der Bitte der Veranstalter gefolgt sind, von der Ebene des "was mich persönlich nervt" zu "was wir wollen" zu kommen. Von den insgesamt 131 an den Stellwänden hinterlassenen Moderationskarten, sind knapp die Hälfte (60) den Wünschen ("Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?") zugeordnet und weitere 29 Stück den vorhandenen positiven Anknüpfungspunkten ("Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?"). Der Anteil der gelben Karten ("Welche Defizite gilt es anzupacken?") macht nur ein knappes Drittel aus (42). In der Verteilung auf die Messestände zeigt sich ein überproportionales Feedback beim Fuß- und Radverkehr mit zusammen zwei Dritteln aller Rückmeldungen (Rad 48, Fuß 37, ÖV 22, Kfz 24 Rad 48). Die meisten Karten wurden am Messestand zum Radverkehr hinterlassen, wobei - abweichend von allen anderen Bürgerforen und Messeständen - die Benennung von "positiven Anknüpfungspunkten" zahlenmäßig sogar höher liegt, als die Benennung von Defiziten.

Das von den Karten ablesbare Feedback (siehe Kapitel 5.1 - 5.4) ist überwiegend als fundiert und hilfreich einzuschätzen. Die Gutachter gingen im Wesentlichen gestärkt aus den Diskussionen, d.h. sie sehen sich in ihrer Sicht der augenblicklichen Probleme und der aus der Bestandsaufnahme abgeleiteten Chancen für die weitere Entwicklung in hohem Maße bestätigt. Zusätzlich nehmen sie viele Detailhinweise mit, die in die weitere Bearbeitung einfließen. Deutlich wurde im Feedback die hohe Affinität vieler Teilnehmer als aktive Fußgänger und Radfahrer im innerstädtischen Bereich (lokale Kompetenz), die Sicht auf den ÖPNV aus dem Blickwinkel eines sehr hohen Erschließungslevels im Bereich Mitte sowie die Erwartungen an eine Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes und an die Lösung der Parkraumproblematik über den Aspekt des aufgesetzten Parkens auf Geh- und Radwegen hinaus (Lösungen im Zusammenspiel von Bewohnerparken, Bewirtschaftung, Kurzzeitparken, Quartiersgaragen, Straßenraumaufteilung usw.).

Auseinandersetzungen entlang klassischer Konfliktlinien, wie man sie aus vielen öffentlichen Diskussionen kennt (z. B. Autofahrer vs. Radfahrer, Fußgänger vs. rollender Verkehr, Einwohner vs. Pendler, Umwelt vs. Wirtschaft, freie Bahn für freie Bürger u. ä.) traten im Rahmen der Veranstaltung weitaus weniger zutage als z.B. auf der Internetplattform "Bremenbewegen.de". Auch bei der Diskussion von Zielkonflikten, die sich bei einer verstärkten Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV/SPNV, Car-Sharing) im Hinblick auf hieraus teilweise resultierende Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr ergeben, überwog die Sachlichkeit in der Abwägung und die Anerkennung der grundsätzlichen Zielstellungen des VEP. Dies

kann als ein wichtiges Ergebnis des Bürgerforums in die Beiratsbefassung eingebracht werden, die in Kürze für den Bereich Bremen-Mitte ansteht.

Das Bürgerforum Bremen-Mitte war mit 85 Personen gut besetzt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen aus allen Stadtteilen des Bereichs. Der Altersdurchschnitt lag geschätzt über dem stadtbremischen Altersdurchschnitt (z.Z. 44 J.), bei überproportionalem Anteil männlicher Teilnehmer. Nach eigenem Bekunden gehörten nur wenige der Besucher zum Kreis der Beiräte, Verbände und öffentlichen Einrichtungen, nach einer Schätzung des Moderators lag dieser Anteil jedoch tatsächlich eher bei ca. 20%.

Die Stimmung auf dem Bürgerforum war insgesamt gut und die Diskussionen an den Messeständen waren konstruktiv. Aus Sicht der Auftraggeber und der Planungsbüros hat sich das Veranstaltungskonzept, nach einem kurzen plenaren Inputvortrag im direkten Dialog an Marktständen zu diskutieren, bewährt. Die durchgängige Veranstaltungsleitung durch einen Moderator war im Sinne einer Aufgabenteilung hilfreich. Dieser Ansatz hat es ermöglicht, dass sich das Bürgerforum im Kern auf die Ergebnisse der gutachtlichen Mängel- und Chancenanalyse im Sinne einer an Sachthemen orientierten Zwischenpräsentation fokussieren konnte. Im Vordergrund standen das Kennenlernen und der Dialog zwischen Bürger/innen und den Gutachtern/innen. Die Frühzeitigkeit der Bürgerbeteiligung bereits in der Phase der Bestandsaufnahme und die regionalisierte Aufbereitung der Zwischenergebnisse für den Bereich Bremen-Mitte wurden als neue Elemente im Planungsprozess positiv wahrgenommen.

Die Trennung der Diskussion zu *Mängeln und Chancen* von der Diskussion der *Zielstellungen des VEP* (erfolgte bereits in 2012) und geplanter *Maßnahmen* (angekündigt für Herbst 2013) war naturgemäß schwierig. Es ließ sich jedoch vermitteln, dass die Gutachterbüros mit den aus der Zielfindungsphase resultierenden Vorgaben in die Arbeit gegangen und noch nicht in die Phase der Maßnahmenfindung eingetreten sind. Unterstützt wurde dies neben entsprechenden Ausführungen im Vortrag durch das Angebot eines Posters zum Ablauf und zur Zielstellung des VEP-Prozesses sowie durch die Aushändigung eines Papiers mit den zusammengefassten Zielen und Unterzielen, so wie sie von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen wurden (siehe Anhang B).

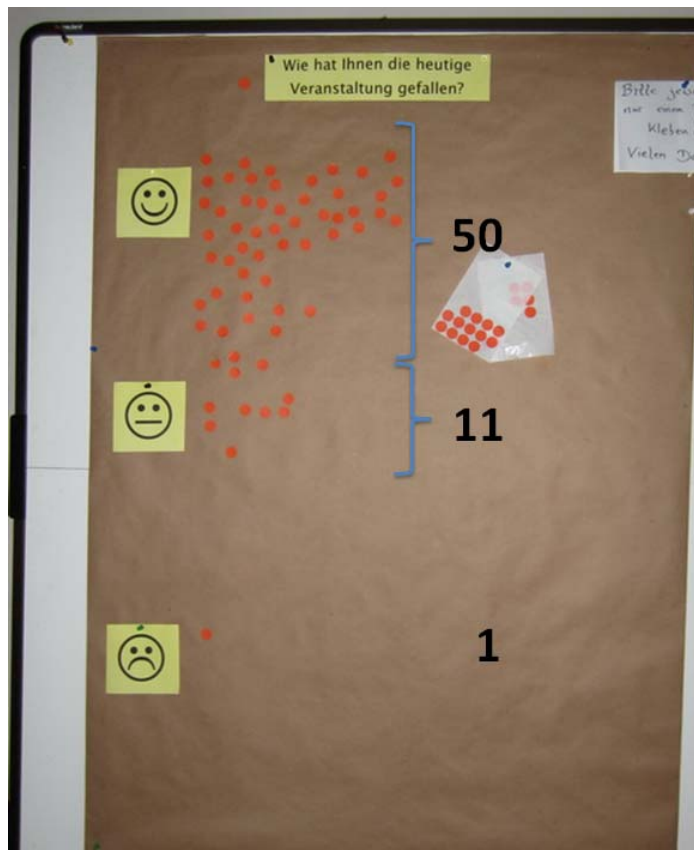
Viele Teilnehmer/innen empfanden es ferner als hilfreich, dass durch den Moderator auch eine Einordnung der Internet-Beteiligungsmöglichkeit in den Dialogprozess erfolgte. Diese wurde als eine zusätzliche, offene Beteiligungsform mit niederschwelligem Zugang beschrieben, deren fachliche Auswertung in den kommenden Wochen jedoch noch anstehe und deren Ergebnis nach Abgleich mit den Zielstellungen des VEP ebenfalls in den gutachtlichen Prozess einfließen soll. Die auf einem Poster zusammengefasste Zwischenauswertung zu den im Internet meistdiskutierten Themen für den Bereich Bremen-Mitte stieß auf großes Interesse.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Das Ranking der meistdiskutierten Themen erfolgte in dieser Zwischenauswertung anhand einer Gewichtung, bei der die Anzahl geschriebener Kommentare 10-fach höher bewertet wurde, als die Anzahl der zustimmenden oder ablehnenden "Votings".

Vertreter verschiedener Medien (Zeitung und Hörfunk) 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 überwiegend positiv. Nach eigenem Bekunden haben etliche Teilnehmer/innen mit ihrer Bewertung auch die Intention und das Verfahren der Bürgerforen gemeint, andere mehr die Veranstaltung als solche. Es ergab sich ohne eine entsprechende Vorgabe durch den Veranstalter, dass einige der Teilnehmer/innen ihre Punkte im Sinne einer graduellen Abstufung in der Vertikalen gesetzt haben (gedachte Bewertungsskala). Einzelne Teilnehmer/innen haben geäußert, dass ihre eher kritischen Bewertungen sich stärker auf den Ansatz des Beteiligungsverfahrens als solchen und nicht auf die Veranstaltung selbst beziehen.



## Anhang A:

### Hinweise auf Materialien zum Bürgerforum im Internet

Alle Materialien zum Bürgerforum stehen zum Download bereit auf:

[www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep)

Das Angebot umfasst:

**1.) Den Plenarvortrag der Gutachter (pdf, 3.4 MB)**

**2.) Die Anregungen und Ideen aus dem Bürgerforum**

(Ergebnisse der Diskussion an den Messeständen), pdf 750.6 KB

**3.) Sämtliche Themenposter mit Ergebnissen aus der Analyse der Gutachter:**

**Poster 1:** Inhalte und Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans (pdf, 452.1 KB)

**Poster 2:** Zwischenauswertung der Onlinediskussion auf [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) (pdf, 1.8 MB)

**Poster 3:** Analyse des Radverkehrs - Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen (pdf, 1.3 MB)

**Poster 4:** Analyse des Radverkehrs - Abstellanlagen und Unfälle (pdf, 1.3 MB)

**Poster 5:** Analyse des Kfz-Verkehrs - Straßennetz und Lkw-Verkehr (pdf, 1.3 MB)

**Poster 6:** Ruhender Verkehr - Quartiersparken und Car-Sharing (pdf, 3.2 MB)

**Poster 7:** Analyse des Fußverkehrs - Wegenetz, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit (pdf, 1.3 MB)

**Poster 8:** Analyse des Straßenraums - Straßenraumverträglichkeit (pdf, 3.4 MB)

**Poster 9:** Analyse des öffentlichen Verkehrs - Infrastruktur und Angebot (pdf, 1.1 MB)

**Poster 10:** Analyse des Verkehrs - Erreichbarkeiten (pdf, 487 KB)

**4.) Kleine Fotoauswahl (Eindrücke vom Bürgerforum Bremen-Mitte)**

**5.) Die hier vorliegende Dokumentation des Bürgerforums**

## Anhang B

### Feedback im Originalton - Abschrieb der Moderationskarten

#### Messestand: Fußverkehr und Straßenraumverträglichkeit

**Poster:**

**Analyse des Fußverkehrs** (Wegenetze, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit)

**Analyse des Straßenraums** (Straßenraumverträglichkeit)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



**Wünsche:**

- Wiedereinführung des Zebrastreifens!
- Fußweg zu schmal: Radspuren auf Straße, Platz weg vom Auto
- Mut zu mehr: „shared Space“, z.B. vordere Wachmannstraße

- Ostertor und Steintor = Fußgängerzone (mit Fahrrad und Straßenbahn erlaubt)
- Herdentorsteinweg Richtung City: mehr Platz für Fußgänger, Rechtsabbiegespur zum Fußweg machen
- Mehr Querungshilfen, Mehr Bänke/Ausruhplätze
- Fußwege mindestens so breit, dass Rollator und Kinderwagen begegnen können
- Deutliche Trennung der Radfahrer von den Fußwegen
- Kein Radverkehr zwischen parkende Autos und fahrende Autos
- Verknüpfung Stadtteilzentren Schwachhausen:  
Heerstraße ↔ Emmaplatz ↔ Wachmannstraße
- 30 km/h flächendeckend
- Absenkungen an allen Einmündungen
- Rückbau Martinistraße
- Querung Schüsseltor / Höhe Sögestraße
- Kein aufgesetztes Parken auf den engen Gehwegen
- Wachmannstraße / Schubertstraße / Benqueplatz → Straßenbahn, Rad, Fuß und Auto = sicherer gestalten
- Stern deutlicher für Fußgänger kennzeichnen
- Querung / Übergang Wachmannstraße

**Anknüpfungspunkte:**

- Raumaufteilung in der Elsasser Straße: Radfahrer auf die Fahrbahn, Kopfsteinpflaster für parkende Autos
- Humboldtstraße – freie, schön gepflasterte Gehwege, Radverkehr auf Fahrbahn
- Vernetzung der Fußwege in die Nachbarbereiche verbessern
- Weg nach Findorff durch Findorfftunnel verbessern
- Bummelachse an der Schlachte ausweiten
- Ampeln Kurfürstenallee

**Defizite:**

- Umstiegsbereich BSAG verbessern! Insbesondere in der Rush Hour
- Am Cityeingang durch das Doventor gibt es keinen! Fußgängerweg
- Der Zebrastreifen muss wiederentdeckt werden! Die Zeit ist reif – Das „miteinander“ kann und muss verbessert werden
- Heinrichstraße parkende Autos auf dem Fußweg
- Illegale Gehwegparker werden kaum überwacht
- Wenn Gehweg schmal: Radspuren auf Straße: Platz weg vom Auto
- Fußweg Imre-Nagy-Weg pflastern

- Krasses Vollzugsdefizit bei der Überwachung aufgesetzten Parkens in Peterswerder
- Pflaster ist oft Stolperfalle
- Überparkung mit der Folge der mangelnden Bewegungsfreiheit für Fußgänger
- Kreuzung Kurfürstenallee – Kirchbachstraße
- Fußwegparken – Gewohnheitsunrecht
- Shared space Zonen / Bewegungszonen fehlen!

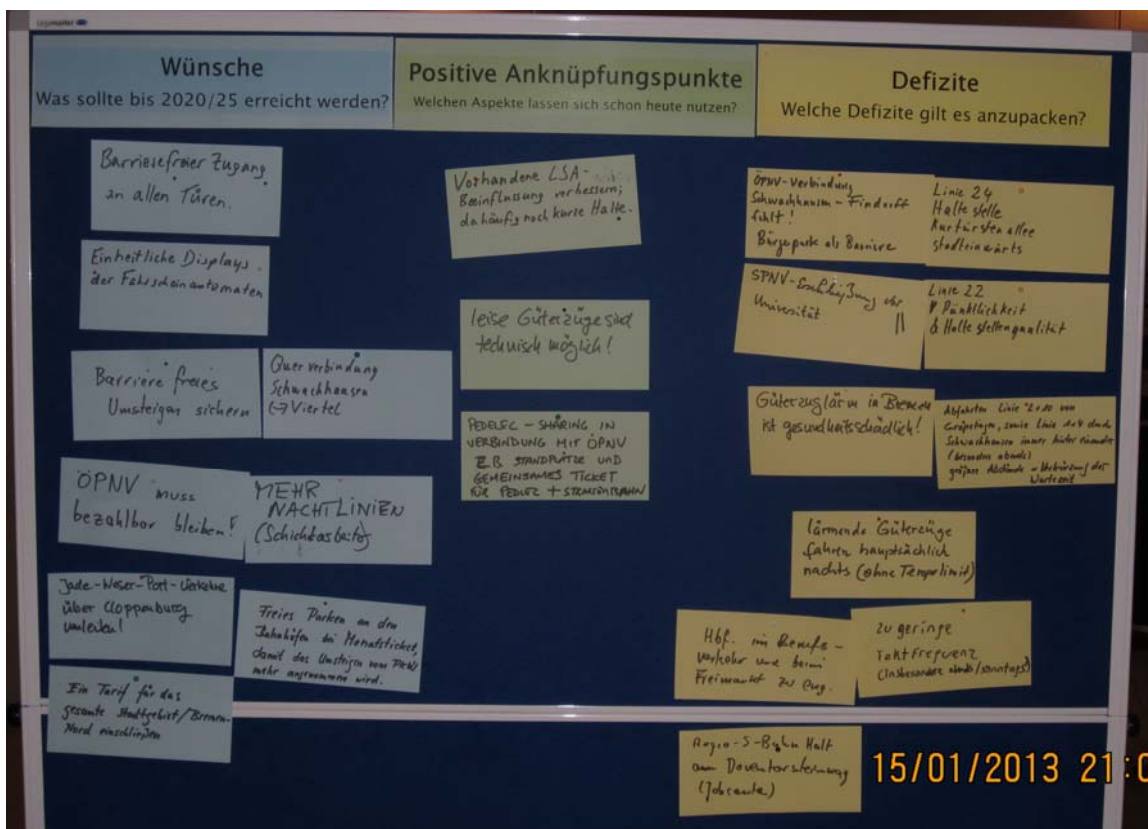
## Messestand: Öffentlicher Verkehr und Erreichbarkeitsanalyse

### Poster:

Analyse des öffentlichen Verkehrs ( Infrastruktur und Angebot)

Analyse des Verkehrs (Erreichbarkeiten)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



### Wünsche:

- Barrierefreier Zugang in allen Türen
- Einheitliche Displays der Fahrscheinautomaten
- Barrierefreies Umsteigen sichern
- Querverbindung: Schwachhausen – Viertel



- ÖPNV muss bezahlbar bleiben!
- Mehr Nachtlinien (Schichtarbeiter)
- Jade-Weser-Port-Verkehre über Cloppenburg umleiten!
- Freies Parken an den Bahnhöfen bei Monatsticket, damit das Umsteigen vom Pkw mehr angenommen wird
- Ein Tarif für das gesamte Stadtgebiet/Bremen Nord einschließen

**Anknüpfungspunkte:**

- Vorhandene LSA-Beeinflussung verbessern; da häufig noch kurze Halte
- Leise Güterzüge sind technisch möglich!
- Pedelec-Sharing in Verbindung mit ÖPNV, z.B. Standplätze und gemeinsames Ticket für Pedelec und Straßenbahn

**Defizite:**

- ÖPNV-Verbindung Schwachhausen – Findorff fehlt! Bürgerpark als Barriere
- Linie 24 Haltestelle Kurfürstenallee stadteinwärts
- SPNV-Erschließung der Universität
- Linie 22 Pünktlichkeit und Haltestellenqualität
- Güterzuglärm in Bremen ist gesundheitsschädlich!
- Abfahrten Linie 2 und 10 von Gröpelingen, sowie Linie 1 und 4 durch Schwachhausen immer hintereinander (besonders abends); größere Abstände = Verkürzung der Wartezeit
- Lärmende Güterzüge fahren hauptsächlich nachts (ohne Tempolimit)
- Hbf. im Berufsverkehr und beim Freimarkt zu eng
- Zu geringe Taktfrequenz (insbesondere abends/Sonntags)
- Regio-S-Bahn Halt am Doventorsteinweg (Jobcenter)

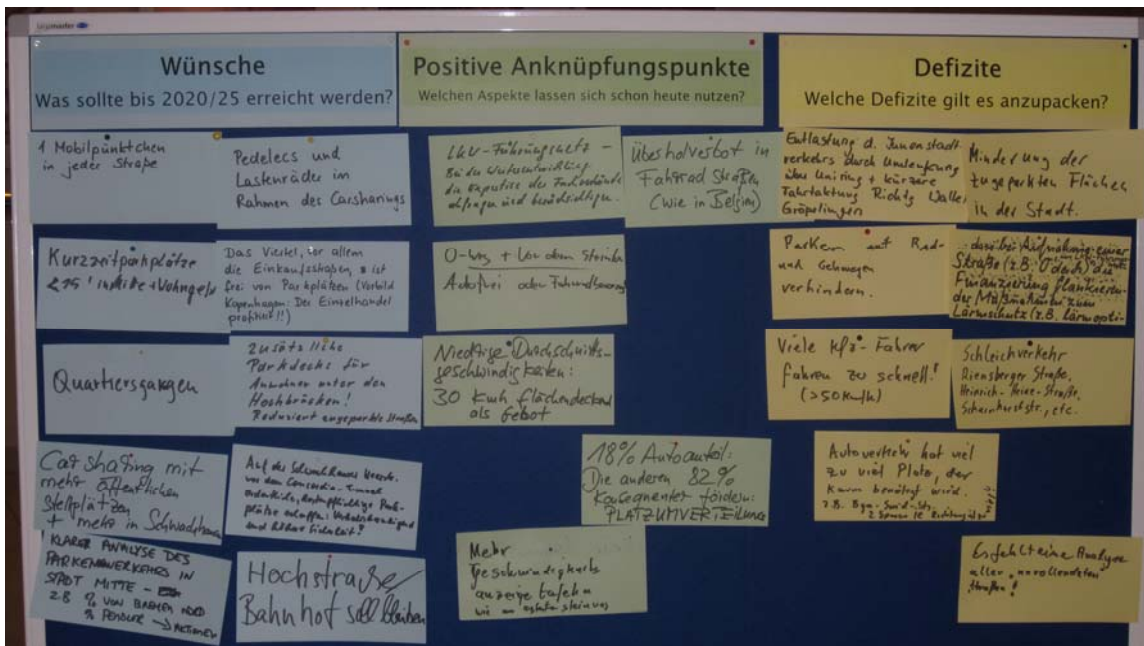
## Messestand: Kfz-Verkehr

### Poster:

#### Analyse des Kfz-Verkehrs (Straßennetz und Lkw-Verkehr)

#### Ruhender Verkehr (Quartiersparken und Car-Sharing)

Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):



### Wünsche:

- 1 Mobilpünktchen in jeder Straße
- Pedelecs und Lastenräder im Rahmen des Car-Sharings
- Kurzzeitparkplätze < 15 in Mitte + Wohngebiet
- Das Viertel, vor allem die Einkaufsstraßen, ist frei von Parkplätzen (Vorbild Kopenhagen: Der Einzelhandel profitiert!!)
- Quartiersgaragen
- Zusätzliche Parkdecks für Anwohner unter den Hochbrücken! Reduziert zugeparkte Straßen
- Car-Sharing mit mehr öffentlichen Stellplätzen und mehr in Schwachhausen
- Auf der Schwachhauser Heerstraße vor dem Concordia-Tunnel ordentliche, kostenpflichtige Parkplätze schaffen: Verkehrsberuhigend und höhere Sicherheit!
- Klare Analyse des parkenden Verkehrs in Stadt Mitte, z.B. % von Bremen Nord, % Pendler → Aktionen
- Hochstraße Bahnhof soll bleiben

**Anknüpfungspunkte:**

- LKW-Führungsnetz – Bei der Weiterentwicklung die Expertise der Fachverbände abfragen und berücksichtigen
- Überholverbot in Fahrradstraßen (wie in Belgien)
- O-Weg und Vor dem Steintor: Autofrei oder Fahrradbevorzugt
- Niedrige Durchschnittsgeschwindigkeiten: 30 Km/h flächendeckend als Gebot
- 18% Autoanteil: Die anderen 82% konsequenter fördern: Platzumverteilung
- Mehr Geschwindigkeitsanzeigetafeln wie am Ostertorsteinweg

**Defizite:**

- Entlastung des Innenstadtverkehrs durch Umlenkung über Uniring und kürzere Fahrtaktung Richtung Walle, Gröpelingen
- Minderung der zugeparkten Flächen in der Stadt
- Parken auf Rad- und Gehwegen verhindern
- ... dass bei Aufnahme einer Straße (z. B. O'deich) ins Lkw-Führungsnetz die Finanzierung flankierender Maßnahmen zum Lärmschutz (z. B. lärmoptimierter Asphalt) zwingend erforderlich wird - gerade auch seitens des Wirtschaftssenators.
- Viele Kfz-Fahrer fahren zu schnell! (> 50 km/h)
- Schleichverkehr Riensberger Straße, Heinrich-Heine-Straße, Scharnhorststraße, etc.
- Autoverkehr hat viel zu viel Platz, der kaum benötigt wird. z. B. Bgm.Smid-Str. 2 Spuren je Richtung ist zuviel
- Es fehlt eine Analyse aller „unvollendeten“ Straßen!

# Messestand: Radverkehr

## Poster:

### Analyse des Radverkehrs (Radverkehrsnetz und Radverkehrsmengen)

### Analyse des Radverkehrs (Abstellanlagen und Unfälle)

### Ideen und Anregungen aus dem Bürgerforum (Moderationskarten):

Wünsche Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?	Positive Anknüpfungspunkte Welchen Aspekte lassen sich schon heute nutzen?	Defizite Welche Defizite gilt es anzupacken?
<p>Bei Radverkehrsnetz muss die E-Mobilität berücksichtigt werden.</p> <p>Ostertorsteuweg / Vor dem steuertur autofrei</p> <p>Radverkehrsnetz "STADT-LINIEN" FARBUNDORIENTIERT: ANWELDERN KENNZEICHEN</p> <p>STROM: ANWELDERN DES STROMS IN BEREICHEN STEIGEN!</p> <p>Strom zu Belohnung, Autos zu Pflichten</p> <p>30 km/h (MIV) flächendeckend in Mitte</p> <p>Mehr Fahrradstraßen!</p> <p>Wann können endlich die Querungshilfen auf dem Osterdeich an der Berliner u. Claus-Haller-Str.</p>	<p>Radverkehrsnetz müssen zu Radweg, aber nicht als Hauptbestandteil vorgeplant werden</p> <p>Nur 18% Auto Tadel Split, aber mehr als 50%ige Dominanz → Parkraumbewusstsein</p> <p>Im Umweltverbund ist neben der Beschleunigung des DV durch entsprechende Ampelschaltungen auch der Radverkehr zu berücksichtigen</p> <p>HUMBOLDT-STR. Überholverbot Auto → Fahrrad (wie in Belgien)</p> <p>Kreuzung Bismarckstr. Schwachhauser Herdt. Position: Grünphase</p> <p>Fahrradstraßen: O-Weg/Vorn Steuer SIELWALL</p>	<p>Noch mehr/weitere Fahrradparkplätze auf den Fahrbahnen</p> <p>Radverkehr ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p>
<p>Innovative Fahrradparkraum Konzepte um den Einbruch der die Bedeutung der Radfahren zu verdeutlichen</p> <p>SIELWALL Weniger Platz fürs Auto, mehr Platz fürs Rad + Fuß</p> <p>Radfahrtrassen "sternförmig z. Mitte (ähnlich ÖPNV)"</p> <p>Gustav-Dejahn-Tunnel 1. Ausspur weniger 1. Fahrradspur mehr Fußweg separat statt gemischt Fuß/Radwegen</p> <p>Wie KÖPENHAGEN Ganze Ausb. Punkte für Rad um Wiedmer → 4 → 2</p>	<p>Radverkehr ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p>	<p>Unehme Fahrradwege! Aufgrund der roten Platten, Bönen und Wurzeln.</p> <p>Radverkehr ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p>
<p>MEHR Akustische Signale am Fußgänger, geht bei "Kritikerte" Mitmenschen + z.B. Siehe Zahnbleibe vorplatz</p> <p>Weg mit dem Kopfsteinpflaster! mindestens eine Asphaltspur wie in der Bremer Str. in jeder Straße!</p> <p>Mehr Kopfsteinpflaster in den Radweiche Straßen</p> <p>Mehr Radspuren ("Schutzstreifen") auf den Straßen ohne Radweg oder eine Bortrennungslinie bei in einem/teilweise Wege</p> <p>Mehr gute Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer!</p>	<p>Wann können endlich die Querungshilfen auf dem Osterdeich an der Berliner u. Claus-Haller-Str.</p> <p>Fahrradstraßen: O-Weg/Vorn Steuer SIELWALL</p> <p>Elmsenwaben - Ausbauen Verkehrsregeln über Verkehrsregeln. An Baukosten - Holen alle für.</p> <p>Hauswirtschaft wie Elmsen für. Weiter ausbauen bis an der End</p> <p>Gröning-Gröning-Str. - Frane Lind-Str. - An der End für Radfahrer</p>	<p>Radverkehr ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p>
<p>Kurzes Ziel wegen Bsp. Verkehrswerte 40% 40% 40%</p> <p>Mehr gute Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer!</p> <p>Alle Radwege mindestens 2,50 breit</p>	<p>Wann können endlich die Querungshilfen auf dem Osterdeich an der Berliner u. Claus-Haller-Str.</p> <p>Fahrradstraßen: O-Weg/Vorn Steuer SIELWALL</p> <p>Elmsenwaben - Ausbauen Verkehrsregeln über Verkehrsregeln. An Baukosten - Holen alle für.</p> <p>Hauswirtschaft wie Elmsen für. Weiter ausbauen bis an der End</p> <p>Gröning-Gröning-Str. - Frane Lind-Str. - An der End für Radfahrer</p>	<p>Radverkehr ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p> <p>Radfahrer ist umlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Man muss es noch zur Akzeptanz kommen</p>

**Wünsche:**

- Bei der Radverkehrsrate muss die E-Mobilität berücksichtigt werden
- Innovatives Fahrradparkraumkonzept, um dem Einzelhandel die Bedeutung der Radler/-innen als Kundenpotenzial zu verdeutlichen
- Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor autofrei
- Sielwall weniger Platz fürs Auto: Einbahn, Platz an Rad und Fuß umverteilen
- Hauptverbindung Stadt-Uni fahrradorientiert: Ampelschaltung und Wegetrassen
- Stern: Forderung des ADFC 3 Meter breiter Streifen!
- „Radfahrtrassen“ sternförmig z. Mitte (ähnlich ÖPNV)
- Straßen zu Lebensraum, Autos Pflugscharen
- Gustav-Detjen-Tunnel: 1 Autospur weniger, 1 Fahrradspur mehr, Fußweg separat statt gemeinsam Fuß-/Radweg
- Wie Kopenhagen: Ganze Autospuren fürs Rad umwidmen (4 → 2)
- 30 km/h (M/V) flächendeckend in Mitte
- Mehr Fahrradstraßen!
- Wann kommen endlich die Querungshilfen auf dem Osterdeich an der Berliner und Clausthaler Straße?
- Mehr akustische Signalampeln für „gehbehinderte“ Mitmenschen und Blinde, siehe Bahnhofsvorplatz
- Kirchbachstraße einspurig für Pkw mehr Platz für eine Fahrradspur
- Weg mit dem Kopfsteinpflaster! Mindestens eine Asphaltspur wie in der Hornerstraße in jeder Straße!
- Besondere Radwege Schubertstraße, morgens Auto-Staus (Höhe Josephstift)
- Mehr Kopfsteinpflaster in den historischen Straßen
- Deutliche Regelung für Radfahrer (Gesetzgebung/Beschilderung)
- Mehr Radspuren („Schutzstreifen“) auf den Straßen ohne Radwege oder ohne Benutzungspflicht bei zu schmalen/schlechten Wegen
- Klares Ziel wegen Radverkehrsanteil 40% für 2025
- Mehr gute Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
- Autos raus aus der Innenstadt, beide Mitte-Parkhäuser verlegen/umnutzen
- Alle Radwege mindestens 2,5 Meter breit

**Anknüpfungspunkte:**

- Radverkehrsstraßen müssen in Richtung Osten über die Humboldtstraße verlängert werden
- Noch mehr/weitere Fahrradparkplätze auf den Fahrbahnen
- Nur 18% Auto Modal Split, aber mehr als 50%ige Dominanz → Parkraumbewirtschaftung

- Radverkehr ist amtlich grundsätzlich als Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Nun muss es noch zur Akzeptanz kommen
- Im Umweltverbund ist neben der Beschleunigung des ÖV durch entsprechende Ampelschaltungen auch der Radverkehr zu beschleunigen
- Radfahren auf der Fahrbahn, ohne Bedrängen oder Bedrohung durch Autoverkehr, leider selten möglich, auch wenn erlaubt
- Humboldtstraße: Überholverbot Auto → Fahrrad (wie in Belgien)
- Wachmannstraße als Kern eines Prioritätsnetzwerks für Fahrradverkehr
- Kreuzung Bismarkstraße / Schwachhauser Heerstraße positiv: Grünphase
- Fahrradstraße Buchenstr.
- Fahrradstraßen: O-Weg/Vorm Steintor, Sielwall
- Elsasser Straßen-Ausbau verlängern über Umlandstr.-Am Barkhof-Hohenlohestr.
- Hornerstraße wie Elsasserstraße weiter ausbauen bis Osterdeich
- Georg-Gröning-Straße - Franz-Liszt-Straße - Am Barkhof für Rad ertüchtigen

**Defizite:**

- Unebene Fahrradwege! Aufgrund der roten Pflastersteine und Wurzeln
- Verbot des Radverkehrs Obernstraße
- Keine Angst davor, Autoflächen zu reduzieren
- Zu wenig öffentliche Abstellfläche fürs Fahrrad
- „Durchlässigkeit“ der Innenstadt für Radverkehr: Herdentor / Bischoffsnadel / Domsheide
- Rücksichtslose Radfahrer gegenüber Fußgängern
- Permanente und offensive Öffentlichkeitsarbeit für die Fahrbahnnutzung des Radverkehrs
- Es gibt eine Clique von Autofahrern, die gegenüber Radfahrern rechthaberisch sind und gegenüber Radfahrern rücksichtslos fahren
- Kopfsteinpflaster Weißenburgerstraße für den Radverkehr verbessern!
- Unebene Fahrbahnen und zu oft Kopfsteinpflaster in Nebenstraßen → Radverkehr auf Fußweg

## ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANES 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 Stadtteillagen
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 Bremens
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 oberzentrale 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.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de) → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan