



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 3. Bürgerforums

Bremen-Links der Weser

(Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)

am 26.02.2014

im Forum K (Tagungszentrum am Rotes-Kreuz-Krankenhaus)

(18:30 h - 21:00 h)

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Büro für Verkehrsökologie, Bremen

(Teilauftrag zur Durchführung der Bürgerbeteiligung)



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des VEP Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung 16.04.2014).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Klaus Schäfer-Breede, BVÖ

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

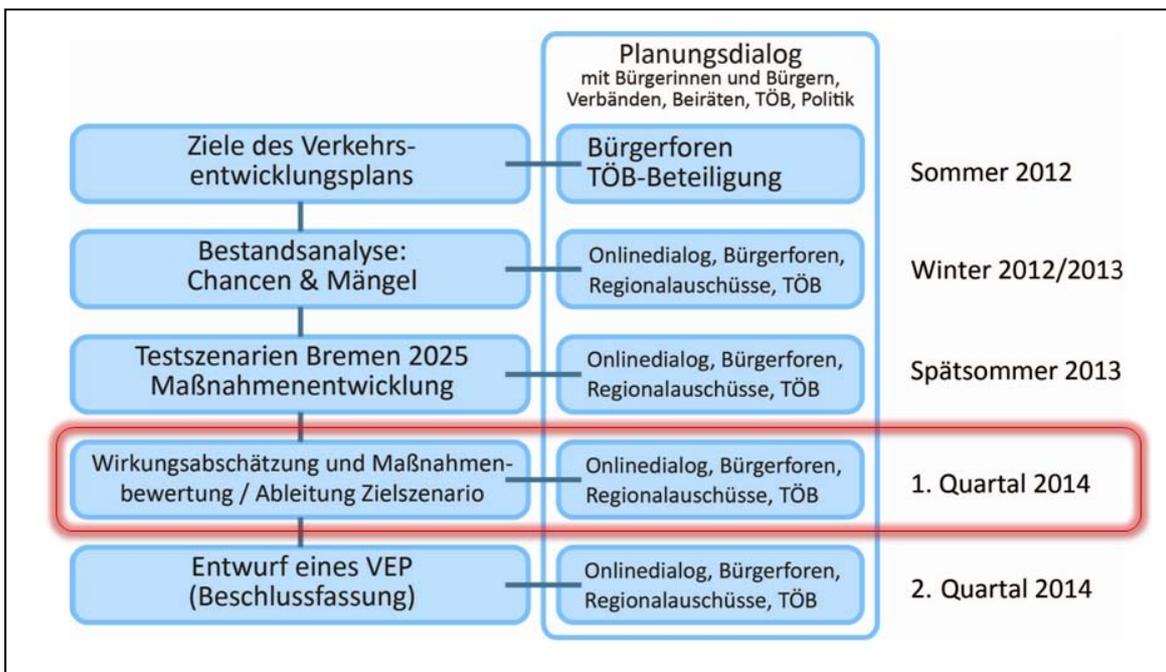
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	8
4	Die Posterausstellung	9
5	Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios	16
5.1	Ablauf	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen	18
6	Themen-Talk	20
7	Gesamteindruck.....	24

1 Einführung

Am 26. Februar 2014 hat das dritte regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Links der Weser** im Forum K stattgefunden. Damit wurde die Reihe der geplanten Bürgerforen fortgesetzt, die zu Jahresbeginn 2013 mit dem Schwerpunkt „Chancen- und Mängelanalyse“ begonnen und im Herbst 2013 mit dem Schwerpunkt „Zukunftsszenarien und Maßnahmenentwicklung“ weitergeführt wurde. Erneut waren die Bürgerinnen und Bürger der Stadtteile im Bereich **Bremen-LdW** eingeladen, sich über den aktuellen Arbeitsstand zu informieren, mit den Planern zu diskutieren und eigene Ideen einzubringen. Diesmal ging es um die Ergebnisse der Wirkungsabschätzung, die Methodik der Maßnahmenbewertung und den Vorschlag eines daraus resultierenden Zielszenarios (welches in einem Handlungskonzept mündet).

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird als Grundlage für die strategische Verkehrsplanung in Bremen bis zum Jahr 2025 erarbeitet. Er soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und der Zielerreichung dienen. Die Ziele wurden vorab im Rahmen von zwei öffentlichen Workshops zur Diskussion gestellt und von der Deputation im Oktober 2012 beschlossen. Auf diese Ziele beziehen sich die Szenarien und Maßnahmenbündel, deren Entwicklung im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erfolgt.

Bearbeitungsphase und Bausteine des VEP



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

- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)

- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum)
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten bestehen über die Internetplattform

www.bremenbewegen.de (für die aktuelle 3. Phase seit 03. März 2014 bis 28. April 2013)

sowie auf dem Wege der Beiratsbefassung, die jeweils im Rahmen eigener Veranstaltungen - sogenannter Regionalausschüsse - in kurzem Abstand nach den Bürgerforen erfolgt und im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB).

Informationen zu der vorhergehenden Phase der Bürgerbeteiligung, zur Beteiligung der Ortsbeiräte und der TöB sowie zum bisherigen Stand der Arbeiten am VEP sind wie folgt zu erreichen:

1.) Auf der Ressort-Homepage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr

www.bau.bremen.de/vep

→ unter „**Beschlüsse & Ergebnisse**“:

- Aufstellungsbeschluss
- Beschluss zum Beteiligungsverfahren
- Ziele des VEP
- Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse (Zwischenbericht und Kartenbände, Präsentation, Deputationsvorlage, Beschlussfassung)
- Dokumentation der Inhalte und Ergebnisse der 1. Runde der Bürgerbeteiligung (regionale Bürgerforen im Januar 2013)
- Ergebnisse zu Testszenarien und Maßnahmenentwicklung (Zwischenbericht, Maßnahmenlisten, Abbildungen und Karten, Präsentation, Deputationsvorlage)
- Dokumentation der Inhalte und Ergebnisse der 2. Runde der Bürgerbeteiligung (regionale Bürgerforen im August/September 2013)

→ unter „**Ziele des Verkehrsentwicklungsplans**“:

- Beschreibung der sechs Zielfelder mit sämtlichen Unterzielen

→ unter „**Bürgerbeteiligung**“:

- Beschreibung des Verfahrens für alle Phase des VEP
- dort auch: Informationen zum Basisszenario und zu den Testszenarien (Poster) zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung
- dort auch: Präsentationen und Poster aus den Veranstaltungen der aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung

→ unter „**Aktuelles**“:

- Zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung: Listen der für die Aufnahme in den Vorschlag des Zielszenarios 2025 empfohlenen und nicht empfohlenen Maßnahmen zum Download (PDF)
- Zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung: Liste der Maßnahmen des Basisszenarios 2025 zum Download (PDF)

→ unter „**Beteiligung der Ortsbeiräte**“:

- Verfahren, Daten, Termine
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zu allen bisherigen Regionalausschüssen und Regionalkonferenzen (1. bis 3. Runde)

→ unter „**Lkw-Netz**“:

- Informationen zur Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes (als eigenes, parallel zum VEP laufendes Beteiligungsverfahren)

→ unter „**Träger öffentlicher Belange**“:

- Informationsgrundlagen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den Test-szenarien Bremen 2025 sowie zum Zielszenario

2.) Auf der Internetplattform Bremen-Bewegen:

<http://bremenbewegen.de/stufe1/>

→ 1. Phase „Wo läuft es rund, wo läuft es verkehrt“?

- Was wurde gesagt: Alle Beiträge in Text und auf Karte (Online)
- Ergebnisbericht der 1. Runde zum Download „Hier läuft's rund oder verkehrt“ (PDF)

→ 2. Phase „Mit welchen Szenarien wird gearbeitet“?

- Beschreibung von fünf Testszenarien sowie des Basisszenarios
- („Was fehlt?“)

→ 3. „Phase Entwicklung des Zielszenarios“

- „Zielszenarioentwurf der Stadt ansehen“
- „Bauen Sie hier Ihr Szenario“

3.) In der aktuellen 3. Phase der Bürgerbeteiligung geht „Bremen-Bewegen.de“ auf Tour im Bremer Stadtgebiet. Auf fünf Vor-Ort-Terminen in verschiedenen Einkaufszentren präsentiert das Format „Bremen-Bewegen auf Tour“ den aktuellen Stand zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP). Vor Ort erhalten die Besucher der Einkaufszentren die Gelegenheit, sich über das Verfahren zu informieren und auch den Szenario-Baukasten auszu-probieren und sich damit aktiv an der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans zu betei-ligen.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden Ablauf und Ergebnisse des dritten Bürgerforums für den Bereich Bremen-**Links der Weser** beschrieben.

2 Tagesordnung und Ablauf

Analog zu den beiden vorangegangenen Bürgerforen wurde die Veranstaltung wieder nach dem Messeprinzip „alles in einem Raum“ durchgeführt.

Nach den Einführungsvorträgen im Plenum wurden die Teilnehmer/innen eingeladen, sich im Rahmen der Posterausstellung über die Inhalte des vorgeschlagenen Zielszenarios zu infor-mieren. Hierzu haben die Vertreter/innen der Gutachterbüros an zwei Ausstellungsstationen

zunächst einen kurzen Input gegeben, in dessen Rahmen insbesondere die lokalen Schwerpunkte im Bereich Bremen-Links der Weser erläutert wurden. Danach hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, Fragen zu stellen, Diskussionen zu führen und an dafür vorbereiteten Moderationstafeln Feedback unter den Überschriften „Fragen“, „Lob“, „Kritik“ zu hinterlassen.

Dieser offenen Phase des Bürgerforums schloss sich ein etwa 1-stündiger Themen-Talk im Plenum an, in dessen Rahmen durch den Moderator verschiedene - zuvor angekündigte - Themenblöcke aufgerufen wurden.

Das Bürgerforum wurde von 48 Personen besucht (zzgl. der Vertreter/innen der Gutachterbüros sowie der Vertreter der Stadt).

Programm des 3. Bürgerforums in Bremen-Links der Weser

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Hendrik Abramowski, 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 Ent- wurf für das Zielszenario	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Themen-Talk	
20.50	Zusammenführung der Diskussionen	
21.00	Veranstaltungsende	



3 Die Vorträge

Die Veranstaltung wurde von Klaus Schäfer-Breede vom Büro für Verkehrsökologie (BVÖ), Bremen moderiert.

Herr Abramowski begrüßte die Teilnehmer/innen im Namen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und gab einen kurzen Überblick zum Stand des Verfahrens.

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

- die in der vorhergehenden Bearbeitungsphase entwickelten fünf Testszenarien überblicksartig in Erinnerung gerufen (als Bezugspunkte der weiteren Schritte),
- die Methodik und Ergebnisse der Wirkungsermittlung und der vergleichenden Bewertung der Testszenarien beschrieben,
- die Bewertungskriterien und die Vorgehensweise zur Entwicklung des vorliegenden - und in der Posterausstellung beschriebenen - Vorschlags für das Zielszenario erläutert
- und einen Ausblick auf das weitere Vorgehen in der kommenden 4. Phase der Bearbeitung des VEP (Handlungskonzept, Entwurf des VEP) gegeben.

Der stark methodisch ausgerichtete Vortrag erfolgte aus der Perspektive eines gesamtstädtischen, strategischen Ansatzes und nicht aus der Perspektive der einzelnen Stadtbezirke. Er steht im Internet unter www.bau.bremen.de/vep in der Rubrik „**Bürgerbeteiligung**“ als PDF-Datei zum Download zur Verfügung. Vertiefungen im Hinblick auf den näheren Einzugsbereich des regionalen Bürgerforums erfolgten im Rahmen des Rundgangs und des anschließenden Themen-Talks im Plenum.



Begrüßung durch H. Abramowski (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: A. Mechels (Planersocietät)



Vortrag: T. Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

4 Die Posterausstellung

Die Ergebnisse der Wirkungsabschätzung zu den in der 2. VEP-Phase entwickelten Testszenarien sowie die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung wurden anhand von Postern dargestellt. Mit diesen Postern wurden die ausführlichen methodischen Erläuterungen des Einführungsvortrags zusammengefasst. Den Schwerpunkt der Ausstellung bildeten jedoch die Poster, die für die Darstellung des vom Gutachterteam vorgeschlagenen Zielszenarios erstellt wurden. Diese plakative Beschreibung des Zielszenarios, das sich aus etwa 160 Maßnahmen zusammensetzt, erfolgte an zwei Ausstellungsständen mit unterschiedlichen Schwerpunkten:

Ausstellungsstand: „Leben - Bewegen - Organisieren“ mit den Themen:

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

Ausstellungsstand: „Erreichen - Handeln - Transportieren“ mit den Themen:

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

Ausstellungsstand: Vergleich der Testszenarien

Ausstellungsstand: Inhalte, Ablauf und Ziele des VEP

Ausstellungsstand: BremenBewegen.de (3 Phase)



Insgesamt umfasste die Ausstellung 13 farbige Poster, die im Folgenden abgedruckt werden.

Alle Poster stehen im Internet unter www.bau.bremen.de/vep in der Rubrik „**Bürgerbeteiligung**“ als PDF-Dateien zum Download zur Verfügung. Sie können problemlos in gängigen Formaten ausgedruckt werden und sind auch im DIN-A4-Format lesbar.

In Auszügen werden die Poster auch auf www.bremenbewegen.de zum Download angeboten.

Zusätzlich zur Posterausstellung wurden den Teilnehmer/innen der Veranstaltung die Listen des Vorschlages der zur Aufnahme in das Zielszenario

- empfohlenen und
- nicht empfohlenen

Maßnahmen in ausgedruckter Form zur Verfügung gestellt. Jede der beiden Listen umfasst jeweils ca. 160 Maßnahmen. Von den zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen sind ungefähr die Hälfte gesamtbremische - d.h. eher programmatische - Ansätze, zur anderen Hälfte lokal verortete Maßnahmen.

Die Listen stehen im Internet unter www.bau.bremen.de/vep in der Rubrik „**Aktuelles**“ als PDF-Dateien zum Download zur Verfügung (DIN-A4-Format, schwarz-weiß). In derselben Rubrik finden sich auch ausführlichere Darstellungen zu den im Einführungsvortrag beschriebenen Bewertungskriterien, zu den Sonderplanfällen sowie zusätzliche Karten-Übersichten.

Die Listen der empfohlenen und nicht empfohlenen Maßnahmen können auch von der Plattform www.bremenbewegen.de heruntergeladen werden. Dort findet sich zusätzlich auch die Liste der im Basis-Szenario Bremen 2025 enthaltenen ca. 80 Maßnahmen.

Damit wird der Öffentlichkeit über das Bürgerforum hinaus - auch mit Blick auf die sich an die Bürgerforen anschließende Beiratsbefassung (Regionalausschüsse bzw. Regionalkonferenzen) sowie die Anhörung der Träger öffentlichen Belange (TÖB) - ein umfassender Einblick in die Bewertungsmethodik, die Ergebnisse der Wirkungsanalyse und die Herausbildung des Vorschlags zum Zielszenario gegeben.

Ausstellungsstand: „Erreichen - Handeln - Transportieren“ mit den Themen:

Leben - Bewegen - Organisieren

Fußverkehr / Nahmobilität

Zufußgehen soll attraktiver werden: Fußgängerfreundliche Straßenräume.

Fußgängerfreundliche Straßenräume

- Fußverkehrskonzepte auf Stadtebene mit Fortschreibung des Grünen Netzes
- Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Kreuzungen
- fußgängerfreundliche Bereiche in Wohnquartieren
- Begrenzungen als Verkehrsversuch
- Mehr Platz für Fußgänger/Behinderten und Engpasslösen
- Keine Fahrbahnpark auf Gehwegen/ restriktive Maßnahmen gegen subventionierten PKW-Verkehr
- Stadtpläne für unterschiedliche Zielgruppen

nicht ausgewählte Maßnahmen

- Begrenzungen in Stadtebenen (Botsch) weitere Pilotprojekte für Shared Space
- Stadtpläne für unterschiedliche Zielgruppen
- Stadtpläne für unterschiedliche Zielgruppen

Trennung von Hauptstraßen vermindern.

Querungsmöglichkeiten verbessern

- Programm für neue Querungsmöglichkeiten (z.B. Mittelstreifen, Zebrastreifen)
- Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten
- Einbau von Ampeln
- Synchronisierung des Vorrangs der BSAG mit Grünphasen für Rad- und Fußverkehr

Knotenpunkte umgestalten

- direkte und sichere Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr schaffen, städtebauliche Aufwertung
- Dobbenweg / Schiefelshöweg
- Bilke / Smedt-Straße
- Dornstraße
- Kirchhainstraße / Kurfürstendamm/Lesede
- Sahlhof / Blumenthal / Landstraß / Christiana Str.

Straßenräume laden zum Aufenthalt ein und werden barrierefrei gestaltet.

Aufenthaltsqualität verbessern

- Mehr Grün in Straßenräume integrieren und pflegen
- Zielgruppenorientierte Elemente: Sitzstühle, Spielplätze, Aufenthaltsorte für Jugendliche, Gesundheitsplätze
- temporäre Sperrung für Kfz-Verkehr in Stadtplatz / Wohnquartieren, z.B. am Wochenende

Barrierefreiheit ausbauen

- Fortschreibung des Berichts Bremen baut Barrieren ab
- verbesserte Berücksichtigung barrierefreier Gestaltung
- Konzept für Behindertentempelparkplätze

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario

Leben - Bewegen - Organisieren

Radverkehr

Die Fahrradstadt Bremen nimmt ihre Rolle als Vorreiter wahr, Radfahren wird sichtbar gefördert.

Radverkehrsnetz weiterentwickeln

- Verdichtung des Radverkehrsnetzes u.a. mit Gründerbindungen des Flächenumschlusses
- Prüfung von Radwegen auf ausgewählten Achsen
- ausreichend breit zum Nebenverkehr fahren und überholen
- fußgängerfreundliche Oberflächen
- nach Möglichkeit Vorrang für Radverkehr
- Misere von Zubehören an Ampeln
- getrennte Wege für Fuß- und Radverkehr
- Grüne Welle für Radverkehr auf ausgewählten Strecken

Radverkehrsinfrastruktur verbessern

- Qualitätsmanagement zur Mängelbeseitigung
- das Budget für die Radwegenunterhaltung wird erhöht
- Ermittlung eines „Schwerdefokus“
- Rudhaken melden Mängel - Bremen behält sie
- Fortschreibung des Bremer Programms zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampeln
- Einbau von Ampeln
- Regelbare Beschilderung im Radverkehrsnetz
- mehr Markierungslösungen machen Radverkehr auf der Fahrbahn sichtbar
- Piktogramm
- Schutzstreifen, Aufstellbereiche an Kreuzungen
- standardisierte Handlungsvorgänge zur Perspektive von nicht benutzungsrelevanten fußgänger
- systematischer Einsatz von Fahrradständern auf Routen des Radverkehrsnetzes sowie
- Standardisierung von Fahrradständern
- Unterhaltung der Fahrradwegweisung sicherstellen
- weitere Umsetzung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gießhöfen
- weitere Umsetzung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gießhöfen
- weitere Umsetzung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gießhöfen
- weitere Umsetzung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gießhöfen

Fahrradparken ausbauen

- Ausbau von öffentlichen Radstellplätzen in Stadtteilen und Wohnquartieren
- Pflege und Unterhaltung von öffentlichen Fahrradstellplätzen
- qualitative Verbesserung der B&R-Anlagen
- B&R-Anlagen entlang Straßenbahnlinien
- verbessertes, im Ballraum ausbauen
- qualitative Verbesserung der B&R-Anlagen
- Park und B&R einfließen: vom Auto zum Rad umsteigen
- Public-Verleih an P&B-Standorten

Servicangebote

- z.B. Gepäckträger, Haltegitter an Knotenpunkten, Wettersensoren an USA, Selbstvermietungen, InfoStation zum Radverkehr, kostenfreie Angelierung

nicht ausgewählte Maßnahmen

- öffentliche Fahrradverleihsysteme
- öffentliche Fahrradverleihsysteme in ÖPNV/SPNV
- Fuß- und Radverkehrsbildschirmen über Hochendstufen und Hochstufen
- einmalige Premiumrouten (siehe Karte)

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario

Leben - Bewegen - Organisieren

Verkehrssicherheit / Mobilitätsberatung / Carsharing

Verkehrssicherheit wird ganzheitlich betrieben. Zufußgehen und Radfahren wird sicherer.

Vergleichen 130 Maßnahmen

- Maßnahmen werden in 130 Kategorien unterteilt

Vision Zero und Soziale Sicherheit

- Einsetzen eines Verkehrssicherheitskonzepts
- Tempo 30 wird situationsangepasst/punktweise im Hauptstraßennetz eingeführt
- temporäre Sperrung für Kfz-Verkehr z.B. im innerstädtischen Bereich von Schulen (7-11 Uhr) zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (in Zusammenarbeit mit Schulen)
- Aufwertung von Ampeln (z.B. Tunnel-Fahrrad) Wohnquartieren durch Lichtsignalanlagen

Sicher Radfahren und Zufußgehen

- Markierung von Fußgängerfurturen und Halteflächen (an Ampeln) auf Radwegen
- Sensibilisierung von Radfahrer/innen für Bedrohungen des Fußverkehrs (Medien, Markierungen, Beschützung)
- Standardisierung der Einmündungsbereiche
- Programm zur Beseitigung von Radwegen

nicht ausgewählte Maßnahmen

- weitergehende Erhöhung von Tempo 30 in Teilen des Hauptstraßennetzes
- Förderung der Parkplatzprivilegierung von Carsharing-Fahrzeugen
- Unterstützung von Angebotskonzepten für Gruppen bzw. Straßengemeinschaften

Zu Mobilität beraten - Umweltverbund überzeugt und Carsharing wird ausgeweitet

Mobilitätsmanagement

- Neubürger/innen-Paket Mobilität einfließen
- Mobilitätsberatungen anbieten für Schulen, Betriebe etc.
- Einführung eines Mobilitätsdienstes (z.B. Zugangskarte für ÖPNV/Verkehrsmittel)
- Verkehrsmittelgeplante Mobilitätsberatung als App/Online-Angebot (Datenbereitstellung)
- einige experimentelle Projekte fördern/finanzieren, wie z.B. Schulsperrung, Fahrradtraining etc.

Verkehrsmangement

- Informiert zur Verkehrslenkung für mobile Endgeräte (Datenbereitstellung)
- Programm zur Synchronisierung des Vorrangs der BSAG mit Grünphasen für Rad- und Fußverkehr

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario

Leben - Bewegen - Organisieren

Straßenraum / Mobilitätskultur / Ruhender Verkehr

Straßenräume werden nahmobilitätsfreundlich, barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Umnutzung zugunsten Nahmobilität

- Radfahrstreifen: komfortabel und sicher adäquat auf der Fahrbahn
- Entlastung der Seitenkurve: Entsparung Zufußgehen, neue Querungshilfen, zwei Fahrstreifen für Kfz-Verkehr
- Libyener Ring
- Fährer Straße
- Niederströmung
- Daniel-von-Süßen-Str.
- Bahn-Smedt-Str. (an waldbauweg) und Brücke
- Langmarkstraße (Hauptbahnsteige - Straße)
- Walter / Odenstraße
- Am Dobben / Dobbenweg - Vor dem Tunnel
- Sahlhof / Odenstraße - Odenweg
- Kornstraße (nach dem B&R - Kfzweg)

Neuordnung von Straßenräumen

- Entlastung der Seitenkurve, Radfahren auf der Fahrbahn, neue Querungshilfen, Neuordnung und 2-Fahrbahn der Parkplätze
- Bismarckstraße (Dobbenweg - Graf-Mohle-Str.)
- Am Dobben / Dobbenweg - Vor dem Tunnel
- Sahlhof / Odenstraße - Odenweg
- Kornstraße (nach dem B&R - Kfzweg)

Um- bzw. Neugestaltung

- Buntensteinweg: Verbesserung der Verkehrsicherheit
- Oberfelderweg Ring: Umgestaltung
- Frühling-Ebert-Straße: Umgestaltung zugunsten Nahmobilität und Aufenthalt
- Rückbau Hochstraße AOK-Kreuzung
- Hansestraße-Geb- und Radwege schaffen

Förderung einer umweltfreundlichen Mobilitätskultur und Steuerung des Parkplatzangebotes

Werben, Informieren und Umsetzen

- Marketing
- Nahmobilitätskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit für mehr Fuß- und Radverkehr
- Information
- Kommunikation zu Radwegen ohne Benutzungsrecht
- Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrssicherheit
- Planung
- Team Nahmobilität: Radverkehrsfläche derzeitig entsprechender Nationaler Radverkehrsplan
- Empfehlung für Vorreiter aufstoden
- Verständnis der Bedeutung der Beiträge des Fuß- und Radverkehrs in der Abwägung der gemäß Platzbedarf sanierten Straßen

Parkraummanagement

- Aktualisierung des Parkraumkonzepts für die Innenstadt und Ausweitung der Bewirtschaftung
- schrägen Radwegen des Parkraums zugunsten von Nahmobilitätskulturen, vor allem in innerstädtischen Quartieren mit gründerzeitlicher Bausubstanz
- konsequente Abwägung von Parkverboten

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario

Ausstellungsstand: Vergleich der Testszenarien:

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Vergleich der Testszenarien

Schwerpunkte und Handlungsansätze der Testszenarien

Kenngrößen der Testszenarien im Vergleich zum Basisszenario

Modal-Split-Ab-schätzung - im Vergleich zum Basisszenario

Indikatoren für die Wirkungsmessung

1. Erhöhter Anteil der Menschen, die zu Fuß gehen, Rad fahren oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren...
2. Verbesserung der Luftqualität...
3. Reduzierung der Flächenversiegelung...
4. Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV...
5. Verbesserung der Barrierefreiheit...
6. Erhöhung der Sicherheit...
7. Reduzierung der CO2-Emissionen...
8. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...
9. Erhöhung der Erreichbarkeit...
10. Verbesserung der Mobilität...
11. Erhöhung der Flexibilität...
12. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit...
13. Erhöhung der Attraktivität...
14. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...
15. Erhöhung der Sicherheit...
16. Verbesserung der Barrierefreiheit...
17. Erhöhung der Flexibilität...
18. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit...
19. Erhöhung der Attraktivität...
20. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Vergleich der Testszenarien

Zielerreichungsgrad der Testszenarien im Vergleich

Indikatoren für die Wirkungsmessung

1. Erhöhter Anteil der Menschen, die zu Fuß gehen, Rad fahren oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren...
2. Verbesserung der Luftqualität...
3. Reduzierung der Flächenversiegelung...
4. Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV...
5. Verbesserung der Barrierefreiheit...
6. Erhöhung der Sicherheit...
7. Reduzierung der CO2-Emissionen...
8. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...
9. Erhöhung der Erreichbarkeit...
10. Verbesserung der Mobilität...
11. Erhöhung der Flexibilität...
12. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit...
13. Erhöhung der Attraktivität...
14. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...
15. Erhöhung der Sicherheit...
16. Verbesserung der Barrierefreiheit...
17. Erhöhung der Flexibilität...
18. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit...
19. Erhöhung der Attraktivität...
20. Verbesserung der Aufenthaltsqualität...

Ausstellungsstand: Inhalte, Ablauf und Ziele des VEP:

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Inhalte und Ablauf

Was ist ein VEP?
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 2020/2025 soll unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist die Grundlage für die strategische Verkehrspolitik 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 VEP betrifft alle Verkehrszwecke:

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

Der VEP trifft Aussagen zu allen Verkehrsmitteln:

- Fuß- und Radverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr (Bus, Tram und Bahn)
- Motorisierter Individualverkehr (Pkw-Verkehr)
- Wirtschaftsverkehr (Lkw-Verkehr)

Wie läuft der VEP ab?

Wie sind die Ziele des VEPs?

- Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren
- Verknüpfung der Verkehrsnetze und Angebote im Umkreisverbund zwischen Bremen und der Region verbessern
- Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Wie kann ich mich einbringen?
Sie sind Teil des Verkehrsgeschehens in Bremen, daher wissen Sie am Besten, wo es bereits gut läuft und wo es besser laufen könnte.

Nehmen Sie an den regionalen Bürgerforen teil!
Hier können Sie sich über den jeweiligen Zwischenstand des VEPs informieren und mit den Planern diskutieren. Es finden vier Termine statt:

Thema	Zeitraum
1. Chancen und Mängel	Winter 2012/2013
2. Maßnahmen und Szenarien	Spätsommer 2013
3. Maßnahmenbewertung	Anfang 2014
4. Entwurf eines VEP	Frühjahr 2014

Genaue Termine folgen unter bremenbewegen.de/workshop-termin

Unter bremenbewegen.de finden Sie übrigens auch weitere Informationen und Möglichkeiten zur Teilhabe am Verkehrsentwicklungsplan 2025.

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Ziele

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zieljahr 2025/2025 strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personennahverkehr und für alle Verkehrsträger getroffen.

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 Maßnahmen und Szenarien ermittelt. D.h. es wird bewertet, wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung möglicher späterer Umsetzungen 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. Herzog es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Systementwicklung und Energie am 1. 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 Fußwegplanung
2. Verbesserung 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 Berücksichtigung der Belange von Fußgänger/innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Verleben von Straßen und Wegen für alle Nutzer/innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktiv 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 Umverteilung bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgänger auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrgästen in öffentlichen Verkehrsmitteln

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsdiensten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern angrenzender Verbindungen für den Umkreisverbund
3. Integrieren der Stadtzentren an der Peripherie in den Umkreisverbund
4. Verbessern der Angebote des Umkreisverbundes in Abhängigkeit der Stadtbezirke
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informations-spezialisten: Erheben, umfassen und verstärken Tarifsysteme unter Einbezug alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und fördern
7. Fikern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrsnetze und Angebote im Umkreisverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Stadtgefüge Bremens
2. Fördern der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für den Stadtteil
3. Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiten der Radwegeverbindungen
4. Verknüpfen des motorisierten Individualverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den ÖPNV (inkl. Park-and-Ride in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassen und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umkreisverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachbene mit den Gebietsträgern der Region

Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verlässlichkeit und Effizienz im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personennahverkehr (sowohl im Umkreisverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region)
3. Sicherstellen des fließenden Zu- und Abflusses der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abholung von Gütern über die leistungsfähigen Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abwärts der Wohnbevölkerung, wo nötig mit wirkungsvollem Umweltschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rücksprache mit dem privaten Einzelhandel
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umkreisverbund
7. Besseren Liniengrund und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzeverbindungen im Straßensystem
9. Prüfen und fördern von alternativen Transportsystemen

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

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickstoff- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke: Verbessern der ökologischen Funktion von Freizeitanlagen und Verkehrsflächen (innerstädtische Biotopvernetzung und Luftgrün). Abbau der Trennung von Verkehrsflächen (Straßen/Schiene)
4. Verkehrsvorminderung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklung, durch Stärken der Stadt- und Nahverkehrsangebote und durch Nutzungsgemischung beifördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsnetze und Infrastrukturen

Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter www.bremenbewegen.de -> Verkehr -> Verkehrsentwicklungsplan

Ausstellungsstand: BremenBewegen.de (3 Phase):

VERKEHR 2025
BREMEN BEWEGEN!

WAS IST DER BESTE VERKEHRSMIX ?

IHRE MISSION:
Bauen Sie das beste Verkehrskonzept für Bremen und beraten Sie die Stadt!

www.bremen-bewegen.de

ENTWERFEN SIE MIT UNS
DEN BREMER
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Bremen erleben!

The graphic features a central illustration of Bremen's cityscape with hands holding various transportation icons like a car, bicycle, train, and smartphone. A speech bubble asks 'WAS IST DER BESTE VERKEHRSMIX ?' and another says 'BREMEN BEWEGEN!'. The website 'www.bremen-bewegen.de' is prominently displayed in a black box.

5 Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios

5.1 Ablauf

Einführend zum Rundgang gaben die Expert/innen aus dem Gutachterteam (Anne Mechels und Theo Janßen) an den beiden großen Posterstationen einführende Erläuterungen mit Fokus auf den lokalen Maßnahmeschwerpunkten im Bereich Bremen-Links der Weser. Die Teilnehmer/innen hatten Gelegenheit, Rückfragen zu stellen und sich im persönlichen Dialog mit den Gutachtern zu den verschiedenen Maßnahmen zu äußern. Die teilweise kartenbasierte Themenaufbereitung erleichterte es beiden Seiten, Ideen und Anregungen zu verorten. Wichtige Anmerkungen wurden an den hierfür vorbereiteten Stellwänden auf Moderationskarten vermerkt.





5.2 Kommentare an den Posterstationen

Ausstellungsstand: „Erreichen - Handeln - Transportieren“ mit den Themen:

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

Kommentare auf Moderationskarten:

- Kritik:**
- Arsten ist von LdW abgekoppelt (keine Linie 51 mehr)
 - Mercedes-Mitarbeiter mit neuer Linie 29 nicht nach Sebaldsbrück
 - Es fehlt die Fähre zwischen Woltmershausen und Walle/Überseestadt/Gröpelingen
 - Wie ist es mit aktivem Lärmschutz? BürgerInnen fühlen sich total überlastet bei An- und Abfahrten der zukünftigen A 281, A 27 und A 1. Passiver Lärmschutz hilft nur bedingt. Im Sommer mit geschlossenen Fenstern schlafen ist nicht zumutbar. Was soll in diesen Fällen unternommen werden?
 - 100 % Verknüpfung aller ÖPNV-Systeme 24h am Tag!

- Fragen:**
- Aufwertung des HP-Neustadt
 - Wie stellt sich die Taktung in der Nacht dar?
 - Tunnel Woltmershausen
 - Da Linie 27 auch abends fahren muss, gibt es zwischen Huckelriede und Hemmstr. einen 10'-Takt (heute nur 20'-Takt mit Linie 26). Ist das beabsichtigt? → Mehraufwand

Lob: ---

Diskussionspunkte:

- Es wird nach der Vollständigkeit der Maßnahmendarstellung auf den Postern gefragt (Hinweis auf exemplarischen Charakter, Darstellung lokal bedeutender Maßnahmen sowie vollständige Maßnahmenlisten und die Tatsache, dass etwa 80 Maßnahmen „programmatischer Art“ und damit nur schwer visuell darstellbar sind).
- Frage nach der Nichtaufnahme des SPNV-Haltepunkts Klinikum Mitte.
- Frage nach der Nichtaufnahme des SPNV-Haltepunkts Überseestadt.
- Vorschlag, den Bf Neustadt aufzuwerten, um von hier aus einen (Bahn-)Anschluss an die Überseestadt zu schaffen.
- Frage nach der Nichtaufnahme der Verlängerung der Straßenbahn in die Überseestadt.
- Vorschlag, unter der vorhandenen Eisenbahnbrücke eine Straßenbahn durch den Bürgerpark zu legen (stößt auf Ablehnung der Mitdiskutanten).
- Frage nach der Berücksichtigung von Taktungen der Nachtlinien.
- Frage nach der Führung von Überlandbussen im Bremer Busnetz.
- Forderung nach 100%iger Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln im ÖV.

- Forderung, die Durchfahrthöhe des Woltmershauser Tunnels zu erhöhen (Fahrbahntiefenerlegen) zur Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Hohentorshafen für Lkw

Ausstellungsstand: „Leben - Bewegen - Organisieren“ mit den Themen:

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

Kommentare auf Moderationskarten:

- Kritik:**
- Radwege auf Fahrbahn für Kinder/Familien nicht tragbar (in Bezug auf ruhenden Verkehr, Mütter verunsichert)
 - 2-Richtungsradwege führen zu Rücksichtslosigkeit (Zunahme) der Radfahrer
 - 2-Richtungsradwege müssen breit genug sein
 - St.-Jürgen-Straße Haltestellenbereich: Pflasterung zwischen den Schienen lenkt Fahrräder zu spät auf die Straße zurück
 - Kreuzung HBF: Ampelschaltung muss geändert werden (Fußgänger eher grün, Fahrradfahrer fahren dann über Fußgängerampel)
 - Es fehlen Maßnahmen zur Anbindung des Bahnhofs Neustadt für Fuß- und Radverkehr und für Busse!
 - Ich hätte mir gewünscht, dass das Zielszenario für alle vorgestellt wird - auf den Plakatwänden schwierig alles zu erfassen

Fragen: ---

- Lob:**
- Fahrbahnmarkierung (neu) am HBF ist gut geworden (Markierung auf der Straße)
 - Neue Fahrrad-Weserbrücke Neustadt - Altstadt sehr positive Wirkung für die Entzerrung des Nadelöhrs Domsheide!
 - Radverkehr auf markierte Streifen auf der Fahrbahn vereinfacht Radfahren
 - Fahrradbrücken sind super

Diskussionspunkte:

- Radfahren auf der Fahrbahn
- Zweirichtungsradwege als Gefahrenpotenzial

6 Themen-Talk

Die Abschlussdiskussion wurde im Format eines sogenannten Themen-Talks geführt. Diese aufgelockerte Art der Diskussion erfolgte anhand eines Themenleitfadens:

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

Stichworte aus der Diskussion:

Eindrücke aus dem Rundgang:

- Die Gutachter haben die Diskussionen an den Ausstellungsständen als engagiert und ambitioniert wahrgenommen. In manchen Themenfeldern werden Sachverhalte „naturgemäß“ unterschiedlich gesehen. Fundamental-Kritik oder extreme Gegenpositionen wurden nicht geäußert.
- Bürger äußern sich beeindruckt vom Umfang der Informationen.

Verständlichkeit der Methodik:

- Die Methodik ist begreifbar gemacht worden.
- Wie kommen die Maßnahmenbewertungen zustande?
 - Vier Gutachter haben unabhängig voneinander bewertet, abweichende Wertungen wurden fachlich ausdiskutiert und anschließend mit Vertretern der Verwaltung abgestimmt. Dabei waren sich Gutachter und Verwaltung in den meisten Fällen weitgehend einig. Die Ergebnisse des Bewertungsprozesses sind rein fachlich (und nicht politisch) begründet.
- Es wird nach einer stärkeren Akzentuierung von Parkraumbewirtschaftung gefragt.
 - Bei Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung erfolgt eine Ordnung der Parkflächen, d. h. dass heute genutzte illegale Flächen konsequent wegfallen. Damit sind die verbleibenden Flächen für den vorhandenen Pkw-Bestand nicht ausreichend, so dass diese Maßnahme aktuell als nicht umsetzbar bewertet wird.
- Es wird die Frage diskutiert, ob das vorgeschlagene Zielszenario eher einen Maßnahmenmix darstellt oder eine klare Prioritätenbildung vorgibt. In der Diskussion wird überwiegend die Auffassung vertreten, dass die Ergebnisse des Verfahrens mit den unterschiedlichen Akteuren konsensual diskutiert werden müssten. Das Projekt sei diesbezüglich auf einem guten Weg. Einen Konsens zu finden sei die Herausforderung des Verfahrens. Der richtige Mix sei Grundlage dafür. Ergänzend wurde auf einige konzeptionelle Ansätze verwiesen, die für die Stadt Bremen neu sind, wie z. B. Premiumrouten für Radfahrer.

Weitere diskutierte Aspekte:

- Es wird eine stärker „regionalisierte“ Darstellung in der Posterausstellung gewünscht.
- Es wird nach kleinräumiger, detaillierter Ausgestaltung von „programmatischen“ Maßnahmenansätzen gefragt.
- Ein Teilnehmer problematisiert die mangelnde Durchlässigkeit Woltmershausens bei Störungen im Verkehrsfluss.
- In der Diskussion über den Vorschlag einer stärkeren Integration des Radverkehrs in den Straßenraum zeigt sich das in diesem Thema übliche Spannungsfeld (radverkehrsfördernde Maßnahmen <> Verkehrssicherheitsempfinden) und das Erfordernis einer diesbezüglichen Kommunikation.
- Es werden Kostendimensionen betrachtet, auch im Vergleich der Investitionen für die verschiedenen Verkehrsträger. Für diesbezügliche Bewertungen wird allerdings eine Differenzierung nach Kostenträgern (z. B. Kostenanteile des Bundes) benötigt, die noch nicht vorliegt.







7 Gesamteindruck

Im Rahmen der Veranstaltung ist es gelungen, die komplexe Methodik der Wirkungsabschätzung und Maßnahmenbewertung zu vermitteln und transparent zu machen. Dies ist nicht selbstverständlich, weil es sich um ein komplexes Instrumentarium und einen vielschichtigen gutachtlichen Prozess handelt. Die Veranstaltung hat die Teilnehmer/innen an die vielfältigen verfügbaren Unterlagen und Materialien herangeführt.

Der Gutachtervorschlag wird als ausgewogen erkannt.

Als entscheidendes Problem wird der Finanzierungsaspekt gesehen. Insbesondere wird die Frage aufgeworfen, welche Auswirkungen zu erwarten sind, wenn einzelne Komponenten des Zielszenarios (Maßnahmen oder Maßnahmenpakete) sich als nicht finanzierbar erweisen sollten. Dementsprechend wichtig erscheint die Zuspitzung und Konkretisierung im Rahmen des Handlungskonzeptes. Der in diesem Zusammenhang geplanten vierten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung wird mit Spannung entgegengesehen, weil erst dann klar werden wird, welche Richtung der VEP nimmt.

Die Grundstimmung war insgesamt positiv. Die Bemühungen seitens der Stadt und der Gutachter, die Öffentlichkeit am Abwägungsprozess teilhaben zu lassen, werden anerkannt, auch wenn die Beschreibung des gesamtstädtischen strategischen Ansatzes als anstrengend empfunden wird. Die Veranstaltung wurde als Auftakt zur weiteren Befassung mit den Details und den lokal wirksamen Aspekten, quasi als Einstieg in die bis zum 28. April laufende Beteiligungsphase verstanden.

Die Teilnehmer/innen konnten beim Verlassen der Veranstaltung eine persönliche Bewertung abgeben ("Wie hat Ihnen die heutige Veranstaltung gefallen?"). Die abgegebenen Bewertungen waren zum überwiegenden Teil positiv bis sehr positiv.