



## **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**

### **Dokumentation des 3. Bürgerforums**

#### **Bremen-Mitte**

(Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)

am 06.03.2013

im Übersee-Museum

(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

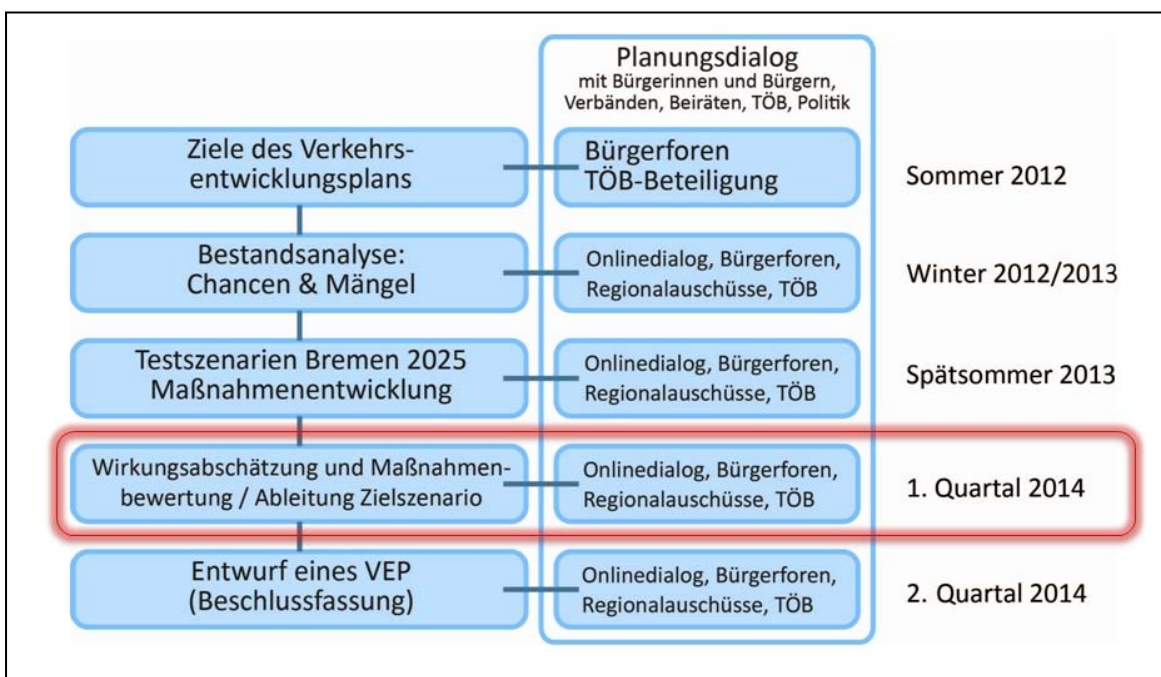
<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tagesordnung und Ablauf .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Die Vorträge .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Die Posterausstellung .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios .....</b>	<b>16</b>
5.1	Ablauf .....	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen .....	18
<b>6</b>	<b>Themen-Talk .....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Gesamteindruck.....</b>	<b>25</b>

# 1 Einführung

Am 6. März 2014 hat das dritte regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Mitte** im Überseemuseum 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-Mitte** 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](http://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](http://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-**Mitte** 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-Mitte 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 43 Personen besucht (zzgl. der Vertreter/innen der Gutachterbüros sowie der Vertreter der Stadt).

### Programm des 3. Bürgerforums in Bremen-Mitte

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Wilhelm Hamburger, 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 Hamburger 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](http://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.

Ein Teilnehmer merkt im Nachgang des Vortrags kritisch an, dass dieser nicht barrierefrei gestaltet sei (Kontraste, Farbwahl und Verwendung eines Standard-Laserpointers).



Begrüßung durch W. Hamburger (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](http://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](http://www.bremenbewegen.de) zum Download angeboten.

Zusätzlich zur Posterausstellung wurden den Teilnehmer/innen der Veranstaltung die Listen des Vorschlags 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](http://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](http://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: Vergleich der Testszenarien:**

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

#### Vergleich der Testszenarien

##### Schwerpunkte und Handlungsansätze der Testszenarien

##### Kenngrößen der Testszenarien im Vergleich zum Basiszenario

##### Modal-Split-Abschätzung - im Vergleich zum Basiszenario

##### Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario

Planersocietät | Das Center für Umwelt, Bau und Verkehr | Folia Hainstraße Bremen

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

#### Vergleich der Testszenarien

##### Zielerreichungsgrad der Testszenarien im Vergleich

##### Indikatoren für die Wirkungsmessung

- 1) Grad der Zielerreichung...
- 2) Verbesserung der...
- 3) Förderung der...
- 4) Verbesserung der...
- 5) Verbesserung der...
- 6) Verbesserung der...
- 7) Verbesserung der...
- 8) Verbesserung der...
- 9) Verbesserung der...
- 10) Verbesserung der...
- 11) Verbesserung der...
- 12) Verbesserung der...
- 13) Verbesserung der...
- 14) Verbesserung der...
- 15) Verbesserung der...
- 16) Verbesserung der...
- 17) Verbesserung der...
- 18) Verbesserung der...
- 19) Verbesserung der...
- 20) Verbesserung der...

##### Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario

Planersocietät | Das Center für Umwelt, Bau und Verkehr | Folia Hainstraße Bremen

**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 Bremen 2020/2025 soll unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan 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 VEP betrifft alle Verkehrszwecke:  
- Arbeit  
- Ausbildung  
- Einkauf  
- Freizeit  
- Hoken und Bringen  
- Fahren in Ausübung des Berufs/ Personenerwirtschaftsverkehr

Der VEP trifft Aussagen zu allen Verkehrsmitteln:  
- Fuß- und Radverkehr  
- Öffentlicher Personennahverkehr (Bus, Tram und Bahn)  
- Motorisierter Individualverkehr (Pkw-Verkehr)  
- Wirtschaftsverkehr (Lkw-Verkehr)

**Was 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 Umweltverbund 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 läuft der VEP ab?**  
1. Bürgerforum  
2. Bürgerforum  
3. Bürgerforum  
4. Bürgerforum

**Wie kann ich mich einbringen?**  
Nehmen Sie an den regionalen Bürgerforum teil!  
Hier können Sie sich über den jeweiligen Zwischenstand des VEPs informieren und mit den Planern diskutieren. Es finden vier Termine statt:  
Thema 1. Chancen und Mängel 2. Maßnahmen und Szenarien 3. Maßnahmenbewertung 4. Entwurf eines VEP  
Zentrum Winter 2013/2013 Sommer 2013 Anfang 2014 Frühjahr 2014  
Genaue Termine folgen unter [bremenbewegen.de/workshop-termin](http://bremenbewegen.de/workshop-termin)  
Unter [bremenbewegen.de](http://bremenbewegen.de) finden Sie übrigens auch weitere Informationen und Möglichkeiten zur Teilhabe am Verkehrsentwicklungsplan 2025.

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario**  
Planersocietät | Das Center für Umwelt, Bau und Verkehr | Folia Hainstraße Bremen

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

#### Ziele

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zielhorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personennah- und Güterverkehr und für alle Verkehrszweckgruppen vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Anordnung des Verkehrsentwicklungsplans, gehen also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenalternativen ermittelt. D.h., es wird bewertet, wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem werden die Ziele bei der Diskussion mit der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans. Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 mit der gemeinsamen Delegation von 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 Verkehrsentwicklungsplans 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 Unterelementen:

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

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Außenluftqualität 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 Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivität und Moments des 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 Umweltverträglichkeit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgänger gegenüber Fahrzeugen
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrgästen gegenüber dem motorisierten Verkehr

**Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren**

1. Stärken von Mobilitätsdiensten und der Mobilität-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtzentren in der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadteinlagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informations-systemen, Erhebliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Ermöglichung alternativer Verkehrspläne (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebsmöglichkeiten
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

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

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Stadtgebiet von Bremen
2. Fördern der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberbremen durch den ÖPNV für alle Verkehrszwecke
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verknüpfen des motorisierten Individualverkehrs auf dem 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 Verkehrsnetz aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachsebene mit den Gebietsergänzenden der Region

**Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken**

1. Verlässliche und Effiziente im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenerwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberste Ebene des Wirtschaftens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Abflusses 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 Lieferverkehr in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbestandorten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehr
8. Vermeidung und Verknüpfung alternativer Infrastrukturen
9. Problemfeld / Fördern von innovativen 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 Verkehrswecke; Verbessern der ökologischen Funktionen von Freizeitanlagen und Verkehrsflächen (einmalige ökologische Biotopvernetzung und Lufthygiene) Abbau der Trennung von Verkehrsstrassen (Straßen und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadt- und Nahvernetzungen und durch Nutzungsmischung beibehalten
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.bausenw.bremen.de](http://www.bausenw.bremen.de) -> Verkehr -> Verkehrsentwicklungsplan

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario**  
Planersocietät | Das Center für Umwelt, Bau und Verkehr | Folia Hainstraße Bremen

**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  
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

Freie  
Hansestadt  
Bremen

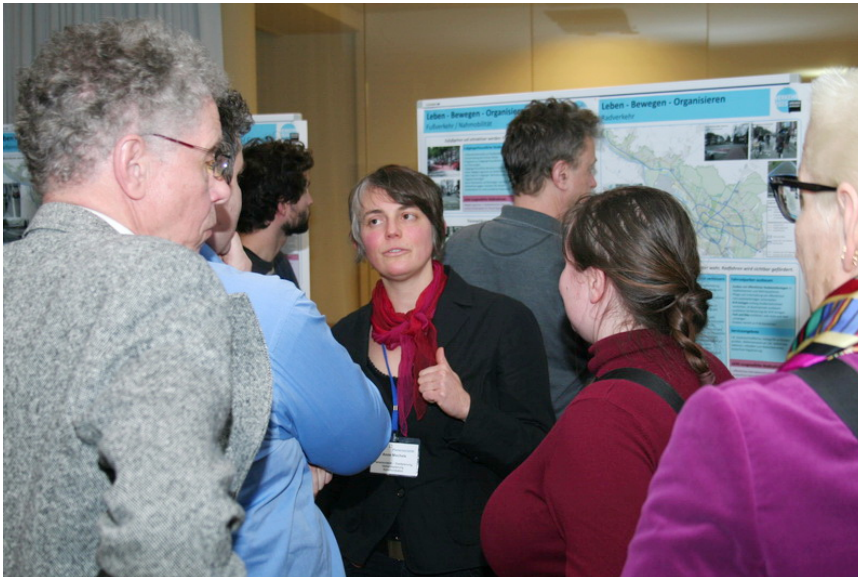
Bremen erleben!

The graphic features a central illustration of a cityscape with two hands holding a road sign and a smartphone. Surrounding the city are icons for a car, a bicycle, a train, a smartphone, a street lamp, a tree, and a wind turbine. The text is arranged in a clean, modern layout with a blue and white color scheme.

## 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 Erläuterungen mit Fokus auf den lokalen Maßnahmeschwerpunkten im Bereich Bremen-Mitte. 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:**
- Straßenbahn-Spangen Steubenstraße und Malerstraße UNBEDINGT ZUSAMMEN!
  - Trassierung Straßenbahn via Fettkampsweg / Otto-Hahn-Allee
  - Zielkonflikt BÜ Achterstraße – Straßenbahn nach Horn? Nicht ausreichend abgewogen
  - Neue „grüne Wellen“ für MIV sind überflüssig und kontraproduktiv

- Fragen:**
- Trassierung der Wendeschleife für Straßenbahn am Bahnhof Oslebshausen?
  - S-Bahn-Halte → Trassenkonflikte → Taktverdichtung (Alternative 20 min)
  - Haltepunkt Überseestadt nördlicher zwischen Eduard-Schopf-Allee und Hans-Böckler-Allee (in der Geraden)

**Lob:** --

### **Diskussionspunkte:**

*Ausbau des Straßenbahnnetzes und Verkürzung der Taktung im SPNV nach Bremen-Nord*

→ Verweis auf die Berücksichtigung aller lärmrelevanten Aspekte in der Fachplanung zum Lärminderungsplan (LMP).

*Grüne Welle und/oder Tempo 40 am Osterdeich*

→ Der Osterdeich befindet sich bei der Verkehrsführung in Konkurrenz zur Bismarckstraße. Die Modellierung zeigt Verschlechterungen der Belastungssituation in der anderen Straße. Hinweis auf Überlagerung von Interessen im urbanen Raum (Abwägungsprozess).

*Sonderuntersuchung Sperrung der Hochstraße Breitenweg (Nichtaufnahme dieser Maßnahme in das Zielszenario)*

Kern der Diskussion ist die Frage, ob der Kfz-Verkehr, der über die Hochstraße läuft, im Falle der Sperrung in gleichem Umfang stattfindet und in andere Teile des Straßennetzes verdrängt wird oder ob nicht Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel erfolgen.

→ Der Gutachter verneint, dass es zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel kommen wird. Er bejaht die großen Verlagerungen in andere Straßen. Vertiefende Betrachtungen sind erforderlich, um eine Lösung mit geringeren negativen Auswirkungen zu finden.

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

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

*Kommentare auf Moderationskarten:*

- Kritik:**
- Carsharing offen in alle Richtungen aufnehmen!
  - Premiumroutennetz konsequent umsetzen (Weserquerungen einbeziehen)
  - Gesamtgewichtung der Maßnahmen ungerecht → zu hoher Mitteleinsatz für Kfz-/Wirtschaftsverkehr bei zu geringen Gesamtnutzen
  - Zu wenig 30 km/h Zonen im Szenario 4
  - Notwendig: Überholverbot in Fahrradstraßen
  - Verkehrssicherheit bei mehr Pedelecs?
  - Umgestaltung Doventor-Kreuzung für Nahmobilität erforderlich

- Fragen:**
- Wie wird der Zielkonflikt: Wohnen und Verkehr thematisiert?
  - Begegnungszonen in Stadtteilzentren – wird das gefördert?
  - Flächendeckend Tempo 30 – wird das berücksichtigt?

- Lob:**
- Gute Systematische Aufarbeitung
  - Barrierefreie Gehwege durch Reduzierung Parkverkehr
  - Straßen zurück erobern
  - Super: Premiumrouten fürs Rad

**Diskussionspunkte:**

*Es wird zusätzliches Konfliktpotenzial durch Erhöhung des E-Bike-Anteils geben*

→ Der Radverkehr wird den Straßenraum zurückerobern. Dadurch werden sich Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern, aber auch zwischen Radfahrern und E-Bikern reduzieren.

*Werden die Premiumrouten nach zu erwartender Frequenz ausgewählt?*

→ Die zu erwartende Frequentierung ist ein wichtiger Aspekt zur Bewertung, noch wichtiger ist allerdings die Attraktivität einer Verbindung auch unter dem Aspekt der parallel laufenden Alternativen im Verkehrsnetz. Detaillierte Machbarkeitsstudien zur Routenführung sind zur Umsetzung der Premiumrouten noch erforderlich.

## 6 Themen-Talk

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

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

Stichworte aus der Diskussion:

### *Eindrücke aus dem Rundgang:*

- Das Radwegekonzept wird gut dargestellt. Lob für die geplante Einrichtung von Premium-Radrouten.
- Ein guter Einblick in das Zielszenario, mit nur kleinen Mängeln.
- Es ist immer ein Gewinn die Dinge in Zusammenhängen zu sehen. Das ist hier gelungen. Die Trägheit des Systems (hier Modal Split) trotz hohen (finanziellen) Aufwandes kann einen depressiv machen.
- Guter Prozess, aber es fehlen quantifizierte Ziele, z. B. zum angestrebten Modal Split.

### *Verständlichkeit der Methodik:*

- Die Methodik ist nachvollziehbar und verständlich. Der ausgewählte Maßnahmenmix ist final nicht vollständig nachvollziehbar. Der Anteil der Kfz-Förderung ist immer noch zu hoch.
- Methodik ist überzeugend. Darstellung der Szenarien mit ihrem Nutzen und den verbundenen Kosten ist nachvollziehbar.
- Der Hinweis „Was erzeugt Verkehr?“ (nämlich der Stadtraum als Ort der Überlagerung von Interessen, Nachfrage und Bedürfnissen) ist hilfreich in der Betrachtung des VEP.

### *Weitere diskutierte Aspekte:*

- Verdichtung der Taktung im SPNV wird sich als schwierig erweisen (Kapazitätsgrenzen).  
→ Die Schieneninfrastruktur stößt an ihre Grenzen, daher Verweis auf das Sondergutachten der DB zum Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen ist Voraussetzung für die SPNV-Takterhöhung.
- Die Prioritäten zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr müssen anders gesetzt werden. Es wird immer noch viel zu viel für den Kfz-Verkehr ausgegeben.

- Ein nicht unerheblicher Anteil der Kosten für den Kfz-Verkehr wird durch bereits planfestgestellte Vorhaben gebunden (z. B. A 281). Zudem schaffen Maßnahmen im Straßenverkehr durch Bündelung Freiräume, die auch anderen Verkehrsträgern zu Gute kommen.
- Der Modal Split muss quantitative Ziel haben wie z. B. Senkung des MIV auf 30% (Verweis auf andere Städte).
  - Randbedingungen und Struktur einer Stadt geben vor, was möglich ist. Andere Städte haben eine Senkung nur durch hohe Investitionen realisieren können (hier Verweise auf Radverkehrsförderung Kopenhagen, ÖPNV-Förderung München).
- Der Radverkehr in der Innenstadt muss verbessert werden. Es gibt Probleme z. B. an der Wilhelm-Kaisen-Brücke oder in der Martinstraße auf Höhe des Pressehauses, schlechte Wegführung mit schlechter Ampelschaltung.
  - Die Gutachter haben viele Hinweise dieser Art bekommen. Diese waren immer auch Ansatzpunkte für das Zielszenario. Aber es gibt bei der Gemengelage und den vielfachen Überlagerungen von Interessen und Bedarfen (Verkehrsteilnehmer, Verkehrsträger) immer Konflikte und damit Einschränkungen.
- Fahrradstraßen müssen in ihrer Ausgestaltung standardisiert werden (Straßenbelag, Überholverbot für Kfz).
  - Eine Systematisierung und Harmonisierung ist im Zielszenario programmatisch enthalten (Fahrbahnmarkierungen, Piktogramme etc.).
- Gibt es für die Förderung der Nahmobilität andere Maßnahmen als Verkehrsüberwachung des ruhenden (und Wege versperrenden) Verkehrs?
  - Eine vertiefte Verkehrsüberwachung ist im Deputationsbeschluss bereits enthalten. Weitere restriktive Maßnahmen sind Errichtung von Pollern und/oder Markierungen. Auch die schrittweise Reduzierung von Parkflächen bei gleichzeitiger Verbesserung alternativer Angebote zur Verkehrsmittelwahl ist ein Thema.
- Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist eine Zumutung für Radfahrer und Fußgänger.
  - Eine Sperrung des Tunnels für den Kfz-Verkehr wurde in Betracht gezogen, jedoch aus gutachtlicher Sicht aufgrund negativer Folgewirkungen verworfen.
- Ausweitung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist nicht im Zielszenario enthalten!
  - Der ÖPNV in Bremen ist derzeit barrierefrei wie in keiner anderen Großstadt in Deutschland. Barrierefreiheit ist durch die (zukünftigen) gesetzlichen Vorgaben mehr als ausreichend berücksichtigt.









## 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.

Hinsichtlich des Gutachternvorschlags für das Zielszenario zeigte die Diskussion, dass etliche Teilnehmer höhere Erwartungen an die Prioritätensetzung haben. Der Gutachternvorschlag wird als ausgewogen erkannt, wobei diese Ausgewogenheit von einigen Teilnehmern auch als Schwäche (indifferente Programmatik) ausgelegt wird.

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.