



## **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**

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

#### **Bremen-Nordost**

(Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)

am 04.03.2014

im Bürgerzentrum Neue Vahr

(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

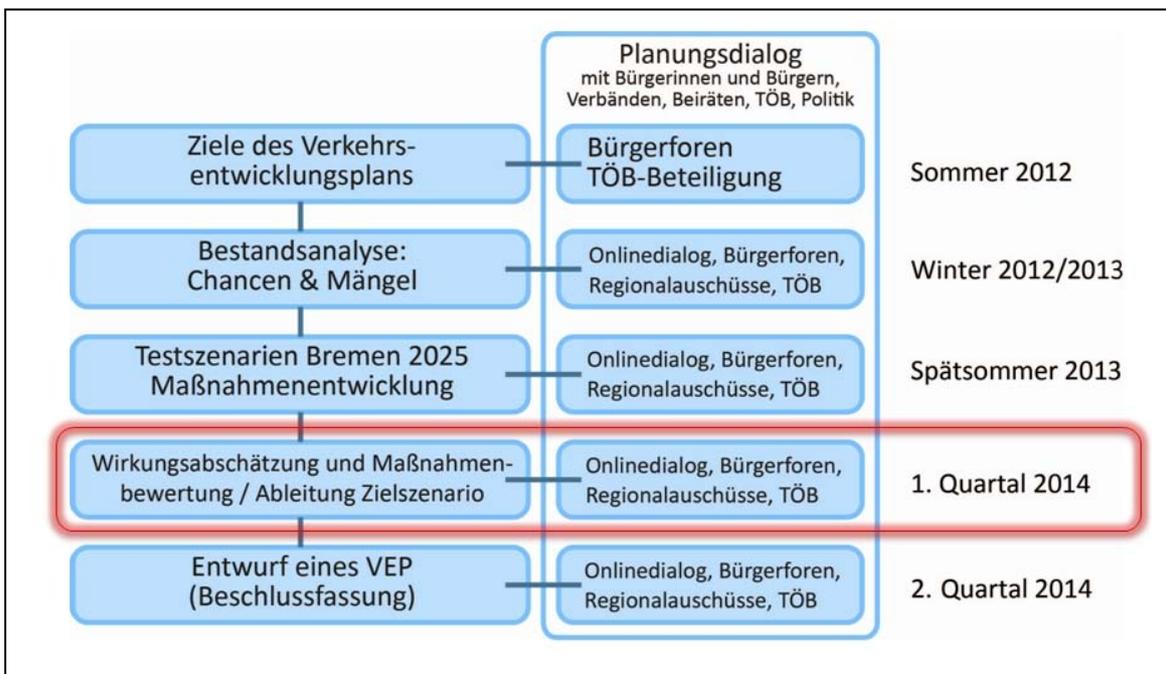
<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tagesordnung und Ablauf .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Die Vorträge .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Die Posterausstellung .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios .....</b>	<b>16</b>
5.1	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 4. März 2014 hat das dritte regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Nordost** im Bürgerzentrum Neue Vahr 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-Nordost** 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-**Nordost** 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-Nordost 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 30 Personen besucht (zzgl. der Vertreter/innen der Gutachterbüros sowie der Vertreter der Stadt).

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

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



### 3 Die Vorträge

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

Herr Flassig 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 Herr Dr. Frehn (Planersocietät) und Herr 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.



Begrüßung durch M. Flassig (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: Dr. Michael Frehn (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 Teilnehmern der Veranstaltung die Listen 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: „Erreichen - Handeln - Transportieren“ mit den Themen:

### Leben - Bewegen - Organisieren

#### Fußverkehr / Nahmobilität

**Zufußgehen soll attraktiver werden: Fußgängerfreundliche Straßenräume.**

**Fußgängerfreundliche Straßenräume**

- Fußerkehrskonzepte auf Stadtebene mit Fortschreibung des Grünen Netzes
- Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Kreuzungen
- fußgängerfreundliche Bereiche in Wohnquartieren: Begrünungsmass als Verkehrsversuch
- Mehr Platz für Fußgänger/Behinderten und Engpasslöse
- Keine Fahrbahnpark auf Gehwegen; restriktive Maßnahmen gegen subversiven Kfz-Verkehr
- Stadtpläne für unterschiedliche Zielgruppen

**nicht ausgewählte Maßnahmen**

- Begrünungsmass in Stadtebenen (Begrücht) 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) und Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten fuß- und fuhraderfreundlich anpassen
- Synchronisierung des Vorrangs der BSAG mit Grünflächen für Rad- (und Fuß-) Verkehr

**Knotenpunkte umgestalten**

- direkte und sichere Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr schaffen, städtebauliche Aufwertung
- Dobbenweg / Schiefelshöweg
- Brickreuzung / Bgm.-Smidt-Straße
- Dornstraße
- Kirchhofstraße / Kurfürstendamm/Legede
- Bahnhof Blumenthal / Landstraß Christiana Str.

**Stadträume laden zum Aufenthalt ein und werden barrierefrei gestaltet.**

**Aufenthaltsqualität verbessern**

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

**Barrierefreiheit ausbauen**

- Forschung des Barrierefrei brennt baut Barrieren als verbindliche Berücksichtigung barrierefreier Gestaltung
- Konzept für Behinderungsplätze

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario | Planersocietät

### Leben - Bewegen - Organisieren

#### Radverkehr

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

**Radverkehrsnetz weitere entwickeln**

- Verdichtung des Radverkehrsnetzes u.a. mit Grünverbindungen des Flächenumschlusses
- Prüfung von ausgewählten Achsen
- ausreichend breit zum Nebenverkehr führen und überholen
- fuhraderfreundliche Oberflächen
- nach Möglichkeit Vorrang für Radverkehr
- Minimieren von Zubehörfeldern an Ampeln
- getrennte Wege für Fuß- und Radverkehr
- Grüne Welle für Radverkehr auf ausgewählten Strecken

**Radverkehrsinfrastruktur verbessern**

- Qualitätsmanagement zur Mängelbeseitigung
- das Budget für die Radwegeunterhaltung wird erhöht
- Ermittlung eines "Schwerdefelds": Radfahrer melden Mängel - Bremen behält sie
- Fortführung des Bremer Programms zur fuhraderfreundlichen Gestaltung von Ampeln
- Regelbare Beschilderung im Radverkehrsnetz
- mehr Markierungslösungen machen Radverkehr auf der Fahrbahn sichtbar: Pilotprojekt
- Schutzstreifen, Aufstellbereiche an Kreuzungen
- standardisierte Handlungsvorgänge zur Perspektive von nicht benutzungsrelevanten fuhrader
- 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 Gemarkung
- Fragebogen weiterer Fußgänger zum Radfahren in Vignette und Überblick
- auf der Öffnungsetz der Geschäfte

**Fahrradparken ausbauen**

- Ausbau von öffentlichen Radstellplätzen in Stadtzentren und Wohnquartieren
- Pflege und Unterhaltung von öffentlichen Fahrradstellplätzen sicherstellen
- BR-Anlagen entlang Straßenbahnlinien verlichten, im Ballungsraum ausbauen
- qualitative Verbesserung der BR-Anlagen
- Park and Ride einrichten: vom Auto zum Rad umsteigen
- Public-Verleih an P&B-Stationen

**Servicangebote**

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

**nicht ausgewählte Maßnahmen**

- öffentliche Fahrradverleihsysteme
- kollektive Fahrradverleihsysteme in ÖPNV/SPNV
- Fuß- und Radverkehrsbildschirmen über Hochendstufen und Hochflächen
- einbahn Premiumrouten (siehe Karte)

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario | Planersocietät

### Leben - Bewegen - Organisieren

#### Verkehrssicherheit / Mobilitätsberatung / Carsharing

**Verkehrssicherheit wird ganzheitlich betrieben. Zufußgehen und Radfahren wird sicherer.**

**Vergleichen 130 Maßnahmen**

- Maßnahmen sind als öffentliches Projekt betrachtet
- werden in prioritären Kriterien und der Stadtebene, der Stadtebene, der Stadtebene (z.B. Verkehrsplanung, Verkehrsplanung, Verkehrsplanung)
- Maßnahmen sind in der Stadtebene, der Stadtebene, der Stadtebene (z.B. Verkehrsplanung, Verkehrsplanung, Verkehrsplanung)
- Maßnahmen sind in der Stadtebene, der Stadtebene, der Stadtebene (z.B. Verkehrsplanung, Verkehrsplanung, Verkehrsplanung)

**Vision Zero und Soziale Sicherheit**

- Erstellen eines Verkehrssicherheitskonzepts
- Tempo 30 wird situationspezifisch/punktuell im Hauptstraßennetz eingeführt
- temporäre Sperrung für Kfz-Verkehr z.B. im innerstädtischen Bereich von Schulen (7-8 Uhr) zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (in Zusammenarbeit mit Schulen)
- Aufwertung von Ampeln (z.B. Tunnel-Fahrbahn) durch Lichtsignalanlagen

**Sicher Radfahren und Zufußgehen**

- Markierung von Fußgängerfurteln und Halteflächen (an Ampeln) auf Radwegen
- Sensibilisierung von Radfahrer/Innen für Bedrohungen des Fußverkehrs (Medien, Markierungen, Beschulung)
- Standardisierung der Ermittlungsbereiche
- Programm zur Betreuung 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 einrichten
- Mobilitätsberatungen anbieten für Schulen, Betriebe etc.
- Einführung eines Mobilitätsdienstes (z.B. Zugangskarte für den Verkehrsmittel)
- Neubürger/innen-Paket Mobilität einrichten
- Mobilitätsberatungen anbieten für Schulen, Betriebe etc.
- Einführung eines Mobilitätsdienstes (z.B. Zugangskarte für den Verkehrsmittel)

**Verkehrsmangement**

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

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario | Planersocietät

### Leben - Bewegen - Organisieren

#### Straßenraum / Mobilitätskultur / Ruhender Verkehr

**Stadträume werden nahmobilitätsfreundlich, barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet.**

**Umnutzung zugunsten Nahmobilität**

- Radfahrstreifen: komfortabel und sicher adäquat auf der Fahrbahn
- Entlastung der Seitenräume: Entsparung Zufußgehen, neue Querungshilfen, zwei Fahrbahnen für Kfz-Verkehr
- Libyener Ring - Fährer Straße
- Niederströmung - Daniel-von-Süßen-Str.
- Bgm-Smidt-Str. an wal.-Anwesen- und Brücke
- Langmarkstraße (Hausatmosphäre - Straße)
- Walter/Oldstraße
- Am Dobben (Dobbenweg - Vor dem Tunnel)
- Sielkai (Vor dem Steiner - Ostseite)
- Körstraße (nach dem Berst - Knecht)

**Neuordnung von Straßenräumen**

- Entlastung der Seitenräume, Radfahren auf der Fahrbahn, neue Querungshilfen, Neuordnung und 2-Fachnutzung der Parkflächen
- Bismarckstraße (Dobbenweg - Graf Moltke Str.)
- Am Dobben (Dobbenweg - Vor dem Tunnel)
- Sielkai (Vor dem Steiner - Ostseite)
- Körstraße (nach dem Berst - Knecht)

**Um- bzw. Neugestaltung**

- Buntentwurf: Verbesserung der Verkehrsicherheit
- Oberflächenring Umgestaltung
- Friedrich-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 Benachteiligung
- Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrssicherheit
- Planung
- Team Nahmobilität: Radverkehrsfläche derzeitig entsprechende Nationaler Radverkehrsplan
- Ermittlung 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 Parkverlößen

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielzenario | Planersocietät

**Ausstellungsstand: Vergleich der Testszenarien:**

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Vergleich der Testszenarien

**Schwerpunkte und Handlungsansätze der Testszenarien**

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

**Kenngrößen der Testszenarien im Vergleich zum Basisszenario**

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario**

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Vergleich der Testszenarien

**Zielerreichungsgrad der Testszenarien im Vergleich**

**Indikatoren für die Wirkungsmessung**

- 1) Quantitative Teilhabe der Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, Verkehrsleistungen zu verbessern (S. 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario**

**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 städtische Rahmenbedingungen berücksichtigt. Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 soll unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden.

**Der VEP betrifft alle Verkehrszwecke:**  
- Arbeit  
- Ausbildung  
- Einkäufen  
- Freizeit  
- Hören und Bringen  
- Fahren in Ausübung des Berufs/ Personennahverkehrs

**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  
• Verkehrsicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen  
• Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren  
• Verknüpfung der Verkehrssysteme 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. Bürgerforen  
2. Bürgerforen  
3. Bürgerforen  
4. Bürgerforen

**Wie kann ich mich einbringen?**  
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 (Berücksichtigung)	Frühjahr 2014

Genauere 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**

### Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Ziele

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zielhorizont 2020/2025 strategische Maßnahmen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrsträger definiert. 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 Maßnahmenkonzepten ermittelt. D.h., es wird bewertet, wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bildungsrelevanter 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. 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.

**Ziel 1: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern**

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Stadtgefüge/Bremen
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberentwuns Bremen für alle Verkehrsmittel
3. Verbessern der Infrastruktur für Fahrradverkehr und Weitentferndes des Radverkehrsnetzes (Busen) auch als Teil von Hauptverkehrsstraßen
4. Verknüpfen des motorisierten Individualverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel von weiter entfernten Stadtteilen (S. 44)
5. Erhöhen der Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und Nahverkehrsnetze von den Außenbereichen (S. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

**Ziel 2: Verkehrsicherheit 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/innen gegenüber Fahrrad/innen
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrrad/innen gegenüber dem motorisierten Verkehr

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

1. Stärken von Mobilitätsdiensten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteile in andere Regionen in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteilagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informations-systemen. Einheitsliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einbeziehung alternativer Verkehrsmittel (auch der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen/fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Geestufer

**Ziel 4: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren**

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Vergrößern des Flächenverbrauchs für Verkehrsflächen. Verbessern der ökologischen Funktion von Flächen an Verkehrsachsen (interstädtische Biotopvernetzung und Luftfröhen). Abbauen der Trennung von Verkehrsachsen (Straßen/Schienen)
4. Verkehrswandlung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahverkehrsachsen und durch Nutzungsmischungsbedürfnisse
5. Verringeren 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](http://www.bremenbewegen.de) → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan

**Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario**

**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 hand holding a smartphone, with another hand holding a signpost. Below them are icons for a car, a bicycle, a train, a person walking, a tree, and a building. The background shows a cityscape with a church spire. 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 Experten aus dem Gutachterteam (Dr. Michael Frehn und Theo Janßen) an den beiden großen Posterstationen Erläuterungen mit Fokus auf den lokalen Maßnahmeschwerpunkten im Bereich Bremen-Nordost. 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:** --

**Fragen:** - Wurde über Werksbusse z.B. zu Mercedes Benz nachgedacht?

**Lob:** - Die Verlängerung der Linie 2 bis Mahndorf ist nur zu begrüßen!

### **Diskussionspunkte:**

*Geplante Y-Trasse im Schienenverkehr*

→ Verweis auf Sondergutachten DB.

*Schleichverkehre in Borgfeld*

→ Problematik ist bekannt, Schleichverkehre werden nur partiell betrachtet und sind letztendlich auf lokaler Ebene zu behandeln.

*Etablierung von Werksbussen zu den großen Arbeitgebern (Mercedes, Airbus etc)*

→ Der Einsatz von Werksbussen im engeren Sinne obliegt den Unternehmen. Im Übrigen wird das Busnetz im Zielszenario auch hinsichtlich großer Verkehrsziele optimiert.

*Tempo 40*

→ Eine weitere Tempostufe in der Stadt ist schwer vermittelbar.

*Weiterführung der Linie 8 zur Uni (genaue Linienführung).*

→ Detailplanungen sind dem VEP nachgelagert.

*Trotz des als „unattraktiv“ dargestellten Szenarios 1 (Optimierung Kfz-Verkehr) gibt es in diesem szenarischen Ansatz viele und teure Maßnahmen.*

→ Viele Maßnahmen hängen eng mit bereits planfestgestellten und vom Bund finanzierten Projekten zusammen (z. B. Bau der B6n).

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

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

**Kommentare auf Moderationskarten:****Kritik:**

- Mehr Konsequenz in der Radverkehrspolitik
- Radwegeunterhaltung und Qualität im Neubau!
- Zu wenige Rad-Premiumrouten
- Bremens Autofahrer klammern sich zu sehr an Bordsteinradwege, obwohl die Oberflächen oft miserabel sind und die Gefährlichkeit erwiesen ist
- Sämtliche Szenarien setzen immer noch einen Pkw-Anteil von über 40% voraus. Das geht noch effizienter! (d.h. mit weniger Pkw-Verkehr)
- Radroute Osterholz lieber auf Trampelpfade nördlich von Galopprennbahn → Erschließung Vahr-Süd

**Fragen:**

- Muss die Straße speziell gebaut werden für Zeichen 325/236?
- Bevor nichts unternommen wird, kann man Tempo 40 anstatt Tempo 30 realisieren?
- Bei Shared Space, wie muss der Straßenraum aussehen?
- Herdentorsteinweg: gesichertes Rechtsabbiegen in Am Wall weiter möglich?
- Bürgermeister-Smidt-Straße: Wurde Ansgari-Center Llyodhof sowie Rückbau Hochstraße AOK-Kreuzung sowie ÖV-Vorrang berücksichtigt?

**Lob:**

- Ausgewogenheit der Maßnahmen
- Fahrradstreifen auf der Fahrbahn: Prima Idee, mehr davon!
- Radpremiumrouten gehören zu den besten Ideen, das Fahrrad gerade auf mittleren und längeren Strecken konkurrenzfähig zu machen!

**Diskussionspunkte:**

*Umsetzung von Maßnahmen sollte schon beginnen, ohne auf den VEP zu warten; das ASV ist da viel zu langsam*

→ Verweis, dass der VEP kein Umsetzungskatalog, sondern ein strategisches Werk mit programmatischem Charakter ist und in Handlungsempfehlungen mündet.

*Gibt es in Bremen bereits Premiumradwege und wie werden die gestaltet?*

→ Bislang nur im Konzept, baulich gibt es mehrere Möglichkeiten der Umsetzung.

*Kritik an Streichung von einigen Premium(Rad)routen*

→ Die engere Auswahl erfolgte nach Bewertungskriterien wie Nachfrage und Machbarkeit.

*Allgemeine Diskussion zur gegenwärtigen Situation des Radverkehrs in Bremen („Bremen ist keine Fahrradstadt mehr“), zum schlechten Zustand der Radwege und zum Beidrichtungsradweg auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke.*

## 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:*

- Ein Teilnehmer äußert die Meinung, dass Fahrrad- und Fußgängerverkehrsförderung noch konsequenter gedacht werden müsse.  
→ Der Gutachter verweist auf den Abwägungsprozess zwischen Maßnahmenauswahl und Prioritätensetzung.

*Verständlichkeit der Methodik:*

- Wie kommen Fahrgastzahlen zustande?  
→ Verweis auf Verkehrsmodell und darin einfließende Strukturdaten.
- Wie kommt die Schwerpunktsetzung bei den Maßnahmen zustande?  
→ Auch die lokale Schwerpunktsetzung muss die Ausgewogenheit hinsichtlich der Zielerfüllung berücksichtigen. Für die Maßnahmenauswahl wurden lokale Wirksamkeit sowie globale Auswirkungen und Wechselwirkungen berücksichtigt.
- Sind die Einzelmaßnahmen auch auf Ihre Wirkung im Modell untersucht worden?  
→ Einzelmaßnahmen wurden bewertet, die Auswirkung im Modell erfolgte über die Bewertung der Maßnahmenbündel.

*Weitere diskutierte Aspekte:*

- Ist das Verkehrsnetz in Bremen für die Zukunft ausreichend leistungsfähig?  
→ Im Bremer Netz gibt es relativ wenige Verlustzeiten. Punktuelle Problemfälle (z. B. „Langer Jammer“) sind bekannt.
- Was ist der Unterschied zwischen Begegnungszonen und shared spaces?  
→ Begegnungszonen werden durch kleinere Maßnahmen wie Markierungen oder Einrichtung von Spielzonen geschaffen, also weniger Umbau und mehr Organisation des Straßenraums. Begegnungszonen sind in Deutschland allerdings noch nicht StVO-konform. Das shared-spaces-Modell erfordert im Regelfall einen kompletten Umbau.

- Warum ist die Weserquerung (Radverkehr) nicht an das Premiumnetz angeschlossen?  
→ Eine weitere Querung der Weser für Radfahrer ist selbstverständlich an das Radwegnetz angeschlossen, eine Anbindung an das Premiumnetz mit seiner speziellen Charakteristik ist aber hier nicht notwendig.
- Maßnahmen mit hoher Wirkung müssen doch umgesetzt werden!  
→ Das Maßnahmenpaket des VEP-Zielszenarios ist finanziell überzeichnet. Deshalb gibt es auch bei Maßnahmen mit hoher Wirkung eine Abwägung, die den finanziellen Aspekt mit umfasst.
- Die Wohnqualität wird im VEP nicht ausreichend berücksichtigt!  
→ Im VEP werden alle vorliegenden Pläne und Planungen zur Stadtgestaltung und Wohnraumpolitik berücksichtigt und hoch gewichtet.
- Anteil der Geldmittel für die Kfz-Förderung ist überproportional hoch!  
→ Verweis auf bereits planfestgestellte Vorhaben wie z. B. A 281 mit Kostenübernahme durch den Bund. Zudem sind (Straßen-)Bauprojekte immer erheblich teurer als andere Maßnahmen.
- Der Pflegezustand der Straßen ist teilweise sehr schlecht!  
→ Das ist bekannt und Bestandteil der Überlegungen.









## 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 hinsichtlich einer stärkeren Radverkehrsförderung 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.