



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 3. Bürgerforums

Bremen-West

(Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)

am 25.02.2014

im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen

(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

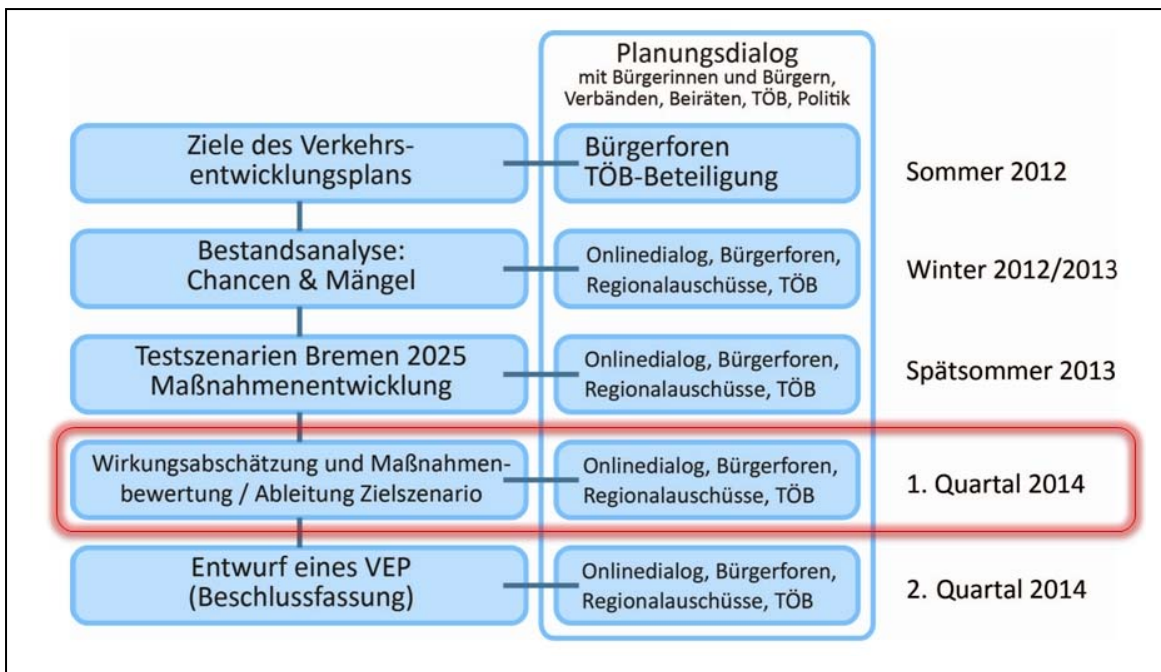
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	8
4	Die Posterausstellung	9
5	Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios	16
5.1	Ablauf	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen	18
6	Themen-Talk	20
7	Gesamteindruck.....	24

1 Einführung

Am 25. Februar 2014 hat das dritte regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-West** im Nachbarschaftshaus Helene-Kaisen 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-West** 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 Testscenarien 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 Testscenarien (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-**West** 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-West 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 27 Personen besucht (zzgl. der Vertreter/innen der Gutachterbüros sowie der Vertreter der Stadt).

Programm des 3. Bürgerforums in Bremen-West

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



3 Die Vorträge

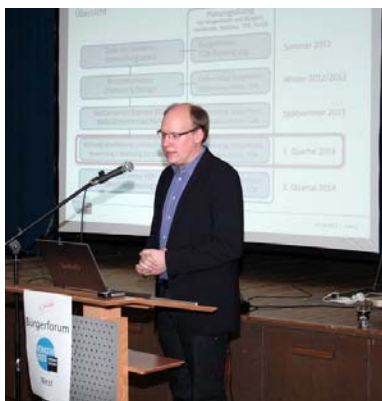
Die Veranstaltung wurde von Klaus Schäfer-Breede vom Büro für Verkehrsökologie (BVÖ), Bremen moderiert.

Herr Bembenek 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 J. Bembenek (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 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: Vergleich der Testsznarien:

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Vergleich der Testsznarien

Schwerpunkte und Handlungsansätze der Testsznarien

Kenngrößen der Testsznarien im Vergleich zum Basisszenario

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

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario

Planersocietät | Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Fach-Hausstadt Bremen

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Vergleich der Testsznarien

Zielerreichungsgrad der Testsznarien im Vergleich

Indikatoren für die Wirkungsmessung

1. Quantitative Teilhabe der Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, soziale Gerechtigkeit der Verkehrsplanung zu sichern.
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen durch Aufhalten von überhöhten Geschwinden des öffentlichen Verkehrs (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
3. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
4. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
5. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
6. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
7. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
8. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
9. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
10. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
11. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
12. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
13. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
14. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
15. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
16. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
17. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
18. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
19. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).
20. Reduzieren des Flächenverkehrs, Verbessern der Aufenthaltsqualität und Reduzieren des Flächenverkehrs (Flächenverbrauch) von Verkehrsflächen durch mehr fußgängerfreundliche Verkehrsflächen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1).

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario

Planersocietät | Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Fach-Hausstadt 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 städtische 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 alle einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und zur Erreichung derselben Ziele dienen.

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?

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans → Bestandsanalyse → 1. Bürgerforum → Zukunftsszenarien Bremen 2025 Maßnahmenentwicklung → Wirkungsbewertung → Entwurf eines VEP (Berücksichtigung) → 4. Bürgerforum

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

Genauere Termine folgen unter bremenbewegen.de/workshop-termin
Unter bremenbewegen.de finden Sie übrigens auch weitere Informationen und Möglichkeiten zur Teilhabe am Verkehrsentwicklungsplan 2025.

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario
Planersocietät | Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Fach-Hausstadt Bremen

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 Personennahverkehr und für alle Verkehrsmittelkonzepte erarbeitet. 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 Maßnahmenkonzepten ermittelt. D.h., es wird bewertet, wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bildungsplanerischer 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.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Einzelzielen:

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

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Stadtgefüge/Bremens
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberentrons 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 vor allem der Hauptverkehrsachsen (S. 2.3.1.3, S. 6.1.1)
5. Verbessern der Erreichbarkeit der Stadtteile im Stadtgefüge/Bremens
6. Umwandeln und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds
7. Stärken der Kooperation auf Sachebene mit den Gebietssprengeln der Region

Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

1. Verknüpfen und Effektivieren des Wirtschaftsverkehre für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für die Güter- und Warenverkehr sowie für den Personennahverkehrsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberste Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des Fließens Zu- und Abflusses der Verkehre zu und von den Halden
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsstarke Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verknüpfen und vertikales Netzwerkarbeiten im Straßennetz
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transporttypen

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 verkehrsbildendem Lärm
3. Verknüpfen des Fußverkehrs mit der Verkehrsplanung: Verbessern der ökologischen Funktion von Fußwegen (interstädtische Biotopvernetzung und Luftführung), Abbau der Trennung von Verkehrsachsen (Straße/Schiene)
4. Verkehrswandlung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahverkehrsangebote und durch Nutzungsmischbebauung
5. Verringerung der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsnetze und -infrastrukturen

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

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

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Stärken 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. Wisdegewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Verknüpfen 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: Verkehrsicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anreizen Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Verkehrssicherheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel- und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgänger/innen gegenüber Fahrradverkehren
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradverkehren gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zielfeld 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 Stadtteilzentren in der Region in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informations-systemen: Einheitsliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einbeziehung alternativer Verkehrsmittel (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Geestküste

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario
Planersocietät | Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Fach-Hausstadt 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
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Bremen erleben!

The graphic features a central illustration of a cityscape with a hand holding a smartphone and another hand holding a sign. Below the cityscape are icons for a car, a person with a suitcase, a smartphone, a street lamp, a tree, and a bicycle. 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-West. 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:**
- Alle Linien gehen in die Innenstadt
 - Nichtaufnahme Haltepunkt Gröpelingen
 - SPNV-Haltepunkt Findorff fehlt
 - Kosten-Nutzen-Faktor Haltepunkt Mittelshuchting
 - Straßenbahn durch Findorff nicht berücksichtigt
- Fragen:**
- Warum ist S-Bahn-Haltepunkt Gröpelingen nicht im Szenario 4 enthalten?
 - Ist „falsche Seite der SPNV-Trasse“ ausreichender Ablehnungsgrund für Haltepunkt Gröpelingen?
 - Warum nicht Straßenbahn anstelle von SPNV?
 - Wurde neues Bussystem verwendet oder alter Stand?
 - Warum wird Linie 8 bis zur Uni verlängert?
 - Ein- und Aussteiger pro Tag bei Uni/Technologiepark nur bei 1.000-2.000? Nicht bei > 2.000?
 - Haltepunkt Mittelshuchting eher 1.000-2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag statt >2.000?
 - Verkehrsmenge bei den Haltepunkten Mittelshuchting und Grambke wirklich gleich?
 - Offenlegung der Herkunft der geschätzten Zahlen Gröpelingen vs. Grambke
 - Wo bleibt die Reduzierung der Emissionen durch den vielen LKW-Verkehr?
- Lob:**
- ÖV-Anforderung an der LSA soll verbessert werden!

Diskussionspunkte:

- Kritik an der Nichtaufnahme des SPNV-Haltepunkts Gröpelingen im Maßnahmenkatalog.
- Alternativer Vorschlag, die Straßenbahn über die Gleise der DB zu führen.
- Kritik an der Aufnahme des SPNV-Haltepunkts Mittelshuchting (im Vergleich zum Haltepunkt Gröpelingen).
- Frage nach der Nichtaufnahme der Verlängerung der Straßenbahn nach Findorff.
- Ausbau der Linie 8 zur Uni wird als positiv bewertet.
- Kritik, dass alle Straßenbahnlinien über die Innenstadt geführt werden.

- Frage, ob das dargestellte Busnetz auf das alte Busnetz aufsetzt oder gänzlich neu gestaltet ist.

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

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

Kommentare auf Moderationskarten:

- Kritik:**
- Weniger Flächen für Autoverkehr, auch Sperrung oder Maut
 - Mehr Tempo 30 (Nachts) wegen Lärmschutz und Verkehrsüberwachung
 - Plakat Nahmobilität: Querungssituation Obervieland nicht barrierefrei
 - Vortrag Folie 13: Testscenario 01 „Optimierung Kfz-Verkehr“: sollte ein „x“ auch bei „Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ erhalten wg. Barrierefreiheit im Zusammenhang mit Parken
 - Barrierefreiheit: Übergänge niemals als Kopfsteinpflaster
 - „Gehwege Freiräumen!“ wird nicht umgesetzt
 - Radverkehrsanlagen werden m.E. nicht Lastrad-tauglich und nicht E-Bike-tauglich.

- Fragen:**
- Blaue Markierungen als besondere Halteverbote/-gebote einführen
 - Radwege-Ausbau und Radwege-Renovierung: Ist das gewährleistet?

- Lob:**
- Fördern Vision Zero durch Sicherheitskonzept!
 - Neuordnung des Straßenraums
 - Ahndung von Parkverstößen
 - Parkkonzept enthalten
 - Bürgerbeteiligung

Diskussionspunkte:

- Reduzierung von Flächen für den Autoverkehr
- Ausweitung von Tempo 30
- Übergänge niemals mit Kopfsteinpflaster (Barrierefreiheit)

6 Themen-Talk

Die Abschlussdiskussion wurde im Format eines sogenannten Themen-Talks geführt. Diese aufgelockerte, durch den Einsatz mehrerer Mikrofone unterstützte 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.

Verständlichkeit der Methodik:

- Die Methodik wurde verstanden, dennoch viel Information in relativ wenig Zeit (gerade für Ältere anstrengend). Die Sachverhalte sind sehr komplex.
- Es wurde die Frage diskutiert, ob das vorgeschlagene Zielszenario eher einen Maßnahmenmix darstellt oder eine klare Prioritätenbildung vorgibt. In der Diskussion wurde 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.

Lokale Maßnahmen:

- SPNV –Haltepunkt Gröpelingen lohnt sich, Verweis auf ausgelasteten Quartiersbus, der im Vorfeld auch kritisch gesehen wurde.
- Durchgangsverkehr Elisabethstraße/Bremerhavener Straße (hier wird es nach Aussage von SUBV Abteilung 5 noch in 2014 eine Verkehrszählung geben).
- Die Wichtigkeit der Einbindung von Stadtentwicklungskonzepten wird betont.
- Durchgangsverkehr Heerstraßenzug wird kritisiert (hier Verweis auf Ortsumgehung Ritterhude und mögliche Folgen).
- Verkehrssituation Überseestadt nur teilweise VEP-relevant.







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 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.