



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 2. Bürgerforums

Bremen-Mitte

(Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)

am 04.09.2013

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 10.10.2013).

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

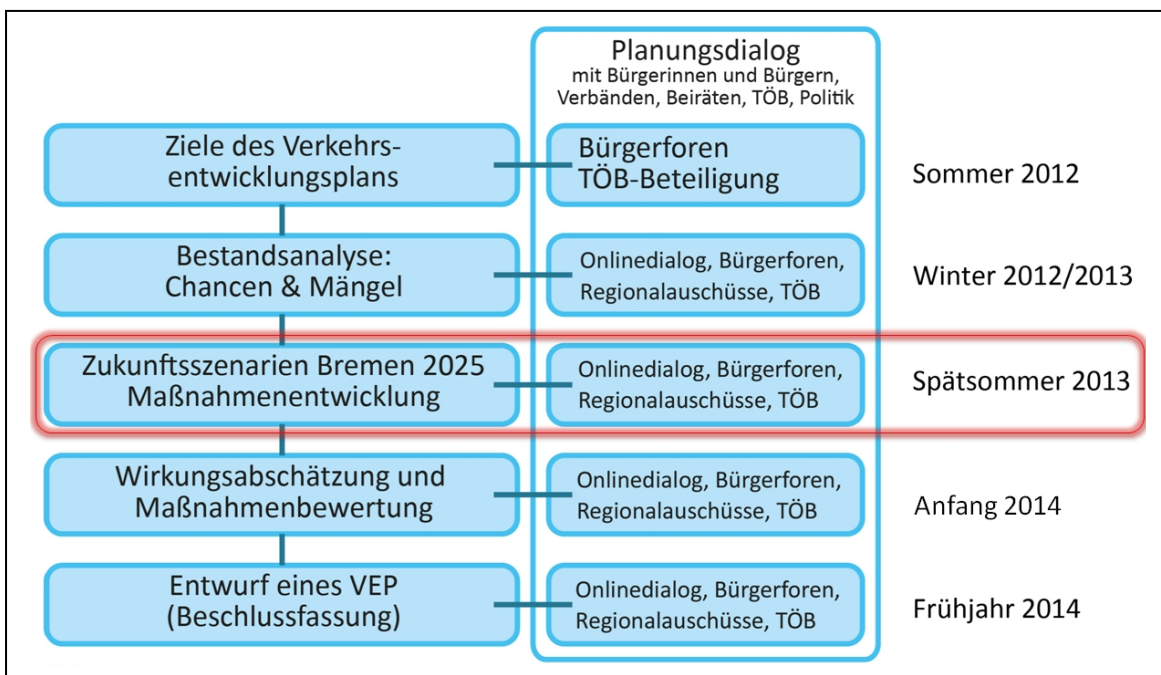
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	9
4	Die Posterausstellung	10
5	Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien	16
5.1	Ablauf	16
5.2	Kommentare an den Posterstationen	20
6	Diskussion im Plenum	20
7	Gesamteindruck.....	25

1 Einführung

Am 4. September 2013 hat das zweite regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Mitte** im Überseemuseum stattgefunden. Damit wurde die Reihe der geplanten Bürgerforen fortgesetzt, die zu Jahresbeginn mit dem Schwerpunkt „Chancen- und Mängelanalyse“ begonnen 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 Vorstellung und Diskussion von „Zukunftsszenarien für Bremen 2025“ und die für unterschiedliche Szenarien geeigneten „Maßnahmenbündel“.

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 2. Phase seit Mitte Aug. 2013 bis 18. Okt. 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 Bericht und Kartenbände, Präsentation, Deputationsvorlage, Beschlussfassung)
- Dokumentation der Inhalte und Ergebnisse der 1. Runde der Bürgerbeteiligung (regionale Bürgerforen im Januar 2013)

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

- Beschreibung der sechs Zielfelder mit sämtlichen Unterzielen

→ unter „**Bürgerbeteiligung**“:

- Beschreibung des Verfahrens für alle Phase des VEP
- Präsentationen zur aktuellen 2. Runde der Bürgerbeteiligung im August/September 2013
- Informationen zum Basisszenario und zu den Testszenarien (Poster)

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

- Verfahren, Daten, Termine
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zur 1. Runde der Regionalausschüsse im Februar 2013
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zur aktuellen 2. Runde der Regionalausschüsse im August/September 2013

→ 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 Zukunftsszenarien Bremen 2025

2.) In den Ortsämtern

- 1. Zwischenbericht der Chancen- und Mängelanalyse“
- Unterlagen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

3.) Ergebnisse der 1. Beteiligungsrunde im Internet unter: <http://bremenbewegen.de/stufe1/>

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

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

2 Tagesordnung und Ablauf

Analog zum ersten Bürgerforum wurde die Veranstaltung wieder nach dem Messeprinzip „alles in einem Raum“ durchgeführt.

Nach Einführungsvorträgen im Plenum wurden die Teilnehmer/innen in drei Gruppen eingeteilt, die sich jeweils auf einen Rundgang entlang einer vorbereiteten Posterausstellung begaben. Jede Gruppe wurde während des 1-stündigen Rundgangs von einem Mitglied des Gutachterteams begleitet. An insgesamt fünf Stationen wurden die Testszenarien 2025 durch die Expert/innen erläutert. Die Teilnehmer/innen erhielten die Möglichkeit zur Rückfrage, zur Diskussion und zur Äußerung von Ergänzungs- oder Korrekturwünschen zur Ausrichtung der Szenarien. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, sich an gesonderten Stationen über das Basisszenario und über den Stand der Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes zu informieren.

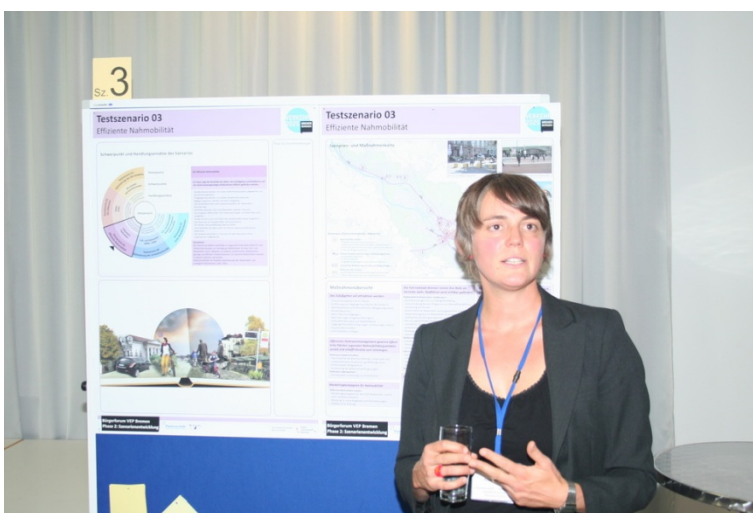
Nach der Einführung in die Logik der Szenarienbildung und dem anschließenden Kennenlernen der unterschiedlichen szenarischen Ansätze wurde in der abschließenden Phase der Veranstaltung im Plenum diskutiert. Dies wurde durch Hinzuziehung einer Online-Präsentation der Beteiligungsplattform „bremenbewegen“ unterstützt sowie durch die Möglichkeit der Projektion der Poster auf die Leinwand, so dass bedarfsweise textliche oder kartographische Details aufgerufen und in einem qualitativ hochwertigen Präsentationsmodus nachvollzogen werden konnten.

Das Bürgerforum wurde von 28 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Vertreter der Stadt).

Programm des 2. 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	Mobilität in Bremen 2025 – Szenarienüberblick	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.00	Rundgang - Szenarienvorstellung	Anne Mechels, Planersocietät Sebastian Schröder, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Pause	
20.15	Austausch und Diskussion	
20.50	Zusammenführung der Diskussionen und Ausblick auf das weitere Vorgehen	
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 Idee und Logik der Szenarienbildung als Element der strategischen Verkehrsentwicklungsplanung erläutert
- einen Überblick über den Aufbau der Testszenarien Bremen 2025 und deren Schwerpunktausrichtung gegeben (strategische Handlungsalternativen in extremer Ausprägung)
- das Basisszenario 2025 als Vergleichsbasis für die Testszenarien in seinen Eckwerten (z. B. Demographie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung), hinsichtlich der zugrundeliegenden Annahmen zur Umsetzung von Maßnahmen bis 2025 (auf Basis der politischen Beschlusslage) und in seinen Kernaussagen zur Verkehrsentwicklung ohne aktive Gestaltung im Sinne der Ziel des VEP beschrieben
- und einen Ausblick auf das weitere Vorgehen in den kommenden Phasen der Bearbeitung gegeben.

Im Unterschied zum Bürgerforum der 1. Beteiligungsrunde erfolgte die Darstellung der Szenarien aus der Perspektive eines gesamtstädtischen, strategischen Ansatzes und nicht aus der Perspektive der einzelnen Stadtbezirke. Vertiefungen im Hinblick auf den näheren Einzugsbereich des regionalen Bürgerforums erfolgten im Rahmen des Rundgangs und der abschließenden Diskussion im Plenum.



Begrüßung durch W. Hamburger (SUBV)



Moderator: K. Schäfer-Breede (BVÖ)



Vortrag: A. Mechels (Planersocietät)



Vortrag: T. Janßen (Ingenieurgruppe IVV)

4 Die Posterausstellung

Die Szenarien wurden anhand von jeweils zwei farbigen Postern im DIN-A1-Format (hochkant) ausgestellt. Insgesamt wurden für den Rundgang sieben Stationen angeboten, von denen fünf (Testszenarien 1-5) im Rahmen des Rundgangs zusammen mit den Gutachtern besucht wurden:

- Testszenario 1:** Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Testszenario 2:** ÖV-Offensive
- Testszenario 3:** Effiziente Nahmobilität
- Testszenario 4:** Optimierung des Umweltverbundes
- Testszenario 5:** Hohe Mobilitätskosten
- Basisszenario:** Bremen 2025 - Grundzüge und wichtigste Maßnahmen im Kfz-Verkehr / öffentlichen Verkehr (wurde im Einführungsvortrag ausführlich dargestellt)
- Lkw-Führungsnetz:** Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf (zusätzliche Station)

Alle Poster stehen im Internet zum Download als PDF-Dateien zur Verfügung (www.bau.bremen.de/vep sowie Szenarien 1-5 auch auf www.bremenbewegen.de beim jeweiligen Szenario unter „Weitere Dokumente“). Die Poster können problemlos in gängigen Formaten ausgedruckt werden und sind auch im DIN-A4-Format lesbar.

Jedes Szenario wird in seinen Schwerpunkten und einer Auswahl der wichtigsten Maßnahmen textlich und auf Kartengrundlage beschrieben.





Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
ÖV-Offensive

Schwerpunkte

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.
- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Handlungsansätze

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

ÖV-Offensive

Im Fokus steht der öffentliche Verkehr: ÖPNV, Straßenbahn und Busverkehr werden ausgebaut und optimiert.

Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Maßnahmenübersicht

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Zugverkehr:

- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.
- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.

Straßenbahn:

- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.
- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.


Busverkehr:

- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.
- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.



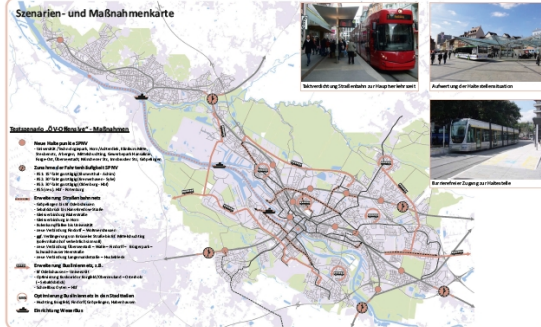
Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

Öffentliche Verkehrsmittel werden attraktiver, fahren häufiger und schneller.

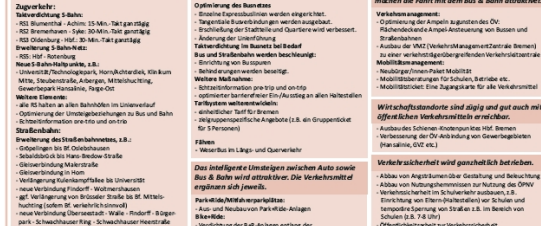
Technologische Verbesserungen im Verkehrsmittelangebot sowie organisatorische Maßnahmen machen die Fahrt mit dem Bus & Bahn attraktiver.

Verkehrsmittelangebot:

- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.
- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.


Verkehrsmittelangebot:

- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.
- Erweiterung des Streckennetzes, z.B. S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr.



Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario
Effiziente Nahmobilität

Schwerpunkte

- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.
- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Handlungsansätze

- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.
- Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Effiziente Nahmobilität

Im Fokus steht die effiziente Nahmobilität: Fuß-, Rad- und Fahrradverkehr werden ausgebaut und optimiert.

Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.

Die Verkehrsleistungen werden durch höhere Auslastung und aufwendere Bedienung verbessert.


Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.


Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.



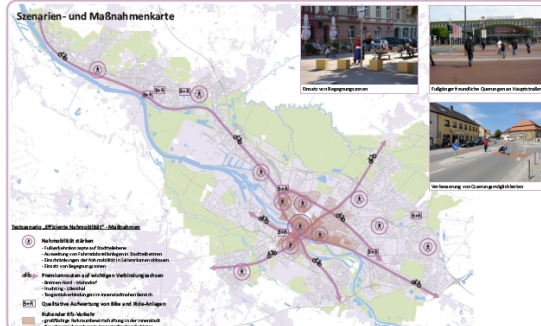
Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



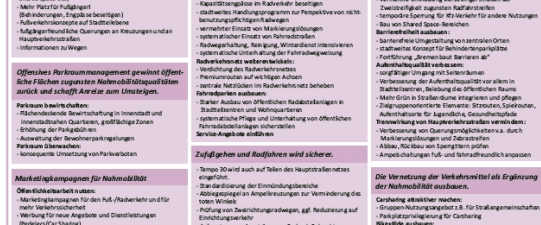
Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.

Die Nahmobilität wird attraktiver, fährt häufiger und schneller.



Bürgerforum VEP Bremen Phase 2: Szenarientwicklung
Planersocietät
Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

TestszENARIO 04

Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Optimierung des Umweltverbundes
- Die Förderung der ÖPNV-Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Verkehrsqualität
- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Schwerpunkte:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

TestszENARIO 04

Optimierung des Umweltverbundes

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Optimierung des Umweltverbundes
- Die Förderung der ÖPNV-Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der Verkehrsqualität
- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Schwerpunkte:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

TestszENARIO 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Schwerpunkte:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

TestszENARIO 05

Hohe Mobilitätskosten

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Zielsetzung:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Schwerpunkte:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Handlungsansätze:

- Die Erreichung der Klimaziele
- Die Erreichung der Mobilitätsziele
- Die Erreichung der Lebensqualitätsziele

Platz für Ihre Anmerkungen

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf

Zielsetzung

Die Zielsetzung des Lkw-Führungsnetzes ist:
 die Neuordnung des Netzes zur Abbildung des Lkw-Verkehrs mit der:
 - Konzeption eines hierarchisch gestaffelten Netzsystems
 - Schaffung eines geschlossenen Netzsystems der übergeordneten Straßen

Das Lkw-Führungsnetz zielt somit ab auf die Entwicklung eines Vorzugsnetzes für den Lkw-Verkehr zur:
 - Definition eines Mindeststraßennetzes für den Lkw
 - Konzentration der Lkw-Durchgangsverkehre auf leistungsfähigen Straßen / Bündelung des Lkw-Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen, die gut auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadteinernen Lkw-Verkehre, dadurch
 - Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / sensiblen Anlagennutzungen auf der Ebene der Gesamtheit
 - Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Hauptstraßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes
 - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftstandorte
 - Anbindung der wesentlichen Verkehrszugänge möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
 - Optimierung der Lkw-Fahrzeiten im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtheit

Ausgabe aus drei drei Lkw-Netzwerken von 1998 (links), 2005 (Mitte) und 2008 (rechts). Quelle: Frau Henneke/Bremmer, Die Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Platz für Ihre Anmerkungen

Fortschreibungsbedarf

Anpassungsmöglichkeiten für das Lkw-Führungsnetz:

Die Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungsnetzes ist erforderlich wegen:

- der Veränderung im Straßennetz infolge von großräumigen Neubauvorhaben, so dass sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf das Lkw-Führungsnetz verändert hat.
- der Veränderungen der Anlagennutzung (sensibile / störungsempfindliche Nutzung) zwischen 1995 und heute:

Relevante Entwicklungen im Straßennetz:

Die maßgebenden Netzerweiterungen seit 2006 mit Auswirkungen auf das Lkw-Führungsnetz Bremen sind:

- Errichtung weitere Teilstücke der A 281 im Bremer Süden
- Verlängerung der A 270 / B 74 in Bremen-Nord
- Errichtung der Orientierungsstraße Lilienthal

Veränderungen bei der Anlagennutzung

Die Siedlungsentwicklungen in Bremen haben zur Veränderung der räumlichen Verteilung der gegenüber den Lkw-Verkehren sensiblen Anlagern geführt.

Unter den sensiblen / störungsempfindlichen Anlagennutzungen werden:

- Einwohnerwohnen
- Krankenhäuser
- Altenheimplätze
- Kindergartensplätze
- Schulplätze

verstanden. Diese werden unterschiedliche gewichtet im sogenannten Einwohnergleichwert (EGW) zusammengefasst.

Anlagennutzung	EGW (1000)
Einwohner	100
Krankenhäuser	200
Altenheim	100
Kindergarten	100
Schule	100

Prüfaufträge zur verteilbaren Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes

Prüfaufträge aus den Ortsbezirken:

Burgenum

- Heerstraße/Anlage zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Dehlen Schwachhausen
- Schwachhauser Heerstr. zwischen Bismarckstraße und Kurfirstenallee
- Neustadt und Wohnmehnhäuser
- Straßenzug Simon Bolivar Str., Hermann Rötter-Straße, Hempenweg
- Warltorner Heerstraße
- Steim
- Steiner Lander
- Hacking
- Malinich-Platz-Allee
- Kirchhübtinger Landstraße (südl. H.-Platz-Allee)
- Wardenrum

weitere Meldungen:

- Borgfelder
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße
- Rönnebeck
- Dillener Straße / Rinnebecker Straße

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Lkw-Netz Karte und Abbildung im Bremer Verkehrsmodell

Bestand der Lkw-Netz Karte Bremen 2006

Legende:

- rote Linie: Bundesstraßen, Bundesstraßen
- blaue Linie: Landesstraßen
- grüne Linie: Kreisstraßen
- gelbe Linie: Hauptstraßen
- orange Linie: Lkw-Netz
- schwarze gestrichelte Linie: Stadtgrenzen
- blauer Kreis: Prüfaufträge/Meldungen

Lkw-Führungsnetz im Bremer Verkehrsmodell 2010/11
inklusive der Lage der bisher bekannten Prüfaufträge/Meldungen

Legende:

- rote Linie: Bundesstraßen
- blaue Linie: Landesstraßen
- grüne Linie: Kreisstraßen
- gelbe Linie: Hauptstraßen
- orange Linie: Lkw-Netz
- schwarze gestrichelte Linie: Stadtgrenzen
- blauer Kreis: Prüfaufträge/Meldungen

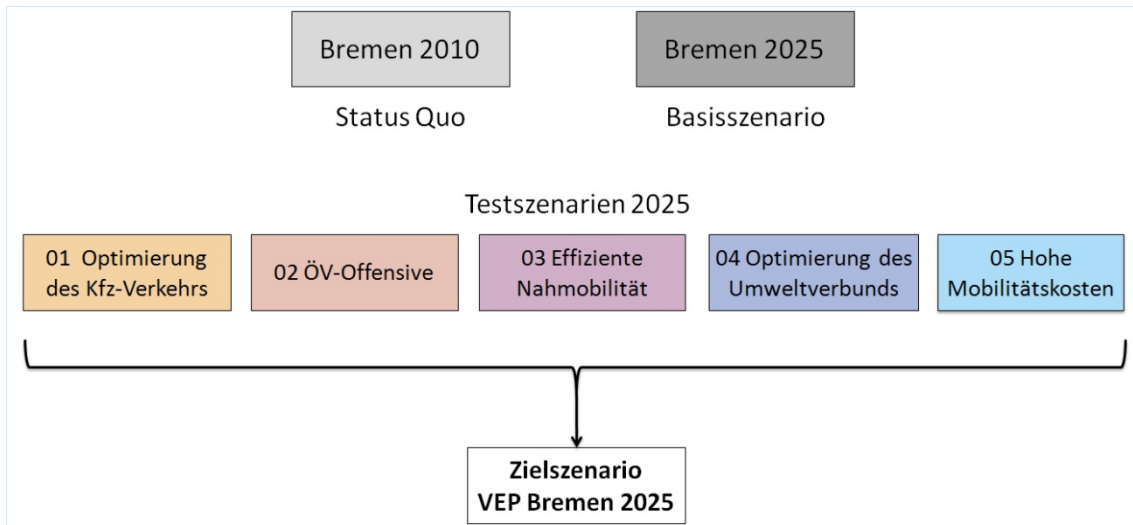
5 Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien

5.1 Ablauf

Für den Rundgang standen insgesamt 60 min zur Verfügung. Die Expert/innen aus dem Gutachterteam (Anne Mechels, Sebastian Schröder und Theo Janßen) führten jeweils eine der drei Gruppen durch die Ausstellung der fünf Testszenerien. Nach einem etwa 5-minütigen Vortrag zur Erläuterung der Schwerpunkte und Kernmaßnahmen des jeweiligen Szenarios hatten die Teilnehmer/innen Gelegenheit, Rückfragen zu stellen und sich im persönlichen Dialog mit den Gutachtern zu dem jeweiligen szenarischen Ansatz zu äußern. Die teilweise kartenbasierte Themenaufbereitung erleichterte es beiden Seiten, Ideen und Anregungen zu verorten. Wichtige Anmerkungen wurden an den hierfür vorbereiteten Stellwänden auf Post-Its bzw. Moderationskarten vermerkt.

Auf der Grundlage des plenaren Einführungsvortrags, in dessen Rahmen die Intention und Methodik der Szenarienbildung sowie die Kernaussagen des als Vergleichsfall dienenden Basisszenarios ausführlich beschrieben wurden, diente der Rundgang der systematischen Vertiefung auf der Ebene der einzelnen Testszenerien. Die Einordnung des Stellenwertes der einzelnen Szenarien im Gesamtsystem der Untersuchung erfolgte an den Posterstationen unter Bezugnahme auf die Überblickgrafiken aus dem Einführungsvortrag:

Szenarienüberblick

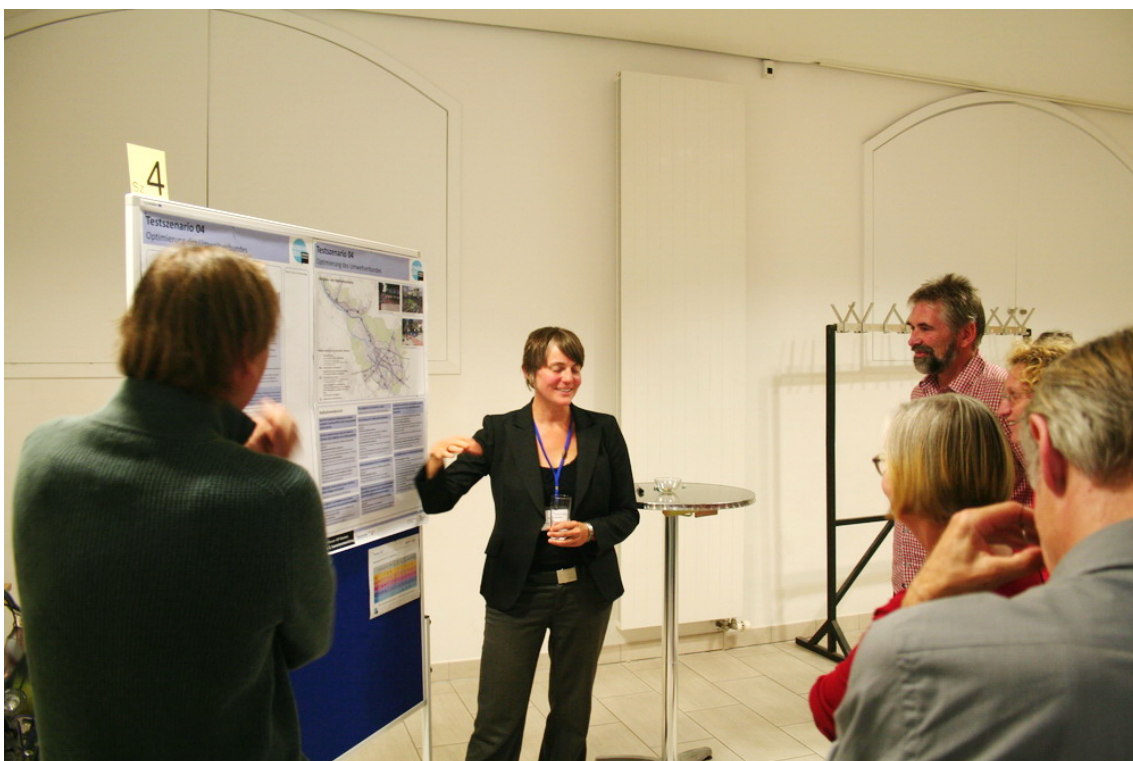
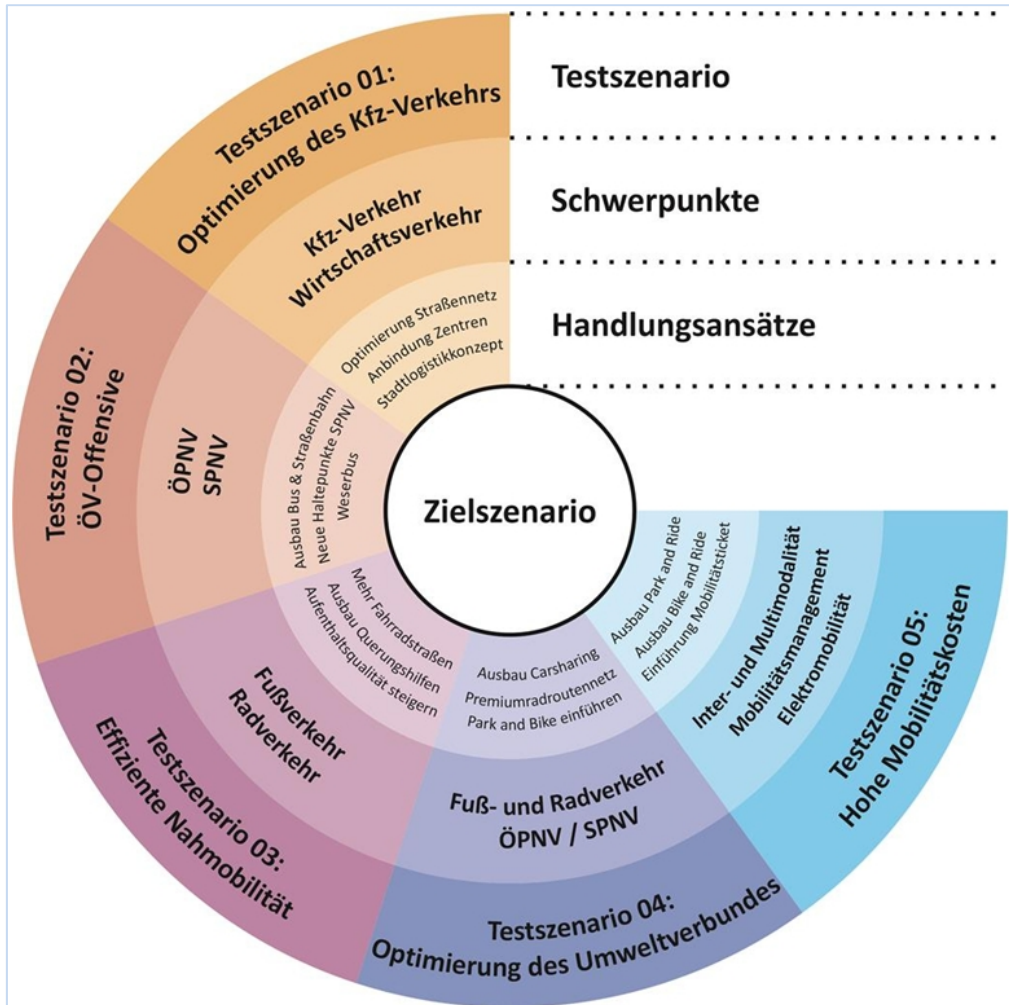


Maßnahmenfelder und Schwerpunkte der fünf Testszenarien

	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- Verkehr	Wirtschafts- verkehr	Straßen- raum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- Verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E- Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
01 Optimierung Kfz-Verkehr				X	X		X		X	X	X	
02 ÖV-Offensive	X				X	X		X	X	X	X	X
03 Effiziente Nahmobilität		X	X			X	X	X	X	X	X	X
04 Optimierung Umweltverbund	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
05 Hohe Mobilitätskosten								X	X	X		

X = Hauptschwerpunkte des Szenarios; X = weitere Themenbereiche des Szenarios

Testszenarien im Überblick





5.2 Kommentare an den Posterstationen

An den Posterstationen wurden folgende Kommentare auf Post-Its bzw. Moderationskarten hinterlassen:

TestszENARIO 1: Optimierung des Kfz-Verkehrs

- Verkehrslenkung

TestszENARIO 2: ÖV-Offensive

- Regiobusse am HBF verknüpfen
- Ausbau SPNV-Schienennetz (schnellere Verbindungen)
- Kostenloser ÖV

TestszENARIO 3: Effiziente Nahmobilität

- Kommunikation zum Radfahren auf der Fahrbahn
- Leihsystem für Räder

TestszENARIO 4: Optimierung des Umweltverbundes

- Fokus: klare Trennung zwischen Fuß und Rad

TestszENARIO 5: Hohe Mobilitätskosten

- Rahmengebende Kostenentwicklung beachten (Miete...)
- City-Maut
- Maut auf der B6 statt A281-Weserquerung (Lenkungswirkung)
- ÖV-Angebot soll auch einbezogen werden

6 Diskussion im Plenum

Zu Beginn der Abschlussdiskussion wurde durch den Moderator die Online-Beteiligungsplattform (www.bremenbewegen.de) vorgestellt, die auch in dieser zweiten Phase der Bürgerbeteiligung angeboten wird und in deren Rahmen die Testszenerien textlich und bildlich beschrieben werden. Diese Einführung diene zum einen dazu, auf die Möglichkeit aufmerksam zu machen, dass auch nach der Veranstaltung Kommentare zu den Testszenerien abgegeben werden können (Schaltfläche „Was fehlt“).¹ Zum anderen wurde die Plattform als visuelles Backgroundmedium zur bedarfsweisen Unterstützung der Diskussion aufgerufen. Zusammen mit den als ebenfalls auf die Leinwand projizierbaren Postern sowie den Zielen des VEP konnte so in der Diskussion auf eine Fülle detaillierten Materials zurückgegriffen werden.

In der Diskussion wurden folgende Aspekte angesprochen:

¹ Die Kommentierungsfunktion ist bis zum 18. Oktober 2013 freigeschaltet. Die abgegebenen Kommentare können auch danach noch eingesehen werden.

Kommentar/Frage: Zwei Nachfragen: Ist es bekannt, dass bei „bremenbewegen.de“ die Bewertungen von Kommentaren zur Ampel in der Wachmannstraße (Zustimmung/Ablehnung) durch organisiertes Abstimmungsverhalten offensichtlich manipuliert wurden? Werden die überwiegend positiven Kommentare zu diesem Thema ausreichend berücksichtigt?

Antwort: *Das Problem ist bekannt. Bei der Auswertung wurde versucht, solche Verzerrungen zu eliminieren, soweit sie erkennbar waren. Nachdem das organisierte Voting auftrat, wurde dem Aspekt der zahlenmäßigen Zustimmung/Ablehnung schriftlicher Kommentare nur noch ein relatives Gewicht beigemessen. Die positiven Kommentierungen zur Ampel in der Wachmannstraße werden qualitativ gewertet und fair berücksichtigt.*

Kommentar/Frage: Wie wirkt ein Szenario? Welche Folgen hat es für den Modal-Split, für die Verkehrsführung und die Straßenraumgestaltung?

Antwort: *Die Wirkungsanalyse erfolgt erst im nächsten Arbeitsschritt (Verweis auf dritte Projektphase mit erneuter Bürgerbeteiligung).*

Kommentar/Frage: Ist es nicht sinnvoll, einen Verkehrsentwicklungsprozess vom Stadtraum her zu entwickeln, also eine mögliche Stadtraumgestaltung voranzustellen und die Möglichkeiten der Verkehrsgestaltung daran zu bemessen? (An dieser Stelle Verweis auf die Bahnhofsvorstadt mit den zahlreichen Verkehrsbeziehungen und dem verbesserungswürdigen Stadtbild.)

Antwort: *Maßnahmen wie der Rückbau der Hochstraßen Breitenweg und AOK-Kreuzung sind Bestandteil des Testszenarios 4 und werden in diesem Rahmen auf ihre Wirkung hin abgeschätzt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass dies in einem Bündel zusammen mit anderen Maßnahmen betrachtet wird, wobei zur Vermeidung absehbarer Unverträglichkeiten mit gesamtstädtischem Blick teilweise Kompromisse entwickelt werden müssen. Die Wirkungsanalyse im Rahmen der Testszenarien hat nicht die Tiefenschärfe einer großen Einzelfallprüfung auf Basis einer Detailplanung. Dies würde einen zusätzlichen gutachtlichen Auftrag erfordern.*

Kommentar/Frage: Was ist verkehrt daran, erst den Straßenraum zu denken und dann den Verkehr „einzupassen“?

Antwort: *Ausbaustandards und Straßenraumqualitäten werden im Ansatz der Testszenarien mitgedacht. Aber nicht jede Maßnahme wird konkretisiert. D. h. es werden teilweise auch Maßnahmenansätze einbezogen, die nur qualitativ beschrieben werden. Deren Beitrag zur Zielerreichung des VEP wird im Verkehrsmodell ermittelt, ohne dass damit bereits Detailplanungen für die Umsetzung geliefert werden (sehr wohl aber Ausführungsgrundsätze und -vorgaben).*

Es folgen Beiträge aus dem Auditorium zum Abriss einer Hochstraße in Hannover verbunden mit dem Hinweis auf die dadurch erreichte Erhöhung der Aufenthaltsqualität des betroffenen Stadtraums.

Kommentar/Frage: In der Diskussion Zum ÖV fehlt der Null-Tarif

Antwort: *Die Tarifdiskussion wird durch Variationen des Tarifmodell in den Szenarien geführt. Den Aspekt des Null-Tarifs wird das Gutachterteam auf-*

grund der Nennung in bisher allen Veranstaltungen in seinen Diskussionskanon mit aufnehmen.

Kommentar/Frage: Das Szenario 5 muss im VEP im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung ein zentrales Thema sein. Bestimmte Bevölkerungsgruppen könnten zukünftig aus sozialökonomischen Gründen nicht nur von der Teilhabe am Verkehr ausgegrenzt sein. Die gesellschaftliche Entwicklung und deren Bewertung muss Grundlage der zu entwickelnden Szenarien sein!

Antwort: *Das Zielfeld 1 des VEP beinhaltet den Aspekt der gesellschaftlichen Teilhabe und der Gleichberechtigung. Die Zielfelder 1 bis 6 bilden die Grundlage für das Zielszenario. Es ist nicht möglich, mit den Testszenarien des VEP die Komplexität des gesamten gesellschaftlichen Kontextes abzubilden und auch nicht die Aufgabe Projektes, präzise Vorhersagen der zukünftigen Entwicklung des Gemeinwesens in allen gesellschaftlichen Bereichen zu treffen. Die Beschreibung des Basisszenarios sowie die Wirkungsabschätzung der Testszenarien folgen einer systematischen „Wenn-Dann-Logik“, die auf einer exakten Beschreibung der Ausgangslage sowie auf hypothetischen Festlegungen zum Prognose-Nullfall 2025 basiert. Dieser ist mit einem breit aufgestellten Projektbeirat abgestimmt. In der Wirkungsanalyse wird untersucht, welche Veränderungen sich erreichen lassen, wenn bestimmte, sehr pointierte Handlungskonzepte umgesetzt würden. Um Aussagen über mögliche Maßnahmenwirkung überhaupt möglich zu machen wird dabei die Variation künftiger gesellschaftlicher Rahmenbedingungen bewusst in engen Grenzen gehalten. Testszenario 5 bildet hier eine Ausnahme durch Betrachtung einer entscheidenden Änderung der Rahmenbedingung „Hohe Mobilitätskosten“. Hinzu kommt die Variation bestimmter Grundannahmen zu den finanzierungsrelevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen in den anderen Testszenarien (z.B. bezogen auf die Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV). Weitere Variationen würden nicht mehr Klarheit in die Untersuchung bringen.*







7 Gesamteindruck

Im Vergleich zur ersten Veranstaltung, bei der die Teilnehmer/innen um die Benennung von Mängeln und von Wünschen für die zukünftige Verkehrsentwicklung gebeten wurden, hatte das zweite Bürgerforum einen stärker informativen Charakter. Nachdem im Rahmen der 1. Beteiligungsrunde im Januar eine relativ offene Abfrage erfolgte bot die 2. Runde vor allem den Einblick in das methodische Vorgehen und das Handwerkszeug der Gutachter in Vorbereitung der **Wirkungsanalyse** (*was soll analysiert werden?*), der Herausbildung eines **Zielszenarios** (*was soll in das Handlungskonzept für Bremen 2025 einfließen?*) und der **Prioritätenbildung** (*welche Entscheidungen hinsichtlich bestehender Zielkonflikte werden getroffen?*). Dies alles soll nicht hinter verschlossenen Türen stattfinden, sondern im Dialog mit den Bürger/innen und den Trägern öffentlicher Belange. Die Veranstaltung diene vor allem dem Zweck, die gutachtlichen Annahmen und methodischen Ansätze transparent zu machen und noch einmal in der Diskussion mit der Öffentlichkeit zu überprüfen und ggfs. zu korrigieren, **bevor** in der 3. Projektphase auf Basis der dann vorliegenden Wirkungsanalyse wiederum im Dialog mit der Öffentlichkeit die entscheidenden Weichenstellungen erfolgen.

Dem strategischen Ansatz der VEP-Testszenarios ist geschuldet, dass - anders als bei der ersten Veranstaltung - für den Einführungsvortrag und für die Posterausstellung eine **gesamtstädtische** Betrachtungsperspektive gewählt wurde. Die Prüfung, ob und inwieweit die regionalen Belange im näheren Einzugsbereich des Bürgerforums im Basisszenario und in den Testszenarios im Einzelnen Berücksichtigung gefunden haben, fand im Rundgang und im Rahmen der Schlussdiskussion statt.

Einen wichtigen Hintergrund bildete die als Vergleichsfall dienende Darstellung der Entwicklung bis zum Jahr 2025 ohne strategisches Handeln. Das auf einer Fortschreibung der heutigen Entwicklung basierende und sich auf die Umsetzung politisch bereits beschlossener Maßnahmen beschränkende Basisszenario zeigt einen starken Handlungsbedarf, wenn die Ziele des VEP erreicht werden sollen. Dies konnte im Rahmen der Veranstaltung vermittelt werden.

Aus einzelnen Fragen bzw. in Gesprächen wurde deutlich, dass sich viele Teilnehmer/innen allerdings die Beschreibung eines Zielszenarios und die Offenlegung der Kriterien für die Prioritätenbildung gewünscht hätten, also die Themen, die erst in der nächsten VEP-Phase vorgestellt und diskutiert werden.

Das 2. Bürgerforum Bremen-**Mitte** war mit 28 Personen deutlich geringer besucht, als die 1. Veranstaltung zur Mängel- und Chancenanalyse. Ein Grund hierfür mag in der thematischen Ausrichtung der Veranstaltung liegen (Beschreibung eines methodischen Zwischenschritts). Ein anderer Grund liegt mit Sicherheit darin, dass die Phase der Bürgerbeteiligung in die heiße Phase des Bundestagswahlkampfes fiel. Dadurch ergaben sich viele Parallelveranstaltungen mit politischer Prominenz. Viele Kommunalpolitiker waren unmittelbar durch Wahlkampfaktivitäten gebunden. Des Weiteren kann vermutet werden, dass die für September in Aussicht

gestellte Präsentation in den Regionalausschüssen der Ortsbeiräte die Teilnahmequote aus dem Kreis der in diesem Zusammenhang angesprochenen Personen verringert hat (Vermeidung des Besuchs von „Wiederholungsveranstaltungen“). Möglicherweise hat auch eine Rolle gespielt, dass im Falle einiger Verbände erst sehr spät - also zu kurzfristig - über deren Verteiler eingeladen wurde. Gleichzeitig entfiel der Werbeaufwand, wie er noch in der 1. Beteiligungsrunde im Zusammenhang mit der Beteiligungsplattform Bremenbewegen.de geleistet wurde. Die Plattform zur aktuellen 2. Phase der Beteiligung im Internet ging erst Mitte August an den Start und hat nicht in vergleichbarer Weise zur Promotion für die Bürgerforen (einschließlich damit verbundener Medienberichterstattung) beigetragen. Gleichwohl ist festzuhalten, dass der Anteil der Teilnehmer/innen mit lokalpolitischem Hintergrund und mit beruflicher Verknüpfung zum Planungsprozess (Verwaltung, Verbände) an der Gesamtteilnehmerschaft deutlich übergewichtig war (geringer Anteil von „Bürger/innen“).

Aus den Beiträgen und Reaktionen der Teilnehmer/innen lässt sich schließen, dass es an der nächsten Phase der Bürgerbeteiligung, in der es um das Zielszenario und die Prioritätenbildung geht, ein sehr starkes Interesse geben wird.

Trotz des hohen Abstraktionsniveaus der Veranstaltung und der teilweise anders gerichteten Erwartungen (Diskussion des Zielszenarios) war die Stimmung auf dem Bürgerforum insgesamt gut und die Diskussionen an den Posterstationen und in der Schlussrunde waren konstruktiv.

Vertreter der Presse waren anwesend, haben Teilnehmer und Akteure interviewt und anschließend über das Bürgerforum berichtet.

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