



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 2. Bürgerforums

Bremen-West

(Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)

am 05.09.2013

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 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

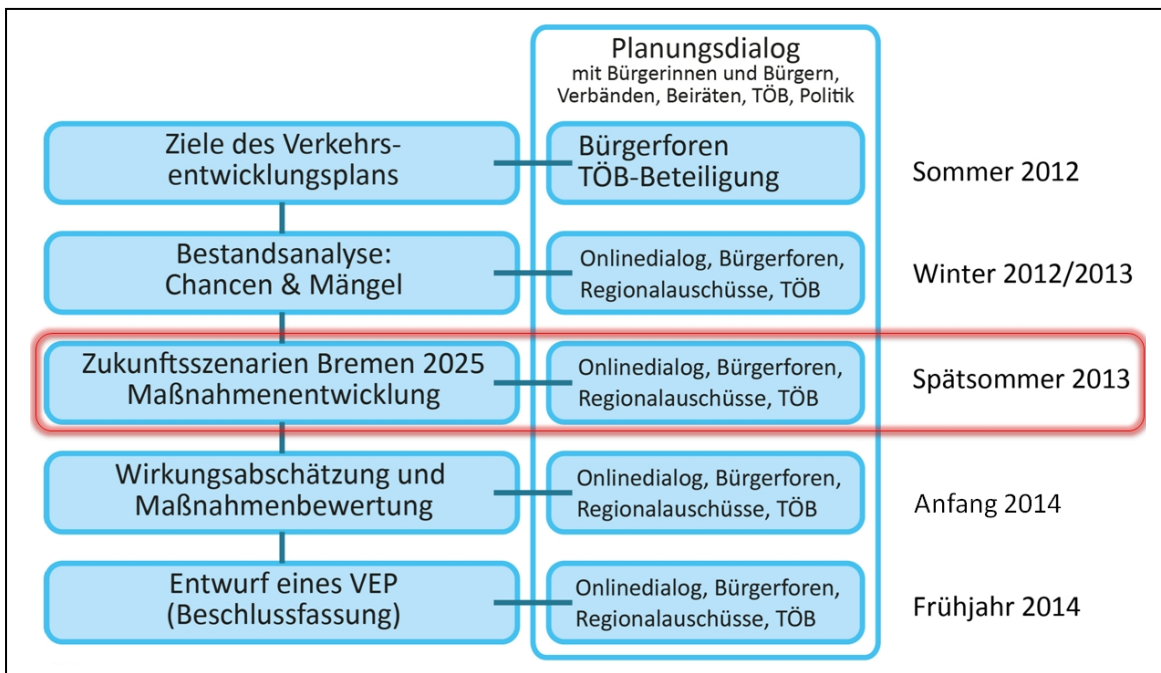
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	9
4	Die Posterausstellung	10
5	Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien	15
5.1	Ablauf	15
5.2	Kommentare an den Posterstationen	20
6	Diskussion im Plenum	21
7	Gesamteindruck.....	23

1 Einführung

Am 05. September 2013 hat das zweite regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Links der Weser** im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen 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-West** 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-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen)
- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum)

- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen)
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr)

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-**West** 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 zwei Gruppen eingeteilt, die sich jeweils auf einen Rundgang entlang einer vorbereiteten Posterausstellung begaben. Beide Gruppen wurden während des 1-stündigen Rundgangs von Mitgliedern 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 20 Personen besucht (außer Gutachterbüros und Vertreter der Stadt).

Programm des 2. Bürgerforums in Bremen-West

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Jan Bembenek, SUBV Freie Han- sestadt 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 Tim Rohbock, 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 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 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 J. Bembenek (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.



Basisszenario Bremen 2025

Grundzüge sowie ausgewählte Maßnahmen

Szenario 00: Basisszenario

Grundzüge
 - Die Stadtentwicklung in Bremen und der Region folgt den hoch entwickelten Strukturen bei den Wohnorten, dem Arbeitsort, der Freizeitgestaltung und den Mobilitätsanforderungen.
 - Die Entwicklung der Mobilitätsstruktur wird durch eine integrierte Verkehrsplanung aus Flächenverteilung und Nutzungsmöglichkeiten für den ÖPNV geprägt sein.
 - Im Stadtzentrum wird die bestehende bzw. aus heutiger Sicht abschätzbar verkehrliche Struktur im Zentrum, im Bereich des inneren Ringes, im öffentlichen Verkehrsraum des öffentlichen Verkehrs sowie im öffentlichen Verkehrsraum des öffentlichen Verkehrs weiterentwickelt.
 - Für den Individualverkehr wird die Fahrfreudigkeit und die Attraktivität der Stadtentwicklung an den Hochpunkten der inneren Hauptverkehrsachsen verbessert.



Grundlagen und Maßnahmenübersicht

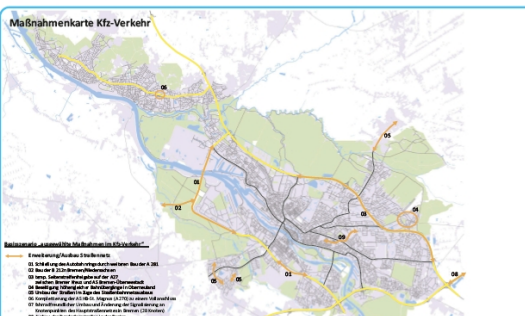
Aktuelle Entwicklungen im Verkehr	Veränderungen für den Kfz-Verkehr	Veränderungen im öffentlichen Verkehr (ÖPNV/SPNV)
<p>Basisszenario 2025 dient als Bezugs- und Vergleichsfall für die Testszenarien. Das Basisszenario enthält die bestehenden und aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklungen und umgesetzten Maßnahmen aus den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtentwicklung - Bevölkerungsprognose 2025 und demographischer Wandel - Beschäftigten-/Arbeitsplatzprognose 2025 - Infrastruktur - Kfz-Verkehr - ÖPNV - SPNV - Radverkehr - Wirtschaftswachstum (entsprechend der Engpassdaten für die Bundesplanung) - Verhaltensänderungen (entsprechend den Entwicklungen auf Bundesebene) <p>Stadtentwicklung</p> <p>Fortsetzung der Strukturdaten: gleichberechtigte, stadtgesteuerte Entwicklungen sind berücksichtigt u. a. gemäß:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächennutzungsplan (aktuelle Entwurf) - Gewerbeentwicklungsprogramm 2020 - Innenstadtkonzept 2020 - Leitbild zur Stadtentwicklung 	<p>Aus-/Einbau im Straßenraum für ca. 90 Maßnahmen in Bremen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weiterer Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen (inkl. Maut) - Bau der B 312n Bremen / Niedersachsen - temporäre Seitenstreifenbegrenzung auf der A 27 (zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Überseeplatz) - Begrenzung halbhöhenreicher Bahnübergänge in Oberland - Umbau der Straßen im Zuge des Straßenbahnausbaus (Linien 1/8 und 4) - Komplettierung der Anschlussstelle HbS1 Magnus (A 27) zu einem Vollkreisel - fahrdirektionaler Umbau und Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet - in der Region werden bei den Bundesverkehrsstraßen die Maßnahmen des vorläufigen Bedarfs der Bundesverkehrsplanung einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert sind u. a. Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen (Autobahnkreuz Sturte bei Osnabrück) 	<p>Aus-/Einbau im SPNV sowie im Liniennetz der BSAG für ca. 40 Maßnahmen in Bremen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 8 nach Milschbachweg bzw. Schulweg mit Anpassungen im Busnetz - Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Falkenberg mit Anpassungen im Busnetz - Schaffung der Gleiseverbindung Staudenstraße und Verlängerung der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 3 - Sätteln der Umlinienführung der Straßenbahnlinie 2 - Einrichtung des SPNV-Hauptknotens Fährstraße und Verlängerung des BE-Verkehrs nach Hannoveraner Straße - Durchbindung der R31 nach Farge - Verlängerung der Umlinienführung der Buslinien 25 und 42/41 - Verlängerung der Buslinie 52 bis DE-Burg über die Wiesenquartierung im Zuge der A 281 in GVZ - Einrichtung einer Buslinie vom BE-Burg über die Wiesenquartierung im Zuge der A 281 in GVZ bis nach Delmenhorst

Einkreisellösungen der zentralen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr auf Folie 2

Basisszenario Bremen 2025

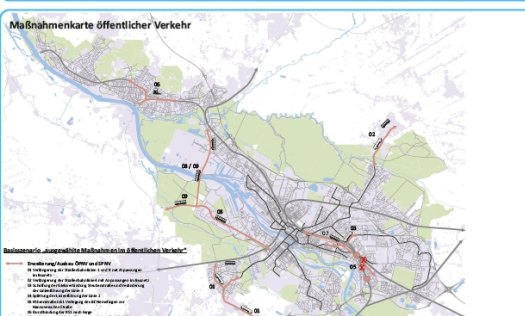
Ausgewählte Maßnahmen im Kfz-Verkehr/öffentlichen Verkehr

Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr



- 1. Einseitige Fahrbahnverengung
- 2. Einseitige Fahrbahnverengung
- 3. Einseitige Fahrbahnverengung
- 4. Einseitige Fahrbahnverengung
- 5. Einseitige Fahrbahnverengung
- 6. Einseitige Fahrbahnverengung
- 7. Einseitige Fahrbahnverengung
- 8. Einseitige Fahrbahnverengung
- 9. Einseitige Fahrbahnverengung
- 10. Einseitige Fahrbahnverengung

Maßnahmenkarte öffentlicher Verkehr



- 1. Einseitige Fahrbahnverengung
- 2. Einseitige Fahrbahnverengung
- 3. Einseitige Fahrbahnverengung
- 4. Einseitige Fahrbahnverengung
- 5. Einseitige Fahrbahnverengung
- 6. Einseitige Fahrbahnverengung
- 7. Einseitige Fahrbahnverengung
- 8. Einseitige Fahrbahnverengung
- 9. Einseitige Fahrbahnverengung
- 10. Einseitige Fahrbahnverengung

Maßnahmenübersicht

Maßnahmen im Kfz-Verkehr	Maßnahmen im öffentlichen Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung 	<ul style="list-style-type: none"> - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung - Einseitige Fahrbahnverengung

Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Szenario 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs

Schwerpunkte

- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit

Handlungsansätze

- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit
- Erhöhung der Fahrfreudigkeit

Platz für Ihre Anmerkungen



Testszenario 01

Optimierung des Kfz-Verkehrs

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Stärkung im Kfz- und Wirtschaftsverkehr sollen Bestand gegeben werden.

Optimierung des Kfz-Verkehrs:

- Neben den oben genannten Maßnahmen im Kfz-Netz (z.B. Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes) werden weitere Ausbau einzelner Autobahnabschnitte (A 1/A 27)...
- Die Verbesserung der Straßenverkehrsbedingungen des Verkehrsflusses (z.B. Tunnel, Straßensperren, Oberflächengestaltung, Ausbaurückstellungen)...
- Ausbaurückstellungen im Bereich der A 281 in GVZ...
- Ausbaurückstellungen im Bereich der A 281 in GVZ...
- Ausbaurückstellungen im Bereich der A 281 in GVZ...

Wirtschaftsstandorte sind gut und zeitig erreichbar.

Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr:

- Verbesserung der Straßenverkehrsbedingungen im Verkehrsraum (z.B. Ausbau von Bus und Straßenbahn)
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. Ausbau von Bus und Straßenbahn)
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. Ausbau von Bus und Straßenbahn)
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. Ausbau von Bus und Straßenbahn)
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. Ausbau von Bus und Straßenbahn)

Ein ausreichendes und komfortables Parkplatzangebot wird geschaffen.

Ausbau der Parkplatzangebote:

- In Straßen und Straßen mit hohem Parkdruck wird zusätzlicher Parkraum durch Überhanganlagen geschaffen.
- Die Parkplätze im Straßenraum werden durch stadttaugliche und kompaktere aufgewertet.

Das intelligente Umsteigen zwischen Auto, Fahrrad, Bus & Bahn wird attraktiver. Die Verkehrsmittel ergänzen sich jeweils.

Ausbau der Inter- und Multimodalität:

- Park- und Fahrgastübergangspunkte
- Ausbau von Park-Anlagen im Umfeld sowie an geeigneten Standorten
- Ausbau der Mitfahrgelegenheiten für Fahrgastübergangspunkte
- Verbesserung der Bus-Anlagen entlang der Straßenbahn- und Buslinien im Stadtzentrum
- qualitative Verbesserung der Bus-Anlagen

Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer/innen durch den Kfz-Verkehr soll reduziert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- Standardisierung der Einblendungsbereiche
- Sicherheits- und Verkehrsbedingungen in den Autos (Wartungen vor Unfallgefahren)
- Abhängigkeit der Verkehrsbedingungen von der Qualität des Straßenverkehrs

Die Förderung von Elektro- und Hybridtechnologie ermöglicht eine Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen und somit eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.

Förderung der Elektromobilität:

- Stärkung der Elektromobilität und die öffentliche Verwaltung integrieren sich in die Elektromobilität in die bestehenden Fahrzeugen
- Unterstützung von privaten Akteuren/innen bei Anschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen
- Elektrofahrzeuge werden in mehrfachen Mobilitätsangeboten eingebunden, z.B. Carsharing
- Infrastruktur und Fahrgastübergangspunkte
- Ausbau der Ladefunktion, durch die Kooperation mit (deutscher) Leistungsträger
- Hinweise und Informationen über Ladestationen durch Beschilderung sowie in Internet
- Öffentliche oder betriebliche Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Technologische Verbesserungen im Verkehrsmanagement verbessern die Leistungsfähigkeit der Straßennetze.

Verkehr- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem:

- Verkehrs- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem
- Verkehrs- und Mobilität als integriertes Verkehrs- und Mobilitätssystem

Testscenario 02 ÖV-Offensive



Platz für Ihre Anmerkungen

Schwerpunkt und Handlungsansätze des Szenarios

Testscenario

Schwerpunkte

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Vernetzung der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Handlungsansätze

- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

ÖV-Offensive

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

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.




Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

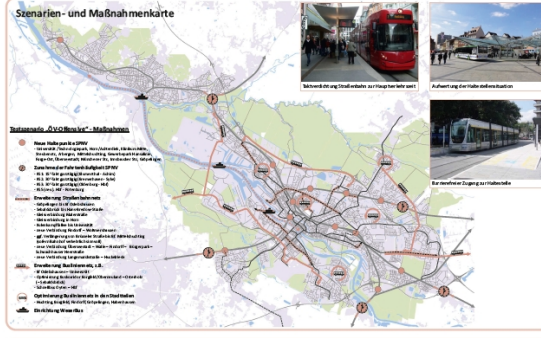
Freie Hansestadt Bremen

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.


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

Schwerpunkte

- Die Straßenbahn- und Busnetze werden ausgebaut und optimiert.
- Die Qualität der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Vernetzung der Verkehrsleistungen wird verbessert.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Handlungsansätze

- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.
- Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Effiziente Nahmobilität

Im Fokus steht die effiziente Nahmobilität. Die Zufußgeher*innen werden mit attraktiven Angeboten für Fuß- und Radverkehr gefördert.


Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.

Die Tarifstruktur wird überarbeitet.




Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

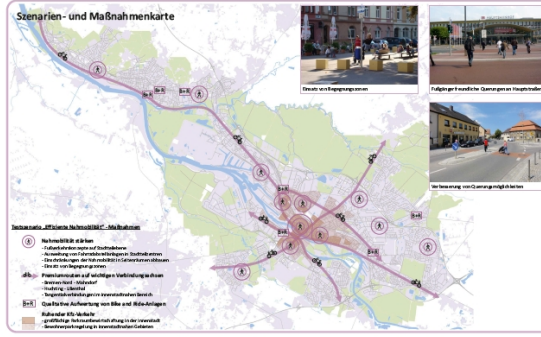
Freie Hansestadt Bremen

Testscenario 03 Effiziente Nahmobilität



Platz für Ihre Anmerkungen

Szenarien- und Maßnahmenkarte



Maßnahmenübersicht

Die Nahmobilität Bremen nimmt eine Rolle als Vorort an. Radfahren wird attraktiver, Barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Die Nahmobilität Bremen nimmt eine Rolle als Vorort an. Radfahren wird attraktiver, Barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Strukturmaßnahmen werden häufig und häufiger attraktiv, Barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Bürgerforum VEP Bremen
Phase 2: Szenarientwicklung

Planersocietät

Das Szenario für Umwelt, Raum und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Zielsetzung und Fortschreibungsbedarf

Zielsetzung

Die Zielsetzung des Lkw-Führungsnetzes ist:

- die Neuordnung des Netzes zur Abwicklung 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 es gilt auch für stadtübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadteinernen Lkw-Verkehre, dadurch
- Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / sensiblen Anlagennutzungen auf der Ebene der Gesamtkreisstadt
- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Hauptstraßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftstandorte
- Anbindung der wesentlichen Verkehrszweiger möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
- Optimierung der Lkw-Fahrzeiten im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtkreisstadt

Platz für Ihre Anmerkungen



Abzüge aus drei drei Lkw-Netzwerken von 1998 (links), 2005 (Mitte) und 2008 (rechts). Quelle: Frau Henning/Brem. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Fortschreibungsbedarf

Angemessenheit vorangetrieben für die Lkw-Führungsnetze:

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 Erweiterungen im Straßennetz:

Die maßgebenden Netzerweiterungen sind 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 Ortsumfahrungenstraße 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
- Krankenhausbetten
- Altsiedlungsplätze
- Kindergartensplätze
- Schulplätze

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

Prüfaufträge aus den Ortsbezirken:

Burgenum

- Heerstraße/Anlage zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Delben Schwachhausen
- Schwachhauser Heerstr. zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee
- Neustadt und Wohnmehnhäuser
- Straßenzug Simon Bolivar Str., Hermann Rötter-Straße, Hempfenweg
- Warltimmer Heerstraße
- Storm
- Stormer Lander
- Hucking
- Malinich-Plett-Allee
- Kirchhuthöfing Landstraße (südl. H.-Plett-Allee)
- Wardenrum

weitere Meldungen:

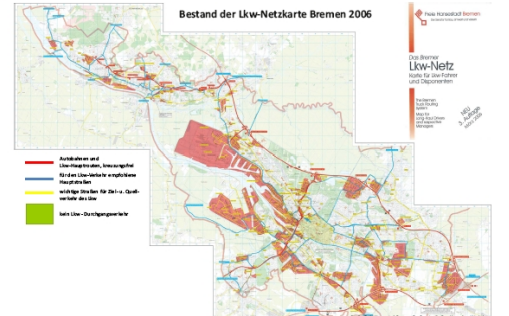
- Borgfelder
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße
- Rönnebeck
- Dillener Straße / Rinnebecker Straße

Ortsbezirk	EGW
Burgenum	100
Neustadt	100
Wohnmehnhäuser	100
Simon Bolivar Str.	100
Hermann Rötter-Straße	100
Hempfenweg	100
Warltimmer Heerstraße	100
Storm	100
Stormer Lander	100
Hucking	100
Malinich-Plett-Allee	100
Kirchhuthöfing Landstraße (südl. H.-Plett-Allee)	100
Wardenrum	100

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Bremen

Lkw-Netz Karte und Abbildung im Bremer Verkehrsmodell

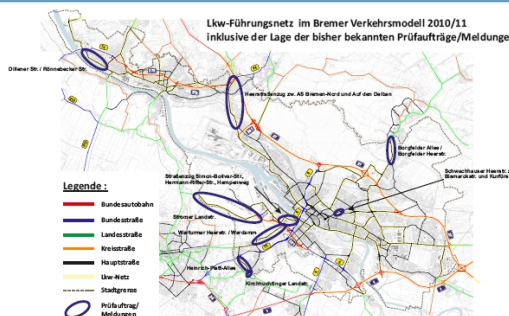
Bestand der Lkw-Netz Karte Bremen 2006



Legende:

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

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Frau Henning/Brem. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Bürgerforum VEP Bremen Phase 2

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Frau Henning/Brem. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

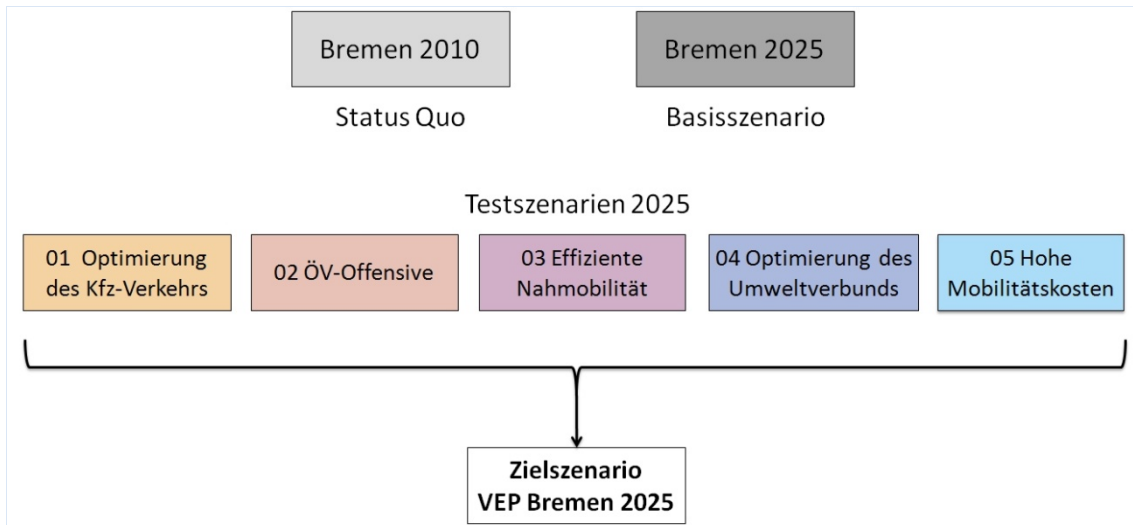
5 Der Rundgang - Vorstellung der Szenarien

5.1 Ablauf

Für den Rundgang standen insgesamt 60 min zur Verfügung. Die Experte/innen aus dem Gutachterteam Gutachter (Anne Mechels, Theo Janßen und Tim Rohbock) führten jeweils eine der beiden Gruppen durch die Ausstellung der fünf Testszenarien. 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 kartensbasierte 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 Testszenarien. Die Einordnung des Stellenwertes der einzelnen Szenarien im Gesamtsystem der Untersuchung erfolgte an den Posterstationen unter Bezugnahme auf die Überblicksgrafiken aus dem Einführungsvortrag:

Szenarienüberblick

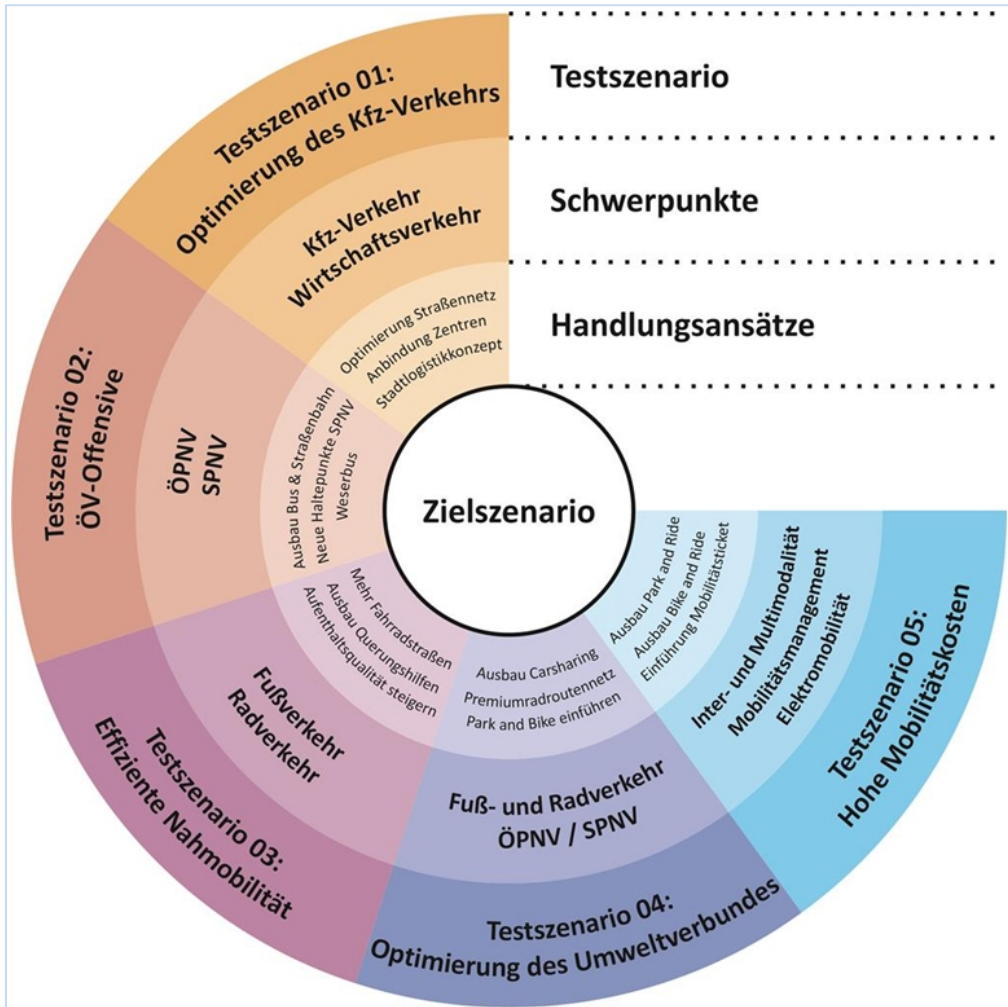


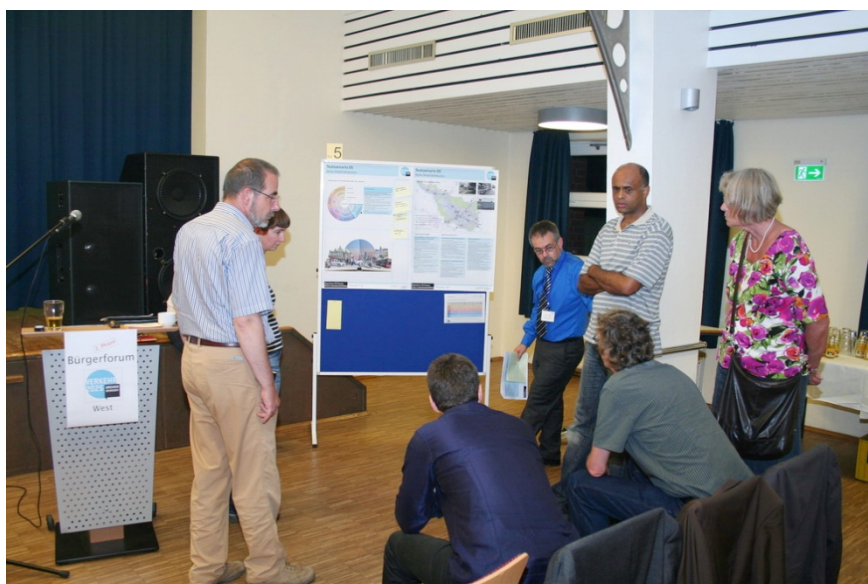
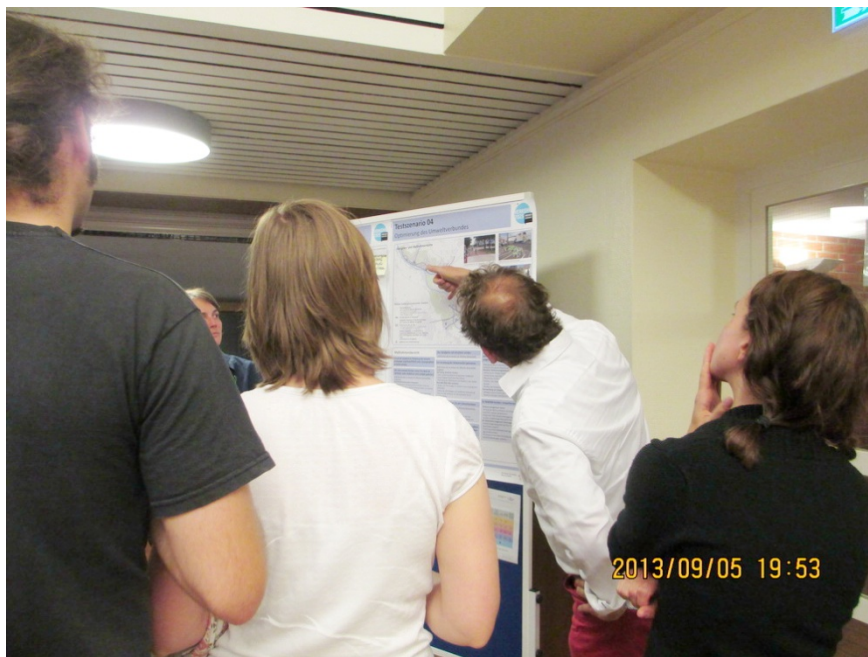
Maßnahmenfelder und Schwerpunkte der fünf Testszenarien

	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:

Testscenario 1: Optimierung des Kfz-Verkehrs

- Annahme: Finanzierung steht
- Stärkung wirtschaftlicher Verkehr durch Abbau Privatverkehr

Testscenario 2: ÖV-Offensive

- Richtige städtische S-Bahn. Bestehende Schienen (Häfen!) rekrutieren
- Fähre super; Anmerkung: es gibt jetzt auch E-Fähren
- Intensive Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Alle Schienen, z.B. bei den Häfen
- Straßenbahn nach Findorff (und weiter nach Walle)
- Hier bitte: starke Gewichtung auf Prüfung „Stadtbahnnetz“ welches DB und BSAG Infrastruktur nutzt und natürlich Stadtteilbahnhöfe vorhält

Testscenario 3: Effiziente Nahmobilität

- Fahrradmitnahme im ÖV
- Mobilitäts(kosten)punkte ÖPNV/ (Leih)Fahrrad/ Cambio
- Weitere Radrouten aus Bereich Findorff (Info des Beirats folgt)
- Findorff: verbesserte Durchwegung/ Zuwegung der Stadtteile untereinander durch „optische“ Baumaßnahmen bei den Tunneln

Testscenario 4: Optimierung des Umweltverbundes

- Systematische Anbindung von Schulen zum Radfahren
- Premiumroute Gröpelingen – Uni
- Kostenpunkte Cambio/ ÖPNV/ SPNV und neu Leifahräder und Weserbus
- Tempo 40 prüfen
- Verkehrsleitsystem mit Geschwindigkeitsempfehlung
- Umwandlung von herkömmlichen Straßen in Fahrradstraßen (passt zu Premiumrouten):
 - Neukirchstraße (Findorffmarkt)
 - Paralleler Straßenabschnitt Eickedorfer Straße zwischen Findorffstraße und Hemmstraße

Testscenario 5: Hohe Mobilitätskosten

- Lieferservice für Einkäufe
- Kleinbuserschließung als Ergänzung
- ÖV-Tickets für Zielgruppen
- Wirtschaftsverkehre?

Lkw-Führungsnetz

- Hochschulring zwischen Hemmstraße und Uni aus dem LKW-Netz nehmen. Die A 27 bzw. B6/B75 sind parallel vorhanden. Die Deponie kann über Ausfahrt erreicht werden

- Straßenzug Utbremer Ring / Fürther Straße aus Lkw-Führungsnetz herausnehmen (ein Gegenkommentar auf der Karte spricht dagegen)
- Straßenzug durch Findorff: Utbremer Ring-Fürther Str.-Eickedorfer Str.-Holler Alle sollte nicht im Lkw-Führungsnetz sein (dicht bewohnte Gebiete), Umfahrung über B6/B75 möglich
- Ritterhuder / Gröpelinger Heerstraße bis Debstedter Straße wird von LKW aus Richtung Ritterhude oft als Abkürzung genutzt

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 Testszenarien textlich und bildlich beschrieben werden. Diese Einführung diente zum einen dazu, auf die Möglichkeit aufmerksam zu machen, dass auch nach der Veranstaltung Kommentare zu den Testszenarien 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:

Kommentar/Frage: Ein Teilnehmer äußert großes Lob. Der VEP sei ein gutes Instrument mit zahlreichen Beteiligungsmöglichkeiten.

Kommentar/Frage: Die Hafensrandstraße zerschneidet Walle mit Ihrer Vierstreifigkeit und der dazwischen liegender Straßenbahn. Die dadurch entstehende Barriere zur Überseestadt lässt die Distanz zur Bremer City „gefühlte“ größer erscheinen. Ist es möglich, mithilfe der Szenarien einen Rückbau der Fahrbahn und eine Reduktion des Lkw-Verkehrs abzubilden? Ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in Verbindung mit „grüner Welle“ eine Option?

Antwort: *Die Barrierewirkung der Hafensrandstraße wird auch von den Gutachtern gesehen. Ob und welche Lösungen zur Entschärfung der Situation realisierbar sind, wird im Rahmen der Wirkungsanalysen untersucht. Eine durchgehende „grüne Welle“ ist aufgrund der Länge des Abschnitts aus rein technischen Gründen nicht zu realisieren.*

Kommentar/Frage: Es sollte eine Untertunnelung der Hafensrandstraße für Fußgänger in Höhe der Waterfront geben!

Antwort: *Dies ist bisher nicht vorgesehen. Der Vorschlag wird zur näheren Prüfung mitgenommen, ohne zusagen zu können, ob die Maßnahme in eines der Szenarien aufgenommen wird.*

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

Kommentar/Frage: Eine weitere Überlegung zur Reduzierung des Lkw- Verkehrs wäre auch die Verlagerung des Großmarkts.

Antwort: *Hier stößt der VEP an seine Grenzen als Fachplanung für „Verkehr und Mobilität“. Hier stellen sich möglicherweise Aufgaben für die Stadtplanung. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass der Großmarkt erst vor kurzer Zeit an seinen jetzigen Standort verlagert wurde.*

Kommentar/Frage: Warum gibt es nur wenig autofreie Räume in Wohngebieten wie Weidedamm III?

Antwort: *Die Ausgestaltung von Wohngebieten ist im Wesentlichen eine Aufgabe der Stadtplanung und der Bauleitplanung. Zu diesem Thema gibt es in Bremen gute Beispiele für die Gebietsentwicklung, wie das neue Hulsberg-Quartier, aber auch problematische, wie die Wohnbebauung in der Überseestadt. Innerhalb der Testszenarien werden Maßnahmen wie verstärkte Parkraumbewirtschaftung und sukzessive Rücknahme von Parkflächen abgebildet und hinsichtlich ihrer Wirkung abgeschätzt und bewertet.*

Kommentar/Frage: Man sollte die Premiumrouten für Fahrräder aus Gröpelingen Richtung Osten nicht nur einarmig, sondern mehrarmig führen. Denkbar wären neben dem Heerstraßenzug auch weiter nördlich gelegene Routen Richtung Universität und Findorff. Auch zusätzliche Nord-Süd-Achsen wären denkbar.

Antwort: *Nach Vorstellung eines möglichen Premiumroutennetzes aus dem Szenario 3: Die Premiumrouten sehen sich als Strecken mit möglichst kurzer Verbindungszeit. Zusätzlich dazu können natürlich auch Hauptrouten und Ergänzungstrecken weiter ausdifferenziert werden. Dies wird noch einmal als Prüfaufgabe mitgenommen.*



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-Testszzenarien 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 Testszzenarien 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- **West** war mit 20 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.