



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Dokumentation des 3. Bürgerforums

Bremen-Nord

(Blumenthal, Vegesack, Burglesum)

am 05.03.2014

im Kulturbahnhof Vegesack

(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

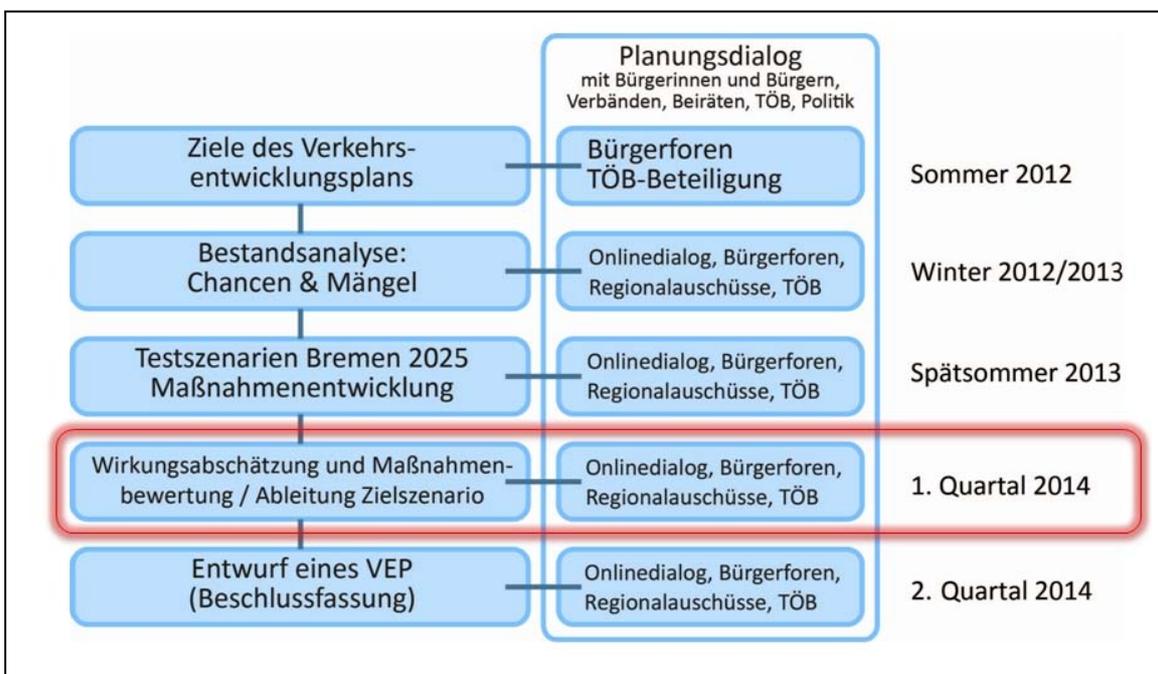
1	Einführung	4
2	Tagesordnung und Ablauf	6
3	Die Vorträge	8
4	Die Posterausstellung	9
5	Der Rundgang – Beschreibung und Verortung der Maßnahmen des Zielszenarios	17
5.1	Ablauf	17
5.2	Kommentare an den Posterstationen	19
6	Themen-Talk	20
7	Gesamteindruck.....	24

1 Einführung

Am 5. März 2014 hat das dritte regionale Bürgerforum für den Bereich **Bremen-Nord** im Kulturbahnhof Vegesack 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-Nord** 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 Testszenarien und Maßnahmenentwicklung (Zwischenbericht, Maßnahmenlisten, Abbildungen und Karten, Präsentation, Deputationsvorlage)
- Dokumentation der Inhalte und Ergebnisse der 2. Runde der Bürgerbeteiligung (regionale Bürgerforen im August/September 2013)

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

- Beschreibung der sechs Zielfelder mit sämtlichen Unterzielen

→ unter „**Bürgerbeteiligung**“:

- Beschreibung des Verfahrens für alle Phase des VEP
- dort auch: Informationen zum Basisszenario und zu den Testszenarien (Poster) zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung
- dort auch: Präsentationen und Poster aus den Veranstaltungen der aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung

→ unter „**Aktuelles**“:

- Zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung: Listen der für die Aufnahme in den Vorschlag des Zielszenarios 2025 empfohlenen und nicht empfohlenen Maßnahmen zum Download (PDF)
- Zur aktuell laufenden 3. Runde der Bürgerbeteiligung: Liste der Maßnahmen des Basisszenarios 2025 zum Download (PDF)

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

- Verfahren, Daten, Termine
- Vorträge der Gutachter und der Verwaltung zu allen bisherigen Regionalausschüssen und Regionalkonferenzen (1. bis 3. Runde)

→ unter „**Lkw-Netz**“:

- Informationen zur Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes (als eigenes, parallel zum VEP laufendes Beteiligungsverfahren)

→ unter „**Träger öffentlicher Belange**“:

- Informationsgrundlagen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den Test-szenarien Bremen 2025 sowie zum Zielszenario

2.) Auf der Internetplattform Bremen-Bewegen:

<http://bremenbewegen.de/stufe1/>

→ 1. Phase „Wo läuft es rund, wo läuft es verkehrt“?

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

→ 2. Phase „Mit welchen Szenarien wird gearbeitet?“?

- Beschreibung von fünf Testszenarien sowie des Basisszenarios
- („Was fehlt?“)

→ 3. „Phase Entwicklung des Zielszenarios“

- „Zielszenarioentwurf der Stadt ansehen“
- „Bauen Sie hier Ihr Szenario“

3.) In der aktuellen 3. Phase der Bürgerbeteiligung geht „Bremen-Bewegen.de“ auf Tour im Bremer Stadtgebiet. Auf fünf Vor-Ort-Terminen in verschiedenen Einkaufszentren präsentiert das Format „Bremen-Bewegen auf Tour“ den aktuellen Stand zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP). Vor Ort erhalten die Besucher der Einkaufszentren die Gelegenheit, sich über das Verfahren zu informieren und auch den Szenario-Baukasten auszu-probieren und sich damit aktiv an der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans zu betei-ligen.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden Ablauf und Ergebnisse des dritten Bürgerforums für den Bereich Bremen-**Nord** 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-Nord 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 20 Personen besucht (zzgl. der Vertreter/innen der Gutachterbüros sowie der Vertreter der Stadt).

Programm des 3. Bürgerforums in Bremen-Nord

Zeit	Thema	
18.30	Begrüßung, Stand der Bearbeitung/Kurzausblick	Klaus Schäfer-Breede, Moderation Uwe Faustmann, 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 Faustmann 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 U. Faustmann (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

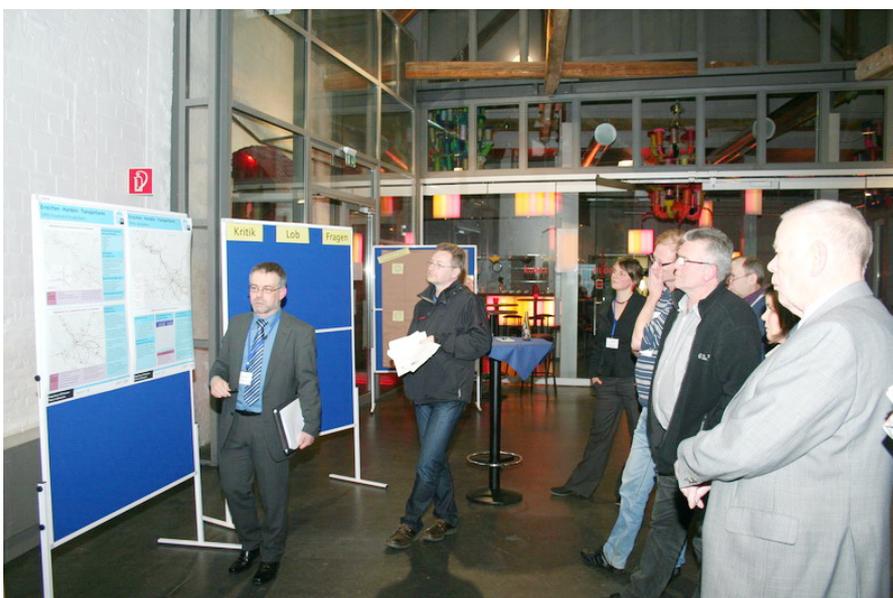
Ausstellungsstand: „Erreichen - Handeln - Transportieren“ mit den Themen:

- 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.

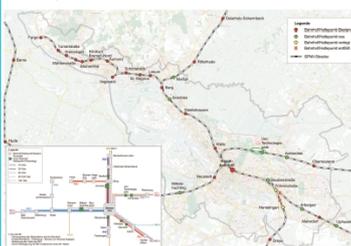
Damit wird der Öffentlichkeit über das Bürgerforum hinaus - auch mit Blick auf die sich an die Bürgerforen anschließende Beiratsbefassung (Regionalausschüsse bzw. Regionalkonferenzen) sowie die Anhörung der Träger öffentlichen Belange (TÖB) - ein umfassender Einblick in die Bewertungsmethodik, die Ergebnisse der Wirkungsanalyse und die Herausbildung des Vorschlags zum Zielszenario gegeben.

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

Erreichen - Handeln - Transportieren

ÖPNV-Eisenbahn/Straßenbahn

Maßnahmen des Eisenbahnverkehrs im Zielszenario



Verbesserung der Erreichbarkeit durch neue Haltepunkte

- Ulf/Technologiepark
- Achternbeck
- Schwabenstraße
- Arbgen
- Mittelhüchting
- Gransbke
- Merke

Taktverdichtung bei der Regio-S-Bahn

- Verdichtung der R12 zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt
- Verdichtung der R12 zwischen Ulf und Werneuchen-Loh ganztägig auf einen Halbstundentakt
- Verdichtung der R12 zwischen Bremen Hbf und Osterburg ganztägig auf einen Halbstundentakt

Neue Linie bei der Regio-S-Bahn

- Neue Linie R55 zwischen Bremen Hbf und Osterburg im 60-Minuten-Takt
- Durch Verengung mit der Regionalbahn (RB43) wird ein durchgehender Halbstundentakt angeboten

Ausbau Bahnknoten Bremen Hbf

- Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hbf für den Fernbahngüterverkehr und den SPNV

nicht ausgewählte Maßnahmen

- Haltepunkte Klinikum Mitte, Überseestadt, ImmoBrucke Str., Gröpelängen, Ferge Ost
- Taktverdichtung auf Regionalbahn (RB52) zwischen Bremen Hbf und Osterburg
- Reaktivierung der Bahnstrecke Salsen - BremerVöhrde - Osterholz - Bremen Hbf

Maßnahmen des Straßenbahnverkehrs im Zielszenario



Erweiterung des Straßenbahnnetzes

- Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelängen zum Bahnhof Ostbahnhof. Dort wird ein Anschluss an die Regio-S-Bahn und an die Busse aus Bremen Nord enden künftig bereits am Bahnhof Ostbahnhof.
- Neubau einer Querung zwischen Herberg und Horn. Es besteht die Möglichkeit hierüber eine beschleunigte Linie aus Richtung Faltenberg in Richtung Innenstadt zu fahren.
- Verlängerung der Straßenbahn vom Weserufer über die Maierstraße nach Seebadbrück.
- Verlängerung der Straßenbahn von Seebadbrück über die Seebadbrückler und Osterholzer Heerstraße zur Hans-Bredow-Straße. Es besteht hierüber die Möglichkeit von Seebadbrück über den Wasserpark bis zum Bahnhof Mahrhof zu fahren.
- Verlängerung der Straßenbahn ab Kalkenbühlweg zur Universität. Verbesserung der Erschließung von Teilen des Campus und Entlastung der heute stark nachgefragten Linie 6.

nicht ausgewählte Maßnahmen

- Einheitlicher 5-Minuten-Takt auf allen Straßenbahnlinien
- Neubau Straßenbahn nach Woltmershausen, Findorf und Überseestadt
- Straßenbahnverlängerung zum BF Mittelhüchting
- Neubau Straßenbahn von der Überseestadt nach Seebadbrück über Findorf und Schwachhausen
- Neubau einer zweiten Straßenbahn durch die Neustadt über die Pappeler

Erreichen - Handeln - Transportieren

ÖPNV- Busverkehr



Verbessertes Linienbusnetz

- Das Bremer Linienbusnetz wurde auf den Prüfstand gestellt und weiter verbessert. Zusätzliche Gebiete werden an den ÖPNV angeschlossen und neue Direktverbindungen entstehen. Geleitet werden bessere Umfängerbeziehungen zur Regio-S-Bahn und zur Straßenbahn geschaffen.

Verbesserung der LSA-Koordinierung für den Busverkehr

- Weitere Anpassung im Stadtgebiet werden so ausgerollt, dass sie von Bussen angefordert werden können. So müssen die Busse an roten Ampeln nicht mehr warten, sondern bekommen sofort grün und die Fahrgäste sind schneller an Ziel.

nicht ausgewählte Maßnahmen

- Regionaltaxi sollen an stromlinienförmigen Liniengebieten bei der Erreichbarkeit der Universität und des Technologieparks aus Richtung der nördlichen Stadtteile

Maßnahmen des Busverkehrs im Zielszenario

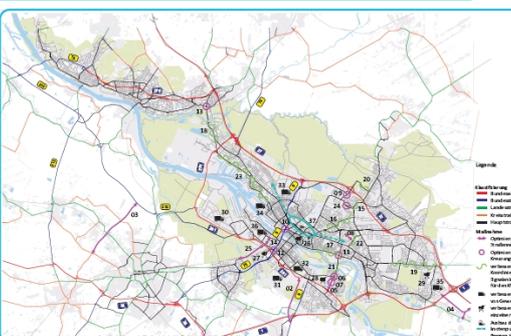
Auswahl Maßnahmen im verbesserten Busnetz

- Neue Direktverbindung zwischen Brf/Hbf und Habenhauerknoten, direkte Anbindung der Gartenstadt Werdersee an die Innenstadt
- Direktverbindung zwischen Bremen Osten zur Universität und zum Flughafen/Bürgerpark, spätere Verknüpfung mit dem SPNV am BF Finkenstraße, direkte Verbindung Huckelbude in Richtung Flughafen und über die Eilbörnerbrücke
- Direktverbindung Oberneudorf-Klinikum Ost-Bahnhof Mahrhof über Schwabener Eck
- Schnelle Verbindung Flughafen - BF Burg über ÖVZ
- Schnelllinie vom Bahnhof Burg verbessert die Erreichbarkeit der Universität und des Technologieparks aus Richtung der nördlichen Stadtteile

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario | Planersocietät | Die Berater für Umwelt, Raum und Verkehr | Fritz-Haarmann-Stiftung Bremen

Erreichen - Handeln - Transportieren

Kfz- und Wirtschaftsverkehr



Maßnahmen des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs im Zielszenario

Umbau bzw. Ausbau von Straßen und Knoten

- Ausbau der A1 in Niedersachsen (in der Karte nicht enthalten)
- Neubau der B21
- Neubau der B213
- Verlängerung der Theodor-Barth-Straße und Neubau der Anschlussstelle Achim-West
- Ausbau der Habenhauer Brückentraverse
- Umbau des Knotens Habenhauer Brückentraverse/Habenhauer Landstraße
- Umbau des Knotens Habenhauer Brückentraverse/Sügerwardstraße
- Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee
- Erweiterung am Knoten Hochschule/BAF-Zürlinger
- Umbau der Westaufahrt Stephambück
- Optimierung des Knotens Osterdeich/Habenhauer Brückentraverse
- Erweiterung der Verknüpfung B75/A211/Hudensburgstraße
- Verlängerung Am Gaweergraben

verbesserte Koordinierung der Signalanlagen für den Kfz-Verkehr

- Lilienthaler Heerstraße / Lohr Heerstraße
- Schwachhauer Heerstraße
- Osterdeich
- Burger Heerstraße / Granibeker Heerstraße
- Gieseler Heerstraße
- SAB-Zürlinger Horn-Lohr
- Habenhauer Brückentraverse
- Habenhauer Brücke-Allee
- Habenhauer Landstraße

verbesserte Anbindung von Gewerbestandorten

- Güterverkehrszentrum
- Ampthor-Stadt
- Neustadt
- Gewerbehörden Dagermerstraße
- Überseestadt / Haken links der Weser
- Bremer Krug
- Am Gaweer

Ausbau der Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hbf

- Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen Hauptbahnhof für den Eisenbahngüterverkehr und den SPNV

nicht ausgewählte Maßnahmen

- Ausbau des SAB-Zürlinger Horn-Lohr
- Verknüpfung der B74 mit der A211 am Ausbauindretz Industriehafen
- Erweiterung des Knotens Seehof / Osterdeich
- Umbau des Sterns
- Ausbau des Tunnels Steubenstraße für den Kfz-Verkehr

Umbau bzw. Ausbau von Straßen und Knoten

- Innenstadt
- Duckwitzstraße
- Habenhauer
- Weiserpark

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario | Planersocietät | Die Berater für Umwelt, Raum und Verkehr | Fritz-Haarmann-Stiftung Bremen

Erreichen - Transportieren

Sonderbetrachtungen

Sonderbetrachtung: Netzfall zur Sperrung der Hochstraße Breitenweg



Ausgangssituation und Veränderung in der Sonderbetrachtung

- Die Hochstraße würde, Nordost- und Süd-Ost für den fließenden Kfz-Verkehr gesperrt.
- Die Sperrung der Sperrung erfolgt so, dass über nicht in einer der Richtungen verfahren werden, um die Umfahrung zu ermöglichen.
- Die Ausfahrt der Hochstraße ist die Sperrung des Knotens für den fließenden Verkehr und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.
- Die Sperrung der Hochstraße ist die Sperrung des Knotens für den fließenden Verkehr und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.
- Die Sperrung erfolgt für die Grundlage des Zielszenario 2025.
- Die Hochstraße über die Abwicklung der weiter ausgehenden Verkehr.
- Der Breitenweg dient der Abwicklung der lokalen Verkehr.

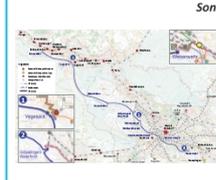
Reaktion verkehrsplanerischer Maßnahmen

- Es werden detaillierte Betrachtungen im Zusammenhang mit Zusammenhängen auf vielen Straßen auf.
- Der Breitenweg kann nicht die Verkehr aufnehmen, die sonst über die Hochstraße verfahren wären.
- Der Breitenweg wird über die Sperrung der Hochstraße und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.
- Die Sperrung der Hochstraße ist die Sperrung des Knotens für den fließenden Verkehr und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.
- Die Sperrung der Hochstraße ist die Sperrung des Knotens für den fließenden Verkehr und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.
- Die Sperrung der Hochstraße ist die Sperrung des Knotens für den fließenden Verkehr und die Umfahrung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufwachen.

Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Wirkungskosten gem. den 10 Indikatoren (Kfz, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV) €€€€
- Zeitraumkosten gem. Wirkung-Kosten-Matrix: niedrig
- Zukunftskosten entstehen bei der Erreichbarkeit der Innenstadt und bei der Verkehrsentlastung.
- Aus verkehrlicher Sicht ist die untere Sperrung der Hochstraße an Breitenweg, ohne Kompensationsmaßnahmen, nicht zu empfehlen.
- Dank S-Bahn-Direkt / Sonderbetrachtung für konkrete Ausgestaltung der Straßenverkehrs östg.
- Die Abwicklung in die Innenstadt wird empfohlen. Wegen der Bedeutung, wie sie sich im Stadtgebiet zeigt, werden Detailbetrachtungen zur weiteren Untersuchung angeregt.

Sonderbetrachtung: Weserbus



Planfall Weserbus

- Der Weserbus hat 30 Anläge zw. Blumenthal und Weener/Weserweg, Martini-Anlage, Brackenhof, Weener, Überseestadt, Göttinger / Wafendorf, Habenhauer, Mittelniedern (Regionalbusverkehr)
- Er verkehrt im 30-Minuten-Takt ganztägig.
- Der Fahrplan verläuft von einer Station im BVZ bis zum Zielort, die Fahrtzeit beträgt ca. 70 Minuten.
- Die Anbindung der Anläge an die Bus- und Straßenbahnnetze erfolgt durch Umfängerbeziehungen zu den Haltepunkten: Wafendorf (Linie 10, 11, 12), Göttinger / Wafendorf (Linie 10, 11, 12), Weener (Linie 10, 11, 12), 415 (Weener-Verkehr).
- Die Anbindung der Anläge werden durch Fahrpläne von bis zu 15 Minuten Zugangszeit zur nächstgelegenen Haltestelle angeboten (bei der Anlieger Mittelniedern).
- Die Anlieger Mittelniedern besitzen keine Anbindung zum ÖV-Netz.

Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Wirkungskosten gem. den 10 Indikatoren (Kfz, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV, ÖV) €€€€
- Zeitraumkosten gem. Wirkung-Kosten-Matrix: niedrig
- Da es sich um ein geringes Angebotsniveau handelt, ist die verkehrliche Bedeutung gering.
- Die Anbindung wird empfohlen. Wegen der Bedeutung, wie sie sich im Stadtgebiet zeigt, werden Detailbetrachtungen zur weiteren Untersuchung angeregt.

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario | Planersocietät | Die Berater für Umwelt, Raum und Verkehr | Fritz-Haarmann-Stiftung Bremen

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-Haus für Mobilität Bremen

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Vergleich der Testsznarien

Zielerreichungsgrad der Testsznarien im Vergleich

Indikatoren für die Wirkungsermittlung

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

Bürgerforum VEP Bremen Phase 3: Zielszenario

Planersocietät | Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr | Fach-Haus für Mobilität 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)

Wie läuft der VEP ab?

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 Wirtschaftstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

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 (Beschlußfassung)	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-Haus für Mobilität Bremen

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 Ziele

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zielhorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personennahverkehr und für alle Verkehrsmittelkonzepte vorgenommen. 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 erarbeitet worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterelementen:

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

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

Zielfeld 2: 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 Kleinkindern
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 3: Verkehrsicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

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

Zielfeld 4: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsdiensten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtbezirke in der Region in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtbezirke
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/fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Geestufer

Zielfeld 5: Den Wirtschaftstandort 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 Personennahverkehr 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 Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsstarke Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollen Lärmschutts
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 Verbessern des Nachverkehrs 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 Umweltschutts
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verknüpfen des Flächenverbrauchs für Verkehrswege. Verbessern der ökologischen Funktion von Flächen an Verkehrswegen (interstädtische Biotopvernetzung und Luftreinigung). Abbauen der Trennung von Verkehrsstrassen (Straßen/Schienen)
4. Verkehrswandlung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahverkehrsangebote und durch Nutzungsmischbebauungen
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.bremenbewegen.de - Verkehr - Verkehrsentwicklungsplan

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

Ausstellungsstand: BremenBewegen.de (3 Phase):

VERKEHR 2025

BREMEN BEWEGEN!

WAS IST DER BESTE VERKEHRSMIX ?

IHRE MISSION:
Bauen Sie das beste Verkehrskonzept für Bremen und beraten Sie die Stadt!

www.bremen-bewegen.de

ENTWERFEN SIE MIT UNS
DEN BREMER
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Bremen erleben!

The graphic features a central illustration of a cityscape with a hand holding a smartphone and another hand holding a sign. Below the cityscape are various transportation icons: a car, a bicycle, a person walking, a train, a bus, a tree, and a person using a wheelchair. 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 standen 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-Nord. 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:**
- Es fehlt die Erweiterung der Linie 87 für Schönebeck
 - Stärkere Berücksichtigung der Fähren in Nord, Integration in VBN-Tarif notwendig
 - HVZs überdenken und aktualisieren (ÖPNV / SPNV)

Fragen: --

Lob: --

Diskussionspunkte:

Kann das Schienennetz in Bremen eine durchgängige 15-Taktung leisten?

→ Derzeit nicht, aber Verweis auf Sondergutachten der DB zum Eisenbahnknotenausbau. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen ist Voraussetzung für die SPNV-Takterhöhung.

Einbindungen von Fähren in das Tarif- und Fahrplansystem

→ Eine Verknüpfung ist angedacht, muss aber für eine Umsetzung mit allen Beteiligten diskutiert werden

Beschleunigung des ÖPNV. Fragen nach Tempo 30, Tempo 40, Tempo 50

→ Eine Beschleunigung des ÖPNV kann u. a. durch Verbesserung von LSA Schaltungen realisiert werden. „Tempo 40“ als „Mittelweg“ ist nicht angedacht. Hier hat die Sicherung des Radverkehrs Vorrang.

Frage nach der Ausgestaltung und den Umlaufzeiten des Busnetzes (hier: Umsetzbarkeit und Zuständigkeit)

→ Die vorgestellten Maßnahmen im Busnetz sind finanziell überzeichnet. Stadtgemeinde und BSAG müssen Lösung finden

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

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

Kommentare auf Moderationskarten:

- Kritik:**
- Radwege verbessern!
 - Fußwege verbessern: Glatte Beläge, Barrierefrei!
 - Sicherheit auf Schutzstreifen?

- Zu wenig Personal und Geld für bestimmte Maßnahmen
- Beteiligung mit Quartiersbezug, mit den Menschen vor Ort!
- Carsharing schneller etablieren - Simplifizieren
- Konsequente Ahndung von Parkverstößen

Fragen: --

Lob: --

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:

Der Rundgang war davon geprägt, dass einige Teilnehmer vor allem ihrem Unmut über die Verkehrssituation oder über einzelne örtliche Situationen in Bremen-Nord Ausdruck verleihen und sich über lokale Ärgernisse und Defizite austauschen wollten. Dass es den Veranstaltern um die Beschreibung und Diskussion der Inhalte des Zielszenarios ging, war schwer zu vermitteln.

Verständlichkeit der Methodik:

Hierzu wurden sehr unterschiedliche Aussagen getroffen:

- Nachvollziehbar, aber schwer verständlich.
- Nachvollziehbar, geht aber an den Bedürfnissen der Leute vorbei.
- Überhaupt nicht nachvollziehbar, nicht verständlich, zu viele Informationen. Hier Wunsch nach Besprechung von Einzelthemen in und für Bremen-Nord.
- Guter Vortrag.
- Zu langer Vortrag und zu allgemein.
- Maßnahmen klingen gut, der VEP ist aber unter Finanzierungsaspekten für die Mülltonne produziert.
- Der ganze VEP sei „reine Geldverschwendung und völlig überflüssig“.

Weitere Stichworte aus der Diskussion:

- Beteiligte einer Bürgerinitiative aus Bremen-Nord beklagen die noch fehlende Realisierung einer bis Ende 2013 zugesagten Querungshilfe. Sie fühlen sich von Planungs- und Umsetzungsprozessen in Bremen abgekoppelt und äußern Enttäuschung und Resignation.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmenansätze zum Parkraummanagement werden als unsinnig abgetan.
- In mehreren Redebeiträgen wird die Zusammenarbeit mit dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) kritisiert; das ASV würde in keiner Weise den Wünschen der Bürger in Bremen-Nord entgegenkommen, Zusagen würden nicht eingehalten, Maßnahmen würden abgelehnt usw. Dies wird zum Anlass genommen, dem gesamten VEP-Prozess argwöhnisch gegenüberzustehen.
- In den vorgestellten Maßnahmen gebe es einen Widerspruch zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Die meisten Maßnahmen seien ohnehin schon bekannt.
- Bürger wünschen sich mehr Beteiligung vor Ort und auf Beiratsebene.
- Der Kostenaspekt des VEP wird problematisiert und sehr kritisch gesehen.
- Einzelne Teilnehmer fühlen sich gut informiert und wünschen sich die Umsetzung möglichst vieler Maßnahmen des vorgeschlagenen Zielszenarios.







7 Gesamteindruck

Die Grundstimmung auf der Veranstaltung war wenig konstruktiv und von Spannungen geprägt. Die Tatsache, dass nur sehr wenige Teilnehmer von der Gelegenheit Gebrauch gemacht haben, sich über den Stand der Arbeiten am VEP zu informieren, wurde von einigen Teilnehmern von Anfang an - teilweise in aggressiver Form - gegen die Veranstalter, Auftraggeber und Gutachter gewendet und als Beleg dafür gesehen, dass der gesamte Prozess nicht in Ordnung sei. Es gab zwar auch Teilnehmer, die anderer Auffassung waren, aber ein Großteil der für Gespräch und Diskussion zur Verfügung stehenden Zeit wurde darauf verwendet, einer tiefgehenden Frustration Ausdruck zu verleihen, die als eine in Bremen-Nord weitverbreitete Grundstimmung beschrieben wurde.

Der Veranstaltung ist es nur bedingt gelungen, Interesse und Verständnis für die komplexe Methodik der Wirkungsabschätzung und Maßnahmenbewertung zu wecken. Die Bereitschaft, sich mit dem gesamtstädtischen, strategischen Ansatz zu befassen, war gering.

In Bezug auf den Gutachtervorschlag für das Zielszenario zeigte die Diskussion, dass etliche Teilnehmer von der Art und Intensität der Maßnahmenvorschläge mit lokalem Bezug enttäuscht waren (hatten mehr für Bremen-Nord erwartet).

Als entscheidendes Problem wird der Finanzierungsaspekt gesehen. Dementsprechend wichtig erscheint die Konkretisierung im Rahmen des Handlungskonzeptes, dass in der vierten Phase der VEP-Bearbeitung auszuarbeiten ist.

Einzelne Teilnehmer haben den Ansatz der Veranstaltung und den Bearbeitungsstand des VEP aber auch mit Interesse zur Kenntnis genommen.

Im Nachgang der Veranstaltung wurde darauf hingewiesen, dass zum nächsten Bürgerforum intensiver und über mehr und andere Kanäle eingeladen werden müsse (z. B. unter Einbeziehung von örtlichen Initiativen und Gruppierungen wie VIP usw.).

Gemessen an den Zielen und Ansprüchen der Bürgerbeteiligung im Rahmen des VEP muss die hinsichtlich des organisatorischen Rahmens und des personellen Engagements gut ausgerichtete und für eine deutlich höhere Teilnehmerzahl vorbereitete Veranstaltung aufgrund der mangelnden Teilnahme und der überwiegend negativen Stimmung im Vergleich mit den Bürgerforen in den anderen Stadtbezirken eher als Misserfolg angesehen werden.