

Protokoll über die Regionalkonferenz der Stadtteilbeiräte Findorff, Walle, Gröpelingen und dem Blockland zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 am 25.09.2013 im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen, Beim Ohlenhof 10

Beginn der Sitzung: 18.30 Uhr  
Ende der Sitzung: 20.45 Uhr

Fi. Nr. XI/07/13  
Wa. Nr. XI/08/13  
Grö. Nr. XI/08/13

Anwesend sind:

Stadtteilbeirat Findorff

Herr Stefan Bendrien  
Frau Heidi Locke  
Herr Oliver Otwiaska  
Herr Michael Pelster  
Herr Peter Reinkendorf

Stadtteilbeirat Walle

Herr Jürgen Diekmeyer  
Frau Brigitte Grziwa-Pohlmann  
Frau Tanja Häfker  
Herr Joseph Heseding  
Frau Gudrun Lange-Butenschön  
Herr Franz Roskosch  
Herr Jörg Tapking  
Herr Gerald Wagner  
Herr Peter Warnecke  
Herr Lutz Wendeler  
Frau Brunhilde Wilhelm  
Frau Nicoletta Witt

Stadtteilbeirat Gröpelingen

Frau Helga Ebbers  
Herr Raimund Gaebelein  
Herr Hannes Grosch  
Herr Norbert Holzapfel  
Frau Ursula Neke  
Herr Adedipo Ogunyena  
Herr Dieter Steinfeld  
Herr Torsten Vagts  
Frau Petra Wontorra  
Frau Barbara Wulff

Gäste:

Herr Jan Bembenek - Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen  
Herr Theo Janßen - Ingenieurgruppe IVV, Aachen  
Frau Anne Mechels - Planersocietät, Dortmund/Bremen  
Herr Klaus Schäfer-Breede - Büro für Verkehrsökologie, Bremen.  
sowie ca. 20 interessierte Bürger/-innen

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird genehmigt und lautet wie folgt:

- TOP 1: Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept  
Stand der Bearbeitung, LKW-Führungsnetz  
TOP 2: Mobilität in Bremen 2025  
Szenarien-Überblick anhand regionaler Beispiele  
TOP 3: Reflexion der Testszenarien  
Nachfragen, Stellungnahmen, Anregungen  
TOP 4: Eindrücke aus dem Bürgerforum und der Online-Beteiligung  
TOP 5: Ausblick auf das weitere Verfahren

**TOP 1: Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept**

Die Vorsitzende begrüßt die Bürger/-innen, Gäste und Beiratsmitglieder aus drei Stadtteilen (Blockland ist nicht erschienen). Sie erinnert an die Auftaktveranstaltung, die Bürgerforen und die Regionalkonferenz im Februar, als die bisherigen Ergebnisse vorgestellt und weitere Wünsche und Vorschläge genannt wurden.

Herr Bembenek teilt mit, dass die Ergebnisse im nächsten Jahr den Beiräten vorgestellt werden und bittet um Prüfaufträge für weitere Straßenzüge neben dem Heerstraßenzug Nord für das LKW-Führungsnetz.

Herr Schäfer-Breede erklärt den Ablauf der heutigen Veranstaltung und weist darauf hin, dass die Testszenarien im Internet auf den Seiten des Verkehrssenators ([www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep)) sowie auf [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) nachgeschlagen werden können.

**TOP 2: Mobilität in Bremen 2025**

Frau Mechels stellt die fünf Szenarien anhand einer Präsentation vor (Anlage) und nennt Beispiele für Findorff, Walle und Gröpelingen. Sie kündigt an, dass nach einer Wirkungsabschätzung und Maßnahmenbewertung die Entwicklung des Zielszenarios mit den gewonnenen Erkenntnissen folgt. Der Fokus würde auf bezahlbare, realistische und konsensuale Maßnahmen gelegt.

**TOP 3: Reflexion der Testszenarien**

Bei der anschließenden Diskussion werden aus den Beiräten einige der genannten Maßnahmen diskutiert sowie weitere Vorschläge genannt, die von den Entwicklern als Anregungen mitgenommen werden.

**TOP 4: Eindrücke aus dem Bürgerforum und der Online-Beteiligung**

Herr Schäfer-Breede berichtet vom Bürgerforum, wo den anwesenden Bürger/-innen die Testszenarien ausführlich erklärt wurden. Er weist darauf hin, dass sich das Basisszenario dazu im Internet befindet. Ebenso wie die Testszenarien, wo die Möglichkeit der Kommentierung und der Ergänzung weiter besteht.

**TOP 5: Ausblick auf das weitere Verfahren**

Frau Mechels wiederholt, dass das unter TOP 2 genannte Zielszenario im Frühjahr 2014 den Beiräten vorgestellt wird, um dann darüber zu diskutieren. Die Vorsitzende appelliert an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Frist zur Stellungnahme für die Beiräte bis zum 05.11.2013 zu verlängern, damit die Fachausschüsse ausreichend Zeit dafür haben (wurde inzwischen zugesagt).

Vorsitzende:

(stellv.) Sprecher/-innen:

Protokollant:

  
- Pala -

gez.  
- Locke -  
Beiräte Findorff

----  
Walle

gez.  
- Wulff -  
Gröpelingen

  
- Viohl -

Anlage

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

## 2. Regionalkonferenz

Bremen-West  
25. September 2013



26.09.2013

### Ablauf Regionalkonferenz Bremen-West (25.09.2013)

| Zeit  | Thema   |  |
|-------|---|--|
| 18.30 | <b>Begrüßung</b>  | Ulrike Pala, OA West                       |
|       | VEP als Strategiekonzept, Stand der Bearbeitung und Lkw-Führungsnetz              | Jan Bembenek, SUBV Freie Hansestadt Bremen |
| 18.35 | <b>Einleitung zur 2. Beteiligungsphase</b>  | Klaus Schäfer-Breede                       |
| 18.40 | <b>Mobilität in Bremen 2025 – Szenarien-überblick anhand regionaler Beispiele</b> | Anne Mechels, Planersocietät               |
| 19.10 | <b>Reflektion der Testszenarien</b>   |  |
|       | Nachfragen, Stellungnahmen, weitere Anregungen, Diskussion                        |  |
| 20.40 | <b>Eindrücke aus dem Bürgerforum und der Online-Beteiligung</b>                   | Klaus Schäfer-Breede                       |
| 20.50 | <b>Ausblick: Wie gehen wir weiter vor?</b>  | Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV           |
| 21.00 | <b>Veranstaltungsende</b>   |  |



## Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- Bremen verfügt derzeit nicht über ein aktuelles, gesamtstädtisches Verkehrskonzept.
- Eine Verkehrsprognose für den Zeitraum bis 2025 liegt nicht vor.
- Zuletzt wurde Mitte der 90er Jahre ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept vorgelegt. Dieses Konzept ist weitestgehend umgesetzt worden.
- Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert (Raumstrukturen, demographischer Wandel, Konzentrationen im Einzelhandel, Zunahme des Wirtschaftsverkehrs, Einfluss des Internets).



## Der Verkehrsentwicklungsplan als Strategiekonzept für Bremen

- Dies führt zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, das bremische Verkehrsgeschehen zukunftssicher zu gestalten.
- Unter dem Eindruck der veränderten Rahmenbedingungen wird zur künftigen Gestaltung des Verkehrssystems mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) ein strategisches Verkehrskonzept erarbeitet.
- Ziel des VEP ist es, eine mittel und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs gesamtstädtisch in Bremen zu entwickeln.
- Im Rahmen des umfassenden Beteiligungsverfahrens in allen Projektphasen werden sowohl die Belange der Ortsteile als auch – Stadtgrenzen übergreifend - die der nahen Region berücksichtigt.



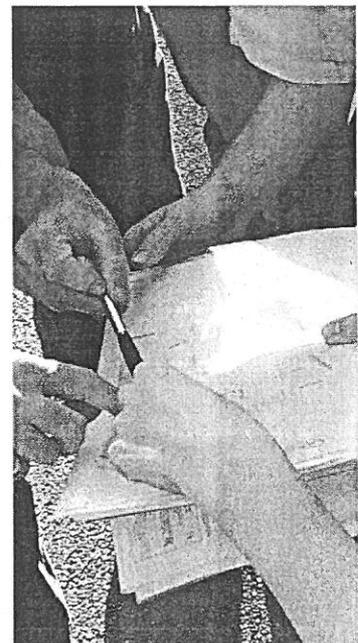
## Übersicht



26.09.2013 | Folie 5

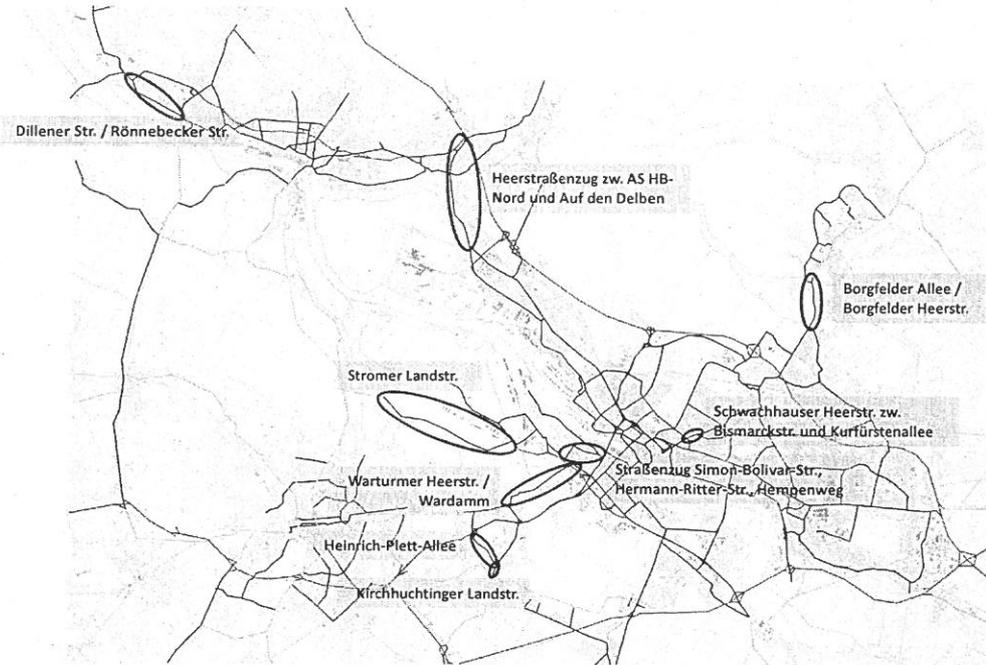
## STAND DER BEARBEITUNG

- Regionale Bürgerforen zu Chancen&Mängeln sowie Diskussion mit Regionalkonferenzen der Beiräte wurden im Januar und Februar 2013 durchgeführt
- TÖB-Beteiligung zur Bestandsanalyse wurde von Anfang März bis Mitte April durchgeführt
- Resultate aus dem Planungsdialog mit Bürgerschaft, Verbänden, Ortsbeiräten und Politik sind in die Arbeit der Gutachterbüros eingeflossen
- Zwischendokumentation der Analyseergebnisse wurde erstellt und von der Deputation zur Kenntnis genommen (22.8.2013)
- Die Grundlagenermittlung zur parallel laufenden Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes ist abgeschlossen



| Folie 6

## Prüfaufträge zum Bremer Lkw-Führungsnetz – Übersicht



von den Ortsbeiräten gemeldet

- Burglesum
- Schwachhausen
- Neustadt und Woltmershausen
- Strom
- Huchting

weitere Meldungen aus

- Borgfeld
- Rönnebeck



26.09.2013 | Folie 7

# Verkehr Bremen 2025 Szenarienentwicklung



## Was sind Szenarien und wozu dienen sie?

- Szenarien sind **Variationen möglicher Zukünfte**
- Szenarien sollen nicht die Zukunft voraussagen, sondern mögliche **Zukunftsalternativen durchspielen**.
- Ziele:
  - Bewusstmachen unterschiedlicher Zukunftsalternativen und **Möglichkeiten zu deren Gestaltung**
  - **Darstellen und Überprüfen der Wirkungen** einzelner Maßnahmenbündel
- Entwicklung eines **Basisszenarios** sowie von **fünf „Testszenarios“** sowie der daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien

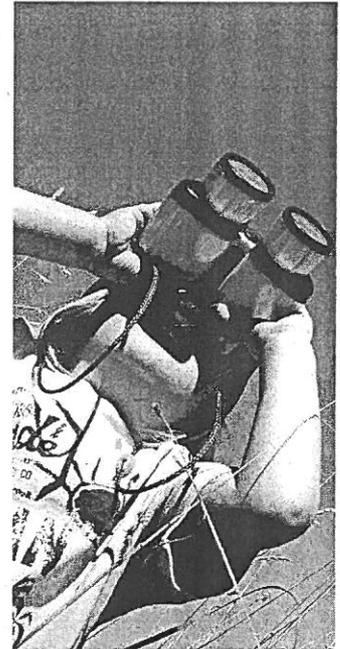
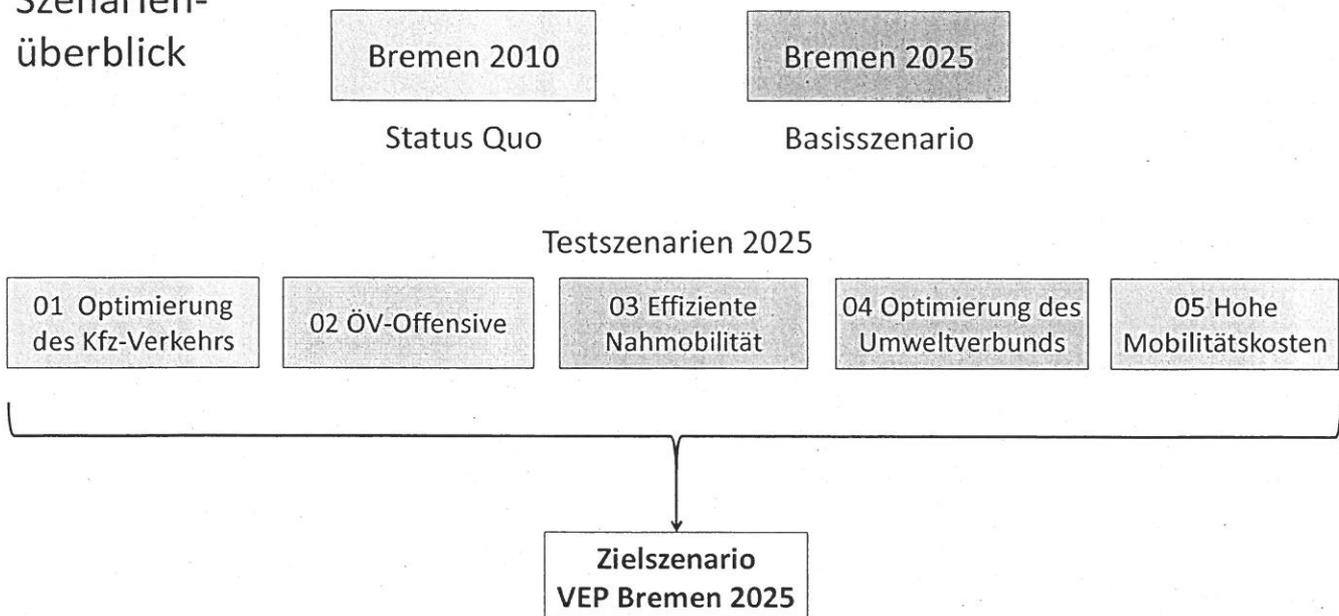


Foto: Kong/Quelle: Photocase



## Szenarien- überblick



## Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

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

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



## 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs

Welche Wirkungen haben Maßnahmen zur Optimierung des Kfz-Verkehrs?

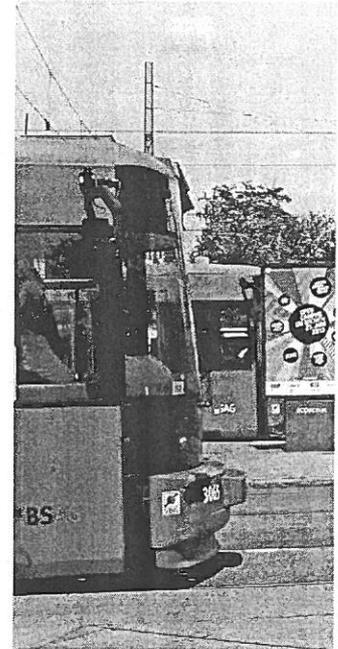
- Durchgangsverkehr aus Ritterhuder Heerstraße Richtung Innenstadt auf A 281 strikter umlenken (Gröpelingen)
  - Einführung von Einbahnstraßensystemen in Quartieren (Walle)
    - > Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz
    - > Beseitigung von Störungen im Kfz- und Wirtschaftsverkehr
    - > Verbesserung der Verkehrsanbindungen relevanter Standorte
    - > Schaffung eines ausreichenden, komfortablen Parkraumangebotes
    - > Erweiterung des Verkehrsmanagements
    - > Anpassung der Wegweisung und Verkehrsführung



## 02: ÖV-Offensive

### Welche Auswirkungen haben Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV / SPNV?

- Prüfung einer Straßenbahn/O-Bus in Findorff (Findorff)  
Quartiersbus Wohlers Eichen - Bahnhof/Sander-Center(Gröpelingen)  
> *Ausbau des Straßenbahnnetzes und Optimierung des Busnetzes*
- Fahrplanverbesserungen auf den Linien 26, 27 und 28 (Findorff)  
> *Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit und Verknüpfung, Beschleunigung des ÖPNV*
- DB-Haltepunkt in Gröpelingen einrichten (Gröpelingen)  
> *SPNV-Maßnahmen, z.B. neue SPNV-Haltepunkte*
- Regelmäßige Fährverbindung zwischen Waterfront, Molenturm und Lankenauer Höft sowie Fährbetrieb Waterfront Richtung Innenstadt (Gröpelingen)  
> *WeserBus*
- Fahren und Bus als Kombiverkehr im Tarifverbund einrichten (Gröpelingen)  
> *Tarifmaßnahmen*



**Wichtige Rahmenbedingung / Annahme:** Mittel zum Infrastrukturausbau werden dynamisiert weiterhin wie bisher vom Bund bereitgestellt.



26.09.2013 | Folie 15

## 03: Effiziente Nahmobilität

### Welche Wirkungen haben v.a. Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr?

- Andocken an die Altstadt über Öffnung des Eisenbahndreiecks (Findorff)  
Zebrastreifen bei Fußgängerübergängen Ritterhuder Heerstraße (Gröpelingen)  
Bessere Anbindung des „alten“ Stadtteils Walle an den OT Überseestadt (Walle)  
> *Zufußgehen attraktiv machen*
- Ausweisung von Fahrradvorrangstraßen (Findorff)  
wassernahe Radverbindung Waterfront Richtung Innenstadt (Gröpelingen)  
> *Sichtbare Förderung des Radverkehrs*
- Umgestaltung der Tunnel Findorffstraße und Münchener Straße (Findorff)  
> *Fußgänger- und Fahrradfreundliche sowie barrierefreie Straßenraumgestaltung*
- Überwachung des ruhenden Verkehrs: Diako, Waterfront, Gröpelingen (Gröp.)  
> *Offensives Parkraummanagement zugunsten Nahmobilitätsqualitäten*
- Mehr Verkehrssicherheit durch Einrichtung weiterer Schutzstreifen (Findorff)  
Mehr Sicherheit und „Wohlempfinden“: T30 Ritterhuder Heerstr. (Gröp.)  
> *Optimierung der Verkehrssicherheit, Tempo 30 in Teilen der Hauptstraßen*



**Wichtige Rahmenbedingung/Annahme:** Es erfolgt keine Anschlussfinanzierung des Entflechtungsgesetzes.



26.09.2013 | Folie 16

## 04: Optimierung des Umweltverbundes

Welche Wirkungen haben Maßnahmen sowohl im ÖPNV als auch im Fuß- und Radverkehr im Verbund?

Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sowie offensiver Systemausbau im ÖV (Kombination aus den Testszenarien 02 und 03)

- Prüfung von Bike-Sharing (Findorff)
  - > deutliche Verstärkung der Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr ggü. Szenario 03: z.B. weitere Weserquerungen, öffentliches Fahrradverleihsystem
  - Rückbau Steffensweg zwischen Hansestraße und Waller Ring (Walle)
  - Verkehrsknotenpunkt Oslebshäuser/Ritterhuder Heerstr. umgestalten (Gröpelingen)
  - > Umbau von Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität
- > Neue Mobilitätskultur und gezielte Öffentlichkeitsarbeit mit stärkerem Bewusstseinswandel



**Wichtige Rahmenbedingung / Annahme:** Es werden neue Instrumente zur Finanzierung der Infrastruktur vorausgesetzt (z.B. Pkw-Maut/ÖV-Abgabe).



26.09.2013 | Folie 17

## 05: Hohe Mobilitätskosten

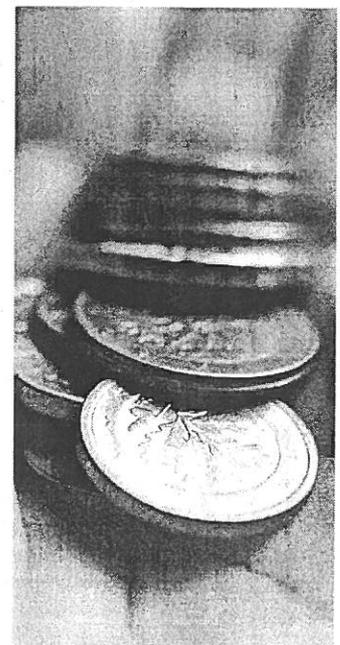
Wie wirken sich deutlich höhere Energie- und Kraftstoffpreise aus und wie könnte sich Bremen vorausschauend darauf einstellen?

Welche Anpassungen/Ausweichstrategien erfolgen bei den Nutzer/innen?

Welche Wirkungen ergeben sich für das Verkehrssystem, für die Raum- und Wirtschaftsstruktur?

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus bzw. wie müsste damit umgegangen werden?

- Bedarf für weitere Carsharing-Stationen (Gröpelingen) bzw. Verdichtung (Findorff)
  - > Förderung von Inter- und Multimodalität
  - > Förderung der Elektromobilität
  - > Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements



26.09.2013 | Folie 18

## Ausblick auf das weitere Vorgehen

### Wirkungsabschätzung

- Berechnung der Wirkungen der Testszenarien mit Hilfe des Verkehrsmodells
- Vergleich mit dem Basisszenario
- Bewertung anhand der Ziele des VEP

### Entwicklung eines Zielszenarios

- Zielszenario: Kombination von unterschiedlichen Maßnahmenfeldern aus den vorherigen Testszenarien
- Fokus auf effiziente, realistische und konsensuale Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans
- Diskussion des Zielszenarios sowie der Maßnahmen im Rahmen der 3. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

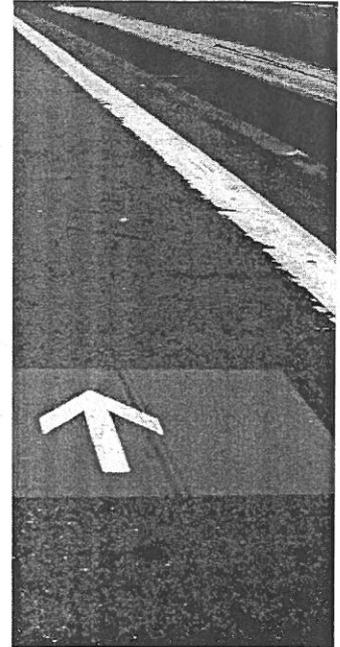


Foto:o4d/Quelle: Photocase

