



# Dokumentation zum 1. Bürgerforum

Im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr  
der Freien Hansestadt Bremen

protze + theiling GbR  
Dr.-Ing. Käthe Protze  
Lisa Morgenschweis  
Katharina Günther

Bremen, Juni 2012

# 1. Ablauf

18.00 Uhr Begrüßung

- Verkehr im Leitbild Bremen 2020
- Einordnung der Zielfindungsphase in den Gesamtprozess

Gunnar Polzin

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr. Leitung Abt. Verkehr

- Erläuterung zum Ablauf des Bürgerforums und Einführung der Arbeitsgruppen

Katharina Günther

(protze + theiling)

Ab ca. 18.30 Uhr Arbeitsgruppen (Moderation protze + theiling)

1. Mobil mit/ohne PKW?
  - a. Stadt der kurzen Wege
  - b. Älter werden – mobil bleiben / Barrierefrei durch Bremen
2. Wirtschaftsstandort Bremen
  - a. Wirtschaftsverkehre in und aus der Stadt - effektiv und verträglich
  - b. Lebensqualität als Wirtschaftsfaktor
3. Bremen in der Region
  - a. Viele Wege führen nach Bremen
  - b. Verknüpfung an den Rändern Bremens
4. Innovative Konzepte
  - a. Leise, CO<sub>2</sub>-arm und mobil
  - b. Strategien zum Kostensparen

20.45 Uhr Zusammenfassung der Ergebnisse (Moderation)  
Ausblick (Gunnar Polzin)

21.00 Uhr Ende

## 2. Ergebnisse der Arbeitsgruppen

An der Veranstaltung nahmen ca. 110 Personen teil. Die Teilnehmer/innen konnten sich vier thematischen Arbeitsgruppen zuordnen, die jeweils zwei Vertiefungen ermöglichten. Nach einer Stunde Diskussion, in der Zielformulierungen erarbeitet wurden, erfolgte eine Pause. Im Anschluss konnten die Arbeitsgruppen gewechselt werden. In der zweiten Runde wurden die Ergebnisse der ersten Gruppe diskutiert, kommentiert und ergänzt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse dieses Prozesses vorgestellt. Die Darstellung ist den Arbeitsergebnissen entsprechend aufgliedert in Zielformulierungen, Vorschläge für Maßnahmen, Konflikte, Fragen und weitere Themen.

Zu Beginn werden jene Zielformulierungen genannt, die in allen Gruppen diskutiert wurden. Im Anschluss erfolgt eine Aufgliederung in Ergebnisse der thematischen Arbeitsgruppen.

### Zentrale Ergebnisse aller Arbeitsgruppen

#### Zielformulierungen

- Verzicht auf / Reduktion des KfZ-Verkehrs / Mobilität ohne MIV
- Durchgangsverkehre vermeiden, um die Stadt leiten oder an den Rändern abfangen
- Anreize für Mobilitätsmix schaffen
- Förderung des ÖPNV durch Ausbau der Linien und z.B. Beschleunigung und / oder Verlängerung von Straßenbahnen, Erweiterung Regio-S-Bahn,
- Verbesserung des ÖPNV auch außerhalb Schul- und Arbeitszeiten (z.B. Einkaufs- + Freizeitverkehre, aber auch flexible Arbeitszeiten), bessere Vernetzung von Schiene + Bus, bessere Taktungen
- Förderung des Fahrradverkehrs in der gesamten Stadt
- Optimierung der Wirtschaftsverkehre, Verlässlichkeit für Unternehmen, Verringerung der Belastungen für Bewohner/innen (Lärm, Emissionen, etc. vor allem durch Bahn, Flugzeuge und LKWs)
- Bei der Verkehrsplanung in Netzen denken
- Verkehrssicherheit erhöhen; Schulwegesicherheit erhöhen (Bsp. Schulwegepläne in einigen Stadtteilen)
- Intelligente und technisch innovative Lösungen

#### Maßnahmen

- Verbesserung für Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV bei der Weserquerung
- Bessere Querverbindungen im ÖPNV schaffen

- Parkhäuser am Rand der Stadt in Kombination mit ÖPNV-Anschluss, Park + Ride ausbauen
- Tarifgestaltung: eine Stadt = ein Tarif (betrifft vor allem Bremen-Nord!)
- Tarifsysteme mit Anreiz zum Umstieg: Flatrate, Kombiticket Parkticket-ÖPNV,
- Vernetzung verschiedener Transportmittel im Tarifsystem – z.B. Mobil-Card (Fahrkarte ÖPNV, SPNV, Parkschein, Leihrad, Car-Sharing)
- City-Maut? (wurde in allen Gruppen kontrovers diskutiert)

### **Konflikte**

- Schnellverbindungen versus Häufigkeit der Haltestellen, um Standorte zu erreichen
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs vs. Bedarf an LKW und PKW
- Ausbau von S-Bahn und anderen Bahnen bedeutet Platzbedarf und Lärm (und Kosten)

### **Weitere Themen**

- VEP sollte der Stadtentwicklung nachgeordnet werden
- Mit Verkehrsplanung abgestimmte Wirtschafts- und Siedlungsstandortplanung (z.B. im Flächennutzungsplan)
- Verkehrsvermeidung durch Stadtentwicklung, integrierte Planung

## **AG Mobil mit / ohne PKW?**

### **„Stadt der kurzen Wege“**

#### **Zielformulierungen**

- Mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen (z. B. breitere Fußwege)
- Planung in den Stadtteilen von wichtigen, dezentralen Standorten aus (z. B. Universität, Hochschule, aber auch kleineren Einzugsbereichen wie Schulen) denken
- Systemisches Denken bei Verkehrslenkungsmaßnahmen
- Prioritätensetzung
- Gleichberechtigung aller Verkehrsarten unter Einbeziehung der jeweiligen stadträumlichen Voraussetzungen

## Maßnahmen

- Durch Gestaltung der Rahmenbedingungen Attraktivität von ÖPNV steigern
- Restriktive Maßnahmen zur Umlenkung von PKW auf ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen
- Zusätzliche Haltepunkte von S-Bahnen
- Förderung des Radverkehrs durch bessere Radwege und „Grüne Welle“
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten großer Straßen
- Belohnung für „Autoverzichter“: z. B. gebührenfreies Parken für Car-Sharing
- Car-Sharing bei neuen Wohngebieten einplanen, und auch in den Außenbereichen einführen
- Verantwortlichkeit von Arbeitsgebern (z. B. Mercedes), die Arbeitnehmer mit zusätzlichen Bussen zum Werksgelände zu befördern
- Anwohnerparken (kontrovers diskutiert)

## Fragen

- Steht Mobilität im Gegensatz zur Lebensqualität? Können Lebensqualität und Mobilität nicht auch im Zusammenhang stehen?
- Welche Wege führen in Erholungsräume / zu Freizeitmöglichkeiten?
- Muss Durchgangsverkehr immer die Stadt zerschneiden? Kann Durchgangsverkehr auch verträglich gestaltet werden?

## Konflikte

- Konflikte zwischen „Autoverzichtern“ und „Autofahrern“ z.B. am Thema Parkflächen (Auto als Störfaktor, Restriktionen für Falschparker)
- Wunsch nach „Grüner Welle“ einerseits – ist aber andererseits Anreiz zur Autonutzung, sollte also vermieden werden.

## „Älter werden – mobil bleiben / barrierefrei durch Bremen“

### Zielformulierungen

- Barrierefreie und rollstuhlgerechte Straßenräume
- Barrierefreier Zugang zu allen Verkehrsmitteln des ÖPNV
- Barrierewirkung von (großen) Straßen minimieren
- Sicherheit im öffentlichen Raum erhöhen (z. B. von Fußgänger/innen gegenüber Radfahrer/innen)

- Anreize für ältere Menschen auf ÖPNV umzusteigen – Mobilitätsmanagement

### **Maßnahmen**

- Bessere Fahrgastinformationen (z.B. für sehbeeinträchtigte Personen), verständliche Tarifgestaltung
- Komfortablere und sichere Führung und Dimensionierung für den Radverkehr (insbes. Pedelecs, da diese relativ schnell sind)
- Neubürgerpaket (ohne Auto mobil)

### **Konflikte**

- Nutzungskonflikte im Verkehrsraum: es gibt wenig Platz in Nebenanlagen, „schwächere“ Verkehrsteilnehmer werden dadurch benachteiligt oder fühlen sich unsicher. Zusätzlich dazu wirkt der Flächenverbrauch / Behinderung durch Parken
- Radverkehr und Sicherheit: Radwege erhalten und ältere Menschen auf dem Gehweg – Lösungen in Abhängigkeit von den städtebaulichen Gegebenheiten prüfen

### **Weitere Themen**

- Sicherheit in den Transportmitteln des ÖPNV erhöhen, Ansprechpartner finden

## **AG Wirtschaft**

### **„Wirtschaftsverkehre in und aus der Stadt – effektiv und verträglich“**

#### **Zielformulierungen**

- Notwendigkeit von Wirtschaftsverkehren hinterfragen
- Umleitung von Wirtschaftsverkehren (A 281, Bahn) um die Stadt, Schwerlastverkehre aus den Wohngebieten halten bzw. Bündelung von Wirtschaftsverkehren zur Entlastung der Bewohner
- Überarbeitung des LKW-Führungsnetzes (Wirtschaftsverkehr aus der Stadt halten)
- Optimierung / Minimierung des Lieferverkehrs in der (Innen-)Stadt
- „Grüne Wiese“ besser für ÖPNV und Fahrradverkehr erschließen
- Erhalt der Infrastruktur in den Stadtteilen
- Infrastruktur für alternative Angebote optimieren, z.B. Lastenfahrräder

- Engstellen identifizieren und beheben

### **Maßnahmen**

- Effektive Geschwindigkeit in der Stadt umsetzen
- Lärminderung durch Umgehung der Stadt bei Bahn-Güterverkehren
- Prüfen der Möglichkeit einer Lasten- / Güterstraßenbahn (z.B. wie Dresden)
- Fähren in den ÖPNV einbeziehen
- ÖPNV besser ins GVZ führen
- Firmenplätze für Park + Ride nutzen
- Anschluss A 281 ausbauen
- Knoten B 75 ausbauen
- Neue Technologien für AKKU-Aufladen in der E-Mobilität (Entwicklung für Wirtschaftsverkehre, z.B. Oberleitungen nutzen)
- Einführung einer „Umweltzone“ zur Emissionsreduzierung auch im Hafen (und auch für Schiffe)

### **Konflikte**

- LKW-Schleichverkehre (z.B. durch Woltmershausen) durch Wohngebiete
- Versuch der Reduzierung des motorisierten Wirtschaftsverkehrs und Bedarf daran
- Notwendige Lieferverkehre in der Innenstadt / im städtischen Bereich

### **Weitere Themen**

- Regionalvermarktung stärken, um Transportwege zu verringern
- Verkehre auf der Weser, Zukunft der Schifffahrt bedenken
- Sinnvolle Logistik überlegen
- Pflegedienste auf Pedelecs umstellen
- Differenzierter Fahrzeugeinsatz (zweckmäßige Größe, räumlich und zeitlich)
- Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr

## „Lebensqualität als Wirtschaftsfaktor“

### Zielformulierungen

- Verkehrsplanung entlang von Lebensqualität-Indikatoren (z. B. Bremen muss lebenswert leise werden)
- Mobilitätsangebote sichern und qualitativ formulieren – optimale Mobilitätsangebote (Mobilität als Lebensqualität)
- Bewegungsfreiheit in den Quartieren für Fußgänger/innen verbessern
- Bedarfsgerechte Erreichbarkeit der Arbeitsstätten mit ÖPNV (z. B. bei Einrichtung neuer Gewerbegebiete)
- Flexible Verkehrslenkung in Abhängigkeit von Wetterlagen (z. B. Temporeduzierung wegen Lärm)

### Maßnahmen

- Quartiersgaragen
- Optimieren von Erreichbarkeit durch ergänzende innovative Konzepte (Leihräder oder –fahrzeuge am Ende von ÖV-Linien)

### Fragen

- Wie entscheidet Verkehr über meine Lebensqualität (Wohnen, Arbeiten, Freizeitleben....)?
- Wäre eine Verkehrs-UVP eine Lösung, welche Indikatoren wären sinnvoll?

### Weitere Themen

- Rolle von Mobilität für die lokale Wirtschaft
- Überwindung von bürokratischen Hürden und begrenzten Zuständigkeiten
- Auch „schwache“ Verkehrsteilnehmer (wie Fußgänger/innen) sind Wirtschaftsverkehr, wenn sie einkaufen gehen – daher müssen Wege freigehalten werden



## **AG Bremen in der Region**

### **„Viele Wege führen nach Bremen“ / „Verknüpfungen an den Rändern von Bremen“**

#### **Zielformulierungen**

- Betrachtungsraum für Verkehr sollte auf die Stadtregion „Bremen“ (Kommunalverbund) ausgeweitet werden
- Gute Erreichbarkeit der Region auch ohne PKW
- Bessere Verzahnung des ÖPNV zwischen Bremen und Umland, optimal abgestimmte Mobilitätsketten zwischen Bremen und Umland (für Berufs- und Freizeitverkehre)
- Bessere Anbindung umliegender Gemeinden an den SPNV
- Nutzung von Rad – Bahn – Rad attraktiver gestalten
- Verbesserung der Sicherheit an Endhaltestellen und zentralen Umsteigestellen (z. B. Fahrradabstellplätze)
- Verzahnung der Stadt – Umland – Radrouten, Schnellradwege für den Alltagsverkehr aus der Region und in die Region
- Bessere Verknüpfung der Verkehrsnetze zwischen Bremen und der angrenzenden Region, insbesondere Radverkehr, ÖPNV
- Stärkung der Planungsgremien (Kommunalverbund, Metropolregion, Gemeinsame Landesplanung) und Ausstattung mit höherer Verbindlichkeit, um Verbesserungen v. a. im Verkehrsbereich zu erreichen
- Wirtschafts-/Lkw-Verkehre über das Fernstraßennetz leiten, auch wenn Umwege zum Ziel eintreten
- Verlagern von Verkehren zu Lasten der jeweiligen anderen Partner vermeiden

#### **Maßnahmen**

- Harmonisierung der Anbindung an den Bahnverkehr – Taktung, Umsteigezeiten, Anschlüsse
- Verlängerung Straßenbahnlinie 2 bis Oytten
- Weitere Umsteigemöglichkeiten an der Regio-S-Bahn und Tram (z. B. Linie 6, Linie 28, Linie 8) durch neue bzw. verbesserte Verknüpfungspunkte.
- Vereinheitlichung der Tarife (Bremen, Bremen-Nord, Bremerhaven)
- Umweltverbund als gemeinsames System, Vereinfachung der Struktur (Infosysteme, Tarifsysteme, Karten, z. B. Mobilpunkte im Umland) in Stadt und Region
- Car-Sharing ins Umland ausweiten
- Bahnstrecke Oldenburg: Taktung der Regio-S-Bahn gleichmäßiger gestalten

- Bahnstrecke Oldenburg: 3. Gleis

### **Konflikte**

- Abfangen des Verkehrs an den Rändern ermöglicht einerseits Bündelung auf Schienenachsen, bedeutet aber Umsteigen und bringt daher Zeitverluste und Umständlichkeiten und birgt am Ende die Gefahr des Attraktivitätsverlustes im ÖPNV
- Attraktivität von Überlandlinien vs. Städtische Linien
- Verlagerter Verkehr bedeutet Verkehr an anderer Stelle, bei großen Infrastrukturmaßnahmen Auswirkungen auf die Region mit denken (z.B. B 212 – Verlagerung der Verkehre)
- Umwegfahrten vs. möglichst lange Führung des Kfz-Verkehrs auf den Fernstraßen

### **Weitere Themen**

- Attraktivitätssteigerung Metropolregion – Bremen als Motor
- Verkehrsentwicklung in Bremen nicht zu Lasten des Umlandes (vor allem bei Großprojekten bedenken) und umgekehrt
- Unterzentren sichern und fördern
- Mit der Region gemeinsame Strategien zur Verlagerung der Pendlerverkehre auf den SPNV/ÖPNV entwickeln
- Fahrgemeinschaften aus der Region entwickeln/fördern
- Technische Unzulänglichkeiten vermeiden (z. B. heute Anschluss Bremen-Nord/Farge)

## **AG Innovative Konzepte**

### **„Strategien zum Kosten sparen“**

#### **Zielformulierungen**

- Kostentransparenz für alle Verkehrsarten (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußgänger/innen), Aufspaltung in Investitionskosten und Unterhaltungskosten
- Wie kann Kostengerechtigkeit hergestellt werden – Straßenbenutzungsgebühr?
- Erhaltung, Sanierung, Neubau von Straßenräumen mit hoher Qualität
- Zeitliche Entzerrung des Verkehrsaufkommens, Strategien zur Dämpfung der Spitzen
- Rückbau vorhandener Straßen zugunsten von Fahrradwegen

- Vorhandene Regulierungen überprüfen (Ampeln, Beschilderungen)
- Autofreie Innenstadt, autofreies Wohnen
- Lärm vermeiden
- Vision Zero für Bremen (Unfallfrei)

### **Maßnahmen**

- Gebührengestaltung abseits der Spitzenzeiten
- Pendler-Portale stärken, neue Technologien nutzen (Smart-Phones)
- Intelligenter Lärmschutz (z. B. wetterabhängig an Autobahnen)

### **Fragen**

- Können Innovationen kostendeckend eingeführt werden?
- Straßenqualität und Standards – Welche Qualität braucht es an welcher Stelle?

### **Weitere Themen**

- Verkehrsvermeidung durch Stadtentwicklung
- Mobilitätsverhalten in den Fokus rücken und diskutieren

## **„Leise, CO<sub>2</sub> –arm und mobil“**

### **Zielformulierungen**

- Best-Practice von innovativen Konzepten schaffen, Konzepte sichtbar machen
- EU-Richtlinien für Lärm, CO<sub>2</sub> etc. einhalten
- Flächendeckend Tempo 30 einführen
- Bremen zur Fahrradstadt machen
- Strategische Fußverkehrsplanung
- Elektromobilität fördern

### **Maßnahmen**

- Konzepte anderer Städte anschauen bezüglich Vorrang und mehr Raum für ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr (Kopenhagen, Ingolstadt, Amsterdam, Karlsruhe, Tübingen, Hasselt)

- Bewertung von innovativen Konzepten bezüglich Umwelt und Einsparungseffekten
- „Semesterticket“ für alle Bremer/innen (verpflichtend)
- „Bedarfs“-Ermittlung zurückgelegter Wege von Bürger/innen und Gütern pro Tag
- Transparente und verständliche Öffentlichkeitsarbeit für Umweltbelange und Gesundheitsförderung

### **Konflikte**

- Innerstädtischer Verkehr vs. Überregionaler Verkehr
- Ruhebedürfnis vs. Mobilitätsbedürfnis
- ÖPNV-Ausbau vs. Fahrradausbau

### **Fragen**

- CO<sub>2</sub> sparen durch ÖPNV – geht das?
- Was kann die Stadt unternehmen, um innovative Mobilitätskonzepte zu fördern?
- Welchen Stellenwert bekommen die einzelnen Verkehrsarten?
- Wie wird der Platz in der Stadt aufgeteilt?