

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S)  
Vorlage Nr. 18/390 (S)

**Deputationsvorlage**  
**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,**  
**Stadtentwicklung und Energie am 5. Juni 2014**

**Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**  
**- Bewertung der Szenarien und Maßnahmen;**  
**Festlegung des Zielszenarios -**

### **Einleitung**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat am 12.01.2012 (Vorlage Nr. 18/73 (S)) den Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung eines strategischen Verkehrskonzepts für Bremen gefasst. Am 12.04.2012 hat die Deputation das Verfahren zur Beteiligung sowie die Zusammensetzung des Projektbeirats beschlossen (Vorlage Nr. 18/117 (S)). Im Rahmen eines öffentlich durchgeführten Beteiligungsprozesses wurden darauf hin die Ziele für den VEP erarbeitet und der Deputation am 11.10.2012 (Vorlage Nr. 18/182 (S)) zur Beschlussfassung vorgelegt. Auf Basis der verabschiedeten Ziele und der o. g. Beschlüsse erfolgt die weitere Bearbeitung des VEP. Die Ergebnisse des Arbeitspakets der Chancen- und Mängelanalyse wurden der Deputation mit Vorlage Nr. 18/271 (S) am 22.08.2013 vorgelegt. Die Vorlage wurde zur Kenntnis genommen und der Chancen- und Mängelanalyse zugestimmt. Auf dieser Grundlage wurden die Arbeiten fortgeführt und das Arbeitspaket „Maßnahmen und Szenarien“ bearbeitet. Den Ergebnissen dieses Arbeitsschrittes wurde in der Sitzung der Deputation am 28.11.2013 (Vorlage Nr. 18/314 (S)) zugestimmt.

Die Ergebnisse der Bewertung der 5 Testszenarien, der Sonderplanfälle und der daraus abgeleitete Vorschlag der Maßnahmenzusammenstellung für das Zielszenario werden mit der hier vorliegenden Vorlage dargestellt.

### **Projektsteuerung**

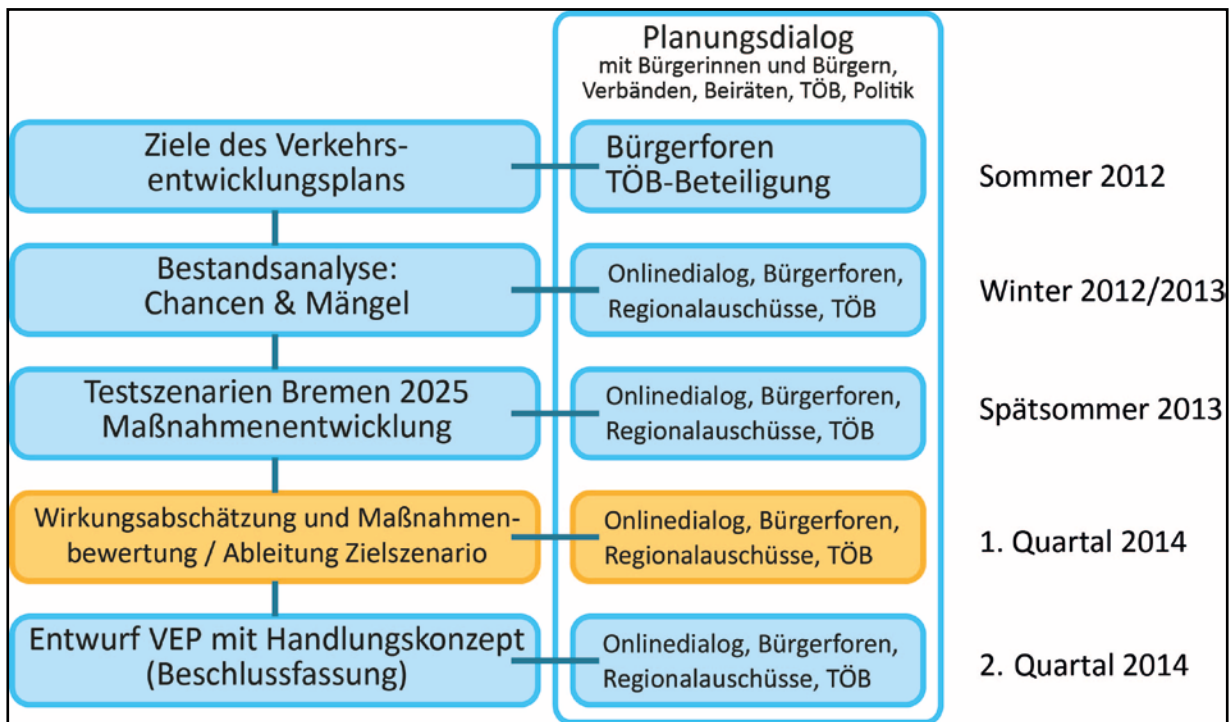
- **Verwaltungsinterner Arbeitskreis**

In zahlreichen Gesprächen zwischen dem Auftraggeber und dem Gutachterkonsortium wurden die Arbeitsinhalte und -ergebnisse diskutiert und zur weiteren Bearbeitung abgestimmt. Gleichzeitig dienten die Gespräche regelmäßig auch zur Vorbereitung der Sitzungen des Projektbeirates. Zusätzlich waren die regionalen Bürgerforen und die Regionalkonferenzen bzw. Regionalausschüsse der Beiräte vorzubereiten.

• **Projektbeirat**

In insgesamt 8 Sitzungen hat sich der Projektbeirat mit den Ergebnissen der Bewertung der Testszenarien 01 bis 05, mit den Sonderbetrachtungen „Weserbus“ und „Sperrung Hochstraße Breitenweg“, mit den für das Zielszenario vorgeschlagenen und den nicht für das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen sowie mit dem Konzept des begleitenden, öffentlichen Beteiligungsverfahrens beschäftigt. Die im Fortgang der Arbeiten zum VEP jeweils erreichten Zwischenergebnisse wurden durch das Gutachterkonsortium vorgestellt und nach Diskussion gebilligt.

Die Erarbeitung des VEP erfolgt in fünf Bearbeitungsschritten und in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren:



In seiner Sitzung am 23.05.2014 hat der Projektbeirat den „Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung“ sowie den Vorschlag der in das Zielszenario aufzunehmenden Maßnahmen einstimmig gebilligt. Beides wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Beschlussfassung empfohlen.

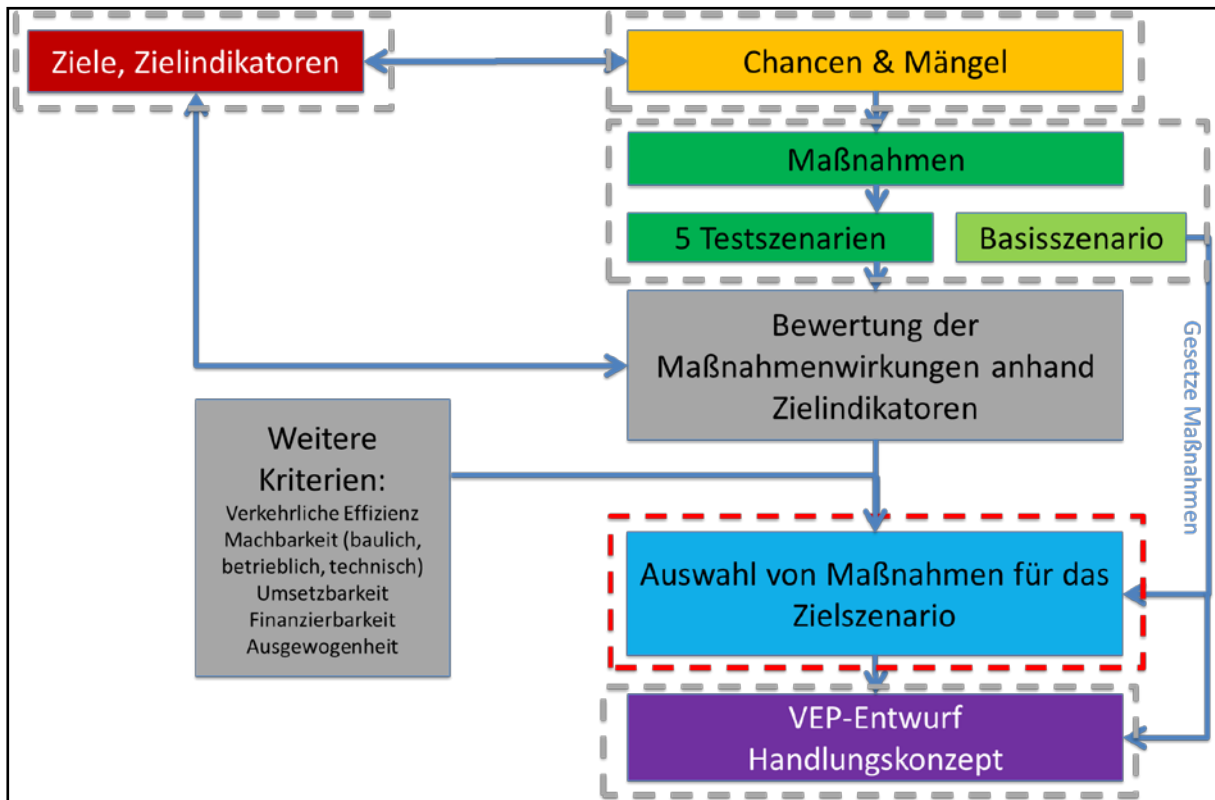
**Bewertung der Szenarien und Maßnahmen**

Die in der letzten Phase des VEP entwickelten Testszenarien wurden untersucht, um deren jeweilige Wirkungen zu identifizieren und daraus Möglichkeiten zur Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsangebotes abzuleiten. Damit wurde auch aufgezeigt, welche Kosten mit verschiedenen verkehrsplanerischen Maßnahmen verbunden sind und ob mit den Maßnahmen die beschlossenen Ziele des VEP erreicht werden können. Die Szenarienmethodik ist ein in der Verkehrsentwicklungsplanung bewährtes Instrument, um die Wirksamkeit von Konzepten und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen. Der dieser Vorlage im Anhang beigefügte Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung zeigt detailliert die Vorgehensweise und die inhaltlichen Ergebnisse der vor dem Abschluss stehenden Arbeitsphase auf.

Die Testszenarien stellen fünf Extremfälle mit jeweils unterschiedlicher Fokussierung für den Horizont 2025 dar:

- Testszenario 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs
- Testszenario 02: ÖV-Offensive
- Testszenario 03: Effiziente Nahmobilität
- Testszenario 04: Optimierung des Umweltverbundes
- Testszenario 05: Hohe Mobilitätskosten

Sie beschreiben keine Umsetzungsstrategien, d. h. sie bilden nicht die endgültigen Maßnahmenbündel des VEP ab. Im Interesse eines überzeugenden und nachvollziehbaren Prozesses zur Auswahl geeigneter Maßnahmen für das Zielszenario und das Handlungskonzept sowie im Interesse der im nächsten Schritt zu erarbeitenden Handlungsprioritäten wurde ein systematischer Bewertungsansatz entwickelt, in dem die Wirkungsermittlung auf zwei Ebenen erfolgt: In Form der Testszenarien wurden die Wirkungen von Maßnahmenbündeln untersucht und auf der Maßnahmenebene wurden die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen untersucht und anschließend einzeln bewertet. Die folgende Grafik zeigt den systematischen Ablauf.



### • Wirkungsermittlung und Vergleich der Testszenarien

Zunächst wurden die Testszenarien mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet und Kenngrößen ermittelt. Im Vergleich mit dem Basisszenario konnten so Wirkungen erkannt und quantifiziert werden. Die Wirkungen der Testszenarien wurden außerdem im Hinblick auf die Ziele des VEP qualitativ bewertet.

Um die jeweiligen Unterschiede der Testszenarien zu identifizieren, bedurfte es zunächst einer quantitativ-vergleichenden Anschauung der Berechnungsergebnisse. Anschließend erfolgte eine qualitative Bewertung der Testszenarien anhand von Zielindikatoren, welche

aus den - zu Beginn des VEP-Prozesses festgelegten - sechs Zielfeldern mit insgesamt 42 Unterzielen abgeleitet sind. Durch die Zusammenführung vergleichbarer Unterziele wurden für die Bewertung 16 Wirkungsindikatoren entwickelt und damit eine Rückkopplung der Bewertung zu den definierten Zielen des VEP Bremen 2025 sichergestellt.

Der quantitative Vergleich der Testszenarien untereinander und mit dem Basisszenario erfolgte mit Hilfe des Bremer Verkehrsmodells und den für die Prognose 2025 ermittelten Kennwerten aus den Bereichen:

- Modal-Split / Verkehrsmittelanteile
- Verkehrsnachfrage im Personenverkehr
- Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr
- Fahrleistung und Verweildauer im Straßennetz
- CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Kfz- und Lkw-Verkehrs
- Fahrleistung und Verweildauer im öffentlichen Liniennetz

Dazu wurden jeweils die Daten der fünf Testszenarien den Daten des Basisszenarios direkt gegenübergestellt.

Mit der geschilderten Bewertung der Testszenarien erfolgte eine ausführliche Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmenbündel. Neben fundierten rechnerischen Ergebnissen mit Hilfe des Verkehrsmodells – z. B. zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl – gibt die Bewertung anhand der Zielindikatoren die Möglichkeit, Stärken wie auch Schwächen der Testszenarien im Kontext des für den VEP abgestimmten Zielsystems zu identifizieren.

Durch die unterschiedliche Schwerpunktsetzung der Szenarien sind erkennbare Differenzen in den Ergebnissen, wenn auch in unterschiedlich stark ausgeprägter Form, deutlich geworden. So zeigt z. B. der Modal-Split im Testszenario 02 eine verstärkte Nutzung von Bus und Bahn, während die Modellberechnung des Testszenarios 03 eine Verschiebung im Modal-Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs aufzeigt. Analog ist dieser Zusammenhang auch für den jeweiligen Zielerreichungsgrad der qualitativen Bewertung zu erkennen. Angesichts der bewusst gewählten Stärken und Schwächen der Testszenarien ist es auf dem Weg zum Zielszenario erforderlich, eine unter dem Aspekt der effizienten Zielerreichung sinnvolle Kombination von Maßnahmen aus den unterschiedlichen Testszenarien für das Zielszenario zu wählen, welches als Grundlage für das Handlungskonzept und letztlich für den Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans dient. Hierfür wird in den folgenden Kapiteln die Methode der Einzelmaßnahmenbewertung erläutert und deren Ergebnisse dargestellt.

#### • **Bewertung der Einzelmaßnahmen**

Um letztlich einzelne Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario empfehlen bzw. nicht empfehlen zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden. Diese knüpft an die bereits geschilderten, quantitativen Bewertungen an. Entscheidend ist dabei der Bezug der Bewertungsmethodik zu den 6 Zielfeldern des VEP mit ihren 42 Unterzielen und die Erfüllung eines hohen Maßes an Objektivität und Transparenz. Die entwickelten Maßnahmen werden nach folgendem Raster qualitativ bewertet:

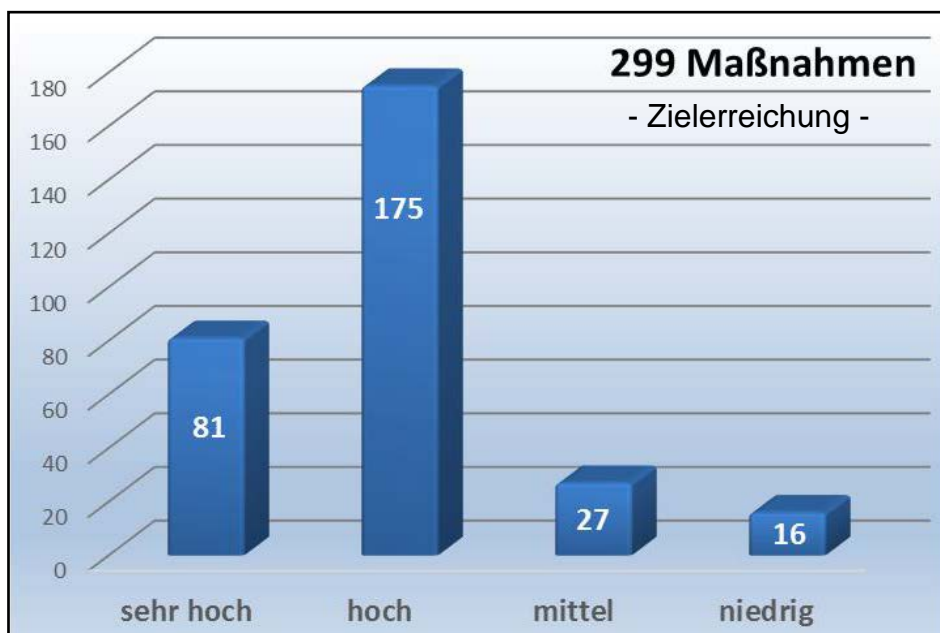
- Wirkungsbeitrag mit 7 Wirksamkeitsstufen (3 bis minus 3)
- Räumliche Betroffenheit: Gewichtung des Wirkungsbeitrags mit 3 Faktoren
- Einteilen des Ergebnisses in 5 Wirkungsklassen, abgestuft bis max. 32 Nutzenpunkte

Die jährlichen Kosten einer Maßnahme setzen sich aus geschätzten Investitions-, Planungs- und Betriebskosten zusammen. Dabei wurde die je nach Maßnahme unterschiedliche Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Kosten mussten für die Bewertung annuisiert werden, um

einen einheitlichen Vergleichsmaßstab für die verschiedenen Kostenarten zu erreichen und um gleichermaßen investive wie auch nicht-investive Maßnahmen bewerten zu können. Die Höhe der jährlichen Kosten entscheidet über die Zuordnung jeder einzelnen Maßnahme in eine der 5 Kostenklassen. Die Verschneidung von Wirkungs- und Kostenklassen bildet im Ergebnis eine Wirkungs-Kosten-Matrix ab.

Eine sehr hohe Zielerreichung haben Maßnahmen mit starker Wirkung und geringen Kosten. Eine hohe bzw. eine mittlere Zielerreichung stellen Zwischenstufen dar. Die Zielerreichung von Maßnahmen mit geringer Wirkung, aber hohen Kosten wird als niedrig eingestuft. Sobald eine Einzelmaßnahme, bezogen auf einen oder mehrere Bewertungsindikatoren eine negative Einstufung aufweist, aber bezogen auf andere Bewertungsindikatoren positiv eingestuft ist, besteht ein Zielkonflikt oder es bestehen mehrere Zielkonflikte. In diesem Fall war ein nachgeschalteter Plausibilisierungs- und Abwägungsprozess erforderlich, in dem die erkannten Vor- und Nachteile diskutiert und abgewogen wurden. Daraus kann sich im Einzelfall eine andere Einstufung der Maßnahme in die Wirkungs-Kosten-Matrix ergeben.

Bewertungsgegenstand waren ursprünglich knapp 330 Maßnahmen, bei denen sich aber einige Überschneidungen zum Basisszenario sowie zwischen den beiden Maßnahmenfeldern Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr ergaben, so dass insgesamt 299 Einzelmaßnahmen in die beschriebene Maßnahmenbewertung einbezogen wurden. Das Bewertungsergebnis für diese Maßnahmen zeigt die folgende Grafik.



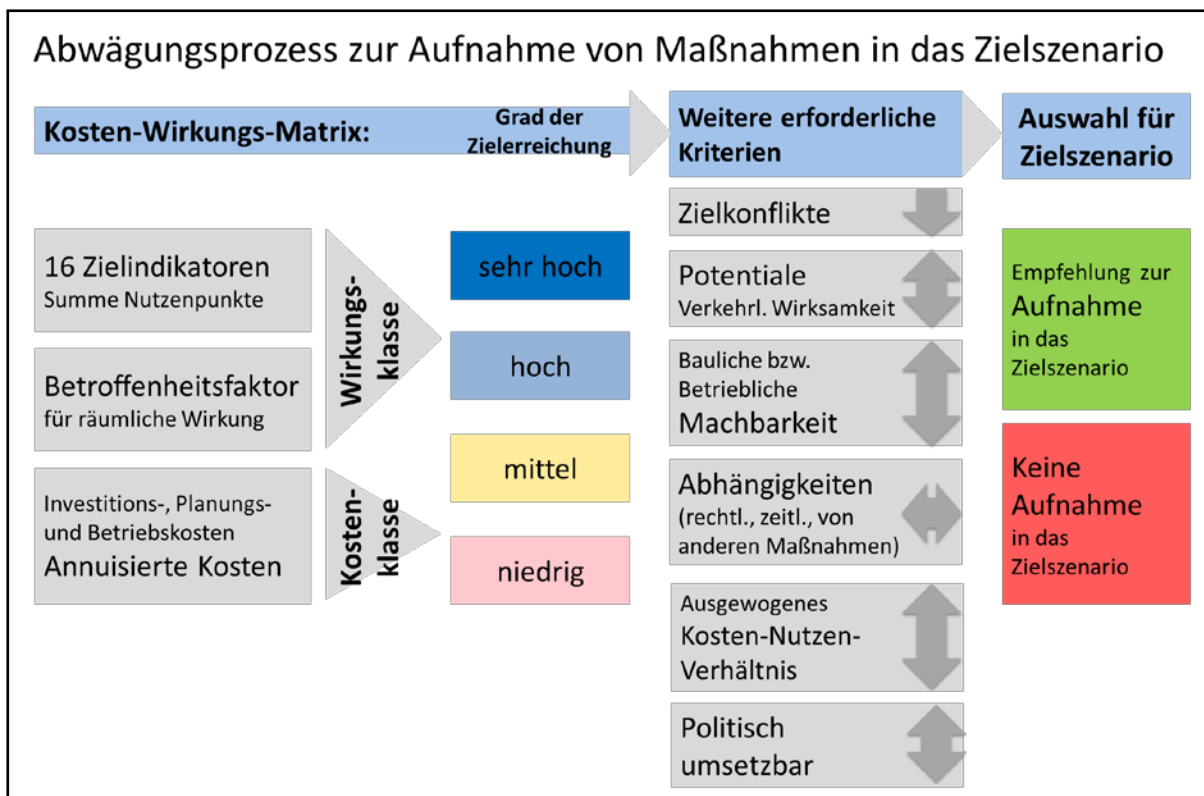
Danach ist die Zielerreichung – bezogen auf die 16 Bewertungsindikatoren – bei 81 Maßnahmen (27 %) sehr hoch, bei 175 Maßnahmen (59 %) hoch, bei 27 Maßnahmen (9 %) mittel und bei 16 Maßnahmen (5 %) niedrig eingestuft. Die insgesamt sehr geringe Anzahl von Maßnahmen mit niedrigem Zielerreichungsgrad (16 von insgesamt 299) erklärt sich dadurch, dass sich bereits die Maßnahmenentwicklung stark an den Zielfeldern des VEP und ihren Unterzielen orientiert hat.

Es zeigt sich, dass die gewählte Bewertungsmethodik konsistente und nachvollziehbare Ergebnisse liefert. Jedoch lässt der Bewertungsprozess bis hierhin die Aspekte unberücksichtigt, die nicht durch die 16 Bewertungsindikatoren abgedeckt sind. Dabei handelt es sich u.a. um

- Zielkonflikte,
- verkehrliche Wirksamkeit (Nachfragepotenziale),

- bauliche Machbarkeit,
- betriebliche Realisierbarkeit,
- rechtliche und zeitliche Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen,
- ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis,
- politische Akzeptanz

Aspekte dieser Art sind jedoch für den Vorschlag, eine Maßnahme in das Zielszenario des VEP aufzunehmen, ebenso relevant wie die Wirksamkeit bezogen auf die 16 Bewertungsindikatoren. Daher wurden alle Aspekte, die durch die 16 Bewertungsindikatoren nicht abgedeckt werden, über einen nachgeordneten Plausibilisierungs- und Abwägungsprozess eingebracht. Die folgende Abbildung zeigt den Ablauf dieses Prozesses.



Die nachträgliche Plausibilisierung und Abwägung ist für jede einzelne Maßnahme in einem aufwändigen Prozess unabhängig voneinander durch die Gutachter, die Verwaltung und die BSAG durchgeführt worden. Dieser Prozess wurde zum Teil durch vertiefende Betrachtungen im Rahmen von Modellsimulationen und/oder betrieblichen Bewertungen bzw. sonstigen vorliegenden Ausarbeitungen/Detailuntersuchungen aus anderen aktuellen Verkehrsgutachten (Eisenbahnknoten Bremen, Innenstadtconcept etc.) unterstützt. Die Einschätzungen aller Beteiligten wurden anschließend durch die Gutachter zusammengeführt.

## Zielszenario

Auf Grundlage der Ergebnisse des geschilderten Bewertungsverfahrens erfolgte die Auswahl einer Kombination von Maßnahmen für das Zielszenario, das die Ziele des VEP möglichst optimal erfüllt. Der Wirkungsgrad des Zielszenarios wird in einem weiteren Bewertungsschritt mittels Modellberechnung und Prüfung anhand der Zielindikatoren ebenfalls quantitativ und qualitativ ermittelt. Das Zielszenario bildet damit noch keine Umsetzungsstrategie im Kontext

finanzieller und zeitlicher Spielräume ab, sondern spiegelt vielmehr die konkrete Kombination von wirkungsvollen und umsetzbaren Maßnahmen wider, die dem zukünftigen Handlungskonzept zugrunde liegt.

Im Rahmen des Bewertungsprozesses wurden insgesamt knapp 300 Maßnahmen für die Stadt Bremen untersucht. Der gutachterliche Maßnahmenvorschlag für das Zielszenario umfasst rund 160 Einzelmaßnahmen aus allen im Vorfeld untersuchten Testszenarien. Etwa die Hälfte der vorgeschlagenen Maßnahmen wirkt gesamtstädtisch (z. B. in Form von Programmen), die andere Hälfte entfaltet stadtteilübergreifende oder lokale Wirkung. Rund 140 Maßnahmen werden nicht zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlen.

## **Beteiligungsverfahren/Planungsdialog**

Wie bereits in den vorherigen Phasen wurde für die Phase der Maßnahmen- und Szenariobewertung eine intensive Beteiligung von Beiräten, Bürgern und den TÖB durchgeführt. Auch online war es für die Öffentlichkeit wieder möglich, sich auf dem Portal [www.bremensbewegen.de](http://www.bremensbewegen.de) über das Zielszenario zu informieren und sich aktiv einzubringen. Neben den fünf Abendveranstaltungen im Rahmen der Bürgerforen in den Stadtteilen wurde erstmals auch eine aufsuchende Beteiligung durchgeführt. In 5 größeren Einkaufszentren gab es eine Vor-Ort-Präsenz mit einem Stand, an dem interessierte Bürgerinnen und Bürger sich zum VEP informieren und einbringen konnten.

### **• Regionale Bürgerforen**

Die regionalen Bürgerforen der Beteiligungsrunde zu Maßnahmen und Szenarien fanden an folgenden Terminen statt:

- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle) am 25.02.2014 im Nachbarschaftshaus Helene Kaisen (27 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen) am 26.02.2014 im Forum K/Tagungszentrum Rotes-Kreuz-Krankenhaus (48 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr) am 04.03.2014 im Bürgerzentrum Neue Vahr (30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum) am 05.03.2014 im Kulturbahnhof Vegesack (20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)
- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen) am 06.03.2014 im Überseemuseum (43 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Gutachter und SUBV-Vertreter)

Sämtliche Unterlagen (Plakate, Präsentationen, Fotos) und die ausführlichen Dokumentationen zum Ablauf und zu den Ergebnissen aller Veranstaltungen können von der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr heruntergeladen werden (Adresse: [www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep)).



- **Regionalkonferenzen/Regionalausschüsse der Beiräte**

Den regionalen Bürgerforen der Beteiligungsrunde zu Maßnahmen und Szenarien folgten die Regionalkonferenzen/Regionalausschüsse der Beiräte. Sie fanden an folgenden Terminen statt:

- **Bremen-Nord** (Blumenthal, Vegesack, Burglesum) am 18.03.2014
- **Bremen-Nordost** (Borgfeld, Hemelingen, Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, Vahr) am 19.03.2014
- **Bremen-Mitte** (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen) am 24.03.2014
- **Bremen-West** (Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle) am 25.03.2014
- **Bremen-Links der Weser** (Huchting, Neustadt, Obervieland, Seehausen, Strom, Woltmershausen) am 27.03.2014

Die Unterlagen (Präsentationen der Verwaltung und der Gutachter) können ebenfalls von der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr heruntergeladen werden (Adresse: <http://www.bau.bremen.de/vep>)).

- **Träger Öffentlicher Belange (TÖB)**

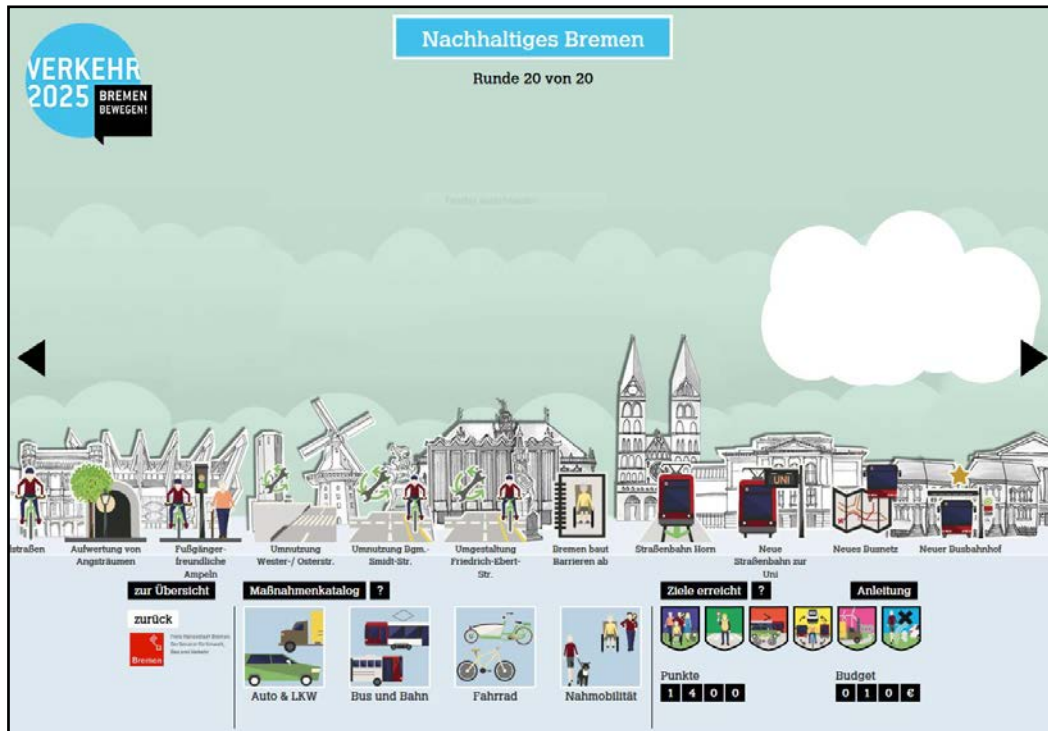
Am 03.03.2014 wurde den Senatsressorts, der Zentralstelle zur Gleichberechtigung der Frau und den Trägern öffentlicher Belange (TÖB - Ämter, Betriebe, Beiräte über Ortsämter, Kammern, Verbände, Gebietskörperschaften in der Region u. a.) die bis dahin vorliegenden Unterlagen zu den Maßnahmen und Szenarien übersandt. Für die Angeschriebenen bestand die Möglichkeit der Stellungnahme zum empfohlenen Zielszenario bis zum 28.04.2014. 48 Stellungnahmen (u.a. von 19 der 22 Beiräte) wurden eingereicht und anschließend ausgewertet.

- **Internetforum [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de)**

Wie bereits in den vorhergehenden Arbeitsphasen wurde auch in der aktuell abgeschlossenen Phase wieder das Internet als Medium für die Online-Beteiligung genutzt. Die aktuell durchgeführte Online-Beteiligung erlaubte zum einen eine umfassende Information über die Ergebnisse der Testszenarien und über den Auswahlvorschlag zum Zielszenario. Auf dieser Informationsgrundlage konnten Bürgerinnen und Bürger aus den positiv bewerteten Maßnahmen ihr persönliches Szenario mit Hilfe eines Szenariobaukastens zusammenstellen. Hierzu gab es die Auflage mit der Maßnahmenauswahl möglichst alle Zielfelder des VEP abzudecken und mit einem begrenzten Budget auszukommen.

Ziel war es auch in dieser Beteiligungsphase, mit einem sehr niedrighwelligen Angebot weite Kreise interessierter Nutzerinnen und Nutzer zur aktiven Teilnahme zu motivieren.





Am 3.3.2014 wurde die Internetplattform [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) wieder frei geschaltet. Bis zum 27.4.2014, an dem das Portal letztmalig geöffnet war, wurden folgende Eckwerte der Nutzung erreicht:

- 3.552 Besucher insgesamt
- 419 eingereichte Bürgerszenarien

Für die aufsuchende Bürgerbeteiligung in Bremer Einkaufszentren wurde eine Offline-Version des Baukastens entwickelt um auch weniger IT-affinen Menschen eine Beteiligungschance zu eröffnen. Die Auswertung der Beteiligung erlaubt Aussagen über die Präferenz bestimmter Maßnahmen, was insbesondere für das Handlungskonzept hilfreich ist. Die Auswertungsergebnisse werden in einem als Anlage beigefügten Bericht dokumentiert. Der Bericht ist auch abrufbar auf [www.bremen-bewegen.de](http://www.bremen-bewegen.de).

Zusätzlich gab es in Kooperation mit der Senatorin für Bildung und Wissenschaft eine Handreichung für Lehrkräfte zum Einsatz des Beteiligungstools im Schulunterricht. Es haben sich Schulklassen und Schülergruppen von vier Bremer Schulen beteiligt.

### • **Aufsuchende Bürgerbeteiligung**

Das Format „Bremen-Bewegen on Tour“ präsentierte den VEP an mehreren Orten im Bremer Stadtgebiet. Ziel war es zum einen, auf die Möglichkeit der Teilnahme an dem Szenarienbaukasten aufmerksam zu machen und zum anderen, Bremerinnen und Bremer ohne Internetzugang das Mitmachen zu ermöglichen. „Bremen-Bewegen on Tour“ wurde als Stand konzipiert, der zu mehreren Terminen in Einkaufszentren jeweils für einen Tag aufgebaut wurde. Betreut von jeweils drei Personen, wurde die aktuelle Phase erläutert, die Maßnahmen präsentiert sowie die Möglichkeit angeboten, den Baukasten vor Ort zu benutzen. Das Format „Bremen-Bewegen on Tour“ diente dazu, die Reichweite des Szenario-Baukastens zu erhöhen.

Ein Beteiligungsangebot gab es an folgenden Orten:

- Berliner Freiheit, Samstag, 5. April 2014
- Haven Höövt, Donnerstag, 10. April 2014
- Hansa Carré, Freitag, 11. April 2014
- Waterfront Bremen, Donnerstag, 17. April 2014
- Roland-Center Bremen, Freitag, 25. April 2014



### **Überarbeitung der Zusammensetzung des Zielszenarios nach Auswertung der Beteiligung:**

Im Rahmen der breiten Beteiligung der Öffentlichkeit, der Beiräte und der TÖB zu dem Entwurf des Zielszenarios wurden zahlreiche Stellungnahmen abgegeben. Die Rückmeldungen waren überwiegend sehr positiv. Grundsatzkritik am Verfahren hat kein TÖB vorgelegt. Die Beiräte haben sich intensiv mit den Fragestellungen aus ihrem Stadtteil auseinandergesetzt. Mehrfach wurden für das Zielszenario empfohlene Maßnahmen als nicht so wichtig angesehen. Zum anderen wurden Maßnahmen, die nicht für das Zielszenario empfohlen werden, als wichtig angesehen. Darüber hinaus gibt es auch einige Stellungnahmen, die neue, bislang nicht beschriebene Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario fordern. Die Liste der TÖB-Stellungnahmen ist im Anhang dieser Vorlage enthalten.

Der dieser Vorlage zugrunde liegende Bericht hat Anlagen in Form von Tabellen, in denen die Stellungnahmen der TÖB vorliegen:

- Nacheinander je TÖB,
- Im Rahmen der Positivliste (für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen) und
- in der Negativliste (für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen).

Weiterhin liegt ebenfalls in Tabellenform eine Zusammenfassung der Punkte aus den Bürgerforen und Regionalausschüssen vor.

Die Stellungnahmen der TÖB wurden gutachterlich ausgewertet und in einer Klausurtagung des Projektbeirats am 7./8. Mai 2014 sowie in der Sitzung des Projektbeirats am 23. Mai 2014 erörtert. Im Ergebnis empfiehlt der Projektbeirat einstimmig der Deputation, das Zielszenario zu beschließen mit den folgenden Veränderungen gegenüber dem Entwurf, der Grundlage der Trägerbeteiligung war.

Im Ergebnis werden vom Projektbeirat folgende 3 untersuchte Maßnahmen, die im Entwurf für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlen wurden, nun **nicht mehr** für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlen:

1. Ludwig-Roselius-Allee: Keine Umnutzung der Fahrbahn zu Gunsten des Radverkehrs
2. Bahnunterführung Achterstraße
3. Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer Universität

Folgende 7 untersuchte Maßnahmen, die im Entwurf für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlen wurden, werden vom Projektbeirat nun **für** die Aufnahme in das Zielszenario empfohlen:

1. Optimierung B6/Fly-Over Überseestadt: Die Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Utbremen werden durch Veränderungen in der Spurenuordnung verbessert.
2. Direkter Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Industriehäfen gem. FNP-Entwurf
3. Premiumroute Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst
4. Premiumroute Großer Ring komplett (Erweiterung der bisher empfohlenen Premiumroute Walle – Findorff – Schwachhausen – Sebaldsbrück)
5. Barrierefreier Ein- und Ausstieg im ÖPNV
6. Haltepunkt Farge-Ost
7. Begegnungszonen in Nahversorgungszentren im Rahmen eines Verkehrsversuchs

folgende 9 **neue** Maßnahmen, die im Entwurf für die Aufnahme in das Zielszenario nicht enthalten waren, werden vom Projektbeirat nun für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlen:

1. Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs (unter Beibehaltung der Hochstraße in ihrer verkehrlichen Funktion)
2. Neugestaltung der Nebenanlagen in Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße (fehlende Radwege)
3. Neugestaltung der Sebaldsbrücker Heerstraße
4. Neugestaltung Ehlersdamm
5. Umgestaltung Huchtinger Heerstraße
6. Umgestaltung Habenhauser Landstraße (im Bereich Huckelriede)
7. Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße
8. Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger
9. Gustav-Deetjen-Tunnel: Prüfung der Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr unter Beachtung der Belange des ÖPNV und des MIV

Der folgende Punkt konnte nicht abschließend durch den Projektbeirat geeint werden:

- Schwachhauser Heerstraße/Concordia-Tunnel:

Der Projektbeirat empfiehlt eine Modifizierung der Parkmöglichkeiten:

- a. Absolutes Haltverbot wochentags von 7.00 – 10.00 Uhr,
- b. während der restlichen Zeiträume Bewohnerparken im Bereich vor dem Tunnel und
- c. bewirtschaftete Stellplätze vor den Geschäften
- d. Querung der Heerstraße für Fußgänger und Radfahrer verbessern/

Diese Punkte kommen vorerst nicht in das Zielszenario. Die Punkte a, b, c und d werden für das Handlungskonzept angestrebt. Zusätzlich soll die fußläufige Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestelle verbessert werden. Um zu einer möglichst einvernehmlichen Entscheidung mit der Stadtteilpolitik zu kommen, soll die Maßnahme mit den betroffenen Ortsbeiräten (Schwachhausen, Mitte) kurzfristig besprochen werden, um sie in das Handlungskonzept aufzunehmen.

Dies ist der einzige noch offene Punkt.

Zu allen anderen der mehreren hundert Projekte konnte im Projektbeirat ein Einvernehmen bezüglich der Empfehlung an die Deputation zur Aufnahme bzw. zur Nichtaufnahme und zu den Formulierungen und Abhängigkeiten untereinander erzielt werden.

### **Nächste Schritte**

Das in der dritten Bearbeitungsphase entwickelte und mit dieser Vorlage vorgestellte Zielszenario wird im nächsten Schritt mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet, um – entsprechend der Bewertung der Testszenarien – die zu erwartenden Wirkungen zu ermitteln.

Die Auswahl der Maßnahmen für das Zielszenario ist in der Summe über 2025 hinaus unterfinanziert. Aus dem Zielszenario wird daher anschließend ein Handlungskonzept abgeleitet. Dieses soll, abhängig von ebenfalls noch aufzuzeigenden, unterschiedlichen Finanzierungsrahmenbedingungen eine umsetzungsrelevante Prioritätenreihung der empfohlenen Maßnahmen darstellen. Das Handlungskonzept wird im Frühsommer in der 4. Beteiligungsrunde mit den Akteuren und der Öffentlichkeit diskutiert.

Die Regionalausschüsse der Beiräte, die diesmal vor den Bürgerforen stattfinden, sind bereits wie folgt terminiert:

- West und Mitte jeweils am Mittwoch, 11.06.2014,
- Links der Weser am Donnerstag, 12.06.2014,
- Nord am Dienstag, 17.06.2014 und
- Nordost am Mittwoch, 18.06.2014.

Die Termine der Bürgerforen liegen danach folgendermaßen:

- Nord am Montag, 23.06.2014,
- West am Dienstag, 24.06.2014,
- Links der Weser am Mittwoch, 25.06.2014,
- Mitte am Dienstag, 01.07.2014 und
- Nordost am Mittwoch, 02.07.2014.

Die Beschlussfassung zum Handlungskonzept des VEP ist im Rahmen einer Sondersitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie für Ende Juli 2014 vorgesehen.

### **Beschlussvorschlag**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Vorlage und den Zwischenbericht mit Anlagen zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung zur Kenntnis und stimmt der Zusammensetzung des Zielszenarios des VEP zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, das Zielszenario der weiteren Bearbeitung des VEP zugrunde zu legen, um im nächsten und letzten Schritt das Handlungskonzept zu entwickeln.

### **Anhang**

Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung des VEP mit folgenden Anlagen:

- Liste der für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen
- Liste der für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlenen Maßnahmen
- TÖB-Stellungnahmen

Ergebnisse aus [Bremenbewegen.de](http://Bremenbewegen.de)