

## Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2025

# Suche nach Konsens statt ritualisierter Konflikte

*Bremen ist in Bewegung. Vor zwei Jahren hat die Stadt sich auf den Weg gemacht, die strategischen Erwartungen an das Verkehrsgeschehen der Zukunft neu zu formulieren. Am Beispiel des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 zeigen die Autoren, wie sich durch Beteiligungsprozesse ritualisierte Konflikte in der Verkehrspolitik aufbrechen lassen.*

**Joachim Lohse / Björn Döhle**

Vieles läuft bisher schon gut. In keiner anderen deutschen Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern ist der Radverkehrsanteil größer, im europäischen Vergleich belegt Bremen hier Platz 3. Bei der Stauanfälligkeit liegen wir im Vergleich zu anderen Großstädten weit hinten, was das ständige Wehklagen der Autofahrer über die ach so katastrophalen Zustände eigentlich widerlegen sollte.

Aber wir wollen mehr: wir wollen negative Umweltwirkungen des Autoverkehrs reduzieren, die Verkehrssicherheit erhöhen und eine einseitig auf das Auto ausgerichtete Infrastruktur verändern. Neben Klimaschutz geht es um saubere Luft, um weniger Lärm und um die Rückeroberung von attraktivem Stadtraum. Hinzu kommt die chronische Unterfinanzierung bei stetig steigendem Investitionsbedarf. Kurzum: es besteht ein dringender Bedarf nach einem standortgerechten, stadtvträglichen, sicheren und umweltfreundlichen Verkehrssystem.

### **Bremen hat eine lange Streit-Tradition in Verkehrs-Fragen**

Bremen hat eine lange Tradition darin, sich über Verkehrsfragen trefflich zu streiten und darüber das gemeinsame Interesse an Mobilität für alle aus den Augen zu verlieren. Bestes Beispiel ist ein lang andauernder Streit um das Parken im Concordiatunnel, einer schlichten Gleisunterführung an einer wichtigen Zufahrt zur Innenstadt. Stadtteilinitiativen hatten sich für die Zulässigkeit des Parkens eingesetzt, während die Autolobby die daraufhin reduzierte Leistungsfähig-

keit beklagte und gar den Wirtschaftsstandort Bremen in Gefahr sah.

Symptomatisch auch die Diskussionen um die Kurfürstenallee, eine viel befahrene Ausfallstraße, die auf rund fünf Kilometern durch dicht besiedelte Wohngebiete führt und eine kaum überwindbare Barriere im Stadtteil darstellt. In den 1960er Jahren errichtete elegante Fly-over-Brücken sind mit Fahrrad oder Kinderwagen kaum, mit Rollator oder Rollstuhl gar nicht passierbar – der zementierte Ausdruck einer über Jahrzehnte propagierten autogerechten Stadt, die die Menschen vergisst. Dennoch wurde die Einrichtung dreier Fußgängerampeln von der Autolobby vehement bekämpft und z. T. noch heute kritisiert.

Vor diesem Hintergrund enthielt der rot-grüne Koalitionsvertrag von 2011 den Auftrag, ein strategisches Verkehrskonzept zu entwickeln, das mit dem „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ jetzt vorgelegt wurde. Der VEP sollte unter frühzeitiger Beteiligung aller Interessengruppen erarbeitet werden und dafür sorgen, dass künftig die einzelnen Bestandteile zueinander passen und die gleichen Ziele verfolgen.

### **Die Streithähne von einst sind nun in der Pflicht**

Entscheidend für das Gelingen des Prozesses war es, alle wichtigen Interessengruppen an einen Tisch zu versammeln. Mit der Handelskammer, ADAC, ADFC und BUND konnten die Hauptprotagonisten der über Jahre gepflegten Streitigkeiten dafür gewonnen werden, gemein-

sam mit den VertreterInnen der Bürgerchaftsfraktionen in einem Lenkungsgremium, dem Projektbeirat, mitzuwirken und dort vor allem als Garanten für die Prozessqualität zu fungieren.

Anfangs bestand allseits großes Misstrauen. Gleich zu Beginn hagelte es Kritik am Ausschreibungsverfahren, nach Empfinden der Handelskammer fanden die Wirtschaftsverkehrer im Ausschreibungstext nicht ausreichend Erwähnung. Mit der Zeit wuchs dann aber das Verständnis füreinander, je mehr die Beteiligten ihre eigenen, meist vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse und -wünsche reflektierten: auch der hartgesottenste Wirtschaftslobbyist hat private Bedürfnisse, sei es ein lebenswertes städtisches Umfeld oder der sichere Schulweg der eigenen Kinder oder Enkelkinder. Umgekehrt möchte auch der frenetische Fahrradfahrer „seine“ Waren im Ladenregal vorfinden, und es wird auch sein Interesse sein, dass etwa die bremische Hafen- und Logistikwirtschaft zumindest insoweit floriert, dass sie die Steuern zahlt, von denen dann Schulen, Kitas oder auch neue Radwege gebaut werden können.

### **Ziele des VEP**

Bevor es konkret wurde, erarbeitete der Projektbeirat sechs Oberziele, an denen das zukünftige Verkehrssystem sich messen lassen muss:

- Ein Mehr an Teilhabe und Gleichberechtigung;
- Höhere Verkehrssicherheit;
- Optimierte Angebote alternativer Verkehrsmittel;



Dieses Luftbild von Bremen verdeutlicht, wie sehr Straßen eine Stadt „zerschneiden“

Foto: Studio B GmbH

- Verknüpfung der Verkehrssysteme und Stärkung des Umweltverbundes zwischen Stadt und Region;
- Optimierung der Wirtschaftsverkehre;
- weniger negative Auswirkungen auf Mensch, Gesundheit und Umwelt.

Diese wurden in rund 40 Unterzielen näher konkretisiert. Allein dieser konsensual entwickelte Zielekatalog ist ein wertvolles Produkt, das sich bei der Diskussion einzelner Maßnahmen inzwischen vielfach bewährt hat.

### Chancen- und Mängelanalyse

Öffentlich wahrnehmbar begann der Prozess mit der Analyse des Ist-Zustandes unter Beteiligung der Bevölkerung. Damit die Reichweite und Resonanz sehr hoch ist, gab es neben Veranstaltungen eine Online-Beteiligung, die eine überwältigende Resonanz hervorrief: bei über 100.000 Seitenaufrufen wurden auf einem interaktiven Stadtplan rund 4.500 Beiträge hinterlassen, die wiederum in fast 10.000 Kommentaren intensiv diskutiert wurden. Noch vor Abschluss des VEP-Prozesses gab es für die Internetbeteiligung viel Lob und Anerkennung. Die Rückmeldungen der BürgerInnen zu Stärken und Schwächen waren eine wesentliche Basis für die weitere Arbeit der Gutachter.

### Szenarientwicklung

Aus der Stärken-Schwächen-Analyse entwickelten die Gutachter sechs thematische Szenarien, wobei einem Basis-szenario („weiter wie bisher“) fünf Test-szenarien gegenübergestellt wurden, die jeweils Optimierungen für einzelne Verkehrsmittel (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) enthielten, die im weiteren Verlauf als Maßstab für den Grad der Zielerreichung dienen. Manch kühne Idee wurde sofort als konkrete Planung missinterpretiert und bot Stoff für aufgeregte Zeitungsartikel. Dennoch gelang es, ungewöhnliche und innovative Projekte ohne Denkverbote in der Stadtgesellschaft zu diskutieren.

Nachdem die Auswirkungen der entwickelten Maßnahmen von den Gutachtern berechnet waren, wurde aus den Test-szenarien auf Basis eines abgestimmten Maßnahmenpakets das Zielszenario formuliert. Es enthält eine Auswahl der verkehrsplanerisch sinnvollsten und finanziell machbar erscheinenden Projekte.

### Entwurf des VEP mit Handlungskonzept

Im Ergebnis liegt nun der Entwurf für den VEP vor, der sich aus sämtlichen Anregungen, Berechnungen und Fachgutach-

ten zusammensetzt. Er enthält die Maßnahmen, die zur Erreichung der gesteckten Ziele bis 2025 umgesetzt werden sollen. In welcher Reihenfolge und mit welchen Prioritäten sie realisiert werden, beschreibt das Handlungskonzept. Angesichts der Ungewissheit über künftige Haushaltslagen und Bundesmittel werden drei Finanzierungspfade mit unterschiedlichen Annahmen formuliert. Bemerkenswert ist, dass VEP-Entwurf und Handlungskonzept im Projektbeirat die einstimmige Zustimmung von Wirtschafts- und UmweltvertreterInnen sowie aller Fraktionen erhielten.

### Zittern auf der Zielgeraden

Kurz bevor das einstimmige Votum des Projektbeirates in der Verkehrsdeputation politisch bestätigt werden konnte, gab es dann noch einen Moment des Zitterns. Denn einige hatten ihre Zustimmung zu dem fast 200 Maßnahmen umfassenden Werk ausgerechnet an die Bedingung geknüpft, das seit Jahren umstrittene Parken im Concordiatunnel (s. o.) nun endlich zu verbieten, was andere wiederum keinesfalls hinnehmen wollten... ein kleiner Rückfall in alte Debattenmuster. Nach zähen Verhandlungen wurde die Lösung gefunden: In einem Verkehrsversuch wer-

☛ **verkehrs-ausschuss**

**Grüne Anträge**

Grüne Fraktion Aachen: **Emissionsarme Busse im innerstädtischen ÖPNV einsetzen.**

www.gruene-aachen.de: Themen/ Mobilität (28.3.14).

Grüne und CDU-Fraktion Bensheim: **Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.**

www.gruene-bensheim.de: Anträge (3.4.14).

Grüne Fraktion / Junges Freiburg: **Vor-rang für Fußgänger an VAG-Halte-stellen.**

www.jf-gruene.de: Presse (26.2.14; Mitteilung inkl. Antrag).

Grüne Fraktion Friedrichshain/Kreuz-berg: **Mehr Parkplätze für Fahrräder.**

www.gruene-xhain.de: Parlamen/ Anträge & An-fragen (25.6.14).

Grüne Fraktion Hamm: **Zögerliche Umsetzung der neuen Abgasnorm.**

www.gruene-fraktion-hamm.de: News (28.1.14).

Grüne Fraktion Hürth: **Taktverdich-tung Linie 18.**

www.gruene-huerth.de: Fraktion/ Anträge und Anfragen (29.4.14).

Grüne Fraktion Kreis Iserlohn: **Winter-dienst auf Iserlohner Radwegen.**

www.gruene-iserlohn.de: Ratsfraktion/ Anträge und Anfragen (18.2.14).

Grüne Fraktion Karlsruhe: **Mobilität für Asylbewerberinnen und Asylbe-erber in Karlsruhe.**

www.l.karlsruhe.de/Gemeinderat/Gruene-Frakti-on: Aktuelles/ Anträge (30.4.14).

Grüne Fraktion Köln: **Barrierefreie Umgestaltung von Fuß- und Radwe-gebrücken im Rahmen der Sanie-rung.**

www.gruenekoeln.de: Ratsfraktion/ Themen/ Ver-kehr (18.1.14)

Grüne Fraktion Leipzig: **Mobiles Lärmmessgerät für die Ausleihe an Initiativen und Bürgern bereit stellen.**

www.gruene-fraktion-leipzig.de: Anträge, Anfra-gen, Initiativen/ Anträge/ 2014 (14.4.14).

Grüne Fraktion Magdeburg: **Entwick-lungsplan E-Mobilität.**

www.gruene-fraktion-magdeburg.de: Gedächtnis/ Antragsarchiv/ 2014 (14.4.14).

Grüne Fraktion Magdeburg: **Konzept für Radschnellwege.**

www.gruene-fraktion-magdeburg.de: Gedächtnis/ Antragsarchiv/ 2014 (7.2.14).

Grüne Fraktion Mannheim: **Beschilderung von Querungsmöglichkeiten durch die Fußgängerzone.**

www.gruene-fraktion-mannheim.de: Anträge 2014 (3.6.14).

Grüne Fraktion & rosa liste München: **Umtauschaktion „Führerschein ge-gen Fahrkarte“ starten!**

www.gruene-fraktion-muenchen.de: Themen/ Verkehr/ Öffentlicher Nahverkehr (25.6.14).

Grüne Fraktion & rosa liste München: **Temporäre Fußgängerzone am Roeckplatz.**

www.gruene-fraktion-muenchen.de: Themen/ Verkehr/ Fußverkehr (6.3.14).

Grüne Fraktion & rosa liste München: **Radverkehrbeauftragte/r für Mün-chen.**

www.gruene-fraktion-muenchen.de: Themen/ Verkehr/ Radverkehr (28.2.14).

Grüne Fraktion Neustadt an der Wein-straße: **Bedarfsermittlung Carsharing.**

www.gruene-neustadt-weinstrasse.de: Pressemit-teilungen, Anträge und mehr (3.2.14).

Grüne Fraktion Norderstedt: **Rad-schnellweg zwischen Hamburg und Norderstedt.**

www.gruene-norderstedt.de: Frakttion/ Anträge (24.2.14).

Grüne Fraktion Nürnberg: **Einführung von Radwegewarten.**

www.nuernberg.de/internet/gruene: Anträge (30.1.14).

Grüne Fraktion Stuttgart: **Radmitnah-me in den SSB-Bussen?**

www.lust-auf-stadt.de: Anträge (6.2.14).

Grüne Fraktion Stuttgart: **Nachhaltig mobile Verwaltung – E-Mobilität bei der Stadt ausbauen.**

www.lust-auf-stadt.de: Anträge (18.3.14).

Grüne Fraktion Weimar: **Verlegung der Bundesstraße 7 auf die Bundesauto-bahn 4.**

www.gruene-weimar.de: Stadtratsfraktion/ An-fragen und Anträge (15.1.14).

den die Verhältnisse mit Parkverbot fünf Monate lang beobachtet und anschlie-ßend weitere fünf Monate mit der Situa-tion bei zugelassenem Parken verglichen. Die Ergebnisse werden im Sommer 2015 vorliegen, so dass die Bremer sich auch in der nächsten Legislaturperiode an die-ser Debatte werden erfreuen können. So kam am Ende doch noch ein einstimmiger Deputationsbeschluss zustande.

**Fazit**

Unabhängig davon, wie schnell die ent-wickelten Projekte umgesetzt werden können, konnten im Verlauf des zweijäh-rigen VEP-Prozesses über Jahrzehnte festgefahrene Denkmuster überwunden werden. Die Akteure sind miteinander ins Gespräch gekommen und haben die Fä-higkeit zum Perspektivwechsel entwik-kelt. Dachte man beim Thema „Verkehr“ bislang vor allem an Pkw und Lkw, so ist heute öfter von „Mobilität“ die Rede. Erstmals widmeten die lokalen Medien den unterschiedlichen Verkehrsteilneh-merInnen bis hin zum Fußgänger gleich lange Kolumnen. Nahmobilität und Fuß-verkehr sind als Verkehrsart anerkannt, Radpremiumrouten nicht mehr strittig, und der Ausbau des Umweltverbundes als zentrales Ziel findet breite Zustim-mung. Wünsche nach mehr Carsharing und ein novelliertes Stellplatzortsgesetz, das den Umweltverbund fördert, sind spürbarer Ausdruck der neuen Wertschät-zung hochwertigen Stadtraums. Auch wenn der VEP Kompromisse enthält, trägt er doch eine starke grüne Hand-schrift.

Der VEP ist das Ergebnis eines Kraft-aktes, der neben allen Beteiligten maß-geblich von leidenschaftlich engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Behörde getragen wurde, die sich in zahl-losen Veranstaltungen für das Gelingen dieses Projektes eingesetzt haben. Es war eine Herausforderung für alle – doch es hat sich gelohnt. Am Ende steht ein Plan, den alle Beteiligten als ihr eigenes Werk verstehen und für dessen Umsetzung sie eintreten werden.

☛ Joachim Lohse (Bündnis 90/Die Grünen) ist seit 2011 Senator für Umwelt, Bau und Ver-kehr der Freien Hansestadt Bremen. Zuvor war er Dezernent in Kassel und sechs Jahre lang Geschäftsführer des Öko-Instituts in Frei-burg. Björn Döhle ist Diplom-Geograph und persönlicher Referent des Senators. Davor war er in der Landesgeschäftsstelle von Bünd-nis 90/Die Grünen in Bremen tätig. www.bre-men-bewegen.de.