

Entwurf

SUNRISE Workshop „Handlungsstrategien“

Interne Veranstaltung des SUNRISE-Projektbeirats

Protokoll

Version 1.0

Datum und Zeit: 05.09.2018, 18:00 bis 21:00
Ort: SUBV, Contrescarpe 72, Raum 1.07

Teilnehmer/Teilnehmerinnen:

- Daniel de Olano (Beirat Östliche Vorstadt, SPD)
- Steffen Eilers (Beirat Östliche Vorstadt, Grüne)
- Susanne Findeisen (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) - SF
- Lukas Franta (Technische Universität Wien)
- Albrecht Genzel (ADFC)
- Michael Glotz-Richter (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) – MGR
- Nadine Haufe (Technische Universität Wien)
- Helmut Kersting (Beirat Östliche Vorstadt, Die Linke)
- Florian Kommer (Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co KG)
- Reinhard Lehmann (Ambulante Versorgungsbrücke e.V.)
- Anne Mechels (StadtteilGenossenschaft-Hulsberg eG)
- Olaf Orb (Handelskammer Bremen)
- Markus Otten (Planungswerkstatt BMO- Stadt und Verkehr)
- Larah Sterll (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr; Praktikantin)
- Daniela Wendorff (Klinikum Bremen Mitte -KBM)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung, Vorstellung, Programm, aktueller Stand
2. Studie „Straßenraumnutzung und Parksituation“ - Kurzvorstellung des Untersuchungskonzepts
3. Bewertung und Priorisierung der Handlungsoptionen
4. Weiteres Vorgehen - Prozessschritte, Meilensteine, Zuständigkeiten

TOP 1: Begrüßung, Vorstellung, Programm, aktueller Stand

MGR und SF begrüßen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde stellen sie den aktuellen Stand von SUNRISE vor (Anhang 1: Präsentation).

- Am 08. August 2018 hat die erste Befahrung mit der Feuerwehr stattgefunden. Ziel war es, das Thema „Rettungssicherheit/Vorbeugender Brandschutz“ wieder in der Bevölkerung in Erinnerung zu rufen (Presse war eingeladen und hat berichtet) sowie Gefahrenstellen im Quartier zu identifizieren („Risikokataster“). Weitere Fahrten werden folgen, u.a. auch mit dem Leiterwagen.
- Die Polizei hat Unfallstatistiken für das SUNRISE Quartier (für die Jahre 2015-2017) zusammengestellt. Eine genaue Auswertung der Ergebnisse steht noch aus.
- Es fand eine Verkehrszählung des SUBV für die Humboldtstraße statt. Auch hier muss die Auswertung der Ergebnisse noch erfolgen.
- Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche findet in Kooperation mit dem ADFC und „autofreier StadTraum e.V.“ am 21.09.2018 der internationale „PARKing Day“ statt. SUNRISE unterstützt diese Initiative.
- Die Studie „Straßenraumnutzung und Parksituation“ wurde Ende Juni durch BMO begonnen. Markus Otten(BMO) stellt im Anschluss das Untersuchungskonzept kurz vor.



Abbildung 1: Der aktuelle Stand des Projekts wird von SF vorgestellt.

TOP 2: Studie „Straßenraumnutzung und Parksituation“ - Kurzvorstellung des Untersuchungskonzepts

Markus Otten (BMO) stellt das Untersuchungskonzept kurz vor (Anhang 2: Präsentation). Die Befahrungen mit dem Fahrrad bzw. Tretroller (Fußwege) wurden an mehreren aufeinanderfolgenden Werktagen im August durchgeführt (Abbildung 2). Die Auswertung hat begonnen, die Ergebnisse werden im November vorliegen.



Abbildung 2: Befahrungsdaten der SUNRISE-Studie „Straßenraumnutzung und Parksituation“
(durch BMO)

TOP 3: Bewertung und Priorisierung der Handlungsoptionen

Validierung der Tabelle der SUNRISE-Handlungsoptionen

SF stellt den Entwurf einer Tabelle der möglichen Handlungsoptionen vor, der vom SUNRISE-Team auf Basis der SWOT-Analyse und der abgeleiteten SWOT-Strategien erarbeitet wurde. Die Tabelle der Handlungsoptionen ist auf DIN A0-Postern für die Teilnehmenden ausgestellt und dient als Diskussionsgrundlage. Die Teilnehmenden bekommen 15 Minuten Zeit, die Tabelle zu überprüfen und zu ergänzen (Abbildung 3). Das Ergebnis der Validierungsrunde ist in Anhang 3 zusammengefasst.

In der anschließenden Vorstellung der Änderungsvorschläge, wurden u.a. folgende Punkte noch einmal aufgegriffen:

- „Fahrradstellplätze,3 d“: Fahrradstellplätze/Fahrradboxen sollten kleinteilig geschaffen werden und im öffentlichen Raum, auf der Straße (anstelle von PKW) aufgestellt werden.
- „Spielflächen, 4 a“: Für die Suche nach geeigneten Standorten ist eine Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern notwendig
- Die „Mobilitätskonzepte“ des KBM (5 a) und des NHV (5 b) sollten eine deutlich höhere Bewertung in einzelnen Wirkungsbereichen bekommen – die Ausgestaltung der Konzepte ist für das „SUNRISE-Quartier“ von größter Bedeutung.

- Innerhalb des Projektbeirats gibt es unterschiedliche Positionen zur Größe des zukünftigen Klinikparkhauses:
 - **großes Parkhaus – zur Deckung der Nachfrage nach Parkraum und Verhinderung von Verlagerungseffekten:** Das Parkhaus ist ein wichtiger Faktor zur Entlastung der Parksituation; Mitarbeiter des KBM wünschen sich dringend mehr Möglichkeiten zum Parken (es gibt viele Pendler aus Niedersachsen); Eine Studie vom KBM aus dem Jahr 2012 ergab, dass Patienten, Angehörige und Mitarbeiter bereit sind, für das Parken zu zahlen
 - **kleines Parkhaus – zur Reduzierung der Attraktivität des Autofahrens;** in Kombination mit der Förderung von nachhaltigen Mobilitäts Optionen
- Das KBM plant eine aktuelle Neuauflage der Mitarbeiterbefragung, zur Ermittlung von Mobilitätsverhalten und -wünschen. Eine Beteiligung von SUNRISE bei der Mitarbeiterbefragung (zur Integration von SUNRISE-relevanten Fragestellungen) wird von SUNRISE gewünscht. Ob das möglich ist muss mit dem KBM noch weiter geklärt werden.



Abbildung 3: Die Mitglieder des SUNRISE-Projektbeirats diskutieren die Bewertungen und Beschreibungen der „Handlungsoptionen“

Priorisierung der Handlungsoptionen

Im Anschluss priorisieren die Teilnehmenden jede Handlungsoption. Jede Option wird dafür mit Klebepunkten gekennzeichnet (Abbildung 4). Auf Vorschlag vom SUBV erfolgt das nach folgenden Kategorien: „grün“ = hohe Priorität, Aktivitäten in SUNRISE, „gelb“ = mittlere Priorität, d.h. keine direkten Aktivitäten im Rahmen von SUNRISE, aber Aufnahme in Maßnahmenplan (und wird „mitkommuniziert“). Nicht gekennzeichnete Optionen haben eine geringe Priorität (=keine Aufnahme in den Maßnahmenplan).

Nachdem alle Teilnehmer die Handlungsoptionen bewertet haben, erfolgt die Diskussion der Ergebnisse. Dabei erfolgt eine gemeinsame Priorisierung der Optionen (die aber zu einem späteren Zeitpunkt auch weiterentwickelt werden kann).

Folgende Punkte wurden diskutiert:

- Zu 1 a) „Überwachung“:
Es gibt unterschiedliche Sichtweisen im Projektbeirat, wie /in wie weit Überwachung umgesetzt werden sollte, ohne das schon Entlastungseffekte greifen. Ein stufenweises Vorgehen / eine schrittweise Verstärkung der Überwachung erscheint aber für alle Anwesenden akzeptabel. Zu klären ist, ob es rechtlich möglich ist, dass prioritär an besonders betroffenen Stellen das Parken überwacht werden kann (Gleichbehandlung?).
- Zu 2 a) „Bepreisung von Parkraum“:
Eine sukzessive Einführung ist möglich
- Zu 2 b) „Abgestimmte ÖPNV-Preise und Parkierungstarife“:
Durch die Vielzahl der Verbundpartner (VBN) ist eine Änderung von ÖPNV-Tarifen sehr schwierig und in der großen Region (ländlicher Raum) kaum vermittelbar. Die Parkierungstarife können eher an ÖPNV-Preise angepasst werden (und nicht umgekehrt).
- Zu 3 b) „Barrierefreier, fahrradfreundlicher Straßenraum“: Das ist ein Thema beim „Runden Tisch Straßenbelag“. SUNRISE sollte sich hier nicht einmischen, sondern die Aktivitäten an das Ergebnis des runden Tisches anpassen.
- Zu 4 a-c) „Spielflächen für Kinder“, „Geschwindigkeitsüberwachung“, „Aufenthaltsqualität“:
Die Aktivitäten sind zum großen Teil gut umsetzbar.
- Zu 5 a-b) „Mitwirkung an den Mobilitätskonzepten KBM, NHV“
Diese Maßnahmen sind für SUNRISE unerlässlich.
- Zu 6 a) „Informationskampagne“
Auch wenn man meinen könnte, das Wissen sollte überall vorhanden sein: Oft gibt es doch gravierende Informationslücken (z.B. zu Car-Sharing, Fahrradstraßen etc.). Daher sind Informationskampagnen wichtig (nicht nur Flyer, sondern auch Aktionen etc.). Sie können auch Auslöser für Verhaltensänderungen sein.

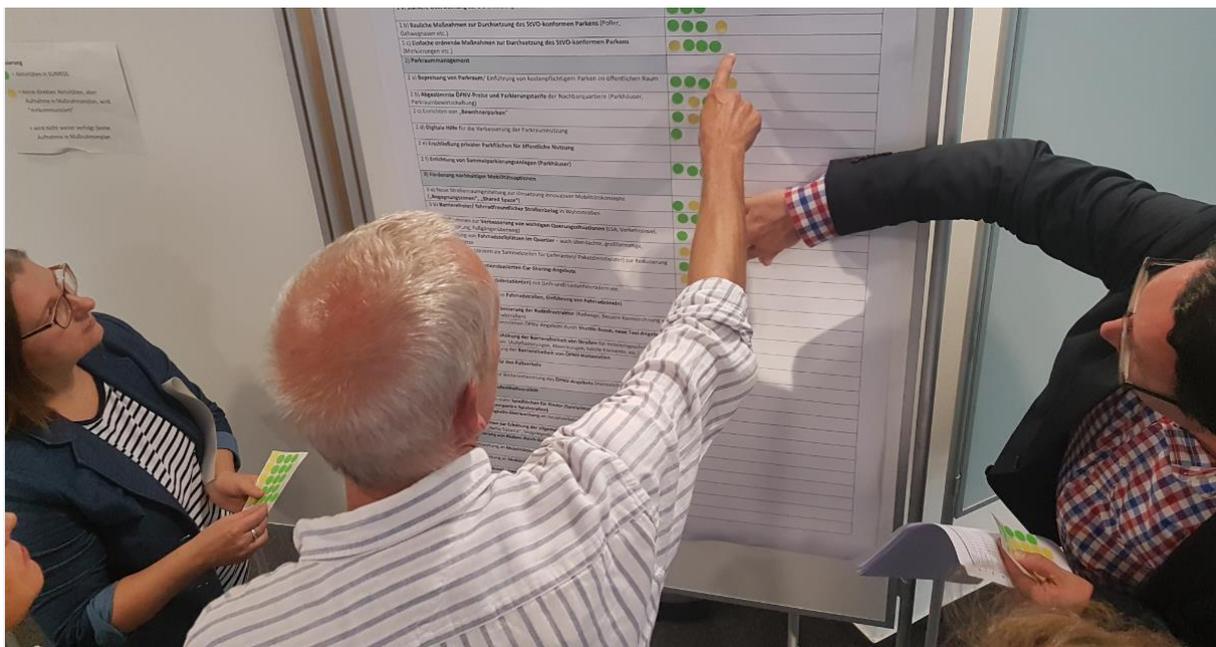


Abbildung 4: Priorisierung der Handlungsoptionen durch die Teilnehmenden



Neben der inhaltlichen Diskussion wird auch der Prozess der Priorisierung diskutiert:

- Die Bewertungskategorien werden nach Vorschlag der Teilnehmenden inhaltlich noch einmal angepasst. Es gilt jetzt:
 - „grün - 1“ = **hohe Priorität, Aufnahmen in Maßnahmenkatalog, Aktivitäten in SUNRISE**
 - „gelb - 2“ = **hohe Priorität, allerdings keine direkten Aktivitäten im Rahmen von SUNRISE Aufnahme in Maßnahmenkatalog, wird an geeigneter Stelle „mitkommuniziert“, Umsetzung durch andere Akteure**
 - „orange – 3 = **niedrige Priorität, wird lediglich „im Anhang“ des Maßnahmenkatalogs aufgelistet.**
- Die Bewertung/Priorisierung erfolgt aufgrund von verschiedenen Faktoren, die zu einer Entscheidung herangezogen werden, z.B. die Zuständigkeit oder die zeitliche bzw. finanzielle Umsetzbarkeit. Dennoch wird die Priorisierung als „gefühltes Ergebnis“ wahrgenommen. Hier muss noch einmal überlegt werden, wie der Prozess objektiver gestaltet (nachgearbeitet) werden kann.
- Eine stärkere Vernetzung einzelner Handlungsoptionen ist sinnvoll und muss im „Maßnahmenkatalog“ erfolgen.

Tabelle 1 stellt das Endergebnis der Priorisierung (mit angepassten Bewertungskategorien) dar.

Das Protokoll wurde erstellt von Susanne Findeisen
26.09.2018

Tabelle 1: Ergebnis zur (vorläufigen) Priorisierung der Handlungsoption (Stand: 5.9.18)

„1“ (grün) = hohe Priorität, aktive Umsetzung in SUNRISE; „2“ (gelb)= hohe Priorität, keine aktive Umsetzung in SUNRISE, aber Aufnahmen in SUNRISE-Maßnahmenkatalog;
 „3“ (orange)= geringe Priorität (nur Auflistung im „Anhang“ des Maßnahmenkatalogs)

SUNRISE-Handlungsoptionen	Priorisierung
1) Reduzierung von Falschparken	
1 a) Stärkere Überwachung zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens	1
1 b) Bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens	1
1 c) Einfache ordnende Maßnahmen zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens	1
2) Parkraummanagement	
2 a) Einführung von kostenpflichtigem Parken im öffentlichen Raum (mit abgestimmten Parkierungstarifen und ÖPNV-Preisen)	1
2 b) Einrichten von „Bewohnerparken“	1
2 c) Errichtung von Sammelparkierungsanlagen (Parkhäuser)	2
2 d) Digitale Hilfe für die Verbesserung der Parkraumnutzung	3
2 e) Erschließung privater Parkflächen für öffentliche Nutzung	3
3) Förderung nachhaltiger Mobilitätsoptionen	
3 a) Erhöhung des stationsbasierten Car-Sharing-Angebots	1
3 b) Schaffung von Fahrradstellplätzen im Quartier – auch überdachte, großformatige, gesicherte Plätze	1
3 c) Einrichtung von Fahrrad-Ausleihstation(en) (inkl. Lastenfahrräder)	1
3 d) Micro-Hubs zur Reduzierung des Lieferverkehrs (z.B. dezentrale Paketcontainer)	1
3 e) Neue Straßenraumgestaltung zur Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte („Begegnungszonen“, „Shared Space“)	2
3 f) Maßnahmen zur Verbesserung von wichtigen Querungssituationen (LSA, Verkehrsinsel, Ampelschaltung, Fußgängerüberweg)	2
3 g) Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur (Weiterentwicklung von Fahrradstraßen, Einführung von Fahrradzone(n), Radwege etc.)	2
3 h) Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit von Straßen für mobileingeschränkte und sehbehinderte Menschen; Barrierefreier/ fahrradfreundlicher Straßenbelag	2
3 i) Weitere Verbesserung der Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen	2
3 j) Überprüfung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots (Haltestellen, Linien)	2
3 k) Neue Angebote zur Ergänzung des herkömmlichen ÖPNV-Angebots (Shuttle-Busse, neue Taxi-Angebote, B+R)	3
3 l) Digitale Hilfen für den Fußverkehr	3
4) Förderung der Aufenthaltsqualität	
4 a) Schaffung von mehr Spielflächen für Kinder (Spielplätze, verkehrsberuhigte Straßen - "Spielstraßen", temporäre Spielstraßen)	1
4 b) Geschwindigkeitsüberwachung an Hauptverkehrsstraßen	1
4 c) Maßnahmen zur Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität (Initiativen zur Begrünung, Mülleimer, „Nette Toilette“, Sitzgelegenheiten etc.)	1
5) Mitwirken an den Mobilitätskonzepten des KBM und NHV	
5 a) Mitwirkung am Mobilitätskonzept des KBM	1
5 b) Mitwirkung am Mobilitätskonzept des NHV	1
6) Informationskampagnen	
6 a) Informationskampagnen über (nachhaltige) Mobilitätsangebote, Car-Sharing, Multimodalität, allgemeines Verhalten im Verkehr	1

TOP 4: Weiteres Vorgehen - Prozessschritte, Meilensteine, Zuständigkeiten

Zum Abschluss findet ein Austausch über das weitere Vorgehen statt. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit werden vor allem die Möglichkeiten für die weitere Bürgerbeteiligung diskutiert:

- Es ist Konsens, dass eine „Abstimmung“ über Handlungsoptionen durch die Bürger nicht zielführend ist:
 - Eine Online-Befragung (zur Bewertung von Handlungsoptionen) ist nicht geeignet, da das Thema zu komplex ist und nicht sichergestellt werden kann, dass alle Zielgruppen erreicht werden.
 - Auch ein Fragebogen (Briefkastenaktion) ist ein zu einseitiges Format, um Akzeptanz und Verständnis für Veränderungen zu schaffen. Bei der Umverteilung der Nutzung des Straßenraums wird es Konflikte geben - um diese zu entschärfen ist vielmehr ein Dialog notwendig.
 - Es ist nicht sinnvoll eine ja/nein-Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger abzufragen, da keine einstimmige Zustimmung zu erwarten ist. So könnte lediglich ein Stimmungsbild abgefragt werden und das wurde bereits in der ersten Phase der Bürgerbeteiligung ermittelt.
 - Es wird unsere Aufgabe sein, auch die „leisen“ oder kaum vertretenen Anliegen (Barrierefreiheit, Rettungssicherheit) ein hohes Gewicht zu verleihen.
- Bevorzugt wird daher eine aktivere Bürgerbeteiligung mit persönlicher Begegnung, z.B. in Form von Workshops, Straßenfesten etc. Hier kann ein räumlicher Bezug geschaffen werden und man kann mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort ins Gespräch kommen. Dafür soll ein „Festausschuss“ mit verschiedenen Beteiligten (SUNRISE Team, einzelne Mitglieder des Projektbeirats, etc.) gebildet werden, der geeignete Ideen für Aktivitäten entwickelt.

Anhänge

- Anhang 1:
Präsentation „SUNRISE–Workshop: Priorisierung der Handlungsoptionen und weiteres Vorgehen“ von Susanne Findeisen, SUBV
- Anhang 2:
Präsentation „SUNRISE-Studie: Untersuchung der Parksituation“ von Markus Otten, BMO
- Anhang 3:
Tabelle der „Handlungsoptionen“, inklusive Ergänzungen/Anpassung durch die Teilnehmenden

