

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

3. Regionalkonferenz

Bremen-Mitte
24. März 2014



Ablauf Regionalkonferenz Bremen-Mitte (24.03.2013)

Zeit	Thema	
19.00	Begrüßung	Robert Bücking, OA Mitte / Östliche Vorstadt
	Stand der Bearbeitung des VEP	Wilhelm Hamburger, SUBV Freie Hansestadt Bremen
19.05	Einführung zur 3. Beteiligungsphase und Eindrücke aus dem Bürgerforum	Klaus Schäfer-Breede
19.10	Überblick über die Bewertungsmethodik, Vorschlag Zielszenario, lokale Schwerpunkte	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.50	Sonderbetrachtung zur Sperrung Hochstraße Breitenweg	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
20.00	Diskussion	
20.50	Stand der Überarbeitung des Lkw- Führungsnetzes	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
21.00	Veranstaltungsende	

Übersicht



Stand der 3. Beteiligungsrunde

Überblick



Eindrücke aus dem Bürgerforum Bremen-Mitte (06.03.2014)

- Bereich: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhaussen
- im Überseemuseum
- Teilnehmerzahl 43 (+ 4 Sprecher + 4 Team)
- Methodik Maßnahmenbewertung/-Auswahl konnte vermittelt werden
- Einblick in Zielszenario anhand von zwei Poster-Stationen:

Leben- Bewegen - Organisieren

- - Radverkehr
- - Fußverkehr/Nahmobilität
- - Verkehrssicherheit/Mobilitätsberatung/Carsharing
- - Straßenraum/Mobilitätskultur/Ruhender Verkehr

Erreichen - Handeln -Transportieren

- - Kfz- und Wirtschaftsverkehr
- - ÖPNV - Eisenbahn/Straßenbahn
- - ÖPNV - Busverkehr
- - Sonderbetrachtungen

- Stimmung: konstruktiv, interessiert, Auftakt für/Aufforderung zur Befassung mit dem Vorschlag zum Zielszenario



Eindrücke aus dem Bürgerforum Bremen-Mitte (06.03.2014)

- Bereich: Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhaussen
- im Überseemuseum
- Teilnehmerzahl 43 (+ 4 Sprecher + 4 Team)
- Methodik Maßnahmenbewertung/-Auswahl konnte vermittelt werden
- Einblick in Zielszenario anhand von zwei Poster-Stationen:

Leben- Bewegen - Organisieren

- - Radverkehr
- - Fußverkehr/Nahmobilität
- - Verkehrssicherheit/Mobilitätsberatung/Carsharing
- - Straßenraum/Mobilitätskultur/Ruhender Verkehr

Erreichen - Handeln -Transportieren

- - Kfz- und Wirtschaftsverkehr
- - ÖPNV - Eisenbahn/Straßenbahn
- - ÖPNV - Busverkehr
- - Sonderbetrachtungen

- Stimmung: konstruktiv, interessiert, Auftakt für/Aufforderung zur Befassung mit dem Vorschlag zum Zielszenario



Online seit 3. März 2014 bis 28. April 2014

zusätzlich: Termine der sogenannten
"aufsuchenden" Bürgerbeteiligung
(Präsenz in Einkaufszentren):

Samstag, 5. April, 9.00 – 18.00 Uhr: **Berliner Freiheit** (Kurt-Schumacher-Allee, 28327 Bremen)

Donnerstag, 10. April, 10.00 – 18:00 Uhr: **Haven Hööv**t (Zum Alten Speicher 1-2, 28759 Bremen)

Freitag, 11. April, 11.00 – 18.00 Uhr: **Hansa Carré** (Pfalzburger Straße 41, 28207 Bremen)

Donnerstag, 17. April, 10.00 – 20.00 Uhr*: **Waterfront Bremen** (AG-Weser-Straße 3, 28237 Bremen)

Freitag, 24. April, 10.00 Uhr – 20.00 Uhr*: **Roland Center** (Alter Dorfweg 30 -50, 28259 Bremen)



**VERKEHR
2025** **BREMEN
BEWEGEN!**

Bremen erleben!

**WAS IST DER BESTE
VERKEHRSMIX ?**

IHRE MISSION:
Bauen Sie das beste
Verkehrskonzept für Bremen
und beraten Sie die Stadt!

www.bremen-bewegen.de

ENTWERFEN SIE MIT UNS
DEN BREMER
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Tischvorlage je Beiratsbereich

Unterlagen verfügbar:

Bewertungskriterien, Listen der empfohlenen und nicht empfohlenen Maßnahmen, Karten-Übersichten, Ergebnisse der Sonderplanfälle:

www.bau.bremen.de/vep --> **Aktuelles**

alle Poster der Ausstellung und Präsentation:

www.bau.bremen.de/vep --> **Bürgerbeteiligung**

alle Unterlagen optimiert für Online-Betrachtung (aber auch Download),
einschl. Liste der Maßnahmen des Basis-Szenarios:

www.bremenbewegen.de

Vergleichende Bewertung der Testszenarien

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

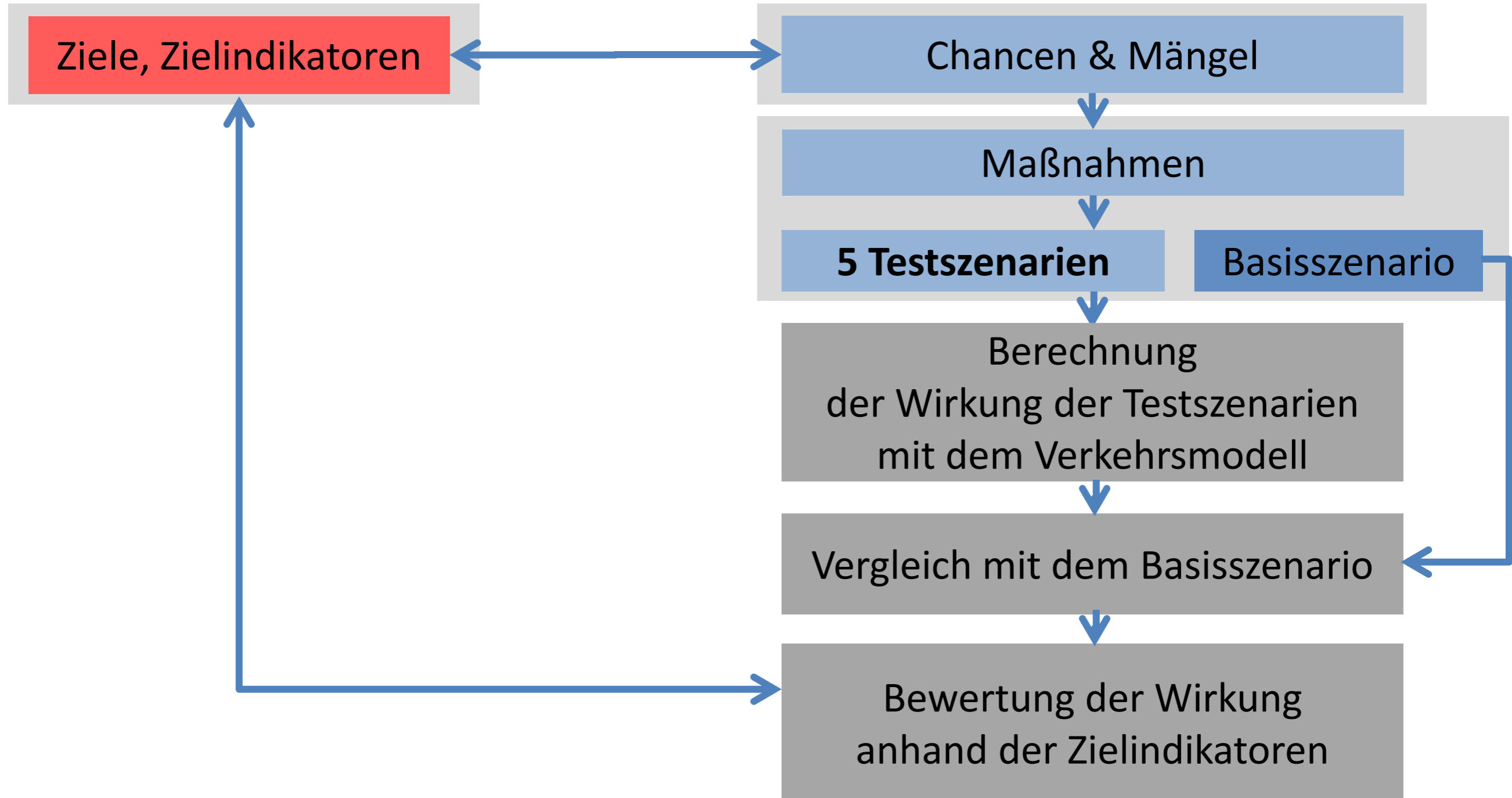


Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

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

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

Wirkungsermittlung der Testszenarien

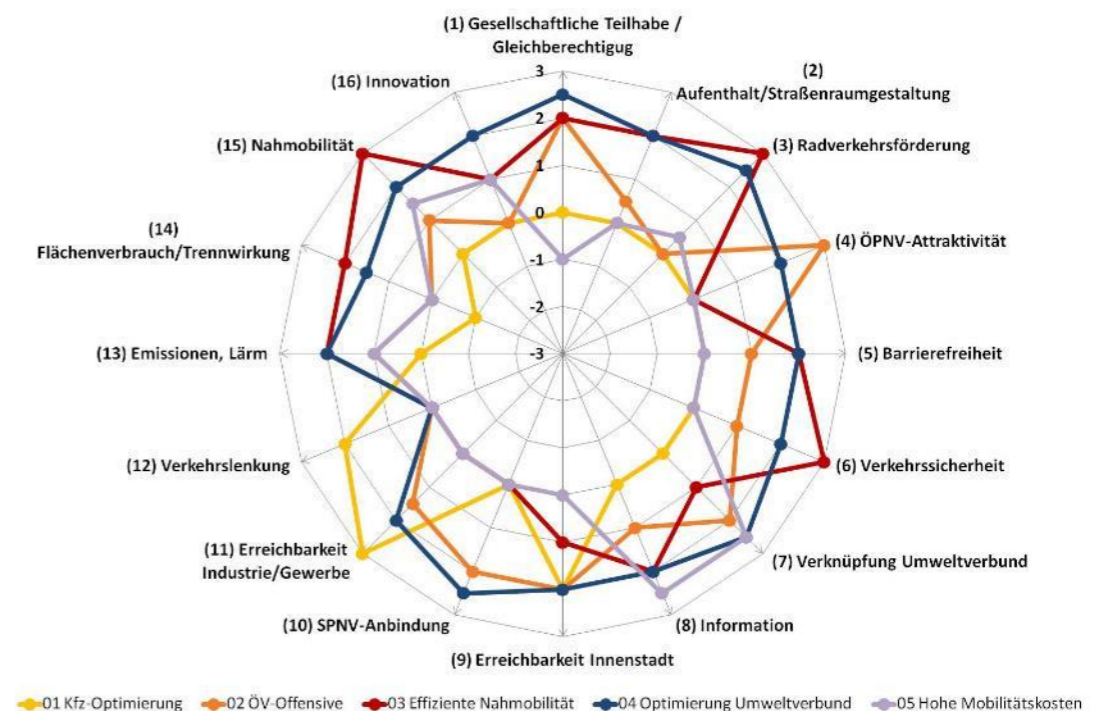
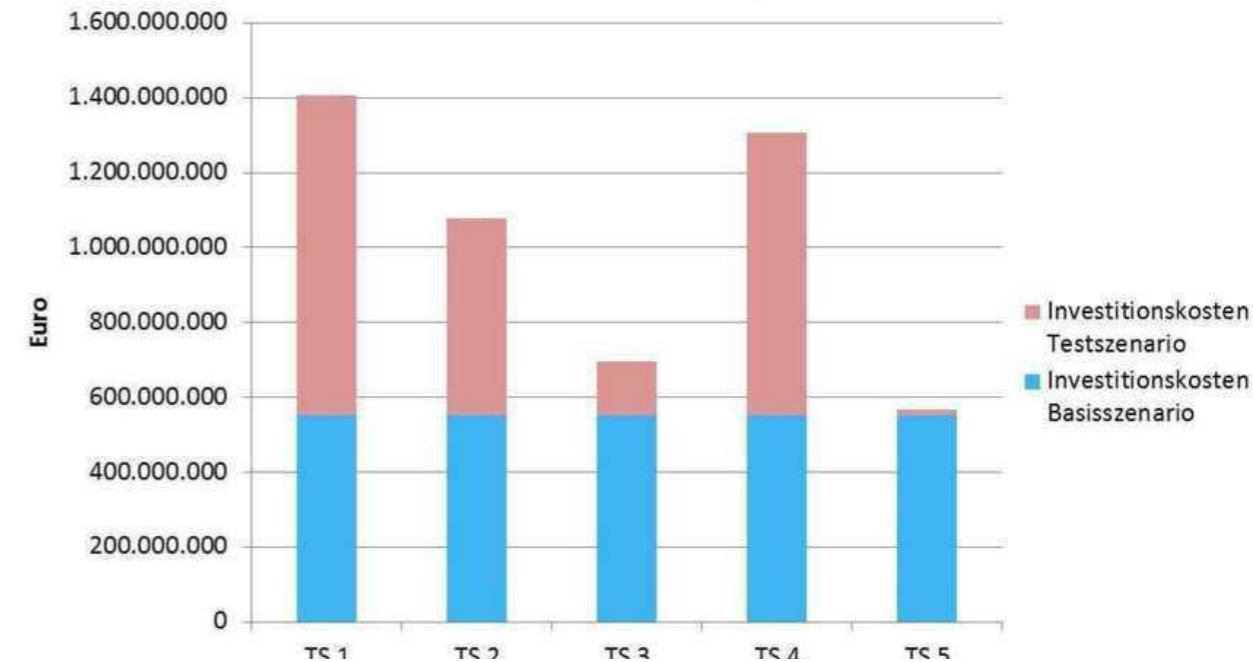


Vergleichende Bewertung der Szenarien

- Hinsichtlich der Kosten schneidet Testszenario 03 am besten ab
- Hinsichtlich der Zielerreichung schneidet vor allem das Testszenario 04 sehr positiv ab, allerdings haben auch die Testszenarien 02 und 03 in vielen Punkten eine positive Bewertung
- Es gibt aber auch einige Zielbereiche, die nur mit dem Testszenario 01 erreicht werden können (Verkehrslenkung, Erreichbarkeit Industrie/Gewerbe)
- In Bezug auf eine integrierte Kosten-/Wirkungs-betrachtung sticht v.a. das Testszenario 03 besonders positiv hervor

> **Eine Kombination von Maßnahmen aus mehreren Testszenarien ist sinnvoll und nötig**

Gesamt-Investitionskosten je Testszenario

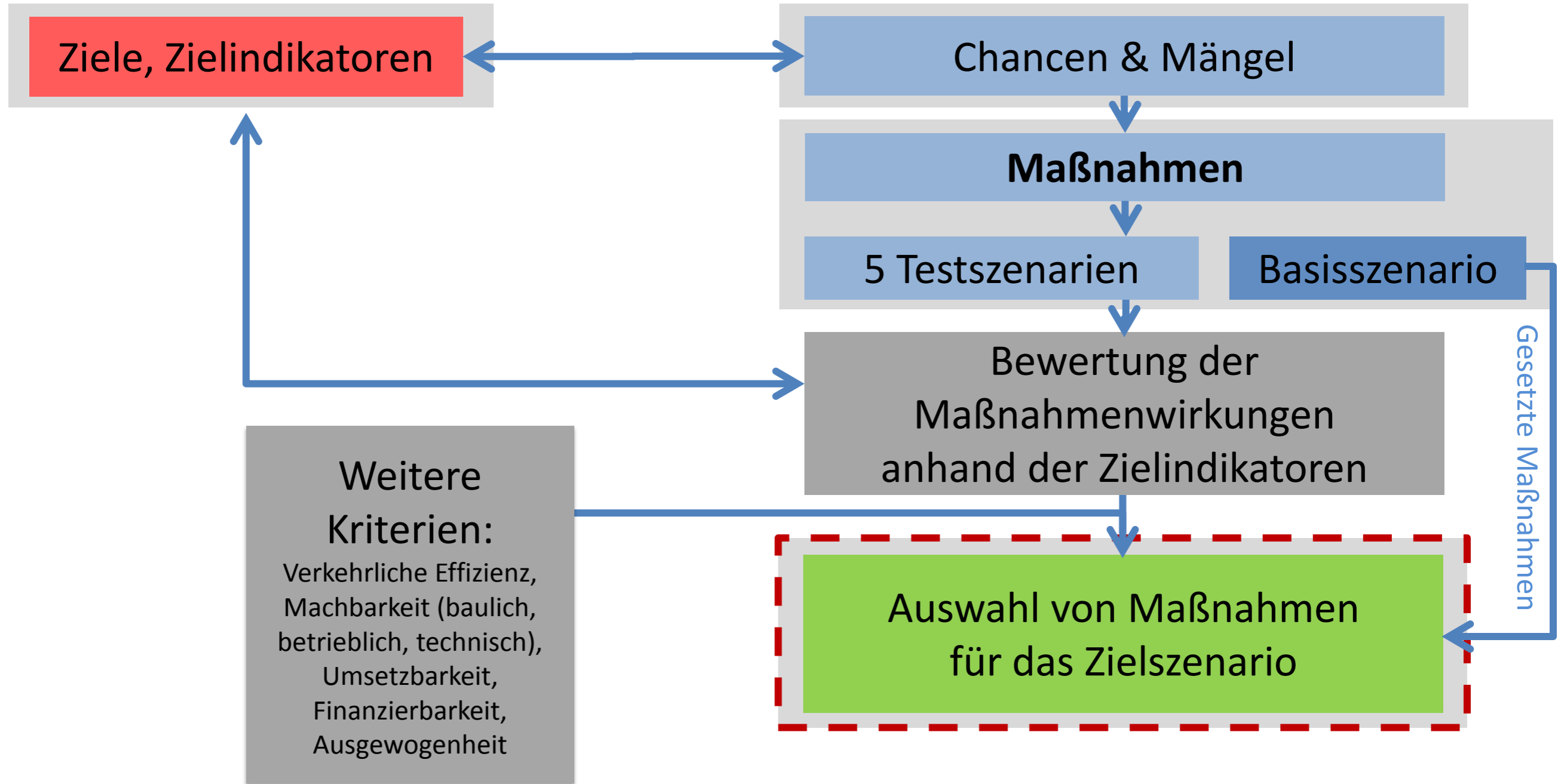


Maßnahmenbewertung: Kriterien und Vorgehensweise

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Maßnahmenbewertung und Entwicklung Zielszenario



Ableitung der Zielindikatoren

- Ausgangsbasis sind die in der 1. Phase des VEP Bremen erarbeiteten und beschlossenen 42 Unterziele der Zielfelder
- Zusammenführen ähnlicher / vergleichbarer Unterziele aus den verschiedenen Zielfeldern
- Definition von 16 Ziel-/Wirkungsindikatoren (abgeleitet aus den Unterzielen)

ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS BREMEN 2025

Durch den Verkehrsentwicklungsplan werden mit dem Zeithorizont 2020/2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von noch zu entwickelnden Indikatoren der Zielerreichungsgrad bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. D.h. es wird bewertet wie gut die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dienen. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung bei der späteren Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Fraktionen, Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei Öffentliche Foren. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes wurden von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen:

Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/Innen stärken

1. Entwickeln einer Strategie für die Fußwegeplanung
2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/Innen
3. Fördern des Fahrradverkehrs
4. Steigern der Attraktivität des ÖPNV
5. Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger/Innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kleinkindern
6. Wiedergewinnen des öffentlichen Raums sowie Attraktivieren und Vernetzen von Straßen und Wegen für alle Nutzer/Innen zugunsten der Aufenthaltsqualität
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
8. Stärken der Nahmobilität

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

1. Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
2. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
3. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
4. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

1. Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix
2. Verbessern tangentialer Verbindungen für den Umweltverbund
3. Integration der Stadtteilzentren an der Peripherie in den Umweltverbund
4. Verbessern der Angebote des Umweltverbundes in Abhängigkeit der Stadtteilagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tariffsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme (auch in der Region)
6. Innovative Konzepte entwickeln und vorhandene innovative Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern
7. Fördern alternativer Antriebstechnologien
8. Verbessern der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer

Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

1. Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens
2. Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten
3. Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)
5. Optimieren der Verbindungen auf der Straße und Schiene zwischen Bremerhaven und Bremen
6. Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes
7. Stärken der Kooperation auf Sachzebene mit den Gebietskörperschaften der Region

Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

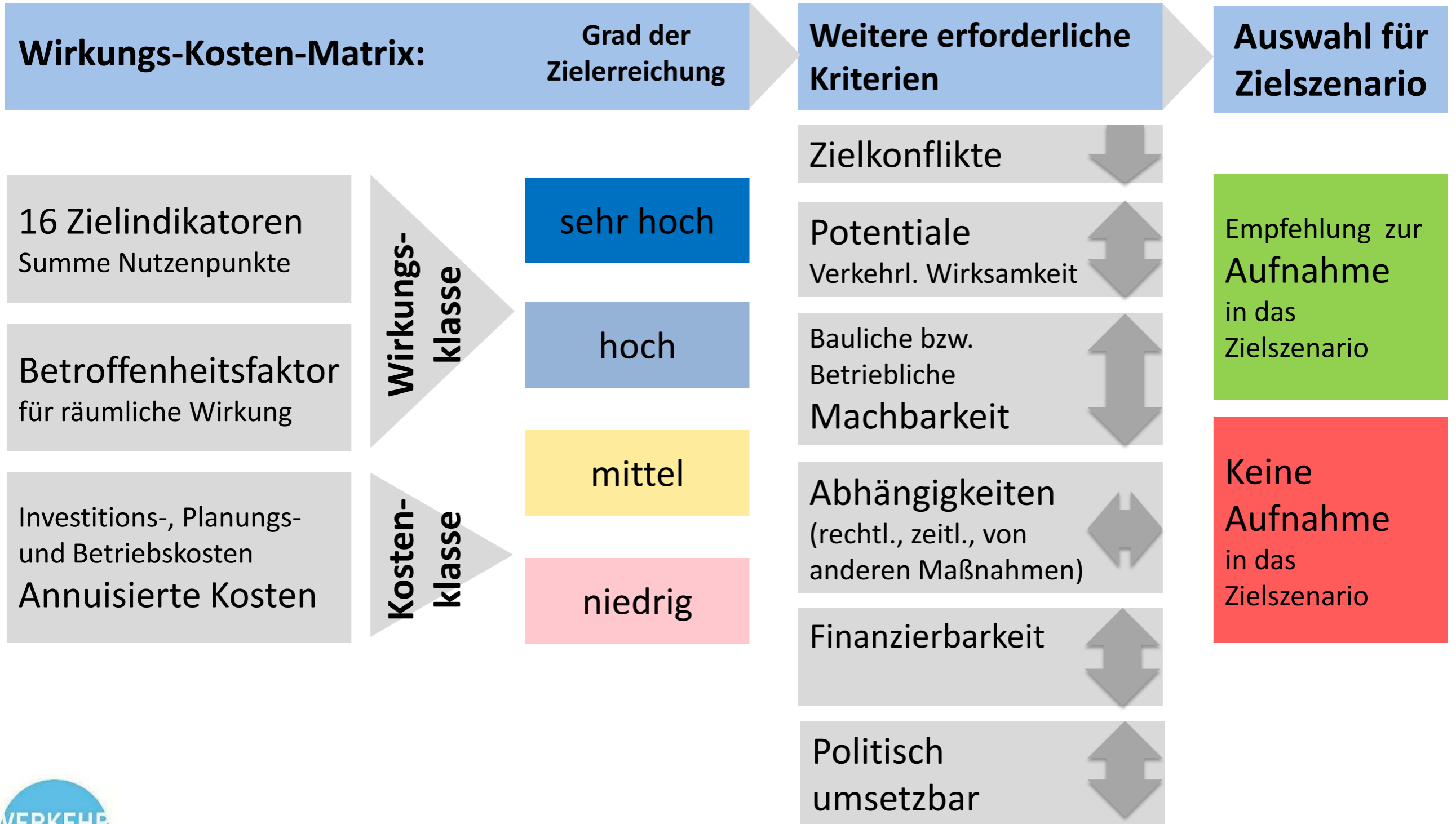
1. Verlässlichkeit und Effektivität im Wirtschaftsverkehr für Unternehmen
2. Sicherstellen der optimalen Erreichbarkeit für den Güter- und Warenverkehr sowie für den Personenwirtschaftsverkehr sowohl im Umweltverbund als auch im motorisierten Individualverkehr als Grundvoraussetzung für die oberzentrale Rolle Bremens in der Nordwest-Region
3. Sicherstellen des flüssigen Zu- und Ablaufs der Verkehre zu und von den Häfen
4. Ermöglichen der Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen mit hoher Durchlässigkeit – abseits der Wohnbebauung, wo nötig mit wirkungsvollem Lärmschutz
5. Minimieren / Effektivieren von Lieferverkehren in der Stadt in Rückkopplung mit dem privaten Einkaufsverhalten
6. Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund
7. Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
8. Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
9. Prüfen und ggf. Fördern von alternativen Transportsystemen

Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

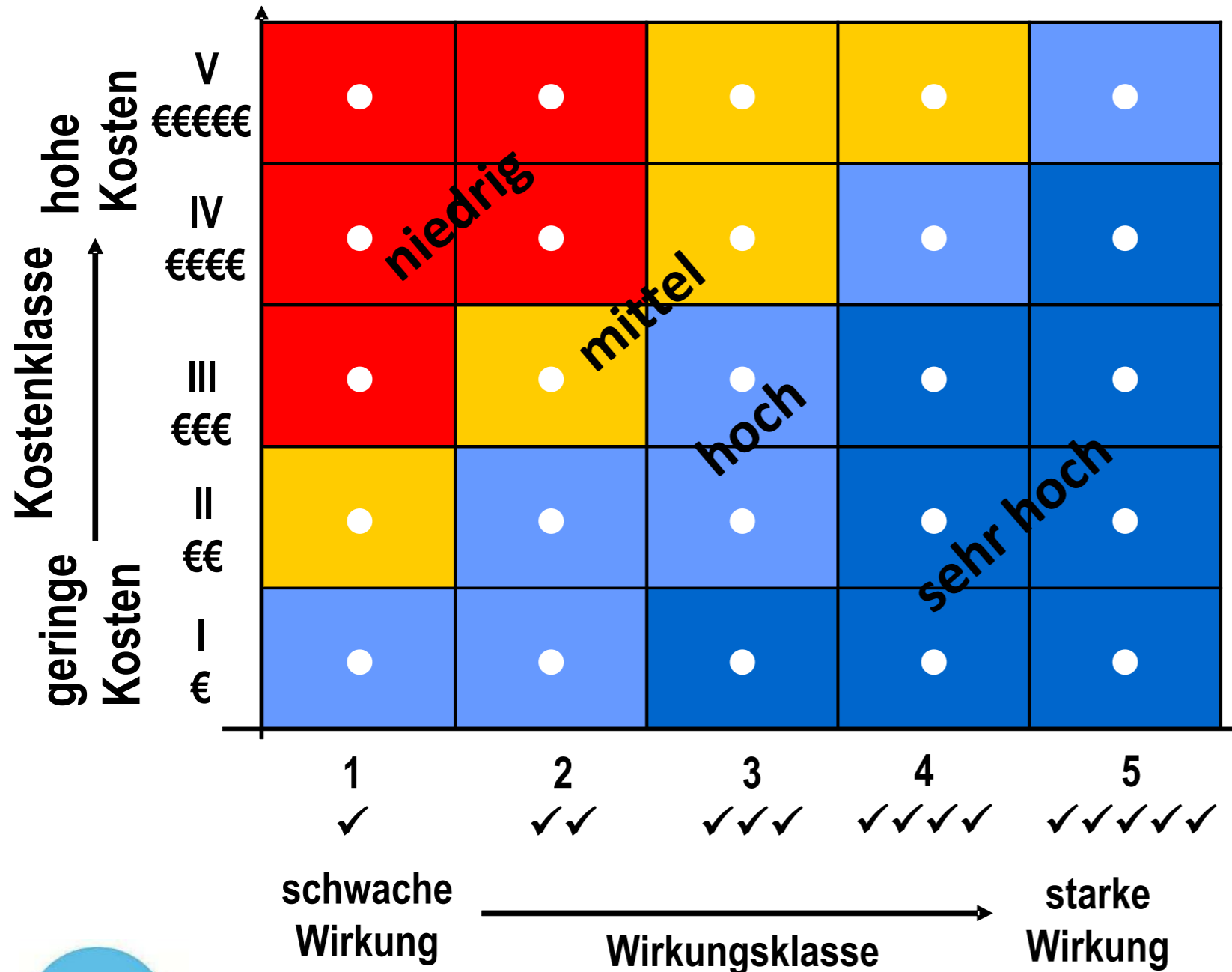
1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Transivirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/Innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen

Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter www.baumwelt.bremen.de → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan

Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario



Verfahren der Wirkungsermittlung und Aufbau der Wirkungs-Kosten-Matrix



- Gutachterliche Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Ziele; Nutzenpunkte je Zielindikator qualitativ ermittelt (-3 bis +3 Punkte)
- Bewertung des räumlichen Wirkungsumfang (groß, mittel, klein)
- Einstufung in 5 Wirkungsklassen anhand der gewichteten Gesamtnutzenpunkte (1 = schwach bis 5 = stark)
- Zuordnung zu 5 Kostenklassen (annuisierte Kosten)
- Verschneiden der Wirkungs- und Kostenklassen (Wirkungs-Kosten-Matrix)
- Grad der Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen, z.B.:
 - sehr hoch
 - hoch
 - mittel
 - niedrig

Vorschlag für das Zielszenario

Auswahl von Maßnahmen mit Bezug auf Bremen-Mitte

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

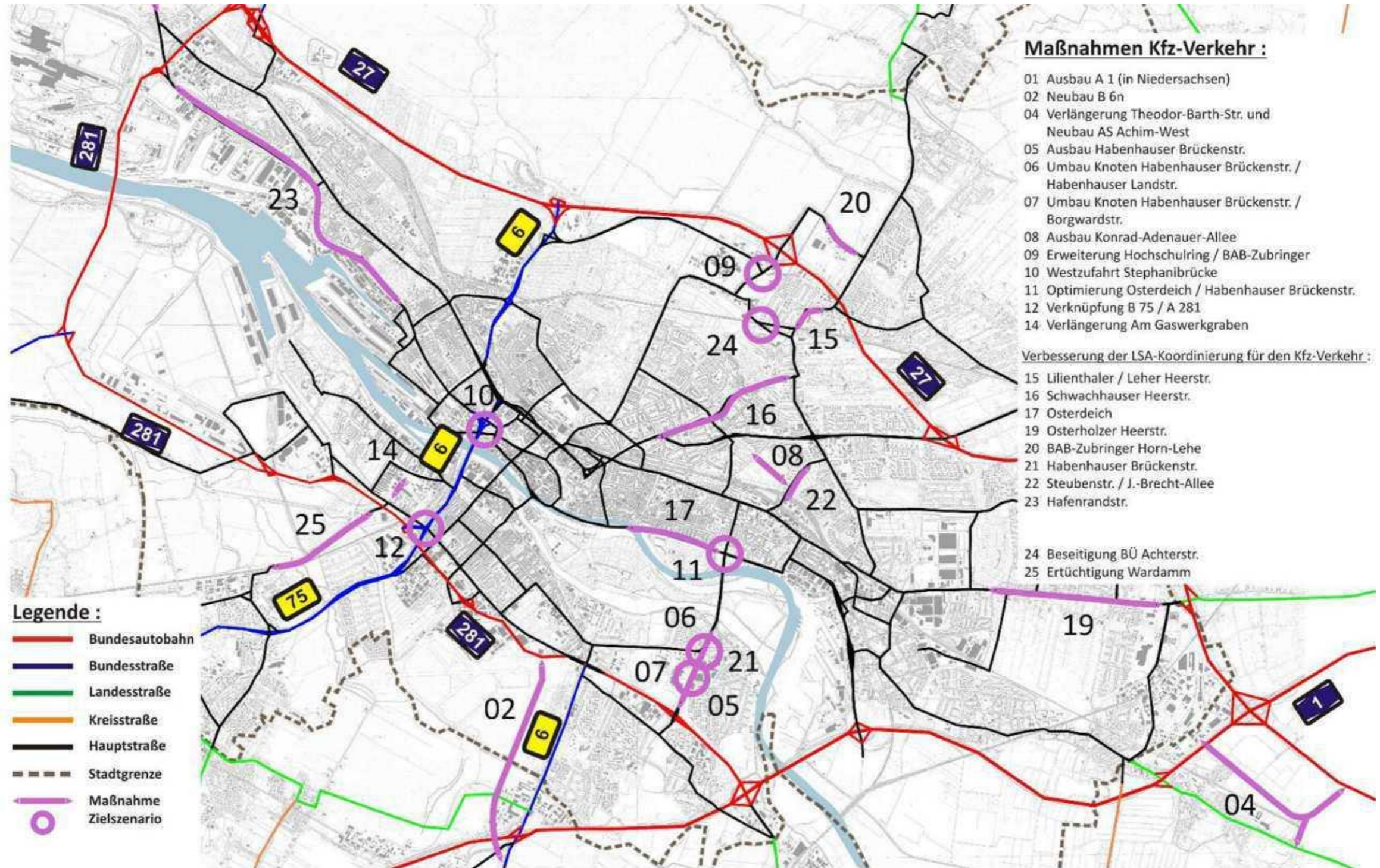


Vorschlag für das Zielszenario

- Der VEP ist ein strategisches Verkehrskonzept für die Gesamtstadt, insgesamt wurden 330 Maßnahmen untersucht.
- Das Zielszenario umfasst davon ca. 160 Maßnahmen aus allen Testszenarien und Maßnahmenfeldern, Schwerpunkte für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen ergeben sich v.a. aus den Zielsetzungen.
- Etwa die Hälfte der Maßnahmen im Zielszenario betreffen die ganze Stadt, z.B. in Form von Programmen.
- Einzelne Maßnahmen sind konkret für Bremen-Mitte zu lokalisieren.
- Das Zielszenario wird im Folgenden vorgestellt anhand einer Auswahl von Maßnahmen aus den Handlungsfeldern:
 - Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Fußverkehr, Nahmobilität
 - Radverkehr
 - Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
 - Straßenraumgestaltung
 - Parkplatzmanagement, Carsharing

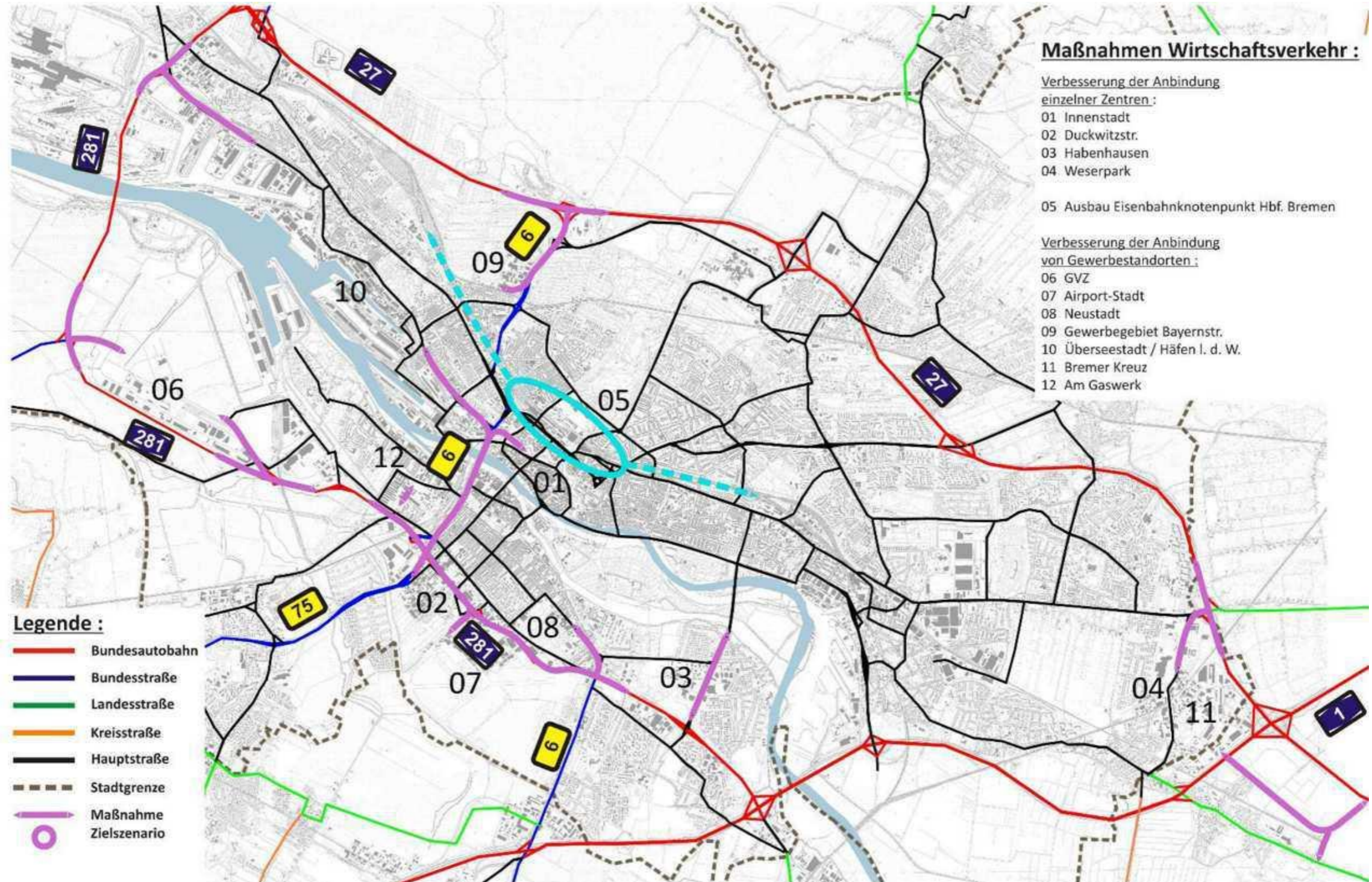


Optimierungen im Straßennetz für den Kfz-Verkehr



Die in der Karte verwendete Nummerierung dient der leichteren Auffindbarkeit der Maßnahme. Sie gilt jeweils nur für die jeweilige Karte.

Verbesserungen im Wirtschaftsverkehr



Die in der Karte verwendete Nummerierung dient der leichteren Auffindbarkeit der Maßnahme. Sie gilt jeweils nur für die jeweilige Karte.

Kfz- und Wirtschaftsverkehr optimieren

Verstärkte Erhaltung und Sanierung der Straßeninfrastruktur

Behinderungen im Kfz-Verkehr beseitigen, Kfz-Verkehr auf Hauptstraßen bündeln (Auswahl)

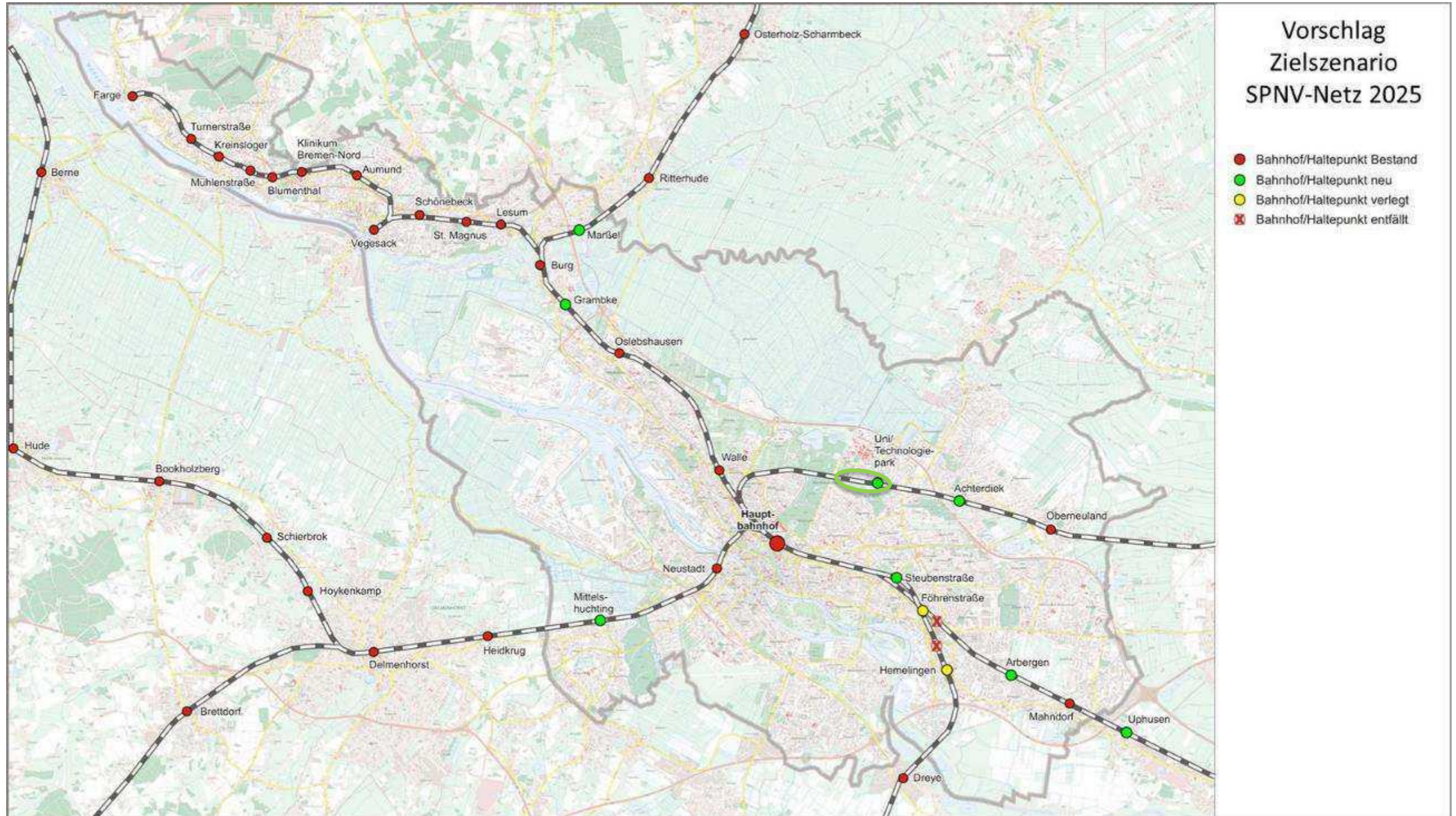
- + Koordinierung der LSA verbessern, u.a. auf der Schwachhauser Heerstr., Osterdeich
- + Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee für den Zweirichtungsverkehr
- + Umbau der Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße
- Umbau Stern (Bypässe)
- Erweiterung Knoten Osterdeich/Sielwall

Wirtschaftsverkehr (Auswahl)

- + Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke
- + Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen Hbf.
- + Ausweitung der Förderung von Lastenbikes zur innerstädtischen Logistik



SPNV-Angebot ausbauen



Straßenbahnliniennetz erweitern



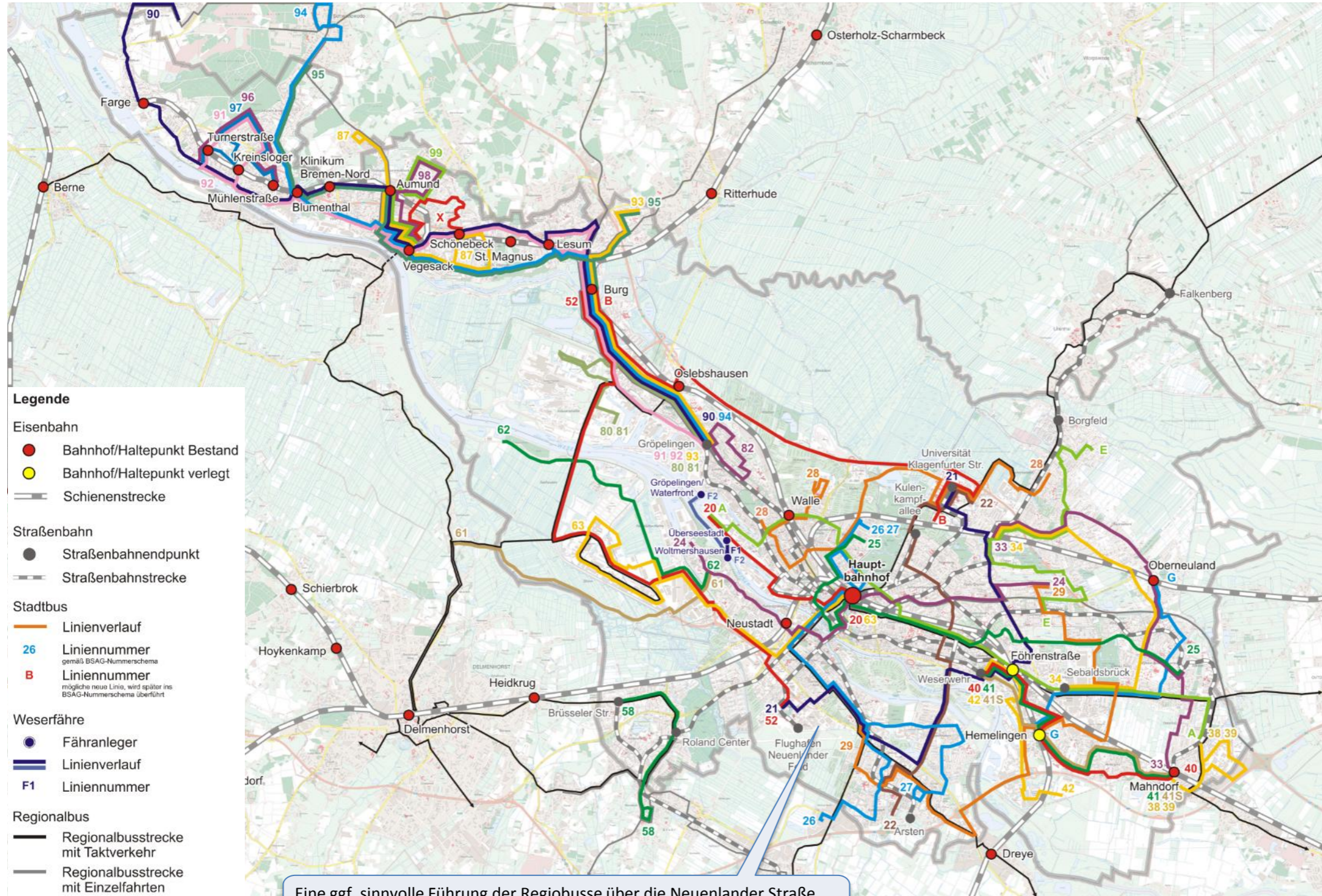
Vorschlag Zielszenario

**Liniennetz
Straßenbahn 2025**

(mit Maßnahmen SPNV)

- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
- Bahnhof/Haltepunkt neu
- Bahnhof/Haltepunkt verlegt

Busnetz optimieren



Linie	Takt [min]	
	Hauptverkehrszeit 06:30-08:30 Uhr 15:00-18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 09:00-15:00 Uhr 18:30-20:00 Uhr
20	15	30
21	15	15
22	15	15
24	7,5	10
25	10	10
26	15	20
27	15	20
28	15	30
29	30	30
33	15	20
34	15	20
38/39	15	30
40	20	20
41/41S	20	20
42	30	30
52	30	30
58	20	20
61	60	0
62	60	60
63	15	30
80/81	30	-
82	30	-
87	60	60
90	15	15
91/92	15	30
93	15	15
94	15	15
95	15	30
96/97	15	15
98/99	15	15
A	15	15
B	30	30
E	30	60
G	30	60
X	30	60
Fähre F1/F2	30	30

Eine ggf. sinnvolle Führung der Regiobusse über die Neuenlander Straße und Airport-Stadt muss noch mit dem ZVBN abgestimmt werden.

Angebot im öffentlichen Verkehr verbessern

SPNV ausbauen (Auswahl):

- + neuer SPNV-Haltepunkt Universität
- keine SPNV-Haltepunkte Klinikum Mitte und Überseestadt
- + 30'-Takt RS 2 (Bremerhaven - Syke) und RS 3 (Oldenburg - Hbf)
- + 15'-Takt RS 1 (Achim - Blumenthal)

Straßenbahn- und Busnetz optimieren (Auswahl):

- + neue Straßenbahnverbindung Horn
- + Verlängerung der Straßenbahn Linie 8 zur Universität
- keine Straßenbahntangente Überseestadt – Schwachhausen – Sebaldsbrück
- + konsequente LSA-Bevorrechtigung Bus

Weserbus:

- keine Weserlinienfähre zwischen Blumenthal und Weserwehr
- + Weserfähre im Querverkehr zwischen Woltmershausen und Überseestadt bzw. Waterfront im 30'-Takt



Fußverkehr und Nahmobilität stärken

Fußgängerfreundliche Straßenräume

- + Fußverkehrskonzepte für die Stadtteile
- + Begegnungszonen in Wohnquartieren als Verkehrsversuch
- Keine weiteren Pilotprojekte Shared Space oder Begegnungszonen in Stadtteilzentren
- + keine Falschparker auf Gehwegen, restriktivere Maßnahmen gegen ruhenden Kfz-Verkehr



komfortable Gehwege,
Humboldtstraße in Bremen
Quelle: Planersocietät

Straßenräume laden zum Aufenthalt ein und werden barrierefrei

- + mehr Grün in Straßenräume integrieren und pflegen
- + mehr Stadtmöbel: Sitzrouten, Spielrouten, Gesundheitspfade
- + Fortschreibung des Berichts Bremen baut Barrieren ab, Konzept für Behindertenstellplätze
- + Temporäre Sperrung für Kfz-Verkehr zur Umnutzung am Wochenende in Stadtteil- und Nahversorgungszentren



Begegnungszone, Frankfurt

Trennwirkung von Hauptstraßen vermindern

- + Programm für neue und bessere Querungsstellen
(v.a. Mittelinseln und Zebrastreifen)



Zebrastreifen Lachmundsdamm, Bremen
Quelle: Planersocietät



Attraktiv gestaltete Mittelinsel,
aber nicht barrierefrei
Quelle: Planersocietät



Barrierefreie Querung, Bremen
Quelle: Planersocietät



Zebrastreifen Arberger Heerstraße, Bremen
Quelle: Planersocietät

Radverkehr sichtbar fördern: Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Radverkehrsinfrastruktur verbessern

- + Budget für Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur erhöhen, Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung, Scherbentelefon einrichten
- + Fahrradstraßen systematisch einsetzen
- + mehr Markierungslösungen machen Radverkehr sichtbar

Radverkehrsnetz weiterentwickeln

- + Radverkehrsnetz verdichten, u. a. durch Verschneidung mit Grünverbindungen des FNP
- + Premiumrouten auf ausgewählten Achsen, u.a.
 - Lilienthal – Innenstadt – Huchting
 - kleiner Ring Erdbeerbrücke – Schwachhausen - Findorff
 - HB-Nord – Innenstadt – Hemelingen
- + Fuß- und Radverkehrsbrücken Höhe Piepe – Altenwall (2 Bauwerke über Weser und Kleine Weser)



Fahrradstraße Wachmannstraße, Bremen
Quelle: SUBV



Radaufstellstreifen, Bremen
Quelle: Planersocietät

Premiumrouten für den Radverkehr

Zügig...
Komfortabel...
Sicher...
...Radfahren



Radfahren sichtbar fördern: Fahrradparken und Service

Fahrradparken ausbauen

- + Ausbau von öffentlichen Radabstellanlagen in Stadtteilzentren und Wohnquartieren
- + Bike+Ride-Anlagen verdichten und verbessern
- + Park+Bike einführen: vom Auto aufs Rad umsteigen (mit Pedelec-Verleih), z.B. Uni/Technologiepark

Service anbieten

- + Gepäckschließfächer, Haltegriffe und Wettersensoren an Ampeln, Selfservicestationen
- kein öffentliches Fahrradverleihsystem



Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit verbessern

Vision Zero

- + Erstellen eines Verkehrssicherheitskonzepts
- + Tempo 30 wird situationsangepasst/punktuell im Hauptstraßennetz eingeführt:
Martinistraße, Parkallee, St.-Jürgen-Straße, H.-H.-Meier-Allee, Stader Straße

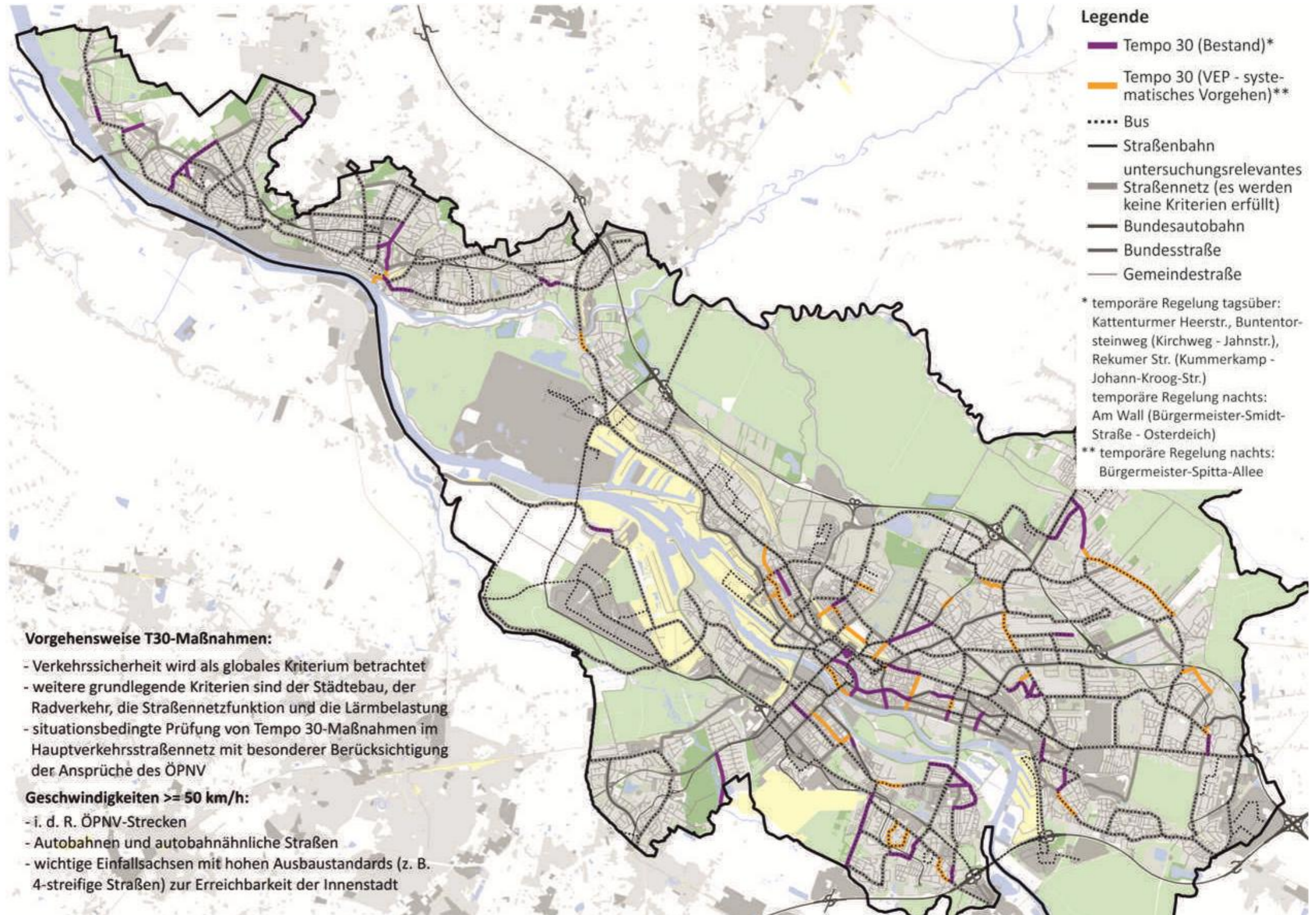
Soziale Sicherheit erhöhen

- + Aufwerten von Angsträumen z.B. durch Lichtinstallationen

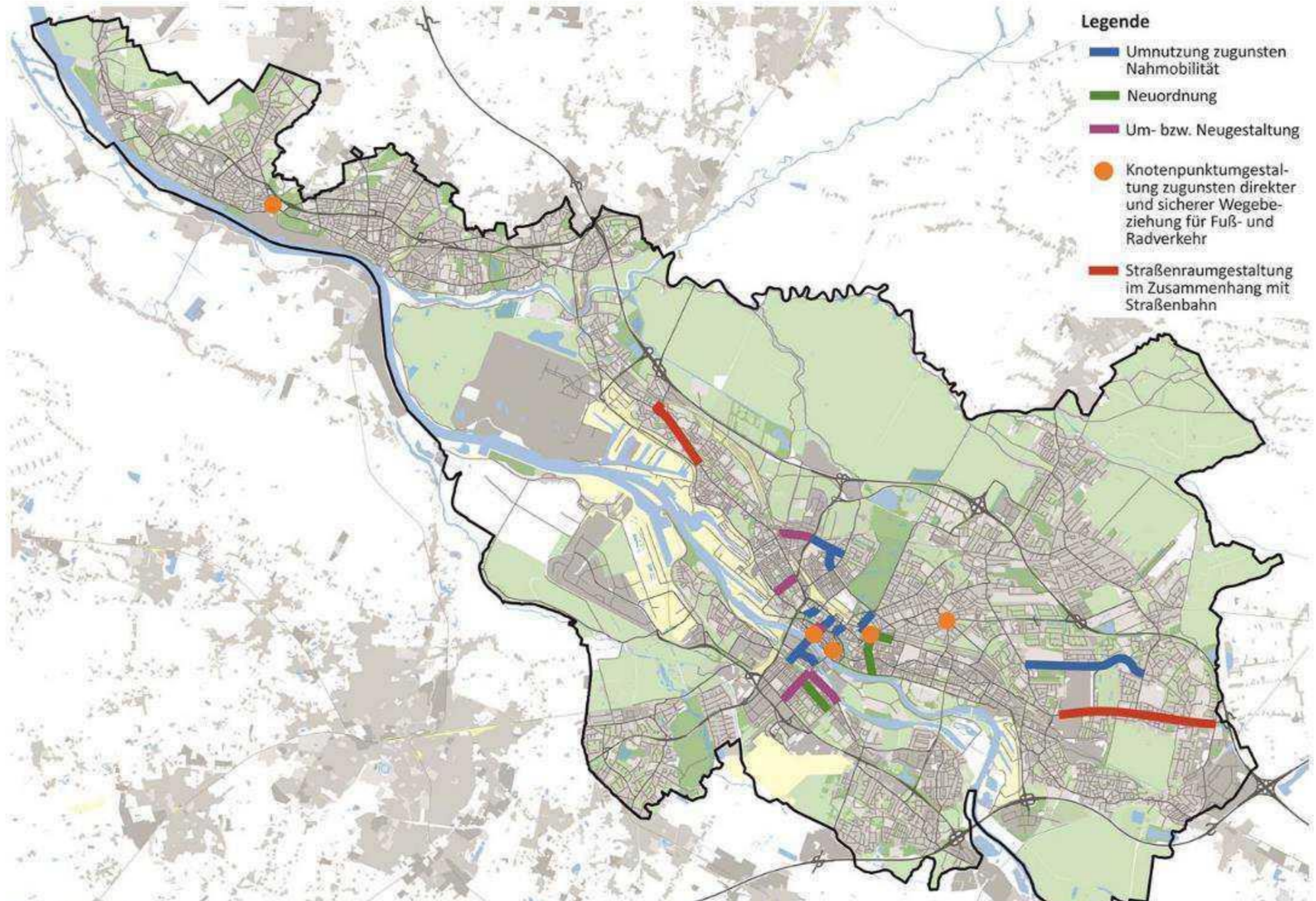
Sicher Radfahren und Zufußgehen

- + Radfahrende sensibilisieren für Bedürfnisse des Fußverkehrs
- + Standardisieren von Einmündungsbereichen

Punktuell / situationsangepasst Tempo 30 im Hauptstraßennetz



Straßenräume attraktiver gestalten



Straßenräume werden nahmobilitätsfreundlich

Umnutzung zugunsten Nahmobilität

komfortable und sichere Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

- + Parkallee
- + Herdentorsteinweg
- + Bürgermeister-Smidt-Straße
- + Daniel-von-Büren-Straße
- Sperrung Gustav-Deetjen-Tunnel

nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkt- umgestaltung

- + Domsheide
- + Dobbenweg/Außer der Schleifmühle
- + Brillkreuzung
- + Gete/Kirchbachstraße



Steuerung des Parkplatzangebots und Carsharing offensiv ausbauen

Neuordnung des ruhenden Verkehrs

- + Bismarckstraße, Sielwall, Am Dobben

Parkraummanagement

- + Erstellen eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt und Ausweitung der Bewirtschaftung
- + konsequente Durchsetzung von Parkverboten
- + schrittweise Reduzierung des Parkraums zugunsten Nahmobilitätsqualitäten

Carsharing ausbauen

- + mehr Mobil.punkte und Mobil.püktchen v.a. in peripheren Stadtteilen
- keine Förderung von One-Way-Carsharing



Sonderbetrachtung: Netzfall zur Sperrung der Hochstraße Breitenweg



Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Zwischenstand – Ergebnisse zu den Prüfaufträgen



Entwicklung Zielszenario und Ausblick Handlungskonzept

