

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

## 3. Regionalkonferenz

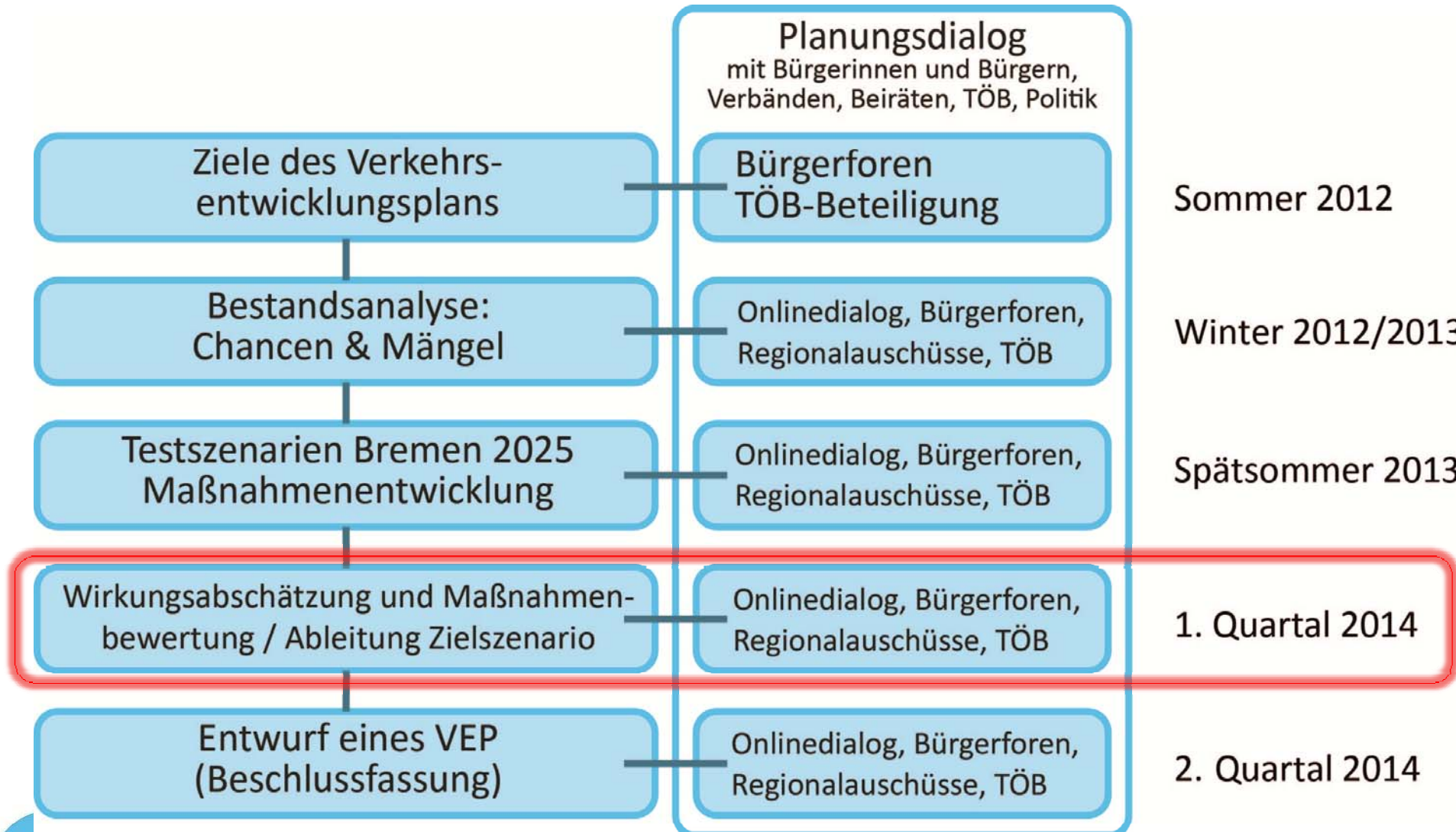
Bremen-West  
25. März 2014



## Ablauf Regionalkonferenz Bremen-West

<b>Zeit</b>	<b>Thema</b>	
18.30	Begrüßung Stand der Bearbeitung des VEP	Ulrike Pala, OA West Ulrich Just, SUBV Freie Hansestadt Bremen
18:35	Stand der Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
18.45	Einführung zur 3. Beteiligungsphase und Eindrücke aus dem Bürgerforum	Klaus Schäfer-Breede
18.50	Überblick über die Bewertungsmethodik, Vorschlag Zielszenario, lokale Schwerpunkte	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV
19.30	Diskussion	
20.50	Ausblick: Wie gehen wir weiter vor?	Anne Mechels, Planersocietät
21.00	Veranstaltungsende	

# Übersicht



# Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Zwischenstand – Ergebnisse zu den Prüfaufträgen



# Stand der 3. Beteiligungsrunde

Überblick



## Eindrücke aus dem Bürgerforum Bremen-West (25.02.2014)

- Bereich: Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle
- im Nachbarschaftshaus Helene-Kaisen (Gröpelingen)
- Teilnehmerzahl 27 (+ 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-West (25.02.2014)

- Bereich: Blockland, Findorff, Gröpelingen, Walle
- im Nachbarschaftshaus Helene-Kaisen (Gröpelingen)
- Teilnehmerzahl 27 (+ 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**







Tischvorlage je Beiratsbereich

## Unterlagen verfügbar:

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

[www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep) --> **Aktuelles**

alle Poster der Ausstellung und Präsentation:

[www.bau.bremen.de/vep](http://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](http://www.bremenbewegen.de)

# Vergleichende Bewertung der Testszenarien

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

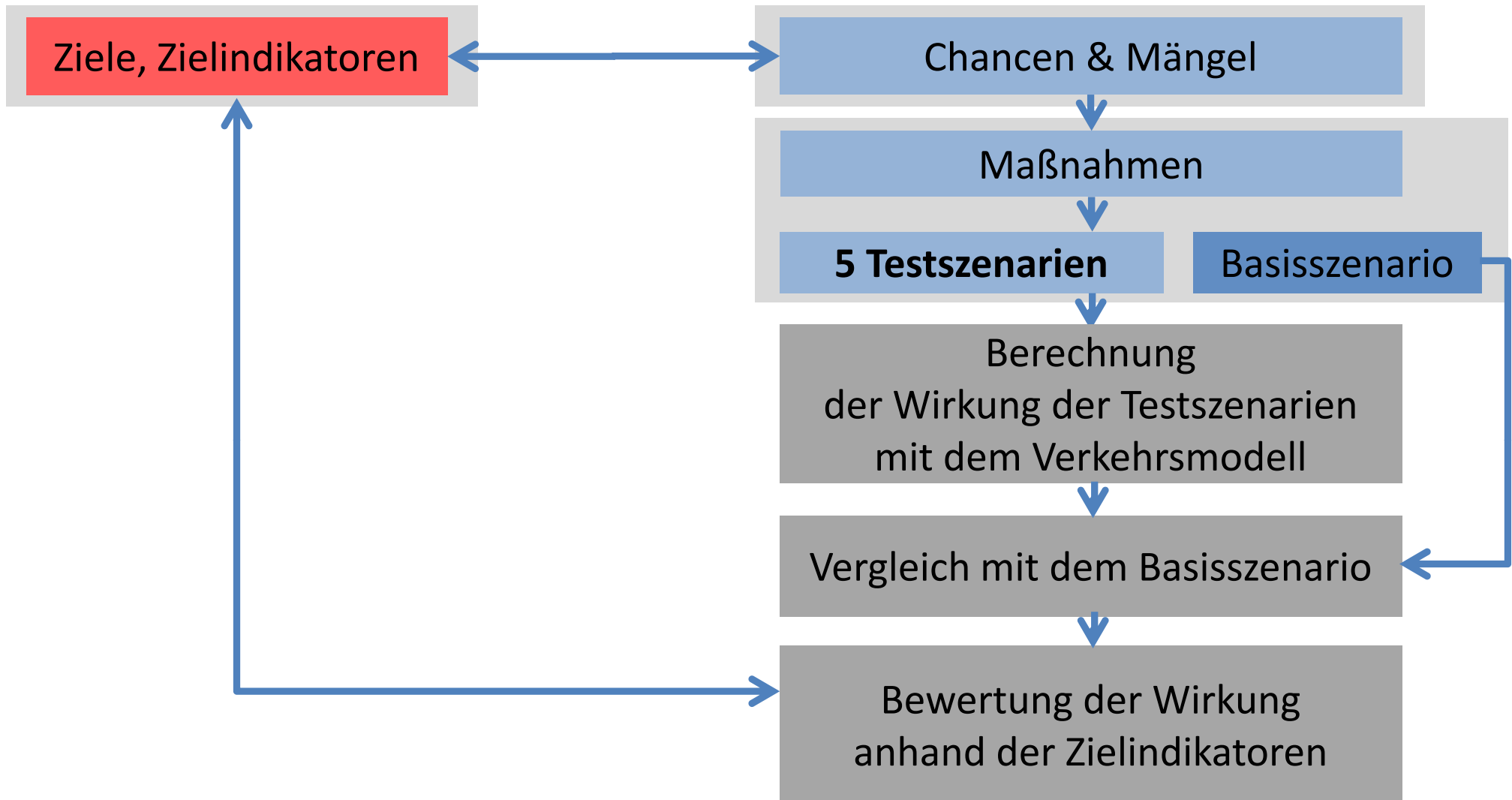


# Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

	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
<b>01 Optimierung Kfz-Verkehr</b>				X	X		X		X	X	X	
<b>02 ÖV-Offensive</b>	X				X	X		X	X	X	X	X
<b>03 Effiziente Nahmobilität</b>		X	X			X	X	X	X	X	X	X
<b>04 Optimierung Umwelt- verbund</b>	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
<b>05 Hohe Mobilitäts- kosten</b>								X	X	X		

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

## Wirkungsermittlung der Testszenarien

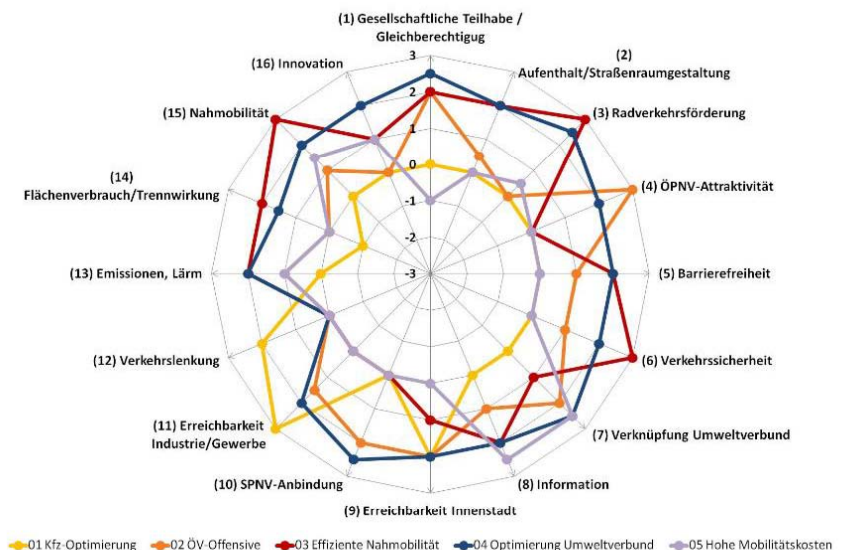
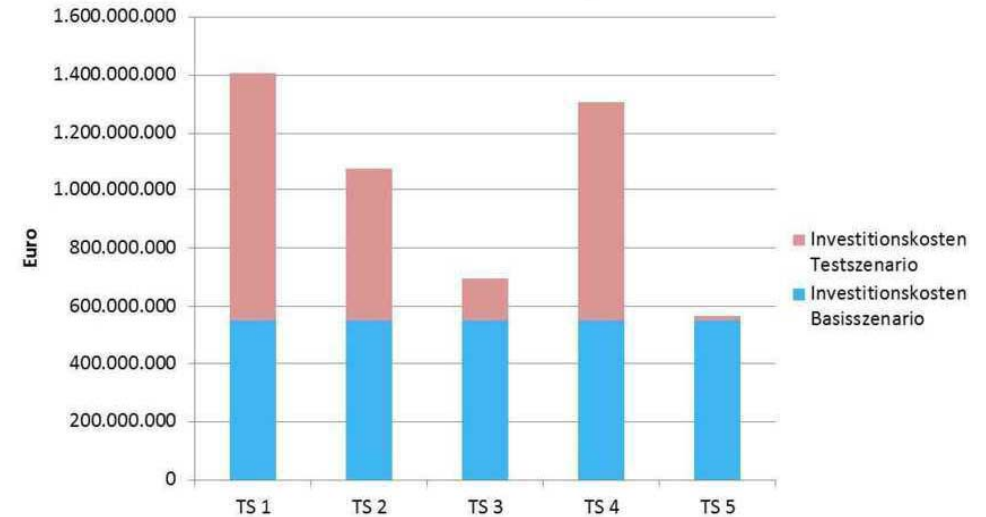


## Vergleichende Bewertung der Szenarien

- 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

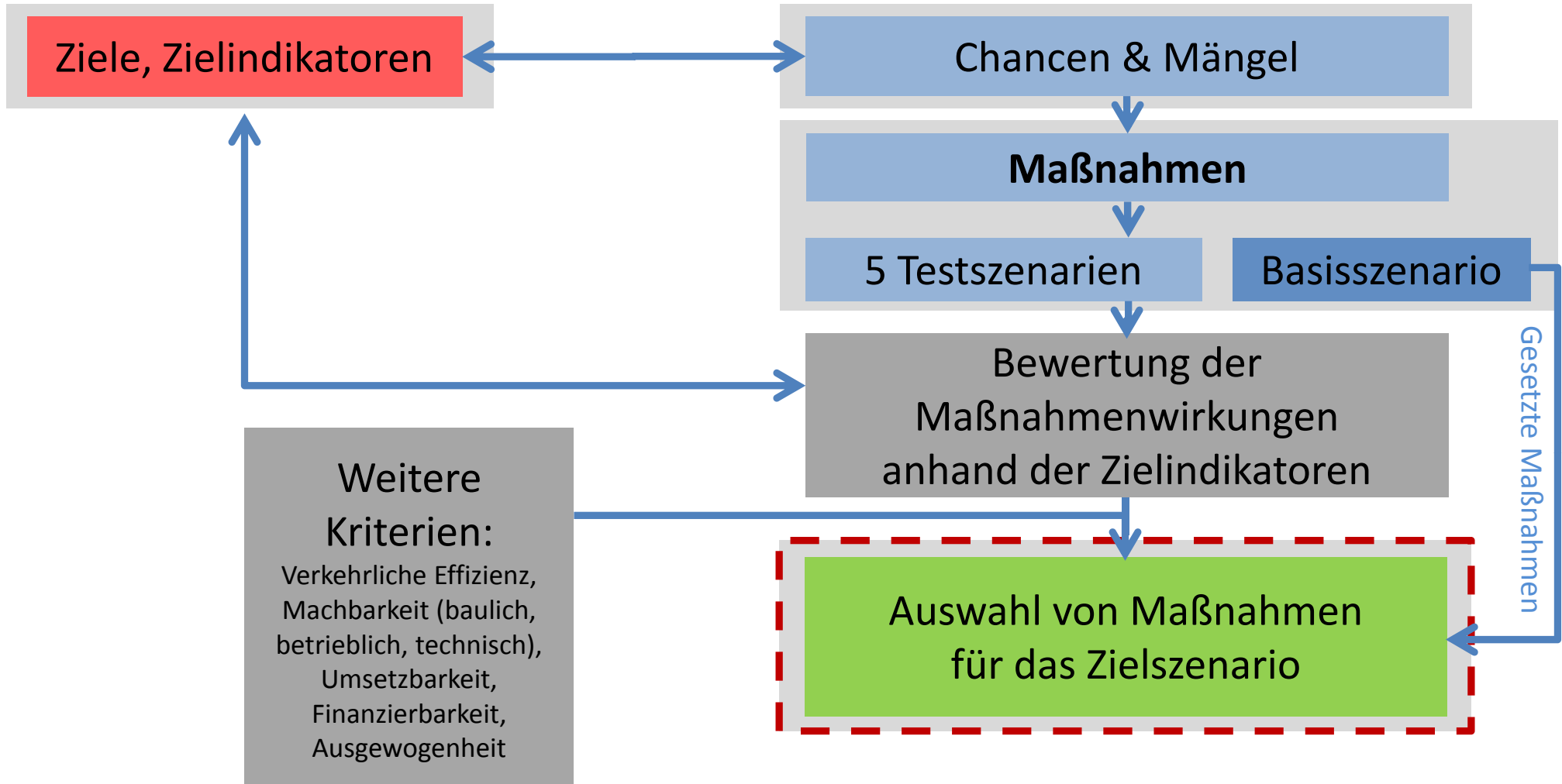


# Maßnahmenbewertung: Kriterien und Vorgehensweise

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 Zielhorizont 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 Stadteillagen
5. Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen. Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einchluss 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 Bremen
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 Sachebene 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

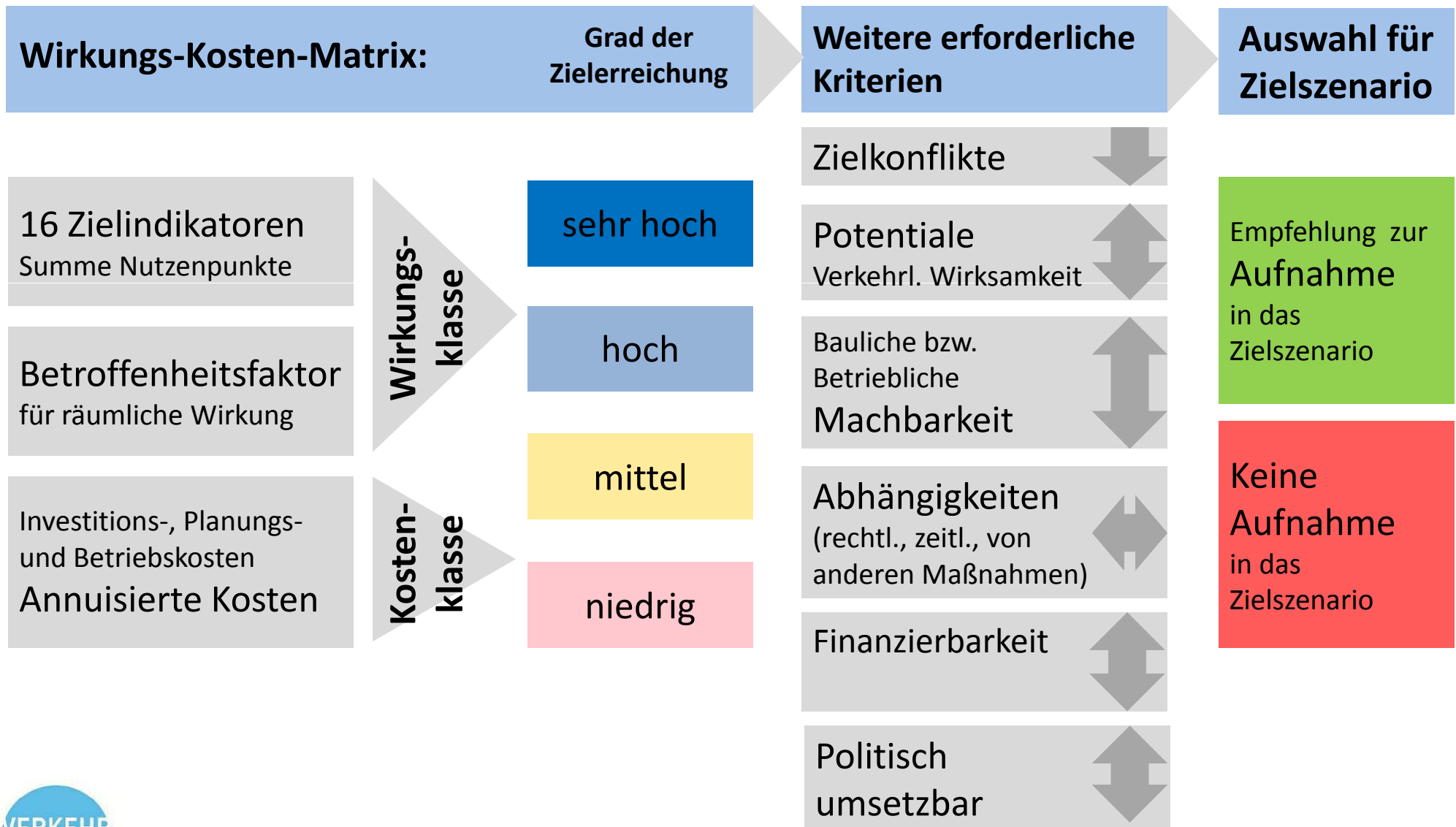
1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (Innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Trennwirkung 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.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de) → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan

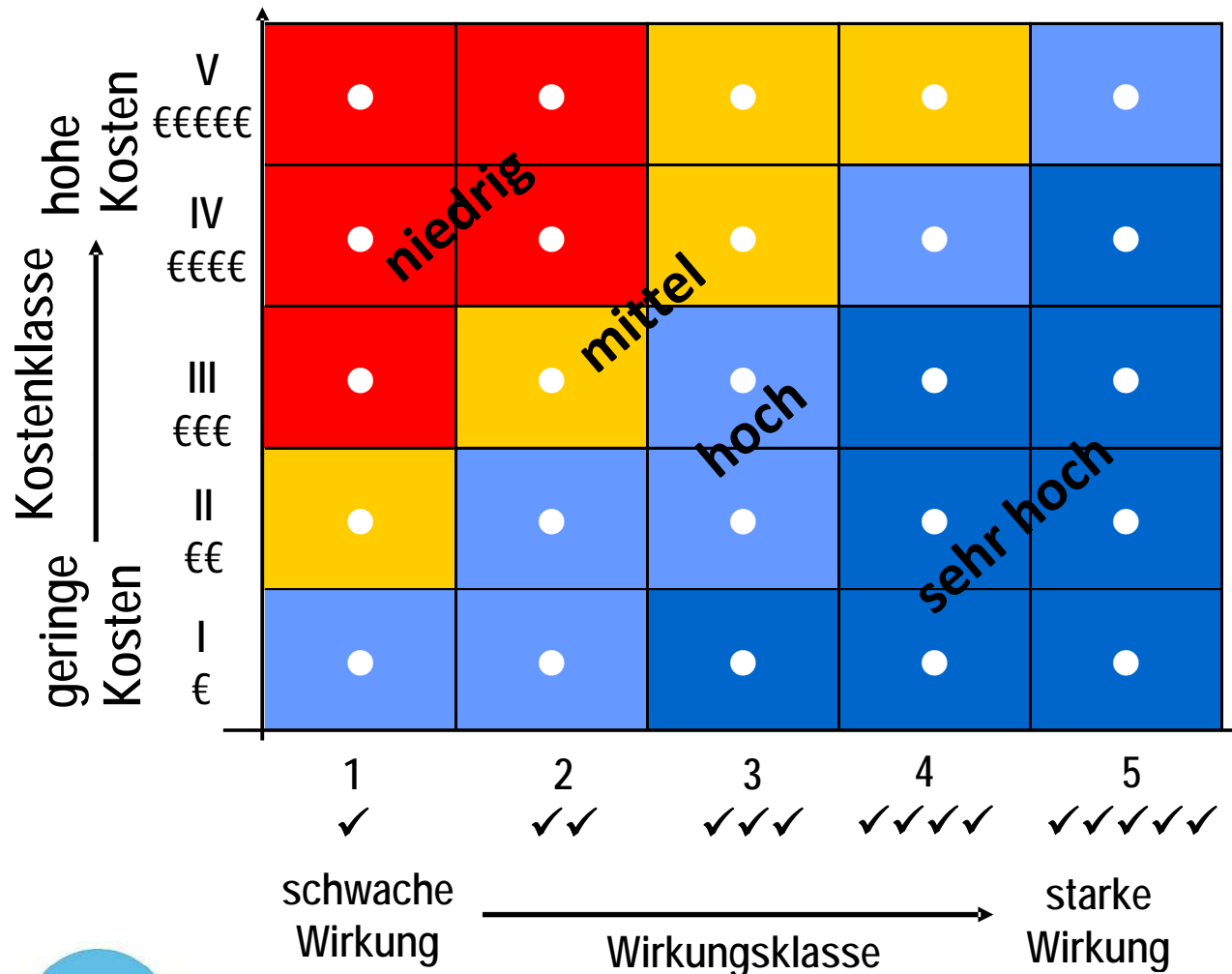




# Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario



# 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 den Bremer Westen

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

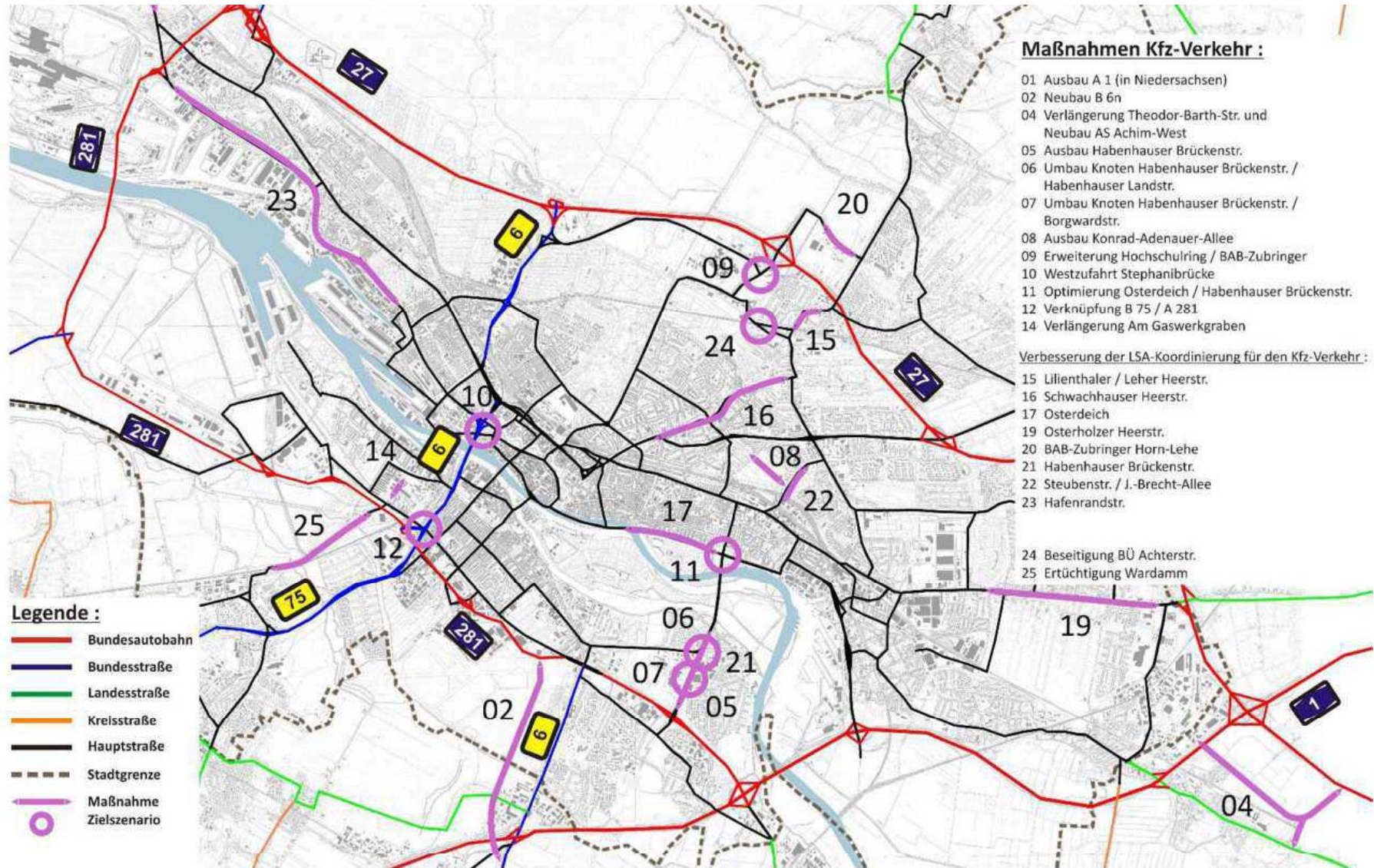


## Vorschlag für das Zielszenario

- Der VEP ist ein strategisches Verkehrskonzept für die Gesamtstadt, insgesamt wurden ca. 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 den Bremer Westen 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

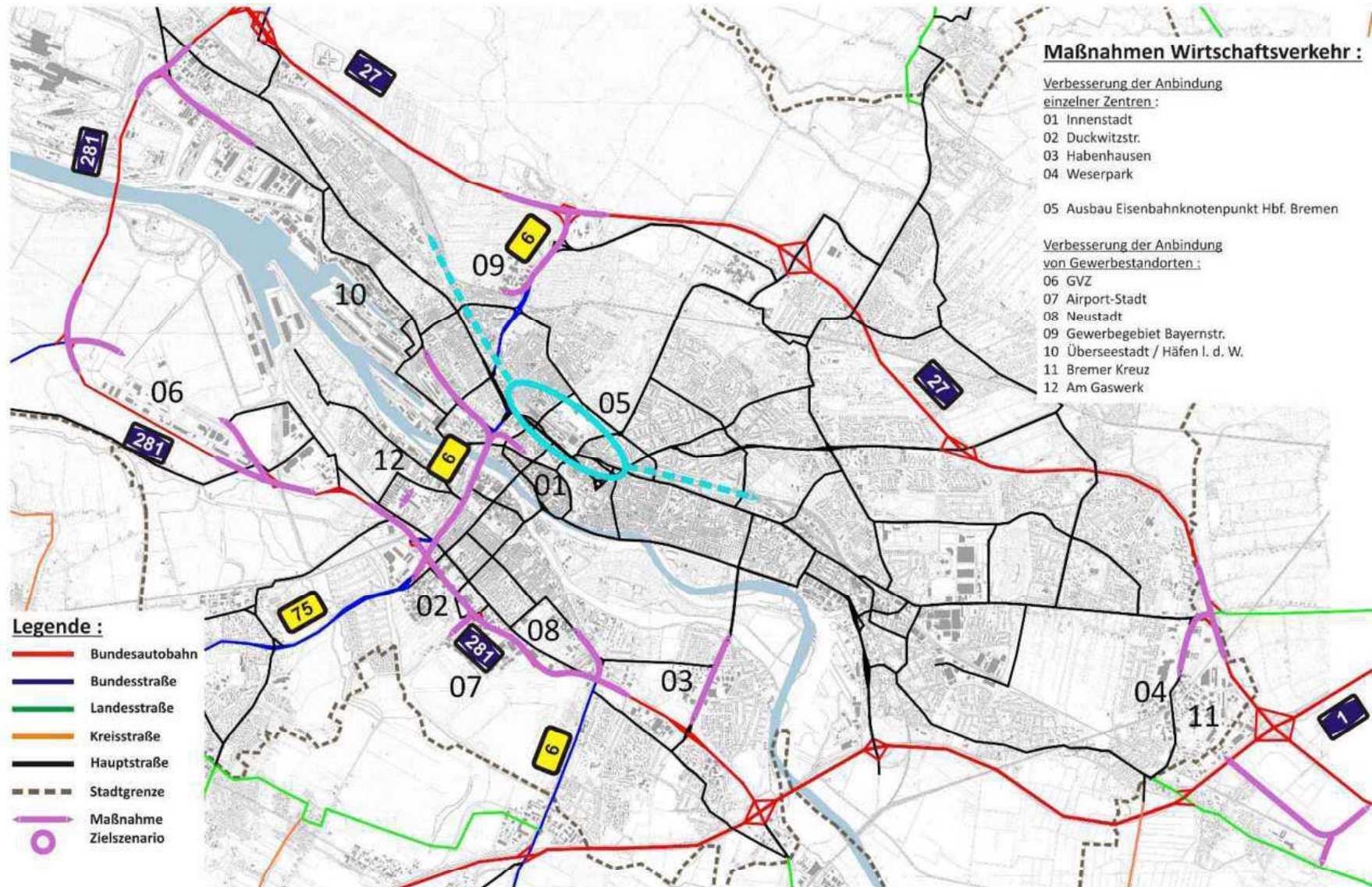


# Optimierungen im Straßennetz für den Kfz-Verkehr



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)

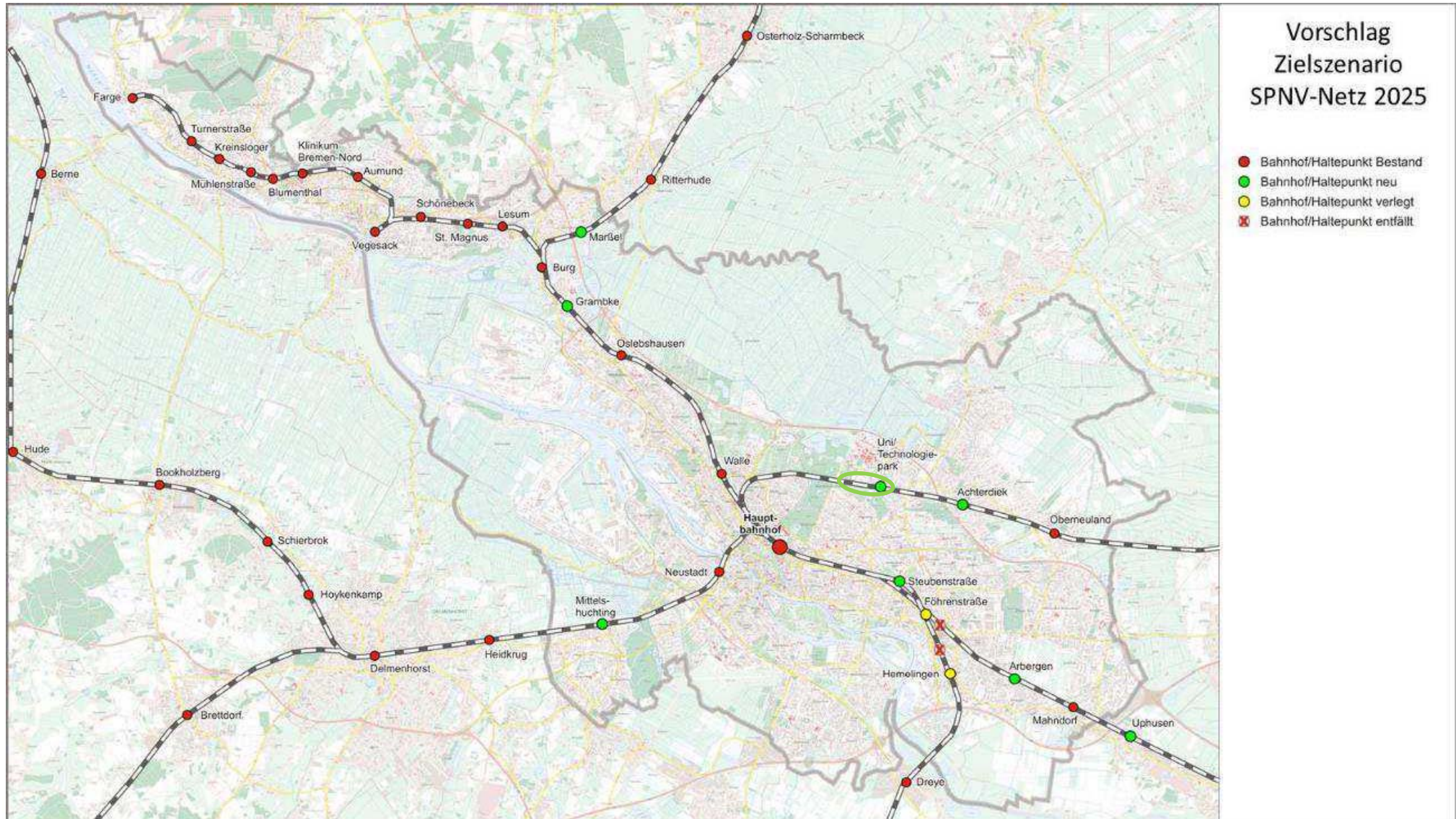
- + Koordinierung der LSA verbessern, u.a. auf der Hafenrandstraße
- keine direkte Anbindung der B74 an A281 (da abhängig von Umgehung Ritterhude)
- kein flächendeckendes Programm zur Verhinderung von Durchgangsverkehren in Wohnquartieren, aber Einzelfalllösungen in betroffenen Quartieren

### Anbindung von Gewerbestandorten verbessern (Auswahl)

- + Schließung des Autobahnringes A281
- + Westzufahrt Stephanibrücke

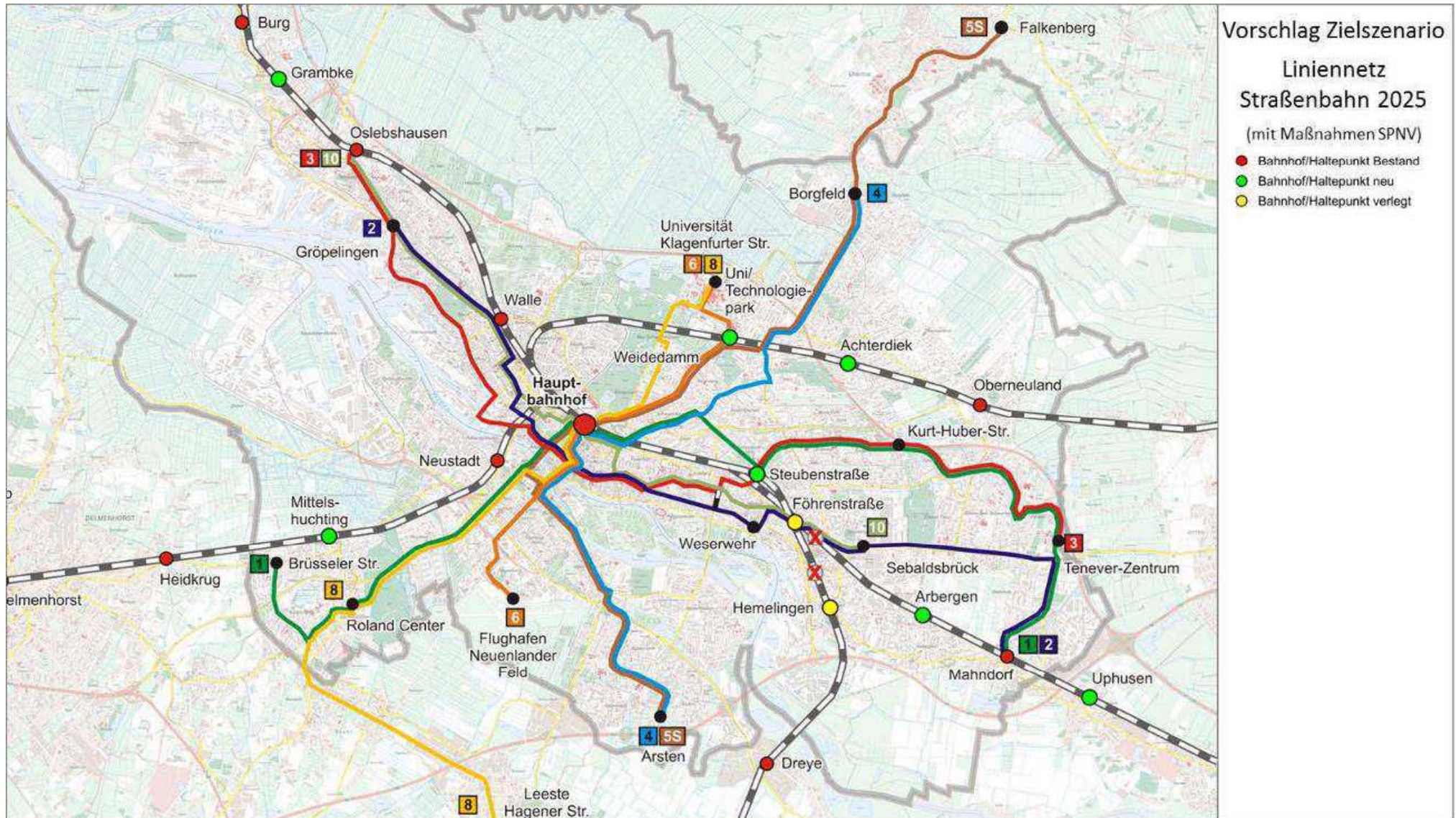


# SPNV-Angebot ausbauen

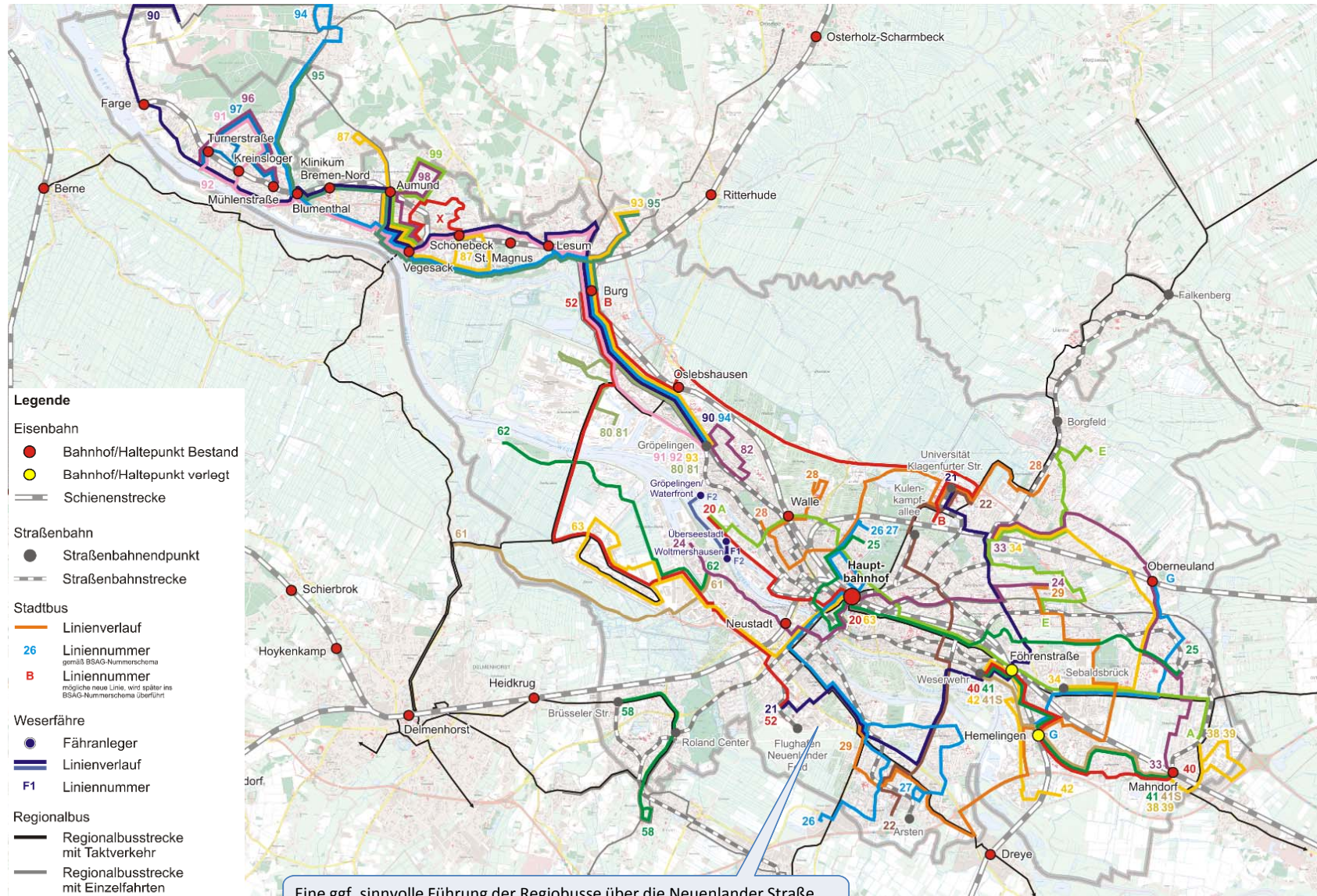




# Straßenbahnliniennetz erweitern



# Busnetz optimieren



Linie	Takt [min]	
	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit
	06:30-08:30 Uhr 15:00-18:30 Uhr	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

# Angebot im öffentlichen Verkehr verbessern

## **SPNV ausbauen (Auswahl):**

- + neue SPNV-Haltestellen, u. a. in Grambke
- kein SPNV-Haltestelle in Gröpelingen aufgrund ungünstiger Lage auf der Nordseite
- + 15'-Takt RS 1 (Blumenthal-Achim)

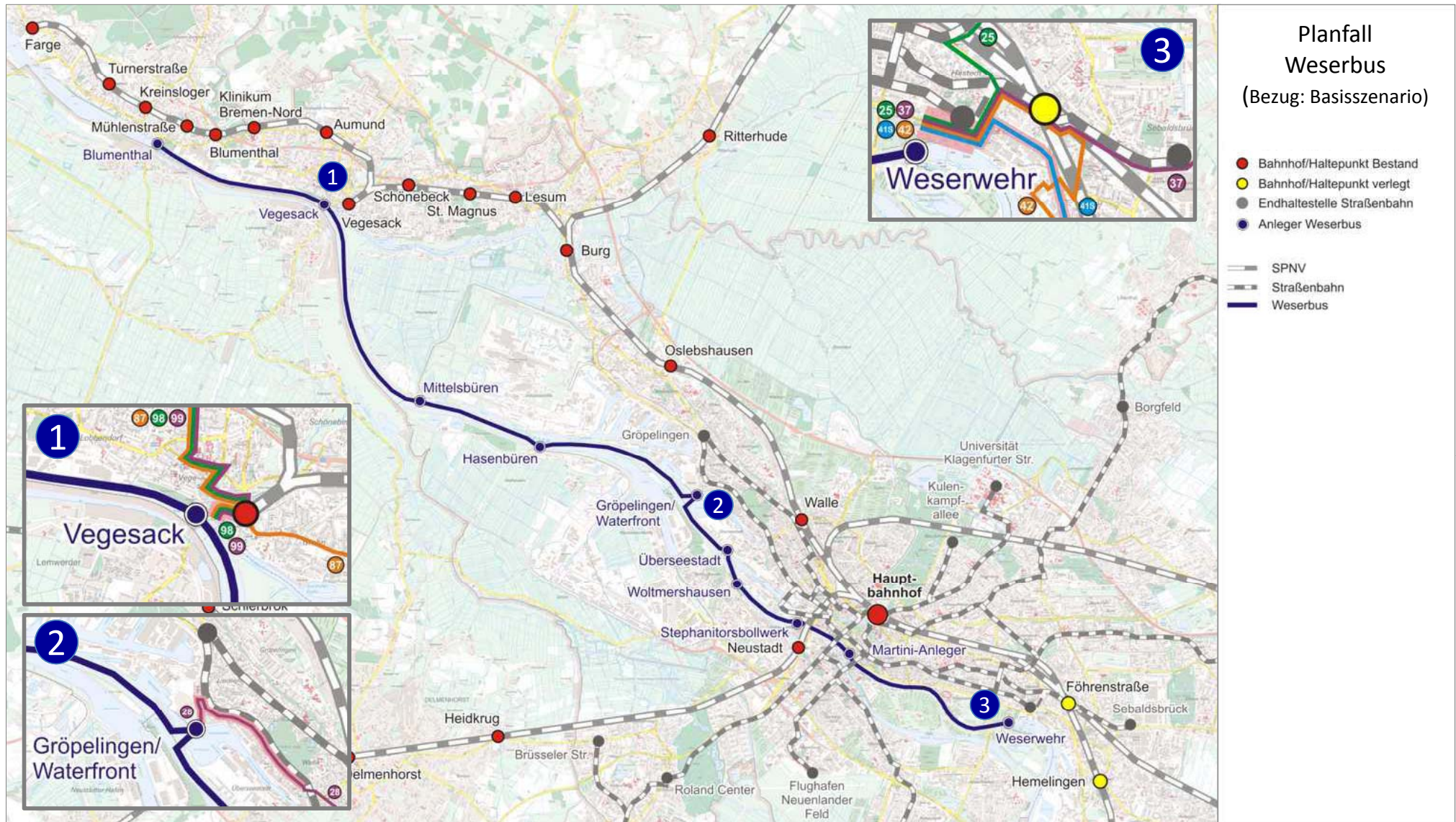
## **Straßenbahnnetz erweitern, Busnetz optimieren (Auswahl):**

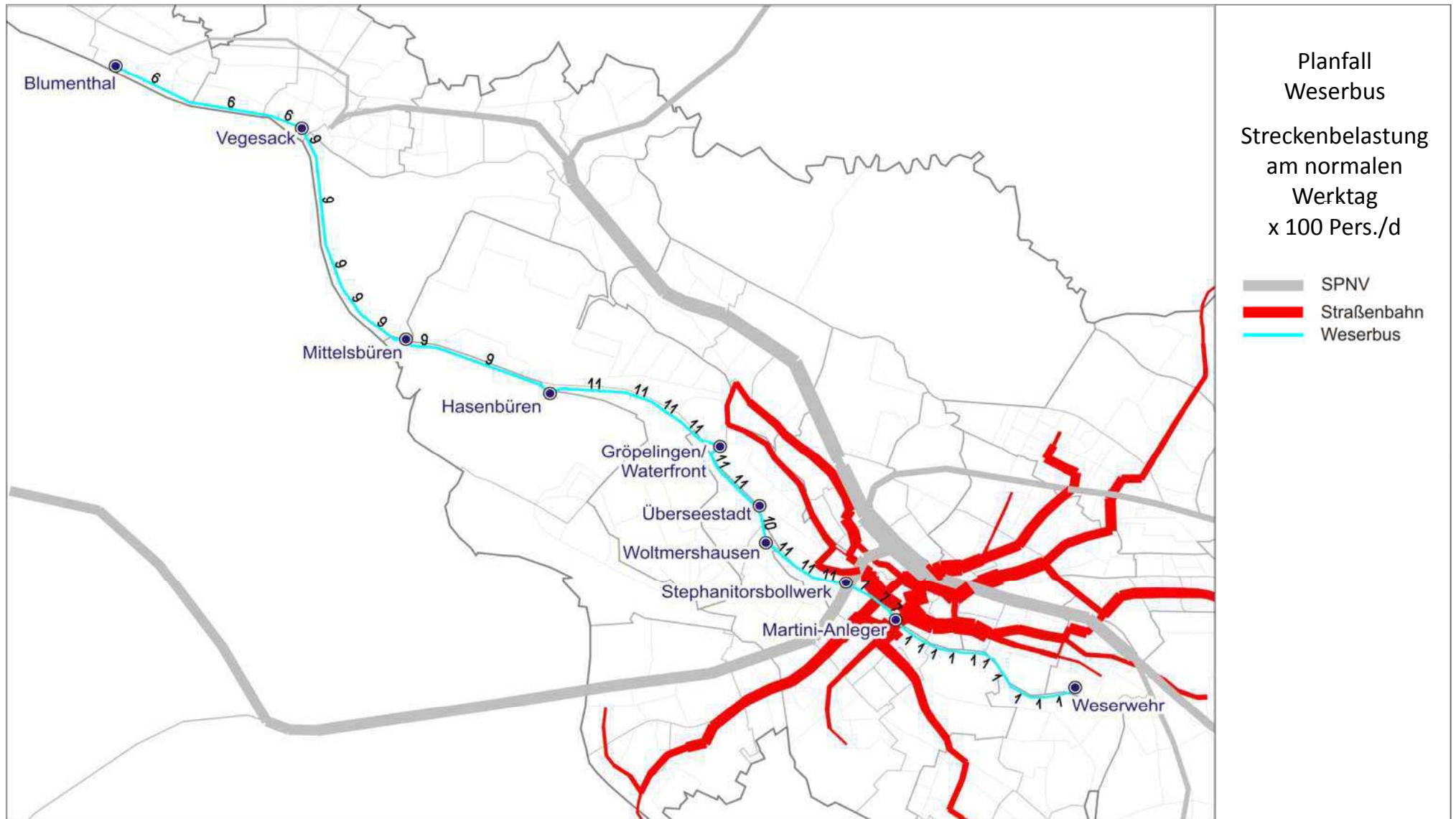
- + Straßenbahnverlängerung vom Depot Gröpelingen zum Bf. Oslebshausen
- keine Straßenbahn nach Findorff sowie Tangente durch den Bürgerpark
- + Optimierung des Busliniennetzes

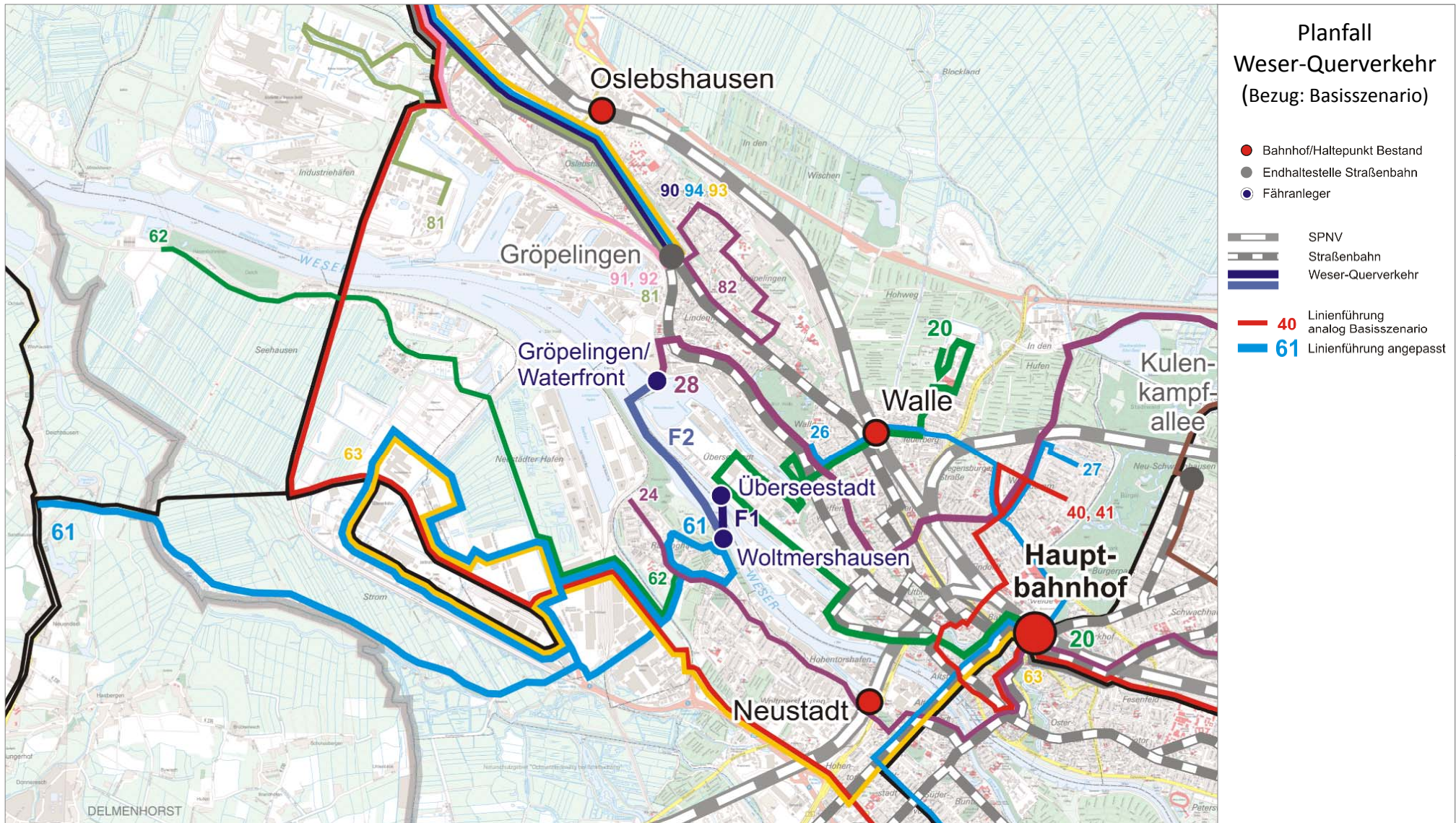
## **Fährverbindungen:**

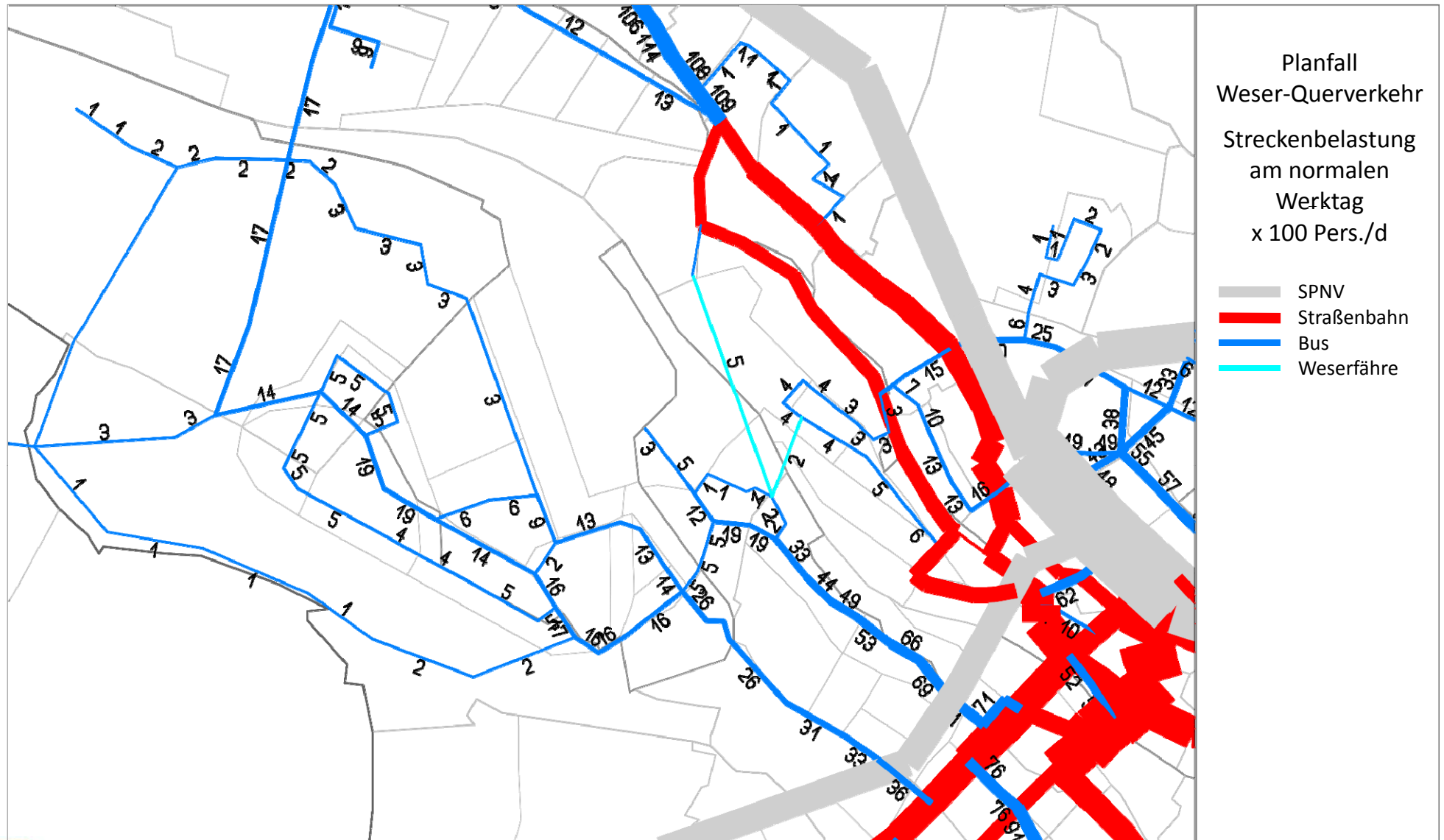
- keine Weserlinienfähre zwischen Blumenthal und Weserwehr
- + Weserfähre im Querverkehr zw. Woltmershausen und der Überseestadt im 30'-Takt
- + Weserfähre im Querverkehr zw. Woltmershausen und der Waterfront im 30'-Takt











# Vorläufige Erkenntnisse und Empfehlungen

## Erkenntnisse

- Die Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen/Waterfont hat ein deutlich höheres Potenzial (500 Pers./Tag) als die Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt (200 Pers./Tag)
- Durchfahrer zum GVZ sind nicht erkennbar (< 50 Personen)
- Es besteht ein hoher Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen Woltmershausen und der Waterfront bzw. der Überseestadt
- Viele Fahrgäste erreichen die Fähranleger zu Fuß oder per Rad

## Empfehlungen

- Fährverkehr  
Umlauftechnische Verknüpfung beider Fährlinien im 30'-Takt. Durch den 30'-Takt auf beiden Abschnitten ist nur eine Fähre notwendig. Eine Aufnahme ins Zielszenario kann in diesem Fall empfohlen werden.
- Anpassungen im Busverkehr  
Wegen der geringen Nachfragewirkungen auf den Busverkehr ist weder die Verlängerung der Linien 28 und 61 zu den Anlegern Gröpelingen/Waterfront bzw. Woltmershausen noch das angepasste Betriebskonzept der Linie 61 zu empfehlen.



# 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

## 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



## Trennwirkung von Hauptstraßen vermindern

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



# 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, z.B. Überseestadt
- + Premiumrouten auf ausgewählten Achsen, u.a. Bremen-Nord – Innenstadt...  
Tangente Walle - Findorff – Schwachhausen...
- keine Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Holzhafen



# 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. Bhf Burg

## 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:  
Lange Reihe, Steffensweg, Elisabethstraße, westl. Hemmstraße, nördl. Admiralstr.,  
östl. Utbremer Ring

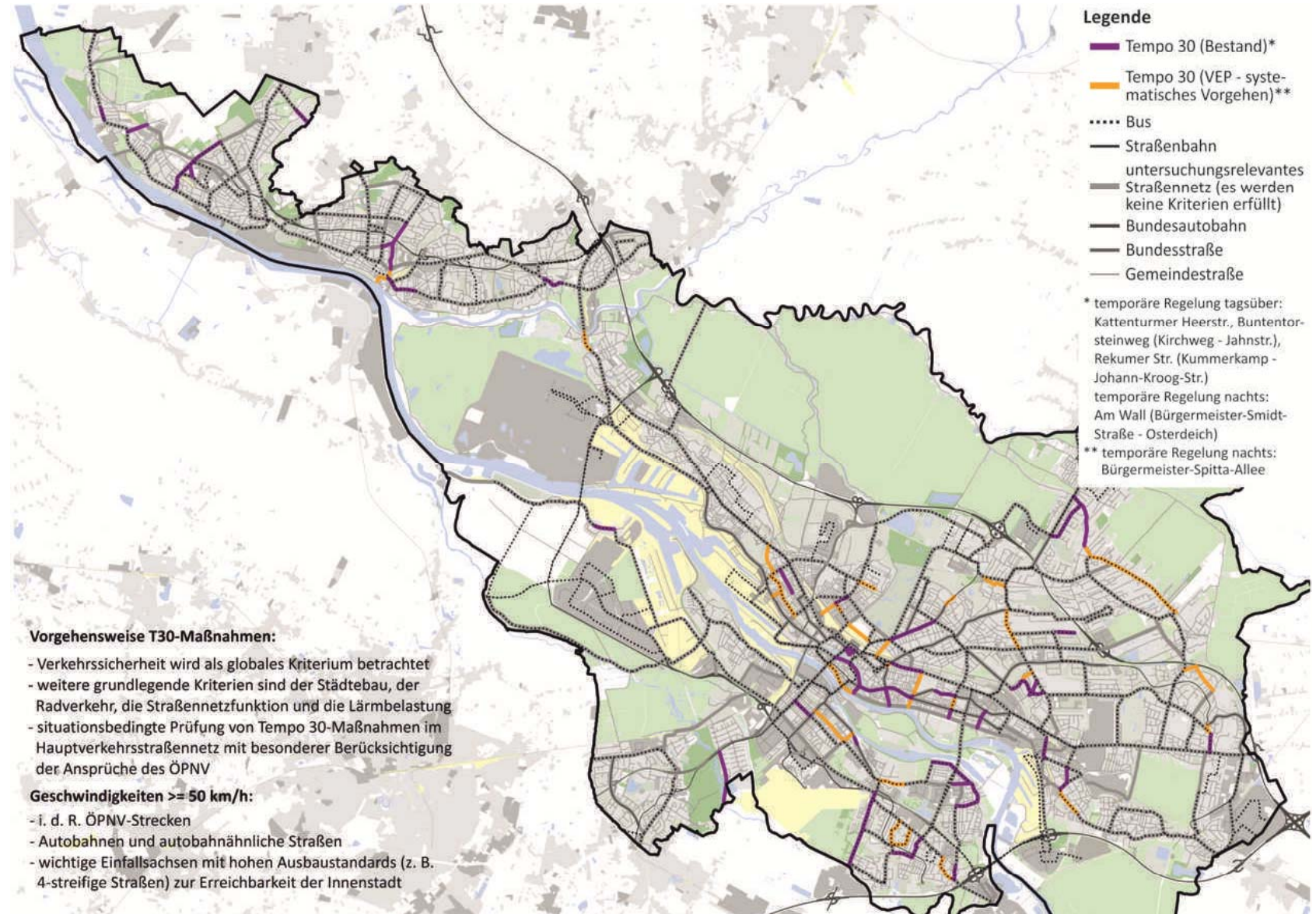
## Soziale Sicherheit erhöhen

- + Aufwerten von Angsträumen (z.B. Tunnel Findorff) z.B. durch Lichtinstallationen

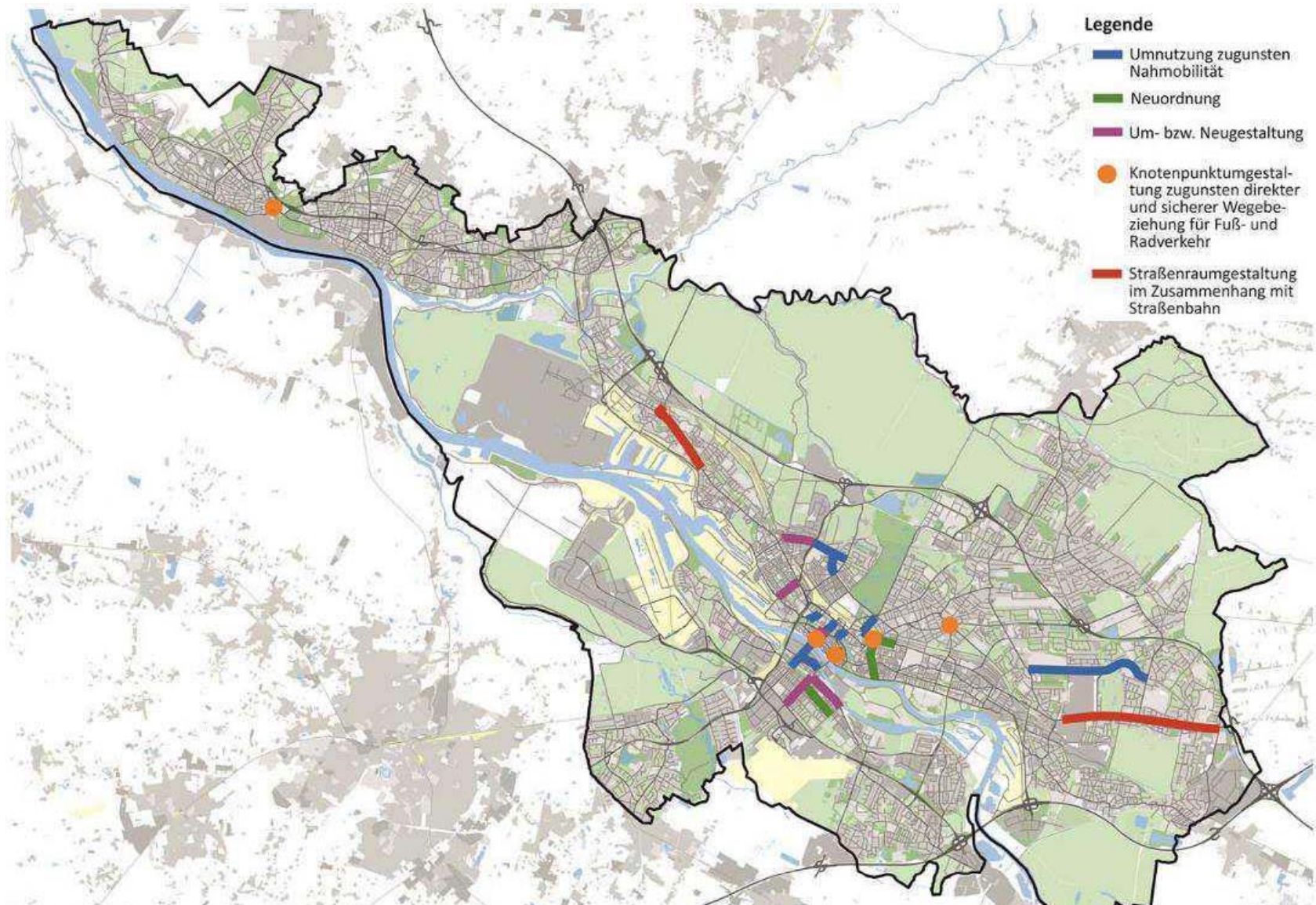
## Sicher Radfahren und Zufußgehen

- + 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

- + Utbremer Ring
- + Fürther Straße

## Um- bzw. Neugestaltung

- + Umgestaltung Osterfeuerberger Ring
- + sichere Geh- und Radwege in der Hansestraße
- + Umgestaltung Oslebshauer/Ritterhuderhuder Heerstraße im Zuge Straßenbahnverlängerung



# Steuerung des Parkplatzangebots und Carsharing offensiv ausbauen

## 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



# Entwicklung Zielszenario und Ausblick Handlungskonzept

