

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025

3. Regionalausschuss

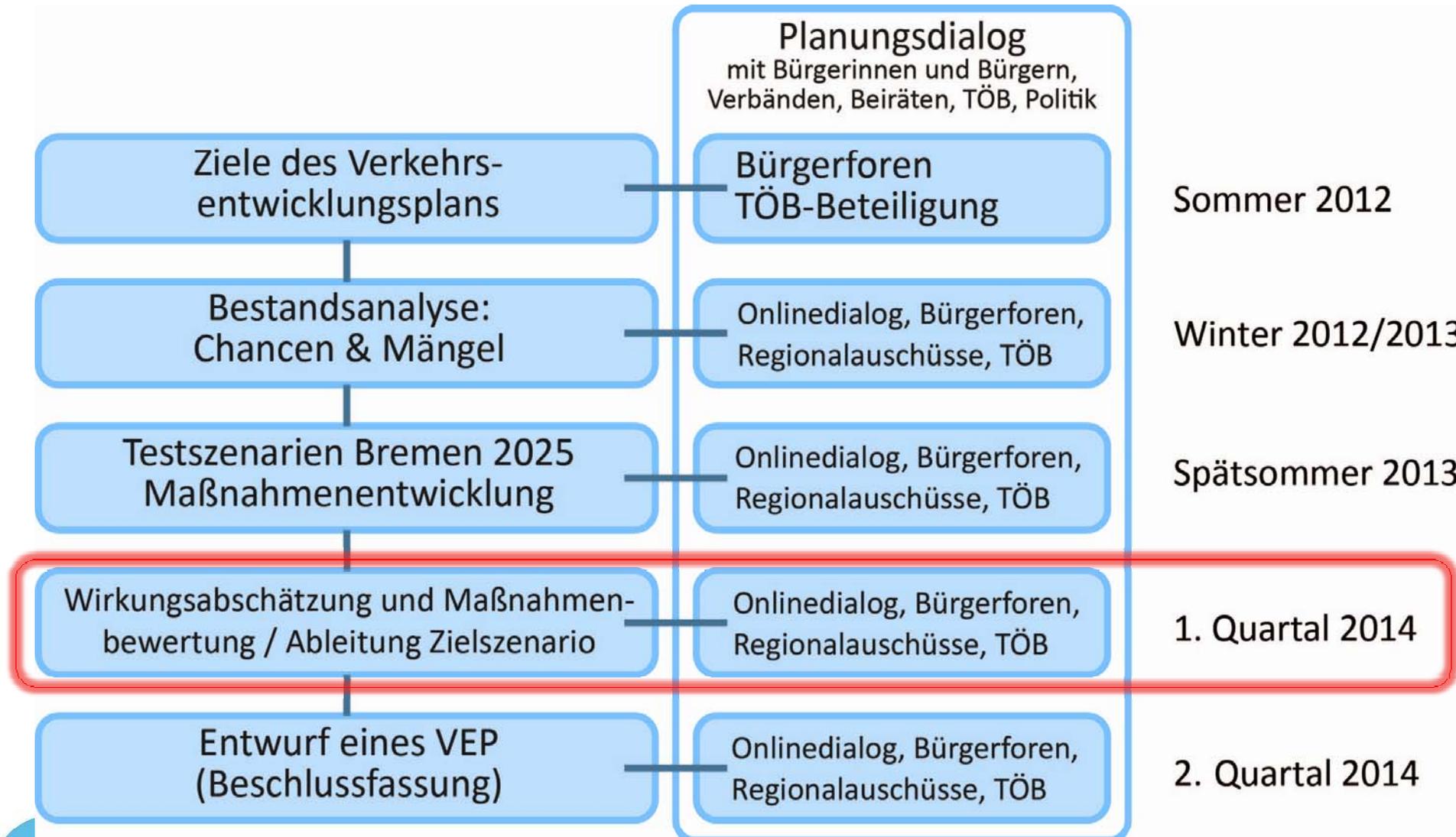
Bremen-Nord
18. März 2014



Aktueller Sachstand zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 und zum Lkw-Führungsnetz

Thema		Zeitbedarf
1. Stand der Bearbeitung des VEP	Uwe Faustmann, SUBV Freie Hansestadt Bremen	00:05
2. Einführung zur 3. Beteiligungsphase und Eindrücke aus dem Bürgerforum	Klaus Schäfer-Breede	00:05
3. Ergebnisse der Testszenarien	Anne Mechels, Planersocietät	00:05
4. Überblick über die Bewertungsmethodik	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV	00:10
5. Vorschlag Zielszenario mit lokalen Schwerpunkten	Anne Mechels, Planersocietät Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV	00:30
6. Diskussion zum Zielszenario		00:15
7. Stand der Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes	Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV	00:15
8. Diskussion zum Lkw-Führungsnetz		00:15

Übersicht



Stand der 3. Beteiligungsrunde

Überblick



Teilnehmer/innenzahl (ohne Gutachter, Team und Auftraggeber)*

Bürgerforum	Teilnehmerzahl 1. Runde	Teilnehmerzahl 2. Runde	Teilnehmerzahl 3. Runde
Links der Weser	85	42	48
Nord	70	17	20 **
Mitte	85	28	43
Nordost	80	40	30
West	50	20	27
zus.	370	147	166

* jeweils plus Team (= 4) und 4 Sprecher (Moderator, SUBV, 2 Gutachter) → diese 8 Pers. sind in o.g. Zahlen jeweils **nicht** enthalten

** Zählung zu Beginn (einschl. zweiter Vertreter SUBV sowie 3 x Presse), am Ende noch 12 Personen

Eindrücke aus dem Bürgerforum Bremen-Nord (05.03.2014)

- Bereich: Blumenthal, Burglesum, Vegesack
- im Kulturbahnhof Vegesack
- Teilnehmerzahl 20 (+ 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: Enttäuschung wegen geringer Teilnahme, Beklagen von Kommunikation und Abstimmungsproblemen HB-Stadt<>HB-Nord

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 Höövt** (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
BEWEGEN!**

**WAS IST DER BESTE
VERKEHRSMIX ?**

**Freie Hansestadt
Bremen erleben!**

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

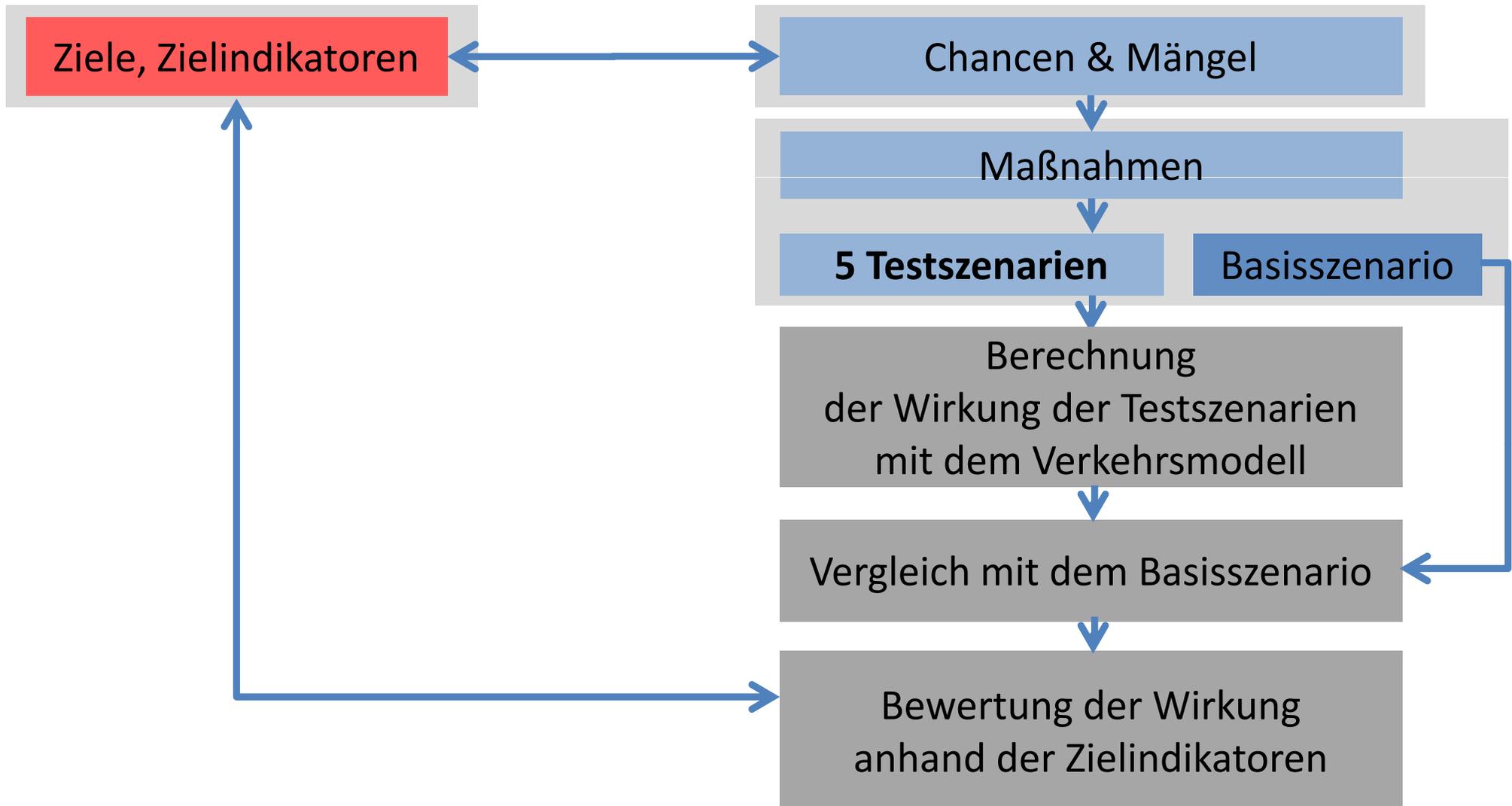


Maßnahmenfelder der fünf Testszenarien

	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

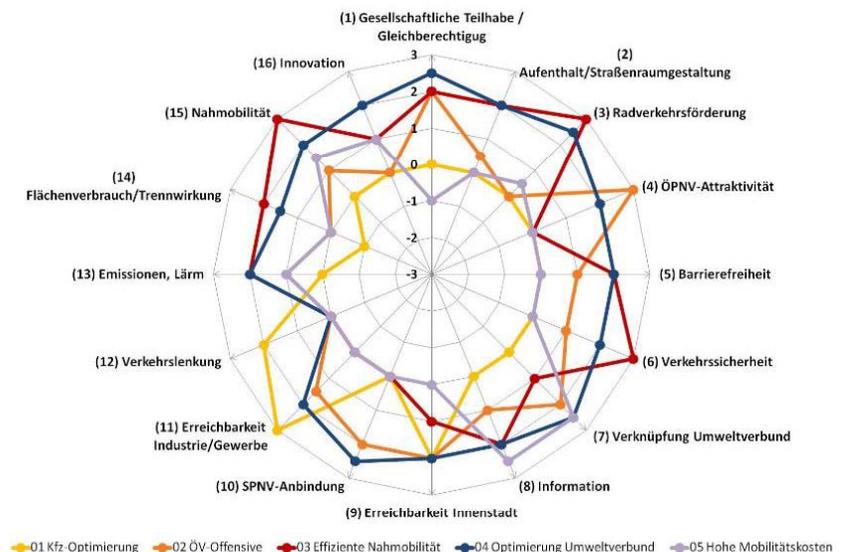
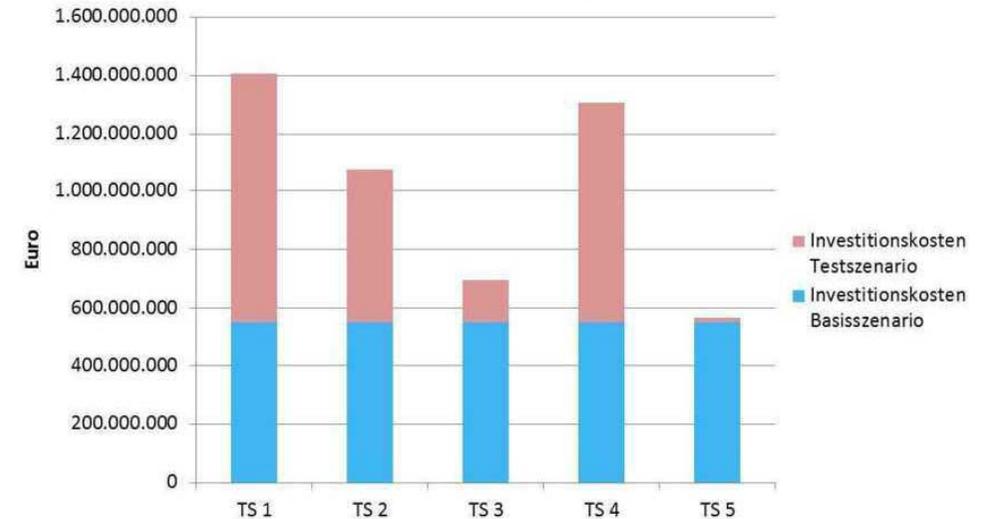


Vergleichende Bewertung der Szenarien

- 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

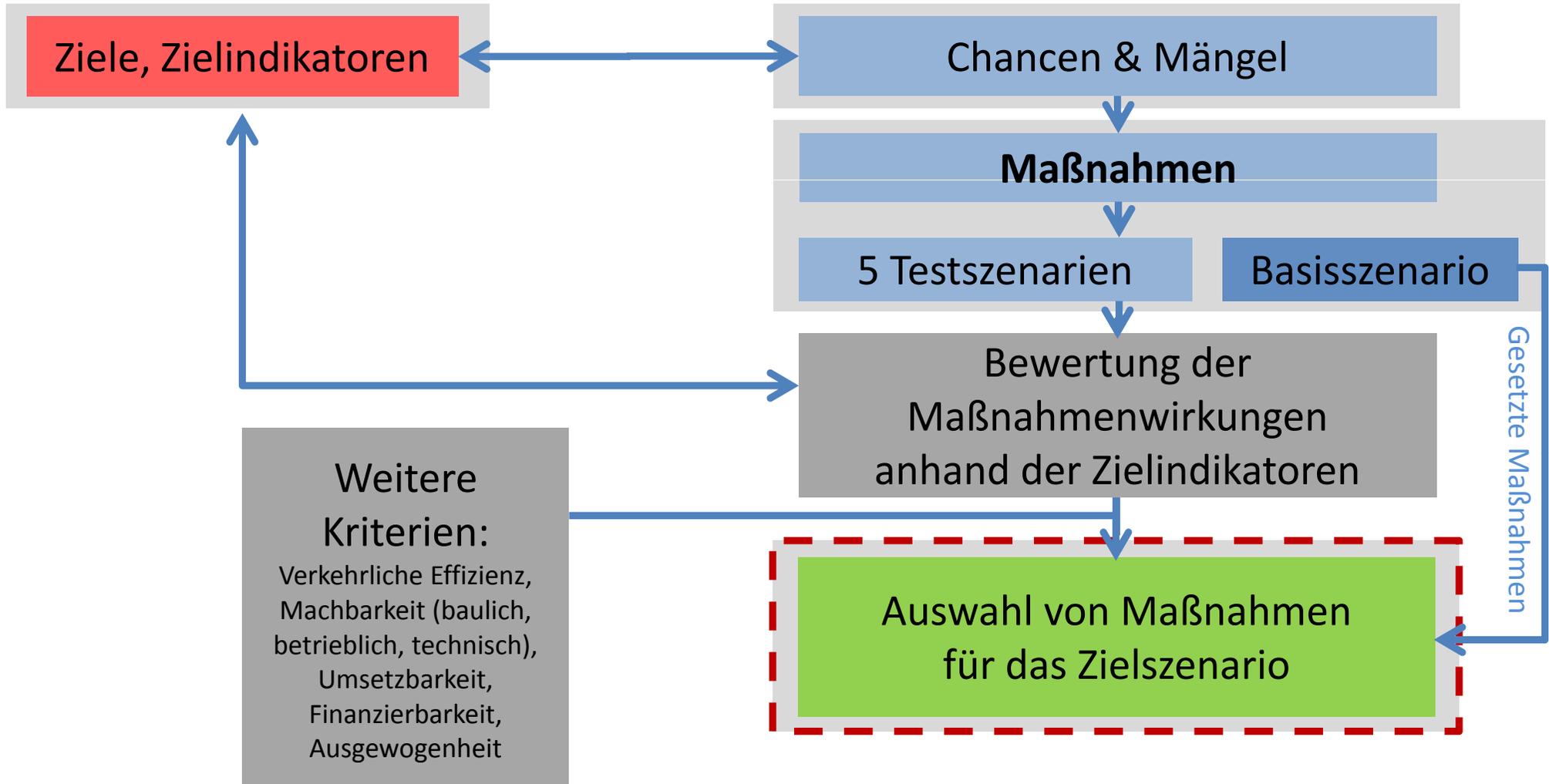


Maßnahmenbewertung: Kriterien und Vorgehensweise

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 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 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 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

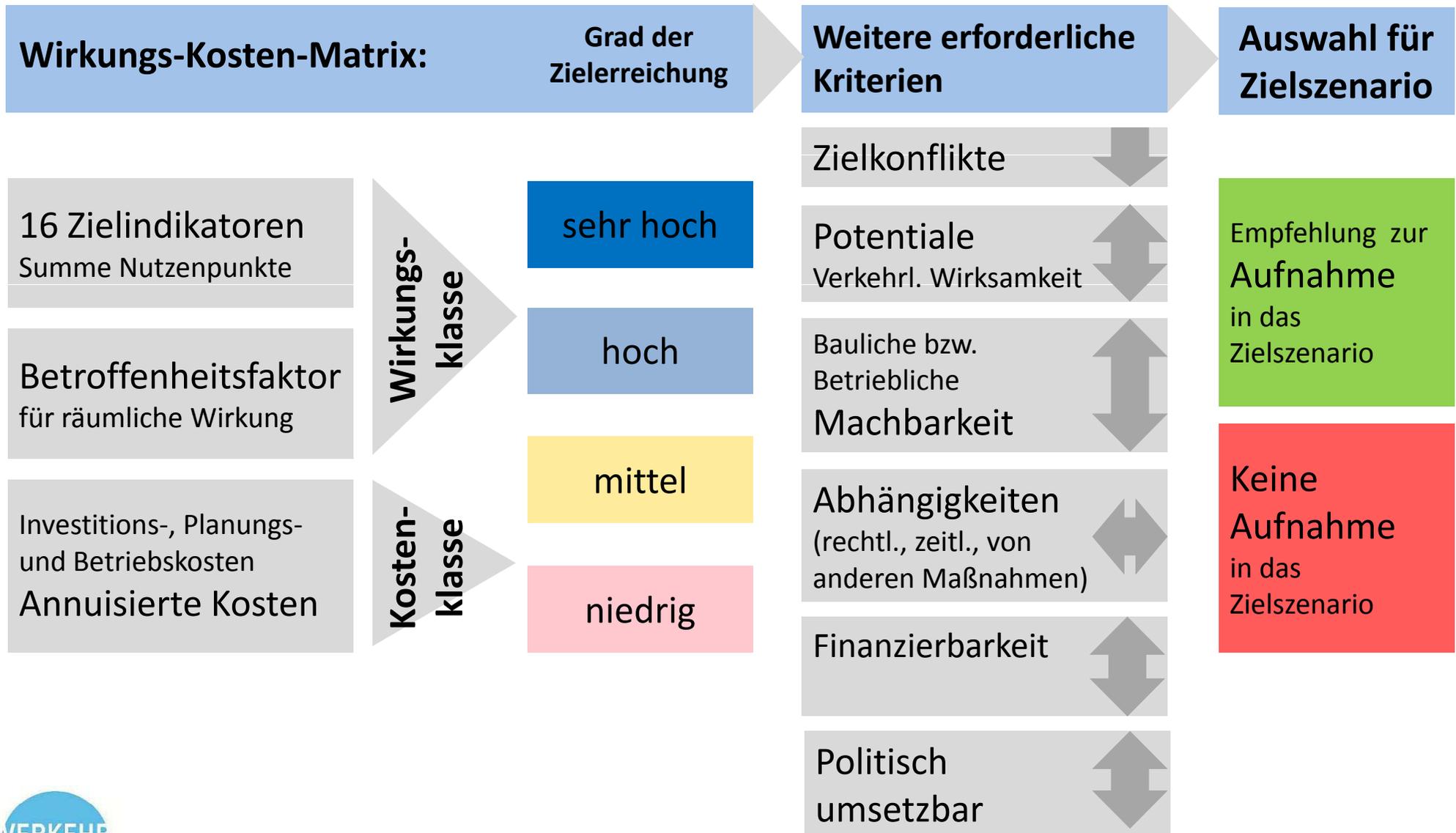
Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

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

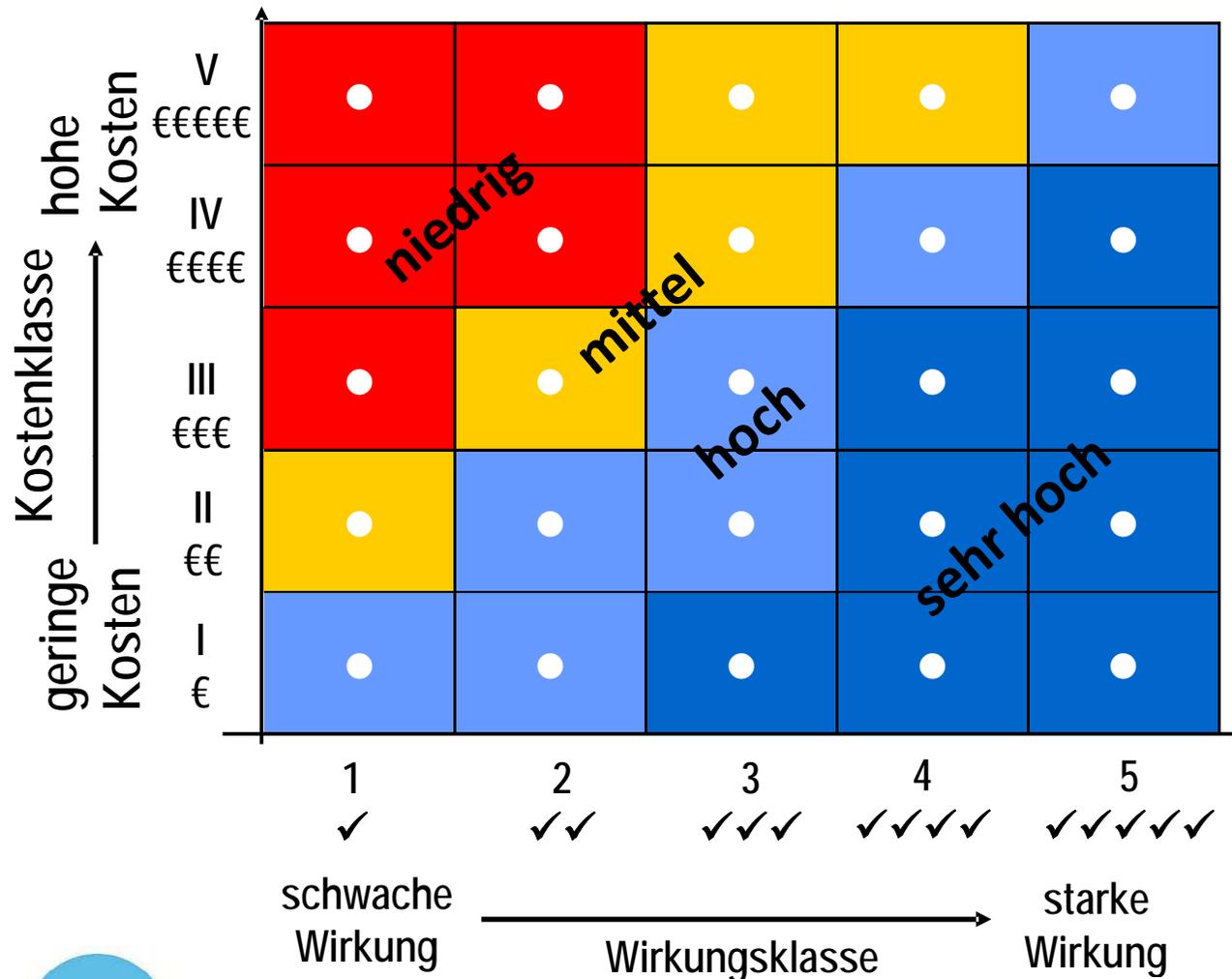
Mehr zum Verkehrsentwicklungsplan finden Sie im Internet unter www.bauumwelt.bremen.de → Verkehr → Verkehrsentwicklungsplan



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 Nord

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

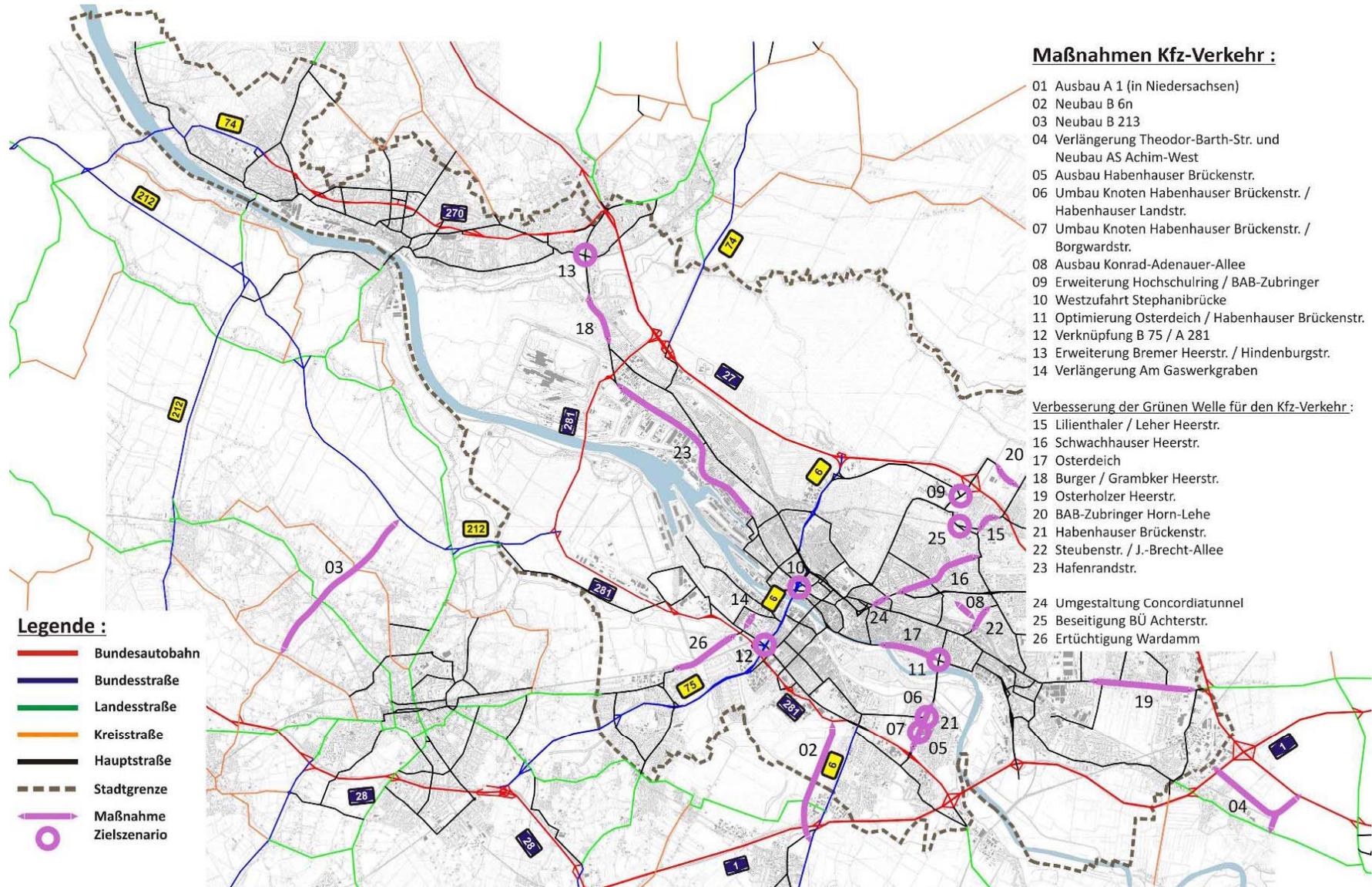


Vorschlag für das Zielszenario

- 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 Bremen-Nord 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

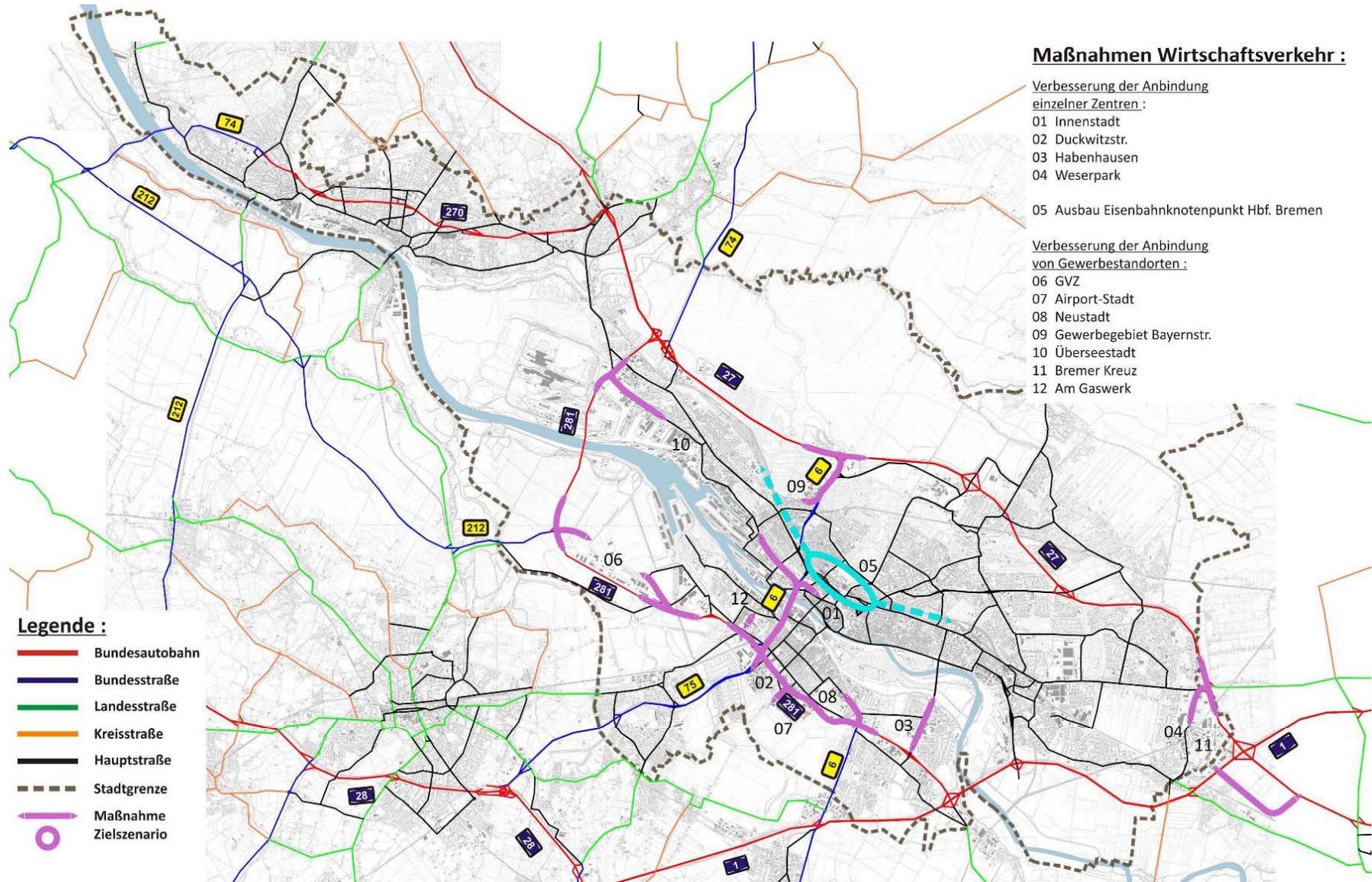


Optimierungen im Straßennetz für den Kfz-Verkehr



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)

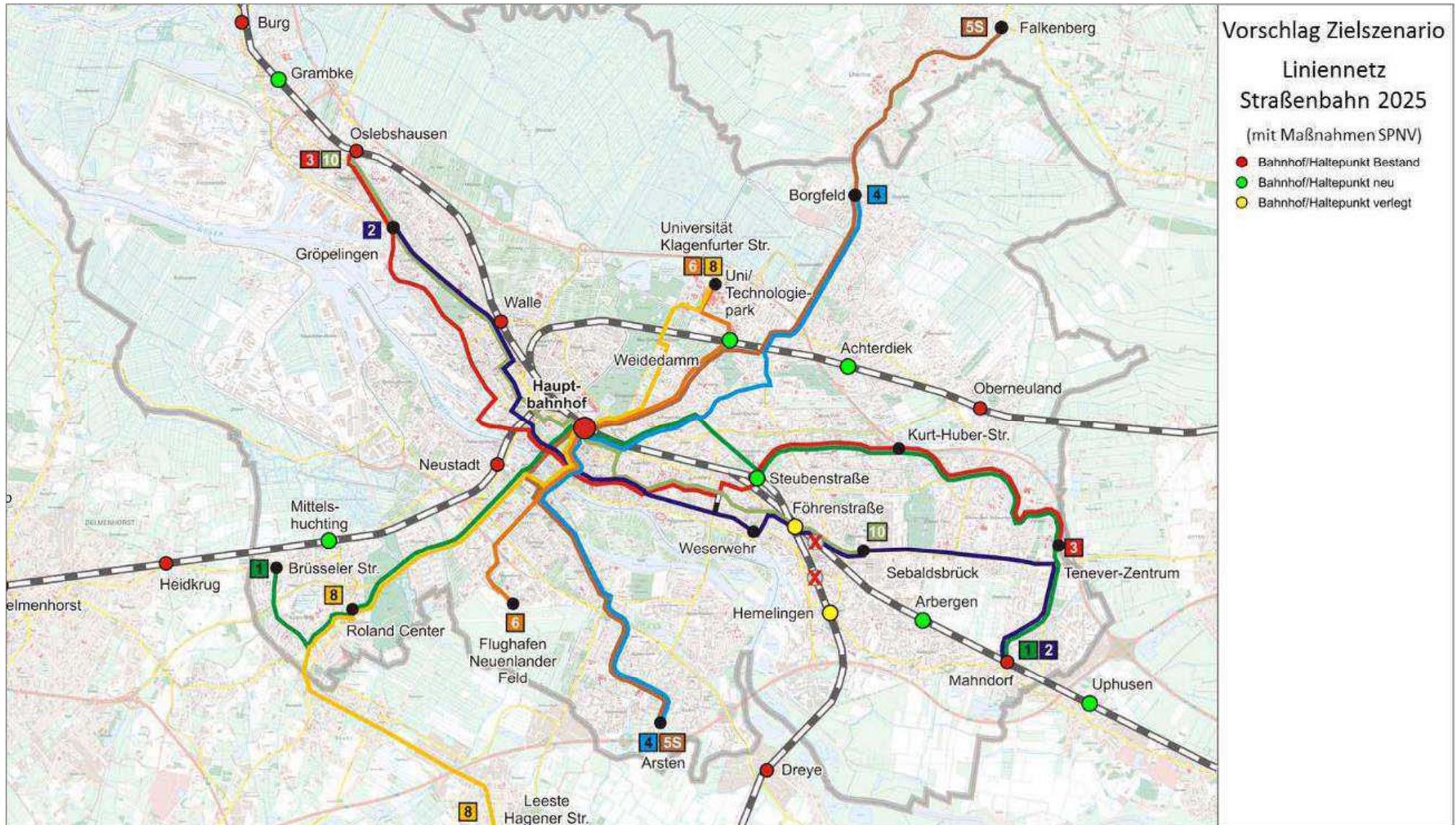
- + Koordinierung der LSA verbessern, u.a. auf der Burger/Grambker Heerstraße
- + Erweiterung Knotenpunkt Bremer Heerstraße / Hindenburgstraße
- keine kreuzungsfreie Verbindung zwischen A27 und A270
- Keine Beseitigung von Bahnübergängen in HB-Nord

Anbindung von Gewerbestandorten verbessern (Auswahl)

- + Schließung des Autobahnringes A281



Straßenbahnliniennetz erweitern



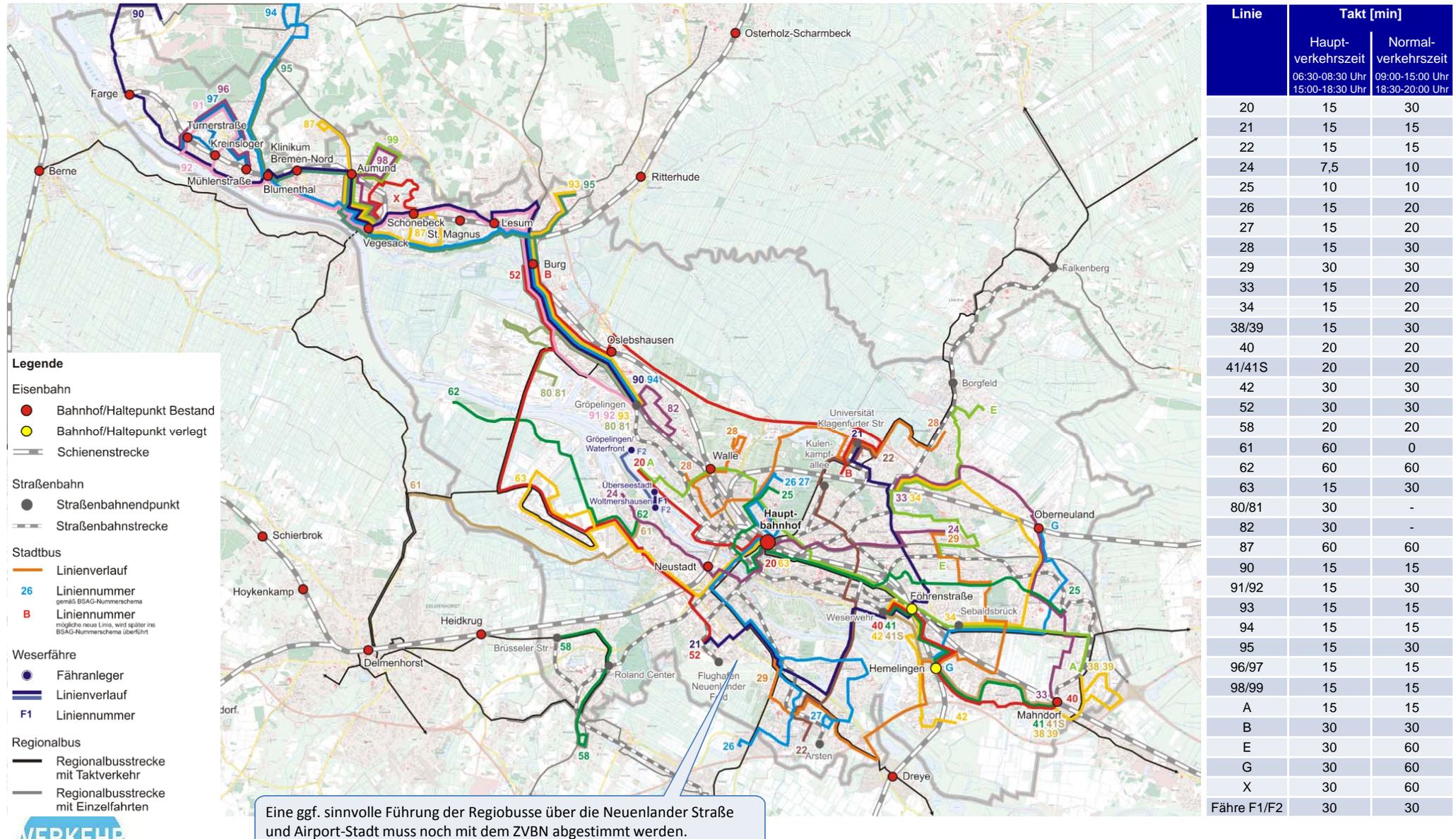
Vorschlag Zielszenario

Liniennetz
 Straßenbahn 2025

(mit Maßnahmen SPNV)

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

Busnetz optimieren



Angebot im öffentlichen Verkehr verbessern

SPNV ausbauen (Auswahl):

- + neue SPNV-Haltestellen, u. a. in Grambke und Marßel
- kein SPNV-Haltestelle in Farge-Ost
- + 15'-Takt RS 1 (Blumenthal-Achim)

Straßenbahnnetz erweitern, Busnetz optimieren (Auswahl):

- + Straßenbahnverlängerung vom Depot Gröpelingen zum Bf. Oslebshausen
- + Optimierung des Busliniennetzes

Weserbus:

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

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



komfortable Gehwege,
Humboldtstraße in Bremen
Quelle: Planersocietät



Begegnungszone, Frankfurt
Quelle: Planersocietät

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
- + Fahrradstraßen systematisch einsetzen
- + mehr Markierungslösungen machen Radverkehr sichtbar
- + Fußgängerzone Vegesack außerhalb der Geschäftszeiten für Radverkehr freigeben



Radverkehrsnetz weiterentwickeln

- + Radverkehrsnetz verdichten
- + Premiumrouten auf ausgewählten Achsen, u.a.

Bremen-Nord – Innenstadt...



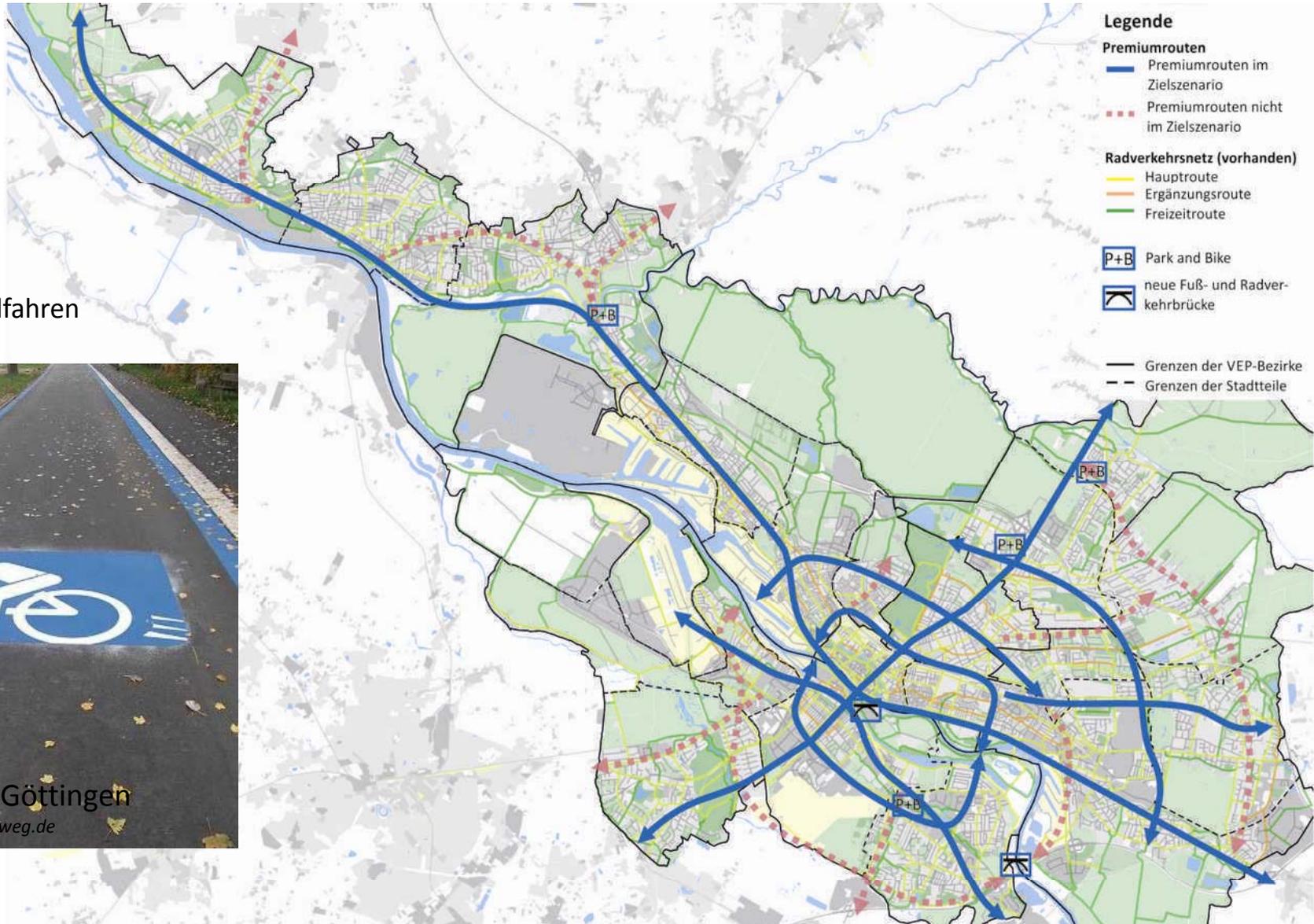
Premiumrouten für den Radverkehr

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



Öffentliche Radabstellanlagen, Bremen
Quelle: Planersocietät



Bike+Ride, Bremen
Quelle: Planersocietät

Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit verbessern

Vision Zero

- + Erstellen eines Verkehrssicherheitskonzepts
- + Tempo 30 wird situationsangepasst/punktuell im Hauptstraßennetz eingeführt:
Burger Heerstraße, Zur Vegesacker Fähre

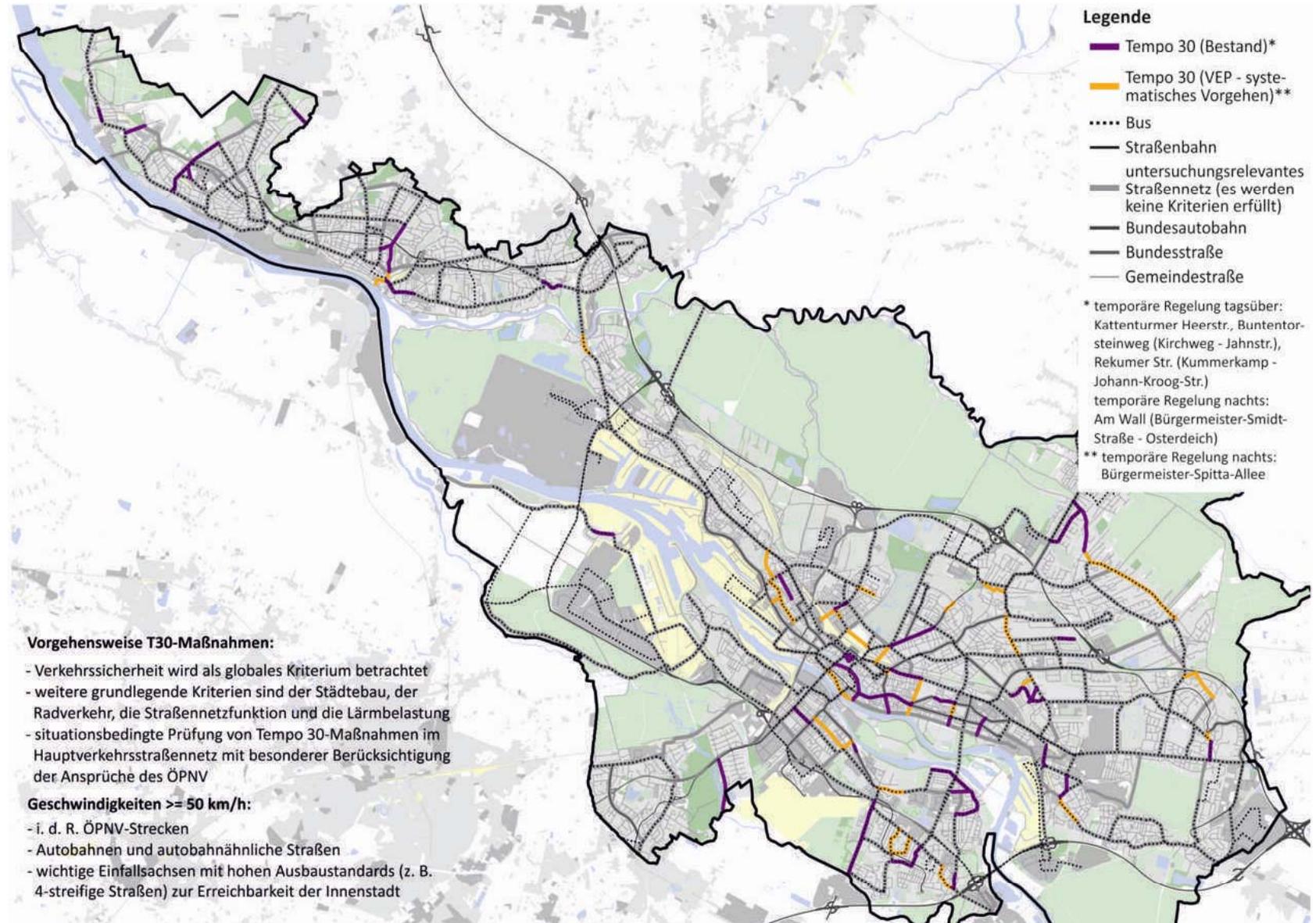
Soziale Sicherheit erhöhen

- + Aufwerten von Angsträumen z.B. in Tunneln durch Lichtinstallationen

Sicher Radfahren und Zufußgehen

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

Punktuell / situationsangepasst Tempo 30 im Hauptstraßennetz



Legende

- Tempo 30 (Bestand)*
- Tempo 30 (VEP - systematisches Vorgehen)**
- Bus
- Straßenbahn
- unternehmensrelevantes Straßennetz (es werden keine Kriterien erfüllt)
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Gemeindestraße

- * temporäre Regelung tagsüber:
Kattenturmer Heerstr., Buntentorsteinweg (Kirchweg - Jahnstr.), Rekumer Str. (Kummerkamp - Johann-Kroog-Str.)
- temporäre Regelung nachts:
Am Wall (Bürgermeister-Smidt-Straße - Osterdeich)
- ** temporäre Regelung nachts:
Bürgermeister-Spitta-Allee

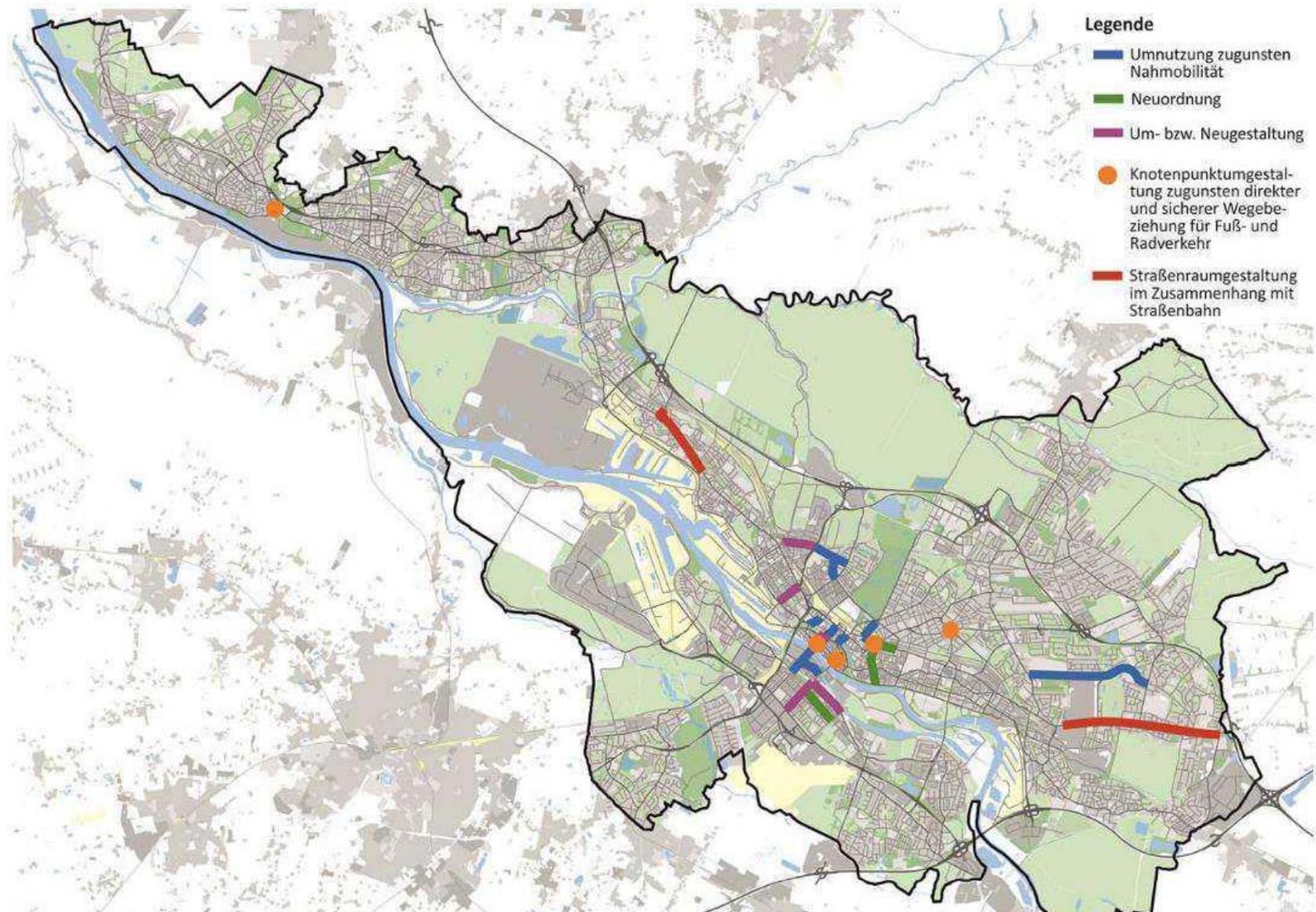
Vorgehensweise T30-Maßnahmen:

- Verkehrssicherheit wird als globales Kriterium betrachtet
- weitere grundlegende Kriterien sind der Städtebau, der Radverkehr, die Straßennetzfunktion und die Lärmbelastung
- situationsbedingte Prüfung von Tempo 30-Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz mit besonderer Berücksichtigung der Ansprüche des ÖPNV

Geschwindigkeiten ≥ 50 km/h:

- i. d. R. ÖPNV-Strecken
- Autobahnen und autobahnähnliche Straßen
- wichtige Einfallsachsen mit hohen Ausbaustandards (z. B. 4-streifige Straßen) zur Erreichbarkeit der Innenstadt

Straßenräume attraktiver gestalten



Straßenräume werden nahmobilitätsfreundlich

Umgestaltung von Knotenpunkten

zugunsten direkter und sicherer Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr

- + Umgestaltung Knotenpunkt Bahnhof Blumenthal / Landrat-Christians-Str.

Umnutzung zugunsten Nahmobilität

komfortable und sichere Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

Um- bzw. Neugestaltung von Straßen



Radfahrstreifen, Kiel
 Quelle: Radschnellwege in Kiel,
 6.12.13



Schweizer Eck, Bremen
 Quelle: Planersocietät



nahmobilitätsfreundliche
 Straßenraumaufteilung, Berlin
 Quelle: www.tagesspiegel.de



attraktive Straßenraumgestaltung, Hamburger Str.
 Quelle: SUBV

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

