



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Für die Aufnahme in das Zielszenario
empfohlene Maßnahmen

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Abteilung 5 – Verkehr

Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung Februar 2014).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Planersocietät: Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung), Dipl.-Ing. Anne Mechels, Dipl.-Ing. Sebastian Schröder, Dipl.-Ing. Nils Weiland

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Dipl.-Ing. Theo Janßen, Dr.-Ing. Stephan Krug, Dipl.-Ing. Oliver Krey, Dipl.-Ing. Lucina Felden M. Eng.

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen: Dipl.-Ing. Conny Louen

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen	4
A. Kfz-Verkehr	4
B. Wirtschaftsverkehr	8
C. Fußverkehr / Nahmobilität	10
D. Radverkehr	14
E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr.....	19
F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit	26
G. Ruhender Kfz-Verkehr	31
H. Inter- und Multimodalität.....	32
I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	35
J. Elektromobilität	37
K. Verkehrssicherheit.....	38
L. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit	40

Für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen

A. Kfz-Verkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Ausbau der A 1	1	Die Autobahn 1 wird in Niedersachsen bis Osnabrück verbreitert, so dass für jede Fahrtrichtung 3 Fahrspuren vorhanden sind.	3	5	mittel	Dieses Projekt ist vom Land Bremen beim Bund zur Prüfung der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.	
2	Neubau der B 6n	1	Zwischen der künftigen Autobahn A 281 im Bereich der heutigen Neuenlander Straße (Bundesstraße B 6) und der Autobahn 1 in Brinkum wird die Bundesstraße B 6neu gebaut. Sie dient zum einen als Ortsumgehung für Kattenturm und Kattenesch zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und zum anderen als schnelle Verbindung zwischen den beiden Autobahnen.	3	5	mittel	Dieses Projekt ist vom Land Bremen beim Bund zur Prüfung der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.	
3	Neubau der B 213n	1	Im Zusammenhang mit dem Bau der Bundesstraße B 212neu zwischen Brake und Bremen-Güterverkehrszentrum (Autobahn A 281) ist eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen. Diese wird zwischen der B 212neu und der Autobahn A 28 entstehen, um die Ortslagen von Delmenhorst und Ganderkesee von Fernverkehren und damit verbundenen zusätzlichen Emissionen zu entlasten.	4	4	hoch	Die Finanzierung der B 213n erfolgt durch Mittel des Bundes.	

4	Neue Anschlussstelle Achim-West an der A 27	1	An der Autobahn 27 entsteht zwischen dem Bremer Kreuz und der Anschlussstelle Achim die neue Anschlussstelle Achim-West. Über die gleichzeitig verlängerte Theodor-Barth-Straße erhält das Gewerbegebiet Bremer-Kreuz einen besseren Anschluss an das Autobahnnetz. Die Thalenhorststraße, die Mahndorfer- und Uphuser Heerstraße werden vor allem vom Lkw-Verkehr entlastet. Eine Entzerrung der Verkehre durch eine zusätzliche Anbindung der Gewerbeflächen an das überregionale Straßennetz würde neben der Entlastung der heute maßgebenden Knotenpunkte auch zu einer insgesamt besseren verkehrlichen Qualität führen.	2	5	niedrig	Das Projekt ist trotz der hohen Kosten, die überwiegend nicht durch das Land Bremen zu tragen sind, verkehrlich von hohem Nutzern vor allem aufgrund der verbesserten regionalen Erreichbarkeit der Gewerbeflächen zwischen dem Bremer Osten und Achim.	
5	Ausbau Habenhauser Brückenstraße	1	Die Habenhauser Brückenstraße wird zwischen Habenhauser Landstraße und Autobahnzubringer Arsten so erweitert, dass in jeder Fahrtrichtung durchgehend 2 Fahrspuren entstehen. Dazu müssen auch die Kreuzungen mit der Borgwardstraße und der Habenhauser Landstraße umgebaut werden. Gleichzeitig werden die Ampelschaltungen verbessert, damit der Busverkehr schneller wird.	3	3	hoch		
6	Umbau Kreuzung Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße	1	Erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße.	2	1	hoch		
7	Umbau Kreuzung Borgwardstraße / Habenhauser Brückenstraße	1	Erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße.	1	1	hoch		
8	Bessere Ampelschaltungen auf der Habenhauser Brückenstraße	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Habenhauser Landstraße. Dadurch fließt der Verkehr hier besser. Die Maßnahme wird zusammen mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße verwirklicht.	2	1	hoch		
9	Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	1	Die Konrad-Adenauer-Allee wird durchgehend ausgebaut, so dass sie künftig in beiden Richtungen auch mit Kraftfahrzeugen befahren werden kann..	2	2	hoch		
10	Ausbau der Kreuzung Hochschulring / Autobahnzubringer Uni	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung der Kreuzung, um die Staus der Kraftfahrzeuge weiter zu verringern.	1	1	hoch		

11	Umbau Westzufahrt Stephani- brücke	1	An der Westzufahrt der Stephanibrücke gibt es Staus, so dass es manchmal länger dauert, aus der Überseestadt/Eduard-Schopf-Allee auf die Oldenburger Straße/B6 über die Weser zu fahren. Um diese Situation zu verbessern, muss die Rampenneigung angepasst und gleichzeitig die Zufahrt umgebaut werden.	2	1	hoch		
12	Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung der Kreuzung, um Staus der Kraftfahrzeuge zu verringern.	2	1	hoch		
13	Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6	1	Das Rechtsabbiegen aus der Neuenlander Straße auf die Oldenburger Straße/B6 in Richtung Stephanibrücke wird wieder ermöglicht. Damit können Schleichverkehre durch die Neustadt zum Hohentorsplatz verringert werden.	2	1	hoch		
14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. / Hindenburgstr.	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung des Knotenpunktes, um Staus der Kraftfahrzeuge weiter zu verringern.	1	1	hoch		
15	Verlängerung Am Gaswerk- graben	1	Verlängerung der Straße "Am Gaswerkgraben" bis zur Senator-Apelt-Straße. Verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets im Bereich Gaswerkgrabens/Hermann-Ritter-Straße und Entlastung des Hempenwegs sowie der Simon-Bolivar-Straße.	3	2	hoch		
16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Lilienthaler Heerstraße und der Leher Heerstraße. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser.	2	1	hoch		
17	Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Schwachhauser Heerstraße. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser.	2	1	hoch		
18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf dem Osterdeich. Dadurch fließt der Verkehr dort besser.	2	1	hoch		
19	Bessere Ampelschaltungen auf der Burger und Grambker Heerstr.	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Burger Heerstraße und der Grambker Heerstraße. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser.	2	1	hoch		
20	Bessere Ampelschaltungen auf der Osterholzer Heerstraße	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser.	2	1	hoch		
21	Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf den Autobahnzubringer Horn-Lehe. Dadurch fließt der Verkehr hier besser.	2	1	hoch		
22	Bessere Ampelschaltungen auf der Steubenstr. / Julius-Brecht- Allee	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Steubenstraße und der Julius-Brecht-Allee. Dadurch fließt der Verkehr hier besser.	2	1	hoch		

23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafенrandstr.	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Hafенrandstraße (Beim Industriefahen - Stapelfeldstraße - Werftstraße - Bremerhavener Straße - Nordstraße - Hans-Böckler-Straße). Dadurch fließt der Verkehr dort besser.	2	1	hoch		
24	Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen	1	Aufbau von Informationstafeln auf den Autobahnen in Bremen und umzu. Bei Staus und Störungen können die Autofahrer rechtzeitig über Gefahrenstellen informiert und frühzeitig durch Routenempfehlungen an Staus vorbei gelotst werden.	4	3	sehr hoch	Finanzierung erfolgt durch Bundesmittel.	
25	Bahnunterführung Achterstr.	1	Der Bahnübergang Achterstraße wird durch eine Unterführung ersetzt. Die Universität ist besser erreichbar und die Pünktlichkeit der querenden Buslinien wird gesteigert. Für die Eisenbahn entsteht eine stabilere Betriebssicherheit.	2	4	niedrig	Trotz der hohen Kosten sollte das Projekt aufgrund der sinnvollen Verbesserung der Erreichbarkeit der Universität und des Technologieparks umgesetzt werden.	
26	Ertüchtigung Wardamm	1	Ertüchtigung des Wardamms mit verbesserter Rad- und Fußwegführung statt der heute sehr holperigen Strecke für alle Verkehrsteilnehmer.	2	2	hoch		
27	Bessere Straßenunterhaltung	1	Die Stadt Bremen stellt mehr Geld für den Unterhalt von Straßen und Brücken zur Verfügung. Dadurch können viele Schäden beseitigt und die Infrastruktur kann länger in einem guten Zustand gehalten werden.	3	5	mittel	Verbesserte Straßenunterhaltung ist eine wichtige Basis für die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems.	
28	Geschwindigkeitsüberwachung	3 4	Die Geschwindigkeit und die Lkw-Fahrverbote werden strenger überwacht.	3	2	hoch		

B. Wirtschaftsverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	1	Damit Besucher und Kunden die Gewerbegebiete leichter auffinden, werden fehlende Schilder, die dorthin weisen, aufgestellt. Damit entfallen meist auch überflüssige Such- und Umwegfahrten für Ortsfremde, die sich nicht auskennen.	2	2	hoch		
2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen Hbf	2 4	Beseitigung der in einem speziellen Gutachten identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Bremen Hbf. Dieses Projekt ist vom Land Bremen beim Bund zur Prüfung der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.	5	5	sehr hoch	Zentrale Maßnahme für die Abwicklung des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs	
3	Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern	3	Diese Maßnahme zum Transport von Gütern mit Lastenfahrrädern ist ein vielversprechender Ansatz, um Warensendungen im zentralen Gebiet der Stadt umweltfreundlich zu anzuliefern.	2	1	hoch		
	<i>Reduktion der Verkehrsbehinderungen und Beseitigung von Engstellen an Knoten und Strecken</i>		<i>analog zum Maßnahmenfeld Kfz-Verkehr (siehe dort)</i>				<i>Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten erfolgen im Rahmen anderer Maßnahmen. Eine Doppelbewertung findet nicht statt.</i>	
	<i>Anbindung GVZ</i>		<i>mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios</i>					
	<i>Anbindung Gewerbegebiet Airport-Stadt</i>		<i>mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios</i>					

	Anbindung Gewerbegebiet Neustadt		mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios				Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten erfolgen im Rahmen anderer Maßnahmen. Eine Doppelbewertung findet nicht statt.	
	Anbindung Gewerbegebiet Bayernstr.		mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios					
	Anbindung Überseestadt		mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios sowie des Ausbaus der Westzufahrt der Stephani- brücke (siehe Kfz-Verkehr)					
	Anbindung Gewerbegebiet Bremer Kreuz		mit der Anschlussstelle Achim-West und der Verlängerung der Theodor-Barth-Str. (siehe Kfz-Verkehr)					
	Anbindung Gewerbegebiet Am Gaswerk		mit der Verlängerung "Am Gaswerkgraben" (siehe Kfz-Verkehr)					
	Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten mit dem ÖPNV		Im Zusammenhang mit der Erweiterung des ÖPNV-Netzes (siehe dort)					

C. Fußverkehr / Nahmobilität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Begegnungszonen (in heutigen Tempo-30-Zonen)	3	Eine Begegnungszone ist eine Form der Verkehrsberuhigung aus der Schweiz, in der Fußgänger/innen Vortritt vor Fahrzeugen haben. Sie zielt auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr verbessert werden. Eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums (wie bei Spielstraßen oder Shared Space) ist nicht unbedingt erforderlich. Bremen probiert dieses innovative Instrument im Rahmen eines Verkehrsversuchs in ausgewählten Wohnquartieren aus.	2	1	hoch	Ein flächendeckender Einsatz steht derzeit im Konflikt mit der geltenden Straßenverkehrsordnung.	
2	Mehr Platz für Fußgänger!	3 4	Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen (vor allem in den Stadtteilzentren) werden die Fußwege freigehalten, ausreichend breite Gehwege hergestellt und Fuß- und Radverkehr getrennt.	3	2	hoch		
3	Keine Falschparker auf Fußwegen	3 4	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und nicht für parkende Autos! Bremen setzt ein Programm um, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert wird und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden.	3	2	hoch		

4	Fußverkehrskonzepte	3 4	Es wird ein Programm eingerichtet, mit dem in jedem Stadtteil ein Konzept für den Fußverkehr entwickelt werden kann. Das Wegenetz (Grünes Netz) wird aktualisiert und wichtige Achsen gestaltet. Nahmobilitätsfreundliche Konzepte wie die Nette Toilette können integriert werden.	5	3	sehr hoch		
5	Stadtteilpläne weisen neue Wege	3 4	Stadtteilpläne informieren unterschiedliche Zielgruppen über Ziele und Wege. Zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Senior/innen sehen ihren Stadtteil mit unterschiedlichen Augen, haben unterschiedliche Bedarfe und Interessen. Stadtteilpläne regen an, zu Fuß zu gehen und neue Wege zu beschreiten.	3	1	sehr hoch		
6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	3 4	Es wird ein neues Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen aufgelegt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Umständliche Wegeführung, mehrfache Ampelwartezeiten und fußgängerunfreundliche Sperrgitter werden ins Visier genommen.	3	3	hoch		
7	Mehr Grün in Straßen	3 4	Bei manchen Straßenräumen reichen Bäume, um die städtebauliche Erscheinung zu verbessern. Bremen erhöht die Finanzmittel für die Pflanzung und Pflege von Bäumen und Grüngestaltung.	2	2	hoch		
8	Stadtmöbel	3 4	Stadtmöbel laden zum Verweilen ein. Unterschiedliche Gruppen haben unterschiedliche Interessen: Bänke bieten älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen eine Pause. Spielgeräte und bunte Gestaltungselemente machen den Weg für Kinder zum Erlebnis. Sportgeräte für Jung und Alt motivieren zu Bewegung. Jugendliche brauchen öffentliche Orte als Treffpunkte.	3	2	hoch		

9	Straßensperrung für belebte Straßen	3 4	Gerade in Stadtteilzentren überlagern sich häufig viele Ansprüche. Zeitweise sollen Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden und laden dann zum Verweilen und Flanieren ein. Zum Beispiel an Samstagen kann so der Wochenendeinkauf in entspannter Atmosphäre stattfinden. Belebte Straßen tragen zu mehr Urbanität bei.	3	1	sehr hoch		
10	Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	3 4	Der Kreuzungsbereich Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere. Auch die Haltestelle ist nur umständlich zu erreichen. Mit dem Fahrrad können einige Verbindungen nur sehr umwegig befahren werden, viele Radfahrer/innen fahren stattdessen auf der linken Straßenseite. Die Kreuzungen werden daher so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt.	2	1	hoch		
11	Umgestaltung Brillkreuzung	3 4	Die Brillkreuzung (Am Brill / Bürgermeister-Smidt-Str. / Martinstraße) ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere und trennt das Faulenquartier vom Rest der Altstadt. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt. Zudem wird sie städtebaulich aufgewertet.	2	2	hoch		
12	Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße	3 4	Die Domsheide ist eine zentrale Haltestelle des bremischen ÖPNV. Aufgrund der Gestaltung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV. Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt in der Stadt barrierefrei und sicher machen und vor allem den Bereich Balgebrückstraße stadtgestalterisch aufwerten.	2	1	hoch		

13	Umgestaltung Kirchbachstraße / Kurfürstenallee / Gete	3 4	Die Kreuzung Kirchbachstraße / Kurfürstenallee / An der Gete ist eine großflächige Kreuzung, Wege zu Fuß und mit dem Rad sind umständlich. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt.	2	1	hoch		
14	Umgestaltung Umsteigeanlage Bf. Blumenthal	3 4	Der Bahnhofsvorplatz in Blumenthal (Landrat-Christians-Straße) ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Regio-S-Bahn und Bussen. Er soll umgestaltet werden um direkte, sichere und barrierefreie Wegebeziehungen für den Umstieg sowie für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.	2	2	hoch		
15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	3 4	Die Ampelschaltungen werden zugunsten des Fußverkehrs optimiert. Insbesondere werden die besonderen Belange von älteren Menschen berücksichtigt.	3	2	hoch		
16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	3 4	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungsstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten - auf Basis der Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse - durch z.B. Zebrastreifen, Mittelinseln oder Ampeln neu eingerichtet werden.	4	2	sehr hoch		

D. Radverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung	3 4	Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur sollen systematisch behoben werden. Die Anlage einer Datenbank sowie ein klares Management sind die Basis, um die Qualität im Radverkehrsnetz zu gewährleisten.	3	1	sehr hoch		
2	Scherbentelefon	3 4	Ein "Scherbentelefon" ermöglicht es allen Radfahrer/innen, Mängel von unterwegs zu melden - per Telefon oder Online-Formular. So tragen Nutzer/innen dazu bei, dass Mängel erfasst und behoben werden können.	2	1	hoch		
3	Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	3 4	Das Programm zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen wird fortgesetzt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Der Radverkehr wird so sicherer und flüssiger abgewickelt.	5	5	hoch		
4	Grüne Welle für den Radverkehr	3 4	Auf besonders wichtigen Radverkehrsstrecken werden aufeinanderfolgende Ampelschaltungen so optimiert, dass Fahrradfahrende über mehrere aufeinanderfolgende Ampeln ohne Halt kommen.	2	1	hoch		
5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen!	3 4	Bestehende Kapazitätsengpässe in der Radverkehrsinfrastruktur werden lokal beseitigt.	4	3	sehr hoch		

6	Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	3 4	Der Großteil der Radwege in Bremen kann benutzt werden - muss es aber nicht. Viele Radfahrer/innen in Bremen fahren gerne auf Radwegen. Die Erhaltung der Radwege kostet Geld. Gleichzeitig bergen Radwege in Einmündungsbereichen ein erhöhtes Unfallrisiko. Mit diesem Programm wird geprüft, welche Radwege zu erhalten sind und wo die Flächen sinnvoll anders genutzt werden können.	3	1	sehr hoch		
7	Mehr Markierungen für Radverkehr	3 4	Markierungen auf der Fahrbahn machen Radverkehr sichtbar. Piktogramme und Schutzstreifen verdeutlichen die erforderlichen Flächen für Radfahrer/innen. Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche an Kreuzungen ermöglichen Radfahrer/innen das Vorbeifahren an wartenden Autos und ermöglichen es, direkt und sicher links abzubiegen.	3	3	hoch		
8	Fahrradstraßen	3 4	Fahrradstraßen werden systematisch eingerichtet im Verlauf von wichtigen Radverbindungen und im Zuge von Hauptrouten, um das Radfahren sicherer und komfortabler zu gestalten.	4	2	sehr hoch		
9	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Vegesack für den Radverkehr		Die Fußgängerzone in Vegesack wird außerhalb der Geschäftszeiten der Läden für den Radverkehr geöffnet, um eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof Vegesack und der Lindenstraße zu ermöglichen.	1	1	hoch		
10	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Kattenturm-Mitte für den Radverkehr		Die Fußgängerzone Kattenturm-Mitte (Gorsemannstraße) wird außerhalb der Geschäftszeiten der Läden für den Radverkehr geöffnet.	1	1	hoch		

11	Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	3 4	Bremen erhöht die Finanzmittel für den Unterhalt der Radwege. Dadurch werden Schäden beseitigt und die Infrastruktur hält länger.	4	4	hoch	Verbesserte Unterhaltung der Radwege ist eine wichtige Basis, um Radfahren zukünftig stadtweit attraktiver zu gestalten.	
12	Fahrradwegweisung	3 4	Die Unterhaltung der Beschilderung für den Radverkehr wird sichergestellt. Denn nur Schilder, die intakt sind, weisen den richtigen Weg.	3	3	hoch		
13	In Einbahnstraßen in Gegenrichtung Rad fahren	3 4	Noch gibt es einige Einbahnstraßen in Bremen, die nicht offiziell dafür freigegeben sind, dass Radfahrer/innen hier in Gegenrichtung fahren können. weitere Einbahnstraßen werden für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.	1	1	hoch		
14	Radverkehrsnetz verdichten	3 4	Das Radverkehrsnetz soll weiter verdichtet werden. Der neue Flächennutzungsplan weist Grünverbindungen aus, die in das Radverkehrsnetz integriert werden sollen. Auf Stadtteilebene gibt es Bedarf, weitere Routen z.B. als Querverbindungen aufzunehmen.	2	1	hoch		
15	Premiumroute HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	3 4	Das Bremer Stadtgebiet ist sehr lang gezogen. Um Radfahren auch auf längeren Entfernungen nach Bremen-Nord oder Mahndorf attraktiv zu machen, wird eine Premiumroute entwickelt: Zügiges Radfahren auf komfortablen Wegen, Nebeneinanderfahren und Überholen sowie möglichst geringe Zeitverluste an Kreuzungen machen das Rad noch schneller. Auch Gröpelingen, Walle, Hastedt und Hemelingen sind damit gut per Fahrrad erreichbar.	5	4	sehr hoch		

16	Premiumroute Huchting - Innenstadt - Uni - Lilienthal	3 4	Einmal quer zur Weser, von Huchting durch die Neustadt, die Innenstadt, Schwachhausen bis zur Universität und weiter in Richtung Lilienthal. Abschnittsweise bündelt diese Achse bereits heute große Radverkehrsmengen. Die neuen Brücken zwischen Piepe - Stadtwerder - Altenwall bieten die Möglichkeit, die Engpässe Domsheide und Wilhelm-Kaisen-Brücke zu umfahren und die Premiumroute parallel zur Friedrich-Ebert-Straße durch die Meyerstraße zu führen.	5	3	sehr hoch		
17	Premiumroute Obervieland - Neustadt - Woltmershausen - GVZ	3 4	Mit dieser Premiumroute wird eine fahrradfreundliche Anbindung der Stadtteile Obervieland und Woltmershausen an die Innenstadt sowie das GVZ geschaffen. Der Engpass auf der stark frequentierten Route entlang der Kleinen Weser muss im Zuge der Premiumroute gelöst werden.	5	3	sehr hoch		
18	Premiumroute Überseestadt - Bürgerpark - Sebaldsbrück	3 4	Die tangentielle Route verbindet die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos.	5	3	sehr hoch		
19	Premiumroute Kleiner Ring	4	Die Premiumroute ermöglicht ein Umfahren der Innenstadt, der Neustadt und Östlichen Vorstadt und dient so als zentraler Verteiler. Von der Stephani- brücke über die Neuenlander Straße, die Erdbeerbrücke, dann parallel zur Bahn bis zur Hemmstraße und zurück zur Weser.	4	3	sehr hoch		
20	Premiumroute Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	4	Im weitläufigen Nordosten von Bremen bündelt eine Premiumroute die tangentialen Verkehre zwischen Universität, Neuer Vahr, Sebaldsbrück und Arbergen.	4	3	sehr hoch		
21	Premiumroute Gartenstadt Vahr - Osterholz	4	Die Ludwig-Roselius-Allee ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Hier kann auf der Fahrbahn durch Abmarkierung eine komfortable Premiumroute zum Radfahren bis Osterholz geschaffen werden.	4	2	sehr hoch		

22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe - Stadtwerder - Altenwall	4	Es werden zwei neue Rad- und Fußgängerbrücken über die kleine Weser (zwischen Piepe und Stadtwerder) und die Weser (zwischen Stadtwerder und Altenwall) gebaut. So können Radfahrer/innen künftig die Nadelöhre Wilhelm-Kaisen-Brücke und Tiefer, sowie die Domsheide umfahren. Außerdem geht es schneller aus der Neustadt in Richtung Viertel, Bahnhof und Schwachhausen. Auch werden die Wohnquartiere auf dem Stadtwerder besser an die Nahversorgungsbereiche im Buntentor angebunden.	3	2	hoch	Die bauliche Machbarkeit dieser neuen Brücken muss noch geprüft werden.	
23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Arsten)	4	Es wird eine neue Weserbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zwischen Arsten und Hemelingen (in Höhe der A 1) gebaut. Dadurch entfallen in Zukunft lange Umwege über die Erdbeerbrücke bzw. Weserwehr.	3	2	hoch	Die bauliche Machbarkeit der Brücke muss noch geprüft werden. Es sind noch verschiedene Varianten zu untersuchen (gemeinsame Brücke mit der Autobahn oder separate Brücke).	
24	Bessere Radabstellanlagen	3 4	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden stadtweit verbessert. Insbesondere in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und in den Wohnquartieren werden neue Fahrradabstellanlagen geschaffen.	3	2	hoch		
25	Fahrradleichen entsorgen	3 4	Was nutzt ein Fahrradbügel, wenn er von Fahrradleichen belegt ist? Die Unterhaltung und Pflege von öffentlichen Fahrradabstellanlagen wie die Entsorgung von Fahrradleichen wird sichergestellt.	2	2	hoch		
26	Serviceangebote für den Radverkehr	3 4	Bremen verbessert die Serviceangebote für Radfahrende: Gepäckschließfächer, Haltegriffe an Ampeln, Fußstützen an Wartebereichen, Wettersensoren an Ampeln, Luftpumpautomaten usw.	2	2	hoch		

27	Fahrradstraße H.-H.-Meier-Allee	3 4	Der Radweg in der H.-H.-Meier-Allee ist streckenweise in schlechtem Zustand und kann aufgrund der Bäume nur unter Schwierigkeiten saniert werden. Die Breite des Radwegs ist darüber hinaus für die hohen Radverkehrsmengen auf der wichtigen Achse Richtung Universität nicht ausreichend. Die H.-H.-Meier-Allee wird deshalb zur Fahrradstraße, damit Radfahrende sicher auf der Straße fahren können. In den Nebenanlagen ist dann mehr Platz für Fußgänger.	4	1	sehr hoch		
----	---------------------------------	-----	---	---	---	-----------	--	--

E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	2 4	Die Straßenbahn wird von Gröpelingen über die Gröpelinger und Oslebshausener Heerstraße zum Bahnhof Oslebshausen verlängert. Dort wird ein Anschluss an die Regio-S-Bahn und an die Busse aus Bremen Nord hergestellt. Die Busse aus Bremen Nord enden künftig bereits am Bahnhof Oslebshausen.	5	5	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll, eine volkswirtschaftliche Bewertung steht jedoch noch aus.	
2	Straßenbahnverbindung Horn	2 4	Es wird eine neue Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn gebaut. So können die Strecken der Linien 4 und 6 verbunden werden. Eine neue Linie 5 könnte dann ab Horn über die neue Querspange fahren und dann weiter über die Strecke der Linie 6 in die Innenstadt.	4	3	sehr hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Eine volkswirtschaftliche Bewertung steht jedoch noch aus.	

3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	2 4	Die Straßenbahn wird vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück verlängert.	3	2	hoch	Die Maßnahme sollte im Zusammenhang mit einer möglichen Straßenbahnverlängerung nach Osterholz weiter geprüft werden.	
4	Straßenbahn nach Osterholz	2 4	Die Straßenbahn wird von Sebaldsbrück über die Sebaldsbrücker und Osterholzer Heerstraße zur Hans-Bredow-Straße verlängert. So könnte z. B. die Linie 2 von Sebaldsbrück über den Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf fahren.	5	5	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Eine volkswirtschaftliche Bewertung steht jedoch noch aus.	
5	Neue Straßenbahn zur Universität	2 4	Von der Kulenkampffallee wird die Straßenbahn zur Universität verlängert. So kann die heute sehr stark belastete Linie 6 entlastet werden und die Erschließung von Teilen des Campus verbessert werden. Befahren werden könnte die neue Strecke z. B. von der Linie 8.	4	4	hoch	Wegen der wechselseitigen Wirkungen auf die Linien 6 sollte die Maßnahme im Zusammenhang mit der Straßenbahnverbindung Horn vertieft geprüft werden.	
6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	2 4	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von den Straßenbahnen angesteuert werden können. So müssen die Bahnen an roten Ampeln nicht mehr warten, sondern bekommen sofort grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.	4	1	sehr hoch	Die Vorteile für Fahrgäste des ÖPNV müssen gegenüber längeren Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer abgewogen werden.	

7	Keine Behinderung durch Falschparker	2 4	Auf einigen Streckenabschnitten (z.B. im Viertel) sorgen Falschparker regelmäßig dafür, dass Busse und Straßenbahnen behindert werden. Um das zu vermeiden, soll die Verkehrsüberwachung an diesen Stellen verschärft und Falschparker konsequent abgeschleppt werden.	2	1	hoch		
8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	2 4	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von Bussen angesteuert werden können. So müssen die Busse an roten Ampeln nicht mehr warten, sondern bekommen sofort grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.	3	2	hoch	Die Vorteile für Fahrgäste des ÖPNV müssen gegenüber längeren Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer abgewogen werden.	
9	Optimierung Regiobusnetz	2 4	Das Netz der Regionalbuslinien in der Bremer Region und die Linienführung im Stadtgebiet soll verbessert werden.	2	2	hoch	Die Maßnahme liegt im Zuständigkeitsbereich ZVBN.	
10	Verbesserte Tarifangebote	2 4	Ausweitung der zielgruppenspezifischen Tarifangebote, z. B. durch ein Gruppenticket für 5 Personen oder ein Seniorenticket.	3	1	sehr hoch	Aufgabe des VBN (wird im Rahmen der weiteren Planung zzt. geprüft)	
11	Optimiertes Busnetz	2 4	Das Bremer Linienbusnetz wird auf den Prüfstand gestellt und weiter verbessert. Alle sollen besser an den ÖPNV angebunden werden und neue Direktverbindungen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen und Stadtteilzentren entstehen. Gezielt werden bessere Umsteigebeziehungen zum SPNV und zur Straßenbahn geschaffen.	5	5	hoch	Ein Konzeptvorschlag liegt vor. Dieser muss jedoch unter Aufwands- und Wirksamkeitsgesichtspunkten noch vertieft geprüft und ggf. weiter optimiert werden.	

12	Viertelstundentakt auf der RS1	2 4	Die Regio-S-Bahn-Linie 1 wird zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.	5	5	hoch	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	
13	Halbstundentakt auf der RS2	2 4	Die Regio-S-Bahn-Linie 2 wird zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.	5	5	hoch	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	
14	Halbstundentakt auf der RS3	2 4	Die Regio-S-Bahn-Linie 3 wird zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet.	5	3	sehr hoch	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	
15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	2 4	Eine neue Regio-S-Bahn (RS5) wird zwischen Hauptbahnhof und Rotenburg im 60-Minuten-Takt eingeführt. Durch Überlagerung mit dem Metronom wird so ein durchgehender Halbstundentakt an allen Bahnhöfen geboten.	5	4	sehr hoch	Die Maßnahme ist zusammen mit den neuen Haltepunkten Universität / Technologiepark und Horn / Achterdiek verkehrlich sinnvoll. Die betriebliche Machbarkeit ist jedoch noch nicht geprüft.	

16	Haltepunkt Mittelshuchting	2 4	Ein neuer Haltepunkt Mittelshuchting verbessert die ÖPNV-Anbindung von Huchting.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
17	Haltepunkt Grambke	2 4	Grambke bekommt einen S-Bahnhof!	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
18	Haltepunkt Universität / Technologiepark	2 4	Ein neuer Haltepunkt für die Uni und den Technologiepark wird an der Bahnstrecke nach Hamburg mit direkter Anbindung an die Straßenbahn gebaut.	4	2	sehr hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	

19	Haltepunkt Horn / Achterdiek	2 4	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
20	Haltepunkt Arbergen	2 4	Ein neuer Haltepunkt an der Elisabeth-Selbert-Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Arbergen. Außerdem kommt man leichter zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Funkschneise.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
21	Haltepunkt Steubenstraße	2 4	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	

22	Haltepunkt Marßel	2 4	Bremen-Marßel bekommt einen S-Bahnhof mit regelmäßigen Verbindungen zum Hauptbahnhof und in Richtung Bremerhaven.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
23	Bessere Fahrplanabstimmung	2 4	Durch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne von Zügen, Straßenbahnen und Bussen wird das Umsteigen erleichtert und Wartezeiten werden verringert.	4	2	sehr hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Eine volkswirtschaftliche Bewertung steht jedoch noch aus.	
24	Einheitlicher Tarif		Einheitlicher ÖPNV-Tarif im gesamten Stadtgebiet Bremen.			nicht bewertet	Die Maßnahme ist bereits beschlossen und wird zum 1.1.2015 realisiert. Sie ist hier dargestellt, da sie bei Aufstellung des Basisszenarios noch nicht beschlossen war.	

F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Radverkehr Wilhelm-Kaisen-Brücke	3	Die Wilhelm-Kaisen-Brücke hat eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Allerdings sind die vorhandenen Radwege nicht breit genug, um die Radverkehrsmengen sicher abwickeln zu können. Daher wird der Engpass Wilhelm-Kaisen-Brücke durch einen Ausbau der Radwege entschärft.	2	1	hoch		
2	Neuordnung Bismarckstr.	3	Die Bismarckstraße wird zwischen Dobbenweg und Graf-Moltke-Straße neu geordnet. Der Straßenzug hat bislang nur sehr schmale Radwege. Diese werden künftig beparkt und der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen in der Fahrbahn komfortabler geführt.	3	1	sehr hoch		
3	Neuordnung Am Dobben	3	Der Dobben ist zwischen Sielwall und Dobbenweg ein Teil des Stadtteilzentrums im Viertel. Allerdings behindern parkende Autos oft die Bahnen oder den Radverkehr. Da der Dobben sehr schmal ist, ist nicht genug Platz um alle Nutzungen des Straßenraumes gleichzeitig in ausreichender Qualität zu erlauben. Deshalb wird das Parken von Kfz deutlich eingeschränkt.	2	1	hoch		
4	Neuordnung Sielwall	3	Der Sielwall hat in weiten Teilen nur extrem schmale Geh- und Radwege. Damit die Fußgängerinnen und Fußgänger genug Raum erhalten können, muss der Radverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Hierzu ist es notwendig, auf der gesamten Länge das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden.	2	1	hoch		

5	Neuordnung Kornstraße	3	Die Kornstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg soll für eine Umgestaltung näher betrachtet werden. Vielleicht können dort Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden, um mehr Platz für die Fußgänger zu bekommen.	2	1	hoch		
6	Umnutzung Utbremer Ring	3	Der Utbremer Ring in Findorff ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt.	4	1	sehr hoch		
7	Umnutzung Fürther Str.	3	Die Fürther Straße in Findorff ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Parkplätze werden dafür in den Seitenraum verlegt.	3	1	sehr hoch		
8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Str.	3	Die Bürgermeister-Smidt-Straße ist in dem Abschnitt zwischen dem Wall und dem Breitenweg in der heutigen Gestaltung überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Heutige Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden so entzerrt.	5	1	sehr hoch		
9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	3	Der Straßenzug Oster- / Westerstraße ist für Fußgänger/innen auf einer langen Strecke nur schlecht zu überqueren, obwohl im Straßenraum genügend Platz für Querungshilfen ist. Daher sollte hier Abhilfe geschaffen werden.	5	1	sehr hoch		

10	Umnutzung Herdentorsteinweg	3	Der Herdentorsteinweg ist die wichtigste Fußverkehrsverbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof. Ebenso hat er eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Besonders auf der Straßenseite zur Wallmühle kommt es deshalb häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahren. Daher ist es sinnvoll den Radverkehr auf dieser Straßenseite auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen um den Fußgänger/innen mehr Raum zu geben.	5	1	sehr hoch		
11	Umnutzung Daniel-v.-Büren-Str.	3	Es wird eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung eingerichtet. Diese führt zu einer Entlastung der Seitenräume und weniger Konflikten im Bereich der Haltestelle.	4	1	sehr hoch		
12	Umnutzung Am Dobben	3	Der Dobben darf zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße von Radfahrern nur in Richtung Dobbenweg befahren werden. Diese Netzlücke soll geschlossen werden.	4	1	sehr hoch		
13	Umnutzung Ludwig-Roselius-Allee	3	Die Ludwig-Roselius-Allee ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Daher können dort Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr oder den ÖPNV auswirkt.	4	1	sehr hoch		
14	Umnutzung Außer der Schleifmühle	3	Außer der Schleifmühle ist zwischen Rembertistraße und Schwachhauser Heerstraße für Radfahrer nur in Richtung Hauptbahnhof zu befahren. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	4	1	sehr hoch		

15	Umnutzung Parkallee (Rembertitunnel - Stern)	3	Die Parkallee ist für den Radverkehr die wichtige Achse zwischen Innenstadt und Universität. Die Straße ist zwischen Rembertitunnel und Stern vierstreifig ausgebaut, zwei Fahrstreifen werden bislang von parkenden Autos genutzt. Durch die Neuregelung des ruhenden Kfz-Verkehrs kann hier ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angeboten werden. Perspektivisch soll die Parkallee im Zuge der Premiumroute Innenstadt - Universität Fahrradstraße werden.	5	1	sehr hoch		
16	Umnutzung Langemarckstr.	3	Die Langemarckstraße bietet zwischen der Bürgermeister-Smidt-Brücke und den Neustadtswallanlagen Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit wäre mehr Platz für Fußgänger auf den Nebenanlagen möglich.	4	1	sehr hoch		
17	Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke	3	Die Bürgermeister-Smidt-Brücke bietet Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit ist mehr Platz für Fußgänger/innen in den Seitenräumen.	4	1	sehr hoch		
18	Umgestaltung Buntentorsteinweg	4	Am Buntentorsteinweg treten gehäuft Unfälle auf, insbesondere mit Beteiligung von Radfahrer/innen. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit soll geprüft werden, welche Umgestaltungsmaßnahmen die Situation verbessern können.	2	2	hoch		
19	Umgestaltung Osterfeuerberger Ring	4	Der Osterfeuerberger Ring ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch einen Umbau soll die Straße städtebaulich und verkehrlich neu geordnet werden.	3	3	hoch		

20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	4	Die Friedrich-Ebert-Straße in der Neustadt hat eine wichtige verkehrliche Bedeutung für den Kfz-Verkehr. In der bisherigen Straßengestaltung dominiert der Autoverkehr und die Belange von Fußgängern und Radfahren sowie des Ortsbilds müssen zurücktreten. Mit der Vollendung des Autobahnringes (A 281) wird die Verkehrsmenge auf der Friedrich-Ebert-Straße aber deutlich abnehmen, so dass dann eine Umgestaltung der Straße zum Abbau dieser Defizite möglich wird.	4	3	sehr hoch		
21	Rückbau Hochstraße Am Wall	4	Die Hochstraße über die "AOK-Kreuzung" (Am Wall) wird abgerissen, stattdessen wird der Verkehr ebenerdig geführt. Die Wallanlagen werden somit dem neuen Ansgariquartier verknüpft.	2	3	mittel	Die Maßnahme hat eine hohe Bedeutung aufgrund der stadtgestalterischen Chance, die mit der Öffnung der Wallanlagen in Richtung Ansgariquartier und Faulenquartier verbunden ist.	
22	Umgestaltung Hansestraße	4	Die Hansestraße hat im südlichen Abschnitt keine Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	3	1	sehr hoch		
23	Bremen baut Barrieren ab	2 3 4	Das Programm "Bremen baut Barrieren ab" wird fortgeschrieben. Es regelt die grundsätzliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Maßnahmen im Straßenbau z.B. in Bezug auf die Gestaltung von Behindertenparkplätzen oder Straßenbahnhaltestellen.	4	3	sehr hoch		

G. Ruhender Kfz-Verkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Parkraumkonzept Innenstadt	3 4	Für die Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher zu verbessern.	3	1	sehr hoch		
2	Reduzierung des Parkraums	4	Parkende Autos nehmen besonders in den Wohnquartieren viel Raum ein. Diese Flächen werden langfristig nach und nach reduziert, damit andere Nutzungen möglich sind.	2	1	hoch		
3	Konsequente Parkverbote	3 4	Halteverbote sind jeweils mit einem guten Grund angeordnet worden. Künftig wird genauer hingeschaut und Parkverbote konsequent durchgesetzt.	3	1	sehr hoch		

H. Inter- und Multimodalität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	P+R am Bf. Oberneuland	2 4	Am Bahnhof Oberneuland wird P+R-Platzes mit ca. 70 Stellplätzen eingerichtet.	2	1	hoch		
2	Verbesserung der P+R-Anlagen	1 2 4 5	Die Park & Ride-Plätze werden verbessert, um sie attraktiver für Pendlerinnen und Pendler zu machen.	3	2	hoch		
3	Öffentlichkeitsarbeit für P+R	1 2 4 5	Insbesondere bei Großveranstaltungen und Events kann Park & Ride helfen, Verkehrsprobleme zu verhindern. Manchmal scheitern solche Konzepte daran, dass zu wenige Menschen über die Park & Ride-Plätze und die ÖPNV-Angebote (z. B. Shuttlebusse) Bescheid wissen. Daher soll die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Bereich verbessert werden.	4	1	sehr hoch		
4	Mehr Car-Sharing	4 5	Das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen (Mobil.Punkt) wird ausgebaut und auch auf die Stadtteile am Stadtrand ausgeweitet.	4	2	sehr hoch		
5	Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften	3 4 5	Straßengemeinschaften haben die Möglichkeit, Car-Sharing in der Nachbarschaft zu organisieren. Die Fahrzeuge werden einer bestimmten Gruppe zur Verfügung gestellt. Die Infrastruktur wird von einem Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, die Nutzung in der Gruppe geregelt.	2	1	hoch		

6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	3 4 5	Car-Sharing-Fahrzeuge bekommen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reserviert. Damit ist es mit dem Leihauto leichter einen Parkplatz zu finden.	2	1	hoch	Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht derzeit nicht, öffentliche Stellplätze für bestimmte Nutzungen zu reservieren. Öffentliche Stellplätze müssen der Allgemeinheit zugänglich sein. Eine Privilegierung für Car-Sharing-Fahrzeuge setzt daher die Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene voraus.	
7	Mehr B+R	1 2 3 4 5	Das Netz an Bike & Ride-Stationen an den Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie an den Bahnhöfen in Bremen wird ausgebaut.	3	2	hoch		
8	Besseres B+R	1 2 3 4 5	Die Bike & Ride-Anlagen werden qualitativ verbessert. Es wird ein einheitliches Design sowie ein einheitlicher Ausstattungsstandard entwickelt. Dieser betrifft die Überdachung und Beleuchtung der Stationen. Zusätzlich sind weitere Ausstattungsmerkmale sowie Service-Angebote an bestimmten Stationen denkbar.	2	2	hoch		

9	Park & Bike	4 5	Leihfahrräder an P+R-Standorten ermöglichen das Umsteigen vom Auto aufs Rad: Park and Bike. Dies entlastet den öffentlichen Verkehr auch in den Hauptverkehrszeiten und bietet Pendler/innen Flexibilität und Bewegung. Es bieten sich P+R-Standorte an, die an Premiumrouten liegen, wie z.B. Sielhof, Bahnhof Burg, Universität, Borgfeld.	3	2	hoch	Park & Bike ist ein innovatives Konzept, was mit geringem Aufwand auch in Bremen umgesetzt werden könnte. Besonders geeignet sind die bereits vorhandenen Park & Ride-Plätze.	
10	Neuer Busbahnhof	2 4	Der Linienverkehr mit Fernbussen hat im letzten Jahr deutlich an Bedeutung zugenommen. Bremen hat zwar einen zentralen Omnibusbahnhof für Fernverkehre am Breitenweg, dieser hat aber weder die Kapazität noch die notwendige Ausstattung für einen attraktiven Busverkehr. Daher sind aktuell zwei Standorte für einen neuen Busbahnhof in der Untersuchung: Das Gelände des Güterbahnhofs sowie ein Standort am Flughafen. Außerdem wird untersucht, ob die Gelegenheitsverkehre auf dem bisherigen Areal vor dem Cinemaxx verbleiben können, oder ob auch diese verlagert werden sollen.	3	3	hoch		

I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Bereitstellung von Verkehrsdaten	1 5	Bremen stellt die Verkehrsdaten der Verkehrs-Management-Zentrale (VMZ) über standardisierte Datenschnittstellen kostenlos zur Verfügung. So können z. B. Entwickler Webdienste oder Apps entwickeln, die diese Daten nutzen.	4	1	sehr hoch		
2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	3 4	Die Busse und Straßenbahnen der BSAG bekommen an vielen Ampeln im Stadtgebiet bevorzugt grün. Momentan kann es vorkommen, dass der parallel laufende Rad- und Fußverkehr trotzdem auf seine reguläre Grünphase warten muss, obwohl er eigentlich zusammen mit dem ÖPNV abgewickelt werden könnte. Die Ampelschaltungen sollen daher so angepasst werden, dass diese Situation, wenn möglich, vermieden werden.	3	2	hoch		
3	Mobilitätsberatung für Neubürger	2 3 4 5	Menschen, die neu nach Bremen ziehen, kennen sich oft noch nicht gut in der Stadt aus. So bedeutet ein Umzug die Chance der Neuorientierung auch bei der individuellen Nutzung der Verkehrsmittel. Insbesondere das Bus- und Bahnnetz oder das Radverkehrsnetz sind jedoch nicht immer auf den ersten Blick zu verstehen. Neubürger bekommen daher ein Informationspaket mit Informationen zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß, Car-Sharing) und eine persönliche Mobilitätsberatung.	4	2	sehr hoch		

4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	2 3 4 5	Wie kann man betriebsbedingte Verkehre kosteneffizienter, sozialverträglich und umweltschonend gestalten? Damit auch die Belegschaft entspannter zu Arbeit gelangen kann? Mit diesen Fragen beschäftigt sich das betriebliche Mobilitätsmanagement. Bereits kleine Maßnahmen wie Jobtickets, Förderung von Fahrgemeinschaften, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Einsatz von Car-Sharing-Fahrzeugen können Großes bewirken. Bremen bietet daher eine Mobilitätsberatung für alle interessierten Betriebe, Schulen oder Einrichtungen an.	3	2	hoch		
5	Multimodales Datenportal	4 5	Bremen stellt gemeinsam mit dem Land Niedersachsen Verkehrsdaten in Echtzeit auf ein Portal. Dort können die Daten für die unterschiedlichen Verkehrsträger (z. B. Autoverkehr, ÖPNV, Eisenbahn, Taxi, Car-Sharing) kostenlos abgerufen werden. Zusätzlich gibt es statische Daten z. B. zu Fuß- und Radwegenetzen. Aus diesem Portal können eine Vielzahl von Diensten für Endnutzer generiert werden wie Apps und Online-Dienste wie z. B. einen multimodalen Routenplaner. Die Plattform selbst bietet zunächst keine Endkundendienste an, diese werden durch die unterschiedlichen Anbieter erstellt.	5	2	sehr hoch		
6	Einführung einer Mobilitätskarte	2 4 5	Bremen bekommt eine Mobilitätskarte mit der man Bus & Bahn, Taxi, Car-Sharing und Autovermietung nutzen kann. Mehr Flexibilität - ohne eigenes Auto!	4	2	sehr hoch		
7	Förderung zielgruppenorientierter Projekte	3 4 5	Es werden Mobilitätsprojekte initiiert oder bestehende Projekte unterstützt, die sich an unterschiedliche Zielgruppen richten. Zu solchen Projekten gehören z. B. Schul-Express (gemeinsames Zufußgehen an Grundschulen) oder Fahrradtrainings.	3	2	hoch		

J. Elektromobilität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Integration von Elektrobussen bei der BSAG	2	Mit der Förderung von Pilotprojekten sollen verstärkt Elektrobusse von der BSAG im Linienverkehr eingesetzt werden.	2	1	hoch	Momentan sind diese noch nicht wirtschaftlich zu betreiben, was sich aber aufgrund der weiteren technischen Entwicklungen rasch ändern kann.	
2	Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	3 4 5	Verleih von Pedelecs an Park & Bike-Standorten, zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV und an Mobilpunkten.	3	2	hoch		

K. Verkehrssicherheit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Situationsangepasst mehr Tempo 30	4	Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen kann einen wesentlichen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.	1	1	hoch	Dabei müssen die Maßnahmen so ausgewählt werden, dass die neuen Tempolimits nicht Busse und Bahnen ausbremsen oder dazu führen, dass die Hauptstraßen ihre Bündelungsfunktion für den Verkehr verlieren und der Autoverkehr in die Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen verlagert wird. Deshalb müssen neue Streckenabschnitte sorgfältig ausgewählt werden.	

2	Straßensperrung an Schulstandorten	2 3 4	Wenn zu viele Eltern einer Schule ihre Kinder morgens mit dem Auto bringen, sorgt dies vielfach für sehr unübersichtliche Situationen, die oft richtig gefährlich sind. Viele Schulen liegen zudem in den Wohngebieten, wo das Straßennetz nicht für eine solche Verkehrsbelastung gebaut wurde. In solchen Fällen ist zu prüfen, ob nicht die Zufahrt zu Schulen morgens und mittags für den Autoverkehr gesperrt werden sollte um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist schlussendlich sicherer für alle, wenn Kinder zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn zur Schule gebracht werden.	2	1	hoch		
3	Aufwertung von Angsträumen	2 3 4	Einige Tunnel und Brücken werden von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen als Angsträume empfunden. Bremen versucht diese gezielt mit einem Umgestaltungsprogramm aufzuwerten, in dem zum Beispiel die Beleuchtung oder die Gestaltung verbessert wird.	4	2	sehr hoch		
4	Markierung von Haltelinien auf Radwegen	2 3 4	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Konfliktpunkte sind zum Beispiel Ampeln und Fußgängerüberwege. Um hier mehr Klarheit zu schaffen, werden die Furten nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Radweg markiert und Haltelinien zeigen Radfahren an Ampeln, wo sie anhalten müssen. Außerdem wird gezielt Öffentlichkeitsarbeit gemacht.	2	2	hoch		
5	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern.	2 3 4	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Mit einer Informationskampagne, sowie durch bessere Beschilderung und Markierungen sollen Radfahrer daher auf die Belange der Fußgänger hingewiesen und zu mehr Rücksichtnahme angehalten werden.	3	2	hoch		

6	Einmündungen standardisieren	1 2 3 4	Einmündungen bergen aufgrund von abbiegenden Autos ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer. Bremen versucht daher mit einem Programm solche Risikoorte zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegefurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegefurten in Einmündungen oder durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	2	2	hoch		
7	Beleuchtung von Radwegen	4	Die Beleuchtung von Radwegen wird verbessert und auf Strecken ausgeweitet, die heute noch unbeleuchtet sind.	2	2	hoch		
8	Verkehrssicherheitskonzept	3 4	Bremen erarbeitet mit allen Fachleuten ein Konzept, um die Verkehrssicherheit in der Stadt nachhaltig und dauerhaft zu verbessern.	2	1	hoch	Ein Beschluss der Bremischen Bürgerschaft hierzu liegt bereits vor.	

L. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Kampagne für das Zufußgehen	2 3 4	Viele mit dem Auto oder Bus und Bahn zurückgelegte Wege in der Stadt sind so kurz, dass zu Fuß gehen eine wirkliche Alternative ist. Zufußgehen ist gut für die eigene Gesundheit und für die Umwelt.	2	2	hoch		

2	Zielgruppenorientierte Kampagne für das Radfahren	3 4	Viele mit dem Auto oder Bus und Bahn zurückgelegte Wege in der Stadt sind so kurz, dass Radfahren eine wirkliche Alternative ist. Radfahren ist gut für die eigene Gesundheit und für die Umwelt. Durch Zielgruppenspezifisches Marketing sollen mehr Menschen zur Nutzung des Fahrrades animiert werden.	2	2	sinnvoll		
3	Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht	3 4	Seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1998 sind viele Radwege in Bremen nicht mehr benutzungspflichtig. Nur an Radwegen die besonders ausgeschildert sind, müssen Radfahrer auf dem Radweg fahren. An allen anderen Stellen können sie auf der Fahrbahn oder dem Radweg fahren. Diese Tatsache wissen viele Autofahrer nicht, so dass es zu Konflikten kommt. Daher soll diese Wissenslücke durch eine Informationskampagne geschlossen werden.	3	1	sehr hoch		
4	Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	3 4	Kopfsteinpflaster passt gut zu alten Häusern und wertet so das Ortsbild von Straßen aus. Kopfsteinpflaster ist aber auch unkomfortabel und manchmal sogar gefährlich für Radfahrer. Künftig wird es daher nicht mehr auf Hauptrouten des Radverkehrs eingesetzt.	2	1	hoch		
5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	2 3 4	Es sollen regelmäßig Öffentlichkeitskampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden.	3	3	hoch		
6	Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	3 4	In der Verwaltung wird eine eigene Organisationseinheit für Nahmobilität und Radverkehrsförderung geschaffen und mit zusätzlichem Personal ausgestattet, um die Maßnahmen konsequent umzusetzen.	4	3	sehr hoch		