



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Für die Aufnahme in das Zielszenario

nicht 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

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Dipl.-Ing. Theo Janßen, Dr.-Ing. Stephan Krug, Dipl.-Ing. Oliver Krey, Dipl.-Ing. Tim Rohbock.

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 nicht empfohlene Maßnahmen	4
A. Kfz-Verkehr	4
B. Wirtschaftsverkehr	14
C. Fußverkehr / Nahmobilität	15
D. Radverkehr	19
E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr.....	30
F. Straßenraumgestaltung.....	38
G. Ruhender Kfz-Verkehr	49
H. Inter- und Multimodalität.....	55
I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	58
J. Elektromobilität	61
K. Verkehrssicherheit.....	65
L. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit	67

Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen

A. Kfz-Verkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Ausbau der A 27	1	Ausbau der Autobahn 27 zwischen den Anschlussstellen Überseestadt und dem Bremer Kreuz auf 3 Fahrspuren je Fahrtrichtung.	3	5	mittel	Aufgrund der bereits im Basisszenario angenommenen, zeitweisen Befahrbarkeit der Standspuren als 3. Fahrspur und wegen der zeitlichen Realisierbarkeit bis 2025 nicht empfohlen.	
2	Anschluss der B 74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen	1	Direkter Anschluss der geplanten Bundesstraße 74neu (im Verlauf der Ritterhuder Heerstraße) an das heutige Autobahndreieck Industriehäfen.	2	3	mittel	Die Maßnahme wird bis 2025 nicht empfohlen, da die Verwirklichung der B74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) noch offen ist. Diese ist eine notwendige Voraussetzung für diese Maßnahme.	-

3	Kreuzungsfreie Verbindung zwischen A 27 und A 270	1	Direkte und kreuzungsfreie Anbindung der A270 an die A27 an der bisherigen Anschlussstelle Bremen-Nord.	2	3	mittel	Die direkte Verbindung von der Autobahn 27 zur Autobahn 270 in Bremen-Nord mit einer neuen Brücke ist sehr aufwändig und teuer. Die Kreuzung unter der Autobahn 27 (ehemaliger Ihlpohler Kreisel) wurde umfangreich ausgebaut.
4	Ausbau der Unterführungen Steubenstraße	1	Ausbau der Unterführungen an der Steubenstraße für den Kfz-Verkehr.	2	4	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Auch mit Einführung des Straßenbahnverkehrs können die Kraftfahrzeuge dort gut fahren.
5	Ausbau der Osterholzer Heerstraße	1	Ausbau der Osterholzer Heerstraße für den Kfz-Verkehr.	3	3	hoch	Der Ausbau der Osterholzer Heerstraße zwischen Hermann-Koenen-Straße und Hans-Bredow-Straße allein für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt nicht. Nur im Zusammenhang mit dem Bau einer Straßenbahnstrecke zwischen Sebaldsbrück und Osterholz kann es einen Ausbau auch für den Kfz-Verkehr geben.

6	Ausbau Autobahn-Zubringer Horn-Lehe	1	Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe auf eine durchgehende Vierspurigkeit, auch im Bereich der Kurve.	1	2	mittel	Ein Ausbau würde nicht viel verkehrlichen Nutzen bringen, so dass die Maßnahme nicht empfohlen wird. Ferner gibt es hier Risiken in Bezug auf den Naturschutz	
---	-------------------------------------	---	--	---	---	--------	---	--

7	Erweiterung Knoten Osterdeich / Sielwall	1	Im Sielwall wird eine Linksabbiegespur in den Osterdeich eingerichtet.	1	1	hoch	<p>Der Sielwall ist eine wichtige Achse zwischen dem Stadtteilzentrum Östliche Vorstadt und dem Naherholungsgebiet an der Weser. Sehr enge Seitenräume bringen Konflikte zwischen Fußgänger/innen und Radverkehr mit sich. Daher wird eine Maßnahme vorgesehen, die den Radverkehr auf der Fahrbahn führt und die Seitenräume zum Zufußgehen attraktiver macht. Eine Verbreiterung der Fahrbahn an der Kreuzung zum Osterdeich zugunsten des Autoverkehrs ist damit nicht vereinbar. Rückstaus an der Kreuzung sind vor allem auf dem Osterdeich zu beobachten, eine neue Linksabbiegespur am Sielwall kann diese Problematik nicht lösen.</p>
---	--	---	--	---	---	------	--

8	Umbau Am Stern	1	Der Stern wird mit Bypässen für den Autoverkehr versehen, so dass Autofahrer direkt aus der Hollerallee in die Hermann-Böse-Straße und von der Hermann-Böse-Straße in die Parkallee abbiegen können, ohne erst in den Kreisverkehr fahren zu müssen.	1	1	hoch	Der Stern ist bekannt für seine Rückstaus in Hauptverkehrszeiten, aber vor allem auch als Unfallschwerpunkt. Freie Rechtsabbiegespuren sind gerade unter Verkehrssicherheitsaspekten innerstädtisch problematisch. Außerdem ist der Platz für zusätzliche Kraftfahrzeug-Fahrspuren als Direktspur am Kreisel vorbei kaum vorhanden. Die Problematik in Bezug auf eine sichere Führung des Radverkehrs wird so nicht beseitigt. Daher wird die Maßnahme nicht empfohlen. Ziel ist hier ein anderer Umbau im Zuge der Radroute zur Universität zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Unfälle.	
---	----------------	---	--	---	---	------	---	--

9	Erweiterung Knoten B 6 / Am Hohentorsplatz	1	Der Linksabbieger von der nördlichen Abfahrt der B6 am Hohentorsplatz wird erweitert.	1	1	hoch	Um eine neue Fahrspur nur für Linksabbieger zum Hohentorsplatz einzurichten, muss die Straße Am Neustadtbahnhof auch schon vor dem Neustadtbahnhof verbreitert werden. Dann würde der kleine Bahnhofsvorplatz noch schmaler werden. Außerdem würden mehr Kraftfahrzeuge über Nebenstraßen durch die Neustadt fahren. Deshalb wird dieser Vorschlag nicht weiter verfolgt.
10	Optimierung B6 / Fly-Over Überseehafen	1	Die Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Überseehafen werden verbessert.	2	2	hoch	Die Veränderung der Verflechtungsmöglichkeiten schafft zwar zum einen den besseren Fluss der Kraftfahrzeuge, aber zum anderen werden Zufahrten aus den Nebenrichtungen eingeschränkt. Zum Teil wären auch erhebliche bauliche Anpassungen nötig. Daher wird die Maßnahme nicht empfohlen.

11	Bessere Ampelschaltungen auf der Konrad-Adenauer-Allee	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Konrad-Adenauer-Allee. Dadurch fließt der Verkehr hier besser.	2	1	hoch	Die alleinige Verbesserung der Ampelsteuerung an der Konrad-Adenauer-Allee bei der heutigen Ausbausituation ist wenig sinnvoll, da sie mit Kraftfahrzeugen nur in einer Richtung durchgehend befahren werden kann. Zudem besteht ein Konflikt zur Verbesserung der Querrichtung an der Steubenstraße
12	Dynamische Verkehrslenkung auf den Hauptverkehrszügen	1	Auf dem Bremer Hauptstraßennetz (inkl. B 75/B 6) werden Informationstafeln für Autofahrer aufgestellt. Diese geben Hinweise zu Störungen und Sperrungen im Straßennetz sowie Routenempfehlungen.	4	5	mittel	Eine Ausstattung der Hauptstraßen wäre sehr kostspielig, zudem ist die Anzahl der Ereignisse bei denen eine solche Anlage sinnvoll wäre, sehr begrenzt. Da in Zukunft die Ausstattung der Fahrzeuge mit Navigationsgeräten stark zunehmen wird, erscheint eine solche Investition als wenig zweckhaft.
13	Beseitigung Bahnübergang Hammersbecker Straße	1	Der Bahnübergang Hammersbecker Straße wird durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Die bauliche Umsetzbarkeit wird als schwierig angesehen.

14	Beseitigung Bahnübergang Lüssumer Straße	1	Der Bahnübergang Lüssumer Straße wird durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Die bauliche Umsetzbarkeit wird als schwierig angesehen.	
15	Beseitigung Bahnübergang B74	1	Der Bahnübergang der B74 wird durch eine Unterführung ersetzt.	2	3	mittel	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen.	
16	Beseitigung Bahnübergänge Wardamm / Zum Huchtinger Bahnhof	1	Der Bahnübergänge Wardamm und Zum Huchtinger Bahnhof werden durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen.	
17	Beseitigung Bahnübergang Wardamm	1	Der Bahnübergang Wardamm (Turmkamp II) wird durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen.	
18	Beseitigung Bahnübergang Farger Straße	1	Der Bahnübergang Farger Straße wird durch eine Unterführung ersetzt.	2	3	mittel	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Die bauliche Umsetzbarkeit wird als schwierig angesehen.	
19	Beseitigung Bahnübergang Aumunder Feldstraße	1	Der Bahnübergang Aumunder Feldstraße wird durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Die bauliche Umsetzbarkeit wird als schwierig angesehen.	

20	Beseitigung Bahnübergang Borchshöher Straße	1	Der Bahnübergang Borchshöher Straße wird durch eine Unterführung ersetzt.	1	3	niedrig	Diese Maßnahme wird wegen des geringen Nutzens bei hohen Kosten nicht empfohlen. Die bauliche Umsetzbarkeit wird als schwierig angesehen.
21	Vermeidung von Schleichverkehren durch Restriktionen in ca. 15 Quartieren	3 4	Mittels zusätzlicher Restriktionen sollen Schleichverkehre aus den Wohnquartieren ferngehalten werden.	2	2	hoch	In den meisten Wohnquartieren ist bereits durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einbahnstraßen und Teilsperren gewährleistet, dass keine Schleichverkehre hindurch fahren. Ein stadtweites Programm wird daher nicht als zielführend angesehen.
22	Einrichtung von Kreisverkehren zur Anbindung von untergeordneten Straßen	3 4	Es wird ein Programm zum Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre aufgelegt.	3	3	hoch	Es wird wenig Bedarf für neue Kreisverkehre gesehen. Daher wird von einem stadtweiten Programm abgesehen. .
23	Maßnahmen zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan	4	Die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan und dem Lärmaktionsplan werden umgesetzt.	2	1	hoch	Maßnahmen sind in den Aktionsplänen zur Luftreinhaltung und zur Lärmaktionsplanung enthalten. Der VEP gibt keine Maßnahmen vor, ist aber inhaltlich mit diesen Plänen abgestimmt.

24	City-Maut	1	Wer mit einem Kraftfahrzeug (Pkw oder Lkw) in Bremen unterwegs ist, soll dafür eine Mautgebühr bezahlen. Die Maßnahme soll das gesamte Stadtgebiet von Bremen umfassen.	2	5	niedrig	Die Konsequenzen einer stadtweiten City-Maut sind schwer abzuschätzen, auch die rechtlichen Möglichkeiten sind unklar. Bisher hat sich keine deutsche Stadt für eine solche Maßnahme entschieden. Abzuwägen sind neben Nutzen und Kosten (Erhebungsaufwand, technische Systeme etc.) insbesondere auch die sonstigen stadtentwicklungspolitischen Effekte wie z.B. Standortgunst für Einzelhandel und Arbeitsplätze.	
----	-----------	---	---	---	---	---------	--	--

B. Wirtschaftsverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Stadtlogistik-Konzept	1 4	Ein Stadtlogistik- Konzept soll, bei konstanter Versorgungsqualität, zur Entlastung der städtischen Straßen und höherer Wirtschaftlichkeit des städtischen Güterverkehrs führen. Dabei setzt die Stadtlogistik am Zielpunkt der Warenströme an, den Empfängern. Daher sollen mit der Stadtlogistik die Warenströme mit Bezug auf den Empfänger organisiert und zusammengefasst werden. Während bisher die Devise galt: gleiche Waren zu verschiedenen Empfangsorte, soll es in Zukunft mit Hilfe der Stadtlogistik heißen: gleicher Empfangsort mit verschiedenen Waren.–	3	2	hoch	Verschiedene Logistik-Konzepte wurden in Bremen und in anderen Städten ausprobiert. Leider haben sie sich kaum oder gar nicht durchgesetzt. Die Bremer Stadtlogistik wurde bereits vor längerer Zeit aufgegeben. Derzeit ist nicht absehbar, dass sich solche Konzepte bis 2025 am Markt durchsetzen.	

C. Fußverkehr / Nahmobilität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Begegnungszonen in Nahversorgungszentren	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 Nahversorgungszentren (z. B. Hindenburgstr., Pappelstr., Lindenhofstr., Hemelinger Bahnhofstr.) aus.	2	1	hoch	Begegnungszonen sind in Deutschland nach der StVO nicht zugelassen, daher sind sie nur als Verkehrsversuche möglich. In den genannten Straßen der Nahversorgungszentren bestehen zudem Konflikte mit dem Busverkehr. Das Instrument Begegnungszone soll daher zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs in Wohngebieten getestet werden.	

2	Gehwege freiräumen!	3 4	<p>Auf den Gehwegen werden allerlei Dinge abgestellt, so das Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals nicht mehr durchkommen, besonders wenn sie mit einem Kinderwagen oder Rollator unterwegs sind. Daher werden in den Wohnstraßen Parkplätze zu Stellflächen umgestaltet, auf denen Mülltonnen, Kinderwagen oder Rollatoren abgestellt werden können.</p>	3	2	hoch	<p>Es ist mit einer Maßnahme vorgesehen, die Flächen die durch parkende Autos beansprucht werden nach und nach zu reduzieren um den Stadtraum aufzuwerten. Auch sollen mehr öffentliche Radabstellanlagen in Wohnquartieren umgesetzt werden. In den engen Wohnquartieren, herrscht gleichzeitig ein hoher Parkdruck, so dass es gut begründet werden muss, wenn Parkplätze entfallen. Es wird kritisch eingeschätzt, ob Sammelplätze u.a. auch für Mülltonnen zur Aufwertung des Straßenbilds beitragen.</p>	
3	Integration des Stadtplans in die Liniennetzpläne der BSAG	3 4	<p>Es wird eine Kombination aus Stadtplan und dem Liniennetzplan der BSAG an Haltestellen ausgehängt.</p>	2	1	hoch	<p>Ein solcher Plan hängt bereits an größeren Haltestellen, zudem hängt an jeder Haltestelle ein Umgebungsplan.</p>	

4	Pilotprojekte für Shared Space	3 4	<p>Auf Vorschlag der Ortsteilpolitik werden weitere Shared Space-Bereiche eingerichtet. Shared Space bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt werden, wobei die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt.</p>	2	3	mittel	<p>Eine Umfrage unter den Ortsämtern hat ergeben, dass es momentan zusätzlich zu den bereits verfolgten Projekten in Osterholz keine Resonanz für weitere Projekte gab. Zudem sorgt das Fehlen von Bordsteinen zwar für Vorteile für Menschen im Rollstuhl, gleichzeitig fehlt Sehbehinderten aber ein wesentlicher Orientierungspunkt.</p>	
5	Probeweise Sperrung von Elementen des Straßennetzes	3 4	<p>Es gibt viele Diskussionen, ob bestimmte Elemente des Straßennetzes (z. B. Hochstraße Am Wall, Gustav-Deetjen-Tunnel) in Zukunft noch gebraucht werden. Bevor endgültige Entscheidungen getroffen würden, wäre es möglich durch eine zeitweilige Sperrung die Auswirkungen auszutesten.</p>	2	1	hoch	<p>Mit dem Verkehrsmodell verfügt Bremen über die Möglichkeit, die Auswirkungen von verkehrlichen Entscheidungen zu simulieren. Diese Simulation hat eine hohe Aussagekraft. Eine temporäre Sperrung von Netzelementen verursacht einen hohen Aufwand. Daher nicht sinnvoll.</p>	

6	Knotenpunktumgestaltung und -optimierung Ritterhuder / Oslebshauer Heerstraße im Kontext städtebaulicher Aufwertung	3 4	Der Knoten hat verschiedene Defizite. Er soll zur Gewährleistung barrierefreier, direkter und sicherer Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr umgebaut werden.	2	1	hoch	Umbau erfolgt nicht separat, sondern als Teil der Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelingen bis Bf. Oslebshausen	
7	Programm für Querungshilfen von besonderen Bahnkörpern der Straßenbahn	3 4	Besondere Bahnkörper der Straßenbahn liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch durch bauliche Maßnahmen (z. B. Bordsteine, Hecken oder Baumreihen) vom übrigen Verkehr getrennt. Diese Streckenabschnitte sind gut für die Straßenbahn, sind aber schwierig für Fußgänger zu queren. Sichere Querungsstellen sind oft mehrere hundert Meter voneinander entfernt. Dies führt zu unsicheren Querungsvorgängen bzw. zu einer Einschränkung für Fußgänger, die die andere Straßenseite nur auf Umwegen erreichen können.	3	2	hoch	Im Bereich besonderer Bahnkörper gibt es Querungsdefizite. Diese werden bereits im Programm Querungshilfen abgebaut.	

D. Radverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Einführung von Fahrradzonen in Wohnquartieren	4	In Wohnquartieren mit Tempo-30-Zonen wird ein Verkehrsversuch zur Bevorrechtigung des Radfahrens und Reduzierung der Geschwindigkeit durchgeführt.	2	1	hoch	Eine solche Regelung ist nicht StVO-konform. Zudem gibt es in Bremen keine nennenswerten Probleme der Radverkehrsführung in Wohngebieten, aber auch keine Handlungsspielräume, daher keine erforderliche Maßnahme.	

2	Fahrradfreundliche Beläge auf Haupttrouten des Radverkehrsnetzes	4	Haupttrouten sollen durchgängig und überall nur fahrradgerechte Beläge aufweisen.	2	2	hoch	Dies wird bereits heute praktiziert und weiter angestrebt. Allerdings erfolgen Veränderungen im Rahmen der Sanierung von Straßen oder bei größeren Baumaßnahmen. Das Auswechseln des Belags ohne einen solchen Anlass ist nicht finanzierbar. Ausnahmen gelten in städtebaulich und landschaftlich sensiblen Bereichen, aber auch dort wird auf fahrradverträgliche Beläge geachtet. Punktuelle Verbesserungen sind noch erforderlich.	
---	--	---	---	---	---	------	--	--

3	Rad-Premiumroute - Großer Ring: Woltmershausen - Grolland (Ochtumdeich) - Obervieland - neue Weserbrücke A1 - Hemelingen -Gartenstadt Vahr - Schwachhausen- Findorff-Walle - neue Fähre	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	5	5	hoch	Potenzialerschließung, hohe Einwohnerdichte, wichtige Ziele, hohe Frequenz, durchgängig hoher baulicher Standard: Die genannten Kriterien sind hier nur z.T. erfüllt bzw. umsetzbar. Bestehende und zu entwickelnde Haupttrou-ten bieten hier ausreichenden Komfort. Problematisch ist, dass die Route erhebliche Infrastrukturinvestments voraussetzt.	
---	---	---	---	---	---	------	---	--

4	Rad-Premiumroute Borgfeld Oberneuland - Osterholz - Mahndorf	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	4	3	sehr hoch	Aufgrund der Randlage sind die Potenziale dieser Route begrenzt. Planerische Handlungsspielräume sind kaum vorhanden. Eine Hauptroute für den Radverkehr besteht und ist in der Kapazität ausreichend, bestehende Mängel sind zu beheben
5	Rad-Premiumroute Burg - Lesum - Vegesack	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	3	2	hoch	Die Premiumroute für Radverkehr innerhalb von Bremen-Nord ist im Netzzusammenhang sinnvoll. Die Potenziale sind dennoch fraglich. Die bestehenden Hauptrouten erscheinen daher ausreichend. Die Routenführung und die technische Machbarkeit im bestehenden Radwegenetz ist fraglich.

6	Radpremiumroute Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	4	2	sehr hoch	Die Kriterien einer Premiumroute sind hier nur z.T. erfüllt bzw. umsetzbar. Bestehende und zu entwickelnde Hauptrouuten bieten hier ausreichenden Komfort. Hier dürfte ein im Zielszenario vorgesehener Ausbau des Wardamms zunächst ausreichen. Zudem ist bereits eine parallel verlaufende Premiumroute geplant.
7	Radpremiumroute Huckelriede - Obervieland - Brinkum	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	4	2	sehr hoch	Die vorhandene Hauptroute ist für Radverkehrspotenziale ausreichend. Allerdings ist die Behebung von Mängeln auf der Route erforderlich.

8	Radpremiumroute Schwachhausen - Neue Vahr - Oberneuland	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	3	2	hoch	Potenzialerschließung, hohe Einwohnerdichte, wichtige Ziele, hohe Frequenz, durchgängig hoher baulicher Standard: Die genannten Kriterien sind hier nur z.T. erfüllt bzw. umsetzbar. Bestehende und zu entwickelnde Hauptrouuten bieten hier ausreichenden Komfort. Punktuelle Verbesserungen (wie z.B. Bau von Brücken oder Ausbau auf Teilstrecken werden geprüft).	
9	Radpremiumroute Utbremen - Findorff	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	3	1	sehr hoch	Die technische Machbarkeit im Zuge Hemmstraße ist als kritisch zu bewerten. Die vorhandene Hauptrouute ist ausreichend, wobei die Behebung von Mängeln erforderlich ist.	

10	Radpremiumroute Burgdamm - Ritterhude	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	3	2	hoch	Die vorhandene Hauptroute ist für die Potenziale ausreichend. Die Behebung von Mängeln auf der Route ist erforderlich.
11	Radpremiumroute Blumenthal - Lüssum - Schwanevede	4	Schaffung hoher fahrradgerechter Standards durch Modifizierung von Flächenzuweisungen pro Rad im Straßenraum bzw. durch Straßenumbau und Maßnahmen an Kreuzungen zur Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Komfortverbesserung.	3	3	hoch	Eine verbesserte Radverkehrsanbindung von Schwanevede ist prinzipiell sinnvoll. Allerdings sind die Radverkehrspotenziale fraglich. Diese Maßnahme wird zunächst zurückgestellt.
12	Fuß- und Radverkehrstunnel zwischen Neustadt und Woltmershausen	4	Der Bahnhofstunnel des Bahnhofs Neustadt wird bis nach Woltmershausen verlängert. Somit ergibt sich eine weitere Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen.	2	2	hoch	Die Anbindung ans Wegenetz nach Woltmershausen ist ungünstig, da das Tunnelende im Gewerbegebiet liegt. Insofern bietet der Tunnel bei hohen Baukosten nur einen geringen Vorteil gegenüber der heutigen Situation.

13	Radverkehrsbrücke über Autobahzubringer Arsten	4	Eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer wird über den Autobahzubringer Arsten gebaut.	3	2	hoch	Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten erscheinen angesichts der hohen Kosten eines Brückenbauwerks als ausreichend, da durch eine neue Querung in Höhe des Gewerbegebiets Arsterdamm der Anschluss an Ziele und das Wegenetz nicht gegeben ist.	
----	--	---	---	---	---	------	---	--

14	Fahrradbrücke Hohentorshafen	4	Durch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Hohentorshafen wird die Erlebbarkeit des linken Weserufers verbessert und Direktverbindung entlang des linken Weserufers geschaffen.	1	2	mittel	Die Brücke muss für Seeschiffe passierbar sein. Dies bedingt eine aufwändige Konstruktion (Hub- oder Klappbrücke) und damit auch einen hohen finanziellen Aufwand. Die Anbindung ans Wegenetz muss gesondert hergestellt werden. Aufgrund der Lage im Hafengebiet ist zudem das Nutzerpotenzial gering.	
----	---------------------------------	---	---	---	---	--------	---	--

15	Fahrradbrücke Holzhafen	4	Über den Holz- und Fabrikenhafen wird eine neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer gebaut. Damit wird eine wassernahe Wegeführung möglich und eine attraktive Fuß- und Radverkehrsanbindung an die Innenstadt möglich.	2	2	hoch	Die Brücke muss für Seeschiffe passierbar sein. Dies bedingt eine aufwändige Konstruktion (Hub- oder Klappbrücke) und damit auch einen hohen finanziellen Aufwand. Die Anbindung ans Wegenetz muss gesondert hergestellt werden. Aufgrund der Lage im Hafengebiet und der angrenzenden Nutzungen in Walle (Waller Friedhof) ist zudem das Nutzerpotenzial gering.	
----	-------------------------	---	--	---	---	------	---	--

16	Öffentliches Fahrradverleihsystem	4	<p>Im erweiterten Innenstadtbereich (Gründerzeitgürtel + Überseestadt) können Leihräder das Zurücklegen komplizierter Wegeketten erleichtern, für die der ÖPNV zu umständlich und der Fußweg zu lang sind und Spontanfahrten ermöglichen. Ein Fahrradverleihsystem leistet damit einen Beitrag zur Stärkung der Wegeketten im Umweltverbund. Die erste halbe Stunde sollte immer kostenfrei sein, da ansonsten keine Akzeptanz erzielt wird.</p>	3	5	mittel	<p>Fahrradverleihsysteme sind nicht kostendeckend durch die Nutzer zu finanzieren. Da sie hohe Bereitstellungs- und Unterhaltungskosten in der Größenordnung von gut einer Million Euro pro Jahr erfordern. Dieses Geld lässt sich z. B. effektiver für Radverkehrsinfrastruktur wie Premiumrouten verwenden. Zudem gibt es bislang keine Erfahrungen aus Städten mit einem Radverkehrsanteil der mit Bremen vergleichbar wäre bzw. in denen die Fahrradverfügbarkeit in den Haushalten entsprechend hoch ist.</p>	
----	-----------------------------------	---	--	---	---	--------	--	--

E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Straßenbahn nach Woltmershausen	2 4	Eine Straßenbahnanbindung aus der Neustadt nach Woltmershausen (Stromer Straße) steigert die Attraktivität des ÖPNV.	2	5	niedrig	Die Maßnahme bindet bei mäßiger zusätzlicher Nachfrage hohe Summen für Bau und Betrieb, die für die Entwicklung des Busnetzes effizienter genutzt werden können.	
2	Straßenbahn bis Bahnhof Mittelshuchting	2 4	Verbesserung der Erreichbarkeit von Huchting und Roland-Center durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Brüsseler Straße zum neuen Bahnhof Mittelshuchting.	1	4	niedrig	Die Maßnahme ist wegen zu schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll und daher nicht zu empfehlen.	

3	Straßenbahn nach Findorff	2 4	Schaffung einer attraktiven und komfortablen Verbindung von Findorff in die Innenstadt durch den Neubau einer Straßenbahn von Weidedamm zum Hauptbahnhof.	3	5	mittel	Die Maßnahme bindet bei mäßiger zusätzlicher Nachfrage hohe Summen für Bau und Betrieb, die für die Optimierung des Busnetzes effizienter genutzt werden können
4	Neue Straßenbahntangente	2 4	Schaffung einer attraktiven und komfortablen Verbindung Überseestadt - Walle - Findorff - Bürgerpark - Schwachhauser Ring - Steubenstraße - Föhrenstraße nach Sebaldsbrück durch den Neubau einer Straßenbahnstrecke.	4	5	mittel	Die Maßnahme ist aufgrund des mit ihr verbundenen Eingriffs in den Bürgerpark absehbar nicht umzusetzen. Als Alternative wird eine Buslinie mit Führung über die Hollerallee geprüft.
5	Straßenbahn in die Überseestadt	2 4	Attraktive Anbindung der Überseestadt an den ÖPNV durch den Neubau einer Straßenbahn von der Konsul-Smidt-Str. bis zum Wendebecken.	2	5	niedrig	Trotz weiterer positiver Entwicklung der Überseestadt sind die erzielbaren Nachfragepotenziale für einen Straßenbahnbetrieb nicht ausreichend

6	Straßenbahn über Gastfeldstr. und Kornstr.	2 4	Verbesserte Erschließung der Neustadt durch den Neubau einer zweiten Straßenbahnstrecke über die Pappelstraße und Gastfeldstraße in Richtung Sielhof und Arsten.	3	5	mittel	Die Maßnahme bindet bei mäßiger zusätzlicher Nachfrage hohe Summen für Bau und Betrieb, die für die Entwicklung des Busnetzes effizienter genutzt werden können. Zudem müssten Eingriffe in sensible Grünbereiche erfolgen.
7	Taktverdichtung Straßenbahn	2 4	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch eine Taktverdichtung der Straßenbahn.	5	5	hoch	Eine generelle Taktverdichtung bindet nur geringfügig höhere Potenziale an den ÖPNV bei deutlich höheren Kosten. Die vertraglich mit der BSAG vereinbarten Angebotsstandards beinhalten Angebotsverbesserungen im Bedarfsfall.

8	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	2 4	Barrierefreier Ein- und Ausstieg an allen Türen durch entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge oder Haltestellen	4	5	mittel	Barrierefreiheit ist durch Hublifte an den Fahrzeugen bereits gegeben. Unter der Voraussetzung der Erreichung eines einheitlichen Straßenbahnfahrzeugparks ist die genannte Maßnahme erneut zu prüfen.
9	Verbesserung Straßenzustand	2 4	Verbesserung des Fahrkomforts im ÖPNV durch Verbesserung des Straßenzustandes	2	3	mittel	Eine Verbesserung wird bereits durch die Maßnahme "konsequentes Erhaltungsmanagement für das Hauptstraßennetz" erreicht (siehe dort).

10	Abbindung von Regionalbuslinien	2 4	Regionalbusse sollen an sinnvollen Umstiegspunkten zur Straßenbahn abgebunden und nicht mehr bis in die Innenstadt geführt werden.	1	1	hoch	Die Maßnahme verschlechtert die ÖPNV-Attraktivität und die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt sowie von Industrie/Gewerbe und steht somit wichtigen Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung entgegen.
11	ÖPNV auf der Weser	2 4	Einrichtung einer regelmäßigen Fährverbindung auf der Weser (sog. Weserbus) als Ergänzung zum Straßenbahn- und Busverkehr.	3	5	mittel	Die Maßnahme ist wegen sehr schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll. Eine Prüfung der Teilstrecke zwischen Waterfront/Überseestadt und Schlachte mit Pendelverkehr zwischen den Ufern ist noch nicht abgeschlossen.

12	Abgabefinanzierter ÖPNV	2 4	Busse, Straßenbahnen und die S-Bahn im Stadtgebiet Bremen können künftig ohne Fahrschein benutzt werden. Die Finanzierung erfolgt durch die Allgemeinheit über eine spezielle Abgabe.	5	5	hoch	Die Maßnahme ist bislang ohne Vorbild und somit ohne Vergleichbarkeit. Abzuwägen sind nicht nur Nutzen und Kosten, sondern auch die Höhe, die Adressaten und die Akzeptanz der einzufordernden Abgaben.
13	Reaktivierung Moorexpress	2 4	Reaktivierung der Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz - Bremen für den Schienenpersonennahverkehr.	4	5	mittel	Reaktivierung ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll und zudem betrieblich aufwändig.
14	Halbstundentakt auf der RB52	2 4	Die Regionalbahn (RB52) wird zwischen Bremen Hbf und Osnabrück ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet.	5	4	sehr hoch	Taktverdichtung ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.
15	Haltepunkt Klinikum Mitte	2 4	Ein neuer Haltepunkt Klinikum Mitte verbessert die Anbindung des Klinikums und der Ortsteile Gete und Fesenfeld an die Regio-S-Bahn (RS1)	4	5	mittel	Die Maßnahme ist wegen extrem beengter Platzverhältnisse baulich bis auf weiteres nicht realisierbar.

16	Haltepunkt Überseestadt	2 4	Ein neuer Haltepunkt Überseestadt mit Anbindung an die Straßenbahn verbessert die Erreichbarkeit der Überseestadt und der Altstadt	4	4	hoch	Die Maßnahme ist baulich erst bei Ersatz- oder Neubau der Weserbrücke umsetzbar. Beides steht bis auf weiteres nicht an.	
17	Haltepunkt Innsbrucker Str.	2 4	Ein neuer Haltepunkt Innsbrucker Str. verbessert die ÖPNV-Anbindung von Findorff.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.	
18	Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie	2 4	Ein neuer Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie verbessert die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets.	4	2	sehr hoch	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.	

19	Haltepunkt Gröpelingen	2 4	Ein neuer Haltepunkt Gröpelingen verbessert die Erreichbarkeit von Gröpelingen.	2	2	hoch	Die Gleise für den Personenverkehr verlaufen östlich der Güterverkehrsgleise, so dass der Zugang zum Bahnhof nur über einen langen Tunnel möglich ist. Die Entfernung zur Wohnbebauung ist entsprechend groß und die Nachfrage gering. Die Maßnahme ist deshalb verkehrlich nicht sinnvoll.
20	Haltepunkt Farge-Ost	2 4	Ein neuer Haltepunkt Farge-Ost verbessert den Zugang zur Regio-S-Bahn (RS1) in Richtung Bremen Hbf.	3	2	hoch	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.

F. Straßenraumgestaltung

Lfd. Nr.	Titel	Testscenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungs- klasse	Kostenklasse	Zielerrei- chungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlmp- fehlung
1	Sperrung Gustav-Deetjen-Tunnel für Kfz-Verkehr	4	Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Engpass. Der Tunnel wird für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Radverkehr wird über die Fahrbahn geführt, die Fußgänger/innen bekommen damit mehr Raum.	3	1	sehr hoch	Eine Sperrung des Tunnels für den Kfz-Verkehr führt zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs u.a. auf Remberti- und Findorfftunnel sowie zu einer Überlastung des Sterns. Deshalb ist die Maßnahme nicht zielführend.	
2	Ummarkierung Kirchweg zugunsten Fuß- und Radverkehr	3	Im Kirchweg wurden (Abschnitt Gastfeldstraße - Kornstraße) Defizite im Rahmen der Chancen- und Mängeluntersuchung festgestellt. Durch Markierung soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	2	1	hoch	Mäßige Wirkung, da Sicherheit gegeben ist und Geh- und Radwege aufgrund der Nachfrage und des Zustands nicht zwingend umgebaut werden müssen. Verbesserungen könnte im Rahmen einer Grundsanierung erfolgen, indem Gehwege verbreitert, Bäume und Straßengrün integriert und die Radverkehrsführung neu gestaltet werden.	

3	Ummarkierung Friedrich-Ebert-Straße zugunsten Fuß- und Radverkehr	3	Die Friedrich-Ebert-Straße hat eine hohe Trennwirkung. Zudem sind die Rad- und Gehwege sehr schmal. Durch Markierung soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. In der Folge wären die Gehwege breiter, da die Radwege dann Teil des Gehwegs würden. Der Kfz-Verkehr wird zweistreifig mit der Straßenbahn geführt.	5	1	sehr hoch	Die Markierung hat verkehrstechnische Details in den Knotenpunkten, die nicht einfach lösbar sind. Die Maßnahme soll nicht erfolgen, da ein genereller Umbau zugunsten des Fuß- und Radverkehrs nach Ringchluss A 281 angestrebt wird.	
4	Ummarkierung H.-H.-Meier-Allee	3	Die H.-H.-Meier-Allee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Die Querung für Fußgänger wird durch den Bahnkörper erschwert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Die H.-H.-Meier-Allee soll als Fahrradstraße im Zuge der Radroute Innenstadt-Universität umgestaltet werden	
5	Ummarkierung Hollerallee zw. Stern und Schwachhauser Heerstraße	3	Die Hollerallee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Die Querung für Fußgänger wird durch die breite Fahrbahn erschwert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden. Die Quersituation wird verbessert.	4	1	sehr hoch	Durch die Sanierung des Radwegs ist die Qualität der heutigen Situation verbessert worden. Anstelle einer Ummarkierung soll ggf. eine zusätzliche Querungshilfe eingebaut werden.	

6	Ummarkierung August-Bebel-Allee	3	Die August-Bebel-Allee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Gehwege und Radwege sind in gutem Zustand. Die Fahrbahnbreite wird bereits durch Parken am Fahrbahnrand eingeschränkt. Verkehrssicherheitsdefizite sind nicht nachweisbar. Unabhängig von einer zu gegebener Zeit erforderlichen Grundsanierung besteht daher kein Handlungsbedarf.	
7	Ummarkierung Kurt-Schumacher-Allee	3	Die Kurt-Schumacher-Allee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Gehwege und Radwege sind in gutem Zustand. Die Fahrbahn ist zwar sehr breit, aber es bestehen keine Verkehrssicherheitsdefizite. Unabhängig von einer zu gegebener Zeit erforderliche Grundsanierung besteht daher kein Handlungsbedarf.	
8	Ummarkierung Utbremer Straße	3	Die Utbremer Straße besitzt auf dem Abschnitt zwischen Hansestraße und Waller Heerstraße das Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung.	3	1	sehr hoch	Die Maßnahme erstreckt sich über nur einen kurzen Abschnitt, zudem ist der bauliche Zustand der Radwege in Ordnung.	

9	Ummarkierung Eickedorfer Straße	3	Die Eickedorfer Straße ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	3	1	sehr hoch	Die Geh- und Radwege sind ausreichend breit, daher ist eine Umgestaltung zulasten des ruhenden Verkehrs nicht zu empfehlen. Insbesondere weil dadurch die Parkraumknappheit in den angrenzenden Wohnquartieren v.a. bei Veranstaltungen in der Messe und auf der Bürgerweide verschärft würde.
10	Ummarkierung Utbremer Ring mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Der Utbremer Ring ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr und der Busverkehr auf einer gemeinsamen Spur auf der Fahrbahn geführt werden. Die Gehwege könnten somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Der Utbremer Ring hat viele Defizite, die aber allein durch Ummarkierung nicht gelöst werden können.
11	Ummarkierung Hohentorstraße und Hohentorsplatz mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Der Hohentorsplatz ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr gemeinsam mit dem Bus auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Der Umbau des Platzes ist bereits beschlossen und in der Umsetzung.

12	Ummarkierung Hollerallee mit kombinierter Bus-/ Radspur	4	Die Hollerallee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen sollen Rad- und Busverkehr auf einer gemeinsamen Spur auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Nach der bereits erfolgten Sanierung des Radwegs soll lediglich die Querungssituation verbessert werden. Da die Seitenanlagen ausreichend breit sind und die Busspur benötigt wird, soll der Querschnitt der Fahrbahn nicht angepasst werden.
13	Ummarkierung Westerstraße mit kombinierter Bus-/ Radspur	4	Die Fahrbahn in der Wester-/Osterstraße ist überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr gemeinsam mit dem Busverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Die Straße hat eine sehr breite Asphaltfläche. Aufgrund des guten Fahrbahnzustands sollen punktuelle Verbesserungen zur Querung durch Fußgänger umgesetzt werden; nicht jedoch eine Ummarkierung, die den Bus - der gemeinsam mit der Straßenbahn teilweise in Mittellage geführt wird - mit dem Radverkehr zusammenführt.

14	Ummarkierung Osterfeuerberger Ring mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Der Osterfeuerberger Ring ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Eine Ummarkierung allein bringt wenig Verbesserung. In Verbindung mit dem demnächst notwendigen Kanalbau soll daher eine komplette Neugestaltung des Querschnitts zugunsten des Fuß- und Radverkehrs erfolgen.
15	Ummarkierung Eickedorfer Straße mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Die Eickedorfer Straße ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen sollen der Radverkehr und der Bus auf der Fahrbahn in einer Spur gemeinsam geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Die Geh- und Radwege sind ausreichend breit, daher ist eine Umgestaltung zulasten des ruhenden Verkehrs nicht zu empfehlen. Für den Busverkehr ist eine Busspur nicht erforderlich und für den Radverkehr eher eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit gegenüber heute.

16	Ummarkierung Ludwig-Roselius-Allee Straße mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Die Ludwig-Roselius-Allee ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen sollen der Radverkehr und der Bus auf der Fahrbahn in einer Spur gemeinsam geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Die Fahrbahn ist zu breit angesichts der hier fahrenden Kfz. Hier soll eine Radspur auf der Fahrbahn angelegt werden. Es sind keine Einschränkungen für den Bus im fließenden Kfz-Verkehr zu erwarten, die die Anlage einer Busspur erforderlich machen.
17	Umnutzung Außer der Schleifmühle mit kombinierter Bus-/Radspur	4	Die Straße Außer der Schleifmühle ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch Markierungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Bus geführt werden und die Gehwege somit um den entfallenden Radweg verbreitert werden.	4	1	sehr hoch	Es ist eine Maßnahme vorgesehen, um die Netzlücke auch für das Radfahren in Gegenrichtung zu schließen. Eine gemeinsame Bus-/Radspur ist daher auszuschließen.
18	Busspur in der Ludwig-Roselius-Allee	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen in der Ludwig-Roselius-Allee Busspuren markiert werden	1	1	hoch	Die Busspuren sind möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Stattdessen soll hier eine Spur für den Radverkehr markiert werden.

19	Busspur in der Bismarckstr. (Sankt-Jürgen-Str. - Bennigsenstr.)	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen in der Bismarckstr. zwischen Sankt-Jürgen-Straße und Bennigsenstraße Busspuren markiert werden.	1	1	hoch	Die Busspur ist möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Die Behinderung des Kfz-Verkehrs wäre größer als der Nutzen für den Busverkehr, der auch heute hier kaum behindert wird.
20	Busspur Am Dobben (An der Weide - Eduard-Grunow-Str.)	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen im Dobben zwischen An der Weide und Eduard-Grunow-Straße eine Busspur markiert werden. Dazu ist es erforderlich, das Parken am rechten Fahrbahnrand zu unterbinden.	1	1	hoch	Die Busspur ist möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Stattdessen soll hier eine Spur für den Radverkehr markiert werden.
21	Busspur Außer der Schleifmühle	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen Außer der Schleifmühle eine Busspur markiert werden.	1	1	hoch	Die Busspur ist möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Stattdessen soll hier eine Spur für den Radverkehr markiert werden.

22	Busspur in der Hollerallee (Schwachhauser Heerstr. - Stern)	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen Busspuren markiert werden	1	1	hoch	Die Busspur ist möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht im gesamten Straßenabschnitt erforderlich.
23	Busspur in der Martinistraße	2	Zur Verbesserung des ÖPNV sollen Busspuren markiert werden	1	1	hoch	Die Busspur ist möglich, aber aufgrund der geringen Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Zudem wird im Rahmen des Innenstadtkonzepts eine Änderung des Querschnitts angestrebt, der vor allem einer besseren Querbarkeit für Fußgänger/innen zum Ziel hat. Daher soll hier keine Busspur erfolgen.
24	Neugestaltung der Osterholzer Heerstraße	4	Eine Neugestaltung des ganzen Straßenraums aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht soll durchgeführt werden.	3	3	hoch	Die Neugestaltung allein kann nur in Verbindung mit einer grundhaften Erneuerung erfolgen. Da hier die Verlängerung der Straßenbahn empfohlen wird, wird ein alleiniger Umbau der Straße nicht empfohlen.

25	Neugestaltung der Elisabethstraße	4	Die Elisabethstraße wird umgestaltet. Das Kopfsteinpflaster wird durch eine asphaltierte Fahrbahn ersetzt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.	2	1	hoch	Es handelt sich um eine Maßnahme im nachgeordneten Straßennetz, welches nicht zum Untersuchungsumfang des VEP zählt.	
26	Neugestaltung Steffensweg	4	Der Steffensweg hat eine sehr breite Fahrbahn. Diese ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert und wird daher zurückgebaut.	2	1	hoch	Da auch die Gehwege und Radwege eine ausreichende Breite haben und die Straße keinen Sanierungsbedarf aufweist, besteht zunächst kein Handlungsbedarf.	
27	Neugestaltung Waller Heerstraße (zw. Stiftstr. und Ackerstr.)	4	Die Waller Heerstraße hat auf dem Abschnitt zwischen Stiftstraße und Ackerstraße einen sehr breiten Fahrbahnquerschnitt, der so für den Kfz-Verkehr nicht benötigt wird. Daher wird die Straße zugunsten der Nebenanlagen zurückgebaut.	3	1	sehr hoch	Es besteht derzeit kein akuter Handlungsbedarf, da die Straße keinen Sanierungsbedarf aufweist. Perspektivisch ist die Maßnahme im Zuge einer Straßensanierung denkbar.	

28	Umgestaltung Am Hulsberg / Bei den drei Pfählen	4	Der Straßenzug Am Hulsberg / Bei den drei Pfählen hat sehr enge Seitenräume mit entsprechenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Ein Umbau der Straße könnte eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung ermöglichen und die Situation für Fußgänger/innen verbessern	3	1	sehr hoch	Eine Umgestaltung wäre nur durch einen Komplettumbau unter Wegfall vieler Parkplätze möglich. Zudem erschwert der Straßenbahnbetrieb eine fahrbahnbezogene Radverkehrslösung. Daher erscheint die Machbarkeit dieser Maßnahme als nicht gegeben.	
----	--	---	---	---	---	-----------	--	--

G. Ruhender Kfz-Verkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Höhere Parkgebühren in BREPARK-Parkhäusern	3	Durch höhere Parkgebühren soll der Kfz-Verkehr mit dem Ziel "Innenstadt" zugunsten anderer Verkehrsarten gesenkt werden.	1	1	hoch	Höhere Parkgebühren führen ggf. auch zu einer anderen Zielwahl. Dies könnte negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Innenstadt hervorrufen. Insbesondere im Einzelhandel steht die Innenstadt in Konkurrenz zu den autoorientierten Standorten am Stadtrand. Daher ist diese Maßnahme nicht zu empfehlen.	

2	Höhere Parkgebühren in BRE-PARK-Parkhäusern und Abbau von Parkplätzen	4	Durch höhere Parkgebühren und durch zusätzlichen Abbau von Parkplätzen soll der Anteil des Kfz-Verkehrs mit dem Ziel "Innenstadt" zugunsten einer Verlagerung auf andere Verkehrsarten gesenkt werden.	1	1	hoch	Höhere Parkgebühren führen ggf. auch zu einer anderen Zielwahl. Dies könnte negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Innenstadt hervorrufen. Insbesondere im Einzelhandel steht die Innenstadt in Konkurrenz zu den autoorientierten Standorten am Stadtrand. Umnutzungen von Flächen in Parkhäusern sind nur in geringem Umfang möglich. Daher nicht zu empfehlen.	
---	---	---	--	---	---	------	--	--

3	Ausweitung Bewohnerparkregelung	3 4	Durch Bewohnerparkregelung sollen gebietsfremde Kfz aus Wohnquartieren ferngehalten werden und den Bewohner/innen somit mehr Parkraum zur Verfügung gestellt und ggf. eine Entlastung und somit Aufwertung für den wertvollen Stadtraum erfolgen kann.	2	1	hoch	Bewohnerparkregelungen sind nur dann sinnvoll, wenn sie gegenüber dem heutigen Zustand zu Verbesserungen für Bewohner führen. Da v.a. nachts vielfach an den Grenzen der Legalität nachts geparkt wird und Mischnutzung von Parkplätzen durch Beschäftigte, Kunden und Besucher v.a. in den Nachtstunden nur bedingt gegeben ist, würde eine Bewohnerparkregelung nicht zu einer Verbesserung der Parkplatzsituation für Bewohner führen. In vielen Quartieren ist die Parkplatznachfrage der Bewohner größer als die Zahl zur Verfügung stehender Parkplätze. Daher ist die Maßnahme so pauschal aktuell nicht zu empfehlen.	
---	------------------------------------	-----	--	---	---	------	---	--

4	weniger Parkplätze an den Straßen in der Innenstadt	4	Durch Abbau von Parkplätzen im Straßenraum der Innenstadt soll der wertvolle Stadtraum aufgewertet werden.	1	1	hoch	In der Innenstadt gibt es relativ wenige Parkplätze im Straßenraum, viele Parkplätze sind schon entfallen. Eine weitergehende Reduzierung des Parkraumangebots ist nur schwer politisch zu vermitteln. Daher ist eine pauschale Umsetzung nicht zu empfehlen.	
---	---	---	--	---	---	------	---	--

5	Bau von Quartiersgaragen	1	Durch Quartiersgaragen sollen Straßenräume mit hohem Parkdruck von parkenden Autos entlastet werden.	1	3	niedrig	Der Bau von Quartiersgaragen in Bereichen mit hohem Parkdruck erfordert freie Flächen und eine Finanzierung, die über Gebühren der Nutzer/innen refinanziert werden kann. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass diese sehr teuren Lösungen nur bedingt funktionieren, da mit der Länge des Fußwegs zur Garage auch die Akzeptanz der Nutzer/innen sinkt. Auch die bauliche Umsetzbarkeit ist mangels freier Flächen in verdichteten Quartieren kritisch. Stattdessen sollen Mobilpunkte ausgebaut werden.	
---	--------------------------	---	--	---	---	---------	---	--

6	Städtebauliche Aufwertung von Parkplätzen und -flächen	1	Parkplätze und -flächen werden durch gestalterische Maßnahmen aufgewertet. Hierzu gehören auch die Begrünung von Parkplätzen durch Bäume und Sträucher.	1	2	mittel	Bei der Neuanlage von Stellplätzen gibt es bereits gesetzliche Vorgaben z. B. über zu pflanzende Bäume. Anstelle dieser Maßnahme wird vorgeschlagen ein umfassenderes Programm für mehr Straßengrün aufzulegen.	
---	--	---	---	---	---	--------	---	--

H. Inter- und Multimodalität

Lfd. Nr.	Titel	Testscenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
-------------	-------	--------------	---------------------------	----------------	--------------	---------------------	------------------------------------	-------------------

1	One-Way-Car-Sharing	4 5	<p>In Bremen gibt es bislang nur stationsgebundene Car-Sharing-Systeme. Bei diesen muss das Leihauto an einer bestimmten Station ausgeliehen werden und dort auch wieder abgegeben werden. One-Way-Car-Sharing funktioniert anders. Die Fahrzeuge können überall innerhalb einer definierten Zone abgestellt werden, spezielle Stationen gibt es nicht. Dadurch ist es leicht möglich das Fahrzeug nur für einen Weg zu nutzen und auch die außenliegenden Stadtteile anzubinden.</p>	2	2	hoch	<p>Bremen hat sich bewusst für stationsgebundene Car-Sharing-Systeme entschieden, da wissenschaftliche Untersuchungen dem stationsgebundenen Car-Sharing Umweltentlastungseffekte nachweisen. Zudem sind die Fahrzeuge gut auffindbar und die Stationen in der Regel gut an den ÖPNV angebunden. Bei One-Way-Systemen besteht die Gefahr, dass der Parkdruck in den Wohnvierteln eher noch verschärft wird, weil die Car-Sharing-Fahrzeuge nicht mehr an speziellen Standorten stehen. Zudem gibt es noch keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum One-Way-Car-Sharing.</p>	
---	---------------------	-----	---	---	---	------	--	--

2	Kostenfreie Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	4 5	In den Straßenbahnen, Bussen und Zügen können Fahrräder ganztägig kostenlos mitgenommen werden.	3	3	hoch	Die öffentlichen Verkehrsmittel in Bremen haben keine ausreichenden Kapazitäten, um die zu erwartende Zahl an Fahrrädern zu transportieren. In den Bussen und Straßenbahnen ist ganztägig nicht genug Platz und die Mischflächen in den Fahrzeugen müssen auch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen zur Verfügung stehen. In der Regio-S-Bahn ist zwar außerhalb der Stoßzeiten mehr Platz, allerdings werden mit der S-Bahn in Bremen auch weitere Strecken zurückgelegt, so dass hier auch ein kostengünstiger Fahrschein für das Fahrrad zu rechtfertigen ist.	
---	---	-----	---	---	---	------	--	--

I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Bevorzugung für ÖPNV an Ampeln	2 4 5	Flächendeckende ÖV-Ansteuerung der Ampelanlagen, damit die Fahrzeuge der BSAG weniger Verlustzeiten haben und schneller am Ziel sind.	2	2	sinnvoll	Eine ÖPNV-Bevorrechtigung ist in Bremen bereits weitgehend umgesetzt, aufgrund zu hoher Kosten nicht flächendeckend empfohlen.	
2	Bevorzugung für ÖPNV an mehreren Ampeln hintereinander	2 5	Optimierung der Ampelansteuerung v. a. zu Gunsten des Linienbusverkehrs, damit die Fahrzeuge der BSAG weniger Verlustzeiten haben und schneller am Ziel sind.	2	2	sinnvoll	Aufgrund zu hoher Kosten nicht flächendeckend empfohlen.	

3	Bevorzugung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs an Ampeln	4	Programm zur Optimierung der Ampelsteuerung zu Gunsten von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV.	2	2	hoch	Aufgrund genereller Zielkonflikte (Busse, Radfahrer und Fußgänger sind unterschiedlich schnell unterwegs) untereinander und gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht flächendeckend empfohlen.	
---	--	---	---	---	---	------	---	--

4	Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale	1 2 4 5	Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale Bremen (VMZ) zu einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsleitzentrale. Bislang ist die VMZ vor allem für den Kfz-Verkehr verantwortlich.	5	1	sehr hoch	Die VMZ ist bereits heute gut mit den Leitzentralen der anderen Verkehrsträger z. B. der BSAG vernetzt. Da der Betrieb des Straßennetzes und des ÖPNV jeweils spezifische Anforderungen hat, würde eine Zusammenlegung gegenüber dem heutigen System keine Vorteile haben. Insbesondere weil die heutige Organisationsstruktur bereits die notwendige Kommunikation z. B. in Störfällen sicherstellt und eine Zusammenlegung technisch sehr schwierig wäre.
5	Mitfahrerportal im Internet	5	Optimierung eines Systems zur Nutzung von Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften als App/Online-Angebot.	4	1	sehr hoch	In der Praxis sind auch ohne staatliche Steuerung bereits auf Ebene großer Betriebe bzw. Privater Internettools vorhanden.

J. Elektromobilität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Unterstützung von E-Mobilität bei Dienstfahrzeugen von Behörden	1 5	Städtische Einrichtungen/Öffentliche Verwaltung/Gewerbebetriebe integrieren zunehmend Elektrofahrzeuge bzw. Pedelecs in die hauseigenen Flotten. Durch eine stärkere Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieben wird ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe und der Lärmemissionen geleistet.	1	3	niedrig	Betriebliche Lösungen sind eigenwirtschaftlich möglich. Fördermittel stehen staatlichen Stellen nicht zur Verfügung. Der Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen ist gering.	
2	Unterstützung von E-Mobilität bei Dienstfahrzeugen von Privaten	1 5	Programm zur finanziellen Unterstützung privater (gewerblicher) Akteure (z.B. Pflege-, Lieferdienste, Taxi, Kurier-, Paketdienstleister) bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen (Elektro-, Hybridfahrzeuge, Pedelecs). Durch eine stärkere Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieben wird ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe und der Lärmemissionen geleistet	1	1	hoch	Betriebliche Lösungen sind eigenwirtschaftlich möglich. Fördermittel stehen staatlichen Stellen nicht zur Verfügung. Der Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen ist gering.	

3	multimodale Mobilitätsangebote mit Elektrofahrzeugen	1 4 5	Einbindung von Elektroautos und Pedelecs in multimodale Mobilitätsangebote, z.B. Car-Sharing. Durch eine stärkere Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieben wird ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe und der Lärmemissionen geleistet	2	2	hoch	Aufwand der Wartung von Elektrofahrzeugen nicht ausreichend bekannt; zunächst Ausbau des klassischen Car-Sharing sinnvoll.
4	Verleih von E-Lastenrädern	3 4 5	Verleih von Elektro-Lastenrädern durch Dienstleister (z.B. Cambio Car-Sharing, Supermärkte, Möbelhäuser). Durch eine stärkere Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieben wird ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe und der Lärmemissionen geleistet	2	1	hoch	Zunächst Ausbau des klassischen Car-Sharing sinnvoll. Betriebliche Lösungen sind eigenwirtschaftlich möglich.
5	Parkscheinrabatt für E-Autos	5	Vergünstigte Stellplatzgebühren oder Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge und E-Fahrzeug-Verleihkonzepte (Car-Sharing)	2	1	hoch	Auch E-Autos benötigen Platz wie andere Autos auch. Aus verkehrlicher und rechtlicher Sicht ist eine Bevorzugung nicht zu begründen.

6	Ladesäulen für E-Autos	5	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Pkw. Fortführung der bestehenden Ladesäulen mit entsprechenden Standards bzgl. Laden und Bezahlen.	1	1	hoch	Die Errichtung und der Betrieb von Ladesäulen ist keine Aufgabe der öffentlichen Hand, sondern privater Anbieter. Anbieter können Ladesäulen errichten und betreiben. Hierfür existieren die notwendigen gesetzlichen Regelungen. Die in Bremen geplanten Verbesserungen für das Fahrradparken sind auch für Pedelecs nutzbar.	
7	Abstellanlagen für Pedelecs	3 4 5	Pilotprojekte für sichere Abstellmöglichkeiten für Pedelecs (vgl. Maßnahmenfeld Radverkehr)	1	1	hoch	Sichereres Abstellen in Radstation möglich. Darüber hinaus durch Arbeitgeber und Vermieter sicher zu stellen. Bei Wohngebäuden sind bei Neubauten Fahrradabstellräume vorgeschrieben.	

8	Ladesäulen für Pedelecs	3 4 5	Pilotprojekt zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs mit Service- und Öffentlichkeitswirkung, Kooperation mit touristischen Leistungsträgern	1	1	hoch	Die gesetzliche Grundlage liegt vor. Anbieter können Ladesäulen errichten und betreiben. Dies ist keine Aufgabe der öffentlichen Hand. Ausbau der Fahrradbügel auch für Pedelecs nutzbar.	
9	Infos zu Ladeinfrastruktur	3 4 5	Hinweise und Information über Ladestationen durch Beschilderungen sowie im Internet	1	1	hoch	Dies ist eine Aufgabe, die dann sinnvoll ist, wenn die Nachfrage und die Anzahl der Ladestationen steigen. Zurzeit ist dies nicht erkennbar.	

K. Verkehrssicherheit

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Tempo 30 im Hauptstraßennetz	3	<u>Dies</u> er flächenmäßige Ansatz geht im Gegensatz zum situationsbedingten Ansatz davon aus, dass auch auf Routen des ÖPNV Tempo 30 und vereinzelt des Lkw-Führungsnetzes als zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt wird. Dies soll vor allem den Lärm senken und generell die Verkehrssicherheit erhöhen	3	5	mittel	Es bestehen Zielkonflikte mit dem Erreichbarkeitsziel des Wirtschaftsstandortes. Zudem sind durch verlängerte Fahrzeiten weitere Folgekosten für den ÖPNV zu erwarten. Daher wird dieser Ansatz in seiner umfangreichen Form nicht empfohlen, stattdessen soll es eher abschnittsweise und situationsbedingt erfolgen.	

2	Elternhaltestellen an Grundschulen	2 3 4	Einrichtung von Elternhaltestellen, um das Umfeld von Schulen von Bring- und Abholverkehren zu entlasten	2	1	hoch	Elternhaltestellen haben sich in der Praxis leider nicht bewährt; vielfach werden die Kinder so dicht wie möglich an die Schule herangefahren. Eine Einrichtung macht nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen, wie der zeitweiligen Sperrung der Schulzufahrten Sinn.	
3	Überprüfung von Zweirichtungsradwegen	1 2 3 4	Zweirichtungsradwege (Fachjargon:"links liegende Radwege") sind weniger verkehrssicher als Ein-Richtungsradwege. Zur Unterstützung des Rechtsfahrgebotes werden die Beidrichtungsradwege überprüft und dort wo möglich, eine Führung am rechten Fahrbahnrand eingerichtet.	1	1	hoch	In Bremen sind die Erfahrungen mit Beidrichtungsradwegen nicht grundsätzlich kritisch, daher Maßnahmen nur an wenigen Stellen erforderlich, nicht als Programm.	

4	Abbiegespiegel an Ampeln	1 2 3 4	Abbiegespiegel an Ampeln sollen dazu führen, dass der tote Winkel der Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen vermindert wird und die Verkehrssicherheit gegenüber Radfahrer/innen erhöht wird.	1	1	hoch	In einem großangelegten Versuch in Delmenhorst haben sich Abbiegespiegel nicht bewährt, da sie sehr leicht verstellt oder verbogen werden können, so dass sie die angestrebte Wirkung nicht erbringen können.	
---	--------------------------	------------	--	---	---	------	---	--

L. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Beteiligungsprojekte bei der Neu-/Umgestaltung von Straßen und Plätzen	2 3 4	Die Durchführung von Beteiligungsprojekten soll als verbindlicher Bestandteil in die Planung verankert werden.	4	3	sehr hoch	Beteiligungsprojekte sind bereits bei Bebauungsplänen oder Planfeststellungen verbindlicher Verfahrensbestandteil. Bremen strebt eine aktive Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten an, allerdings eignen sich nicht alle Projekte gleichsam, z. B. wegen fehlender Handlungsspielräume.	

2	Verkehrssozialisation für umweltfreundliche Mobilität	4	Es werden Projekte an Schulen initiiert um die umweltfreundliche Mobilität zu fördern.	2	2	hoch	Es bestehen bereits eine Vielzahl an Projekten zur Verkehrserziehung, die sich mit dem Thema umweltfreundliche Mobilität beschäftigen.	
3	PR-Kampagne für Car-Sharing	3 4	Eine PR-Kampagne für mehr Car-Sharing wird durchgeführt.	1	1	hoch	Die Stadt Bremen führt bereits regelmäßig PR-Kampagnen für Car-Sharing durch	
4	Imagewerbung auf Car-Sharing-Fahrzeugen	3 4	Car-Sharing-Fahrzeuge werden auffällig gestaltet. Denkbar ist ein Sponsoring durch lokale Imagerträger wie z. B. Werder Bremen-Spieler.	1	1	hoch	Die Gestaltung von Car-Sharing-Fahrzeugen ist Angelegenheit der privaten Betreiberfirmen.	
5	Wettbewerbe zur Elektromobilität	4	Es werden Wettbewerbe z. B. für den Bremer Betrieb mit der umweltfreundlichsten Autoflotte ausgelobt.	1	1	hoch	Eher kleinteilige Einzelmaßnahme, die eher im Rahmen eines Modellprojektes zur E-Mobilität und nicht generell als VEP-Maßnahme umgesetzt werden sollte.	
6	Ausweitung des Projekts "Pedelec testfahren"	3 4	Das Projekt "Pedelec testfahren" wird auch auf Privatpersonen ausgeweitet.	1	1	hoch	Das Projekt "Pedelec testfahren" erlaubt es Firmen oder Handwerksbetrieben Lastenpedelecs zu testen. Im Gegensatz zu normalen Pedelecs sind diese oftmals Spezialanfertigungen oder nicht ohne weiteres im Handel zu finden. Normale Pedelecs können bei den Zweiradhändlern getestet werden, so dass hier kein vergleichbarer Bedarf besteht.	

7	Touristische Pedelec-Routen	3 4	In Bremen werden touristische Routen für Pedelecs eingerichtet.	2	1	hoch	Es gibt bereits verschiedene Pedelec-Routen in Bremen die von der Bremer Tourismuszentrale vermarktet werden. Dabei werden auch Pedelecs verliehen.	
8	Fortsetzung der Modellregion zur Elektromobilität	2 3 4	Bremen und Oldenburg sind eine der bundesweit durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Modellregionen zur Elektromobilität. Die laufenden Aktivitäten sollen fortgesetzt werden.	1	1	hoch	Das Modellprojekt läuft noch bis Ende 2015. Daher ist es noch zu früh um über das ob und wie einer Fortsetzung zu diskutieren.	