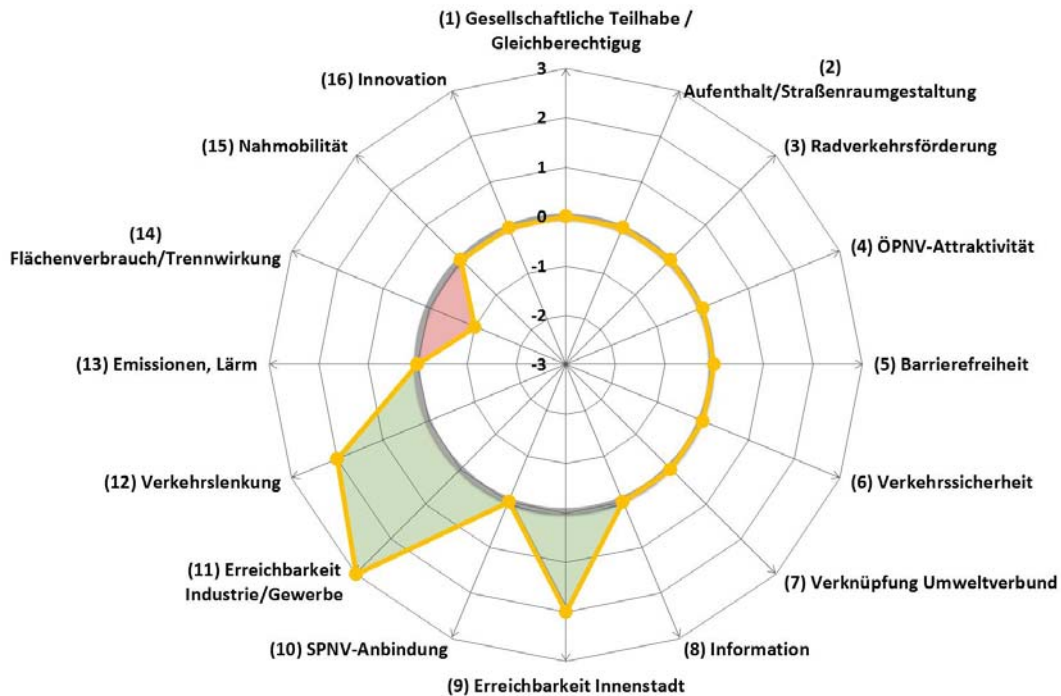


## 7 Anhang

<b>Anhang 3.7: Bewertungsschema der Testszenarien.....</b>	<b>2</b>
<b>Anhang 5.1: Für die Aufnahme in das Zielszenario empfohlene Maßnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>Anhang 5.2: Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen.....</b>	<b>103</b>
<b>Anhang 5.3: Potenzielle Premiumrouten .....</b>	<b>184</b>

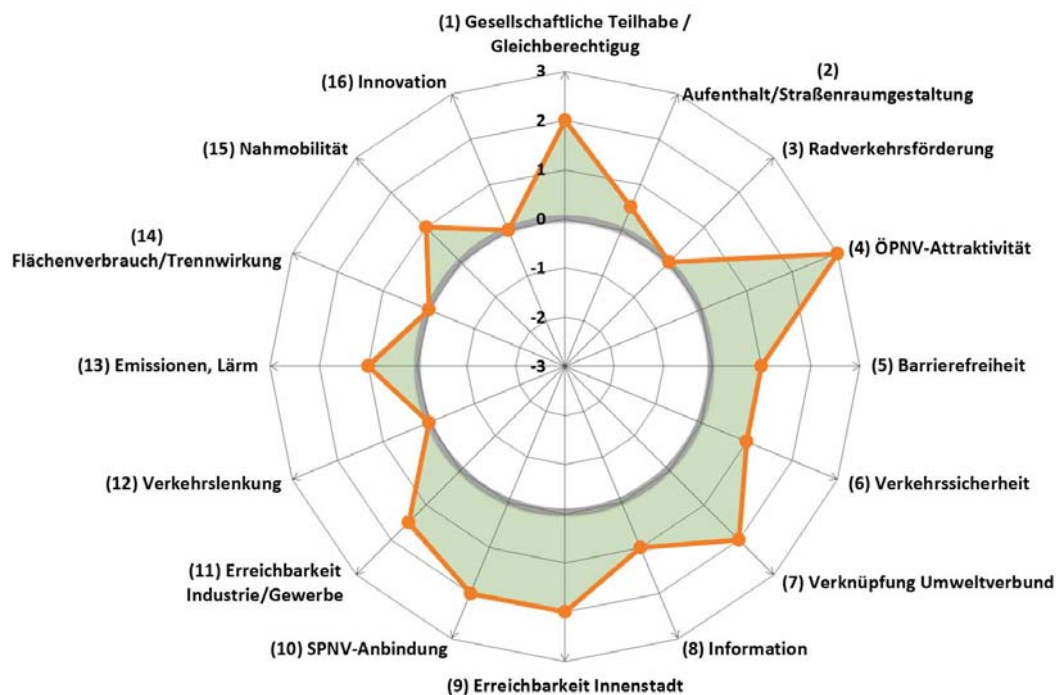
## Anhang 3.7: Bewertungsschema der Testszenarios

### TestszENARIO 01: Optimierung des Kfz-Verkehrs



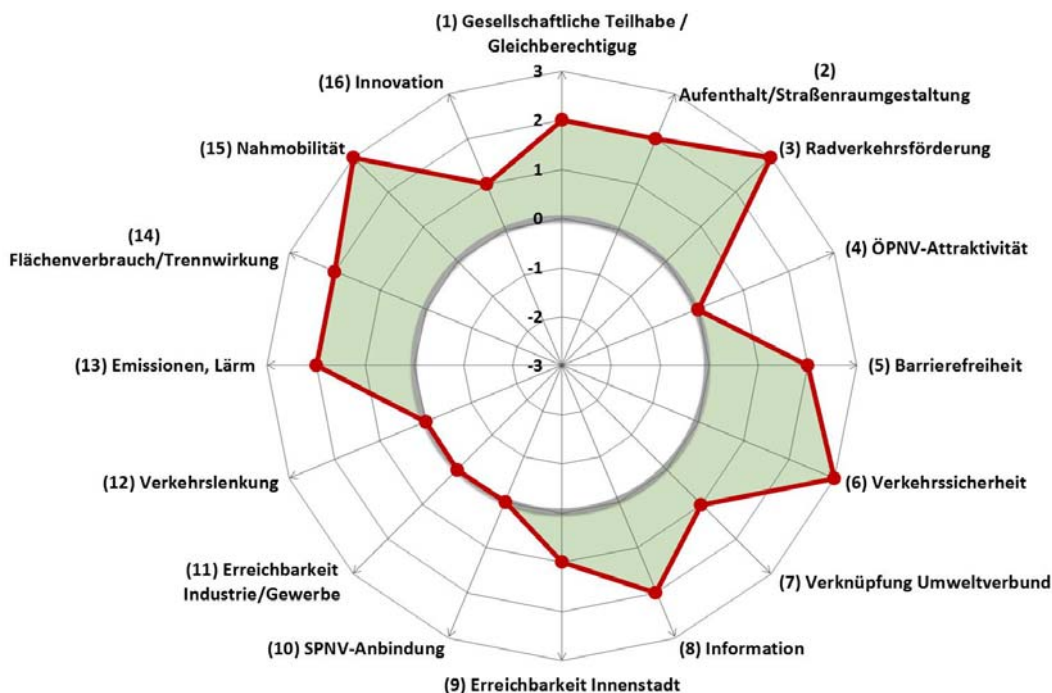
[Quelle: eigene Darstellung]

### TestszENARIO 02: ÖV-Offensive



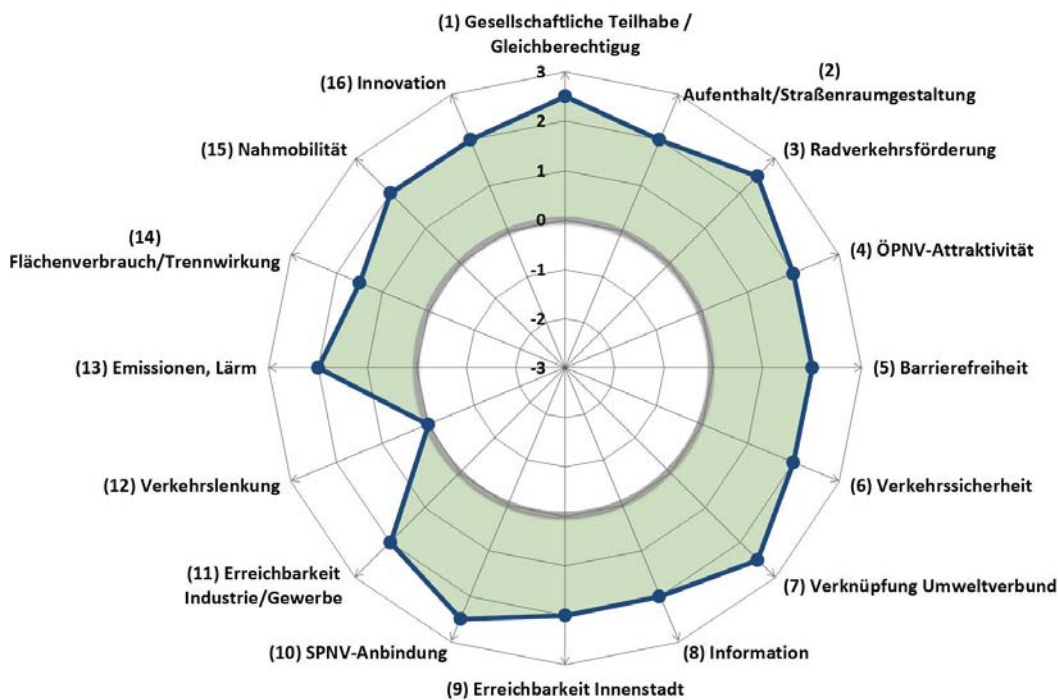
[Quelle: eigene Darstellung]

Testszenario 03: Effiziente Nahmobilität



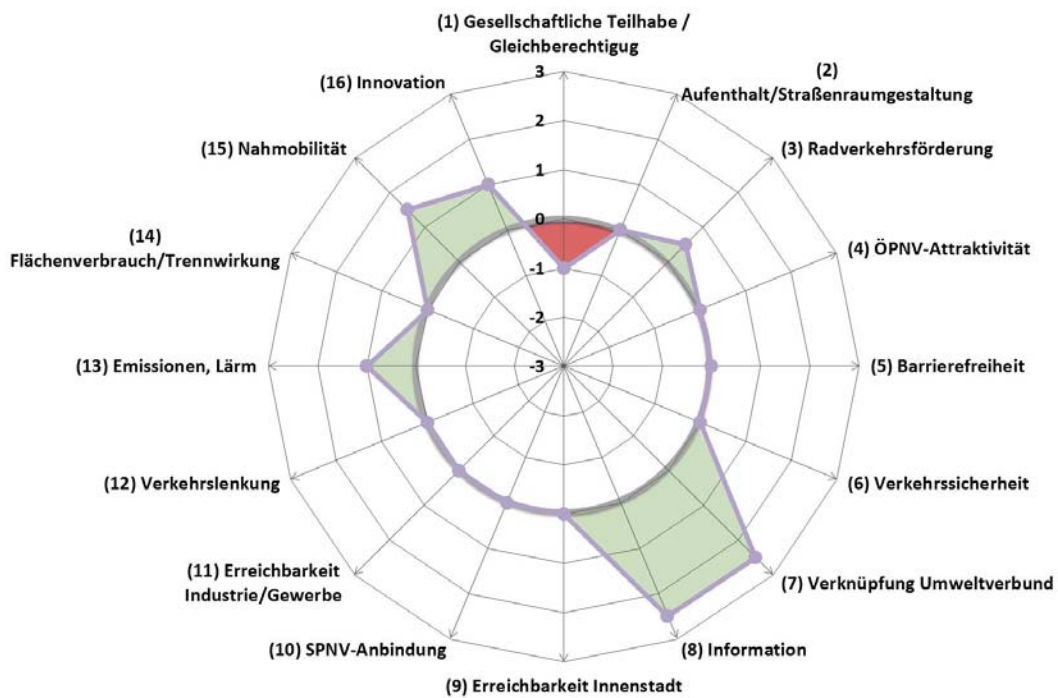
[Quelle: eigene Darstellung]

Testszenario 04: Optimierung des Umweltverbundes



[Quelle: eigene Darstellung]

### Testszenario 05: Hohe Mobilitätskosten



[Quelle: eigene Darstellung]

## Anhang 5.1: 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
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße und der damit verbundenen folgenden Maßnahmen sollte in eine Maßnahme zusammengefasst werden und dann abschließend nach Wirkung, Kosten und Zielerreichung bewertet werden. Alle Maßnahmen die dem verbesserten Verkehrsfluss dienlich sind werden von uns unterstützt. Hierzu zählen auch die verbesserten Ampelschaltungen, bessere Straßenunterhaltung aber auch Geschwindigkeitsüberwachung.	<b>Empfehlung:</b> wurde in Teilen gemeldet aber als Gesamtheit betrachtet und so auch ins Zielszenario aufgenommen, aber wegen der „Auffindbarkeit“ wurden die Teile beibehalten				
	Niedersächsischer Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr		Bei einer Verknüpfung der „B 212 Neubau zwischen Harmenhausen und Landesgrenze NI/HB“ mit der L875 nördlich von Delmenhorst sind erhebliche Steigerungen der Verkehrsbelastungen im Zuge der L875 und erheblich geänderte und erhöhte Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet von Delmenhorst zu erwarten. Um hierdurch bedingte Nachteile für das Allgemeinwohl zu vermeiden, sieht das Land Niedersachsen in seinen aktuellen Planungen keine Verknüpfung (Knotenpunkt) mit der L 875 nördlich von Delmenhorst vor. Vor diesem Hintergrund sollte die Verknüpfung (Knotenpunkt) der B 2121 Neubau zwischen Harmenhausen und Landesgrenze NI/HB mit der L 875 nördlich von Delmenhorst im Basisszenario/Zielszenario entfallen	<b>Empfehlung:</b> Ausgestaltung der B 212n soll im Rahmen einer Studie für die NLSTBV doch noch untersucht werden. Dazu gehört auch die Frage der Trassenführung und der Ausgestaltung der AS.				
	Lloyd Passage		Die langen Heerstraßen-Züge mit sehr vielen Ampelschaltungen erschweren die KFZ-Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt. Eine Optimierung der Ampelschaltungen beschleunigt den ÖPNV und die PKW-Verkehr, die Schaltung der Ampeln darf sich nicht auf den Radverkehr zentrieren. Zudem spricht sich die Lloyd Passage für den Erhalt der Hochstraße Breitenweg aus.	<b>Empfehlung:</b> LSA-Optimierung berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmenden				

	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Die gutachterliche Feststellung, dass die Hochstraße Breitenweg verkehrlich ohne Alternative ist, wird von der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. vollumfänglich mitgetragen. Ein Abriss der Hochstraße würde Verkehre massiv in die Stadtteile verlagern und damit die Bewohner von Schwachhausen, der östlichen Vorstadt und der Neustadt sinnlos belasten.	<b>Empfehlung:</b> s.o.			
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Die langen Heerstraßen-Züge mit sehr vielen Ampelschaltungen erschweren die KFZ-Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt. Eine Optimierung der Ampelschaltungen beschleunigt den ÖPNV und den PKW-Verkehr.	<b>Empfehlung:</b> s.o.			
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.
	Stuhr		Sofern Verträglichkeit erwiesen, wird die Maßnahme begrüßt.				
	Weyhe		Wird begrüßt.				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		kein Bremer Projekt, zu teuer, Zielerreichung zu gering	<b>Empfehlung:</b> Vorbehaltlich Prüfung im Rahmen der BVWP als relevant für die A1 angesehen, eigentlich Effekt geht über Bremen hinaus. Verbesserung der Erreichbarkeit, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsabwicklung. Welchen Sinn macht ein 4-streifiges Zwischenstück?			
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.
	Obervieland		„(...) unter dem Flughafen in der Form der vom Runden Tisch und von der Bremer Bürgerschaft bestätigten Bremer Vorzugsvariante(...)“	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der BVWP geprüft			
	Stuhr		Wird begrüßt und als besonders wichtig erachtet.				
	Weyhe		Wird begrüßt.				

	SWAH		Wird begrüßt: Zur Entlastung der Ortsteile Kattenturm und Kattenesch und zur Unterstützung der reibungsarmen Wirtschaftsverkehre.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		verkehrlich entbehrlich, günstigere Variante möglich	<b>Empfehlung:</b> Sinnfälligkeit ist gegeben. Ausgestaltung der Maßnahmen ist Thema der weitergehenden Planungen				
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	Der Zulauf zur Weserquerung A281 ist aus Bremer Sicht erforderlich. Ein Raumordnungsverfahren dazu soll erfolgen. Die Finanzierung der B 213n erfolgt durch Mittel des Bundes.	
	Delmenhorst		Hinweis auf Verschiebung des Übergabepunktes der B 212n an der Landesgrenze aufgrund eines neuen Raumordnungsverfahrens	<b>Empfehlung:</b> ist bekannt, Thema der weitergehenden Planungen				
	Ganderkesee		Hinweis auf fehlendes Raumordnungsverfahren und fehlende Absichten von Seiten der niedersächsischen Landesregierung die Planung als „gesetzt“ anzusehen. Forderung der Herausnahme der Umfahrung aus dem Zielszenario.	<b>Empfehlung:</b> ist bekannt, Thema der weitergehenden Planungen				
	Niedersächsischer Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr		Diese westliche Ortsumgehung von Delmenhorst würde über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee verlaufen: Die Gemeinde Ganderkesee lehnt jedoch Planungen einer Umfahrung Delmenhorsts, die über das Gebiet der Gemeinde Ganderkesee führt, kategorisch ab. Vor diesem Hintergrund und der Entscheidung des Landes Niedersachsen, auf eine Meldung der Ortsumfahrung Delmenhorst als Maßnahme für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu verzichten, ist eine Realisierung bis 2025 nicht möglich. Die Maßnahme B213n (Ortsumfahrung Delmenhorst) ist daher nicht in das Zielszenario des VEP Bremen 2025 einzubinden.	<b>Empfehlung:</b> Ausgestaltung der B 213n soll im Rahmen einer Studie für die NLSTBV doch noch untersucht werden. Dazu gehört auch die Frage der Trassenführung und der Ausgestaltung der AS/Verknüpfungen.				

	SWAH		Wird begrüßt: Neubau ist als Zulaufstrecke zum GVZ und zur A 281 vor- dringlich.						
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		kein Bremer Projekt, erzeugt zusätzliche Verkehre in HB	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist kein Bremer Projekt, Induzierung von Kfz-Verkehr in Bremen ist nicht erkennbar					
3a	Anschluss der B 74n an das Au- tobahndreieck Bremen- Industriehäfen	1	Direkter Anschluss der geplanten Bundesstraße 74neu (im Verlauf der Rit- terhuder Heerstraße) an das heutige Autobahndreieck Industriehäfen.	2	3	mittel	Die Maßnahme ist im FNP enthalten.		
	LK Osterholz		Angesichts des langen Gültigkeitszeitraumes des VEP rege ich an, diese Entscheidung zu überdenken. Zumindest sollte die Möglichkeit vorgese- hen werden, die Verlegung der B 74 bei einer prominenten Einstufung im Bundesverkehrswegeplan ergänzen zu können. Wie bereits im Flächen- nutzungsplanentwurf der Stadtgemeinde Bremen vorgesehen, sollte dar- über hinaus unbedingt eine Verschwenkung der Ritterhuder Heerstraße östlich der A 27 in Richtung Norden im VEP vorgesehen werden, so dass diese direkt an den Knotenpunkt der A 281 mit der A 27 anbindet.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist abhängig von B74n in Niedersachsen, wenn diese in andere Lage kommt (Westumgehung) dann dennoch Abstim- mung mit NLSTBV nötig, da Landesstraße. Auf- rechterhaltung des Planungsdialoges mit NLSTBV ist selbstverständlich.					



	Niedersächsischer Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr		In Auflistung der für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlenen Maßnahmen ist unter der laufenden Nummer 2 der Anschluss der B 74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen aufgeführt. Aus Sicht des Landes Niedersachsen sollte diese Maßnahme zusammen mit der B 74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) im Zielszenario berücksichtigt werden. Die Verwirklichung der B 74n in Niedersachsen (Ortsumgehung Ritterhude) erscheint nach derzeitigem Stand möglich. Der Antrag auf Linienbestimmung liegt dem BMVI vor und die Maßnahme ist vom Land Niedersachsen für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 gemeldet worden. Damit sind notwendige Voraussetzungen für diese Maßnahme gegeben.				<b>Empfehlung:</b> Gilt nur bei einer Art der Ausgestaltung der OU Ritterhude (B 74n als Ostumgehung). Wenn diese in andere Lage kommt (Westumgehung) dann dennoch Abstimmung mit NLSTBV nötig, da Landesstraße. Aufrechterhaltung des Planungsdialoges mit NLSTBV ist selbstverständlich	
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.	
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Der Zielerreichungsgrad muss wegen ihrer ausordentlichen starken sowie nachhaltigen Wirkung als „sehr hoch“ beurteilt werden				<b>Empfehlung:</b> Ist wg. der Kosten in der Zielerreichung niedrig. Dennoch im ZS; Gründe für die Aufnahmen s. o.	
	SWAH		Wird begrüßt: Auf das Schreiben der IG Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz vom 23.04.14 wird verwiesen. Das Projekt ist gemeinsam weiter zu bewerten.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		geringer Nutzen bei hohen Kosten, Flächenverbrauch!				<b>Empfehlung:</b> verkehrlich von hohem Nutzen vor allem aufgrund der verbesserten regionalen Erreichbarkeit der Gewerbeflächen zwischen dem Bremer Osten und Achim, Entlastungseffekte auch im lokalen Netz	

	SUBV, Ref. 51		Lt. Beschreibung wird das Zielfeld 5 mit „sehr hoch“ erreicht, die Maßnahme wird aber unter B Wirtschaftsverkehr nicht bewertet sondern dort auf Punkt A Verkehr verwiesen, um eine Doppelbewertung zu vermeiden. Hier fällt die Bewertung allerdings unter dem Bewertungspunkt Zielfelderreichung (bezogen auf den Kfz –Verkehr) mit der Bewertung „niedrig“ relativ schlecht aus. Hier wird ein Anpassungsbedarf gesehen, zumal deutliche Entlastungseffekte mit der Maßnahme am Knotenpunkt Thalenhorststraße / Uphuser-Heerstraße auf dem Brem .Gebiet zu verzeichnen sind. ( Vgl. zum Thema Stauvermeidung die Bewertungen zu hierzu auch bei Nr. 10, 12 14 etc.)	<b>Empfehlung:</b> Die Einstufung wird von den Gutachtern geprüft				
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		
	Abteilung 3		Maßnahmen 5 bis 7: e. Im Zusammenhang mit den Maßnahmen A 5-7 sollten städtebauliche Verbesserungen angestrebt oder zumindest nicht erschwert werden. Die Habenhauser Brückenstraße ist im Lapro als Eingangssituation mit besonderem Aufwertungsbedarf dargestellt. Dieser kann nicht alleine durch seitliche Baumreihen erfüllt werden, sondern bedarf einer raumbildenden Ergänzung (Randbebauung, markante Landschaftsarchitekturen).	<b>Empfehlung:</b> Ausgestaltung des Ausbaus ist Thema der weitergehenden Planungen, zusätzliche Randbebauung bewirkt neue Strukturen und neue Verkehre, dies ist ebenfalls zu beachten				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Zu Maßnahme 5 bis 7: geringer Nutzen da die zweispurigen Brücken als Nadelöhre erhalten bleiben	<b>Empfehlung:</b> das Nadelöhr der Brücke bleibt, aber die Abwicklung vor Ort kann verbessert werden, auch für den Bus				
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	

	ADAC		Wird unterstützt.				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird unterstützt.				
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	
	Vahr		Zum Schutz der Gartenstadt Vahr soll auf der Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Julius-Brecht-Allee/Steubenstraße nur Links- und Rechtsabbiegeverkehr ermöglicht werden	<b>Empfehlung:</b> konkrete Ausgestaltung Thema der weitergehenden Planungen (ggf. Variantenbetrachtung)			
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Mehr Verkehr im Wohngebiet, Schule!	<b>Empfehlung:</b> Belastungsbündelung und Verlagerungen aus anderen Bereichen möglich			
11	Umbau Westzufahrt Stephanibrücke	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	
	SWAH		Wird begrüßt: Die Situation führt aktuell bereits zu Erreichbarkeitsproblemen der Überseestadt. Dringender Handlungsbedarf. Intermodales Verkehrskonzept für Überseestadt erforderlich.				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		nur sinnvoll bei Bau von mehr Fahrspuren	<b>Empfehlung:</b> konkrete Ausgestaltung Thema der weitergehenden Planungen, Hauptthema ist die derzeitige Ausgestaltung, Radius und Steigung			
12	Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung der Kreuzung, um Staus der Kraftfahrzeuge zu verringern.	2	1	hoch	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Kreuzung nicht erweiterbar	<b>Empfehlung:</b> dient der Behebung der Staus und der damit verbundenen negativen Effekte			
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	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird begrüßt.				
14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. / Hindenburgstr.	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung des Knotenpunktes, um Staus der Kraftfahrzeuge weiter zu verringern.	1	1	hoch	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahme unklar				

14a	Optimierung B6 / Fly-Over Utbremen	1	Die Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Utbremen werden durch Veränderungen in der Spurenuordnung verbessert.	2	2	hoch		
	Handelskammer		Aufnahme in das Zielszenario	<b>Empfehlung:</b> Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen zu Verbesserungen des Verkehrsflusses führen können.				
15	Verlängerung Am Gaswerkgraben	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		
	SWAH		Die verkehrliche Entwicklung des Gebietes vorderes Woltmershausen ist im Rahmen der konzeptionellen Entwicklung des Gebietes zu verbessern. Eingeschlossen werden sollte die Simon-Bolivar-Straße mit ihrer Verlängerung der Hermann-Ritter-Straße. Es handelt sich hierbei um Straßen, die von gewerblichen Verkehren stark frequentiert werden. Eine höhen-gleiche Radwegführung birgt für die Nutzer gerade auf dieser Strecke eine sehr hohe Unfallgefahr. Der verkehrliche Eingangsbereich zum westlichen Woltmershausen ist insgesamt aufzuwerten.	<b>Empfehlung:</b> konkrete Ausgestaltung Thema der weitergehenden Planungen, durch neue Anbindung und Herausnahme aus Lkw-Führungsnetz Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radverkehr in Hermann-Ritter-Str.				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird begrüßt					
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	Borgfeld		Prüfung der Erweiterung auf Borgfelder Heerstr. und Borgfelder Allee	<b>Empfehlung:</b> Verbesserung der Ampelschaltung wird entsprechend der Stellungnahme nach Abschluss VEP geprüft				
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf dem Osterdeich. Dadurch fließt der Verkehr dort besser.	2	1	hoch	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	

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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	Bauamt Bremen-Nord		Die Überlegungen zur Grünen Welle werden im Sinne des Verkehrsflusses begrüßt, eine damit verbundene Aufwertung des Straßenzugs für den MIV entspricht allerdings nicht den städtebaulichen Zielsetzungen. Eine bauliche Aufweitung der Bremer Heerstrasse im Bereich Grambke ist realistisch nur langfristig erreichbar.	<b>Empfehlung:</b> es sind keine baulichen Veränderungen zur Verbesserung des Kfz-Verkehrs geplant				
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Lkw-Verkehr darf nicht nachteilig beeinflusst werden	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme dient auch dem Lkw-Verkehr				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahme 16 bis 20: wird begrüßt, wenn keine Nachteile des Querverkehrs entstehen (v.a. Fuß- und Radverkehr)					
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sehr kritisch, gravierende Nachteile für den Fuß- und Radverkehr auf Premium Route des Jan Reiners Weges	<b>Empfehlung:</b> konkrete Ausgestaltung Thema der weitergehenden Planungen; neuere Steuerungsmethoden als GW in Prüfung einbeziehen				
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		wird begrüßt, wenn keine Nachteile des Querverkehrs entstehen (v.a. Fuß- und Radverkehr)					
23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafenanrandstr.	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Hafenanrandstraße (Beim Industriehafen - Stapelfeldstraße - Werftstraße - Bremerhavener Straße - Nordstraße - Hans-Böckler-Straße). Dadurch fließt der Verkehr dort besser.	2	1	hoch	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
	ADAC		Maßnahmen 16 bis 23 werden unterstützt.					

	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wirksamkeit wird bezweifelt, Grüne Welle bricht regelm. zusammen	<b>Empfehlung:</b> konkrete Ausgestaltung ist Thema der weitergehenden Planungen; neuere Steuerungsmethoden als GW in Prüfung einbeziehen				
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.	
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Unterstützung durch Anzeige der Gewerbegebiete auf blauen Wegweiser	<b>Empfehlung:</b> hat gem. Richtlinien RWBA zu erfolgen				
	Stuhr		Wird ausdrücklich begrüßt. Gleichwohl die Gemeinde Stuhr für das Autobahnnetz (A 1 und A 28) nicht regelungsbefugt ist, wurde bei den verantwortlichen Stellen bereits mehrfach angeregt, die Autobahndreiecke Stuhr und Delmenhorst und deren direkter Zusammenhang mit dem bremischen Verkehrsnetz dynamisch und verkehrslenkend zu verbinden und volkswirtschaftliche Schäden durch Stauerscheinungen zu minimieren.					
	Weyhe		Wird begrüßt.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird begrüßt, innovativ, allerdings teuer.					
26	Ertüchtigung Wardamm	1	Ertüchtigung des Wardamms mit verbesserter Rad- und Fußwegführung statt der heute sehr holperigen Strecke für alle Verkehrsteilnehmer.	2	2	hoch		
	Delmenhorst		Befürwortung der Maßnahme, besondere Aufmerksamkeit sollte auf Radverkehrsanlagen liegen	<b>Empfehlung:</b> Ertüchtigung entsprechend der neuen Richtlinien mit verbesserter Rad- und Fußwegführung				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sinnvoll für alle Verkehrsträger					
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.	
	Borgfeld		Inhaltliche Erweiterung um Erneuerung von Brücken mit unzureichender Tragkraft.	<b>Empfehlung:</b> ist implizit enthalten				
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Abstimmung der entsprechenden Maßnahmen mit betroffenen Unternehmen notwendig.	<b>Empfehlung:</b> Thema der weitergehenden Planungen				

	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sinnvoll auch für ÖV, Unterhaltung vor Neubau!					
28	Geschwindigkeitsüberwachung	3 4	Die Geschwindigkeit und die Lkw-Fahrverbote werden strenger überwacht.	3	2	hoch		
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sinnvoll für Verkehrssicherheit					
	ADAC		Geschwindigkeitsüberwachungen an Unfallschwerpunkten und sensiblen Bereichen (z.B. vor Schulen) hält der ADAC Weser-Ems für eine sinnvolle Maßnahme, um die Fahrzeugführer für diese Bereiche zu sensibilisieren und den Faktor Geschwindigkeit dort als einer der wesentlichen Gründe für die Entstehung und ggf. die Schwere des Unfalls erkennbar zu machen. Geschwindigkeitsüberwachungen sollten jedoch nicht dazu genutzt werden, um eine weitere Einnahmequelle zu schaffen. Dies mindert die Akzeptanz und führt dazu, dass die Geschwindigkeitsüberwachung als Instrument der Verkehrssicherheit ad absurdum geführt wird.					
	Stuhr		Anregung: Die Einhaltung von Verkehrsverstößen ist sinnvoll und richtig, wenn die Erforderlichkeit der verkehrlichen Beschränkung der zwingenden Vorgabe des § 45 Abs. 9 StVO standhält und Verkehrsteilnehmern das Ge- oder Verbot vermittelt werden kann. Kaum zu vermittelnde Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote, die auf der einen, aber nicht auf der anderen Seite der Landesgrenze gelten, werden auch in der Überwachung nicht auf Akzeptanz, sondern auf Ablehnung stoßen. Eine gemeinsame Betrachtung bringt bei angrenzenden Handlungsfeldern auf polizeilicher und verkehrsbehördlicher Seite Vorteile.					

## B. Wirtschaftsverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Handelskammer		Freihaltung des LKW-Führungsnetzes gegenüber Restriktionen (z.B. Nachtfahrverbote, Tonnage- und Geschwindigkeitsbeschränkungen etc., auch Premiumrouten)	<b>Empfehlung:</b> ja prinzipiell o.k.; dies ist Ansatz des Lkw-Führungsnetzes, weitere Behandlung erfolgt im Rahmen der Lärmaktionsplanung				
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Die Konzentration auf Gewerbegebiete halten wir für nicht ausreichend. Handwerker im täglichen Kundenverkehr zählen zu den wichtigen Akteuren innerstädtischen Wirtschaftsverkehr. Auch Handwerksbetriebe, die ihren Betriebsstandort in der Innenstadt oder den umliegenden Wohnquartieren haben, müssen für ihre Kunden und Lieferanten gut erreichbar sein.	<b>Empfehlung:</b> implizit in den Maßnahmen zur Optimierung Kfz-Verkehr enthalten, Innenstadt wird weiterhin gut erreichbar sein				
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		
	Obervieland		Vom Beirat unterstützt					
	SWAH		Wird begrüßt: Verbesserung zur guten Erreichbarkeit der Gebiete und Vermeidung von unnötigen Suchverkehren. Abgleich mit dem Lkw-Führungsnetz ist zu vollziehen					



	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		in Zeiten von Navigationssystemen entbehrlich	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird nicht gefolgt, da Navigationssysteme keiner Zielführungssystematik mit dem Ansatz der Bündelung auf den Hauptstraßen folgen, Außerdem fehlen gerade die wesentlichen Lkw-relevanten Merkmale, um einen Führung mit Navi auch für große Fahrzeuge sicherzustellen				
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	
	DB Netz AG		Zeitnahe Durchführung wird als sehr wichtig erachtet					
	SWAH		Wird begrüßt: Notwendigkeit eindeutig belegt aus den Ergebnissen des Gutachtens „Studie zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“. Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme ist Ausbau zwingend erforderlich.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		nur bei Beachtung von Lärmschutz z.B. durch Tempo 30 für laute Züge, bes. überwacht Gleis etc. Umfahrroute für Bremen erforderlich	<b>Empfehlung:</b> Thema der weitergehenden Planungen, gesetzliche Auflagen bei Ausbau in Bezug auf den Lärmschutz sind zu beachten, Frage auch des Fahrzeugparkes (Bremsen), Tempo 30 für Züge betrieblich nicht vertretbar				
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		

	Obervieland		Vom Beirat unterstützt				
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Hier verfolgt die Maßnahme 3 innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern einen falschen Ansatz. Sicher können Paketboten oder andere Kurier diese Verkehrsmittel nutzen, schwierig wird es aber mit Bauunternehmern, Dachdeckern, Sanitär- und Heizungsbetrieben, Tischlern und anderen Gewerken mit hohem Lastenaufkommen.				<b>Empfehlung:</b> für die genannten Betriebe sicherlich nicht der Ansatz, aber für die Kurierdienste als Ergänzung sinnvoll.
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Innerstädtische Logistik: Neben Lastenfahrrädern sollten weitere Transport- und Verteilungssysteme im Sinne einer neuen Mobilität aufgenommen werden E-Fahrzeuge, zentrale Verteilersysteme.				<b>Empfehlung:</b> Frage der City-Logistik hängt von Nutzervorteilen ab, wenn diese nicht erfolgen, hat der Zusätzliche Umschlag es schwer. Ob der Nutzervorteil am E-Fahrzeug festgemacht werden kann ist eine eher rechtliche Frage (Zuständigkeit Bremens?). Thema E-Fahrzeug wird unabhängig von City-Logistik gesehen (siehe dort)
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sinnvolle, schnelle Alternative zum Kfz				
	<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>				

	<i>Handelskammer</i>		<i>Explizite Nennung: Verbesserung der Zu- und Abfahrt Airport-Stadt (Rechtsabbieger vom Flughafendamm in die Flughafenallee)</i>	<b>Empfehlung:</b> Wirkung der A281 (Ringschluss) nicht vergessen; ggf. Thema der nachfolgender Planungen		
	<i>Anbindung Gewerbegebiet Neustadt</i>		<i>mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios</i>			
	<i>Anbindung Gewerbegebiet Bayernstr.</i>		<i>mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios</i>			
	<i>Handelskammer</i>		<i>Explizite Nennung: Verbesserung der Zu- und Abfahrt Gewerbegebiet Bayernstraße.</i>	<b>Empfehlung:</b> Entlastungswirkung der A281 (Ringschluss) für Hauptstraßen, an die GE angebunden ist nicht vergessen; ggf. Thema nachfolgender Planungen	<i>Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten erfolgen im Rahmen anderer Maßnahmen. Eine Doppelbewertung findet nicht statt.</i>	

	SWAH	<p><i>Eine Verbesserung ist durch den Ringschluss der A281 nicht zu erwarten. Die Zuwegung erfolgt nur durch eine Straße (Sackgassensituation). Eine Verbesserung durch eine Nordvariante ist zu verfolgen. Die Maßnahme muss entsprechend neu verankert werden im Zielszenario.</i></p>	<b>Empfehlung:</b> Entlastungswirkung der A281 (Ringschluss) für Hautstraßen, an die GE angebunden ist nicht vergessen; ggf. Thema nachfolgender Planungen				
	Anbindung Überseestadt	mit dem Ringschluss der Autobahn 281 (inkl. Weserquerung) - bereits Bestandteil des Basisszenarios sowie des Ausbaus der Westzufahrt der Stephanibrücke (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
	Landesbehindertenbeauftragte		Anforderungen „multifunktionaler Gehwege“ sind nicht ausreichend berücksichtigt (Sondernutzung durch Außengastronomie, Werbetafeln etc.). Entsprechende Maßnahmen wie z.B. eine Beendigung der Duldung von Werbetafeln, die Markierung des für Außengastronomie genehmigten Bereichs, die Beseitigung von abgestellten Fahrrädern, die die Mobilität behinderter und nicht behinderter Fußgänger und Fußgängerinnen erheblich beeinträchtigen (z.B. Blockieren der Ein- und Ausstiegsmöglichkeit für Menschen mit Rollstuhl bei Bussen und Bahnen) sollten als empfohlene Maßnahmen für das Zielszenario aufgenommen werden.				<b>Empfehlung:</b> keine weitere Berücksichtigung, ist in bestehenden vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten bzw. mitgedacht (Nr. 2, 3, 4, 5 dieses Maßnahmenfeldes). Evtl. verständlichere Formulierung der genannten Maßnahmen	
	Handelskammer		Aufnahme des Shared-Space-Pilotprojektes Sankt-Gotthard-Straße in das Basisszenario.				<b>Empfehlung:</b> Maßnahme in Umsetzung	
	Handelskammer		Projekte aus der Sozial- und Gesundheitspolitik (z. B. Fahrradtraining für Migranten, Bänke, Gesundheitsparcours) sind in einem strategischen VEP deplatziert.				<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, strategische Maßnahme und Teil von zielgruppenorientierter Radverkehrsförderung und Mobilitätsmanagement	
	Gröpelingen	Neu	Handlungsbedarf Sondernutzung von Gehwegen z.B. Störer (Werbeschilder, -fahnen), Außengastronomie etc. zugunsten von Fußverkehren incl. mobilitätseingeschränkten und blinden Menschen				<b>Empfehlung:</b> im Maßnahmenkatalog enthalten	
	Obervieland		Alle Maßnahmen 1 bis 16 werden vom Beirat unterstützt.					

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.	
1b	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 einem ausgewählten Nahversorgungszentrum aus.	2	1	hoch	Begegnungszonen sind in Deutschland nach der StVO nicht zugelassen, daher sind sie nur als Verkehrsversuche möglich. Konflikte mit dem ÖPNV sollen vermieden werden.	
Borgfeld			Nr. 1 Begegnungszonen wird begrüßt, gefordert werden darüber hinaus Verkehrsversuche für Begegnungszonen auch in Nahversorgungszentren, konkret z.B. Bürgermeister-Kaisen-Allee, Borgfelder Ortsmitte	<b>Empfehlung:</b> nach Prüfung zu berücksichtigen, im Sinne von Bottom-Up erscheint es sinnvoll, konkrete Vorschläge des Beirats nach VEP zu prüfen (Kriterienkatalog Shared Space und Begegnungszonen) und ggf. zu berücksichtigen				

	Landesbehindertenbeauftragte		Entsprechend dem Kriterienkatalog zum Sachstandsbericht Shared Space / Begegnungszonen (2010) sind Begegnungszonen in Geschäftsstraßen/Nahversorgungszentren denen im Wohngebiet vorzuziehen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt	
	Findorff		Verkehrsversuche für Begegnungszonen auch in Nahversorgungszentren, konkret z. B. Hemmstraße (Admiralstr. – Münchener Straße)	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, starke Beeinträchtigung Busverkehr	
	ADAC		Begegnungszonen sind nach Ansicht des ADAC Weser-Ems nicht sinnvoll. Das abgestufte Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung (Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30-Zone, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) hat sich weitgehend bewährt und kann örtlich differenziert eingesetzt werden. Anstelle der Begegnungszonen werden z.B. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche favorisiert. Diese gewährleisten ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (bei entsprechendem Entwurf mit weicher Separation) und eine Beschränkung des Parkens auf ausgewiesene Stellplätze. Fußgänger können durch Überwege bevorrechtigt werden und z.B. über Mittelinseln/-streifen zusätzliche Querungsangebote erhalten.	<b>Empfehlung:</b> Begegnungszonen nur als Verkehrsversuch	
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Solange die Straßenverkehrsordnung den Begegnungszonen entgegensteht, halten wir es für nicht sinnvoll diese Maßnahme aufzunehmen. Die Ergebnisse des Bremer Verkehrsversuchs hierzu sind abzuwarten. Wir fordern – und so haben wir die VEP verstanden - eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.	<b>Empfehlung:</b> Begegnungszonen nur als Verkehrsversuch	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		gem. STVO nicht umsetzbar, besser: verkehrsberuhigte Bereiche (Verkehrszeichen 325.1/325.2) und in Stadtteilzentren verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche	<b>Empfehlung:</b> Begegnungszonen nur als Verkehrsversuch	

	SUBV Ref 51		Maßnahmen, die nicht STVO-konform sind, können nicht empfohlen werden. Begegnungszonen in Wohnquartieren entsprechen nicht dem von HB entwickelten Kriterienkatalog.	<b>Empfehlung:</b> Begegnungszonen nur als Verkehrsversuch			
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Stadtteilzentren Huchting und Woltmershausen	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt			
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	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird begrüßt: konkrete Bereiche nennen.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung und Prüfung im Anschluss nach VEP			
	SUBV Ref. 51		Die hier positive Bewertung steht im Gegensatz zu C Lfd. Nr.2 nicht empfohlenen Maßnahmen. Aus Sicht des Ref. 51 wird der Ansatz des Freiräumens von Gehwegen (Reklamereitern, Warenregalen etc.) auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit unterstützt.				
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	
	Obervieland		Sollte auch auf das Maßnahmenfeld „Radverkehr“ übertragen werden. Konkretisierung in Obervieland: Auf dem Beginenlande.	<b>Empfehlung:</b> ist im VEP enthalten (verstärkte Verkehrsüberwachung, Durchsetzen von Parkverboten)			
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			
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Die verbesserten Ampelschaltungen für Fußgänger sollten hinsichtlich der Einflüsse auf den übrigen Verkehrsfluss dargestellt werden (Querverbindungen zu Maßnahmenfeld A.). Dies betrifft auch andere Querungshilfen wie Zebrastreifen und Inseln.	<b>Empfehlung:</b> konkrete Einzelfallprüfung erfolgt bei Umsetzung					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahmen 3 bis 6: Wird begrüßt, z.T. fehlen konkrete Bereiche	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung und Prüfung im Anschluss nach VEP					
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			
	Abteilung 3		Wird vor allem im Kontext des LaPro befürwortet.						
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Wird begrüßt.						

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			
	Findorff		Wird begrüßt, konkreter Vorschlag für das Wochenende: Gebiet zwischen Findorffmarkt und Hemmstraße (Eickedorfer Str./Hemmstraße/Neukirchstraße). Ist bereits mit ansässigen Geschäftsleuten besprochen.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung und Prüfung im Anschluss an den VEP					
	ADAC		Dauerhaft eingerichtete Straßensperrungen für festgelegte Zeiträume stellen eine restriktive Maßnahme gegen den Kfz-Verkehr dar. Diese generelle Einschränkung steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Straßensperrungen dürfen lediglich in Ausnahmefällen erfolgen, so z.B. in Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, Belange des Kfz-Verkehrs werden in der Einzelfallprüfung berücksichtigt					
	SWAH		Hier sind die betrieblichen Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Wirtschaftsstandorte müssen an 7 Tagen zu jeder Tageszeit erreichbar sein (24/7). Die Sperrung der Straßen Ostertorsteinweg und Vor dem Steintor in den 1990er-Jahren hat gezeigt, dass mit diesem Instrument nicht mehr Kunden gewonnen werden können.	<b>Empfehlung:</b> Belange des Zulieferverkehrs werden in der Einzelfallprüfung berücksichtigt					
	SUBV Ref. 51		Hier sollte unter „Weitere erforderliche Kriterien“ wenigstens ansatzweise das „Wie“ beschrieben werden.	<b>Empfehlung:</b> Der Vorschlag wird von den Gutachtern geprüft					

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 und die Haltestellensituation geprüft.	2	2	hoch			
	BID Ansgari		Die Leistungsfähigkeit der Brillkreuzung muß weiterhin erhalten bleiben.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt					
	Abteilung 3		Wird begrüßt: Teil eines Maßnahmenbereichs des LaPro zur Aufwertung von Eingangssituationen von der Brillkreuzung bis zur Hochstraße Am Wall.						
	SWAH		Wird begrüßt: Durch eine Umgestaltung der Brillkreuzung kann die Barrierewirkung zwischen den beiden Quartieren Stephaniviertel und Kerninnensstadt minimiert und so eine weitere Entwicklung des Stephani-Quartiers erreicht werden.						
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Unklare Angaben im VEP. Direkte Wegebeziehungen in alle Richtungen bestehen bereits. Die avisierte städtebauliche Aufwertung muss zur weiteren Bewertung konkretisiert werden.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung im Innenstadtkonzept und erfolgt mit der weiteren Planung					

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		
	SWAH		Wird begrüßt: Am Knotenpunkt Domsheide treffen eine Vielzahl verschiedener Verkehrsarten aufeinander, Konflikte sind hier an der Tagesordnung. Ein Abbau dieser Konflikte verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt. Der Bereich Balgebrückstraße ist eines der Eingangstore in die Innenstadt und präsentiert sich aktuell städtebaulich unter Wert.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung erfolgt mit der weiteren Planung				
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Dieses Projekt hat aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. eine sehr hohe Priorität und muss zügig im Jahr 2014 umgesetzt werden. Durch relativ kleine Maßnahmen ist eine bessere Erreichbarkeit der Haltestellen möglich und gleichzeitig wird das Auffinden und das Erreichen des Schnoor-Quartiers verbessert. Die Barrierewirkung der drei Gleise in der Balgebrückstraße mit der zugehörigen Abgitterung auf Höhe des Parkhauses führen bisher zu einer starken optischen und physischen Trennwirkung und müssen entfernt werden.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung erfolgt mit der weiteren Planung				
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung	Neu	Balgebrückstraße: Beseitigung der Barrierewirkung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung der Trennelemente zwischen den Schienen</li> <li>• Verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> </ul>	<b>Empfehlung:</b> ist Bestandteil der Umgestaltung Domsheide				
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		

	Abteilung 3		Wird begrüßt: Gestaltung des „Alleenrings“ gem. Maßnahme SH 1 des LaPro.				
14	Umgestaltung Umsteiganlage 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	
	SUBV Ref. 51		Ist durchgeplant und wird umgesetzt.				
15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	3 4	Die Ampelschaltungen werden zugunsten des Fußverkehrs optimiert. Insbesondere werden die besonderen Belange von älteren Menschen berücksichtigt.	3	2	hoch	
	ADAC		Die Koordinierung von Lichtsignalanlagen sollte nur in Abstimmung mit Belangen und nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger erfolgen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme kann nicht generell gefolgt werden			
	SWAH		Es ist nicht näher beschrieben, wie die Ausgestaltung dieser Maßnahmen (auch D 4) erfolgen soll. Grundsätzlich sind eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und die sichere Teilnahme Aller am Straßenverkehr zu gewährleisten. Verlängerte Ampelzeiten für eine sichere Überquerung sind selbstverständlich. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer ist als Status quo der fließende Kfz-Verkehr zu sichern. Störungen im Kfz-Verkehrsfluss führen zu erheblichen Emissionen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, Verkehrssicherheit und insbesondere die Belange von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern hat Vorrang			

	SUBV Ref. 51		Hier grundsätzlich die Anmerkungen zu den empfohlenen Verbesserungen der Ampelschaltungen. Es wird eigentlich für jeden Verkehrsteilnehmer eine Verbesserung der Ampelschaltung vorgeschlagen. Grüne-Welle für den Kfz-Verkehr, grüne Welle für der Radverkehr , mehr Grünzeiten für den Fußgänger, Bevorrechtigungsschaltungen für den ÖPNV an Signalanlagen etc. Dies alles ohne verbale Einschränkungen oder Hinweise. Zieht man die Lfd. Nr. 16 in diese Betrachtung mit ein, wird das Problem noch deutlicher. Wenn dies alles so unverändert stehen bleibt versucht man hier die Quadratur des Kreises. Daher ist hier unter „Weitere erforderliche Kriterien“ ähnliches einzufügen wie unter E Lfd. Nr. 6 oder 8.	<b>Empfehlung:</b> In Abhängigkeit von der konkreten Problemlage und der Anforderungen der VerkehrsteilnehmerInnen sind die LSA jeweils unter Beachtung der Zielsetzung des VEP zu optimieren				
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		
	Huchting		Querungshilfe Norderländer Straße zwischen Reiderländer Straße und Oberledinger Straße. Sowie Alte Heerstraße/Zum Huchtinger Bahnhof. Hochpflasterung Hermannsburg (auf Höhe Achterkampsweg).	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Konkretisierung (Programm) geprüft				
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Martinistraße: Beseitigung der Barrierewirkung, verbesserte Querungsmöglichkeiten	<b>Empfehlung:</b> aktuell in Planung				
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Querungen der Nordstraße/Hafenrandstraße sollen verbessert werden und damit die Verbindung von Walle in die Überseestadt und umgekehrt. Geeignete Orte werden derzeit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Walle ermittelt.	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Konkretisierung (Programm) geprüft				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahmen 8 bis 16 werden begrüßt, aber es fehlen konkrete Nennungen von Bereichen.	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Umsetzung konkretisiert				

## D. Radverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Findorff		Generell werden Aussagen zur Verbindungen von, nach bzw. durch Findorff vermisst (vgl. Umnutzungsmaßnahmen von Straßenzügen: Maßnahmenfeld F, lfd. Nummer 9, 15, 15-23). Weder der Findorfftunnel noch die Zu- und Abwege sind dem heutigen und zukünftigen Radverkehrsaufkommen gewachsen.				<b>Empfehlung:</b> zwei vorgesehene Premiumrouten tangieren Findorff, Bestandsnetz ausreichend, Verbesserungen im Bestandsnetz werden geprüft	
	Borgfeld		Nr. 1-8 sowie 11-14 werden ausdrücklich begrüßt.					
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Fahrradstraßen und die zahlreichen anderen Maßnahmen für Radfahrer müssen von den Radfahrern akzeptiert und angenommen werden. Im übrigen ist der Radverkehr in seine Schranken zu verweisen und z. B. aus Fußgängerzonen, Einkaufspassagen, Bremens „Gute Stube“ und von Hauptverkehrsstraßen sowie Fußwegen heraus zu halten. Ohne kontrollierten Radverkehr richten sich die Maßnahmen gegen alle Verkehrsteilnehmer.				<b>Empfehlung:</b> der VEP berücksichtigt Maßnahmen zur Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	
	Handelskammer		„Überdimensioniertes und unabgestimmtes Premiumradroutennetz“ erschließt sich nicht. Premiumrouten die zu Lasten von Kfz-Fahrbahnen (Umwidmung) erfolgen, werden abgelehnt.				<b>Empfehlung:</b> detaillierte Planung von Premiumrouten erfolgt nach dem VEP, Premiumrouten sind bedarfsgerecht überwiegend außerhalb des Hauptstraßennetzes zu realisieren	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Alle Maßnahmen werden begrüßt.				<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Umsetzung konkretisiert	

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		
Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Trennung von Rad- und Fußverkehr bei LSA			<b>Empfehlung:</b> LSA-Planung gemäß Richtlinien (z.B. RiLSA)			
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	Die Belange aller betroffenen Verkehrsteilnehmer/innen sind angemessen zu berücksichtigen.	
SWAH		Es ist nicht näher beschrieben, wie die Ausgestaltung dieser Maßnahmen (auch C 15) erfolgen soll. Grundsätzlich sind eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und die sichere Teilnahme Aller am Straßenverkehr zu gewährleisten. Verlängerte Ampelzeiten für eine sichere Überquerung sind selbstverständlich. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer ist als Status quo der fließende Kfz-Verkehr zu sichern. Störungen im Kfz-Verkehrsfluss führen zu erheblichen Emissionen.			<b>Empfehlung:</b> auf wichtigen Strecken des Radverkehrs ist dieser zu beschleunigen			
Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Konkretisieren, Beispiele nennen.			<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Umsetzung konkretisiert			



5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen!	3 4	Bestehende Kapazitätsengpässe in der Radverkehrsinfrastruktur werden lokal beseitigt.	4	3	sehr hoch		
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Konkretisieren, Beispiele nennen.	<b>Empfehlung:</b> siehe Mängelanalyse, wird im Rahmen der Umsetzung konkretisiert				
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		
	Obervieland		Beirat befindet im Gebiet viele Straßenzüge als geeignet zur Radverkehrsführung über die Fahrbahn. Auf engen Straßenzügen mit Tempo 50 wird besteht der Beirat auf gute Radwege.	<b>Empfehlung:</b> gerade in engen Straßenräumen gibt es Schwierigkeiten mit der StVO-konformen Radverkehrsführung in den Nebenanlagen				
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		
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Ob hier dem Konflikt zwischen Kfz und Radfahrern durch Abmarkierungen auf der Fahrbahn begegnet werden kann, ist unserer Meinung nach fraglich und sollte daher zunächst weiter geprüft werden.	<b>Empfehlung:</b> wird im Einzelfall geprüft				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Konkretisieren, Beispiele nennen.	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der Umsetzung konkretisiert				

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			
	Findorff		Konkretisierung : Parallele Verbindungen zur Eickedorffer Straße bzw. Forderung genereller beispielhafter Nennungen für den Stadtteil Findorff (vgl. H.-H.-Meier-Allee)	<b>Empfehlung:</b> sind im Anschluss an VEP zu konkretisieren und zu prüfen					
	Neustadt		Wird vom Beirat unterstützt.						
	ADAC		Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in Straßen, auf denen das Fahrrad bereits das vorherrschende Fortbewegungsmittel ist, grundsätzlich zu begrüßen. Der systematische Einsatz muss aber unter Einbeziehung aller erforderlichen Kennwerte (vorherrschendes Verkehrsmittel, Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit) erfolgen, um Akzeptanz zu schaffen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt					
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			
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 stadtwweit 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			

	ADAC		Nicht jede Einbahnstraße ist für den Gegenverkehr von Radfahrern geeignet. Wegen der engen Grenzen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit gezogen wurden, sollte das erlaubte Radfahren entgegen Einbahnstraßen grundsätzlich vorher sorgfältig geprüft werden.	<b>Empfehlung:</b> wird im Einzelfall geprüft				
	SUBV Ref. 51		Hinweis auf Einschränkung hinsichtlich einer Mindestbreite der Fahrbahn ist erforderlich.	<b>Empfehlung:</b> wird im Einzelfall geprüft				
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		
	Östliche Vorstadt		Östliche Vorstadt hat stadtteilbezogenes Radwege-Netz entwickelt, welches zur Abstimmung mit Verwaltung zu einem integrierten gesamtstädtischen Wegenetz dienen kann.	<b>Empfehlung:</b> unterhalb des Haupttroutennetzes müssen fahrradfreundliche Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden, weitere Netzbildung ist nicht erforderlich				
	Obervieland		An dieser Diskussion/Planung wird sich der Beirat gerne beteiligen. Der Beirat Obervieland weist auch auf die in Aussicht gestellte Route zwischen Huckelriede und Arsten, später über die Fuß- und Radwegeverbindung über die Weser Richtung Hemelingen hin.	<b>Empfehlung:</b> Einbindung der Beiräte erfolgt im Rahmen der Konkretisierung				
	Abteilung 3		Wird begrüßt: die im FNP dargestellten Grünverbindungen sind aus dem La-Pro übernommen und dort näher erläutert.					
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		

	Burglesum		Prüfung einer alternativen Routenführung über die Hindenburgstraße, Lesumer Heerstraße, Unter den Linden	<b>Empfehlung:</b> in Machbarkeitsuntersuchung der Premiumroute als Prüfauftrag zu berücksichtigen  Routenführung nördl. der Lesum sinnvoll zur Anbindung von Burglesum an Premiumroute, Routenführung zu prüfen, baul. Umsetzung im Zuge Hindenburgstr, Lesumer Heerstr. etc. kritisch (z.B. keine ausreichenden Breiten, auch Fahrradstraßen im Hauptstraßennetz mit Buslinienverkehr nicht möglich)			
	Abteilung 3		Wird begrüßt: Premium möglichst als Grünverbindung realisieren (LaPro MI 2)				
	Bauamt Bremen-Nord		Wird begrüßt.				
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	

	Obervieland		Wird vom Beirat Obervieland unterstützt. Die Maßnahme darf jedoch nicht zu Lasten des Fußverkehrs entlang der kleinen Weser bzw. des Werdersees gehen.	<b>Empfehlung:</b> Konflikt ist bekannt und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt			
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	
19b	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	
	Hemelingen		Aufnahme in das Zielszenario: vor allem in Bezug auf die neue Weserquerung auf Höhe der BAB A1 mit Anbindung an der Weser-Radweg	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt			
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	
	Hemelingen		Verlängerung bis zum Weser-Radweg	<b>Empfehlung:</b> Bestandsnetz ist zunächst ausreichend, Anbindung an die Brücke und der Ausbau der Brücke erfolgen im Premiumroutenstandard			

	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Premiumroute ist bis zur Weserquerung Hemelingen – Arsten (Maßnahme 23) zu verlängern. Durch die Verlängerung werden über das Zentrum von Hemlingen weitere wichtige Bereich Hemelingsens an eine Premiumroute angebunden. Außerdem kann hierdurch ein Anschluss an die Brückenverbindung in den Bremer Süden mittels einer sehr guten Fahrradbindung gewährleistet werden.	<b>Empfehlung:</b> Bestandsnetz ist zunächst ausreichend, Anbindung an die Brücke und der Ausbau der Brücke erfolgen im Premiumroutenstandard			
20a	Premiumroute 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	
	Delmenhorst		Aufnahme in das Zielszenario	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt			
21	Premiumroute Gartenstadt Vahr - Osterholz	4	Für eine attraktive Anbindung des Bremer Nordostens mit dem Fahrrad wird eine Premiumroute bis Osterholz geschaffen.	4	2	sehr hoch	Die Ludwig-Roselius-Allee ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr großzügig dimensioniert. Dies ist insbesondere für Schichtwechselerkehre des Autowerks erforderlich. Die Premiumroute muss daher anders geführt werden.
	Mercedes-Benz		Straßenzug ist angesichts der Schichtwechselerkehre und des LKW-Führungsnetzes nicht überdimensioniert wodurch eine Abmarkierung zugunsten des Radverkehrs nicht begründet ist	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt, alternative Routenführung ist zu prüfen			

	Handelskammer		Freihaltung des LKW-Führungsnetzes gegenüber Restriktionen (z.B. Premiumrouten)	<b>Empfehlung:</b> s.o., grundsätzlich Berücksichtigung des Lkw-Führungsnetzes, Verträglichkeit von Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen				
	SWAH		Bei der Ludwig-Roselius-Allee handelt es sich um eine Hauptzuwegung zum Mercedes-Benz Werk Bremen. Sowohl Schichtwechselerkehre, als auch Lieferverkehre nutzen diese Strecke. Eine Überdimensionierung ist nur scheinbar gegeben und sollte nicht im Tagesmittelwert, sondern zu den Spitzenzeiten betrachtet werden. Zudem handelt es sich entsprechend um eine im Lkw-Netz empfohlene Hauptverkehrsstraße, die zudem von stark frequentierten Bussen befahren wird. Die Fuß- und Radwege sind komfortabel breit und in recht gutem Zustand. Allein Abmarkierungen für die Premiumrouten stellen eine Gefährdung für den Radverkehr dar. Hier ist die vorhandene Wegeführung für den Radverkehr zu nutzen, um sowohl dem Ziel der Premiumrouten für Radfahrer als auch den Kfz- und Lkw-Verkehren gerecht zu werden.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				
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.	

	SWAH		Wird begrüßt: Jährlich fahren über 3,2 Mio. Fahrradfahrer über die Wilhelm-Kaisen-Brücke. Zwei zusätzliche Brücken Altstadt – Stadtwerder – Neustadt schaffen Entlastung, insbesondere am gefährlichen Knotenpunkt Wilhelm-Kaisen-Brücke/Franziuseck. Des Weiteren werden zusätzliche Brücken eine hohe Kaufkraft aus dem Neubaugebiet Stadtwerder ins Ostertor- und Buntentorviertel bringen.					
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Unsinniges Projekt aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V.! Hier würde sehr einseitig eine große Investitionssumme für den Ausbau des Radverkehrs geopfert werden. Die Verbesserung der Erreichbarkeit trifft nur kleine Stadtgebiete im Bereich Buntentor. Aus dem Bereich Alte Neustadt sind andere Streckenverläufe zu den Zielen „Viertel“, Universität und Innenstadt deutlich kürzer. Radfahrer nutzen keine Umwege.	<b>Empfehlung:</b> aufgrund der großen Radverkehrsmengen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke und der dort bestehenden Restriktionen erforderlich				
	SUBV Ref. 51		Kostenklasse 2 (scheint gering) im Vergleich zu Markierungsmaßnahmen (Lfd. Nr. 21 auch Kostenklasse 2)	<b>Empfehlung:</b> Da die Haltbarkeit einer Brücke sehr viel länger ist als bei einer Markierung, ist die annuierte Kostenklasse gleich				
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 und Wirtschaftlichkeit der Brücke muss noch geprüft werden. Es sind noch verschiedene Varianten zu untersuchen (gemeinsame Brücke mit der Autobahn oder separate Brücke).	
	Handelskammer		Maßnahme erschließt sich nicht unter Nutzen-/ Kostengesichtspunkten	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme wurde im VEP positiv unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten bewertet				



	Obervieland		Der Beirat Obervieland fordert diese Verbindung schon seit Jahren. Für Berufsverkehr mit dem Rad.					
	Weyhe		Durch diese Maßnahme wird der nichtmotorisierte Individualverkehr zwischen Bremen und Weyhe gestärkt. Eine Brücke in der Nähe von Dreye würde eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Fußgänger- und Radverkehr bedeuten insbesondere auch im Hinblick auf möglichen Quell- und Zielverkehr vom bzw. zum Naherholungsgebiet Wiertsee in Weyhe.					
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß Maßnahmen des LaPro MI 4 und NE 6 sowie D 23 (LaPro OL8/HE7)					
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		
	SWAH		Wird begrüßt: Zu einer optimalen Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilzentren gehört eine ausreichende Anzahl von dezentralen Abstellanlagen. Im abgestimmten Bereichen der Innenstadt sind dies in hochwertiger Optik zu installieren.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Fahrradabstellanlagen qualitativ und quantitativ verbessern					
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		

	SUBV Ref. 51		(Fußrasten, Haltegriffen, Luftpumpen und Wettersensoren) Dieser Punkt dient wohl zur allgemeinen Aufheiterung des geneigten Lesers, das kann wohl nicht ganz ernst gemeint sein.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist für Premiumrouten gedacht			
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	
	ADAC		Die H.H.-Meier-Allee ist ein für alle Verkehrsarten ausreichend ausgebauter Straßenzug. Der Radverkehr wird zusammen mit dem Fußverkehr separat auf einer ausreichend breiten Nebenanlage geführt. Der Zustand des Geh- und Radweges ist verbesserungswürdig. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist völlig ausreichend, um die Kapazitätsengpässe abzumildern. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind aus Sicht des ADAC Weser-Ems bisher keine nachvollziehbaren Gründe erkennbar.	<b>Empfehlung:</b> wird aktuell geplant und umgesetzt			
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß LaPro SH 4 Grünverbindung H.-H. Meier-Allee				

## E. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr

Lfd. · Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Handelskammer		Basisszenario: Straßenbahnverbindung Steubenstraße kann nur zugestimmt werden, wenn die Leistungsfähigkeit der Stresemannstraße sowie des Knotens Bennigsenstraße/Steubenstraße nicht beeinträchtigt wird.				<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist bereits im Basisszenario enthalten und gesetzt	
	Stuhr		Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/Weyhe wird vermisst bzw. gebeten, diese in das Zielszenario aufzunehmen.				<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist bereits im Basisszenario enthalten und gesetzt	
	Lloyd Passage		Die dichtere Taktung der Regionalbahn- und Buslinien aus dem Umland, ein engeres Netz an Haltestellen für die regionalen schienengebundenen ÖPNV-Linien, der Ausbau sinnvoller Verknüpfungen der Regionallinien mit dem ÖPNV (Universität, Überseestadt, Klinikum Mitte) wird ausdrücklich begrüßt.					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Weserfähre Woltmershausen-Überseestadt- Waterfront: Die bisher gut angenommene Fährverbindung verkehrt zwischen Rablinghausen-Waterfront-Überseestadt (Wendebecken-Molenturm). Die neue Fähre soll in der Höhe des Landmark halten. Dadurch werden mehr Potentiale in der Überseestadt erschlossen. Allerdings verlängert sich auch die Fahrtzeit. Gab es hier eine fachliche Abwägung? Soll der Anleger am Wendebecken für andere Zwecke genutzt werden?				<b>Empfehlung:</b> Halt am Anleger in Höhe Landmark-Tower ist im VEP vorgeschlagen	
	Gröpelingen		Die Fährverbindung wird begrüßt.					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Alle Maßnahmen 1 bis 24 werden begrüßt.					

	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Die dichtere Taktung der Regionalbahn- und Buslinien aus dem Umland, ein engeres Netz an Haltestellen für die regionalen schienengebundenen ÖPNV-Linien, der Ausbau sinnvoller Verknüpfungen der Regionallinien mit dem ÖPNV (Universität, Überseestadt, Klinikum Mitte) wird ausdrücklich begrüßt. Dieser Projektkanon ist aus Sicht der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. sinnvoll, er verbessert die Erreichbarkeit der Bremer City und reduziert die Umweg-Fahrten durch direktere und schnellere Verbindungen.					
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Mit der geplanten Verbindung der Linie 2 mit der Linie 1 über die Stresemannstraße und die Steubenstraße verliert die Stresemannstraße einen großen Teil ihrer heutigen Leistungsfähigkeit, da Fördergelder des Bundes an einen separaten Gleiskörper (Hochpflasterung, wie Schwachhauser Heerstraße) gekoppelt sind. Die letzte zweispurige Straße aus dem Bremer Osten in Richtung Innenstadt mit einer Verteilerfunktion in Richtung Habenhauser Brückenstraße bzw. Kirchbachstraße würde zurückgebaut werden.			<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist im Basisszenario enthalten und damit gesetzt, Leistungsfähigkeit der Straßen wird im Rahmen der Planung der Vorhaben geprüft		
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.  Die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahme ist im Rahmen einer Standardisierten Bewertung gesondert nachzuweisen.	
	ZVBN		Von besonderer Bedeutung ist die Gestaltung des Umstiegpunkts Bahnhof Oslebshausen. In diesem Zusammenhang kann auch eine Führung der Linie 680 über diesen Punkt geprüft werden.				<b>Empfehlung:</b> Maßnahme wird im Rahmen der umsetzungsbegleitenden Konkretisierung geprüft	

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.  Die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahme ist im Rahmen einer Standardisierten Bewertung gesondert nachzuweisen.	
	Borgfeld		Prüfung einer zusätzlichen Linie 5 S	<b>Empfehlung:</b> Neue Linie ist als Schnellstraßenbahn bereits im VEP vorgesehen				
	ZVBN		Es bestehen Zweifel, dass ein sinnvolles Betriebskonzept für eine weitere Taktverdichtung auf dem dann mit der Linie 4 parallel genutzten Abschnitt Horn-Borgfeld möglich ist. Die Konsequenz wäre möglicherweise eine geringere Bedienungshäufigkeit auf der Stammstrecke der Linie 4 zwischen Horn und Kirchbachstraße insbesondere in Schwachverkehrszeiten.	<b>Empfehlung:</b> Einschätzung ist richtig, das Betriebskonzept ermöglicht eine attraktive und leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		konkretere Planungen für Beurteilung erforderlich	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung des Vorhabens				

3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	2 4	Die Straßenbahn wird vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück verlängert. Die Querschnittsgestaltung ist in der weiteren Planung unter Beachtung aller Verkehrsarten zu konkretisieren.	3	2	hoch	Die Maßnahme sollte im Zusammenhang mit einer möglichen Straßenbahnverlängerung nach Osterholz weiter geprüft werden.  Die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahme ist im Rahmen einer Standardisierten Bewertung gesondert nachzuweisen.	
	Handelskammer		Wird abgelehnt. Verknüpfung der Linien kann über Georg-Bitter-Trasse erfolgen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, im Netzkonzept nicht sinnvoll				
	ZVBN		Bereits im Basisszenario ist die Straßenbahnlinie Steubenstraße enthalten. Eine weitere Straßenbahnmaßnahme in dem Bereich Hastedt erscheint hier nur begrenzt sinnvoll.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme ist aus verkehrlichen Gründen erforderlich und betrieblich sinnvoll				
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.  Die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahme ist im Rahmen einer Standardisierten Bewertung gesondert nachzuweisen.	

	Lloyd Passage		Straßenbahnverlängerungen von Sebaldsbrück nach Osterholz oder die Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampffallee zur Universität bzw. die Verbindung der Streckenverläufe der heutigen Linien 2 und 3 über die Stresemann Straße dürfen nicht zu Lasten wichtiger Verkehrsachsen des Motorisierten Individualverkehrs in die Bremer City realisiert werden.	<b>Empfehlung:</b> Leistungsfähigkeit der Straßen wird im Rahmen der Planung der Vorhaben geprüft	
	ZVBN		Es erscheint eine Abstimmung mit dem Busszenario notwendig, denn hier ist eine neue Buslinie vorgesehen.	<b>Empfehlung:</b> erfolgt im Rahmen des Zielszenarios	
	SWAH		Maßnahmen 1 bis 4: Wird begrüßt: Durch eine Verlängerung von bestehenden Straßenbahnlinien steigt die Attraktivität der Anbindung. Dadurch können neue Kunden u.a. für die Innenstadt und Stadtteilzentren gewonnen werden. Maßnahmen sind allerdings besonders kostenintensiv.		
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Straßenbahnverlängerungen dürfen nicht zu Lasten wichtiger Verkehrsachsen des MIV in die Bremer City realisiert werden. Bei einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von Sebaldsbrück durch Osterholz zum Verkehrsknoten Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Straße ist die volle heutige Leistungsfähigkeit des Straßenzuges für den MIV zu erhalten. Über diesen Straßenzug erreichen die Kunden aus dem südöstlichen Umland die Bremer Innenstadt und ein großer Teil der Belieferung des Mercedeswerkes läuft auf dieser Route (Waren, Mitarbeiter).	<b>Empfehlung:</b> Belange des Kfz-Verkehrs werden im Rahmen der Vorhabenplanung berücksichtigt	

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.  Die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahme ist im Rahmen einer Standardisierten Bewertung gesondert nachzuweisen.	
	Lloyd Passage		Straßenbahnverlängerungen von Sebaldsbrück nach Osterholz oder die Verlängerung der Linie 8 von der Kulenkampffallee zur Universität bzw. die Verbindung der Streckenverläufe der heutigen Linien 2 und 3 über die Stresemann Straße dürfen nicht zu Lasten wichtiger Verkehrsachsen des Motorisierten Individualverkehrs in die Bremer City realisiert werden.				<b>Empfehlung:</b> Leistungsfähigkeit der Straßen wird im Rahmen der Planung der Vorhaben geprüft	
	Handelskammer		Aus technischen und Kostengesichtspunkten als skeptisch betrachtet. Alternative: Taktverdichtung der Linie 6 und Verknüpfung mit Haltepunkt Achterstraße.				<b>Empfehlung:</b> aus Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten sinnvoll bewertet, eine weitere Taktverdichtung auf der Linie 6 ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich	
	SWAH		Wird begrüßt: Zur Steigerung der Attraktivität der Universität mit dessen gesamten hochwertigen Umfeld ist eine zusätzliche Erreichbarkeit des westlichen Bereiches erforderlich. Die Kapazitäten der Linie 6 sind ausgeschöpft, sodass eine zusätzliche Linie erforderlich ist (Verlängerung Linie 8).					



	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		Vertiefte Prüfung erforderlich				<b>Empfehlung:</b> Prüfung erfolgt im Rahmen der Vorhabenplanung	
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 ab Kulenkampff Allee bis Universität. Einer erhöhten Nachfrage auf der Linie 6 bei der Anbindung der Universität kann durch eine engere Taktung auf der Linie 6 nachgekommen werden. Die Verlängerung der Linie 8 durch das Kleingartengebiet zerstört Erholungs- und Grünflächen. Eine Straßenbahntrasse kann nicht in der Parkallee verlaufen. Die Achse Parkallee/Universitätsallee müsste zweimal mit den Straßenbahnschienen gekreuzt werden, dies würde den gesamten Verkehrsfluss für den MIV deutlich reduzieren. Die Leistungsfähigkeit der Parkallee als wichtige Verkehrsachse in die City ist zu erhalten.				<b>Empfehlung:</b> eine weitere Taktverdichtung auf der Linie 6 ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich, genaue Trassierung wird im Rahmen der Vorhabenplanung abgewogen	
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		

8a	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	2 4	Barrierefreier Ein- und Ausstieg wird entsprechend der gesetzlichen Anforderungen durch entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge oder Haltestellen sichergestellt.	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.	
	Pro Bahn		Unseres Erachtens ist bis 2025 grundsätzlich die 100%-ige Barrierefreiheit anzustreben, da dies nicht nur gesetzlich vorgesehen ist, sondern auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle erst ermöglicht. Wo noch nicht geschehen, sind bis 2025 alle Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei umzugestalten. Allein die wichtigen, stark genutzten, zentral gelegenen Straßenbahnhaltestellen „Oberstrasse“, „Am Brill“, „Domsheide“ und „Hauptbahnhof“ können nicht noch weitere zehn Jahre von der Barrierefreien Gestaltung ausgenommen werden. Für Fahrgäste sollten die Wartebereiche an den Haltestellen als auch die Wege von, zu und zwischen den Haltestellen grundsätzlich konfliktfrei zu den Anlagen für Radfahrende führen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird entsprechen				
	ZVBN		Die Barrierefreiheit ist heute nur für Rollstuhlfahrer an Tür 1 gegeben. Die neue Ausbauplanung der BSAG, bei der - wo technisch umsetzbar - eine Bordsteinhöhe von 15cm umgesetzt wird, verbessert bereits die Barrierefreiheit an vielen Haltestellen. Dies sollte an diesem Punkt erwähnt werden.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				

	Landesbehindertenbeauftragter		Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen: Die vom LBB in seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 geforderte Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen ist weder in den empfohlenen noch den nicht empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt worden. Es ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit bei der weiteren Bearbeitung des VEP ab April 2013 überhaupt eine inhaltliche Befassung mit dem angesprochenen Problem, dass die barrierefreie Struktur z.B. in Bussen und Straßenbahnen häufig nicht (mehr) ausreicht, erfolgt ist.	<b>Empfehlung:</b> s.o.			
	Gröpelingen		Für künftige Ausschreibungen müssen die veränderten Bedingungen - erheblich mehr Menschen nutzen mit Hilfsmitteln (Einkaufstaschen mit Rollen, Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle etc.) öffentliche Verkehrsmittel – dieser notwendige Platzmehrbedarf muss berücksichtigt werden und an die Erfordernisse zukunftsweisend angepasst werden.  Umsteigepunkt Haltestelle Am Brill (Obernstraße) Linien 2 und 3 barrierefrei gestalten. Das ist für Gröpelingen wichtig, da dies ein wichtiger Aussteigepunkt „unserer“ Verkehrsanbindungen ist.	<b>Empfehlung:</b> s.o., Konkretisierung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung nach Abschluss VEP			
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.
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Zu Maßnahme 6 und 8: jedoch Einzelfallprüfung erforderlich um Rad- und Fußverkehr nicht zu behindern	<b>Empfehlung:</b> LSA-Bevorrechtigung des ÖV hat in Bremen hohe Priorität			

8a	Fähre Pusdorf	2 4	Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Waterfront, Pusdorf und der Überseestadt zur Verbesserung der Anbindung aus Richtung Woltmershausen und der Neustadt.	3	1	Sehr hoch	Längsverkehre auf der Weser lassen sich auf absehbare Zeit im Alltagsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen. Davon ausgenommen sind touristische Verkehre. Nach Einführung des Weserquerverkehrs ist dieser auszuwerten und hinsichtlich weiterer Potentiale von Längsverbindungen mit einer langfristigen Perspektive zu prüfen.	
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.	
	ZVBN		In Abstimmung mit SUBV wurde hierzu ein Vorschlag entwickelt.					
	Weyhe		Wird begrüßt.					
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)	

	Pro Bahn		Wir begrüßen, dass das Tarifangebot weiter entwickelt wird. Wir schlagen vor, hier auch festzuhalten, dass die Bezahlbarkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in ganz Bremen weiterhin auch für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sichergestellt wird.	<b>Empfehlung:</b> StadtTicket wird weiterhin angeboten			
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sehr hoher Zielerreichungsgrad zu erwarten				
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.
	Delmenhorst		Auch den Bahnhof Mittelshuchting einbinden	<b>Empfehlung:</b> Bus-Schiene-Verknüpfung wird umsetzungsbegleitend optimiert			

	Woltmershausen		Konkretisierung/Forderung: Taktverdichtung Buslinie 63 sowie Verlängerung der Linie 24 bis zum Lankenauer Höft (entsprechend der Fährverbindung)	<b>Empfehlung:</b> Eine generelle Taktverdichtung der Linie 63 über 15'/30' (HVZ/NVZ) hinaus ist nachfrageseitig derzeit nicht zu rechtfertigen. Verstärkerfahrten zu Spitzenzeiten werden geprüft. Eine Verlängerung der Linie 24 zum Lankenauer Höft ist geprüft worden. Das erkennbare Nachfragepotenzial rechtfertigt keine regelmäßige Verlängerung der Linie 24. Die Fährverbindung erfolgt von einem zentralen Anleger in Woltmershausen (Höhe Wasserspielplatz, nicht Lankenauer Höft).	
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Die demographische Entwicklung fordert zusätzliche Buslinien, z. B. zur Erschließung abgelegener Wohnquartiere, wie in Osterholz-Tenever, Bultenweg / Lausanner Straße	<b>Empfehlung:</b> ggf. bestehende Erschließungsdefizite sind im Rahmen der Busnetzoptimierung beseitigt worden. Weitergehende Maßnahmen sind unter Abwägung von Betriebsaufwand und Nachfragewirkungen nicht zu rechtfertigen.	
	Obervieland		Bezüglich des vorgelegten Konzepts eines optimierten Linienbusnetzes sieht der Beirat Obervieland noch erheblichen Beratungsbedarf. Es soll daher zunächst aus dem Zielszenario herausgenommen werden.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, im Zuge der Umsetzung des Busliniennetzes erfolgt eine Abstimmung mit den Beiräten	
	ZVBN		Es wird angeregt in dem optimierten Busnetz eine Querverbindung Borgfeld-Oberneuland – Oberneuland Bahnhof anzubieten.	<b>Empfehlung:</b> im Vorschlag optimiertes Busnetz enthalten	

	Stuhr	<p>Das von Ihnen in der Priorität und Wirkungsklasse als besonders hoch und wichtig eingestufte Busnetz stützt sich auf einen Konzeptvorschlag, der noch weiter geprüft und optimiert werden muss. Bitte stellen Sie mir das Konzept zur Verfügung und informieren Sie mich über die von Ihnen beabsichtigten Inhalte und Veränderungen. Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die in Brinkum-Nord einfahrende Buslinie 26 ersetzt den Verlauf der Buslinie 53.</li> <li>• Der Verlauf der Buslinie 58 der BSAG mit Bedienung der Bereiche Moordeicher Landstraße/Danziger Straße/Am Hexendeich u. a. wird nicht bestätigt und erfährt auch keine Zustimmung zurzeit von der Gemeinde Stuhr. Grundsätzlich stellt sich im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Leeste über Moordeich – Stuhr – Brinkum die Frage nach einem „Zubringerdienst/-verkehr“ zur Straßenbahn und deren Verknüpfung. Auf der Basis der heutigen Linienverläufe ist es denkbar, dass die Linien 113, 204, 227 oder eine noch zu führende Buslinie, bspw. auch die 58, die Anbindung der von der Straßenbahn fußläufig nicht erschlossenen Wohnquartiere vornimmt. Hier ist zwingend die weitere ÖPNV Betrachtung abzuwarten und die Zustimmung des ZVBN und der Gemeinde Stuhr einzuholen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird das Zielszenario diesbezüglich nicht mitgetragen.</li> </ul> <p>Ausgeschlossen ist ein „Einbrechen“ der Linie 58 in das südlich gelegene Gemeindegebiet selbstverständlich nicht, denkbar ist sowohl eine Anbindung noch abzugrenzender Wohnquartiere als auch ein Enden an dem P+R Bereich Bahnhof Moordeich. Hier hat die Gemeinde Stuhr ohnehin den Bau einer Haltemöglichkeit ins Auge gefasst, um Umsteige- und ÖPNV-Vernetzungsmöglichkeiten zu schaffen.</p>	<p><b>Empfehlung:</b> das Busnetz ist unter verkehrlichen und betrieblichen Aspekten weiterentwickelt worden, eine finale Abstimmung der Linie 58 mit der Gemeinde Stuhr erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Straßenbahnverlängerung Linie 8</p>	
--	-------	--	--	--

	Gröpelingen		Buslinie zur Universität muss die OT Oslebshausen (Straßenbahndepot), Gröpelingen, Lindenhof und Ohlenhof berücksichtigen	<b>Empfehlung:</b> Buslinie dient der Beschleunigung der Verkehre zwischen Bremen-Nord und der Universität, eine Führung über Gröpelingen entspricht nicht der verkehrlichen Aufgabe der neuen Linie B, Oslebshausen ist aber unmittelbar angebunden				
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	Für die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte und Taktverdichtungen im SPNV ist darauf hinzuweisen, dass diese nur unter Voraussetzung der technischen Machbarkeit und unter besonderer Beachtung des Seehafenhinterlandverkehrs realisiert werden können	
	SUBV Ref. 51		Als Einzelmaßnahme oder / und in Kombination mit Lfd. Nr. 20 (die bauliche Umsetzbarkeit ist geprüft) und 21 (deren Machbarkeit aus Sicht des Ref. 51 heute schon kritisch gesehen wird). Bisherige Aussagen zum SPNV: Taktverdichtung auf der RS1 und weitere Haltepunkte machen zwingend die Anlage eines 3. Gleises in Richtung Achim erforderlich (Die Bauwerke Hemelinger Tunnel und das Brückenbauwerk Elisabeth-Selbert-Straße wurden daraufhin schon projektiert und ausgelegt)	<b>Empfehlung:</b> Die erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen des Gutachtens zum Knotenausbau Bremen ermittelt				



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.	
	Weyhe		Eine Optimierung des Fahrplanes der Regio-S-Bahn führt zu einer Verbesserung im Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel auf der Route Bremerhaven – Osnabrück im Bereich zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe. Weyhe profitiert hierdurch, da eine Haltestelle im Ortsteil Dreye angefahren 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.	
	Pro Bahn		Zu Nr. 12 bis 14: Alle SPNV-Züge der Regionalexpresslinie Hannover – Bremen – Norddeich/-Bremerhaven, die Regio-S-Bahn Verden – Bremen-Farge und des Erixx-Linie Bremen – Soltau – Uelzen sollten auf allen Halten zwischen Bremen und Achim halten sowie: Die angebotenen Züge der RE/IC Bremen – Oldenburg – Norddeich, Regio-S-Bahn Bremen – Oldenburg und Bremen – Nordenham und Nordwestbahn Bremen – Vechta – Osnabrück sollten besser über die Stunde verteilt verkehren. Die Halte Bremen-Neustadt und Heidkrug sollten mindestens mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung im angenäherten Halbstunden-Takt bedient werden.	<b>Empfehlung:</b> Verdichtung der Angebote wird im Rahmen des Zielszenarios angestrebt, die Spielräume für die Verbesserung der Taktlagen sind begrenzt				
	ZVBN		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Einstufung in die Kostenklasse 3 (jährliche Kosten &lt; 1 Mill. €) ist zunächst nicht nachvollziehbar.</li> </ul>	Wird im Bericht ausführlich dargelegt				

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.		
	LNVG		Die verkehrlichen Wirkungen und Finanzierungsaufwände aller Taktverdichtungen (RS 1, RS 2, RS 3) sind detailliert zu ermitteln und darzustellen. Hinsichtlich der Priorisierung sind die einheitlichen Bedienungsstandards der LNVG zu berücksichtigen	<b>Empfehlung:</b> erfolgt im Rahmen der weiteren Planungen					
	DB Netz AG		Taktverdichtungen (Ziffer 12-15) nach Einschätzung des Fahrwegbetreibers nur mit Infrastrukturausbau (auch Hbf Bremen) vorstellbar.	<b>Empfehlung:</b> Zusammenhänge sind bekannt					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		sehr hoher Zielerreichungsgrad zu erwarten						
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.		

	Huchting		Neuer Haltepunkt Mittelshuchting wird abgelehnt. Forderung nach Reaktivierung des Huchtinger Bahnhofs.	<b>Empfehlung:</b> Haltepunkt ist am früheren Huchtinger Bahnhof vorgesehen				
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.	
	ZVBN		Der Haltepunkt erscheint verkehrlich wenig sinnvoll. Grundsätzlich wird anregt, bei der Aufnahme neuer Haltepunkte ins Zielnetz stärkere Prioritäten zu setzen.	<b>Empfehlung:</b> die vorgeschlagenen Haltepunkte wurden verkehrlich geprüft und positiv bewertet				
	Bauamt Bremen-Nord		Wird begrüßt: Dem Haltepunkt Grambke kommt dabei angesichts der unmittelbaren Lage im an sich vom ÖPNV auf der Heerstraße in Teilen abgeschnittenen Ortsteil prioritäre Bedeutung zu. Die Durchbindung der Regionalbahn in Vegesack ist umzusetzen. Die seit Einführung der Kohlezüge regelmäßig im Berufsverkehr auftretenden Verzögerungen der Regionalbahn sind im Rahmen der Fahrplanoptimierung zu minimieren.					
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.	

	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		„Haltepunkt Universität / Technologiepark (TpU)“ ist im Bereich der Otto-Hahn-Allee (Verlängerung der Straßenbahnlinie 8) zu realisieren. Hierdurch können die in diesem Bereich zu entwickelnden Flächen des TpU erschlossen werden. Außerdem können die Flächen südlich der Bahn, die ein hohes Entwicklungspotential besitzen, langfristig durch den neuen Haltepunkt erschlossen werden.	<b>Empfehlung:</b> die Lage des Haltepunkts wird im Rahmen der weiteren Planung des Vorhabens konkretisiert			
	SWAH		Priorisiert wird die Verlängerung der Linie 8 mit einem entsprechenden Haltepunkt (einvernehmlich mit Universität und IG Technologiepark).	<b>Empfehlung:</b> s.o.			
	Handelskammer		Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 ab Kulenkampfallée bis Universität ist für uns unter technischen und Kostengesichtspunkten ein zweifelhaftes Projekt. Wir präferieren eine nochmalige Taktverdichtung der Linie 6 und deren Verknüpfung mit einem S-Bahn-Haltepunkt in Höhe der Achterstraße. Hier sind bereits Querungsbauwerke und Umsteigemöglichkeiten vorhanden.	<b>Empfehlung:</b> s.o.			
19	Haltepunkt Horn / Achterdiek	2 4	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	3	2	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.	
	SUBV Ref. 51		Das Projekt war seinerzeit mit der Besiedlung der Osterholzer Feldmark verknüpft, an den Strukturdaten „Arbergen / Funkschneise“ hat sich nichts geändert. Daher ist die aktuelle Bewertung etwas verwunderlich.	<b>Empfehlung:</b> HP ist bereits bei vorhandener Besiedlung tragfähig				
21	Haltepunkt Steubenstraße	2 4	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets.	3	2	sehr hoch	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	
	Pro Bahn		Der Regio-S-Bahn-Halt „Steubenstraße(Stadtamt)“ sollte von Anfang an zu einer ÖPNV-verknüpfenden Drehscheibe mit kurzen Übergang zu den örtlichen Straßenbahn- und Buslinien gestaltet werden.	<b>Empfehlung:</b> Übergang zur Straßenbahn ist geplant.				
	ZVBN		Grundsätzlich wird angeregt, bei der Aufnahme neuer Haltepunkte ins Zielnetz stärkere Prioritäten zu setzen.	<b>Empfehlung:</b> die vorgeschlagenen Haltepunkte wurden verkehrlich geprüft und positiv bewertet				

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.	
	Bauamt Bremen-Nord		Wird begrüßt.					
	SWAH		Maßnahmen 15 bis 17 und 19 bis 22: Wird begrüßt: Eisenbahnknoten Bremen ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Angebotsverbesserungen im SPNV führen zu zusätzlichen Verkehrszunahmen (Blockverdichtung). Maßnahmen sind mit dem Oberziel „Kapazität Eisenbahnknoten Bremen erhöhen“ abzugleichen.	<b>Empfehlung:</b> Zusammenhänge sind bekannt				
22b	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 verkehrlich sinnvoll. Voraussetzung ist die finanzielle und betriebliche Machbarkeit (ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personaleinsatz).	
	Handelskammer		Wird zur Aufnahme in das Zielszenario befürwortet.	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen des Zielszenarios erneut geprüft				

	Blumenthal		Der Beirat bemängelt das Fehlen eines Haltepunktes Farge-Ost für den Betrieb der Regio-S-Bahn Linie 1. Dieser Haltepunkt war von Anfang an in den Diskussionen um die Reaktivierung der Farge-Vegesacker-Eisenbahn fest verankert und ist von wesentlicher Bedeutung für die Anlieger. Hierbei handelt es sich um Bewohner der Betonstraße, der Richard-Taylor-Straße und des „Farger Feldes“, die den Haltepunkt fußläufig erreichen können. Außerdem ist dort mit der ThyssenKrupp System Engineering GmbH einer der größten industriellen Arbeitgeber Bremens angesiedelt und auch die Geschäftsführung fordert einen Haltepunkt für eine Gewerbegebiet, dass derzeit von der WFB intensiv vermarktet werden soll und für dessen Vermarktung ein ÖPNV-Anschluss ein immenser Vorteil ist.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				
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.	
	ZVBN		Die Maßnahme wird als laufendes Geschäft angesehen und bräuchte daher nicht im VEP erscheinen.	<b>Empfehlung:</b> Auch ein laufendes Geschäft kann verbessert werden und entspricht dem besonderen Interesse der Bremer Bevölkerung (vgl. Online-Beteiligung)				

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.	
	Borgfeld		Ergänzung um die Erweiterung der Einsatzmöglichkeit der BOB-Karte im VBN-Bus	<b>Empfehlung:</b> Die Anregung ist verständlich und wird zuständigkeitshalber an den VBN weitergeleitet.				
	Stuhr		Zu Nr. 23 und 24: Wird begrüßt, Abstimmungen sind mit den jeweiligen Aufgabenträgern, ihren Verbänden und den beteiligten Akteuren zu kommunizieren.	<b>Empfehlung:</b> Abstimmung erfolgt über den VBN und ZVBN				



## F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Fast alle hier aufgeführten Maßnahmen dienen der Verbesserung des Radverkehrs. Andere Verkehrsteilnehmer werden hier unter dem Stichwort „Für den Kfz-Verkehr überdimensioniert“ nicht ausreichend beachtet. Zur Barrierefreiheit wird lediglich auf das Programm „Bremen baut Barrieren ab“ hingewiesen. Die dort angedachten Maßnahmen sollten direkt in den VEP eingeplant werden.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahmen ergeben sich aus der Zielstellung des VEP, Maßnahmen aus dem Programm ‚Bremen baut Barrieren ab‘ werden Bestandteil des VEP				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Alle Maßnahmen werden begrüßt					
1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	neu	Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Engpass. Der Tunnel wird zugunsten der Nahmobilität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet.				Prüfung der Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr unter Beachtung der Belange des ÖPNV und des MIV.	
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Gustav-Deetjen Tunnel: Verbesserung für den Fußgängerverkehr	<b>Empfehlung:</b> Der Stellungnahme wird entsprochen.				

1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs	neu	Der Breitenweg stellt vor allem für den Fuß- und Radverkehr eine Barriere für die Wegebeziehungen zur und von der Innenstadt dar. In Verbindung mit der Entwicklung der Bahnhofsvorstadt soll ein Konzept zur Verbesserungen der Situation für den Fuß- und Radverkehr (Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität) sowie für die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes erarbeitet werden.						
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		<p>Breitenweg: Aufnahme des Breitenweges in das Zielszenario, die Entwicklung eines Leitbildes für die Bahnhofsvorstadt mit dem Breitenweg als zentralem öffentlichen Verkehrsraum wird ein städtebauliches Schwerpunktprojekt auf Grundlage des Innenstadtkonzeptes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Untersuchungen sollen durchgeführt werden, wie auf den Verkehr auf der Hochstraße verzichtet werden kann</li> <li>• Verbesserung der Radwegeverbindung und Aufenthaltsqualität für die Fußgänger</li> <li>• Verbesserung der Querungsmöglichkeiten</li> </ul> <p>Entwicklung von gestalterischen Vorschlägen für die Aufwertung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen</p>						<p><b>Empfehlung:</b></p> <p>1. Bulletpoint: <u>nicht</u> ins Zielszenario aufnehmen</p> <p>2.-4. Bulletpoint: als vertiefende Untersuchung in Verbindung mit der Entwicklung der Bahnhofsvorstadt, jedoch unter Beibehaltung der verkehrlichen Funktion</p>
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			
	Neustadt		Wird vom Beirat unterstützt.						

	SWAH		Wird begrüßt: Alleine die Ostseite der Wilhelm-Kaisen Brücke befahren jährlich 2,1 Mio. Fahrradfahrer in beide Richtungen auf einem schmalen Radweg, vielfach auch auf dem Fußweg. Im Sinne der Sicherheit und der guten Erreichbarkeit der Innenstadt sind hier dringend Verbesserungen umzusetzen. Eine zusätzliche Brückenverbindung wie im Konzept Bremer Innenstadt 2025 vorgeschlagen wird als zentrale Maßnahme befürwortet.					
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. Da der Dobben sehr schmal ist, ist nicht genug Platz um alle Nutzungen des Straßenraumes gleichzeitig in ausreichender Qualität zu erlauben. Der Straßenraum soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und insbesondere Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden.	2	1	hoch		
	ADAC		Eine deutliche Einschränkung des Parkraums ist in keiner Weise nachvollziehbar und wird vom ADAC Weser-Ems abgelehnt. Ein alternativloser Wegfall des vorhandenen Parkraumes würde die Parksituation in dem Stadtteil verschärfen und den Parkdruck weiter erhöhen. Dies hat auch einen zunehmenden Parksuchverkehr zur Folge. Der vorhandene Parkraum muss auch bei den weiteren Gedanken zur Umnutzung berücksichtigt und vollumfänglich beibehalten werden.	<b>Empfehlung:</b> zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in sehr engen Seitenräumen) erforderlich, der Stellungnahme wird nicht gefolgt				

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			
	Handelskammer		Neuordnung Am Dobben und Sielwall wird abgelehnt, da Verkehrsteilnehmer/innen sich mit der Situation engagiert haben.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht entsprochen, Verkehrsfluss für Kfz wird verbessert, aktuelle Situation gefährdet Sicherheit im Fuß- und Radverkehr					
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			
5a	Neuordnung Violenstraße	neu	Neuordnung der Verkehrsfunktion unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Innenstadtkonzept)						
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Violenstraße: Neuordnung der Verkehrsfunktionen unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Innenstadtkonzept).	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt, wird in das Zielszenario aufgenommen					
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			
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß Lapro FI 1						

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. Die am Status-quo ausgerichtete MIV-Erreichbarkeit des Ansgari-Quartiers bleibt erhalten.	5	1	sehr hoch			
	Handelskammer		Konflikt der Innenstadterreichbarkeit wird verschärft. Raus aus ZS.	<b>Empfehlung:</b> in Verbindung mit Ansgariquartier zur Stärkung der Nahmobilität und der Querung in Richtung Stephaniquartier sinnvoll, Kfz-Leistungsfähigkeit weiterhin ausreichend					
	Lloyd Passage		Die LLOYD PASSAGE kann von einem Shoppingcenter im Bereich „Ansgarikirchhof/Lloydhof“ profitieren, da zusätzliche Kundenströme in einem erweiterten Einzugsgebiet ausgelöst werden. Für eine erfolgreiche Centerentwicklung ist eine gute Erreichbarkeit Voraussetzung und ebenso eine ausreichende Versorgung mit Parkflächen.						
	BID Ansgari		Die Bürgermeister-Smidt-Straße darf nicht vor dem Abschluss der aktuellen Quartiersplanungen überplant werden.	<b>Empfehlung:</b> s.o.					

	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		<p>Bürgermeister-Smidt-Straße: Betrachtung der Bürgermeister-Smidt-Straße vom Breitenweg bis zur Weser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Fahrspuren</li> <li>• Verlegung der Haltestellen (siehe ÖPNV)</li> <li>• Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>• Gestalterische Aufwertung mit Bäumen</li> </ul>	<p><b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt</p>			
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		<p>Der Erfolg des geplanten CityCenters ist für die Entwicklung der gesamten Innenstadt ein überragend wichtiger Baustein. Das CityCenter benötigt eine gute Verkehrsanbindung. Daher und aus der allgemeinen Anforderung einer Innenstadt an eine gute Verkehrsführung auch für den MIV sind Planungen für einen Rückbau von Verkehrsbeziehungen in der Bürgermeister-Smidt-Straße abzulehnen. Die Bürgermeister-Smidt Brücke wird vom MIV, Radfahrern und Fußgängern genutzt, von einer dauerhaften Überlastung kann nach Auffassung der CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V. nicht gesprochen werden.</p>	<p><b>Empfehlung:</b> in Verbindung mit Ansgariquartier zur Stärkung der Nahmobilität und der Querung in Richtung Stephaniquartier sinnvoll, Kfz-Leistungsfähigkeit weiterhin ausreichend</p>			
9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	3	<p>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.</p>	5	1	sehr hoch	
	Neustadt		<p>Wird vom Beirat unterstützt.</p>				
10	Umnutzung Herdentorsteinweg	3	<p>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. Die Situation im Herdentorsteinweg für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert werden. Konkrete Umsetzungsvarianten sind im Innenstadtkonzept zu prüfen.</p>	5	1	sehr hoch	

	Handelskammer		Konflikt der Innenstadterreichbarkeit wird verschärft. Raus aus ZS.	<b>Empfehlung:</b> Bestandteil des Innenstadtkonzepts, zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt (insbesondere für den Radverkehr und Fußverkehr) sinnvoll, Kfz-Leistungsfähigkeit weiterhin gut, der Stellungnahme wird nicht gefolgt	
	Lloyd Passage		Die Rechtsabbiegerspur im Herdentorsteinweg in Richtung Am Wall/AOK darf nicht zur Disposition stehen, da der Herdentorsteinweg die wichtigste Zuwegung zum Parkhaus Mitte in der LLOYD PASSAGE ist. Das Parkhaus Mitte hat für die LLOYD PASSAGE eine strategische und herausgehobene Bedeutung.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	
	BID Ansgari		Der Rechtsabbieger im Herdentor in Richtung AOK-Kreuzung muss erhalten bleiben, um eine problemlose Zufahrt in die westliche Altstadt zu ermöglichen und Parkverkehr in das Parkhaus Mitte direkt und möglichst ohne Rückstaus in stark frequentierten Zeiten zu ermöglichen.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Die Rechtsabbiegerspur aus dem Herdentorsteinweg in Richtung Am Wall/AOK darf nicht zur Disposition stehen. Das Herdentor fungiert als wichtige Zufahrt zu den Parkhäusern Katharina und Mitte, sowie zukünftig für das CityCenter Ansgari. Ohne separate Spur würden Rechtsabbieger durch die sehr starken Fußgängerströme den gesamten Zufluss des KFZ-Verkehrs in Richtung Sögestraße, Schüsselkorb und Knochenhauerstraße blockieren. Bereits heute bilden sich an guten Einkaufstagen lange Rückstaus in die Bahnhofsvorstadt. Die CITYINITIATIVE BREMEN WERBUNG E.V plädiert für eine zweite Brücke über den Wallgraben vor der Wallmühle. Diese Brücke würde die Wegebeziehungen vom Hauptbahnhof Richtung Am Wall und Am Brill verbessern. Alternativ ist eine Verbreiterung der bestehenden Brücke über den Wallgraben zu prüfen.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	

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			
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		<p>Daniel v. Büren-Str.: Beseitigung der Barrierewirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>• Gestalterische Aufwertung</li> </ul>	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt, d.h. Umbau Knotenpunkt Doventor wird in das Zielszenario aufgenommen					
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			
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			
	ADAC		Diese Maßnahme darf sich nur auf den Teilabschnitt zwischen dem Rembertitunnel und dem Stern beziehen. Die Parkallee hat ab dem Knotenpunkt „Stern“ eine wichtige Zubringerfunktion für die A27 und Verkehre in Richtung Lilienthal bzw. umgekehrt, daher ist in diesem Bereich eine Zweistreifigkeit auch zukünftig unverzichtbar.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme bezieht sich nur auf den angesprochenen Abschnitt.					



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			
	BID Ansgari		Ein Umbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke mit einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist aus Sicht der Mitglieder des Lenkungskreises BID Ansgari eher problematisch und wird abgelehnt.	<b>Empfehlung:</b> Brücken sind Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens, aus Sicherheits- und Kostengründen ist eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung sinnvoll					
	SWAH		Maßnahmen F.5 Neuordnung Kornstraße, F.8 Umnutzung Bgm. Smidt-Straße, F.16 Umnutzung Langemarckstr., F.17 Umnutzung der Bgm.Smidt-Brücke: Eine selbstverständliche Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs durch Verlagerung auf die Straße sieht das Wirtschaftsressort nicht. In Teilbereichen ist eher eine Gefährdung zu befürchten. Als Konsequenz einer Verlagerung ist ein vermehrtes Fahren auf dem Bürgersteig zu beobachten, wie beispielsweise in der Pappelstraße, die mit Tempo 30 ausgewiesen ist. Hierdurch sinkt die Attraktivität dieser Einkaufsstraße.	<b>Empfehlung:</b> s.o.					
17a	Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	neu	Eine Neugestaltung der Nebenanlagen soll aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radwege aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht durchgeführt werden.						

	Hemelingen		Aufnahme folgender Straßenzüge bzgl. Fahrbahnsanierung und Neugestaltung der Nebenanlagen: Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	<b>Empfehlung:</b> Aufnahme ins Zielszenario: Neugestaltung der Nebenanlagen in Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße (fehlender Radweg)	
17b	Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstraße (Hastedter Heerstr. bis Semmelweisstr.)	neu	Die Sebaldsbrücker Heerstraße stellt einen Straßenraum dar, der städtebaulich erhebliche Missstände aufweist und nur über eine geringe Aufenthaltsqualität verfügt. Aus diesem Grund ist die Neugestaltung der Sebaldsbrücker Heerstraße unabhängig von verkehrlichen Verbesserungen als Maßnahme zu prüfen.		
	Hemelingen		Aufnahme folgender Straßenzüge bzgl. Fahrbahnsanierung und Neugestaltung der Nebenanlagen: östl. Hastedter Heerstr./Sebaldsbrücker Heerstr. bis Bhf Sebaldsbrück,	<b>Empfehlung:</b> im Rahmen der Brückenbaumaßnahmen erfolgt eine Straßenraumgestaltung in der östl. Hastedter Heerstraße, die Sebaldsbrücker Heerstr. wird in das Zielszenario aufgenommen	
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Die Sebaldsbrücker Heerstraße stellt einen Straßenraum dar, der städtebaulich erhebliche Missstände aufweist und nur über eine geringe Aufenthaltsqualität verfügt. Aus diesem Grund ist die Neugestaltung der Sebaldsbrücker Heerstraße unabhängig von verkehrlichen Verbesserungen als eine Maßnahme zur Neugestaltung aufzunehmen.	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt, wird in das Zielszenario aufgenommen	
17c	Neugestaltung Ehlersdamm	neu	In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung am Ehlersdamm (vgl. Wohnbebauungsprogramm 30+ und Bf Mahndorf) ist ein Ausbau v. a. der Nebenanlagen zu prüfen.		
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Die Wohnbebauung westlich des Ehlersdamms ist eine 30+ Fläche, auf der prioritär Wohnungsbau umgesetzt werden soll. Hierzu ist der Ausbau des Ehlersdamms (insbesondere der Nebenanlagen, wie Realisierung von Geh- und Radweg) erforderlich. Zusätzlich ist im FNP-Entwurf ein Prüfbedarf für eine bauliche Entwicklung am Umsteigepunkt Mahndorf dargestellt. Aus den genannten Gründen ist der Ausbau des Ehlersdamms als Maßnahme aufzunehmen.	<b>Empfehlung:</b> Umgestaltung in Abhängigkeit von städtebaulicher Entwicklung erforderlich	

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			
	SUBV Ref. 51		Der Buntentorsteinweg wurde u. a mit Bundesmitteln umgestaltet (Schlussrechnung 2007), hier sind die entsprechenden Fristen zu beachten	<b>Empfehlung:</b> Es geht nicht um den bereits umgebauten südlichen Teil des Buntentorsteinwegs sondern um den nördlichen					
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 punktuelle Umgestaltung der Straße zum Abbau dieser Defizite möglich wird ohne dass die MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt beeinträchtigt wird.	4	3	sehr hoch			
	Handelskammer		Wird nicht mitgetragen. Verkehrsfunktion ist auch nach dem Ringschluss bedeutend hoch.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, Verkehrsmenge erfordert keine durchgehende Vierstreifigkeit, zur Erhöhung der Straßenraumqualität im Stadtteilzentrum Neustadt ist die Maßnahme unabdingbar					

	Neustadt		Die vorgeschlagene Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße unterstützt der Beirat, hält jedoch bereits VOR der Vollendung der A281 nicht nur eine Herausnahme aus dem LKW-Führungsnetz für geboten, sondern sieht bereits jetzt den Bedarf für eine Umgestaltung als gegeben. Der Beirat ist nach wie vor der Auffassung, dass bereits jetzt – mit vergleichsweise einfachen Mitteln wie z.B. Ummarkierungen – Verbesserungen sowohl für die Radfahrer_innen und Fußgänger_innen als auch der Wohnqualität an den beiden genannten Straßenzügen möglich sind (siehe auch Maßnahme 12 für Radverkehr der nicht für das Zielszenario vorgeschlagenen Maßnahmen).	<b>Empfehlung:</b> Lkw-Führungsnetz ist nicht Teil des VEP	
	Lloyd Passage		Die Friedrich-Ebert-Straße ist von herausragender Bedeutung für die PKW-Erreichbarkeit der Innenstadt und muss in der heutigen Leistungsfähigkeit erhalten bleiben. Pläne für einen Rückbau auf das Niveau der Langemarckstraße sind abzulehnen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht gefolgt, Verkehrsmenge erfordert keine durchgehende Vierstreifigkeit, zur Erhöhung der Straßenraumqualität im Stadtteilzentrum Neustadt ist die Maßnahme unabdingbar	
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße ist zu erhalten, da die Straße eine wesentliche Magistrale zur Erreichbarkeit der Innenstadt von den Stadtteilen Neustadt, Habenhausen, Buntentor und den einwohnerstarken Wohnvororten wie Weyhe oder Stuhr ist.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	
	SUBV Ref. 51		Richtig und wichtig ist hier der Hinweis auf den BAB Ringschluss. Dieser ist zwingend Voraussetzung für eine Umgestaltung.		

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.	
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß LaPro MI 3					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung	Neu	AOK Kreuzung: Verbesserung für Fußgänger unter Berücksichtigung des Projektes Ansgaritor- neues Einkaufsquartier	<b>Empfehlung:</b> in Verbindung mit Rückbau Hochstraße zu berücksichtigen				
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		
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß LaPro WA 10					
22a	Umgestaltung Huchtinger Heerstraße	Neu	Die Huchtinger Heerstraße hat auf Abschnitten keine Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.					
	Huchting		Ausbau Geh- und Radweg Huchtinger Heerstraße, bis zur Fertigstellung Zweirichtungsradweg auf stadtauswärtiger Seite. Prüfung von Zweirichtungsradwegen: Emslandstraße.	<b>Empfehlung:</b> der VEP berücksichtigt Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes und zur finanziellen Aufstockung der infrastrukturellen Unterhaltungskosten, wird ins Zielszenario aufgenommen (Straßenraumgestaltung)				

22b	Umgestaltung Habenhauser Landstraße (Huckelriede)	Neu	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Habenhauser Landstraße in der Ortslage Huckelriede im Zusammenhang mit der Gartenstadt Werdersee umgestaltet.					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Gustav-Deetjen Tunnel: Verbesserung für den Radverkehr	<b>Empfehlung:</b> wird ins Zielszenario aufgenommen				
22c	Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße	Neu	Der rein auf den privaten Kraftverkehr beschränkte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Alle drei Straßen sollten auf ihre Umgestaltungspotentiale mit Kosten-Nutzenvergleich untersucht werden. Dabei sollten die Belange von Rad- und Fußgängern besondere Berücksichtigung finden.					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Die Verbesserung der Eingangssituation in den Bremer Westen ist eine wichtige Maßnahme im Rahmen der Gesamtstrategie zur Aufwertung des Bremer Westens. Bereits im Innenstadtkonzept wurde die mangelhafte Qualität der Stadträume im Bereich Hans-Böckler- Straße aber auch Landwehrstraße aufgezeigt. Alle drei Straßen sollten auf ihre Umgestaltungspotentiale mit Kosten-Nutzenvergleich untersucht werden. Dabei sollten die Belange von Rad- und ggf.- Fußgängern besondere Berücksichtigung finden.	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt, wird in das Zielszenario aufgenommen				
22d	Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger	neu	Der Kreuzungsbereich Doventorcontrescarpe / Daniel-von-Büren-Str. / Doventor ist bislang für Fuß- und Radverkehr eine Barriere und stellt eine unübersichtliche Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr dar. Der Knoten wird daher so umgestaltet, dass es sichere, direkte und übersichtliche Wegebeziehungen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gibt.					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Daniel v. Büren-Str.: Beseitigung der Barrierewirkung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Verbesserung der Situation für Radfahrer</li> <li>• Gestalterische Aufwertung</li> </ul>	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt, d.h. Umbau Knotenpunkt Doventor wird in das Zielszenario aufgenommen				

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 ein Stellplatzkonzept (inkl. Gestaltung von Behindertenparkplätzen) oder Straßenbahnhaltestellen. Im Rahmen der Fortschreibung werden bestehende Barrieren erfasst und Vorschläge zu deren Beseitigung ermittelt.	4	3	sehr hoch		
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Bei Neubaumaßnahmen Barrierefreiheit berücksichtigen, Negativ-Beispiel ist die neue Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 „Schweizer Eck“.	<b>Empfehlung:</b> Barrierefreiheit ist gesetzlich verankert und zwingend zu berücksichtigen				
	Landesbehindertenbeauftragte		Zu den für das Zielszenario empfohlenen Maßnahmen gehört zwar auch die Fortschreibung des Programms „Bremen baut Barrieren ab“; in der Liste der empfohlenen Maßnahmen wird darauf hingewiesen, dass es die grundsätzliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Maßnahmen im Straßenbau z.B. in Bezug auf die Gestaltung von Behindertenparkplätzen [...] regelt.	<b>Empfehlung:</b> Konzept für Behindertenparkplätze wird in Maßnahme 1 des hiesigen Maßnahmenfeldes mit berücksichtigt. Zudem erwirkt das ASV aktuell eine Konzeptgestaltung zu Behindertenparkplätzen.				
	Gröpelingen	Neu	Entgegen dem entsprechendem Themenposter ist die Maßnahme „Parkplatzkonzept für behinderte Menschen“ im Maßnahmenkatalog nicht expliziert aufgeführt.	<b>Empfehlung:</b> ist enthalten, wird klarer formuliert				
	Landesbehindertenbeauftragte		Zusätzlich Aufnahme der „Untersuchung/Überprüfung bestehender Barrieren und Vorschläge zu deren Beseitigung“ im Rahmen der Fortschreibung des Berichtes. Zudem Überprüfung der Bedarfsgerechtigkeit bestehender barrierefreier Strukturen (z. B. in Bussen und Straßenbahnen).	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird entsprochen, Barrierefreiheit ist gesetzlich verankert und zwingend zu berücksichtigen				

	SUBV Ref. 51		Der Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit ist durchweg dürftig. Die Rechtsgrundlage, auf die sich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berufen können gibt da deutlich mehr her. Dem sollte hier Rechnung getragen werden. (z. B. Stellplatzkonzept für Behindertenstellplätze, Freiräumen von Gehwegen-wie ja teilweise auch schon angedacht),	<b>Empfehlung:</b> Stellplatzkonzept für Behinderte ist enthalten, wird klarer formuliert	
--	--------------	--	---	---	--



## G. Ruhender Kfz-Verkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		Alle Maßnahmen werden begrüßt					
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		
	Handelskammer		Maßnahme wird begrüßt, aber nur in Verbindung mit der Sicherstellung der Stellplatzkapazitäten und der Erreichbarkeit der Parkhäuser	<b>Empfehlung:</b> inhaltliche Konkretisierung erfolgt im Konzept				
	BID Ansgari		Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen, um die Bremer Innenstadt insbesondere auch für die Umlandkunden weiterhin attraktiv zu halten.	<b>Empfehlung:</b> ausreichender Parkraum in der Innenstadt ist vorhanden				
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Parkhauskonzept, Innenstadt: Entwicklung eines Parkhauskonzeptes unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsanforderungen: Standorte für E-Bikes, Lastenfahrräder, Behindertenstellplätze, ggf. Reduzierung der Anzahl der Parkplätze zugunsten zus. Handelsfläche.	<b>Empfehlung:</b> inhaltliche Konkretisierung erfolgt im Konzept				
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen. Alles andere erhöht den Parksuchverkehr und damit auch die Emissionen. Ein Parkraumkonzept welches lediglich der Erhöhung der Einnahmen der Stadt dient, ist abzulehnen.	<b>Empfehlung:</b> ausreichender Parkraum in der Innenstadt ist vorhanden				

	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen	Das Parkraumkonzept Innenstadt beginnt nicht im Citycenter sondern in den umliegenden Stadtteilen und Nachbargemeinden. Halteverbote und Parkverbote sind auf Sinnhaftigkeit zu überprüfen. Die innerstädtischen Bereiche müssen sowohl für Service- und Montagefahrzeuge von Handwerkern als auch für die Kundschaft der in den Stadtteilen ansässigen Betriebe problemlos erreichbar sein. Hinzu kommt allerdings auch die Verfügbarkeit ausreichenden Parkraums zu angemessenen Parkgebühren. In Bewohnerpark- und Fußgängerzonen sollten im Rahmen von Ausnahmeregelungen dort ansässige Handwerkerbetriebe stärker als bisher Berücksichtigung finden. Sonderparkerlaubnisse müssen in der administrativen Umsetzung organisatorisch vereinfacht und gebührenmäßig vereinheitlicht werden. Die Parkplatznot in den Quartieren muss gerade zu Werkzeiten reduziert werden. Die Nutzung von öffentlichen Flächen als Parkraum (Behördenparkplätze nach Dienstschluss) sollte möglich sein.	<b>Empfehlung:</b> inhaltliche Konkretisierung erfolgt im Konzept	
	SWAH	Konzept ist vor dem Hintergrund der Innenstadtentwicklung kurzfristig anzugehen. Möglichkeiten des Verkehrsmanagements (Verkehrsmanagementzentrale) bis hin zu Veranstaltungsbezogenen Apps sollten eingehend betrachtet werden. Auch eine bestimmte Verfügbarkeit an Kurzzeitparkplätzen im öffentlichen Straßenraum ist ein wichtiger Faktor für eine optimale Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilzentren. Eine Bewirtschaftung kann diese Parkplätze für diesen Zweck freihalten.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	

2	Reduzierung des Parkraums	4	Parkende Autos nehmen besonders in den Wohnquartieren viel Raum ein, insbesondere wo Parken gar nicht legal möglich ist. Diese Flächen werden langfristig nach und nach reduziert, um Barrierefreiheit herzustellen, Rettungswege freizuhalten und andere Nutzungen zu ermöglichen. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen des VEP zur Förderung des Umweltverbundes (Nahmobilität, Radverkehr, ÖV und Carsharing) Alternativen zum (privaten) Auto attraktiver.	2	1	hoch			
	ADAC		Es ist nicht zu erwarten, dass der Kfz-Bestand pro Haushalt wesentlich sinken wird. Aus diesem Grund werten wir die pauschal angelegte Reduzierung von Parkraum in Wohnquartieren als eine einschränkende Maßnahme und sehen darin keinen positiven Ansatz. Im Gegenteil: Durch diese Maßnahme würde der Parkdruck in den Quartieren noch weiter erhöht.	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird nicht gefolgt, um Rettungswege und Barrierefreiheit in Einmündungsbereichen zu gewährleisten					
	SWAH		Die Einrichtung von Quartiersgaragen ist nach Aussage der BrePark nicht kostendeckend realisierbar. Die Nachfrage nach Anwohner- und Besucherparkplätzen besteht gleichbleibend. Eine Reduzierung des Parkraums würde zu „wildem Parken“ führen. Dem ist sowohl planerisch als auch konzeptionell zu begegnen. Eine Reduzierung geht an den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung vorbei.	<b>Empfehlung:</b> s.o., Quartiersgaragen sind aus den genannten Gründen nicht geplant					
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
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		Alle Maßnahmen werden begrüßt					
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		
	Burglesum		Konkretisierung/Forderung: Ausweitung der P+R-Plätze am Bahnhof Burg	<b>Empfehlung:</b> Ausbau P+R im Bremer Stadtgebiet würde vermehrt Pendler aus dem Umland anziehen, daher fachlich nicht sinnvoll				
	SWAH		Wird begrüßt: Durch ein optimales P+R-System, das die Möglichkeit des Verkehrsmanagements nutzt, wird die Erreichbarkeit insbesondere der Bremer Innenstadt verbessert. Zudem wird die Innenstadt nicht durch zusätzlichen Parksuchverkehr belastet.					
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			
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Unternehmen bei der Einrichtung von Stationen unterstützen.	<b>Empfehlung:</b> Dialog zwischen Anbieter und Unternehmen ist zu empfehlen					
	Östliche Vorstadt		Weitere Carsharing-Stellplätze werden unterstützt						
	Obervieland		Der Beirat bittet, geeignete Carsharing-Angebote für den Stadtteil Obervieland zu entwickeln.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung nach Abschluss VEP					
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Die Ausweitung von Car-Sharing-Stationen zusätzlich zur Verringerung des Parkraums sehen wir zwiespältig. Auch Autos, die im Car-Sharing-Verfahren gemietet werden, müssen an den Basisstationen und an den Zielorten geparkt werden. Eine Privilegierung scheidet deshalb auch aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen aus.	<b>Empfehlung:</b> die Einrichtung von Mobil.Punkten ist rechtlich einwandfrei					
	Bauamt Bremen-Nord		Angesichts der Siedlungsfläche Bremen Nords erscheint die aktuelle Abdeckung mit ÖPNV –Angeboten abseits der Regio-S-Bahn trotz Aufwertung durch Taktverdichtung, Durchbindung und Ausbau der ÖPNV-Knotenpunkte durch eine begrenzte Zahl von Carsharing-Stationen ergänzungsbedürftig. Neben den zwei vorhandenen Stationen in Vegesack sollten der Bhf. Burg, der Bhf. Burglesum und der Bhf. Blumenthal sowie das Zentrum Blumenthal einer Prüfung/ Testphase unterzogen werden.	<b>Empfehlung:</b> Konkretisierung nach Abschluss VEP					

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.	
	ADAC		Durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen würde Parkraum der Allgemeinheit – und zwar zugunsten einer Minderheit – entzogen werden. Dies widerspräche auch dem Grundsatz des Gemeingebrauchs der Straße (Entrichtung der Kfz-Steuer in Verbindung mit Nutzungsrecht der Straße). Daher unterstützt der ADAC Weser-Ems diese Maßnahme nicht.	<b>Empfehlung:</b> Maßnahme entspricht den Zielstellungen des VEP				

	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Eine Privilegierung scheidet aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen aus.	<b>Empfehlung:</b> die Einrichtung von Mobil.Punkten ist rechtlich einwandfrei				
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		
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Unternehmen bei der Einrichtung von Stationen unterstützen.					
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		
	Burglesum		Konkretisierung/Forderung: Fahrradboxen an den Stationen Burg, Lesum, St. Magnus	<b>Empfehlung:</b> Fahrradboxen in Maßnahme Nr. 8 besseres B+R enthalten, Konkretisierung erfolgt mit Umsetzung (vgl. Untersuchung zum Fahrradparken)				
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.	

	Pro Bahn		Zu Nr. 7 bis 9: Wir begrüßen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Wir halten es ergänzend weiterhin für notwendig die Mitnahme von Fahrrädern in jedem Fahrzeug des ÖPNV technisch sicherzustellen und wie in anderen Regionen montags bis freitags außerhalb der Stoßzeiten tariflich zu einer kostenlosen Mitnahme zu kommen.	<b>Empfehlung:</b> verstärkte Fahrradmitnahme im städtischen ÖPNV ist nicht umsetzbar			
	Bauamt Bremen-Nord		Park & Bike Angebote, prioritär an den SPNV-Haltepunkten Bhf. Burg und Blumenthal werden als sinnvoll erachtet.				
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	
	Handelskammer		ZOB in Bahnhofsnähe	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der konkreten Planung ZOB geprüft			
	Pro Bahn		Wird begrüßt. Dazu gehören neben barrierefrei ausgestaltete Haltestellen für Fernbuslinien und Sonderfahrten auch sichere Wartebe- reiche unabhängig von anderem Verkehr (Fuß- und Radfahrer), Wet- terschutz, Sitzgelegenheiten, behindertengerechtes WC zu allen Ta- geszeiten, als auch gute, barrierefreie und verkehrssichere Erreich- barkeit von den örtlichen öffentliche Verkehrsmittel. Daneben bitten wir bei Finanzierung von den nutzenden Busverkehrsunternehmen eine Nutzungsgebühr ähnlich der Stationsgebühr bei Eisenbahnen vorzusehen.	<b>Empfehlung:</b> wird im Rahmen der konkreten Pla- nung ZOB geprüft			



	SWAH		Wird begrüßt: Der Linienverkehr mit Fernbussen hat gerade in der letzten Zeit stark an Attraktivität gewonnen. Hierdurch kann für Bremen eine nicht unerhebliche Zahl neuer Touristen gewonnen werden. Ein neuer ZOB ist mit optimaler Anbindung an andere Verkehrsträger vorzuhalten. Innenstadt oder Bahnhofnähe sind zu präferieren.	<b>Empfehlung:</b> Standort wird aktuell geprüft	
	CityInitiative Bremen Werbung e.V.		Aus Sicht der Innenstadtwirtschaft ist für dieses wichtige Projekt ein Standort für den ZOB hinter dem Übersee-Museum, wie bereits im Innenstadtkonzept „Bremen Innenstadt 2025“ ausgeführt, anzustreben. Zwei Standorte schaffen Verwirrung bei den Kunden, führen zu längeren Wegen und erhöhen die Infrastrukturkosten.	<b>Empfehlung:</b> s.o.	

## I. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Lfd. Nr.	Titel	Testscenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Alle Maßnahmen werden begrüßt: Vorschlag einer Smartphone-App vor, in der alle Bremer Mobilitätsanbieter verknüpft werden (wie Hamburg)					
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		
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Ist die Basis für die Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans. Ganz besonders wichtig erscheint uns im Hinblick auf die derzeitige Verkehrssituation ein professionelleres Baustellenmanagement. Hierzu sollte auch der VEP eine Bewertung der Ist-Situation und klare Empfehlungen für die Zukunft enthalten.	<b>Empfehlung:</b> Baustellenmanagement ist gewährleistet und anerkannt gut.				
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		

	Borgfeld		Nur im Parallelverkehr					
	VBN		Nur Bevorzugung des ÖPNV	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird nicht gefolgt, die Belange aller Verkehrsteilnehmer werden beachtet				
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		
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Unternehmen bei der Einführung unterstützen.					
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	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen	Neu	Die Elektromobilität in der Stadt wird zunehmen. Eine darauf ausgerichtete Infrastruktur mit Park- und Umsteigemöglichkeiten, E-Tankstellen, Batterieleihstationen etc. ist wünschenswert. Dadurch darf es aber nicht zu Behinderungen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs kommen.					
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.	
	Pro Bahn		Ergänzung: Im Interesse des Lärmschutzes und der Reduzierung der Belastungen durch Emissionen sollten bis 2025 grundsätzlich alle Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs wie Busse, Taxis und Schiffe (Weserfähren) so beschaffen sein, dass sie emissionsfrei und lärmarm ausschließlich mit elektrischer Energie angetrieben werden.	<b>Empfehlung:</b> sofern technisch umsetzbar und wirtschaftlich akzeptabel				
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		

	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Unternehmen beteiligen mit Sondervorteilen für Angestellte.	<b>Empfehlung:</b> Beteiligung von interessierten Unternehmen sinnvoll, vergünstigte Angebote für Arbeitnehmer/innen je nach Finanzierungslage möglich.	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahmen 1 und 2: sehr sinnvoll, macht E-Mobilität erlebbar!		
	SUBV Ref. 51		Der Begriff „Park & Bike-Standort“ ist nicht definiert	<b>Empfehlung:</b> siehe Maßnahme Nr. H 9	

## K. Verkehrssicherheit

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	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.	
	VBN		Nicht auf Abschnitten, die durch den ÖPNV genutzt werden	<b>Empfehlung:</b> Konzept „Situationsangepasst mehr Tempo 30“ reduziert Zielkonflikte mit dem ÖPNV weitgehend.				

	Woltmershausen		Konkretisierung/Forderung: Woltmershauser Straße (zw. Polizeigebäude und Friedhof) sowie Rablinghauser Landstraße mit Verweis auf bestehende T30-Abschnitte mit ÖPNV (z.B. Bismarckstraße)	<b>Empfehlung:</b> Der Stellungnahme wird nicht gefolgt wg. Zielkonflikt mit Bus.	
	Handelskammer		<p>Folgende T-30-Empfehlungen werden abgelehnt, da z. T. ÖPNV-Strecken, sowie keine belastbaren Gründe erkennbar sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bgm-Spitta-Allee</li> <li>- Oberneulander Landstraße</li> <li>- Habenhauser Landstraße</li> <li>- Bremer bzw. Grambker Heerstraße</li> <li>- St-Jürgen-Straße (Klinikum-Zufahrt)</li> <li>- Parkallee (Stern bis Rembertitunnel)</li> <li>- Theodor-Heuss-Allee</li> <li>- Martinistraße (Bredenstraße bis Tiefer/Altenwall)</li> </ul>	<p><b>Empfehlung:</b> Konzept „Situationsangepasst mehr Tempo 30“ reduziert Zielkonflikte mit dem ÖPNV weitgehend, weitere Gründe sind die Verkehrssicherheit, städtebauliche Verträglichkeit, Abwicklung des Radverkehrs sowie Lärmbelastung. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Als Konkretisierung ist folgendes festzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Theodor-Heuss-Allee: T 30 nur zwischen Gustav-Deetjen-Allee und letzte Auf-/ Abfahrt ÖVB-Arena</li> <li>- Martinistraße: südlich Bredenstraße weiterhin T 50. T 30 vor allem in Verbindung mit dem zu planenden Mittelstreifen im mittleren Abschnitt</li> </ul>	
	Neustadt		Konkretisierungsbeispiel: Gastfeldstraße	<b>Empfehlung:</b> Der Stellungnahme wird nicht gefolgt wg. Zielkonflikt mit Bus.	
	ADAC		Für die Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte im Zuge von Hauptverkehrsstraßen muss eine seriöse Grundlage vorhanden sein. Eine Einrichtung aus nicht nachvollziehbaren Gründen, die ideologischer oder restriktiver Natur sind, lehnt der ADAC Weser-Ems ab. Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes können Strecken in Einzelfällen auf Verkehrsberuhigung untersucht werden, jedoch liegen eindeutige Kriterien vor, die Tempo 30 rechtfertigen. In diesem Zusammenhang sollte immer die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit berücksichtigt werden. Die derzeit betrachteten Strecken dürfen nicht als „erster Schritt“ für ein flächendeckendes Tempo 30 im Hauptstraßennetz verstanden werden.	<b>Empfehlung:</b> Tiefgreifende Analyse der Abschnitte auf Grundlage abgestimmter Kriterien (z. B. Verkehrssicherheit, Städtebau, Radverkehrsführung, Lärm) rechtfertigt die vorgeschlagenen Abschnitte.	



	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Hier sollten die ins Auge gefassten Straßen benannt werden um eine Bewertung zu ermöglichen	<b>Empfehlung:</b> siehe Karte	
	Stuhr		Die Beschränkungen der B 6 im Bereich Kattenturm/Kattenesch sind ohne entsprechende Ausweichstrecke und ohne Beteiligung ausgesprochen worden. Zusätzlich wird die Hauptein-/ausfahrtsachse der Regionalbuslinien negativ betroffen und damit der ÖPNV gebremst. Verkehrssicherheitstechnische Maßnahmen sollten nur dann ausgesprochen werden, wenn andere verkehrliche Ziele (ÖPNV, Akzeptanz, Straßenrecht) nicht konterkariert werden.	<b>Empfehlung:</b> Tempo 30 in den Tagesstunden ist Bestand.	
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Ergänzung: Am Wall: der westliche Bereich sollte ergänzt werden um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. H.H. Meier-Allee: Tempo 30 sollte auf den gesamten Bereich ausgedehnt werden. Zentrale Straßenräume Huchting und Woltmershausen.	<b>Empfehlung:</b> Tempo 30 ist Am Wall in den Nachtstunden Bestand. In der HH-Meier-Allee soll T30 in Bezug auf die Belange des ÖB geprüft werden.	
	Bauamt Bremen-Nord		Tempo 30 Zonen waren im Rahmen des Bürgerdialogverfahrens zum Heerstrassenzug sowohl im eng bebauten Bereich Burg-Grambkes als auch in der Bremerhavener Heerstrasse nördlich der Kreuzung Stadt London als notwendig erachtet.  Die perspektivische Ausweisung einer Tempo-30 Zone in der Alten Hafenstrasse, Vegesack, erscheint angesichts der baulichen Gegebenheiten und der sonstigen verkehrlichen Anforderungen an den Straßenabschnitt nicht zielführend. Eine abschnittsweise Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in der Lindenstraße, Fähr-Lobbendorf, sollte dagegen im Rahmen der vom Beirat abgestrebten Aufwertungsmaßnahmen ergebnisoffen geprüft werden.	<b>Empfehlung:</b> In der Lindenstraße wg. Zielkonflikt mit Busverkehr nicht vertretbar. Weitere Klärung bzgl. Tempo 30 im Heerstraßenzug wird in gesondertem Planungsverfahren erörtert. Im Straßenzug Zur Vegesacker Fähre wird an Tempo 30 festgehalten.	

	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Der GNUU erhält die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für alternativlos. Nachweis dass ÖPNV langsamer/teurer wird, steht aus, kann durch Konsequente Bevorrechtigung an LSA kompensiert werden	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird aufgrund der Prüfung im Testszenario 03 nicht gefolgt				
	SUBV Ref. 51		situationsangepasst mehr T-30 Die Anordnung von T-30 auf Hauptstraßen ist auf STVO-Zulässigkeit zu prüfen	<b>Empfehlung:</b> das ist selbstverständlich				
2	Straßensperrung an Schulstandorten und weiteren Tageseinrichtungen	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		
	ADAC		Die Maßnahme sollte nur in Verbindung mit anderen Maßnahmen (z.B. Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Schulwegpläne, Schulexpress) verfolgt werden. Ohne begleitende Maßnahmen würden lediglich Verlagerungseffekte eintreten. Zudem muss der Standort und das Umfeld jeder Schule im Einzelfall betrachtet werden. Im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Schule an der Hamburger Straße) wäre dies ein entscheidender Eingriff in den Verkehrsablauf.	<b>Empfehlung:</b> Berücksichtigung im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung				
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen	Neu	Die Sicherheit und der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer sollte oberstes Gebot sein. Insofern ist die Maßnahme um KITAS und sonstige Begegnungsstätten wie Einrichtungen für Behinderte und Senioren zu erweitern.	<b>Empfehlung:</b> der Stellungnahme wird gefolgt				

	SUBV Ref. 51		Straßensperrung an Schulstandorten Unter „Weitere erforderliche Kriterien“ sollten Hinweise auf das „Wie“ erfolgen	<b>Empfehlung:</b> die nähere Regelung ist nicht Bestandteil des VEP				
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		
	Huchting		Konkretisierung: Umgestaltung der Tunnelsituation an der Haltestelle Bardenflethstraße auch unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit.	<b>Empfehlung:</b> wird außerhalb des VEP aktuell geprüft				
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Zu einem vernünftigen Straßenunterhalt gehört aus unserer Sicht auch eine gute Beleuchtungs- und Gestaltungssituation.					
	Abteilung 3		Wird begrüßt gemäß LaPro WA 2 „Mäusetunnel“ und andere Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bremer Westens an die Erholungsgebiete der Feldmark.					
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 Radwegfurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegfurten 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.		
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Das beschlossene Verkehrssicherheitskonzept sollte mit seinen Maßnahmen direkt in den VEP eingearbeitet werden und gemäß seiner Logik bewertet zu Maßnahmenaufnahme oder -ablehnung führen.	<b>Empfehlung:</b> Verkehrssicherheitskonzept ist konkret auf Basis VEP zu entwickeln					
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Maßnahmen 2 bis 8 werden begrüßt.						

## L. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	Handwerkskammer Bremen, Kreishandwerkerschaft Bremen		Der VEP und seine Maßnahmen sind zielgruppengerecht zu kommunizieren. Was verbessert sich für den einzelnen Verkehrsteilnehmer? Ob hierzu Kampagnen notwendig sind ist zu hinterfragen. Idealerweise zeigen alle Maßnahmen des Zielszenarios ja direkt positive Veränderungen für alle.	<b>Empfehlung:</b> durch Information und Kommunikation ist Verhaltensänderung wissenschaftlich erwiesen und wirtschaftlich erreichbar				
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.		Maßnahmen 1 bis 6: sehr sinnvoll, unverzichtbarer Bestandteil eines VEP. Wir empfehlen eine Kampagne: Radfahren und Gesundheit					
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		
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Fußgänger vor Radfahrern schützen, Radverkehr kontrollieren.	<b>Empfehlung:</b> vgl. Maßnahmen Verkehrssicherheit N. 4 und 5				
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		
	Findorff		Wird ausdrücklich begrüßt mit Bitte um zukünftige Konkretisierung.					

Anhang 5.2: Für die Aufnahme in das Zielszenario nicht empfohlene Maßnahmen

## B. 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.	
	Interessengemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Die politischen Anstrengungen für eine stärkere Nutzung des Containerhafens Jade-Weser-Port und in Kenntnis der bereits begonnenen Planungen für einen zweiten Bauabschnitt ist der Ausbau der A27 auf sechs Spuren die einzig zukunftsfähige Lösung.	<b>Empfehlung:</b> diese Maßnahme wird wohl erst später kommen (jenseits des Horizontes 2030), da aber die Seitenstreifenfreigabe im BS enthalten ist, schon ein Teil der Verbesserung möglich				

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-Fahrs Spuren 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.	
	SUBV Ref. 51		Umbau Am Stern Für den Stern wird z. Zt. ein Sicherheitskonzept erarbeitet, dem stehen die dort genannten Maßnahmen entgegen.				<b>Empfehlung:</b> die Maßnahme wurde verworfen	

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 Neustadtsbahnhof auch schon vor dem Neustadtsbahnhof 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.
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 Hauptverkehrsziügen	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.	
	SUBV Ref. 51		Dynamische Anzeigen vor Tunnelbauwerken sollten eingerichtet werden.				<b>Empfehlung:</b> soweit aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig ist, soll dies geprüft werden	
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 Teilsperungen 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. .		
	SUBV Ref. 51		Einrichtung von Kreisverkehren zur Anbindung untergeordneter Straßen Kreisverkehre sind deutlich verkehrssicherer als LSA geregelte Knotenpunkte und zudem deutlich kostengünstiger zu betreiben. Die Erkenntnis der Gutachter, hier gäbe es für Bremen keinen Bedarf, wird nicht geteilt. Ein solches Programm wird für empfehlenswert gehalten. Empfehlung: Verschiebung in K Verkehrssicherheit bei empfohlenen Maßnahmen.	<b>Empfehlung:</b> Vorschlag wird nicht aufgegriffen, da nur geringer Bedarf gesehen wird und die Auflage eines Programms entbehrlich ist					

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.	
25	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	Maßnahme ist bereits umgesetzt.	
	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterwesere.V		völlig entbehrliche Maßnahme	<b>Empfehlung:</b> nicht erforderlich, s. o.				



26	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	Aufgrund der hohen Kosten und dem Zielkonflikt mit der Umsetzung der Straßenbahnverbindung Horn wird von der Maßnahme abgesehen.	
Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterwesere.V			sehr teuer, geringe Zielerreichung	<b>Empfehlung:</b>				
27	Optimierung Utbremer Tunnel	Neu					Die Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	
28	Optimierung der Verkehrsführung Hermann-Ritter-/Simon-Bolivar-Str.	Neu					Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	
29	Ertüchtigung Ahlringtunnel	Neu					Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	

## M. 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.	

2	Verbesserte Anbindung Gewerbegebiete (Bayernstr., Habenhausen-West., Hansalinie)	Neu	Zusätzliche Anbindungen der Gebiete Hansalinie und Bayernstraße werden nicht in das Zielszenario aufgenommen. Die Hansalinie ist über ein Autobahnkreuz heute gut angebunden. Die Qualität der Erschließung und Anbindung wird in den kommenden Jahren weiter beobachtet. Sollte sich in Verbindung mit Firmenansiedlungen Handlungsbedarf infolge eines erhöhten Verkehrsaufkommens ergeben, sind Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Hansalinie zu entwickeln. Für das Gebiet Habenhausen-West (Borgwardstraße) wird keine 2. Anbindung (an die Habenhauser Landstr.) in das Zielszenario eingestellt, sondern im Zuge der weiteren Planung für die Maßnahme zur Habenhauser Brückenstraße sind hier Alternativen der verbesserten Erreichbarkeit des Gewerbegebiets zu prüfen.			Die Maßnahmen werden nicht in das Zielszenario aufgenommen. Die Qualität der Erschließung und Anbindung wird in den kommenden Jahren weiter beobachtet.	
3	Ausbau der Bahnunterführung Arbergen-Ost zur Anbindung der Gewerbegebiete	Neu				Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	

## N. Fußverkehr / Nahmobilität

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

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	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.	2	3	mittel	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.	
	Interessensgemeinschaft Industrie- und Gewerbegebiet Bremer Kreuz		Einen neuen zukunftsweisenden Weg zeigt das Pilotprojekt Shared Space im Stadtteilzentrum Bremen-Osterholz. Nach einer Erprobungsphase solle geprüft werden, es flächendeckend einzuführen.	<b>Empfehlung:</b> siehe Begründung gegen die Aufnahme von Shared Space ins Zielszenario				
	Findorff		Beirat spricht dieses Thema unter dem Titel Begegnungszonen seit langem an, siehe auch Begegnungszonen in Nahversorgungszentren.					
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Stadtteilzentren Huchting und Woltmershausen	<b>Empfehlung:</b> siehe Begründung gegen die Aufnahme von Shared Space ins Zielszenario				

5	Probeweise Sperrung von Elementen des Straßennetzes	3 4	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.	2	1	hoch	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.
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 Quervorgängen 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.

## O. Radverkehr

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	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.	
---	--	---	---	---	---	------	--	--

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.	

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 Hauptrouten 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 Hauptroute ist ausreichend, wobei die Behebung von Mängeln erforderlich ist.	
	Findorff		Im Kontext der Forderung nach einer Begegnungszone bzw. Umnutzung der Hemmstraße verliert die Begründung zur Ablehnung an Bedeutung.	<b>Empfehlung:</b> Prioritätenreihung der Premiumrouten führt zu einer Zurückstellung dieser Maßnahme, nicht alle Routen sind im Zeitraum bis 2025 zu realisieren				
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 - Schwanewede	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 Schwanewede 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.	
	Neustadt/Woltmershausen		Schaffung eines Durchstichs in Verlängerung der Großen Sortillenstraße zum Hohentorshafen im Zuge der Sanierung des Bhf Neustadt, auch in Verknüpfung mit dem Ausbau des Weser-Radweges zwischen Hohentorshafen und Rablinghausen. Woltmershausen: Mit dieser Verbindung wäre die Brücke über den Hohentorshafen entbehrlich.	<b>Empfehlung:</b> zu hohe Kosten, nicht wirtschaftlich, GE Hohentorshafen bleibt gem. FNP-Entwurf bestehen				

	Neustadt		Der Beirat Neustadt verweist auf den gemeinsamen Beschluss mit dem Beirat Woltmershausen vom 24.02.2014 zum Neustadtsbahnhof. Dieser Tunnel soll zunächst als Rad- und Fußwegeverbindung geschaffen werden, ein späterer Ausbau als KFZ-Route wäre zu prüfen. Diese Verbindung würde den Bahnhof Neustadt auch von der Woltmershauser Seite her erschließen und zugleich die Möglichkeit eröffnen, durch den Bau eines Aufzuges den Bahnhof barrierefrei zu gestalten. Außerdem würde so eine wichtige zusätzliche Radwegeverbindung in den Hohentorshafen und nach Woltmershausen hinein geschaffen. Diese Wegebeziehung kann Teil des Weser-Radweges sein und sowohl für Alltags- als auch touristische Routen genutzt werden. Die abgelehnte vom Beirat ursprünglich vorgeschlagene Verlängerung des Bahnhofstunnels wird insoweit modifiziert, in der neu vorgeschlagenen Form jedoch weiterhin unterstützt.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				
13	Radverkehrsbrücke über Autobahnzubringer Arsten	4	Eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer wird über den Autobahnzubringer 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	Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Europahafen						Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	

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	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.	3	5	mittel	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.
17	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	Wird als Bestandteil des großen Rings umgesetzt

18	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		
	Obervieland		Wird vom Beirat abgelehnt. Wegen der abschüssigen Fahrbahn würde durch diese Maßnahme – insbesondere im Bereich der Straßenbahnhaltestelle – die Unfallgefahr erhöht.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird gefolgt				
19	Routenführung über die Wallanlagen zur Umfahrung der Innenstadt	Neu	Die Maßnahme kommt nicht das Zielszenario, wird jedoch im Rahmen des Innenstadtkonzepts erörtert.	1	1	hoch	Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	

## P. Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr

Lfd. · Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
	LNVG		Entfall von Verstärkerfahrten zwischen Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen – wie im Zielkonzept enthalten – wird von der LNVG nicht mitgetragen. Die LNVG strebt eine Ausweitung dieser Direktverbindungen an. Ab Mitte September 2014 wird die Direktverbindungen auf vier Zugpaare Montag bis Freitag ausgeweitet. Ab Dezember 2016 soll darüber hinaus am Wochenende ein Direktzugpaar Esens – Sande – Oldenburg – Bremen eingerichtet werden.	<b>Empfehlung:</b> Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit den geplanten Taktverdichtungen auf dieser Strecke und führt somit insgesamt zu einer Angebotsausweitung				
	Pro Bahn	Neu	Es ist nachzuvollziehen, dass aus Aspekten der Wirtschaftlichkeit und knapper Ressourcen derzeit nicht jeder weitere Regio-S-Bahn-Halt im Einzelfall leicht zu realisieren ist. Doch handelt es sich beim Verkehrsentwicklungsplan um eine Perspektive für die nächsten zehn Jahre. Hier sollten alle diskutierten Regional-S-Bahn wie die Halte „Halmer Weg“, „Am Geestkamp“ und „Weidedamm“ weiterhin im Zielszenario vorgesehen werden.	<b>Empfehlung:</b> Der Stellungnahme wird nur teilweise gefolgt, die genannten Haltepunkte wurden im Rahmen des VEP mit negativem Ergebnis geprüft. In Grambke wird ein Bahnhof empfohlen.				

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.	
	Pro Bahn		Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bedienung von Woltmershausen und Rablinghausen durch eine Straßenbahn im Zuge der heutigen Buslinie 24 als auch die Straßenbahn durch Gastfeld und Kornstr. im Zuge der heutigen Buslinien 26 und 27 mit ähnlichen Argumenten (wie Findorff) abgelehnt wird. Hier handelt es sich jeweils um sehr stark genutzte Buslinien ohne Parallelführung einer zukünftigen Regio-S-Bahn-Linie, die in der Bedienung zu Stoßzeiten kaum noch der Nachfrage gerecht werden. Daneben werden in den genannten Gebieten Flächen für zusätzlichen Wohnungsbau ausgewiesen, so dass das Fahrgastpotential in den nächsten Jahren eher noch steigt.	<b>Empfehlung:</b> Straßenbahnanbindung wurde geprüft und ist nicht wirtschaftlich realisierbar				
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.	
	Delmenhorst		Wichtige Anbindung für den Umsteigebahnhof Mittelshuchting für Pendler/innen von/nach Delmenhorst bzw. Huchting, Neustadt, Flughafen	<b>Empfehlung:</b> Straßenbahnanbindung wurde geprüft und ist nicht wirtschaftlich realisierbar				

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	
	Pro Bahn		Es ist nicht nachvollziehbar wieso sowohl weiterer Regionalbahnhof als Einbeziehung ins Straßennetz für das von Einwohnerzahl viermal so große Findorff als „Nicht empfohlene Maßnahmen“ behandelt wird, gleichzeitig aber in Findorff für die größtmöglichen Gelenkbusse geworben wird, um überhaupt noch der vorhandenen Fahrgastnachfrage halbwegs gerecht zu werden.				<b>Empfehlung:</b> Straßenbahnanbindung wurde geprüft und ist nicht wirtschaftlich realisierbar und bietet für die Anbindung keine wesentlichen Vorteile gegenüber dem Busangebot	
	Findorff		Unverständnis über Ablehnung für das Zielszenario. Buslinien 25, 26 und 27 fahren nach Aussage der BSAG und der Gutachter des VEP schon heute am Rande der Kapazität. Diese lässt sich nur durch zusätzliche Fahrten erhöhen. Wurde dieser Aspekt, vor dem Hintergrund aktueller (Wohnungs-)Projekte wie Plantage, Gestra-Gelände und Umnutzung der Polizeiwache Fürther Straße, finanziell berücksichtigt? Hier fordern wir bis spätestens Herbst dieses Jahres eine direkte, umfassende Information im Rahmen einer Beiratssitzung. Dabei müssen planerische und wirtschaftliche Kriterien deutlich werden.				<b>Empfehlung:</b> s.o., die prognostizierten Entwicklung wurden in den Strukturdaten berücksichtigt	

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. Die Trasse wird aber im Rahmen der Bauleitplanung freigehalten.	
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Der Bau einer Straßenbahnlinie in die Überseestadt soll zumindest als strategisch langfristiges Ziel beibehalten und daher in das Zielszenario aufgenommen werden. Die Überseestadt entwickelt sich dort, wo es möglich ist, zu einem wohngeprägten Mischgebiet. Viele Flächen sind noch nicht erschlossen und haben weiteres Potential für eine wohnbauliche Nutzung.	<b>Empfehlung:</b> Flächenfreihaltung im Rahmen der Bauleitplanung ist gewährleistet, keine ausreichenden Potenziale vorhanden für Straßenbahn				
	SWAH		S. 14	<b>Empfehlung:</b> s.o.				

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.	
Pro Bahn			Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bedienung von Woltmershausen und Rablinghausen durch eine Straßenbahn im Zuge der heutigen Buslinie 24 als auch die Straßenbahn durch Gastfeld und Kornstr. im Zuge der heutigen Buslinien 26 und 27 mit ähnlichen Argumenten (wie Findorff) abgelehnt wird. Hier handelt es sich jeweils um sehr stark genutzte Buslinien ohne Parallelführung einer zukünftigen Regio-S-Bahn-Linie, die in der Bedienung zu Stoßzeiten kaum noch der Nachfrage gerecht werden. Daneben werden in den genannten Gebieten Flächen für zusätzlichen Wohnungsbau ausgewiesen, so dass das Fahrgastpotential in den nächsten Jahren eher noch steigt.	<b>Empfehlung:</b> Straßenbahnanbindung wurde geprüft und ist nicht wirtschaftlich realisierbar und aufgrund enger Straßenräume baulich schwierig, bietet für die Anbindung keine wesentlichen Vorteile gegenüber dem Busangebot				

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.	
	ZVBN		Eine Taktverdichtung insbesondere am Wochenende sollte geprüft werden. Die Aussagen, dass nur geringfügig höhere Potenziale erschlossen werden und die Einstufung in Wirkungsklasse 5 wirken auf den ersten Blick widersprüchlich.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht entsprochen, nicht VEP-relevant				
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.	
	Pro Bahn		Es ist für eine abgestimmte Planung nicht nachvollziehbar, warum trotz Vermeidung von Defizitträchtigen Parallelverkehr bei den Nicht empfohlenen Maßnahmen E10 „Abbindung von Regionalbuslinien an Straßenbahnhaltestellen“ generell abgesehen wird.	<b>Empfehlung:</b> wurde im VEP geprüft und als verkehrlich nicht sinnvoll erkannt				

11	ÖPNV auf der Weser	2 4	Prüfauftrag zur Einrichtung einer regelmäßigen Fährverbindung auf der Weser (sog. Weserbus).	3	5	mittel	Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis Weserwehr lassen sich auf absehbare Zeit im Alltagsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen. Davon ausgenommen sind touristische Verkehre. Nach Einführung des Weserquerverkehrs ist dieser auszuwerten und hinsichtlich weiterer Potentiale von Längsverbindungen zwischen Waterfront und Innenstadt mit einer langfristigen Perspektive zu prüfen.	
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung			Weserfähre Woltmershausen-Überseestadt- Waterfront: Die bisher gut angenommene Fährverbindung verkehrt zwischen Rablinghausen-Waterfront-Überseestadt (Wendebecken-Molenturm). Die neue Fähre soll in der Höhe des Landmark halten. Dadurch werden mehr Potentiale in der Überseestadt erschlossen. Allerdings verlängert sich auch die Fahrtzeit. Gab es hier eine fachliche Abwägung? Soll der Anleger am Wendebecken für andere Zwecke genutzt werden?	<b>Empfehlung:</b> Halt am Anleger in Höhe Landmark-Tower ist im VEP vorgeschlagen				

	Gröpelingen		Die Fährverbindung wird begrüßt.		
	Hemelingen		Weserbus vom Weserwehr zum Lankenauer Höft soll weiter verfolgt werden	<b>Empfehlung:</b> Diese Maßnahme ist vertieft unter sucht worden. Das Ergebnis ist eindeutig und sagt, dass ein regelmäßiger Weserlängsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich zu rechtfertigen ist.	
	Woltmershausen		Prüfung einer Längsverbindung für spezielle Anlässe (Werder-Spiele, Lange Shopping-Nacht etc.)	<b>Empfehlung:</b> Eine Längsverbindung für spezielle Anlässe ist nicht ausgeschlossen, jedoch nicht Bestandteil des VEP.	
	Abteilung 3		Die Prüfung der Teilstrecke Waterfront – Schlachte mit Pendelverkehr zwischen den Ufern wird wegen des hohen Freizeit- und Erlebniswerts begrüßt, eine Verbindung bis Werderland und Bremen Nord ist lt. Lapro ein langfristiges Ziel; aus Sicht der Erholungsplanung im Lapro ist auch ein weniger dichter oder nur saisonaler Taktverkehr erstrebenswert.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht entsprochen, da Potenziale nicht ausreichen, touristische Verkehre sind nicht Bestandteil des VEP	
	Bauamt Bremen-Nord		Wenn auch nicht im Liniendienst (Weserbus), so ist eine Erreichbarkeit Bremen Nords übers Wasser im Vergleich zu den heutigen Angeboten (Hal Över) zumindest aus touristischer Sicht i. V. m. dem weserbegleitenden Radwegnetz zum Ausbau des sanften Tagestourismus zu verbessern. Mit Blick auf die perspektivische Entwicklung des Bunkers Valentin zum Denkort sollte ein Schiffsanleger (Öffnung des ehem. Tanklageranlegers oder WSD-Hafen oder Neubau im Nahbereich des Bunkers) zur ergänzenden Andienung / Einbindung in entsprechende Angebote zu prüfen.	<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird nicht entsprochen, touristische Verkehre sind nicht Bestandteil des VEP	

	SWAH	<p>Maßnahmen 5 und 11: Die Entwicklung der Überseestadt ist auch wegen der kapazitiven Engpässe im MIV (sh A 11, Zufahrt Stephanibrücke) zwingend auf einen leistungsfähigen ÖPNV angewiesen. Die Nachfragepotenziale haben sich durch weitere Verdichtungen, zusätzliche Wohnangebote und vermehrte Besucher in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Die Möglichkeiten für eine zusätzliche Straßenbahnanbindung bis in das Gebiet Hafenkante sind gegeben und städtebaulich berücksichtigt. Um die Entwicklung der Überseestadt weiter zu unterstützen sollten die Realisierungsmöglichkeiten intensiv geprüft werden..</p> <p>Die Nutzung der Weser für den ÖPNV (Weserbus), insbesondere im Zusammenhang mit touristischen Events und Marketingmaßnahmen ist zu verstetigen bzw. einzuführen. Linienverbindungen sind zu prüfen. Verbindungen zumindest zwischen Weserstadion, Gröpelingen, Überseestadt, Rablinghausen sollten geplant und realisiert werden.</p> <p>Bei einer Flusslänge von 42 km verfügt die Hansestadt Bremen über nur acht Weserquerungen für Kraftfahrzeuge sowie zwei Eisenbahnbrücken. Zusätzliche Fußwegverbindungen bestehen nur über die Teerhofbrücke in der Innenstadt und über das Weserwehr. Insofern sind zusätzliche Fährverbindungen von besonderer Bedeutung.</p> <p>Die Bremer Reederei Hal över hat 2013 erstmals sehr erfolgreich einen Probebetrieb für einen neuen Fährdienst zwischen Lankenauer Höft und Waterfront angeboten. Ab Mai 2014 wird es dieses Angebot wieder geben. In der Umsetzung befindet sich ein neuer Anleger im Europahafen am Landmark Tower. In der Prüfung befinden sich weitere Anleger auf der linken Weserseite.</p> <p>Damit werden die im Sommer bereits existierenden regelmäßigen Verbindungen von Bremen nach Bremerhaven mit den vielfältigen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten ergänzt werden. Auch städtebaulich ergeben sich damit für die dahinter liegenden Stadtteile Rablinghausen, Walle und Gröpelingen eine Reihe von neuen Win-Win-Situationen: Park und Strand werden mit Shopping und Restaurants, mit Wohnen und Arbeiten am Wasser verbunden. Im Kontext der Erweiterung der Anleger ist die Einbindung der Schiffsverkehre in den ÖPNV ein zentraler Punkt. Im Rahmen des Gröpelinger Fährtags sind erste Erprobungen erfolgreich verlaufen. Mit der BSAG und dem VBN ist über die Integration der Fährtickets in ein kundenfreundliches Gesamtnetz zu sprechen. Auch touristisch kann die Weser so für Radtouristen und Freizeitradler über bestehende Angebote weiter erschlossen werden.</p>	<p><b>Empfehlung:</b> Fährverbindung Waterfront – Woltmerhausen – Überseestadt wird empfohlen, touristische Verkehre sind nicht Bestandteil des VEP</p>	
--	------	--	---	--

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.	
	Pro Bahn		Nicht nachvollziehbar, warum nicht im Zielszenario: Die Machbarkeit von der Prüfung der Reaktivierung dieser weitgehend auf niedersächsischen Gebiet existierenden Linie Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade über aktuelle touristische Verkehre hinaus stehen erst am Anfang. Ein integriertes ÖPNV-Konzept mit Niedersachsen, in das auch eine Neuordnung der örtlichen Buslinien wie 670 Hüttenbusch - Worpswede – Bremen integriert, kann durchaus in effizienter Weise eine attraktive Entlastungen von Kfz-Pendelverkehren ermöglichen.	<b>Empfehlung:</b> wurde im Rahmen VEP untersucht, ist unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht vertretbar				

	Osterholz		Diese Einschätzung vermag ich nicht nachzuvollziehen. Die Szenarien gehen von 1.700 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt zwischen Worpswede und Osterholz-Scharmbeck aus. Das sind immerhin ca. 17% der heutigen Fahrgäste auf dem Ast von Bremen-Burg Richtung Bremerhaven im Querschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude. Dort fährt jeweils stündlich die Regio-S-Bahn und der Regionalexpress bis nach Bremerhaven. Bei diesen Fahrgastzahlen wird an anderer Stelle der Bau einer Straßenbahn empfohlen. Ich rege an, die EVB als Infrastrukturbetreiberin der Moorexpress-Trasse zu beteiligen, die dem Land Niedersachsen und mir insoweit eine fundierte Einschätzung mit deutlich positiver Tendenz in Hinblick auf die Reaktivierungsbewertung abgegeben hat.	<b>Empfehlung:</b> wurde im Rahmen VEP untersucht, ist unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht vertretbar				
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.	
	ZVBN		Eine Taktverdichtung in der HVZ auf der RB52 erscheint sinnvoll. Darüber hinaus sollte über weitere Zwischenhalte (Heidkrug) nachgedacht werden. Bei anderen Linien der RS z.B. nach Rotenburg wird die Taktverdichtung ebenfalls vorgesehen. Die Einstufung in die Wirkungsklasse 5 und Ablehnung aufgrund schwacher Nachfrage ist widersprüchlich.	<b>Empfehlung:</b> wurde im Rahmen VEP untersucht, ist unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht vertretbar				
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.	

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.	
	Findorff		Begründen Sie bitte ausführlich, inwiefern die Nachfrage für Findorff mit 26.000 Einwohnern als unzureichend angesehen wird, während die Einrichtung eines Haltepunktes in Grambke mit 6.700 Einwohnern empfohlen wird.	<b>Empfehlung:</b> aufgrund der zentralen Lage des Stadtteils und der Randlage der möglichen Bahnhöfe hat der SPNV hier nur geringe Potenziale				
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.	
	Hemelingen		Fortführung der Planung für den Haltepunkt	<b>Empfehlung:</b> wurde im Rahmen VEP untersucht, ist unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht vertretbar				

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.	
	Gröpelingen		Die massive Forderung nach S Bahn Haltepunkt in Gröpelingen bleibt bestehen = sehr hohe Priorität im Stadtteil Gröpelingen. Die Aussage, dass die Nachfrage gering sei, wird angezweifelt. In Kooperation mit dem Ortsamt West wird um eine Überprüfung des möglichen Fahrgastaufkommens dringend gebeten.				<b>Empfehlung:</b> wegen Randlage des möglichen Bahnhofs hat der SPNV hier nur geringe Potenziale	
	ZVBN		Im Bereich des Haltepunkts Gröpelingen liegen Wohngebiete mit einem hohen Einwohnerpotenzial (z.B. Ohlenhof), die heute nur schlecht (Linie 82) an den ÖPNV angebunden sind. In Anbetracht, dass Haltepunkte wie Marßel und Grambke weiterverfolgt werden, kann die Einstufung nicht nachvollzogen werden.				<b>Empfehlung:</b> s.o.	



20	Haltepunkt Überseestadt	2 4	Ein neuer Haltepunkt Überseestadt mit Anbindung an die Straßenbahn verbessert die Erreichbarkeit der Überseestadt und der Altstadt	4	4	hoch	Maßnahme wird aufgrund der derzeit nicht vorhandenen, technischen Realisierbarkeit nicht in das Zielszenario aufgenommen. Bei möglicher Aufnahme sind die Seehafenhinterlandverkehre zu besonders zu beachten.	
	Pro Bahn		Haltepunkte Klinikum Mitte und Überseestadt sollten angesichts der perspektivischen Betrachtung von über 10 Jahren in das Zielszenario aufgenommen werden.	<b>Empfehlung:</b> baulich/betrieblich bis auf weiteres nicht realisierbar, Haltepunkt Überseestadt wird aber aufgenommen				
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Auch wenn die Investition mittelfristig zu hoch ist, sollte die Maßnahme als langfristiges strategisches Ziel erhalten bleiben.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				
	SWAH		Die Überseestadt ist der neue Stadtteil Bremens mit besonderem Entwicklungspotential. Wohnungsbau, hohe Arbeitsplatzdichte, Studierende und die zu verbessernde Verbindung mit dem Bremer Westen und hier insbesondere Gröpelingen machen eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung und Verdichtung notwendig. Die Maßnahme sollte weiter geprüft werden.	<b>Empfehlung:</b> s.o.				

## Q. Straßenraumgestaltung

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungs- klasse	Kostenklasse	Zielerrei- chungsgrad	Weitere erforderliche Kri- terien	Auswahl- 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.	
	ADFC		Aus Sicht des ADFC ist eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle unabdingbar, ohne dabei den ÖPNV beeinträchtigen zu wollen. Deshalb sind Umgestaltungsmöglichkeiten, räumliche und/oder zeitliche Teilsperungen (wie sie beispielsweise während der Freimarktwochenenden praktiziert werden), auch im Kontext von Umleitungsmöglichkeiten im Zuge der Realisierung weiterer Maßnahmen (Stern, Concordiatunnel, Rembertitunnel/Parkallee) intensiv zu untersuchen und möglichst zu realisieren.	<b>Empfehlung:</b> Der Stellungnahme wird nicht gefolgt, jedoch soll eine Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in das Zielszenario aufgenommen werden				

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 Ringschluss A 281 angestrebt wird.	

	Neustadt		Sowohl der vom Beirat geforderte Rückbau der Neuenlander Straße als auch die Umgestaltung (einschließlich Ummarkierungen) der Friedrich-Ebert-Straße sind unter Bezug auf den zunächst fertig zu stellenden Ringschluss der A281 zurück gestellt worden. Der Beirat ist nach wie vor der Auffassung, dass bereits jetzt – mit vergleichsweise einfachen Mitteln wie z.B. Ummarkierungen – Verbesserungen sowohl für die Radfahrer_innen und Fußgänger_innen als auch der Wohnqualität an den beiden genannten Straßenzügen möglich sind und auch möglichst zeitnah umgesetzt werden sollten.	<b>Empfehlung:</b> Umgestaltung der Straße erst in Abhängigkeit der Realisierung A281 möglich. Die Befahrbarkeit der Neuenlander Straße für Schwertransporte ist auch nach Teilrückbau sicher zu stellen.				
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 Querungssituation 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 Grundsanie rung 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 Grundsanie rung besteht daher kein Handlungsbedarf.	
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Zu Maßnahme 6 und 7: Die „Ummarkierung August-Bebel-Allee“ und „Ummarkierung Kurt-Schumacher-Allee“ sind aufzunehmen. Aufgrund der übermäßigen Straßenbreiten weisen die Straßenräume nur geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Zur Erhöhung der städtebaulichen Qualitäten im Bereich der Vahr sind die Neugestaltungen der beiden Straßenräume als Maßnahmen aufzunehmen.	<b>Empfehlung:</b> aufgrund geringer Wirkung nicht erforderlich				

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.	
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung			Dass die Maßnahme nicht aufgenommen wird, weil eine reine Abmarkierung zu kurz greift, wird aus stadtplanerischer Sicht begrüßt. Allerdings ist der Beginn des Heeresstraßenzugs einer der Haupteingänge in den Bremer Westen und gleichzeitig der Autobahnzubringer für die Innenstadt. Der rein auf den privaten Kraftverkehr beschränkte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Daher soll der Umbau des Heeresstraßenzugs zur Verbesserung des Stadtraumes und für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer als Maßnahme aufgenommen werden. Kurz- bis mittelfristig werden durch den Gleisbau im Bereich des Heeresstraßenzuges ohnehin Baumaßnahmen anstehen, bei denen diese Maßnahmen einbezogen werden können.	<b>Empfehlung:</b> gestalterische Mängel sind vorhanden, funktional ist die Situation nicht zu bemängeln; punktuelle Umgestaltung im Sinne Nahmobilität ist zweckmäßig, grundlegende Umgestaltung ist im Rahmen von Stadtentwicklungsprojekten aufzugreifen				

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.	
	SUBV Ref. 51		Ist inzwischen fertiggestellt					

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.	
	SUBV Ref. 51		Die Aufnahme in die Negativ-Liste ist nicht nachvollziehbar, hohe Wirkungsklasse, geringer Kostenaufwand und sehr hohe Zielerreichung und positive Bewertung durch die Gutachter. Maßnahme in die Positiv-Liste verschieben, oder es sind Gegenargumente aufzuführen.	<b>Empfehlung:</b> andere Verteilung der Verkehre durch das neue Parkhaus von Mercedes führt zu höheren Belastungen der Ludwig-Roselius-Allee ist erst seit kurzem bekannt				
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.	
18a	Umnutzung Ludwig-Roselius-Allee	3	Die Ludwig-Roselius-Allee ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr großzügig dimensioniert. Dies ist insbesondere für Schichtwechselverkehre des Autowerks erforderlich.	4	1	sehr hoch	Es erfolgt keine Umnutzung der Fahrbahn. Die Maßnahme wird nicht in das Zielszenario aufgenommen.	
	Mercedes-Benz		Straßenzug ist angesichts der Schichtwechselverkehre und des LKW-Führungsnetzes nicht überdimensioniert wodurch eine Abmarkierung zugunsten des Radverkehrs nicht begründet ist				<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird entsprochen, Alternative Routenführung für Premiumroute Radverkehr ist zu prüfen	
	Handelskammer		Entfernung aus Zielszenario: Ausreichend breite Radwege sind vorhanden, LKW-Führungsnetz und Dimensionierung entspricht der Belastung beim Schichtwechselverkehr von Daimler				<b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird entsprochen, Alternative Routenführung für Premiumroute Radverkehr ist zu prüfen	

	SWAH		<p>Bei der Ludwig-Roselius-Allee handelt es sich um eine Hauptzuwegung zum Mercedes-Benz Werk Bremen. Sowohl Schichtwechselverkehre, als auch Lieferverkehre nutzen diese Strecke. Eine Überdimensionierung ist nur scheinbar gegeben und sollte nicht im Tagesmittelwert, sondern zu den Spitzenzeiten betrachtet werden. Zudem handelt es sich entsprechend um eine im Lkw-Netz empfohlene Hauptverkehrsstraße, die zudem von stark frequentierten Bussen befahren wird. Die Fuß- und Radwege sind komfortabel breit und in recht gutem Zustand. Allein Abmarkierungen für die Premiumrouten stellen eine Gefährdung für den Radverkehr dar. Hier ist die vorhandene Wegführung für den Radverkehr zu nutzen, um sowohl dem Ziel der Premiumrouten für Radfahrer als auch den Kfz- und Lkw-Verkehren gerecht zu werden.</p>				<p><b>Empfehlung:</b> Stellungnahme wird entsprochen, Alternative Routenführung für Premiumroute Radverkehr ist zu prüfen</p>	
19	<p>Busspur in der Bismarckstr. (Sankt-Jürgen-Str. - Bennigsenstr.)</p>	2	<p>Zur Verbesserung des ÖPNV sollen in der Bismarckstr. zwischen Sankt-Jürgen-Straße und Bennigsenstraße Busspuren markiert werden.</p>	1	1	hoch	<p>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.</p>	

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.	

	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Die „Neugestaltung der Osterholzer Heerstraße“ ist auch ohne den Ausbau der Straßenbahnlinie zu realisieren. Die Maßnahme E.4 „Verlängerung der Straßenbahnlinie von Sebaldsbrück bis zur Hans-Bredow-Straße“ ist eine Maßnahme, deren Realisierung frühestens mittelfristig zu erwarten ist. Da die Straßenraumgestaltung dieser wichtigen Eingangsstraße heute in einem städtebaulich ungenügenden Zustand ist, sind Verbesserungsmaßnahmen zur Neugestaltung sofort durchzuführen. Hierbei sind die Maßnahmen so zu entwickeln, dass sie mit den späteren Ausbauplänen für die Straßenbahn vereinbar sind.	<b>Empfehlung:</b> ohne Ausbau der Straßenbahn ist keine Finanzierung möglich			
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.

	Abteilung 3		Im Bereich Bremerhavener Str. / Steffensweg wird die ortsteil-übergreifende Grünverbindung des Waller Grünzugs, die über den Steffensweg zur Langen Reihe führt (s. FNP-Entwurf bzw. Plan 2 des Lapro), gestalterisch unterbrochen. Die Straßenraumgestaltung sollte über eine ausreichende Radwegebreite hinaus auch an die Aufenthaltsqualität der übrigen Grünverbindung anknüpfen (Lapro-Maßnahme WA 3).	<b>Empfehlung:</b> Umgestaltung ggf. im Zuge einer Premiumradroute möglich			
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.
	Fachbereich Bau und Stadtentwicklung		Dass die Maßnahme nicht aufgenommen wird, weil eine reine Abmarkierung zu kurz greift, wird aus stadtplanerischer Sicht begrüßt. Allerdings ist der Beginn des Heeresstraßenzugs einer der Haupteingänge in den Bremer Westen und gleichzeitig der Autobahnzubringer für die Innenstadt. Der rein auf den privaten Kraftverkehr beschränkte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Daher soll der Umbau des Heeresstraßenzugs zur Verbesserung des Stadtraumes und für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer als Maßnahme aufgenommen werden. Kurz- bis mittelfristig werden durch den Gleisbau im Bereich des Heeresstraßenzuges ohnehin Baumaßnahmen anstehen, bei denen diese Maßnahmen einbezogen werden können.	<b>Empfehlung:</b> gestalterische Mängel sind vorhanden, funktional ist die Situation nicht zu bemängeln; punktuelle Umgestaltung im Sinne Nahmobilität ist zweckmäßig, grundlegende Umgestaltung ist im Rahmen von Stadtentwicklungsprojekten aufzugreifen			



	SUBV Ref. 51		Abschnitt liegt auch im Fokus des POP- Gröpelingen, daher sollte man dies nutzen, da auch Finanzmittel hier zur Verfügung stehen daher: in Positiv-Liste Hinweis: die BSAG plant Gleisersatzbau mit Achsaufweitung in diesem Abschnitt.	<b>Empfehlung:</b> Falls ein größerer Straßenumbau wegen Gleisachsaufweitung erforderlich werden sollte, ist die Maßnahme neu zu bewerten			
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.
29	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs	neu	Weitere Untersuchungen sollen durchgeführt werden, wie auf den Verkehr auf der Hochstraße verzichtet werden kann	Die neu vorgeschlagene Maßnahme (weitere Untersuchungen, wie auf den Verkehr auf der Hochstraße verzichtet werden kann) kommt nicht in das Zielszenario.			

## R. 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 BREPARK-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	<p>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.</p>	
---	--------------------------	---	--	---	---	---------	--	--

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.	
Abteilung 3			Die Begründung der Ablehnung vernachlässigt die Möglichkeit, das Stellplatzortsgesetz weiter zu entwickeln, indem die darin gestellten Anforderungen, insbesondere an „großkronige Bäume“, den Standort und die Gestaltung, konkretisiert und eingehalten werden. Auf diese Weise könnten private Mittel stadtgestalterisch und ökologisch effizienter eingesetzt und öffentliche Mittel (vom Gutachter vorgeschlagenes Förderprogramm) eingespart werden. Ich rege an, die Maßnahme „Verbesserung und Durchsetzung der Bestimmungen zur Baumpflanzung und -erhaltung gem. Stellplatzortsgesetz Bremen“ in das Zielszenario aufzunehmen. Ein optionales Förderprogramm könnte sich auf weitergehende Anforderungen beschränken.	<b>Empfehlung:</b> der Vollzug des Stellplatzortsgesetzes ist nicht Bestandteil des VEP				

## S. Inter- und Multimodalität

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	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	<p>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.</p>	
---	---	-----	---	---	---	------	---	--

## T. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	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.	
	SUBV Ref. 51		Steht im Gegensatz zu Positiv-Liste: Bevorzugung von Bussen und Radverkehr an LSA.				<b>Empfehlung:</b> gestalterische Widerspruch wird nicht gesehen, weil die Maßnahme auf die Ansteuerung auf allen Linien abzielte	
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.

	Obervieland		Für Obervielander Bürger bzw. auch für Bürger aus anderen Stadtrandlagen kann ein niederschwelliges Angebot, Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften unkompliziert zu organisieren, interessant sein. Mittelfristig könnte ein solches Angebot zur Verkehrsvermeidung beitragen. Der Verkehrsausschuss Obervieland fordert die Entwicklung eines derartigen Systems (Mobil bzw. PC-gestützt).		<b>Empfehlung:</b> Verweis auf vorhandene Angebote	
--	-------------	--	---	--	--	--

## U. 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.



## V. Verkehrssicherheit

Lfd. Nr.	Titel	Testszenario	Beschreibung der Maßnahme	Wirkungsklasse	Kostenklasse	Zielerreichungsgrad	Weitere erforderliche Kriterien	Auswahlempfehlung
1	Tempo 30 im Hauptstraßennetz	3	Dieser 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.	

	Gesamtverbund Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V		Der GNUU erhält die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für alternativlos. Nachweis dass ÖPNV langsamer/teurer wird, steht aus, kann durch Konsequente Bevorrechtigung an LSA kompensiert werden	<b>Empfehlung:</b> in Testszenario 03 mit negativem Ergebnis geprüft			
	SUBV Ref. 51		Es besteht nicht nur der Zielkonflikt mit den Wirtschaftsverkehren, sondern auch ein Konflikt mit der STVO hinsichtlich T 30 auf Hauptverkehrsstraßen, bitte einsprechend ergänzen	<b>Empfehlung:</b> gestalterische Kriterientext wird entsprechend ergänzt			
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.	

## W. Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit

Lfd. Nr.	Titel	Testzenario	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 Imageträger 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.

## Anhang 5.8: Potenziale Premiumrouten

Premiumroute		Länge	Beschreibung	Potential in zentralen Abschnitte	Auswahl Zielszenario	Begründung	Priorität
HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	radial	ca. 45 km	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 Zeiterluste an Kreuzungen machen das Rad noch schneller. Auch Gröppelingen, Waite, Hastedt und Hemelingen sind damit gut per Fahrrad erreichbar.	> 2.000	X	Hohe Radverkehrspotenziale, Förderung des Radverkehrs auf größeren Entfernungen	3
Huchting - Innenstadt - Schwachhausen - Uni - Lilienthal	radial	ca. 18 km	Einmal quer zur Weser, von Huchting durch die Neustadt, die Innenstadt, Schwachhausen bis zur Universität und weiter raus Richtung Lilienthal. Abschnittsweise bündelt diese Achse bereits heute große Radverkehrsmengen. Die neuen Brücken zwischen Piepe - Stadtwerder - Altenwall bieten die Möglichkeit, die Engpässe Domschelde und Wilhelm-Kaisenbrücke zu umfahren und die Premiumroute parallel zur Friedrich-Ebert-Straße durch die Meyerstraße zu führen. Mit dieser Premiumroute wird eine fahradfreundliche 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.	> 5.000 bis > 10.000	X	Sehr hohe Potenziale machen höheren Ausbaustandard, d.h. Premiumroute erforderlich.	1
Obervieland - Neustadt - Woltmershausen - GVZ	radial	ca. 12,5 km	Die tangentiale Route verbindet die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos.	> 2.000 bis > 5.000	X	Hohe bis sehr hohe Radverkehrspotenziale	4
Überseestadt - Walle - Findorff - Schwachhausen - Sebaldsbrück	tangential	ca. 11 km	Die Premiumroute ermöglicht ein Umfahren der Innenstadt, der Neustadt und Östlichen Vorstadt und dient so als zentraler Verteiler. Von der Stephanibrücke über die Neuenländer Straße, die Erdbeerbrücke, dann parallel zur Bahn bis zur Hemmstraße und zurück zur Weser.	> 2.000	-	Hohe Radverkehrspotenziale, Bürgerparkquerung als Alleinstellungsmerkmal ggü. MIV und ÖV; als Teil des Großen Rings berücksichtigt	
Kleiner Ring	Ring	ca. 17 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	> 2.000	X	hohe Radverkehrspotenziale	5
Großer Ring	Ring	ca. 34 km	Im weitläufigen Nordosten von Bremen bündelt eine Premiumroute die tangentialen Verkehre zwischen Universität, Neuer Vahr, Sebaldsbrück und Arbergen.	> 2.000 Fahre < 1.000 Brücke > 2.000	X	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 Haupttrouten bieten hier ausreichenden Komfort. Problematisch ist, dass die Route erhebliche Infrastrukturinvestments voraussetzt.	
Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	tangential	ca. 12 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 2.000	X	Im Netzzusammenhang sinnvoll und umsetzbar, daher auch bei begrenzten Potentialen zur Förderung des Radverkehrs auf größeren Entfernungen zu empfehlen.	6
Borgfeld - Oberneuland - Osterholz - Mahndorf	tangential	ca. 12,5 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 1.000	-	Aufgrund der Randlage sind die Potenziale dieser Route begrenzt. Technisch ist die Machbarkeit nur als Fahrradstraßen denkbar, was aber im Zuge Hauptverkehrsstraßen mit Busverkehr nicht umsetzbar wäre. Eine Hauptroute für den Radverkehr ist vorhanden und in der Kapazität ausreichend, bestehende Mängel sind zu beheben.	
Burg - Lesum - Vegesack	radial	ca. 7 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 2.000	-	Die Premiumroute für Radverkehr innerhalb von Bremen-Nord sinnvoll. Die Potenziale sind dennoch fraglich. Die bestehenden Haupttrouten erscheinen daher ausreichend. Die Routenführung ist unklar und zudem ist die technische Machbarkeit im bestehenden Radverkehrsnetz fraglich.	
Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst	radial	ca. 4,5 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 2.000	X	Die Kriterien einer Premiumroute sind hier nur z.T. erfüllt bzw. umsetzbar. Bestehende und zu entwickelnde Haupttrouten bieten hier ausreichenden Komfort. Hier dürfte ein Ausbau des Wardamms zunächst ausreichen. Zudem ist bereits eine parallel verlaufende Premiumroute geplant.	
Huckelriede - Obervieland - Brinkum	radial	ca. 2,7 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	> 2.000	-	Die vorhandene Hauptroute ist für Radverkehrspotenziale ausreichend. Allerdings ist die Behebung von Mängeln auf der Route erforderlich. Radverkehrspotenziale nach Obervieland können mit der vorgesehenen Premiumroute Obervieland - Neustadt - Innenstadt gebündelt werden.	
Gartenstadt Vahr - Osterholz	radial	ca. 6,4 km	Die Ludwig-Roselius-Allee ist in der heutigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Hier kann auf der Fahrbahn eine komfortable Premiumroute zum Radfahren bis Osterholz geschaffen werden.	< 2.000	X	Im Netzzusammenhang sinnvoll und im Zuge der Ludwig-Roselius-Allee umsetzbar, daher auch bei begrenzten Potentialen zur Förderung des Radverkehrs auf größeren Entfernungen zu empfehlen.	7
Schwachhausen - Neue Vahr - Oberneuland	radial	ca. 6,2 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 1.000	-	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 Haupttrouten bieten hier ausreichenden Komfort. Punktuelle Verbesserungen (wie z.B. Bau von Brücken oder Ausbau auf Teilstrecken werden geprüft).	
Utbremen - Findorff	radial	ca. 2,2 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	> 2.000	-	Die technische Machbarkeit im Zuge Hemmstraße ist als kritisch zu bewerten. Die vorhandene Hauptroute ist ausreichend, wobei die Behebung von Mängeln erforderlich ist.	
Burgdamm - Ritterhude	radial	ca. 3,6 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 1.000	-	Die vorhandene Hauptroute ist für die Potenziale ausreichend. Die Behebung von Mängeln auf der Route ist erforderlich.	
Blumenthal - Lüssum - Schwanewede	radial	ca. 4,5 km	Schaffung hoher fahradgerechter 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.	< 2.000	-	Eine verbesserte Radverkehrsbindung von Schwanewede ist prinzipiell sinnvoll. Allerdings sind die Radverkehrspotenziale fraglich. So wird diese Maßnahme zunächst zurückgestellt.	