

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
BS.1	A 281 Ringschluss		€€€€€€€€	€€€€€€€	€€€€€€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	
BS.1a	Neubau der B212n		€€€€€€	€€€	€€€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	
BS.2	Seitenstreifenfreigabe A27		€€€€€	€€€	€€€	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
BS.4	Fahrradfreundlicher Umbau an 19 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 wohl fertig sein (die folgenden Knoten werden mit aufgenommen: Norderländer/Grollander Str., Brakkämpe/Stedingsehe, Huchtinger Heerstr./Brokhuchtinger Landstraße)				I	I	I	I	I	I	I	I	I	
BS.5	Rückbau Neuenlander Straße sowie Anpassungen der LSA		€€€€	€€€	€€€	I	II	II	II	III	III	II	III	III	
BS.6	Umbau Heinrich-Plett-Allee aufgrund Strabverlängerung	Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. BS.19 Verlängerung Straßenbahn Linie 1, verbleibende Planungsdauer				I	I	II - IV	I	I	II - IV	I	I	II - IV	
BS.7	Umbau Kirchhuchtinger Landstraße aufgrund Strabverlängerung	Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. BS.19 Verlängerung Straßenbahn Linie 1, verbleibende Planungsdauer				I	I	II - IV	I	I	II - IV	I	I	II - IV	
BS.19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	verbleibende Planungsdauer	€€€€€€€€	€€€€€	€€€€€	I	I	II - IV	I	I	II - IV	I	I	II - IV	
BS.20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	verbleibende Planungsdauer	€€€€	€€	€€	I	I	II - IV	I	I	II - IV	I	I	II - IV	
BS.21	Maßnahmen im Busnetz			€€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
BS.24	Verbesserte Tarifangebote	Ausweitung der zielgruppenspezifischen Tarifangebote, z. B. durch ein Gruppenticket für 5 Personen.				I	I	I	I	I	I	I	I	I	
A.1	Ausbau der A1	Die Autobahn 1 wird in Niedersachsen bis Osnabrück verbreitert, so dass für jede Fahrtrichtung 3 Fahrspuren vorhanden sind.	€€€€€€€€			II	III - IV	III - IV	II	III - IV	III - IV	II	III - IV	III - IV	
A.2	Neubau der B6n	Zwischen der künftigen Autobahn 281 im Bereich der heutigen Neuenlander Straße (Bundesstraße 6) und der Autobahn 1 in Brinkum wird die Bundesstraße 6 neu gebaut. Sie dient zum einen als Ortsumgehung für Kattenturm zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und zum anderen als schnelle Verbindung zwischen den beiden Autobahnen.	€€€€€€€€	€€€€€€€	€€€€€€€	I - II	II - III	III - IV	I - II	II - III	III - IV	I - II	II - III	III - IV	

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
A.3	Neubau der B213n	Im Zusammenhang mit dem Bau der Bundesstraße 212neu zwischen Brake und Bremen-Güterverkehrszentrum (Autobahn 281) ist eine Ortsumgehung für Delmenhorst vorgesehen. Diese wird zwischen der B212neu und der Autobahn 28 entstehen, um die Ortslagen von Delmenhorst und Ganderkesee von Fernverkehren zu entlasten. Die genaue Lage und Ausgestaltung ist den Untersuchungen der niedersächsischen Straßenbauverwaltung vorbehalten	€€€€€€			I - II	II - III	III - IV	I - II	II - III	III - IV	I - II	II - III	III - IV	
A.5	Ausbau Habenhauser Brückenstraße	Die Habenhauser Brückenstraße wird 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.	€€€€	€€€	€€€	I	II	II	II	III	III				
A.6	Umbau Kreuzung Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße	Die Maßnahme dient der Erschließung der neuen Besiedlung im Bereich Werdersee. Erfolgt ggf. zusammen mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße	€€	€	€€	I	I	II	I	I	II	I	I	II	
A.7	Umbau Kreuzung Borgwardstraße / Habenhauser Brückenstraße	Erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße.	€€	€	€	I	II	II	I	II	II				
A.8	Bessere Ampelschaltungen auf der Habenhauser Brückenstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Habenhauser Landstraße. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger. Die Maßnahme wird zusammen mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße verwirklicht.		€	€	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
A.13	Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6	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.		€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
A.14a	Optimierung B6 / Fly-Over im Zubringer Überseestadt über den Utbremer Kreisel	Die Zufahrts- und Verflechtungsmöglichkeiten am Fly-Over Überseehaven werden verbessert. Durch Veränderungen in der Spurenuordnung		€€€	€€	I	II	II	II	III	III				
A.15	Verlängerung Am Gaswerkgraben	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.	€€€	€€	€€	II	III	III	II	III	III				



* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad								
						oberer			mittlerer			unterer**		
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio											
A.24	Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen	Aufbau von Informationstafeln auf dem Autobahnring Bremen. Bei Staus und Störungen können die Autofahrer rechtzeitig über Gefahrenstellen informiert und frühzeitig an Staus vorbei gelotst werden.	€€€€	€€	€€	II	III	III	II	III	III	II	III	III
A.26	Ertüchtigung Wardamm	Ertüchtigung des Wardamms mit verbesserter Fußwegführung und Ausbau zur Premiumroute für den Radverkehr statt der heute sehr holperigen Strecke für alle Verkehrsteilnehmer.		€€€€	€€	I	II	II	II	III	III			
A.27	Straßenunterhaltung	In den drei Finanzierungspfaden werden unterschiedliche finanzielle Ansätze angenommen: Im oberen Pfad stellt die Stadt Bremen 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. Im mittleren Pfad werden die heutigen Mittel für Straßenunterhaltung beibehalten, während im unteren Pfad das Budget gekürzt wird.		oberer/mittlerer: €€€€€€€€ unterer: €€€€€€€	oberer: €€€€€€€€ mittlerer: €€€€€€€ unterer: €€€€€€	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV
A.28	Geschwindigkeits-überwachung	Die Geschwindigkeit und die Lkw-Fahrverbote werden strenger überwacht.			€€€	I	I - IV	I - IV		I - IV	I - IV			
B.1	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	Damit Beschäftigte und Kunden die Gewerbegebiete gut finden, werden fehlende Schilder, die dorthin weisen, aufgestellt. Damit entfallen meist auch überflüssige Suchfahrten für Ortsfremde, die sich nicht auskennen.		€€€	€€	I	II	II	II	III	III			
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen Hbf	Beseitigung der in einem speziellen Gutachten identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Bremen Hbf.	€€€€€€€€	€€€€€	€€€€€€€€	I	II - IV	II - IV	I	II - IV	II - IV	I	II - IV	II - IV
C.1	Begegnungszonen in Wohnquartieren	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.		€€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
Kostenklassen in Euro															
			€ = < 0,1 Mio		€€€€€€ = 10-25 Mio										
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio										
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio										
C.1b	Begegnungszonen in Nahversorgungszentren	Bremen probiert das innovative Instrument der Begegnungszonen im Rahmen eines Verkehrsversuchs auch in ausgewählten Nahversorgungszentren (z. B. Ortsmitte Osterholz) aus.		€€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
C.2	Mehr Platz für Fußgänger	Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen (vor allem in den Stadtteilzentren) werden die Fußwege freigehalten, ausreichend breite Gehege hergestellt und Fuß- und Radverkehr getrennt.		€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	II	II - IV	II - IV	II - IV
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und müssen von parkenden Autos freigehalten werden. Bremen setzt ein Programm um, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert wird und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden.		€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I - IV
C.4	Fußverkehrskonzepte	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.	€€€	€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I - IV
C.5	Stadtteilpläne weisen neue Wege	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.		€€	€	III	III - IV	III - IV	III	III - IV	III - IV				
C.6	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	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.	€€€	€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I - IV
C.7	Mehr Grün in Straßen	Bei manchen Straßenräumen reichen Bäume, um die städtebauliche Erscheinung zu verbessern. Bremen erhöht die Finanzmittel für die Pflanzung und Pflege von Bäumen und Grüngestaltung.	€€€€€€€€			I	I - II	I - IV	I	I - II	I - IV	I	I - II	I - IV	I - IV

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)

** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
D.4	Grüne Welle für den Radverkehr	Auf besonders wichtigen Radverkehrsstrecken werden aufeinanderfolgende Ampelschaltungen so optimiert, dass Fahrradfahrende flüssig über die Ampeln kommen, ohne dass andere Verkehrsträger stark beeinträchtigt werden.		€€	€	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III				
D.5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen	Bestehende Kapazitätsengpässe in der Radverkehrsinfrastruktur werden beseitigt, sofern dies lokal möglich ist.	€€€	€€€	€€	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	I - III	
D.6	Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	Der Großteil der Radwege in Bremen kann benutzt werden - muss 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 einem Konzept wird geprüft, welche Radwege zu erhalten sind und wo die Flächen sinnvoll anders genutzt werden können.			€		I	I		I	I				
D.7	Mehr Markierungen für Radverkehr	Markierungen auf der Fahrbahn machen Radverkehr sichtbar. Piktogramme und Schutzstreifen verdeutlichen die erforderlichen Flächen für Radfahrer/innen. Vorbeifahrtstreifen und Aufstellbereiche an Kreuzungen ermöglichen Radfahrer/innen das Vorbeifahren an wartenden Autos und direkt links abzubiegen.		€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	
D.8	Fahrradstraßen	Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.	€€€	€€€	€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	
D.11	Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	Bremen erhöht die Finanzmittel für den Unterhalt der Radwege. Dadurch können Schäden beseitigt werden und die Infrastruktur hält länger.		€€€€€€	€€€€€€		I - IV	I - IV		I - IV	I - IV		I - IV	I - IV	
D.12	Fahrradwegweisung	Die Unterhaltung der Beschilderung für den Radverkehr wird sichergestellt. Denn nur Schilder, die intakt sind, weisen den richtigen Weg.			€€€€€		I - IV	I - IV		I - IV	I - IV		I - IV	I - IV	
D.13	In Einbahnstraßen in Gegenrichtung radfahren	Noch gibt es einige Einbahnstraßen in Bremen, die nicht offiziell dafür freigegeben sind, dass Radfahrer/innen hier in Gegenrichtung fahren können. Bremen wird weiter Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen.		€	€		I - II	I - II		I - II	I - II		I - II	I - II	
D.14	Radverkehrsnetz verdichten	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.		€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
D.16	Premiumroute Huchting - Innenstadt - Uni - Lilienthal	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 Domsheide und Wilhelm-Kaisen-Brücke zu umfahren und die Premiumroute parallel zur Friedrich-Ebert-Straße durch die Meyerstraße zu führen.	€€€€	€€	€€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - III	I - III	
D.17	Premiumroute Obervieland - Neustadt - Woltmershausen - GVZ	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.	€€€	€€	€€	II	II - III	II - III	II	II - III	II - III	II	III - IV	III - IV	
D.19	Premiumroute Kleiner Ring	Die Premiumroute ermöglicht ein Umfahren der Innenstadt, der Neustadt und Östlichen Vorstadt und dient so als zentraler Verteiler. Von der Stephanibrücke über die Neuenlander Straße, die Erdbeerbrücke, dann parallel zur Bahn bis zur Hemmstraße und zurück zur Weser.	€€€€	€€	€€	II	II - III	II - III	II	II - III	II - III	II	III - IV	III - IV	
D.19b	Premiumroute Großer Ring: Woltmershausen - Grolland (Ochtumdeich) - Obervieland - neue Weserbrücke A1 - Hemelingen - Gartenstadt Vahr - Schwachhausen - Findorff - Walle - neue Fähre	Der Große Ring ermöglicht zügiges und komfortables Radfahren auf tangentialen Strecken, z.B. verbindet die Route die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos. Zwei neue Weserquerungen (Fähre und Brücke Höhe A1) schaffen neue Verbindungen, kürzere Wege und machen das Radfahren attraktiver.	€€€€€	€€€	€€€	I	I - II	II - III	II	II - III	III - IV	II	III - IV	III - IV	
D.20a	Premiumroute Woltmershausen - Huchting - Delmenhorst	Eine direkte Route zwischen Woltmershausen, Huchting und Richtung Delmenhorst macht das Radfahren zwischen den Stadtteilen und vor allem für Pendler/innen attraktiv.	€€	€€	€€	II	II	II	III	III	III	II	III - IV	III - IV	
D.22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe - Stadtwerder - Altenwall	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.	€€€€€	€€€	€€€	I	II	II	I	II	II	II	III - IV	III - IV	



* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemeligen - Habenhausen)	Es wird eine neue Weserbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zwischen Habenhausen und Hemelingen (in Höhe der A1) gebaut. Dadurch entfallen in Zukunft lange Umwege über die Erdbeerbrücke.	€€€€€	€€€	€€€	II	III	III	II	III	III	II	III - IV	III - IV	
D.24	Bessere Radabstellanlagen	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden bremenweit verbessert. Insbesondere in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und in den Wohnquartieren werden neue Fahrradabstellanlagen geschaffen.		€€€	€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - IV	I - IV	
D.25	Fahrradleichen entsorgen	Die Unterhaltung und Pflege von öffentlichen Fahrradabstellanlagen wie die Entsorgung von Fahrradleichen wird sichergestellt.			€€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV				
D.26	Serviceangebote für den Radverkehr	Bremen verbessert die Serviceangebote für Radfahrende: Gepäckschließfächer, Haltegriffe an Ampeln, Fußstützen an Wartebereichen, Wettersensoren an Ampeln, Luftpumpautomaten usw.		€€	€€	II	II - IV	II - IV	II	II - IV	II - IV	II	II - IV	II - IV	
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von den Straßenbahnen angesteuert werden können. So müssen die Bahnen an roten Ampeln deutlich weniger warten, sondern bekommen früher grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.		€€	€€	I	I	I	I	I	I	II	II	II	
E.7	Keine Behinderung durch Falschparker	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.			€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
E.8a	Fähre Waterfront - Woltmershausen - Überseestadt	Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Waterfront, Pusdorf und der Überseestadt zur Verbesserung der Anbindung aus Richtung Woltmershausen und der Neustadt im VBN-Tarif.	€€	€	€€€€€€	I	I	I - IV							
E.8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	Barrierefreier Ein- und Ausstieg wird durch den Umbau von Haltestellen sichergestellt.	€€€€€€	€€€	€€€€	I	I - III	I - III	I	I - III	I - III	I	I - III	I - III	
E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von Bussen angesteuert werden können. So müssen die Busse an roten Ampeln deutlich weniger warten, sondern bekommen früher grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.		€€€€	€€	I	II	II	III	III	III				

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad										
						oberer			mittlerer			unterer**				
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb		
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio													
I.2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	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.		€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV					
I.3	Mobilitätsberatung für Neubürger	Menschen, die neu nach Bremen ziehen, kennen sich oft noch nicht gut in der Stadt aus. Insbesondere das Bus- und Bahnnetz oder das Radverkehrsnetz sind jedoch nicht immer auf den ersten Blick zu verstehen. Neubürger/innen bekommen daher ein Informationspaket mit Informationen zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß, Carsharing) und eine persönliche Mobilitätsberatung.		€	€€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV		
I.4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	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 Carsharing-Fahrzeugen können Großes bewirken. Bremen bietet daher eine Mobilitätsberatung für alle interessierten Betriebe, Schulen oder Einrichtungen an.			€€€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV		
I.5	Multimodales Datenportal	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, Carsharing) 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.		€€€	€€	I	I	I	II	II	II					

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
			Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio												
I.6	Einführung einer Mobilitätskarte	Bremen bekommt eine Mobilitätskarte mit der man Bus & Bahn, Taxi, Carsharing und Autovermietung nutzen kann. Dies bietet mehr Flexibilität ohne eigenes Auto.		€€€	€€	I	I	I	III	III	III				
I.7	Förderung zielgruppenorientierter Projekte	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.			€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	
J.1	Elektromobilität bei der BSAG	Mit der Förderung von Pilotprojekten sollen verstärkt Elektrobusse von der BSAG im Linienverkehr eingesetzt werden.		€€€	€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II				
J.2	Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	Verleih von Pedelecs an Park & Bike-Standorten, zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV und an Mobil.Punkten.		€€	€€€	II	II	II - IV	II	II	II - IV				
K.1	Mehr Tempo 30	Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen kann einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.		€€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
K.2	Straßensperrung an Schulstandorten	Wenn zu viele Eltern einer Schule ihre Kinder morgens mit dem Auto bringen, sorgt dies vielfach für sehr unübersichtliche Situationen, die oft auch 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 zur Schule 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 und nur wenn es wirklich unbedingt notwendig ist, mit dem Auto.		€	€	I	I	I	I	I	I	I	II	II	
K.3	Aufwertung von Angsträumen	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.	€€	€€	€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad								
						oberer			mittlerer			unterer**		
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb
Kostenklassen in Euro € = < 0,1 Mio €€ = 0,1-1 Mio €€€ = 1-2,5 Mio €€€€ = 2,5-5 Mio €€€€€ = 5-10 Mio €€€€€€ = 10-25 Mio €€€€€€€ = 25-50 Mio €€€€€€€€ = > 50 Mio														
K.4	Markierung von Haltelinien auf Radwegen	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 Radfahrenden an Ampeln, wo sie anhalten müssen.		€€	€		II	II	II	II	II	II	II	II
K.5	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern	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.		€	€		I	I	I	I	I	I	I	I
K.6	Einmündungen standardisieren	Einmündungen bergen aufgrund von abbiegenden Autos ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer/innen. Bremen versucht daher mit einem Programm solche Risikoorte zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegefurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegefurten in Einmündungen oder durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	€€€	€€€	€€		I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV
K.7	Beleuchtung von Radwegen	Die Beleuchtung von Radwegen wird verbessert und auf Strecken ausgeweitet, die heute noch unbeleuchtet sind.		€€€	€€		I	II - III	II - III	I	II - III	II - III		
K.8	Verkehrssicherheitskonzept	Bremen erarbeitet mit allen Fachleuten ein Konzept um die Verkehrssicherheit in der Stadt zu verbessern.			€€		I	I	I	I	I	I	I	I
L.1	Kampagne für das Zufußgehen	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.			€€		I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV
L.2	Kampagne für das Radfahren	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.			€€€		I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV		

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskosten- anteil Bund/Dritte	investive Mittel Bremen*	konsumtive Mittel Bremen* (Planung, Betrieb, Personal)	Finanzierungspfad									
						oberer			mittlerer			unterer**			
						Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	Planung	Bau / Realisierung	Betrieb	
Kostenklassen in Euro															
			€ = < 0,1 Mio		€€€€€€ = 10-25 Mio										
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio										
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio										
L.3	Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht	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/innen auf dem Radweg fahren. An allen anderen Stellen können sie auf der Fahrbahn oder dem Radweg fahren. Diese Tatsache wissen viele Autofahrer/innen nicht, so dass es zu Konflikten kommt. Daher soll diese Wissenslücke durch eine Informationskampagne geschlossen werden.			€€	I	I	I	I	I	I				
L.4	Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	Kopfsteinpflaster passt gut zu alten Häusern und wertet das Ortsbild von Straßen auf. Kopfsteinpflaster ist aber auch unkomfortabel und manchmal sogar gefährlich zum Radfahren. Künftig wird es daher nicht auf Hauptrouten des Radverkehrs eingesetzt. Ein dementsprechender Verweis auf eine nutzungsadäquate Gestaltung und konkret das Radverkehrsnetz soll im Pflasterkataster erwähnt werden.				I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I - IV
L.5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	Es sollen regelmäßig Öffentlichkeitskampagnen für mehr Verkehrssicherheit durchgeführt werden.			€€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV				
L.6	Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	In der Verwaltung wird eine eigene Organisationseinheit für Nahmobilität und Radverkehrsförderung geschaffen und mit zusätzlichem Personal ausgestattet.			€€€€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I - IV

* bezieht sich auf den Verkehrsetat (nicht UBB, SWAH etc.)
 ** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.