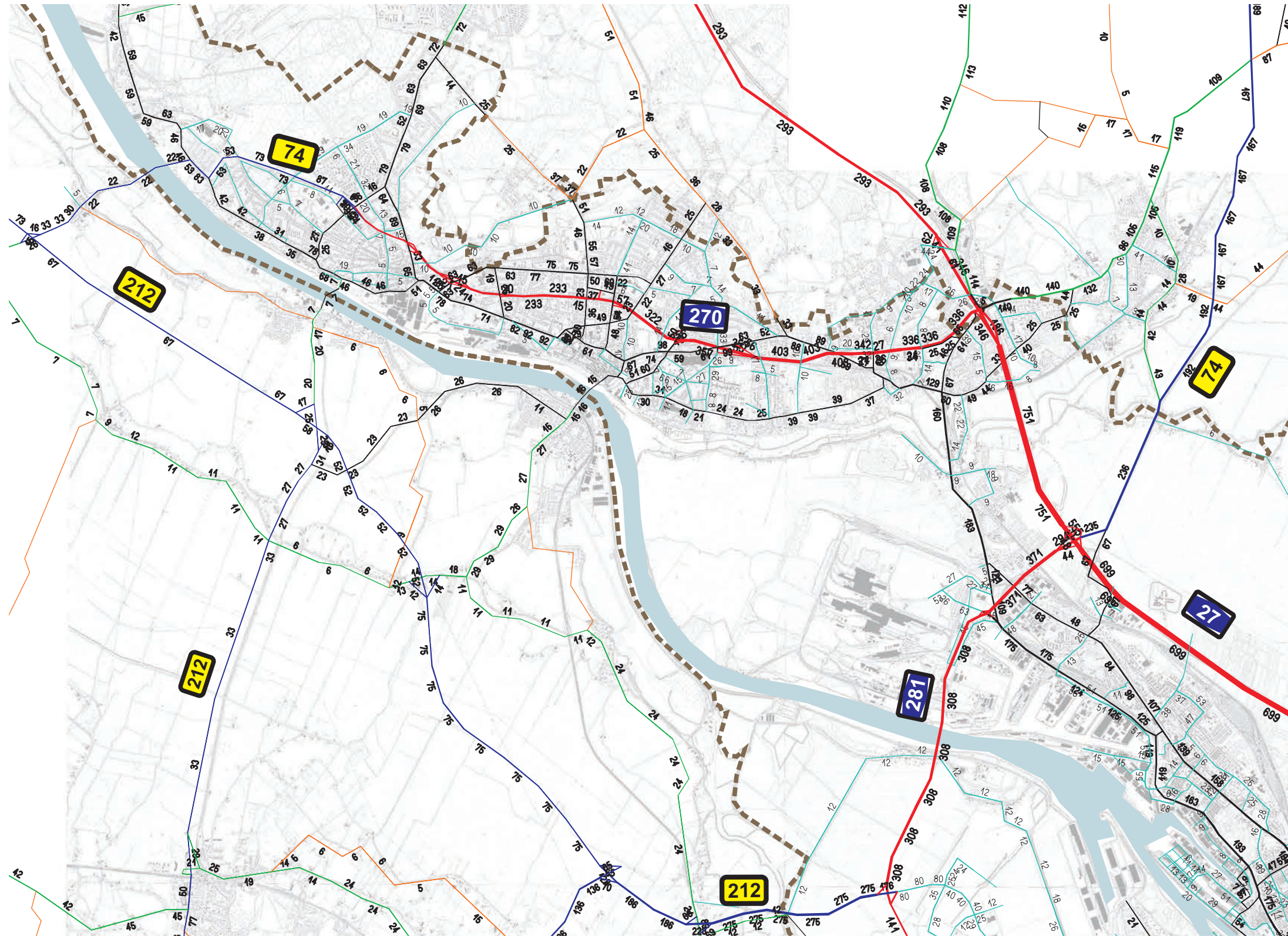


VERKEHR
 2025
 BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

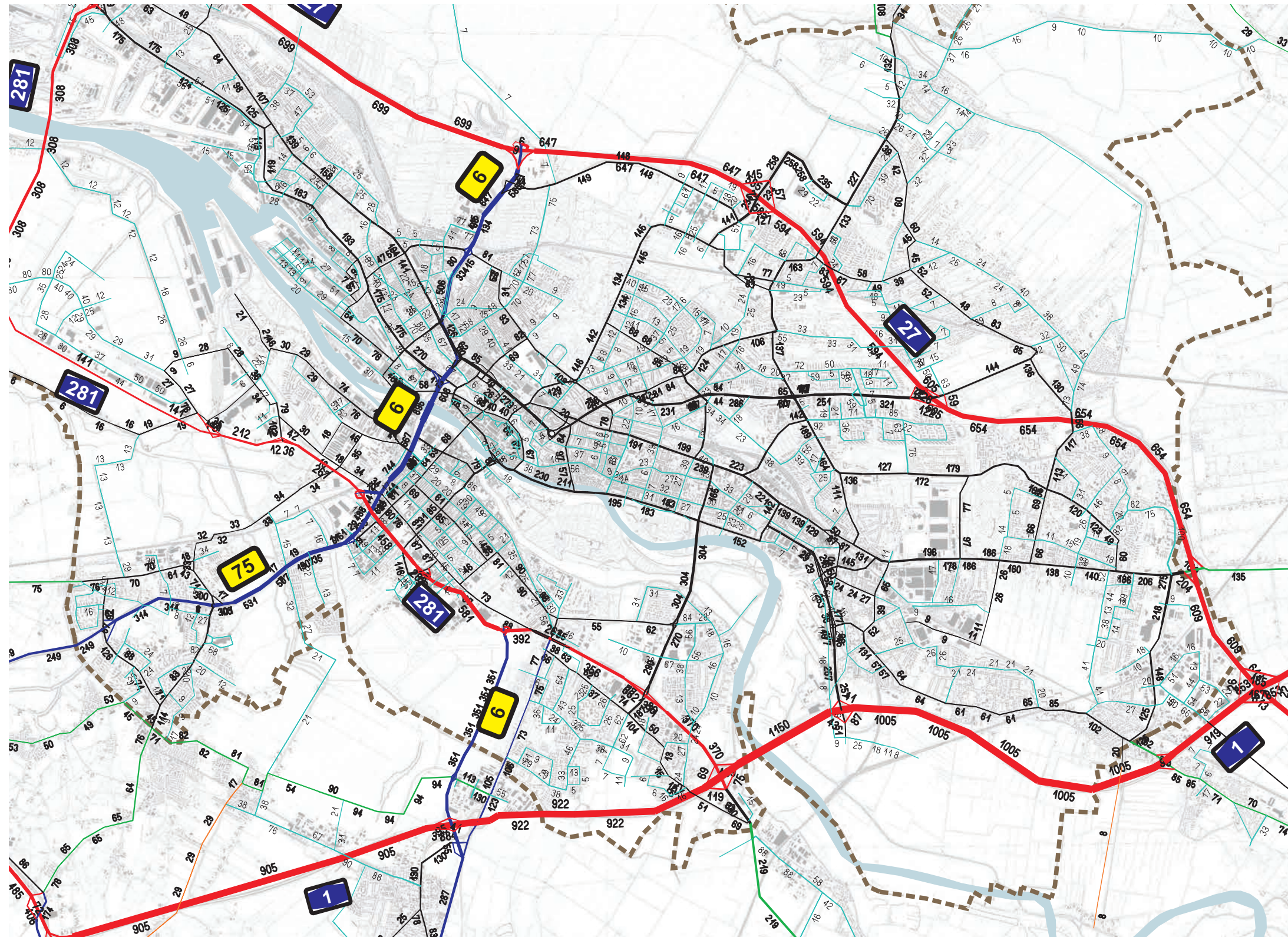
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Tag]
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet in 100er

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

VERKEHR 2025

BREMEN
 BEWEGEN!



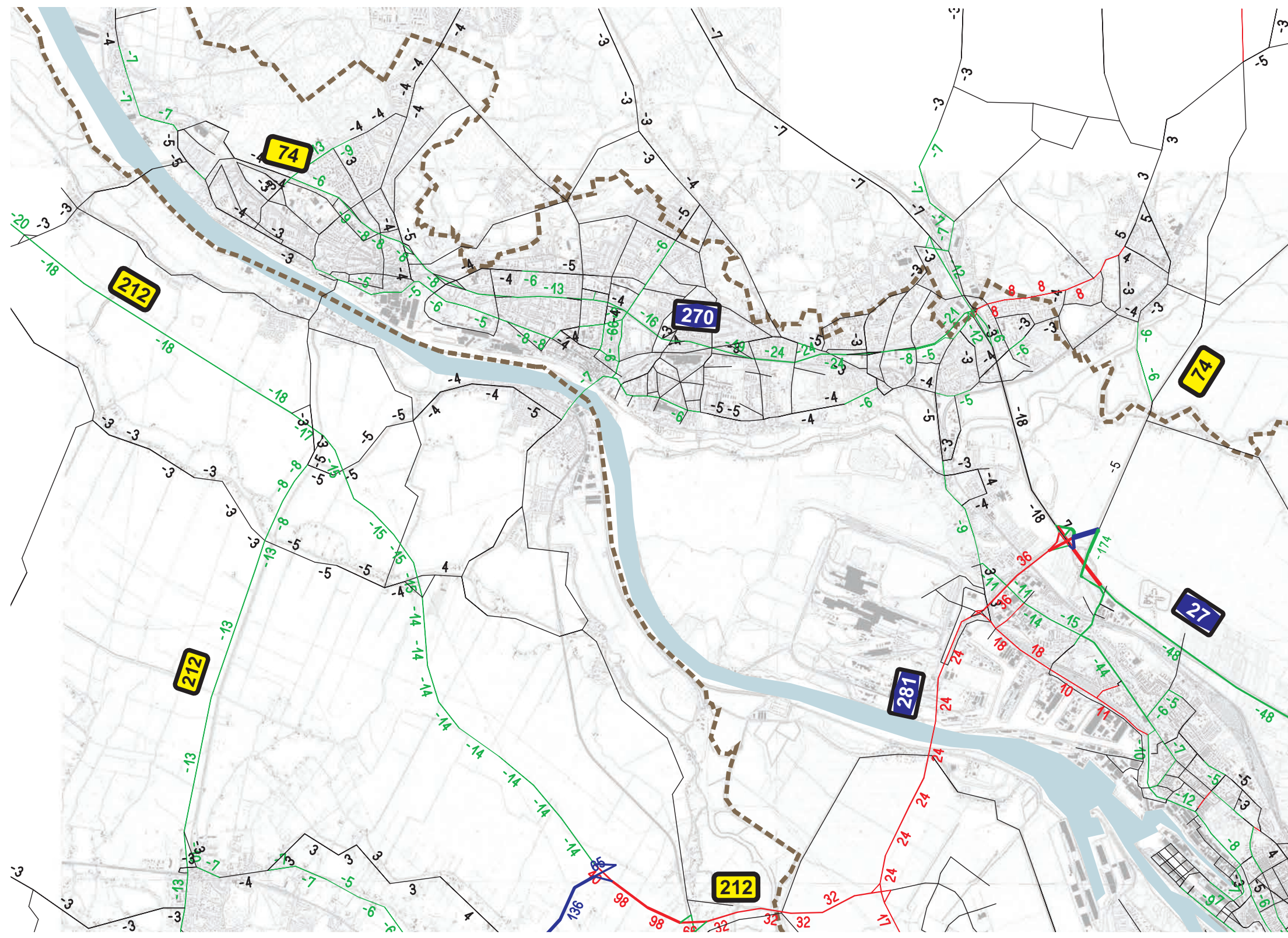
Legende:

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Tag]
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet in 100er

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

**VERKEHR
 2025** BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Änderung im Netz

[Kfz/Tag]
 nur Werte > 300 dargestellt
 und gerundet in 100er

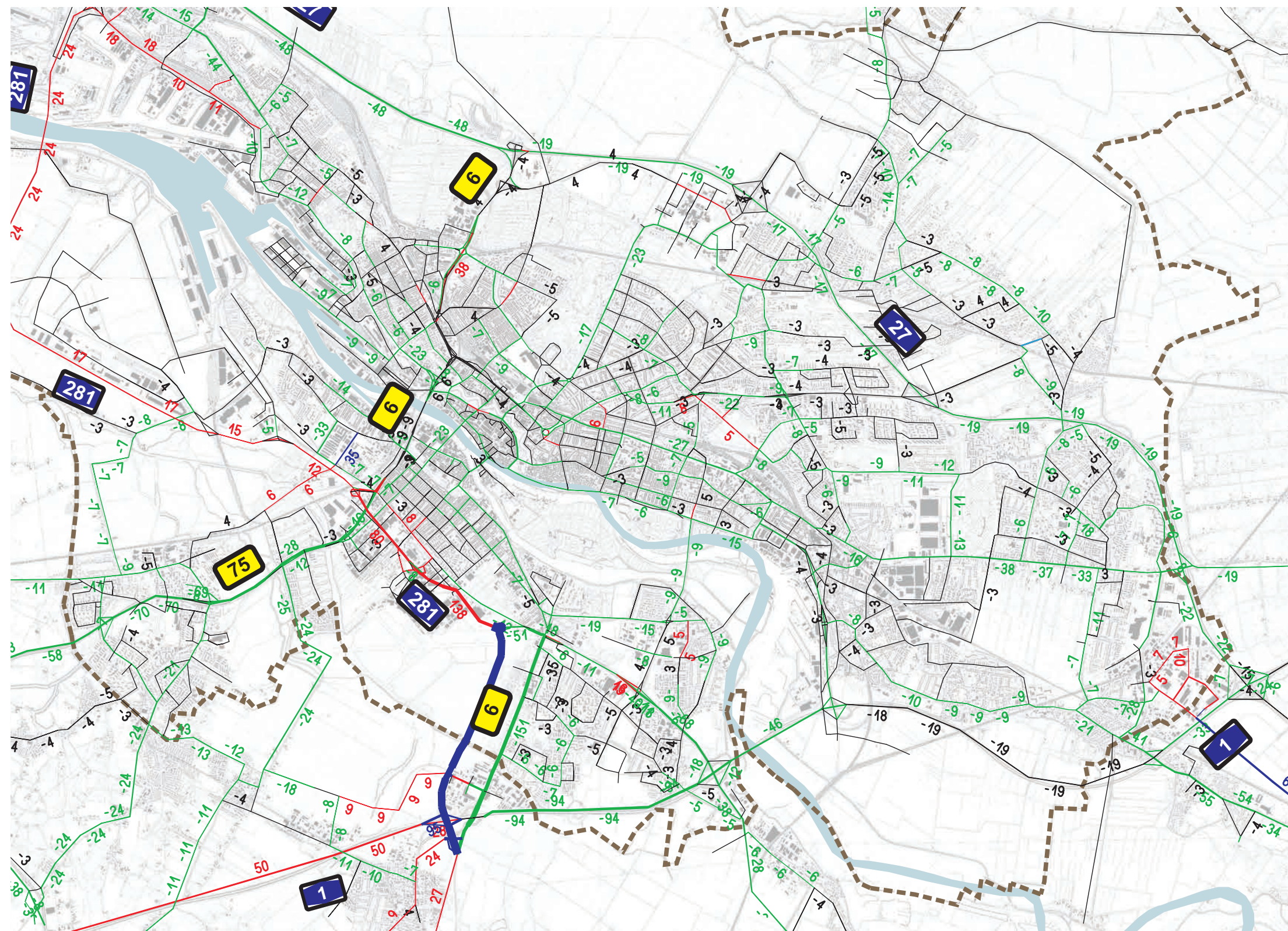
Bewertung < 3% < 500
 (Werte in diesen Grenzen
 werden schwarz dargestellt)

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

Anhang 3.2: DTV-Belastungsdifferenz im Bremer Straßennetz
 zw. Zielszenario u. Basisszenario - Blatt Nord -

VERKEHR 2025

BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Änderung im Netz

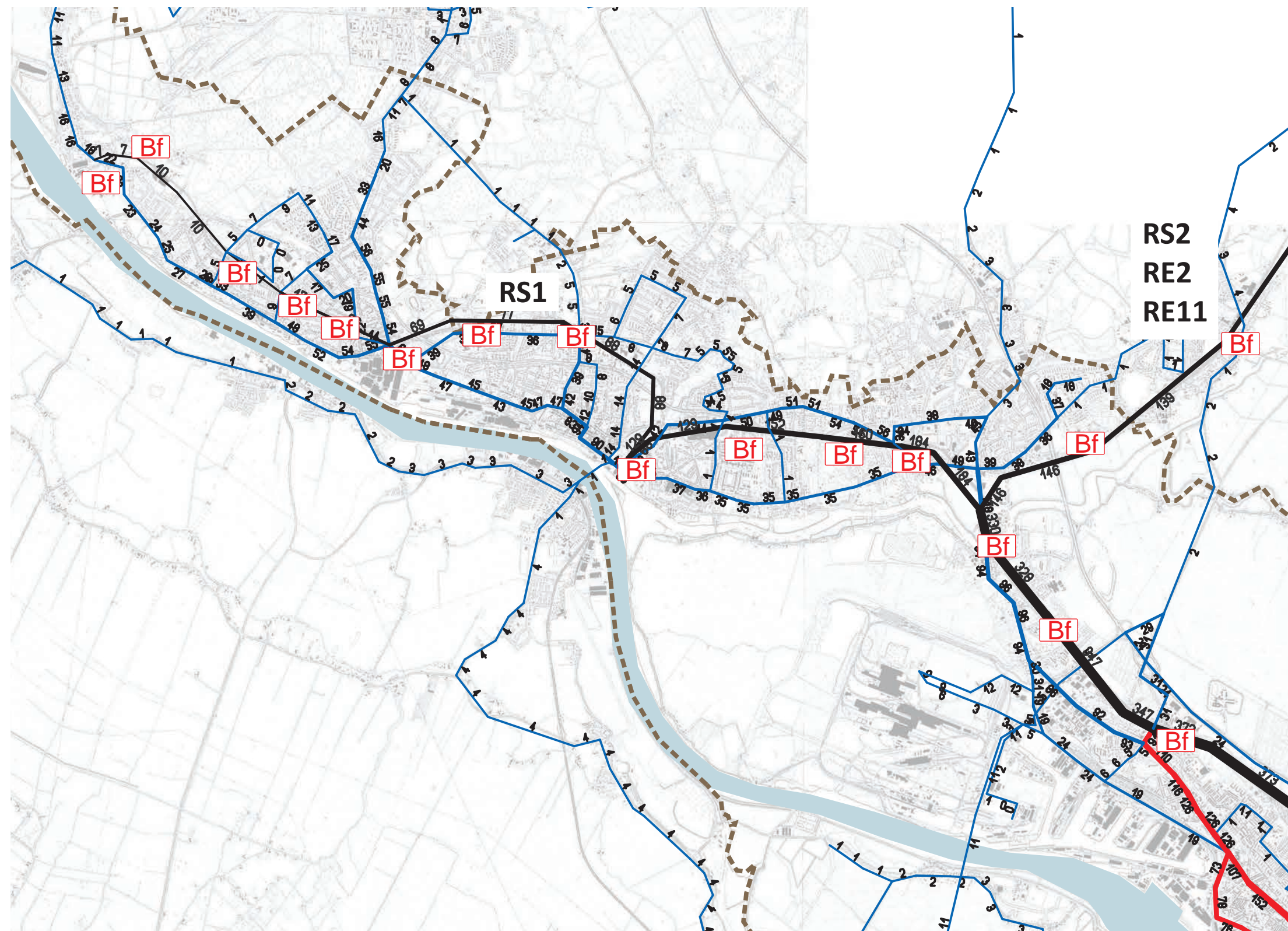
[Kfz/Tag]
 nur Werte > 300 dargestellt
 und gerundet in 100er

Bewertung < 3% < 500
 (Werte in diesen Grenzen
 werden schwarz dargestellt)

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

Anhang 3.2: DTV-Belastungsdifferenz im Bremer Straßennetz
 zw. Zielszenario u. Basisszenario - Blatt Süd -

**VERKEHR
 2025** BREMEN
 BEWEGEN!



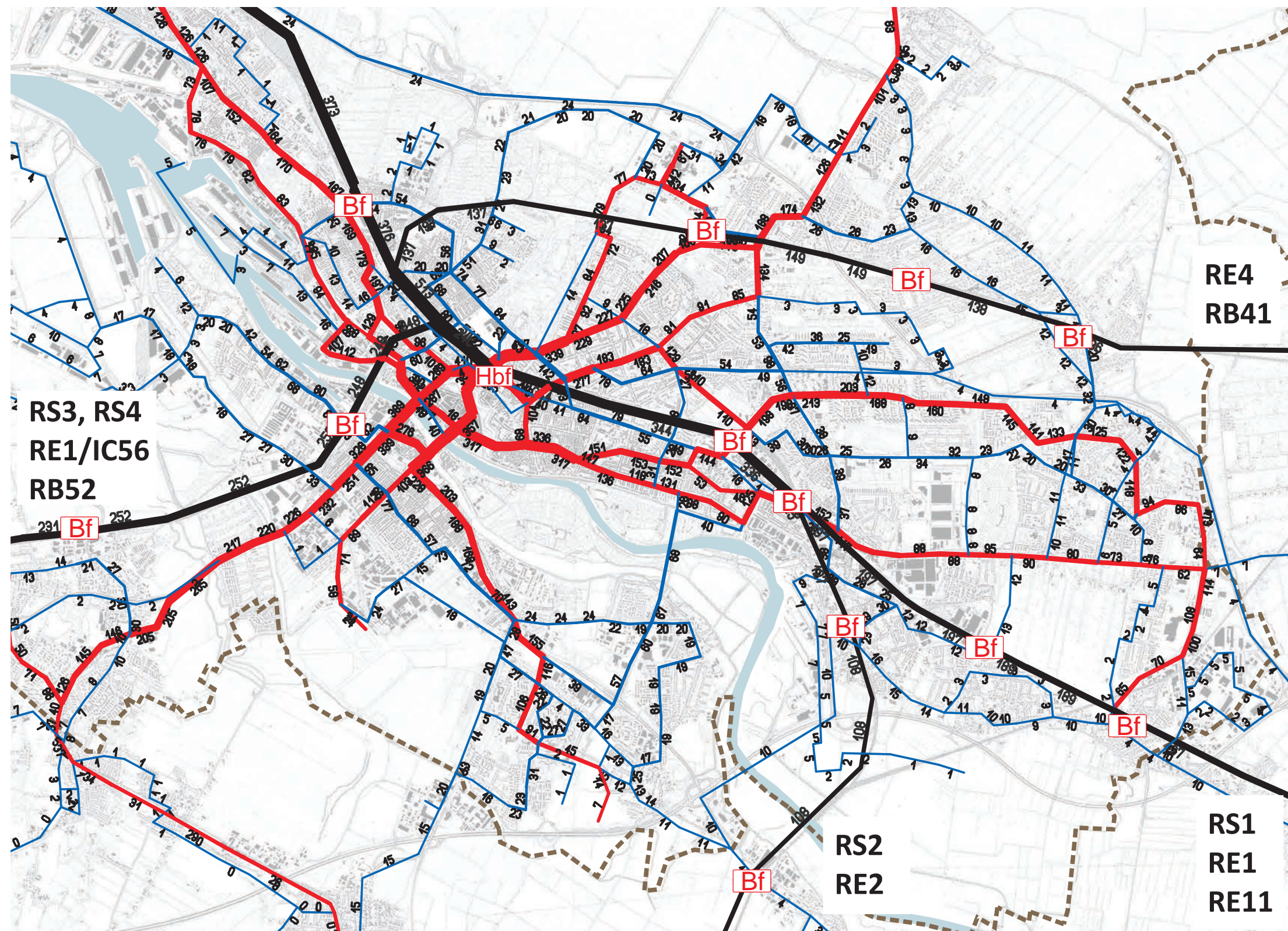
Legende:

- Straßenbahn
- Bus
- SPNV (DB, NWB, ME)

[Personenfahrten/Tag]
 gerundet in 100er

Lesebeispiel:
 261 = 26.100 Pers.Fahrten/Tag

**VERKEHR
 2025** BREMEN
 BEWEGEN!

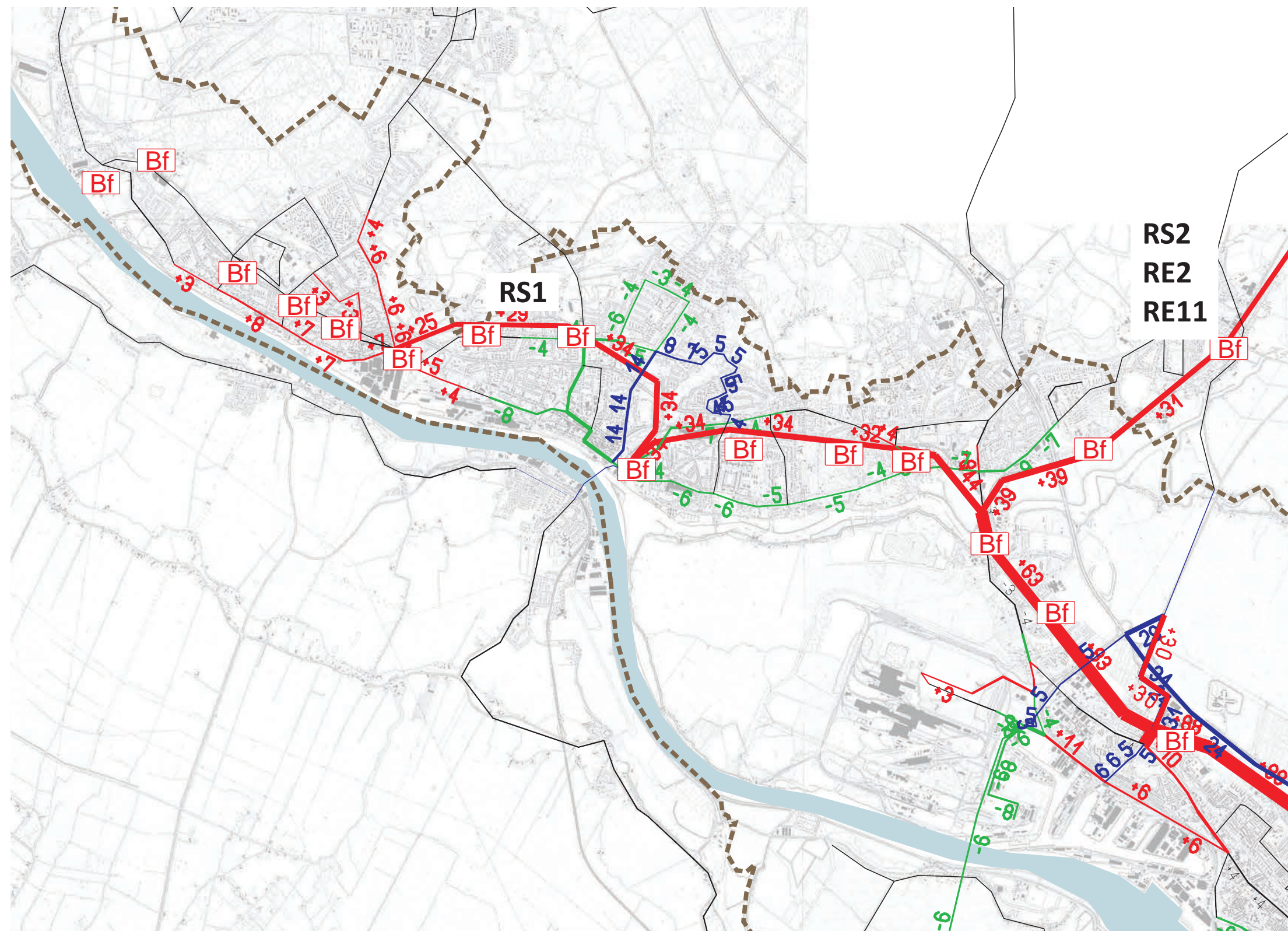


Legende:

- Straßenbahn
- Bus
- SPNV (DB, NWB, ME)

[Personenfahrten/Tag]
 gerundet in 100er

Lesebeispiel:
 261 = 26.100 Pers.Fahrten/Tag



Legende:

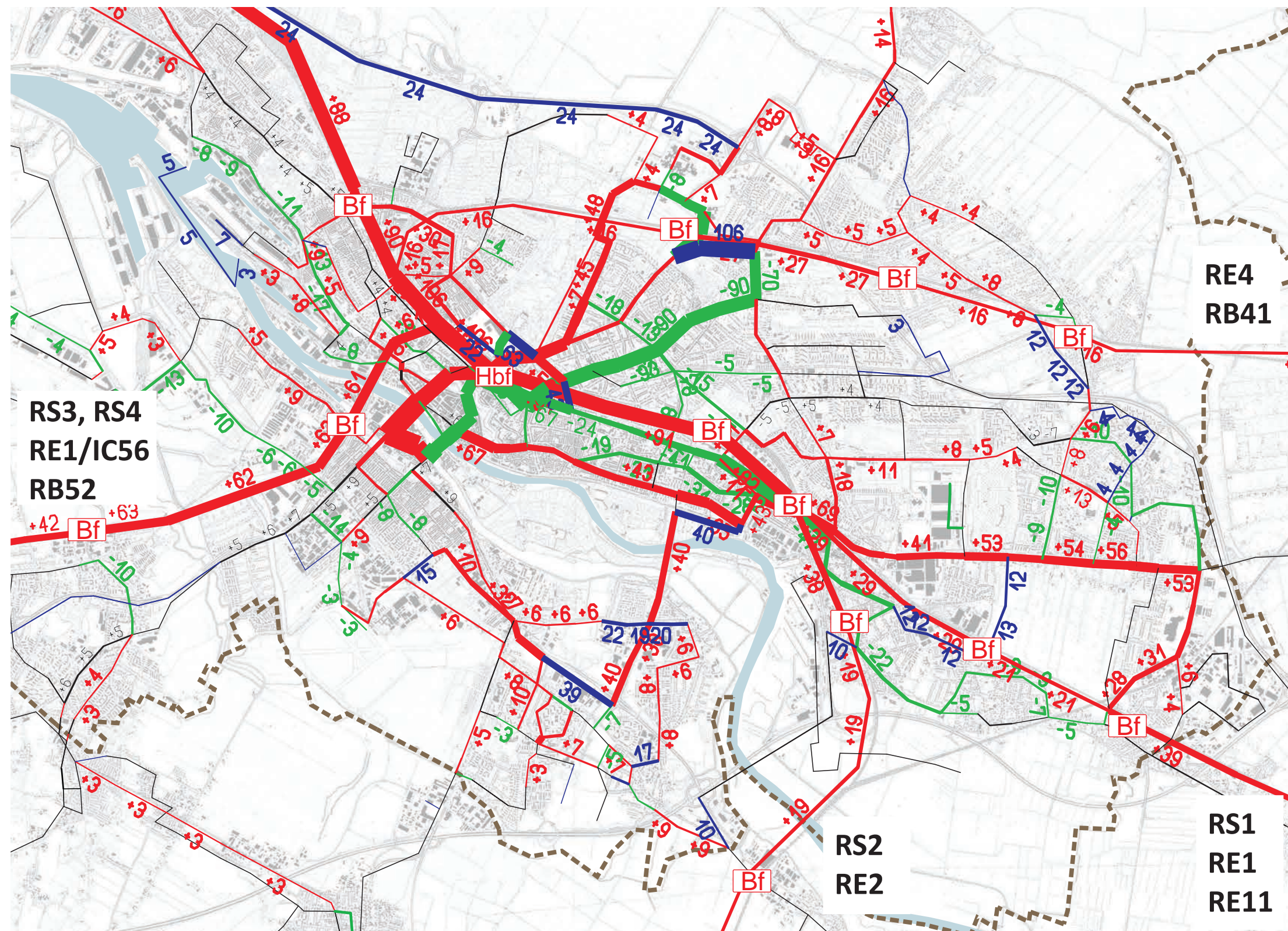
- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Änderung im Netz

[Personenfahrten/Tag]
 gerundet in 100er

Bewertung < 5% < 300
 (Werte in diesen Grenzen
 werden schwarz dargestellt)

Lesebeispiel:
 261 = 26.100 Pers.Fahrten/Tag

**VERKEHR
 2025** BREMEN
 BEWEGEN!



Legende:

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Änderung im Netz

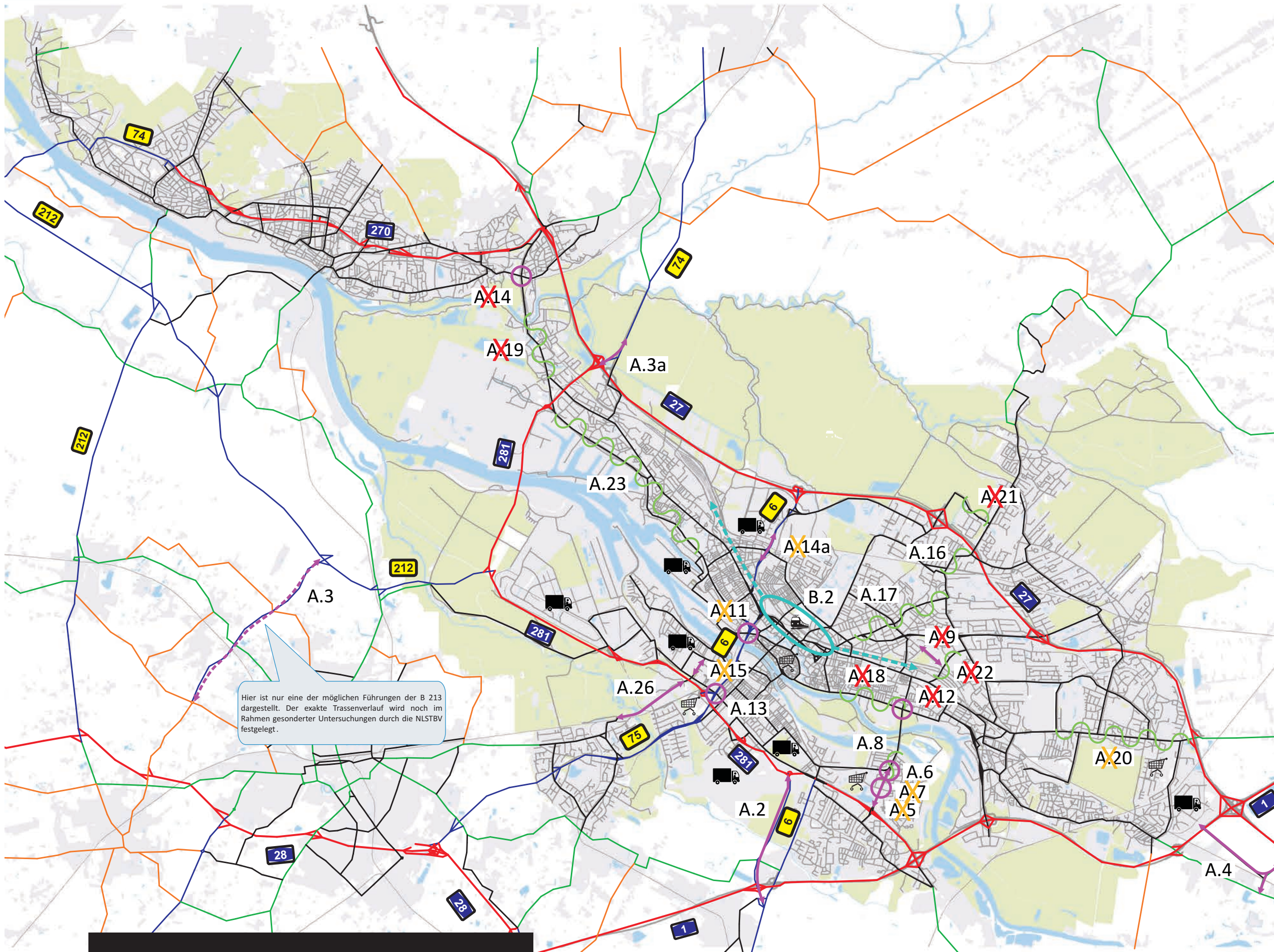
[Personenfahrten/Tag]
 gerundet in 100er

Bewertung < 5% < 300
 (Werte in diesen Grenzen
 werden schwarz dargestellt)

Lesebeispiel:
 261 = 26.100 Pers.Fahrten/Tag

Anhang 3.4: Belastungsdifferenz im öffentlichen Verkehr zw. Zielszenario u. Basisszenario - Blatt Süd -

VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!



Hier ist nur eine der möglichen Führungen der B 213 dargestellt. Der exakte Trassenverlauf wird noch im Rahmen gesonderter Untersuchungen durch die NLSTBV festgelegt.

Legende

Klassifizierung

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße

Maßnahme

- ↔ Optimierung des Straßennetzes
- Optimierung von Kreuzungssituationen
- ~ verbesserte Koordinierung der Signalanlagen für den Kfz-Verkehr
- 🚚 verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten
- 🛒 verbesserte Anbindung einzelner Zentren
- 🚂 Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen
- - - Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen

* Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden

X entfällt im mittleren und unteren Pfad

X entfällt im unteren Pfad

Anhang 4.A.1: Maßnahmen des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs für das Handlungskonzept mit Zuordnung zu den Finanzierungspfaden (*)

VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!

Legende

Premiumrouten

- Premiumrouten im Zielszenario
- Premiumrouten nicht im Zielszenario

Radverkehrsnetz (vorhanden)

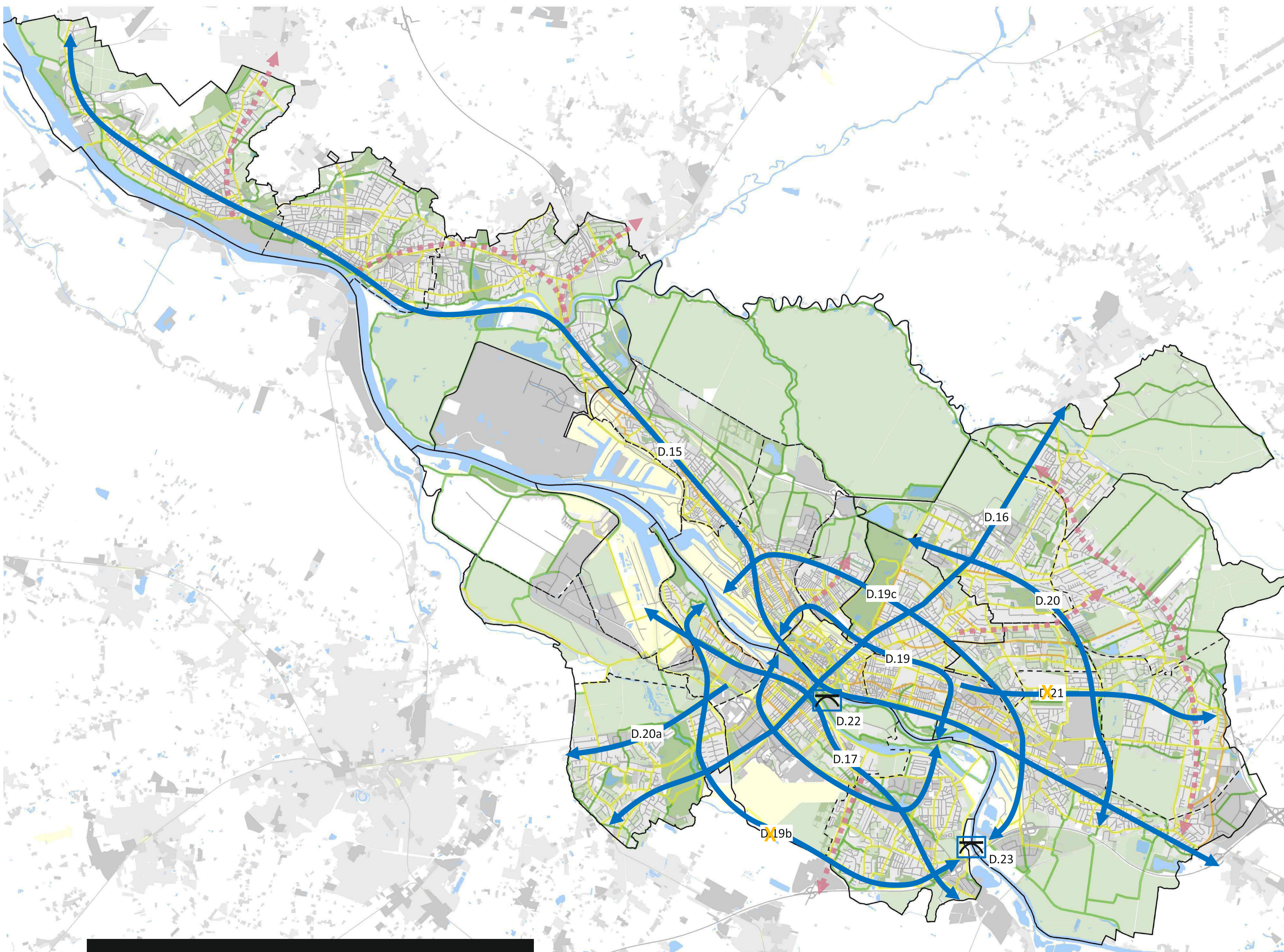
- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute

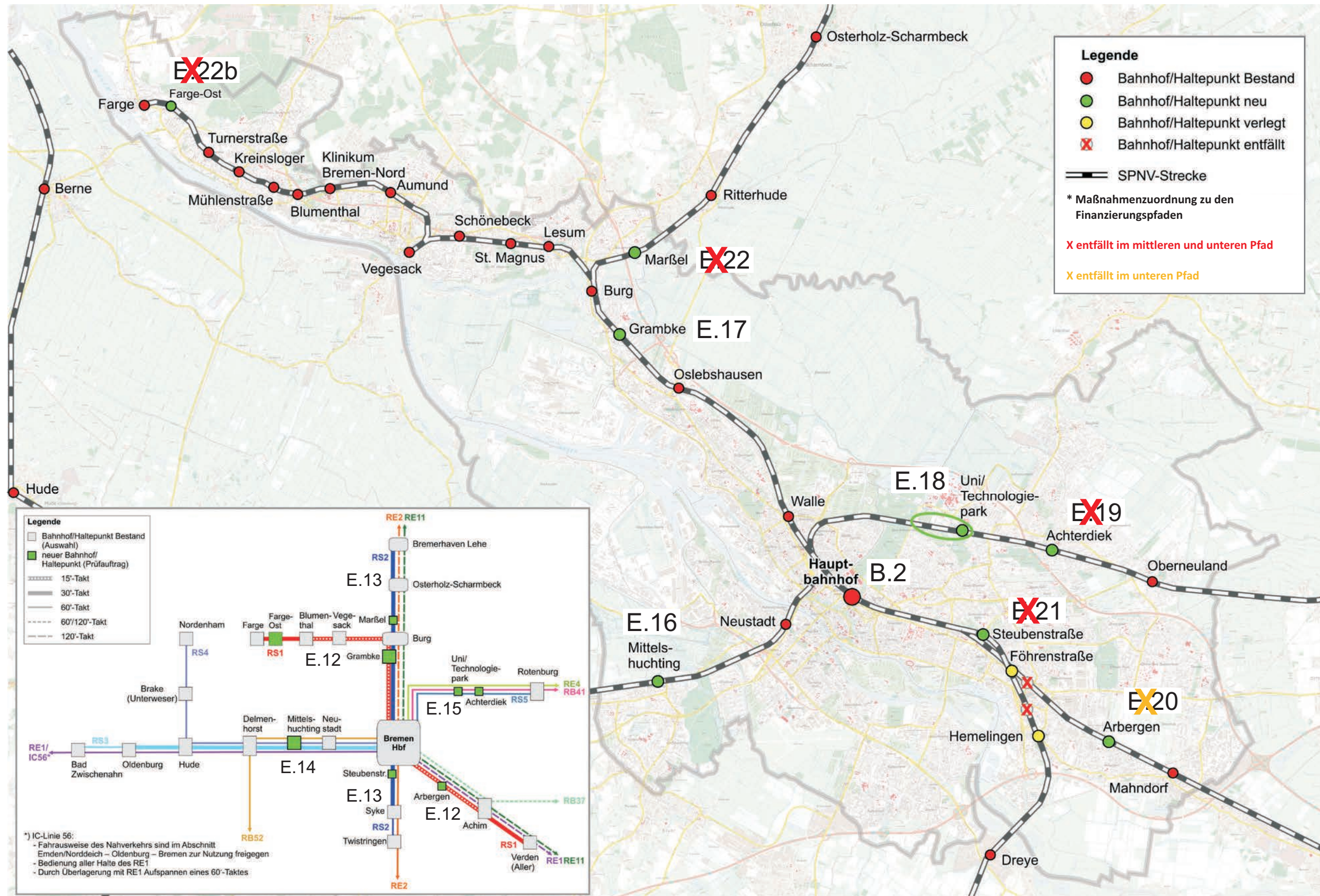
- neue Fuß- und Radverkehrsbrücke

- Grenzen der VEP-Bezirke
- Grenzen der Stadtteile

* Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden

X entfällt im unteren Pfad





Verbesserung der Erreichbarkeit durch neue Haltepunkte

- E.16 Mittelhuchting
- E.17 Grambke
- E.18 Uni/Technologiepark
- E.19 Achterdiek
- E.20 Arbergen
- E.21 Steubenstraße
- E.22 Marßel
- E.22b Farge-Ost

Taktverdichtung bei der Regio-S-Bahn

- E.12 Verdichtung der RS1 zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt
- E.13 Verdichtung der RS2 zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe ganztägig auf einen Halbstundentakt
- E.14 Verdichtung der RS3 zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen Halbstundentakt

Neue Linie bei der Regio-S-Bahn

- E.15 Neue Linie RS5 zwischen Bremen Hbf und Rothenburg im 60-Minuten-Takt. Durch Überlagerung mit der Regionalbahn (RB41) wird so ein durchgehender Halbstundentakt angeboten

Ausbau Eisenbahnknoten Bremen

- B.2 Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen für den Eisenbahngüterverkehr und den SPNV

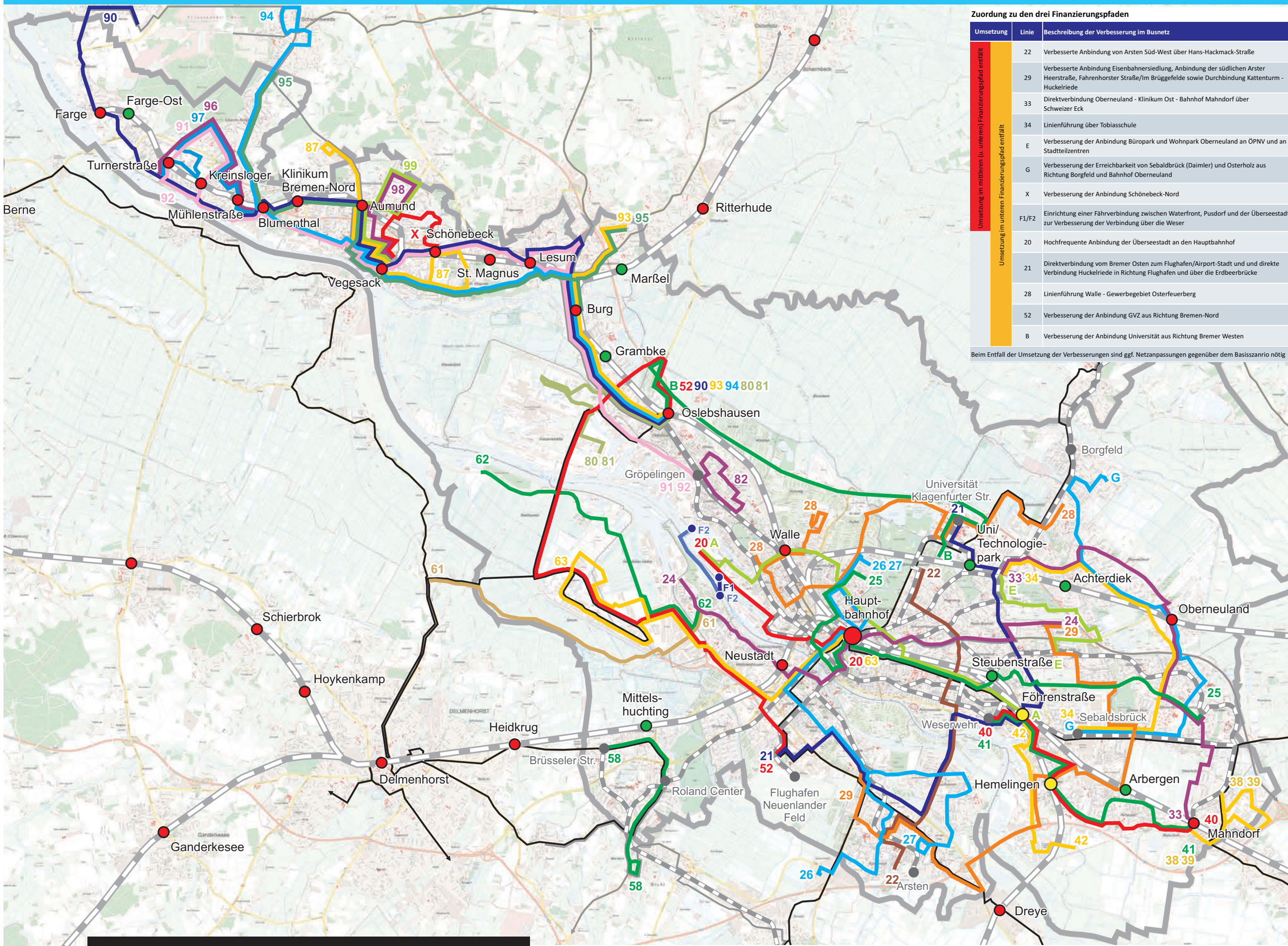


Erläuterung

- E.1 Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelingen zum Bahnhof Oslebshausen. 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.
- E.2 Neubau einer Verbindung zwischen Riensberg und Horn. Es besteht die Möglichkeit hierüber eine beschleunigte Linie aus Richtung Falkenberg in Richtung Innenstadt zu führen.
- E.3 Verlängerung der Straßenbahn vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück.
- E.4 Verlängerung der Straßenbahn von Sebaldsbrück über die Sebaldsbrücker und Osterholzer Heerstraße zur Hans-Bredow-Straße. Es besteht hier dann die Möglichkeit von Sebaldsbrück über den Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf zu fahren.
- E.5 Verlängerung der Straßenbahn ab Kulenkampffallee zur Universität. Verbesserung der Erschließung von Teilen des Campus und Entlastung der heute stark belasteten Linie 6.



* Maßnahmuordnung zu den Finanzierungspfaden
X entfällt im mittleren und unteren Pfad
X entfällt im unteren Pfad



Zuordnung zu den drei Finanzierungspfaden

Umsetzung	Linie	Beschreibung der Verbesserung im Busnetz
Umsetzung im mittleren (u. unteren) Finanzierungspfad entfällt	22	Verbesserte Anbindung von Arsten Süd-West über Hans-Hackmack-Straße
	29	Verbesserte Anbindung Eisenbahnersiedlung, Anbindung der südlichen Arster Heerstraße, Fahrenhorster Straße/Im Brüggefeld sowie Durchbindung Kattenturm - Huckelriede
	33	Direktverbindung Oberneuland - Klinikum Ost - Bahnhof Mahndorf über Schweizer Eck
	34	Linienführung über Toblisschule
Umsetzung im unteren Finanzierungspfad entfällt	E	Verbesserung der Anbindung Büroпарк und Wohnpark Oberneuland an ÖPNV und an Stadtteilzentren
	G	Verbesserung der Erreichbarkeit von Sebaldsbrück (Daimler) und Osterholz aus Richtung Borgfeld und Bahnhof Oberneuland
	X	Verbesserung der Anbindung Schönebeck-Nord
	F1/F2	Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Waterfront, Pusdorf und der Überseestadt zur Verbesserung der Verbindung über die Weser
	20	Hochfrequente Anbindung der Überseestadt an den Hauptbahnhof
	21	Direktverbindung vom Bremer Osten zum Flughafen/Airport-Stadt und direkte Verbindung Huckelriede in Richtung Flughafen und über die Erdbeerbrücke
	28	Linienführung Walle - Gewerbegebiet Osterfeuerberg
	52	Verbesserung der Anbindung GVZ aus Richtung Bremen-Nord
B	Verbesserung der Anbindung Universität aus Richtung Bremer Westen	

Beim Entfall der Umsetzung der Verbesserungen sind ggf. Netz Anpassungen gegenüber dem Basisszenario nötig



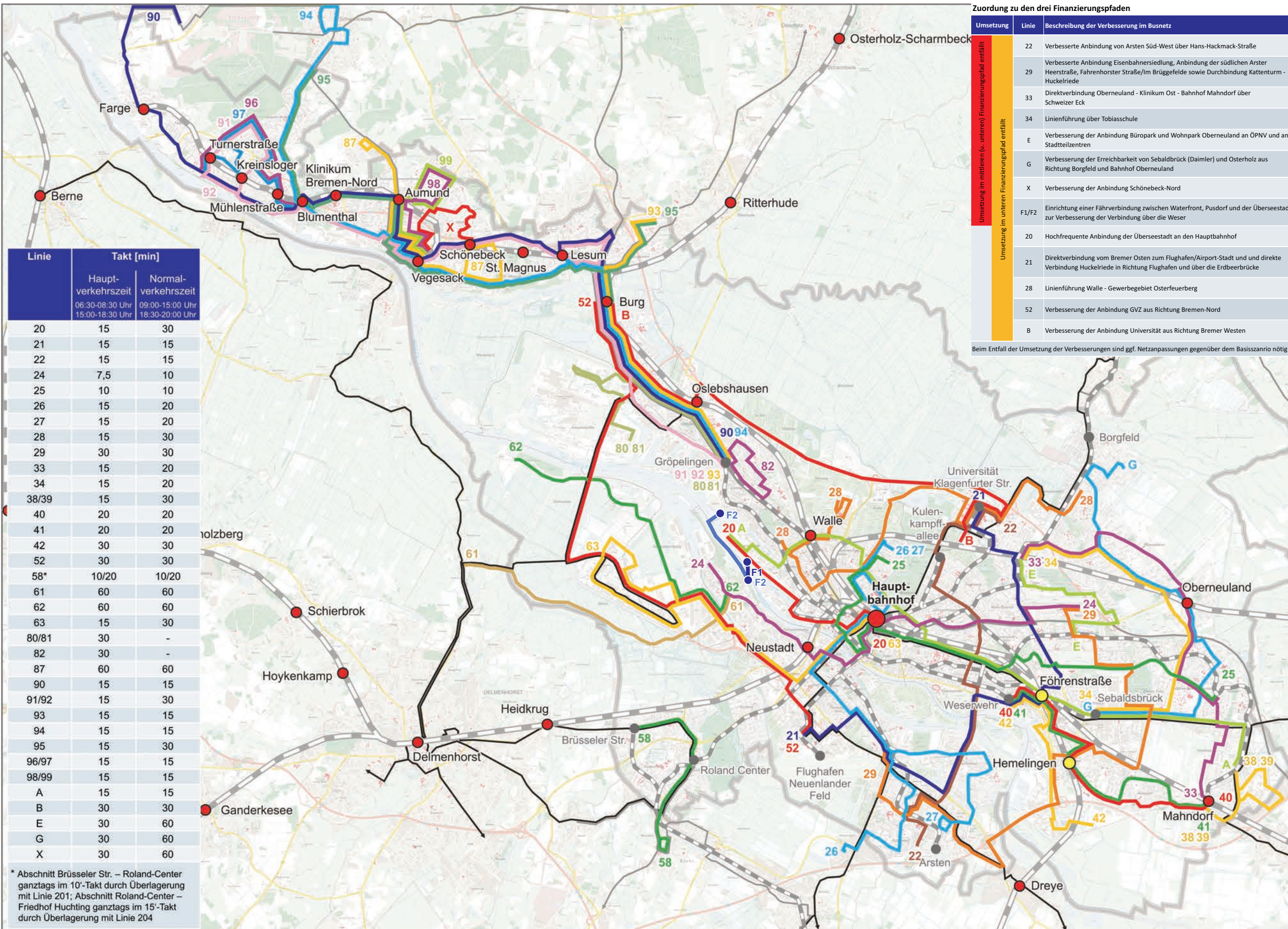
Legende

- Eisenbahn**
- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
 - Bahnhof/Haltepunkt verlegt
 - Schienenstrecke
- Straßenbahn**
- Straßenbahndepot
 - Straßenbahnstrecke
- Stadtbus**
- Linienverlauf
 - 26 Liniennummer gemäß BSAG-Nummerschema
 - B Liniennummer mögliche neue Linie, wird später ins BSAG-Nummerschema überführt
- Weserfähre**
- Fähranleger
 - Linienverlauf
 - F1 Liniennummer
- Regionalbus**
- Regionalbusstrecke mit Taktverkehr
 - Regionalbusstrecke mit Einzelfahrten

* Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden
 X entfällt im mittleren und unteren Pfad
 X entfällt im unteren Pfad

Anhang 4.E.3: Maßnahmen im Busnetz für das Handlungskonzept mit Zuordnung zu den Finanzierungspfaden (*)

Beim Entfall einzelner Linien/Verbindungen im mittleren/unteren Finanzierungspfad sind Anpassungen des Busnetzes (Fortschreibung Basisszenario) erforderlich



Zuordnung zu den drei Finanzierungspfaden

Umsetzung	Linie	Beschreibung der Verbesserung im Busnetz	
Umsetzung im mittleren (u. unteren) Finanzierungspfad entfällt	22	Verbesserte Anbindung von Arsten Süd-West über Hans-Hackmack-Straße	
	29	Verbesserte Anbindung Eisenbahnersiedlung, Anbindung der südlichen Arster Heerstraße, Fahnenhorster Straße/Im Brüggelände sowie Durchbindung Kattenturm - Huckelriede	
	33	Direktverbindung Oberneuland - Klinikum Ost - Bahnhof Mahndorf über Schweizer Eck	
	34	Linienführung über Tobiassschule	
	E	Verbesserung der Anbindung Büropark und Wohnpark Oberneuland an ÖPNV und an Stadtteilzentren	
Umsetzung im unteren Finanzierungspfad entfällt	G	Verbesserung der Erreichbarkeit von Sebaldsbrück (Daimler) und Osterholz aus Richtung Borgfeld und Bahnhof Oberneuland	
	X	Verbesserung der Anbindung Schönebeck-Nord	
	F1/F2	Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Waterfront, Pusdorf und der Überseestadt zur Verbesserung der Verbindung über die Weser	
	20	Hochfrequente Anbindung der Überseestadt an den Hauptbahnhof	
	21	Direktverbindung vom Bremer Osten zum Flughafen/Airport-Stadt und direkte Verbindung Huckelriede in Richtung Flughafen und über die Erdbeerbrücke	
	28	Linienführung Walle - Gewerbegebiet Osterfeuerberg	
	52	Verbesserung der Anbindung GVZ aus Richtung Bremen-Nord	
	B	Verbesserung der Anbindung Universität aus Richtung Bremer Westen	
	Beim Entfall der Umsetzung der Verbesserungen sind ggf. Netzanpassungen gegenüber dem Basiszenario nötig		

Linie	Takt [min]	
	Hauptverkehrszeit 06:30-08:30 Uhr 15:00-18:30 Uhr	Normalverkehrszeit 09:00-15:00 Uhr 18:30-20:00 Uhr
20	15	30
21	15	15
22	15	15
24	7,5	10
25	10	10
26	15	20
27	15	20
28	15	30
29	30	30
33	15	20
34	15	20
38/39	15	30
40	20	20
41	20	20
42	30	30
52	30	30
58*	10/20	10/20
61	60	60
62	60	60
63	15	30
80/81	30	-
82	30	-
87	60	60
90	15	15
91/92	15	30
93	15	15
94	15	15
95	15	30
96/97	15	15
98/99	15	15
A	15	15
B	30	30
E	30	60
G	30	60
X	30	60

* Abschnitt Brüsseler Str. – Roland-Center ganztags im 10'-Takt durch Überlagerung mit Linie 201; Abschnitt Roland-Center – Friedhof Huchting ganztags im 15'-Takt durch Überlagerung mit Linie 204

- Legende**
- Eisenbahn**
- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
 - Bahnhof/Haltepunkt verlegt
 - Schienenstrecke
- Straßenbahn**
- Straßenbahndepot
 - Straßenbahnstrecke
- Stadtbus**
- Linienverlauf
 - 26 Liniennummer gemäß BSAG-Nummerschema
 - B Liniennummer mögliche neue Linie, wird später ins BSAG-Nummerschema überführt
- Weserfähre**
- Fähranleger
 - Linienverlauf
 - F1 Liniennummer
- Regionalbus**
- Regionalbusstrecke mit Taktverkehr
 - Regionalbusstrecke mit Einzelfahrten

* Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden
X entfällt im mittleren und unteren Pfad
X entfällt im unteren Pfad

Beim Entfall einzelner Linien/Verbindungen im mittleren/unteren Finanzierungspfad sind Anpassungen des Busnetzes (Fortschreibung Basiszenario) erforderlich

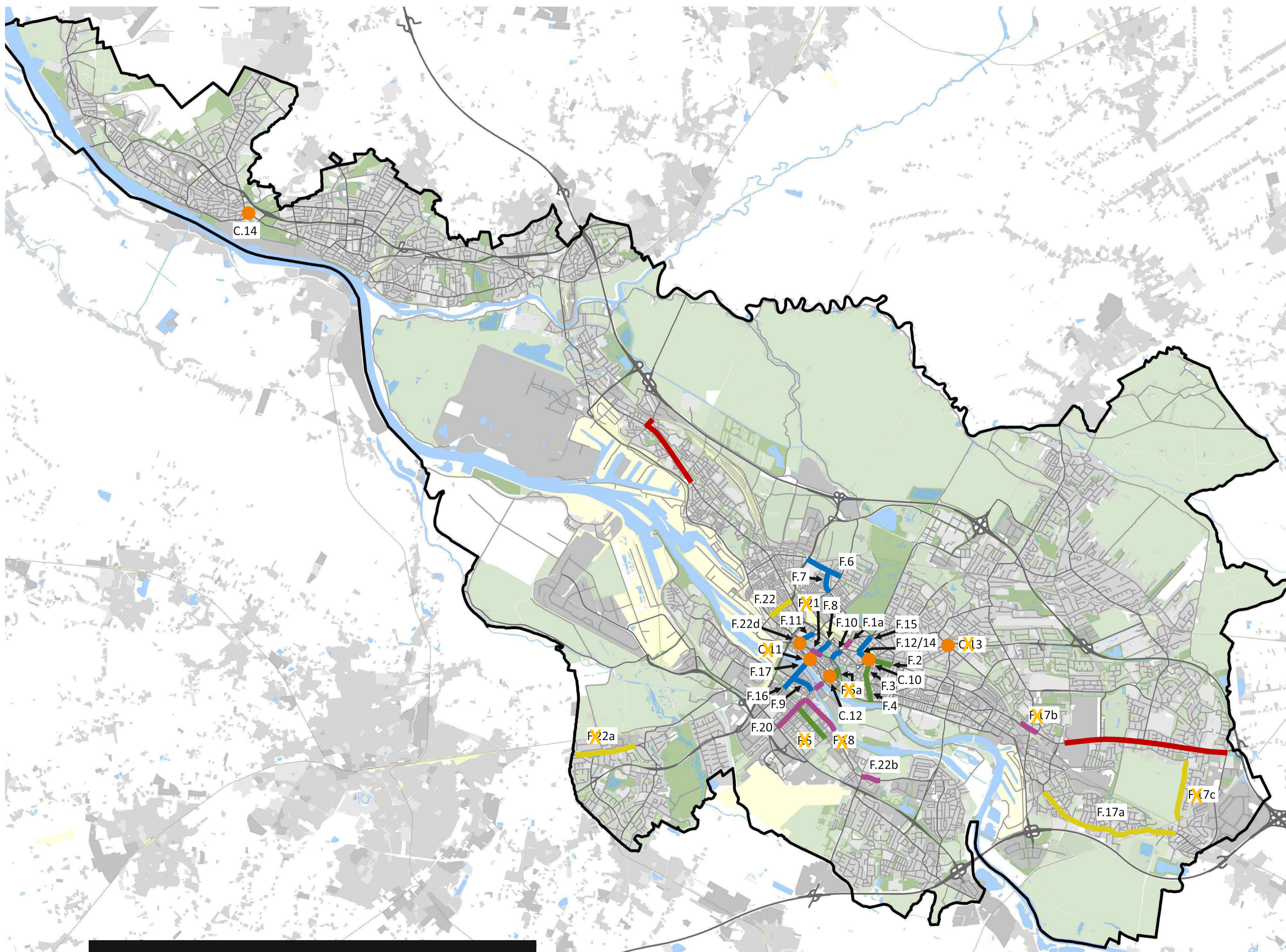
VERKEHR
 2025
 BREMEN
 BEWEGEN!

Legende

- Umnutzung zugunsten Nahmobilität
- Neuordnung
- Um- bzw. Neugestaltung
- Knotenpunktgestaltung zugunsten direkter und sicherer Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr
- Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit Straßenbahn

* Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden

X entfällt im unteren Pfad



Anhang 4.F.1: Maßnahmen der Straßenraumgestaltung für das Handlungskonzept mit Zuordnung zu den Finanzierungspfade (*)

VERKEHR
2025
BREMEN
BEWEGEN!

Legende

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

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

Vorgehensweise T30-Maßnahmen:

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

Geschwindigkeiten ≥ 50 km/h:

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