

Handlungskonzept: Methodik, Rahmenbedingungen, Erläuterungen, Beispiele



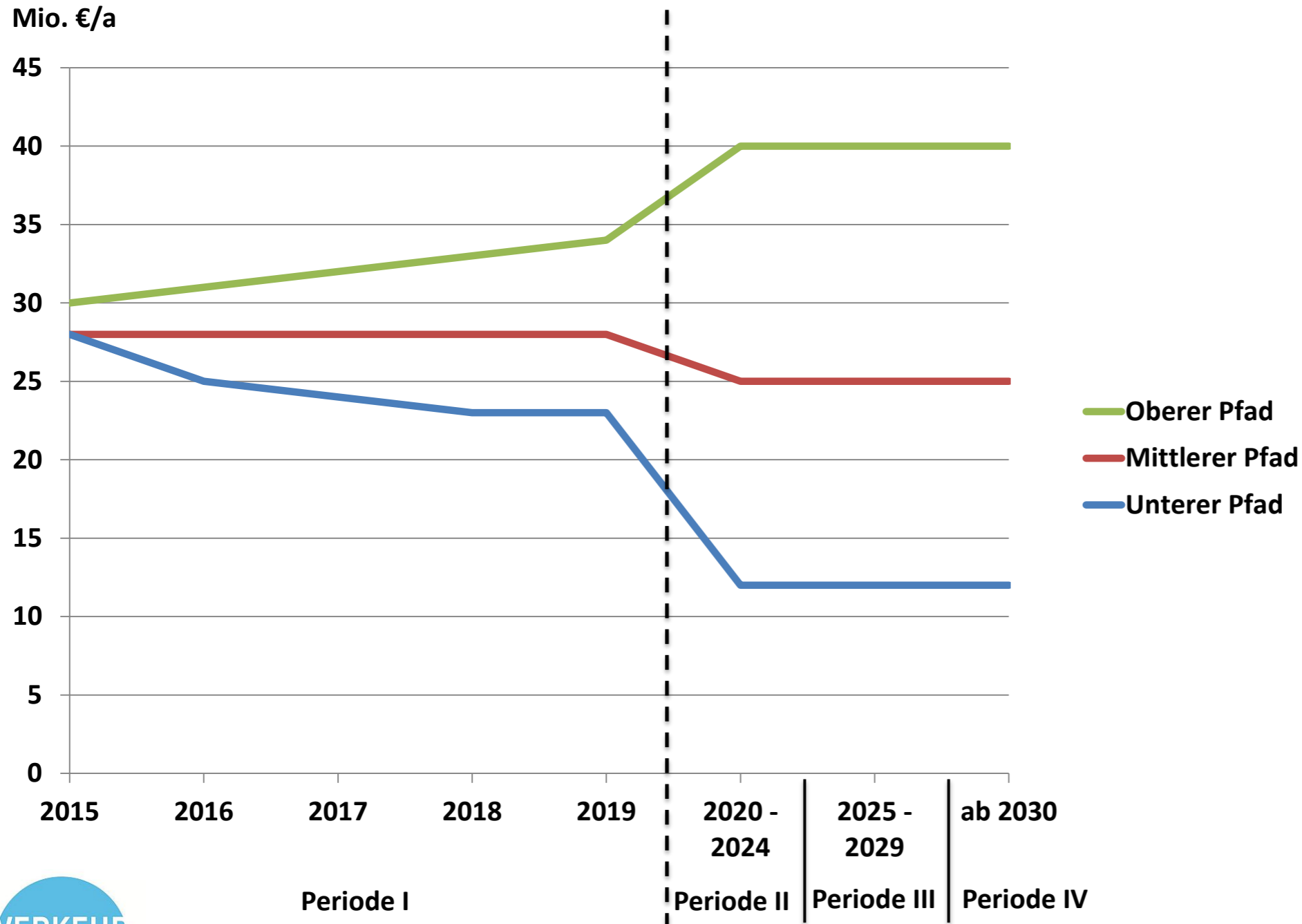
Handlungskonzept: Was ist das?

Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans

- mit zeitlicher Reihung
 - > Zuordnung zu 5-Jahres-Zeiträumen
- vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Spielräume
 - > Aufzeigen von unterschiedlichen Finanzierungsszenarien/-pfaden



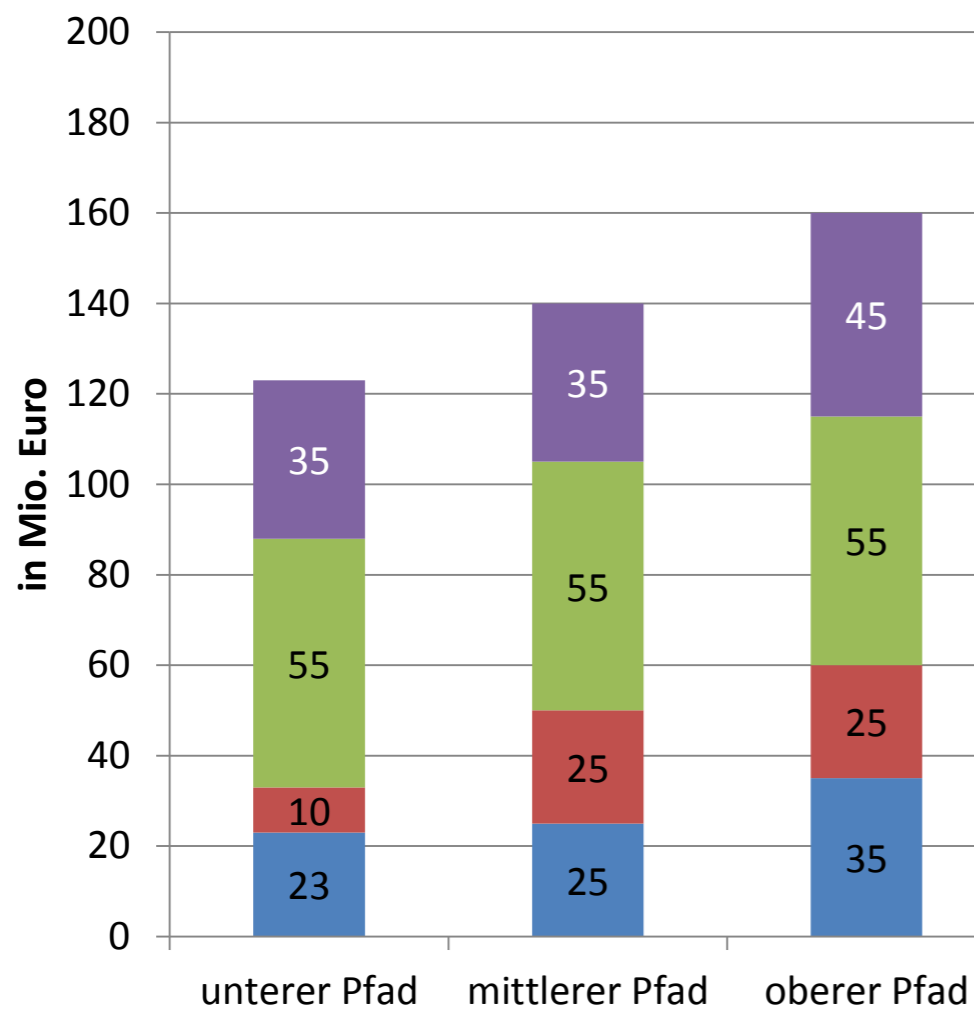
Handlungskonzept skizziert drei Finanzierungspfade



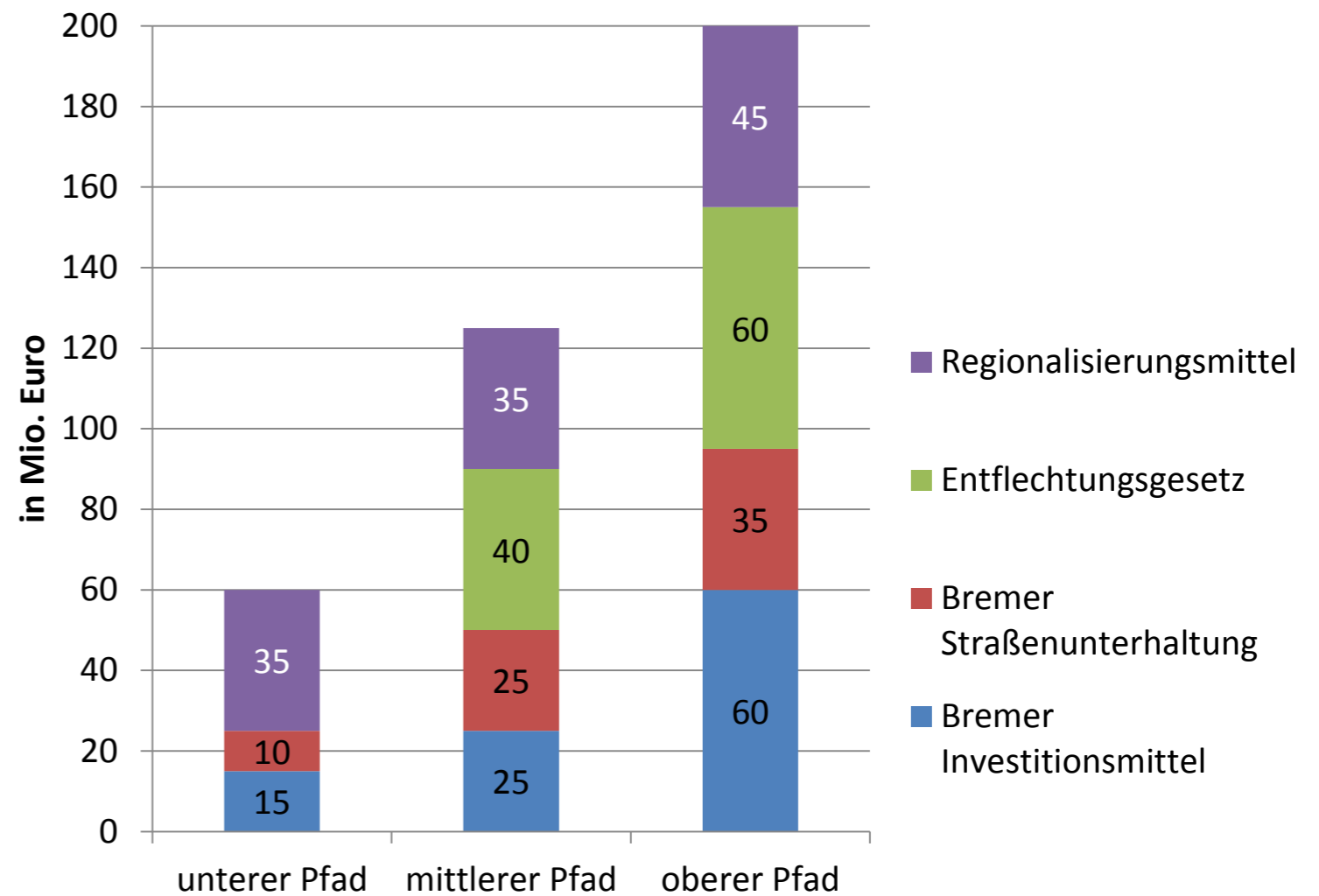
Unterschiedliche Annahmen zur Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts im Ressorts des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) und der finanziellen Förderung durch den Bund geben einen Rahmen vor, der in drei unterschiedlichen Finanzierungspfaden berücksichtigt wird

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

1. Periode (2015-2019)



2. bis 4. Periode (ab 2020, je Periode)



Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 1

- Regionalisierungsgesetz (Förderung des Bund)
 - Zweck: Jährliche Beiträge zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.
 - Die Mittel werden für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für Zugbestellungen im SPNV und für die Stadtgemeinde Bremerhaven
- Entflechtungsgesetz (Förderung des Bund, ehemalige GVFG-Mittel)
 - Zweck: jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden.
 - Die Mittel werden für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr, aber nicht für die Unterhaltung, eingesetzt.
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Stadtgemeinde Bremerhaven

Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 2

- Bremer Investitionsmittel
 - Dargestellt sind die Mittel aus dem Verkehrshaushalt des Ressorts SUBV, nicht Mittel z. B. aus der Städtebauförderung, aus Förderung von EU-Projekten, weil diese nur auf einzelne Maßnahmen bezogen gewährt werden und nicht allgemein zur Verfügung stehen
 - Der Finanzierungsanteil aus Mitteln Regionalisierungsgesetz darf bis zu 90%, aus Entflechtungsgesetz bis zu 80% betragen, d.h. der übrige Finanzierungsanteil ist aus den Bremer Investitionsmitteln zu erbringen
- Bremer Straßenunterhaltung:
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Unterhaltung von nachgeordneten Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes

In den Finanzierungs-“Säulen“ der 3 Pfade sind nicht enthalten, weil diese nur von Dritten projektbezogen gewährt werden :

- Mittel für den Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen des Bundes
- Anteil des Bundes aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (in Bremen neue Straßenbahnstrecken), nicht bundeseigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für den SPNV (in Bremen Bahnhofs-umbauten) mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

- Nach derzeitigem Stand läuft die Mittelbereitstellung aus dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG-Großvorhabenprogramm zum Jahr 2020 ersatzlos aus. Verhandlungen zur Weiterführung wird es zwischen Bund und Ländern zur Fortführung der Mittelbereitstellung geben
- Ob und in welchem Maß sich die Regionalisierungsmittel erhöhen ist gleichfalls offen. Die Länder haben dem Bund Vorschläge unterbreitet; der Bund will dies in der laufenden Legislaturperiode klären
- Aufgrund der ungewissen Entwicklung der Finanzhilfen von Seiten des Bundes sowie der nicht feststehenden Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden **drei Finanzierungspfade** mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt
- Je nach Szenario werden die Bundesmittel erhöht (oberer Pfad), sie stagnieren (mittlerer Pfad) oder sie werden ab 2020 im Hinblick auf Entflechtungsgesetz und GVFG-Großvorhabenprogramm ersatzlos gestrichen (unterer Finanzierungspfad) .
Entsprechende Entwicklungen werden für den kommunalen Verkehrsetat bei den drei Pfaden angesetzt

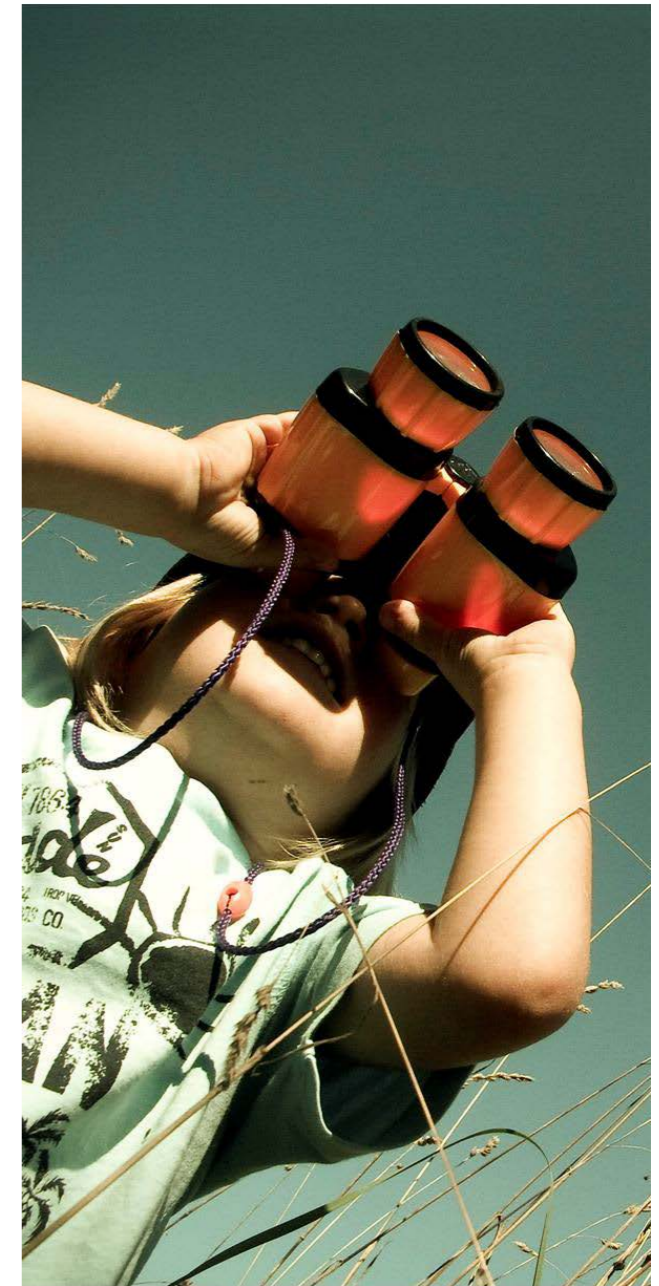
Ansprüche an das Handlungskonzept bei der Zuordnung der Maßnahmen zu den vier Perioden

- Die Maßnahmen des Basisszenarios sind gesetzt und werden in allen Finanzierungspfaden berücksichtigt. Die zeitliche Reihenfolge ist jedoch variabel
- Alle Maßnahmenfelder sollen ausgewogen berücksichtigt und über alle Perioden hinweg, d.h. nicht kumuliert auf eine oder zwei Perioden umgesetzt werden, weil Planungsvorläufe und Planungskapazitäten berücksichtigt werden müssen
- Es soll möglichst keine Konzentration von Maßnahmenbündeln den Perioden auftreten
- Zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander werden berücksichtigt
- Die Maßnahmen, die Bundesfernstraßen betreffen, werden gesondert betrachtet

Oberer Pfad

- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios können umgesetzt werden.
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden stark erhöht.

Budget oberer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	35	60	60	60
Bremer Straßenunterhaltung	25	35	35	35
Entflechtungsgesetz	55	60	60	60
Regionalisierungsmittel	45	45	45	45



Mittlerer Pfad

- Alle Maßnahmen des Basisszenarios werden umgesetzt
- (Große) Infrastrukturvorhaben des Zielszenarios werden gestrichen oder in spätere Perioden verschoben, z. B. einzelne Ausbauten für den Kfz-Verkehr, bestimmte Neubaustrecken der Straßenbahn, einzelne neue SPNV-Haltepunkte, einzelne Radpremiumrouten und Umbauten von Straßen
- In allen Maßnahmenfeldern werden Verschiebungen in spätere Perioden vorgenommen
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden nicht erhöht.

Budget mittlerer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	25	25	25	25
Bremer Straßenunterhaltung	25	25	25	25
Entflechtungsgesetz	55	40	40	40
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35



Unterer Pfad

- Es werden v.a. die Maßnahmen des Basisszenarios umgesetzt.
- Durch den Fortfall der Mittel des Entflechtungsgesetzes und des GVFG-Großvorhabenprogramms müssten ab 2020 die meisten Projekte allein aus Bremer Investitionsmitteln finanziert werden. Dies ist nicht darstellbar, sodass z. B. alle über das Basisszenario hinausgehenden Straßenbahnneubaustrecken, 2/3 der neuen SPNV Haltepunkte, Aus- und Umbauten von Straßen entfallen. Die Einrichtung von Radpremiumrouten wird stark gestreckt
- Die Taktverdichtungen im SPNV werden aber weiterhin umgesetzt
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden gekürzt und in Bremer Investitionsmittel umgeschichtet.

Budget unterer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	23	15	15	15
Bremer Straßenunterhaltung	10	10	10	10
Entflechtungsgesetz	55	0	0	0
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35



Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€€ = > 50 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.3	Ausbau VBA A27/A1	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 wohl fertig sein					I	I		I	I		I	I
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/Stedingsehre, 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.8	Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße		€€		€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.9	Beseitigung der höhengleichen BÜ in Oberneuland (laufende Umsetzung)	im Bau	€€€€€€€	€€€€€	€€€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.10	Anbindung Wohnpark Achterdiek, ausbau der Verbindungsstrecke		€€	€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.11	Sanierung Zeppelinuntunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)	in Planung	€€€€€€	€€€€€	€€€€		I	I		I	I		I	I
BS.12	Erweiterung der Anbindung Gewerbepark Hansalinie	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 wohl fertig sein					I	I		I	I		I	I
BS.13	Umbau Osterfeuerberger Ring		€€€€€	€€€	€€€	I	I	I	I	II	II	I	II	II
BS.14	Neugestaltung der Münchener Straße	Eine Neugestaltung des Straßenraums aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht soll durchgeführt werden. Diese Maßnahme ist bereits beschlossen und in der Umsetzung.	€€€	€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.15	Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Str./Zur Vegesacker Fähre			€€	€	I	II	II	I	II	II	I	II	II

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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
BS.16	Verbesserung Fahrbahnquerung im Bereich Georg-Gleistein-Straße			€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.17	Verlängerung Peenemünder Straße zur Erschließung Gesundheitspark	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 wohl fertig sein					I	I		I	I		I	I
BS.18	Gleisverbindung Steubenstraße	verbleibende Planungsdauer	€€€€€€€	€€€€	€€€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelschuchting	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.22	Haltepunkt Föhrenstraße incl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)		€€€€€€	€€€	€€€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
BS.23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit Straßengebundenem ÖPNV		€€€€	€€	€€	I	I	I	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II
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	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 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.3a	Anschluss der B74n an das Autobahndreieck Bremen-Industriehäfen	Direkter Anschluss der geplanten Bundesstraße 74neu (im Verlauf der Ritterhuder Heerstraße) an das heutige Autobahndreieck Industriehäfen.	€€€€€	€€€	€€€	II	III	IV	II	III	IV	II	III	IV
A.4	Neue Anschlussstelle Achim-West	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 die Autobahn. Die Thalenhorststraße, die Mahndorfer- und Uphuser Heerstraße werden vor allem vom Lkw-Verkehr entlastet.	€€€€€€€€	€€€		I	II	III - IV	I	II	III - IV	I	II	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

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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											
A.9	Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	Die Konrad-Adenauer-Allee wird durchgehend ausgebaut, so dass sie künftig in beiden Richtungen auch mit Kraftfahrzeugen befahren werden kann. Gleichzeitig werden die Ampelschaltungen verbessert.	€€€	€€	€€	II	III	III						
A.11	Umbau Westzufahrt Stephanibrücke	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 Rampe neigung angepasst und gleichzeitig die Zufahrt umgebaut werden.	€€€	€€€	€€	I	II	II	II	III	III			
A.12	Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung der Kreuzung, um die Staus der Kraftfahrzeuge zu verringern.	€	€	€	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.14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. / Hindenburgerstr.	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung des Knotenpunktes, um die Staus der Kraftfahrzeuge weiter zu verringern.	€€	€	€	II	III	III						
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			
A.16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Lilienthaler Heerstraße und der Leher Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II
A.17	Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Schwachhauser Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
A.18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	Verbesserung der Ampelschaltung auf dem Osterdeich unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr dort besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I						
A.19	Bessere Ampelschaltungen auf der Burger und Grambker Heerstr.	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Burger Heerstraße und der Grambker Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf den Heerstraßen besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I						
A.20	Bessere Ampelschaltungen auf der Osterholzer Heerstraße	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Osterholzer Heerstraße unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I	I	I				
A.21	Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe	Verbesserung der Ampelschaltung auf den Autobahnzubringer Horn-Lehe unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I						
A.22	Bessere Ampelschaltungen auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Steubenstraße und der Julius-Brecht-Allee unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr hier besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	II	II	II						
A.23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafensrandstr.	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Hafensrandstraße (Beim Industriehafen - Stapelfeldstraße - Werftstraße - Bremerhavener Straße - Nordstraße - Hans-Böckler-Straße) unter Berücksichtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs. Dadurch fließt der Verkehr dort besser, allerdings dauert es aus den Nebenrichtungen dann etwas länger.		€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	
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 Wardamm 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			

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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												
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	Geschwindigkeitsüberwachung	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	
B.3	Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern	Diese Maßnahme zum Transport von Gütern mit Lastenfahrrädern ist ein vielversprechender Ansatz, um Sendungen im zentralen Gebiet der Stadt umweltfreundlich zu verteilen.		€	€	I	I	I							
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	I
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

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio		€€€€€€€ = > 50 Mio									
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
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
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 Netze Toilette können integriert werden.	€€€	€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	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
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
C.8	Stadtmöbel	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.		€€€	€€	I	I - III	I - III	I	I - III	I - III			

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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											
C.9	Straßensperrung für belebte Straßen	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 Urbanität bei. Temporäre Spielstraßen gibt es in Bremen bereits. Auch diese Möglichkeit der Straßensperrung soll weiter genutzt werden.		€	€€€	I	I	I - IV	I	I	I - IV			
C.10	Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	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.	€€€	€€	€€	I	II	II	I	II	II	I	II	II
C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	Die Brillkreuzung (Am Brill / Bürgermeister-Smidt-Str. / Martinistraße) 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.	€€€€	€€	€€€	I	I	I	I	I	I			
C.12	Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße	Die Domsheide ist ein zentraler Angelpunkt des bremischen ÖPNV. Aufgrund der Gestaltung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgänger/innen, Radfahrer/innen und dem ÖPNV. Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt in der Stadt barrierefrei und sicher machen.	€€€	€€	€€		II	II	II	II	II	III	III	III
C.13	Umgestaltung Kirchbachstraße / Kurfürstenallee / Gete	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.	€€	€	€€		II	III	III	II	III	III		

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
C.14	Umgestaltung Bf. Blumenthal	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 Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.	€€€	€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
C.15	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	Die Ampelschaltungen werden unter Beachtung der Zielsetzung des VEP zugunsten des Fußverkehrs optimiert. Insbesondere werden die besonderen Belange von älteren Menschen berücksichtigt.		€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
C.16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungsstellen für Fußgänger/innen optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten wie z.B. Zebrastreifen und Mittelinseln neu eingerichtet werden.	€€€	€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
D.1	Qualitätsmanagement zur Mangelbehebung	Bremen stellt sich der Aufgabe viele Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur zu beheben. Die Anlage einer Datenbank sowie ein klares Management sind die Basis, um die Qualität im Radverkehrsnetz zu gewährleisten.		€€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
D.2	Scherbentelefon	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.		€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
D.3	Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	Das Bremer Programm zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen wird fortgesetzt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen.	€€€	€€	€€	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV	I - IV
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

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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
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. Vorbeifahrstreifen 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.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.					I	I		I	I		I	I
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

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
D.15	Premiumroute HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	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.	€€€€€	€€€	€€€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	I	I - III	I - III
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.20	Premiumroute Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	Im weitläufigen Nordosten von Bremen bündelt eine Premiumroute die tangentialen Verkehre zwischen Universität, Neuer Vahr, Sebaldsbrück und Arbergen.	€€€	€€	€€	IV	IV	IV	IV	IV	IV	II	III - IV	III - IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
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.21	Premiumroute Gartenstadt Vahr - Osterholz	Für eine attraktive Anbindung des Bremer Nordostens mit dem Fahrrad wird eine Premiumroute bis Osterholz geschaffen.	€€€	€€	€€	III	III	III	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
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - 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
D.27	Schutzstreifen H.-H.-Meier-Allee	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 eine fahrbahnbezogene Führung (Schutzstreifen für Radfahrer) erhalten.	€€	€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio												
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio												
			€€€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio												
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	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.	€€€€€€	€€€	€€€€€€€	II	III	III - IV									
E.2	Straßenbahnverbindung Horn	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 Verbindung fahren und dann weiter über die Strecke der Linie 6 in die Innenstadt.	€€€€€	€€	€€€	II	III	III - IV									
E.3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	Die Straßenbahn wird vom Weserwehr über die Malerstraße nach Sebaldsbrück verlängert.	€€€€€	€€€	€€	I	II	III - IV									
E.4	Straßenbahn nach Osterholz	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.	€€€€€€€	€€€€	€€€€€€€	I	II	III - IV	I	II	III - IV						
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	Die Straßenbahn Linie 8 wird zur Universität verlängert. So kann die heute sehr stark belastete Linie 6 entlastet werden und die Erschließung von Teilen des Campus verbessert werden.	€€€€€€	€€€	€€€€€	II	III	III - IV	II	III	III - 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			



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

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio		€€€€€€€€ = > 50 Mio									
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			
E.9	Anpassung Regiobusnetz	Führung der Regionalbusse 101, 102, 120, 150 und 226 aus Richtung Brinkum sowie 121 und 750 aus Richtung Dreye ab Sielhof über Neuenlander Str. und Cornelius-Ezard-Str. zum Flughafen und weiter über Flughafendamm – Fr.-Ebert-Str. – Pappelstr. – Langemarkstr. – Am Brill zum Hauptbahnhof/ZOB				II	II	II	II	II	II	II	II	II
E.11	Verbessertes Busnetz	Das Bremer Linienbusnetz wird auf den Prüfstand gestellt und weiter verbessert (in Abstufungen für die drei Finanzierungspfade). Zusätzliche Gebiete sollen durch den ÖPNV erschlossen werden und neue Direktverbindungen entstehen. Gezielt werden bessere Umsteigebeziehungen zur Regio-S-Bahn und zur Straßenbahn geschaffen.		€€€€€€€€	oberer/mittlerer: €€€€€€€€ unterer: €€€€€€€	I	I - II	II - IV	I	I - II	II - IV	I	I - II	II - IV
E.12	Viertelstundentakt auf der RS1	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.			€€€€€€€	I	III	III - IV	I	III	III - IV	II	III	III - IV
E.13	Halbstundentakt auf der RS2	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.			€€€€€€€	I	II	II - IV	I	II	II - IV	I	II	II - IV
E.14	Halbstundentakt auf der RS3	Die Regio-S-Bahn-Linie 3 wird zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.			€€€€	I	III	III - IV	I	III	III - IV	I	III	III - IV
E.15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	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.			€€€€€€€	I	II	II - IV	I	II	II - IV	I	II	II - IV
E.16	Haltepunkt Mittelshuchting	Ein neuer Haltepunkt Mittelshuchting verbessert die ÖPNV-Anbindung von Huchting.	€€€€	€€	€€	I	II	II	I	II	II	I	II	II
E.17	Haltepunkt Grambke	Ein neuer Haltepunkt verbessert die ÖPNV-Anbindung von Grambke.	€€€€	€€	€€	II	III	III	II	III	III	II	III	III

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
E.18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	Ein neuer Haltepunkt für die Uni und den Technologiepark wird an der Bahnstrecke nach Hamburg mit direkter Anbindung an die Straßenbahn gebaut. Die Lage des Haltepunktes wird noch in Detailuntersuchungen festgelegt.	€€€€	€€	€€€	I	II	II	I	II	II	II	II	II
E.19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	€€€€	€€	€€€	I	II	II						
E.20	Haltepunkt Arbergen	Ein neuer Haltepunkt an der Elisabeth-Selbers-Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Arbergen. Außerdem kommt man leichter zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Funkschneise.	€€€€	€€	€€	II	III	III	II	III	III			
E.21	Haltepunkt Steubenstraße	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Anbindung des Gewerbegebiets.	€€€€	€€	€€€	II	III	III						
E.22	Haltepunkt Marßel	Der neue Haltepunkt Marßel verbessert die Anbindung in Teilen von Burgdamm.	€€€€	€€	€€€	I	II	II						
E.22b	Haltepunkt Farge Ost	Ein neuer Haltepunkt Farge Ost verbessert den Zugang zur Regio-S-Bahn (RS1) in Richtung Bremen Hbf.	€€€	€€	€€	II	II	II						
E.23	Bessere Fahrplanabstimmung	Durch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne von Zügen, Straßenbahnen und Bussen wird das Umsteigen erleichtert.			€€€	I	I	I - IV	I	I	I - IV	I	I	I - IV
F.1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Engpass. Es soll untersucht werden, wie die Situation zugunsten der Nahmobilität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbessert werden kann.			€€	I	II		I	II				
F.1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs	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 Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr (Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität) sowie für die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes erarbeitet werden.			€	I	II		II	II				
F.1	Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen	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 werden kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation und Verkehrssicherheit für den Radverkehr umgesetzt.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
F.2	Neuordnung Bismarckstr.	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 abgewickelt.	€	€	€	I	II	II	I	II	II	I	II	II
F.3	Neuordnung Am Dobben	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 Fuß- und Radverkehr neu geordnet werden.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
F.4	Neuordnung Sielwall	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.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
F.5	Neuordnung Kornstr.	Die Kornstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg soll für eine Umgestaltung näher betrachtet werden. Angebote für das Radfahren auf der Fahrbahn könnten mehr Platz für Fußgänger/innen schaffen.	€	€	€	II	II	II	II	II	II			
F.5a	Neuordnung Violestraße	Neuordnung der Verkehrsfunktion unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Innenstadt-konzept)	€	€	€	III	III		III	III				
F.6	Umnutzung Utbremer Ring	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.	€€	€	€	I	II	II	I	II	II	II	II	II
F.7	Umnutzung Fürther Str.	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.	€	€	€	III	IV	IV	III	IV	IV	III	IV	IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
F.8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Straße	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.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II
F.9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	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.	€	€	€	III	IV	IV	III	IV	IV			
F.10	Umnutzung Herdentorsteinweg / Bahnhofstr.	Herdentorsteinweg und Bahnhofstraße sind die wichtigste Fußverkehrsverbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof. Ebenso hat der Herdentorsteinweg 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 und in der Bahnhofstraße für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert werden.	€€	€€	€€	I	II	II	I	II	II	II	II	II
F.11	Umnutzung Daniel-v.-Büren-Str.	Es wird eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung eingerichtet. Diese führt zu einer Entlastung der Seitenräume und weniger Konflikten im Bereich der Haltestelle.	€	€	€	I	II	II	I	II	II	II	II	II
F.12	Umnutzung Am Dobben	Der Dobben darf zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße von Radfahrer/innen nur in Richtung Dobbenweg befahren werden. Diese Netzlücke soll geschlossen werden.	€	€	€	II	III	III	II	III	III	II	III	III
F.14	Umnutzung Außer der Schleifmühle	Außer der Schleifmühle ist zwischen Rembertistraße und Schwachhauser Heerstraße für Radfahrer nur in Richtung Hauptbahnhof zu befahren. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	€	€	€	II	III	III	II	III	III	II	III	III

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 25-50 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
F.15	Umnutzung Parkallee (Rembertitunnel - Stern)	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.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
F.16	Umnutzung Langemarkstr.	Die Langemarkstraße bietet zwischen der Bürgermeister-Smidt-Brücke und den Neustadtswallanlagen Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit wäre mehr Platz für Fußgänger in den Nebenanlagen möglich.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II
F.17	Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke	Die Bürgermeister-Smidt-Brücke bietet Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit ist mehr Platz für Fußgänger/innen in den Seitenräumen. Die am Status-quo ausgerichtete MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten.	€	€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II
F.17a	Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	Eine Neugestaltung der Nebenanlagen soll aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radwege aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht durchgeführt werden.	€€€	€€	€€	I	II		I	II		I	II	
F.17b	Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstr.	Die Sebaldsbrücker Heerstraße stellt einen Straßenraum dar, der städtebaulich erhebliche Missstände aufweist und nur über eine geringe Aufenthaltsqualität verfügt. Aus diesem Grund ist die Sebaldsbrücker Heerstraße (zwischen Bahnunterführung und Semmelweisstr.) neuzugestalten.	€€€€	€€	€€	II	III		II	III				
F.17c	Neugestaltung Ehlersdamm	In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung am Ehlersdamm (vgl. Wohnbauprogramm 30+ und Bf Mahndorf) erfolgt ein Ausbau v. a. der Nebenanlagen.	€€	€€	€€	III	IV		III	IV				
F.18	Umgestaltung Buntentorsteinweg	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.	€€	€€	€€	II	II	II	III	III	III			

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = > 50 Mio									
F.20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	Die Friedrich-Ebert-Straße in der Neustadt hat eine wichtige verkehrliche Bedeutung für den Kfz-Verkehr. In der bisherigen Straßengestaltung dominiert deshalb der Autoverkehr und die Belange von Fußgängern und Radfahren und des Ortsbilds müssen zurücktreten. Mit der Vollendung des Autobahnringes (A281) wird von einer leichten Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Friedrich-Ebert-Straße ausgegangen, so dass dann eine punktuelle Umgestaltung der Straße zum Abbau dieser Defizite möglich wird ohne dass die MIV-Erreichbarkeit der Innenstadt beeinträchtigt wird.	€€€	€€	€€	I	II	II	I	II	II	II	III - IV	III - IV
F.21	Rückbau Hochstraße Am Wall	Die Hochstraße über die "AOK-Kreuzung" (Am Wall) wird abgerissen, stattdessen wird der Verkehr ebenerdig geführt.	€€€€€	€€€	€€€	II	II	II	III	III	III			
F.22	Umgestaltung Hansestraße	Die Hansestraße hat im südlichen Abschnitt keine Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr. Die Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	€€	€	€	I	II	II	I	II	II	I	II	II
F.22a	Umgestaltung Huchtinger Heerstraße	Die Huchtinger Heerstraße hat auf Abschnitten keine Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr. Die Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.	€€	€	€€	II	II		III	III				
F.22b	Umgestaltung Habenhauser Landstraße	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Habenhauser Landstraße in der Ortslage Huckelriede im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gartenstadt Werdersee umgestaltet	€€€	€€	€€	I	I		I	I		II	II	
F.22c	Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße	Der auf den Kfz-Verkehr orientierte Straßenbau erschwert für alle anderen Verkehrsarten den Zugang in den Bremer Westen. Alle drei Straßen sollen auf ihre Umgestaltungspotenziale untersucht werden. Dabei sollen die Belange von Rad- und Fußverkehr besondere Berücksichtigung finden.			€	II	II		II	II		II	II	
F.22d	Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger	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.	€€	€€	€€	I	II		I	II		III	IV	

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
F.23	Bremen baut Barrieren ab	Die vorhandene Studie „Bremen baut Barrieren ab“ soll als Grundlage für weitergehende Maßnahmen in der Straßeninfrastruktur dienen. Zusammen mit der Überarbeitung der Bremer Richtlinie zur Barrierefreiheit sollen offene Problembereiche (z.B. in Bezug auf die Ausgestaltung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen) aber auch konkrete Umbaumaßnahmen (vorrangig der barrierefreie Ausbau von ÖPNV-Haltestellen) gelöst und abgearbeitet werden. Problembereiche sollen erfasst und Vorschläge zur Beseitigung aufgenommen werden.	€€€	€€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	Für die Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet.		€€	€€	I	I	I	I	I	I	I	I	I
G.2	Reduzierung des Parkraums	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.	€€	€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
G.3	Konsequente Parkverbote	Halteverbote sind jeweils mit einem guten Grund angeordnet worden. Künftig wird genauer hingeschaut und Parkverbote konsequent durchgesetzt.				I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV
H.1	P+R am Bf. Oberneuland	Am Bahnhof Oberneuland wird ein P+R-Platz mit ca. 70 Stellplätzen eingerichtet.		€€	€€	II	II	II	II	II	II			
H.2	Verbesserung der P+R-Anlagen	Die Park & Ride-Plätze werden verbessert um sie attraktiver für Pendlerinnen und Pendler zu machen.		€€€	€€	II	II - III	II - III	III	III - IV	III - IV			
H.3	Öffentlichkeitsarbeit für P+R	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.			€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II			
H.4	mehr Car-Sharing	Das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen (Mobil.Punkt) wird ausgebaut und auf die Stadtteile am Stadtrand ausgeweitet.	€€	€€	€€	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV	I	I - IV	I - IV

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 Mio	€€€€€€€€ = > 50 Mio									
H.5	Carsharing-Angebot für Nachbarschaften	Straßengemeinschaften haben die Möglichkeit Carsharing in der Nachbarschaft zu organisieren. Die Fahrzeuge werden einer bestimmten Gruppe zur Verfügung gestellt. Die Infrastruktur wird von einem Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, die Nutzung in der Gruppe geregelt.		€	€	I	I	I	I	I	I	II	II	II
H.6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	Car-Sharing-Fahrzeuge bekommen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reserviert. Damit ist es mit dem Leihauto leichter einen Parkplatz zu finden.	€€	€	€	I	I - II	I - II	I	I - II	I - II	II	II - III	II - III
H.7	mehr B+R	Das Netz an Bike & Ride-Stationen an den Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie an den Bahnhöfen in Bremen wird ausgebaut.	€€	€€	€€	I	I - III	I - III	I	I - III	I - III	I	I - III	I - III
H.8	besseres B+R	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.	€€	€€	€€	I	II - III	II - III	I	II - III	II - III	II	II - III	II - III
H.9	Park & Bike	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.		€€	€€€€	II	II	II - IV	II	II	II - IV			
H.10	neuer Busbahnhof	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 oder ob auch diese verlagert werden sollen.	€€€€	€€€€	€€€	I	I - II	II	I	I - II	II			
I.1	Bereitstellung von Verkehrsdaten	Bremen stellt die Verkehrsdaten der Verkehrsmanagementzentrale über standardisierte Datenschnittstellen kostenlos zur Verfügung. So können z. B. Entwickler Webdienste oder Apps entwickeln, die diese Daten nutzen.		€	€	I	I	I	I	I	I	I	I	I

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 50 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 Verkehrssetat (nicht UBB, SWAH etc.)
** Im unteren Finanzierungspfad müssen die gesamten Investitionskosten von Bremen finanziert werden, da Bundesmittel wegfallen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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											
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		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

Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Investitionskostenanteil 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	€€€€ = 2,5-5 Mio	€€€€€€ = 10-25 Mio									
			€€ = 0,1-1 Mio	€€€€€ = 5-10 Mio	€€€€€€€ = 25-50 Mio									
			€€€ = 1-2,5 Mio	€€€€€€ = > 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	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	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	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	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	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	Investitionskostenanteil 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 €€€€€ = 10-25 Mio €€€€€€ = 25-50 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 Haupttrouten 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
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