

Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt

Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt zum VEP - Maßnahmen und Szenarien

1. Vorweg:

Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt haben bis jetzt an drei großen Präsentationen im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans teilgenommen. Jedes Mal haben wir uns mit Diskussionsbeiträgen und Beschlüssen an der Arbeit beteiligt. Im Kern zielte unsere Kritik jedes Mal darauf, dass der Verkehrsentwicklungsplan nicht von den Zielen der Stadtentwicklung geprägt ist, sondern den Verkehrsbereich als selbständige Sphäre behandelt. Dies wird am deutlichsten bei den so genannten ‚blinden Flecken‘ im VEP und im Innenstadtkonzept, soweit es die Bahnhofsvorstadt und die Integration der die Innenstadt umgebenden Stadtteile betrifft.

Wir anerkennen die große Anstrengung, dieses komplexe Planwerk im Dialog zwischen Experten und Öffentlichkeit und den gewählten Gremien Schritt für Schritt zu entwickeln. Dennoch stellen wir fest: Wir geraten an die Grenze unserer Möglichkeiten, die Informationen und Zusammenhänge zu verarbeiten und angemessen und im richtigen Zeitfenster Stellung zu nehmen. Wir haben Diskussionsbedarf zum Vorgehen und zu den gewählten Methoden und Formaten.

Wir bitten daher darum, dass nach Abschluss dieses großen Beteiligungs-Experiments eine Auswertung stattfindet und wir gemeinsam Lehren aus den Erfahrungen ziehen.

2. Zu den Szenarien und der Sonderuntersuchung über die Hochstraße

- Der Vergleich der 5 Szenarien hinterlässt ein Gefühl der Ernüchterung darüber, wie schwer (aufwändig und teuer) es ist, in einem Zeitraum von 10 Jahren den *Modal Split* spürbar zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern. Die eingesetzten Modelle gehen offenbar von einem starken Trägheitsmoment der Faktoren Siedlungsmuster, Infrastruktur, technischen Systemen und Alltagskulturen aus.

- In Bezug auf die Ziel-Erreichung schneidet das Szenario 4 mit einer starken Kombination von ÖPNV und Nahmobilitätsförderung deutlich am besten ab und wird deshalb von den Beiräten unterstützt.
- Es wird deutlich, dass weitere kostenträchtige Großinvestitionen zur Optimierung der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr angesichts der für den MIV nahezu optimalen Verhältnisse in Bremen kaum wünschenswerte Folgen nach sich ziehen würden. (teuer und für den MIV nahezu wirkungslos, kontraproduktiv für die anderen Ziele)
- Auffällig ist die Sensibilität der Verkehrsmittelwahl hinsichtlich Preise und Kosten. (Szenario 5). Daraus folgt zweierlei: a) Es ist richtig die Frage nach dem Tarifsystem des ÖPNV und SPNV zu stellen und b) ist es richtig, die Frage nach den Möglichkeiten für eine flexible Verkehrslenkung als System von routen- und zeitabhängigen Mautgebühren zu stellen (Stichwort *Smart City*). Ziel muss sein, die City optimal in das gesamtstädtische Straßennetz einzubinden und gleichzeitig das Problem zu lösen, dass die City als Wegeknoten für alle Durchgangsverkehre der Gesamtstadt erhalten muss (Weserbrücken, Hochstraße, Nordwestknoten). Diese Bürde hält die Bremer Innenstadt davon ab, zu wachsen und ihre Rolle als vitales Zentrum der Region zu spielen.
- In den vorliegenden Unterlagen des VEP befindet sich auch eine Sonderuntersuchung zur Hochstraße Breitenweg. Es wird der Fall simuliert, dass die Hochstraße für den Verkehr gesperrt wird, der ebenerdige Breitenweg aber wie bisher vom Kfz-Verkehr genutzt wird. Ca. 15 bis 20 tausend Fahrzeuge müssen dann auf anderen Routen durch die Stadt gefädelt werden. Sie tauchen, wie nicht anders zu erwarten, auf anderen Straßen auf. Genannt werden: Martinistraße, Am Wall, Hollerallee, Theodor-Heuß-Allee, Bürgermeister-Smidt-Straße und, natürlich, der Breitenweg. Dieser Befund wurde von verschiedenen Seiten so kommentiert, dass nunmehr klar sei, dass die Hochstraße unverzichtbar sei. Dieser Fatalismus ist nicht durch das Gutachten gedeckt und schon gar nicht mit den elementaren Entwicklungsinteressen der Bahnhofsvorstadt und der City zu vereinbaren. Was wir als Nächstes brauchen, ist ein Entwurf für eine ebenerdige Stadtstraße, der uns zeigt, welche stadträumliche Qualität am Breitenweg entstehen kann, wenn man die Hochstraße abbricht. Und wir brauchen weitere, vertiefende Untersuchungen zu der Frage, wie das Straßennetz des Zentrums von denjenigen Verkehren entlastet werden kann, die nicht aufs Zentrum gerichtet sind.

3. Zu den Maßnahmen, insbesondere zur Nahmobilität und Car Sharing in der Östlichen Vorstadt

Die Liste der ausgewählten Maßnahmen, soweit sie die Stadtteile Mitte und Östliche Vorstadt betreffen, halten wir im Grundsatz für richtig. Diese Feststellung ersetzt selbstverständlich nicht die Stellungnahme der Beiräte im Einzelfall. Die Beiräte legen Wert auf die Feststellung: ***Diese Liste ist weder abgestimmt noch vollständig oder abgeschlossen.***

Hervorheben möchten wir die Maßnahmen, die sich auf die Förderung der Nahmobilität und der Barrierefreiheit beziehen. Hier sehen die Beiräte zahlreiche Anknüpfungspunkte zu lokalpolitischen Initiativen und Projekten der letzten Jahre. Die Fußwege im Viertel und in der Östlichen Vorstadt sind in der Regel für Fußgänger nur eingeschränkt zu benutzen und nicht barrierefrei, die Straßen selbst sind wegen des großen Pflasters schlecht geeignet für den Radverkehr. Es gibt zu viele Autos für die knappen Parkplätze und Rettungssicherheit und Lieferverkehr sind immer wieder gefährdet.

Wir unterstützen entschieden den Ausbau der Mobilpunktstationen in den Straßen unserer Quartiere.

Wir haben die Grundzüge eines stadtteilbezogenen Radwege-Netzes vorgelegt und möchten, dass es zusammen mit den Fachleuten aus der Verwaltung weiter ausgearbeitet wird, um dann Teil eines verbindlichen städtischen Programms zu werden.

In der Östlichen Vorstadt und im Viertel haben 100 Haushalte im Schnitt 50 Pkw. Zählungen in den Straßen haben ergeben, dass mindestens ein Viertel der dort parkenden Autos pro Woche nur zweimal bewegt werden. Die Voraussetzungen, noch mehr Bürgerinnen und Bürger dafür zu gewinnen auf ihr privates Auto zu verzichten sind also gut.

Im neuen Hulsberg-Quartier soll der Pkw-Bestand pro Haushalt weiter deutlich reduziert werden. Und auch vom Klinikum Bremen-Mitte (KBM) erwarten wir energische Anstrengungen, die Pkw-Nutzung von Mitarbeitern und Besuchern durch ein kluges Mobilitätsmanagement zu vermindern. Zurzeit parken ca. 200 Pkw von Mitarbeitern und Besuchern der Klinik in den umliegenden Straßen. Auch wenn das neue Klinikum erst im Jahre 2017 fertig wird und die Besiedlung der freiwerdenden Flächen danach einige Jahre in Anspruch nehmen wird, müssen wir heute die Zeit nutzen, um in den umliegenden Quartieren den privaten Pkw-Bestand durch Car-Sharing und die Nutzung von ÖPNV und

Fahrrad rasch soweit zu reduzieren, dass das aufgesetzte Parken auf den Gehwegen beendet werden kann. Das ist anspruchsvoll, aber machbar. In diesem Zusammenhang muss durch bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, hier und da Poller, Straßenbäume und dergleichen) sichergestellt werden, dass die Gehwege frei bleiben. Wenn die Zahlen es erlauben, kann mit Bewohnerparken und der dazugehörigen Überwachung weiter nachgesteuert werden, damit die MitarbeiterInnen und BesucherInnen des Krankenhauses und die BewohnerInnen und BesucherInnen des neuen Hulsberg-Quartiers, soweit sie mit dem Pkw anreisen, die kostenpflichtigen Parkhäuser nutzen und nicht in die benachbarten Straßen ausweichen.

Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt erwarten also ein integriertes Verkehrskonzept für die Klinik, das neue Hulsberg-Quartier und die umliegenden Wohnstraßen - wir müssen die Zeit nutzen und jetzt alle Hebel in Bewegung setzen. Dafür braucht es kurzfristig Planungsleistung und Mittel für die Umsetzung.

Einstimmiger Beschluss der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt am 13.5.2014

A Kfz-Verkehr

Umbau Westzufahrt Stephani- brücke	1	An der Westzufahrt der Stephanibrücke gibt es Staus, so dass es manchmal länger dauert, aus der Überseestadt/Eduard-Schopf-Allee auf die Oldenburger Straße/B6 über die Weser zu fahren. Um diese Situation zu verbessern, muss die Rampenneigung angepasst und gleichzeitig die Zufahrt umgebaut werden.
Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	1	Hier erfolgt eine teilweise Erweiterung der Kreuzung, um Staus der Kraftfahrzeuge zu verringern.
Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf der Schwachhauser Heerstraße. Dadurch fließt der Verkehr auf der Heerstraße besser.
Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	1	Verbesserung der Ampelschaltung auf dem Osterdeich. Dadurch fließt der Verkehr dort besser.
Bessere Straßenunterhaltung	1	Die Stadt Bremen stellt mehr Geld für den Unterhalt von Straßen und Brücken zur Verfügung. Dadurch können viele Schäden beseitigt und die Infrastruktur kann länger in einem guten Zustand gehalten werden.
Geschwindigkeitsüberwachung	3 4	Die Geschwindigkeit und die Lkw-Fahrverbote werden strenger überwacht.

B Wirtschaftsverkehr

Wegweisung zu Gewerbege- bieten verbessern	1	Damit Besucher und Kunden die Gewerbegebiete leichter auffinden, werden fehlende Schilder, die dorthin weisen, aufgestellt. Damit entfallen meist auch überflüssige Such- und Umwegfahrten für Ortsfremde, die sich nicht zurechtfinden können.
Ausbau Eisenbahnknoten Bremen Hbf	2 4	Beseitigung der in einem speziellen Gutachten identifizierten Kapazitätsengpässe im Eisenbahnknoten Bremen Hbf. Dieses Projekt ist vom Land Bremen beim Bund zur Prüfung der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.
Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrrädern	3	Diese Maßnahme zum Transport von Gütern mit Lastenfahrrädern ist ein vielversprechender Ansatz, um Warensendungen im zentralen Gebiet der Stadt umweltfreundlich zu anzuliefern.

C Fußverkehr / Nahmobilität

Begegnungszonen (in heutigen Tempo-30-Zonen)	3	Eine Begegnungszone ist eine Form der Verkehrsberuhigung aus der Schweiz, in der Fußgänger/innen Vortritt vor Fahrzeugen haben. Sie zielt auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr verbessert werden. Eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums (wie bei Spielstraßen oder Shared Space) ist nicht unbedingt erforderlich. Bremen probiert dieses innovative Instrument im Rahmen eines Verkehrsversuchs in ausgewählten Wohnquartieren aus.
Mehr Platz für Fußgänger!	3 4	Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen (vor allem in den Stadtteilzentren) werden die Fußwege freigehalten, ausreichend breite Gehwege hergestellt und Fuß- und Radverkehr getrennt.
Keine Falschparker auf Fußwegen	3 4	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und nicht für parkende Autos! Bremen setzt ein Programm um, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert wird und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden.
Fußverkehrskonzepte	3 4	Es wird ein Programm eingerichtet, mit dem in jedem Stadtteil ein Konzept für den Fußverkehr entwickelt werden kann. Das Wegenetz (Grünes Netz) wird aktualisiert und wichtige Achsen gestaltet. Nahmobilitätsfreundliche Konzepte wie die Nette Toilette können integriert werden.
Stadtteilpläne weisen neue Wege	3 4	Stadtteilpläne informieren unterschiedliche Zielgruppen über Ziele und Wege. Zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Senior/innen sehen ihren Stadtteil mit unterschiedlichen Augen, haben unterschiedlichen Bedarfe und Interessen. Stadtteilpläne regen an, zu Fuß zu gehen und neue Wege zu beschreiten.
Fußgängerfreundliche Kreuzungen	3 4	Es wird ein neues Programm zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen aufgelegt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Umständliche Wegeführung, mehrfache Ampelwartezeiten und fußgängerunfreundliche Sperrgitter werden ins Visier genommen.
Mehr Grün in Straßen	3 4	Bei manchen Straßenräumen reichen Bäume, um die städtebauliche Erscheinung zu verbessern. Bremen erhöht die Finanzmittel für die Pflanzung und Pflege von Bäumen und Grüngestaltung.

Stadtmöbel	3 4	Stadtmöbel laden zum Verweilen ein. Unterschiedliche Gruppen haben unterschiedliche Interessen: Bänke bieten älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen eine Pause. Spielgeräte und bunte Gestaltungselemente machen den Weg für Kinder zum Erlebnis. Sportgeräte für Jung und Alt motivieren zu Bewegung. Jugendliche brauchen öffentliche Orte als Treffpunkte.
Umgestaltung Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle	3 4	Der Kreuzungsbereich Dobbenweg / Schleifmühlenweg / Außer der Schleifmühle ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere. Auch die Haltestelle ist nur umständlich zu erreichen. Mit dem Fahrrad können einige Verbindungen nur sehr umwegig befahren werden, viele Radfahrer/innen fahren stattdessen auf der linken Straßenseite. Die Kreuzungen werden daher so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt. Gerade in Stadtzentren überlagern sich häufig viele Ansprüche. Zeitweise sollen Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden und laden dann zum Verweilen und Flanieren ein. Zum Beispiel an Samstagen kann so der Wochenendeinkauf in entspannter Atmosphäre stattfinden. Belebte Straßen tragen zu mehr Urbanität bei.
Straßensperrung für belebte Straßen	3 4	
Umgestaltung Brillkreuzung	3 4	Die Brillkreuzung (Am Brill / Bürgermeister-Smidt-Str. / Martinstraße) ist bislang für Fußgänger/innen eine deutliche Barriere und trennt das Faulenquartier vom Rest der Altstadt. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direkte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt. Zudem wird sie städtebaulich aufgewertet.
Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße	3 4	Die Domsheide ist eine zentrale Haltestelle des bremischen ÖPNV. Aufgrund der Gestaltung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV. Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt in der Stadt barrierefrei und sicher machen und vor allem den Bereich Balgebrückstraße stadtgestalterisch aufwerten.
Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen	3 4	Die Ampelschaltungen werden zugunsten des Fußverkehrs optimiert. Insbesondere werden die besonderen Belange von älteren Menschen berücksichtigt.
Mehr Querungsstellen für Fußgänger	3 4	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungsstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten - auf Basis der Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse - durch z.B. Zebrastreifen, Mittelinseln oder Ampeln neu eingerichtet werden.
D <u>Radverkehr</u>		
Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung	3 4	Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur sollen systematisch behoben werden. Die Anlage einer Datenbank sowie ein klares Management sind die Basis, um die Qualität im Radverkehrsnetz zu gewährleisten.

Scherbentelefon	3 4	Ein "Scherbentelefon" ermöglicht es allen Radfahrer/innen, Mängel von unterwegs zu melden - per Telefon oder Online-Formular. So tragen Nutzer/innen dazu bei, dass Mängel erfasst und behoben werden können.
Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	3 4	Das Programm zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Ampelkreuzungen wird fortgesetzt. Das Programm beinhaltet sowohl Verbesserungen an Ampelschaltungen als auch die Umgestaltung der Kreuzungen. Der Radverkehr wird so sicherer und flüssiger abgewickelt.
Engpässe im Radwegenetz beseitigen!	3 4	Bestehende Kapazitätsengpässe in der Radverkehrsinfrastruktur werden lokal beseitigt.
Grüne Welle für den Radverkehr	3 4	Auf besonders wichtigen Radverkehrsstrecken werden aufeinanderfolgende Ampelschaltungen so optimiert, dass Fahrradfahrende über mehrere aufeinanderfolgende Ampeln ohne Halt kommen.
Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	3 4	Der Großteil der Radwege in Bremen kann benutzt werden - muss es aber nicht. Viele Radfahrer/innen in Bremen fahren gerne auf Radwegen. Die Erhaltung der Radwege kostet Geld. Gleichzeitig bergen Radwege in Einmündungsbereichen ein erhöhtes Unfallrisiko. Mit diesem Programm wird geprüft, welche Radwege zu erhalten sind und wo die Flächen sinnvoll anders genutzt werden können.
Mehr Markierungen für Radverkehr	3 4	Markierungen auf der Fahrbahn machen Radverkehr sichtbar. Piktogramme und Schutzstreifen verdeutlichen die erforderlichen Flächen für Radfahrer/innen. Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche an Kreuzungen ermöglichen Radfahrer/innen das Vorbeifahren an wartenden Autos und ermöglichen es, direkt und sicher links abzubiegen.
Fahrradstraßen	3 4	Fahrradstraßen werden systematisch eingerichtet im Verlauf von wichtigen Radverbindungen und im Zuge von Haupttrouten, um das Radfahren sicherer und komfortabler zu gestalten.
Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	3 4	Bremen erhöht die Finanzmittel für den Unterhalt der Radwege. Dadurch werden Schäden beseitigt und die Infrastruktur hält länger.
Fahrradwegweisung	3 4	Die Unterhaltung der Beschilderung für den Radverkehr wird sichergestellt. Denn nur Schilder, die intakt sind, weisen den richtigen Weg.
Radverkehrsnetz verdichten	3 4	Das Radverkehrsnetz soll weiter verdichtet werden. Der neue Flächennutzungsplan weist Grünverbindungen aus, die in das Radverkehrsnetz integriert werden sollen. Auf Stadtteilebene gibt es Bedarf, weitere Routen z.B. als Querverbindungen aufzunehmen.
In Einbahnstraßen in Gegenrichtung Rad fahren	3 4	Noch gibt es einige Einbahnstraßen in Bremen, die nicht offiziell dafür freigegeben sind, dass Radfahrer/innen hier in Gegenrichtung fahren können. weitere Einbahnstraßen werden für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Premiumroute HB-Nord - Innenstadt - Hemelingen	3 4	Das Bremer Stadtgebiet ist sehr lang gezogen. Um Radfahren auch auf längeren Entfernungen nach Bremen-Nord oder Mahndorf attraktiv zu machen, wird eine Premiumroute entwickelt: Zügiges Radfahren auf komfortablen Wegen, Nebeneinanderfahren und Überholen sowie möglichst geringe Zeitverluste an Kreuzungen machen das Rad noch schneller. Auch Gröpelingen, Walle, Hastedt und Hemelingen sind damit gut per Fahrrad erreichbar.
Premiumroute Überseestadt - Bürgerpark - Sebaldsbrück	3 4	Die tangentielle Route verbindet die Überseestadt und den Bremer Westen durch den Bürgerpark mit Schwachhausen und Sebaldsbrück. Auf dieser Strecke ist das Fahrrad konkurrenzlos.
Premiumroute Kleiner Ring	4	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.
Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe - Stadtwerder - Altenwall	4	Es werden zwei neue Rad- und Fußgängerbrücken über die kleine Weser (zwischen Piepe und Stadtwerder) und die Weser (zwischen Stadtwerder und Altenwall) gebaut. So können Radfahrer/innen künftig die Nadelöhre Wilhelm-Kaisen-Brücke und Tiefer, sowie die Domsheide umfahren. Außerdem geht es schneller aus der Neustadt in Richtung Viertel, Bahnhof und Schwachhausen. Auch werden die Wohnquartiere auf dem Stadtwerder besser an die Nahversorgungsbereiche im Buntentor angebunden.
Bessere Radabstellanlagen	3 4	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden stadtweit verbessert. Insbesondere in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und in den Wohnquartieren werden neue Fahrradabstellanlagen geschaffen.
Fahrradleichen entsorgen	3 4	Was nutzt ein Fahrradbügel, wenn er von Fahrradleichen belegt ist? Die Unterhaltung und Pflege von öffentlichen Fahrradabstellanlagen wie die Entsorgung von Fahrradleichen wird sichergestellt.
Serviceangebote für den Radverkehr	3 4	Bremen verbessert die Serviceangebote für Radfahrende: Gepäckschließfächer, Haltegriffe an Ampeln, Fußstützen an Wartebereichen, Wettersensoren an Ampeln, Luftpumpautomaten usw.

E Öffentlicher Personennahverkehr

Straßenbahn nach Osterholz	2 4	Die Straßenbahn wird von Sebaldsbrück über die Sebaldsbrücker und Osterholzer Heerstraße zur Hans-Bredow-Straße verlängert. So könnte z. B. die Linie 2 von Sebaldsbrück über den Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf fahren.
Keine Behinderung durch Falschparker	2 4	Auf einigen Streckenabschnitten (z.B. im Viertel) sorgen Falschparker regelmäßig dafür, dass Busse und Straßenbahnen behindert werden. Um das zu vermeiden, soll die Verkehrsüberwachung an diesen Stellen verschärft und Falschparker konsequent abgeschleppt werden.

Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	2 4	Weitere Ampeln im Stadtgebiet werden so ausgerüstet, dass sie von Bussen angesteuert werden können. So müssen die Busse an roten Ampeln nicht mehr warten, sondern bekommen sofort grün und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.
Optimiertes Busnetz	2 4	Das Bremer Linienbusnetz wird auf den Prüfstand gestellt und weiter verbessert. Alle sollen besser an den ÖPNV angebunden werden und neue Direktverbindungen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen und Stadtteilzentren entstehen. Gezielt werden bessere Umsteigebeziehungen zum SPNV und zur Straßenbahn geschaffen.
Viertelstundentakt auf der RS1	2 4	Die Regio-S-Bahn-Linie 1 wird zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.
Einheitlicher Tarif		Einheitlicher ÖPNV-Tarif im gesamten Stadtgebiet Bremen.

F Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit

Radverkehr Wilhelm-Kaisen-Brücke	3	Die Wilhelm-Kaisen-Brücke hat eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Allerdings sind die vorhandenen Radwege nicht breit genug, um die Radverkehrsmengen sicher abwickeln zu können. Daher wird der Engpass Wilhelm-Kaisen-Brücke durch einen Ausbau der Radwege entschärft.
Neuordnung Bismarckstr.	3	Die Bismarckstraße wird zwischen Dobbenweg und Graf-Moltke-Straße neu geordnet. Der Straßenzug hat bislang nur sehr schmale Radwege. Diese werden künftig beparkt und der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen in der Fahrbahn komfortabler geführt.
Neuordnung Am Dobben	3	Der Dobben ist zwischen Sielwall und Dobbenweg ein Teil des Stadtteilzentrums im Viertel. Allerdings behindern parkende Autos oft die Bahnen oder den Radverkehr. Da der Dobben sehr schmal ist, ist nicht genug Platz um alle Nutzungen des Straßenraumes gleichzeitig in ausreichender Qualität zu erlauben. Deshalb wird das Parken von Kfz deutlich eingeschränkt.
Umnutzung Bgm.-Smidt-Str.	3	Die Bürgermeister-Smidt-Straße ist in dem Abschnitt zwischen dem Wall und dem Breitenweg in der heutigen Gestaltung überdimensioniert. Auf der Fahrbahn können Radfahrstreifen ein komfortables und sicheres Radfahren anbieten, ohne dass sich dies negativ auf den Autoverkehr auswirkt. Heutige Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden so entzerrt.

Neuordnung Sielwall	3	Der Sielwall hat in weiten Teilen nur extrem schmale Geh- und Radwege. Damit die Fußgängerinnen und Fußgänger genug Raum erhalten können, muss der Radverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Hierzu ist es notwendig, auf der gesamten Länge das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden.
Umnutzung Herdentorsteinweg	3	Der Herdentorsteinweg ist die wichtigste Fußverkehrsverbindung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof. Ebenso hat er eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Besonders auf der Straßenseite zur Wallmühle kommt es deshalb häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahren. Daher ist es sinnvoll den Radverkehr auf dieser Straßenseite auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen um den Fußgänger/innen mehr Raum zu geben.
Umnutzung Daniel-v.-Büren-Str.	3	Es wird eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung eingerichtet. Diese führt zu einer Entlastung der Seitenräume und weniger Konflikten im Bereich der Haltestelle.
Umnutzung Am Dobben	3	Der Dobben darf zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße von Radfahrern nur in Richtung Dobbenweg befahren werden. Diese Netzlücke soll geschlossen werden.
Umnutzung Außer der Schleifmühle	3	Außer der Schleifmühle ist zwischen Rembertistraße und Schwachhauser Heerstraße für Radfahrer nur in Richtung Hauptbahnhof zu befahren. Diese Netzlücke wird mit dieser Maßnahme geschlossen.
Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke	3	Die Bürgermeister-Smidt-Brücke bietet Potenzial für eine komfortable, fahrbahnbezogene Radverkehrsführung. Damit ist mehr Platz für Fußgänger/innen in den Seitenräumen.
Rückbau Hochstraße Am Wall	4	Die Hochstraße über die "AOK-Kreuzung" (Am Wall) wird abgerissen, stattdessen wird der Verkehr ebenerdig geführt. Die Wallanlagen werden somit dem neuen Ansgariquartier verknüpft.
Rückbau Hochstraße Am Wall	4	Die Hochstraße über die "AOK-Kreuzung" (Am Wall) wird abgerissen, stattdessen wird der Verkehr ebenerdig geführt. Die Wallanlagen werden somit dem neuen Ansgariquartier verknüpft.
Bremen baut Barrieren ab	2 3 4	Das Programm "Bremen baut Barrieren ab" wird fortgeschrieben. Es regelt die grundsätzliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Maßnahmen im Straßenbau z.B. in Bezug auf die Gestaltung von Behindertenparkplätzen oder Straßenbahnhaltestellen.

G Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumkonzept Innenstadt	3 4	Für die Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher zu verbessern.
Reduzierung des Parkraums	4	Parkende Autos nehmen besonders in den Wohnquartieren viel Raum ein. Diese Flächen werden langfristig nach und nach reduziert, damit andere Nutzungen möglich sind.

Konsequente Parkverbote	3 4	Halteverbote sind jeweils mit einem guten Grund angeordnet worden. Künftig wird genauer hingeschaut und Parkverbote konsequent durchgesetzt.
-------------------------	-----	--

H Inter- und Multimodalität

Mehr Car-Sharing	4 5	Das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen (Mobil.Punkt) wird ausgebaut und auch auf die Stadtteile am Stadtrand ausgeweitet.
Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	3 4 5	Car-Sharing-Fahrzeuge bekommen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reserviert. Damit ist es mit dem Leihauto leichter einen Parkplatz zu finden.
Neuer Busbahnhof	2 4	Der Linienverkehr mit Fernbussen hat im letzten Jahr deutlich an Bedeutung zugenommen. Bremen hat zwar einen zentralen Omnibusbahnhof für Fernverkehre am Breitenweg, dieser hat aber weder die Kapazität noch die notwendige Ausstattung für einen attraktiven Busverkehr. Daher sind aktuell zwei Standorte für einen neuen Busbahnhof in der Untersuchung: Das Gelände des Güterbahnhofs sowie ein Standort am Flughafen. Außerdem wird untersucht, ob die Gelegenheitsverkehre auf dem bisherigen Areal vor dem Cinemaxx verbleiben können, oder ob auch diese verlagert werden sollen.

J Elektromobilität

Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	3 4	Die Busse und Straßenbahnen der BSAG bekommen an vielen Ampeln im Stadtgebiet bevorzugt grün. Momentan kann es vorkommen, dass der parallel laufende Rad- und Fußverkehr trotzdem auf seine reguläre Grünphase warten muss, obwohl er eigentlich zusammen mit dem ÖPNV abgewickelt werden könnte. Die Ampelschaltungen sollen daher so angepasst werden, dass diese Situation, wenn möglich, vermieden werden.
Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	3 4 5	Verleih von Pedelecs an Park & Bike-Standorten, zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV und an Mobilpunkten.

K Verkehrssicherheit

Situationsangepasst mehr Tempo 30	4	Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen kann einen wesentlichen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.
Aufwertung von Angsträumen	2 3 4	Einige Tunnel und Brücken werden von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen als Angsträume empfunden. Bremen versucht diese gezielt mit einem Umgestaltungsprogramm aufzuwerten, in dem zum Beispiel die Beleuchtung oder die Gestaltung verbessert wird.

Markierung von Haltelinien auf Radwegen	2 3 4	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Konfliktpunkte sind zum Beispiel Ampeln und Fußgängerüberwege. Um hier mehr Klarheit zu schaffen, werden die Furten nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Radweg markiert und Haltelinien zeigen Radfahren an Ampeln, wo sie anhalten müssen. Außerdem wird gezielt Öffentlichkeitsarbeit gemacht.
Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern.	2 3 4	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Mit einer Informationskampagne, sowie durch bessere Beschilderung und Markierungen sollen Radfahrer daher auf die Belange der Fußgänger hingewiesen und zu mehr Rücksichtnahme angehalten werden.
Einmündungen standardisieren	1 2 3 4	Einmündungen bergen aufgrund von abbiegenden Autos ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer. Bremen versucht daher mit einem Programm solche Risikoorte zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegefurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegefurten in Einmündungen oder durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.
Beleuchtung von Radwegen	4	Die Beleuchtung von Radwegen wird verbessert und auf Strecken ausgeweitet, die heute noch unbeleuchtet sind.

L Mobilitätskultur / Öffentlichkeitsarbeit

Kampagne für das Zufußgehen	2 3 4	Viele mit dem Auto oder Bus und Bahn zurückgelegte Wege in der Stadt sind so kurz, dass zu Fuß gehen eine wirkliche Alternative ist. Zufußgehen ist gut für die eigene Gesundheit und für die Umwelt.
Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	3 4	Kopfsteinpflaster passt gut zu alten Häusern und wertet so das Ortsbild von Straßen aus. Kopfsteinpflaster ist aber auch unkomfortabel und manchmal sogar gefährlich für Radfahrer. Künftig wird es daher nicht mehr auf Haupt-routen des Radverkehrs eingesetzt.
Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	3 4	In der Verwaltung wird eine eigene Organisationseinheit für Nahmobilität und Radverkehrsförderung geschaffen und mit zusätzlichem Personal ausgestattet, um die Maßnahmen konsequent umzusetzen.