

## **Mitteilung des Senats vom 23. Januar 2024**

### **Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/93 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Die Antworten zu den Teilfragen 1 a) bis d) und h) bis l) sind den Anlagen zu Frage 1 zu entnehmen.

Siehe tabellarische Darstellung in den Anlagen:

- GA CDU Anlage 1AB.pdf
- GA CDU Anlage 1C.pdf
- GA CDU Anlage 1D.pdf
- GA CDU Anlage 1E.pdf
- GA CDU Anlage 1F.pdf
- GA CDU Anlage 1G-L.pdf

Hinweise zu den Antworten zu 1 d):

Da keine interne Kosten-Leistungs-Rechnung erfolgt, werden hier nur die Kosten von Aufträgen an Dritte aufgeführt.

Ergänzung zu den Antworten zu 1 j):

Bundesförderung nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für den Bau oder Ausbau von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken, von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bei Reaktivierung von Schienenstrecken, von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für den Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen, von bis zu 50 Prozent

der zuwendungsfähigen Kosten für die Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.

Radpremiumrouten/Fahrradbrücken: Bundesförderung bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten sowohl für Planung als auch für Bau. Es existieren hier eine Vielzahl von Bundesprogrammen im Bereich der Förderung des Radverkehrs, das konkrete Programm kann erst mit der Bewilligung der Förderung genannt werden, die Förderhöhen variieren.

Antwort zu Teilfrage 1 e) für alle Maßnahmen:

Die Planungskosten der einzelnen Maßnahmen können erst nach Abschluss der ingenieur-technischen Planung auf Basis Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) benannt werden, da diese Planungskosten abhängig sind von den anrechenbaren Baukosten.

Antwort zu Teilfrage 1 f) für alle Maßnahmen:

Die Vollzeitäquivalente (VZÄ) für die konzeptionellen Planungen bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG sind grundsätzlich ausreichend vorhanden, es zeigt sich aber zunehmend aufgrund des Fachkräftemangels das Problem, Stellen neu beziehungsweise nach zu besetzen. Darüber hinaus besteht insbesondere beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) für die Planung der jeweiligen konkreten Projektumsetzung neben dem Fachkräftemangel auch ein weitergehender Personalbedarf.

Antwort zu Teilfrage 1 g) für alle Maßnahmen:

Die Prioritäten zur Umsetzung des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 werden aktuell vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen des Doppelhaushalts 2024/2025 neu überprüft.

Ergänzung zu Frage 1 l):

Eine Beantwortung zur Inbetriebnahme der Maßnahme kann nur erfolgen, wenn hier sowohl eine Finanzierung des Baus als auch vollziehbares Baurecht vorliegt. Bei allen anderen Projektständen ist eine Aussage zur Inbetriebnahme nicht möglich.

2. Der Senat wird gebeten die Antworten aus Frage 1 (alle Maßnahmen) tabellarisch wie folgt aufzubereiten:

Maßnahme	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (prognostiziert)	Umsetzungskosten (prognostiziert)	Anteil Bundes-/EU-Förderung	Gesamtkosten (prognostiziert)
	„ja“(Jahr)/„nein“	„ja“ (Jahr)/„nein“				

Die Antworten zu den Teilfragen 2 sind den Anlagen zu entnehmen.

3. Wird der Senat eigeninitiativ eine jährliche Übersicht hinsichtlich der Umsetzung von VEP-Maßnahmen veröffentlichen? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, aus welchen Gründen lehnt der Senat dies ab?

Der Senat hat im Rahmen des Analyseberichts zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2020 über den Stand der Umsetzung umfassend berichtet.

[Teil B\\_S\\_BdV\\_VEP\\_Analysephase zur Vorlage VL 20/2228 \(bremische-buergerschaft.de\)](https://www.bremische-buergerschaft.de)

Der Senat plant, kontinuierlich zu den einzelnen Handlungsfeldern insgesamt nach circa vier Jahren wieder über den Stand der Umsetzung zu berichten. Dies umfasst auch die in 2022 beschlossene Umsetzung der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Ein umfassender jährlicher Bericht wäre der strategischen Ausrichtung und den mehrjährigen Planungsprozessen gegenüber nicht geeignet, den Fortschritt abzubilden.

4. Ist eine weitere Fortschreibung des VEP geplant? Wenn ja, ab
- wann und mit welchem Zeitplan,
  - in welcher Form,
  - mit welcher Verantwortung und
  - mit welchen Mitteln?

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat in der Regel eine Laufzeit von zehn bis 15 Jahren und, in der für die Stadtgemeinde erforderlichen Umfang und Ausführlichkeit, eine Bearbeitungszeit von rund zwei bis drei Jahren. Dies gilt auch für den im Jahr 2014 beschlossenen VEP 2025. Mit der Teilfortschreibung des VEP 2025 wurde für die neuen und ergänzenden Schwerpunkt-Handlungsfelder ÖPNV, Stadtrregionale

Verkehre, Parken und Innenstadt im Jahr 2022 ein weiterentwickeltes und vertieftes Handlungskonzept beschlossen.

Aktuell ist in den kommenden Jahren keine Fortschreibung vorgesehen. Eine Fortschreibung wird gegebenenfalls auch modular für verschiedene Themen und Verkehrsträger erfolgen. Aktuell liegt der Fokus auf der Planung und Umsetzung der Maßnahmen aus den folgenden strategischen Planwerken:

- Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (aus dem Jahr 2014)
- Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (aus dem Jahr 2022),
- Schienenpersonennahverkehrsplan für das Land Bremen (aus dem Jahr 2015),
- Masterplan Green City Bremen (aus dem Jahr 2018),
- Bundesverkehrswegeplan 2030 (aus dem Jahr 2016).

Ein komplett neuer VEP wird daher frühestens Anfang der 2030er Jahre erforderlich, das Erfordernis ist dabei sowohl abhängig vom Stand der Umsetzung des VEP Bremen 2025 als auch von Art und Umfang veränderter Rahmenbedingungen und Handlungserfordernisse.

Handlungsfeld Maßnahme	Name	Status IST	Status Soll	Frage a	Frage b	Frage c	Frage d	Frage e	Frage f	Frage g	Frage h	Frage i	Frage j	Frage k	Frage l	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (progn.)	Umsetzungskosten (progn.)	Anteil Bundes- /EU-Förderung	Gesamtkosten (progn.)
BS 1	A 281 Ringschluss	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes. Planungen sind vollständig abgeschlossen (BA 2/1, 2/2, 3/1, 3/2 und BA 4)	Die Planungen sind vollständig abgeschlossen	Die Planungen sind vollständig abgeschlossen	61,038 Mio €	88,164 Mio €	Zuständig ist Die Autobahn GmbH des Bundes	Planung ist vollständig abgeschlossen	478,444 Mio €	1,529 Mrd €	Der Bund ist Träger des Vorhabens	Verzögerungen durch Klagen und Grunderwerbsverhandlungen	Nach aktuellem Sachstand 2029						
BS 1a	Neubau der B212n	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Maßnahme befindet sich seit 03/2011 in der Entwurfsplanung. Vorgesehene Fertigstellung Vorentwurf lt. aktuellem Zeitplan 12/2024. Zuständigkeit liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.	Vorgesehene Fertigstellungen von Planungsschritten lt. aktuellem Zeitplan: Gesehen-Vermerk des BMDV 10/2025. Planfeststellungsunterlagen 12/2026. Einleitung Planfeststellungsverfahren 01/2027. Planfeststellungsbeschluss 12/2028.	ca. 18 Jahre nach Auftragserteilung für die Entwurfsplanung.	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Zuständig ist die NlStBV GB Oldenburg	siehe a)	0 EUR	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	Verzögerungen wegen Überprüfung der bisher diskutierten Varianten aufgrund erheblicher Diskussionen zur gewählten Trassenlage sowie zur Verknüpfung der B212n mit dem nachgeordneten Straßennetz.	Lt. aktuellem Zeitplan Baubeginn 2030 und Baufreigabe 2035						
BS 2	Seitenstreifenfreigabe A27	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes. Planung nicht begonnen.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	Zuständig ist Die Autobahn GmbH des Bundes	siehe a)	siehe a)	siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)						
BS 3	Ausbau VBA A27/A1	In Betrieb	In Betrieb	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Die Planung ist vollständig abgeschlossen	Die Planung ist vollständig abgeschlossen	923 TEUR (Teilleistung 1)	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Zuständig ist Die Autobahn GmbH des Bundes	siehe a)	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a).	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)						
BS 4	Fahrradfreundlicher Umbau an 19 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes	In Betrieb	In Betrieb	Die Maßnahme (Stufe 4) ist vollständig abgeschlossen (Beginn 2019, Ende 2022).	siehe a)	siehe a)	100 TEUR	siehe a)	siehe a)	siehe a)	330 TEUR	siehe a)	75%-Förderung (Planung+Bau) nach dem Entflechtungsgesetz (ehem. GFVG)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
BS 5	Rückbau Neuenlander Straße sowie Anpassungen der LSA	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Teilmaßnahme der A 281 (siehe Maßnahme A 281 Ringschluss)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	0 TEUR	1,27 Mio €	Keine.(Finanzierungsmaßnahme Bremens)	siehe a)	siehe a)						
BS 6	Umbau Heinrich-Plett-Allee aufgrund Strabverlängerung	fest terminiert und finanziert	In Betrieb	Die Planungen der Gesamtmaßnahme der Verlängerung der Linie 1 sind Anfang 23 abgeschlossen worden	siehe a)	siehe a)	Die Planung und Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Linie 1 (siehe HF E), eine Darstellung der Einzelkosten für einzelnen Abschnitte ist nicht möglich. Gesamtkosten siehe HF E	siehe d)	siehe Hintergrundinfos	siehe Hintergrundinfos	siehe d)	siehe d)	siehe d)	nicht zutreffend	siehe d)						
BS 7	Umbau Kirchhuchtinger Landstraße aufgrund Strabverlängerung	fest terminiert und finanziert	In Betrieb	Die Planungen der Gesamtmaßnahme der Verlängerung der Linie 1 sind Anfang 23 abgeschlossen worden	siehe a)	siehe a)	Die Planung und Umsetzung erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Linie 1 (siehe HF E), eine Darstellung der Einzelkosten für einzelnen Abschnitte ist nicht möglich. Gesamtkosten siehe HF E	siehe d)	siehe Hintergrundinfos	siehe Hintergrundinfos	siehe d)	siehe d)	siehe d)	nicht zutreffend	siehe d)						
BS 8	Umbau Knotenpunkt Leher Heerstraße / Berckstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Projektstellung an ASV																	
BS 9	Beseitigung der höhengleichen BÜ in Oberneuland (laufende Umsetzung)	In Betrieb	In Betrieb	Alle drei Bauwerke fertiggestellt 2015/2017/2018							43.814,35 (Abrechnungsstand 30.01.2018)										
BS 10	Anbindung Wohnpark Achterdiek, Ausbau der Verbindungsstrecke	In Betrieb	In Betrieb	Durch die WfB (2016/17) umgesetzt	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)													
BS 11	Sanierung Zeppelintunnel (Sebaldsbrücker Heerstraße)	fest terminiert und finanziert	In Betrieb	Die Planungen der Maßnahme, läuft federführend über die Deutsche Bahn AG. Die wesentlichen Planungen sind 2023 abgeschlossen worden.	siehe a)	siehe a)	Der Planungsanteil wird gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz pauschal mit 10 % der Baukosten abgerechnet.	siehe d)	siehe Hintergrundinfos	siehe Hintergrundinfos		Der bremische Anteil der Gesamtkosten beträgt aktuell ca. 71 Millionen brutto	keine Bundesförderung	nicht zutreffend	Inbetriebnahme nach aktuellem Sachstand geplant im Sommer / Herbst 25						

BS 12	Erweiterung der Anbindung Gewerbepark Hansalinie	abgeschlossen	In Betrieb	Nach internen Vorüberlegungen Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Ausbau des Knotenpunktes Autobahnzubringer Hemelingen / Europaallee (2018).	abgeschlossen	abgeschlossen	Gesamt Planungs- und Gutachterkosten für Machbarkeitsstudie und Bau in Höhe von ca. 490 T€ brutto bei der WfB.	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom abschließenden Umfang	ja			Baukosten in Höhe von ca. 2.019 T€ brutto	umgesetzt	keine		Inbetriebnahme im Jahr 2022	ja	ja								
BS 17	Verlängerung Peenemünder Straße zur Erschließung Gesundheitspark	In Betrieb	In Betrieb	noch keine Projektstellung an ASV																						
A 1	Ausbau der A1	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Planung wird durch DEGES durchgeführt	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)										
A 2	Neubau der B6n	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Planung wird durch DEGES vorbereitet.	Planung erfolgt durch DEGES	254 TEUR	20,543 Mio €	siehe a)	siehe a)	0 €	175 Mio €	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)											
A 3	Neubau der B213n	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a).	Aktuelle Kosten liegen uns nicht vor (siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)											
A 3a	Anschluss der B74n an das Autobahnrechteck Bremen-IndustrieHäfen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. siehe a)	Der Bund ist Träger des Vorhabens	siehe a)	siehe a)											
A 4	Neue Anschlussstelle Achim-West	In Bearbeitung	In Bearbeitung	seit Oktober führt der Landkreis Verden ein Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Straße im Rahmen des "Zukunftsprojekts Achim West" durch. Die neue Anschlussstelle ist Bestandteil dieses Verfahrens.	weitere Planungsschritte seitens Achim sind abhängig vom Abschluss des Planfeststellungsverfahrens.	liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Bremens.	Die Planung obliegt der Stadt Achim. Bremen hat mit dem Senatsbeschluss vom 16.2.2016 einen Planungsmittelzuschuss in Höhe von 500TEUR gewährt.				Keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Bremens.	Abhängig vom Gesamtprojekt "Zukunftsprojekt Achim West"	Aufgrund des derzeitigen Planungsstand kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	Genehmigungsplanung liegt bei der Planfeststellungsbehörde.	Nein.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Bremens	liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Bremens					
A 5	Ausbau Habenhauser Brückenstraße	In Bearbeitung	In Betrieb	in Betrieb, Teilmaßnahme (Begleitmaßnahme) der A281 BA 2/2	Planung abgeschlossen	Planung abgeschlossen	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planung abgeschlossen	in Betrieb	7,06 Mio €	7,072 Mio €	Anteil Bund 2,169 Mio €	abgeschlossen	abgeschlossen											
A 6	Umbau Kreuzung Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße	In Bearbeitung	In Betrieb	in Betrieb, Teilmaßnahme (Begleitmaßnahme) der A281 BA 2/2	Planung abgeschlossen	Planung abgeschlossen	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planung abgeschlossen	in Betrieb	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	abgeschlossen	abgeschlossen											
A 7	Umbau Kreuzung Borgwardstraße / Habenhauser Brückenstraße	In Bearbeitung	In Betrieb	in Betrieb, Teilmaßnahme (Begleitmaßnahme) der A281 BA 2/2	Planung abgeschlossen	Planung abgeschlossen	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planung abgeschlossen	in Betrieb	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	abgeschlossen	abgeschlossen											
A 8	Bessere Ampelschaltungen auf der Habenhauser Brückenstraße	In Bearbeitung	In Betrieb	in Betrieb, Teilmaßnahme (Begleitmaßnahme) der A281 BA 2/2	Planung abgeschlossen	Planung abgeschlossen	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planungskosten in A281 BA 2/2 enthalten (Begleitmaßnahme zum BA 2/2)	Planung abgeschlossen	in Betrieb	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	Kosten sind im Projekt "Ausbau Habenhauser Brückenstraße" enthalten	abgeschlossen	abgeschlossen											
A 9	Ausbau Konrad-Adenauer-Allee	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Projektstellung an ASV																						
A 11	Umbau Westzufahrt Stephanibrücke	wird nicht weiter verfolgt	(noch) nicht in Bearbeitung	Im Rahmen des IVK-Überseestadt wurden kostengünstigere Alternativmaßnahmen erarbeitet. Zudem haben sich die Staus nach Corona nicht wieder in dem Maße eingestellt. Die Maßnahme wird daher nicht weiter verfolgt.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	Verweis auf die Antwort auf Frage g)	siehe a)	Nein	Nein.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand noch kein Förderunganteil absehbar	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.					
A 12	Umbau Kreuzung Osterdeich / Habenhauser Brückenstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Planung steht aus	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	abgeschlossen	keine	abgeschlossen	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich					

A 13	Umbau Auffahrt Neuenlander Straße zur B6	In Bearbeitung	In Betrieb	Projekt steht im Zusammenhang mit dem Ringschluss der A281 und wurde noch nicht gestartet.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
A 14	Umbau Kreuzung Bremer Heerstr. / Hindenburgerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Planung steht aus	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
A 14a	Optimierung B6 / Fly-Over im Zubringer ÜberseeStadt über den Utbremer Kreisel	In Betrieb	In Betrieb	Zuständigkeit liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes																	
A 15	Verlängerung Am Gaswerkgraben	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Straßenentwurf wurde im Rahmen eines B-Plan Verfahrens begonnen. Wird nach veränderten städtebaulichen Entwicklungen im Tabakquartier in veränderter Form verfolgt.	Nach Beschluss des B-Plans	Ca. 1 Jahre nach Beschluss des B-Plans	Die Planung obliegt dem Vorhabensträger				Keine	siehe d)	siehe d)	Verweis auf die Antwort auf Frage g)	Aufgrund des derzeitigen Planungsstand kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	Nein	Nein.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand noch kein Förderanteil absehbar	Zum derzeitigen Stand liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.
A 16	Bessere Ampelschaltungen auf der Lilienthaler und Leher Heerstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 17	Bessere Ampelschaltungen auf der Schwachhauser Heerstraße	In Bearbeitung	In Betrieb	Die Maßnahme ist vollständig abgeschlossen	siehe a)	siehe a)	35 TEUR	siehe d)	siehe a)	siehe a)	250 TEUR (2018-2021)		keine		siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
A 18	Bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 19	Bessere Ampelschaltungen auf der Burger und Grambker Heerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 20	Bessere Ampelschaltungen auf der Osterholzer Heerstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 21	Bessere Ampelschaltungen auf dem Autobahnzubringer Horn-Lehe	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 22	Bessere Ampelschaltungen auf der Steubenstr. / Julius-Brecht-Allee	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 23	Bessere Ampelschaltungen auf der Hafenanr. / Hafenrandstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
A 24	Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes. Projekt noch nicht gestartet.	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	siehe a)	siehe a)	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	Aktuelle Angaben können nicht benannt werden. Zuständigkeit liegt bei der Autobahngesellschaft des Bundes.	siehe a)	siehe a)						
A 26	Ertüchtigung Wardamm	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Der Wardamm ist Teil der Premiumroute 20a. Ertüchtigung des Wardamm wird im Rahmen des Projektes der Radpremiumroute mitbetrachtet. (siehe HF D)																	
A 27	Bessere Straßenunterhaltung	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
A 28	Geschwindigkeitsüberwachung	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung																		
B 1	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Planung steht aus	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten	1/2 Jahr	keine	derzeit keine Aussage möglich	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	vermutlich keine, wird aber geprüft	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich

B	2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Planung zur Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf in 2023 abgeschlossen; offen sind Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung von weiteren Angebotsausweitungen und des Deutschlandtaktes	Weitere Planungsschritte werden 2024 begonnen und erfordern Abstimmungen mit Bund und DB	abhängig vom Umfang der weiteren Maßnahmen	Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf: rund 2,7 Mio. €	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf: 1 Mio. €	Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf: rund 10,8 Mio. €; aktuelle Kostenschätzungen für weitere Maßnahmen liegen nicht vor.	ggf. Bundesförderung nach dem GVFG bis zu 75% (gilt nicht für Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf)	lange Planungs- und Umsetzungszeiträume	Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf: 2024	ja, für Erweiterung von Weichen und Signalen in Bremen Hbf: (2023)	Nein.	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
B	3	Innerstädtische Logistik mit Lastenfahrern	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Vorplanungen haben begonnen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	bis zu 2 Jahre	gering	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich

a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?

b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?

c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?

d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?

e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?

f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine vollumfängliche Planung erforderlich?

g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?

h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?

i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?

j Inwieweit ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?

k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?

l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?





C	16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Im Rahmen des Maßnahmenprogramms Querungshilfen werden kontinuierlich Querungshilfen geplant und umgesetzt.	siehe a	Das Maßnahmenprogramm wird weiter fortgeführt.	Der Anteil der Planungskosten liegt bei ca. 10 % der Baukosten, ist jedoch maßnahmenabhängig.	siehe d	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	Die Umsetzungskosten pro Querungshilfe sind abhängig von Art und Umfang der Maßnahme. Jährlich stehen 500.000 Euro Brutto zur Verfügung	siehe c und h	keine Bundesförderung	entfällt									
C	1b	Begegnungszone in NVZ	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	

- a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?
- b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?
- c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?
- d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?
- e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?
- f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine vollumfängliche Planung erforderlich
- g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?
- h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?
- i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?
- j Inwieweit ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?
- k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?
- l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?

Handlungsfeld	Maßnahme	Name	Status IST	Status Soll	Frage a	Frage b	Frage c	Frage d	Frage e	Frage f	Frage g	Frage h	Frage i	Frage j	Frage k	Frage l	Planung abgeschlossen	Umsatzung abgeschlossen	Planungs-kosten (progn.)	Umsatzungs-kosten (Progn.)	Anteil Bundes-/EU-Förderung	Gesamtkosten (progn.)		
BS	15	Einrichtung LSA am Knotenpunkt Friedrich-Klippert-Str./Zur Vegesacker Fähre	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet (abhängig von Erschließung Haven Höövlt).	Projektabhängig.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)		
BS	16	Verbesserung Fahrbahnquerung im Bereich Georg-Gleistein-Straße / Kirchheide / Achterrut (Hst. G.-Heinemann-Bürgerhaus)	In Bearbeitung	In Betrieb	Es liegt kein Projektantrag im ASV vor																			
D	1	Qualitätsmanagement zur Mängelbehebung	In Bearbeitung	In Betrieb	Projektabhängig, laufende Aufgabe																			
D	2	Scherbentelefon	In Betrieb	In Betrieb	Mängelmelder/Stadtreinigung siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)				siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	siehe a.)	
D	3	Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt (Stufe 5) noch nicht gestartet.	Kein Projektantrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	
D	4	Grüne Welle für den Radverkehr	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Grüne Welle Rembergstraße ist umgesetzt.	Kein weiterer Projektantrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	
D	5	Engpässe im Radwegenetz beseitigen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	laufende Aufgabe im gesamten Stadtgebiet	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	
D	6	Programm zur Zukunftsperspektive von Radwegen	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	ca. 1 Jahr	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/l)	siehe j)	keine Aussage möglich		
D	7	Mehr Markierungen für Radverkehr	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektantrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	
D	8	Fahrradstraßen	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	laufende Umsetzung im Rahmen der Radpremiumrouten		k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	
D	9	Zeitweise Freigabe der Fußgängerzone Vegesack für den Radverkehr	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	ca. 1 Jahr	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/l)	siehe j)	keine Aussage möglich		
D	11	Mängelbehebung im Radverkehrsnetz	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet	Finanzierung muss geklärt werden																		
D	12	Fahrradwegweisung	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	kontinuierliche Aufgabe	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	
D	13	In Einbahnstraßen in Gegenrichtung radfahren	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Dauerhafte Umsetzung.	siehe a)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	
D	14	Radverkehrsnetz verdichten	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	mehrere Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/l)	siehe j)	keine Aussage möglich		
D	15	Premiumroute HB-Nord-Innenstadt - Hemelingen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Die Planung und Umsetzung der Route erfolgt abschnittsweise. Für einzelne Abschnitte (u.A. Alter Postweg, Haststedter Osterdeich, Föhrenstraße, Lange Reihe, Am Wall, Steffensweg liegen Planungen vor.	siehe a)	siehe a)	Der Großteil der Planungen ist und wird ohne Beteiligung externer Büros ausgeführt. Die Kosten sind dementsprechend gering.	siehe d)	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	Alter Postweg: 2,3 Millionen Föhrenstraße: ca. 400.000 Euro brutto Lange Reihe 1. BA: ca. 1,5 Millionen brutto Am Wall / Altenwall: ca. 4 Millionen brutto Haststedter Osterdeich: ca. 600.000 Euro brutto			Alter Postweg: ca. 60 % Förderung Bund Föhrenstraße: ca. 75 % Förderung Bund Lange Reihe 1. BA: ca. 90 % Förderung Bund Am Wall / Altenwall: ca. 50 % Förderung Bund Haststedter Osterdeich: ca. 90 % Förderung Bund	entfällt	Inbetriebnahme erfolgt abschnittsweise							
D	16	Premiumroute Huchting-Innenstadt - Uni - Lilienthal	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Einzelne Teilstücke (Parkallee, Rembergstraße, H.-H.-Meier-Allee etc.) der Premiumroute sind umgesetzt, allerdings nicht unter Premiumroutenmaßstäben.	Routenfindung für restliche Route in 2024, Einstieg Entwurfsplanung danach	abschnittsweise, insgesamt rd. 2 Jahre	ca. 200.000,- €	können erst nach Ende der Entwurfsplanung benannt werden	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	ca. 800.000,-€	können erst nach Ende der Entwurfsplanung benannt werden	Bundesförderung aus Programm Stadt und Land wird unterstellt (voraussichtlich 90%).	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/l)	siehe j)	keine Aussage möglich		
D	17	Premiumroute Oberveland - Neustadt - Woltershausen - GVZ	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/l)	siehe j)	keine Aussage möglich		

Handlungsfeld D

D 19	Premiumroute Kleiner Ring	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 19b	Premiumroute Großer Ring: Woltershausen - Grolland (Ochtumdeich) - Obervieland - neue Weserbrücke A1 - Hemelingen - Gartenstadt Vahr - Schwachhausen-Findorff - Walle - neue Fähre (im unteren Pfad nur rechts der Weser)	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 19c	Premiumroute halber Großer Ring: Überseestadt - Bürgerpark - Sebaldsbrück - Hemelingen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 20	Premiumroute Universität - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Arbergen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 20a	Premiumroute Woltershausen - Huchting - Delmenhorst	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Machbarkeitsstudie liegt vor. Mit der weiteren Planung (Grundlagenermittlung) wurde im 2. Halbjahr 23 begonnen.	Vor weiteren Planungsschritten muss zunächst die Finanzierung geklärt werden.	Die Planungen erfolgen abschnittsweise, bis voraussichtlich Ende 25	siehe b	siehe b	sie Hintergrundinformationen	sie Hintergrundinformationen	noch keine	keine Angabe möglich (frühe Planungsphase)	Finanzierung und Fördermöglichkeiten noch nicht abschließend geklärt	entfällt	Inbetriebnahme erfolgt abschnittsweise						
D 21	Premiumroute Gartenstadt Vahr - Osterholz	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Routenfindung wird 2024 abgeschlossen; alle weiteren Schritte folgen	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	auf kompletter Länge: bis zu 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 22	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücken Piepe - Stadtwerder - Altenwall	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Mit der Entwurfsplanung (Lph 3) wurde begonnen. Diese wird im 1. Quartal 2024 abgeschlossen.	Ab 1. Quartal 2024 Beginn Lph 4 (Genehmigungsplanung/Planfeststellung). (Zeitverzögerungen aufgrund rechtlicher Einsprüche zum PFV möglich).	Die Planungs- und Umsetzungsphase erfolgen nach Leistungsphasen. Fertigstellung im Jahr 2027.		320.000 €	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	0 €	Ca. 13.000.000€	Die Fuß-/Radwegeverbindung Kleine Weser (Ringschluss Wallanlagen) wird aus dem Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert. Die Finanzierung erfolgt zu je einem Drittel Bundes-, Landes- und Gemeindegeldern.	In der Planung/Umsetzung	2027						
D 23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (Hemelingen - Habenhausen)	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Ab 1. Quartal Beginn Lph 3 (Entwurfsplanung)	Ende 2024 Beginn Genehmigungsplanung und Durchführung Planfeststellungsverfahren (Zeitverzögerungen aufgrund rechtlicher Einsprüche zum PFV möglich).	Die Planungs- und Umsetzungsphase erfolgen nach Leistungsphasen. Fertigstellung im Jahr 2028.	1.150.000 €	Ca. 53.000€	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	0 €	15.500.000 €	Die ersten vier Leistungsphasen werden durch das BALM mit 80% gefördert.	In der Planung/Umsetzung	Ende 2027						
D 24	Bessere Radabstellanlagen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Bereich Innenstadt: Sukzessive Umsetzung im Straßenraum: seit 2023	Bereich Innenstadt: weitere Umsetzung: 2024	Planung ist für Bereich Innenstadt abgeschlossen	Planung für Bereich Innenstadt durch BPR: 47.000 Euro brutto				bisherige Umsetzungskosten: 145.000 Euro brutto	Schätzungsweise werden ca. weitere 250.000 Euro brutto an Umsetzungskosten entstehen	Bundesförderung nicht vor	Verweis auf die Antwort auf Frage g)	Abschluss für den Bereich Innenstadt ist für 2024 vorgesehen.						
D 25	Unterhaltung von Radabstellanlagen	In Bearbeitung	In Betrieb	laufender Prozess																	
D 26	Serviceangebote für den Radverkehr	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	unklar	1 - 2 Jahre	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
D 27	Schutzstreifen H.-H.-Meier-Allee	In Betrieb	In Betrieb	Schutzstreifen ist vorhanden																	

- a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?
- b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?
- c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?
- d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?
- e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?
- f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine vollumfängliche Planung erforderlich?
- g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?
- h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?
- i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?
- j Inwieweit ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?
- k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?
- l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?

Handlungsfeld	Maßnahme	Name	Status IST	Status Soll	Frage a	Frage b	Frage c	Frage d	Frage e	Frage f	Frage g	Frage h	Frage i	Frage j	Frage k	Frage l	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (progn.)	Umsetzungskosten (Progn.)	Anteil Bundes-/EU-Förderung	Gesamtkosten (progn.)
BS	18	Gl eisverbindung Steubenstraße	fest terminiert und finanziert	In Betrieb	Die Planung wird bis Mitte 24 abgeschlossen	siehe a	siehe a	3 Millionen netto (beauftragt)	3 Millionen netto	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	entstanden sind seit 2022 250.000 Euro netto	nach aktuellem Stand entstehen ca. 43 Millionen Euro netto	75 % Förderung der förderfähigen Kosten (GVFG)	entfällt	Die Inbetriebnahme ist Mitte 27 vorgesehen						
BS	19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelhuchting	fest terminiert und finanziert	In Betrieb	Die Planungen sind größtenteils seit Ende 22 abgeschlossen	siehe a	siehe a	Planungskosten gesamt ca. 10 Millionen netto (beauftragt)	Planungskosten gesamt ca. 10 Millionen netto	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	entstanden sind ca. 40 Millionen Euro netto	nach aktuellem Stand entstehen ca. 82 Millionen Euro netto	75 % Förderung der förderfähigen Kosten (GVFG)	entfällt	Die Inbetriebnahme ist Mitte 25 vorgesehen						
BS	20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	In Bearbeitung	In Betrieb	Antrag auf Planfeststellung erfolgte für den Abschnitt bis zur Landesgrenze gemeinsam mit der Planung Linie 1 im Juni 2014, die Ausführungsplanung folgte mit Beschlussfassung der Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr Stadtentwicklung und Energie (S) am 5. März 2015: Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen im Bereich der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) auf bremischem Gebiet	Baurecht liegt nach Klageverfahren seit 01/2022 vor, zur Beschlussfassung der Baukosten mussten diese aktualisiert und mittels technischer wirtschaftlicher Prüfung bestätigt werden. Es folgte die Befassung von Senat, Deputation MOBS und HaFA Ende 2023.	Die Vergabeverfahren werden Anfang 2024 vorbereitet und sollen Mitte 2024 abgeschlossen sein.	Planungskosten entstanden für die Genehmigungs- und Ausführungsplanung, Vorhabenträger ist die Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn GmbH (BTE) Genehmigungsplanung: bis 2014 Ausführungsplanung: seit 2015	1,14 Mio.€ netto HOAI LPh 1-9	ja	Die Mittel für den Bau der Linie 8 bis Landesgrenze sind am 21.11.2023 im Senat, am 22.11.2023 in der Deputation MOBS und am 08.12.2023 im HaFA frei gegeben worden. Die Mittel sind für die Haushaltsjahre 2024-2027 dargestellt. Zeitgleich haben die Gemeinden Stuhr und Weyhe die Mittel für den Bau für den Niedersachsen beschlossen.	Die Umsetzung startet mit bauvorbereitenden Leistungen im 1. Quartal 2024, die Kosten sind in den Vorlagen Senat, Depu MOBS, HaFA mit rd. 5.639 TEUR beziffert.	HaFA VL 21/902 vom 08.12.2023: "Die Gesamtkosten für den Bau der Linie 8 betragen –inkl. einer Preissteigerung auf Basis Baupreisindex und Prognose bis zum Baubeginn sowie einer aufgrund neu strukturierter Finanzierung entstandene Reduzierung des Bedarfs – rd. 5.639 TEUR." (netto)	Die Vorhabenträgerin BTE hat im Dezember 2023 einen A-Antrag zur eine Bundesförderung nach GVFG bei SBMS eingereicht, es wird eine Förderung von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten erwartet (Reaktivierung einer nichtbundeseigenen Eisenbahn); Planungskosten sind bis zu 10% der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig	Der seit 2013 vorliegende Planfeststellungsbeschluss in Niedersachsen wurde beklagt. Der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss in Niedersachsen liegt nach Befassung durch das Landgericht Lüneburg und das Bundesverwaltungsgericht Leipzig seit Januar 2022 vor. Der Planfeststellungsbeschluss in Bremen liegt seit 2017 vor, wurde beklagt, der Beschluss ist seit 2019 bestandskräftig. Das Baurecht für die Linie 8 ist von beiden Planfeststellungsbeschlüssen abhängig, somit insgesamt seit Januar 2022 vorliegend.	Senat 21/1104-S vom 21.11.2023 "Die Hauptbauleistungen sollen Mitte 2024 beginnen. Die Inbetriebnahme der Linie 8 insgesamt (bis Stuhr / Weyhe) ist unter Annahme einer zweijährigen Bauzeit im ersten Halbjahr 2026 vorgesehen."	2024	2026	1,14 Mio.€ netto	4,63 Mio.€ netto	Baukosten: bis zu 90% der zuwendungsfähigen Planungskosten: bis zu 10 % der zuwendungsfähigen Kosten	5,77 Mio.€ netto
BS	21	Maßnahmen im Busnetz	In Bearbeitung	In Betrieb	umgesetzt wurden in 2021 die Änderungen am Busnetz in Obervieland; die weiteren Maßnahmen im Busnetz wurden zurückgestellt.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
BS	22	Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)	In Bearbeitung	In Betrieb	Planungsbeginn 2016; Föhrenstr. (oben): Fertigstellung Entwurfsplanung in 2024, offen ist der Planfeststellungsbeschluss; Föhrenstr. (unten): Neubeginn Vorentwurfsplanung in 2023, Entwurfsplanung und Planfeststellungsbeschluss offen	Föhrenstr. (oben) Verfahren zur Planfeststellung läuft; (Föhrenstr. unten): Nach Abschluss Vorentwurfsplanung	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; Föhrenstr. (unten): Fertigstellung vsl. in 2029; Föhrenstr. (oben): Fertigstellung vsl. in 2024	Föhrenstr. (unten) ca. 320 TEUR und Föhrenstr. (oben) ca. 980 TEUR (2016-2023)	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	keine	Föhrenstr. (oben) Kostenberechnung 01/2022: ca. 10.400 TEUR; Föhrenstr. (unten) Grobkostenschätzung 11/2022: ca. 12.000 TEUR (netto)	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten	Föhrenstr. oben: umfangreiche Überarbeitung der Oberleitungsplanung; Föhrenstr. unten: Fehlende Streckenleistungsfähigkeit bedingt eine Umsetzung und Planung gemeinsam mit dem Streckenausbau	Föhrenstr. (oben): Die Inbetriebnahme ist für 2028 avisiert; Föhrenstr. (unten): Eine Inbetriebnahme ist für Mitte der 2030er Jahre avisiert.	nein	nein	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
BS	23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Die Vorplanungen sind Ende 23 abgeschlossen worden	Die nächsten Planungsphasen sind abhängig von: BS 22, Erschließungsgebiet Coca-Cola-Köneck und Gleisersatzbau Haststedter Heerstraße	siehe b	1 Million netto (beauftragt)	1 Million netto	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	es sind noch keine Kosten entstanden	Baukosten können noch nicht benannt werden (frühe Planungsphase)	nach derzeitigem Sachstand keine Förderung	siehe b	Keine verlässliche Aussage möglich						
BS	24	Verbesserte Tarifangebote	In Bearbeitung	In Betrieb	Jugendticket TIM und Deutschlandticket umgesetzt, weitere Umsetzung steht aus in Verbindung mit Auswertung der Einführungsphase des Deutschlandtickets	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt ist nicht begonnen.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	2	Straßenbahnverbindung Horn	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt ist nicht begonnen.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt wurde in 2023 gestartet.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	4	Straßenbahn nach Osterholz	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt wurde in 2023 gestartet.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	5	Neue Straßenbahn zur Universität	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Projekt ist nicht begonnen.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	In Bearbeitung	In Betrieb	Die Maßnahme ist vollständig abgeschlossen	Kein weiterer Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
E	7	Keine Behinderung durch Falschparker	In Bearbeitung	In Betrieb	Gespräche zwischen Beteiligten Ressorts und Ämtern laufen	nach Klärung grundlegender Fragen	Grundsatzfragen: in 2024, im Einzelfall sukzessive	keine	gering	ja	Eine Prioritäteneinordnung ggü. anderen Projekten kann nicht vorgenommen werden, da keine Vergleichbarkeit und andere Handelnde.	keine	abhängig vom Modell der Umsetzung	keine erkennbar	Kapazitäten der Beteiligten	Angestrebt zu 2025	nein	nein	keine	unklar	nein	unklar

E	8a	Fähre Waterfront - Woltmershausen - Überseestadt	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Neue Machbarkeitsstudie zu Fahrverbindungen liegt vor.	Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen, die Bearbeitungsschritte zur Umsetzung sind abzustimmen.	Umsetzungsdauer und Umsetzungszeitraum sind noch nicht abzusehen.	Machbarkeitsstudie federführend bei SWHT, innerhalb von SBMS sind keine Planungskosten entstanden	Ist derzeit noch unklar		Keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Ist derzeit noch unklar.	Siehe Antwort zu Frage g)	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	Nein	Nein	Noch nicht prognostiziert	Noch nicht prognostiziert	Noch nicht prognostiziert	Noch nicht prognostiziert
E	8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Gutachten des ZVBN zur Definition der vollständigen Barrierefreiheit liegt vor. Zu den hier vorliegenden Fragen wurde umfangreich im Rahmen der kleinen Anfrage (Drsnr.: 21/223 Wie barrierefrei ist der ÖPNV in Bremen? - Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP) geantwortet und hier darauf verwiesen.		Bezogen auf den niveaugleichen Einstieg sollten laut beschlossener VEP-Teilfortschreibung im beschleunigten Pfad 50 % aller Haltestellen in den Jahren 2036 (Bus) und 2034 (Straßenbahn) umgebaut sein. Alle Haltestellen waren mit der Zielsetzung bis 2048 (Bus) und bis 2055 (Straßenbahn) umzusetzen. Diese Jahreszielzahlen sind unter der Voraussetzung er mittelt worden, dass im Rahmen der Umsetzung der VEP Teilfortschreibung auch die erforderliche Finanzierung für die dafür erforderlichen Personal- und Planungs- bzw. Bauressourcen geschaffen werden und die Planung und Umsetzung ab 2022 startet.		Verweis auf die kleine Anfrage (Drsnr.: 21/223 Wie barrierefrei ist der ÖPNV in Bremen? - Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP)			kann aufgrund fehlender Planung nicht geschätzt werden.									
E	8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Die Maßnahme ist vollständig abgeschlossen	Kein weiterer Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	Wie barrierefrei ist der ÖPNV in Bremen? - Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
E	9	Anpassung Regiobusnetz	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	die vorgesehene geänderte Führung der Regiobusse in der Neustadt kann erst mit Fertigstellung der A 281 in dem Bereich umgesetzt werden.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	11	Verbessertes Busnetz	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Einzel-Maßnahmen umgesetzt (Bremen-Nord, Überseestadt, Obervieland); weitere Änderungen abhängig von verändertem Bedarf; fortlaufende Bedarfsermittlung, siehe auch Angebotsoffensive aus Teilfortschreibung	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	12	Viertelstundentakt auf der RS1	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Durchführung einer Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) 2023. Umsetzung erst nach Realisierung des BVWP-Projekts "Alpha-E plus Bremen" möglich.	siehe a)	Abhängigkeit zum Projekt "Alpha-E plus Bremen". Realisierung vsl. ab Mitte der 2030er Jahre.	Die EBWU betrachtet den gesamten Bahnknoten Bremen. Die anteiligen Kosten für dieses Teilprojekt werden auf rund 10 TEUR geschätzt.	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Weitere ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	-	keine	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	siehe a)	noch offen	nein	nein	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	13	Halbstundentakt auf der RS2	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Der Halbstundentakt zw. Bremen und Bremerhaven ist bereits fest bestellt und wird nach Realisierung infrastruktureller Maßnahmen in Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe vsl. im Dezember 2025 eingeführt. Zum Dezember 2024 bereits Teileinführung.	Planung abgeschlossen.	Planung abgeschlossen.	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	-	Die verdichtete Linie RS2 ist mit dem neuen Verkehrsvertrag RSBN-2 beauftragt worden. Eine Linienspezifische Rechnung, insbesondere der gegenzurechnenden Einnahmen erfolgt nicht.	siehe h)	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	-	siehe a)	ja	nein	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	siehe h)	siehe j)	-

E	14	Halbstundentakt auf der RS3	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Konzept wurde ggü. VEP 2025 modifiziert. Einführung einer neuen Linie RS30 zum Dezember 2022. Dadurch Halbstundentakt im schnellen Regionalverkehr. Zusätzlich Halbstundentakt der Regio-S-Bahn zwischen Bremen und Hude realisiert.	Projekt umgesetzt.	Projekt umgesetzt.	Die Planung erfolgte durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	Die Planung erfolgte durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	-	-	Die neue Linie RS30 ist mit dem neuen Verkehrsvertrag RSBN-2 beauftragt worden. Eine Linienspezifische Rechnung, insbesondere der gegenzurechnenden Einnahmen erfolgt nicht.	siehe h)	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	-	-	ja	ja	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	siehe h)	siehe e)	siehe j)
E	15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Durchführung einer Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) in 2024 geplant. Umsetzung vs. erst nach Realisierung diverser Infrastrukturmaßnahmen möglich.	siehe a)	Auf Grundlage der EBWU-Ergebnisse können Infrastrukturprojekte ab 2025 begonnen werden zu planen.	Die EBWU betrachtet den gesamten Bahnknoten Bremen. Die anteiligen Kosten für dieses Teilprojekt werden auf rund 10 TEUR geschätzt.	Die Planung erfolgt durch die SBMS in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO. Weitere ausweisbare Kosten entstehen dadurch nicht.	-	-	keine	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	Bestellentgelte für den SPNV werden aus Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt finanziert.	siehe a)	Diese Frage kann erst nach Definition der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen bewertet werden.	nein	nein	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
E	16	Haltepunkt Mittelschuchting	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017 und betriebliche Untersuchung 2022/2023; HOAI-Planung fehlt	Nach Abstimmung des Projektzuschnittes mit der DB.	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; demnach Fertigstellung vs. in 2030 bei Beginn in 2024.	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017; Ca. 5 TEUR für die betriebliche Untersuchung in 2022/2023	-	-	-	keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Hoher Arbeitsaufwand in anderen Projekten	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	nein	nein	-	-	siehe j)	-
E	17	Haltepunkt Grambke	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017 und betriebliche Untersuchung 2022/2023; Beginn Vorentwurfsplanung in 2023; Entwurfsplanung und Planfeststellung ausstehend	Nach Abschluss Vorentwurfsplanung	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; demnach Fertigstellung vs. in 2029	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017; Ca. 5 TEUR für die betriebliche Untersuchung in 2022/2023; ca. 360 TEUR für die Vorentwurfsplanung in 2023	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	keine	Grobkostenschätzung 11/2022: ca. 12.400 TEUR (netto)	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Planung und Umsetzung abhängig von Streckenausbau und in diesem Kontext durchzuführen	Eine Inbetriebnahme ist ab Mitte der 2030er Jahre avisiert.	nein	nein	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
E	18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017 und betriebliche Untersuchung 2022/2023; Beginn Vorentwurfsplanung in 2023; Entwurfsplanung und Planfeststellung ausstehend	Nach Abschluss Vorentwurfsplanung	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; demnach Fertigstellung vs. in 2029	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017; Ca. 5 TEUR für die betriebliche Untersuchung in 2022/2023; ca. 10 TEUR für die Vorentwurfsplanung in 2023	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	keine	Grobkostenschätzung 08/2021: ca. 15.300 TEUR (netto)	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Klärung Standortfrage	Eine Inbetriebnahme ist für Anfang der 2030er Jahre avisiert.	nein	nein	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
E	19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017 und betriebliche Untersuchung 2022/2023; Beginn Vorentwurfsplanung in 2023; Entwurfsplanung und Planfeststellung ausstehend	Nach Abschluss Vorentwurfsplanung	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; demnach Fertigstellung vs. in 2029	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017; Ca. 5 TEUR für die betriebliche Untersuchung in 2022/2023; ca. 10 TEUR für die Vorentwurfsplanung in 2023	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	keine	Grobkostenschätzung 08/2021: ca. 8.100 TEUR (netto)	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Klärung Standortfrage	Eine Inbetriebnahme ist für Anfang der 2030er Jahre avisiert.	nein	nein	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
E	20	Haltepunkt Arbergen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017 und betriebliche Untersuchung 2022/2023; Beginn Vorentwurfsplanung in 2023; Entwurfsplanung und Planfeststellung ausstehend	Nach Abschluss Vorentwurfsplanung	Planungsphase bis Abschluss Genehmigungsverfahren im Idealfall rund 6 Jahre; demnach Fertigstellung vs. in 2029	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017; Ca. 5 TEUR für die betriebliche Untersuchung in 2022/2023; ca. 295 TEUR für die Vorentwurfsplanung in 2023	rund 25% der Umsetzungskosten	-	-	keine	Grobkostenschätzung 11/2022: ca. 7.900 TEUR (netto)	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Planung und Umsetzung abhängig von Streckenausbau und in diesem Kontext durchzuführen	Eine Inbetriebnahme ist ab Mitte der 2030er Jahre avisiert.	nein	nein	siehe e)	siehe i)	siehe j)	Summe aus e) und i)
E	21	Haltepunkt Steubenstraße	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017; HOAI-Planung fehlt	Planung zurückgestellt	-	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017	-	-	-	keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Hoher Arbeitsaufwand in anderen Projekten	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	nein	nein	-	-	siehe j)	-
E	22	Haltepunkt Marßel	zurückgestellt nach Detailprüfung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017; HOAI-Planung fehlt	Planung zurückgestellt	-	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017	-	-	-	keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Hoher Arbeitsaufwand in anderen Projekten	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	nein	nein	-	-	siehe j)	-
E	22b	Haltepunkt Farge Ost	zurückgestellt nach Detailprüfung	(noch) nicht in Bearbeitung	Abschluss einer Expertise 2017; HOAI-Planung fehlt	Planung zurückgestellt	-	Ca. 5 TEUR für die Expertise in 2017	-	-	-	keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Bundesförderung nach GVFG von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten	Hoher Arbeitsaufwand in anderen Projekten	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden.	nein	nein	-	-	siehe j)	-
E	23	Bessere Fahrplanabstimmung	In Bearbeitung	In Betrieb	Umsetzung eines 20 min Takts im BSAG-Spätverkehr seit 2015	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)

a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?

b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?

c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?

d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?

e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?

f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine?vollumfängliche Planung erforderlich

g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?

h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?

i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?

j Inwieweit ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?

k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?

l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?



Handlungsfeld	Maßnahme	Name	Status IST	Status Soll	Frage a	Frage b	Frage c	Frage d	Frage e	Frage f	Frage g	Frage h	Frage i	Frage j	Frage k	Frage l	Frage2					
																	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (progn.)	Umsetzungskosten (Progn.)	Anteil Bundes-/EU-Förderung	Gesamtkosten (progn.)
BS	13	Umbau Osterfeuerberger Ring	In Betrieb	In Bearbeitung	Maßnahme ist bereits umgesetzt	siehe a	siehe a	ca. 200.000 Euro brutto	siehe d	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	ca. 5 Millionen Euro brutto	siehe a	keine Bundesförderung	entfällt	Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 22						
BS	14	Neugestaltung der Münchener Straße	In Betrieb	In Betrieb	Maßnahme ist bereits umgesetzt	siehe a	siehe a	ca. 100.000 Euro brutto	siehe d	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	ca. 2 Millionen Euro brutto	siehe a	keine Bundesförderung	entfällt	Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 15						
F	1a	Umgestaltung Gustav-Deetjen-Tunnel	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Eine Umsetzung ist grundsätzlich immer im Zusammenhang einer Gesamtmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsführung im Tunnel zu betrachten, da nur so die eigentliche Problematik zu lösen ist. In der Vorlage VL 20/8395 aus 2023 wurde Sofort-Maßnahmen beschrieben, für die aber keine vertiefende Planung erstellt werden konnte und keine Finanzierung vorliegt.																	
F	1b	Konzept zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch keine konkreten Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von den städtebaulichen Entwicklungen und Entwicklungszielen in der Bahnhofsvorstadt	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang			keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden	nein	nein	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	1	Umgestaltung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen	ist geprüft	In Betrieb	Machbarkeit wurde untersucht, wird auf Grund des Zustandes der Brücken nicht weiter verfolgt.	Siehe a)	siehe a)	10.000 Euro für die Machbarkeitsstudie in 2020				siehe a)	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	siehe a)	Verweis auf die Antwort auf Frage g)							
F	2	Neuordnung Bismarckstr.	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	3	Neuordnung Am Dobben	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	4	Neuordnung Sielwall	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	5	Neuordnung Kornstr.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	5a	Neuordnung Violenstr.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	6	Umnutzung Utbremer Ring	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	7	Umnutzung Fürther Str.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich

## Handlungsfeld F

F	8	Umnutzung Bgm.-Smidt-Straße	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	Die Vorplanung ist im Jahr 2023 abgeschlossen worden	Aktuell wird das Projekt nicht weiterverfolgt, da die Planungskapazitäten aktuell auf andere Projekte fokussiert werden.	siehe b	ca. 20.000 Euro brutto	ca. 150.000 Euro brutto	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	noch keine Umsetzung	ca. 1,2 Millionen	Finanzierung nicht geklärt		keine verlässliche Aussage möglich									
F	9	Umnutzung Wester-/Osterstr.	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	10	Umnutzung Herdentorsteinweg / Bahnhofstr.	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Maßnahme ist bereits umgesetzt im Herdentorsteinweg. Keine Planung für die Bahnhofstraße.	siehe a	siehe a	ca. 100.000 Euro brutto	siehe d	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	ca. 1 Million Euro brutto	siehe a	bis zu 75 % EntflechtG	entfällt	Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 18									
F	11	Umnutzung Daniel-v.-Büren-Str.	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt steht im Zusammenhang mit F22c und wird als ein Projekt behandelt.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
F	12	Umnutzung Am Dobben	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	14	Umnutzung Außer der Schleifmühle	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	15	Umnutzung Parkallee (Rembertitunnel - Stern)	In Betrieb	In Betrieb	Die Maßnahme ist vollständig abgeschlossen	siehe a)	siehe a)	35 TEUR	siehe d)	siehe a)	siehe a)	250 TEUR (2018-2021)		keine		siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
F	16	Umnutzung Langemarckstr.	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	17	Umnutzung der Bgm.-Smidt-Brücke	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte aufgrund des Zustands der Brücke.	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	17a	Neugestaltung der Nebenanlagen in der Hemelinger, Arberger und Mahndorfer Heerstraße	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	17b	Neugestaltung Sebaldsbrücker Heerstr.	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Abgeschlossen, im Rahmen des Gleisersatzbaus (BSAG) ist der Abschnitt Hemelinger Tunnel bis Esmarchstraße umgestaltet worden. Der Abschnitt zwischen Esmarchstraße und Zeppelinstraße kann erst nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung im Zusammenhang mit notwendigem Gleisersatzbau umgestaltet werden.	siehe a	siehe a	Die Planung wurde durch die BSAG durchgeführt. Es sind keine Kosten für Dritte angefallen.	siehe d	siehe Hintergrundinformationen	siehe Hintergrundinformationen	Der Anteil der Straßenbaukosten betrug ca. 1,2 Millionen netto	siehe a	keine Bundesförderung	entfällt	Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 20									
F	17c	Neugestaltung Ehlersdamm	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Umsetzung erfolgt entsprechend der Investorenvorhaben sukzessive.	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
F	18	Umgestaltung Buntentorsteinweg	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)			keine Aussage möglich	
F	20	Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.	In Bearbeitung	In Bearbeitung	nach internen Vorüberlegungen Vergabe einer Machbarkeitsstudie im Jahr 2019. Es fehlt die HOAI-Planung	nach Abschluss der Machbarkeitsstudie.	HOAI-Planung ca. 1, 5 Jahre nach Abschluss der Machbarkeitsstudie	ca. 142.000 Euro durch Machbarkeitsstudie				Keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Förderung nach GVFG als Grunderneuerung ist zu prüfen; Förderquote bis zu 50% der zuwendungsfähigen Kosten, Fördertatbestand bis 2030	Verzögerung durch hohen Prüfaufwand	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden	Nein	Nein	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.			Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.		

F	21	Rückbau Hochstraße Am Wall	zurückgestellt	(noch) nicht in Bearbeitung	Es liegt kein Projektauftrag vor. Fahrradroute Wallring wurde mit PBL über Hochstraße Am Wall geführt																	
F	22	Umgestaltung Hansestraße	noch nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	22a	Umgestaltung Huchtinger Heerstraße	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Die Huchtinger Heerstraße ist Teil der Premiumroute 20a. Die Umgestaltung wird im Rahmen des Projektes der Radpremiumroute mitbetrachtet. (siehe HF D)																	
F	22b	Umgestaltung Habenhauser Landstraße	noch nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	22c	Konzept zur Umgestaltung der Eingangsbereiche Waller Heerstraße, Hans-Böckler-Straße und Landwehrstraße	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch keine Planungsschritte	Zeitplan offen, abhängig von Umsetzungskapazitäten und Finanzierungsmöglichkeiten	Planungsdauer abhängig von Umfang, Umsetzung nicht terminierbar	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
F	22c	Knotenpunktumgestaltung Doventor zugunsten aller Verkehrsträger	In Bearbeitung	In Bearbeitung	nach internen Vorüberlegungen Vergabe einer Machbarkeitsstudie im Jahr 2019. Es fehlt die HOAI-Planung	nach Abschluss der Machbarkeitsstudie.	HOAI-Planung ca. 1, 5 Jahre nach Abschluss der Machbarkeitsstudie	ca. 30.000 EUR durch Machbarkeitsstudie				Keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Bisher keine Bundesförderung; Förderung nach GVFG als Grunderneuerung ist zu prüfen; Förderquote bis zu 50% der zuzwendungs-fähigen Kosten, Förderatbestand bis 2030	Verzögerungen durch andere Vorhaben und Vorhabenträger	Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes kann kein Termin für eine Inbetriebnahme benannt werden	Nein	Nein	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	
F	23	Bremen baut Barrieren ab	In Bearbeitung	In Bearbeitung	laufende Aufgabenstellung der Fachabteilungen und ASV z.B. Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr, Verbesserung von Kreuzungen auch im Sinne der Barrierefreiheit, barrierefreier Umbau von Bushaltestellen	siehe a)	siehe a)	siehe a)				siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)

- a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?
- b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?
- c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?
- d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?
- e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?
- f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine vollumfängliche Planung erforderlich?
- g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?
- h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?
- i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?
- j Inwieweit ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?
- k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?
- l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?

G	Maßnahme	Name	Status IST	Status Soll	Frage a	Frage b	Frage c	Frage d	Frage e	Frage f	Frage g	Frage h	Frage i	Frage j	Frage k	Frage l	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (Progn.)	Umsetzungskosten (Progn.)	aktuelle Bundesförderung	aktuelle Bundesförderung	Gesamtwerte (Progn.)
G	1	Parkraumkonzept Innenstadt	In der Umsetzung	In Betrieb	Parkraumkonzept Innenstadt ist erfolgt. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wurde gestartet und wird sukzessive weiterverfolgt. Umsetzungszeitpunkte und Aufwand sind aktuell nicht bemessbar.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
G	3	Konsequente Parkverbote	In Bearbeitung	In Betrieb	Zuständigkeit Ordnungsamt	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
G	2	Reduzierung des Parkraums	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Erste Maßnahmen wurden in der östlichen Vorstadt (SUNRISE-Quartier) umgesetzt. Weiter folgen fortlaufend ab 2024	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
H	1	P+R am Bf Oberneuland	In Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	umgesetzt.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
H	2	Verbesserung der P+R-Anlagen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich	
H	3	Öffentlichkeitsarbeit für P+R	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich	
H	4	mehr Car-Sharing	In Bearbeitung	In Bearbeitung	fortlaufende Planung, Beginn 2014, derzeit 50 mobil.punkte/-Pünktchen im gesamten Stadtgebiet inkl. innenstadterne Lagen	sukzessiven Umsetzung	Daueraufgabe	Seit 2014 ca. 93.000 € für Planungskostenverausgab	derzeit keine Aussage möglich, da Daueraufgabe	Die VZÄ für die konzeptionellen Planungen bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG sind ausreichend vorhanden.	Prioritäten werden sowohl auf Basis der Realisierungsoptionen für die Perioden I (2015-2019), II (2020-2024), III (2025-2029) und IV (ab 2030) zur Umsetzung des Handlungskonzepts der Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 gesetzt. Die Planung der entsprechenden Maßnahme war und ist grundsätzlich in dem Umfang möglich und finanziell abgesichert, der personell betreut werden kann	Seit 2014: 520.000 € Baukosten	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Keine Bundesförderung erwartet.	Nicht zutreffend	Fortlaufende Inbetriebnahme von fertiggestellten mobil.punkten							
H	5	Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften	(noch) nicht in Bearbeitung	In Betrieb	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich	
H	6	Parkplatzprivilegierung für Car-Sharing	In Betrieb	In Bearbeitung	fortlaufende Planung	sukzessiven Umsetzung	Daueraufgabe	Seit 2014 ca. 93.000 € für Planungskostenverausgab	derzeit keine Aussage möglich	Die VZÄ für die konzeptionellen Planungen bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG sind ausreichend vorhanden.	Prioritäten werden sowohl auf Basis der Realisierungsoptionen für die Perioden I (2015-2019), II (2020-2024), III (2025-2029) und IV (ab 2030) zur Umsetzung des Handlungskonzepts der Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 gesetzt. Die Planung der entsprechenden Maßnahme war und ist grundsätzlich in dem Umfang möglich und finanziell abgesichert, der personell betreut werden kann	Keine	Zum derzeitigen Stand der Planung liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.	Keine Bundesförderung erwartet.	Nicht zutreffend	Fortlaufende Inbetriebnahme von fertiggestellten mobil.punkten							
H	7	mehr B+R	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Eine Anlage wurde umgesetzt, weitere befinden sich derzeit in Umsetzung. Die Notwendigkeit zum Ausbau wird bei allen größeren Maßnahmen mitgedacht. Es handelt sich dabei um eine Daueraufgabe.	Umsetzung der Anlagen erfolgen in Jahresschritten. Die Rahmenplanung ist in 2021 erfolgt. Zielsetzung Abschluss in 2025	im Jahr 2025	Planungsleistungen wurden als Teil von Rahmenverträgen mit Bahnstadt und BREPARK erbracht, daher sind keine genauen Zahlen bekannt.	Das Gesamtvolumen beläuft sich nach Senatsvorlage aus 2021 auf ca. 4 Millionen Euro. Planungskosten werden pauschal mit 20% angenommen.			Da die BREPARK erst nach Abschluss der einzelnen Baumaßnahmen diese abrechnet, sind noch keine abschließenden Baukosten bekannt.	Kostenschätzung nach Senatsvorlage: ca. 4 Millionen Euro brutto. Abschließen der Gesamtkosten sind noch unklar.	Förderung zwischen 75 und 90% je nach Fördertopf.		Inbetriebnahme der einzelnen Anlagen nach Fertigstellung. Derzeitiger Stand: 2025 Abschluss des Projektes.	nein	nein	836570	#####	70 bis 90%	#####	
H	8	besseres B+R	fest terminiert und finanziert	In Bearbeitung	Wurde als Teil der Planungen von H7 realisiert und berücksichtigt. Alle künftigen Anlagen erhalten ein einheitliches Design. Eine Absicht zur Umgestaltung von Anlagen außerhalb der Maßnahme H7 besteht derzeit nicht.	Erfolgt, soweit derzeit vorgesehen.	Erfolgt, soweit derzeit vorgesehen.	Teil der Planungen im Rahmen von H7	Teil der Planungen im Rahmen von H7			Teil der Planungen im Rahmen von H7	Teil der Planungen im Rahmen von H7	Teil der Planungen im Rahmen von H7			ja.	ja.	Nicht bezifferbar, da Teil von H7	Nicht bezifferbar, da Teil von H7	Nicht bezifferbar, da Teil von H7	Nicht bezifferbar, da Teil von H7	
H	9	Park + Bike	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich	
H	10	neuer Busbahnhof	In Betrieb	In Bearbeitung	Die Planungen sind abgeschlossen, Fertigstellung im Jahr 23	siehe a	siehe a	ca. 2 Millionen brutto	siehe d	siehe Hintergründinformationen	siehe Hintergrundinformationen	ca. 10 Millionen brutto	siehe a	keine Bundesförderung	entfällt	Inbetriebnahme erfolgt Anfang 24							
I	1	Bereitstellung von Verkehrsdaten	In Bearbeitung	In Betrieb	Auf Basis einer EU-Verordnung besteht die Verpflichtung, verkehrsrelevante Daten an einen nationalen Zugangspunkt zu geben. Dazu werden Mobilitätsdaten an die von der BAST betriebene Mobilitätsdaten geliefert.	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
I	2	Gemeinsamer Ampelvorrang für BSAG und Radverkehr	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Projekt noch nicht gestartet.	Kein Projektauftrag SBMS. Fachlich nicht umsetzbar.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
I	3	Mobilitätsberatung für Neubürger	In Betrieb	In Bearbeitung	erneute Beauftragung und Durchführung seit 2020 für vier Jahre; bis Ende 2024 Evaluation und Entscheidung über weiteres Vorgehen; Finanzierung derzeit über bremische Beiträge zum ZVBN, bisher ca. 300 Tsd.€									keine Förderung erwartet; Kosten bis Ende 2024 insg. Brutto ca. 400 Tsd.€									
I	4	Mobilitätsberatung für Betriebe oder Schulen	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich	

I	5	Multimodales Datenportal	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
I	6	Einführung einer Mobilitätskarte	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
I	7	Förderung zielgruppenorientierter Projekte	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
J	1	Elektromobilität bei der BSAG	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Fortlaufende Planung für E-Busbeschaffung, Neu- und Ausbau von Betriebshöfen und betrieblichen Anlagen	sukzessive	mehrere Jahre	fahrzeuge: durch BSAG Betriebshöfe/-anlagen: durch BSAG	aktuell Angabe einer Gesamtsumme nicht möglich	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
J	2	Verleih von Pedelecs an wichtigen Punkten	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
K	1	Mehr Tempo 30	in Bearbeitung	in der Umsetzung	Prüfung VEP-Strecken ist abgeschlossen; Maßnahmen sind umgesetzt	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)
K	2	Straßensperrung an Schulstandorten	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
K	3	Aufwertung von Angsträumen	noch nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Es liegt kein Projektauftrag im ASV vor																	
K	4	Markierung von Halteflächen auf Radwegen	in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	Laufender Prozess im Zusammen mit anderen Projekten	Kein Projektauftrag SBMS.	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)	k.A. siehe b)
K	5	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	siehe L1	Laufendes Projekt	siehe b)	siehe b)	siehe b)				siehe b)	siehe b)	siehe b)		nein	nein	siehe b)	siehe b)	siehe b)	siehe b)
K	6	Einmündungen standardisieren	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
K	7	Beleuchtung von Radwegen	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
K	8	Verkehrssicherheitskonzept	in Bearbeitung	In Bearbeitung	Behördenübergreifende Arbeitsgruppe seit 2019; Koordinationsstelle zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung seit 2021; alle Kinder der 1. und 3./4. Klassen erhielten erstmalig Warnwesten und einheitliches Lehrmaterial; Radfahrunterricht; Schulfahrräder und Ferienkurse	weitere Maßnahmen noch nicht terminiert; hoher organisatorischer Aufwand; Aufbau Koordinationsstelle (siehe a)) wegen Umsetzungsorientierung als dringlicher vorgezogen	aktuell keine Aussage möglich	aktuell keine Aussage mögl.	siehe d)	ja		Neue Koordinationsstelle wird kofinanziert durch SKB, SI und SBMS - Anteil ca. 18 Tsd./Jahr		abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts								
L	1	Kampagne für das Zufußgehen	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Die Stelle einer Fußverkehrsbeauftragten wurde 2022 geschaffen. Erste Projekte wie der Fußverkehrskongress FUKO hat 2023 in Bremen haben stattgefunden.	Laufendes Projekt	siehe b)	siehe b)	siehe b)				siehe b)	siehe b)	siehe b)		nein	nein	siehe b)	siehe b)	siehe b)	siehe b)
L	2	Kampagne für das Radfahren	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
L	3	Info-Kampagne zur Radwegebenutzungspflicht	(noch) nicht in Bearbeitung	(noch) nicht in Bearbeitung	noch nicht begonnen	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
L	4	Kein Kopfsteinpflaster auf Radrouten	(noch) nicht in Bearbeitung	In Bearbeitung	Die hierzu getroffenen Festlegungen im Rahmen des "Runden Tisch Straßenpflaster" (Vorlage 19/225 (SI)) findet Berücksichtigung im Rahmen laufender Maßnahmen (z. B. Kanalsanierung von hanseWasser etc.) bei Bereitstellung der erforderlichen Mittel.	noch nicht terminiert	aktuell keine Aussage möglich	keine	derzeit keine Aussage möglich; abhängig vom Umfang	ja		keine	aktuell keine Schätzung möglich	abhängig von Verfügbarkeit passender Förderprogramme, Prüfung zum Zeitpunkt des Projektstarts	siehe b)	aktuell keine Aussage möglich	siehe a)/b)/c)	siehe g)/k)	siehe d)/e)	siehe h)/i)	siehe j)	keine Aussage möglich
L	5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	In Bearbeitung	In Bearbeitung	Abgeschlossenes Projekt: Organisatorische und finanzielle Unterstützung für Plakat- und Social-Media-Kampagne "Ifahrerunter" von ADAC e.V. und ADFC e.V. zum Verkehrsklima zwischen Auto- und Fahrradfahrenden in 2020: 'www.fahrerunter.de'					ja		für Miete Werbeträger ca. 20 Tsd.€ aus ÖA-Etat SKUMS; Kampagnenkosten insg. über 100 Tsd.€ durch Partner										
L	6	Team Nahmobilität & Radverkehrsförderung	In Betrieb	In Betrieb	Das Team Nahmobilität wurde Anfang 2019 in die Organisationsstruktur des Ressorts implementiert. Stellenbesetzungen erfolgten seit 2019, inzwischen hat das Team Nahmobilität 6 Stellen besetzt.	siehe a)	siehe a)	siehe a)					siehe a)	siehe a)	siehe a)	siehe a)	ja.	ja.				

a Welche Planungsschritte wurden wann begonnen, wann fertiggestellt und welche Planungsschritte fehlen noch?  
b Wann erfolgen die noch fehlenden Planungsschritte und warum sind sie noch nicht erfolgt?  
c Wie lange wird eine vollumfängliche Planung des Projekts insgesamt dauern und wann könnte diese im Idealfall, sofern ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, fertiggestellt werden?  
d Welche Planungskosten sind hierfür bereits durch wen und wann entstanden?  
e Welche Planungskosten sind für eine vollumfängliche Planung des Projekts erforderlich?  
f Reichen die derzeitigen personellen Kapazitäten bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG (nur bei ÖPNV-Maßnahmen) für die Planung des Projekts aus? Wenn nein, wie viele VZÄ sind bis wann an welcher Stelle für eine/vollumfängliche Planung erforderlich?  
g Mit welcher Priorität wird der Senat das Ausbauprojekt im Vergleich zu den anderen Projekten beplanen? Warum findet die Einordnung an dieser Stelle statt und wie wird der Senat dies umsetzen? In welchem Haushalt waren/sind die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts hinterlegt?  
h Welche Umsetzungskosten sind bereits wann entstanden?  
i Welche Umsetzungskosten für das Projekt würden nach derzeitigen Schätzungen entstehen?  
j Inwiefern ist eine Bundesförderung erwartbar und welchen Anteil an den Planungs- und Baukosten würde/hat diese ausmachen/ausgemacht?  
k Sofern zutreffend: Aus welchen Gründen konnte das Projekt seit Beschlussfassung des VEP am 23. September 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden?  
l Falls noch nicht geschehen: Wann wird das Projekt in Betrieb gehen und wie begründet sich diese Annahme (eine konkrete Jahreszahl und Begründung wird erwartet)?

## **Mitteilung des Senats vom 23. Januar 2024**

### **Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/93 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Die Antworten zu den Teilfragen 1 a) bis d) und h) bis l) sind den Anlagen zu Frage 1 zu entnehmen.

Siehe tabellarische Darstellung in den Anlagen:

- GA CDU Anlage 1AB.pdf
- GA CDU Anlage 1C.pdf
- GA CDU Anlage 1D.pdf
- GA CDU Anlage 1E.pdf
- GA CDU Anlage 1F.pdf
- GA CDU Anlage 1G-L.pdf

Hinweise zu den Antworten zu 1 d):

Da keine interne Kosten-Leistungs-Rechnung erfolgt, werden hier nur die Kosten von Aufträgen an Dritte aufgeführt.

Ergänzung zu den Antworten zu 1 j):

Bundesförderung nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für den Bau oder Ausbau von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken, von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bei Reaktivierung von Schienenstrecken, von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für den Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen, von bis zu 50 Prozent

der zuwendungsfähigen Kosten für die Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.

Radpremiumrouten/Fahrradbrücken: Bundesförderung bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten sowohl für Planung als auch für Bau. Es existieren hier eine Vielzahl von Bundesprogrammen im Bereich der Förderung des Radverkehrs, das konkrete Programm kann erst mit der Bewilligung der Förderung genannt werden, die Förderhöhen variieren.

Antwort zu Teilfrage 1 e) für alle Maßnahmen:

Die Planungskosten der einzelnen Maßnahmen können erst nach Abschluss der ingenieur-technischen Planung auf Basis Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) benannt werden, da diese Planungskosten abhängig sind von den anrechenbaren Baukosten.

Antwort zu Teilfrage 1 f) für alle Maßnahmen:

Die Vollzeitäquivalente (VZÄ) für die konzeptionellen Planungen bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und bei der BSAG sind grundsätzlich ausreichend vorhanden, es zeigt sich aber zunehmend aufgrund des Fachkräftemangels das Problem, Stellen neu beziehungsweise nach zu besetzen. Darüber hinaus besteht insbesondere beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) für die Planung der jeweiligen konkreten Projektumsetzung neben dem Fachkräftemangel auch ein weitergehender Personalbedarf.

Antwort zu Teilfrage 1 g) für alle Maßnahmen:

Die Prioritäten zur Umsetzung des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 werden aktuell vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen des Doppelhaushalts 2024/2025 neu überprüft.

Ergänzung zu Frage 1 l):

Eine Beantwortung zur Inbetriebnahme der Maßnahme kann nur erfolgen, wenn hier sowohl eine Finanzierung des Baus als auch vollziehbares Baurecht vorliegt. Bei allen anderen Projektständen ist eine Aussage zur Inbetriebnahme nicht möglich.

2. Der Senat wird gebeten die Antworten aus Frage 1 (alle Maßnahmen) tabellarisch wie folgt aufzubereiten:

Maßnahme	Planung abgeschlossen	Umsetzung abgeschlossen	Planungskosten (prognostiziert)	Umsetzungskosten (prognostiziert)	Anteil Bundes-/EU-Förderung	Gesamtkosten (prognostiziert)
	„ja“(Jahr)/„nein“	„ja“ (Jahr)/„nein“				

Die Antworten zu den Teilfragen 2 sind den Anlagen zu entnehmen.

3. Wird der Senat eigeninitiativ eine jährliche Übersicht hinsichtlich der Umsetzung von VEP-Maßnahmen veröffentlichen? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, aus welchen Gründen lehnt der Senat dies ab?

Der Senat hat im Rahmen des Analyseberichts zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2020 über den Stand der Umsetzung umfassend berichtet.

[Teil B\\_S\\_BdV\\_VEP\\_Analysephase zur Vorlage VL 20/2228 \(bremische-buergerschaft.de\)](https://www.bremische-buergerschaft.de)

Der Senat plant, kontinuierlich zu den einzelnen Handlungsfeldern insgesamt nach circa vier Jahren wieder über den Stand der Umsetzung zu berichten. Dies umfasst auch die in 2022 beschlossene Umsetzung der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Ein umfassender jährlicher Bericht wäre der strategischen Ausrichtung und den mehrjährigen Planungsprozessen gegenüber nicht geeignet, den Fortschritt abzubilden.

4. Ist eine weitere Fortschreibung des VEP geplant? Wenn ja, ab
- wann und mit welchem Zeitplan,
  - in welcher Form,
  - mit welcher Verantwortung und
  - mit welchen Mitteln?

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat in der Regel eine Laufzeit von zehn bis 15 Jahren und, in der für die Stadtgemeinde erforderlichen Umfang und Ausführlichkeit, eine Bearbeitungszeit von rund zwei bis drei Jahren. Dies gilt auch für den im Jahr 2014 beschlossenen VEP 2025. Mit der Teilfortschreibung des VEP 2025 wurde für die neuen und ergänzenden Schwerpunkt-Handlungsfelder ÖPNV, Stadtrregionale



Verkehre, Parken und Innenstadt im Jahr 2022 ein weiterentwickeltes und vertieftes Handlungskonzept beschlossen.

Aktuell ist in den kommenden Jahren keine Fortschreibung vorgesehen. Eine Fortschreibung wird gegebenenfalls auch modular für verschiedene Themen und Verkehrsträger erfolgen. Aktuell liegt der Fokus auf der Planung und Umsetzung der Maßnahmen aus den folgenden strategischen Planwerken:

- Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (aus dem Jahr 2014)
- Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (aus dem Jahr 2022),
- Schienenpersonennahverkehrsplan für das Land Bremen (aus dem Jahr 2015),
- Masterplan Green City Bremen (aus dem Jahr 2018),
- Bundesverkehrswegeplan 2030 (aus dem Jahr 2016).

Ein komplett neuer VEP wird daher frühestens Anfang der 2030er Jahre erforderlich, das Erfordernis ist dabei sowohl abhängig vom Stand der Umsetzung des VEP Bremen 2025 als auch von Art und Umfang veränderter Rahmenbedingungen und Handlungserfordernisse.