

**Vorlage Nr. 19/539-S
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
sowie
in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss
für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt
am 05.12.2018**

**„Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt (IVK)“
Handlungskonzept und erste Maßnahmen**

A. Sachdarstellung

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und deren Nutzungen, auf Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt als ein „neues Stück Stadt“. Die heute bereits an vielen Stellen geplanten und in der Umsetzung und Diskussion befindlichen Entwicklungen und Projekte in der Überseestadt sind nur mit einer Optimierung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur denkbar.

Vor diesem Hintergrund wurde nach dem Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 06. April 2016 ein Gutachten von der WFB und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) für die Überseestadt in Auftrag gegeben. Ziel war es dabei, auf Grundlage der bis 2030 vorausszusehenden Entwicklungen der Überseestadt, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erstellen und dabei Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die weitere Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch verkehrliche Maßnahmen und Angebote unterstützt werden kann. Hierbei wurden alle Verkehrsträger integriert betrachtet und aufbauend auf einer Chancen- und Mängelanalyse ein Handlungskonzept entwickelt. Grundlage des IVK war ein Basisszenario (Stand Frühjahr 2017), nach dem sich die Bewohnerzahlen in der Überseestadt im Vergleich zum Stand Ende 2015 bis 2030 deutlich erhöhen (auf dann gut 11.000 EW). Ausgehend von derzeit rund 14.000 Arbeitsplätzen wird bei den Beschäftigtenzahlen bis 2030 demnach eine Steigerung um ca. 25% (auf rund 18.000 AP) erwartet. Die seitdem eingetretenen Entwicklungen (Überseeinsel, Europahafenkopf) sind zwar nicht mit dem jeweils konkreten Projekt, aber über Projektannahmen mit relevanten Größenordnungen berücksichtigt.

Grundsätzliches Ziel ist es, mögliche Verlagerungen vom Individualverkehr auf den Umweltverbund durch stärkende Maßnahmen zu fördern, gleichzeitig aber sicherzustellen, dass der nicht verlagerbare Kfz-Verkehr auch leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des IVK mit dem integrierten Handlungskonzept wurde den Deputationen Ende September 2017 vorgestellt (Drucksache 19/317: Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft; Drucksache 19/414-S: Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen). Anschließend wurde es in einer öffentlichen Sitzung im Fachausschuss Überseestadt sowie bei verschiedenen Akteuren des Gebietes präsentiert und der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme über das Internet (öffentliches Beteiligungsverfahren) zur Verfügung gestellt.

Der Senat hat mit der als Anlage beigefügten Senatsvorlage am 30.10.2018 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Senat nimmt entsprechend der Neufassung der Vorlage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 26.10.2018 den beigefügten Endbericht mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Der Senat stimmt den geplanten Sofortmaßnahmen unter B. mit Kosten in Höhe von 5.232 TSD. EUR auf der Grundlage der in der Vorlage aufgezeigten Finanzierung (siehe D.) zu.
3. Der Senat stimmt der Einrichtung einer über das Sonstige Sondervermögen Überseestadt refinanzierten neuen Stelle (1,0 VZÄ) im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Abteilung Wirtschaft zur Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt und Begleitung der Entwicklung des Teilgebietes Überseeinsel zu und bittet die Senatorin für Finanzen und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung und zur Finanzierung der Stellen und der Arbeitsplatzkosten zu schaffen.
4. Der Senat nimmt die unter B. und D. dargestellte Finanzierung der verkehrlichen Maßnahmen zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Senatorin für Finanzen, die erforderlichen Beschlüsse der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.
5. Der Senat stimmt einer Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser zu.
6. Der Senat nimmt zur Kenntnis, dass bei einem Erfolg des Antrages als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer 2019 ein Beschluss über die Ko-Finanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.

B. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Hierzu siehe als Anlage beigefügte Senatsvorlage.

C. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

D. Beschlussvorschlag

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die beigefügte Senatsvorlage einschließlich des Endberichts mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. der als Anlage beigefügten Senatsvorlage vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die geplanten Sofortmaßnahmen unter B. der Senatsvorlage zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die weitergehende Umsetzung bzw. Planungen einzuleiten.
3. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt der Durchführung der unter D. der Senatsvorlage aufgeführten verkehrlichen Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von insgesamt 5.232 TSD. EUR aus Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt zu.
4. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt der Finanzierung der unter D. der Senatsvorlage aufgezeigten Personalkosten für die Projektsteuerung und Planungsbegleitung in Höhe von rd. 248 TSD. EUR p.a. aus Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt zu.
5. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bestätigt die als Anlage 7 der Senatsvorlage beigefügte Darstellung nach Art. 131 a BremLV.
6. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen befürwortet eine Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser.
7. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt zur Kenntnis, dass bei Auswahl für die 2. Phase der Antragstellung als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer ein Beschluss über die Kofinanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.
8. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bittet den Senator für

Wirtschaft, Arbeit und Häfen, eine Befassung des Haushalts- und Finanzausschusses über die Senatorin für Finanzen einzuleiten.

Anlage

Beschlossene Fassung der Senatsvorlage einschl. Anlagen

**Beschlossene Fassung
der Vorlage für die Sitzung des Senats
am 30. Oktober 2018**

„Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt (IVK)“

Handlungskonzept und erste Maßnahmen

A. Problem

Sachdarstellung

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und deren Nutzungen, auf Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt als ein „neues Stück Stadt“.

Die heute bereits an vielen Stellen geplanten und in der Umsetzung und Diskussion befindlichen Entwicklungen und Projekte in der Überseestadt sind nur mit einer Optimierung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur denkbar.

Vor diesem Hintergrund wurde nach dem Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 06. April 2016 ein Gutachten von der WFB und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) für die Überseestadt in Auftrag gegeben. Ziel war es dabei, auf Grundlage der bis 2030 vorausszusehenden Entwicklungen der Überseestadt, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erstellen und dabei Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die weitere Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch verkehrliche Maßnahmen und Angebote unterstützt werden kann. Hierbei wurden alle Verkehrsträger integriert betrachtet und aufbauend auf einer Chancen- und Mängelanalyse ein Handlungskonzept entwickelt. Grundlage des IVK war ein Basisszenario (Stand Frühjahr 2017), nach dem sich die Bewohnerzahlen in der Überseestadt im Vergleich zum Stand Ende 2015 bis 2030 deutlich erhöhen (auf dann gut 11.000 EW). Ausgehend von derzeit rund 14.000 Arbeitsplätzen wird bei den Beschäftigtenzahlen bis 2030 demnach eine Steigerung um ca. 25% (auf rund 18.000 AP) erwartet. Die seitdem eingetretenen Entwicklungen (Überseeinsel, Europahafenkopf) sind zwar nicht mit dem jeweils konkreten Projekt, aber über Projektannahmen mit relevanten Größenordnungen berücksichtigt.

Grundsätzliches Ziel ist es, mögliche Verlagerungen vom Individualverkehr auf den Umweltverbund durch stärkende Maßnahmen zu fördern, gleichzeitig aber sicherzustellen, dass der nicht verlagerbare Kfz-Verkehr auch leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des IVK mit dem integrierten Handlungskonzept wurde den Deputationen Ende September 2017 vorgestellt (Drucksache 19/317: Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft; Drucksache 19/414-S: Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen). Anschließend wurde es in einer öffentlichen Sitzung im Fachausschuss Überseestadt sowie bei verschiedenen Akteuren des Gebietes präsentiert und der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme über das Internet (öffentliches Beteiligungsverfahren) zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung der Ergebnisse des IVK, insbesondere des Handlungskonzepts

Das Handlungskonzept des Gutachtens umfasst ein Maßnahmenbündel von rund 40 Einzelmaßnahmen, untergliedert in „kurzfristige“, „mittelfristige“ und „langfristige“ Maßnahmen (siehe Anlage 2, Übersichtspläne des Handlungskonzeptes).

Nach Aussage des Gutachters wäre das vorgeschlagene Maßnahmenbündel des Handlungskonzeptes Voraussetzung dafür, dass alle aktuellen und auch die bis 2030 geplanten Projektentwicklungen in der Überseestadt von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur flankiert würden. Entsprechend der Ziele des VEP 2025 zur Vermeidung und Verlagerung des KfZ-Verkehrs bestünde ein Schwerpunkt des Maßnahmenbündels im Bereich des Umweltverbundes (Rad-/Fußverkehr, ÖPNV/Fährverkehr, Mobilitätsmanagement). Angesichts der derzeit bereits bestehenden Verkehrsprobleme seien laut Gutachter gleichwohl auch Maßnahmen im Kfz-Bereich unerlässlich für eine verkehrlich zukunftsfähige Überseestadt.

Ergebnisse des öffentlichen Beteiligungsverfahrens

Im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens sind insgesamt 33 Einzelstimmungen eingegangen. Hierbei wurden insgesamt 80 Vorschläge/ Anregungen und 136 Kritikpunkte geäußert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei von den Einwendern auf Fragestellungen des motorisierten Verkehrs gelegt, aber auch Vorschläge zu ÖPNV-Maßnahmen und zum Thema Nahmobilität wurden eingereicht.

Die Antworten der Verwaltung zu den Stellungnahmen wurden in Abstimmung mit dem Gutachterbüro erarbeitet. Rund drei Viertel der eingegangenen Vorschläge / Anregungen waren entweder bereits im Gutachten berücksichtigt oder konnten übernommen werden. Die Ablehnung der nicht im IVK berücksichtigten Einwendungen wurde ausführlich begründet. Anschließend wurde das im September 2017 im Entwurf vorliegende Gutachten entsprechend in Teilen überarbeitet und angepasst. Im Zuge der Überarbeitung wurden die Kapitel 6.3 (Kernmaßnahmen) und 7 (Öffentlichkeitsarbeit) zusätzlich aufgenommen. Aufgrund der Hinweise und erneuten Prüfung kam es zudem zu Anpassungen in den vorhandenen Maßnahmenblättern in der Anlage des Berichtes.

Die Zusammenstellung aller eingegangenen Stellungnahmen und Vorschläge liegt als Kurzfassung in der Anlage 12 dem Bericht zum IVK Überseestadt bei (hier: Anlage 5 der Senatsvorlage). Sie wurde aus Datenschutzgründen anonymisiert.

B. Lösung

Empfehlungen der Verwaltung zum Umgang mit dem Handlungskonzept

Die Verwaltung empfiehlt grundsätzlich die Umsetzung des vom Gutachter empfohlenen Handlungskonzeptes. Auch Aufgrund der zahlreichen öffentlichen Diskussionen, empfiehlt die Verwaltung in Einzelpunkten von den Empfehlungen des Gutachters abzuweichen bzw. darüber hinaus zu gehen. Diese werden nachfolgend dargestellt und der geplante Umgang damit konkretisiert:

- Maßnahme S.8 (Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße):
Bezüglich der vorgeschlagenen Maßnahme und noch offenen Fragestellungen, schlägt die Verwaltung vor, diese Maßnahme aus dem Verkehrskonzept heraus zu nehmen und Alternativen zu untersuchen.
- Linksabbiegen für Busse am Knotenpunkt Überseetor (Ö.9). Aufgrund des Verzichts der Maßnahme S.8 und in Verbindung mit der Überlastung des Hansators ist es zur Funktionsfähigkeit der Überseestadt erforderlich, dass hier auch Linksausbiegen für Kfz ermöglicht wird.
- Das Linksausbiegen aus dem Überseetor in die Nordstraße soll zeitnah ermöglicht werden. Mittelfristig ist zu prüfen, wie der Knoten Überseetor/ Nordstraße als Vollanbindung zur Entlastung der Straße Hansator ausgebaut werden kann. Mit dieser Maßnahme ergibt sich neben den verkehrlichen Entlastungen im Straßenzug Hansator zudem die Option, durch Wegnahme von Linksabbiegern am Knoten Hansator/ Nordstraße den verkehrlichen Abfluss zur B 6/ B 75 zu stärken und zu verbessern. Diese Maßnahme wird erst nach der Fertigstellung des Tunnels der A 281 (Bauabschnitt 4) zur politischen Entscheidung vorgelegt.
- Es wird eine weiterführende verkehrliche Untersuchung durchgeführt. Ziel ist es, eine genauere Aussage zu Fragen der Leistungsfähigkeit (z.B. Einbindung in die Grüne Welle auf der Nordstraße) zu erhalten sowie die verkehrlichen Wirkungen und Flächenbedarfe für den zu prüfenden Vollanschluss am Überseetor zu erhalten. Die Belange der Anwohner sollen hier berücksichtigt werden. Das übergreifende Ziel ist, eine erhebliche Entlastungswirkung auf die Kreuzung Hansator/ Nordstraße zu erreichen, da eine ausschließliche Abwicklung aller zukünftigen Verkehre – wie heute – hier nicht leistungsfähig möglich ist. Dies erfolgt unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der betroffenen Beiräte.
- Maßnahme Ö.8_5 (Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof):
Hier hat die parallel zum Gutachten erfolgte Prüfung bezüglich einer kurzfristigen direkten Anbindung der Überseestadt an den Hauptbahnhof bei der BSAG ergeben, dass dies unter bestimmten Voraussetzungen zum Frühjahr 2019 möglich ist. Mit der neuen Linie 5 wird es zudem möglich, das Busnetz nicht nur für die Überseestadt, sondern auch für die angrenzenden Stadtteile Walle und Findorff weiter zu optimieren. Dadurch entfällt in Teilen zukünftig die parallel zur Straßenbahn verlaufende Buslinie 20 wodurch die Führung eines Busses auf dem Bahnkörper der Straßenbahn in der Straße „Auf der Muggenburg“ zunächst nicht mehr erforderlich wird.

Ziel ist es, die infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen, u.a. neue Haltestellen, für den Straßenbahnbetrieb zum Frühjahr 2019 zu schaffen. Zum ÖPNV-Konzept Überseestadt erfolgt eine gesonderte Befassung der Deputation.

- Als weiteren Schritt wird die Verwaltung, unter den dann aktuellen Randbedingungen (neue Linie 5) und den bekannten baulichen Entwicklungen die grundsätzliche Frage zur Straßenbahnanbindung der Überseestadt untersuchen. Hierfür wird eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnanbindung des westlichen Teils der Überseestadt in Verbindung mit der neuen Linie 5 erstellt. In dieser Machbarkeitsstudie sollen verschiedene Varianten der Straßenbahnführung untersucht und bewertet werden.
- In einer weiteren Untersuchung sollen die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Verlegung der Erschließung des Großmarktes beleuchtet werden. Durch eine Neuordnung wäre es ggf. möglich, die Haupterschließung über die Cuxhavener Straße/Emder Straße abwickeln zu können, was ebenfalls Entlastungswirkungen im Straßennetz der Überseestadt bedeuten kann.
- Zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sollen gemeinsam mit den in der Überseestadt ansässigen Unternehmen Kooperationsmöglichkeiten zur Organisation der Verkehre u.a. mittels Fahrgemeinschaften, Carsharing, Flottenmanagement, Förderung der Nutzung des Umweltverbundes entwickelt werden.
- Zur mittelfristigen Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr soll gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Haltepunkt Überseestadt an der Stephanibrücke erarbeitet werden.
- Im Zuge der Entwicklung der Überseeinsel und der Entwicklungen in Woltmershausen sind weitere Optionen der Verkehrsanbindung im gemeinsamen Kontext zu untersuchen. Dies beinhaltet auch die Prüfung von Brücken für den Fuß- und Radverkehr und ggf. auch für den ÖPNV.

Empfehlungen der Verwaltung für Sofortmaßnahmen

Als vergleichsweise zeitnah umzusetzende verwaltungsintern abgestimmte Sofortmaßnahmen aus dem Handlungskonzept des IVK wurden im Rahmen der Deputationsbefassungen im September 2017 bereits die folgenden Maßnahmen aus dem IVK Verkehrskonzept angekündigt:

1. Geänderte Lkw-Führung zur B 6/ B 75, Rechtsabbiegeverbot für Lkw, stattdessen Führung der Lkw-Verkehre über die Lloydstraße in Richtung B 6 / B 75 (Maßnahme S.2). Erforderliche Mittel für ein Beschilderungskonzept: rd. 5 TSD. EUR.
2. Änderung der Linienführung der Buslinie 20 zur Nachmittagsspitze (Maßnahme Ö.8_3): Die Linie 20 wird über die Straße am Kaffeequartier in Richtung Lloydstraße geführt um den Staubereich auf der Eduard-Schopf-Allee zu umfahren. Die Maßnahme ist bereits seit Oktober 2017 mit Kosten in Höhe von 30 TSD. EUR in der Umsetzung.

Erste Aussagen zur Wirksamkeit:

Eine Überprüfung der Fahrzeiten durch die BSAG hat bislang eine insgesamt positive Wirkung der Sofortmaßnahme ergeben. Zwar kommt es im Zeitbereich Mo.-Fr. von 12:00 Uhr bis 18:00 weiterhin zu Verspätungen, diese ähneln jedoch denen vergleichbarer Linien mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und erscheinen vor dem Hintergrund des aktuellen Verkehrsaufkommens der Überseestadt vertretbar. Sofern Verspätungen auftreten, sind dafür andere Streckenabschnitte ursächlich, die Umleitungsstrecke über das Kaffeequartier ist unauffällig. Diese veränderte Linienführung wird mit Betriebsaufnahme des neuen ÖPNV-Konzepts (Linie 5) voraussichtlich im Frühjahr 2019 beendet.

3. Verbesserung der Koordination der Ampelschaltungen („Grüne Welle“) im Zuge der Straßen Hansator/Hansestraße (Maßnahme S.6). Die hierfür notwendige Beauftragung einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Straße Hansator ist zwischenzeitlich erfolgt. Die Umsetzung kann mit der Freigabe der Mittel beauftragt werden. Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 200 TSD. EUR.
4. Verbreiterung der Eduard-Schopf-Allee im Bereich der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee. Ziel ist eine 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs, um den Verkehrsfluss zu optimieren und die Geradeausfahrer und Abbieger zu trennen (Maßnahme Y.1; nicht im IVK). Die Beauftragung der Planung ist erforderlich, um die Baukosten und die für einen ggf. erforderlichen Grunderwerb notwendigen Kosten zu ermitteln). Erforderliche Planungsmittel: 30 TSD. EUR.
5. Aufstellen von Fahrradboxen sowie Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität (M.5 und M.6). Abstimmungsgespräche und Planung sind erforderlich. Erforderliche Mittel für Planung sowie Herstellung der Nebenanlagen: 150 TSD. EUR.
6. Anbindung des 4. Knotenpunktarmes in Höhe der Konsul-Smidt-Straße zur Anbindung des neuen Hotelstandortes (S. 5) und Verbesserung der Radwegführung aus dem Kaffeequartier in Richtung Konsul-Smidt-Straße (R.7). Die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahme S. 5 ist über das Projekt Kaffeequartier gesichert. Erforderliche Mittel Umsetzung Maßnahme R.7: 450 TSD. EUR.
7. Einrichtung von Mobilpunkten z. B. an der Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Eduard-Schopf-Allee, Kommodore-Johnsons-Boulevard. Erforderliche Mittel für die Umsetzung (Herstellung der Nebenanlagen): 300 TSD. EUR.

Die ermittelten Kosten werden unter D. im Rahmen dieser Vorlage abgesichert.

Um die derzeit bereits bestehenden Engpässe im Verkehrssystem der Überseestadt möglichst zeitnah beheben und auch für die mittelfristig umzusetzenden Projekte bereits mit den Planungen beginnen zu können, sollen im Zuge dieser Befassung darüber hinaus Planungs- und Baumittel für die folgenden Vorhaben bewilligt werden:

8. Geh-/ und Radweg „Auf der Muggenburg“ (Maßnahme R.2 (1)): Gesamtinvestition ca. 863 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 108 TSD. EUR Planung, 215 TSD. EUR Grunderwerb, 540 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 863 TSD. EUR.
9. Neubau Durchwegung Hafenstraße – Schulze Delitzsch-Weg (Maßnahme R.9). Gesamtkosten ca. 100 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 20 TSD. EUR Pla-

nungskosten, 80 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 100 TSD. EUR.

10. Weserfähre Waller Sand - Gröpelingen (Ö.3). Bevor eine Umsetzung erfolgen kann, ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie erforderlich (Betreiberkonzept, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Kostenermittlung für Verlegung des Fähranlegers, Abstimmung mit VBN). Hierbei sollen auch Optionen des Betriebes und der Ausgestaltung aller über die Weser, die Hafenbecken und das Wendebecken möglichen Verkehrsbeziehungen sowohl in privater als auch in öffentlicher Trägerschaft Bestandteil der Untersuchung sein. Erforderliche Mittel für die Machbarkeitsstudie: 60 TSD. EUR.
11. Detaillierte Variantenuntersuchung zur Entlastung des Hansators. Bevor eine Entscheidung zur Maßnahmenauswahl getroffen wird, soll im Rahmen einer Untersuchung die Machbarkeit und die verkehrstechnische Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenspiel mit anderen derzeit laufenden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen und Detailplanungen genauer geprüft werden (z.B. mit Maßnahme S.6). Erforderliche Mittel für diese Variantenuntersuchung 100 TSD. EUR.
12. Linksabbiegen aus der Überseestadt heraus am Knotenpunkt Überseetor (Ö.9). Gesamtkosten ca. 450 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: Planungsmittel 70 TSD. EUR, Baukosten 380 TSD. EUR). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 450 TSD. EUR.
13. Für den Ausbau des Geh- und Radweges an der Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen 3 (R.1) liegt bereits eine Planung vor. Die Baukosten betragen ca. 250 TSD. EUR. Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 250 TSD. EUR.
14. In Verbindung mit den Planungen zur Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebes auf der Linie 20 (Ö.5 in Verbindung mit Ö.4) schlägt die Verwaltung - abweichend von den Empfehlungen des Gutachters - vor, zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung für die Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (Ö.4_2 und Ö.5) zur Anbindung des Quartiers Hafenkante (Waller Strand) durchzuführen (Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und Optionen). Um in diesem Rahmen mögliche vorbereitende Arbeiten bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern, sind Planungsmittel in Höhe von ca. 100 TSD. EUR erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 100 TSD. EUR.
15. Fuß- und Radwegebrücke über den Europahafen (R.4): Für eine Vorplanung (HOAI Lph. 1 bis 3) sind ca. 600 TSD. EUR erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 600 TSD. EUR.
16. Machbarkeitsstudie für eine Radwegeverbindung Überseestadt – Bahnhofsvorstadt (R.14). Erforderliche Planungsmittel: 50 TSD. EUR.
17. Für den Ausbau des Knotenpunktes Eduard-Schopf-Allee / Rampe Stephanibrücke (S.3) sind insgesamt ca. 500 TSD. EUR erforderlich (überschlägiger Kostenrahmen: 100 TSD. EUR Planungsmitteln, 400 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 500 TSD. EUR.
18. Verlängerung des Weserradwegs Stufe 1 (R.2): Gesamtkosten ca.100 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 15 TSD. Planung, 85 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 100 TSD. EUR.
19. Für die Stufe 2 (R.3) des Weseruferradweges werden Planungskosten in Höhe von ca. 500 TSD. EUR benötigt. Erforderliche Planungsmittel: 500 TSD. EUR.

20. Für den Neubau der LSA Überseetor / Konsul-Smidt-Straße werden ca. 115 TSD. EUR Baukosten geschätzt. Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 115.000 EUR.
21. Für eine Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes An der Muggenburg zur Überseeinsel werden ca. 15 TSD. EUR Planungsmittel erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 15 TSD. EUR.
22. Optimierung des Verkehrsflusses aus dem westlichen Bereich der Überseestadt über die Konsul-Smidt-Straße in Richtung Hansator/Hansestraße. Dazu soll die Konsul-Smidt-Straße eine zusätzliche Linksabbiegespur erhalten. Diese Maßnahme korrespondiert mit der Maßnahme S.6 („Grüne Welle“). 264 TSD. EUR.

Im Zuge der vorbereitenden Planung und teils auch baulichen Umsetzung dieser 22 Einzelmaßnahmen sind finanzielle Mittel in Höhe von insgesamt etwa 5.232 TSD. EUR erforderlich.

Die Umsetzung dieser Sofortmaßnahmen wird mit Blick auf die heute bestehende Nutzungsdichte und -ausprägung bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Überseestadt führen. Soweit sich herausstellen sollte, dass es im Hinblick auf die angrenzenden Wohnstraßen im Umfeld der beschriebenen Maßnahmen zu erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt, werden geeignete Maßnahmen zur Entlastung geprüft. In diesem Zusammenhang ist auf die mittel- und langfristigen Maßnahmen des IVK-Handlungskonzeptes sowie die kontinuierlich im IVK genannten Daueraufgaben hinzuweisen, als auch auf die Maßnahmenvorschläge, deren mögliche Umsetzung nach 2030 ggf. anvisiert werden kann.

Bundesprogramm zur „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“

Im September wurde durch das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat ein Aufruf zur „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“ gestartet. Ziel ist die Förderung investiver sowie konzeptioneller Projekte mit besonderer nationaler bzw. internationaler Wahrnehmbarkeit, mit sehr hoher fachlicher Qualität, mit überdurchschnittlichem Investitionsvolumen oder mit hohem Innovationspotenzial.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr verfolgen die Absicht, einen Projektantrag mit dem Titel „Sprung über die Weser - Verknüpfung zweier historisch verbundener Stadtteile mit besonderem Entwicklungspotential“ zu stellen. Wesentlicher Bestandteil des Projektantrages soll die Planung und Realisierung des unter Nr. R.4 im IVK genannten Brückenprojekts über den Europahafen sein. Vor dem Hintergrund der beauftragten Rahmenplanung für die Überseeinsel und der aktuellen Planungen für das Vordere Woltmershausen sowie der großen Bedeutung dieser beiden Vorhaben für die bremische Stadtentwicklung ist weiterer Bestandteil des Projektantrags zudem die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine mögliche Fuß- und Radwegbrücke als „Sprung über die Weser“.

Damit würden die beiden, durch die Hafenhistorie verbundenen Stadtteile Woltmershausen und Walle mit ihren großen Konversionsgebieten „Vorderes Woltmershausen“ und „Überseestadt“ verknüpft und stadtstrukturell verbunden. Ziel ist es, infrastrukturelle Synergien beider Stadtteile zu ermöglichen und durch alternative Wegeverbindungen die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität beider Standorte zu erhöhen.

Die Antragstellung erfolgt in 2 Phasen:

1. Phase: Zunächst ist bis zum 30.11.2018 eine Antragstellung auf Basis einer Projektskizze vorgesehen. Eine Expertenjury würde im Februar 2019 über den Antrag entscheiden. Bei erfolgreichem Abschluss der Antragstellung würde die zweite Phase des Projektaufrufs erfolgen.
2. Phase: Nach Auswahl der Expertenjury würden Koordinierungsgespräche zwischen dem Zuwendungsgeber und dem Antragsteller erfolgen und der Finanzierungsplan endabgestimmt, der ab Juni 2019 in eine konkrete Beantragung der Bundesförderung münden würde (Zuwendungsantrag).

Im Falle einer Projektbewilligung würde der Bund das Vorhaben aufgrund der Haushaltsnotlage Bremens voraussichtlich zu 90 % des Investitionsvolumens fördern. Nach erster grober Abschätzung wird mit der Planung und Umsetzung einer Brücke über den Europahafen sowie einer Machbarkeitsstudie für den „Sprung über die Weser“, d.h. einer Brücke über die Weser mit Kosten in Höhe von rd. 9,15 Mio. € wie folgt gerechnet:

- Brücke Europahafen 9.000 T€ brutto (7.550 T€ netto)
 - o Planung und Bauüberwachung: 1.050 T€ netto
 - o Investition: 6.500 T€ netto
- Machbarkeitsstudie „Sprung über die Weser“ 150 T€ brutto

Die unter Punkt D. in der Tabelle 1, Nr. 15 in dieser Vorlage genannten 600.000 € zur Planung der Brücke über den Europahafen sollen bei einer erfolgreichen Antragstellung einen Beitrag zur städtischen Ko-Finanzierung leisten, die 10 % der Gesamtkosten und damit 915 T€ beträgt. Sofern der Antrag Erfolg hat, wird eine weitere Gremienbefassung zur Sicherung der Ko-Finanzierung notwendig.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle Auswirkungen

Die Gutachter des IVK gehen für die Umsetzung des erforderlichen Handlungskonzeptes von einem Investitionsvolumen von insgesamt ca. 48 Mio. EUR bis 2030 aus.

Um die derzeit bereits bestehenden Engpässe im Verkehrssystem der Überseestadt möglichst zeitnah beheben und auch für die mittelfristig umzusetzenden Projekte bereits mit den Planungen beginnen zu können, sollen für die hier unter B. benannten 22 Sofortmaßnahmen Finanzmittel mit einem Volumen von 5.232 TSD. EUR bewilligt werden.

Diese sind Voraussetzung, um bereits in Planung befindliche Projekte umzusetzen oder mit den Planungen als Voraussetzung für die spätere bauliche Umsetzung der Projekte beginnen zu können. Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung und der benötigten Personalkapazitäten.

Tabelle 1: Übersicht über alle Maßnahmen 1 bis 22 und die zu bewilligenden Mittel

Nr.	Maßnahme	Mittel- bedarf T EUR
1	Verbot Rechtsabbiegen für Lkw an Rampe Stephanibrücke	5
2	Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über Am Kaffeequartier und Lloydstraße	30
3	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung	200
4	Verbreiterung der Eduard-Schopf-Allee im Bereich der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee	30
5	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder / E-Pkw	150
6	Anbinden des vierten Knotenpunktarmes mit wenig Eingriff in Hauptverkehre (KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße)	450
7	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III)	300
8	Nebenanlagen Südseite Muggenburg	863
9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße	100
10	Machbarkeitsstudie Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif, Querungsmöglichkeiten Wendebcken	60
11	Variantenuntersuchung für die Schaffung eines weiteren straßenseitigen Anschlusses der ÜSS an die Nordstraße	100
12	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.	450
13	Ausbau Geh- und Radweg Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen III	250
14	Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahn	100
15	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen	600
16	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt	50
17	Ausbau KP Eduard-Schopf-Allee/Rampe Stephanibrücke	500
18	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg)	100
19	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)	500
20	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße	115
21	Machbarkeitsstudie Knotenpunkt / Anbindung Überseeinsel	15
22	Umbau Knotenpunkt Hansator/Konsul-Smidt-Straße/zusätzliche Abbiegespur	264
Gesamtsumme		5.232

Die Maßnahmen sollen aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt (SSV ÜSS) finanziert werden. Im Wirtschafts- und Finanzplan des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sind für den Grunderwerb des Kellogg-Areals in 2018: 8,8 Mio. EUR und in 2021: 8,2 Mio. EUR aus den vorhandenen Mitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt eingestellt. Mit dem nunmehr abgeschlossenen Städtebaulichen Vertrag und der darauf basierenden Entwicklung des Areals durch einen Privaten in enger Abstimmung mit der Stadt Bremen werden die Mittel für den Ankauf nicht mehr benötigt. Aufgrund der bestehenden erheblichen Verkehrsproblematik in der Überseestadt sollen diese Mittel zur Umsetzung der hier in der Vorlage beschriebenen Sofortmaßnahmen genutzt und für die weitere, zwingend notwendige Umsetzung des Ergebnisses des Integrierten Verkehrskonzeptes in der Finanz-

planung des Sondervermögens vorgesehen werden. Mit der Umsetzung der Sofortmaßnahmen mit Kosten in Höhe von insgesamt 5.232 TSD. EUR muss kurzfristig begonnen werden.

Es ergibt sich die folgende Aufteilung der Kosten auf die Haushaltjahre 2018 - 2020.

2018: 630 TSD. EUR

2019: 2.427 TSD. EUR

2020: 2.175 TSD. EUR

Mit dieser Vorlage wird ein Grundsatzbeschluss zum Handlungskonzept in der Überseestadt beschlossen. Darüber hinaus wird die Finanzierung erster Maßnahmen sichergestellt. Für die im Handlungskonzept weitergehenden Maßnahmen müssen Finanzierungsbeschlüsse ggf. gesondert eingeholt werden. Diese werden im Rahmen der kommenden Haushaltsaufstellungen durch die beiden vorlegenden Ressorts Verkehr und Wirtschaft eingebracht. Hierbei soll stets die Einbindung und Konzentration von Drittmitteln in diese Maßnahmen zur Entlastung der Haushalte geprüft werden.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Um diese Sofortmaßnahmen sowie darüber hinaus das gesamte Handlungskonzept mit einem Investitionsvolumen von schätzungsweise rund 48 Mio. EUR bis 2030 mit hoher Priorität vorbereiten und umsetzen zu können, ist die Bereitstellung ausreichender Personalkapazitäten unerlässlich. Es handelt sich um eine neue bedeutsame Aufgabe für die weitere Entwicklung Bremens, die mit den vorhandenen Personalressourcen, die bereits gebunden sind, nicht umgesetzt werden kann.

Für den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr besteht hierzu die Notwendigkeit, die zusätzlich erforderliche Kapazität von zwei Verkehrsingenieure/innen in der Abteilung Verkehr im Referat Verkehrsprojekte bereit zu stellen. Die eine Stelle wird ihren Schwerpunkt im Bereich Baustellenmanagement haben, die andere Stelle wird ihren Schwerpunkt im Bereich Verkehrsprojekte haben. Diese Stellen sind intern finanziert und werden zeitnah nach Beschlussfassung und Mitbestimmung ausgeschrieben.

Im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft und Häfen sind 2 Stellen, je eine im Ressort (Referat 10, Gewerbe- und Regionalplanung) und eine in der WFB erforderlich. Diese Stellen werden zeitnah nach Beschlussfassung und Mitbestimmung ausgeschrieben.

Die dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zugeordnete Stelle soll auch weitergehende anstehende Aufgaben im Rahmen der Entwicklung der Überseestadt und hier insbesondere der Überseeinsel (ehemals Südseite Europahafen) übernehmen. Die Entwicklung dieses 41,5 ha großen Areals war in der bisherigen Masterplanung der rd. 288 ha großen Überseestadt nicht vorgesehen und galt vielmehr als erhaltenswürdiger Bestand. Die entsprechend der Masterplanung Überseestadt bislang für eine Neuordnung vorgesehene Fläche betrug knapp 100 ha, so dass mit diesem neuen Teilprojekt ein erheblicher Aufgabenzuwachs verbunden ist, dem nicht die erforderlichen Personalkapazitäten gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund ist hier eine Qualifikation in Form eines abgeschlossenen Masterstudiums im Bereich Raumplanung / Geographie / Stadtplanung oder ein abgeschlossenes Masterstudium in einem vergleichbaren Bereich in Verbindung mit einer durch berufliche Erfahrung erworbenen entsprechenden Qualifikation erforderlich. Auch aufgrund der damit verbundenen Verantwortung in Bezug auf die Aufgaben der Koordinierung und Betreuung

der Finanzierung der Projekte im Sonstigen Sondervermögen Überseestadt ist eine Einstufung in die Entgeltgruppe TVL 14/A 14 angezeigt.

Die Kosten hierfür werden auf der Basis des Monatsdurchschnittswertes einer in dieser Entgeltgruppe in der Produktgruppe 71.01.04 „Gewerbeflächen/Regionalplanung“ eingestuften Stelle mit rd. 93 TSD. EUR (brutto) p.a. veranschlagt. Die Bereitstellung der zusätzlichen Stelle soll mit dieser Senatsbefassung beschlossen werden (siehe dazu G. Beschlusspunkt 3).

Die Stelle bei der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH ist auf der Grundlage des Geschäftsbesorgungsvertrages des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt einzurichten.

Für die bei der WFB einzurichtende Stelle (Verkehrsjingenieur mit Hochschulabschluss und Berufserfahrung) wird gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag Sondervermögen Überseestadt eine Vergütung entsprechend dem Selbstkostenfestpreis auf Vollkostenbasis gem. § 6 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen inkl. 3 % Gewinnaufschlag und zzgl. der jeweils geltenden Umsatzsteuer ein Betrag von 155 TSD. EUR (brutto) jährlich angesetzt.

Eine Finanzierung beider Stellen kann aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt bis einschließlich 2030 erfolgen.

Es ist mit jährlichen Aufwendungen in Höhe von 93 TSD. EUR für SWAH, in Höhe von 155 TSD. EUR für die WFB und damit insgesamt 248 TSD. EUR für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt zu rechnen, die aus den zu erzielenden Erträgen insbesondere aus Grundstückserträgen finanziert werden. Die mit der Einrichtung der Stellen verbundenen Aufwendungen werden entsprechend im Vollzug des aktuell geltenden Wirtschaftsplans als auch bei der künftigen Aufstellung der Wirtschaftspläne des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt abgebildet entsprechend berücksichtigt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen in Höhe von bis zu 350 Mio. EUR (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. EUR (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. EUR generiert werden. Es wird mit einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffende Arbeitsplätze sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohner*innen ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. EUR im Worst-Case und 28,4 Mio. EUR im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case (vgl. Anlage 6 – WU-Übersicht). Eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt aktuell. Über das Ergebnis wird voraussichtlich im Herbst 2018 berichtet. Weitere Überprüfungen sind für 2023 sowie 2028 vorgesehen.

Gender-Prüfung

Eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklung kommt allen Bevölkerungsgruppen zugute. Bei der Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen werden jeweils genderspezifische Aspekte sowie Belange der Barrierefreiheit geprüft und berücksichtigt.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage wurde mit der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt. Nach der Senatsbeteiligung sind Beschlussfassungen in den Deputationen für Bau und Wirtschaft sowie im Haushalts- und Finanzausschuss vorgesehen.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt entsprechend der Neufassung der Vorlage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 26.10.2018 den beigefügten Endbericht mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Der Senat stimmt den geplanten Sofortmaßnahmen unter B. mit Kosten in Höhe von 5.232 TSD. EUR auf der Grundlage der in der Vorlage aufgezeigten Finanzierung (siehe D.) zu.
3. Der Senat stimmt der Einrichtung einer über das Sonstige Sondervermögen Überseestadt refinanzierten neuen Stelle (1,0 VZÄ) im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Abteilung Wirtschaft zur Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt und Begleitung der Entwicklung des Teilgebietes Überseeinsel zu und bittet die Senatorin für Finanzen und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung und zur Finanzierung der Stellen und der Arbeitsplatzkosten zu schaffen.
4. Der Senat nimmt die unter B. und D. dargestellte Finanzierung der verkehrlichen Maßnahmen zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Senatorin für Finanzen, die erforderlichen Beschlüsse der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.
5. Der Senat stimmt einer Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser zu.

6. Der Senat nimmt zur Kenntnis, dass bei einem Erfolg des Antrages als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer 2019 ein Beschluss über die Ko-Finanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.

Anlagen

- 1) Bericht des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt
- 2) Übersichtspläne zum Handlungskonzept
- 3) Maßnahmenblätter
- 4) Anlage 10 des Berichtes (Abwägung der verkehrlichen Anbindung an die Nordstraße)
- 5) Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
- 6) WU-Übersicht
- 7) Darstellung nach Art. 131 a BremLV



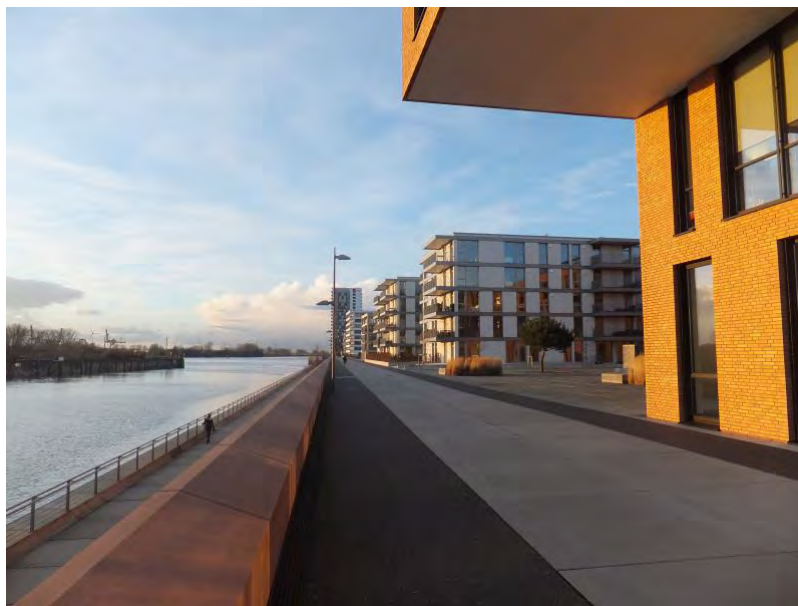
Wirtschaftsförderung Bremen

und

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt

Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden

Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11

dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Büro Dresden - Könnertstraße 31, 01067 Dresden

Tel.: (03 51) 4 82 31-00 - Fax: (03 51) 4 82 31-09

dresden@vcdb.de - www.vcdb.de

Impressum

Titel: Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt
Abschlussbericht

Auftraggeber: Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
über Sondervermögen Überseestadt
vertreten durch
WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Langenstraße 2-4, 28 195 Bremen

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

In Zusammenarbeit mit:
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Könneritzstraße 31, 01067 Dresden
Tel.: 0351-4 82 31-00, E-Mail: dresden@vcdb.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (IVAS)
Dipl.-Ing. Jan Schubert (IVAS)
Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach (VCDB)
Anne Schulze M.Sc. (VCDB)

Status: Abschlussbericht

Stand: April 2018

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

VerkehrsConsult
Dresden-Berlin

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Abgrenzung und Charakterisierung des Untersuchungsgebietes	2
2.	Verkehrliche Analysen	4
2.1	Fließender Kfz-Verkehr	4
2.1.1	Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes	4
2.1.2	Anschluss der Überseestadt ans weiterführende Straßennetz	5
2.1.3	Analyse der Verkehrsmengen	7
2.1.4	Analyse der Leistungsfähigkeiten	8
2.1.5	Verkehrssicherheit	10
2.1.6	Vertiefende Betrachtung Lkw-Verkehr	11
2.1.7	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im fließenden Kfz-Verkehr	12
2.2	Ruhender Verkehr	13
2.2.1	Parkraumangebot und Bewirtschaftung	13
2.2.2	Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet	15
2.2.3	Vertiefende Untersuchung Am Kaffee-Quartier	18
2.2.4	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im ruhenden Verkehr	20
2.3	Rad- und Fußverkehr	21
2.3.1	Wegenetze im Rad- und Fußverkehr in der Überseestadt	21
2.3.2	Abstellanlagen in der Überseestadt	24
2.3.3	Verknüpfung der Überseestadt mit benachbarten Stadtteilen	25
2.3.4	Verkehrssicherheit im nichtmotorisierten Verkehr	26
2.3.5	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Rad- und Fußverkehr	27
2.4	Öffentlicher Personenverkehr	28
2.4.1	Darstellung des Angebotes im Untersuchungsgebiet	28
2.4.2	Darstellung der Nachfrage im Untersuchungsgebiet	44
2.4.3	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Öffentlichen Personenverkehr	47
2.5	Vorhandene Ansätze des Mobilitätsmanagements	48
2.6	Ergänzende Befragungen	51
2.6.1	Mitarbeiterbefragung	51
2.6.2	Bewohnerbefragung	53
2.6.3	Experteninterviews	55
3.	Gebiets- und Verkehrsentwicklung bis 2030 (Prognosenußfall)	56
3.1	Vorbemerkungen	56
3.2	Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells	57
3.3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Analyse und Kalibrierung des Verkehrsmodells	57
3.4	Entwicklung relevanter Strukturgrößen	62

3.5	Fortschreibung von Mobilitätskennziffern für die Prognose	64
3.6	Prognosebetrachtung in Szenarien	66
3.7	Bewertung des Prognosenullfalls (Basisszenario)	67
3.7.1	Maßnahmen des Basisszenarios (Sowieso-Maßnahmen)	67
3.7.2	Wegeaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbelastungen	67
3.7.3	Leistungsfähigkeiten im Basisszenario	72
4.	Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrssystems	73
5.	Szenarienbetrachtung	75
5.1	Methodik	75
5.2	Bewertungsergebnisse der Maßnahmen	77
5.3	Beschreibung der Szenarien	78
5.3.1	Vorbemerkungen	78
5.3.2	Optimierungsszenario	79
5.3.3	Übergangsszenario	80
5.3.4	Innovationsszenario	82
5.4	Bewertung der Szenarien	84
5.4.1	Verkehrsaufkommen und Modal Split	84
5.4.2	Verkehrsbelastungen	85
5.4.3	Leistungsfähigkeiten	87
5.4.4	Kosten der Szenarien	89
6.	Handlungskonzept	89
6.1	Wichtige flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes	89
6.2	Zusammenstellung des Stufenkonzepts	90
6.3	Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts	92
6.3.1	Optimierung der Verkehrsabläufe am Hansator (S.6)	92
6.3.2	Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße (S.8)	94
6.3.3	Weiterführung des Weseruferradweges vom Stephanitorsbollwerk zum Schuppen 3 (R.1-R.4) ..	97
6.3.4	Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Überseetor/ Nordstraße (O.9 und R.11)	98
6.3.5	Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof (Ö.8_5)	98
6.3.6	Alltagsbetrieb auf der Fährverbindung zwischen Hafenkante – Waterfront (Ö.3)	99
6.4	Weiterführende Maßnahmen (Smart City)	99
7.	Öffentlichkeitsbeteiligung	101

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Fahrzeugauslastung der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20
Anlage 2	Anschreibung und Fragebogen der Unternehmensbefragung
Anlage 3	Ergebnisse der Unternehmensbefragung
Anlage 4	Aushang und Fragebogen der Mitarbeiterbefragung
Anlage 5	Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung
Anlage 6	Aushang und Fragebogen der Bewohnerbefragung
Anlage 7	Ergebnisse der Bewohnerbefragung
Anlage 8	Hinweise zur Methodik der Maßnahmenbewertung
Anlage 9	Maßnahmenblätter
Anlage 10	Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt an die Nord-straße – Variantenvergleich der Maßnahmen S.8 Neubau Anschluss Hafenstraße und S.9 Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Hafenstraße
Anlage 11	Maßnahmen des Verkehrskonzepts nach Umsetzungsstufen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Untersuchungsgebiet Überseestadt und Klassifizierung des Straßennetzes
Abbildung 2	Kfz- und SV-Verkehrsmengen in der Analyse
Abbildung 3	Parkraumbewirtschaftung im Bestand
Abbildung 4	Auslastung des öffentlichen Parkraums in 15 Teilbereichen im Tagesverlauf
Abbildung 5	Straßenfeine Parkraumauslastung im Tagesverlauf
Abbildung 6	Bestand Radverkehrsanlagen
Abbildung 7	Analysekarte ÖPNV
Abbildung 8	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Basisszenario 2030
Abbildung 9	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Basisszenario und Analyse
Abbildung 10	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Optimierungsszenario 2030
Abbildung 11	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Basisszenario
Abbildung 12	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Analyse
Abbildung 13	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Übergangsszenario 2030
Abbildung 14	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Basisszenario
Abbildung 15	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Analyse
Abbildung 16	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Innovationsszenario 2030
Abbildung 17	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario und Basisszenario
Abbildung 18	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario und Analyse
Abbildung 19	Handlungskonzept – kurzfristige Maßnahmen
Abbildung 20	Handlungskonzept – mittelfristige Maßnahmen
Abbildung 21	Handlungskonzept – langfristige Maßnahmen/ Maßnahmen mit möglicher Umset- zung nach 2030

Verzeichnis der verwendeten fachspezifischen Abkürzungen

EBO	Eisenbahnbetriebsordnung
ES	Erschließungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HS	Hauptstraße
Hst	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
Li	Linie
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV	Schwerverkehr über 3,5t
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VS	Verbindungsstraße

1. Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Überseestadt in Bremen stellt die bedeutendste innerstädtische Entwicklungsfläche der Hansestadt dar. Über 100 ha neu zu entwickelnde Flächen stehen hier in innenstadtnaher Lage zur Verfügung.

Bereits heute haben sich ausgehend von der enormen Entwicklung in den vergangenen Jahren zahlreiche verkehrliche Defizite herausgebildet. An den Anbindepunkten zu den benachbarten Stadtgebieten sind im Tagesverlauf mehrfach verkehrliche Überlastungserscheinungen im Straßennetz zu verzeichnen. Durch die Lage des Gebietes teils auf Halbinseln in einem ehemaligen Hafengebiet sind die Rahmenbedingungen für die Entfaltung einer nachhaltigen Nahmobilität in der Verbindung zu den benachbarten Stadtteilen durch Barrieren stark eingeschränkt, die Anbindung und Erschließung durch den ÖPNV ist ebenfalls nicht optimal. Andererseits ist gerade die sich dynamisch entwickelnde Überseestadt dafür geeignet, sich als Innovationsstandort für die Mobilität des 21. Jahrhunderts aufzustellen. Der aktuelle VEP Bremen 2025¹ bietet dafür einen geeigneten Rahmen. Im Verkehrskonzept sollen jedoch auch weitergehende Ansätze aufgezeigt werden, die möglicherweise erst in einem sehr langfristigen Horizont nach 2030 umgesetzt werden können und sollten.

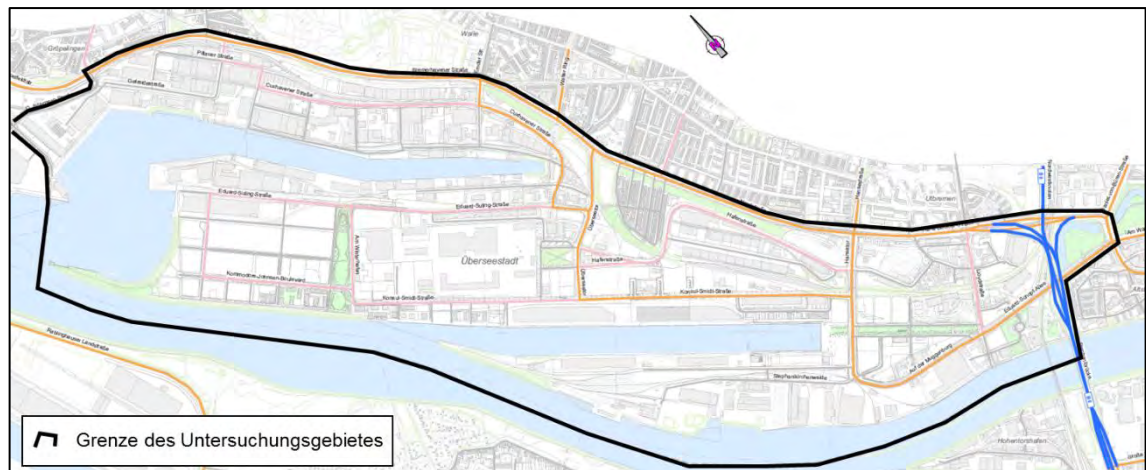
Im Rahmen des vorliegenden Integrierten Verkehrskonzepts sind daher basierend auf umfangreichen Analysen des bestehenden Verkehrsangebotes und einer Abschätzung zukünftiger Verkehrsmengen Ansätze für eine verbesserte Erreichbarkeit der Überseestadt entwickelt worden. Wie im Verkehrsentwicklungsplan Bremens als übergeordnetem Planwerk vorgegeben, war das grundsätzliche Ziel dabei, den Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu erhöhen bzw. wenn dies nicht möglich ist Kfz-Verkehre auf verträglichere Routen zu verlagern, um an den Anschlussknotenpunkten einen leistungsfähigen Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten sicherstellen zu können. Gleichzeitig soll dadurch ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden und erforderliche Kfz-Verkehre so verträglich wie möglich abgewickelt werden.

Im Ergebnis sind die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Umsetzbarkeit bewertet und in Szenarien zusammengestellt worden. So werden die sich überlagernden Wirkungen der Maßnahmen sichtbar und konnten hinsichtlich ihrer Zielerreichung überprüft werden. Abschließend sind die Maßnahmen in ein Handlungskonzept überführt worden, das sich für eine schrittweise Umsetzung eignet.

¹ Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

1.2 Abgrenzung und Charakterisierung des Untersuchungsgebietes

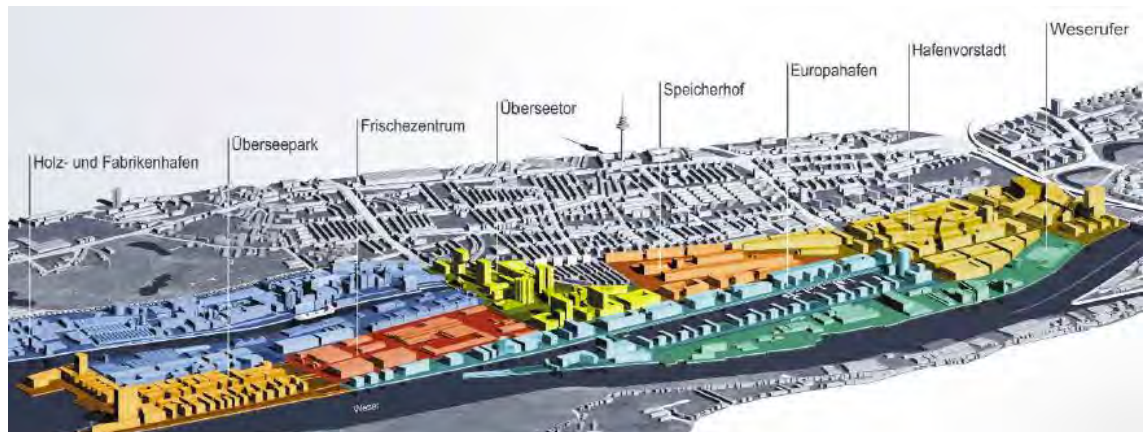
Die Überseestadt erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 300 ha in direkter Nachbarschaft zur Altstadt Bremens. Als ehemaliges Hafengelände ist sie von ihrer Lage an der Weser sowie an den Hafenbecken geprägt. Das Planungsgebiet wird durch die Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße im Nordosten, die Stephanibrücke im Süden, die Weser im Südwesten und das Wendebecken im Norden begrenzt. Die folgende Grafik sowie **Abbildung 1** im Anhang des Berichts zeigen das Untersuchungsgebiet.



Grafik 1: Untersuchungsgebiet des Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt

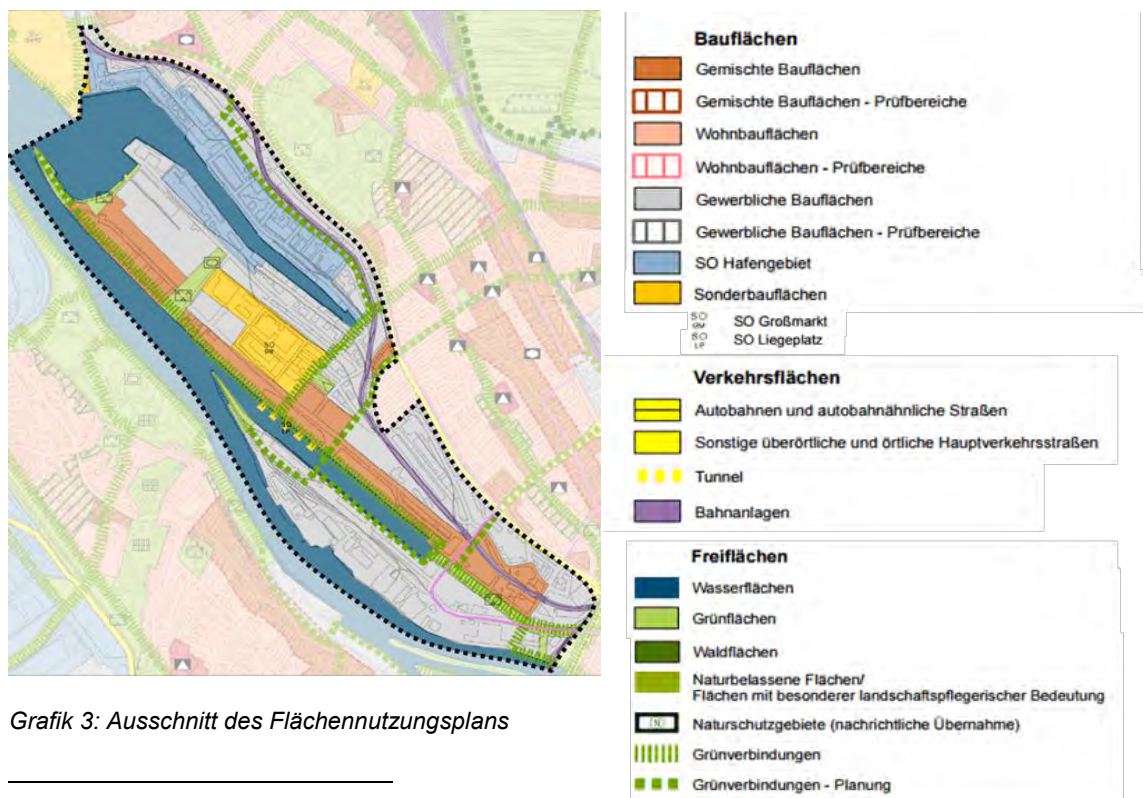
Bereits heute sind am Standort etwa 14.500 Beschäftigte tätig, zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote, gastronomische Angebote und nicht zuletzt auch zahlreiche Wohnungen haben sich hier in den vergangenen Jahren bereits entwickelt.

Für den Standort wird ein Entwicklungszeitraum bis 2025/2030 veranschlagt, wobei die Schwerpunkte im Wohnungsbau, Gewerbebau, Einzelhandel, Naherholung und Freizeit bestehen. Angestrebt wird eine urbane durchmischte Nutzungsstruktur, in welcher nach dem „Bremer Modell“ neben den Funktionen Wohnen und Dienstleistungen, Gewerbe und Bildung auch Entwicklungsmöglichkeiten für die bereits ansässigen Industrie- und Hafenbetriebe bestehen bleiben sollen.



Grafik 2: Städtebauliche Planungsgebiete der Überseestadt²

Dies spiegelt sich auch im aktuellen Flächennutzungsplan Bremens wider. Für die noch zu entwickelnden Flächen der Überseestadt werden sowohl gemischte als auch gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Bestandsquartiere werden als gewerbliche Bauflächen oder Sonderbauflächen Hafen bzw. Großmarkt dargestellt. Dargestellt werden aber auch „Grünverbindungen“ als Bestand und Planung. Dies sind die öffentlich zugänglichen Freiräume und Grünflächen im Siedlungsraum mit den dazugehörigen Wegeverbindungen. Sie stellen attraktive Wegebeziehungen für den umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehr dar, die im Alltag und in der Freizeit genutzt werden. Bestehende Grünverbindungen in der Überseestadt sind der Waller Stieg, der Hilde-Adolf-Park und die Uferpromenaden.



Grafik 3: Ausschnitt des Flächennutzungsplans

² Überseestadt Bremen – Masterplan
Im Auftrag der Überseestadt GmbH
Schomers & Schürmann Architekten, WES & Partner und BPR & Partner, 2003

Während am Holz- und Fabrikenhafen die bestehende Nutzung durch Hafenwirtschaft, Logistik und Gewerbe bestehen bleiben soll, sieht die Flächennutzungsplanung an der Weser, am Europahafen und in der Hafenvorstadt gemischte Bauflächen vor. Zur Nahversorgung der neuen Bewohner sind Einzelhandelsstandorte an der Konsul-Smidt-Straße/ Hansator (bereits umgesetzt) und Konsul-Smidt-Straße/ Marcuskaje vorgesehen.

Mit der angekündigten Standortaufgabe eines größeren Industriebetriebes auf der Südseite des Europahafens könnte es zu einer größeren Neuordnung des Bereiches kommen. Seitens der Stadt gibt es derzeit jedoch noch keine Festlegung für die künftige Nutzung dieses Bereiches, der im Flächennutzungsplan noch als gewerbliche Baufläche dargestellt ist. In der vorliegenden Untersuchung wurde eine hochverdichtete gemischte Bebauung angenommen, um eine maximale verkehrliche Belastung abzubilden.

2. Verkehrliche Analysen

2.1 Fließender Kfz-Verkehr

2.1.1 Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes

Die Neuordnung des Straßennetzes in der Überseestadt wurde nach den Vorgaben des Masterplans von 2003 durchgeführt und ist bereits weitgehend abgeschlossen. Historisch gewachsene Zugänge zum Gebiet wurden durch Hauptverkehrsstraßen ins Gebiet hinein verlängert. Als zentrale Achse wurde die Konsul-Smidt-Straße neu geschaffen. Lediglich im Quartier Hafenkante zwischen Herzogin-Cecilie-Allee und Eduard-Suling-Straße sind noch Erschließungsstraßen anzulegen.

Die Überseestadt wird im Süden von der Bundesstraße B 6 tangiert. Diese stellt eine der wichtigsten Verkehrsadern Bremens dar und verfügt über einen allgemein guten, da kreuzungsfreien Ausbauzustand. Weitere klassifizierte Straßen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Im Nordosten führt der Straßenzug Hans-Böckler-Straße/ Nordstraße/ Bremerhavener Straße am Untersuchungsgebiet vorbei. Diese radial verlaufende Hauptverkehrsstraße verbindet die nördlichen Stadtgebiete sowie die stadtbremischen Hafengebiete mit dem Bremer Zentrum.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden neben den oben genannten Straßenzügen die folgenden Straßen als Bestandteile des Hauptstraßennetzes Bremens genannt:

- o Eduard-Schopf-Allee
- o Auf der Muggenburg
- o Hansator
- o Konsul-Smidt-Straße (Abschnitt Hansator – Überseetor)
- o Überseetor

- o Eduard-Suling-Straße (Abschnitt Überseetor – Cuxhavener Straße)
- o Cuxhavener Straße (Abschnitt Eduard-Suling-Straße – Emdener Straße)
- o Emdener Straße (Abschnitt Cuxhavener Straße – Bremerhavener Straße)

Nach gutachterlicher Einschätzung sind diese Straßen gemäß RIN³ in die Kategorien VS III, HS III und HS IV (bzw. Hauptverkehrsstraßen) einzuordnen. Die übrigen Straßen des Untersuchungsgebietes wären demnach den Kategorien Sammel- und Nebenstraßen zuzuordnen (RIN Kategorien ES IV und ES V). *Abbildung 1* und die folgende Grafik zeigen diese Klassifizierung und Kategorisierung des Straßennetzes der Überseestadt.

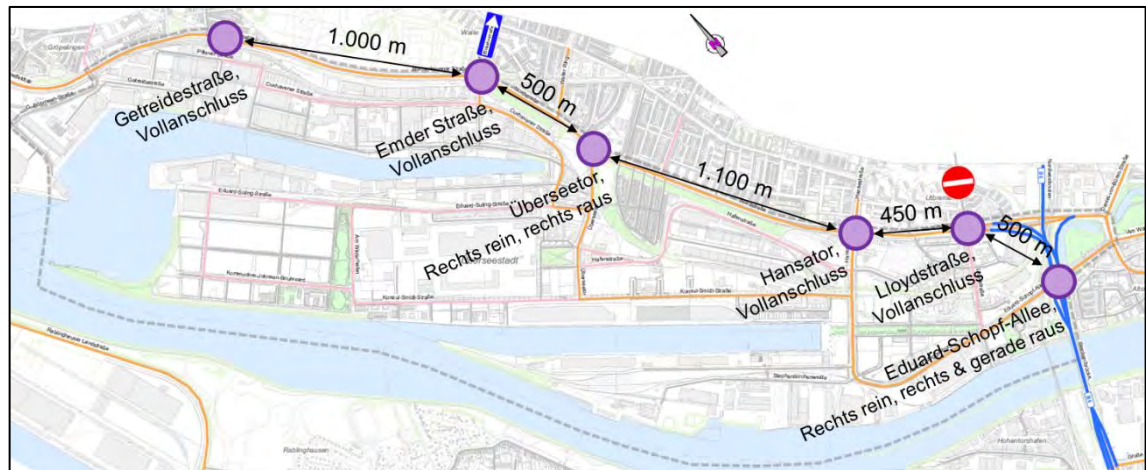


Grafik 4: Klassifizierung und Kategorisierung des Straßennetzes der Überseestadt

2.1.2 Anschluss der Überseestadt ans weiterführende Straßennetz

Die Überseestadt wird im Nordosten auf einer Gesamtlänge von etwa 4,5 km durch den Straßenzug Bremerhavener Straße – Nordstraße – Hans-Böckler-Straße – Stephanibrücke begrenzt. Anschlüsse und Kreuzungen zu diesem Straßenzug stellen die einzigen Zufahrten zum Untersuchungsgebiet mit dem Kfz dar, da die übrigen Gebietsgrenzen aus Wasserflächen bestehen. Eine Analyse der Straßenanschlüsse ergab, dass diese vor allem im nördlichen Bereich vergleichsweise grobmaschig angeordnet sind.

³ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



Grafik 5: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

Insbesondere die aufkommensstarken Verkehrsbeziehungen zwischen Europahafen bzw. Überseepark und A27 bzw. der Innenstadt konzentrieren sich zwangsläufig auf die Anschlüsse Hansator und Eduard-Schopf-Allee, da alternative Führungen über die Emder Straße oder das Überseetor deutlich länger sind. Innerhalb der Überseestadt wird von diesen Verkehren vorrangig die Konsul-Smidt-Straße genutzt. Zwischen dem Hansator und der Emder Straße besteht auf einer Strecke von etwa 1,6 km keine Möglichkeit aus der Innenstadt kommend in die Überseestadt einzubiegen.

Wenngleich sich das vorliegende Verkehrskonzept vordergründig auf das in Kapitel 1.2 definierte Untersuchungsgebiet konzentrieren soll, sollen im folgenden Defizite angeführt werden, die das großräumigere Straßennetz betreffen und im Zuge von Befragungen bzw. Gesprächen immer wieder genannt worden sind:

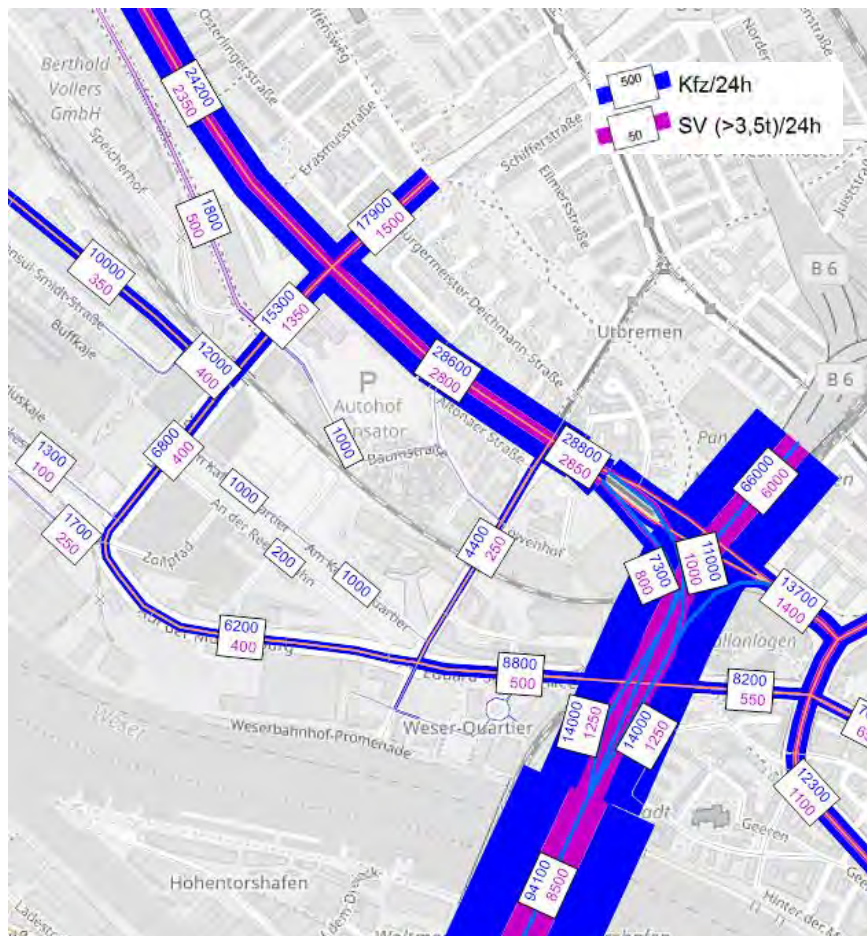
- o Auf dem Straßenzug Hansastrasse und Autobahnzubringer Überseestadt (Verlängerung des Hansators) kommt es aufgrund ungünstig abgestimmter Lichtsignalanlagen und sehr hoch belasteter kreuzungsfreier Straßenabschnitte in den Spitzenstunden regelmäßig zu Stauscheinungen, die den Kfz-Abfluss der Überseestadt behindern.
- o Auf der Stephanibrücke behindern sich einfädelnde Fahrzeuge aus der Überseestadt und ausfädelnde Fahrzeuge in Richtung Woltmershausen auf der gemeinsamen rechten Spur. In der Folge kommt es zu Stockungen im Verkehr, die den Verkehrsabfluss am Brückenfußpunkt (KP Eduard-Schopf-Allee/ Rampe) behindern.
- o Der Streckenzug der B6 ist eine beim Durchgangsverkehr durch Bremen beliebte Strecke. Insbesondere bei Störungen auf den Autobahnen A27 oder A1 kommt es zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen.

2.1.3 Analyse der Verkehrsmengen

Die oben beschriebenen Hauptverkehrsstraßen sind gemäß einer umfangreichen Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 auch die Strecken mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Die höchste Verkehrsbelastung mit fast 32.000 Kfz/ 24h (9,6% SV-Anteil) wurde hierbei in der Hans-Böckler-Straße ermittelt. Auch im weiteren Verlauf nach Norden fällt die Verkehrsbelegung dieser Radialen nie unter 20.000 Kfz/ 24h. Innerhalb der Überseestadt sind die folgenden Straßenabschnitte hervorzuheben:

- o Hansator (Hafenstraße-Nordstraße): 14.000 Kfz/ 24h, 9 % SV-Anteil
- o Konsul-Smidt-Straße (am Hansator): 11.500 Kfz/ 24h, 6 % SV-Anteil
- o Konsul-Smidt-Straße (südlich Überseetor): 7.900 Kfz/ 24h, 8 % SV-Anteil
- o Eduard-Schopf-Allee (nördlich Stephanibrücke): 9.200 Kfz/ 24h, 6 % SV-Anteil
- o Auf der Muggenburg (Stephanikirchenweide-Lloydstraße): 5.600 Kfz/24h, 10 % SV-Anteil
- o Überseetor (Konsul-Smidt-Straße-Hafenstraße): 5.700 Kfz/ 24h, 9 % SV-Anteil

Unter Verwendung der oben vorgestellten Verkehrszählungen als Basis ist durch den Gutachter ein Teil-Verkehrsmodell für die Überseestadt im Programm VISUM erstellt worden. Dadurch war es möglich, Analyseverkehrsmengen im Kfz-Verkehr auf allen Straßen des Untersuchungsgebietes abzubilden. Kapitel 3.1 erläutert den Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells detaillierter. **Abbildung 2** dokumentiert die Verkehrsbelastungen in der Überseestadt, die mithilfe des Verkehrsmodells berechnet wurden. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Überseestadt ist diese Abbildung jedoch letztlich nur eine Momentaufnahme. Sie zeigt die Verkehrsbelastungen zum Entwicklungsstand Ende 2015. Die folgende Grafik zeigt die Verkehrsmengen im Ausschnitt Hafenvorstadt.



Grafik 6: Verkehrsmengen in der südlichen Überseestadt Ende 2015

2.1.4 Analyse der Leistungsfähigkeiten

Ein wesentlicher Bestandteil der Aufgabenstellung dieses Verkehrskonzepts besteht darin, zukünftig auch trotz eines steigenden Verkehrsaufkommens einen leistungsfähigen Verkehrsablauf an wesentlichen Knotenpunkten des Untersuchungsgebietes gewährleisten zu können. Hier waren jedoch zunächst Kenntnisse darüber erforderlich, wie die Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) in der Analyse zu bewerten ist. Hierfür wurden acht Knotenpunkte innerhalb und am Rand der Überseestadt nach Vorgabe des Auftraggebers hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bewertet. Die Bewertung erfolgte anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Hierbei wird die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge in der maßgeblichen Spitzenstunde als Bewertungskriterium herangezogen. Die Einschätzung des Verkehrsablaufs erfolgt in den Stufen A (Verkehrsfluss ohne maßgebliche Einschränkungen) bis F (Verkehrsanlage ist überlastet, Nachfrage kann innerhalb der Bemessungsstunde nicht bedient werden).

QSV	Knotenpunkte mit LSA	Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung
A	≤ 20 sec	≤ 10 sec
B	≤ 35 sec	≤ 20 sec
C	≤ 50 sec	≤ 30 sec
D	≤ 70 sec	≤ 45 sec
E	> 70 sec	> 45 sec
F	Verkehrsstärke > Kapazität	Verkehrsstärke > Kapazität

Tabelle 1: Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für Knotenpunkte mit LSA nach HBS

Die Einschätzung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt mit dem Programm LISA über eine vereinfachte Abbildung der verkehrsabhängigen Steuerung. Die Ergebnisse der einzelnen Knotenpunkte können der folgenden Tabelle entnommen werden.

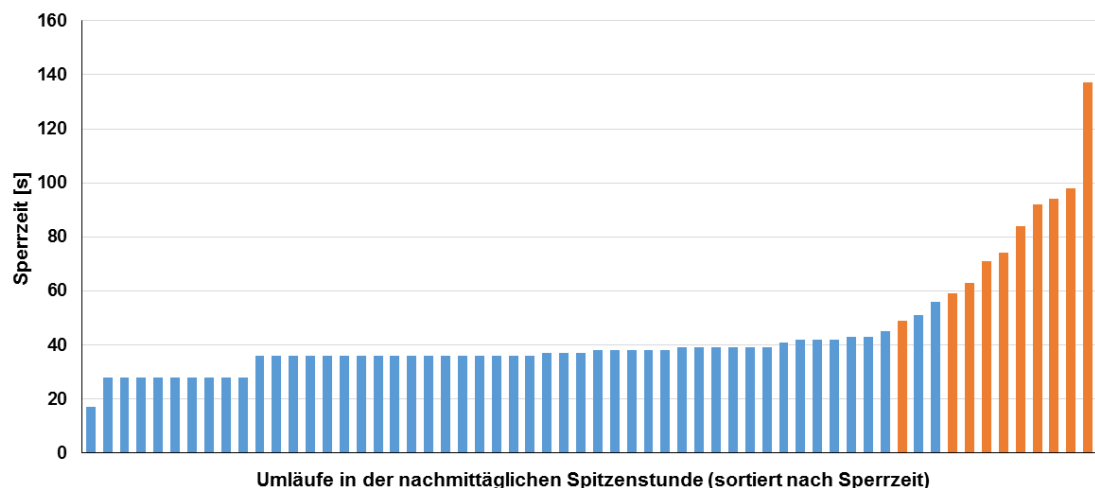
Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	F
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	D
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	C
7	Hansator/ Hoerneckestraße	A (keine LSA)
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	C

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an 8 Knotenpunkten in der Überseestadt

Es wird deutlich, dass bereits heute an einzelnen Knotenpunkten am Rand der Überseestadt kein leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt werden kann:

- o KP 1 Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke: An diesem Knotenpunkt ist der Rechtsabbieger aus der Überseestadt auf die Brücke maßgeblich für die kritische Einschätzung der Leistungsfähigkeit. Insbesondere der hohe Schwerverkehrsanteil auf dieser Relation, aber auch der enge Kurvenradius und die beginnende Steigung tragen zu einer Überlastung dieser Relation bei. Der regelmäßig auftretende Rückstau reicht dabei über den Knotenpunkt Eduard-Schopf-Allee/ Lloydstraße hinaus und führt dazu, dass auch hier kein ungehinderter Fahrzeugabfluss besteht. In der Folge zeigen auch die weiter nördlich liegenden Knotenpunkte an

- der Strecke Überlastungserscheinungen durch Rückstau, die in der durchgeführten Einzelknotenbetrachtung jedoch nicht dargestellt und quantifiziert werden können.
- o KP 4 Hansator/ Nordstraße: An diesem Knotenpunkt sind die Geradeaus-Ströme, welche die Überseestadt entlang der Nordstraße tangieren, für das schlechte Bewertungsergebnis maßgebend. Vor allem auf der stadteinwärtigen Fahrbahn entstehen sehr lange Wartezeiten.
 - o KP 8 Hansator/ Stephanikirchenweide: Der Knotenpunkt ist in der Bewertung des Verkehrsablaufs nicht als kritisch einzuschätzen. In der Praxis wird die Lichtsignalsteuerung von vielen Nutzern jedoch als sehr ungünstig eingeschätzt. Durch das abzweigende Anschlussgleis der Hafenbahn muss der Knotenpunkt nach EBO signalisiert werden. Dies führt dazu, dass bei jeder Anmeldung einer Straßenbahn auch Kfz-Ströme blockiert werden, die mit der Straßenbahn keinen Konflikt haben. Es entstanden teilweise Sperrzeiten von über 2 Minuten, mindestens aber etwa 50 Sekunden, die als nicht nachvollziehbar wahrgenommen werden. Die folgende Grafik veranschaulicht die Sperrzeiten der stadteinwärtigen Fahrtrichtung in den Umläufen der Spitzenstunde. Im Falle einer Straßenbahnanmeldung (rote Säulen) wurde diese Fahrtrichtung deutlich länger als in den restlichen Umläufen (blaue Säulen) gesperrt, obwohl zwischen beiden Fahrlinien kein Konflikt besteht. Nach Auskunft der Mitarbeiter des Verkehrssensors Bremens wurden bereits mehrere Anläufe unternommen, die Signalsteuerung zu optimieren. Dies blieb letztlich jedoch bis auf kleinere Verbesserungen erfolglos, sodass sich die Situation weiter unbefriedigend darstellt, bis das Anschlussgleis möglicherweise nicht mehr erforderlich ist.

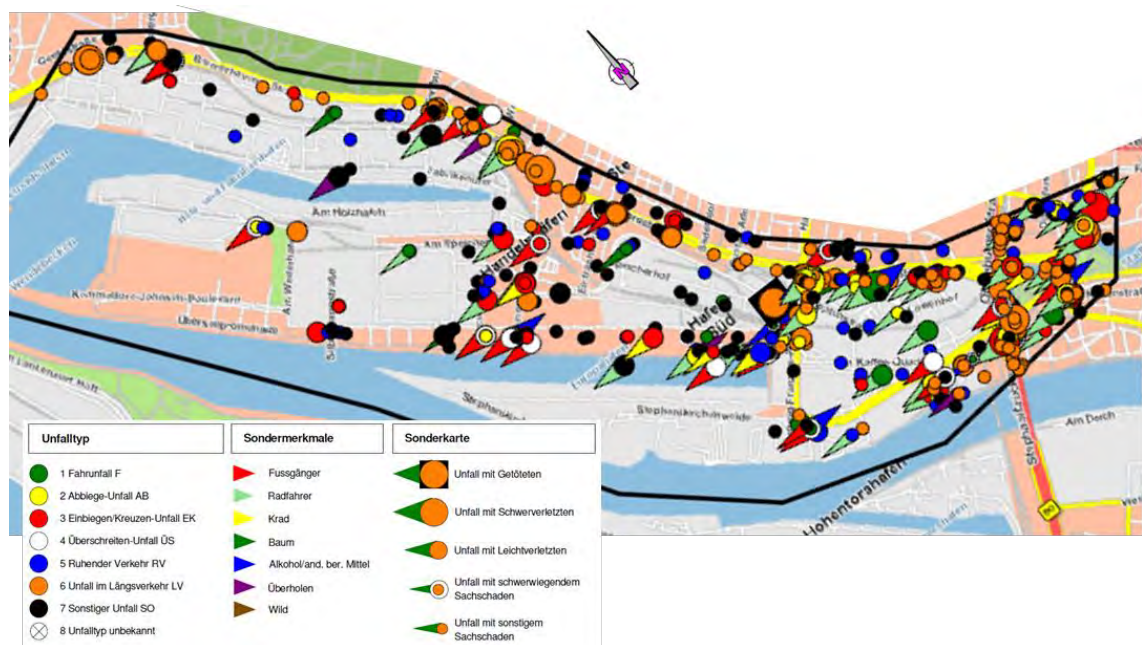


Grafik 7: Sperrzeiten am KP Hansator/ Stephanikirchenweide in der nachmittäglichen Spitzenstunde je Umlauf (rot: Umläufe mit Straßenbahnanmeldung)

2.1.5 Verkehrssicherheit

Die Auswertung der Unfallsteckkarte von 2015 ergab keine Unfallhäufungsstellen des Kfz-Verkehrs innerhalb der Überseestadt. Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremer-

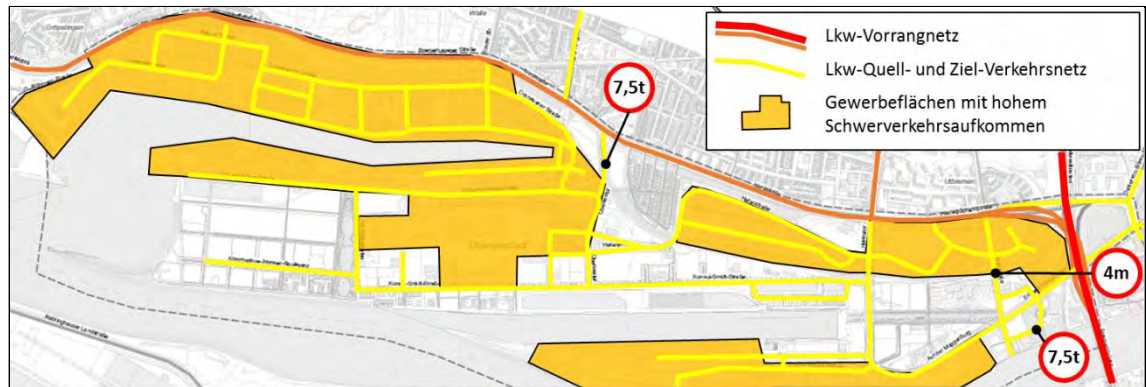
havener Straße fällt durch viele Unfälle im Längsverkehr – vor allem im Vorfeld zu Lichtsignalanlagen auf. Zumeist bleibt es hier jedoch bei Sachschäden. Auf der Hafenstraße starb im Untersuchungsjahr 2015 ein Motorradfahrer nach einem Zusammenstoß mit einem Lkw. Auf Unfallhäufungen mit Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern wird in Kapitel 2.3.4 eingegangen.



Grafik 8: Ausschnitt der EUSKA-Unfallsteckkarte für die Überseestadt 2015

2.1.6 Vertiefende Betrachtung Lkw-Verkehr

Auch nach der Schließung des Überseehafens sind Hafenwirtschaft, Logistik und produzierendes Gewerbe und der damit zusammenhängende Schwerverkehr prägend für das Untersuchungsgebiet. Dies verdeutlicht auch eine Analyse des Lkw-Stadtplans Bremens: In diesem sind fast alle Straßen innerhalb der Überseestadt als Bestandteil des Lkw-Verkehrsnetzes definiert (ausgenommen sind beispielsweise die Herzogin-Cecilie-Allee, Birkenfelsstraße, Ehrenfelsstraße, Kommodore-Ziegenbein-Allee, Am Kaffeequartier, An der Reeperbahn), weitgehend unabhängig davon ob über diese Straßen tatsächlich maßgebliche Gewerbeflächen erreicht werden können oder nicht. Durch die in den vergangenen Jahren realisierten und begonnenen städtebaulichen Entwicklungen haben sich einzelne Quartiere ohne maßgebliches Schwerverkehrsaufkommen, jedoch mit sensiblen Nutzungen (mitunter Wohnen) herausgebildet.



Grafik 9: Lkw-Verkehrsnetz mit örtlichen Einschränkungen und maßgebliche Gewerbeflächen

Hier überlagern sich nun die Nutzungsansprüche der angrenzenden Wohnbebauung und des Lkw-Verkehrs. Vor allem im Kurvenbereich Konsul-Smidt-Straße/ Am Winterhafen entstehen dadurch Konflikte und Behinderungen im Verkehrsablauf. Anwohner berichteten von Begegnungsfällen zwischen Sattelzügen und Linienbussen, die sich aufgrund der engen Kurve problematisch darstellten.

Zum Schutz der Anwohner des Waller Rings und der Bewohner des Heimatviertels wurde im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Großmarktes eine Sperrung der Straße Überseetor für Lkw über 7,5 t erwirkt. Die Lkw, welche den Großmarkt ansteuern, müssen demnach über die Hafenstraße oder die Konsul-Smidt-Straße in Richtung Innenstadt bzw. B6/ B75 fahren. Zählungen haben ergeben, dass sich das Schwerverkehrsaufkommen des Großmarktes im Wesentlichen auf die Nachtstunden konzentriert.

2.1.7 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im fließenden Kfz-Verkehr

Das Straßennetz der Überseestadt basiert auf dem Masterplan zur Entwicklung des Stadtgebietes von 2003 und ist mit Ausnahme einiger Erschließungsstraßen im Überseepark und im Kaffeequartier weitgehend fertiggestellt. Als Hauptentwicklungsachse wurde die Konsul-Smidt-Straße neu angelegt. Die Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz konzentrieren sich auf die ehemaligen Zugangsbereiche des Hafengebietes und weisen insbesondere im mittleren Bereich der Überseestadt eine vergleichsweise grobe Netzmaschengröße auf. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist das Straßennetz grundsätzlich bedarfsgerecht ausgebaut, es wurden in der Analyse jedoch zwei maßgebliche Mängel erkannt:

- o Einzelne Knotenpunkte am Rand der Überseestadt weisen eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit auf, sodass die Qualität des Verkehrsablaufs an diesen Knotenpunkten mit der schlechtesten Stufe F bewertet werden muss. Die durch den ungenügenden Fahrzeugabfluss entstehenden Rückstauereignisse schränken teilweise die Leistungsfähigkeit vorgelagerter

- Knotenpunkte ein. Insbesondere betroffen sind die Kreuzungen entlang der Achse Hansator – Auf der Muggenburg – Eduard-Schopf-Allee.
- o Im Bereich der Konsul-Smidt-Straße kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen einer überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsmenge und den Belangen der Anwohner der Straße. Die undifferenzierte Zuordnung des Straßennetzes der Überseestadt zum Lkw-Führungsnetz hat hierbei einen wesentlichen Einfluss.

Aus den Analysen zum fließenden Kfz-Verkehr lassen sich demnach vor allem die folgenden Handlungsansätze für das Verkehrskonzept ableiten:

- o Sicherung des derzeitigen Ausbauzustandes der Straßen innerhalb der Überseestadt. Angesichts eines tendenziell steigenden Kfz-Verkehrsaufkommens ist eine Reduktion der Kapazitäten gegenüber dem Bestand nicht angezeigt.
- o Verbesserung der Anbindung der Überseestadt an das übergeordnete Straßennetz
- o Lenkung der Verkehrsströme bzw. Vermeidung von Kfz-Verkehren derart, dass Leistungsfähigkeiten an den Anschlussknotenpunkten sichergestellt werden können
- o Entlastung der vornehmlich von Wohnbebauung geprägten Bereiche vom Durchgangsverkehr und Schwerverkehr

2.2 Ruhender Verkehr

2.2.1 Parkraumangebot und Bewirtschaftung

Im Rahmen der Untersuchungen zum vorliegenden Verkehrskonzept sind umfangreiche Erhebungen im ruhenden Verkehr vorgenommen worden. Dabei wurde auch die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Überseestadt aufgenommen. Im öffentlichen Straßenraum ist das Abstellen des Fahrzeugs in den meisten Fällen ganztägig kostenlos und ohne Einschränkungen möglich. Im Gegensatz dazu fallen in den folgenden drei Bereichen Parkgebühren an:

- o Nördliche Konsul-Smidt-Straße am Landmark-Tower
- o Südende Europahafen auf der Konsul-Smidt-Straße und der Hoerneckestraße
- o Am Weser-Terminal, Stephanitorsbollwerk und Südende Am Kaffee-Quartier

Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr sind auf den Stellplätzen dieser Straßen für 30 Minuten Parken 0,50€ zu zahlen. Die maximale Parkzeit ist zudem auf zwei Stunden beschränkt.

Neben den Straßenrandparkplätzen stellen Parkplätze und Parkhäuser einen wesentlichen Teil des öffentlich zugänglichen Stellplatzangebots in der Überseestadt dar. Insbesondere sind hierbei zu nennen:

- o Parkplatz Silbermannstraße (228 Stellplätze)

- o Parkplatz Überseestadt/ Konsul-Smidt-Straße (251 Stellplätze)
- o Parkplatz und Parkhaus am Aldi-Markt (110 Stellplätze, für Kunden)
- o Parkplatz Europahafen (140 Stellplätze)
- o Parkplatz Hoerneckestraße (40 Stellplätze)
- o Parkhaus Weserterminal (643 Stellplätze)
- o Parkhaus Marcuskaje (300 Stellplätze, kein Kurzzeitparktarif)

Bei der Analyse des Parkraumangebotes sind zudem weitere Besonderheiten aufgefallen:

- o In den meisten Straßen der Überseestadt sind im Rahmen der Aus- und Neubaumaßnahmen im Zuge der Erschließung des Gebietes straßenbegleitende Stellplätze eingeordnet worden, um Besuchern der Gewerbe- und Wohneinheiten ein öffentlich zugängliches Stellplatzangebot zu schaffen. Grundsätzlich wird empfohlen derartige Kapazitäten zentral zu bündeln, um auf die Stellplatznachfrage bei Erfordernis besser steuernd eingreifen zu können. Im Bereich des Überseeparks und im Kaffeequartier werden in den kommenden Jahren die letzten Erschließungsstraßen gemäß dem Masterplan errichtet. Zur Wahrung einer einheitlichen Straßenraumgestaltung sollte an dem bisher eingeschlagenen Weg straßenbegleitende Stellplätze vorzusehen in den verbliebenen Straßen nicht abgewichen werden. Es sollten hierbei jedoch gestalterische Anforderungen Priorität vor einer Maximierung der Straßenraumstellplätze haben.
- o Am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, der Straße Am Winterhafen und der Eduard-Suling-Straße dürfen die Straßenrandparkplätze ausschließlich von Pkw genutzt werden. Nach Auskunft der Stadt soll diese Regelung die Anlieger dieser Straßen davor schützen, dass die Stellplätze von Lkw blockiert werden, die durch Gewerbeunternehmen außerhalb der Betriebsgelände geparkt werden.
- o In der Hafenstraße ist eine der stadteinwärtigen Fahrspuren für das Abstellen von Reisebussen reserviert. Der Fahrstreifen ist aufgrund der geringen Belegung der Straße für den fließenden Verkehr nicht erforderlich. Bei den Vor-Ort-Besuchen wurde zu keinem Zeitpunkt ein abgestellter Reisebus registriert. Die geringe Auslastung dürfte u.a. durch das Fehlen der Abstellmöglichkeiten in den entsprechenden Reisebusstadtplänen bzw. den Informationsflyern fürs Reisebusparken begünstigt werden.

Im Vergleich zur Parkraumerhebung von 2013⁴ ist das Parken auf Brachflächen in der Überseestadt inzwischen deutlich eingeschränkt worden. Standen damals noch etwa 250 Stellplätze auf unbebauten Grundstücken zur Verfügung, so ist heute nur noch am Zollpfad eine Brachfläche

⁴ Parkraumuntersuchung Bremen-Überseestadt
im Auftrag der Wirtschaftsförderung Bremen
Argus Stadt- und Verkehrsplanung Hamburg

zum Parken verfügbar. Hier befinden sich etwa 80 Stellplätze, die im Durchschnitt mit 50 Fahrzeugen belegt sind. Bei einer Bebauung der Fläche ist mit einer Verdrängung der Fahrzeuge auf das umliegende Straßennetz zu rechnen.



Foto: Parken auf der Brache am Zollpfad

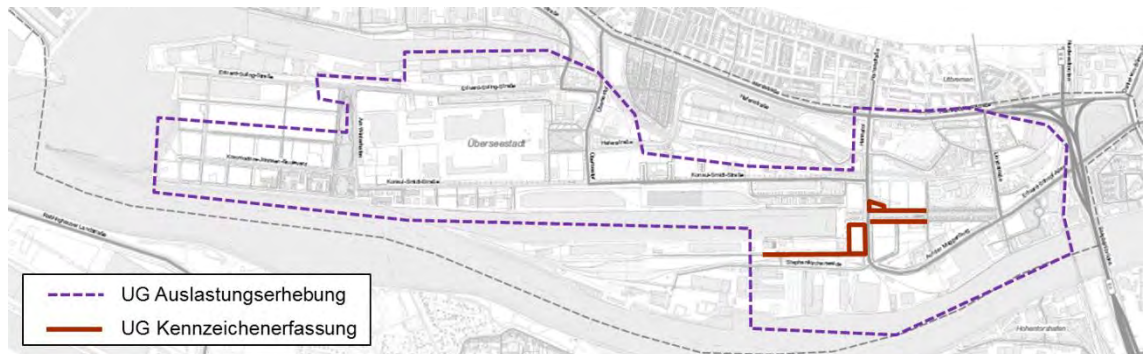
Im Zuge von Wohn- und Gewerbeneubaumaßnahmen sind die Investoren verpflichtet, eine gemäß Bremischer Bauordnung erforderliche Anzahl von Stellplätzen nachzuweisen. Dies kann entweder auf dem beplanten Grundstück direkt oder in nahegelegenen Parkierungseinrichtungen geschehen. Die Bauordnung lässt zudem die Ablöse von Stellplätzen unter anderem durch den Nachweis eines Mobilitätsmanagement (v.a. Zur-Verfügung-Stellen eines Car-Sharing-Fahrzeuges) zu. Von dieser Möglichkeit haben im Bereich Hafenkante bereits zwei Investoren Gebrauch gemacht. In den übrigen Fällen wurden alle Stellplätze nachgewiesen – teilweise in einem Parkhaus auf der Herzogin-Cecilie-Allee. Eine weitere Möglichkeit der Ablöse erforderlicher Stellplätze stellt die Zahlung von Ablösebeträgen dar. Hierüber hat die Verkehrsabteilung des SUBV auf Grundlage der Bauordnung zu entscheiden.

Aus gutachterlicher Sicht, wäre es empfehlenswert, die Investoren künftig noch stärker auf die Möglichkeiten zur Ablöse von Stellplätzen hinzuweisen. Genauso sind entsprechende Anträge von Investoren wohlwollend zu bearbeiten. Das Schaffen großer Stellplatzkapazitäten an den Wohneinheiten führt perspektivisch zu einer überdurchschnittlich hohen Ausstattung der Haushalte mit eigenen Pkw. Da Haushalte mit Pkw jedoch nachweislich weniger ÖPNV-affin sind, könnten sich sonst Diskrepanzen zum Ziel einer modalen Verlagerung der Wege der Bewohner der Überseestadt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergeben.

2.2.2 Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet

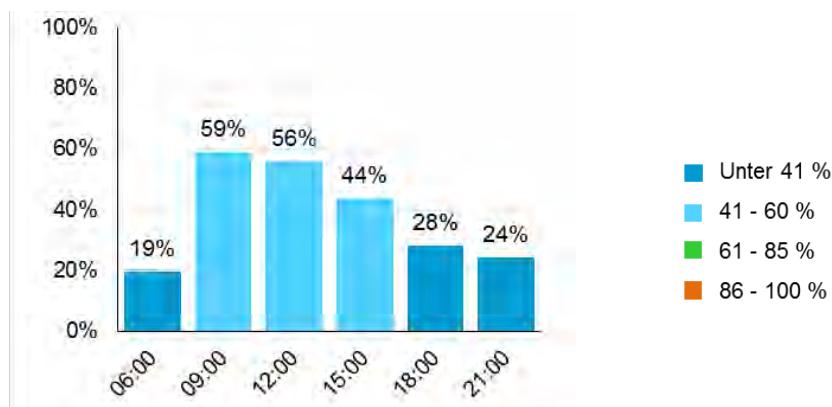
In den am stärksten verdichteten Bereichen der Überseestadt wurde an einem Werktag im Juni 2016 eine Erhebung der Parkraumauslastung durchgeführt. Dafür wurde die Belegung von etwa 3.000 öffentlich zugänglichen Stellplätzen in 3-Stunden-Intervallen aufgenommen (6 Uhr, 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr, 18 Uhr, 21 Uhr). In einem Detailbereich am Kaffee-Quartier wurden sowohl die Belegung als auch Teile der Kennzeichen stündlich erfasst. So konnten auf etwa 270 Plätzen

genauere Aussagen über die Auslastung im Tagesverlauf und die Parkdauer gewonnen werden. Auf diese Detailuntersuchung soll im nächsten Kapitel genauer eingegangen werden.



Grafik 10: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung und Vertiefungsbereich Kennzeichenerfassung

Im Ergebnis der Untersuchung konnte die Auslastung der Stellplätze im Tagesverlauf ermittelt werden. In Summe über alle erhobenen Stellplätze blieb die Auslastung dabei stets unter 60 %, sodass davon auszugehen ist, dass in der gesamten Überseestadt grundsätzlich ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Die höchste Stellplatzbelegung wurde etwa 9 Uhr festgestellt. In den Abend- und Nachtstunden ist die Auslastung deutlich geringer, sodass im Durchschnitt in der gesamten Überseestadt etwa 4 von 5 Plätzen nicht belegt sind.



Grafik 11: Belegung der Stellplätze im gesamten betrachteten Bereich der Überseestadt

Eine derartige Summenbetrachtung hat aufgrund der Größe des betrachteten Bereiches jedoch nur eine eingeschränkte Aussagekraft: freie Stellplätze im Überseepark können nicht als potentieller Ausgleich für ein Stellplatzdefizit am Kaffee-Quartier herangezogen werden, da die Entfernung zwischen diesen Bereichen eine zumutbare Laufstrecke von etwa 300-500 m deutlich überschreitet. Deshalb wurden die Stellplätze in einem zweiten Schritt quartiersweise zusammengefasst, um Auslastungsverläufe räumlich differenziert darstellen zu können. Die folgende Grafik zeigt diese Darstellungen für 15 Teilbereiche der Überseestadt. **Abbildung 4** am Ende des Berichts zeigt die gleichen Diagramme ergänzt um die Prozentangaben.



Grafik 12: Belegung der Stellplätze in 15 Teilbereichen der Überseestadt

Es wird deutlich, dass die Parkraumauslastung in weiten Teilen der Überseestadt im gesamten Tagesverlauf nie über die kritische Grenze von 85 % steigt. In diesem Fall spricht man davon, dass der Parksuchverkehr erheblich zunimmt und freie Stellplätze nur noch schwer zu finden sind. Davon ausgenommen sind die folgenden zwei Teilbereiche, in denen die Stellplatzauslastung vormittags nahezu 100 % beträgt:

- o Am Kaffee-Quartier: Hier übersteigt die Auslastung mit 87 % kurzzeitig und geringfügig die Grenze einer hohen Auslastung. In benachbarten Bereichen (Stephanikirchenweide) stehen gleichzeitig große Stellplatzkapazitäten frei.
- o Großmarkt/ Schuppen 3: In diesem Bereich stehen über einen längeren Zeitraum am Vormittag und für ein größeres Gebiet nur noch wenige Stellplätze zur Verfügung. Stellenweise kommt es zu Fehlnutzungen der Seitenbereiche durch parkende Fahrzeuge. Die aufgenommenen Stellplätze können allesamt kostenfrei genutzt werden. Gleichzeitig sind im Parkhaus an der Marcuskaje jedoch viele freie Stellplätze zu verzeichnen, sodass hier weniger ein Defizit verfügbarer Stellplätze als vielmehr eine mangelhaften Akzeptanz der kostenpflichtigen Stellplätze in dem Parkhaus festgestellt werden muss.



Foto: Illegale Nutzung des Grünstreifens fürs Parken Am Waller Freihafen

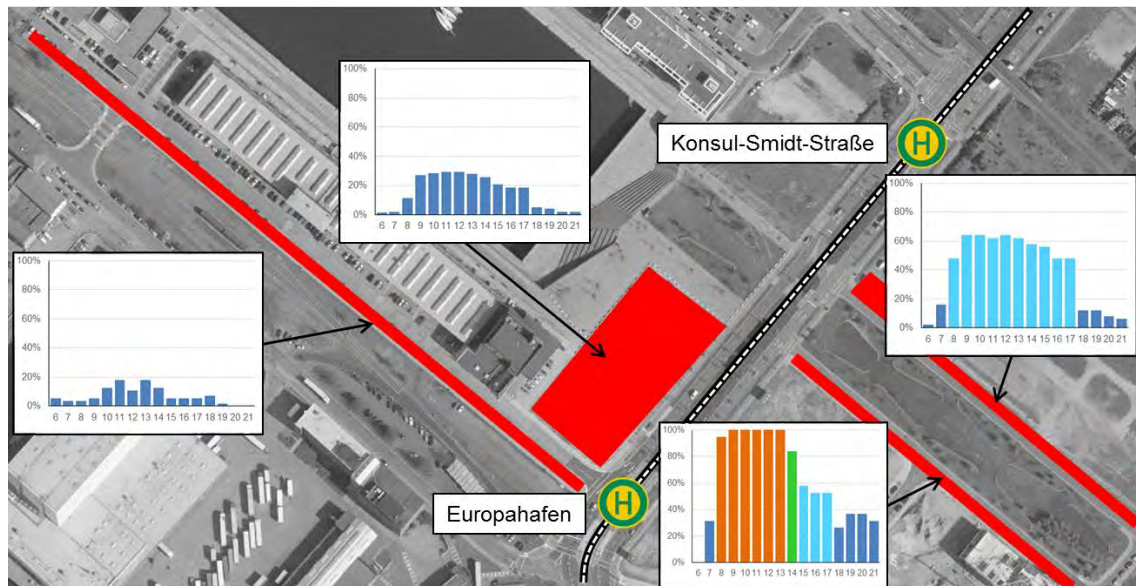
In den Abendstunden fällt die Stellplatzauslastung fast in der gesamten Überseestadt unter 50 %. Am Weser-Terminal befindet sich eine Kultureinrichtung, die auch in den Abendstunden eine gewisse Stellplatznachfrage erzeugt. Im bereits mit Wohngebäuden bebauten Bereich des Überseeparks ist die – im Vergleich zu gewerblich geprägten Flächen – antizyklische Stellplatznachfrage zu erkennen. Hier liegen die Auslastungsgrade nachts höher als tagsüber. Wenngleich sich die Auslastung hier derzeit noch unkritisch darstellt, darf nicht vergessen werden, dass die Bebauung zum Zeitpunkt der Analyse erst am Anfang stand und mit zunehmender Wohnbebauung auch von einer steigenden Nachfrage auszugehen ist. Angesichts der Tatsache, dass die Investoren jedoch in der Regel ausreichend Stellplätze auf den Baugrundstücken schaffen, ist nicht davon auszugehen, dass sich hier perspektivisch ein Defizit einstellt.

Die Erhebungsmethode erlaubt es auch, die Belegung des Parkraums für einzelne Straßenabschnitte und Parkplätze darzustellen. **Abbildung 5** am Ende des Berichts zeigt diese Darstellung für die sechs Erhebungszeitpunkte. Es wird hierbei deutlich, dass einzelne Straßenabschnitte auch außerhalb der oben beschriebenen räumlichen Schwerpunkte über eine sehr hohe Stellplatzauslastung verfügen. Besonders deutlich wird dies am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, die hier ganztägig zu mehr als 85 % ausgelastet ist und Falschparker teilweise zu einer Belegung von über 100 % beitragen. In der zusammengefassten Betrachtung ist dieser Bereich jedoch unauffällig, da an der Silbermannstraße ganztägig noch sehr viele Stellplätze auf dem bewirtschafteten Parkplatz zur Verfügung stehen. Ähnlich verhält es sich in der Lloydstraße, die vor allem zu den Arbeitszeiten sehr hoch ausgelastet ist, in den benachbarten Nebenstraßen stehen jedoch meist noch sehr viele Plätze zur Verfügung.

2.2.3 Vertiefende Untersuchung Am Kaffee-Quartier

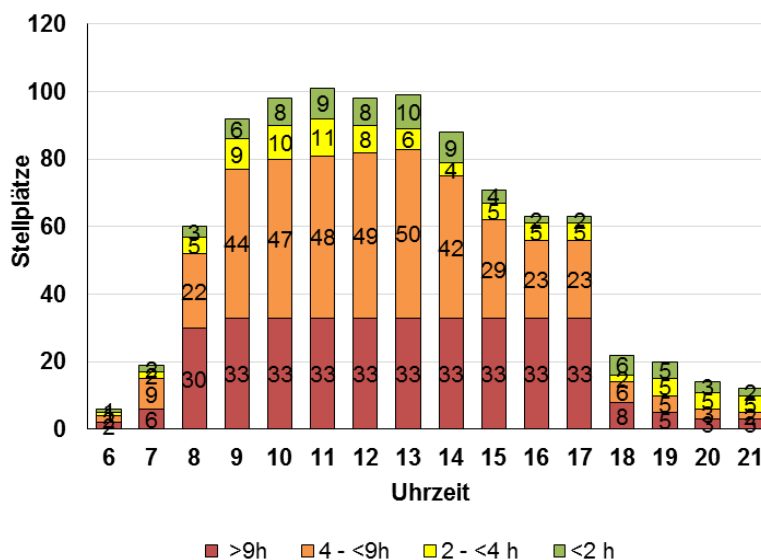
Am Südennde des Europahafens verkehrt die Straßenbahnlinie 3, über die man nach wenigen Haltestellen die Innenstadt Bremens erreicht. Vor diesem Hintergrund bestand im Rahmen der Analysen zum vorliegenden Verkehrskonzept die Aufgabe, das Parkverhalten in diesem Bereich detaillierter aufzunehmen und zu bewerten. Zu diesem Zweck wurden auf etwa 270 Stellplätzen stündlich Teile der Kennzeichen abgestellter Pkw erfasst. So konnte im Nachgang sowohl die Belegung in jeder Stunde als auch die Parkdauer jedes Parkvorgangs ausgewertet werden. Es wurden insgesamt 178 Parkvorgänge aufgezeichnet.

Die Auswertung der Parkraumbelegung ergab für die Straße An der Reeperbahn sehr hohe Auslastungswerte von bis zu 100 % zwischen 7 und 13 Uhr (kostenfreies Parken). Gleichzeitig waren jedoch im nahen Umfeld noch sehr viele Plätze frei. Insbesondere auf dem kostenpflichtigen Parkplatz am Europahafen standen ganztägig noch etwa 100 Stellplätze zur Verfügung (siehe folgende Grafik).



Grafik 13: Belegung der Stellplätze in der Nähe des Kaffee-Quartiers

Die Auswertung der Parkdauerverteilung ergab eine durchschnittliche Parkdauer von 5,2 Stunden. Der überwiegende Teil der abgestellten Fahrzeuge ist der Gruppe der Langzeitparker mit einer Parkdauer von über 4 Stunden zuzuordnen. In den allermeisten Fällen wird eine Parkdauer von 10 Stunden jedoch nicht überschritten.



Grafik 14: Parkdauerverteilung im Tagesverlauf

Die meisten Fahrzeuge werden während der klassischen Arbeitszeit zwischen 8 und 17 Uhr im Untersuchungsgebiet abgestellt. Ob es sich bei diesen Stellplatznutzern um P&R-Nutzer handelt, kann anhand der Daten nicht eingeschätzt werden, es scheint durch die Langzeitparker jedoch

auch nicht zu einem grundsätzlichen Stellplatzdefizit im Detailbereich am Kaffee-Quartier zu kommen. Daher ist eine potentielle Nutzung der Stellplätze für Park & Ride aus Sicht der Stellplatzauslastung derzeit als unkritisch einzuschätzen.

2.2.4 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im ruhenden Verkehr

Das Stellplatzangebot der Überseestadt wird sowohl durch Straßenrandstellplätze als auch durch Stellplätze auf Parkplätzen, in Parkhäusern und in Tiefgaragen geprägt. Die Analyse der Parkraumauslastung in den am stärksten verdichteten Bereichen des Untersuchungsgebietes ergab zeitlich begrenzte Überlastungen vor allem in den folgenden Teilbereichen:

- o Am Kaffee-Quartier (hier bestehen in räumlicher Nähe noch Ausweichmöglichkeiten)
- o Großmarkt/ Schuppen 3 (hier bestehen noch Stellplatzkapazitäten in kostenpflichtigen Parkhäusern während die hohe Stellplatzauslastung im Straßenraum zu erheblichen Fehlnutzungen der Seitenbereiche der Straßenräume führt)

Die höchste Parkraumauslastung wurde in diesen Bereichen, wie in der gesamten Überseestadt, vormittags festgestellt. Insgesamt konnte kein generelles Stellplatzdefizit abgeleitet werden, da im Umfeld meist stark ausgelasteter und kostenfrei nutzbarer Stellplätze stets noch freie kostenpflichtige Stellplätze vorzufinden waren. Angesichts weit ausgedehnter Bereiche mit unbewirtschaftetem Parken kann daher eher von einem Akzeptanzproblem der kostenpflichtigen Stellplätze gesprochen werden.

Als Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Parkraumangebotes der Überseestadt lassen sich daher die folgenden Punkte ableiten:

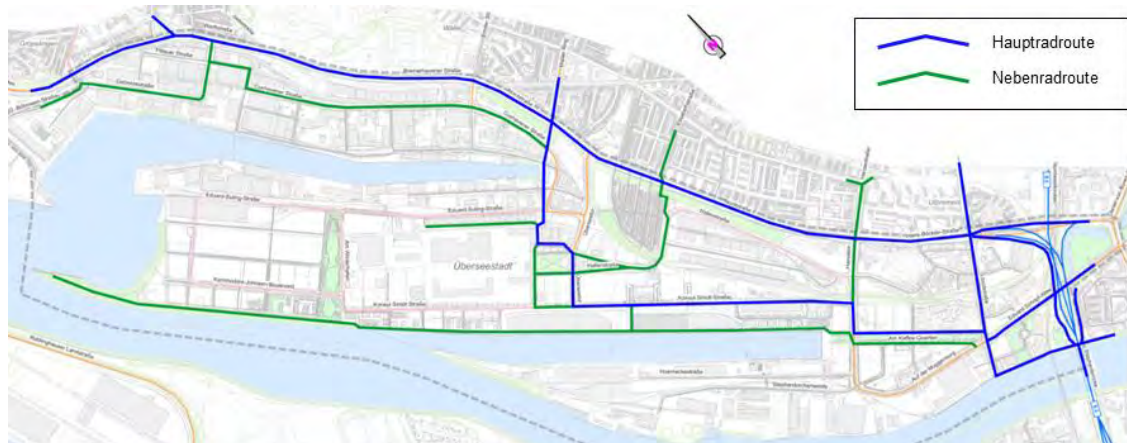
- o räumliche Entzerrung der Nachfragespitzen in den beiden oben beschriebenen Bereichen mit zeitweise sehr hoher Stellplatzauslastung
- o Steigerung der Akzeptanz kostenpflichtiger Stellplätze durch Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und der Parktarife sowie durch stärkere Kontrollen

In Überlagerung des Parkraumangebotes und der Ansätze des Mobilitätsmanagements bestehen zudem Potentiale in der Weiterentwicklung der bestehenden Parkplätze bzw. Parkhäuser zu Mobilitätshäusern mit erweiterten Angeboten in den Bereichen Leihmobilität, Elektromobilität und ergänzender Serviceleistungen.

2.3 Rad- und Fußverkehr

2.3.1 Wegenetze im Rad- und Fußverkehr in der Überseestadt

Bremen gilt als eine der fahrradfreundlichsten Städte der Bundesrepublik. Im Ergebnis der Haushaltsbefragung SrV 2013 legten die Bremer und Bremerinnen 23 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück. Das stellt im deutschlandweiten Vergleich einen sehr hohen Wert dar.



Grafik 15: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs in der Überseestadt

Die Überseestadt ist insgesamt sehr gut mit ausgeschilderten Routen in das Radroutennetz der Gesamtstadt integriert. Eine Hauptstrecke des Radverkehrs führt über die Eduard-Schopf-Allee – Am Kaffeequartier – Konsul-Smidt-Straße – Überseetor – Waller Stieg einmal durch das ganze Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus sind der Straßenzug Bremerhavener Straße – Nordstraße – Hans-Böckler-Straße sowie die Lloydstraße und das Weserufer als Haupttradrouten definiert. Wichtige Nebenrouten des Radverkehrs sind gemäß Fahrradstadtplan:

- o Hansator,
- o An der Reeperbahn,
- o der Uferweg des Europahafens,
- o die Hafenstraße mit Durchgang zur Heimatstraße sowie
- o die Cuxhavener Straße und Getreidestraße.

Bei der letztgenannten Route besteht ein Konflikt bezüglich der Einordnung der Strecke im Fahrradstadtplan und der tatsächlichen Nutzung: Die Getreidestraße und Cuxhavener Straße befinden sich im intensiv hafenwirtschaftlich genutzten Bereich des Holz- und Fabrikenhafens. Hier ist dadurch mit erheblichen Gefahren für Radfahrende durch Lade- und Liefervorgänge der ansässigen Unternehmen zu rechnen. Im Jahr 2015 wurde im Industriegebiet zwischen Holz- und Fabrikenhafen und der Bremerhavener Straße nur ein Unfall mit einem Radfahrenden registriert, bei dem aus den vorliegenden Daten nicht abgelesen werden konnte, ob es sich um einen Unfall im Zusammenhang mit einer Liefer- oder Ladevorgang handelte. Der im Radverkehrsstadtplan als

Schiebestrecke gekennzeichnete Übergang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße in der Realität zwar nutzbar, aber rechtlich nicht als öffentlicher Durchgang gesichert.



Foto: Durchgang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße

Abbildung 6 am Ende des Berichts fasst die Klassifizierung der Radrouten in der Überseestadt zusammen.

Eine Analyse des Wegenetzes im Radverkehr ergab, dass in den meisten Straßen, in denen gemäß der gültigen Richtlinien Radverkehrsanlagen erforderlich sind, solche auch in einem angemessenen Zustand vorhanden sind. Innerhalb der Überseestadt konnten Netzlücken an den folgenden Stellen festgestellt werden:

- o Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen 3: südlich und nördlich des Baufeldes von Schuppen 3 sind entlang der Konsul-Smidt-Straße getrennte Geh- und Radwege angelegt worden. Vor Schuppen 3 fehlt diese Seitenanlage der Straße in stadteinwärtiger Richtung, da hier Hochbauten bis direkt an den Gehweg geplant sind und der Weg daher erst mit Abschluss des Hochbaus endgültig hergestellt werden kann.
- o Auf der Muggenburg zwischen Stephanikirchenweide und An der Reeperbahn: Hier ist bei der Neuanlage der Straße Auf der Muggenburg an der Südseite der Straße zunächst zu den vorhandenen Gewerbehallen nicht ausreichend Platz für einen Geh- und Radweg gewesen. Mit einer städtebaulichen Entwicklung der Flächen am Weserufer ist geplant, den bereits baulich begonnenen Weg fortzusetzen und so die Anlage entlang der Hauptverkehrsstraße zu vervollständigen. Bis dahin nutzen Radfahrer entweder den Zwei-Richtungs-Radweg auf der Nordseite oder die parallel laufenden Straßen An der Reeperbahn und Am Kaffee-Quartier für ihre Fahrten in der Überseestadt.

Die wahrgenommene Qualität von Radverkehrsverbindungen wird wesentlich von der Gestaltung von Querungsstellen und Knotenpunkten beeinflusst. In der Überseestadt sind hierbei einige Stellen ungünstig gelöst worden und stellen somit eine Barriere im Radwegenetz dar.

- o Umlaufsperrungen am Waller Stieg (zwei Gütergleisübergänge)



Foto: Umlaufsperrungen am Waller Stieg

- o Schiebestrecke am Übergang Hafenstraße – Heimatstraße
- o Umlaufsperrungen an Straßenbahnquerung Am Kaffee-Quartier/ Hansator



Grafik 16: Angedachte (grün) und häufig praktizierte (rot) Querung der Straße Auf der Muggenburg am Kaffee-Quartier

Die Querung in Verlängerung der Straße Am Kaffee-Quartier über das Hansator ist Teil einer Hauptradroute Bremens und zudem als Teil der Verbindung zur Innenstadt eine der wichtigsten Zugangsstrecken der Überseestadt. In nördlicher Richtung schließt sich der Uferweg des Europahafens mit dem Wegende an der Weichen Kante an. Am Hansator sind Umlaufsperrungen und Straßenquerungen errichtet worden, die eine sichere Querung der Straßenbahngleise und der Hauptverkehrsstraße an dieser Stelle bewirken sollen. In der Praxis wird diese Führung von den Radfahrenden jedoch nur sehr wenig angenommen, da sie zu Umwegen führt und nicht flüssig

befahren werden kann. Beobachtungen haben gezeigt, dass öfter die Straßenfurt der Linksabieger zum Queren der Gleise – auch in beide Richtungen – genutzt wird. Wenngleich diese Route sehr gefährlich erscheint, sind in den für die Untersuchung vorliegenden Unfallstatistiken von 2015 keine Unfälle an dieser Stelle registriert.

2.3.2 Abstellanlagen in der Überseestadt

Neben den Abstellanlagen auf den Privatgrundstücken sind im Zuge des Neubaus der Verkehrsanlagen auch im öffentlichen Raum zahlreiche Abstellanlagen für Fahrräder errichtet worden. Diese sind zumeist anforderungsgerecht in Form von Fahrradbügel gebaut worden und befinden sich an den aufkommensstarken Punkten der Überseestadt.



Foto: Fahrradbügel an der Haltestelle Hochschule für Künste

Abbildung 6 zeigt wesentliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Überseestadt.

Die Anlagen des Fußverkehrs sind hinsichtlich ihrer Qualität ähnlich wie die Anlagen des Radverkehrs zu bewerten. An den Straßen der Überseestadt sind stets anforderungsgerechte Gehwege vorgesehen. Ausnahmen bilden hier die beiden Straßenabschnitte, an denen auch die Radwege fehlen (siehe oben). Abseits der straßenbegleitenden Wege gibt es in der Überseestadt insbesondere die folgenden Wege und Abkürzungen, die zu einem attraktiven und umwegarmen Gehwegnetz beitragen:

- o Uferwege Europahafen und Weser
- o Ludwig-Franzius-Platz
- o Waller Stieg
- o Verbindung Hafenstraße – Konsul-Smidt-Straße
- o Am Waller Wied

2.3.3 Verknüpfung der Überseestadt mit benachbarten Stadtteilen

Obwohl die Überseestadt mitten im Bremer Stadtgebiet liegt, ist ihre Einbindung in die gesamtstädtischen Wegestrukturen eine Herausforderung. Dies begründet sich vor allem aus der historischen Funktion als Hafengebiet, teilweise als Freihafen, zu dem es nur an sehr wenigen Stellen Zugänge gab. Im Rahmen des Verkehrskonzepts sind die wichtigsten Barrieren am Rand der Überseestadt auf ihre Durchlässigkeit insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr überprüft worden.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass derzeit keine regelmäßigen Verbindungen zwischen der Überseestadt und Gröpelingen, Woltmershausen und Rablinghausen über die Weser bzw. das Wendebecken vorhanden sind (Ausnahme ist die im Sommer am Wochenende verkehrende Fähre von der Hafenkante aus).



Foto: Fähranleger Hafenkante mit Wendebecken und Einkaufszentrum Waterfront in Gröpelingen im Hintergrund

In Richtung Walle bzw. Innenstadt stellen Straßen mit Straßenbahngleisen bzw. Bahnanlagen die größten Barrieren dar. Es konnte festgestellt werden, dass es Querungsstellen dieser Barrieren in Abständen von ca. 150 – 500 m gibt. In den meisten Fällen existiert an den Querungsstellen der Straße beidseitig eine weiterführende Wegverbindung. An wenigen Stellen behindern jedoch weitere Barrieren das Vordringen in die Überseestadt (z.B. Wallanlage an der Querung Schulze-Delitzsch-Straße). Die vorhandenen Querungen sind meist logisch an Wegverbindungen oder wichtigen Einrichtungen (z.B. Haltestelle) eingeordnet und decken somit größtenteils den vorhandenen Bedarf. Ungünstig stellt sich die Situation jedoch im Bereich der Kreuzung Überseetor/ Nordstraße dar: Das Überseetor ist eine der wichtigsten Zugangsstrecken zur Überseestadt. Gleichzeitig befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Nordstraße eine Grundschule, die sich auch an die Kinder aus der Überseestadt richtet. Nicht zuletzt, da diese Schule erweitert werden soll, ist hier die Ergänzung einer weiteren Querungsstelle in Erwägung zu ziehen.



Foto: Waller Stieg als Anbindung nach Walle und zum Waller Ring

In Richtung Innenstadt können Radfahrende und Fußgänger die Eduard-Schopf-Allee und die Weserpromenade nutzen. Die parallel verlaufende Hans-Böckler-Straße ist für Radfahrer nur in stadtauswärtiger Richtung freigegeben, was insbesondere zu Umwegen in Richtung Bahnhofsvorstadt aus der Überseestadt führt. Eine Analyse der Durchgänge des Straßenzugs B6/B75, der auf der Relation Überseestadt – Hauptbahnhof die wesentlichste Barriere darstellt, ergab zahlreiche Optionen für Radfahrer und Fußgänger.



Grafik 17: Wegeverbindungen im Rad- und Fußverkehr zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof

Am häufigsten dürfte die Verbindung über die Eduard-Schopf-Allee genutzt werden. Obwohl sie kaum mit einem Umweg verbunden sind, ist zu vermuten, dass die Wegverbindungen über die Utbremer Straße und die Hemmstraße für Verbindungen aus der nördlichen Überseestadt zum Hauptbahnhof kaum genutzt werden. Hier stellt eher die Hans-Böckler-Straße eine Alternative dar, die jedoch für stadteinwärtige Radfahrer nicht legal befahrbar ist.

2.3.4 Verkehrssicherheit im nichtmotorisierten Verkehr

Zur Einschätzung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr stand ein Ausschnitt der EUSKA-Unfallsteckkarte für die Bremer Überseestadt aus dem Jahr 2015 zur Verfügung. Es konnte festgestellt werden, dass es innerhalb des Untersuchungsgebietes nur wenige Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung gegeben hat. Vergleichsweise oft kommt es zu Kollisionen zwischen Pkw und Radfahrenden am Doventor und auf der Daniel-von-Büren-Straße am Übergang zwischen Überseestadt und Innenstadt.

Im Fußverkehr fällt der Abschnitt zwischen Überseetor und Marcuskaje der Konsul-Smidt-Straße auf. Hier gab es allein im Jahr 2015 drei Unfälle mit Fußgängern, die beim Queren der Fahrbahn verletzt wurden.



Grafik 18: Luftbild der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Marcuskaje und Ausschnitt auf Unfallsteckkarte)

Kennzeichnend für diesen Bereich sind der fehlende Gehweg südlich der Fahrbahn und eine Haltestelle des Busses. Am Überseetor befindet sich eine nicht signaltechnisch gesicherte Quermöglichkeit mit Mittelinsel.

2.3.5 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Rad- und Fußverkehr

Die Analyse des Rad- und Fußwegenetzes ergab das Bild eines weitgehend vollständig ausgebauten Netzes innerhalb der Überseestadt. Die Netzlücken an der Konsul-Smidt-Straße und der Straße Auf der Muggenburg werden in Zusammenhang mit der Entwicklung von Hochbauten geschlossen. Als wesentliches Handlungsfeld ergab sich aus den Analysen die Verbesserung der Verbindungen zwischen der Überseestadt und den benachbarten Stadtteilen. Hier können die Erkenntnisse wie folgt zusammengefasst werden:

- o Derzeit existiert keine regelmäßige Quermöglichkeit der Wasserflächen, welche die Überseestadt begrenzen.

- o In Richtung Walle und Innenstadt stellen Straßen mit Gleiskörpern oder auf Dämmen die größten Barrieren dar. Die Anzahl und Dichte der Durchlässe für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist grundsätzlich ausreichend. Im Bereich des Überseetors sollte jedoch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Nordstraße geschaffen werden.
- o Auf der bedeutenden Relation Überseestadt – Hauptbahnhof führt das Fehlen des stadteinwärtigen Radweges an der Hans-Böckler-Straße zu Umwegen für Radfahrer.

Auch innerhalb der Überseestadt stellen die Querungen die größte Herausforderung für die Weiterentwicklung der Wegenetze im Rad- und Fußverkehr dar. Hierbei sind insbesondere die folgenden Schwerpunkte zu nennen:

- o Querung des Hansators im Zuge der Straße Auf der Muggenburg als Teil der Radhaupttroute Überseestadt – Innenstadt
- o Querungsstelle mit auffälligem Unfallgeschehen an der Konsul-Smidt-Straße im Bereich des Überseetors

2.4 Öffentlicher Personenverkehr

2.4.1 Darstellung des Angebotes im Untersuchungsgebiet

Aufbauend auf den zur Verfügung gestellten Datengrundlagen, insbesondere den Struktur- und Zählraten (Kapitel 3.1) sowie dem aktuellen Verkehrsangebot, erfolgte die Analyse des ÖPNV-Angebotes im Untersuchungsgebiet für einen mittleren Werktag. Das für die Untersuchung relevante Liniennetz im öffentlichen Verkehr und die Modellbetrachtungen beziehen sich dabei auf den Fahrplan 2016 der Bremer Straßenbahn AG. Die Ergebnisse der Analyse werden in den folgenden Abschnitten dargelegt.

Allgemeine Charakteristik des ÖPNV-Angebotes

Zwei Linien des Bremer Stadtverkehrs führen durch das Gebiet der Überseestadt. Die Straßenbahnlinie 3 durchquert auf ihrem Weg vom Weserwehr nach Gröpelingen und zurück einen Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes. Die folgenden drei Haltestellen sind somit direkt an die Innenstadt (Hst. Am Brill, Hst. Domsheide) sowie an den benachbarten Stadtteil Gröpelingen mit seinem bedeutsamen Einkaufszentrum Waterfront (Hst. Use Akschen) angebunden:

- o Hst. Eduard-Schopf-Allee
- o Hst. Europahafen
- o Hst. Konsul-Smidt-Straße

Die radial auf die Bremer Innenstadt ausgerichtete Stadtbuslinie 20 übernimmt auch in der Überseestadt eine verbindende Funktion. Sie erschließt neben dem zusätzlich von der Linie 3 abgedeckten Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes auch das Gebiet um die Eduard-Suling-

Straße sowie Konsul-Smidt-Straße. Für die folgenden zehn Haltestellen stellt sie eine Direktverbindung in Richtung Hohweg, zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Walle bereit und gewährt somit unter anderem einen Anschluss an den SPNV:

- o Hst. Eduard-Schopf-Allee
- o Hst. Europahafen
- o Hst. Konsul-Smidt-Straße
- o Hst. Schuppen 1
- o Hst. Überseetor
- o Hst. Silbermannstraße
- o Hst. Am Winterhafen
- o Hst. Hochschule
- o Hst. Speicher XI
- o *Hst. Cuxhavener Str. (Einrichtungsbetrieb Richtung Hohweg)*

Das Untersuchungsgebiet wird zusätzlich von drei weiteren Linien angebunden, welche am Untersuchungsgebiet angrenzen, deren Haltestellen sich jedoch außerhalb der Abgrenzung befinden. Dies sind zum einen die Stadtbuslinie 26 Richtung Huckelriede über Findorff und der Innenstadt sowie die Stadtbuslinie 28 Richtung Universität (Hst. Emders Straße und Hst. Waller Ring). Zum anderen verkehrt auch die Straßenbahnlinie 2 an der nördlichen Grenze zum Untersuchungsraum (Hst. Lloydstraße) nach Sebaldsbrück bzw. Gröpelingen.

Die Analysen umfassen neben dem Netz der Straßenbahn und des Busverkehrs auch die Angebote der Fähren. Der in der Überseestadt angebotene Fährverkehr wird von der Hal über Betriebsgesellschaft mbH betrieben. Folgende Anleger werden bedient:

- o Waterfront (Pier 2)
- o Molenturm
- o Lankenauer Höft

Einen Gesamtüberblick über das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet bietet Grafik 19.



Grafik 19: Überblick über das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet im IST-Zustand ⁵

Zeitliches Verkehrsangebot im Untersuchungsgebiet

Die Bedienzeiträume und Taktungen der im Untersuchungsgebiet verkehrenden Linien 3 und 20 orientieren sich an den im Nahverkehrsplan (NVP) 2013-2017 verankerten Verkehrszeiten. Diese sind unterteilt in die folgenden drei Zeitgruppen, nach welchen auch das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans⁶ ausgerichtet wurde:

⁵ Kartengrundlage: Liniennetzplan
Bremer Straßenbahn AG (BSAG), 2016

⁶ Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Hauptverkehrszeit (HVZ) Tagesverkehr	Mo - Fr	06:30 - 08:30 Uhr und 15:00 - 18:30 Uhr
Normalverkehrszeit (NVZ) Tagesverkehr	Mo - Fr	zwischen den HVZ sowie von 18:30 - 20:00 Uhr
	Sa	von 09:00 - 18:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ) Früh-/Spät- und Wochenendverkehr	Mo - Fr	vor der HVZ bis 06:30 Uhr und nach der NVZ ab 20:00 Uhr
	Sa	vor und nach der NVZ gilt eine von der übrigen SVZ abweichende Taktdichte
	So + Feiertage	bis 10:00 Uhr gilt eine abweichende Taktdichte

Tabelle 3: Betriebszeiten der Straßenbahn- und Buslinien in Bremen ⁷

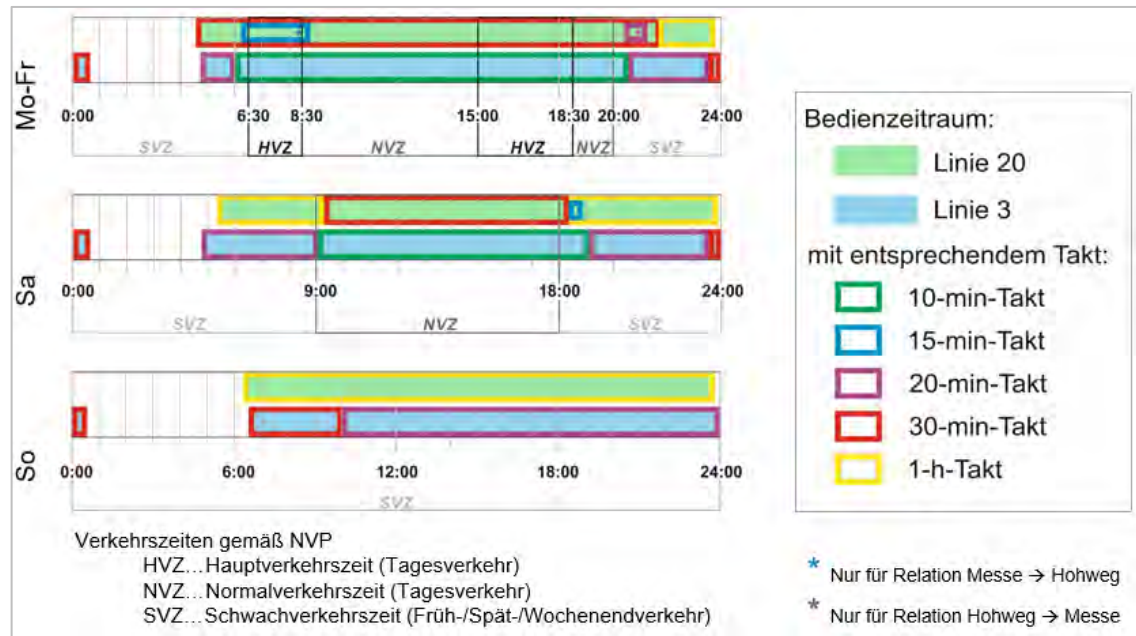
Das Untersuchungsgebiet wird werktags wie auch samstags in einem Zeitraum von ca. 5:00 / 5:30 Uhr morgens bis 0:30 Uhr nachts bedient. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Buslinie 20 sowie die Straßenbahnlinie 3 am Morgen eine Stunde verzögert ab ca. 6:30 / 7:00 Uhr. Dabei verkehrt der stadtauswärtige Bus in Richtung Hohweg generell (werktags sowie am Wochenende) 30 Minuten früher als der in Richtung Innenstadt, was der Bedeutung der morgendlichen Verbindung von der Innenstadt (inkl. Hbf.) zu den Arbeitsplätzen in der Überseestadt entgegenkommt.

Die Grafik 20 enthält eine Übersicht über den derzeitigen Takt der für die Überseestadt bedeutsamen Linien 3 und 20 von Montag bis Sonntag über den gesamten Tagesverlauf betrachtet. Die als Durchmesserlinie⁸ definierte Straßenbahnlinie 3 verkehrt in der HVZ sowie in der NVZ in einem 10-Minuten-Takt und erfüllt somit die im NVP wie auch im VEP festgelegten Standards. Abweichend von den Vorgaben im NVP fährt die Linie 3 in der SVZ morgens nicht in einem 15-Minuten-Takt sondern lediglich in einem 20-Minuten-Takt. In der SVZ abends (20-Minuten-Takt) sowie Sonn- und Feiertags (20- bis 30-Minuten-Takt) werden die Festlegungen des Grundfahrplans für Durchmesserlinien eingehalten.

⁷ Nahverkehrsplan 2013 – 2017

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN), 2012

⁸ Durchmesserlinien beginnen und enden außerhalb des Stadtzentrums und werden durch dieses hindurchgeführt.



Grafik 20: Bedienzeitraum und Taktung der Li. 3 und Li. 20 im IST-Zustand

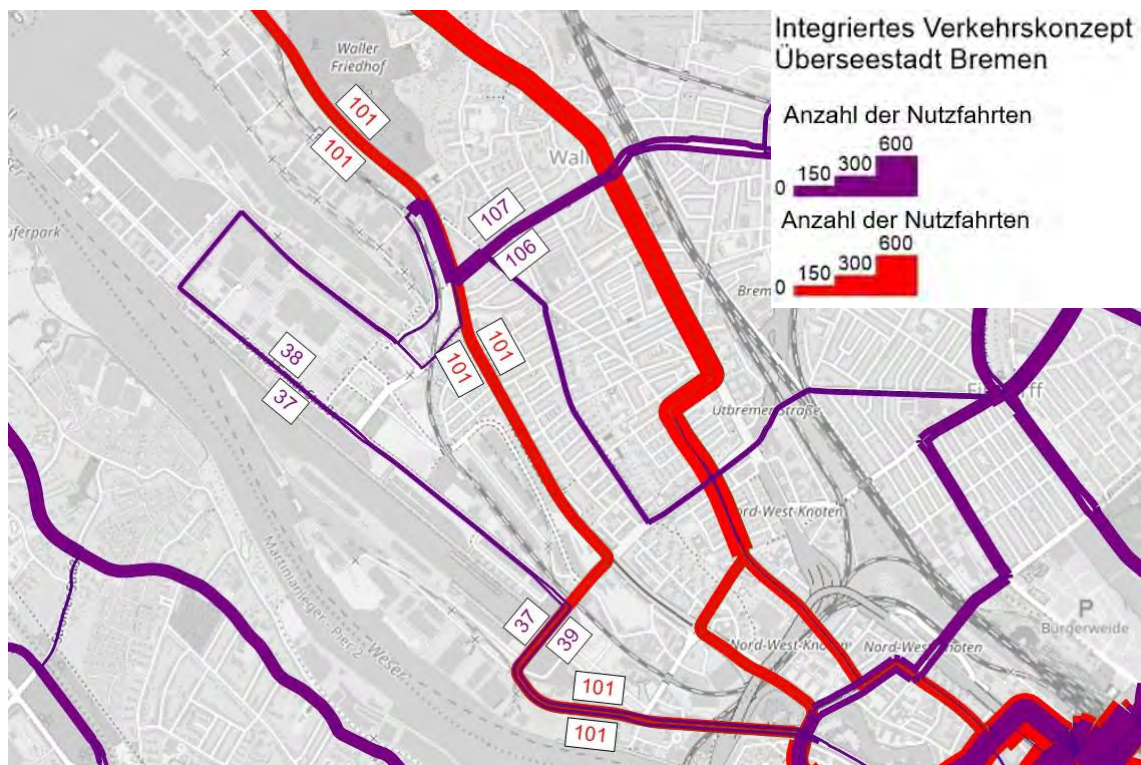
Laut NVP ist das Angebot auf den Halbmesserlinien – zu welchen die Buslinie 20 zählt – entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe mit einem Fahrplanktakt zwischen 15- und 60-Minuten unterschiedlich vorgesehen. Der VEP legt für die als Radiallinie mit Verbindungsfunktion definierte Buslinie in der HVZ einen 15-Minuten-Takt und für die NVZ einen 30-Minuten-Takt fest. Diesem Anspruch wird man im Fahrplan 2016 nicht vollständig gerecht. Die Linie 20 verkehrt im IST-Zustand in der HVZ sowie NVZ in einem 30-Minuten-Takt. Lediglich werktags von 6:30 bis 8:30 Uhr stadtauswärts fährt sie in einem 15-Minuten-Takt, was die Bedeutung der Linie 20 am Morgen von der Innenstadt in Richtung Überseestadt nochmals unterstreicht. An Sonn- und Feiertagen sowie werktags und samstags in der SVZ gibt es ein reduziertes Angebot im 60-Minuten-Takt. Nach dem NVP ist eine Bedienung an Wochenenden und Feiertagen nicht zwingend.

In Bremen verkehren täglich zwischen 0:00 und 4:30 Uhr (sonntags bis 6:30 Uhr) zehn Nachtlinien. Das Untersuchungsgebiet wird dabei nicht vom Nachtliniennetz abgedeckt.

Im Fährverkehr besteht ein saisonaler Betrieb von Mai bis September zwischen der Überseestadt (Anleger Molenturm), Woltmershausen (Anleger Lankenauer Höft) und Gröpelingen (Waterfront/ Pier 2). Die Weser Fähre der Hal över GmbH verkehrt jeden Samstag, Sonntag und an Feiertagen im 30-Minuten-Takt von 10:30 bis 18:00 Uhr. Sie benötigt für jede Teilstrecke von Anleger zu Anleger zehn Minuten Fahrzeit. Die Betriebszeiten der nicht im VBN-Tarif integrierten Fähre weisen auf einen eher Freizeit- und touristischen Charakter der Verbindung hin.

Bedienungs- und Erschließungsqualität des ÖPNV im Untersuchungsgebiet

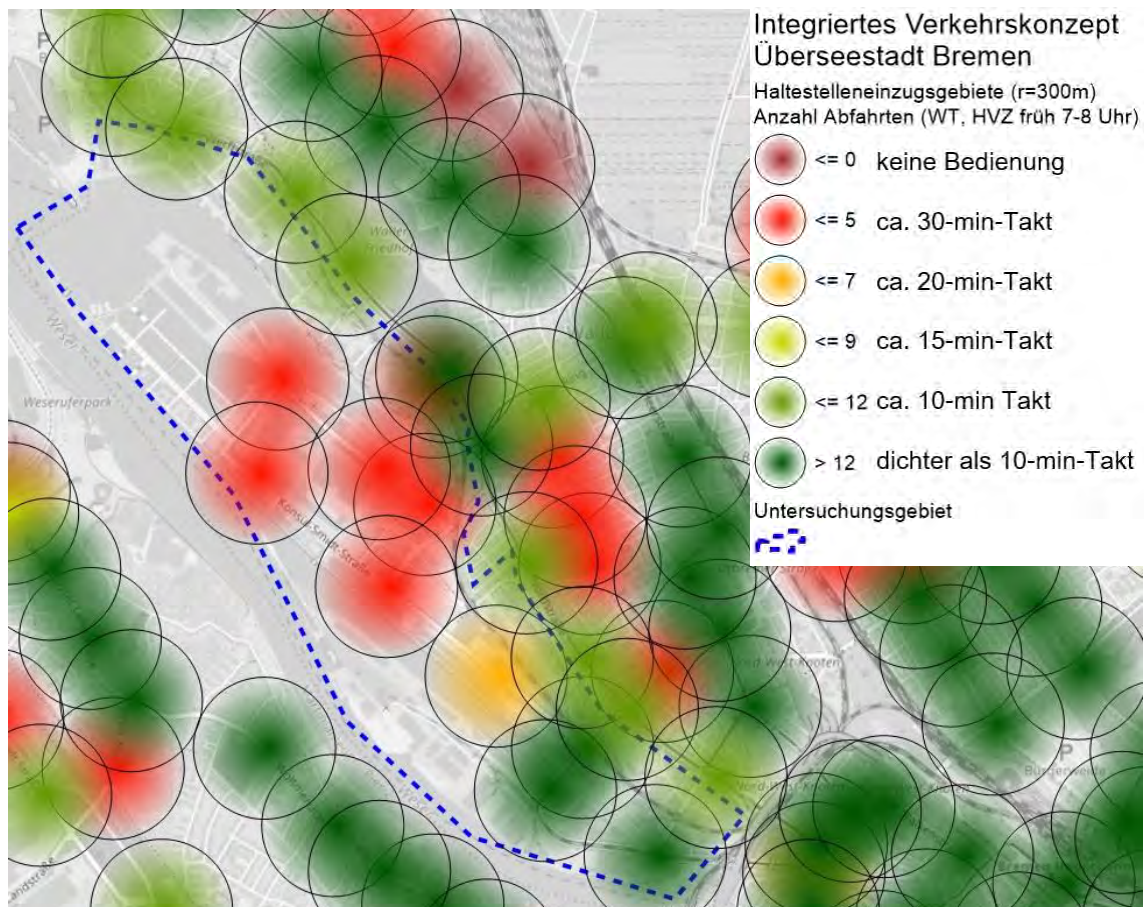
Aus den eben dargelegten Taktungen ergibt sich die in Grafik 21 visualisierte werktägliche Bedienungsqualität auf den Linien im Untersuchungsgebiet. Die Anzahl der Nutzfahrten pro Werktag wird hierbei richtungsfein mit Hilfe einer Zahlenbeschriftung sowohl für die Buslinie 20 (lila dargestellt) als auch für die Straßenbahnlinie 3 (rot dargestellt) wiedergegeben.



Grafik 21: Anzahl der Nutzfahrten an einem mittleren Werktag im IST-Zustand

Durch die Überlagerung der Linie 20 (30-min-Takt) mit der Linie 3 (10-min-Takt) auf dem Abschnitt Auf der Muggenburg besteht vor allem für diesen Bereich eine hohe Bedienungsqualität mit ca. 140 Nutzfahrten am Tag pro Richtung. Auch die Bündelung der Linien 20, 28 und 26 ab der Haltestelle Emden Ring bewirkt eine Taktung von ca. 10 Minuten in Richtung Bahnhof Walle.

In Abhängigkeit zu der Anzahl der Nutzfahrten steht die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen auf diesen Strecken. Grafik 23 bildet die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle in der HVZ, werktags zwischen 7 und 8 Uhr, ab.



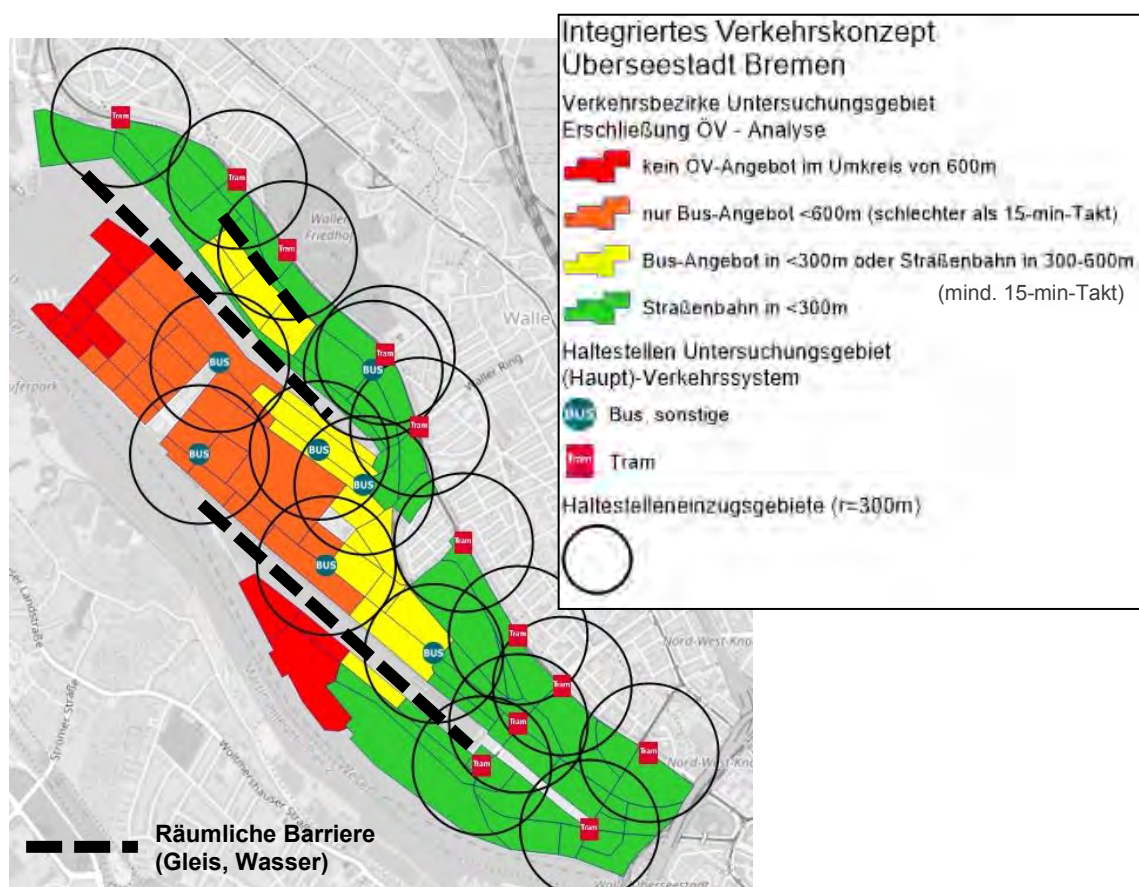
Grafik 22: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen zur HVZ früh (werktags, 7-8 Uhr)

Die Bedienung der Haltestellen am Rand des Untersuchungsgebietes erfolgt mindestens in einem 10-Minuten-Takt, während im westlichen Bereich an den Haltestellen Hochschule für Künste, Am Winterhafen, Silbermannstraße und Überseetor ein 30-Minuten-Takt vorherrscht. Die Darstellung bildet entsprechend den VBN-Qualitätsanforderungen⁹ an Haltestellen im innerstädtischen Bereich einen Haltestellen-Einzugsbereich mit einem Radius von 300 Metern ab. Die Abdeckung des Untersuchungsgebietes mit den Einzugsgebieten der Haltestellen deutet auf die vorhandenen Erschließungslücken nordwestlich der Straße Am Winterhafen sowie südwestlich des Europahafens auf der Stephanihalbinsel. Die Bedienungslücke im Nordenwesten ist mit einer derzeit nicht vorhandenen bzw. sehr geringen Nutzungsdichte des noch zu entwickelnden Gebietes zu begründen. Auch der nicht erschlossene Bereich auf der Stephanihalbinsel mit weiten Zu- und Abgangswegen zum/vom ÖPNV stellt durch seine momentane gewerblich-industrielle Prägung keinen primären Bedarf einer ÖPNV-Anbindung dar.

⁹ Qualitätsanforderungen an Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)
Teil 1: Straßengebundener ÖPNV
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, 5. überarbeitete Auflage 2014

Die Erschließungslücken sind auch auf der folgenden Grafik ersichtlich und mit Hilfe einer roten Färbung der betroffenen Verkehrsbezirke kenntlich gemacht. Die Abbildung visualisiert die Erschließungsqualität der verschiedenen Verkehrsbezirke im Untersuchungsgebiet und verbindet so die Analyse der Fußwegentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit den Kennwerten des dort vorhandenen ÖPNV-Angebotes. Die Klassifizierung erfolgte in vier Qualitätsstufen:

- o Kein ÖV-Angebot im Umkreis von 600 Meter
- o Nur ein Bus-Angebot in einer Entfernung kleiner als 600 Meter (schlechter als 15-min-Takt)
- o Ein Bus-Angebot in einer Entfernung kleiner als 300 Meter oder eine Straßenbahnverbindung in 300 bis 600 Meter Entfernung (mindestens 15-min-Takt)
- o Straßenbahn in einer Entfernung kleiner als 300 Meter



Grafik 23: ÖPNV-Erschließungsqualität/ Haltestelleneinzugsbereiche

Die fußläufige Erreichbarkeit einiger Haltestellen wird durch räumliche Barrieren wie Gleisanlagen oder Hafenbecken eingeschränkt. So behindert beispielsweise im nördlichen Untersuchungsgebiet entlang der Cuxhavener Straße ein Gütergleis den direkten Zugangsweg zur Haltestelle Jadenstraße, weshalb die betroffenen Verkehrsbezirke eine schlechtere Qualitätsstufe erhalten als die Luftlinienentfernung zur Haltestelle vermuten ließe.

Reisezeiten

Die Attraktivität des ÖPNV ist neben dem Angebotsstandard in starkem Maße durch den Reisezeitvergleich zum Pkw definiert. Je geringer die Fahrzeitdifferenz zwischen dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr ist, desto stärker wird das Angebot im ÖPNV angenommen. Das Verhältnis der ÖPNV- und MIV-Fahrzeiten spiegelt dabei die Qualitätsstufe der Relation wieder. Die Festlegung der Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$, welche in Tabelle 4 dargelegt sind und für den durchgeführten Reisezeitvergleich zur Anwendung kamen, erfolgt nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“¹⁰. Sie gelten für Luftlinienentfernungen bis 50 km.

Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)	Qualitätsstufe	Bedeutung
< 1,0	A	Sehr günstiges Reisezeitverhältnis
1,0 bis < 1,5	B	Günstiges Reisezeitverhältnis
1,5 bis < 2,1	C	Zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis
2,1 bis < 2,8	D	Gerade noch akzeptables Reisezeitverhältnis
2,8 bis < 3,8	E	Schlechtes Reisezeitverhältnis
$\geq 3,8$	F	Sehr schlechtes Reisezeitverhältnis

Tabelle 4: Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ ¹¹

Der durchgeführte Reisezeitvergleich berücksichtigt beim ÖPNV ausschließlich die Fahrzeit gemäß des BSAG-Fahrplans von 2016. Bei der Ermittlung der Pkw-Reisezeit wurde die Fahrzeit mittels eines Routing-Programmes bestimmt. Wenngleich sowohl bei den ÖPNV-Fahrten die Zu- und Abgangszeiten als auch bei den Pkw-Fahrten mögliche Parkplatzsuchzeiten nicht berücksichtigt wurden und dieser Reisezeitvergleich somit lediglich angenäherte Werte ergeben kann, ist die Aussageschärfe für das Beurteilungsschema jedoch als ausreichend einzuschätzen.

Tabelle 5 bildet das Ergebnis des Reisezeitvergleiches in der HVZ, dienstags um ca. 16 Uhr, für ausgewählte Relationen ab. Es wurden Verbindungen zwischen Haltestellen der Überseestadt und anderen Stadtteilen Bremens untersucht. Die verschiedenfarbliche Hinterlegung bildet den direkten Bezug zu Tabelle 4 und kennzeichnet die entsprechende Qualitätsstufe.

¹⁰ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) – FGSV 121

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2008

¹¹ Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs
Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

Relationen	Hauptbahnhof		Waterfront Bremen (Use Akschen)		Innenstadt (Am Brill)		Universität (Uni./Zentralbereich)		Flughafen	
	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV
Europahafen	10 min	8 min	10 min	9 min	5 min	7 min	26 min	15 min	21 min	10 min
Hochschule für Künste	16 min	10 min	14 min	5 min	15 min	8 min	32 min	17 min	28 min	13 min
Schuppen 1	12 min	9 min	17 min	7 min	11 min	7 min	28 min	15 min	24 min	12 min

Tabelle 5: Reisezeitvergleich $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ auf ausgewählten Relationen in der HVZ (dienstags ca. 16:00 Uhr)

Das Ergebnis zeigt, dass benachbarte Stadtteile zur Überseestadt – wie die Innenstadt oder Gröpelingen (Use Akschen) – gut von den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 (Bsp. Europahafen) zu erreichen sind. Hier besteht nur ein geringer Reisezeitnachteil des ÖPNV im Vergleich zum MIV. Entferntere Gebiete ohne Direktverbindung im ÖPNV wie der Flughafen und die Universität sind aufgrund der Umsteigevorgänge und der weiten Distanz weniger gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Buslinie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion im westlichen Untersuchungsgebiet gegenüber der Straßenbahnlinie 3 schlechter aufgestellt. Vor allem auf der kurzen Distanz der Relation Hochschule - Waterfront schneidet die Buslinie im Reisezeitvergleich zum Kfz-Verkehr sehr schlecht ab.

Tabelle 6 bildet das Ergebnis des Reisezeitvergleiches in der SVZ, dienstags um ca. 22 Uhr, für dieselben Relationen ab. In den späteren Abendstunden wird über die Fahrplanauskunft der BSAG bei den Bushaltestellen der Linie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) überwiegend an Haltestellen der Straßenbahn verwiesen:

- o Hochschule für Künste – Waller Ring: zusätzlich 9 min Fußweg
 - o Schuppen 1 – Konsul-Smidt-Straße: zusätzlich 8 min Fußweg
 - o Schuppen 1 – Hansestraße: zusätzlich 18 min Fußweg
- (Die Fußwegzeiten sind in der Fahrzeit für den ÖPNV enthalten)

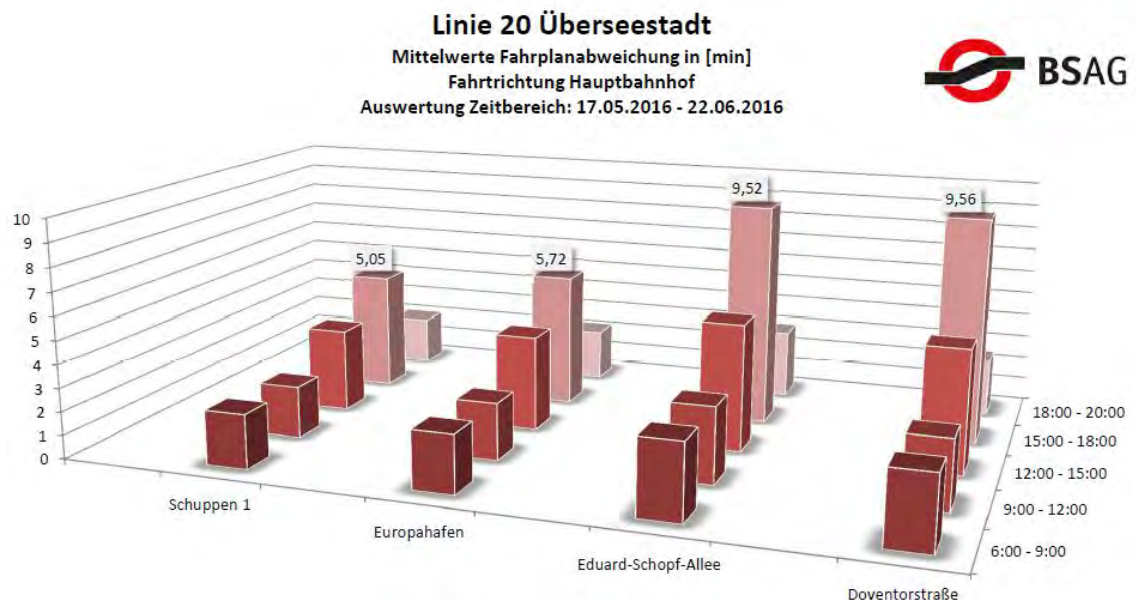
Ursächlich hierfür ist der 1-h-Takt der Buslinie. Deutlichere Verschlechterungen im Vergleich zur HVZ (siehe Tabelle 5) ergeben sich im ÖPNV in Richtung Flughafen sowie von der Haltestelle Hochschule der Künste.

Relationen	Hauptbahnhof		Waterfront Bremen (Use Akschen)		Innenstadt (Am Brill)		Universität (Uni./Zentralbereich)		Flughafen	
	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV
Europahafen	16 min	8 min	10 min	9 min	5 min	7 min	32 min	15 min	33 min	10 min
Hochschule für Künste	24 min	10 min	14 min	5 min	17 min	8 min	32 min	17 min	47 min	13 min
Schuppen 1	11 min	9 min	17 min	7 min	14 min	7 min	28 min	15 min	29 min	12 min

Tabelle 6: Reisezeitvergleich $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ auf ausgewählten Relationen in der SVZ (dienstags ca. 22:00 Uhr)

Losgelöst von dem eben dargelegten Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV, der keine Bezugnahme zur aktuellen Verkehrslage herstellt, treten im Untersuchungsgebiet sowohl für den

Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV zur HVZ Reisezeitverluste auf. Diese sind primär auf die im Kapitel 2.1.4 dargelegte Stausituation im Bereich Auf der Muggenburg zurückzuführen. Beispielhaft wird dieses durch die Grafik 24 verdeutlicht, die die mittlere Fahrplanabweichung in Minuten der Buslinie 20 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof an einem mittleren Werktag zeigt.

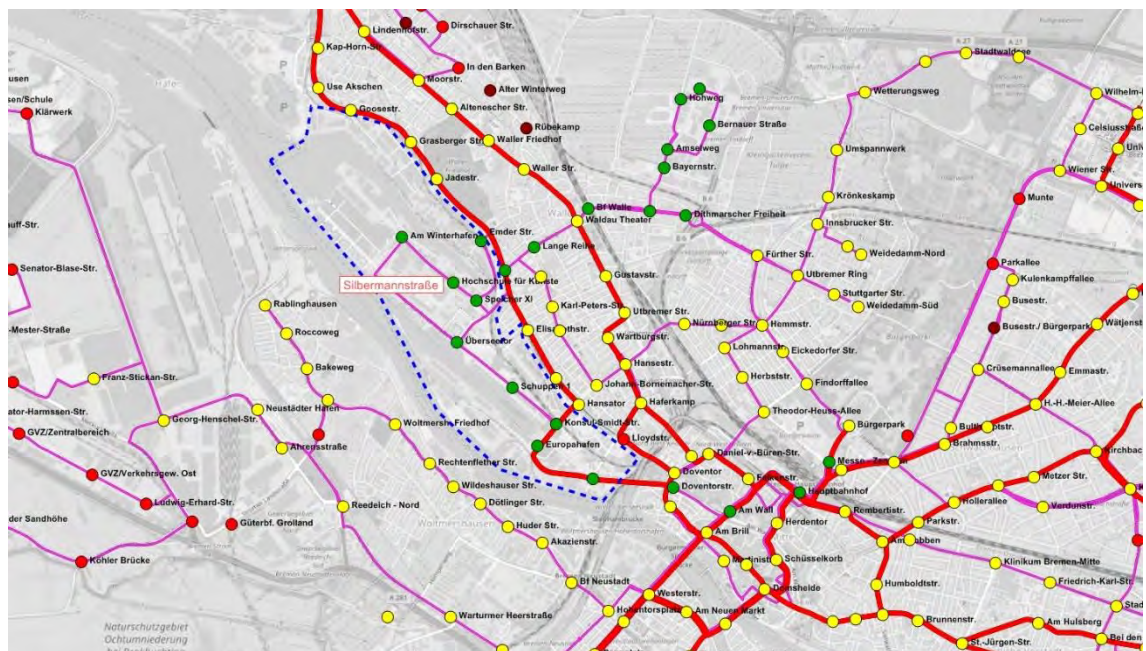


Grafik 24: Mittlere Fahrplanabweichung der Li. 20 Richtung Hauptbahnhof ¹²

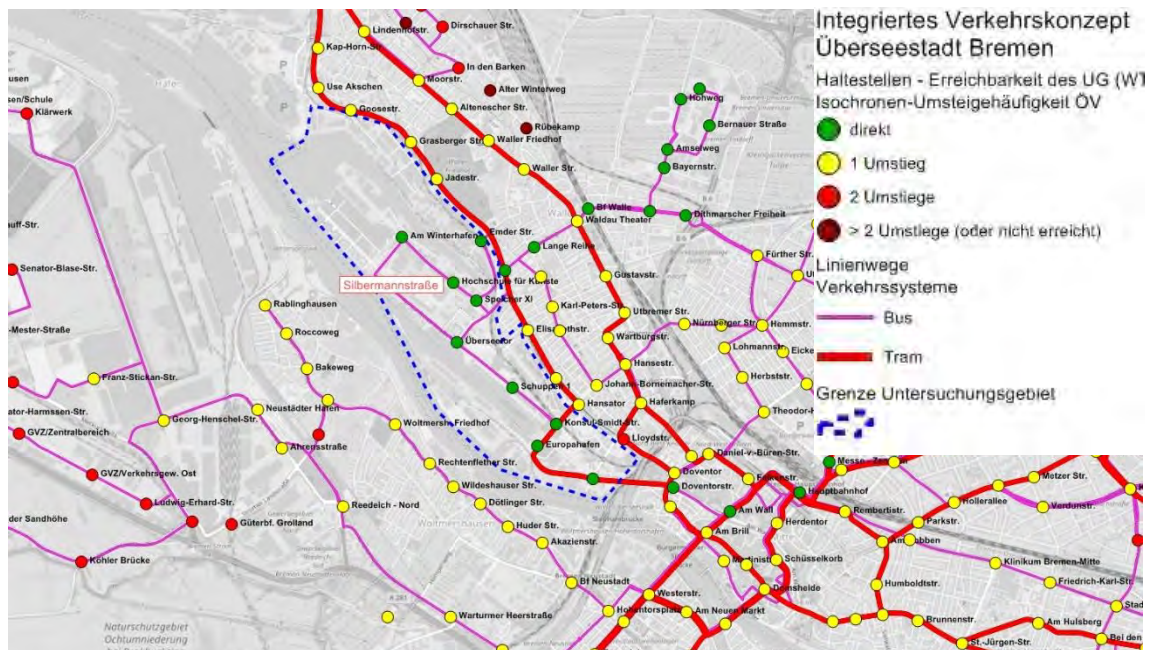
Die maximale Abweichung von den Fahrplanzeiten entsteht zwischen 15 und 18 Uhr. An der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee konnte in diesem Zeitraum eine durchschnittliche Verspätung von 9,5 Minuten (bei einem 30-Minuten-Takt der Linie 20) festgestellt werden. Immer wiederkehrende Verzögerungen von mindestens zwei Minuten geben Anlass zur Prüfung einer Fahrzeitanpassung im Fahrplan.

Umsteigehäufigkeiten

¹² Bremer Straßenbahn AG, 2016



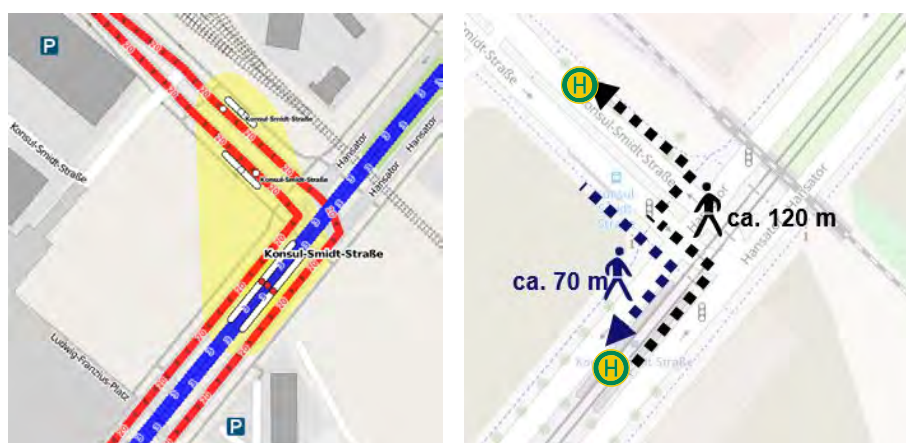
Grafik 25 vermittelt einen Überblick über die Anbindung verschiedener Haltestellen im Stadtgebiet Bremen an die Überseestadt mit Hilfe der Darstellung von Umsteigehäufigkeiten. Somit ist ersichtlich, welche Gebiete eine direkte Verbindung zum Untersuchungsgebiet besitzen. Als Ziel wurde die zentral im Untersuchungsgebiet liegende Haltestelle „Silbermannstraße“ der Linie 20 gewählt. Aus diesem Grund ist eine Direktverbindung an allen Haltestellen der Buslinie 20 gegeben (grün gekennzeichnete Haltestellen). In den meisten Fällen ist mindestens ein Umstieg zur Erreichung der Überseestadt aus dem Stadtgebiet notwendig (gelb gekennzeichnete Haltestellen). Schlecht angebundene Bereiche sind beispielsweise die Haltestellen beim Güterverkehrszentrum im benachbarten, jedoch durch die Weser getrennten Stadtteil Woltmershausen sowie einzelne Haltestellen der Linie 82 ebenso im benachbarten Gröpelingen (rot gekennzeichnet).



Grafik 25: Umsteigehäufigkeiten zur Erreichung des Untersuchungsgebietes (werktags, HVZ 8-9 Uhr)

Übergangsmöglichkeiten und Anschlüsse

Als bedeutsame Übergangspunkte für die Überseestadt im ÖPNV wurden die Haltestellen Konsul-Smidt-Straße und Waller Ring identifiziert. Die Haltestelle Konsul-Smidt-Straße als Verknüpfungspunkt im Untersuchungsgebiet bietet die Umsteigemöglichkeit von der Li. 20 in die Li. 3 und umgekehrt. Die Haltestelle Waller Ring am Rande des Untersuchungsgebietes ermöglicht zusätzlich einen Übergang in außerhalb der Überseestadt verkehrende Buslinien (Li. 28 und Li. 26).



Grafik 26: Räumliche Einordnung der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße¹³

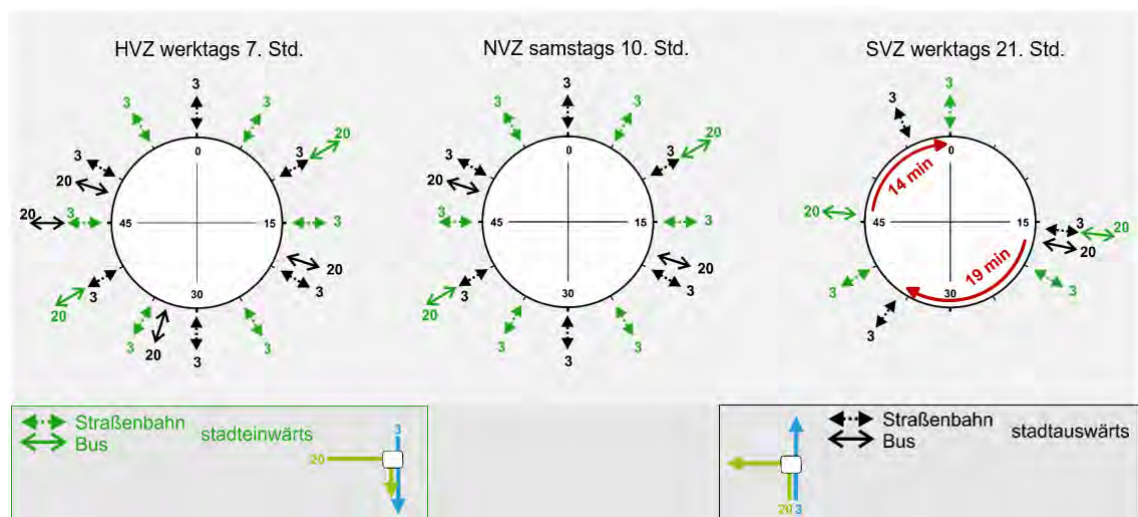
¹³ Kartengrundlage: links – www.opnvkarte.de, rechts – OpenStreetMap

Das Umsteigen zwischen den Linien 3 und 20 an der Konsul-Smidt-Straße gestaltet sich aufgrund der räumlich voneinander getrennten Haltestellen (maximal 120 Meter Entfernung) nicht komfortabel. Grafik 26 bietet einen Einblick in die räumliche Situation. Kürzere Umsteigewege bieten die Haltestellen Europahafen und Eduard-Schopf-Allee (bei nahezu gleichen Fahrplanlagen). Allerdings ist der Übergang an diesen Haltestellen nur dann sinnvoll, wenn kein Umstieg in die entgegengesetzte Fahrtrichtung bezweckt werden will (bspw. von Li. 20 stadteinwärts in Li. 3 stadtauswärts oder umgedreht), ansonsten entsteht ein Umweg.

Die wichtigsten Umsteigerelationen für das Untersuchungsgebiet bilden die richtungsgleichen Verbindungen:

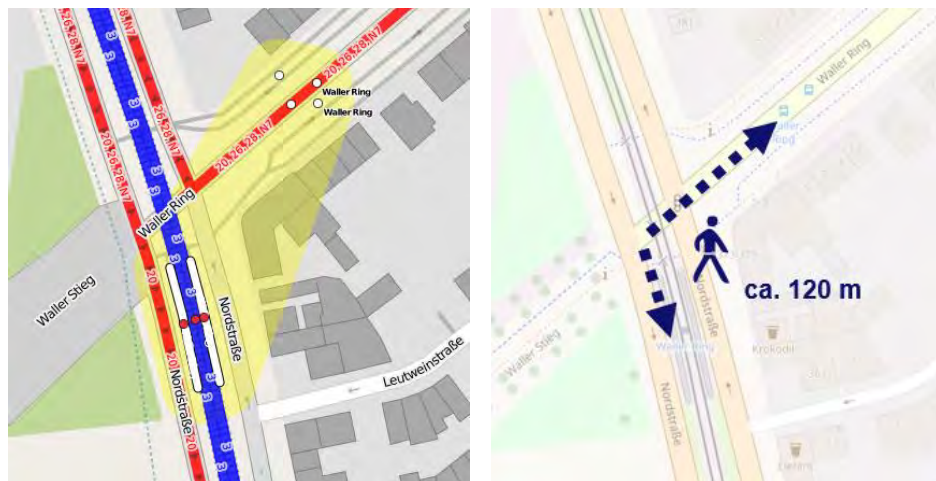
- o Li. 3 (*stadtauswärts*) aus der Innenstadt → Li. 20 (*stadtauswärts*) ins Untersuchungsgebiet
- o Li. 20 (*stadteinwärts*) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 3 (*stadteinwärts*)

Grafik 27 verschafft einen Überblick über die Übergangs- und Anschlusssituation zwischen den beiden anliegenden Linien. Die drei verschiedenen Taktuhren geben alle Ankünfte/Abfahrten innerhalb einer Stunde von Straßenbahn (gestrichelter Pfeil) und Bus (durchgehender Pfeil) mit Richtungsangabe – stadteinwärts (grün dargestellt) oder stadtauswärts (schwarz dargestellt) – für jeweils unterschiedliche Zeiten – HVZ, NVZ und SVZ - wieder.



Grafik 27: Zeitliche Gestaltung - Anschlussmöglichkeiten an der Hst. Konsul-Smidt-Str.

Die Übergangsmöglichkeiten in der HVZ und NVZ sind zeitlich gut abgestimmt. Es sind keine längeren Wartezeiten gegeben (stadteinwärts: 10-min Takt der Linie 3 verdichtet durch den dazu versetzten Takt der Li. 20; stadtauswärts: kurze Wartezeiten beim Wechsel der Linien). In der SVZ sind die Fahrten der Linie 3 und 20 (vom bzw. ins Untersuchungsgebiet) nicht optimal abgestimmt, es entstehen Wartezeiten von 14 bis 19 Minuten.



Grafik 28: Räumliche Einordnung der Haltestelle Waller Ring¹⁴

Grafik 28 vermittelt einen Eindruck von der Lage der Haltestelle Waller Ring an der nördlichen Grenze zum Untersuchungsgebiet. Auch hier halten Bus (Li. 20, 26, 28) und Straßenbahn (Li. 3) an räumlich voneinander getrennten Haltestellen in einem Abstand von ca. 120 Metern. Es ist keine Sichtbeziehung zwischen der Straßenbahn- und Bushaltestelle gegeben.

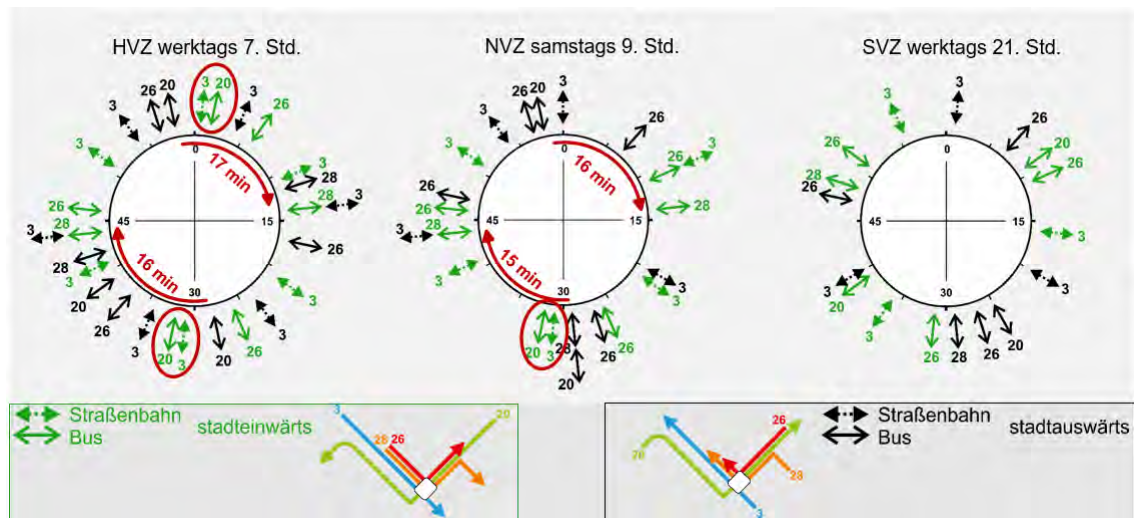
Die wichtigsten Umsteigerelationen für das Untersuchungsgebiet bilden folgende Verbindungen:

- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 3 (stadtauswärts) nach Gröpelingen
- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 26 (stadteinwärts) in die Innenstadt
- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 28 (stadteinwärts) zur Universität
- o Und Rückrichtungen

Grafik 29 bildet die zeitliche Gestaltung aller Ankünfte/Abfahrten innerhalb einer Stunde der Linien 3, 20, 26 und 28 an der Haltestellen Waller Ring ab. Die schematische Darstellung der Linien im unteren Bereich der Grafik verdeutlicht die Definition der stadteinwärts sowie –auswärts fahrenden Verbindungen. Die erste Taktuhr verdeutlicht die Anschlusssituation in der HVZ werktags von 7:00 bis 7:59 Uhr. Es besteht eine zu kurze Übergangszeit (je 1 Minute) stadteinwärts von der Linie 3 aus Gröpelingen zur Linie 20 in das Untersuchungsgebiet. Der Anschluss wird zudem durch die räumlich getrennten Bus- und Straßenbahnhaltestellen erschwert. Dieses Problem stellt sich auch in der NVZ dar (2. Taktuhr: samstags zwischen 9:00 und 9:59 Uhr). In der HVZ und SVZ erfolgt keine zeitliche Abstimmung der Linie 20 (aus dem/ins Untersuchungsgebiet) und der

¹⁴ Kartengrundlage: links – www.opnvkarte.de, rechts – OpenStreetMap

Linie 28 (zur/von der Universität). In der NVZ ist zumindest in Richtung Untersuchungsgebiet ein sinnvoller Übergang gegeben.



Grafik 29: Zeitliche Gestaltung - Anschlussmöglichkeiten an der Hst. Waller Ring

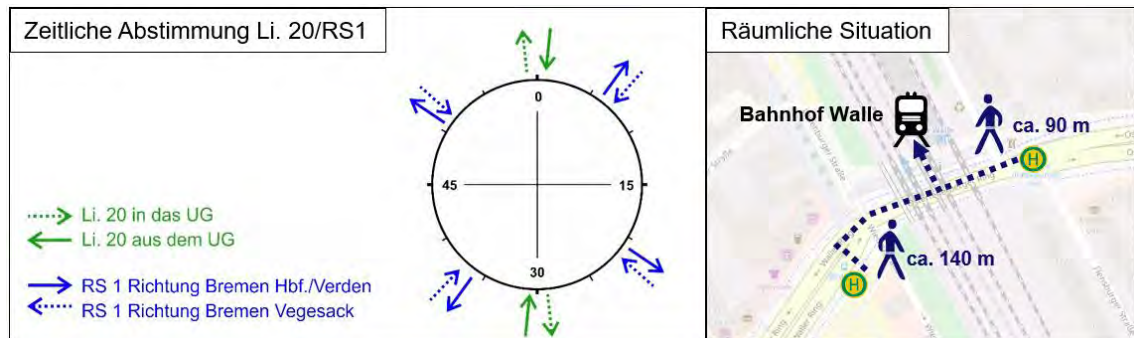
Im gesamten Untersuchungsgebiet ist nur eine eingeschränkte barrierefreie Zugänglichkeit beim Ein- und Aussteigen in die Busse und Bahnen gegeben. Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge liegt nicht vor, es kommt zum Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampen). Die Haltestellen sind jedoch barrierefrei in das Fußwegenetz eingebettet.



Grafik 30: Beispiele der Haltestellengestaltung im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Linie 20 direkt an den Bahnhof Walle mit seinem S-Bahn-Angebot angeschlossen. Der Bahnhof wird bedient von der Regio-S-Bahn (NordWestBahn) RS1 mit der Verbindung Bremen-Farge bzw. Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden, welche im 15-Minuten Takt verkehrt. Grafik 31 verschafft einen Überblick über die Anschlusssituation zwischen Bus und S-Bahn sowie über die räumliche Gestaltung am Bahnhof Walle. Die

Buslinie 20 und die S-Bahn-Linie RS1 sind zeitlich gut aufeinander abgestimmt. Es entsteht maximal eine Wartezeit von 8 Minuten von der Ankunft des Zuges bis zur Busfahrt ins Untersuchungsgebiet. Auch die Wartezeit zwischen der Ankunft des Busses bis zur Abfahrt des Zuges beträgt maximal nur 6 Minuten. Räumlich ist die Bushaltestelle mit 90 bis 140 Metern Entfernung nicht optimal zum S-Bahn-Haltepunkt gelegen.



Grafik 31: Anschlusssituation und räumliche Einordnung am Bahnhof Walle

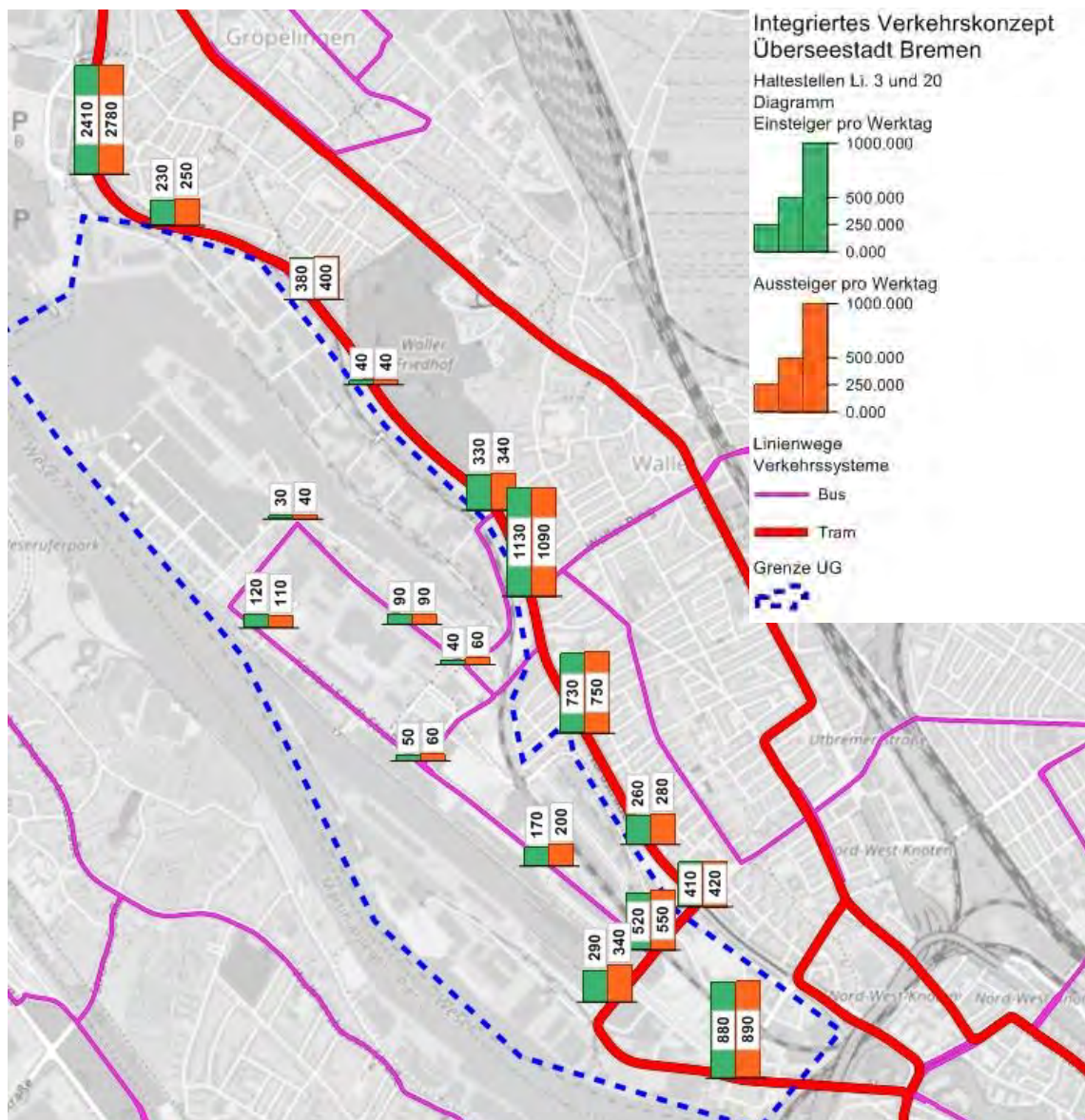
2.4.2 Darstellung der Nachfrage im Untersuchungsgebiet

Neben der Darlegung des ÖPNV-Angebotes gehört zur Analyse der verkehrlichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet auch die Untersuchung der ÖV-Nachfrage. Auf Basis der Betriebsdaten der BSAG sowie Ergebnissen von Ein- und Aussteigerzählungen wurden für die für das Untersuchungsgebiet relevanten Linien (Li. 20 und Li. 3) die Kapazität und Auslastung ermittelt und bewertet.

Ein- und Aussteiger an den Haltestellen

Grafik 32 zeigt die Ein- und Aussteiger an den Haltestellen im erweiterten Untersuchungsgebiet (inklusive Haltestellen am Rand des Untersuchungsgebietes) pro Werktag. Die Anzahl der Einsteiger und Aussteiger an den jeweiligen Haltestellen halten sich ungefähr die Waage. Bei den Haltestellen innerhalb der Gebietsabgrenzung sind es täglich ca. 4.500 Ein- und Aussteiger¹⁵. Die Haltestellen in Grenzlage (entlang der Nordstraße, Bremerhavener Str.) besitzen eine mehr als doppelt so hohe Ein- und Aussteigerzahl von insgesamt ca. 12.300. Dies ist auf die höhere Taktung sowie Kapazität der dort verlaufenden Straßenbahn gegenüber des Busses zurück zu führen. Am schwächsten ist die Verkehrsnachfrage im derzeit noch gering entwickelten Gebiet um die Haltestelle Am Winterhafen. Die größte Verkehrsnachfrage geht vom Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Straßenbahn an der Haltestelle Waller Ring aus, welche zudem von einem einwohnerstarken Wohnumfeld geprägt ist.

¹⁵ Jeweils Summe der Ein- und Aussteiger

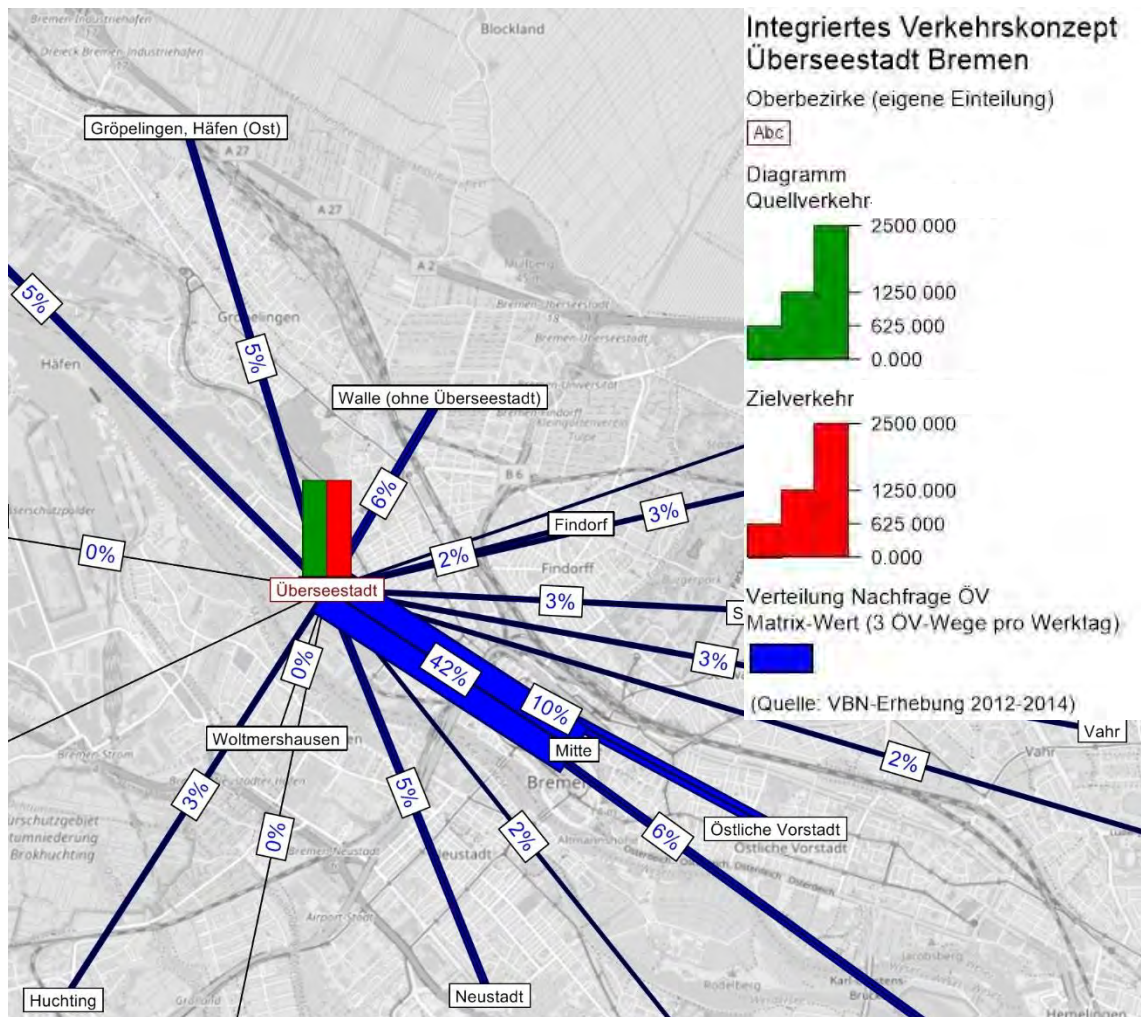


Grafik 32: Ein- und Aussteiger an den Haltestellen im Untersuchungsgebiet pro Werktag¹⁶

Räumliche Verteilung der ÖV-Nachfrage

Grafik 33 visualisiert mit Hilfe der blauen Balken die relative Verteilung der für die Überseestadt relevanten Verkehrsströme. Der prozentuale Wert sowie die Dicke der Balken geben dabei den Anteil der Verkehrsnachfrage in der Überseestadt zu/aus dem bestimmten Gebiet wieder. Der Hauptteil der ÖV-Nutzer kommt aus/fährt in Richtung Stadtmitte (mindestens 50 Prozent) bzw. vom/zum Hauptbahnhof (mit vorheriger/anschließender SPNV-Nutzung). Weniger als 10 Prozent der ÖV-Nutzer nutzen die Relationen zu Gebieten westlich der Weser.

¹⁶ Datengrundlage: VBN-Erhebung 2012-2014 und FAN



Grafik 33: Räumliche Verteilung der ÖV-Nachfrage¹⁷

Fahrzeugauslastung

Durch die Auswertung der relationsfeinen Nachfrage kann überprüft werden, inwieweit das derzeitige ÖV-Angebot den tatsächlichen Nachfrageströmen gerecht wird. Mit Hilfe der Fahrgastzahlen und der Platzkapazitäten der verkehrenden Fahrzeuge auf den jeweiligen Linien wird deren Auslastung über den Tagesverlauf hinweg ermittelt. Die Ergebnisdiagramme sowie die detaillierte Auswertung zur Fahrzeugauslastung für die Linien 20 und 3 sind im **Anhang 1** hinterlegt. Sie werden jeweils richtungsfein (Linie 20: Richtung Hohweg sowie Richtung Messe-Zentrum; Linie 3: Richtung Gröpelingen sowie Richtung Weserwehr) dargelegt und stellen die Fahrgastnachfrage - je Stunde oder Fahrt - im Tagesverlauf der Anzahl an verfügbaren Sitz- bzw. der Summe an Sitz- und Stehplätzen gegenüber.

Die höchsten Fahrzeugauslastungen auf der Buslinie 20 herrschen am Morgen auf den Fahrten zwischen 7:00 und 8:30 Uhr stadtauswärts sowie am Nachmittag zwischen 15:00 und 18:00 Uhr

¹⁷ Datengrundlage: VBN-Erhebung 2012-2014

in die Gegenrichtung stadteinwärts. Zu diesen Spitzenstunden werden jedoch auch im IST-Zustand keine kritischen Mengen erreicht. Der dichtere Takt (15-Minuten-Takt) der Buslinie am Morgen in Richtung Hohweg sowie der 30-Minuten-Takt stadteinwärts am Nachmittag decken die derzeitige Nachfrage ab. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt (vgl. Kapitel 3.3) ist jedoch mit einem zukünftigen Handlungsbedarf (zusätzliche Fahrten oder größere Kapazitäten) zu rechnen.

Auf der Straßenbahnlinie 3 besteht die höchste Fahrzeugauslastung in beiden Richtungen jeweils am Nachmittag zwischen 14:00 und 18:00 Uhr. Auch auf dieser Linie herrscht trotz des 10-Minuten-Taktes eine hohe Fahrzeugauslastung. Diese ist im momentanen Zustand jedoch noch unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind.

2.4.3 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Öffentlichen Personenverkehr

Eine Übersicht zu den Ergebnissen der ÖPNV-Analyse im Untersuchungsgebiet bietet die als **Abbildung 7** hinterlegte ÖPNV-Analysekarte.

Die Überseestadt ist durch die Straßenbahnlinie 3 (HVZ und NVZ: 10-min-Takt) sowie die Buslinie 20 (HVZ: größtenteils 30-min-Takt) direkt an die Innenstadt, den SPNV (über HBF und Bhf. Walle) und den benachbarten Stadtteil Gröpelingen angebunden. Die Anschlüsse der Linie 20 sind gut auf die Ankünfte und Abfahrten der Regio-S-Bahn (Linie RS1) abgestimmt. Am Wochenende und an Feiertagen erfolgt eine Bedienung der Überseestadt durch die Weser Fähre der Hal über GmbH vom Anleger Molenturm zu den benachbarten Stadtteilen Woltmershausen (Anleger: Lankeauer Höft) und Gröpelingen (Anleger Waterfront/Pier 2) im 30-min-Takt. Da die Fähre nicht an das BSAG-Netz angebunden und in den VBN-Tarif integriert ist sowie aufgrund des nicht vorhandenen Werktagbetriebs stellt sie kein Element des Alltagsverkehrs dar. Ein Nachtlinienverkehr wird im Untersuchungsgebiet nicht angeboten. Es existieren Erschließungslücken im nord-westlichen Bereich der Überseestadt an der Hafenkante sowie auf der Stephanihalbinsel. Durch die derzeit nicht vorhandene bzw. sehr geringe Nutzungsdichte des noch zu entwickelnden Gebietes im Nordwesten sowie der momentanen gewerblich-industriellen Prägung des Bereiches im Südwesten sind die nicht erschlossenen Bereiche der Überseestadt aber als unkritisch zu betrachten. Zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße bis zum Doventor verkehren die Linien 3 und 20 über einen ca. 1,5 km langen gemeinsamen Streckenabschnitt. Diesen „Parallelverkehr“ könnte man entkoppeln, um andere Bereiche direkter zu erschließen. Durch den Rückstau von der Rampe zur Stephanibrücke, der häufig bis über die Haltestelle Eduard-Schopf-Allee hinaus reicht (ca. 320 m), kommt es zu regelmäßigen und deutlichen Fahrplanabweichungen (insb. zwischen 15 und 18 Uhr) der Buslinie 20 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof. Auch die gemeinsame Gleisnutzung der Züge, die von/zu Kellogg's verkehren, mit der Straßenbahn zwischen der Haltestelle Europahafen sowie der Stephanibrücke verursacht Staueffekte aufgrund der Rahmenbe-

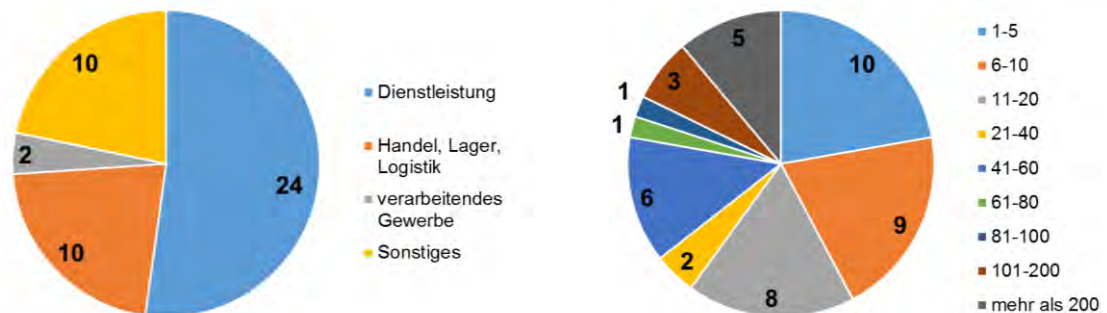
dingungen der Signalisierung sowie die in Kapitel 2.1.4 dargelegten, davon ausgehenden Leistungsdefizite am Knotenpunkt Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide. Eine Entzerrung der Signalisierung zwischen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) würde die Situation vereinfachen. Dies ist von rechtlicher Seite jedoch nicht einfach umzusetzen. Die Ergebnisse des Reisezeitvergleichs zeigen, dass benachbarte Stadtteile zur Überseestadt – wie die Innenstadt oder Gröpelingen (Use Akschen) – in der HVZ gut von den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 (Bsp. Europahafen) zu erreichen sind. Hier besteht nur ein geringer Reisezeitnachteil des ÖPNV im Vergleich zum MIV. Entferntere Gebiete ohne Direktverbindung im ÖPNV wie der Flughafen und die Universität sind aufgrund der Umsteigevorgänge und der weiten Distanz weniger gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Buslinie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion im westlichen Untersuchungsgebiet gegenüber der Straßenbahnlinie 3 schlechter aufgestellt. Vor allem auf der kurzen Distanz der Relation Hochschule - Waterfront schneidet die Buslinie im Reisezeitvergleich zum Kfz-Verkehr sehr schlecht ab. Ursächlich hierfür sind die auch für geringe Entfernungen oft erforderlichen Umsteigevorgänge (bspw. benachbarter Regionen: Waterfront – Am Winterhafen, Woltmershausen – Überseedorf). Weiterer Handlungsbedarf besteht in der Haltestellengestaltung. So sind die meisten Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. Auch hinsichtlich der räumlichen Trennung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle an der Konsul-Smidt-Straße besteht Optimierungspotenzial. Dies ist auch angesichts kurzer Übergangszeiten (von der Linie 3 aus Gröpelingen zur Linie 20 in das Untersuchungsgebiet) am Umsteigepunkt Waller Ring kritisch zu sehen. Auch die Anschlussmöglichkeiten aus dem/ins Untersuchungsgebiet zur/von der Universität sind mangelhaft. Die Fahrzeugauslastungen der für die Überseestadt relevanten Linien 3 und 20 sind im IST-Zustand weitestgehend unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt kann jedoch von einem zukünftigen Handlungsbedarf auszugehen sein. Es kommt zu einer erhöhten Fahrgastzahl der Linie 20 in der Morgen- (Richtung Hohweg) und Nachmittagsspitze (Richtung Messe-Zentrum). Bei der Linie 3 besteht die Maximalauslastung in beiden Richtungen zwischen 15 und 18 Uhr.

2.5 Vorhandene Ansätze des Mobilitätsmanagements

Unter Mobilitätsmanagement werden vordergründig nichtinvestive Maßnahmen verstanden, die eine Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund zum Ziel haben. Teilweise werden auch kleinere investive Maßnahmen vorgesehen (z.B. Fahrradabstellanlagen). Hauptakteure des Mobilitätsmanagements sind die Gemeinde, Investoren und Arbeitgeber.

Zur Einschätzung, inwiefern in der Überseestadt bereits erste Ansätze eines Mobilitätsmanagements umgesetzt werden, wurden im Zuge der vorliegenden Untersuchung Unternehmen der Überseestadt befragt. Hierzu wurde ein Fragebogen an etwa 450 E-Mail-Adressen von Firmen versandt, die in der Überseestadt ansässig sind. Der Fragebogen umfasste dabei allgemeine

Fragen zur Klassifizierung der Unternehmen und Fragen zur Mobilität der Beschäftigten bzw. Angeboten des Mobilitätsmanagements. Der Fragebogen und das Anschreiben zur Befragung kann **Anlage 2** am Ende des Berichts entnommen werden. Insgesamt beteiligten sich 46 Unternehmen an der Umfrage.

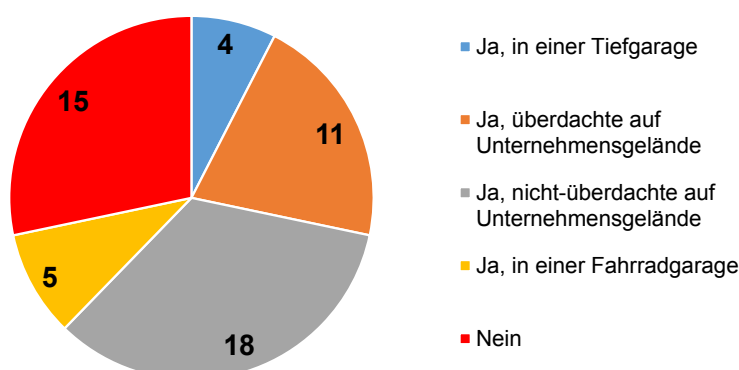


Grafik 34: Unternehmensbefragung: Branchen der Umfrageteilnehmer (links) und Anzahl der Beschäftigten (rechts)

Mehr als die Hälfte der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, ordnen sich dem Dienstleistungssektor zu. Auffällig ist, dass vergleichsweise viele große Unternehmen teilgenommen haben. Dies dürfte sich insbesondere durch die schwerere Erreichbarkeit der kleinen Unternehmen bei der gewählten Befragungsmethodik und die größeren Kapazitäten großer Firmen, bei einer solchen Befragung teilzunehmen begründen.

Die vollständigen Umfrageergebnisse können **Anlage 3** entnommen werden. Im Folgenden soll vor allem auf die Ergebnisse zu Ansätzen des Mobilitätsmanagements eingegangen werden:

Fahrradabstellplätze



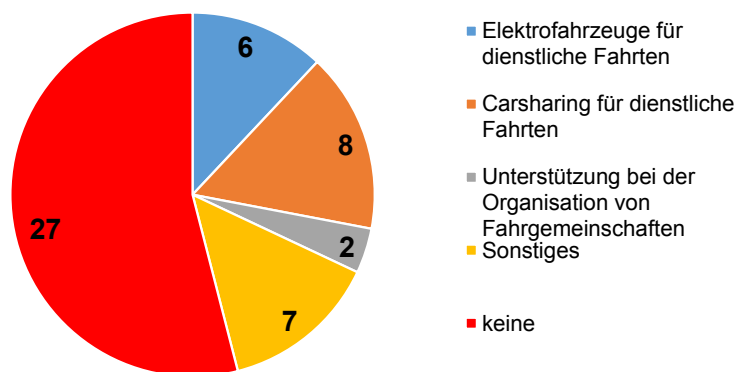
Grafik 35: Gibt es Fahrradabstellplätze für Mitarbeiter und/ oder Besucher ihres Unternehmens?

Etwa zwei Drittel aller Firmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, halten Fahrradabstellplätze für ihre Mitarbeiter und Kunden vor. Dabei sind etwa genauso oft überdachte oder in Tiefgaragen integrierte Stellplätze anzutreffen wie nicht-überdachte Lösungen. Große und mittelgroße Unternehmen über 60 Beschäftigte verfügen in der befragten Stichprobe allesamt über eine Form von Fahrradabstellanlagen.

Jobticket

Die BSAG bietet für große Firmen, in denen mindestens 50 Mitarbeiter für 12 Monate ein Aboticket beziehen, vergünstigte Fahrkarten an. Auch in der Überseestadt wird dieses Angebot bereits von Firmen genutzt. Vier der 46 Firmen gaben an, dass Jobtickets vergeben werden. Allerdings scheint die eigentliche Definition eines Jobtickets nicht von allen Befragten verstanden worden zu sein: Teilweise wurde angegeben, dass deutlich weniger als die eigentlich erforderlichen 50 Mitarbeiter das Ticket nutzen. Wahrscheinlich handelt es sich in diesen Fällen um interne Regelungen, nach denen ÖPNV-Monatskarten als Bestandteil des Lohnes an die Mitarbeiter ausgegeben werden.

Unternehmenseigene Mobilitätsangebote für Mitarbeiter



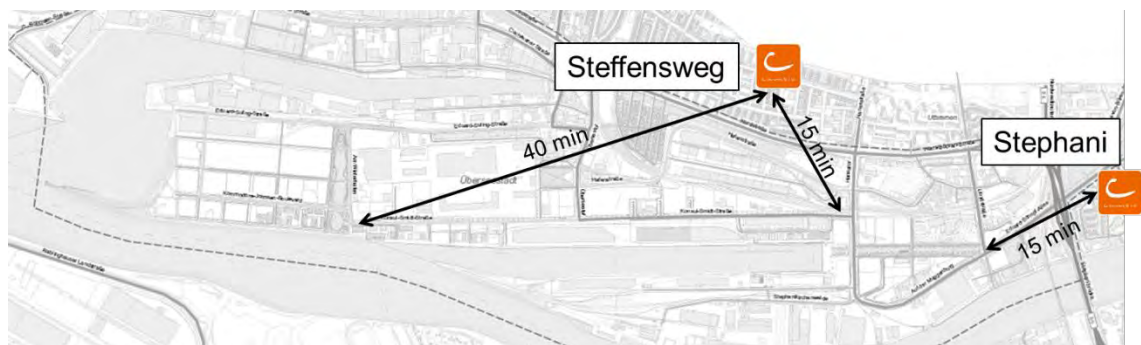
Grafik 36: Gibt es neben Fahrradabstellplätzen und Jobticket noch andere Mobilitätsangebote für ihre Mitarbeiter?

Neben Fahrradabstellplätzen und Jobtickets ist die Bereitstellung von Pkw für dienstliche Zwecke der wichtigste Baustein betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Überseestadt. Einige Unternehmen haben hierbei Elektrofahrzeuge in ihrer Flotte oder greifen auf Poolfahrzeuge zurück. Vergleichsweise selten wird eine Unterstützung der Angestellten beim Zusammenfinden von Fahrgemeinschaften angeboten.

Mobilitätsmanagement außerhalb der Unternehmen

Auch außerhalb der Unternehmen werden in der Überseestadt bereits erste Ansätze eines Mobilitätsmanagements umgesetzt. Im Bereich Hafenkante haben erste Investoren für Wohnungsbau die Möglichkeiten der Bremer Stellplatzherstellungssatzung genutzt und erforderliche Tiefgaragenstellplätze durch Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzt. Die Stellplätze der Fahrzeuge sind öffentlich zugänglich und können somit auch von anderen Bewohnern genutzt werden.

Car-Sharing-Angebote von privaten stadtweit tätigen Anbietern gibt es in der Überseestadt derzeit keine. Die nächsten Stationen des Anbieters Cambio befinden sich in Walle bzw. der Altstadt.



Grafik 37: Car-Sharing-Stationen im Umfeld der Überseestadt und ausgewählte Fuß-Zugangszeiten

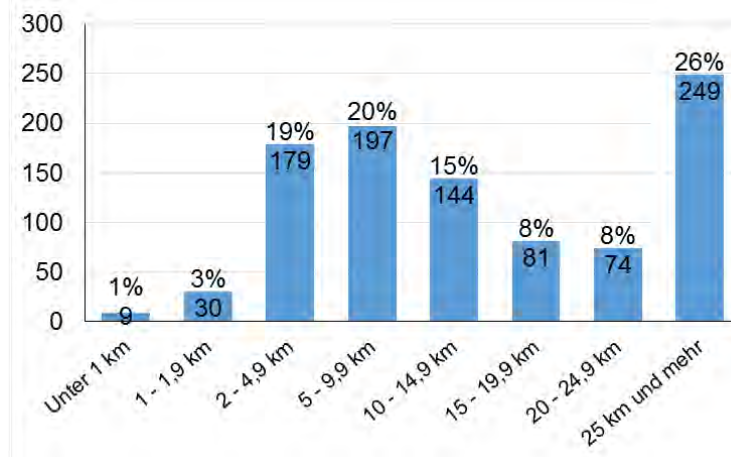
2.6 Ergänzende Befragungen

2.6.1 Mitarbeiterbefragung

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts war eine Befragung der Mitarbeiter von Unternehmen in der Überseestadt durchzuführen. Hierzu wurde eine Online-Befragung erstellt, deren Zugang den Mitarbeitern der Überseestadt über die Firmen mitgeteilt wurde. Es wurden die gleichen Firmen, wie bei der Unternehmensbefragung angeschrieben mit der Bitte, die Mitarbeiter zur Teilnahme zu motivieren. Der Aushang für die Unternehmen sowie der Fragebogen können **Anlage 4** entnommen werden.

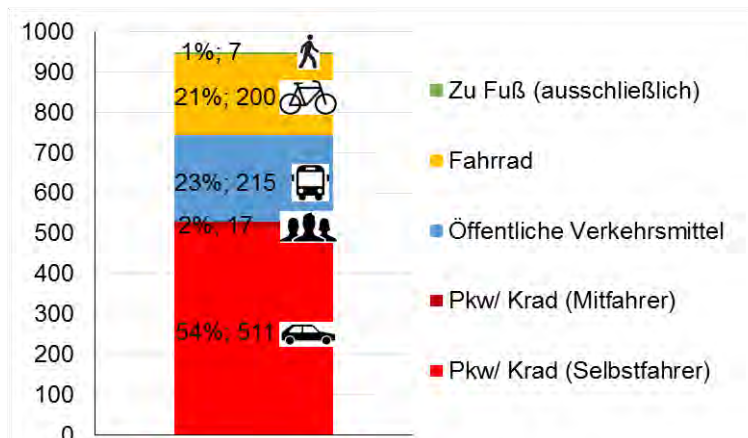
Insgesamt wurden 965 Mitarbeiter befragt. Die wesentlichen Erkenntnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- o 60 % der Mitarbeiter gaben Bremen als ihren Wohnort an. Von den übrigen Antworten waren Delmenhorst (3 %) und Oldenburg (2,5 %) die am häufigsten genannten Wohngemeinden.
- o 57 % der Befragten gaben an, einen einfachen Arbeitsweg von mehr als 10 km zu haben. Einen Arbeitsweg von unter 2 km gaben nur 4 % an, was angesichts der nur geringen Bewohnerschaft der Überseestadt selbst wenig verwundert.



Grafik 38: Fahrtstrecke Zuhause – Arbeit der Mitarbeiter in der Überseestadt (N=963)

- o 56 % der Befragten sind am Stichtag mit dem Pkw zur Arbeit gekommen, davon etwa 2 % als Mitfahrer, was einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,03 entspricht. Etwa 23 % nutzen bereits heute den ÖPNV, 21 % kommen mit dem Fahrrad. Der Anteil der Zu-Fuß-Gänger ist verschwindend gering.



Grafik 39: Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten für den Arbeitsweg am Stichtag (N=950)

- o Mit Abstand am häufigsten entscheidet bei den Befragten die Fahrzeit über die Wahl des Verkehrsmittels. Fast 70 % gaben an, dass dies das entscheidende Kriterium ist. Am unwichtigsten wurde die Sicherheit eingeschätzt, diese gab nur bei 13 % den Ausschlag für die Verkehrsmittelwahl.
- o In den Wintermonaten geht die regelmäßige Nutzung des Fahrrades zurück. Trotzdem nutzen auch im Winter noch 64 % der regelmäßigen Fahrradnutzer aus den Sommermonaten das Fahrrad. Es wird am häufigsten auf den Pkw (+15 % regelmäßige Nutzer) und den ÖPNV (+ 20 % regelmäßige Nutzer) umgestiegen.
- o Ein großer Teil der Beschäftigten kann auf einen Unternehmensstellplatz zurückgreifen. Etwa 69 % der Befragten, die mit dem Pkw kommen, gab an, den eigenen Pkw auf einem für die Beschäftigten reservierten Stellplatz auf oder neben dem Unternehmensgelände abstellen zu

- können. 31 % nutzten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, in Parkhäusern oder auf Parkplätzen.
- o Trotzdem schätzt etwa jeder zweite Beschäftigte die Stellplatzsituation in der Überseestadt als schlecht ein. Die meistgenannten Gründe sind:
 - o Zu wenige Parkplätze
 - o Keine kostenlosen Parkplätze
 - o Zu hohe Parkgebühren und ungünstige Höchstparkdauerregelung
 - o Parkplätze sind zu schmal gebaut
 - o Etwa 18 % der mit dem ÖPNV anreisenden Beschäftigten erreichen ihren Arbeitsplatz in der Überseestadt ohne Umsteigen. Dem gegenüber steht ein Anteil von 31 %, der mehrfach umsteigen muss. Etwa 46 % müssen nur einmal umsteigen.
 - o Auf die Frage, wodurch die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden könnte, wurde die Verbesserung des Angebots im ÖPNV mit 58 % am häufigsten genannt. Immerhin noch 27 % waren der Meinung, dass auch ein Jobticket ihre Wahl beeinflussen könnte. Die übrigen Antwortoptionen wie Informationen zu Mobilitätsangeboten (8 %), bessere Radverkehrsbedingungen (15 %), Ausweitung der Gebührenpflicht (8 %) und Reduzierung des Parkraumangebotes (8%) fanden deutlich weniger Zustimmung.
 - o Im freien Anmerkungsfeld am Ende des Fragebogens verdeutlichen die Angaben vieler Befragter, dass die in Kapitel 2.1.4 ermittelten unzureichenden Leistungsfähigkeiten der Anschlussknotenpunkte auch im regelmäßigen Erleben zu beobachten sind. Besonders häufig werden Überstauungen auf der Route Hansator – Hansestraße – Zubringer Überseestadt und über die Stephanibrücke berichtet.

Anlage 5 enthält weitere Ergebnisgrafiken der Befragung.

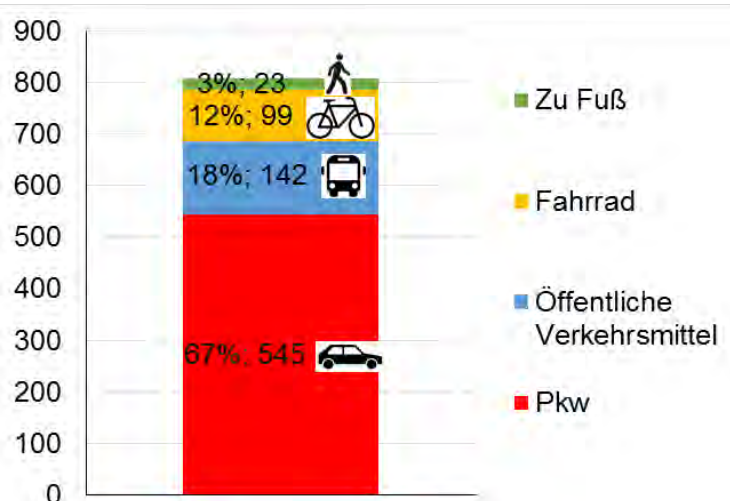
2.6.2 Bewohnerbefragung

Parallel zur Mitarbeiterbefragung sind die Bewohner der Überseestadt zu ihrer Mobilität und zur Einschätzung der aktuellen verkehrlichen Situation in der Überseestadt befragt worden. Insgesamt konnten Antworten von 288 Personen aus 211 Haushalten gesammelt werden (die maximale Anzahl der befragten Personen je Haushalt war auf drei Personen begrenzt). Die wegebezogenen Auswertungen beruhen auf Angaben zu 840 Wegen.

Die Ansprache der Bewohner erfolgte über Aushänge an den Eingangsbereichen der Wohngebäude und über Flugzettel in den Briefkästen. Die Informationen zur Befragung sind so allen Bewohnern der Überseestadt zugegangen. Die Befragung erfolgte über einen Online-Fragebogen. Der Aushang sowie der Fragebogen sind als **Anlage 6** Teil dieses Berichts. Die Kernergebnisse der Bewohnerbefragung können wie folgt zusammengefasst werden:

- o In 79 % der Haushalte leben maximal 2 Personen. Gleichzeitig ist jedoch auch jeder zehnte Haushalt mit 5 oder mehr Personen vergleichsweise groß.
- o 95 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto. Die durchschnittliche Anzahl von Pkw je Haushalt ist 1,77. Insgesamt verfügen 84 % der Haushalte der Überseestadt über ein oder zwei Pkw.
- o 27 % der Haushalte stellen ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum ab. Der überwiegende Anteil der Haushalte der Überseestadt (über 60 %) nutzt jedoch angemietete oder eigene Stellplätze in Tiefgaragen oder auf Parkplätzen im direkten Wohnumfeld.
- o Trotzdem schätzen fast 60 % die Parkplatzsituation in der Überseestadt als schlecht ein. Die übrigen schätzen sie als gut bzw. akzeptabel ein. Die häufigsten genannten Kritikpunkte sind:
 - o Keine kostenlosen Parkplätze im nahen Umfeld der Wohnung vorhanden
 - o Kosten für die Mietstellplätze in den Tiefgaragen sehr hoch
 - o Stellplätze tagsüber von Beschäftigten belegt
 - o Es gibt zu wenige Stellplätze
 - o Park- und Halteverbote werden nicht eingehalten
- o 98 % der Haushalte verfügen über mindestens ein fahrtüchtiges Fahrrad. Die durchschnittliche Zahl der Fahrräder je Haushalt beträgt 2,1. Insgesamt verfügen 73 % der Haushalte der Überseestadt über 1 oder 2 Fahrräder.
- o Abgestellt werden die Fahrräder zumeist in Fahrradkellern (56 %) und im eigenen Keller (17 %). Andere Abstellorte, wie die eigene Wohnung (5 %), Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (7 %) oder auf dem Grundstück (5 %) werden vergleichsweise wenig genutzt.
- o Ein Großteil der Haushalte hat nur kurze Fußwege von weniger als 5 Minuten zur nächsten Bushaltestelle zurückzulegen (81 %). Deutlich schlechter fällt dieser Wert bei Straßenbahnhaltestellen (9 %) und S-Bahn-Stationen (0 %) aus. Hier muss der überwiegende Teil der Haushalte mehr als 15 Minuten laufen.
- o Entsprechend wird die allgemeine Erreichbarkeit des eigenen Wohnortes mit dem ÖPNV auch deutlich schlechter eingeschätzt, als mit dem Fahrrad oder Pkw. Nur 24 % der Haushalte sehen sich gut oder sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen. Beim Radverkehr (85 %) und im Kfz-Verkehr (77 %) fallen diese Werte deutlich höher aus.
- o Aus Sicht der Befragten würde ein Ausbau der Radverkehrsverbindungen über die Weser bzw. die Hafenbecken (59 %) am ehesten dazu beitragen, dass sie mehr Radfahren. Der Ausbau und Neubau von Radwegen würde etwa 30 % der Befragten bewegen, möglicherweise mehr Fahrrad zu fahren.
- o Im ÖPNV schätzen die Befragten insbesondere eine Verdichtung des Taktes auf der Buslinie 20 (82 %) als wichtig ein, damit der ÖPNV häufiger genutzt wird. 59 % glauben, dass auch der Neubau einer Straßenbahnverbindung zu einer höheren Nachfrage im ÖPNV beitragen könnte. Barrierefreie Haltestellen, bessere Verknüpfungen über die Weser und eine bessere Anbindung des Eisenbahnhaltepunktes halten die befragten Bewohner für weniger wichtig.
- o 34 % der befragten Haushalte könnten sich vorstellen, Car-Sharing-Angebote zu nutzen, wenn diese in der Überseestadt besser erreichbar wären. 29 % der Haushalte könnten sich sogar

- vorstellen, künftig auf einen eigenen Pkw zu verzichten, wenn sich Car-Sharing im täglichen Leben bewährt.
- o Ihre Wege legen die befragten Bewohner der Überseestadt größtenteils mit dem Pkw zurück. Deutlich geringer sind die Wegeanteile für den ÖPNV und Radverkehr. Wege, die ausschließlich zu Fuß unternommen werden, wurden in der Befragung kaum berichtet.



Grafik 40: Verkehrsmittelwahl der Bewohner für alle Wege an einem Stichtag (N=809)

Anlage 7 enthält weitere Ergebnisgrafiken der Befragung

2.6.3 Experteninterviews

In der Überseestadt treffen die Interessen der unterschiedlichsten Großakteure zusammen. Einerseits gibt es eine Vielzahl an großen Logistik- und Gewerbeunternehmen, die bereits seit vielen Jahren in der Überseestadt beheimatet sind. Andererseits kommen zunehmend mehr kleine Firmen aus dem Dienstleistungssektor neu in die Überseestadt. Gleichzeitig versuchen Projektentwickler Quartiere zu lebenswerten und wirtschaftlich lukrativen Wohngebieten zu entwickeln. Um die Einstellungen und Meinungen dieser drei Gruppen einzufangen, sind im Zuge des Verkehrskonzepts Expertengespräche mit den folgenden Gesprächspartnern geführt worden:

- o ISH – Interessensgemeinschaft stadtbremischer Häfen
- o Großmarkt Bremen
- o Team Neusta
- o Hafenklönschnak
- o Justus Grosse Projektentwicklung
- o Hübottor Wohnungsbau

Die Gespräche dienten einerseits zur Information der Firmen über den aktuellen Arbeitsstand der Untersuchung (zum Zeitpunkt der Interviews konnte über die Analyseergebnisse, Prognoseergebnisse und Maßnahmenideen informiert werden). Andererseits wurden die Anforderungen der Gesprächspartner an das Verkehrsnetz sowie die eigenen Handlungsmöglichkeiten abgefragt. Die wesentlichen Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Die Einschätzungen der Gutachter zu den Analyseergebnissen wurden von allen Gesprächspartnern geteilt.
- o Als problematisch werden insbesondere die Stausituation am Hansator und der Eduard-Schopf-Straße sowie die ungenügende Taktung des Busses beschrieben.
- o Einige Gesprächspartner mutmaßen, dass die verkehrlichen Probleme der Überseestadt wesentlich durch gesamtstädtische Defizite und dadurch resultierenden Durchgangsverkehr durch die Überseestadt verursacht werden.
- o Es werden kurzfristig umsetzbare Optimierungen gefordert, welche die verkehrliche Situation schnell verbessern. Ein weiteres Verweisen auf langfristige Maßnahmen wird von einzelnen Gesprächspartnern nicht mehr akzeptiert.
- o Die Unternehmen haben bislang nur vereinzelt eigene Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt. Ein Unternehmen engagiert sich derzeit stark für eine mögliche Etablierung eines Weserlängsverkehrs mit Fähren/ Booten zwischen Europahafen und Altstadt.
- o Aus Sicht einzelner Gesprächspartner sollten Maßnahmen bzw. Ansätze aufgezeigt werden, wie man die Verkehrsprobleme reduzieren könnte, auch wenn der geplante Lückenschluss der A 281 nicht im Prognosezeitraum umgesetzt wird. Diese sei trotz langer Diskussionen bislang nicht zur Umsetzungsreife durchgeplant und entsprechend unsicher.

3. Gebiets- und Verkehrsentwicklung bis 2030 (Prognosenußfall)

3.1 Vorbemerkungen

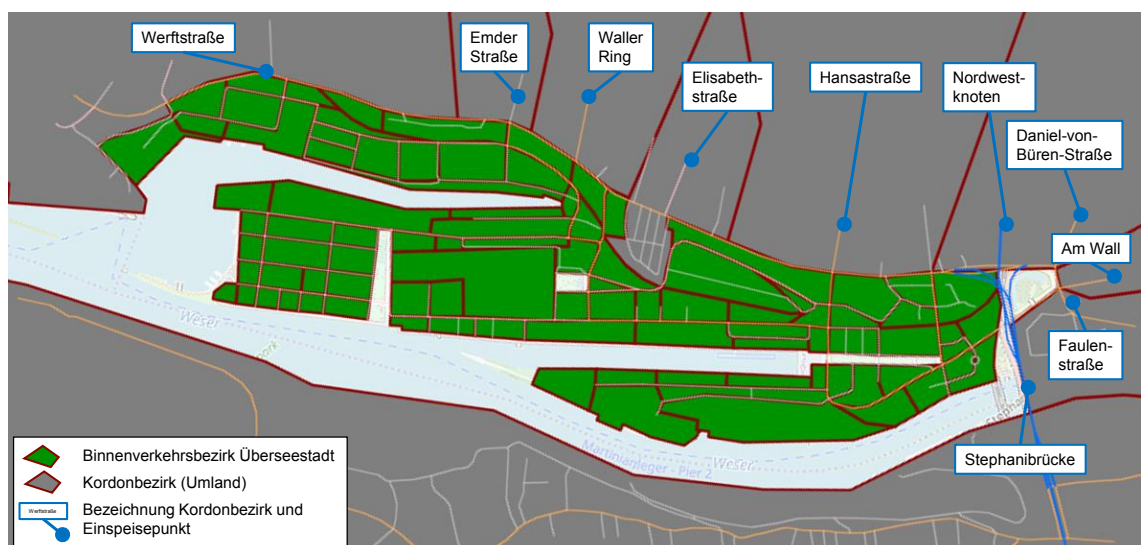
Die Analyse des Verkehrs in der Überseestadt hat bereits erste Ansatzpunkte für potentielle Maßnahmen ergeben. Gleichzeitig unterliegt das Untersuchungsgebiet derzeit jedoch auch einem enormen städtebaulichen Wandel, der bestehende Strukturen nachhaltig ändern wird und somit auch das Verkehrssystem vor neue Herausforderungen stellt. Darüber hinaus bestand die Aufgabe, Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen, im Verkehrssystem der Überseestadt auch bei einer vollen Entwicklung des Untersuchungsgebietes leistungsfähige Verkehrsabläufe gewährleisten zu können. Es war demnach notwendig sich mit der Gebietsentwicklung bis 2030 auseinander zu setzen und die verkehrlichen Wirkungen dieser Entwicklung aufzuzeigen.

Hierfür wurde ein Verkehrsmodell erstellt, für den Analysezustand kalibriert und abschließend das Verkehrsaufkommen der Prognose eingespielt. Die dafür erforderlichen Arbeitsschritte werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

3.2 Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells

Zur Ermittlung und Abbildung der Bestands- sowie Prognoseverkehrsströme war es erforderlich die Überseestadt in einem Verkehrsmodell nachzubilden. Dazu wurde mit der Software VISUM ein Verkehrsmodell erstellt, welches das Straßennetz des Untersuchungsgebietes abbildet. Den Strecken und Knoten im Straßennetz waren dabei Kennwerte zuzuweisen, welche beispielsweise die Kapazität, zulässige Verkehrsmittel und die zulässige Geschwindigkeit abbilden. Dies erfolgte abgestuft in Abhängigkeit des Ausbauszustandes bzw. der Bedeutung der Strecke.

Die Verkehrsnachfrage wurde in Microsoft Excel berechnet und über Verkehrsbezirke als Schnittstelle ins Verkehrsmodell eingebunden. Insgesamt wurde die Überseestadt sehr detailliert mit 93 Verkehrsbezirken abgebildet. Diese entsprechen im Wesentlichen einzelnen Straßenblöcken, so dass eine sehr differenzierte Einspeisung der Verkehrsmengen möglich war. Das umliegende Stadtgebiet wurde mit weiteren 10 sogenannten Kordonbezirken abgebildet.



Grafik 41: Einteilung der Überseestadt in Verkehrsbezirke

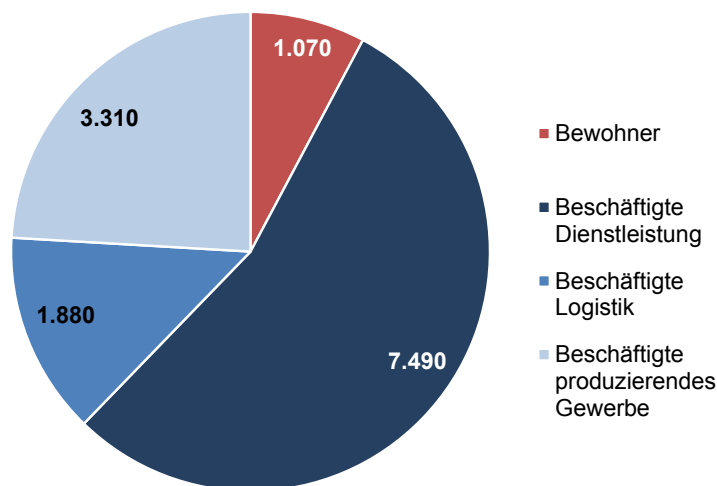
Die Verbindung der Verkehrsbezirke mit dem Straßennetz erfolgte mittels sogenannter Anbindungen. Falls dies sinnvoll erschien, wurden einem Verkehrsbezirk mehrere Anbindepunkte zum Straßennetz zugeordnet, insbesondere um die Verteilung der Verkehrsströme im Nebennetz noch stärker an die Realität anzunähern.

3.3 Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Analyse und Kalibrierung des Verkehrsmodells

Damit sichergestellt werden konnte, dass das Verkehrsmodell in der Lage ist realitätsnahe Verkehrsströme abbilden zu können, war eine Kalibrierung erforderlich. Dazu wurde das Verkehrsaufkommen der Analyse ermittelt, im Modell umgelegt und die so gewonnen Verkehrsbelastun-

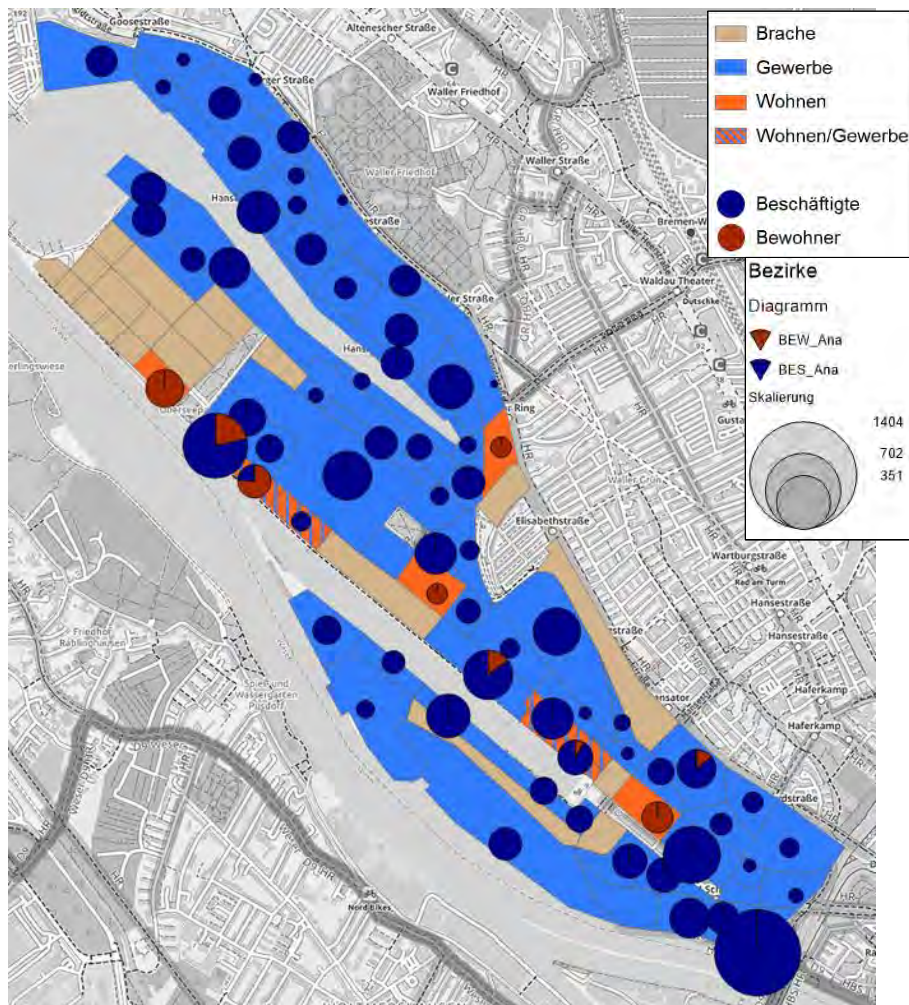
gen mit Zählwerten verglichen. Durch Anpassungen im Nachfragemodell (z.B. Verkehrsmittelwahlverhalten) und im Angebotsmodell (z.B. Widerstände an Knotenpunkten und auf Strecken) wurden die Modellwerte schrittweise den Zählwerten angepasst, bis eine zufriedenstellende Übereinstimmung erzeugt werden konnte.

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage erfolgte dabei mithilfe einer Berechnungstabelle auf Basis der von der Wirtschaftsförderung Bremen zur Verfügung gestellten Grundstückstabelle. In dieser Tabelle befinden sich Angaben zur Nutzung der Grundstücke im Analysefall und im Prognosefall sowie die vorhandenen bzw. erwarteten Bewohner- und Beschäftigtenzahlen. In Summe ergaben sich aus den Angaben der Wirtschaftsförderung die folgenden Strukturdaten für die Beschäftigten und Bewohner der Überseestadt zum Analysezeitpunkt Ende 2015. Insgesamt lebten bzw. arbeiteten zu diesem Zeitpunkt etwa 13.750 Personen im Untersuchungsgebiet.



Grafik 42: Bewohner und Beschäftigte in der Überseestadt Ende 2015

Der Anteil der Bewohner in der Analyse ist sehr gering. Ende 2015 waren das Quartier „Weserufer“ und wenige Baufelder im Quartier Hafenkante fertiggestellt. Außer einem Bestandshaus mit Bewohnern an der Baumstraße gab es darüber hinaus keine festen Wohngebäude. Ein Großteil der Bewohnerschaft bestand aus Flüchtlingen, die in den drei Übergangwohnheimen Am Kaffeequartier, Überseetor und Konsul-Smidt-Straße untergebracht waren. Folgende Grafik zeigt die räumliche Verteilung der Bewohner und Beschäftigten in der Überseestadt Ende 2015.



Grafik 43: Beschäftigte und Bewohner der Überseestadt in Analyse und Prognose

Es wird deutlich, dass weite Teile der Überseestadt noch brach lagen bzw. Zwischennutzungen vorbehalten waren. Deutliche Konzentrationen der Beschäftigten können im Bereich Eduard-Schopf-Allee, Südende Europahafen, am Landmarktower sowie am Holz- und Fabrikenhafen ausgemacht werden.

Ergänzt wurden diese Daten um verkehrsbezirksfeine Zahlen zu Schul- und Kita-Plätzen sowie Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet. Auf dieser Grundlage wurde die Anzahl täglicher Kfz-Fahrten und ÖPNV-Fahrten für die folgenden Gruppen berechnet:

- Bewohner
- Beschäftigte Produktion/ Logistik
- Beschäftigte Dienstleistung
- Kunden
- Wirtschaftsverkehr
- Sonstige: Flüchtlinge, Schul- und Kita-Kinder, Kunden der Geschäfte

Das Verkehrsmittelwahlverhalten wird maßgeblich durch die Erschließung eines Standortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestimmt. Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Überseestadt wurde daher den Bezirken ÖPNV-Erschließungs-Klassen zugeordnet, für die abgestufte Anteile am Modal Split vorgegeben wurden. Die Einteilung der Überseestadt in diese Erschließungszonen kann Grafik 23 entnommen werden. Die Festlegung des Verkehrsmittelwahlverhaltens erfolgte auf Grundlage der SrV-Kennzahlen Gesamt-Bremens und seiner Stadtteile sowie der zweckbezogenen Auswertungen dieser Mobilitätsbefragung von 2013.

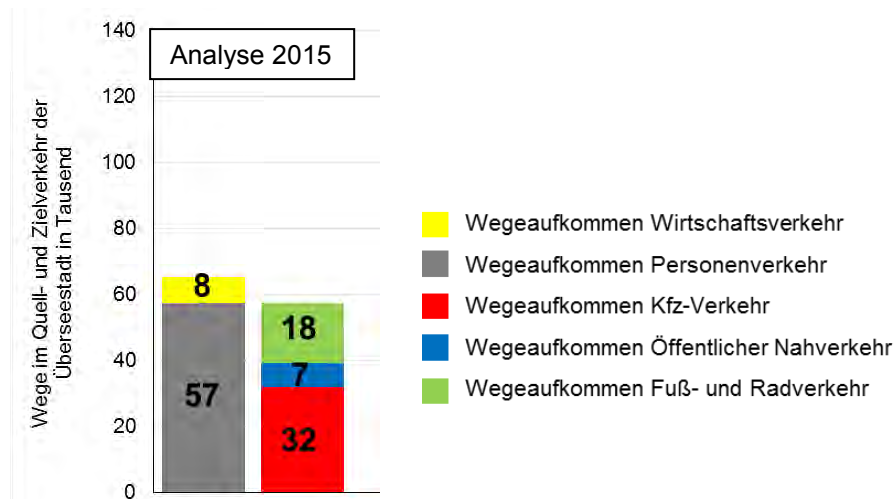
Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr erfolgte für die Bewohner und die Beschäftigten über die Multiplikation der Personenzahl, der durchschnittlichen täglichen Wegezahl und des Kfz-Anteils an den Wegen in jedem Bezirk. Zusätzlich wurden noch die folgenden Kenngrößen berücksichtigt, die sich mindernd und erhöhend auf das Kfz-Verkehrsaufkommen auswirken:

- o Anteil der Wege außerhalb der Überseestadt für Bewohner
- o Zusätzlicher Besucherverkehr der Bewohner
- o Vor-Ort-Anteil der Beschäftigten
- o Besetzungsgrad der Pkw für Bewohner und Beschäftigte

Der Kunden- und Wirtschaftsverkehr wurde gemäß der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der FGSV¹⁸ über die Zahl der Beschäftigten (z.B. Kundenwege je Beschäftigtem) und die Art des Gewerbes bestimmt. Im Kundenverkehr ist ebenfalls ein Pkw-Besetzungsgrad berücksichtigt worden.

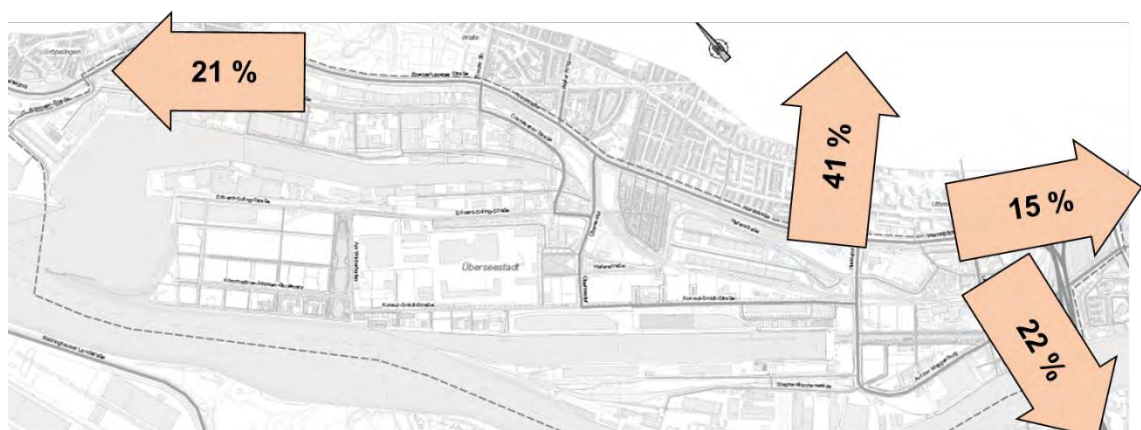
Für die Analyse wurde ein Gesamt-Wegeaufkommen im Personenverkehr von 57.200 Wegen je Werktag ermittelt. Der Kfz-Verkehr ist das maßgebliche Verkehrsmittel. Mehr als die Hälfte aller Wege (56 %) werden so zurückgelegt. Mit Berücksichtigung des Pkw-Besetzungsgrades ist mit einem täglichen Fahrtenaufkommen im Personenverkehr von etwa 30.900 Kfz/ Werktag zu rechnen. Hinzu kommen etwa 9.900 Kfz-Fahrten des Wirtschaftsverkehrs, bei dem von einem Kfz-Anteil von 100 % ausgegangen wird. Im ÖPNV ist mit einem werktäglichen Aufkommen von etwa 6.500 Personenfahrten zu rechnen.

¹⁸ Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Grafik 44: Wegeaufkommen und Verteilung Verkehrsmittelwahl im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt Analyse 2015

Die in jedem Bezirk ermittelte Kfz-Verkehrsmenge wurde im nächsten Schritt auf das Verkehrsangebot umgelegt. Da mit einem Modellausschnitt nur für die Überseestadt gearbeitet wurde, waren Informationen zur Verteilung der Verkehrsströme auf die Kordonbezirke erforderlich. Hierzu wurden Spinnenauswertungen des gesamtbremischen Verkehrsmodells ausgewertet. Im Ergebnis konnte eine Matrix ermittelt werden, die angab, wieviel Prozent des Verkehrsaufkommens eines Bezirkes in einem bestimmten Bereich der Überseestadt auf welchen Ziel- oder Quellquerschnitt (= Kordonpunkt) zu verteilen war.



Grafik 45: Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf die Kordonpunkte des Verkehrsmodells (gruppiert)

Es ist dabei deutlich geworden, dass ein Großteil der Verkehre der Überseestadt in der Analyse von/ nach Walle und darüber hinaus zur A27 führen. Etwa 41 % aller Fahrten wurden Querschnitten nach Westen zugordnet. Der meiste Verkehr floss dabei über die Hansastrasse von/ zur Überseestadt. Etwa gleich waren die Anteile der Fahrten nach Norden (Werftstraße) und auf die andere Weserseite (Stephanibrücke). Vergleichsweise wenige Fahrten im Kfz-Verkehr bewegten sich zwischen Innenstadt und der Überseestadt. Dies scheint zunächst ein Widerspruch zu den

Ergebnissen im ÖPNV /Grafik 33) zu sein, bei dem die meisten Fahrten zwischen Überseestadt und Zentrum festgestellt wurden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass in der ÖPNV-Auswertung jede regionale Fahrt, bei der am Hauptbahnhof vom Zug auf den Bus oder die Straßenbahn umgestiegen wurde, dem Bezirk Zentrum zugewiesen wurde, obwohl die Fahrt durchaus von einem ganz anderen Ort, auch im Süden, Osten oder Norden der Stadt herkommen könnte.

In Überlagerung des ermittelten Verkehrsaufkommens und der Kenntnisse über die räumliche Verteilung der Fahrten konnte die Analyse-Verkehrsbelastung der Straßen in der Überseestadt ermittelt werden. Die Ergebnisse sind in *Abbildung 2* am Ende des Berichts festgehalten und wurden bereits in Kapitel 2.1.3 diskutiert.

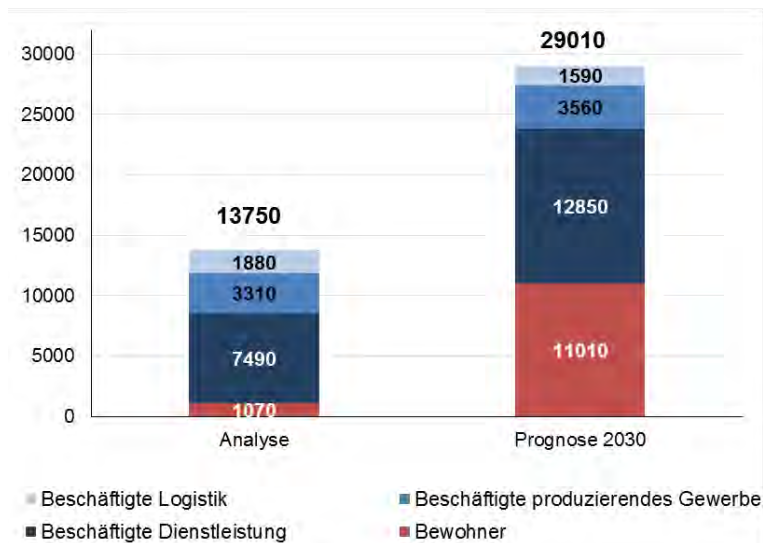
3.4 Entwicklung relevanter Strukturgrößen

Für die Szenarienbetrachtung war es notwendig die für 2030 prognostizierten Strukturdaten aufzuarbeiten. Die Strukturdaten waren dabei Vorgaben des Auftraggebers und resultierten einerseits aus bereits bekannten konkreten städtebaulichen Planungen (v.a. Hafenkante) als auch aus Annahmen einer möglichen Entwicklung (z.B. Stephanikirchenweide).

Wie unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt wurde, könnte es durch die geplante Aufgabe des Standortes eines größeren Industriebetriebes im Bereich zwischen Europahafen und Weser zu einer Nutzungsänderung kommen. Da es zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch keine Entscheidung oder auch nur eine Präferenz für eine künftige Nutzung gab, wurden zwei mögliche Entwicklungsszenarien, die jeweils von einem hohen Verkehrsaufkommen ausgehen, vorgegeben:

- o Szenario 1: überwiegende Nutzung der Flächen für gemischte Wohn- und Dienstleistungsbauung (ähnlich Hafenkante), wenige schwerverkehrsaffine Nutzungen
- o Szenario 2: ausgedehnte Nutzung der Flächen für gemischte Wohn- und Dienstleistungsbauung (ähnlich Hafenkante), einige schwerverkehrsaffine Nutzungen

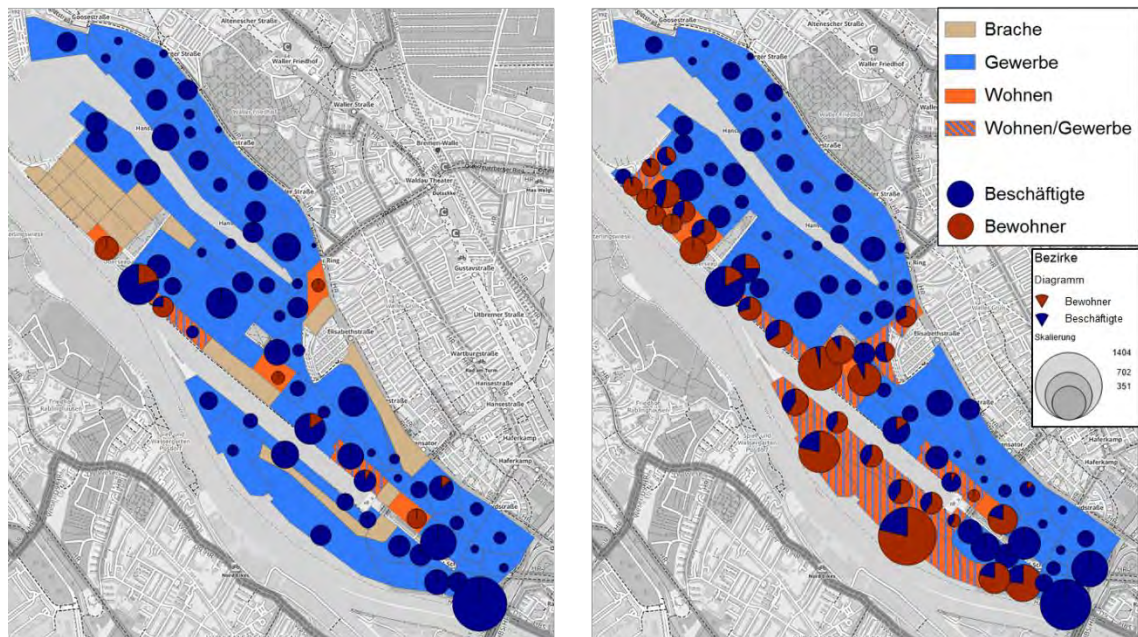
Auf ein drittes Szenario, dass von einer weitgehenden Beibehaltung der bestehenden – durch Logistik und Gewerbe geprägten – Strukturen ausgeht wurde verzichtet, da sich hier kein derart hohes Verkehrsaufkommen einstellt, wie in den betrachteten Szenarien. Im Vergleich der verkehrlichen Wirkungen beider Szenarien stellte sich Szenario 1 als maßgeblich heraus, da hier zwar mit weniger Schwerverkehr zu rechnen ist, die höheren Mengen an Kfz für die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten jedoch ausschlaggebend waren. Szenario 1 wurde daher in die Betrachtung der gesamten Überseestadt überführt. In Summe ergab sich dadurch eine Entwicklung der maßgeblichen Strukturdaten, wie in folgender Grafik einzusehen.



Grafik 46: Beschäftigte und Bewohner der Überseestadt in Analyse und Prognose

Ausgehend von der für die Südseite des Europahafens unterstellten Nutzungen ist mit mehr als einer Verdopplung der Bewohnerzahl in der Überseestadt und der hier verorteten Arbeitsplätze zu rechnen. Auffällig ist, dass der Anteil der Bewohner überproportional zunimmt, was vor allem mit dem größeren Flächenpotential für Wohnbebauungen zusammenhängt. Während sich die Zahl der Bewohner etwa verzehnfacht, nimmt die Zahl der Arbeitsplätze insgesamt um etwa 40 % zu. Dabei stagniert jedoch die Zahl der Beschäftigten im Bereich Logistik und Produktion. Zuwächse werden nahezu ausschließlich im Bereich der Dienstleistungsunternehmen gesehen.

Der Vergleich der räumlichen Verteilung der Bewohner und Beschäftigten in Analyse und Prognose (folgende Grafik) zeigt deutlich, dass insbesondere im Bereich des Europahafens und am Weserufer mit umfangreichen Wohnbaumaßnahmen zu rechnen ist. Insgesamt wandelt sich dieser Bereich vom weitgehend unbebauten Brachland oder dünn besiedelten Gewerbegebiet zu einem urbanen und durchmischten Viertel. Wenige Änderungen der Nutzerstruktur sind im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens zu erwarten, der nach den Vorstellungen der Stadt auch in den kommenden Jahren ein wichtiger Gewerbe- und Hafenstandort im Stadtgebiet Bremens sein soll.



Grafik 47: räumliche Verteilung der Beschäftigten und Bewohner der Überseestadt in Analyse (links) und Prognose (rechts)

In der Prognose werden zusätzlich noch neue Einkaufsflächen (v.a. an der Marcuskaje), sowie Plätze in Schulen und Kindergärten geschaffen. Diese sind im Prognosemodell berücksichtigt. Am Übergang zwischen Überseepark und Wendebecken ist mit der Weichen Kante ein Strandpark am Wasser geplant, der nicht nur Anziehungskraft für die Bewohner der Überseestadt besitzen dürfte. Insbesondere wird mit einer erhöhten Nachfrage aus Gröpelingen gerechnet, welches derzeit mit Grünflächen unterversorgt ist.

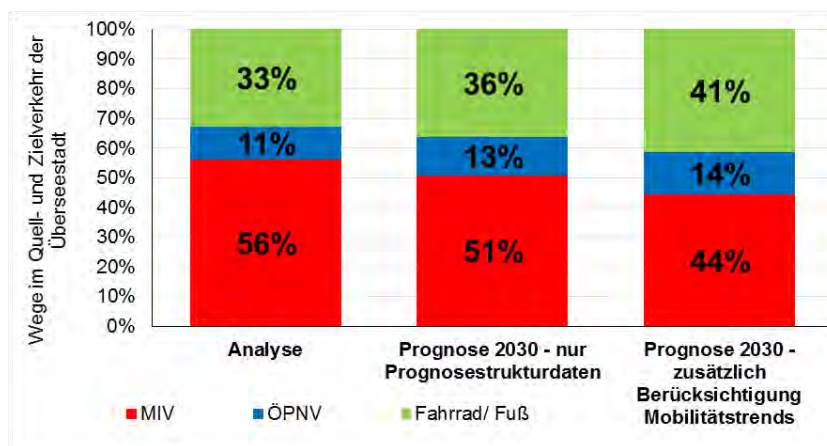
3.5 Fortschreibung von Mobilitätskennziffern für die Prognose

Das Prognoseverkehrsaufkommen wird neben den Strukturdaten wesentlich durch Mobilitätskennziffern bestimmt. Angesichts des langen Prognosehorizonts und des grundlegenden Wandels, der in der Überseestadt bis 2030 zu erwarten ist, erschien es nicht zielführend, die für die Analyse ermittelten Kennwerte unverändert für das Basisszenario der Prognose zu übernehmen. Vielmehr sind bei der Verkehrsmittelwahl und der Zielwahl (Kordonquerschnitte) Änderungen vorgenommen worden, die insbesondere die folgenden Trends abbilden sollen:

- o Die Überseestadt entwickelt sich zunehmend von einem größtenteils gewerblich geprägten Gebiet zu einem durchmischten urbanen Viertel. Aus verkehrlicher Sicht hat dies insbesondere zur Folge, dass die Bewohner der Überseestadt ihre Ziele zunehmend in der Überseestadt finden und diese kürzeren Wege im stärkeren Maße mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen können.

- o Im Basisszenario werden bereits erste ÖPNV-fördernde Maßnahmen zugrunde gelegt (siehe Kapitel 3.5.1), sodass auch von einer stärkeren Akzeptanz dieses Angebotes ausgegangen werden darf.
- o Die Stadt Bremen hat sich im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ehrgeizige Ziele in Bezug auf eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesteckt. Hierfür werden stadtweit Maßnahmen umgesetzt, welche die Kfz-Affinität der Bevölkerung insgesamt weiter senken soll. Es ist davon auszugehen, dass hiervon auch die Bewohner, Beschäftigten und Kunden der Überseestadt profitieren können.
- o Zu guter Letzt unterliegt die Verkehrsmittelwahl auch äußeren Trends, die nicht direkt durch eine Kommune gesteuert werden können. Es ist in den vergangenen Jahren zu beobachten gewesen, dass die Autoverfügbarkeit insbesondere in den jüngeren Generationen weniger wichtig eingeschätzt wird. Zudem tragen auch steigende Energiekosten dazu bei, dass heute öfter versucht wird, Autofahrten zu vermeiden. Diese Trends dürften in den kommenden Jahren anhalten.

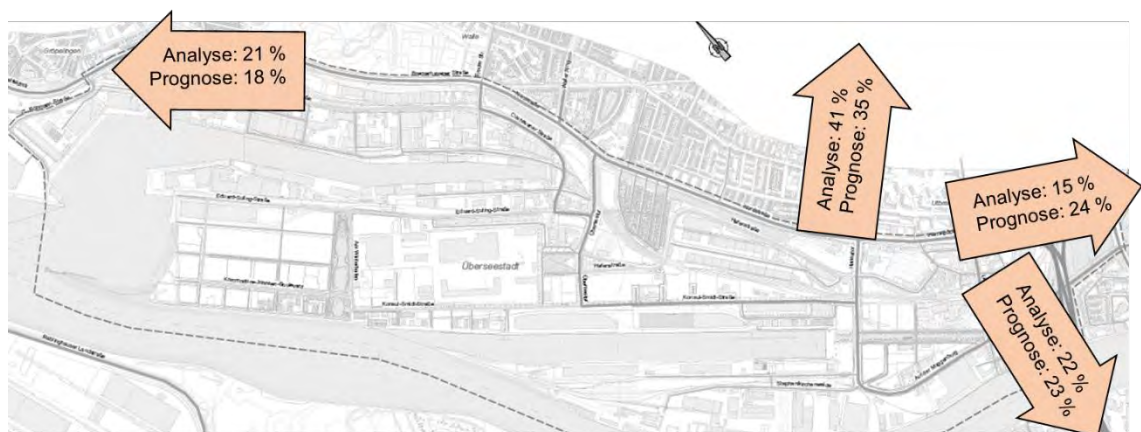
In Überlagerung all dieser Einflüsse wurden das Verkehrsmittelwahlverhalten der betrachteten Nutzergruppen angepasst und die Ansätze mit dem Auftraggeber abgestimmt. Über alle Wege des Personenverkehrs ergibt sich ein deutlicher Wandel des Modal Split im Vergleich zur Analyse. So reduziert sich der Anteil der mit dem Kfz zurückgelegten Wege von 56 % auf 44 %, während die Anteile von ÖPNV und Rad/Fuß deutlich zunehmen.



Grafik 48: Verkehrsmittelwahl in Analyse und Prognose für die Quell- und Zielverkehre der Überseestadt

Dass dieser Wandel jedoch nur zum Teil aus den angepassten Annahmen zur Verkehrsmittelwahl resultieren, soll die oben stehende Grafik verdeutlichen. Bereits durch die Änderung der Strukturdaten in der Prognose und den damit immens ansteigenden Anteil an Bewohnern in der Überseestadt kommt es zu einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs-Anteils auf 51 %. Dies ist durch das bereits weniger autoaffine Verkehrsverhalten der Bewohner zu erklären, welches für die Verkehrserzeugung im Verkehrsmodell implementiert wurde.

Auch in der Zielwahl der Wege von/ zur Überseestadt schlägt sich der größer werdende Anteil an Bewohnern in der Überseestadt nieder. So wurde in Abstimmung mit den Auftraggebern beschlossen, die in Kapitel 3.2 beschriebene Verteilung der Verkehrsströme auf die Kordonquerschnitte anzupassen. Grundlage war die Annahme, dass Bewohner einen deutlich stärkeren Bezug zur Innenstadt als Ziel ihrer Wege haben, als dies für die bisher vor allem gewerblich geprägten Wege zutrifft. Hier dürfte die Bedeutung der Relation Überseestadt nach Norden und Richtung Walle – also zu den weiteren Hafen- und Logistikflächen Bremens und zur Autobahn eher abnehmen. Die folgende Grafik zeigt die geänderten Anteile der räumlichen Verteilung der Wege aus der bzw. in die Überseestadt.



Grafik 49: Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf die Kordonpunkte des Verkehrsmodells (gruppiert) in Analyse und Prognose

3.6 Prognosebetrachtung in Szenarien

Die Auswirkungen möglicher Maßnahmen in der Überseestadt sind in der vorliegenden Untersuchung mithilfe verschiedener Szenarien bewertet worden. Dies waren im Einzelnen:

- o **Analyse:** Bestands-Verkehrsangebot mit den Strukturdaten zu Ende 2015
- o **Basisszenario (Prognose-Nullfall):** Berücksichtigung von festen Sowieso-Maßnahmen und mit den Strukturdaten für 2030
- o **Optimierungsszenario:** Berücksichtigung kleinerer, vergleichsweise kostengünstiger Maßnahmen, die das Verkehrssystem bestandsnah optimieren (Ausnahme bildet hierbei der Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich Hafenstraße), Strukturdaten für 2030
- o **Übergangsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem, Strukturdaten für 2030
- o **Innovationsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem – auch solche, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind, Strukturdaten für 2030

Die weitere Erläuterung der Szenarien, ihrer Bewertungen und konkreter Maßnahmen erfolgt ab Kapitel 5.

3.7 Bewertung des Prognosenußfalls (Basisszenario)

3.7.1 Maßnahmen des Basisszenarios (Sowieso-Maßnahmen)

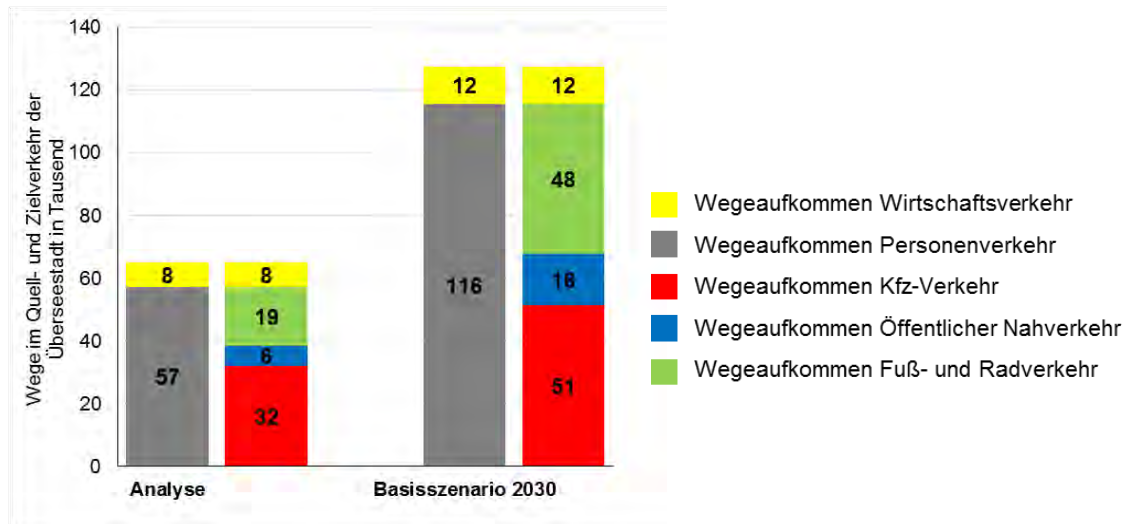
Das Basisszenario stellt die Bewertungsbasis für die Prognosebetrachtungen dar. Neben den in Kapitel 3.3 beschriebenen Strukturdaten der Prognose und den Anpassungen der Mobilitätskennziffern (Kapitel 3.4) sind in diesem Szenario erste Maßnahmen mit konkreten Auswirkungen auf den Untersuchungsbereich implementiert worden. Es handelte sich dabei ausschließlich um Maßnahmen, deren Umsetzung bereits kurz bevor steht oder deren Umsetzung in der Prognose sicher unterstellt werden kann. Im Einzelnen waren dies die folgenden Maßnahmen:

- o Verlängerung der Buslinie 20 bis zur Weichen Kante und Taktverdichtung auf 15 Minuten zur Hauptverkehrszeit zwischen Weicher Kante und Hauptbahnhof (Maßnahme Ö.8_1): Durch diese Maßnahme werden insbesondere die neuen Wohnquartiere im Überseepark besser mit dem ÖPNV erschlossen. Bis zur Fertigstellung der Straßenstrukturen im Überseepark verkehrt der Bus in einer Schleife über Kommodore-Johnsen-Boulevard und Herzogin-Cecilie-Allee von der Straße Am Winterhafen und zurück. Später soll der Bus vom Kommodore-Johnsen-Boulevard über die Kommodore-Ziegenbein-Allee zur Eduard-Suling-Straße verkehren. Für die Erschließungswirkung im Bereich Überseepark ist zwischen diesen beiden Linienführungen zunächst nicht von maßgeblichen Unterschieden auszugehen.
- o Fertigstellung der Weserquerung im Zuge der A281: Diese Maßnahme wird Auswirkungen auf das gesamte Straßennetz Bremens haben, da mit diesem Lückenschluss ein Schnellstraßennetzing um Bremen herum geschlossen werden soll, der viele Verkehre aufnimmt. Der geplante Wesertunnel quert die Weser stromabwärts der Stephanibrücke und löst diese dann als nördlichste Weser-Straßenquerung in Bremen ab (die insgesamt nördlichste Weserquerung befindet sich bei Rodenkirchen 50 km stromabwärts der Stephanibrücke). Aus den Auswertungen des gesamtbremischen Verkehrsmodells konnte eine Entlastung der Nordstraße um etwa 5.000 Kfz/ 24 h und der B6 am Nordwestknoten um etwa 9.000 Kfz/ 24 h ermittelt werden. Diese Rückgänge wurden in die Nachfragematrizen des Verkehrsmodells der vorliegenden Untersuchung übernommen.

3.7.2 Wegeaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbelastungen

Durch die enorme Zunahme an Personen, die in der Überseestadt wohnen oder arbeiten, nimmt die Zahl der Wege mit Ziel oder Quelle in der Überseestadt ebenfalls enorm zu. Bei voller Entwicklung des Untersuchungsgebietes ist mit einer Verdopplung der Wege im Personenverkehr zu rechnen. Durch die in Kapitel 3.4 beschriebenen Annahmen zur Entwicklung der Verkehrsmit-

telwahl steigt der Anteil der mit dem Kfz zurückgelegten Wege jedoch nicht im selben Maß, sondern um 60 %. Deutlich überproportional nehmen die Wege im ÖPNV (+153 %) und im Rad- und Fußverkehr zu (+156 %). Im Wirtschaftsverkehr ist mit einer Zunahme um etwa 50 % zu rechnen.

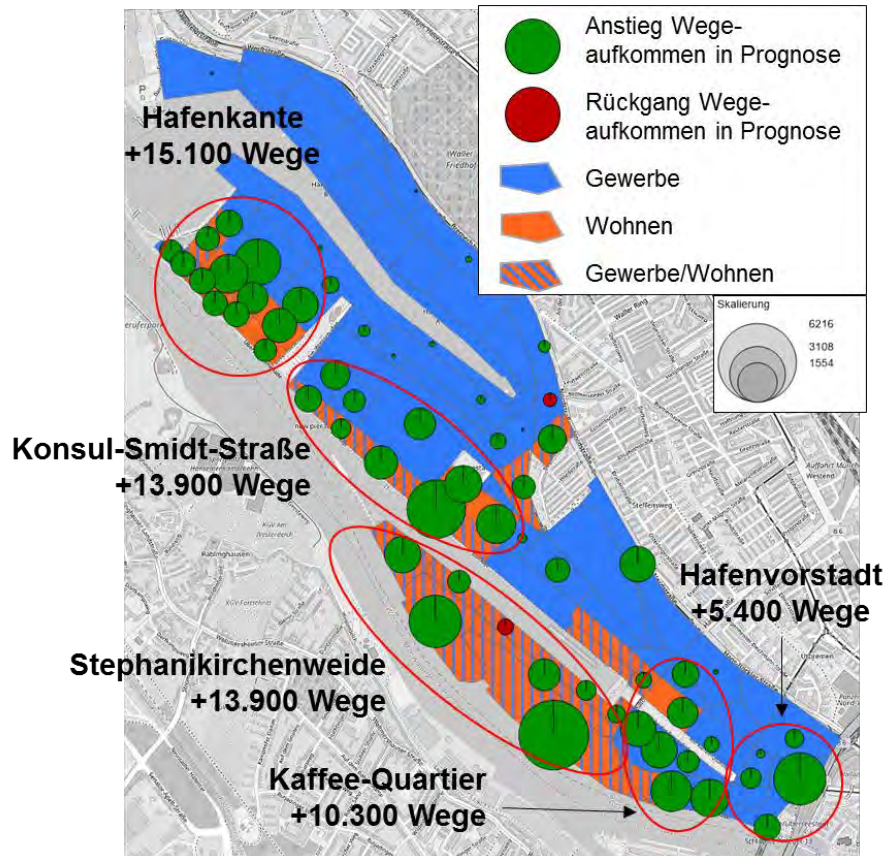


Grafik 50: Wegeaufkommen in Analyse und Basisszenario der Prognose 2030

Die Verkehrsmittelwahl des Basisszenarios zeigt daher bereits deutliche Unterschiede zum Modal Split der Analyse. Der Anteil der Kfz-Wege reduziert sich um 12 Prozentpunkte von 56 % auf 44 %. Der Modal Split der Basisprognose wird in Kapitel 3.4 näher erläutert und mit einer Grafik veranschaulicht.

Die Zuwächse des Verkehrsaufkommens verteilen sich dabei nicht gleichmäßig in der Überseestadt sondern konzentrieren sich in den Bereichen heute geringer Nutzungsdichte oder mit einem hohen Brachflächenanteil. Dies betrifft insbesondere die nachstehenden Bereiche, die auch in der folgenden Grafik noch einmal hervorgehoben sind:

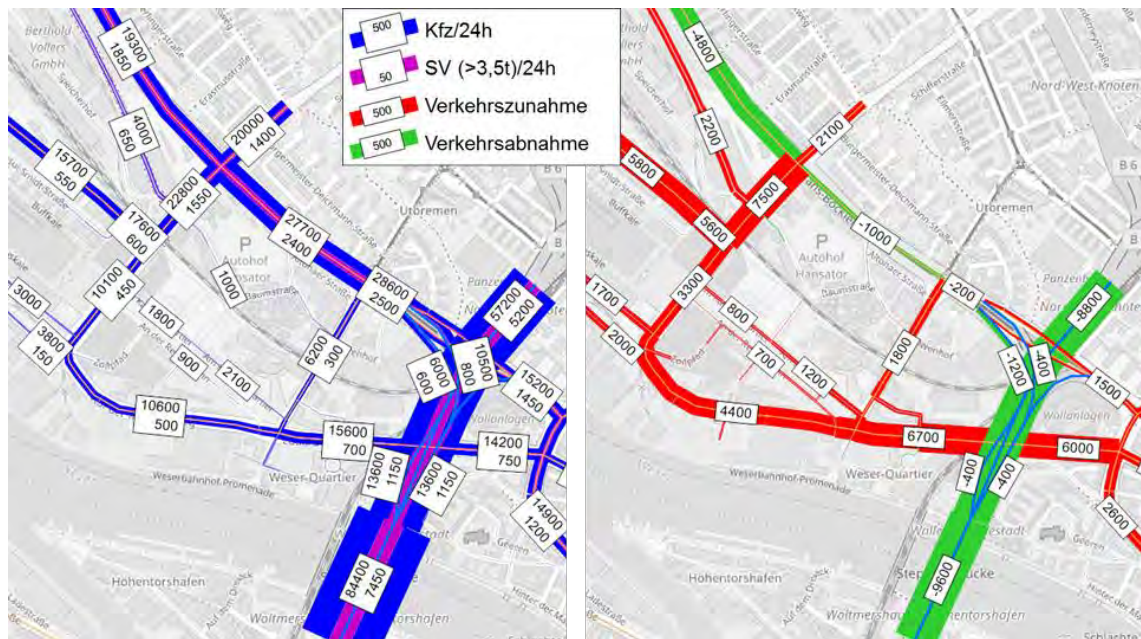
- o Hafenkante
- o Entlang der Konsul-Smidt-Straße
- o Halbinsel Stephanikirchenweide zwischen Weser und Europahafen
- o Kaffee-Quartier
- o Hafenvorstadt



Grafik 51: räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Basisszenario der Prognose 2030 (Summe über alle Verkehrsarten)

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsteht demnach insbesondere entlang der Hauptentwicklungsachse der Überseestadt beidseits des Europahafens und am Weserufer. Zahlreiche Wege entstehen auch in den verkehrlich schwierig zu erschließenden Halbinsellagen des Überseeparks und zwischen Europahafen und Weser.

Durch Umlegung der ermittelten Kfz-Verkehrsmengen konnten die Verkehrsbelastungen der Prognose im Basisszenario ermittelt werden. **Abbildungen 8 und 9** am Ende des Berichts zeigen die Kfz- und Schwerverkehrsmengen sowie die Differenzbelastung zwischen Analyse und Basisszenario. Für die südliche Überseestadt sind diese Angaben in der folgenden Grafik zusammengefasst.

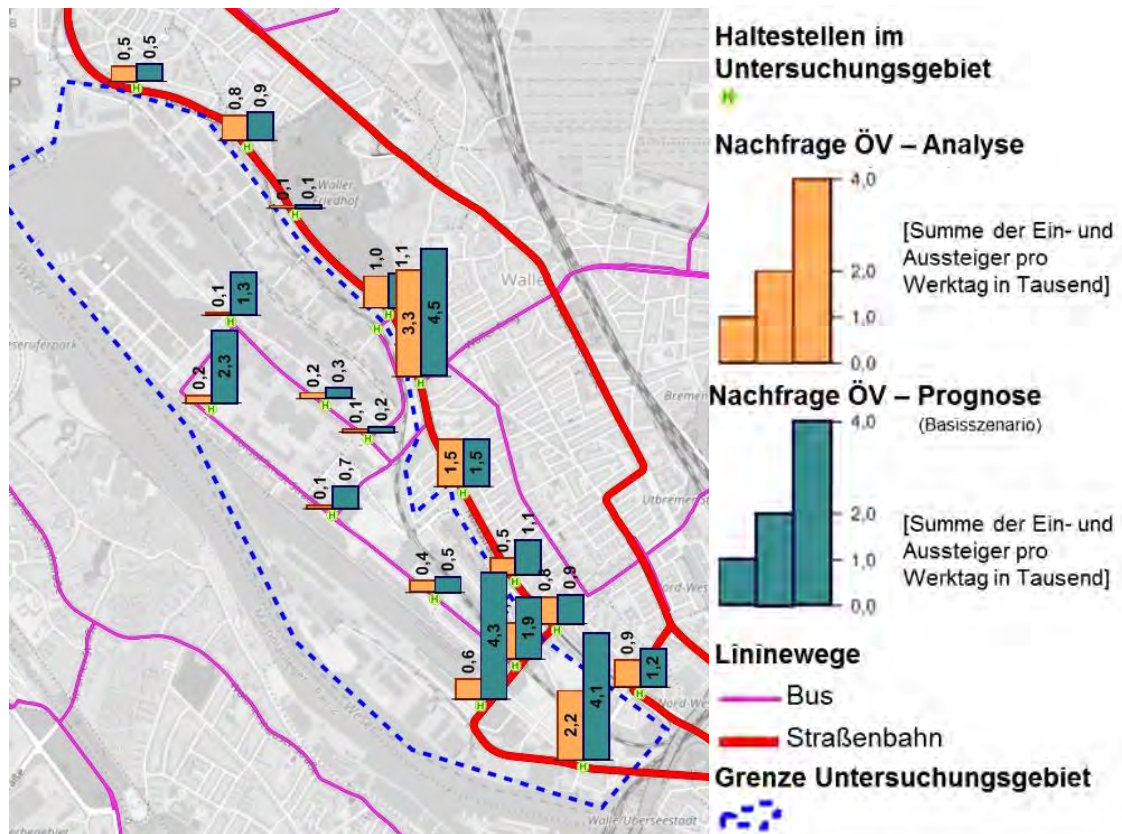


Grafik 52: Verkehrsbelastungen im Süden der Überseestadt im Basisszenario (links) und Differenz zur Analyse (rechts)

Es wird deutlich, dass die Kfz-Verkehrsmengen innerhalb der Überseestadt deutlich zunehmen. Durch die erheblichen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Hafenkante entstehen hier Verkehre, welche die Überseestadt auf ihrem Weg in Richtung Zentrum, Walle und zur Stephaniabrücke komplett durchqueren müssen. Die Verkehrsbelastung im südlichen Bereich der Konsul-Smidt-Straße wächst um fast 50 % gegenüber der Analyse an. Ähnliche Verkehrszuwächse sind auf den Straßen Hansator, Eduard-Schopf-Allee und Lloydstraße zu erwarten. Mit etwa einer Verdopplung der Verkehrsmengen ist gemäß der Modellergebnisse auf der nördlichen Konsul-Smidt-Straße, der Eduard-Suling-Straße und der Hafenstraße zu rechnen. Auffällig ist, dass die Entlastung der Hans-Böckler-Straße, welche durch den Netzschluss der A281 mit einem Wesertunnel entsteht, durch die Mehrverkehre der Überseestadt nahezu egalisiert wird.

Im Sinne der Leistungsfähigkeit als günstig zu bewerten ist, dass ein Großteil der zusätzlichen Verkehre aufgrund von neuer Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet entsteht. Diese Verkehre verhalten sich hinsichtlich ihres tageszeitlichen Verlaufs antizyklisch zum bisher dominanten Berufsverkehr. An den Knotenpunkten werden daher oftmals vor allem die – zu den heute maßgeblichen Abbiegeströmen – gegenläufigen Verkehrsströme überdurchschnittlich zunehmen.

Im ÖPNV können die Zunahmen der Verkehrsnachfrage am anschaulichsten durch die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen gezeigt werden.



Grafik 53: Ein- und Aussteiger im ÖPNV in Analyse und Prognose Basisszenario der Überseestadt

Es wird deutlich, dass insbesondere in den Bereichen der Haltestellen Eduard-Schopf-Allee, Europahafen, Konsul-Smidt-Straße, Schuppen 3, Silbermannstraße und Am Winterhafen erhebliche Fahrgastzuwächse zu erwarten sind. Teilweise verzehnfachen sich die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen bzw. ist mit einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 3.700 Ein- und Aussteiger am Tag zu rechnen. Zur besseren Vergleichbarkeit in der Darstellung, sind in oben stehender Grafik die Ein- und Aussteiger der im Basisszenario neu hinzukommenden Haltestellen an der Hafenkante der Haltestelle Silbermannstraße zugeordnet.

Bezogen auf die Nachfrage der beiden Hauptlinien, welche die Überseestadt erschließen, kann für das Basisszenario folgendes festgestellt werden:

- o Linie 3: Die Nachfrage auf der Straßenbahnachse steigt um bis zu 25 % (Abschnitt Eduard-Schopf-Allee – Doventor). Bei gleichbleibender Kapazität ist eine erhöhte Auslastung und damit ein Absinken des Qualitätsniveaus der Beförderung zu erwarten, die Nachfrage kann aber bedient werden.
- o Linie 20: Die Nachfrage der Busachse steigt um bis zu 200 % an (Abschnitt Eduard-Schopf-Allee – Doventor). Auch im weiteren Verlauf (Abschnitt Silbermannstraße – Schuppen 3) ist mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen um 100 % zu rechnen. Bei gleichbleibender Kapazität

ist ein Absinken des Qualitätsniveaus der Beförderung zu erwarten. Bei einzelnen Fahrten ist ggf. mit einer Nachfrage zu rechnen, die über der empfohlenen Auslastungsgrenze liegt.

3.7.3 Leistungsfähigkeiten im Basisszenario

Analog zu den Berechnungen für die Analyse (Kapitel 2.1.4) sind auch die Leistungsfähigkeiten der Hauptknotenpunkte im Basisszenario ermittelt worden. Dabei entschloss man sich in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe den Knotenpunkt Hansator/ Hoerneckestraße durch die Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor zu ersetzen. Dieser wurde für die weiteren Betrachtungen von allen Projektbeteiligten als maßgeblicher angesehen.

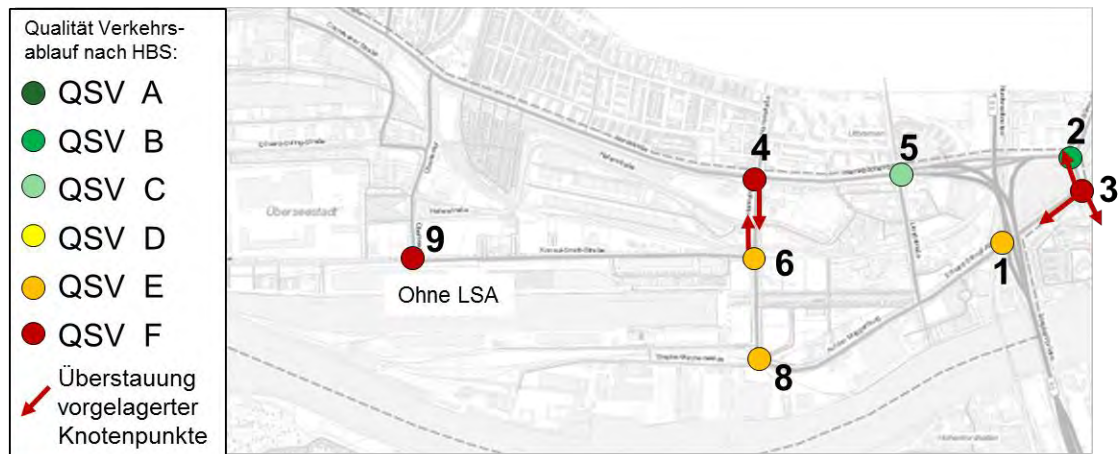
Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	E
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	F
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	E
7	Hansator/ Hoerneckestraße	Nicht betrachtet
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	E
9	Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	F (keine LSA)

Tabelle 7: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an 8 Knotenpunkten in der Überseestadt

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung ergab, dass – wie in der Analyse – maßgebliche Anschlussknotenpunkte am Rand der Überseestadt Überlastungserscheinungen aufweisen. Dabei verbesserte sich der Verkehrsablauf am Fußpunkt der Rampe zur Stephanibrücke sogar leicht von F auf E, gleichzeitig konnte am benachbarten Knotenpunkt Eduard-Schopf-Allee/ Doventor kein leistungsfähiger Verkehrsablauf nachgewiesen werden.

Auch innerhalb der Überseestadt steigt die Zahl der Knotenpunkte ohne ausreichende Kapazität bzw. mit einem ungenügenden Verkehrsablauf. Insbesondere am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor konnte keine ausreichende Kapazität nachgewiesen werden. Am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator verschlechtert sich der Verkehrsablauf gegenüber der Ana-

lyse erheblich und ist aufgrund der hohen Wartezeiten ebenfalls als unbefriedigend zu bezeichnen. Gleichwohl kann hier die Nachfrage innerhalb der Spitzenstunde grundsätzlich bedient werden. Die folgende Grafik zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung und die Lage der untersuchten Knotenpunkte.



Grafik 54: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Basisszenario

Gleichzeitig gibt die Grafik auch Auskunft darüber, an welchen Knotenpunkten Rückstaus entstehen, die wiederum negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf vorgelagerter Knotenpunkte mit sich bringen. In der durchgeführten Einzelbetrachtung der Knotenpunkte können diese Wechselwirkungen nicht berücksichtigt werden. Mit gegenseitiger Beeinflussung der Knotenpunkte ist gemäß der Berechnungen insbesondere am Hansator und am Doventor zu rechnen.

4. Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrssystems

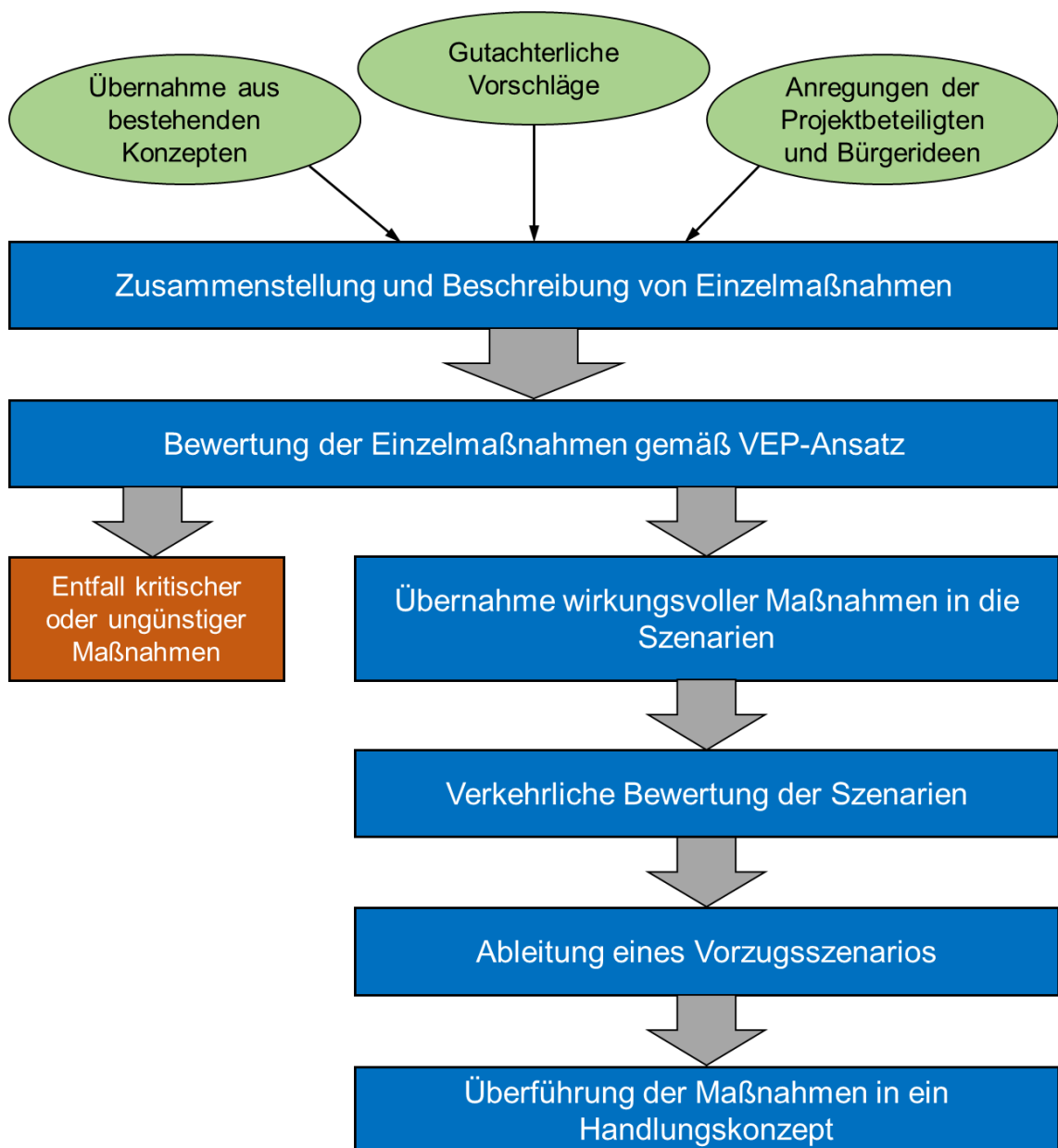
Die Überseestadt ist eines der größten städtebaulichen Entwicklungsgebiete Europas. Entsprechend umfangreiche Änderungen der Stadtstruktur sind hier auch in den kommenden Jahren noch zu erwarten. Die voranstehenden Untersuchungen haben gezeigt, dass dies grundsätzlich mit einem steigenden Verkehrsaufkommen einhergeht, wodurch an vielen Knotenpunkten kein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf mehr sichergestellt werden kann. Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation bewegen sich dabei in einem Spannungsfeld zwischen den Anforderungen der ansässigen Wirtschaft, die einen flüssigen Kfz-Verkehr fordern, und den gesamtstädtischen Zielstellungen zur Förderung des Umweltverbundes. Ein möglicherweise erforderlicher Ausbau der Straßeninfrastruktur soll daher nicht dem Zweck dienen, umfangreiche Kapazitäten für den Kfz-Verkehr zu schaffen, sondern Alternativen oder Verbesserungen zu den vorhandenen Defiziten zu schaffen. Die Herausforderungen in der Überseestadt können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Das Entwicklungsprojekt Überseestadt genießt aufgrund seiner Größe und der zentralen Lage im Stadtgebiet einer europäischen Metropole eine erhöhte Aufmerksamkeit in Bremen und darüber hinaus.
- o In der Überseestadt soll das Bremer Modell gepflegt werden, nachdem gewerbliche Nutzungen und Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zueinander entwickelt werden können und die Anforderungen beider Nutzergruppen erfüllt werden können. Hierbei ist insbesondere die Führung der Schwerverkehre als Handlungsfeld hervorzuheben. Angesichts der fortschreitenden Wohnbebauung an der Konsul-Smidt-Straße dürften sich insbesondere hier die Anforderungen von Bewohnern und Gewerbetreibenden überlagern.
- o Die Überseestadt soll als innovativer Stadtteil entwickelt werden und auch hinsichtlich der Mobilitätsangebote Modellcharakter besitzen.
- o Angesichts der bereits heute bestehenden verkehrlichen Defizite (vor allem bei der Qualität der ÖPNV-Erschließung und der Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr) zweifeln viele Akteure, mit denen während der Konzepterstellung gesprochen wurde, daran ob die Überseestadt weiterhin in der enormen Geschwindigkeit entwickelt werden kann. Gleichzeitig wird ein Zurückfahren der Entwicklungsziele nicht als realistische Option angesehen. Es werden daher vor allem auch kurzfristig wirksame Optimierungen erwartet, die um mittel- und langfristige Maßnahmen ergänzt werden müssen.
- o Die Auswertung der Basisprognose hat gezeigt, dass eine gesamtheitliche Reduktion des Kfz-Verkehrs erforderlich ist – die reine Verlagerung auf alternative Routen ist für die Wiederherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs nicht ausreichend. Überschläglichen Berechnungen zufolge müssten etwa 40 % der bis 2030 neu hinzukommenden Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, um die Leistungsfähigkeit an den Hauptknotenpunkten sicherzustellen.
- o Die Längsentwicklung der Überseestadt auf Halbinseln und die durch Wasserflächen und Gleisanlagen entstehenden inneren und äußeren Barrieren stellen eine besondere Herausforderung des Untersuchungsgebietes dar. Einerseits müssen die Hauptverkehrsachsen entlang der Entwicklungsachsen ausreichend leistungsfähig gestaltet werden und um attraktive Nahverkehrsangebote ergänzt werden. Andererseits sind die Wege innerhalb der Überseestadt durch neue Netzschlüsse zu verkürzen und die Verbindungen in benachbarte Stadtteile, insbesondere im Rad- und Fußverkehr, aber auch im ÖPNV zu verbessern. Dabei spielt die Verbindung der Überseestadt mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof eine besondere Rolle.

5. Szenarienbetrachtung

5.1 Methodik

Die Auswahl der Maßnahmen, die zur Umsetzung empfohlen werden, erfolgt über eine Einzelbewertung der Maßnahmen und über eine verkehrliche Gesamtbewertung von Szenarien, die aus Einzelmaßnahmen zusammengestellt wurden. Die folgende Grafik veranschaulicht den Prozess vom Zusammenstellen der Einzelmaßnahmen, über Szenarienbetrachtungen bis zum Handlungskonzept.



Grafik 55: Methodik der Maßnahmenfindung fürs Handlungskonzept

Die Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgte hierbei durch ein bereits im Verkehrsentwicklungsplan Bremens etabliertes Verfahren: Vier Gutachter schätzten die Wirksamkeit jeder Maßnahme zu 16 Indikatoren auf einer Skala von -3 (hohe negative Wirkung) bis +3 (hohe positive Wirkung) ein. Die zugrunde gelegten Bewertungsindikatoren orientierten sich dabei ebenfalls am VEP Bremen und damit am verkehrlichen Leitbild der Stadt. Die folgende Tabelle fasst die 16 Bewertungsindikatoren zusammen. Eine Erläuterung der Bedeutung der einzelnen Stichworte ist **Anlage 8** zu entnehmen.

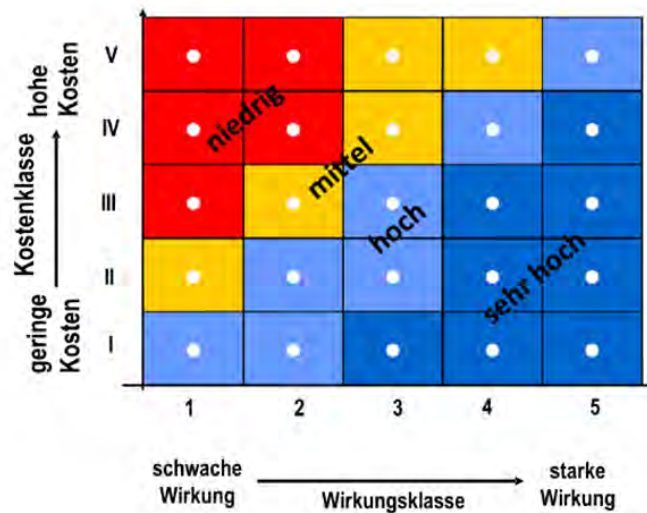
Indikator	Titel
1	Gesellschaftliche Teilhabe, Gleichberechtigung
2	Aufenthalt, Straßenraumgestaltung
3	Radverkehrsförderung
4	ÖPNV-Attraktivität
5	Barrierefreiheit
6	Verkehrssicherheit
7	Verknüpfung Umweltverbund
8	Information
9	Erreichbarkeit Innenstadt
10	SPNV-Anbindung
11	Erreichbarkeit Industrie, Gewerbe
12	Verkehrslenkung
13	Emissionen, Lärm
14	Flächenverbrauch, Trennwirkung
15	Nahmobilität
16	Innovation

Tabelle 8: Bewertungsindikatoren des Verkehrskonzepts (gemäß VEP Bremen 2025)

Mit dieser Bewertungsmethodik wären kleinere, nur lokal wirksame Maßnahmen mit dem gleichen Maßstab wie umfangreiche und möglicherweise stadtweit wirksame Ansätze bewertet worden. Um diese Diskrepanz auszugleichen, wurde das Bewertungsergebnis mit einem Betroffenheitsfaktor multipliziert (1,25 für lokal wirkende Maßnahmen; 2,0 für mittlere Betroffenheiten; 3,0 für großräumige Wirkung bzw. Betroffenheit). Mit den so gewonnen Nutzenpunkten jeder Maßnahme wurde die Wirkungsklasse ermittelt (Skala siehe Anlage 8).

Zur Ableitung der Effizienz der Maßnahme bzw. des Grades der Zielerreichung ist eine Gegenüberstellung der Wirkung (Wirkungsklasse) und der Kosten sinnvoll. Aus diesem Grund wurden für alle Maßnahmen Schätzungen bezüglich der einmaligen Investitionskosten (z.B. Baukosten, Erwerbskosten von Fahrzeugen) und der jährlich anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten

ermittelt. Durch die Abschreibung der Investitionen über eine Lebensdauer konnten so jährliche Kosten jeder Maßnahme abgeleitet werden, die als vergleichbare Grundlage aller Maßnahmen für die Einteilung in Kostenklassen verwendet wurde. Die Grenzen der Kostenklassen weichen dabei von den ursprünglichen Werten aus dem VEP ab, um die Kleinteiligkeit der Maßnahmen in der Überseestadt besser klassifizieren zu können. Die Überlagerung von Kosten- und Wirkungsklasse ergibt letztlich die Effizienz der Maßnahme.



Grafik 56: Ableitung der Zielerreichung aus Wirkungs- und Kostenklasse

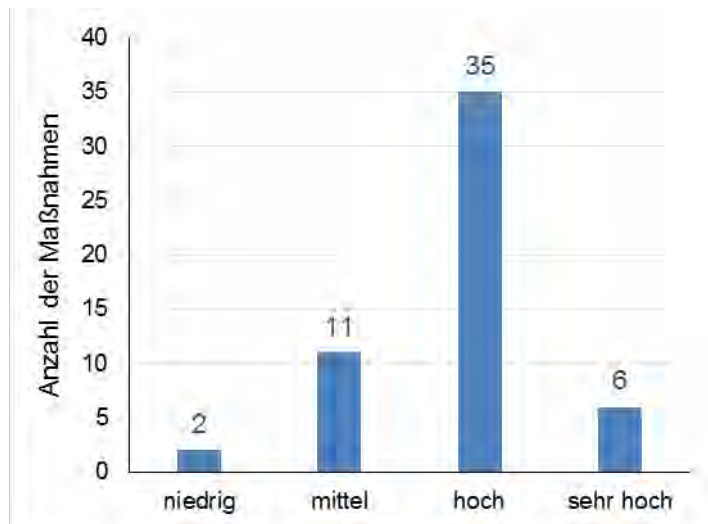
Die Maßnahmenbewertung wurde in einer zweiten Stufe um die folgenden Aspekte ergänzt:

- o Möglicherweise bestehende Zielkonflikte
- o Einschätzung der verkehrlichen Wirksamkeit
- o Abhängigkeiten und Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- o Umsetzungshemmnisse (politische, bauliche, Wirtschaftlichkeit, Interessenskonflikte)

In Summe der Bewertungsergebnisse erfolgte eine Einschätzung, ob die Maßnahme für eine weitere Betrachtung in ein (oder mehrere) Szenarien übernommen werden sollte.

5.2 Bewertungsergebnisse der Maßnahmen

Insgesamt sind 54 Einzelmaßnahmen bewertet worden. Im Ergebnis konnten effiziente Maßnahmen von weniger effizienten Maßnahmen unterschieden werden. Die folgende Grafik zeigt die Verteilung der Bewertung der Einzelmaßnahmen in den vier Bewertungsklassen.



Grafik 57: Verteilung der Maßnahmen in die Bewertungsklassen

Nur zwei Maßnahmen sind bei der Bewertung in der kritischsten Klasse eingruppiert worden. Hierbei handelte es sich jeweils um die Kfz-Brücken über die Weser im Zuge der Kommodore-Ziegenbein-Allee (S.13) und des Holz- und Fabrikenhafens (S.12). In Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurde festgelegt, beide Maßnahmen daher nicht in die Szenariobetrachtung zu überführen.

Von den als „mittel“ bewerteten Maßnahmen wurden die Querung des Wendebeckens mit einer Seilbahn (Ö.12) bzw. einem Amphibienbus (Ö.13) in den Szenarien nur insofern berücksichtigt, als dass nach Schätzungen der Gutachter kein wesentlich höheres verkehrliches Entlastungspotenzial im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt gegenüber einer Fährverbindung zu erwarten wäre. Es ist demnach für die Ergebnisse der Szenariobewertung irrelevant, mit welchem dieser drei Verkehrsmittel das Wendebecken gequert wird.

Die Bewertungsergebnisse der einzelnen Maßnahmen können den Maßnahmenblättern entnommen werden. Diese sind als **Anlage 9** Teil dieses Berichts. Die Maßnahmenblätter enthalten zudem Informationen zur Priorität der Maßnahme sowie zum angestrebten Umsetzungshorizont.

5.3 Beschreibung der Szenarien

5.3.1 Vorbemerkungen

Die Analyse der Maßnahmenwirkungen erfolgte in Überlagerung mehrerer in einem Szenario zusammengefasster Maßnahmen. Die Zusammenstellung der Szenarien erfolgte dabei nach den folgenden Anforderungen:

- o **Optimierungsszenario:** Berücksichtigung kleinerer, vergleichsweise kostengünstiger Maßnahmen, die das Verkehrssystem bestandsnah optimieren (Ausnahme bildet hierbei der Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich Hafenstraße)
- o **Übergangsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem, die eine mittelfristige Umsetzung als realistisch erscheinen lassen
- o **Innovationsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem – auch solche, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind (Umsetzung teilweise nach 2030)

5.3.2 Optimierungsszenario

Im Optimierungsszenario wurden Maßnahmen kombiniert, die bei einem **vergleichsweise geringen Mitteleinsatz** versuchen, verkehrliche Defizite in der Überseestadt durch **bestandsnahe Optimierungen** abzubauen. Einzige Ausnahme bildet die **Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt im Bereich der Hafenstraße** (S.8), welche einen erheblichen baulichen Eingriff bedeutet. Diese Anbindung ist im Rahmen eines Variantenvergleichs gegenüber der Alternativvariante S.9 Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße als zielführender ermittelt worden. Eine Zusammenfassung des Variantenvergleichs ist in **Anlage 10** enthalten.

Im Optimierungsszenario sind die folgenden Maßnahmen zusammengefasst. Nähere Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im jeweiligen Maßnahmenblatt in **Anlage 3** nachzulesen.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung
S.1	Neubau LSA am KP Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.2	Verbot Rechtsabbiegen für Lkw an Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Fußgänger-Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront
Ö.8_1	Erweiterung des Verlaufs der Linie 20 um die Teilstrecke Kommodore-Johnsen-Boulevard – Eduard-Suling-Straße und Taktverdichtung auf 15 Minuten bis Hafenkante
Ö.8_3	Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecken Am Kaffee-Quartier, Lloydstraße und Hans-Böckler-Straße
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings

Tabelle 9: Maßnahmen des Optimierungsszenarios

5.3.3 Übergangsszenario

Das Übergangsszenario greift die Ansätze des Optimierungsszenarios auf, entwickelt sie weiter und ergänzt sie um **umfangreichere Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie ein umfangreiches standortbezogenes Mobilitätsmanagement**. Eine Kernmaßnahme des Übergangsszenarios ist die Einführung eines **hochwertigen, straßenbahnähnlichen Busangebotes zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof**, das sich durch zahlreiche eigene Fahrspuren auszeichnet und damit deutlich leistungsfähiger und fahrplanstabiler fahren soll als der bisherige Stadtbuss. Darüber hinaus beinhaltet dieses Szenario eine **umfangreichere Erweiterung des Weseruferradweges mit einer Querung des Europahafens**. Die folgenden Maßnahmen sind in diesem Szenario zusammengefasst worden. Grau geschriebene Maßnahmen sind bereits im Optimierungsszenario enthalten.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung
S.1	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.3	Ausbau KP Eduard-Schöpf-Allee/Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.3	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)
R.4	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.12	Umbau des Doppelknotens am Doventor mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
R.14	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt
Ö.1	Weserbus (Fähre Längsverkehr)
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront
Ö.8_4	Gemeinsame Straßenbahn- und Busspur An der Muggenburg und Eduard-Schöpf-Allee
Ö.8_5	Straßenbahnähnliche Busverbindung Hafenkante-Hauptbahnhof
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.10	Taktverdichtung des Busses (Li. 20) auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante)
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings
M.2	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schöpf-Allee, Schuppen III)
M.5	Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
M.6	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Tabelle 10: Maßnahmen des Übergangsszenarios

5.3.4 Innovationsszenario

Das Innovationsszenario weist eine hohe Ähnlichkeit zum Übergangsszenario auf, es sind hier jedoch auch Maßnahmen berücksichtigt worden, die mit sehr großen Umsetzungshemmnissen verbunden sind und deren tatsächliche Wirksamkeit im Betrachtungszeitraum bis 2030 eher unwahrscheinlich ist. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen im ÖPNV, wie die **Erschließung der Überseestadt mit einer Straßenbahnlinie** über die Konsul-Smidt-Straße mit einer optionalen Erweiterung über den Holz- und Fabrikenhafen und den **Neubau einer S-Bahn-Station an der Stephanibrücke**.

Im Einzelnen fasst das Innovationsszenario die folgenden Maßnahmen zusammen. Grau geschriebene Maßnahmen sind hierbei bereits im Übergangsszenario enthalten.

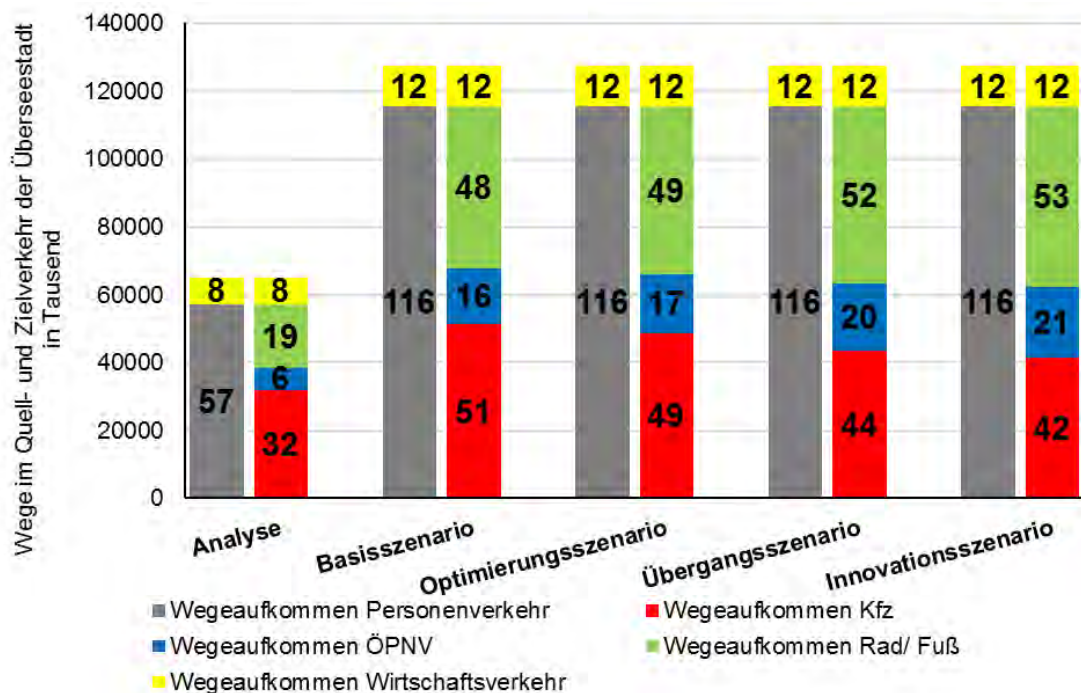
Nummer	Maßnahmenbeschreibung
S.1	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.3	Ausbau KP Eduard-Schöpf-Allee/Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.3	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)
R.4	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen
R.5	Fuß- und Radweg-Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen (optional)
R.6	Qualifizierung nördl. Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront (optional)
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.12	Umbau des Doppelknotens am Doventor mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
R.14	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt
Ö.1	Weserbus (Fähre Längsverkehr)
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront (nicht bei Umsetzung von Ö.5)
Ö.4_2	Straßenbahnneubaustrecke Konsul-Smidt-Straße – Kommodore-Johnsen-Boulevard + Betrieb
Ö.5	Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken in Verbindung mit Maßnahme Ö.4_2 + Betrieb (optional)
Ö.7	Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.12	Querung des Wendebeckens mit einer Seilbahn (optional, alternativ zu Ö.3)
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings
M.2	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schöpf-Allee, Schuppen III)
M.5	Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
M.6	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Tabelle 11: Maßnahmen des Innovationsszenarios

5.4 Bewertung der Szenarien

5.4.1 Verkehrsaufkommen und Modal Split

Für jedes der Maßnahmen-Szenarien sind in der Folge Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsmittelwahl und der Leistungsfähigkeiten durchgeführt worden. Die folgende Grafik stellt die Ergebnisse der Verkehrsaufkommensberechnung der Szenarien im Vergleich zur Analyse und zum Basisszenario dar.



Grafik 58: Wegeaufkommen im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt in Analyse und vier Prognoseszenarien

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Mit den Maßnahmen des **Optimierungsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 2.500 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 2.300 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 5 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen demnach um etwa 50 %.
- o Mit den Maßnahmen des **Übergangsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 7.700 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 7.100 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 15 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen um etwa 36 %.

- o Mit den Maßnahmen des **Innovationsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 9.700 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 8.900 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 19 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen um etwa 30 %.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios letztlich nur einen vergleichsweise kleinen zusätzlichen Entlastungsbeitrag leisten. Deutliche Rückgänge im Kfz-Verkehrsaufkommen konnten bereits mit den Maßnahmen des Übergangsszenarios erreicht werden. Die Maßnahmen des Optimierungsszenarios für sich betrachtet bewirken einen nur kaum spürbaren Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens, sie sind jedoch eine wichtige Basis für die übrigen Szenarien und helfen bei der kurzfristigen Verbesserung des Verkehrsablaufs in der Überseestadt.

5.4.2 Verkehrsbelastungen

Die **Abbildungen 10 bis 18** zeigen von den drei zu vergleichenden Maßnahmen-Szenarien die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Überseestadt, die Differenzbelastung zum Basisszenario und die Differenzbelastung zur Analyse. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Im **Optimierungsszenario** nehmen die Verkehrsmengen in allen Straßen der Überseestadt teils deutlich zu. Der Anstieg auf der Konsul-Smidt-Straße (Anstieg im Basisszenario noch bei etwa 5.600 Kfz/ 24h bzw. 50 %) kann auf etwa 3.100 Kfz/ 24h bzw. 30 % reduziert werden (*Abbildung 12*). Im Bereich des Hansators am Anschluss zur Nordstraße bleiben die Verkehrsmengen im Vergleich zur Analyse sogar nahezu konstant (etwa +5 %). Diese günstigen Entwicklungen resultieren jedoch kaum aus Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel sondern vielmehr aus Routenverlagerungen durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Dies ist in *Abbildung 11* deutlich zu erkennen. Die flächenhaften Verkehrsrückgänge sind vergleichsweise moderat und betragen bis zu 600 Kfz/ 24h. Höhere Entlastungen resultieren aus der oben genannten Maßnahme an der Hafenstraße.
- o Im **Übergangsszenario** können auch in der Fläche bereits deutlich höhere Entlastungen bewirkt werden (*Abbildung 14*). Die Achse des geplanten straßenbahnähnlichen Busangebotes profitiert am stärksten von Kfz-Rückgängen. Am deutlichsten sind aber auch hier die Entlastungen im Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Der Verkehrsanstieg auf der Konsul-Smidt-Straße kann auf etwa 10 % bzw. 1.100 Kfz/ 24h gegenüber der Analyse eingedämmt werden (*Abbildung 15*). In der Straße Hansator im Bereich der Nordstraße ist weiterhin eher von einem Gleichbleiben der Verkehrsmengen auszugehen (-4 %). Am deutlichsten nimmt der Verkehr noch auf der Eduard-Schopf-Allee und der nördlichen Konsul-Smidt-Straße zu. Im Bereich von Schuppen III ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von etwa 10.000 Kfz zu rechnen (*Abbildung 13*). Dies ist für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße ein unproblematischer Wert. Durch die Änderungen in der

o Im **Innovationsszenario** können die stärksten Verkehrsentslastungen gegenüber der Basisprognose festgestellt werden (*Abbildung 17*). Den Berechnungen zufolge kann der Verkehrsanstieg auf der Konsul-Smidt-Straße gegenüber der Analyse sogar nahezu gestoppt werden (*Abbildung 18*). Am Hansator ist gegenüber der Analyse sogar mit fallenden Verkehrsmengen zu rechnen (-2.100 Kfz/ 24h bzw. -14 %). Es zeigt sich zudem deutlich, dass insbesondere Strecken auf der Relation Überseestadt – Innenstadt von Verkehrsentslastungen profitieren. Gegenüber der Analyse sind die stärksten Verkehrsanstiege auf der Eduard-Schopf-Allee und der nördlichen Konsul-Smidt-Straße zu erwarten. Hier ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von 9.400 Kfz zu rechnen. Wie bereits im Übergangsszenario wirkt sich die Sperrung der Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr günstig auf die Schwerverkehrsmengen aus.

The figure consists of two side-by-side maps of the same urban area, showing different traffic flow visualizations. The left map uses blue lines and numbers to represent traffic flow, while the right map uses red and green lines and numbers. Both maps show a complex network of roads with various flow values indicated by numbers in boxes.

Seite 86

5.4.3 Leistungsfähigkeiten

Entscheidend für die Bewertung der Szenarien sind letztlich jedoch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen, denn die Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs bei voller Entwicklung der Überseestadt ist eines der wichtigsten Ziele dieser Untersuchung. Wie bereits für die Analyse und das Basisszenario wurde für die drei Maßnahmen-Szenarien die Leistungsfähigkeit von acht Hauptknotenpunkten bewertet. Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse zusammen.

Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten im ...szenario			
		Basis	Optimierung	Übergang	Innovation
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	E	E	D	D
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B	B	B	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	F	F	E	E
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F	E	D	D
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C	C	C	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	E	E	D	D
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	E	D	D	D
9	Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	F (keine LSA)	B	B	B

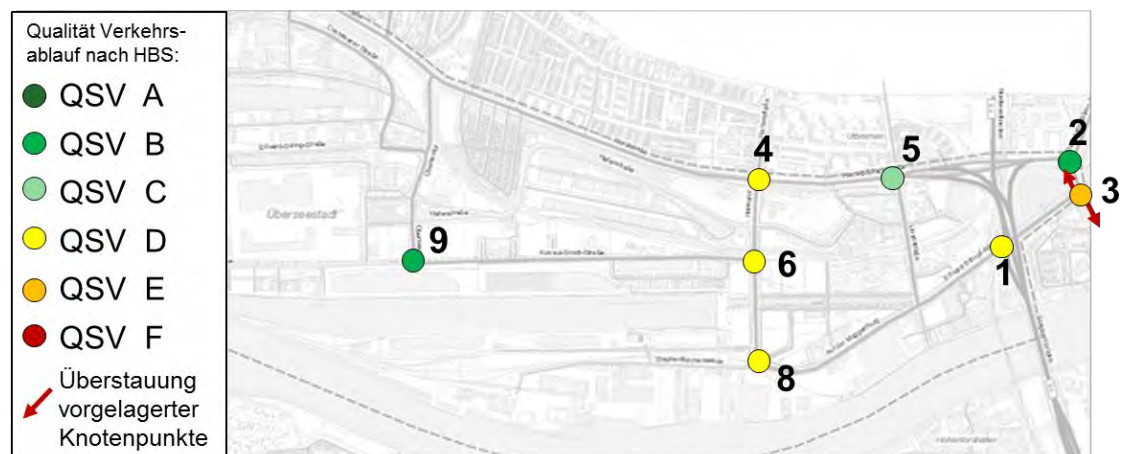
Tabelle 12: Leistungsfähigkeit von Hauptknotenpunkten in den vier Prognoseszenarien

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Prognoseszenarien können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Im **Basisszenario** ist an zahlreichen Knotenpunkten ein nicht ausreichender Verkehrsablauf oder sogar eine Überschreitung der Knotenpunktkapazität durch die Nachfrage (Stufe F) festgestellt worden. Ein zufriedenstellender Verkehrsablauf kann somit nicht an allen Knotenpunkten gewährleistet werden.

- o Auch im **Optimierungsszenario** kommt es stellenweise zu überlasteten Knotenpunkten. Insbesondere die Kreuzung Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee ist von einem überlasteten Verkehrszustand geprägt, der in der Folge auch Auswirkungen auf die Nachbarknoten hat. Ein zufriedenstellender Verkehrsablauf kann trotz Verbesserungen im Verkehrsablauf im Vergleich zum Basisszenario auch im Optimierungsszenario nicht für alle Knotenpunkte gewährleistet werden.
- o Das **Übergangsszenario** ist von einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsabläufe gegenüber dem Optimierungsszenario geprägt. An nahezu allen Knotenpunkten kann eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden. Der kritischste Knotenpunkt bleibt weiterhin die Kreuzung Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee: hier können den Berechnungen zufolge zwar alle in der Spitzenstunde ankommenden Fahrzeuge bedient werden, es ist jedoch mit erheblichen Wartezeiten und einem vergleichsweise instabilen Verkehrszustand zu rechnen.
- o Im **Innovationsszenario** ergeben sich gegenüber dem Übergangsszenario an allen Knotenpunkten leichte Verbesserungen der mittleren Wartezeiten, die jedoch an keiner Stelle bis in die Gesamtbewertung eines Knotenpunkts durchschlägt. Grundsätzlich kann auch hier eine weitgehend ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden. Die Einschränkungen am Knotenpunkt Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee gelten wie im Übergangsszenario.

Aufgrund der nur geringfügigen Verbesserungen des Innovationsszenarios gegenüber dem Übergangsszenario ist auch in der Bewertung der Leistungsfähigkeiten letztgenanntes als Vorzugsszenario zu nennen. Folgende Grafik veranschaulicht die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Übergangsszenarios.



Grafik 60: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Übergangsszenario

5.4.4 Kosten der Szenarien

Aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzung der Szenarien ergeben sich stark unterschiedliche Kosten je Szenario. Die folgende Tabelle fasst die Investitionskosten der einzelnen Szenarien zusammen. Mehrfach zugeordnete Maßnahmen sind hierbei auch in den Kosten jedes relevanten Szenarios enthalten.

In den Kosten der Szenarien sind teilweise Maßnahmen integriert, deren Finanzierung bereits gesichert ist. Dies betrifft die Maßnahmen R.1 (Geh- und Radweg am Schuppen 3) und R.9 (Durchwegung Hafenstraße – Schulze-Delitzsch-Straße) mit einem Investitionsvolumen von etwa 400.000 €. Darüber hinaus sind Dauer- bzw. Regelaufgaben als Maßnahmenansätze aufgenommen worden, die keine zusätzliche Finanzierungsabsicherung benötigen. Dies betrifft die Maßnahmen R.13 (Radabstellanlagen), Ö.14 (barrierefreie Haltestellen) und M.1 (sukzessiver Ausbau Car-Sharing) mit einem Investitionsvolumen von etwa 2,35 Mio. €. Diese beiden Posten wurden in der folgenden Tabelle von den Kosten der Szenarien abgezogen, sodass die folgenden Kennziffern ausschließlich neue bzw. zusätzliche Investitionen umfassen.

Szenario	Investitionskosten [in und gerundet auf Mio €]
Basisszenario	1
Optimierungsszenario	14
Übergangsszenario	48
Innovationsszenario (ohne optionale Maßnahmen)	107
Innovationsszenario (inkl. optionaler Maßnahmen)	241

Tabelle 13: Investitionskosten der Szenarien

Es wird deutlich, dass insbesondere die Maßnahmen des Innovationsszenarios zu einer deutlichen Kostensteigerung beitragen. Die optionalen Positionen dieses Szenarios (v.a. Querung des Holz- und Fabrikenhafen für Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger) führen zu einer weiteren erheblichen Kostensteigerung. Angesichts der bereits im Übergangsszenario nachgewiesenen umfangreichen Wirkungen der Maßnahmen, scheinen die erforderlichen Investitionen des Innovationsszenarios zunächst nicht angezeigt.

6. Handlungskonzept

6.1 Wichtige flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes

Das Erreichen der mit dem Verkehrskonzept Überseestadt verbundenen Ziele hängt maßgeblich von der Umsetzung flankierender Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ab. Hier-

bei ist der Lückenschluss Weserquerung auf der A281 von besonderer Bedeutung. Die verkehrlichen Bewertungen der Szenarien und die Leistungsfähigkeitsberechnungen gingen von einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen im Zuge der Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße/ Stephanibrücke aus, der so nur durch diesen Lückenschluss zu erreichen ist. Es kann derzeit nicht eingeschätzt werden, welche Folgen eine vollständige Bebauung der Überseestadt bei gleichzeitiger Nicht-Umsetzung der Weserquerung für den Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt hätte. Es ist jedoch von deutlich schlechteren bis überlasteten Verkehrszuständen auszugehen.

In den Befragungen der Bewohner und Beschäftigten sind zudem mehrfach die zu- und abführenden Strecken der Überseestadt als Defizite benannt worden. Ein reibungsloser Verkehrsablauf innerhalb der Überseestadt setzt voraus, dass es keine maßgeblichen Rückstauereignisse ins Untersuchungsgebiet hinein gibt. Hierfür scheinen jedoch derzeit insbesondere die Stephanibrücke und der Autobahnzubringer Überseestadt in Utbremen bekannt zu sein. Ein Ausbau der beiden Strecken könnte die Erreichbarkeit der Überseestadt mit dem Pkw deutlich verbessern.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und sind demnach eine wichtige Voraussetzung für die Erreichung der Mobilitätsziele in der Überseestadt. Aus Sicht der Gutachter weisen insbesondere die folgenden Maßnahmen mit einer hohen Bedeutung für die Überseestadt auf:

- o Ausweisung von Premiumradrouten
- o Taktverdichtung der Regio-S-Bahn-Linien
- o Optimierung des Busnetzes
- o Verbesserung und Ausbau der P&R- und B&R-Anlagen
- o Ausbau des Car-Sharing-Angebots
- o Mobilitätsmanagement

6.2 Zusammenstellung des Stufenkonzepts

Die Szenarienuntersuchung hat gezeigt, dass die Maßnahmenansätze des Übergangsszenarios grundsätzlich geeignet sind, einen leistungsfähigen Verkehrsablauf auch im Fall einer Vollentwicklung der Überseestadt sicherzustellen. Diese Maßnahmen werden daher zur Umsetzung empfohlen. Es scheint aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen jedoch sinnvoll, diese in ein stufenweise umsetzbares Konzept zu überführen. Die folgenden Bearbeitungsstufen werden hierfür empfohlen:

- o **Stufe I – Kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen:** Für einige kurzfristig umsetzbare Maßnahmen existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Diese Ansätze sollten schnellstmöglich umgesetzt oder angestoßen werden. Die Maßnahmen der Stufe I sind in **Abbildung 19** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen,

kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Wichtig scheint hier vor allem der Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements, das eine wesentliche Grundlage dafür schafft, einen nachhaltigen Wandel der Verkehrsmittelwahl in der Überseestadt zu unterstützen bzw. zu forcieren. Zudem sind in Stufe I die folgenden Maßnahmen von besonderer Bedeutung:

- o Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw von der Eduard-Schopf-Allee auf die Stephanibrücke
- o Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- o Alltagsbetrieb der Fähre Hafenkante – Waterfront
- o Optimierung der Grünen Welle Hansator
- o Planungsvorbereitung für Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße

Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe I wird bis etwa 2022 angestrebt.

- o **Stufe II – Mittelfristige Maßnahmen:** Einige Neu- und Ausbaumaßnahmen sind erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen umsetzbar, die sich mittelfristig einstellen werden. Hierzu zählt z.B. der potentielle Entfall des Gütergleises an der Straße Auf der Muggenburg, der als Voraussetzung für eine gemeinsame Führung einer Buslinie Überseestadt – Hauptbahnhof und der Straßenbahn ist. Auch die städtebauliche Entwicklung des Bereichs zwischen Europahafen und Weser ist eine der Voraussetzungen, die für eine sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen von Stufe II erforderlich ist. Von den Maßnahmen dieser Stufe scheinen insbesondere die folgenden Ansätze für ein Erreichen der Ziele des Verkehrskonzepts maßgeblich:

- o Etablieren eines straßenbahnähnlichen Busangebotes mit separaten Busspuren und Mitbenutzung des Gleiskörpers auf der Straße Auf der Muggenburg/ Eduard-Schopf-Allee
- o Verlängerung des Weseruferradweges und Bau der Rad- und Fußgängerbrücke Europahafen
- o Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt – Hauptbahnhof

Die Maßnahmen der Stufe II sind in **Abbildung 20** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe II wird bis etwa 2026 angestrebt.

- o **Stufe III – Langfristige Maßnahmen/ Daueraufgaben:** In Stufe III sind langfristige Maßnahmen und Daueraufgaben zusammengefasst. Langfristige Maßnahmen zeichnen sich entweder dadurch aus, dass sie nicht maßgeblich durch die Entwicklung der Überseestadt beeinflusst werden (Umbau Kreuzung Doventor) oder dass verkehrliche Wirkungen aufgrund ihres Innovationscharakters heute nur schwer abschätzbar sind. Daueraufgaben sind im Gegensatz dazu konsequent über die gesamte Betrachtungszeit und ggf. darüber hinaus umzusetzen. Hierzu zählt beispielsweise der Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Die Maßnahmen der Stufe III sind in **Abbildung 21** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Eine Umsetzung der langfristigen Maßnahmen wird bis etwa 2030 angestrebt.
- o **Stufe IV – Maßnahmen mit einer möglichen Umsetzung nach 2030:** Die Umsetzung der Maßnahmen der Stufe IV hängen maßgeblich von heute noch nicht absehbaren städtebaulichen

Entwicklungen ab. Ein möglicher Strukturwandel im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens ist nach derzeitigem Kenntnisstand weit weniger wahrscheinlich als am Weserufer der Stephanikirchenweide. Gleichwohl ist er nicht ausgeschlossen, weshalb die damit zusammenhängenden sinnvollen Maßnahmen (insbesondere eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen) später durchaus relevant werden könnten. Der äußerst wirkungsvolle Bau eines S-Bahn-Haltespunkts an der Stephanibrücke kann erst im Zusammenhang mit dem Umbau der Eisenbahnbrücke über die Weser erfolgen. Ein Umsetzungszeitpunkt hierfür ist jedoch momentan nicht absehbar. Die Maßnahmen der Stufe IV sind in *Abbildung 21* und *Anlage 11* am Ende des Berichts zusammengefasst.

6.3 Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts

Grundsätzlich können die mit dem Verkehrskonzept angestrebten Ziele nur erreicht werden, wenn alle vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Es hat sich jedoch in der Ausarbeitung und den internen und öffentlichen Diskussionen gezeigt, dass einzelne Maßnahmen einen stärkeren Wirkungsbeitrag haben.

Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen ist den Maßnahmenblättern im Anhang zu diesem Bericht zu entnehmen. Im Folgenden sollen die Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts noch einmal differenzierter beschrieben werden und die Handlungserfordernisse sowie mögliche Abwägungen ausgeführt werden

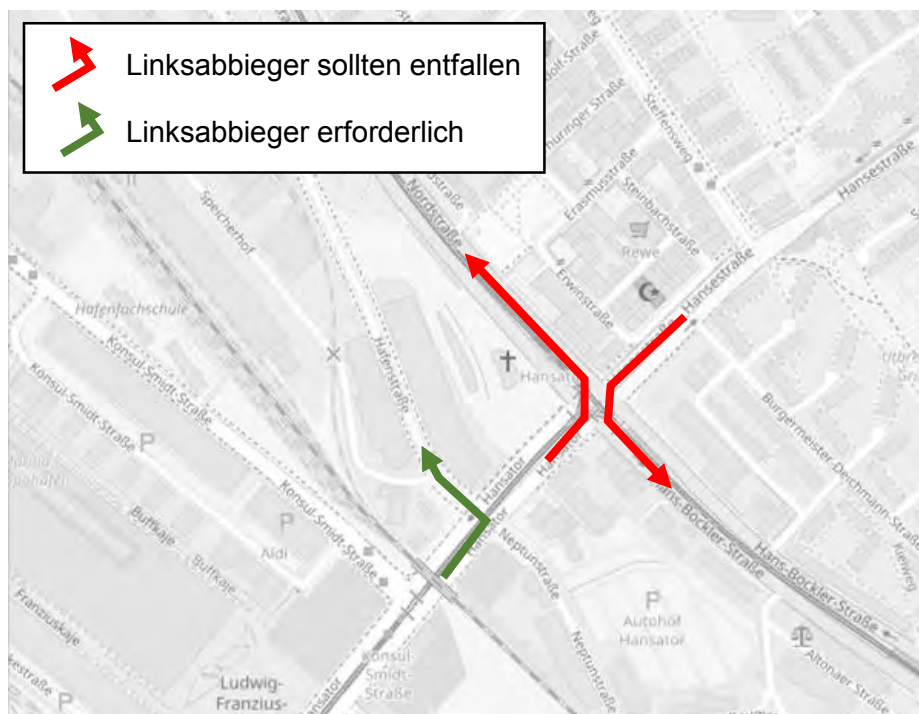
6.3.1 Optimierung der Verkehrsabläufe am Hansator (S.6)

Auf dem Straßenzug Hansator überlagern sich bereits heute – und künftig noch stärker – zahlreiche Verkehrsströme der Überseestadt, sodass dieser Straßenzug einer der am stärksten belasteten im Untersuchungsgebiet ist. Im Verkehrskonzept werden Ansätze aufgezeigt, wie dieser Straßenzug wirksam entlastet werden kann (S.8, Förderung Radverkehr und ÖPNV), nichtsdestotrotz werden Optimierungen im Verkehrsablauf erforderlich bleiben. Ziel dieser Optimierungen soll es sein die Verkehre – besonders in den nachmittäglichen Spitzenstunden – möglichst behinderungsfrei aus der Überseestadt in Richtung BAB A27 abzuleiten.

Es wurde festgestellt, dass die bestehende Koordinierung der Signale derzeit die Fahrtbeziehung von der Straße An der Muggenburg kommend flüssig über alle Knotenpunkte führt. Bereits heute – und künftig noch stärker – sind jedoch die Verkehre aus der Konsul-Smidt-Straße zum Hansator mengenmäßig größer und sollten daher für die Koordinierung maßgeblich sein. Im Zuge der erforderlichen Detailplanungen für die Änderung der Koordinierung sollten auch Optionen geprüft werden, wie die Koordinierung über die Nordstraße hinaus verbessert werden kann. Hier kommt es derzeit zu häufigen Unterbrechungen im Fahrzeugabfluss, der zu Rückstau in die Übersee-

stadt hinein führt. In diesem Zusammenhang ist auch die Bedeutung der geplanten Optimierungen am Autobahnzubringer zu nennen (VEP-Maßnahme A.14a). Entstehen außerhalb der Überseestadt erhebliche Staus, die Knotenpunkte in der Überseestadt überstauen, können diese nicht mit voller Kapazität betrieben werden.

Bei der differenzierten Planung der Maßnahme S.6 sind Wechselwirkungen zur Maßnahme S.8 zu berücksichtigen. Im Zuge dieser Maßnahme wird beispielweise empfohlen, das Linksabbiegen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße aus dem Hansator und der Hansestraße heraus zu untersagen. Dies würde zu mehr Verkehr auf dem Linksabbieger vom Hansator zur Hafenstraße führen, von wo aus die Fahrzeuge am neu geschaffenen Knoten Hafenstraße/ Nordstraße nach Norden abfließen sollen.



Grafik 61: Ausgewählte Linksabbieger im Zuge des Hansators/ der Hansestraße und zugehörige Empfehlung des integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt

Bei neueren überschläglichen Leistungsfähigkeitsberechnungen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße im Zuge des Integrierten Verkehrskonzepts zur Überseestadt wurde festgestellt, dass bei Beibehaltung der oben beschriebenen Linksabbiegemöglichkeiten am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße und Umsetzung der Maßnahme S.8 auch im Vorzugsszenario der Prognose der Knotenpunkt nicht leistungsfähig betrieben werden kann. Dies begründet sich vor allem durch die folgenden Aspekte:

- o Für die Linksabbieger muss eine eigene Phase gesichert werden, in der sonst kein Strom abfließen kann. Bei Verzicht auf die Linksabbieger stehen den übrigen Strömen mehr Freigabezeiten zur Verfügung. Bei einer Sperrung der Linksabbieger für Pkw muss nur bei Eintreffen einer Straßenbahn der Linie 3 eine eigene Phase sichergestellt werden. Dies ist nicht in jedem Umlauf der Fall und hat daher einen geringeren Einfluss auf die Kapazität.
- o Durch den Wegfall des Linksabbiegers vom Hansator zur Nordstraße können die vier Fahrspuren des Hansators aus Sicht der Gutachter den sich ändernden Verkehrsverhältnissen angepasst werden: Die Prognosen zeigen, dass insbesondere der Rechtsabbieger vom Hansator zur Hans-Böckler-Straße überdurchschnittlich stärker wird. Bisher steht diesem Strom nur eine Fahrspur zur Verfügung. Künftig wird es erforderlich sein, hier zwei Fahrspuren vorzusehen, so wie dies bereits beim gegenläufigen Linksabbieger aus der Hans-Böckler-Straße der Fall ist.

Sollte im Zuge der Planungen zu S.6 festgestellt werden, dass ein Untersagen des – gemäß der oben stehenden Beschreibungen erforderlichen - Linksabbiegers vom Hansator zur Nordstraße notwendig wäre, sollten stattdessen andere Optionen zur Schaffung der erforderlichen Kapazitäten geprüft werden, wie z.B. das Ergänzen einer zweiten Geradeaus-Spur auf dem Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Hafenstraße neben den existierenden Spuren. Die hier befindliche Eisenbahnbrücke hat eine ausreichende Stützweite, die eine Verbreiterung der Verkehrsanlagen zulässt.

Vor dem Hintergrund der bereits absehbar schwierigen Situation am Hansator sind Maßnahmen, die das Verkehrsaufkommen hier noch weiter erhöhen (z.B. Weserbrücke vom Hansator zum Hohentorshafen) auszuschließen.

6.3.2 Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße (S.8)

In der Basisprognose ist insbesondere der Bereich Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Nordstraße als Problembereich mit erheblichen Überlastungen und unzureichendem Verkehrsabfluss identifiziert worden. Zur Entlastung dieses Bereichs wurde die Anbindung der Hafenstraße an die Nordstraße empfohlen (als Ergebnis eines Variantenvergleichs, siehe Anlage 10), die vor allem für die Relation Hafenkante - Innenstadt eine Alternativroute darstellt. Ziel dieser Maßnahme ist es daher Verkehre aus dem prognostisch hochbelasteten Bereich Hansator heraus zu verlagern auf die Nordstraße, die durch den angenommenen Ringschluss der A281 erheblich weniger Verkehr als heute aufweist und daher aus Sicht der Leistungsfähigkeit Reserven hat, die sie heute nicht hat. Der Ringschluss im Zuge der A281 ist daher auch als Voraussetzung für eine Umsetzung dieser Maßnahme zu nennen. Ergänzend hierzu empfiehlt sich die Entlastung des Knotenpunktes Hansator/ Nordstraße durch ein Verzicht auf die Linksabbiegemöglichkeiten aus dem Hansator in die Nordstraße und von der Hansestraße in die Hans-Böckler-Straße. Weitere müssten alternativ über

die Landwehrstraße geführt werden, während erstere stattdessen bereits am Knotenpunkt Hansator/ Hafenstraße nach links geführt werden und von dort auf den neu geschaffenen Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße gelangen.

Im Zusammenhang mit Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße und die verkehrsorganisatorischen Änderungen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße sind die folgenden verkehrlichen Effekte bzw. Konsequenzen zu nennen:

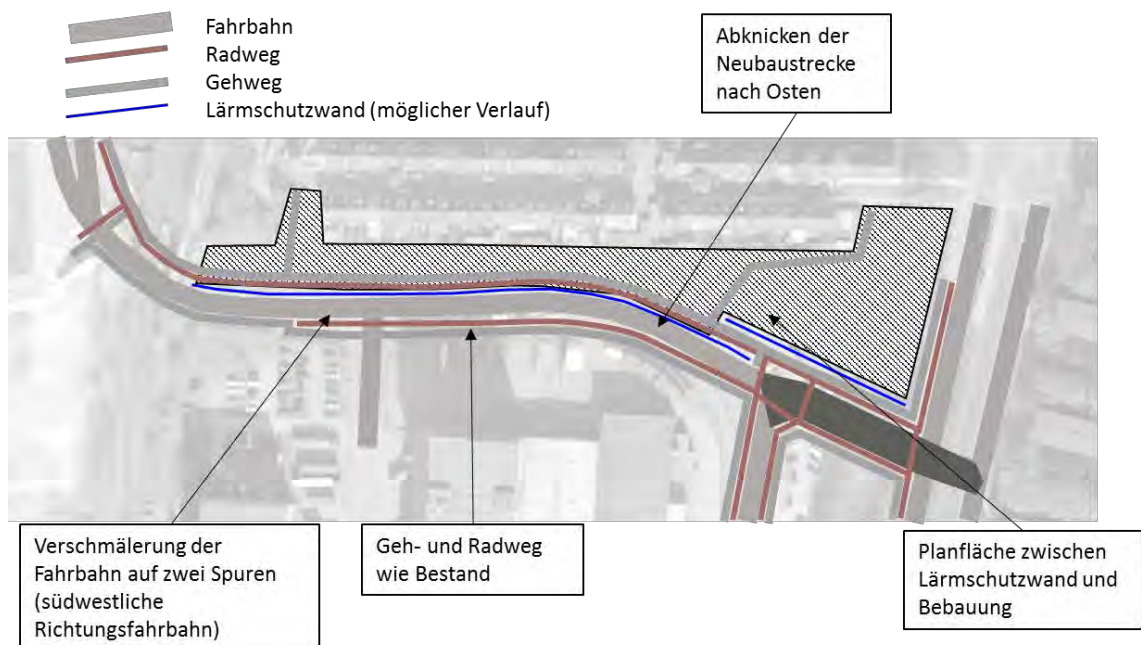
- o Entlastung der Konsul-Smidt-Straße und des Hansators um bis zu 25 % gegenüber dem Prognose-Nullfall. Diese Entlastung und der Verzicht auf die oben beschriebenen Linksabbieger sind Voraussetzung für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße bei voller Entwicklung der Überseestadt.
- o bauliche Qualifizierung und rechtliche Sicherung einer barrierefreien Durchwegung zwischen Hafenstraße und Nordstraße
- o Schaffung einer weiteren signalisierten Querung zwischen der Überseestadt und Walle über die Nordstraße
- o Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestelle Elisabethstraße aus der Überseestadt heraus
- o Zum Schutz des Heimatviertels vor Verkehrslärm aufgrund der zunehmenden Verkehrsmengen ist der Bau einer Lärmschutzwand erforderlich. Erste schalltechnische Untersuchungen haben ergeben, dass mit einer Lärmschutzwand der Verkehrslärm an den Fassaden der Heimatstraße gegenüber der Bestandssituation trotz Mehrverkehr verbessert werden kann.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung im Nachgang zum ersten Berichtsentwurf sind die Maßnahmen mit Bezug zur Hafenstraße weiterentwickelt worden, um die Verträglichkeit der Maßnahme zu erhöhen:

- o Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße sollte nicht direkt am Heimatviertel entstehen. Durch ein stärkeres Abknicken der Neubaustrecke nach Osten im Bereich der Kurve der Hafenstraße kann der Kreuzungspunkt der Neubaustrecke und der Nordstraße nach Süden verschoben werden.
- o Die Hafenstraße wird auch mit einem Anschluss an die Nordstraße nicht über eine Verkehrsmenge verfügen, die einen vierstreifigen Querschnitt, wie er im Bestand vorliegt, erforderlich macht. Um die Straße weiter von der Wohnbebauung abzurücken wird daher der Rückbau der Hafenstraße auf die südwestliche Richtungsfahrbahn empfohlen. Westlich der Brücke muss dann eine Aufweitung der Fahrbahn auf das bestehende Einbahnstraßensystem am Hafenhochhaus erfolgen.
- o Durch die beiden erstgenannten Punkte entsteht zwischen der Hafenstraße und der Wohnbebauung an der Heimatstraße eine Fläche, die für die folgenden Nutzungen vorgesehen wer-

- den sollte: Unterbringung Lärmschutzwand (möglichst nah an der Fahrbahn), Geh- und Radweg, Grünstreifen zur Schließung des Grüngürtels um das Heimatviertel, mglw. rückwärtige Andienung der Grundstücke an der Heimatstraße, fußläufige Durchwegungen. Die Fläche soll gemeinsam mit der aktiven Bürgerschaft des Heimatviertels, der Überseestadt und aus Walle gestaltet werden.
- o Westlich der Bahnbrücke ist eine Quermöglichkeit (z.B. Mittelinsel) über die Hafenstraße zu schaffen, um die fußläufige Verbindung vom Europahafen (in Verlängerung der geplanten Brücke) bis nach Walle sicherzustellen.
 - o Die Maßnahme S.4 wird dahingehend weiterentwickelt, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße ausschließlich auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beschränkt. Die Hafenstraße wird dadurch von weiteren Lkw-Verkehren entlastet. Im Zuge der Neubaumaßnahme werden die Hafenstraße und der Neubauabschnitt jedoch stärker von Lkw befahren, als dies im Bestand der Fall ist. Dies wird in der Bemessung der Lärmschutzwand berücksichtigt und wird daher zu keiner zusätzlichen Verlärmung des Wohngebietes führen. Ähnlich wirksame Lärmschutzmaßnahmen können jedoch an den alternativen Routen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße nicht vorgesehen werden.

Die folgende Grafik fasst die Vorschläge einer gestalterischen Weiterentwicklung des Bereichs zwischen Hafenstraße und Heimatstraße zusammen.



Grafik 62: Weiterentwicklungsoptionen im Umfeld der Hafenstraße

Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße bedingt einen neuen signalisierten Knotenpunkt im Zuge der Nordstraße. Dieser ist in die bestehende Koordinierung der Hauptverkehrsstraße einzubinden. Da bereits heute in den Spitzenstunden mit erheblichen Überlastungserscheinungen zu

rechnen ist, sollten Mehrbelastungen der Nordstraße gegenüber dem Bestand vermieden werden. Im Rahmen des VEP ist die Optimierung der Koordinierung auf der Hafenrandstraße (inkl. Nordstraße und Hans-Böckler-Straße) als Maßnahme A.23 bereits enthalten – sie wird daher im vorliegenden Konzept nicht noch einmal aufgenommen. Trotzdem sollte die Umsetzung der Maßnahme S.8 erst nach Inbetriebnahme des Wesertunnels der A281 erfolgen, der auf der Nordstraße zu erheblichen Entlastungen führen wird. Nach aktuellen Planungen ist die Verkehrsfreigabe des Wesertunnels für spätestens 2024 geplant. Aufgrund des erwarteten langen Planungsvorlaufs der Neubaumaßnahme S.8 sollten vorbereitende Planungen bereits kurzfristig begonnen werden.

6.3.3 Weiterführung des Weseruferradweges vom Stephanitorsbollwerk zum Schuppen 3 (R.1-R.4)

Die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsarten erfolgt meist über eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen, die für sich genommen keine Kernmaßnahme des Verkehrskonzepts darstellen, in Summe jedoch als wirksam einzuschätzen sind. Im Verkehrskonzept Überseestadt sind die Maßnahmen R.1-R.4 im Zusammenhang als Fortsetzung des Weseruferradweges zu verstehen. Die Stärkung dieser wichtigen Relation auf ihrem Weg durch die Überseestadt hat nicht nur für das Untersuchungsgebiet selbst sondern auch für den gesamtbremsischen Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr entlang der Weser eine hohe Bedeutung und kann daher als Kernmaßnahme des Verkehrskonzepts hervorgehoben werden.

In einer ersten Umsetzungsstufe werden an den beiden bestehenden Wegeenden die Voraussetzungen für einen qualitativ hochwertigen Übergang vom Uferradweg an das bestehende Wegenetz geschaffen. Dies umfasst im Einzelnen die folgenden Teilmaßnahmen:

- o Ergänzung des südlichen Geh- und Radweges entlang der Straße Auf der Muggenburg zwischen Stephanikirchenweide und Stephanitorsbollwerk
- o Bau eines Verbindungsweges zwischen dem bestehenden Ende des Weseruferradweges westlich der Straße Stephanitorsbollwerk und der Straße Auf der Muggenburg
- o Bau des südlichen Geh- und Radweges entlang der Konsul-Smidt-Straße am Europaquartier (ehemals Schuppen 3)
- o Bau von Querungsstellen über die Konsul-Smidt-Straße

Mittelfristig wird des Weiteren der Bau einer Radfahrer- und Fußgänger-Brücke über den Eurohafen zwischen Europaquartier und Schuppen 1 und der Weiterbau des Weseruferradweges in Verlängerung der Brücke durch die Halbinsel Stephanikirchenweide zum bisherigen Wegende empfohlen. Die genaue Lage dieses Weges kann erst im Rahmen der städtebaulichen Weiterentwicklung dieses bisher gewerblich genutzten Gebietes festgelegt werden.

6.3.4 Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Überseedorf/ Nordstraße (Ö.9 und R.11)

Im Variantenvergleich der beiden Neu-Anschlüsse der Überseestadt an die Nordstraße hat sich der Voll-Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf als weniger verkehrswirksam und damit ungünstiger bezogen auf die Entlastungsziele am Hansator dargestellt. Nichtsdestotrotz werden in diesem Bereich Verbesserungspotentiale gesehen:

- o Die Grundschule nördlich der Nordstraße ist für die Bewohner der Überseestadt heute nur mit Umwegen zu erreichen. Regelmäßige Querungsvorgänge in diesem bisher ungesicherten Bereich bezeugen die Nachfrage nach einer gesicherten Querungsanlage. Es wird daher empfohlen eine mit Lichtsignalanlage gesicherte Fußgängerquerung vorzusehen. Damit die erforderlichen Eingriffe in die Signalisierung im Zuge der Nordstraße möglichst gering gehalten werden können, sind Aufstellbereiche jeweils zwischen den Richtungsfahrbahnen und den Gleisen vorzusehen.
- o Durch die Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseedorf auf die Nordstraße (Maßnahme Ö.9) kann eine Busbeschleunigung erzielt und die unnötig getrennten Linienwege der Linie 20 zusammengeführt werden. Dies ermöglicht vor allem eine schnellere Anbindung der Überseestadt an den Bahnhof Walle durch Einsparung des umwegigen Verlaufs der Buslinie über die Cuxhavener Straße. Auch die Fahrgäste profitieren durch eine Vereinfachung der Haltestellensituation, beide Fahrtrichtungen können an einem Standort erreicht werden. Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Ausbau der Busüberfahrt über die Gleise (Nordstraße) mit einer Signalisierung des Knotenpunktes erforderlich. Auch die Einrichtung einer Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Straße stellt eine Voraussetzung dar.

6.3.5 Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof (Ö.8_5)

Als eine der Kernmaßnahmen des Übergangsszenarios kommt der ÖPNV-Maßnahme Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 aufgrund ihrer hohen verkehrlichen Wirksamkeit in Kombination mit ihrem bereits mittelfristigen Umsetzungshorizont eine besondere Bedeutung zu. Das hochwertige Busangebot, mit weitestgehend behinderungsfreier Führung zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof, soll für eine verbesserte Anbindung insbesondere der westlichen Überseestadt an die Innenstadt sorgen. Durch den Bau von separaten Busspuren besonders in staugefährdeten Zufahrten wird ein deutlich leistungsfähigeres und stabileres Angebot als durch den bisherigen Stadtbus angestrebt. Hierfür sind Anpassungen von Lichtsignalanlagen im Verlauf der Konsul-Smidt-Straße und Auf der Muggenburg erforderlich. Die Maßnahme versteht sich als Ergänzung zu Maßnahme Ö.8_4, innerhalb welcher die gemeinsame Nutzung der Gleistrasse entlang der Straße Auf der Muggenburg/ Eduard-Schopf-Allee zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße bis zur Zufahrt Doventorstraße durch die Linien 3 und 20 empfohlen wird. In Kombination mit Maßnahme Ö.10 soll der Einsatz eines perspektivisch

hochwertigen Bussystems (z. B. durch innovative Antriebe) zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt (HVZ) für eine Attraktivitätssteigerung im ÖPNV sorgen. Entscheidende Voraussetzung für die Umsetzung des straßenbahnähnlichen Busbetriebs ist aufgrund der Nutzung der Gleistrasse die Einstellung des EBO-Betriebs auf dieser (vgl. Kapitel 2.4.3). Umsetzungshemmnisse ergeben sich ggf. durch den Grunderwerb im Bereich der Busspuren sowie durch den Entfall/ die Verlagerung von Flächen für den ruhenden Verkehr in der Straße Am Wall. In Verbindung mit den Planungen zur Maßnahme Ö.8_5 wird parallel eine Machbarkeitsuntersuchung für eine langfristige Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (vgl. Maßnahmen Ö.4_2 und Ö.5) empfohlen, um mögliche vorbereitende Arbeiten hierfür bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern.

6.3.6 Alltagsbetrieb auf der Fährverbindung zwischen Hafenkante – Waterfront (Ö.3)

Die Maßnahme Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/ Hafenkante – Gröpelingen/ Waterfront weist aufgrund der Verknüpfungsfunktion der dicht beieinander liegenden, jedoch durch das Hafenbecken getrennten Stadtgebiete eine hohe Priorität innerhalb der Handlungsempfehlungen für den ÖPNV auf. Mit der Aufnahme eines regelmäßigen Fährbetriebs im 20-Minuten-Takt und einer hochwertigen Verknüpfung mit dem BSAG-Netz soll eine für Pendler attraktive Verbindung hergestellt werden. Wichtige funktionelle Beziehungen wie Wohnen - Arbeiten und die Einkaufsverkehre zur Waterfront werden gestärkt sowie das Freizeitflächendefizit in Gröpelingen ausgeglichen. Die Umsetzung erfordert u. a. den Neubau des Anlegers Hafenkante sowie eine Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront. Zudem ist eine Aufnahme des Fährbetriebs in den VBN-Tarif wirtschaftlich zu prüfen. Im Maßnahmenvorschlag Ö.1 Weserbus ist ebenfalls eine Querverbindung zwischen Gröpelingen und der Überseestadt enthalten, eigentlicher Kern dieser Maßnahme bildet jedoch der Längsverkehr darüber hinaus zum Weserwehr.

6.4 Weiterführende Maßnahmen (Smart City)

Das vorliegende Verkehrskonzept konzentriert sich bei seinen Maßnahmen im Wesentlichen auf andernorts bereits erprobte und bewährte Ansätze. Gleichwohl war die Mobilität in der Überseestadt im Rahmen des Verkehrskonzepts ganzheitlich zu betrachten. In einem Stadtteil, der den Anspruch hat, für innovative Mobilität zu stehen, umfasst dies insbesondere auch Ansätze aus dem Konzept Smart City. Ziel dieses Konzepts ist es, Städte insgesamt effizienter und nachhaltiger zu machen. Die Mobilität ist neben der Stadtplanung, Energiewirtschaft, Infrastrukturen und Datenverarbeitung ein wichtiges Handlungsfeld.

Bremen verfolgt derzeit trotz einer nicht erfolgreichen Einwerbung von EU-Fördermitteln im Jahr 2014 weiterhin das Ziel die Stadt zu einer Smart City zu entwickeln. Die Überseestadt spielt in

diesen Überlegungen eine herausragende Rolle, so wurden beispielsweise 2014 auch Fördermittel für eine Elektrobuslinie in die Überseestadt beantragt.

In den aktuellen Diskussionen im Zuge des Verkehrskonzepts wurden insbesondere die folgenden innovativen Ansätze besprochen:

- o Mobilitätspunkte und Mobilitätshäuser (Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote an einem Ort bzw. in einem Parkhaus, wie z.B. Car-Sharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für Elektro-Pkw und –Fahrräder, kurzer Übergang zum ÖPNV, ergänzende Services wie Paketstation)
- o Weserlängsverkehre mit (Schnell-)Fähren oder Booten (auch autonom und/oder elektrisch betrieben denkbar)
- o Innovative Fähr- und Seilbahnsysteme
- o Elektromobilität (v.a. Ladeinfrastruktur)
- o Autonome Mobilität (Schaffen von infrastrukturellen Voraussetzungen)
- o Park- und Mobilitäts-Apps (ganzheitliche Pre- und On-Trip-Informationen sollten einfacher über ein Smartphone abrufbar werden)

Die vier erstgenannten Ansätze haben Eingang in das Maßnahmenkonzept der vorliegenden Untersuchung gefunden (S.7 und M.2 Weiterentwicklung des Parkraumangebotes; Ö.1 Weserbus; Ö.3 bzw. Ö.12/13 Querung des Wendebeckens per Fähre, Seilbahn oder Amphibienbus, M.5/6 Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw und –Fahrräder).

Die Integration autonomer Mobilität steht in der Verkehrsplanung noch am Anfang. Hier ist aus Sicht der Gutachter zunächst noch viel Forschungsarbeit zu leisten, bevor die verkehrsplanerischen Effekte besser quantifiziert werden können. Nichtsdestotrotz sehen die Gutachter durchaus Potentiale einer Autonomisierung, insbesondere im ÖPNV, durch welche kleinere Einheiten die Mobilitätswünsche der Fahrgäste individueller und möglicherweise kosteneffizienter abwickeln können. Hier bietet es sich z.B. an beim städtebaulichen Konzept für das Südufer des Europahafens auf eine Kompatibilität mit autonom verkehrenden öffentlichen Fahrzeugen zu achten (z.B. Freihaltung einer Bustrasse abseits des öffentlichen Straßenraums auf dem autonome Mini-Busse ohne Beeinflussung des übrigen Verkehrs verkehren können). Diese könnten den Halbinselbereich in Form eines Zubringers an die Straßenbahnhaltstelle Europahafen anbinden. Der Betrieb einer klassischen Buslinie dürfte sich in diesem Bereich nicht als wirtschaftlich darstellen lassen.

Die Abbildung aller Ansätze aus dem Konzept Smart City, die für die Überseestadt relevant sind, würde den Umfang des vorliegenden Konzepts überschreiten. Es wird daher künftig auch weiterhin wichtig sein, die Weiterentwicklung der städtischen Mobilität zu einer smarten Mobilität ge-

samtstädtisch voranzutreiben. Die Überseestadt bietet sich bei der Umsetzung einzelnen Maßnahmen dabei als Modellquartier an. Es sollte daher auch weiterhin ergebnisoffen nach neuen Optionen und Chancen einer modernen und nachhaltigen Mobilität gesucht werden.

7. Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Verkehrskonzept Überseestadt als teilräumliches Verkehrskonzept im Nachgang des Verkehrsentwicklungsplan hat eine große Bedeutung für die Entwicklung des neuen städtischen Quartiers Überseestadt und der umliegenden bestehenden Viertel in Walle und der Altstadt. Das Verkehrskonzept versteht sich als konzeptioneller Rahmen der verkehrlichen Entwicklung, die im Detail durch vertiefende Planungen untersetzt werden muss. Trotzdem hat man sich entschlossen im Rahmen der Projektbearbeitung eine umfassende Beteiligung der Bürgerschaft Bremens durchzuführen. Bestandteile dieser Öffentlichkeitsarbeiten waren:

- o Befragung von Bewohnern, Beschäftigten und Unternehmen in der Überseestadt bei der auch individuelle Problemlagen geschildert werden konnten (Ende 2016). Die wesentlichen Ergebnisse sind in Kapitel 2.6 und den Anlagen 4-7 enthalten.
- o Experteninterviews mit Akteuren der Überseestadt (Ende 2016, Kapitel 2.6.3)
- o Veröffentlichung des Berichtsentwurfes mit der Bitte um Einsendung von Stellungnahmen im Herbst 2017
- o Aufarbeitung aller Stellungnahmen und zugehöriger Anmerkungen des Projektteams in einer Abwägungstabelle (Anlage 12)
- o Vorstellung und Diskussion der Abwägungsergebnisse sowie ausgewählter Einzelbewertungen von Maßnahmen nach Anforderung der Bürgerinitiative Heimatviertel (BI) mit der BI und dem Ortsbeirat Walle

- Nicht verortbare Maßnahmen:**

- M.2 Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III)
- M.4 Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements unter Regie einer Standortverwaltung (Informationen zu Mobilitätsangeboten, Jobticket...)
- M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
- M.6 Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder
- Ö.10 Taktverdichtung der Linie 20 auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante)

Karteninhalte
Kartengrundlage: GeoInformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 19

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr

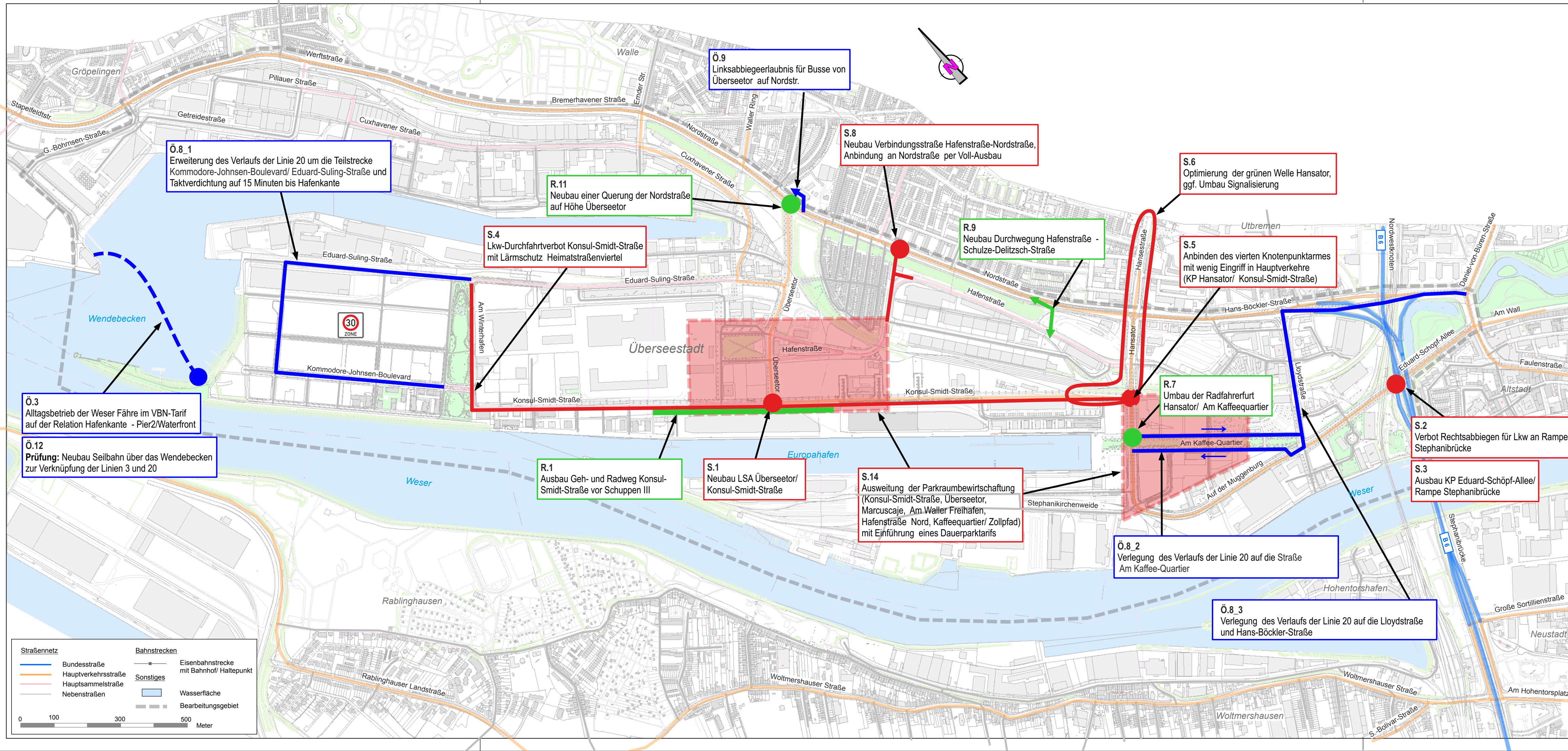


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Bearbeitungsstand: August 2017

900 Abb19-21 Maßnahmen.c



Handlungskonzept - Mittelfristige Maßnahmen

- Maßnahmen MIV
- Maßnahmen Fuß- und Radverkehr
- Maßnahmen ÖPNV

Erläuterung der Maßnahme:

- S.7** Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)

Karteninhalte
Kartengrundlage: GeoInformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 20

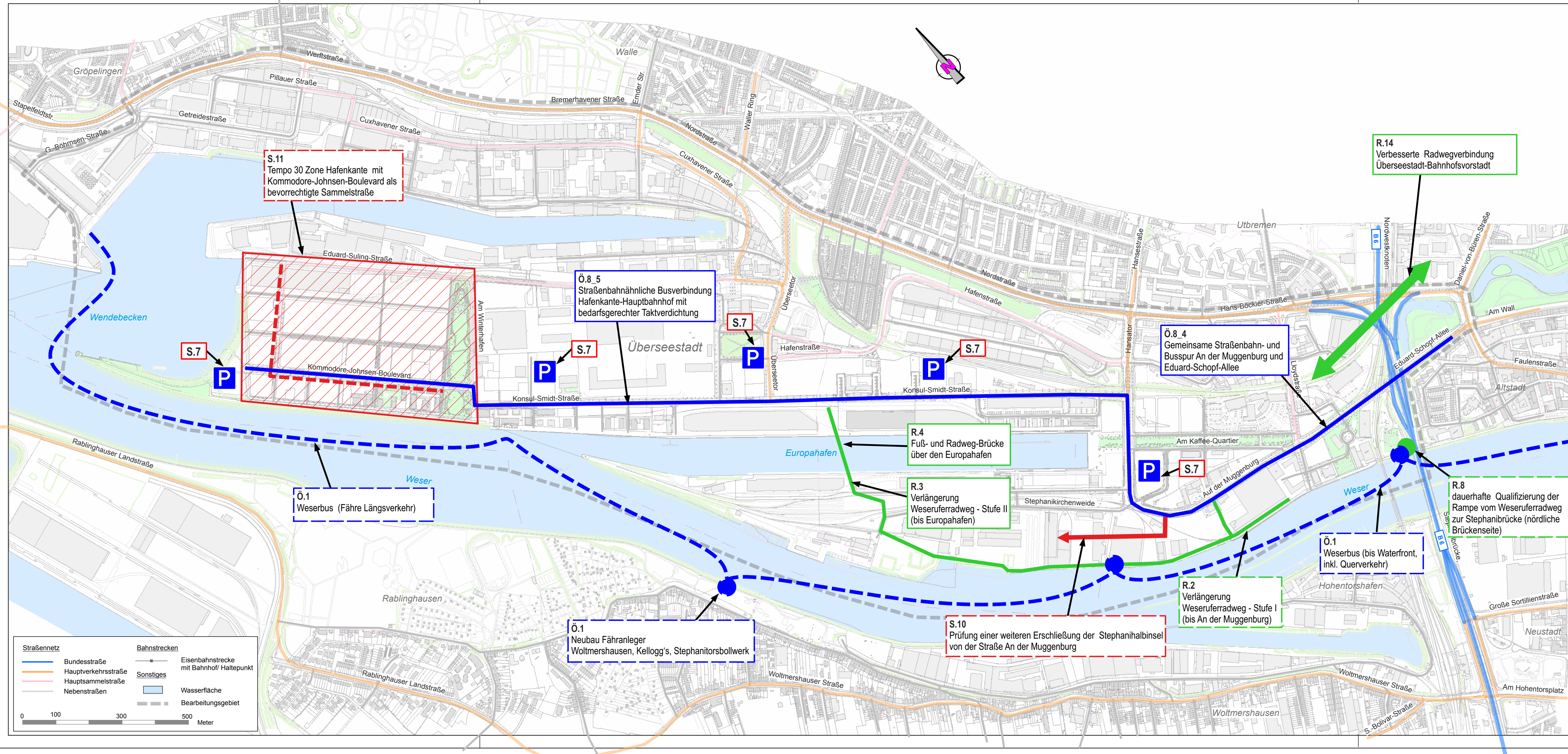
**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr

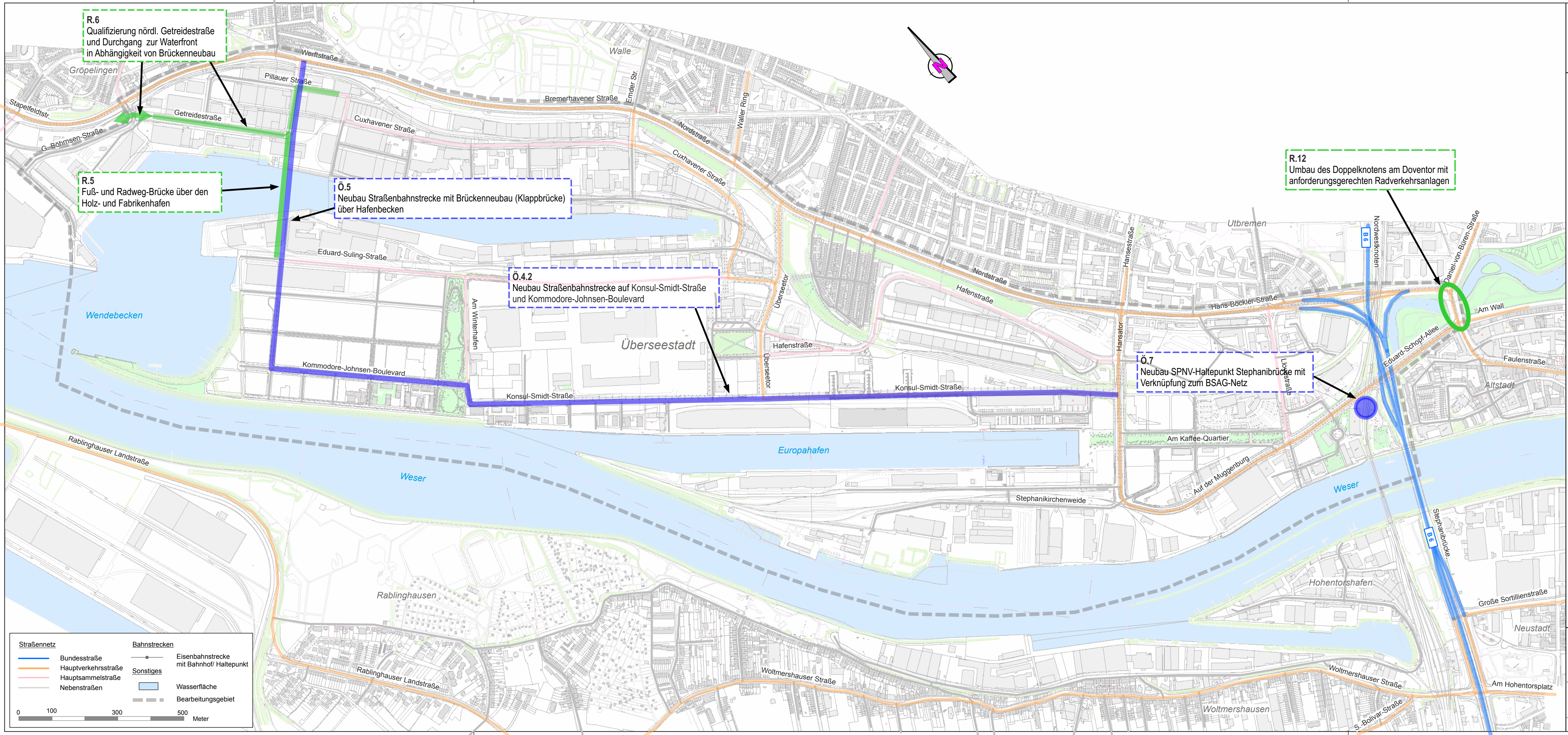
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB 

Bearbeitungsstand: August 2017

900 Abb19-21 Maßnahmen.c







Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Integriertes
Verkehrskonzept für die
Überseestadt

Handlungskonzept - Langfristige Maßnahmen/ Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Langfristige Maßnahmen

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Daueraufgaben:

M.1 Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings

R.13 Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

Ö.14 Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen

Karteninhalte

Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 21

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des

Anlage 9: Maßnahmenblätter

Erläuterndes Maßnahmenblatt

Maßnahmennummer Nr. R.1	Maßnahmenbeschreibung Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen		Maßnahmentitel
Lage im Untersuchungsgebiet  www.openstreetmap.org	Maßnahmenskizze		

Handlungsbedarf

- Hier wird der Handlungsbedarf aus derzeit bestehenden Defiziten oder in Prognose erwarteten Problemen abgeleitet.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Hier wird der Maßnahmeninhalt beschrieben, sowie umsetzungsrelevante Hinweise gegeben.

Erläuterndes Maßnahmenblatt

Bewertung																																
Wirkungsklasse <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Summe Wirkungsb</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Betrof</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wich</td> <td>13</td> </tr> </table> Wirkungsklasse: II	Summe Wirkungsb	10	Betrof		Wich	13	Kostenklasse <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>€</th> </tr> <tr> <td>Investitionsko</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Jährlich (inkl. jährl. Unterhalt und Betrieb)</td> <td></td> </tr> </table> Kostenklasse: I	Kostenart	€	Investitionsko		Jährlich (inkl. jährl. Unterhalt und Betrieb)		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>se</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Kostenklasse</td> <td style="background-color: red;">X</td> <td style="background-color: orange;">X</td> <td style="background-color: yellow;">X</td> <td style="background-color: lightgreen;">X</td> <td style="background-color: lightblue;">X</td> </tr> <tr> <td>Wirkungsklasse</td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> </table>	se	5	4	3	2	1	Kostenklasse	X	X	X	X	X	Wirkungsklasse	I	II	III	IV	V
Summe Wirkungsb	10																															
Betrof																																
Wich	13																															
Kostenart	€																															
Investitionsko																																
Jährlich (inkl. jährl. Unterhalt und Betrieb)																																
se	5	4	3	2	1																											
Kostenklasse	X	X	X	X	X																											
Wirkungsklasse	I	II	III	IV	V																											

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Hier werden möglicherweise bestehende Zielkonflikte beschrieben, also wenn eine Maßnahme einem der städtischen Ziele der Verkehrsplanung widerspricht)
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Hier wird eine Einschätzung der verkehrlichen Wirksamkeit mit Bezug auf die Überseestadt beschrieben, also wie viele Kfz-Fahrten mit der Maßnahme vermieden/verlagert werden können oder wie hoch das ÖPNV-Kundenpotenzial ist.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Hier werden Voraussetzungen der Maßnahmen erläutert, die vor einer Umsetzung erfüllt sein müssen. Zudem werden hier Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander beschrieben.
Umsetzungshemmnisse Hier werden möglicherweise bestehende Umsetzungshemmnisse der Maßnahme beschrieben.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig hoch sehr hoch
Umsetzungshorizont
kurzfristig angefristet
Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung keine Aufnahme

Nr. S.1 Neubau LSA Überseetor/ Konsul Smidt Straße

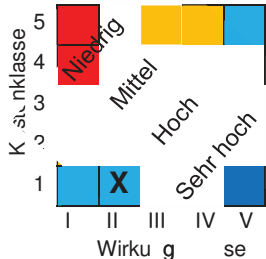


Handlungsbedarf

- Überschreiten-Unfälle mit Fußgängern auf der Konsul-Smidt-Straße im Bereich Marcuscaje – Überseetor
- Knotenpunkt im Prognose-Basisszenario ohne Lichtsignalanlage nicht mehr leistungsfähig

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Aufbau einer Lichtsignalanlage mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes
- Erarbeitung eines verkehrsabhängigen Signalprogramms, das – bei Bedarf – Verkehrsströme bevorzugt die zu Verkehrsverlagerungen auf verträglichere Routen führen (z.B. Überseetor – Nordstraße anstelle von Konsul-Smidt-Straße – Hansator)
- Prüfung inwiefern aus der Zufahrt Überseetor zwei Spuren benötigt werden, oder ob Stellplätze erhalten bleiben können (dann ist der Umbau des Knotens mit einem vorgezogenen Gehweg zu prüfen)

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart		Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	150	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13	
Kostenart	Kosten [brutto in T€]									
Investitionskosten	150									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</th> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß		X				
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß							
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	10									
Wirkungsklasse: II		Kostenklasse: 1								

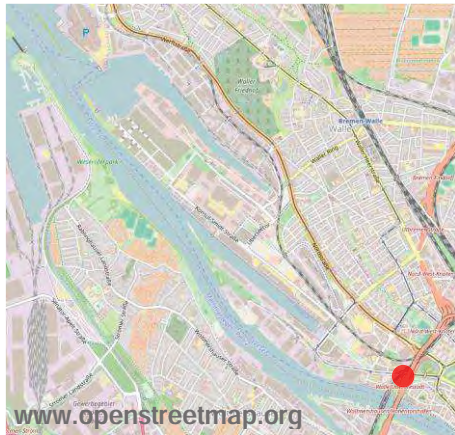
Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	- Steigerung der Verkehrssicherheit - Sicherstellung der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs aber keine nennenswerte Erweiterung der Kapazitäten - Möglichkeit der Verkehrslenkung zugunsten verträglicherer Verkehrsströme.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	Die konkrete Ausgestaltung der Kreuzung steht in Verbindung mit den Planungen am Schuppen 3. Grundsätzlich wäre es auch möglich hier über einen vierten Knotenarm eine Erschließungsstraße dieses Entwicklungsgebietes anzubinden. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit wäre ein solcher deutlich schwächer belasteter Knotenarm jedoch nicht zu empfehlen.
Umsetzungshemmnisse	keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.2 KP Eduard-Schupf Allee/ Stephanibrücke Rechtsabbiegeverbot für Lkw

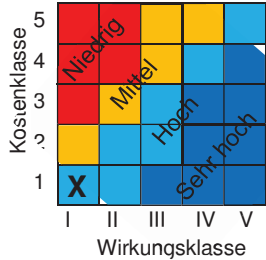


Handlungsbedarf

- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

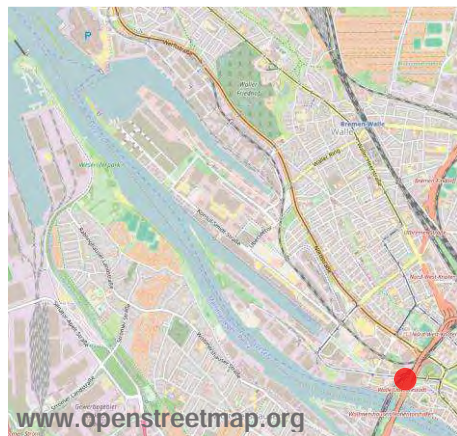
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw um besseren Abfluss der Pkw zu gewährleisten
- Lkw erreichen die Stephanibrücke über das Hansator oder die Lloydstraße und überfahren den Knotenpunkt dann als Geradeausfahrer. Hier kann vor der Rampe mehr „Anlauf genommen“ werden und es steht eine zweite Spur zum Überholen für schneller anführende Pkw zur Verfügung.
- Die Verlagerung der Schwerverkehre sollte auf die Lloydstraße erfolgen, damit im Bereich Hansator keine zusätzlichen Verkehre abgeführt werden müssen (bereits hohe Auslastung). An der Lloydstraße sind noch ausreichend Reserven, sodass auch mit Umsetzung der Maßnahme mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf gerechnet werden kann.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	3	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,5	
Wirkungsklasse: I		Kostenklasse: 1		
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
- Verschlechterung der Erreichbarkeit der Überseestadt für Schwerverkehre - Schwerverkehrsführung entlang hochbelasteter und bebauter Straßen (Hans-Böckler-Straße)				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Gemäß Zählungen besteht ein Verlagerungspotential von maximal 350 Schwerverkehrsfahrzeugen. - Dürfte zu einer Verbesserung des Verkehrsablauf m Knotenpunkt führen (detaillierte Prüfung im Zusammenhang mit Umsetzungsplanung erforderlich)				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
- Als temporäre Vorstufe zum grundhaften Ausbau des Knotenpunkts geeignet. - Bei erfolgtem Ausbau sollte Rechtsabbiegen für LKW wieder möglich sein → entsprechende Entwurfparameter wählen.				
Umsetzungshemmnisse				
- Abstimmung mit Gewerbetreibenden erforderlich, Ausweichrouten scheinen jedoch ausreichend attraktiv zu sein.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.3

KP Eduard-Schupf Allee/ Stephanibrücke – Knotenpunktausbau

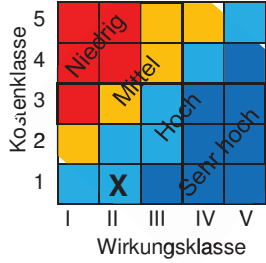


Handlungsbedarf

- Handlungsbedarf gemäß VEP Maßnahme
- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweis

- Im Rahmen des Verkehrskonzepts Überseestadt wird die Ergänzung einer zweiten Rechtsabbiegespur und die Aufweitung des Abbiegeradius der Rechtsabbieger von der Eduard-Schopf-Allee zur Rampe Stephanibrücke empfohlen.
- Erwartete positive Wirkung auf Verkehrsablauf ist bei Umsetzungsplanung detaillierter zu prüfen.
- In der Folge ist das Signalprogramm des Knotenpunktes zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Weitergehender komplexer Ausbau nur in Zusammenhang mit Umbau der Rampe zur Brücke und wahrscheinlich der Stephanibrücke selbst möglich, Ziel hier: Entzerrung der Einfädelvorgänge mglw. durch Ergänzen eines zusätzlichen Fahrstreifens auf der Brücke, Reduktion der Steigung
- → komplexen Umbau bei Sanierungserfordernis Stephanibrücke erneut auf Umsetzbarkeit und Erforderlichkeit prüfen.
- Kurzfristig sind auch bestandsnahe Optimierungen auf der Stephanibrücke denkbar: Verlängerung des Einfädelbereichs auf der Rampe von der Eduard-Schopf-Allee durch Verzicht auf markierte Sperrfläche (Verkehrssicherheit beachten!), Entzerrung der Spurwechselvorgänge auf der Brücke durch Erlaubnis auch aus der mittleren Spur nach rechts in Richtung Neustadt/ Woltmershausen von der Brücke abzufahren (Spuren auf abführender Rampe wären dann neu zu markieren). Diese Ansätze wären differenzierter zu prüfen.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	500	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	17	
Wirkungsklasse: II		Kostenklasse: 1		

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden. - Tatsächliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sind im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Ergänzung Abbiegespur unter Beachtung der Spannweite der Eisenbahnbrücke, Radwegführung in bestehender Form sollte weiter möglich sein. - Weitergehender komplexer Knotenumbau an Sanierungserfordernis der Stephanibrücke gekoppelt.
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.4 Lkw Durchfahrverbot Konsul Smidt Straße

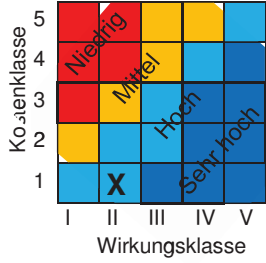


Handlungsbedarf

- Konflikte durch Nutzungsüberlagerung Schwerverkehr – Wohnen und aufgrund der relativ engen Kurvensituation am Nordende der Konsul-Smidt-Straße
- Andienung der Gewerbebetriebe am Holzhafen und des Großmarktes muss sichergestellt bleiben

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Beschilderung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes ganztägig auf dem Abschnitt Überseetor – Kommodore-Johnsen-Boulevard der Konsul-Smidt-Straße. Anliegerverkehr ist zu jeder Zeit zugelassen.
- Wegweisung für Schwerverkehr über Eduard-Suling-Straße
- Herausnahme des oben genannten Abschnitts der Konsul-Smidt-Straße aus dem Quell- und Zielverkehrsnetz Bremens im Lkw-Stadtplan und generelle Überarbeitung des Lkw-Stadtplans mit Abgleich tatsächlich erforderlicher Lkw-Routen (bspw. Verzicht auf Straße Am Kaffeequartier)
- Die umgelenkten Lkw-Verkehre sollen auf die Konsul-Smidt-Straße, Hafenstraße und die Nordstraße verlagert werden.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
		Investitionskosten	10	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	16	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Durch die Maßnahme können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) auf dem nördlichen Abschnitt (Überseetor – Am Winterhafen) etwa halbiert werden (von 350 auf 170 Fzg/ Tag). Voraussetzung hierfür ist eine verständliche Beschilderung und eine hohe Regelbefolgung.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Für einen Erfolg der Maßnahme sind regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Regelungen erforderlich. - Bereits am Eingang eines gesperrten Querschnitts muss erkenntlich sein, bis wohin das Durchfahrtsverbot gilt.
Umsetzungshemmnisse - Rechtliche Hürden wären im Vorfeld durch die Stadt zu prüfen. - Akzeptanz der Gewerbetreibenden nicht absehbar.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.5 KP Konsul Smidt Straße/ Hansator Anbindung des vierten Knotenarmes

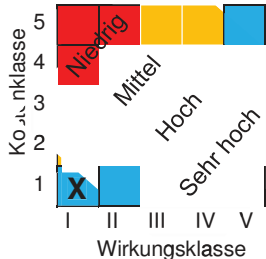


Handlungsbedarf

- Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator als zentraler Knotenpunkt innerhalb der Überseestadt in Analyse und Prognose sehr hoch belastet.
- Es besteht kaum mehr Spielräume zusätzliche Verkehrsströme am Knotenpunkt abzuwickeln.
- Südlich der Straße Hansator soll ein Mischgebiet entwickelt werden, für das gemäß Bebauungsplan die Erschließung über einen zusätzlichen Knotenarm an diesem Knotenpunkt sichergestellt werden soll.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es soll sichergestellt werden, dass durch die Anbindung des zusätzlichen Knotenarmes möglichst geringe kapazitätsmindernde Effekte auftreten.
- Der Knotenarm ist als Teil einer signalisierten Kreuzung ebenfalls zu signalisieren.
- Es sollte nur das Rechts-Ausbiegen zugelassen werden. Da der entgegenkommende Linksabbieger wahrscheinlich ein eigenes Spursignal erhält, ist die Abwicklung dieses Rechtsabbiegers über einen Grünpfel bei Dauerrot nicht zulässig. Es ist demnach eine eigene Freigabe erforderlich, die jedoch möglichst kurz und gleichzeitig mit anderen Verkehrsströmen (Linksabbieger von der Muggenburg in die Konsul-Smidt-Straße) erfolgen sollte.
- Das Linkseinbiegen von der nördlichen Knotenzufahrt (Hansator) sollte nicht ermöglicht werden. Stattdessen ist sicherzustellen, dass am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier das Wenden (U-Turn) möglich ist.
- Die übrigen einfahrenden Ströme sollten möglichst zeitgleich mit anderen freigegebenen Strömen abgewickelt werden.

Bewertung															
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 											
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	4	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart		Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	0	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0						
Kostenart	Kosten [brutto in T€]														
Investitionskosten	0														
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</th> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß						X					
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß												
	X														
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	5	Kostenklasse: 1													
Wirkungsklasse: I															

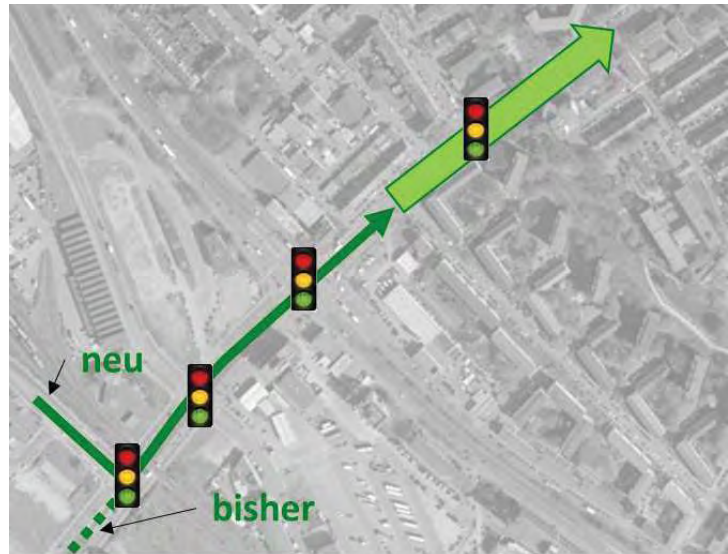
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erreichbarkeit des Neubaugebietes Hansator/ Am Kaffeequartier wird etwas schwieriger.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Leistungsfähigkeit am Hauptknotenpunkt Hansator/ Konsul-Smidt-Straße wird durch Reduktion des Eingriffs durch Neuanbindung des vierten Knotenarms sichergestellt. - Es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Verkehrstechnisches Gutachten für die Signalisierung der Knotenpunkte Konsul-Smidt-Straße/ Hansator und Hansator/ Am Kaffeequartier erforderlich. - Gutachten muss klären, ob U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier geometrisch möglich ist.
Umsetzungshemmnisse Keine, wenn U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier möglich ist.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.6 Optimierung Grüne Welle Hansator



Handlungsbedarf

- Die Achse Hansator/ Hansestraße ist eine der wichtigsten Zu- und Abgangsstrecken der Überseestadt. Hier kommt es im Bestand häufig zu Stauerscheinungen.
- Eine Untersuchung zur Grünen Welle auf dieser Strecke formulierte bereits Anfang 2015 Verbesserungspotentiale.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Nachfragegerechtes Einkürzen der Fußgängerfreigabezeiten am KP Hansator/ Neptunstraße
- Änderung der Koordinierungsrichtung gemäß der Hauptnachfragerichtung nachmittags: von der Konsul-Smidt-Straße kommend möglichst bis über die Nordstraße hinaus
- Beachten der Anforderungen quer zur Grünen Welle verkehrender ÖPNV-Linien
- Linksabbieger zur Hafenstraße wird zur Abwicklung der Verkehre benötigt, die entstehen, wenn das Linksabbiegen vom Hansator zur Nordstraße untersagt wird (Maßnahme S.8). Falls im Zuge des Hansators zusätzliche Kapazitäten benötigt werden, sollte das Ergänzen einer weiteren Geradeaus-Spur zwischen Konsul-Smidt-Straße und Hafenstraße in Betracht gezogen werden. Das Brückenbauwerk an dieser Stelle verfügt über eine ausreichend große Spannweite.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
	mittel	X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	16			
Wirkungsklasse: II			Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	5 4 3 2 1
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

5	Red	Yellow	Yellow	Blue	Blue
4	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue
3	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue
2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
	I	II	III	IV	V

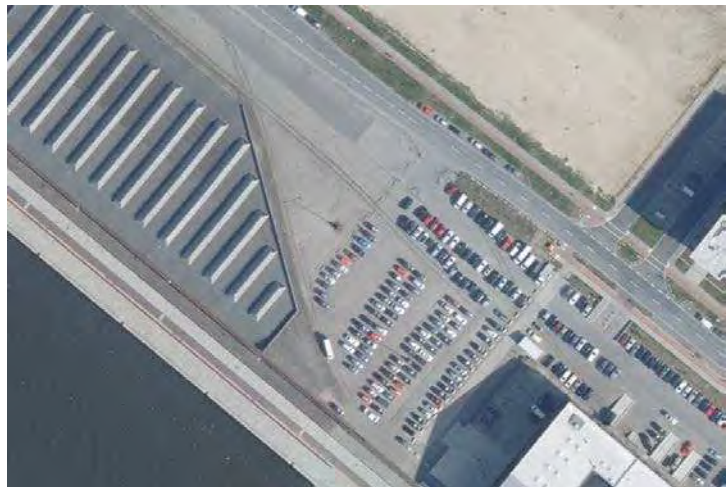
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Ausweitung der Grünen Welle sollte nicht zu Qualitätseinbußen der Freigabezeiten des öffentlichen Nahverkehrs führen - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Leichterer Abfluss der Fahrzeuge reduziert die Überstauungserscheinungen an den gebietsinternen Knotenpunkten - Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Detaillierte verkehrstechnische Untersuchung erforderlich - Die Effizienz der Maßnahme könnte durch das Nadelöhr Autobahnzubringer Überseestadt begrenzt sein. Optimierungen in diesem Bereich sind Bestandteil des VEP und werden daher als gegeben für dieses Verkehrskonzept vorausgesetzt.
Umsetzungshemmnisse - Optimierung ist unter Beachtung der Anforderungen des ÖPNV anspruchsvoll. - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.7 Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze



Handlungsbedarf

- Im Zuge von Bauvorhaben werden Brachflächen überbaut, die bisher zum Parken genutzt werden. Passiert dies in Bereichen mit einer bereits hohen Auslastung des Parkraums, kann dies zu unkontrollierbaren Parkplatzdefiziten und Fehlnutzungen führen.
- In der Überseestadt sind drei Bereiche identifiziert worden, in denen dies potentiell passieren könnte: an der Hafenkante, am Überseedorf/ Schuppen III, am südlichen Europahafen.
- Hafenkante: zunehmende Wohnbebauung führt zu hoher Auslastung des Parkraums in den Straßen, Weiche Kante zieht als Stadtpark zusätzlich Besucher in das Quartier, die teilweise auch mit dem Pkw kommen werden → Um das Bewohnerparken sicherzustellen sollte eine nachfragegerechte Anzahl an Stellplätzen für Besucher organisatorisch gesichert werden
- Überseedorf/ Schuppen III: auf den Entwicklungsflächen des Schuppen III entfallen etwa 120 Stellplätze, die derzeit tagsüber voll ausgelastet sind, unter der Annahme, dass alle erforderlichen Stellplätze der umliegenden Entwicklungsflächen auf den jeweiligen Flächen selbst erbracht werden können (also kein neues Defizit hinzukommt) besteht der Bedarf an diesen 120 Stellplätzen weiterhin. Sie sollten in einem Parkhaus auf den Entwicklungsflächen im Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Überseedorf/ Hafenstraße untergebracht werden.
- Am südlichen Europahafen entfallen durch Bebauung 290 Stellplätze, die derzeit maximal mit 100 Pkw belegt sind. Es sollte hier ein öffentlich zugängliches Parkhaus geschaffen werden, dass diesen zusätzlichen Bedarf decken kann. Es bieten sich hierfür die Flächen des bereits bestehenden Parkplatzes an der Ecke Hansator/ Hoerneckestraße oder Flächen zwischen Zollpfad und Hansastrasse an. Eine Integration in Parkhäuser, die den Bedarf des jeweiligen Baufeldes abdeckt, ist denkbar.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausbau anforderungsgerechter Parkieranlagen, Bewirtschaftung der Stellplätze in den Parkhäusern Überseedorf und Europahafen, wie umliegende Straßenstellplätze (siehe S.14)
- Hafenkante: tatsächliche Wirkungen des Stadtparks auf die Stellplatznachfrage sollte beobachtet werden. Um Handlungsoptionen offen zu halten, sollte die Fläche für einen möglichen Parkplatz/ Parkhaus zunächst freigehalten werden.
- Weiterentwicklung der bestehenden Parkstandorte Überseestadt und Silbermannstraße: Prüfung auf konzeptionelle Erweiterung der Angebote innerhalb der Parkieranlage, bauliche Weiterentwicklung durch Integration in Hochbau mit anderen Funktionen anzustreben

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			5	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			10	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto in T€]
Investitionskosten	4.400
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	157
Kostenklasse: 3	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Ko t. nklasse

5

4

3

2

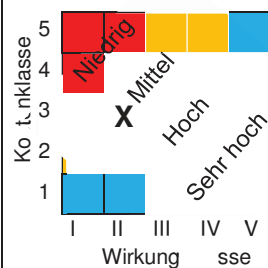
1

I II III IV V

Wirkung

sse

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



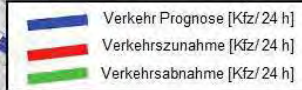
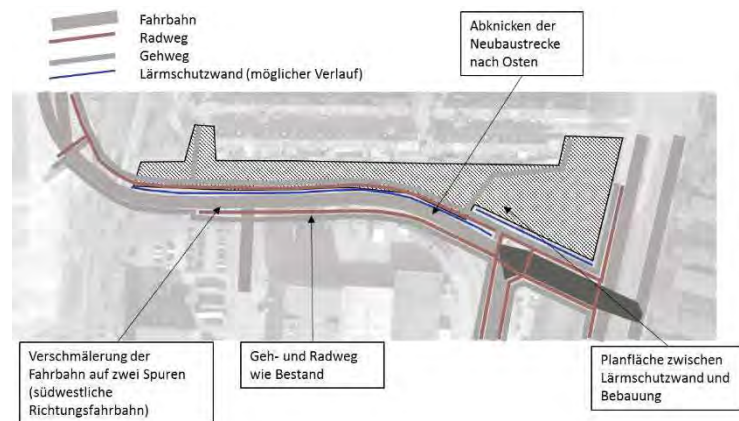
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine, wenn tatsächlich keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze geschaffen werden sondern nur bereits nachgefragte gesichert werden.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Erweiterung der Stellplatzkapazitäten soll nicht angestrebt werden. - Parkhäuser dienen ausschließlich dem Decken des bereits heute bestehenden Bedarfs, damit keine unkontrollierbaren Zustände im ruhenden Verkehr auftreten. - Es werden daher keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
Stadt muss tatsächlichen Zugriff auf die erforderlichen Flächen haben oder Investoren zum Bau öffentlicher Parkhäuser an den relevanten Punkten verpflichten.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.8 Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße



Handlungsbedarf (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Zusätzliche Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

- Neubau einer Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße südlich der Heimatstraße.
- Ausbau der zwei entstehenden Knotenpunkte als Voll-Ausbau mit allen Verkehrsbeziehungen als zugelassen. Bei Bedarf Signalisierung der Knotenpunkte. Platz für Linksabbiegespur Nordstraße → Neubaustrecke durch Wegnahme von Parkständen an Nordstraße
- Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Hafenstraße zum Heimatstraßenviertel gemäß der gültigen Richtlinie zum Umgebungslärmschutz, z.B.: möglichst weites Abrücken der Bestandsstraße und Neubaustrecke von der Wohnbebauung Heimatviertel durch Straßenrückbau und abknicken der Neubaustrecke nach Osten, Rückbau der Hafenstraße in allen Teilabschnitten auf einen einbahnig zweistreifigen Querschnitt (Ausnahme am Hafenhochhaus: hier sollen die bestehenden zwei Einbahnstraßen bleiben. → Maßnahmen in weiteren Planungen zu konkretisieren
- Umsetzung der Maßnahme in Kombination mit Linksabbiegeverboten am KP Hansator/ Nordstraße aus der Hansestraße und dem Hansator heraus → Mehrverkehr auf dem Linksabbieger Hansator/ Hafenstraße
- Querungsmöglichkeit westlich der Bahnbrücke zum Durchgang zur Konsul-Smidt-Straße vorsehen

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	11			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22			
Wirkungsklasse: III			Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5	Red	Yellow	Blue		
	4	Niedrig	Yellow	Blue		
	3	Red	Mittel	Blue		
	2	Yellow	Blue	X		
	1	Blue	Blue	Sehr hoch		
Wirkungsklasse		I	II	III	IV	V

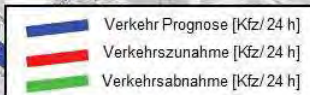
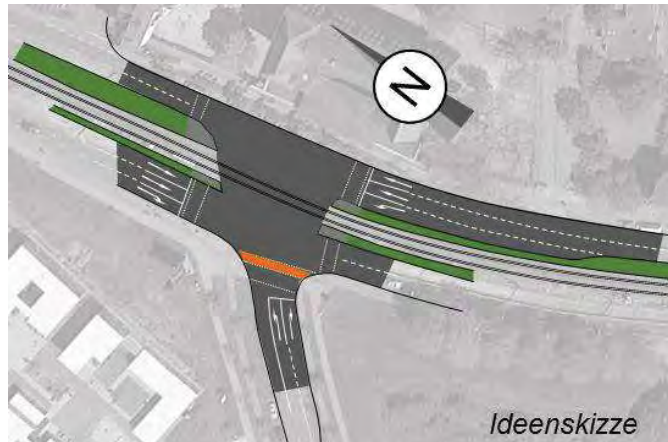
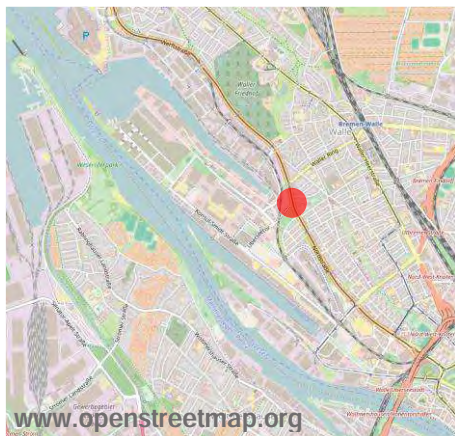
Weitere Kriterien (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)
Zielkonflikte - Verschlechterung der Lärmsituation bei Nicht-Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen zur Heimatstraße. - Wechselwirkungen mit Verbesserung des Verkehrsablaufs am Hansator (Maßnahme S.6)
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Verlagerung maßgeblicher Verkehrsmengen von hochbelasteten Straßenabschnitten: - 6.300 Kfz/ Tag bzw. - 27 % im Prognose-Basissszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.600 Kfz/ Tag bzw. – 10 % (Prognose-Basissszenario, Konsul-Smidt-Straße (Höhe Speicher I))
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Zusätzlicher Knotenpunkt an der Nordstraße muss in dortige Koordinierung eingebunden werden (Unter Beachtung des vergleichsweise nah gelegenen Knotenpunkt Elisabethstraße und der Straßenbahnhaltestelle) - Lärmschutz zum Heimatstraßenviertel als Voraussetzung. Lärmauswirkungen auf Bebauung an der Nordstraße sind zu prüfen. - Fertigstellung des Wesertunnels und Entlastung der Nordstraße als Voraussetzung
Umsetzungshemmnisse - Lärmschutz zur Heimatstraße als Voraussetzung, keine lärmrelevanten Verkehrssteigerung an Nordstraße - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.6 berücksichtigen

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.9 Voll Ausbau des KP Überseetor/ Nordstraße



Handlungsbedarf

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Alternative Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren/nördlichen Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

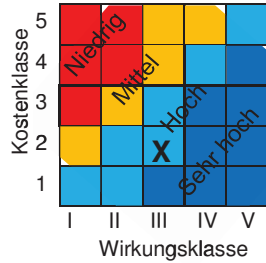
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Nordstraße, bei dem alle Verkehrsbeziehungen zugelassen sein sollen. Signalisierung des Knotenpunktes.
- Herstellen einer Fußgängerquerung
- Buslinie 20 kann direkt links abbiegen, was bisher notwendigen Umweg über Emders Straße spart

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			18	
Wirkungsklasse: III			Kostenklasse: 2	

Kostenart	Kosten [brutto in T€]
Investitionskosten	2.000
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	77

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	5 4 3 2 1
	I II III IV V
	Wirkungsklasse



Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Steigerung der Verkehrsmengen im Bereich einer Grundschule - Mögliche Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring als direkte Route zum Autobahnzubringer Überseestadt → weitere Entlastung der Hansestraße möglich aber gleichzeitig Mehrbelastung des dicht angebauten Waller Rings
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Verlagerung von Verkehren von hochbelasteten Straßenräumen: - 2.600 Kfz/ Tag bzw. - 11 % im Prognose-Basisszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.100 Kfz/ Tag bzw. - 7 % im Prognose-Basisszenario auf Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Speicher I - Zusätzlich maßgebliche Verkehrsverlagerungen aus unkritischen Straßenräumen (Emder Straße: - 3.900 Kfz/ Tag bzw. - 57 % im Prognose-Basisszenario
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Wechselwirkungen mit geplantem und vorhandenem Schulstandort beachten - Wechselwirkungen zum geplanten Knotenpunkt an der Hafenstraße berücksichtigen - Alternativmaßnahme zu R.11 (nur Fußgänger- und Radfahrerquerung) und Ö.9 (Busschleuse für linksausbiegende Busse aus Überseetor)
Umsetzungshemmnisse - Aufwändig, da Straßenbahngleise für Abbiegespuren verlegt werden müssten - In Abwägung der beiden möglichen Anschlüsse an die Nordstraße (S.8 und S.9) zeigte sich S.8 wirkungsvoller in den kritischen Bereichen. Am Knotenpunkt Überseetor wird empfohlen eine Fußgängerquerung und eine Busschleuse einzurichten (R.11 und Ö.9).

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.10 Prüfung einer weiteren Anbindung südlicher Europahafen

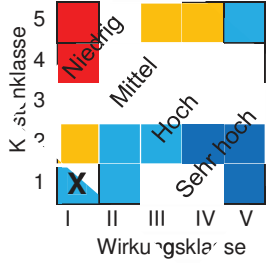


Handlungsbedarf

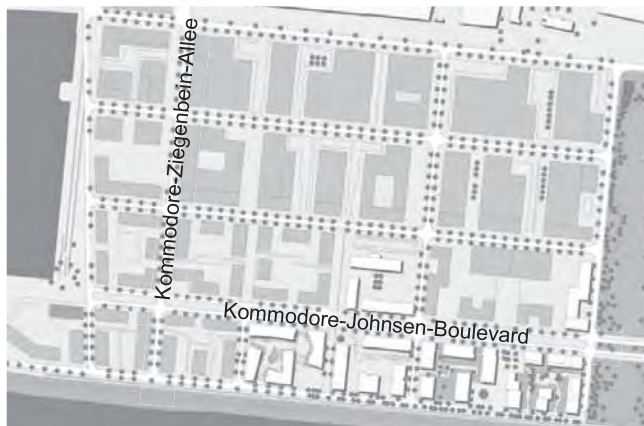
- Halbinsel südlich des Europahafen im Bestand über Hoerneckestraße (rechts raus/ rechts rein Kreuzung zur Muggenburg) und Stephanikirchenweide (alle Abbiegebeziehungen zur Muggenburg zugelassen, LSA-Kreuzung) angebunden.
- Halbinsel wird langfristig als ein bedeutendes Entwicklungsgebiet mit viel Potential für Wohnbau- und Dienstleistungsflächen gesehen. Entsprechend ist mit einem deutlichen Anwachsen der Verkehrsmengen zu rechnen.
- Anschluss über die zwei Bestandsknotenpunkte perspektivisch mit Leistungsfähigkeitsproblemen (v.a. am Knotenpunkt An der Muggenburg/ Stephanikirchenweide) verbunden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Bauleitplanung zur Entwicklung der Halbinsel soll die Umsetzung einer weiteren Anschlussstraße an die Muggenburg vorgesehen werden. Im Zuge der Neuerschließung dieses Gebietes werden Straßen angelegt werden müssen. Diese Maßnahme soll darauf hinwirken, dass die Erschließungsstraßen einen Anschluss an die Straße Auf der Muggenburg erhalten.
- Es ist dabei zu klären ob, ein Vollanschluss mit alle Fahrbeziehungen oder eine rechts raus/ rechts rein Kreuzung ausreichend sind.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	0	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: I				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Verkehrsentlastung an den Knotenpunkten der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide zur Straße Auf der Muggenburg zu erwarten. - Umsetzung ist zur besseren Erschließung des Weserufers unabhängig von tatsächlicher verkehrstechnischer Erforderlichkeit zu begrüßen.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
In Abhängigkeit der Entwicklungsperspektiven der Südseite Europahafen umzusetzen.				
Umsetzungshemmnisse				
Umsetzung hängt vom Fortbestehen der derzeit hier ansässigen Gewerbeunternehmen ab.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. S.11 Tempo 30 Zone Hafenkante

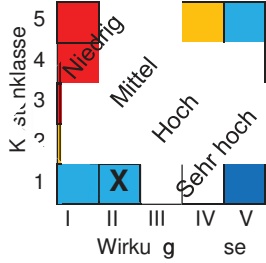


Handlungsbedarf

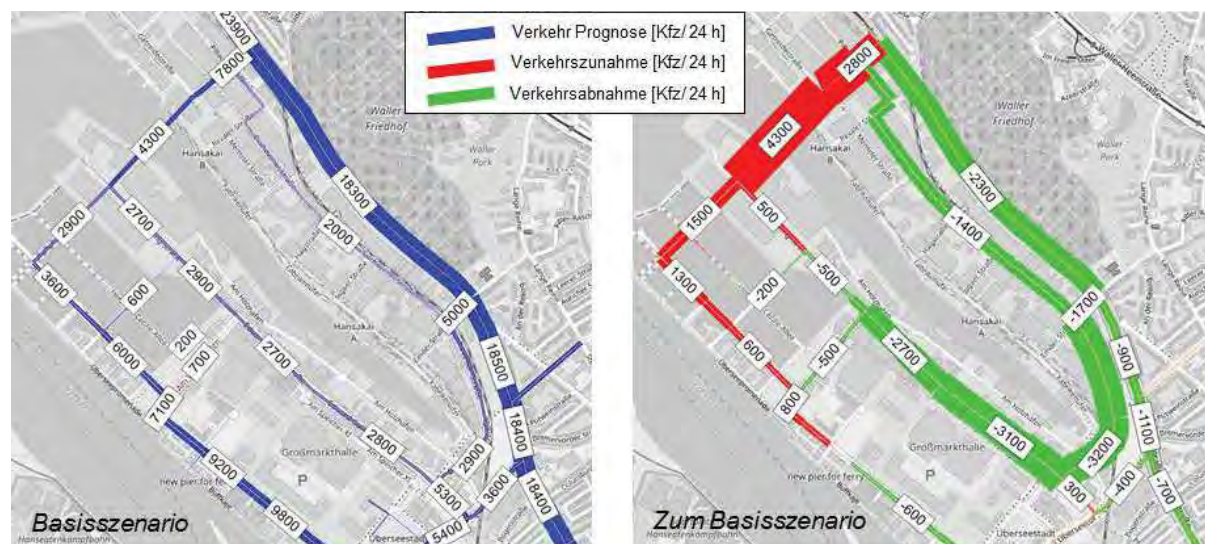
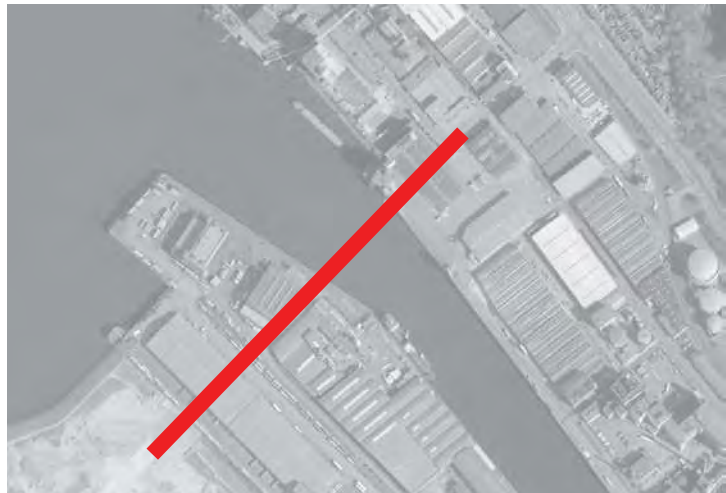
- Im Bereich der Hafenkante ist in den vergangenen Jahren ein attraktives Wohngebiet entstanden.
- Das Straßennetz wurde neu aufgebaut, ist aber bisher nur wenig gegliedert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Zur Sicherstellung eines möglichst verträglichen Verkehrsablaufs auf den Nebenstraßen soll nun ähnlich zu anderen Wohnquartieren der Stadt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Einrichtung einer Tempo-30 Zone erfolgen.
- Die genaue Ausdehnung dieser Zone soll in Abhängigkeit der tatsächlichen Ausdehnung der Wohnbereiche erfolgen. Ausschließlich gewerblich genutzte Bereiche können von dieser Regelung ausgespart bleiben.
- Der Kommodore-Johnsen-Boulevard und die Kommodore-Ziegenbein-Allee sollen als bevorrechtigte Sammelstraßen zunächst weiter mit 50 km/h befahren werden dürfen.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	5	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	11	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Es muss sichergestellt sein, dass die Maßnahme nicht zu längeren Fahrtzeiten im ÖPNV führt.				
Umsetzungshemmnisse				
keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. S.12 Neubau Kfz-Brücke über den Holz und Fabrikenhafen



Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafenrandstraße zu Überlastungen führen.
- Es wurden daher verschiedene Optionen zur besseren Anbindung des Gebietes geprüft, u.a. eine Brücke über den Holz-und Fabrikenhafen im Zuge der Kommodore-Ziegenbein-Allee.

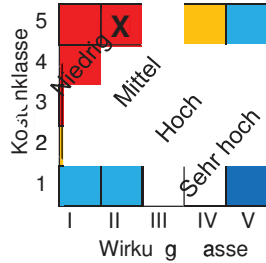
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Kfz-Brücke mit einem Fahrstreifen je Richtung zwischen Eduard-Suling-Straße und Getreidestraße.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6		Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	60.000
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2.700
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12		Kostenklasse: 5	
Wirkungsklasse: II				

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



The matrix is a 5x5 grid with 'Kostenklasse' (Cost Class) on the y-axis (1 to 5) and 'Wirkung' (Effect) on the x-axis (I to V). The diagonal is labeled 'Mittel', 'Hoch', and 'Sehr hoch'. A red 'X' is in the cell (5, II). A yellow square is in (4, IV) and a blue square is in (4, V). A blue square is in (1, V).

Kostenklasse \ Wirkung	I	II	III	IV	V
5		X			
4				Yellow	Blue
3					
2					
1	Blue	Blue			Blue

Weitere Kriterien
Zielkonflikte • Leichter Kfz-Abfluss und deutliche Verkürzung der Kfz-Routen nach Norden könnten die Attraktivität des Kfz-Verkehrs steigern. • Steigerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) • Verkehrsentslastung vor allem im Bereich Cuxhavener Straße und Emden Straße zu erwarten • Keine Entlastungswirkung in kritischen Bereichen am Hansator • Mehrbelastung im Bereich des Wohngebietes Hafenkante. • Möglicherweise wird durch den Brückenschlag eine attraktive Durchgangsrouten zwischen Gröpelingen und der Stephanibrücke geschaffen, die weitere Verkehre in die Überseestadt zieht.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) • In Wechselwirkung mit Ö.5 zu betrachten: wenn langfristig eine Hafenbrücke für die Straßenbahn geplant wird, sollte die Mitbenutzung für Kfz neu bewertet werden. Aus heutiger Sicht scheint diese jedoch nicht erforderlich und eher kontraproduktiv was die Zielstellung einer Verkehrsentslastung in der Überseestadt betrifft.
Umsetzungshemmnisse • Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. • Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts- höhe und –breite der Seeschiffe).

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.13 Neubau Weserbrücke im Zuge Kommodore Ziegenbein Allee



Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafenrandstraße zu Überlastungen führen.
- Zur Entlastung dieser Bereiche wurde die Wirksamkeit einer neuen Weserquerung geprüft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Weserbrücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee mit Anschluss an die Straße Zum Lankenauer Höft.
- Wahrscheinlich Ausbaumaßnahmen im Zuge der Rablinghauser Landstraße und Stromer Straße erforderlich, die hier jedoch nicht weiter berücksichtigt worden.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	2			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel		
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6			
Wirkungsklasse: I			Kostenklasse: 5	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	Grad der Zielerreichung
5	Niedrig
4	Mittel
3	Hoch
2	Sehr hoch
1	
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Ein leichter Kfz-Abfluss und deutlich verkürzte Fahrtstrecken nach Rablinghausen könnten Attraktivität des Kfz-Verkehrs insgesamt steigern. - Deutliche Verkehrszunahme im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Attraktive Verbindung nach Rablinghausen und darüber hinaus für Kfz und Fahrräder. Möglichkeit der Einrichtung einer Buslinie wäre gegeben. - Aus Angaben des gesamtstädtischen Verkehrsmodells wurde jedoch abgeschätzt, dass nur etwa 4 % der Quell- und Zielverkehre der Überseestadt in den Bereich Rablinghausen/ Woltmershausen/ GVZ verlaufen. Dies entspricht etwa 2.000 Kfz/ 24 h. Diese würden demnach an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt entfallen. - Weitere Entlastungseffekte im Süden und Neubelastungen in der Überseestadt dürften infolge von Durchgangsverkehren entstehen, welche die neue Brücke zwischen A27 bzw. Walle und Rablinghausen und GVZ nutzen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Bei Umsetzung der Brücke wären Fährverbindungen nach Woltmershausen obsolet.
Umsetzungshemmnisse - Brückenkonstruktion muss wie bisher Schiffsverkehr zulassen, - Umfangreiche Eingriffe in Neubaufelder an der Hafenkante mit deutlicher Senkung der Wohnqualität erforderlich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.14 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

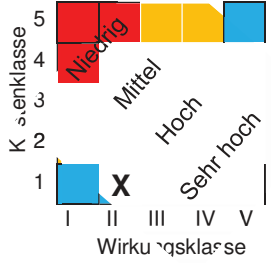


Handlungsbedarf

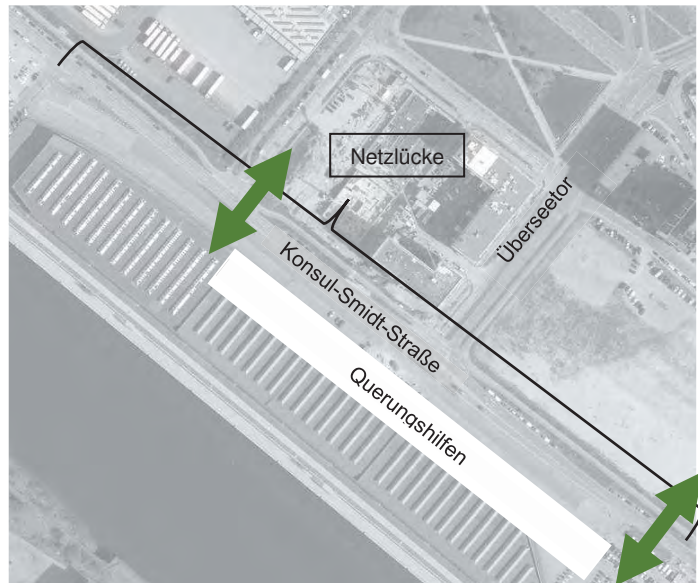
- In der Prognose wird mit deutlich ansteigender Verkehrsnachfrage in der Überseestadt gerechnet. Eine Ausweitung des öffentlichen Parkens ist zur Erreichung der Modal-Split Ziele nicht geplant
- Der zur Verfügung stehende Parkraum ist daher zukünftig noch effizienter zu nutzen.
- Darüber hinaus setzt kostenfrei nutzbarer Parkraum falsche Anreize in Anbetracht der ambitionierten Modal-Split Ziele, die in der Überseestadt verfolgt werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausweitung der bewirtschafteten öffentlichen Stellflächen. Neu als gebührenpflichtige Stellplätze aufnehmen: Konsul-Smidt-Straße (ganzer Streckenzug), Überseetor, Marcuscaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße (westlich der Bahnbrücke), Am Kaffeequartier, An der Reeperbahn, Zollpfad
- Der Tarif sollte dem bereits bestehenden Parktarif angepasst werden. Zusätzlich sollte ein Tagessticket auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen angeboten werden.
- Regelmäßige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an sich ändernde Randbedingungen.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	30	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	7	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
gutachterliche Schätzung: Maßnahme senkt den Kfz-Anteil des Modal Split der Beschäftigten und der Kunden um 1 % → Entlastung des Straßennetzes um etwa 350 Fahrten.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
keine				
Umsetzungshemmnisse				
keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. R.1 Ausbau Geh und Radverkehrsanlagen Konsul Smidt Straße

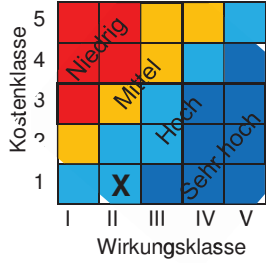


Handlungsbedarf

- Im Bereich der Entwicklungsfläche des Schuppen III wurden im Zuge des Ausbaus der Konsul-Smidt-Straße ein Gehweg und ein Radweg vorgesehen, aber aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Hochbaumaßnahmen noch nicht umgesetzt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flächen des Schuppen III soll der fehlende Geh- und Radweg nun nachgerüstet werden.
- Gleichzeitig wird die Einrichtung von Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße in diesem Bereich empfohlen.
- Zusätzlich sind weitere Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße nach Bedarf vorzusehen (z.B. im Bereich Am Winterhafen, am nördlichen Ende von Speicher I)

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	350	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	15	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	13	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				

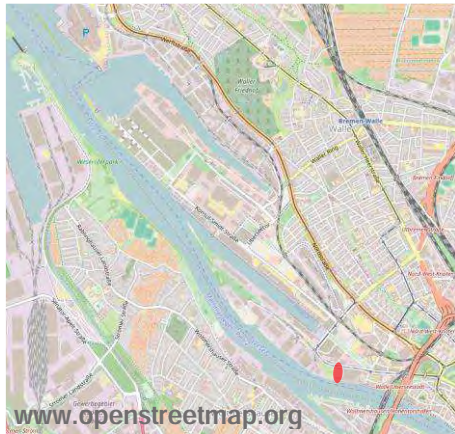
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Wechselwirkungen mit geplanten Busspuren berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Bau des Geh- und Radweges steht in engem Zusammenhang mit den Baumaßnahmen am Schuppen 3. Erst nach Abschluss dieser Hochbaumaßnahmen lässt sich der Neubau des Geh- und Radweges sinnvoll einordnen. - Wechselwirkungen zu geplanter Fuß- und Radbrücke Europahafen beachten. - Einbau der Querungsstellen kann nach Bedarf sofort erfolgen.
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.2 **Verlängerung Weseruferradweg Stufe I bis Auf der Muggenburg mit Geh- und Radweg Auf der Muggenburg**

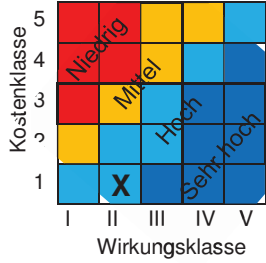


Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherigen Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert. Dieses Wegende ist derzeit noch ohne Anschluss ans öffentliche Wegenetz.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Verbindungsweges zwischen dem Ende des Weserradweges und der Straße Auf der Muggenburg (etwa 130 m)
- Neubau des Straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der Südseite der Straße Auf der Muggenburg als Verbindung zum Europahafen.
- Trassierung im Zuge des Entwicklungskonzeptes für die Südseite des Europahafens

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	250	
	X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	11	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Erste Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. - Die Umsetzung der Maßnahmen kann unter Umständen sinnvoll mit S.10 (bessere Erschließung südlich Europahafen) vollzogen werden.
Umsetzungshemmnisse Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.3 Verlängerung Weseruferradweg Stufe II bis Europahafen



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Geh- und Radweges auf etwa 1,3 km Länge.
- Anschluss an geplante Brücke über den Europahafen (R.4) ist erforderlich.
- Der konkrete Verlauf ist im Rahmen des angestrebten städtebaulichen Entwicklungskonzepts zu konkretisieren. Denkbar wäre z. B. auch eine touristisch interessante Zusatzroute zur Spitze der Halbinsel am Weserufer und dem Ufer des Europahafens.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	86	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20			
Wirkungsklasse: III			Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

K s. n.klasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme ist zweite Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. - Die Wirksamkeit der Maßnahme ist ohne den Brückenschlag über den Europahafen (R.4) eingeschränkt.
Umsetzungshemmnisse Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.4 Verlängerung Weseruferradweg Stufe III Brücke Europahafen

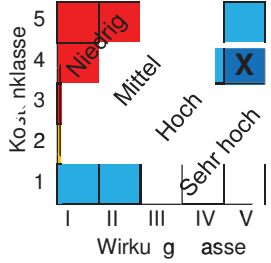


Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.
- Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Halbinsel südlich des Europahafens nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen ist, da es bisher keine kurze Verbindung zu den Haltestellen auf der Konsul-Smidt-Straße gibt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau Geh- und Radwegbrücke über den Europahafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um Segelschiffen die Einfahrt in den Europahafen zu gewähren.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	19	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	6.000	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	320	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	57	Kostenklasse: 4		
Wirkungsklasse: V				

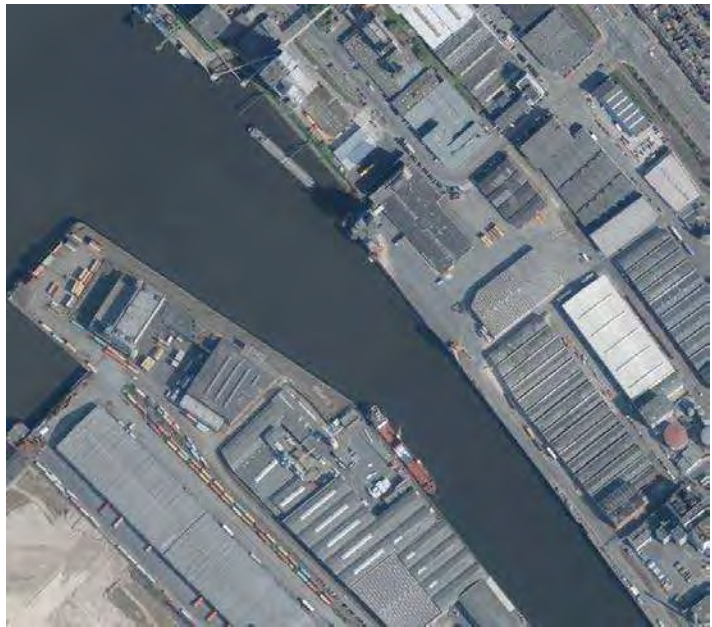
Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
keine	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Maßnahme ist dritte Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III.	
Umsetzungshemmnisse Es liegen bereits Planungen und Studien zur Brücke vor, weshalb von einer kurzfristigen Umsetzbarkeit ausgegangen wird.	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.5 Neubau Brücke Holz- und Fabrikenhafen



Handlungsbedarf

- Im Bereich Hafenkante/ Eduard-Suling-Straße entsteht im Zuge der Entwicklung der Überseestadt ein kompaktes Quartier mit zahlreichen Wohnungen und Arbeitsplätzen.
- Nördlich des Holz- und Fabrikenhafens befinden sich mit dem Einkaufszentrum Waterfront und den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 wichtige Ziele für Wege aus dem Quartier. Darüber hinaus befinden sich hier zahlreiche Gewerbebetriebe mit einem entsprechend hohen Beschäftigtenpotential.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um großen Seeschiffen die Einfahrt in den Hafen zu gewähren.
- Brückenstandort sollte bei einer (derzeit nicht absehbaren) grundlegenden städtebaulichen Neuausrichtung des Holz- und Fabrikenhafens mit bedacht und freigehalten werden.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
				X
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45			
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 4		

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Eine Umsetzung der Maßnahme wird aufgrund der hohen Widerstände (bauliche, nutzungsrechtliche) vorerst nicht empfohlen. Die Verknüpfung der Hafenkante und der Waterfront/Gröpelingen soll stattdessen mit einem regelmäßigen Fährbetrieb sichergestellt werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-4) verstanden werden. - Brücke ist Alternativlösung zu Fährbetrieb Molenturm – Waterfront sowie Seilbahn und Amphibi-enbus. Auch bei Umsetzung eines Straßenbahn- oder Kfz-Brücke in diesem Bereich ist eine Brücke für Fuß- und Radfahrer jeweils mit inkludiert.
Umsetzungshemmnisse - Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. Eventuelle Kosten für die Verlagerung der Betriebe sind nicht mit in der Kalkulation enthalten. - Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts-höhe und –breite der Schiffe).

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.6 Qualifizierung Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront

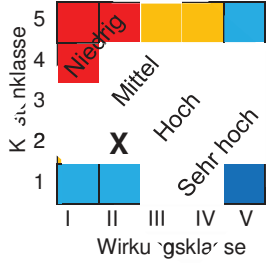


Handlungsbedarf

- Die Getreidestraße ist im Fahrradstadtplan als Nebenroute des Radverkehrs deklariert. Im Falle eines Brückenbaus über den Holz- und Fabrikenhafen würde sie zudem als Anbindung der Brücke an das weitere Straßennetz dienen.
- Sie ist als öffentliche Straße gewidmet, wird derzeit jedoch auch stark vom Lade- und Rangierbetrieb der angrenzenden Gewerbebetriebe genutzt. Die Straße befindet sich baulich in einem Zustand, der für den Radverkehr nicht attraktiv ist.
- Der Durchgang zur Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich nicht hergestellt und rechtlich nicht gesichert. Gleichwohl scheint er regelmäßig rechtswidrig genutzt zu werden (siehe Foto oben).

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Wenn die Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen gebaut werden sollte, wird empfohlen, die Oberfläche der Getreidestraße auf ganzer Länge zu sanieren und das Pflaster gegen einen Asphaltbelag zu tauschen.
- Der Durchgang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich herzustellen und rechtlich zu sichern.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	1.500	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	60	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9	Kostenklasse: 2		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Da die Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (R.5) nicht zur Umsetzung empfohlen wird, ist auch die Getreidestraße nicht weiter zu qualifizieren. Die verkehrliche Wirksamkeit ist ohne Brücke nicht gegeben.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-5) verstanden werden. - Maßnahme ist nur umzusetzen, wenn Rad- und Gehwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen errichtet wird. Ansonsten sind eine Verlagerung der Radroute und eine Entwidmung der Getreidestraße zu prüfen.
Umsetzungshemmnisse Konflikte mit Rangier- und Ladebetrieb der ansässigen Gewerbeunternehmen

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.7 Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier



Handlungsbedarf

- Verbindung Nordufer Europahafen – Am Kaffeequartier ist Hauptradroute gemäß Fahrradstadtplan.
- Querung des Hansators bisher nur über Umlaufsperrern möglich. In der Praxis nutzen viele Radfahrer jedoch die Fahrbahn der Linksabbieger vom Hansator zur Straße Am Kaffeequartier.
- In den polizeilichen Statistiken finden sich keine Unfälle an dieser Kreuzung mit derart regelwidrig fahrenden Radfahrern.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt soll so umgebaut werden, dass ein direktes Queren des Hansators für Radfahrer möglich ist.
- Dazu ist die Straßenbahnfurt der linksabbiegenden Pkw derart zu erweitern, dass eine Radverkehrsanlage eingeordnet werden kann. Außerdem soll diese Fläche derart erweitert werden, dass von Norden kommend ein U-Turn auf dem Hansator möglich ist. Ziel ist eine bessere Erschließung des Neubauquartiers Am Kaffeequartier (siehe Maßnahme S.5).
- Außerdem ist die Signalisierung des Knoten auszubauen und auf alle Knotenarme auszuweiten.
- Die Straßenbahntrasse ist in die Signalisierung bevorrechtigt mit einzubeziehen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			18	
Wirkungsklasse: III			Kostenklasse: 2	

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	500
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	38

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Kostenklasse

Wirkung

asse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Ausbau der Signalisierung darf nicht zu Einschränkung im Straßenbahnbetrieb führen → ansonsten kontraproduktive Behinderung des ÖPNV.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse Wechselwirkungen mit Straßenbahnausbauplänen und Optimierung der Grünen Welle Hansator sind zu berücksichtigen.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.8 Qualifizierung der Rampe Weseruferradweg Stephanibrücke (Nordseite)



Handlungsbedarf

- Am südlichen Ende der Überseestadt kreuzen sich der Weseruferradweg und die Stephanibrücke.
- Südlich der Brücke sind beide Trassen durch eine Rampe verbunden. Nördlich der Brücke ist die Zuwegung für Radfahrer nicht ohne Absteigen möglich. Ein Ausweichen auf die südliche Rampe ist mit einem Umweg von 200 m verbunden.

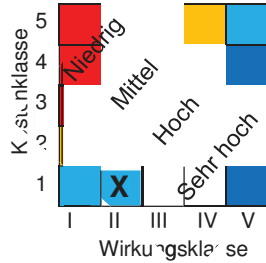
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen die Rampe nördlich der Brücke in der Art zu qualifizieren, dass der Weseruferradweg und die Radwege an der Stephanibrücke für Radfahrer ohne Absteigen verbunden sind.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	10	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9		Kostenklasse: 1	
Wirkungsklasse: II				

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostenklasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.9

Verlängerung Gehwegverbindung Schulze Delitzsch Straße Hafenstraße



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende Wegeverbindung an der Schulze-Delitzsch-Straße südlich der Nordstraße fortzusetzen.
- Dafür wird der Bau eines Geh- und Radweges zwischen Nordstraße und Hafenstraße auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Grenzstraße empfohlen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			11	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	100
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	Grad der Zielerreichung
5	
4	
3	
2	
1	
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

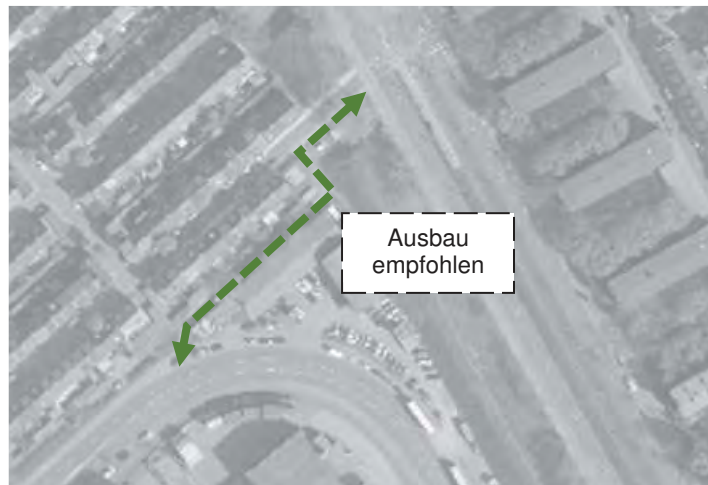
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.10 Qualifizierung des Durchgangs Hafenstraße Heimatstraße



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende unbefestigte Wegeverbindung zwischen Hafenstraße und Heimatstraße auszubauen und damit für den Rad- und Fußverkehr zu qualifizieren.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			11	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	100
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix					
Grad der Zielerreichung					
Kostenklasse	5				
	4	Niedrig			
	3		Mittel		
	2			Hoch	
	1				Sehr hoch
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.8 zu sehen. Im Fall des geplanten Knotenpunktausbaus ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert.
Umsetzungshemmnisse
Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit des Fortbestands des hier ansässigen Gewerbebetriebs.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.11 Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen im Bereich des Überseetors eine Fußgängerquerung vorzusehen, um die Erreichbarkeit des bestehenden (nördlich Nordstraße) und des geplanten (südlich Nordstraße) Grundschulstandorts zu verbessern.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	13			
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	200
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	18
Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix

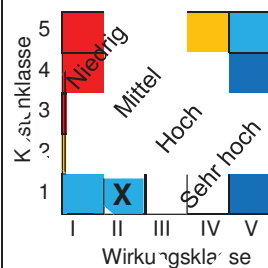
Grad der Zielerreichung

Kostensklasse

Wirkungsklasse

I II III IV V

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.9 und als potentielle Ergänzung zu Ö.9 zu sehen. Im Fall des angedachten Vollausbaus des Knotenpunkts (S.9) ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert.
Umsetzungshemmnisse
Keine bekannt.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.12 Umbau des Doppelknotenpunkts Doventor

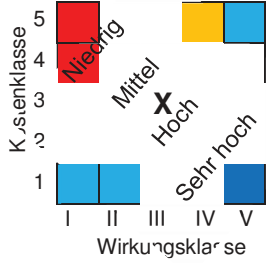


Handlungsbedarf

- Der Doppelknotenpunkt Doventor ist ein zentraler Verteilerknoten am Übergang zwischen Altstadt und Überseestadt.
- Es bestehen am Knotenpunkt auf diversen Fahrbeziehungen keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.
- Handlungsbedarf begründet sich zudem aus dem VEP, dessen Maßnahmenpaket den Umbau dieses Knotenpunkts beinhaltet.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt ist komplex umzubauen mit dem Ziel die Verkehrsflächen kompakter zu fassen und für alle Fahrbeziehungen anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorzusehen.
- Der Ausbau sollte in einer gesonderten Studie weiter vertieft werden.
- Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit in den Prognoseszenarien dieser Untersuchung wurde unterstellt, dass alle heute bestehenden Spuren in ihrer Anzahl auch bestehen bleiben.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	5.000	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	167	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18	Kostenklasse: 3		
Wirkungsklasse: III				

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
keine	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
keine	
Umsetzungshemmnisse	
Maßnahme begründet sich nicht ausschließlich aus Entwicklung der Überseestadt. Sie ist daher auch trotz des vergleichsweise ungünstigen Kosten-Wirkungs-Verhältnisses zu empfehlen.	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.13 Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

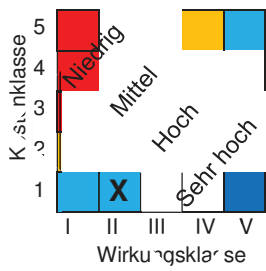


Handlungsbedarf

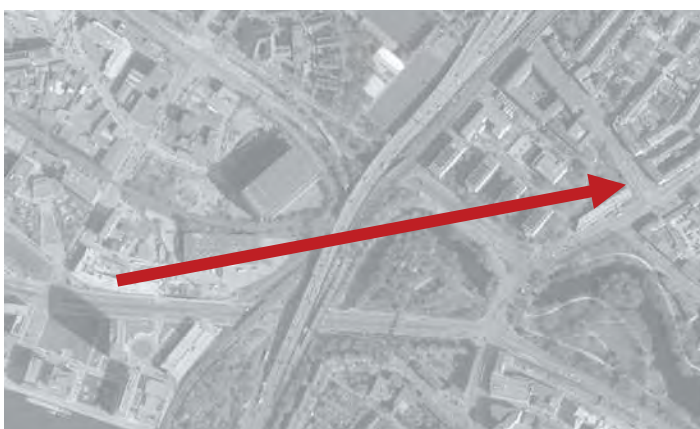
- Die Förderung des Radverkehrs soll einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Kfz-Mobilität beitragen.
- Hierfür werden neben dem Ausbau der Wegeinfrastruktur auch anforderungsgerechte Abstellanlagen benötigt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der stellenweise bereits begonnene Aufbau öffentlich zugänglicher Abstellanlagen für Fahrräder (Beispiel siehe Foto oben vom Ende des Kommodore-Johnsen-Boulevard) soll konsequent fortgeführt werden.
- Das Angebot an Abstellanlagen soll sich am potentiellen Bedarf orientieren. In dichter bebauten Quartieren und in Quartieren mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung dürfte der Bedarf höher sein, als in weitläufigen industriell geprägten Quartieren.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	50	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	14	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine				
Umsetzungshemmnisse keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig Langfristig/ Daueraufgabe				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. R.14 Radwegverbindung Überseestadt Bahnhofsvorstadt



Handlungsbedarf

- Die Route zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zu- und Abgangsrouten der Überseestadt.
- Im Bestand sind die Wege auf dieser Relation jedoch streckenweise umständlich oder schlecht ausgebaut.

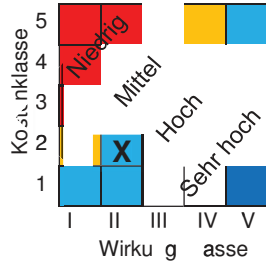
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es sollten Optionen gefunden werden, die zu einer Aufwertung der Relation Überseestadt – Hauptbahnhof beitragen können.
- Dabei sind verschiedenen Routenoptionen mit ihren Vor- und Nachteilen einander gegenüberzustellen. Dabei ist – unter Berücksichtigung von Aspekten der Gebietsentwicklung – eine möglichst direkte Route für Radfahrende zu identifizieren und baulich zu stärken.
- Die Diskussionen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe haben hierzu folgendes ergeben:
 - Der Eigentümer der Grundstücke beidseits des Gleisbogens südlich des Löwenhofs beabsichtigt nach Möglichkeit seine Flächen für eine gewerbliche Entwicklung zusammenzufassen. Eine Trasse über diesen Gleisbogen würde dann nicht mehr möglich sein.
 - Eine Führung der Radtrasse über den Gleisbogen fordert vergleichsweise aufwändige Anschlüsse an der Lloydstraße und je nach beabsichtigter Länge der Strecke an der Hans-Böckler-Straße oder Doventorsteinweg.
 - Grundsätzlich besteht auch die Option, den Gleisbogen zwischen Eduard-Schopf-Allee und Hans-Böckler-Straße und darüber hinaus für den Radverkehr zu qualifizieren. Es bestehen im Rahmen des VEP zudem Planungen, die Daniel-von-Büren-Straße und das Doventor fahrradfreundlich umzugestalten.
 - Inwiefern eine zusätzliche Radverkehrsverbindung in diesem Korridor jedoch angenommen wird kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Es scheint jedoch, dass eine Route über den Doventorsteinweg zum Hauptbahnhof als zu umwegig wahrgenommen werden könnte.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8		Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	500
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	22
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	16		Kostenklasse: 2	
Wirkungsklasse: II				

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostenklasse

5

4

3

2

1

Niedrig

Mittel

Hoch

Sehr hoch

I II III IV V

Wirkung

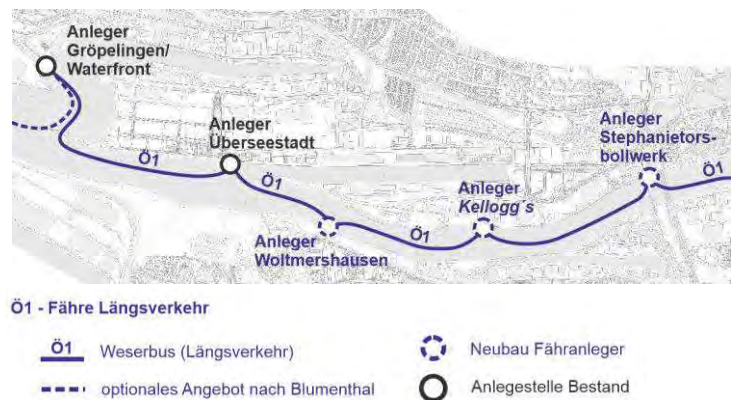
Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Umsetzung einer Route über die heutigen Anschlussgleise erst nach deren Außerbetriebsetzung möglich. - Maßnahme R.12 trägt auch zu einer besseren Anbindung der Überseestadt an die Bahnhofsvorstadt bei. Wechselwirkungen sind daher zu berücksichtigen.
Umsetzungshemmnisse Vertiefende Untersuchung der Routenoptionen erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN Tarif



Handlungsbedarf

- Weserlängsverkehre als ÖPNV-ähnliche Verbindungen
- Längsverkehre auf der Weser derzeit hauptsächlich für touristische Zwecke angeboten:
Linienfahrten Bremen – Bremerhaven (Hal über)
 - Anleger in Bremen: Martinianleger und Pier 2/ Waterfront
 - 1 Fahrt/Tag hin (vormittags) und zurück (nachmittags)
 - Nicht im VBN-Tarif*Hafenrundfahrten (Hal über)*
 - Anleger: Martinianleger, Anleger 13/ GOP-Steigenberger, Anleger Überseestadt/Landmarktower
- Im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP 2025 (2014, S.116 ff.) wurde bereits ein Konzept für ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser (Weserbus) im Längsverkehr entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Linienverlauf zwischen Gröpelingen/Waterfront und Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern: davon 5 in der Überseestadt (2 Fähranleger sind bereits vorhanden: Gröpelingen/Waterfront und Überseestadt) und 2 Anleger liegen außerhalb der Überseestadt (Martini-Anleger, Weserstation)
- Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min
- Optionales Angebot von Gröpelingen/Waterfront bis Blumenthal (zusätzl. Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min)
- Bedienung an Werktagen im 30-MinutenTakt zwischen 9 und 18 Uhr (Bedienung auch an Wochenenden)
- Einsatz von 3 Schiffen mit jeweils 2 Personen Besatzung
- Tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	27			
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	2,5
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2,4

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

5					
4					X
3	Red				
2		Blue			
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
	I	II	III	IV	V

Kostenklasse

Wirkungsklasse

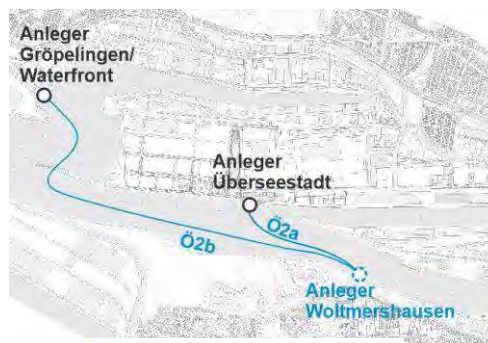
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit)
- Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: - zwischen Vegesack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Weritag - zwischen Martini-Anleger und Weserstadion ca. 100 Personen/Weritag - zwischen Blumenthal und Vegesack ca. 600 Personen/Weritag - Für die Überseestadt ergibt sich hierdurch eine Entlastung um etwa 350 Kfz-Fahrten (Annahme 50 % neue Fahrgäste) - Durch den Einsatz von Speed-Katamaranen anstatt von Fähren könnten aufgrund von Reisezeitersparnissen mehr Fahrgastpotenziale generiert werden
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Tarifabstimmungen - Ggf. bestmögliche Anbindung der Fähranleger in der Überseestadt an das BSAG-Netz - Streckenabschnitt Woltmershausen – Überseestadt verliert mit Umsetzung der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) an Fahrgastpotenzial - Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.2 sinnvoll
Umsetzungshemmnisse
- Finanzierbarkeit - Die Bestrebungen der Team Neusta GmbH, eigeninitiativ eine Fährverbindung von der Innenstadt zu ihrem Unternehmensstandort (Schuppen 1) zu etablieren, kann als Umsetzungschance gesehen werden

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.2 Fähre Weser Querverkehr im VBN Tarif



Ö2 - Fähre Querverkehr

- Ö2a** Linie F1
Woltmershausen - Überseestadt
- Ö2b** Linie F2
Woltmershausen - Waterfront

-  Neubau Fähranleger
-  Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser
- Verbindung von Woltmershausen und Überseestadt/Walle sowie Woltmershausen (Linie F1) und Gröpelingen/Waterfront (Linie F2)
- fahrplantechnische Einbeziehung des Berufsverkehrs
- Günstige Rahmenbedingungen für eine verkehrlich attraktive und wirtschaftlich akzeptable Fährverbindung:
 - Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Walle/Überseestadt
 - Arbeitsplätze im GVZ/Waterfront/Überseestadt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Aufnahme von 2 Fährverbindungen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
 - Linie F1: Woltmershausen – Überseestadt
 - Linie F2: Woltmershausen – Waterfront
- Neubau des Anlegers Woltmershausen sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Integration im VBN-Tarif
- Verknüpfung im 30-min-Takt mit folgender Fahrtenabfolge
 - Woltmershausen – Überseestadt (F1) und zurück sowie direkt im Anschluss
 - Woltmershausen – Waterfront (F2) und zurück
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	13		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	1,13
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,15
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	26			
Wirkungsklasse: IV			Kostenklasse: 5	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

5	Red	Red	Yellow	Yellow	X	Blue
4	Niedrig	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue
3	Red	Mittel	Blue	Blue	Hoch	Blue
2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Sehr hoch	Blue
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
	I	II	III	IV	V	
	Wirkungsklasse					

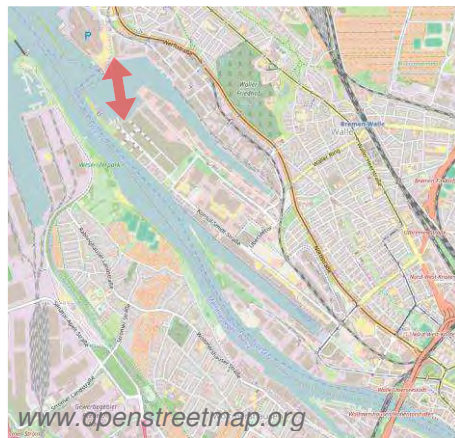
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: - Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen/Waterfont ca. 500 Personen/Werktag - Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt ca. 200 Personen/Werktag (Bewirkt eine Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag)
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Tarifabstimmungen - Anbindung der Fähranleger an das BSAG-Netz in der Überseestadt und Gröpelingen - zeitgleicher Betrieb der Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt (Ö2a) mit der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) nicht sinnvoll - Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.1 sinnvoll
Umsetzungshemmnisse
- Ein kostendeckender Betrieb im VBN-Tarif wäre bei dieser Verbindung nicht darstellbar - Pro Fahrgast müssten ca. 5,- Euro Fahrpreis für eine Kostendeckung erhoben werden (IVV, 2014)

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront



Ö3 - Weser Fähre

Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront

○ Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- Verbindung Überseestadt (Molenturm) – Gröpelingen/Waterfront bereits durch Weser Fähre bedient, jedoch nur saisonaler Betrieb von Mai bis September, jeden Samstag, Sonntag und Feiertag
 - derzeit eher Freizeit- und touristische Nutzung der Weser Fähre
 - zu weite fußläufige Distanz von der BSAG-Haltestelle zum bestehenden Anleger Molenturm → Neubau des Anlegers Hafenkante
 - nicht im VBN-Tarif integriert
- Einrichtung eines Alltagsbetriebs nach Möglichkeit im VBN-Tarif auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Aufnahme von einer Fährverbindung zwischen Überseestadt – Gröpelingen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
- verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Anleger zu Anleger
- Neubau des Anlegers Hafenkante sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Verknüpfung mit dem BSAG-Netz
- Prüfung einer Integration im VBN-Tarif

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	17			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	34			
Wirkungsklasse: V			Kostenklasse: 4	

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,5
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,97

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	
5	
4	
3	
2	
1	
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten - Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag)
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich bei Integration der Fährverbindung in den VBN-Tarif - Hochwertige Verknüpfung mit dem BSAG-Netz für Hebung der Fahrgastpotenziale - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Fährbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Fährbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung
Umsetzungshemmnisse Keine Konflikte bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

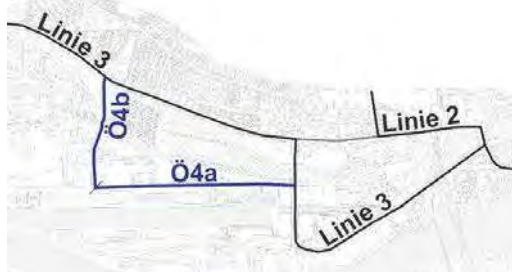
Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

**Nr. Ö.4 1 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke
Konsul Smidt Str. und Überseetor**



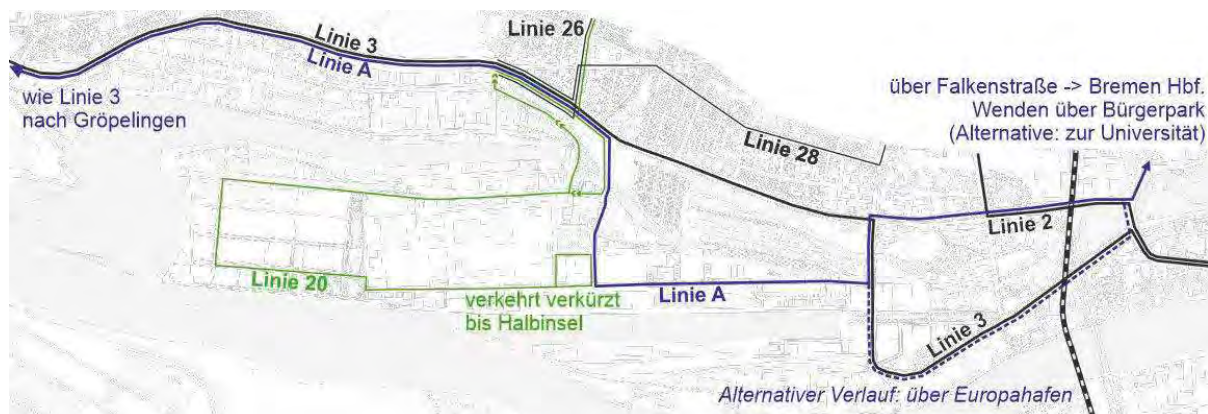
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4b** Teilstrecke Überseetor - Nordstraße
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

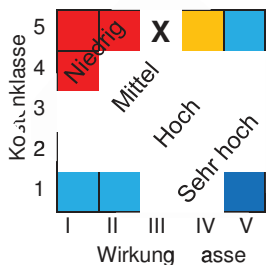


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

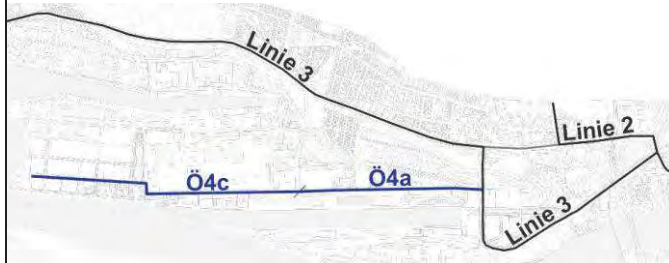
- Verbleib der bestehenden Linienvverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20 bis ins Untersuchungsgebiet (Überseetor): 20-min-Takt

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	35	
		Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	3,2	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 5		
Wirkungsklasse: III				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
- Keine Bedienung des neuen Wohngebietes an der Hafenkante durch die Straßenbahn - Verbindung der hinteren Halbinsel/Weiche Kante mit der Innenstadt verschlechtert sich				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Abnahme von 1.700 ÖV-Personenfahrten pro Werktag durch geringeres Fahrtenangebot im Vgl. zum Basisszenario - Zunahme um ca. 1.300 Kfz-Fahrten pro Werktag				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Keine bekannt				
Umsetzungshemmnisse				
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da neben hohen Investitionskosten in der Summe keine verkehrlichen Vorteile zu erwarten sind und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

**Nr. Ö.4 2 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke
Konsul Smidt Str. und Kommodore Johnsen Blvd.**



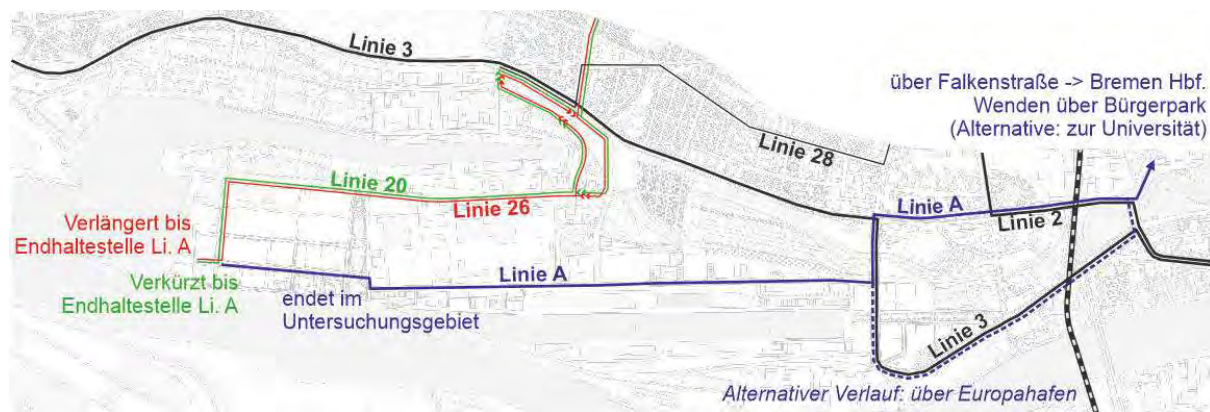
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (endet im UG): HVZ 10-min-Takt, NVZ 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. - Weiche Kante
- Verbesserte Verbindung zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof sowie verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn am Bahnhof Walle

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45			
Wirkungsklasse: V			Kostenklasse: 5	

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]
Investitionskosten	58
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4,6

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	
5	X
4	Niedrig
3	Mittel
2	Hoch
1	Sehr hoch
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Zunahme von 2.000 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um knapp 1.500 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Die Maßnahme ist als Vorstufe zur möglichen Umsetzung der Maßnahme Ö.5 geeignet
Umsetzungshemmnisse
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

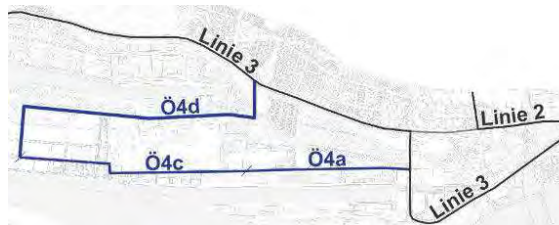
Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.4 3 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke Konsul Smidt Str., Kommodore Johnsen Blvd., Kommodore Ziegenbein Allee sowie Eduard Suling Str.



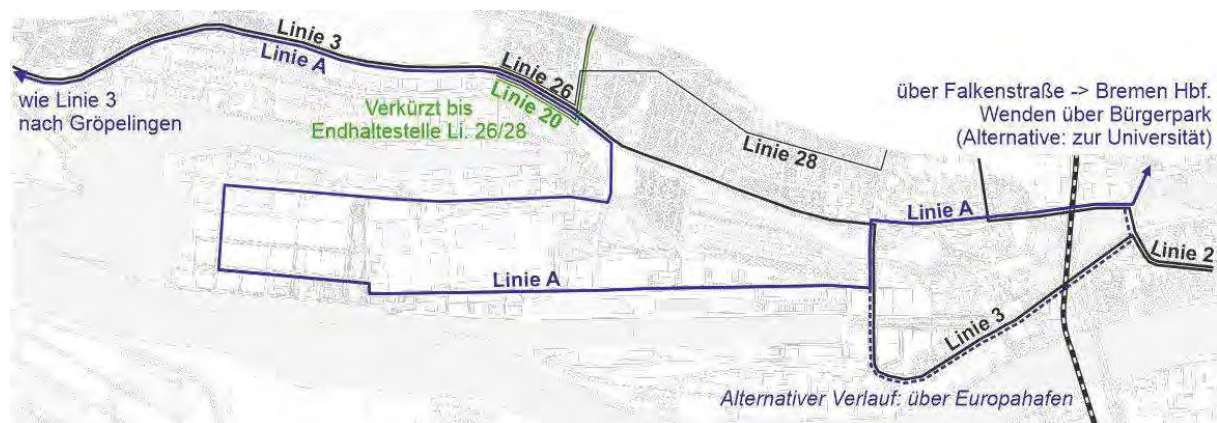
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Ö4d** Teilstrecke Kommodore-Ziegenbein-Allee - Eduard-Suling-Str.
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

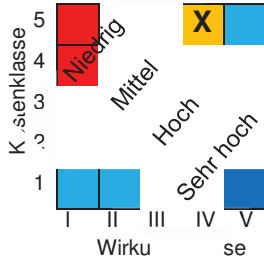


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linien 26/28, Beibehaltung 30-min-Takt

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]	Grad der Zielerreichung						
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	<table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table>	klein	mittel	groß			X	Investitionskosten	81	
klein	mittel	groß								
		X								
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5,4							
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5								

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
Umwegige Linienführung verursacht hohe Reisezeitnachteile für Ein- und Aussteiger von/nach Richtung Gröpelingen	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Zunahme von 200 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
Keine bekannt	
Umsetzungshemmnisse	
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird.	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

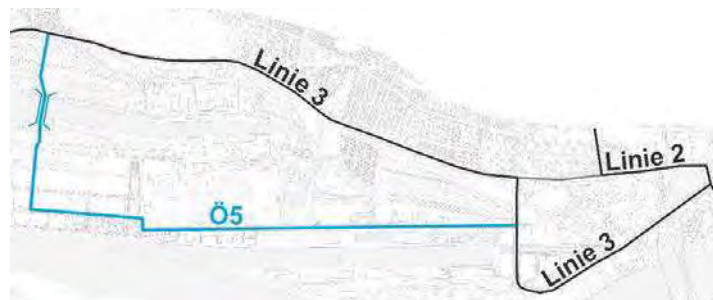
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.5

Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke Konsul Smidt Str., Kommodore Johnsen Blvd. und Kommodore Ziegenbein Allee sowie Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken



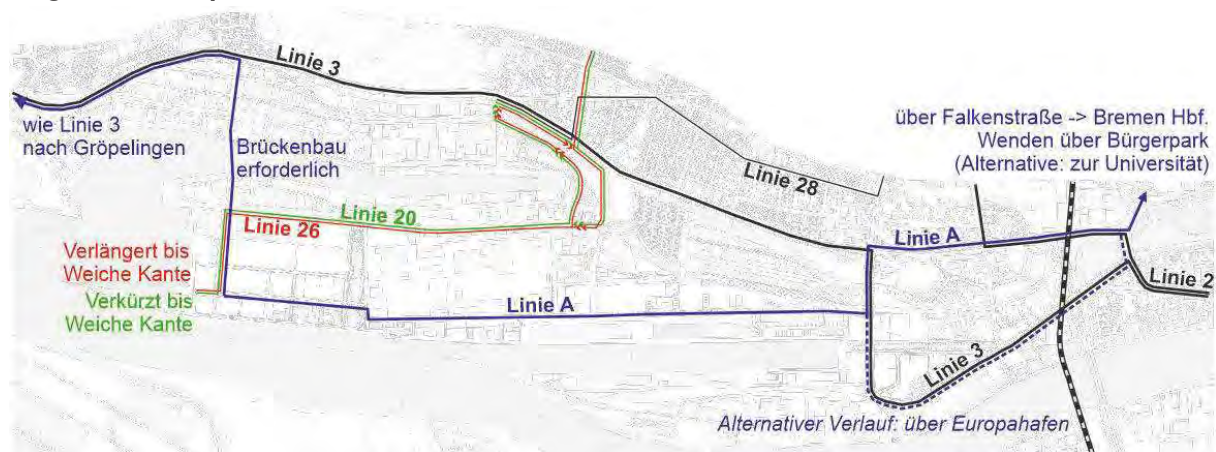
Infrastrukturmaßnahmen



Ö5 - Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke)

- Ö5 Strecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Bld. - Kommodore-Ziegenbein-Allee verlängert bis zum Streckenast der Linie 3
- Brückenneubau (Klappbrücke)
- Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG
- Direkte Verbindung über eine Klappbrücke über das Hafenbecken nach Gröpelingen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienvverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 10-min-Takt in der HVZ, 20-min-Takt in der NVZ
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Weiche Kante
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Weiche Kante
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. – Weiche Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise (Fortsetzung)

- Brückenneubau erforderlich: Aufgrund der Vorgaben zu den Durchfahrtshöhen für Schiffe (ca. 60 m) kann die Betrachtung auf eine Klappbrücke reduziert werden → Überführung eines 2-gleisigen Straßenbahnverkehrs mit beidseitigen Geh- und Radbahnen

Bewertung

Wirkungsklasse

Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	17		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß
			X
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	51		

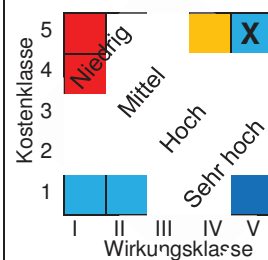
Wirkungsklasse: V

Kostenklasse

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio €]
Investitionskosten	120
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	8,2

Kostenklasse: 5

Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung



Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 2.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario (Reduzierung um 1.900 Kfz-Fahrten pro Werktag)
- Es ist mit weiteren positiven verkehrlichen Effekten außerhalb der Überseestadt zu rechnen, die in der Folge zu Entlastungen im Kfz-Verkehr führen können (Rückgang durch höhere ÖV-Nachfrage in der Relation Gröpelingen – Innenstadt)

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Als Vorstufe wird die Umsetzung der Maßnahme Ö.4_2 empfohlen
- Der Betrieb der Weser Fähre (Ö.3) könnte als Übergangslösung bis zum Bau der Brücke aufgenommen werden
- Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) wird in Zusammenhang mit dem Bau der Brücke als nicht sinnvoll erachtet

Umsetzungshemmnisse

- Erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen (Trassenfreihaltung erforderlich)
- Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird

Priorität (Grad der Zielerreichung)

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont

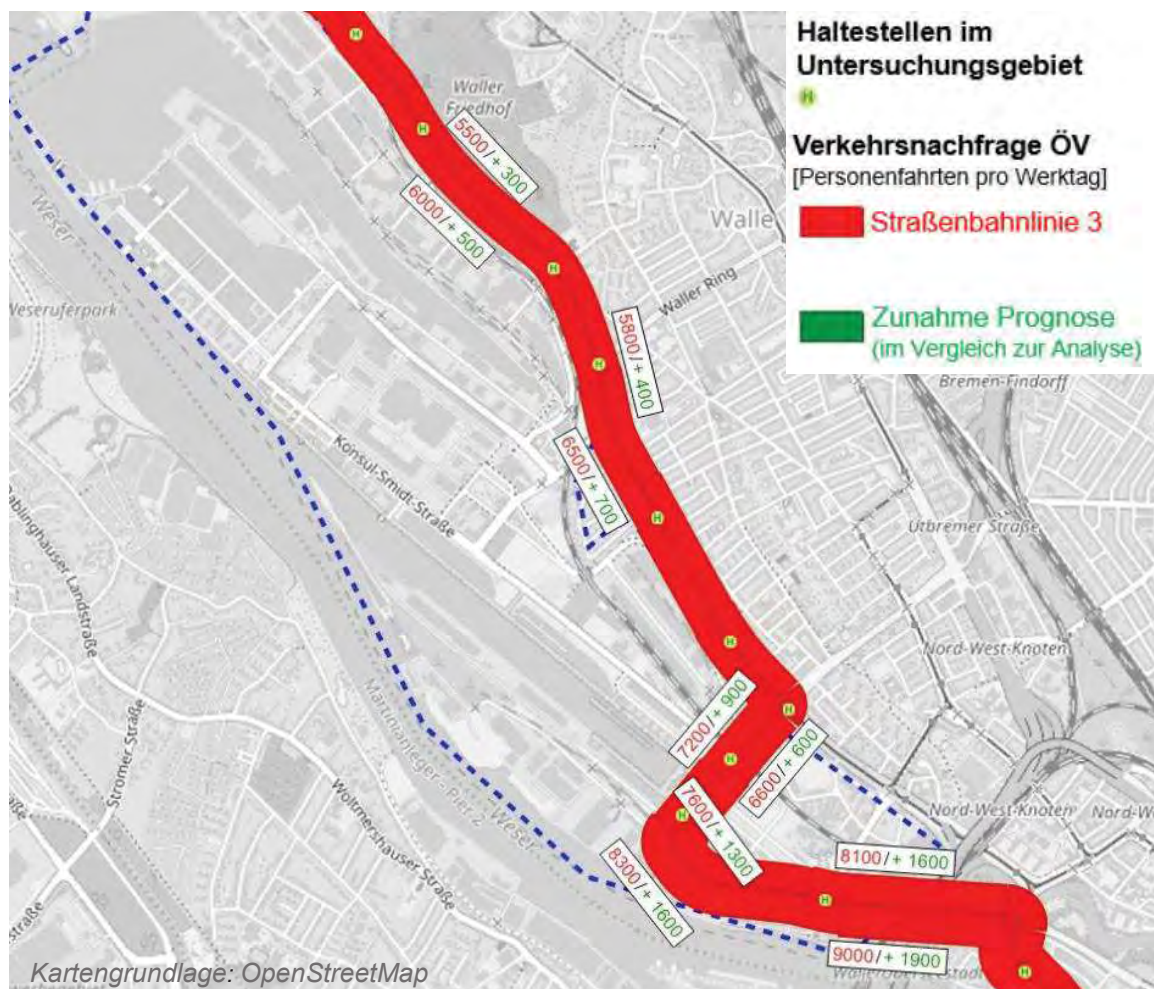
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

Basis	Optimierung	Übergang	Innovation*	Keine Aufnahme

*erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen

Nr. Ö.6 Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3



Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basiszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/Kapazitätserhöhung auf der Linie 3
→ bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 10-min-Takt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3 auf einen 5-min-Takt in der HVZ, NVZ: 10-min-Takt

Bewertung

Wirkungsklasse				Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table><tr><td>5</td><td>Niedrig</td><td>Mittel</td><td>Hoch</td><td>Sehr hoch</td></tr><tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch	4					3					2					1						I	II	III	IV	V
5	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch																																	
4																																					
3																																					
2																																					
1																																					
	I	II	III	IV	V																																
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]																																
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	Investitionskosten	29																																
			X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	3,7																																
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30			Kostenklasse: 5																																	
Wirkungsklasse: IV																																					

Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Bestehende Leistungsdefizite im MIV und Busverkehr Auf der Muggenburg werden durch eine Taktverdichtung der Straßenbahn aufgrund der gekoppelten Signalisierung von BOStrab und EBO weiter erhöht

Potenztiale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 800 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario
- Reduzierung um 600 Kfz-Fahrten pro Werktag

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Entzerrung der Signalisierung zw. BOStrab und EBO am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide notwendig → sonst starke Leistungsdefizite im MIV (Stau)
- Keine Weiterverfolgung bei Umsetzung der Straßenbahnmaßnahmen Ö.4 bzw. Ö.5 empfohlen

Umsetzungshemmnisse

- Bestehende LSA-Signalisierung am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide
- Die gemeinsame Gleisnutzung der Straßenbahn und der Eisenbahn von Kellogg's kann eine Taktverdichtung der Straßenbahn mit anschließender Einhaltung der Taktreue erschweren
- Geplante Kapazitätserhöhung von Straßenbahnen durch größere Fahrzeuge durch die BSAG machen eine Taktverdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht zwingend erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont

kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.7 Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG Netz



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung der Überseestadt sowie der Altstadt an den SPNV

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Neubau eines SPNV-Haltepunktes am Standort Überseestadt/Schlachte
- Anlage eines Außenbahnsteiges und Schaffung einer Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	14			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	42			
Wirkungsklasse: V			Kostenklasse: 5	

Kosten-Wirkungs-Matrix																																					
Grad der Zielerreichung																																					
Kostenklasse	<table><tr><td>5</td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td></tr><tr><td>4</td><td></td><td>Mittel</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td>Hoch</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td>Sehr hoch</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Niedrig				X	4		Mittel				3			Hoch			2				Sehr hoch		1							I	II	III	IV	V
5	Niedrig				X																																
4		Mittel																																			
3			Hoch																																		
2				Sehr hoch																																	
1																																					
	I	II	III	IV	V																																
	Wirkungsklasse																																				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Im Rahmen des VEP wurde für den neuen Haltepunkt ein Potenzial von täglich 2.000 Ein-/ Aussteigern berechnet (Annahme: davon 50% neue Fahrgäste) - Die Annahme entspricht einer Reduzierung um ca. 750 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Umsetzung der Maßnahme nur im Rahmen eines Brückenneubaus durch die DB möglich - Die Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof steht in Privateigentum. Die Stadt sollte sich um den Erwerb der notwendigen Grundstücksflächen bemühen, damit ihre Handlungsfähigkeit im Falle einer anstehenden Brückenerneuerung gewährleistet ist und keine Enteignung oder nachträglicher Erwerb notwendig wird.
Umsetzungshemmnisse
Die Gleisgeometrie lässt aktuell die Anlage eines Bahnsteigs nicht zu (zu enger Bogen)

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 1 Neuerschließung durch Bus (Linie 20) über Kommodore Johnsen Blvd., Kommodore Ziegenbein Allee und Eduard Suling Str.



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

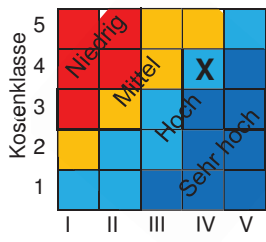
- Ö8a Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling Straße
- Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

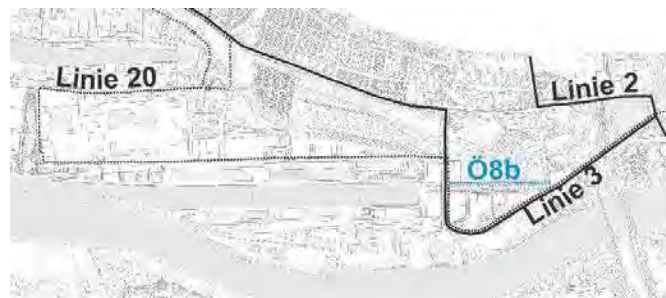
- Entwicklungen im Bereich der „Weichen Kante“ (am Wendebecken) mit den Schwerpunkten Wohnungsbau, Einzelhandel, Naherholung und Freizeit machen eine Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV erforderlich, um eine nachhaltige, nichtmotorisierte Nahmobilität zu sichern auch in Verbindung mit den benachbarten Stadtteilen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verlegung/Verlängerung der Linie 20 bis zur Hafenkante über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling-Str.
- Inbetriebnahme 2 neuer Bushaltestellen: Hst. Ehrenfelsstraße und Hst. Hafenkante
- Verdichtung des Taktes zwischen Messe und Hafenkante auf 15 Minuten zwischen 5 und 20 Uhr bei prognostizierter Vollentwicklung der Überseestadt im Jahr 2030

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	13	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]							
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	<table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table>	klein	mittel		groß		X		Investitionskosten	1,0
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	26	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,7							
Wirkungsklasse: III		Kostenklasse: 4								
Weitere Kriterien										
Zielkonflikte										
Keine bekannt										
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)										
Maßnahme entspricht Basisszenario										
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)										
Ab April 2017 Realisierung der Maßnahme zunächst über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee, Herzogin-Cecilie-Allee, Birkenfelsstr. und Eduard-Suling-Str durch die BSAG im 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen 6 - 9 Uhr und 15 - 19 Uhr										
Umsetzungshemmnisse										
Genaue Streckenführung im Bereich der Hafenkante erfolgt in Abhängigkeit der Gebietsentwicklung und der zur Verfügung stehenden Straßeninfrastruktur										
Priorität (Grad der Zielerreichung)										
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>					niedrig	mittel	hoch	sehr hoch		
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch							
Umsetzungshorizont										
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>					kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
kurzfristig	mittelfristig	langfristig								
Aufnahme der Maßnahme im Szenario										
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>					Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme						

Nr. Ö.8 2 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecke Am Kaffee Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

Ö8b Am Kaffee-Quartier/
An der Reeperbahn

..... Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrt-richtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
 - Am Kaffee-Quartier: Verkehr Richtung Innenstadt
 - An der Reeperbahn: Verkehr Richtung Hafenkante
- Neuerschließung im Kaffeequartier mit einer neuen Haltestellen
- Weitere Bedienung der Haltestellen Konsul-Smidt-Str und Eduard-Schopf-Allee, Wegfall der Haltestelle Europahafen auf der Linie 20



Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6			
Wirkungsklasse: I		Kostenklasse: 2		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,62
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,066

Kosten-Wirkungs-Matrix																																					
Grad der Zielerreichung																																					
Kostenklasse	<table><tr><td>5</td><td>Red</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Yellow</td><td>Blue</td></tr><tr><td>4</td><td>Niedrig</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>3</td><td>Red</td><td>Mittel</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>2</td><td>X</td><td>Blue</td><td>Hoch</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>1</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Sehr hoch</td><td>Blue</td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Red	Red	Yellow	Yellow	Blue	4	Niedrig	Red	Yellow	Blue	Blue	3	Red	Mittel	Blue	Blue	Blue	2	X	Blue	Hoch	Blue	Blue	1	Blue	Blue	Blue	Sehr hoch	Blue		I	II	III	IV	V
5	Red	Red	Yellow	Yellow	Blue																																
4	Niedrig	Red	Yellow	Blue	Blue																																
3	Red	Mittel	Blue	Blue	Blue																																
2	X	Blue	Hoch	Blue	Blue																																
1	Blue	Blue	Blue	Sehr hoch	Blue																																
	I	II	III	IV	V																																
	Wirkungsklasse																																				

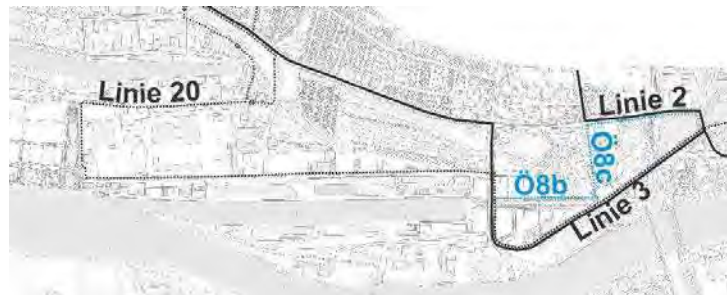
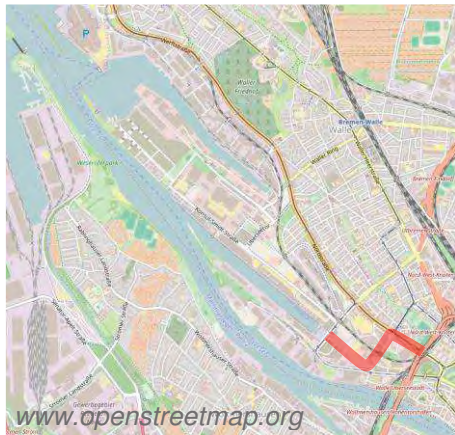
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 - Durch Umsetzung der Maßnahme wird der Stau auf der Straße Auf der Muggenburg nicht vollständig und damit wirksam umgegangen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung - Die Umsetzung der Maßnahme Ö.8_2 könnte als Übergangslösung bis zur Umsetzung der Maßnahme Ö.8_3 aufgenommen werden (schrittweise Umgewöhnung der Fahrgäste an die neue Verkehrssituation)
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 3 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans Bökkler Str. – Am Kaffee Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

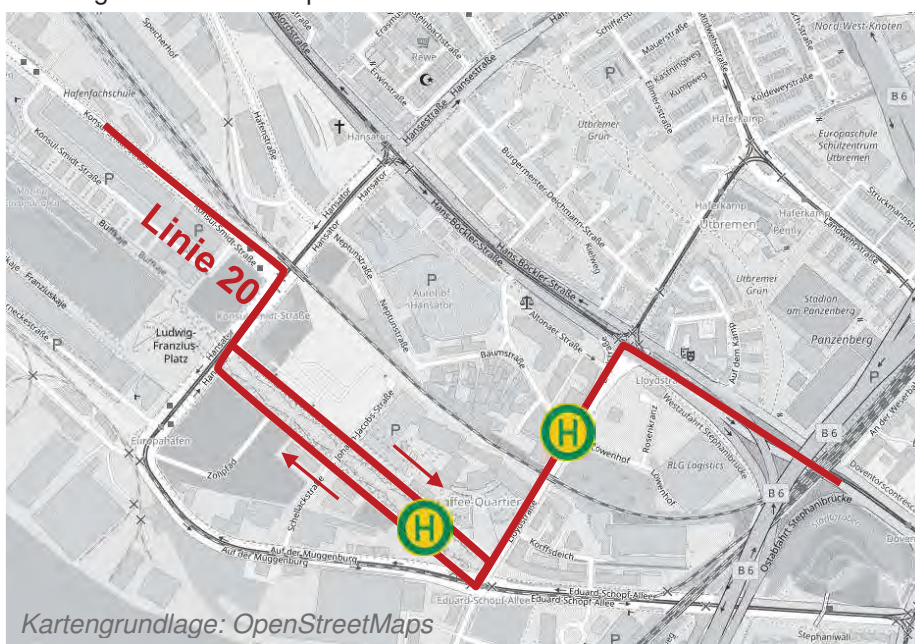
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
- Ö8c Lloydstraße/Hans-Bökkler-Str.
- Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrt-richtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/ An der Reeperbahn (Teilstrecke Ö8b), weiter über Lloydstraße und Hans-Bökkler-Str. (Teilstrecke Ö8c) Richtung Hbf.
- Neuerschließung im nordöstlichen UG mit insg. 2 neuen Haltestellen (eine im Haltestellenbereich der Hst. Eduard-Schopf-Allee, Nutzung des bestehenden stadtauswärtigen Haltesteigs)
- Wegfall der Hst. Europahafen auf der Linie 20



Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	0,904
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,094
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18		Kostenklasse: 2	
Wirkungsklasse: III				

Kostenklasse	5				
4	Niedrig				
3		Mittel			
2			Hoch		
1				Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Aufhebung des Linksabbiegeverbotes Am Kaffee-Quartier/Lloydstr. erforderlich - LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung
Umsetzungshemmnisse
Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 4

Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3



Quelle: radiobremen.de



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Steigerung der Qualität und Zuverlässigkeit im Betriebsablauf der Linie 20
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Führung der Linie 20 zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße und der Straße Auf der Muggenburg bis zur Zufahrt Doventorstraße im Gleisbereich der Linie 3
- Umrüstung der Gleistrasse und der Haltestellen auf Gemeinschaftsbetrieb Bus und Straßenbahn
- Anpassung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Straße Auf der Muggenburg
- Umbau des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße/ Hansator

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	11		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	6,8*
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,23*
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22		Kostenklasse: 3	
Wirkungsklasse: III		* Zusätzlich zu Ö.8_5, Ö.10		

Kostenklasse	5	4	3	2	1
	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_5 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird - Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt - Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg - Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (Alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden.
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Weitere Kriterien					
Zielkonflikte Keine bekannt					
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird - Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt - Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag					
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg - Evtl. Schulung Fahrpersonal notwendig - Evtl. Anpassung Betriebshofausrüstung notwendig - Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden. - In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung sind ergänzende Angebotsanpassungen analog Ö.4_2 (z. B. Verlängerung der Buslinie 26 bis Weiche Kante) zu prüfen. - In Verbindung mit den Planungen zur Maßnahme Ö.8_5 wird eine Machbarkeitsuntersuchung für eine langfristige Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (Verweis zu Ö.4_2 und Ö.5) empfohlen, um mögliche vorbereitende Arbeiten hierfür bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern.					
Umsetzungshemmnisse - Ggf. Grunderwerb im Bereich der Busspuren erforderlich - Ggf. Entfall von Flächen für den Ruhenden Verkehrs in der Straße Am Wall					
Priorität (Grad der Zielerreichung)					
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch		
Umsetzungshorizont					
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig			
Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

Nr. Ö.9 Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße



Handlungsbedarf

- Durch das nicht mögliche Linksabbiegen von der Straße Überseetor auf die Nordstraße verkehrt die Buslinie 20 im derzeitigen Zustand in zwei unnötig getrennten Linienwegen (umwegiger Verlauf)
 - über Emden Str. - Cuxhavener Str. Richtung Hohweg
 - über Überseetor Richtung Hauptbahnhof

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseetor auf die Nordstraße
- Busbeschleunigung und einheitlicher Verlauf der Buslinie 20 in beiden Richtungen
- Ausbau Busüberfahrt über Gleise erforderlich mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes

Bewertung

Wirkungsklasse

Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	4		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß
	X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	5		

Wirkungsklasse: I

Kostenklasse

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,45
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,013

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung

Kostenklasse	5	Niedrig				
	4					
	3	Mittel				
	2					
	1	X				
	I	II	III	IV	V	
		Wirkungsklasse				

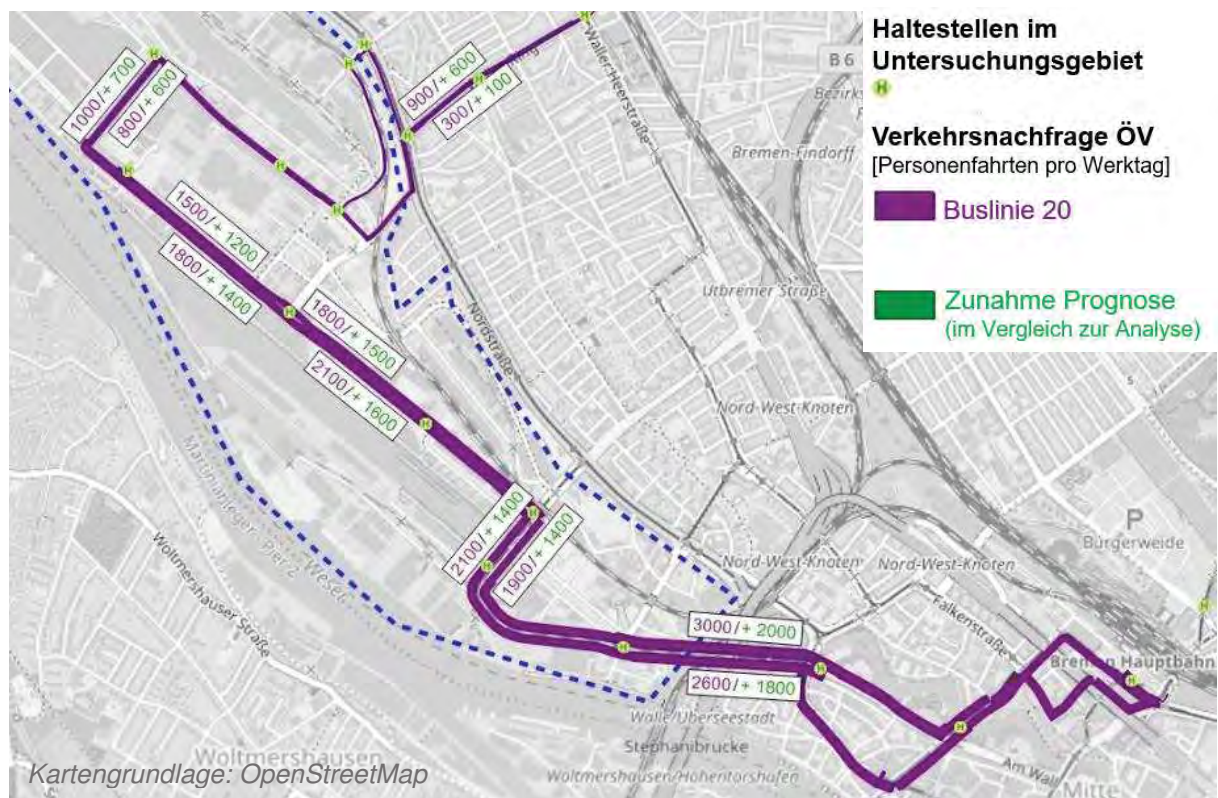
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Wegfall der Ein-Richtungs-Haltestelle Cuxhavener Straße
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Keine oder nur sehr geringe Änderungen aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme zu erwarten
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Anlegen der Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Str. notwendig
Umsetzungshemmnisse Prüfung des Straßenquerschnitts Nordstraße sowie vertiefende verkehrstechnische Untersuchung zum KP erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

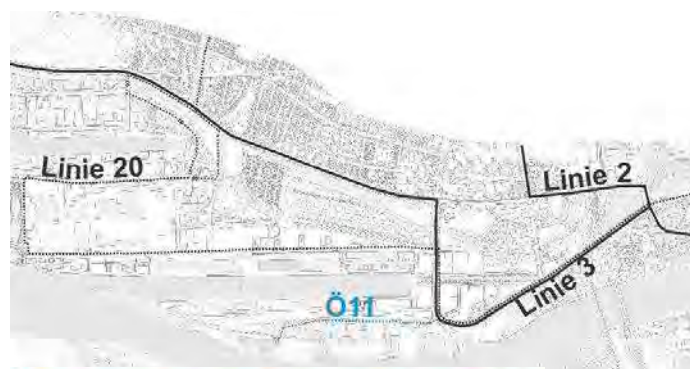
Nr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20



Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basisszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/ Kapazitätserhöhung auf der Buslinie 20
→ bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 30-min-Takt

Nr. Ö.11 Buserschließung der Stephanihalbinsel durch zusätzliche Linie



Ö11 - Neuerschließung Stephanihalbinsel durch Bus

Ö11 Stephanikirchenweide

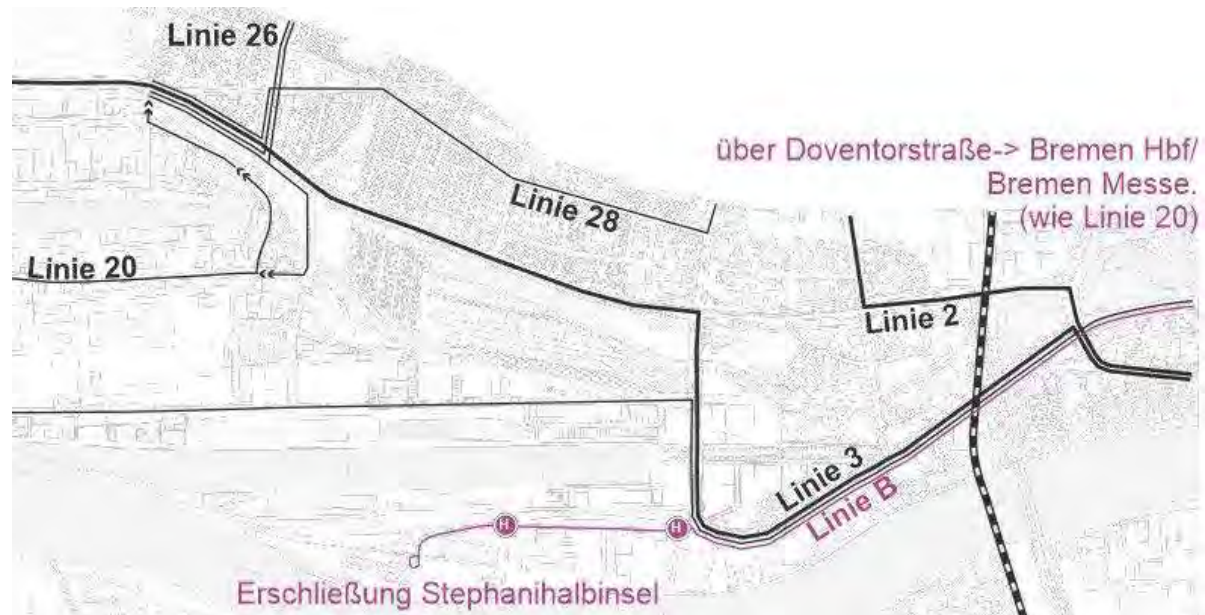
..... Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Nach Aufgabenstellung Prüfung einer zusätzlichen Buslinie
- Anlass bietet die prognostizierte Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sowie die derzeitige bestehende Erschließungslücke (fehlende Anbindung an die Innenstadt)

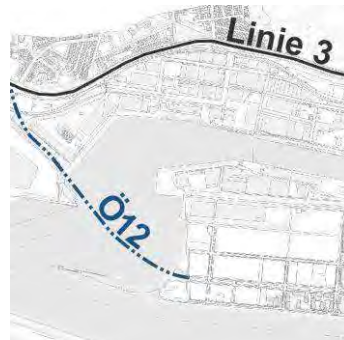
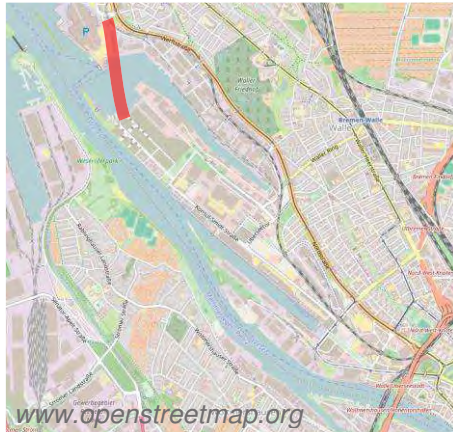
Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Etablierung einer neuen Buslinie B zur Erschließung der Stephanihalbinsel unter Einsatz von einem Bus im 30-min-Takt
- Neuerschließung mit vorläufig 2 neuen Haltestellen (Anzahl der Haltestellen abhängig von der Gebietsentwicklung)



Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	0,7	
		Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,4	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 4		
Wirkungsklasse: III				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
Die Maßnahme wird erst im Zuge der Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sinnvoll auszugestalten und zu bewerten sein, da die derzeitige Situation (MIV-affines Gewerbe ansässig) keine weitere ÖV-Erschließung veranlasst				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Im derzeitigen Zustand sind die verkehrlichen Potenziale nicht sinnvoll zu bewerten - Die Stichstrecke auf der Stephanihalbinsel bietet alternativ Potenziale für eine Teststrecke für autonomes Fahren als Zubringerlinie zur Straßenbahn				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Die Sinnhaftigkeit bei Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen ist zu prüfen (ÖV-Erschließung über Hst. Schuppen I) → Abhängigkeit zu Maßnahme Ö.10 (Taktverdichtung Bus)				
Umsetzungshemmnisse				
Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen sowie Gebietsentwicklung				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.12 Hafenquerung via Seilbahn



Ö12 - Innovation

Ö12 Hafenquerung via Seilbahn

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Hafenquerung via Seilbahn mit den Stationen Überseestadt/Weiche Kante und Gröpelingen/Use Akschen
- Verknüpfung der Buslinie 20 und Straßenbahnlinie 3
- Bau von 2 Masten notwendig, um Schiffquerung zu ermöglichen

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30			
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	15
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,5

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5					
	4	Niedrig			X	
	3		Mittel			
	2			Hoch		
	1				Sehr hoch	
		I	II	III	IV	V
		Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante bestehen nach Auskunft der Projektgruppe Überseestadt nicht - Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) - Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters der Seilbahn als Freizeitziel
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) - Bestmögliche Anbindung an das BSAG-Netz - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Seilbahnbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Seilbahnbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung
Umsetzungshemmnisse - Zuverlässiger Betrieb bei hohen Windstärken erforderlich - Da die Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Seilbahnbetrieb nicht sinnvoll. Die Maßnahme kann allerdings als Alternative betrachtet werden, falls die Umsetzung der Brücke nicht zustande kommt.

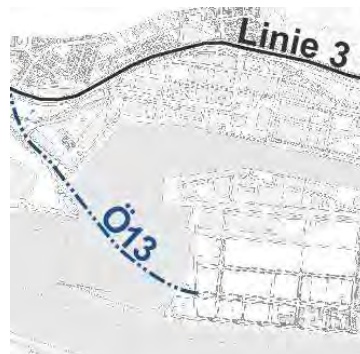
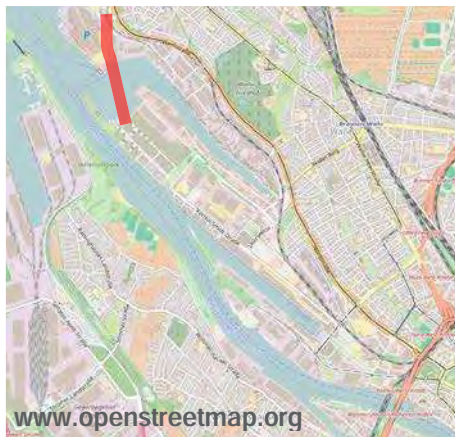
Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme*

* Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Verstärkung des Fährverkehrs über das Wendebecken besteht ein weiterer Prüfbedarf über die Realisierung einer alternativen Verbindung via Seilbahn

Nr. Ö.13 Hafenquerung via Amphibienbus



Ö13 - Innovation

Ö13 Hafenquerung via Amphibienbus

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbindung zwischen Gröpelingen und Überseestadt als Pendelverkehr (dadurch geringerer Fahrzeugbedarf als bei Integration in eine Linie)
- Bedienung unter Einsatz von einem Amphibienbus mit 2 Personen Besatzung (+1 Bus Reserve)
- Verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Bushaltestelle Hafenkante zu Haltestelle Use Akschen → direkte Verbindung zum ÖV-Netz
- Verkehrt im VBN-Tarif

Bewertung					
Wirkungsklasse			Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein		Investitionskosten	1,40	
		mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,05	
		groß			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30				
Wirkungsklasse: IV			Kostenklasse: 5		

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

	I	II	III	IV	V
5	Niedrig				X
4		Mittel			
3			Hoch		
2				Sehr hoch	
1					

Ko.stenklasse

Wirkungsklasse

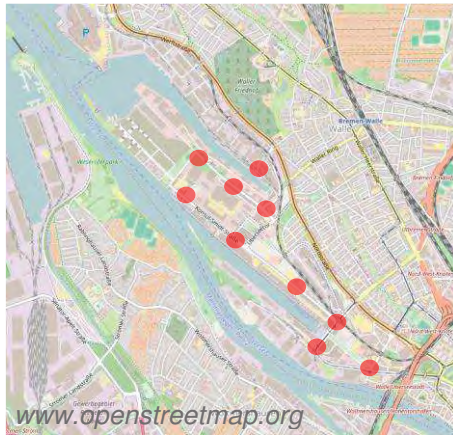
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.12 (Seilbahn) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Amphibienbusbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Amphibienbusbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlage eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) - Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters des Amphibienbusses als Freizeitziel und der direkten Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) - BSAG-Personal mit Schifffahrtsberechtigung erforderlich
Umsetzungshemmnisse - Keine bekannt - Da Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Betrieb einer Amphibienbuslinie nicht sinnvoll.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.14 Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Haltestellen



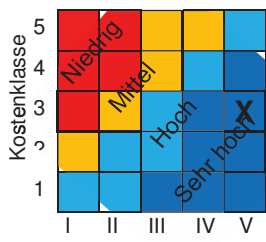
Handlungsbedarf

- Thema Barrierefreiheit ist innerhalb der Qualitätsanforderungen an Haltestellen des VBN verankert



Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Die insgesamt 3 Straßenbahnhaltestellen + 10 Bushaltestellen des UG werden auf ihre Barrierefreiheit geprüft und ggf. baulich umgestaltet

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	12	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	2,0	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	36	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,19	
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 3		

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Keine oder nur sehr geringen Nachfragewirkungen zu erwarten
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Keine bekannt
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig/ Daueraufgabe

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. M.1 Ausweitung des gewerblich betriebenen Carsharings



www.cambio-carsharing.de



Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In einzelnen Baufeldern der Hafenkante wurden Carsharing Fahrzeuge im Zuge einer Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze realisiert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

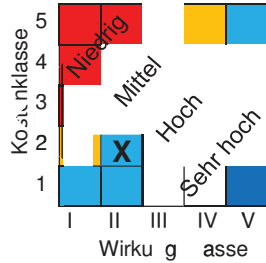
- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen auf die Überseestadt auszudehnen.
- Dabei sind insbesondere die hochverdichteten Bereiche Hafenkante, Europahafen und Weserterminal potentielle Anwendungsgebiete.
- Im Innovationsgebiet Überseestadt ist dabei auch die Bereitstellung von elektrisch betriebenen Car-Sharing-Fahrzeugen zu fördern.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			6	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			12	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	250
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	35
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



The matrix is a 5x5 grid with rows labeled 'Kostenklasse' (1-5) and columns labeled 'Wirkung' (I-V). The diagonal is labeled 'Niedrig', 'Mittel', 'Hoch', and 'Sehr hoch'. The cells are colored: red for (1,1), (1,2), (2,1), (2,2); yellow for (1,3), (2,3), (3,2), (3,3); blue for (1,4), (1,5), (2,4), (2,5), (3,4), (3,5), (4,3), (4,4), (5,1), (5,2), (5,3), (5,4), (5,5). A black 'X' is in the cell (2,2).

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.2 Einrichtung von Mobilpunkten

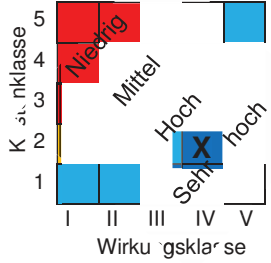


Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In Bremen wurde das Modell der Mobilpunkte bereits mehrfach erfolgreich angewendet. An diesen Punkten werden Angebote des ÖPNV, Carsharing und des Radverkehrs verknüpft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Netz der Mobilpunkte auf die Überseestadt auszuweiten.
- Es sind ausreichend aufkommensstarke Punkte im Untersuchungsgebiet zu identifizieren. Aus heutiger Sicht könnten beispielsweise die Haltestellen Silbermannstraße, Schuppen III, Konsul-Smidt-Straße, Europahafen und Eduard-Schopf-Allee für die Einrichtung von Mobilpunkten infrage kommen.
- Die Parkplätze Silbermannstraße und Überseestadt (Konsul-Smidt-Straße) bieten sich als erste Ansatzpunkte für eine konzeptionelle Weiterentwicklung zum Mobilitätshaus an. In diesem Ansatz werden neben Pkw, ÖPNV und Leihrad z. B. auch Elektrofahrzeug-Ladestationen, Paketstationen und/oder lokale Hubs von Zustelldiensten an einem Standort konzentriert.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	300	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	30	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30	Kostenklasse: 2		
Wirkungsklasse: IV				

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
keine	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
keine	
Umsetzungshemmnisse	
keine bekannt	

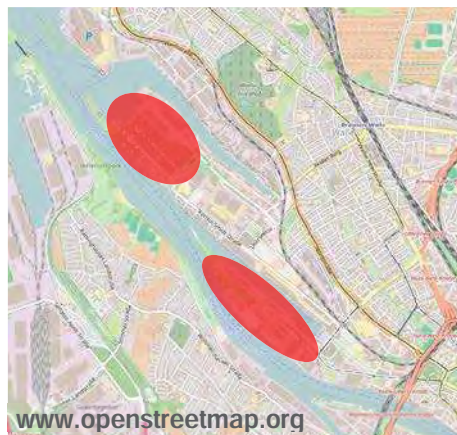
Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.3

Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zur Erschließung der Halbinseln in der Tiefe



Leihstation in Leipzig [nextbike.de]

Handlungsbedarf

- Die ehemalige Nutzung der Entwicklungsgebiete der Überseestadt als Hafenflächen begründet ihre verkehrlich ungünstige Ausformung als Halbinseln. Derartige Halbinseln sind insbesondere für den ÖPNV ungünstig zu erschließen.
- Es sollen daher Ansätze aufgezeigt werden, wie die Erschließung der Halbinseln mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln verbessert werden kann.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wurde betrachtet, inwiefern ein Fahrradverleihsystem, das sich auf die Überseestadt beschränkt geeignet ist, Erschließungslücken im ÖPNV zu reduzieren.
- Dazu wurde unterstellt, dass in den wenig erschlossenen Halbinsellagen der Hafenkante und südlich des Europahafens Fahrradverleihsysteme angeboten werden.
- Die Maßnahme ist als Alternative zu den Straßenbahnverlängerungsoptionen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5 und den Buserschließung Ö.8_1 und Ö.11 zu sehen. Außerdem würde eine Fuß- und Radwegbrücke über den Europahafen bereits Erschließungsdefizite südlich des Europahafens reduzieren.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10		Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	50
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	45
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20		Kostenklasse: 2	
Wirkungsklasse: III				

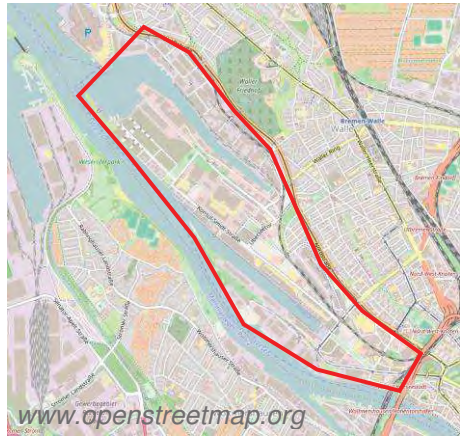
Kosten-Wirkungs-Matrix					
Grad der Zielerreichung					
Kostenklasse	5				
	4	Niedrig			
	3		Mittel		
	2			X	Hoch
	1				Sehr hoch
	I	II	III	IV	V
Wirkungsklasse					

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. Der Beitrag der Maßnahme M.3 hierzu dürfte aufgrund der hohen Zugangsbarrieren (hoher Fahrradbesitz in Bremen, Fahrradfahrt für nur wenige 100m bis zur Haltestelle mit Ausleih- und Abgabevorgang u.U. zu umständlich) verschwindend gering sein.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Abhängig bzw. alternativ zur Umsetzung von Straßenbahnverlängerungen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5, den Buserschließungen Ö.8_1 und Ö.11 und der Brücke Europahafen R.4 zu sehen
Umsetzungshemmnisse
- Umsetzung als Lösung nur in der Überseestadt als schwierig einzuschätzen. Gesamtstädtisches Fahrradverleihsystem wurde jedoch politisch abgelehnt. - Da eine bessere Erschließung der Hafenkante durch Bus und/ oder Straßenbahn im Maßnahmenkonzept und die Brücke Europahafen empfohlen wird, ist eine Umsetzung von M.3 nicht erforderlich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.4	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement Überseestadt
	 Modul 1: "Motivation" Modul 2: "Einbeziehung der MitarbeiterInnen"  Modul 3: "Erhebung und Analyse des IST-Zustandes" Modul 4: "Abschätzung der Potentiale für Umwelt und Transportationalisierung"  Modul 5: "Zielfestlegung" Modul 6: "Ausarbeitung der Maßnahmenbündel"  Modul 7: "Umsetzung der Maßnahmen" Modul 8: "Evaluierung"  Modul 9: "Dauerhafte Implementierung" Modul 10: "Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit" <i>www.stuttgart.de</i> <i>Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement</i>

Handlungsbedarf

- Das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten in der Überseestadt stellt einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrsaufkommens dar.
- Es sollen Ansätze aufgezeigt werden, mit denen das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gelenkt werden können.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter dem Dach einer Standortverwaltung umzusetzen.
- Im Rahmen des Mobilitätsmanagement sollten ortspezifische Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens umgesetzt werden. Klassischerweise sind dies beispielsweise:
 - die Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsangeboten allgemein und spezifisch auf Basis individueller Anforderungen
 - die Bereitstellung eines Jobtickets (durch die Dachorganisation können hier auch kleinere Firmen angesprochen werden, für die der Aufwand hierfür zu hoch wäre)
 - ggf. Weiterentwicklung der Jobtickets zu Stadtkarten/ Mobilitätskarten, in denen weitere Mobilitätsangebote gebündelt werden können (auf gesamtstädtischer Ebene zu prüfen)
- Eine Standortverwaltung könnte zudem mit Know-How und Organisation bei der Einrichtung von Infrastrukturen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel helfen. Hier geht es z.B. um den Ausbau von betriebseigenen Fahrradabstellanlagen, Modelle zur Flexibilisierung von Arbeitszeiten und Möglichkeiten zur Nutzung eines betriebseigenen oder betriebsübergreifenden Fahrradfuhrparks.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30			
Wirkungsklasse: IV			Kostenklasse: 4	

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5					
	4	Niedrig				
	3		Mittel			
	2			Hoch		
	1				Sehr hoch	
		I	II	III	IV	V
		Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse Umsetzungserfolg hängt von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen.
Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro Pkw

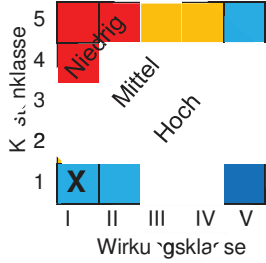


Handlungsbedarf

- Zur Reduktion des Ausstoßes von Luftschadstoffen und zur Reduktion des Verkehrslärms wird bereits seit Jahren der Elektromotor als innovative Antriebsquelle für Pkw gefördert.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird als wichtiger Baustein für die Etablierung der Elektromobilität gesehen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektro-Pkw in der gesamten Überseestadt anzubieten.
- Perspektivisch sollten Ladesäulen flächendeckend vorgesehen werden. Anfangs sollte sich die Aufstellung der Ladesäulen an aufkommensstarken Punkten konzentrieren: z.B. Nachrüsten auf/in bestehenden Parkplätzen/ Parkhäusern, Südende Europahafen, entlang der Konsul-Smidt-Straße, Hafenkante, Stephanitorsbollwerk, Kaffeequartier

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	3	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	100	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	19	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	4	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: I				

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
Die Förderung der Pkw-Elektromobilität verringert zwar Luftschadstoffe und Verkehrslärm, trägt jedoch nicht zu einer Entlastung des Verkehrsnetzes in Bezug auf Verkehrsmenge und fürs Parken beanspruchter Raum bei.	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Die Förderung der Pkw-Elektromobilität dürfte keinen Effekt auf die Verkehrsmengen in der Überseestadt haben. - Positive Effekte werden im Bereich Luftschadstoffausstoß und Verkehrslärm gesehen.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
Die Aufstellung von Ladeinfrastruktur ist in Verknüpfung zur Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Mobilitätshäusern zu sehen.	
Umsetzungshemmnisse	
keine bekannt	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.6 Aufbau von Ladeinfrastruktur und Abstellboxen für Elektrofahrräder



Handlungsbedarf

- Die Entwicklung von Elektrofahrrädern stellt einen großen Fortschritt im Bereich des Radverkehrs dar. Mit ihnen kann es gelingen zukünftig auch längere Fahrtstrecken auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken. Darüber hinaus nimmt die Bedeutung von Wind und Steigungen als Barrieren des Radverkehrs ab.
- Wenngleich Elektrofahrräder vorrangig im privaten Umfeld geladen werden (zu Hause oder in der Arbeitsstätte), wird dem Ausbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle in der Wahrnehmbarkeit dieser Mobilitätsoption eingeräumt.
- Darüber hinaus werden an Abstellmöglichkeiten für Elektrofahrräder erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Fahrradboxen können diese Anforderungen weitgehend befriedigen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrräder und sichere Abstellboxen in der gesamten Überseestadt anzubieten. Dabei sind hochverdichtete und belebte öffentliche Räume zu bevorzugen.
- Standorte könnten beispielsweise sein: Südende Europahafen, Weiche Kante, Waller Stieg, Hochschule für Künste, Stephanitorsbollwerk. Auch eine Konzentration an den geplanten Mobilpunkten bzw. in den Mobilitätshäusern bietet sich an.
- Abstellboxen sollen derart im öffentlichen Raum eingeordnet werden, dass Sie sowohl täglichen Nutzern mit hochwertigen Fahrrädern zur Verfügung stehen als auch Touristen, die hier ihr Fahrrad mit Gepäck abstellen wollen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	13	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	8			
Wirkungsklasse: I			Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5					
	4					
	3					
	2					
	1					
		I	II	III	IV	V
		Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 550 Kfz-Fahrten je Tag.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
keine bekannt

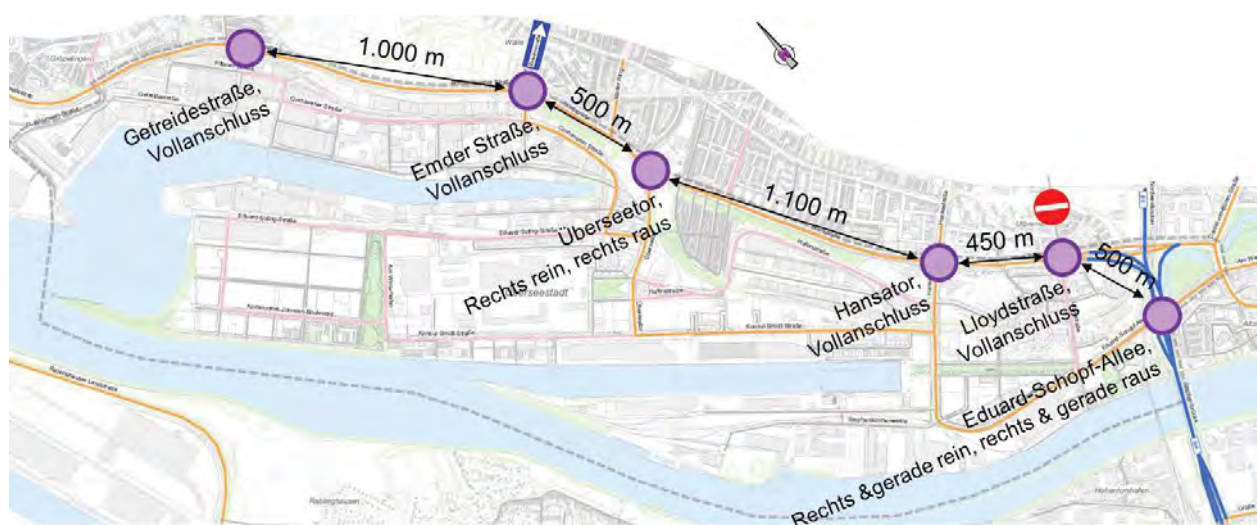
Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

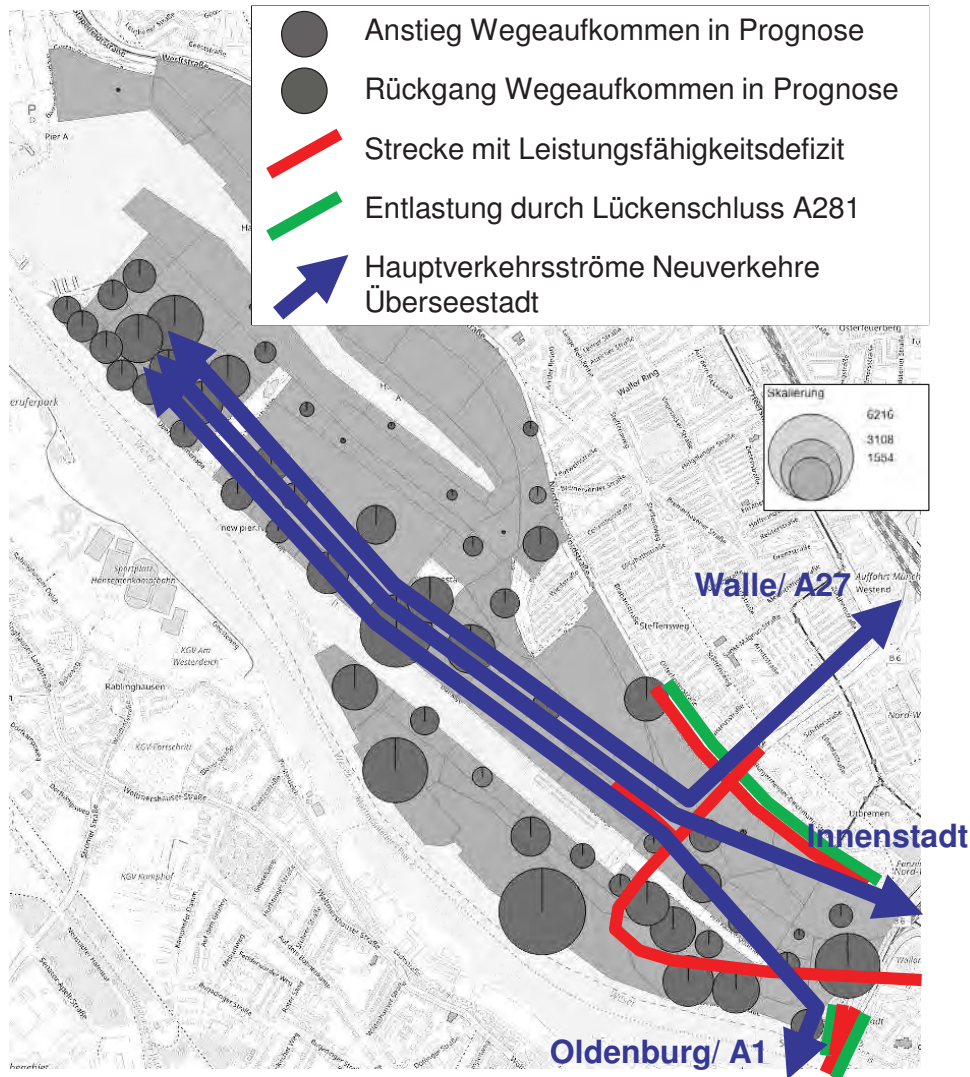
Anlage 10: Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße – Variantenvergleich der Maßnahmen S.8 Neubau Anschluss Hafenstraße und S.9 Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Hafenstraße

In den Analysen zum Verkehrskonzept wurde festgestellt, dass sich Anbindungen der Überseestadt an die Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße vor allem im südlichen Bereich der Überseestadt befinden. die folgende Grafik verdeutlicht die Lage der Anschlusspunkte.



Grafik: Bestand: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

Es hat sich gezeigt, dass innerhalb der Überseestadt insbesondere im Bereich des Europahafens und des Weserufers mit den stärksten städtebaulichen Entwicklungen und damit mit den stärksten Verkehrszuwächsen zu rechnen ist. In Überlagerung mit dem bestehenden Straßennetz führte dies in der Basisprognose des Verkehrsmodells zu einem erheblichen Anstieg der Verkehre von der Hans-Böckler-Straße über das Hansator zur Konsul-Smidt-Straße und weiter bis zu Hafenkante. Dies überlagert sich mit bereits bestehenden Leistungsfähigkeitsdefiziten im südlichen Bereich der Überseestadt. Parallel zur Entwicklung der Überseestadt ist beabsichtigt im Jahr 2018 mit dem Bau des Wesertunnels im Zuge der A281 zu beginnen. Bei Verkehrsfreigabe dieser Strecke (spätestens 2024) ist im Umfeld der Überseestadt – insbesondere auf der Hafenrandstraße – mit einem signifikanten Rückgang der Verkehrsmengen zu rechnen. Gleichzeitig werden im Untersuchungsgebiet selbst wenig relevante Potentiale zur Erweiterung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesehen, sodass mittelfristig das Ziel erreicht werden soll, Verkehre aus der südlichen Überseestadt auf die Nordstraße zu verlagern.



Grafik: Neue Verkehrsströme aus Entwicklungsschwerpunkten der Überseestadt überlagert mit dem bestehenden Straßennetz

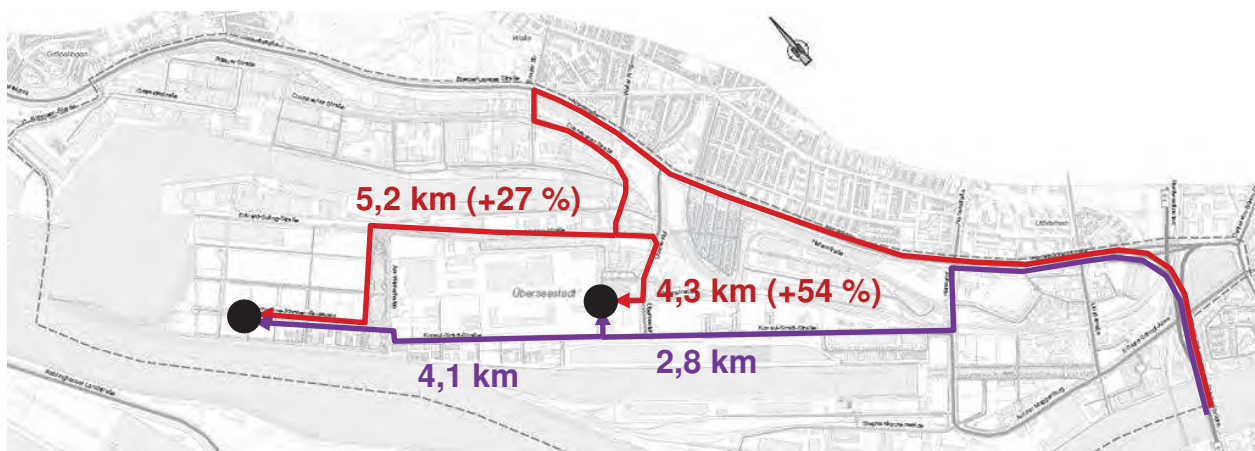
Im Rahmen der Maßnahmenfindung wurden daher mögliche Knotenpunkte identifiziert, an denen eine zusätzliche Anbindung der Überseestadt durch eine Kreuzung, an der alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind, ermöglicht werden kann. Die beiden in der Arbeitsgruppe favorisierten Lösungsansätze Neubau eines Knotenpunkts Hafenstraße/ Nordstraße (S.8) und Vollausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße (S.9) sollten durch den Gutachter einem Variantenvergleich unterzogen werden. Dabei sollte auch eine Variante betrachtet werden, bei der beide Maßnahmen umgesetzt werden. Außerdem ist die bestehende Route über die Emder Straße betrachtet worden.

Wesentliches Ziel eines zusätzlichen Anschlusses der Überseestadt an die Nordstraße war die verkehrliche Entlastung der Straßenzüge in der südlichen Überseestadt bzw. einer deutlichen Begrenzung der Verkehrszuwächse aufgrund der weiteren Gebietsentwicklung. Hiervon sollen insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator und die Eduard-Schopf-Allee profitieren, die sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte bereits heute als kritisch erwiesen haben. Differenzdarstellungen, welche

die Verkehrsbelastungen mit und ohne Maßnahme im Prognosefall zeigen, erlauben eine Bewertung der erreichbaren Verkehrsverlagerungen.

Emder Straße

Mit der Emders Straße besteht bereits ein Anschluss der nördlichen Überseestadt an die Hafenrandstraße an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Allerdings befindet sich dieser Anschluss noch nördlich des Hafenbeckenendes des Holz- und Fabrikenhafens wodurch die Route über die Emders Straße als relativ umständlich empfunden wird (viele Abbiegevorgänge) und zudem mit erheblichen Umwegen verbunden ist. Die folgende Grafik fasst die Umwege und prozentuale Routenverlängerung von der Stephanibrücke zu zwei ausgewählten Entwicklungsschwerpunkten der Überseestadt dar.



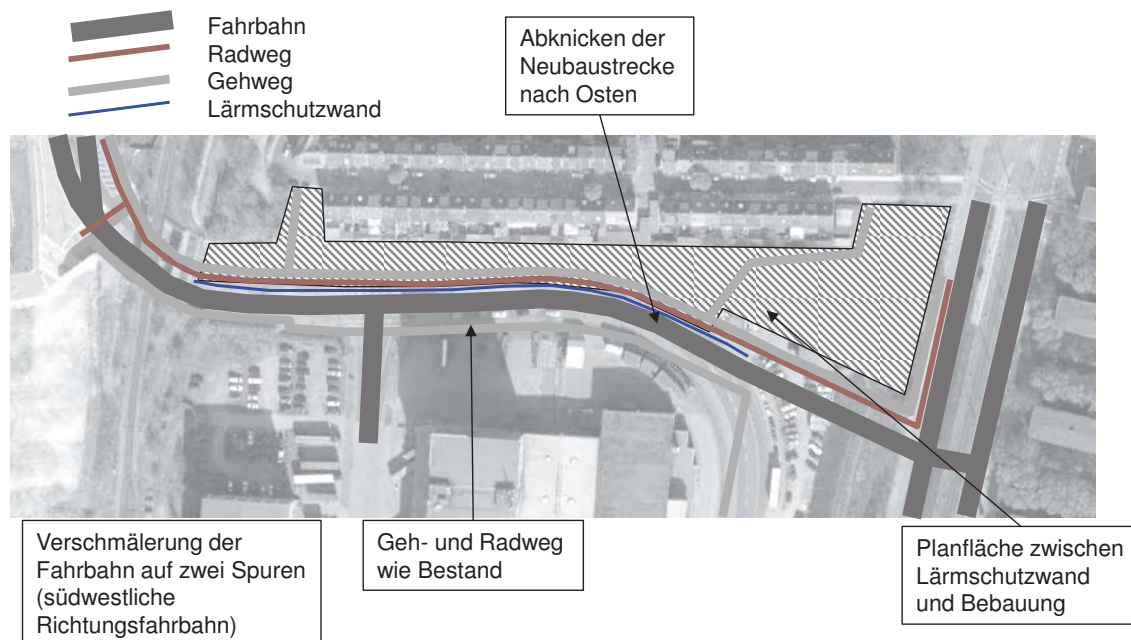
Grafik: Routenlängen zum Großmarkt und zur Hafenkante über Hansator und Emders Straße im Vergleich

Im Ergebnis der Routenanalyse und in Auswertung der Basisprognose des Verkehrsmodells ist erkennbar, dass die Emders Straße für die stark zunehmenden Verkehre zur nördlichen Überseestadt nur im geringen Maß als Alternative angenommen wird. Es werden hier auch keine Maßnahmen gesehen, welche die Akzeptanz erheblich steigern könnten, wenngleich eine bauliche Aufwertung der Emders Straße aufgrund deren ungenügenden Zustands angezeigt erscheint. Ein solcher Ausbau ist aus Sicht der Routenakzeptanz und der Leistungsfähigkeiten jedoch eher mit dem Status quo gleichzusetzen. Am Ende dieser Anlage 10 wird auf die Folgen eines Nicht-Umsetzens einer der folgenden Maßnahmenansätze eingegangen, dies entspricht im Wesentlichen einer Stärkung der Emders Straße.

S.8 Anschluss der Hafenstraße

In dieser Maßnahme wird im Bereich der Kurve der Hafenstraße in der Nähe der Heimatstraße eine Direktverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße hergestellt, indem die von Südwesten kommende Hafenstraße gerade auf die Nordstraße aufgebunden wird. Der südöstliche Ast der Hafenstraße wird untergeordnet angebunden. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage am neu entstehenden Knotenpunkt zwischen Hafenstraße und Nordstraße erforderlich sein. Im

Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann.

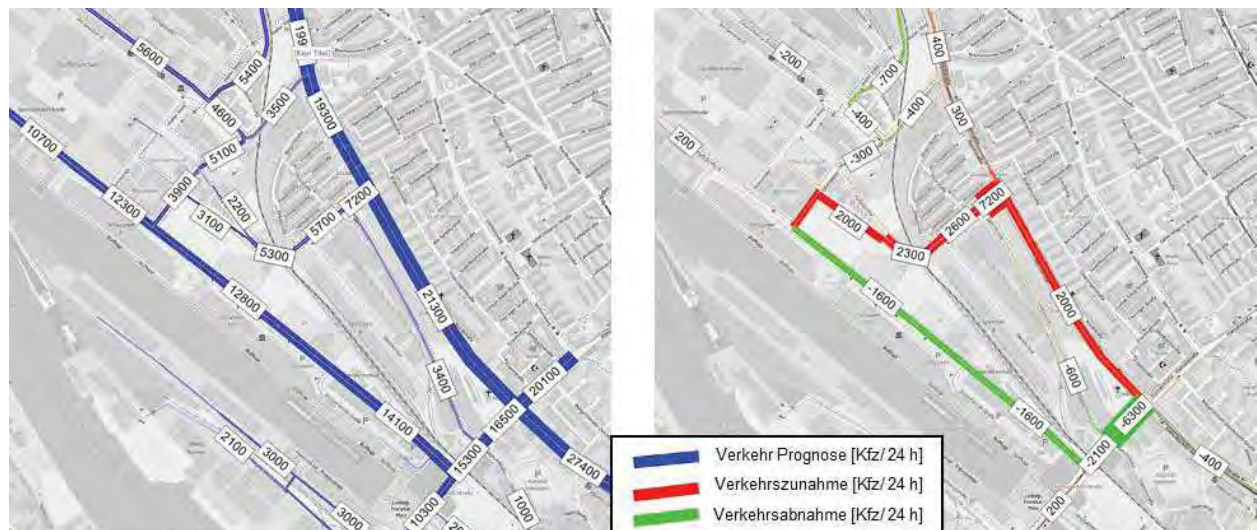


Grafik: Ideenskizze eines Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Für den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße sind Flächen erforderlich, die derzeit noch durch ein Unternehmen belegt sind.
- Die Ergänzung zusätzlicher Abbiegespuren auf der Nordstraße sollte aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht zulasten der Straßenbahngleise im Mittelstreifen erfolgen. Es sollte stattdessen geprüft werden, ob die erforderlichen Flächen in den Seitenbereichen der Fahrbahnen gefunden werden können.
- Es sollte gewährleistet werden, dass die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle „Elisabethstraße“ südlich der Elisabethstraße erhalten bleibt.
- Der Neubauabschnitt sollte möglichst weit von der Bebauung an der Heimatstraße abrücken. Dazu ist der Neubauabschnitt nach Osten abzuknicken, eine rechtwinklige Anbindung an die Nordstraße scheint nicht unbedingt erforderlich. Zudem ist die Hafenstraße auf die südliche Richtungsfahrbahn zurückzubauen. Angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen ist auch mit Umsetzung der Maßnahme ein vierstreifiger Querschnitt nicht erforderlich (Ausnahme: zwischen Hafenstraße und Nordstraße werden in beide Richtungen Linksabbiegestreifen benötigt, sodass hier letztlich vier Fahrstreifen unterzubringen sind).
- Die Zunahmen im Kfz-Verkehr auf der Hafenstraße führen ohne geeignete Maßnahmen zu einem wahrnehmbaren Anstieg des Verkehrslärms an der Heimatstraße. Erste Untersuchungen haben aber gezeigt, dass dies durch den Neubau einer Lärmschutzwand vermieden und die Lärmsituation gegenüber dem Bestand sogar leichtverbessert werden kann.

- Der Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße sollte durch das Untersage zweier Linksabbiegerströme weiter entlastet werden: Linksabbiegen vom Hansator auf die Nordstraße bzw. von der Hansestraße auf die Hans-Böckler-Straße. Während Linksausbieger aus der Überseestadt heraus den neuen Knotenpunkt an der Hafenstraße nutzen, müsste im Fall der Fahrzeuge aus der Hansestraße geprüft werden, ob das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz diese Mehrverkehre aufnehmen kann.

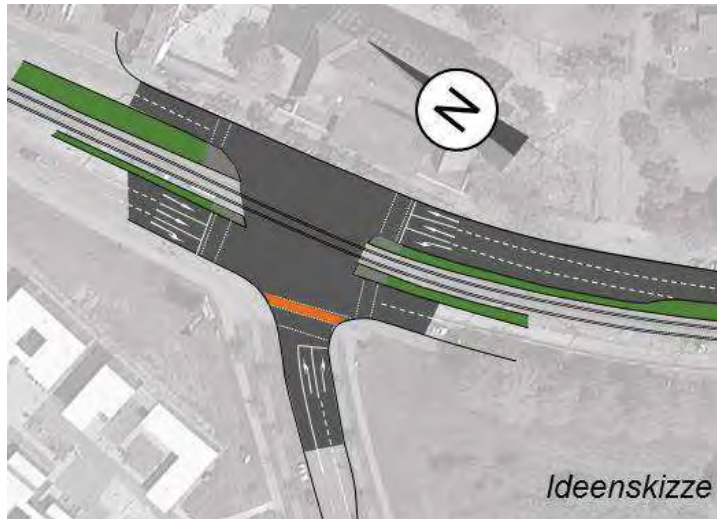


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Die Auswertungen zu Verlagerungen der Kfz-Verkehrsmengen zeigen, dass der Neubauabschnitt der Maßnahme im Prognosejahr von etwa 7.200 Kfz befahren werden würde. Die Straße entlastet dabei sowohl die Cuxhavener Straße, das Überseetor und besonders das Hansator. In letztgenannter kann der Verkehr um etwa 25 % reduziert werden. Im Zuge der Konsul-Smidt-Straße ist mit einem Rückgang um etwa 10-15 % zu rechnen. Gegenüber der Analyse ist zwar weiterhin eine Zunahme der Verkehrsmengen auf dieser zentralen Achse der Überseestadt festzustellen, sie fällt mit etwa 40 % aber deutlich niedriger aus als im Ohne-Fall. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden einerseits die Verkehrsmenge auf dem neugebauten Straßenabschnitt senken, die Entlastungen auf den übrigen Strecken jedoch noch erhöhen.

S.9 Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße

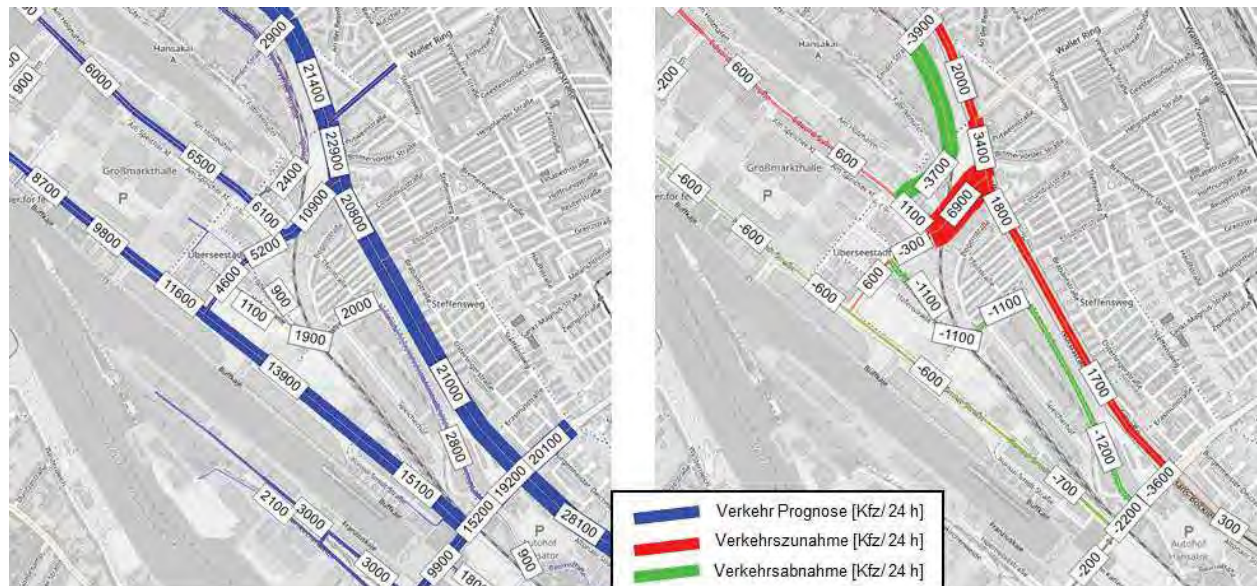
In dieser Maßnahme wird der bereits als rechts raus/ rechts rein Abzweig von der Nordstraße bestehende Anschluss des Überseetors zu einem Knotenpunkt ausgebaut, an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Im Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich sein.



Grafik: Ideenskizze eines Vollanschlusses des Überseetors an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Einrichtung der Linksabbiegespur im Zuge der Nordstraße wird unter den gegebenen Randbedingungen wahrscheinlich nicht ausschließlich im Seitenraum der Fahrbahnen erfolgen können. Eine Verschiebung der Straßenbahngleise ist zwar räumlich darstellbar, da der Mittelstreifen noch ausreichend Platzreserven aufweist, führt jedoch dazu, dass die Maßnahme aufwändiger und teurer ist, als ein Anschluss an der Hafenstraße.
- Mit dem Ausbau des Knotenpunkts zur Nordstraße nehmen die Verkehrsmengen am Überseetor derart zu, dass geplante Neubaumaßnahmen an der Straße über Lärmschutzmaßnahmen verfügen müssen.
- Im Bereich des Knotenpunktes befindet sich ein Grundschulstandort nördlich der Nordstraße. Eine Verkehrszunahme in diesem Bereich ist demnach eher kritisch zu bewerten.
- Das Überseetor ist derzeit für Fahrzeuge über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht gesperrt, um Schwerlastverkehre von der A 27 über den Waller Ring in die Überseestadt zu unterbinden. Im Zuge des Vollausbaus des Knotenpunktes wird die Attraktivität dieser Verbindung auch für Verkehre zur Autobahn weiter gestärkt. Die Schwerverkehrsbeschränkung sollte demnach unbedingt weiter beibehalten werden. Es ist zudem mit weiteren Verkehrsverlagerungen auf diese Verbindung zu rechnen, die mit dem im Verkehrskonzept eingesetzten Verkehrsmodell nicht abgebildet werden können und demnach auch nicht in den nachfolgenden Grafiken enthalten sind. Dies betrifft insbesondere Mehrverkehre auf dem Waller Ring, die dem dort in den vergangenen Jahren erfolgten Rückbau der Kapazitäten zur umweltverträglichen Abwicklung der Verkehre entgegenstehen würde.

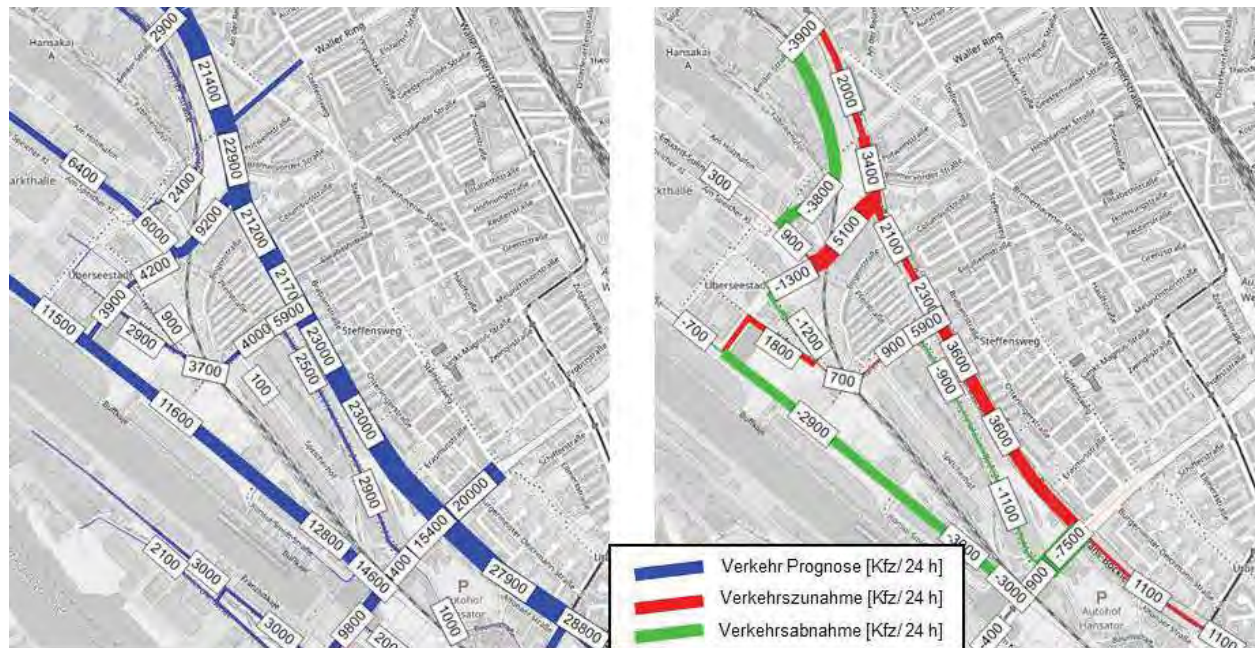


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Durch den Ausbau des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße erfolgt eine deutliche Entlastung der beiden bestehenden Voll-Anschlüsse an der Emders Straße und am Hansator um jeweils etwa 3.600 – 3.900 Kfz/24h. In der Folge reduzieren sich auch auf den zulaufenden Straßen die Verkehrsmengen. Insbesondere die Cuxhavener Straße und die Hafenstraße profitieren, während die Verkehrsentslastungen auf der Konsul-Smidt-Straße mit etwa 5 % vergleichsweise niedrig bleiben. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden die Verkehrsmenge auf dem Überseetor weniger stark steigen lassen, könnten auf den anderen Strecken jedoch zu einer stärkeren Entlastung beitragen. Nicht berücksichtigt werden konnten zudem Routenverlagerungen auf den Waller Ring, die wahrscheinlich zu einer Entlastung der Achse Hansator – Hansestraße beitragen könnten.

Umsetzung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen S.8 und S.9

In der Überlagerung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen können die verkehrsentslastenden Effekte beider Ansätze kombiniert werden, wodurch insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator, die Cuxhavener Straße und die Emders Straße entlastet werden können. Hier kann die Verkehrsmenge um bis zu 60 % reduziert werden (Konsul-Smidt-Straße etwa 20 %). Wie bei den beiden oben vorgestellten Varianten sind weitere verkehrsentslastende Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept nicht berücksichtigt worden. Auch die Routenverlagerungen auf den Waller Ring mussten modellbedingt unberücksichtigt bleiben.



Grafik: Verkehrsverlagerung durch die Umsetzung beider Ausbaumaßnahmen – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Hinsichtlich der baulichen Einschätzung und den erforderlichen Rahmenbedingungen einer Kombination beider Ausbaumaßnahmen kann auf die Einschätzungen zu den beiden Einzelmaßnahmen verwiesen werden.

Zusammenfassung/ Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist ein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße als Vorzugslösung zu betrachten. Hier können vergleichsweise geringe Eingriffe in bestehende Stadtstrukturen mit einer signifikanten Verlagerung kritischer Verkehrsströme kombiniert werden. Die Erreichbarkeit der Überseestadt würde erheblich zunehmen. Gleichzeitig sind bei dieser Maßnahme auch die Bedürfnisse der Anwohner im Heimatstraßenviertel zu berücksichtigen – eine Lärmschutzwand hilft, die zusätzlichen Verkehrsmengen akustisch nicht wahrzunehmen. Die folgende Tabelle fasst die entscheidungsrelevanten Einschätzungen zusammen.

Anlage 12: Stellungnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Anmerkungen des Projektteams

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
1) Bewohner Heimatviertel			
1.1	Massive Mehrbelastung des Heimatviertels durch Maßnahme S.8 (Anschluss Hafenstraße an die Nordstraße). Es ist unklar, wie diese Maßnahme zu einer lokalen Entlastung beitragen soll. Entlastung der gewerblich geprägten Konsul-Smidt-Straße zulasten der Hafenstraße, die an einem Wohngebiet entlang führt.	wird nicht geteilt, ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	ausführlichere Vorstellung der Maßnahme S.8 in Kapitel 6.3 im Bericht ergänzt
1.2	Erhöhung der Dichte der Ampelkreuzungen auf der Nordstraße durch Umsetzung der Maßnahmen S.8 und Ö.9 führt zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs dort.	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird gemäß den Berechnungen im Verkehrsmodell auch in den Fällen mit Anschluss der Hafenstraße weitgehend eine geringere Verkehrsbelastung aufweisen als heute. Der Grund hierfür sind die erheblichen Entlastungen durch den Ringschluss der A 281, die dadurch auch Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 ist. Außerdem trägt die Maßnahme A.23 aus dem VEP "bessere Ampelschaltungen auf der Hafenrandstraße (Industriehafen bis Hans-Böckler-Straße)" zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Strecke bei. Für das Implementieren einer "Grüne Welle" sind möglichst regelmäßig verteilte und nicht zu weit entfernte signalisierte Knotenpunkte rechnerisch sogar günstiger.
1.3	zunehmende Verkehrsmengen auf der Nordstraße führt zu mehr Ausweichverkehr in den angrenzenden Wohngebieten und weiter erhöhten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen	wird nicht geteilt	Wie der Begründung zu 1.2 und der Abbildung 15 zu entnehmen ist, nehmen die Verkehrsmengen auf der Nordstraße gegenüber der Analyse im Zielfall nicht zu. Stärkere Ausweichverkehre sind daher bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses (Grüne Welle) nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sind angesichts der Verkehrsentlastungen keine Erhöhungen zu erwarten. Hinzu kommt folgender Aspekt: Bereits angesichts zunehmend sauberer Antriebstechniken (z.B. Förderung Elektromobilität auch im Rahmen des Verkehrskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans) wird die Luftschadstoffbelastung vermutlich nicht weiter ansteigen.
1.4	Notwendigkeit zu Umleitung des regionalen Verkehrs	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Schließung des Autobahnringes im Zuge der A281 wird auch von der Stadt und den Gutachtern als Voraussetzung für die leistungsfähige Abwicklung der bestehenden und künftigen Verkehre im Bereich der Überseestadt gesehen. Dies wird im Bericht bereits so dargelegt (Kapitel 6.1). Es wird als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 im Maßnahmenblatt ergänzt.
1.5	Empfehlung: bessere Ableitung der Verkehre durch Ausbau der Konsul-Smidt-Straße und über Emders Straße	wird nicht geteilt	Die Konsul-Smidt-Straße wurde nicht als Schwerpunktgebiet der Überlastungen identifiziert, wenngleich sich hier ein Rückstau zeigt. Dieser entsteht jedoch durch unzureichende Kapazitäten im Bereich Hansator und Eduard-Schopf-Allee. Für die Straße Hansator sind Optimierungen im Sinne einer besseren Koordinierung der Signalanlagen Teil des Verkehrskonzepts (Maßnahme S.6). An der Eduard-Schopf-Allee wird die Ergänzung einer zweiten Abbiegespur auf die Rampe zur Stephanibrücke empfohlen (Maßnahme S.3). Aufgrund des schwer abschätzbaren Umsetzungshorizonts dieser Maßnahme wird empfohlen die Kapazität des Abbiegestroms kurzfristig zu erhöhen, indem das Abbiegen für LKW untersagt wird (Maßnahme S.2). Die Nutzung der Emders Straße als Ausweichstrecke in Richtung Nordstraße hat sich in den Untersuchungen als nicht praktikabel dargestellt. Mehr dazu finden Sie in dem neuen Kapitel 6.3 und Anlage 10 des Berichts.
1.6	Mangel an Parkraum als Kernproblem der Infrastruktur	wird nicht geteilt	Die umfangreichen Parkraumanalysen im Rahmen des Verkehrskonzepts haben gezeigt, dass es nur in Teilbereichen der Überseestadt zeitlich begrenzte Überlastungserscheinungen im Parkraum gibt (z.B. rund um den Großmarkt am Vormittag). Die bessere Ausnutzung der hier errichteten Parkhäuser durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine Maßnahme des Verkehrskonzepts (Maßnahmen S.7 und S.14). Aus Sicht des Gutachters wäre ein Ausbau überdimensionierter Parkraumkapazitäten kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts, da so Anreize geschaffen werden, die Überseestadt noch öfter mit dem Auto anzusteuern, wenn es einfach erscheint einen Parkplatz zu finden.
2) Bewohner Heimatviertel			
2.1	Nicht Berücksichtigung der Bewohner des Heimatviertels bei Befragung nicht nachvollziehbar	wird nicht geteilt	Die im Rahmen des Projekts durchgeführten Befragungen hatten vordergründig zum Ziel, Mobilitätsverhaltensparameter der im direkten Untersuchungsgebiet Wohnenden und Arbeitenden abzufragen. Hinweise zu Maßnahmen wurden zwar auch abgefragt, waren aber nicht zentraler Bestandteil der Befragung. Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze erfolgt für alle Bewohner Bremens und speziell Walles über das aktuelle Verfahren der Stellungnahmen.
2.2	Fertigstellung der A281 als Voraussetzung	wird geteilt	siehe Stellungnahme 1.2
2.3	Kein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße, da erheblich mehr Verkehr und damit Lärm und Luftschadstoffe auf der Hafenstraße erwartet wird. Ohne Fertigstellung der A281 würden Verkehrsprobleme weiter zunehmen.	wird nicht geteilt	Eine Umsetzung der Maßnahme S.8 - Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ohne Ringschluss A281 wurde nicht geprüft. Der Baubeginn der A281 ist mit ersten bauvorbereitenden Maßnahmen für 2018 geplant, sodass von einer Verkehrswirksamkeit bis spätestens 2024 ausgegangen werden kann. Der Anschluss der Hafenstraße ist aus Sicht der Bearbeiter jedoch erforderlich um den nicht weiter ausbaubaren Schwerpunktgebiet von Überlastungen Hansator zu entlasten. Die Auswahl der Maßnahme erfolgte auf Basis eines Variantenvergleichs und eines Abwägungsprozesses, der in Anlage 10 und Kapitel 6.3 nun differenzierter beschrieben wird.
2.4	bestehende Sperrung der Hafenstraße für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr wird durch Verkehrsteilnehmer nicht beachtet	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Prüfung und Kontrolle weitergereicht
2.5	Herstellung des Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße erhöht Lärmbelastungen weiter. Zum Ausgleich wäre eine ca. 7,5m hohe Lärmschutzwand erforderlich.	ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	Durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ist auf der Hafenstraße mit Mehrverkehr gegenüber der Analyse zu rechnen. Ohne Maßnahmen ist von einer akustisch wahrnehmbaren Erhöhung des Lärmpegels an der Heimatstraße auszugehen. Die Untersuchungen zu einer Lärmschutzwand in dem Bereich haben gezeigt, dass es technisch möglich ist, den Lärmpegel unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu halten. Wie diese Lösungen städtebaulich integriert werden können, und welche weiteren Lärmreduzierenden Optionen bestehen, muss das weitere Planungsverfahren zur Maßnahme S.8 zeigen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
2.6	Verbreiterung der B 75 erforderlich	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im Zuge der anstehenden Sanierungen wird ein Ausbau der Stephanibrücke zu prüfen sein. Eine erhebliche Entlastung der Brücke ergibt sich jedoch schon aus der Fertigstellung der A281 spätestens 2024. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt (z.B. Verlängerung des Einfädelbereichs auf der Rampe zur Brücke hoch durch Entfernen der Sperrfläche, Prüfung einer Rechtssausbiegemöglichkeit nach Woltmershausen auch aus der mittleren Spur der Brücke)
2.7	Verkehrskonzept betrachtet nur die Überseestadt, sollte aber die Gesamtstadt berücksichtigen	wird nicht geteilt	Die Aufgabenstellung zum Verkehrskonzept Überseestadt wurde im Nachgang der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans erstellt. Dieser VEP hat sich erst in den vergangenen Jahren mit gesamtstädtischen Verkehrsfragen beschäftigt und dient daher als Grundlage für das teilsäumliche Konzept zur Überseestadt. Im Verkehrskonzept Überseestadt wurden darüber hinaus durchaus Betrachtungen über das engere Gebiet der Überseestadt hinaus angestellt, z.B. ÖPNV-Verknüpfung am Waller Bhf., Knotenpunkt Doventor). Auch bei den Maßnahmen wurden zahlreiche Ansätze zur besseren Verknüpfung der Überseestadt mit den umliegenden Quartieren berücksichtigt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.6.
2.8	Schaffung von Park&Ride-Flächen und Beförderung von Beschäftigten im kurzen Minutentakt in die Überseestadt erforderlich	wird nicht geteilt	Die Ausweisung von Park&Ride-Flächen ist auf regionaler Ebene zu betrachten und überschreitet demnach den Handlungsrahmen des Verkehrskonzeptes. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des Konzepts, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Bremen erfolgen. Entsprechend wurde bereits im VEP innerhalb des Bremer Stadtgebietes bewusst – bis auf einen neuen Standort am Bahnhof Oberneuland – von einem weiteren Ausbau von P+R abgesehen, da auch die Kapazitäten der vorhandenen Standorte ausreichen.
2.9	Ausbau der Bus- und Bahnlinien in der Überseestadt, kleine Busse im bisherigen 20-Minuten-Takt sind zu wenig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Fahrzeugauslastungen der für die Überseestadt relevanten Linien 3 und 20 sind im IST-Zustand weitestgehend unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt wird Handlungsbedarf gesehen. Hierzu wurden innerhalb des Konzepts folgende Maßnahmen untersucht: Ö.6 Taktverdichtung Straßenbahnlinie 3 Ö.8.5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20.
2.10	Schaffung einer neuen Straßenbahnlinie 3a Gröpelingen durch die Überseestadt, über Eduard-Schopf-Allee zum Hauptbahnhof und weiter zum Weserwehr. Kurzer Takt im Berufsverkehr.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklung entsteht vor allem für die Bereiche entlang der Konsul-Smidt-Straße sowie der Hafenkante der Bedarf eines verbesserten ÖPNV-Angebotes. Innerhalb des Konzeptes wurden hierzu verschiedene Varianten einer Neuerschließung der Überseestadt durch Straßenbahn (auch eine Verbindung Gröpelingen - Überseestadt - Eduard-Schopf-Allee) und Bus untersucht. Parallel wird durch die BSAG - ähnlich wie vorgeschlagen - eine zusätzliche Straßenbahnlinie auf bestehenden Gleisen von Gröpelingen durch die Überseestadt zum Hauptbahnhof geprüft.
2.11	Etablieren eines neuen Supermarktes in der Überseestadt verringert Wege zu Supermärkten in benachbarten Vierteln	wird geteilt	Lebensmittelmarkt bereits im Bereich Marcuskaje/ Konsul-Smidt-Straße geplant und ist in Verkehrsprognose des Konzepts berücksichtigt
3) Anwohner Walle			
3.1	Einrichtung einer weiterer Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	wird geteilt und im Konzept ergänzt	wird im Konzept auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Dazu wird der Umfang von Maßnahme R.1 weiter gefasst
3.2	Einrichtung einer weiteren Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Querungsstelle zwischen Speicher I und Schuppen III ist bereits Teil der Maßnahme R.1
3.3	Einrichtung weiterer Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße zwischen Am Winterhafen und Überseedorf, insbesondere aber an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt bzw. wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Querungsstelle im Bereich Am Winterhafen wird auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Eine Querung an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße am Überseedorf ist bereits Bestandteil der Maßnahme R.1.
4) Bürgerinitiative Überseestadt (1)			
4.1	Führung des Schwerverkehrs vom Großmarkt/ Eduard-Suling-Straße über Überseedorf oder Cuxhavener Straße	wird im Konzept genauer formuliert	Die Ertüchtigung der Emder Straße wurde im Variantenvergleich dem Grunde nach mitbetrachtet, die Ergebnisse sind in der entsprechenden Anlage 10 zum Verkehrskonzept nicht ausreichend dokumentiert. Dies wurde nachgeholt.
4.2	Berücksichtigung von "Event-Verkehren" und Schülern der kaufmännischen Berufsschule	wird teilweise geteilt	Verkehre zu Veranstaltungen in der Überseestadt sind nicht Betrachtungsgegenstand des Verkehrskonzepts, da dieses auf die Bewältigung täglicher Verkehrsprobleme abzielt. Zur Berufsschule siehe Stellungnahme 29.7

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
4.3	Angebot von Wassertaxis wurde vernachlässigt	wird nicht geteilt	Auch der Fährverkehr fand innerhalb des Konzepts Berücksichtigung. Es wurden Fährverbindungen im Längsverkehr sowie im Querverkehr untersucht. So kam es zur Empfehlung folgender Maßnahmen: Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN-Tarif zwischen Gröpelingen/Waterfront und dem Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern (5 innerhalb der ÜS) (mittelfristig) Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront im VBN-Tarif (kurzfristig) Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben. Diesbezüglich wären Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als eher gering eingeschätzt.
5) Bewohner Heimatviertel			
5.1	Befragung umfasste nur Bürger und Firmen, die für das Verkehrskonzept sind, Bürger des Heimatviertels wurden nicht mit einbezogen		siehe Stellungnahme 2.1
5.2	Verbesserung der Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn in Walle durch Verlängerung der Linie 26 und Anpassung der Taktzeiten an S-Bahn-Takt	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2) thematisiert, jedoch nicht explizit auf die so erzeugte Verknüpfung mit der Regio-S-Bahn verwiesen. Dies wird im Maßnahmenblatt 4_2 ergänzt. Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linie 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10). Eine verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn (RS3/RS4) wird innerhalb der Maßnahme Ö.7 Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz empfohlen, jedoch ist deren Umsetzung als langfristig einzuschätzen.
5.3	Verkehrschaos im Umfeld der Überseestadt kann nicht durch Anbindung der Hafenstraße gelöst werden. Vielmehr soll der Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden, der ÖPNV besser vernetzt werden und wo immer möglich Vorrang haben.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV als Alternative sind elementar für das Eintreten der Verkehrsprognosen und daher von entsprechender Wichtigkeit. Als Ersatz für die Maßnahme S.8 dienen sie jedoch nicht, da in Planfällen ohne diese Maßnahme in den kritischen Bereichen am Hansator trotzdem noch zu hohe Verkehrsbelastungen auftraten. ÖPNV-Maßnahmen in der Überseestadt sind bereits im Konzept verankert. Für die Gesamtstadt ist der 2014 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan die Grundlage.
6) Bewohner Heimatviertel			
6.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen.	wird nicht geteilt	Die Beteiligung im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze des Verkehrskonzepts erfolgt für alle Betroffenen in gleicher Art und Weise nach Vorliegen des ersten Berichtsentwurfes durch Präsentationen im Ortsbeirat und über Stellungnahmen. Dies ist ein übliches Vorgehen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten und erlaubt allen Beteiligten eine Anhörung ihrer Belange bevor ein Beschluss gefasst wird.
6.2	Überprüfung des Gutachtens auf konkrete Formfehler (Punktvergabe, Berechnung der Höhe der Lärmschutzwand etc.) erforderlich	wird nicht geteilt	Stellungnahme zu unkonkret. Konkrete Hinweise auf Fehler im Bericht werden gern eingearbeitet.
6.3	Erfordernis der Fortschreibung des Flächennutzungsplans zur Abbildung der Realität erforderlich - Überseestadt sollte kein Sondergebiet sondern ein Mischgebiet sein	wird nicht geteilt	Der Flächennutzungsplan stellt in der Überseestadt nur den Großmarkt als Sonderbaufläche dar. Die übrigen Bereiche werden bereits als gewerbliche oder gemischte Bauflächen dargestellt.
6.4	Wurde der Beschluss zur Unterbrechung der Hafenstraße aufgehoben?	wurde geprüft	Der Senatsbeschluss von 2002 wurde nicht aufgehoben. Vor dem Hintergrund einer deutlich stärker verdichteten Entwicklung der Überseestadt, als dies 2002 dem Beschluss zugrunde lag, wurde diese Maßnahme bislang nicht umgesetzt. Die Unterbrechung der Hafenstraße wurde ausgesetzt, da absehbar war, dass mit der zu erwartenden deutlichen dichteren Bebauung und der Änderung im Nutzungsmix der Verkehr deutlich zunehmen wird.
6.5	Es werden Maßnahmen als gesetzt angenommen, die sich noch in der Prüfung befinden (Wesertunnel). Ist das üblich?	wurde geprüft	Für die Verkehrsprognose ist das Zugrundelegen von "Sowieso-Maßnahmen", die bereits fest eingeplant sind und daher schon einen entsprechenden Planungsstand haben ein übliches Vorgehen.
6.6	Warum wird die Überseestadt so isoliert betrachtet? Besser wäre eine engere Abstimmung mit den Anrainern zu einer besseren Einbindung des neuen Gebiets in die bestehende Umgebung.	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst zahlreiche Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der Überseestadt zum direkten Umfeld. z.B. S.8 (mit R.10), R.9, R.11, R.12, R.14, Ö.1, Ö.3, Ö.7,...
6.7	Wann wird das abschließende Plandokument mit dem finalen Maßnahmenkatalog vorliegen?	wird weitergegeben	die Zeitplanung ist noch zu konkretisieren. Das abschließende Plandokument wird dann in Form einer Beschlussvorlage ausgearbeitet, in dem die Abwägung der Stellungnahmen enthalten ist.
7) Bewohner Elisabethstraße			
7.1	Rückbau der Nordstraße auf zwei Fahrspuren zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird auf absehbare Zeit eine Verkehrsbelastung aufweisen, die einen vierstreifigen Querschnitt notwendig macht.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
8) Bewohner Heimatviertel			
8.1	Forderung nach Verkehrskonzept für ganz Walle	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst bereits zahlreiche Maßnahmen, welche die Verbindungen zwischen Überseestadt und Alt-Walle stärken. Darüberhinaus verweist die Verwaltung auf eine in 2014 erstellte Verkehrsuntersuchung für Walle. Ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept ist erst 2014 mit dem Verkehrsentwicklungsplan beschlossen worden.
8.2	Wie wird isolierte Betrachtung der Überseestadt begründet?		siehe Stellungnahme 2.7
8.3	Was ist aus den Bestrebungen geworden, die Überseestadt mit dem restlichen Stadtteil Walle zu verbinden?		siehe Stellungnahme 6.6
8.4	Wieso soll eine Hauptstraße für Lkw direkt neben einem reinen Wohngebiet entstehen?		Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße dient nicht vordergründig der Erschließung der Überseestadt für Lkw sondern stellt eine zusätzliche Option für Verkehre zwischen Überseestadt und Innenstadt bzw. BAB A27 dar. Diese wird benötigt, um die verkehrlich hochbelasteten Bereiche des Hansators wirksam zu entlasten. Desweiteren wird die Bedeutung der Hafenstraße für Lkw gegenüber dem ersten Entwurf des Verkehrskonzepts angepasst: Das Durchfahrtsverbot für Lkw auf der Konsul-Smidt-Straße soll sich künftig nur noch auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beschränken. Die Konsul-Smidt-Straße südlich des Überseetor bleibt daher für Schwerverkehre eine Alternative zur Hafenstraße. siehe auch Stellungnahme 9.1
8.5	Was ist aus dem geplanten Rückbau der Hafenstraße geworden?		siehe Stellungnahme 6.4
8.6	Warum soll die Konsul-Smidt-Straße komplett für Lkw gesperrt werden, obwohl es sich um ein Mischgebiet handelt und der Großmarkt bereits vor den heutigen Anwohnern bewusst in der Überseestadt angesiedelt wurde?		Nach erneuter Abwägung ist die Maßnahme S.4 in der Form angepasst worden, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße ausschließlich auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beziehen soll. Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße befinden sich vornehmlich gewerbliche Nutzungen. Siehe hierzu auch Stellungnahme 9.1.
8.7	Wie sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist?	wird nicht geteilt	Der Baubeginn des Wesertunnels ist mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten für 2018 geplant, die Inbetriebnahme für Ende 2023. Der Tunnel ist eine wichtige Voraussetzung für eine leistungsfähigen Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt und in Gesamt-Bremen. Er war gemäß Aufgabenstellung als gesetzte Maßnahme zugrunde zu legen. Eine Wirkungsbetrachtung ohne Tunnel wurde nicht durchgeführt.
8.8	Was wird getan, damit der Verkehr besser über die B75 und A27 abfließen kann?	wurde geprüft	Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke und die Optimierung der Verkehrsführung auf dem Zubringer Überseestadt sind bereits als Maßnahmen A.11 und A.14a beschlossene Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans. Eine Umsetzung ist bis 2019 (Zubringer Überseestadt) bzw. 2024 (Rampe Stephanibrücke) geplant. Die Maßnahmen sind daher nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts Überseestadt. Trotzdem wird in Kapitel 6.1 darauf eingegangen, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Zubringerstrecken von hoher Bedeutung für den Verkehrsablauf in der Überseestadt ist. Außerdem wird mit Maßnahme S.6 einen Ansatz zur leistungsfähigeren Abwicklung der nachmittäglichen Verkehre auf dem Hansator in Richtung A27 aufgezeigt. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt. Siehe hierzu auch Stellungnahme 2.6.
8.9	Warum wird das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht umgehend verbessert?	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Das Verkehrskonzept weist neben mittel- und langfristigen Maßnahmen, welche erst unter bestimmten Voraussetzungen umsetzbar sind, auch kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen aus. Für diese existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Die Ansätze sollten zeitnah umgesetzt oder angestoßen werden. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen, kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Beispiele für kurzfristige Maßnahmen sind: Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/ Waterfront im VBN-Tarif Ö.8_3 Verlegung des Verlaufs der Li. 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. - Am Kaffee-Quartier Ö.9 Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20 (Verstärkerfahrten bis Weiche Kante) Verstärkerfahrten auf der Linie 20 (15-Minuten-Takt) sowie eine testweise Verlegung des Linienverlaufs auf die Teilstrecke Am Kaffee-Quartier werden aktuell bereits umgesetzt.
9) Bewohner Heimatviertel			
9.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sein	wird teilweise geteilt und im Konzept überarbeitet	Die Bebauung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich südlich und nördlich des Überseetors unterschiedlich dar. Während nördlich des Überseetors Wohnbebauung zur Weser hin überwiegt, ist südlich des Überseetors vor allem gewerbliche Bebauung prägend. Wohngebäude werden derzeit im Bereich des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor gebaut oder geplant. Diese Wohnbebauung profitiert nur zu kleinen Teilen von einer Entlastung der Konsul-Smidt-Straße von Schwerverkehren, da diese zu großen Teilen nur auf die andere Seite der Baublocke auf die Hafenstraße verlagert worden wären. Eine Umverlegung der Schwerverkehre aus dem südlichen Bereich würde Strecken mit bestehender Wohnbebauung belasten (Nordstraße, Hafenstraße). Die Maßnahme S.4 wird daher in der Form präzisiert, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot nur noch auf den Bereich der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen bezieht.
9.2	weitere Fragen wie Stellungnahme 8		Siehe Antworten zu Stellungnahmen 8.1 bis 8.9

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
10) Bewohner Stefanieviertel			
10.1	Vorschlag: Förderung von Fahrgemeinschaften, Treffpunkte der Beschäftigten in Einkaufszentren	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Förderung von Fahrgemeinschaften sind Teil der Maßnahme M.4
10.2	Vorschlag: Prämien bei Erreichung von Zielvorgaben für zu Fuß zurück gelegte Strecken	wird nicht geteilt	Die Kontrollmechanismen sind mit erheblichen Datenschutzbedenken verbunden und zudem manipulierbar, sodass keine verlässliche Ausschüttung von Prämien möglich ist.
10.3	Vorschlag: Mitarbeiter der Überseestadt sollten "Stadtkarten/ Mobilitätskarten" erhalten	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Der Vorschlag kann als ein Bestandteil der im Konzept bereits verankerten Empfehlung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements für die Überseestadt (Maßnahme M.4) angesehen werden und wird dort ergänzt. Der Umsetzungserfolg des Mobilitätsmanagements hängt, wie in dem entsprechenden Maßnahmenblatt beschrieben, von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen, sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen.
10.4	Vorschlag: reservierte Fahrräder an Bahnhöfen, mit denen Beschäftigte Weg zur Überseestadt zurücklegen können	wird nicht geteilt	Die Einführung eines Leihfahrradsystems durch jeden Gewerbetreibenden der Überseestadt für seine Mitarbeiter scheint nicht effizient zu sein. Die Unternehmen haben üblicherweise weder die personellen noch finanziellen Spielräume für derartige freiwillige Angebote. Auch bestehen Bedenken aufgrund organisatorischer Probleme (Fremdnutzung der Fahrräder durch andere Nutzer ohne Bezug zur Überseestadt und dann durch Abstellen irgendwo im Stadtgebiet geringe Verfügbarkeit für Bewohner/ Beschäftigte der Überseestadt). Auch im Verkehrsentwicklungsplan findet sich keine Maßnahme, mit dem Ziel ein Fahrradverleihsystem in Bremen zu etablieren. Problematisch für den Erfolg eines solchen Systems in Bremen dürfte die überdurchschnittliche hohe Verfügbarkeit von privaten Fahrrädern sein. Für eine bessere Verknüpfung der Überseestadt zu den Regionalbahnhöfen in Walle und dem Bremer Zentrum weist das Verkehrskonzept insbesondere den Ausbau der ÖPNV-Verbindungen auf diesen Strecken als Ansätze aus. Auch eine Förderung sicherer Abstellmöglichkeiten des eigenen Fahrrades ist sinnvoll und wird in Bremen bereits verfolgt (VEP-Maßnahmen H.7 und H.8)
10.5	Vorschlag: Bitten der nah wohnenden Beschäftigten mit dem Rad oder zu Fuß zu kommen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts sollen dazu beitragen, die Nutzung des Fahrrades auf kurzen wie langen Wegen zu fördern. Eine direkte Ansprache der Beschäftigten durch den Arbeitgeber oder die Stadt ist ohne adäquate Infrastrukturangebote nicht zielführend. In den Verkehrsprognosen zur Überseestadt wird desweiteren bereits berücksichtigt, dass mit einer zunehmenden Durchmischung der Nutzungen in der Überseestadt Binnenwege innerhalb des Gebietes zunehmen. Diese werden aufgrund ihrer meist kurzen Länge vornehmlich mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Beschäftigten, mit weiten Arbeitswegen wird nichtsdestotrotz sehr hoch bleiben, sodass hier die alleinige Förderung von nichtmotorisierten Verkehrsarten nicht ausreichend sein wird.
10.6	Vorschlag: Flexibilisierung von Arbeitszeiten/ Änderung von Schichtzeiten/ Teilweise Home-Office anbieten	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
10.7	Vorschlag: Einfordern von Flexibilität und Verständnis auch bei Bewohnern zur Flexibilisierung ihrer Unterwegs-Zeiten	wird nicht geteilt	Es wird als nicht erfolgversprechend angesehen, Bewohnern zu empfehlen, wann sie ihre Wege erledigen sollen. Hier bestehen kaum Einflussmöglichkeiten.
10.8	Vorschlag: Mitarbeiter nutzen Fahrräder/ ÖPNV für Termine, Vorhalten eines unternehmensübergreifenden Fuhrparks	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
11) Entwicklungsgesellschaft Hafenkante			
11.1	Wunsch: zügige Realisierung der 2008 geplanten Straßenbahnverbindung zur Erschließung des Überseeparks	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Innerhalb des Verkehrskonzeptes wurden verschiedene Varianten einer Straßenbahnverbindung in der Überseestadt untersucht. Empfohlen wird die Neuerschließung via Straßenbahn mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Kommodore-Johnsen-Blvd (Maßnahme Ö.4_2). Die Maßnahme besitzt eine hohe Priorität, wird jedoch hinsichtlich ihres Umsetzungshorizontes als langfristig eingeschätzt. Sie ist erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (städtebauliche Entwicklung des Bereichs sowie eines Nachweises der Wirtschaftlichkeit - Nutzen-Kosten-Nachweis) umsetzbar. Als mittelfristige (Übergangs-) Lösung wird eine straßenbahnähnliche Busverbindung zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof mit bedarfsgerechter Taktführung sowie der Einführung von Busspuren in staugefährdeten Zufahrten empfohlen (siehe Maßnahme Ö.8_5). Auch eine gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Buslinie und die Straßenbahnlinie 3 wird in diesem Zusammenhang angeregt (Ö.8_4).

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12) Fachausschuss Überseestadt des Ortsbeirates Walle			
12.1	Beibehalten von zwei Ein- und Ausfahrten für Lkw zur Überseestadt (Hansator, Emdor Straße) - daher kein Anschluss der Hafenstraße und keine Änderung der Beschränkungen am Überseetor	wird nicht geteilt	Der Variantenvergleich hat gezeigt, dass die Emdor Straße bezüglich der künftig neu hinzukommenden Verkehre nicht ausreichend attraktiv ist, um eine Entlastung im Bereich Hansator herbeizuführen, bei der hier ein leistungsfähiger Verkehrsablauf möglich ist. Es ist ein zusätzlicher Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße erforderlich. Der Variantenvergleich (siehe Anlage 10) hat zudem gezeigt, dass ein Anschluss im Bereich der Hafenstraße unter Würdigung aller Belange der verkehrlich günstigste ist. Die Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete (z.B. Heimatviertel) sind nicht unerheblich, können jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen weitgehend vermieden werden. Die Begrenzungen auf dem Überseetor sollen bestehen bleiben. Es wird im weiteren Planungsverlauf zu prüfen sein, ob noch weitere Möglichkeiten einer Reduzierung der Betroffenheiten an der Neubaustrecke Hafenstraße bestehen. Z.B. könnte die zulässige Geschwindigkeit zwischen Nordstraße und Eisenbahnbrücke auf 30km/h begrenzt werden. Die Hafenstraße könnte durch eine Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung von der Bebauung Heimatstraße abgerückt werden. Hierdurch entstünde auch Raum für eine verträglichere Eingliederung der erforderlichen Lärmschutzwand. Zudem bestehen hinsichtlich der Linienführung noch Möglichkeiten den Abstand zur Bebauung Heimatstraße zu vergrößern, indem die Neubaustrecke nicht senkrecht auf die Nordstraße führt, sondern stärker nach Osten "abkippt". Dies wäre in vertiefenden Planungen zu eruieren.
12.2	Forderung nach kurzfristiger Abstimmung mit DB zur gemeinsamen Nutzung der Gleistrasse für Busse	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Eine gemeinsame Nutzung der Gleistrasse mit Bussen ist vor Einstellung des EBO-Betriebes (Entfall des Güterverkehrs zu Kelloggs) nicht möglich, da die technischen und rechtlichen Restriktionen zu groß sind.
12.3	Vorschlag: Einrichtung einer Ringbuslinie zur besseren Anbindung der Überseestadt an die Straßenbahnlinie 3 (Nordstraße - Hansator - Konsul-Smidt-Straße - Weiche Kante - Eduard-Suling-Straße - Emdor Straße - Nordstraße), zzgl. Entfall Linie 20 (Strecke zum Hohweg durch andere Linie bedienen)	wird nicht geteilt	Da der Bus nur in eine Richtung verkehrt, werden Fahrgäste im Bereich der Konsul-Smidt-Str. stark benachteiligt. Vor allem in Richtung Hauptbahnhof müssten diese einen großen Umweg in Kauf nehmen, um in die Straßenbahnlinie 3 umsteigen zu können. Ebenso verhält es sich von dem Weg aus Gröpelingen zum Bereich Weiche Kante. Nachteile: Alle Nutzer mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Des Weiteren fällt die Direktverbindung vom Hbf. weg, die Kapazität auf der nachfragestarken Achse Auf der Muggenburg wird verringert. Es entstünde über eine lange Strecke hinweg ein Parallelverkehr von Bus und Bahn entlang der Nordstraße. Die Linie 20 benötigt als Ein-Richtungs-Verkehr zwei Fahrzeuge im Umlauf. Darüber hinaus ist ein Ringverkehr betrieblich schwierig, da Pausenzeiten für den Fahrer vorgesehen werden müssen. Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) wird bereits innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 -> Vorzugsvariante) thematisiert. Innerhalb Ö.4_2 wird zudem eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante durch Befahrung mit der Li. 20 und 26 empfohlen. Ein Entfall des Linienastes Weiche Kante – Hohweg (Li. 20) ist nicht empfehlenswert, da die zu ersetzende Route schlecht in andere Linien zu integrieren ist. Das Gewerbegebiet Bayernstraße könnte entweder mit einer Quartierbuslinie bedient werden oder durch Umwegfahrt der Linie 26 -> beides nicht empfehlenswert (weder verkehrlich noch wirtschaftlich). Bei Einbindung der Bayernstraße in den Umlauf der 26 sind zwei zusätzliche Fahrzeuge nötig, ein weiteres bei Verlängerung bis in die Überseestadt. Das bringt erhebliche Kostensteigerungen. Bei Entfall der Linie 20 gäbe es keine Direktanbindung des Bf. Walle an die größten Teile der Überseestadt.
12.4	Vorschlag: Ausbau der Hst. Waller Ring so, dass Straßenbahn und Bus an einem Haltebereich halten	vertiefende Untersuchung erforderlich	Eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Richtung Nordwesten sowie der Bushaltestelle Richtung Westen bietet Vorteile für Umsteiger, da ein gemeinsamer Halt der Buslinien 26 und 28 mit der Straßenbahn erfolgen könnte. Als nachteilig stellt sich die resultierende Verlängerung des Schulweges für Kinder der anliegenden Schulen am Waller Ring und an der Nordstraße dar (+ 90 Meter, + 1 Querung). Es liegt ein weiterer Prüfbedarf vor, wie sich u.a. die Busbefahrung realisieren lässt (Lageplan mit Schleppkurven, höherer Querschnittsbedarf). Es ergeben sich dadurch Nachteile in der Leistungsfähigkeit und ein hoher baulicher Aufwand (geringere Leistungsfähigkeit der Knoten Waller Ring und Emdor Straße durch die Notwendigkeit getrennter Freigabephasen für die abbiegenden Busse). Mit Umsetzung der Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wäre die Verlegung der Haltestelle in den nördlichen Bereich des Knotenpunktes verkehrlich nicht sinnvoll. Es wäre i. V. m. Ö.9 zu prüfen, ob ein gemeinsamer Halt im südlichen Knotenpunktarm technisch möglich und verkehrlich sinnvoll (in Abhängigkeit des Umsteigeraufkommens) ist.
12.5	Vorschlag: Einsatz einer Straßenbahnlinie 3 E, die zu bestimmten Zeiten direkt von der Hans-Böckler-Straße übers Doventor zum Bahnhof verkehrt (Kombination von Linie 3 und 10)	vertiefende Untersuchung erforderlich	Eine Straßenbahnverbindung in die Überseestadt wurde geprüft und als langfristige Maßnahme (Ö.4, Ö.5) in das Konzept eingeordnet. Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. und Überseestadt (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand).

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung																																										
12.6	Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung der Relation Überseestadt - Bahnhof Walle mit dem ÖPNV	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Verbindung besteht bereits durch die Buslinie 20 sowie durch die Linien 26 und 28, welche vom Rand der Überseestadt zum Waller Bahnhof führen. Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert. Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linien 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10). Durch die Umsetzung von Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wird zudem eine schnellere ÖPNV-Verbindung der Überseestadt mit dem Bahnhof Walle realisiert.																																										
12.7	Prüfung von Möglichkeiten zur Nutzung der bestehenden Gleistrassen im Gebiet für eine Regio-S-Bahn zwischen Bahnhof und Eduard-Suling-Straße (inkl. perspektivischer Verlängerung zur Waterfront)	wird nicht geteilt	Eine Regio-S-Bahn vom Hbf. in die Überseestadt ist auf der vorhandenen Infrastruktur nicht zu realisieren. Entsprechende Gleisverbindungen bestehen nicht, die benannten Gleise sind - entsprechend ihrer Nutzung - an den Rangierbahnhof angeschlossen. Selbst wenn eine Gleisverbindung bestehen würde, wären die erforderlichen höhengleichen Kreuzungen in den laufenden Fahrplan nur sehr schwer zu integrieren sein, da die Strecke Richtung Oldenburg sehr stark ausgelastet ist. Auch betrieblich steht am Hauptbahnhof keine endende Linie der Regio-S-Bahn für eine Verlängerung in die Überseestadt zur Verfügung, die Mehrzahl der Linien läuft aus dem Norden auf den Hbf. zu. => Wenn eine Schienenverbindung zum Hbf. realisiert werden soll, dann als Straßenbahn. Es ist darauf hinzuweisen, dass auch eine Straßenbahnanbindung über eine entsprechende Nachfrage verfügen muss, um unter den bestehenden finanziellen Randbedingungen realisiert werden zu können.																																										
12.8	Hinweis: Berücksichtigung der geplanten Berufsschule Großhandel/ Außenhandel erforderlich. Ansiedlung an der Straßenbahn anzustreben	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.																																										
12.9	Weser-Längs- und -Quer-Verkehre werden unterstützt, die Einschätzung der Zielerreichung sollte jedoch besser sein.	wird nicht geteilt	Bei der gutachterlichen Einschätzung wurde für beide Maßnahmen (Ö.1 und Ö.2) eine Priorität (Grad der Zielerreichung) von "mittel" ausgewiesen. Dies wurde bereits innerhalb des Gesprächs mit dem Beirat Walle und der Projektgruppe am 17.01.18 erläutert und ist vor allem durch die Zuordnung in die höchste Kostenklasse 5 begründet - trotz einer hohen Wirkungsklasse 4 beider Maßnahmen. Somit fallen die Maßnahmen bei der Kosten-Wirkungs-Matrix in den mittleren Bereich. Grad der Zielerreichung <table><tr><td>5</td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td>Mittel</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td>Hoch</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Sehr hoch</td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr><tr><td></td><td colspan="5">Wirkungsklasse</td></tr></table>	5	Niedrig					4		Niedrig				3			Mittel			2				Hoch		1					Sehr hoch		I	II	III	IV	V		Wirkungsklasse				
5	Niedrig																																												
4		Niedrig																																											
3			Mittel																																										
2				Hoch																																									
1					Sehr hoch																																								
	I	II	III	IV	V																																								
	Wirkungsklasse																																												
12.10	Möglichkeiten zur Ausschreibung des Betriebes von Wassertaxis zur Integration in die BSAG nach Vegesack und in die Innenstadt prüfen	wird nicht geteilt	Konkrete Vorschläge zu Fahrverkehren sind bereits im Konzept enthalten (siehe Maßnahmen Ö.1 + Ö.2 + Ö.3). Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben. Diesbezüglich sind Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als sehr gering eingeschätzt.																																										
12.11	Vorschlag: rechtliche Prüfung zum verpflichtenden Eigentum bzw. Miete von Garagenplätzen für Wohnungseigentümer	wird nicht geteilt	Kein Ansatzpunkt für das Verkehrskonzept, da außerhalb des Einflussbereiches von Wirtschaftsförderung.																																										
12.12	Vorschlag: Anhalten von Garagenbetreibern zur Bereitstellung attraktiverer Preise zur Akzeptanzsteigerung	ist teilweise bereits im Konzept berücksichtigt	Bereitstellung günstigerer Preise für Abstellen in Parkhäusern wird als kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts angesehen. Strategien zur Akzeptanzsteigerung der Parkhäuser sind im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung)																																										
12.13	Vorschlag: Ausweitung Parkraumbewirtschaftung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten																																										

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12.14	Vorschlag: Einrichtung weiterer Halteverbotszonen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.15	Vorschlag: Intensivierung der Parkraumüberwachung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.16	Vorschlag: Ergänzung eines Radweges entlang der Muggenburg von Lloydstraße bis Stephanikirchenweide	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Wird in Maßnahmenblatt R.2 ergänzt
12.17	Vorschlag: Einrichtung einer Fahrradstraße "Am Kaffeequartier" oder "An der Reeperbahn"	vertiefende Untersuchung erforderlich	Die Straßen Am Kaffee-Quartier und An der Reeperbahn sollen gemäß Maßnahme Ö.8_3 durch den Bus genutzt werden. Dies widerspricht der Einrichtung als Fahrradstraße. Sollte dies aufgrund der Freigabe der Straßenbahngleise An der Muggenburg nicht mehr erforderlich sein, wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße hier zu prüfen.
12.18	Vorschlag: Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Radfahrer und Fußgänger	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Rad- und Fußverkehr ist als langfristige Option im Konzept verankert. Kurz- und mittelfristig werden die Konflikte mit der Nutzung als Hafengebiet als zu erheblich eingestuft. Zu Stärkung der Verbindung ist die Überführung des Fährangebotes Weiche Kante - Waterfront in ein tägliches Angebot Teil des Maßnahmenkonzepts (Ö.3).
12.19	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	wurde geprüft	Die Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor ist zukünftig in ihrer heutigen Ausführung nicht mehr leistungsfähig. Außerdem wurden Sicherheitsprobleme mit querenden Fußgängern festgestellt. Grundsätzlich käme aufgrund der Verkehrsmengen auch ein Kreisverkehr infrage, wenngleich die räumlichen Möglichkeiten differenzierter betrachtet werden müssten. Die Kreuzung soll gemäß Maßnahme Ö.8_5 aber mit Busspuren zur ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Dies widerspricht der Anlage eines Kreisverkehrs, an dem alle zuführenden Spuren zwangsläufig gleichberechtigt werden.
13) Bewohner Walle			
13.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen im Heimatviertel		Siehe Stellungnahmen 2.1 und 6.1
13.2	Durch einen Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würden die Lärmgrenzwerte auf der Nord- und Brabantstraße wesentlich überschritten werden.		siehe Stellungnahme 1.3
13.3	Die Ampelkreuzung Nordstraße/ Hafenstraße wäre ein weiteres Hindernis gegen einen flüssigen Verkehrsablauf auf der Nordstraße.		siehe Stellungnahme 1.2
13.4	Ringschluss auf A281 als Voraussetzung, um weitere Belastungen der Anwohner zu vermeiden		siehe Stellungnahme 1.4
13.5	Warum wird die Ertüchtigung der Emdor Straße nicht als Alternative zum Anschluss der Hafenstraße in Betracht gezogen?		siehe Stellungnahme 4.1
13.6	Die geplanten Maßnahmen zerstören die Wohnqualität des Stadtteils Walle, da hier alle Wohnstraßen in der Nähe der Nordstraße als Schleichwege genutzt werden.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14) Bewohner Heimatviertel			
14.1	Entlastung durch Neuanschluss der Hafenstraße kann nicht erfolgen, da bereits heute auf der Nordstraße erheblicher Stau herrscht.		siehe Stellungnahme 1.2
14.2	Kein Hinweis auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Frage inwiefern eine höhere Belastung der Hafenstraße Schäden an der Wohnbebauung hervorrufen kann.	wird geteilt	Umweltauswirkungen der Maßnahme S.8 würden im anstehenden Planungsverfahren differenzierter zu beleuchten sein, als dies im Variantenvergleich bislang geschehen ist.
14.3	Feinstaubbelastungen an der Nordstraße werden durch Anschluss der Hafenstraße weiter steigen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
14.4	Bereits in der Analyse mit Lärmschutzwand und ohne Anschluss der Hafenstraße werden die Lärmgrenzwerte Nachts teilweise nicht eingehalten). Mit Anschluss der Hafenstraße müsste eine Lärmschutzwand mindestens 6,70 m hoch sein, um die Lärmgrenzwerte einhalten zu können.		siehe Stellungnahme 12.1
14.5	Durch einen Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würde die Lärmbelastung im Bereich der Nordstraße noch weiter zunehmen. Sie liegt auch heute schon über den Grenzwerten.		siehe Stellungnahme 1.3
14.6	Aus städtebaulicher Sicht ist es unbefriedigend das alte Walle z.B. durch eine Lärmschutzwand noch weiter vom neuen Stadtteil abzuschotten, ein fließender Übergang wäre sinnvoller.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im weiteren Planungsverfahren zum Anschluss der Hafenstraße wird herauszuarbeiten sein, wie die verträgliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgen kann und welche städtebaulichen Möglichkeiten mit der Umsetzung der Maßnahme S.8 verbunden sind.
14.7	Durch die Überlastung der Nordstraße werden verstärkt Schleichverkehre durch Walle abfließen.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14.8	Der Durchgang Schulze-Delitzsch-Straße ist nicht erforderlich, da etwas weiter südlich bereits eine Wegeverbindung besteht	wird nicht geteilt	Die Durchwegung südlich der Haltestelle weist nicht den geforderten baulichen Standard auf. Sie soll im Rahmen dieser Maßnahme qualifiziert werden.
14.9	Wo erfolgt die Anlage des Radweges entlang der neu geplanten Hafenstraße? Vor oder hinter der Lärmschutzwand?		siehe Stellungnahme 22.27
14.10	Wurde im Konzept berücksichtigt, dass eine rückwärtige Anfahrt an die Häuser der Heimatstraße möglich ist?	Wird im Weiteren geprüft	Im Rahmen der weiteren Planung für eine Anbindung an die Nordstraße wird der Punkt geprüft.
14.11	Die Querung von der Heimatstraße über die Hafenstraße in Verlängerung der Wiedstraße wurde nicht ausreichend im Konzept berücksichtigt. Hier dürfte mit steigendem Verkehrsaufkommen eine Ampel erforderlich sein.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Anforderungen an die Querung der Hafenstraße und mögliche Optionen, diese räumlich einzubringen werden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 ergänzt.
15) GEWOBA			
15.1	Maßnahmen zur Führung des ÖPNV bis zur Hafenkante sollten nicht erst mittelfristig angegangen werden. Hier würde es zu Überlagerungen neu beginnender Bauarbeiten im Straßenbereich und gerade fertig gestellten Wohngebäuden kommen. Konkret sollte kurzfristig entschieden werden, ob Baumaßnahmen für eine Straßenbahn bis zur Hafenkante angegangen werden sollen.	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	die notwendigen (kurzfristig zu erbringenden) Leistungen zur Umsetzung mittel- und langfristiger Maßnahmen werden nicht im Konzept behandelt, d. h. im Konzept erfolgt keine Umsetzungsplanung
15.2	Vorschlag: neue Querungshilfe im Bereich "Blauhaus" über den Kommodore-Johnsen-Boulevard.	wird nicht geteilt	Der Kommodore-Johnsen-Boulevard weist auch in der Prognose eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung auf (unter 5.500 Kfz/ 24h). Im Bedarfsfall können im Mittelstreifen auch nachträglich Befestigungen als Querungshilfen eingebaut werden.
15.3	Vorschlag: verstärkte Kontrollen des regelwidrigen Abstellens von Pkw im öffentlichen Straßenraum in den Seitenbereichen.		siehe Stellungnahme 12.15

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
15.4	Es wäre sinnvoll gewesen, besser zu verdeutlichen, dass der durch Wohnen induzierte Verkehr weitgehend antizyklisch zum durch Arbeitnehmer in der Überseestadt ausgelösten Verkehr auftritt.	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	wird im Konzept entsprechend stärker herausgearbeitet.
16) Bewohner Heimatviertel			
16.1	Berufspendler fahren etwa zu 50 % über die Stephanibrücke, der Rest teilt sich je etwa zur Hälfte auf Verkehre aus Richtung Nordwest und Nordost. Die Stephanibrücke ist daher der bedeutendste Engpass am Rande der Überseestadt. Das Problem besteht hier einerseits in dem nicht ausreichend leistungsfähigen Knotenpunkt an der Eduard-Schopf-Allee und der unzureichenden Einfädelsituation auf der Brücke. Vorschlag: Schaffung einer leistungsfähigeren Situation im Einfädelbereich der Stephanibrücke im Rahmen einer Neuplanung der Brücke.	Wird teilweise geteilt	Analysen zur Verkehrsverteilung zeigen ein anderes Bild der Zielverteilung der Verkehre aus der Überseestadt. Demnach verkehren etwa 22 % der Kfz-Verkehre aus der bzw. in die Überseestadt über die Stephanibrücke (Grafik 45). Mehr Verkehre fließen in Richtung Walle und darüber hinaus (z.B. zur A 27 ab). Die Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke ist bereits Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans (Maßnahme A.11). Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzepts werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
16.2	Weitere Brückenlösungen über die Weser wurden zu wenig untersucht. Vorschlag: Brücke in Verlängerung des Hansators über die Weser in den Hohentorshafen und dort entlang des westlichen Ufers Richtung B6/B75.	wird nicht geteilt	Das grundsätzliche Potential zwischen Überseestadt und den direkt jenseits der Weser liegenden Stadtteilen wurde bei Maßnahme S.13 ermittelt. Alle anderen verlagerten Verkehre wären hinsichtlich Woltmershausen oder der Überseestadt als Durchgangsverkehre zu bezeichnen, die gemäß Zielstellung des Verkehrskonzepts nicht in die Überseestadt gezogen werden sollen. So würden beispielsweise Verkehre über eine Brücke in Verlängerung des Hansators zusätzliche Verkehre in diesen bereits heute überlasteten Straßenzug ziehen.
17) Bewohner Heimatviertel			
17.1	Vorschlag: Ampel oder Zebrastreifen über die Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Überseetor.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Ampel an der Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor ist bereits als Maßnahme S.1 im Konzept berücksichtigt.
17.2	Befürchtung steigender Lärm-, Feinstaub- und Erschütterungsbelastungen durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Noch kein Gutachten zur Entwicklung der Feinstaubkonzentration.		siehe Stellungnahme 14.2
18) Handelskammer Bremen			
18.1	Überlastungssituationen an den Knotenpunkten Hansator/ Nordstraße und Stefanibrücke/ Auf der Muggenburg müssen angegangen werden. Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke ist bereits eine Maßnahme des VEP, bei der es nur an der Umsetzung mangelt. Die Problemlösung kann hier nicht auf das endgültig beschlossene Gesamtkonzept warten.		siehe Stellungnahme 8.8
18.2	Es ist eine direkte Straßenbahnbindung an den Hauptbahnhof erforderlich. Teile der Gleise liegen bereits und sind sofort nutzbar. Auch eine neue Straßenbahnstrecke auf der Konsul-Smidt-Straße wäre wichtig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine direkte Straßenbahnverbindung von der Überseestadt zum Hauptbahnhof mit Wendevorgang am Bürgerpark auf bestehenden Gleisen wird von der BSAG geprüft. Die Weiterführung über die Konsul-Smidt-Straße wird im Verkehrskonzept vorgeschlagen (Maßnahme Ö.4).
18.3	Vorschlag: deutliche Taktverdichtung auf der Linie 20 und fahrtechnische Beschleunigung z.B. durch Mitbenutzung der Gleistrasse Auf der Muggenburg	ist bereits im Konzept berücksichtigt	siehe vorgeschlagene Maßnahmen: Ö.8_4 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3 sowie Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
18.4	Schließung der Lücke auf der A 281 als Schlüsselprojekt. Bremen sollte sich daher verstärkt für eine schnelle Umsetzung einsetzen.		siehe Stellungnahme 1.4
18.5	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor		siehe Stellungnahme 12.19
18.6	Ablehnung der Maßnahme S.4 (Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße), da Umfeld überwiegend gewerblich genutzt wird.		Die Seitenraumnutzung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich nördlich des Abzweigs Überseetor anders dar, als südlich des Überseetors. Im Abschnitt zwischen Überseetor und Am Winterhafen ist der BP 2196 größtenteils bereits durch neues Planrecht verdrängt, das Mischgebiete festsetzt (oder demnächst festsetzen soll). Hier überwiegt daher inzwischen eine Wohnnutzung, wohingegen zwischen Überseetor und Hansator gewerbliche Nutzungen dominieren. Vor diesem Hintergrund ist die Maßnahme S.4 weiterentwickelt worden, sodass die geplante Beschränkung für durchfahrende Lkw nunmehr auf den nördlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße begrenzt werden soll.
19) Mitglied Beirat Walle			
19.1	Es wurde der Wunsch nach einer "Abkürzung" in die Überseestadt geäußert. Dieser könnte auch auf Höhe der Grenzstraße erfolgen.	wird teilweise geteilt	Die Anbindung der Hafenstraße an die Nordstraße stellt für die Bewohner Walles eine Abkürzung in Teile der Überseestadt dar. Eine Verlegung dieser Durchwegung in die Verlängerung der Grenzstraße würde das Durchfahren in Richtung Steffensweg attraktiver gestalten. Ziel ist es jedoch, Verkehre auf der Nordstraße zu bündeln.
19.2	Viele Anwohner des Heimatviertels, der Brabantstraße, Osterlinger Straße und weiterer Straße im Umfeld der Nordstraße sind gegen eine Umsetzung des Durchstichs der Hafenstraße an die Nordstraße. Diese verlagert nur den Verkehr aus der Überseestadt in die benachbarten alten Waller Quartiere.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
20) Bewohner Walle			
20.1	Es sollte erst das Projekt Autobahnanbindung durchgeführt werden und dann sollte man erwägen werden ob "Waller Wied" überhaupt nötig ist.		siehe Stellungnahme 1.4 die Untersuchungen zum Verkehrskonzept Überseestadt zeigen, dass auch mit Fertigstellung des Tunnels in der südlichen Überseestadt keine ausreichenden Kapazitäten für die leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorhanden sein werden. Die Maßnahme S.8 wird daher trotzdem erforderlich sein.
20.2	Die Emissionswerte und der Schallschutz liege schon jetzt über der Norm.		siehe Stellungnahme 1.3
21) Bewohner Heimatviertel			
21.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes bleiben, vor allem im südlichen Abschnitt wo kein Wohnraum ist		siehe Stellungnahme 9.1
21.2	Durch den Anschluss der Hafenstraße wird der Verkehrsfluss auf der Nordstraße noch schlechter und Umweltbelastungen werden für Anwohner unerträglich.		siehe Stellungnahmen 1.2 und 1.3
21.3	Vorschlag: Verlagerung des Großmarktes erwägen	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
22) Bewohner Heimatviertel			
22.1	Längenunterschied der Routen von der Überseestadt (Weiche Kante) zur Innenstadt bzw A27 über Überseetor nur 300m länger als Route über Hansator (Kapitel 2.1.2, S.6)	wird im Konzept genauer formuliert	Der Längenunterschied in Richtung der Innenstadt oder der A27 mag über das Überseetor nur geringfügig kürzer sein. Diese Beschreibung bezieht sich jedoch genauso auf die zuführenden Verkehre in die Überseestadt. Dies wird im Text des Berichtes genauer formuliert.
22.2	Kapitel 2.1.3: Werte in Tabelle stimmen nicht mit Werten aus Abbildung 2 überein. Wichtig sind insbesondere die Abweichungen im Schwerverkehr auf der Konsul-Smidt-Straße	wird nicht geteilt	Die Werte im Kapitel 2.1.3 sind direkt den Verkehrszählungen entnommen. In Abbildung 2 sind dem gegenüber die Analyse-Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmodell für die Überseestadt dargestellt. Abweichungen ergeben sich zwangsläufig durch die in Modellen implementierte Nachbildung tausender individueller Entscheidungen zum Mobilitätsverhalten durch vereinfachte Rechenschritte. Die bestehenden Abweichungen sind in der Modellkalibrierung als vertretbar angesehen worden.
22.3	Kapitel 2.1.6: Nachtfahrerbot für LKW (22-6 Uhr) auf der Hafenstraße wird nicht erwähnt	wird im Konzept genauer formuliert	Der künftige Umgang mit dem Lkw-Nachtfahrverbot wird auf den Maßnahmenblättern zu den Maßnahmen S.4 und S.8 genauer beschrieben.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.4	Kapitel 2.1.7: Was bedeutet überdurchschnittliche Schwerverkehrsmenge in der Konsul-Smidt-Straße? Aus den Schwerverkehrsanteilen kann keine höhere Belastung als in anderen Straßen der Überseestadt abgeleitet werden. Wohnbebauung befindet sich außerdem nur im Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen.	wird teilweise geteilt	siehe Stellungnahme 9.1 Die Einschätzung überdurchschnittliche Schwerverkehrsbelastung bezieht sich auf typische innerörtliche Straßen in Wohngebieten, auf denen Schwerverkehrsanteile üblicherweise unter 5 % liegen. Auf der Konsul-Smidt-Straße ist gemäß der Zählungen mit etwa 9 % zu rechnen.
22.5	Ergänzung kritischer Querungsstellen: Hafenstraße unter der Bahnbrücke, Querung der Konsul-Smidt-Straße auf ganzer Länge außer am Überseetor	wird geteilt und im Konzept ergänzt	siehe Stellungnahmen 3.1-3.3, 14.11
22.6	Befragung von Anwohnern, Beschäftigten und Unternehmen mit nur geringem Rücklauf - Relevanz der Daten nicht gegeben. Auf welcher Grundlage und in welchem Zeitraum wurde befragt?	wurde geprüft	Die Befragung der Unternehmen erfolgte auf Basis eines durch die Wirtschaftsförderung Bremen zur Verfügung gestellten E-Mail-Adressverteilers. Es war aus Sicht der Projektbeteiligten nicht erforderlich, den bereits umfangreichen Adress-Satz weiter zu vergrößern. Die angeschriebenen Unternehmen waren aufgefordert, ihre Mitarbeiter zur Beantwortung des Beschäftigten-Fragebogens zu ermuntern. Es wurde hierfür ein Aushang mitgesandt. Die Bewohner wurden durch Aushänge an allen Hauseingängen in der Überseestadt und das Einwerfen von Flyern in Briefkästen auf die Befragung aufmerksam gemacht. Die Befragungszeit umfasst etwa einen Monat von Mitte November bis Mitte Dezember 2016.
22.7	Grafik 41, S.57: Darstellung des Heimatviertels Grünfläche. Müsste mindestens zum Umland gehören.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Gemäß der Verkehrsbezirkseinteilung des Verkehrsmodells gehört das Heimatviertel zum Umland. Dies wird auf den entsprechenden Abbildung nachgearbeitet.
22.8	Grafik 43, S.62: Flüchtlingsunterkünfte sind als Wohnstandorte dargestellt. Sind diese in Analyseberechnungen eingeflossen? Wurden die Bewohner auch zum Verkehrsverhalten befragt? Wurden die Unterkünfte in der Prognose berücksichtigt?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Flüchtlingsstandorte sind mit vereinfachten Annahmen zum Wegeaufkommen und Verkehrsmittelnutzung in die Analyseberechnungen eingegangen. Eine Befragung fand nicht statt. Die Grundstücke, mit Flüchtlingsunterkünften wurden in der Prognose mit der zukünftigen Nutzung berücksichtigt.
22.9	Kapitel 3.4, S.62: Gebiet an der Stephanikirchenweide ist als Gewerbegebiet festgeschrieben, sodass Wohnnutzung teilweise ausgeschlossen und in der Nachbarschaft unwahrscheinlich ist. Wieso wurde gemischte Wohn- und Dienstleistungsnutzung in Prognose angenommen?	vertiefende Untersuchung erforderlich	Für die Basis-Verkehrsprognose wurden auch Szenarien betrachtet, in denen südlich des Europahafens mehr Gewerbe verbleibt. Das berücksichtigte Szenario einer verdichteten Mischnutzung stellte letztlich das verkehrlich kritischste dar, da hier das höchste Verkehrsaufkommen zu verzeichnen war. Diese Berechnungen sollen kein Vorgriff auf die erforderlichen Diskussionen und Beschlüsse zur Umnutzung des Bereichs südlich des Europahafens sein.
22.10	Wie wurde das Wegeaufkommen für die Analyse in Grafik 48 ermittelt? Die Befragung im Verkehrskonzept und anderen Erhebungen im Raum Bremen ergaben stets höhere ÖPNV-Anteile? Die Annahmen für die Prognose entsprechen den Werten für Bremen heute, sind also nicht innovativ oder folgen Trends.	wird nicht geteilt	Der in Grafik 48 dargestellte ÖPNV-Anteil ist niedriger als in Befragungen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, da die Überseestadt zum Analysezeitpunkt wesentlich stärker gewerblich geprägt war, als dies für Gesamt-Bremen zutrifft und Arbeitswege häufiger mit dem Pkw zurückgelegt werden. Mit dem dargestellten ÖPNV-Anteil können die aus Erhebungen der BSAG gewonnen Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen der Überseestadt sehr gut abgebildet werden. Er ist daher im Sinne einer Modellkalibrierung als realitätsnah einzustufen. Die Prognose der Verkehrsmittelwahl für die Überseestadt stellt im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl eine erhebliche Änderung dar, vor allem, was den Rückgang des MIV-Anteils betrifft. Sie berücksichtigen dabei vor allem die strukturellen Änderungen im Gebiet selbst (stärker Durchmischung) führt zu mehr kurzen Wegen, die nicht mit dem Pkw zurückgelegt werden. Darüber hinaus sind grundsätzliche Annahmen zur Wirkung der verkehrsvermeidenden Maßnahmen des VEP eingeflossen.
22.11	Kapitel 5.2: Wie wurden die einzelnen Bewertungsparameter untereinander gewichtet? Detaillierte Aufstellungen der Kosten und jährlichen Kosten fehlen.	wird nicht geteilt	Im Bewertungsverfahren wurden die einzelnen Bewertungskriterien nicht untereinander gewichtet. Jeder der 16 Indikatoren hat die gleiche Wertigkeit. Auf eine detaillierte Darstellung der Kosten wurde aus Übersichtsgründen verzichtet. Die angegebenen Werte Investitionskosten und jährliche Kosten waren die einzigen, die bewertungsrelevant waren.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.12	Maßnahme S2: Zielkonflikt einer schlechteren Erreichbarkeit der Überseestadt nicht gegeben, da es um abfließende Verkehre geht. Es fehlt eine Betrachtung, ob es durch die Verlagerung zu Problemen an den anderen Knotenpunkten kommt.	wird teilweise geteilt	Erreichbarkeit begrenzt sich nicht auf zuführende Verkehre. Hierunter werden genauso abführende Verkehre verstanden. In dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.2 wurden qualitative Einschätzungen zum Einfluss auf die übrigen Knotenpunkte ergänzt.
22.13	Maßnahme S3: zweispuriges Abbiegen auf Stephanibrücke nicht wirkungsvoll solange Einfädeln auf der Brücke nicht verbessert wird.		siehe Stellungnahme 8.8
22.14	Maßnahme S4: Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Hansator keine Wohnbebauung. Verlagerung an ein Wohngebiet nicht zielführend. Lärmschutzwand nicht ausreichend und teuer.		siehe Stellungnahme 9.1
22.15	Maßnahme S5: Wieso sind die Kosten 0, wenn Gutachten eingefordert werden?	wurde geprüft	Gutachten zum Neuanschluss des vierten Knotenarmes waren auch ohne die Empfehlung des Verkehrskonzepts geplant und erforderlich
22.16	Maßnahme S6: Rückstau beginnt bereits am Utbremer Autobahnzubringer - Grüne Welle über Nordstraße hinaus nicht ausreichend wirkungsvoll. Linksverkehr zur Neptunstraße bleibt unerwähnt. Vorschlag: Begrenzung der Fußgängerfreigabezeiten an der Neptunstraße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die bereits durchgeführten Untersuchungen zur Verbesserung der Grünen Welle im Zuge des Hansatores zeigen, dass durch eine bedarfsgerechte Reduktion der Freigabezeiten für Fußgänger an der Neptunstraße Kapazitäten gewonnen werden können. Ist als Maßnahme S.6 im Konzept berücksichtigt.
22.17	Maßnahme S8: Wechselwirkungen oder Konflikte zum Knotenpunkt Elisabethstraße/ Nordstraße werden nicht benannt.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die möglichen Wechselwirkungen zwischen Hafenstraße und Elisabethstraße wurden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht erwähnt. Dies wurde nachgeholt.
22.18	Maßnahme S8: Für den Einbau der Linksabbiegespur in die Überseestadt müsste der nördliche Geh- und Radweg an der Nordstraße verschmälert werden. Lärmauswirkungen auf die Bebauung an der Nordstraße bleiben unerwähnt.	wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Die erforderlichen Anpassungen im Bereich der Nordstraße sind im Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht ausreichend erläutert und werden nachgearbeitet. Eine Verschmälerung des Geh- und Radweges ist jedoch nicht geplant, vielmehr eine Rücknahme der hier angeordneten Stellplätze.
22.19	Maßnahme S8: Nachtfahrverbot auf der Hafenstraße bleibt unberücksichtigt		siehe Stellungnahme 22.3
22.20	Maßnahme S8: Kosten erscheinen sehr niedrig	wird geteilt und im Konzept genauer erläutert	Die Kosten für Maßnahme S.8 enthielten zunächst nicht die Kosten für die Lärmschutzwand zum Heimatviertel, da diese bereits durch Maßnahme S.4 begründet war. Die Kosten wurden jetzt der Maßnahme S8 zugeordnet.
22.21	Maßnahme S8: es wird nicht beleuchtet, wie zusätzliche Verkehre zur Neubaustrecke gelangen sollen, insbesondere die Linksabbieger vom Knotenpunkt Hansator/Nordstraße, wenn Linksabbiegen dort untersagt wird.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die Wechselwirkungen zwischen dem Linksabbiegeverbot an der Kreuzung Hansator/ Nordstraße zur Maßnahme S.8 wurden auf dem Maßnahmenblatt S.8 genauer beschrieben.
22.22	Maßnahme S8: Es wird nicht als Zielkonflikt erwähnt, dass Ausweichverkehre auf die Elisabethstraße zunehmen könnten.		siehe Stellungnahme 22.17
22.23	Maßnahme S8: Die Hafenstraße soll zahlreiche zusätzliche Verkehre aufnehmen und gleichzeitig zurückgebaut werden - wie soll das im Detail funktionieren?	wurde geprüft	Die Hafenstraße war vor dem Aufbau des heutigen Haupterschließungsnetzes der Überseestadt eine Hauptzufahrt zum ehemaligen Hafengebiet und ist dementsprechend großzügig dimensioniert worden. Gemäß der Prognosen des Verkehrskonzepts wird die Hafenstraße auch mit Anschluss an die Nordstraße eine Verkehrsbelastung aufweisen, die auf lediglich einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtung abgewickelt werden kann. Nur auf dem Neubauabschnitt zwischen der Kurve der Hafenstraße und Nordstraße werden zwei Spuren je Richtung benötigt, um die erforderlichen Abbiegespuren unterzubringen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.24	Maßnahme S9: Warum müssen nur hier Straßenbahngleise verlegt werden? Die Kosten dieser Maßnahme sind höher, warum?	wurde geprüft	An der Hafenstraße kann größtenteils der Streifen für den Ruhenden Verkehr an der Nordstraße für die Einrichtung der zusätzlichen Spur genutzt werden. Dies ist am Überseetor aufgrund der Nähe zur Schule nicht möglich. Daher müssen hier Gleise angepasst werden, was die Kosten stark vergrößert. Die Kosten zu Maßnahme S.8 wurden jedoch angepasst, sodass die Kosten beider Maßnahmen jetzt vergleichbar hoch sind (siehe Stellungnahme 22.20).
22.25	Maßnahmen Radverkehr sind sehr gut, führen aber nur zu einer Reduktion von 500 Kfz/ Fahrten am Tag. Warum so wenig?	wurde geprüft	Die Befragungen der Beschäftigten der Überseestadt zeigte, dass ein großer Teil der Beschäftigten vergleichsweise weite Arbeitswege von über 10 km zurückzulegen hat. Außerdem ist es derzeit so, dass für Arbeitnehmer das Auffinden eines Stellplatzes in der Nähe des Arbeitsplatzes meist unproblematisch ist, da gemäß Stellplatzsatzung auf gewerblich genutzten Grundstücken zahlreiche Stellplätze untergebracht werden. Auch wenn auf Stellplatzflächen, die im öffentlichen Zugriff liegen, die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden soll (Maßnahme S.14), schränkt dies die Wirksamkeit von Radverkehrsmaßnahmen ein.
22.26	Maßnahme R9: Sanierung des Überwegs ist überfällig, Durchstich durch Deich nachrangig, da bereits Möglichkeiten vorhanden und weiterführende Wege an Hafenstraße fehlen.		siehe Stellungnahme 14.8
22.27	Maßnahme R10: Eigentumsverhältnisse für Durchgang zu klären. Wie ist Durchgang mit Lärmschutzwand vorstellbar?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Eigentumsverhältnisse stehen der Maßnahme nicht im Wege. Mit Herstellung des Straßenneubaus (Maßnahme S.8) werden die Hafenstraße und die Nordstraße auch für den Rad- und Fußverkehr miteinander verknüpft. Maßnahme R.10 als Einzelmaßnahme entfällt dann. Nach den Vorüberlegungen ist der Durchgang mit Lärmschutzwand möglich. Näheres ist im weiteren Planungsverfahren zu erörtern.
22.28	Anlage 10: Die Zahlen der Verkehrsentlastung/ -mehrbelastung unterscheidet sich in den Maßnahmenblättern S8 und S9 und in Anlage 10, warum?	wurde geprüft und angepasst	Die Abbildungen zur Wirksamkeit der Maßnahmen wurden in den Anlagen 9 und 10 angeglichen.
22.29	Kapitel 5.4.3: Am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße waren lange Wartezeiten auf den Geradeauspuren in die Innenstadt maßgebend. Diese werden mit den Maßnahmen S8 und S9 neu belastet. Wie ist die Verbesserung der Verkehrsqualität zu erklären?	wurde geprüft	Durch den Lückenschluss Weserquerung im Zuge der A281 wird mit einer Reduktion der Verkehrsströme zwischen Werftstraße und Stephanibrücke um etwa 5.000 Kfz/ 24h gerechnet. Der Wegfall dieser Belastung am genannten Knotenpunkt kommt den kritischen Geradeausfahrrn zugute, die durch die Maßnahmen S.8 oder S.9 nicht im selben Maße neu belastet werden.
22.30	Öffentlichkeitsbeteiligung unzureichend (Vorstellung nur in zu kleinen Räumlichkeiten des Beirates und im Internet, kurzer Rückmeldezeitraum)	wird teilweise geteilt	Das Interesse an der öffentlichen Beiratsitzung, in dem das Konzept erstmalig vollständig vorgestellt wurde hat die Organisatoren überrascht. Dies wird künftig anders vorzubereiten sein. Die Beteiligungsphase ist hinsichtlich ihrer Frist noch einmal bis Ende November verlängert worden, sodass ausreichend Zeit für die Übersendung von Stellungnahmen zur Verfügung stand.
22.31	In den Befragungen geäußerte Problemlagen nicht ausreichend in Maßnahmen überführt (Stephanibrücke, Zubringer Überseestadt).	wird nicht geteilt	Die Wichtigkeit der Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ist im Konzept in ausreichender Form herausgestellt. Die Maßnahmen sind auch bereits Teil des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahmen BS.1, A.1.1, A.14a, A.23) und entsprechend in der Verwaltung präsent.
22.32	Nicht ausreichende Berücksichtigung der Betroffenen direkt am Rand der Überseestadt.	wird nicht geteilt	Die Maßnahmenempfehlung des Verkehrskonzepts beruht auf einer gutachterlichen Empfehlung der verkehrlich wirkungsvollsten Option. Dies ersetzt nicht das anschließende Baurechtsverfahren, bei dem die Belange aller von einer Maßnahme Betroffenen abgewogen werden.
22.33	Entmietung des für Maßnahme S8 abzureißenden Gebäudes bereits vor Konzeptbeschluss erweckt den Eindruck, dass bereits Tatsachen geschaffen werden.	wird nicht geteilt	Das Grundstück war bis zum 31.12.2015 per Erbbaurechtsvertrag an einen Stauereibetrieb vergeben. Es wurde nicht verlängert, da in dem Bereich eine Rad- und Fußgängeranbindung zwischen der Nordstraße über die Hafenstraße, die zwischenzeitlich erstellte Rampen- und Treppenanlage im Kurvenbereich der Hafenstraße auf die höhergelegenen Fläche und weiter über den Fußweg und den Verkehrshof vorbei an das Hauptzollamt Bremen zur Konsul-Smidt-Straße vorgesehen ist. Dabei handelt es sich um eine von insgesamt fünf Anbindungen, die den Stadtteil Walle mit der Überseestadt verbinden sollen. Die Entscheidung, das Erbbaurecht nicht zu verlängern ist letztmalig Mitte 2015 getroffen worden und damit lange bevor das Gutachten zum Integrierten Verkehrskonzept beauftragt wurde (Vertragsdatum 24.05.2016). Ein Zusammenhang zwischen dem Integrierten Verkehrskonzept und der Entscheidung das Erbbaurecht nicht verlängern besteht daher nicht.
23) Bewohner Heimatviertel			
23.1	Durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße entstehen Belastungen für die Bewohner des Heimatviertels und Steffenswegviertel durch Lärm Feinstaub und Erschütterungen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
23.2	Durch den Anschluss der Hafenstraße besteht die Gefahr, dass die Kreuzung zur Elisabethstraße zurückgebaut wird, um Verkehrsfluss auf der Nordstraße zu verbessern.	wird nicht geteilt	Ein Rückbau der Kreuzung zur Elisabethstraße ist nicht geplant. Die Signalisierung wird an dieser Stelle auch weiterhin benötigt, um die Straßenbahnhaltestelle zu Fuß sicher erreichen zu können.
23.3	Der Ausschluss der Emder Straße als alternative Zufahrt zur Überseestadt ist nicht ausreichend nachvollziehbar. Belange der Bewohner des Heimatviertels nicht ausreichend berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 4.1
24) Bewohner Heimatviertel			
24.1	Nordstraße bereits heute stark belastet. Mit dem Anschluss der Hafenstraße wird hierauf weiterer Verkehr gelenkt, was zu steigendem Lärm und Feinstaubbelastungen führt.		siehe Stellungnahme 1.3
25) Bürgerinitiative Heimatviertel			
25.1	Alle Unterlagen werden noch als vorläufig oder Entwurf bezeichnet. Endgültige Anregungen können erst zu abschließend festgelegten Maßnahmen formuliert werden.	wird nicht geteilt	Aufbauend auf den Stellungnahmen wird der Entwurf des Abschlussberichts zur Beschlussfassung weiter bearbeitet. Dabei werden die Anregungen der Stellungnahmen eingearbeitet. Eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung ist derzeit nicht geplant. Die Beschlussfassung wird in den parlamentarischen Gremien öffentlich diskutiert.
25.2	Waller Wied wurde in den Befragungen nicht berücksichtigt. Das Gutachten, insbesondere die Eingangsdaten des Verkehrsmodells sind unvollständig. Das Konzept ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.3	Hafenstraße - Die Würdigung der nachbarschaftlichen Interessen wird nicht beachtet. Damit ist der Tatbestand unbeabsichtigte Härte erfüllt. Die Abwägung ist im Rahmen der Änderung des BPlans nicht erfolgt.	wird nicht geteilt	Eine Abwägung im Sinne eines Bebauungsplansverfahrens wurde nicht durchgeführt. Das formale Verfahren zur Baurechtsschaffung würde folgen.
25.4	Umsetzung des Senatsbeschlusses vom 27.11.2001 (Rückbau der Hafenstraße) wird gefordert. Vorgabe aus diesem Beschluss im Gutachten nicht berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 6.4
25.5	Befragung berücksichtigte die Bewohner des Waller Wieds nicht obwohl diese direkte Anwohner sind. Grundlage des Verkehrskonzepts ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.6	Forderung: Prüfung der Umweltauswirkungen der Maßnahme S8 und ggf. Anschluss einer Umweltverträglichkeitsprüfung.		siehe Stellungnahme 14.2
25.7	Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Überseestadt führt zu einer stärkeren Verlagerung der Verkehre nach Walle.	wird nicht geteilt	In der Überseestadt werden keine Kapazitäten für den MIV reduziert. Aufgrund der steigenden Verkehrsnachfrage aus der Gebietsentwicklung werden eher weitere Kapazitäten geschaffen, um ausreichenden Verkehrsfluss sicherzustellen. Verkehrsreduktion erfolgt durch modale Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Eine stärkere Verkehrsverlagerung nach Walle wird nicht erwartet zumal auch in den Prognosefällen die Belastung der Nordstraße geringer ist als in der Analyse (Voraussetzung Lückenschluss Wesertunnel A281).
25.8	Nicht ausgewogene Berücksichtigung der Belange der Bewohner der Überseestadt und der Bewohner direkt angrenzender Gebiete.	wird nicht geteilt	Die Belange der Anwohner in der Überseestadt und in angrenzenden Gebieten werden ausgewogen berücksichtigt und gewürdigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.9	Verlagerung von Lkw-Verkehren aus der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafenstraße ist nicht sinnvoll, da mit Emder Straße bereits ein guter Anschluss für den Schwerverkehr besteht.		siehe Stellungnahme 12.1
25.10	Maßnahme S.8 widerspricht der Zielsetzung der Stadt und der Richtlinie 2002/49/EG. Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft und abgewogen. Maßnahme ist zu streichen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.11	Bewertungsindikatoren des VEP nicht für ein Verkehrskonzept in einem Ortsteil geeignet. Dadurch kommt eine hohe Ungenauigkeit in der Bewertung zustande. Das Gutachten ist damit nicht korrekt bzw. liefert falsche Aussagen.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des VEP sind zumeist sehr allgemeingültig formuliert. Einzelne Kriterien, die sich auf einen bestimmten Raum bezogen (z.B. Gesamtstadt) wurden in der Bewertung durch die Gutachter hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Überseestadt beschränkt und eignen sich daher für die grundsätzliche Bewertung bzw. Wirkungsbeurteilung der Maßnahmen.
25.12	Eine Verbesserung im Ortsteil Überseestadt führt zu einer Verschlechterung anderer Ortsteile in Walle. Es fehlt die ganzheitliche Betrachtung des Stadtteils Walle und der angrenzenden Gebiete. Es ist eine Überarbeitung des IVKS nötig.		siehe Stellungnahme 1.3
25.13	Die Bewertungen jeder Einzelmaßnahme ist nicht nachvollziehbar bzw. ungleichmäßig. Hier werden die privaten Belange nicht berücksichtigt. Damit ist es eine fehlerhafte oder gar keine Abwägung erfolgt.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des Verkehrskonzepts bilden alle wichtigen Bewertungsaspekte in Zusammenhang mit verkehrlichen Fragestellungen ab. Die Bewertung erfolgte für jede Maßnahme auf der gleichen Basis, damit sind die Bewertungsergebnisse im Verkehrskonzept untereinander vergleichbar. Die Bewertung des Verkehrskonzepts und der Variantenvergleich ersetzen keine Abwägung im Rahmen der Baurechtsschaffung.
25.14	Die Konsul-Smidt-Str. wurde für den Schwerlastverkehr gebaut, siehe Begründung im BP 2196. Diese Straße sollte 60 % des gesamten Ziel- und Quellverkehr der Überseestadt aufnehmen. Heute haben wir noch nicht einmal dieser Wert erreicht obwohl andere Erschließungsstraßen bereits die 3 fache Überlast verzeichnen. Das Lkw-Durchfahrverbot der Konsul-Smidt-Straße (Maßnahme S4) darf somit nicht umgesetzt werden. Keine Prüfung der Ziel/Quell Verkehre erfolgt		siehe Stellungnahme 9.1
25.15	Maßnahme S8: In der Stellungnahme zum Lärm vom 6.9.2017 wurde keine Gemeindegelage betrachtet (Gewerbe, Schienenfahrzeuge- (Verschiebegleise und Verkehrslärm gemeinsam) und es wurden mit den falschen Verkehrszahlen gerechnet. Wir fordern die dazugehörigen und einzuhaltenden Gesetze, Verordnungen und Regeln für den Lärmschutz ein. z. B. BGB, BauGB, BauNVO, DIN18005, TA-Lärm, 16. BImSchV, 24. BImSchV, RLS 90	wird nicht gefolgt	Bei den schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen der Baurechtsschaffung werden alle gültigen Rechtsvorschriften berücksichtigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.16	Maßnahme S.8: Eine Alternative (Getreidestraße und Emder Str.) wurde aufgrund von Kurven als nicht zielführend bewertet. Das ist aber eindeutig fehlerhaft. Die Kurvenfahrt über die nicht gewollte Hafenstraße ist genauso kurvenreich. Die Getreidestr. und die Emder Str. als Erschließungsstraßen für die Überseestadt sind noch lange nicht an deren Kapazitätsgrenzen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.17	Maßnahme S8: Die 16. BImSchV fordert eine UVP (nach dem UVPG) bei Straßen Neubauten und großen Änderungen. Warum wurde diese nicht bereits ausgeführt. Wir fordern eine UVP für diese Einzelmaßnahme.		siehe Stellungnahme 14.2
25.18	Das Basisszenario ist erst für 2030 vorhergesagt. Somit ist keine Eile geboten um eine zusätzliche Erschließungsstraße zu generieren. Das Ortsgesetz mit dem BPlan 2196 wurde damit begründet. Eine Änderung dieses BPlan hätte erst einmal dem Beirat bzw. den Bürgern vorgetragen werden müssen und ein neuer BPlan aufgestellt werden müssen. Hier soll der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werden. Auch sind bereits Haushaltsgelder 2018/2019 dazu beantragt wurden, ohne Freigabe einer Maßnahme.	wird nicht geteilt	Bereits heute zeigen sich schon Überlastungserscheinungen in der Überseestadt. Mit der weiteren Entwicklung werden zusätzliche Verkehre zu einer weiteren Verschärfung der Situation beitragen. Angesichts der langen Planungsvorläufe verschiedener Maßnahmen ist ein kurzfristiger Beginn der erforderlichen Planungen anzustreben. Es erfolgte keine Änderung des BPlan 2196 in den Aussagen zur Hafenstraße. Die Umsetzung ist teilweise ausgesetzt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.4.
25.19	Maßnahme S.13: Durch fehlerhafte Kriterien Bewertungen wurden diese Maßnahme runtergerechnet bzw. ausgeschlossen. Diese Brücke würde die gesamte Verkehrsproblematik lösen. Diese Maßnahme ist so schnell wie möglich aufzunehmen und umzusetzen.	wird nicht gefolgt	Eine Brücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee würde erhebliche Verkehrsmengen in den Bereich Überseepark ziehen. Dies würde in Widerspruch zur Zielstellung der Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen stehen.
25.20	Im Gutachten wurde die Pos. 2.1.6. fehlerhaft dargestellt. Es fehlt die Umsetzungsvorgabe: Die Hafenstraße muss nach Fertigstellung der neuen Erschließung über das Hansator unterbrochen werden, so dass kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist. Aus diesem Grund ist diese Maßnahme aus den umzusetzenden Maßnahmen zu streichen.		siehe Stellungnahme 6.4

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.21	Eine Reduzierung der Verkehre auf der Konsul-Smidt-Str. ist nach Festlegung des Gutachters gar nicht nötig. Im Bereich von Schuppen III ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von etwa 10.000 Kfz zu rechnen (Abbildung 13). Dies ist für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße ein unproblematischer Wert. Durch die Änderungen in der Führung der Schwerverkehre könnte der Schwerverkehrsanteil jedoch gegenüber der Analyse von 5 % auf 2 % deutlich reduziert werden. Ist aber nicht nötig, da absolut nicht mit einer Zunahme der Schwerverkehrsmengen zu rechnen ist. Verzicht auf die Maßnahme S4 und S8.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung zum Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ergibt sich nicht aus dem Ziel einer Schwerverkehrsentlastung auf der Konsul-Smidt-Straße. Vielmehr ist eine gesamtheitliche Entlastung des Bereichs Hansator vom Kfz-Verkehr Ziel der Maßnahme. Zur Änderung von Maßnahme S.4 siehe Stellungnahme 9.1
25.22	Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen beruhen im IVK nur auf vielen Annahmen. In dem Verkehrskonzept wurden 22 Annahmen getroffen. Folgende vorgeschlagene Maßnahmen sind hier betroffen und zeigen die auch die abgeschätzten Reduzierungen der Fahrten pro Tag oder Werktag: S13 - 2000, R1 - 500, R2 - 500, R3- 1000, R4 - 1000, R7 - 500, R8 - 500, R9 - 500, R10 - 500, R11 - 500, R12 - 1000, R13 – 500, R14 – 1000, Ö8_4 – 1200, Ö8_5 – 1200, Ö10 – 1200, M1 – 500, M2 – 500, M3 – 500, M4 – 500, M6 – 550. Die Summe der Annahmen beträgt min. 16.150 Kfz-Fahrten/Tag. Diese hohe Schätzung rechtfertigt keine kurzfristig umzusetzende Maßnahme. Es ist eine ganzheitliche Verkehrsuntersuchung durchzuführen, die die Problemknotenpunkte außerhalb der Überseestadt mit einschließen.	wird nicht geteilt	Die in der Stellungnahme erwähnten Entlastungspotentiale sind nicht für jede Maßnahme einzeln zu verstehen. Vielmehr führen z.B. die Radverkehrs-Maßnahmen des Optimierungsszenarios zu einer Entlastung des Straßenraums um etwa 500 Kfz/ Fahrten je Tag. Die betrifft also die Gesamtwirkung der Maßnahmen R.1, R.2, R.7, R.8, R.9, R.11 und R.13. Die Wirkungsschätzung erfolgte aus den Erfahrungen des Gutachters heraus und war insbesondere wichtig, um die Maßnahmenwirkung im Prognosefall im Verkehrsmodell zu implementieren. Mit den geschätzten Maßnahmenwirkungen wird keine kurzfristige Umsetzung einer Maßnahme begründet. zur Erweiterung der Untersuchung auf Gebiete außerhalb der Überseestadt siehe Stellungnahme 2.7
25.23	Maßnahme S8: Die Verlagerung der Zufahrt für den Großmarkt auf (Eduard-Suling-Str.) ist schnellstmöglich auszuführen. (Stellplätze und Zufahrt können verlegt werden, siehe hierzu Protokoll vom 16.5.2017 FA Überseestadt / Beirat Walle). Dadurch wird der neue Durchstich an der Hafenstraße überflüssig. Diese Maßnahme ist zu streichen.	wird nicht geteilt	Die Schaffung einer Zufahrt zum Großmarkt von der Eduard-Suling-Straße aus könnte unter Umständen die Attraktivität der Zufahrt Emder Straße stärken, als Ersatz für die Hauptzufahrt ist diese neue Zufahrt jedoch nicht geplant. Die Maßnahme S.8 begründet sich zudem nicht aus der Verlagerung der Lkw-Verkehre zum Großmarkt. Vielmehr ist die Schaffung einer zusätzlichen Anbindung an die Nordstraße zur Entlastung des Hansators Ziel der Maßnahme S.8.
25.24	Die Kriterien für die Bewertung der Maßnahmenblätter wurde aus der VEP 2025 übernommen. Diese Kriterien passen nicht für einen Ortsteil wie die Überseestadt. Das Gutachten ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 25.11

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.25	Maßnahme S.8: Gem. BauGB ist das Ergebnis der Umweltprüfung in der zu erfolgenden Abwägung zu berücksichtigen. Wie kann eine Abwägung durchgeführt wurden sein, ohne die geforderte Umweltprüfung ausgeführt zu haben. Diese Maßnahme darf so nicht umgesetzt werden.		siehe Stellungnahme 25.6
25.26	Ich stelle hiermit das Beteiligungsverfahren über das IVK in Frage und wünsche mir eine Überprüfung der Reihenfolge. Nicht den zweiten Schritt vor den ersten machen. Wie kann ein Beteiligungsverfahren über Maßnahmen gestartet werden, obwohl die rechtlichen Belange der Einzelmaßnahmen noch nicht auf gesetzlichen Durchführbarkeiten und der rechtlich einwandfreien Abwägung erfolgte.	wird nicht geteilt	Das Verkehrskonzept dient als konzeptioneller Rahmen der verkehrlichen Entwicklung der Überseestadt. Es sollten grundsätzlich sinnvolle und zielführende Maßnahmen identifiziert werden. Eine daran anschließende detaillierte Planung einschließlich der Abwägung aller Belange und ein Verfahren zur Baurechtschaffung werden dadurch nicht negiert.
25.27	Der Hafenstraßendurchstich basiert nur auf Annahmen in der Zukunft, wie z.B. Realisierung des Wesertunnels, Entwicklung der Verkehrszahlen. Sollte die vorgestellte Maßnahme S8- Hafenstraßendurchstich auf eine Abwägung beruhen, wäre diese Abwägung nicht rechtskonform durchgeführt worden. Die dazu vorliegenden Unterlagen entsprechen nicht der aktuellen Sach- und Rechtslage. Das Gutachten ist damit fehlerhaft.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung einen Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich der Hafenstraße zu errichten ist nicht das Ergebnis einer Abwägung nach BauGB sondern das Ergebnis eines verkehrlichen Variantenvergleichs. Die für das anstehende Planungsverfahren erforderlichen Abwägungen und Untersuchungen zum Umwelt- und Lärmschutz sind durch den Variantenvergleich nicht ersetzt.
25.28	Maßnahmen S4, S8 und S9: Die aus dem VEP 2025 festgelegten Maßnahmen wurden bis heute nicht ausgeführt. Aus diesem Grund sind erst diese Maßnahmen aus 2014 umzusetzen. Nicht den zweiten Schritt vor dem ersten.	wird nicht geteilt	Der VEP als gesamtstädtisches Konzept war Grundlage der Erstellung des Verkehrskonzepts für den Teilraum Überseestadt. Der VEP behält daher seine Gültigkeit und die Bedeutung der VEP-Maßnahmen für die Entwicklung der Überseestadt wird im Bericht hervorgehoben. Nichtsdestotrotz wurden bei der Erstellung des Verkehrskonzepts für die Überseestadt teils räumliche Ansätze identifiziert, die den VEP-Maßnahmen nicht entgegen stehen, jedoch helfen können, teils räumliche Probleme zu lösen. siehe auch Stellungnahme 8.8
25.29	Vorschlag: bedarfsgesteuerte Nutzung der Spuren auf dem Hansator für Geradeausfahrer oder Linksabbieger (z.B. nur Geradeausverkehr in Spitzenzeit zugelassen).	wird nicht geteilt	Eine bedarfsabhängige Freigabe von Spuren für Abbiegebeziehungen ist nicht möglich, da insbesondere die Linksabbiegemöglichkeit in die Neptunstraße mit dem Untersagen des Linksabbiegens an der Kreuzung Hansator/Nordstraße immer erforderlich ist.
25.30	Vorschlag: Zulassen des Linksabbiegens von Am Kaffeequartier auf die Lloydstraße	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Linksabbiegen aus der Straße Am Kaffee-Quartier in die Lloydstraße soll für Busse und Pkw zugelassen werden (Maßnahme Ö.8_3)
25.31	Vorschlag: zusätzliche Weserquerung zur Entlastung der Rampe der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 16.2
25.32	Vorschlag: P&R-Maßnahme zur Entlastung der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 2.8
25.33	Vorschlag: Zubringerbuslinie zur Straßenbahnlinie 3 von der Hafenkante bis zum Hansator (mögliche Umsteigepunkte: Eduard-Schopf-Allee oder Waller Stieg)	wird nicht geteilt	Alle Nutzer aus der bzw. mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt besteht die Möglichkeit, mit der Buslinie 20 von der Hafenkante (Hst. Hafenkante) zu den genannten Zugangspunkten der Straßenbahnlinie 3 zu gelangen. Die Linie 20 bietet den Fahrgästen aus der westlichen Überseestadt darüber hinaus zusätzlich den Vorteil einer Direktverbindung zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Walle. Das Konzept enthält als mittelfristigen Lösungsvorschlag zur besseren Anbinde der westlichen Überseestadt die Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 (Ö.8_5). Als kurzfristige Maßnahmen werden Verstärkerfahrten der Linie 20 auf dem Teilstück Hauptbahnhof - Hafenkante empfohlen (Ö.10) mit einer alternativen Streckenführung über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße (Ö.8_3) (Abweichen von der stauanfälligen Straße Auf der Muggenburg)

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.34	Vorschlag: Straßenbahn-Express-Linie Gröpelingen - Hauptbahnhof auf bestehenden Gleisen als Ersatz für Maßnahme Ö8_5	wird nicht geteilt	Die Straßenbahn-Express-Linie stellt keinen Ersatz für die Maßnahme Ö8_5 (Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20) dar, da sie nicht den Zweck verfolgt, die Erschließungslücke im hinteren Bereich der ÜS zu schließen. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. - Überseestadt - Gröpelingen (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand). Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich.
25.35	Vorschlag: Autofähre zwischen Überseestadt und Woltmershausen	wird nicht geteilt	Der verkehrliche Nutzen aus Woltmershausen heraus wird als sehr gering eingeschätzt. Zusätzlich werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre erwartet. Die Anleger in Woltmershausen und der Überseestadt sind nicht für Autofähren eingerichtet bzw. nicht mit dem Auto erreichbar. Den notwendigen Infrastrukturkosten für den Umbau und die Erreichbarkeit der Anleger stehen nur geringe Nutzen gegenüber, dadurch wird eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt.
25.36	Vorschlag: Radwegverbindung zwischen Weserufer und Ende Europahafen als kurzfristig umsetzbarer Ersatz einer Brücke über den Europahafen.	wird teilweise geteilt	Die Maßnahme R.2 beinhaltet bisher bereits eine Anbindung des Weseruferradweges an die Straße Auf der Muggenburg. Es wird darüber hinaus eine Fertigstellung eines Geh- und Radweges an der südlichen Straßenseite dieser Straße als Maßnahmenbestandteil ergänzt. Dann besteht eine Verbindung zwischen Europahafen und Weserufer. Brücke über Europahafen ist dennoch für die fußläufige und Rad-Verbindung der Südseite mit dem Rest der Überseestadt und Walle erforderlich.
25.37	Vorschlag: Abstellboxen für Pendler, die ihre Fahrräder länger abstellen wollen an Bahnhöfen und in Parkhäusern integrieren.	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme R.13 ergänzt
25.38	Vorschlag: weitere Querungsmöglichkeiten im Zuge der Konsul-Smidt-Straße		siehe Stellungnahmen 3.1-3.3
25.39	Der Abgleich von Zählwerten für die Hafenstraße (Knotenpunktzählungen an den beiden Enden der Straße) und den Angaben zur Analyse des Verkehrskonzeptes ergaben große Abweichungen in der Belegung der Hafenstraße: nördlicher Abschnitt: gezählt 3.900 Kfz/ 24h - modelliert 1.300 Kfz/ 24h, südlicher Abschnitt: gezählt 4.000 Kfz/24h - modelliert 1.800 Kfz/ 24h	wird teilweise geteilt	Die angegebenen Vergleichswerte aus dem Modell entsprechen nicht den Vergleichsquerschnitten zu den Zählungen. Im Nördlichen Abschnitt weist das Verkehrsmodell eine Belastung von 2.200 Kfz/ 24 h auf, im südlichen Abschnitt eine Belastung von 2.400 Kfz/24h. Die Abweichungen sind damit noch immer vergleichsweise hoch. Die Abweichungen an der Hafenstraße sind dem Gutachter aber bekannt gewesen. Sie wurden im Rahmen der Kalibrierung als vertretbar eingestuft, insbesondere, da die parallel verlaufenden Straßen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße eine sehr hohe Übereinstimmungen aufweisen und das Verkehrsmodell vor allem aufgestellt wurde, um die Belastungen an den Hauptknotenpunkten (z.B. an Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße) gut abzubilden. Daraus ergibt sich, dass das Verkehrsmodell zwar geeignet ist grundsätzliche verkehrliche Effekte von Einzelmaßnahmen im Kfz-Netz abzubilden, nicht jedoch um die exakte Höhe der Verkehrsverlagerungen abzubilden. Hierfür werden in den anstehenden Planungsverfahren vertiefende Untersuchungen durchzuführen sein. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
25.40	Aus den Abweichungen in der Analyse ergibt sich, dass auch die Belastungen in der Prognose für die Hafenstraße unterschätzt werden. Im Zielszenario wäre mit etwa 15.000 Kfz/ 24h zu rechnen.	wird nicht geteilt	Eine Übertragung eines relativen Fehlers aus der Verkehrsanalyse in die Prognose ist nicht zulässig, wenn die grundsätzlichen Parameter der Verkehrserzeugung in Summe zu ausreichend genauen Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet führen. Ein Abgleich der Belastungen am Rand des Untersuchungsgebietes im Verkehrsmodell und aus den Zählwerten ergeben hier eine sehr hohe Übereinstimmung, sodass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die dargestellten Verkehrsmengen in Summe ausreichen, um das Verkehrsgeschehen ausreichend genau abzubilden. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
26) Berthold Vollers GmbH			
26.1	Einbeziehung der Bereiche Speicher II und III sowie die Grundstücke an der Hafenstraße in die längerfristige Planung als Büro oder Wohnbebauung. Mehr Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Grundstücke an der Hafenstraße durch gewerbliche Nutzungen belegt werden. Andere Annahmen waren bei Zusammenstellung der Prognose-Strukturdaten für das Verkehrskonzept nicht verfügbar. Bei einer Standortaufgabe ist zu prüfen, inwieweit eine Nutzungsänderung aus verkehrlichen Gründen tragbar ist, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind.
26.2	Maßnahme S8: Zum gewerblichen Lärm käme durch die Maßnahme Verkehrslärm für die Bewohner des Heimatviertels hinzu. Zusätzlich wird die Ausfahrt der Firma Vollers zur Hafenstraße stärker belastet.	vertiefende Untersuchung erforderlich	In den ersten schalltechnischen Untersuchungen wurde der Gewerbelärm bereits pauschal mit berücksichtigt. Dies ist in den schalltechnischen Untersuchungen im anstehenden Planungsverfahren zu vertiefen um die tatsächlichen Überlagerungswirkungen festzustellen. Auch mit Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße wird die Betriebsausfahrt nutzbar bleiben. Die erwarteten Verkehrsmengen weisen nicht darauf hin, dass mit erheblichen Wartezeiten bei der Ausfahrt zu rechnen ist. Eine differenzierte Betrachtung wäre möglicherweise in den anstehenden Planungsschritten möglich.
26.3	Vorschlag: Entweder Abbiegeradius von Eduard-Schopf-Allee zur Stephanibrücke vergrößern oder Nutzbarkeit der rechten Spur der Rampe zur Brücke hoch verlängern.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Verbesserung des Abbiegens auf die Rampe sind als S.2 und S.3 im Konzept enthalten. Eine Vor-Ort-Besichtigung hat ergeben, dass eine Verlängerung des Einfädel-Bereichs zur Stephanibrücke im Bestand nicht unkritisch ist und die Wirksamkeit aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Strecke möglicherweise gering ist. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
26.4	Vorschlag: keine weiteren Grundstücksverkäufe in der Überseestadt für die nächsten 5 Jahre bis Wesertunnel Entlastung bringt oder geplante Verbesserungen wirksam sind.	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
27) Bürgerinitiative Überseestadt (2)			
27.1	Vorschlag: Wiederherstellung der Führung der Linie 26 vom Waller Ring in die Überseestadt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert.
28) Ricci - Bewohner Heimatviertel			
28.1	Warum wurde die A281 noch nicht fertig gestellt?	wird weitergegeben	Die Planungen für die noch ausstehenden Bauabschnitte 2/2 und 4, die für den Ringschluss der A281 erforderlich sind, befinden sich noch im Verfahren bzw. werden beklagt. Erst mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss kann eine bauliche Umsetzung erfolgen.
28.2	Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße führt zu einer Mehrbelastung mit Verkehrslärm an der Heimatstraße. Die erwarteten Entlastungen werden nicht eintreten.		siehe Stellungnahme 12.1
28.3	Vorschlag: Bauen einer weiteren Weserbrücke		siehe Stellungnahme 16.2
29) Initiative stadtbremische Häfen - ISH			
29.1	Verkehrsprobleme der Überseestadt sind nicht alleine durch die Entwicklung der Überseestadt alleine verursacht, sondern resultieren aus Verkehrsproblemen im Umfeld. Ein Gutachten, das sich auf die Überseestadt beschränkt wird dem nicht gerecht.		siehe Stellungnahme 2.7
29.2	Solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist, werden die meisten von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen kosmetischer Natur bleiben und den Verkehrsfluss nicht verbessern. Fertigstellung der A281 als oberste Priorität.		siehe Stellungnahme 1.4
29.3	Vorschlag: Lenkung der Verkehre durch Verkehrsmanagement	wird nicht geteilt	Ein Verkehrslenkung durch Verkehrsmanagement bedarf grundsätzlich freier Kapazitäten auf Ausweichrouten. Angesichts der insgesamt hohen Auslastung des Straßenraums im Umfeld der Überseestadt werden derartige Optionen nicht gesehen.
29.4	Vorschlag: Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke, kurzfristige Prüfung eines zweistreifigen Einbiegens von der Eduard-Schopf-Allee auf die Rampe	ist bereits im Konzept berücksichtigt	zweistreifiges Abbiegen zur Rampe als Maßnahme S.3 im Konzept enthalten. Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzeptes werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
29.5	Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen wird abgelehnt, da ungehinderte Erreichbarkeit des vitalen Industrieareals für Binnen- und Seeschiffe gestört werden könnte		siehe Stellungnahme 12.18
29.6	Vorschlag: Ergänzen eines Anschlusses der Überseestadt im Norden durch Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße oder Verlängerung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße.	wird nicht geteilt	Der Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/Nordstraße hat sich im Variantenvergleich als verkehrlich ungünstiger im Vergleich mit dem Anschluss der Hafenstraße dargestellt (Anlage 10). Eine Durchbindung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße würde die Attraktivität dieses erst in den vergangenen Jahren auf ein stadtteilverträgliches Maß zurückgebauten Verkehrsachse stark erhöhen und dort für erhebliche Mehrverkehre auf der Verbindung zur A27 sorgen. In Anbetracht der zahlreichen Anwohner dieser Straße ist dies als ungünstig einzuschätzen.
29.7	Vorschlag: Vorsehen von publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. geplante Berufsschule) an ÖPNV-Achsen	wird geteilt	In den Strukturdaten zum Konzept ist die geplante Berufsschule noch nicht enthalten, da bisher auch noch kein Standort feststeht. Eine Berücksichtigung ist vor allem bei der Konkretisierung der Pläne möglich und sinnvoll.

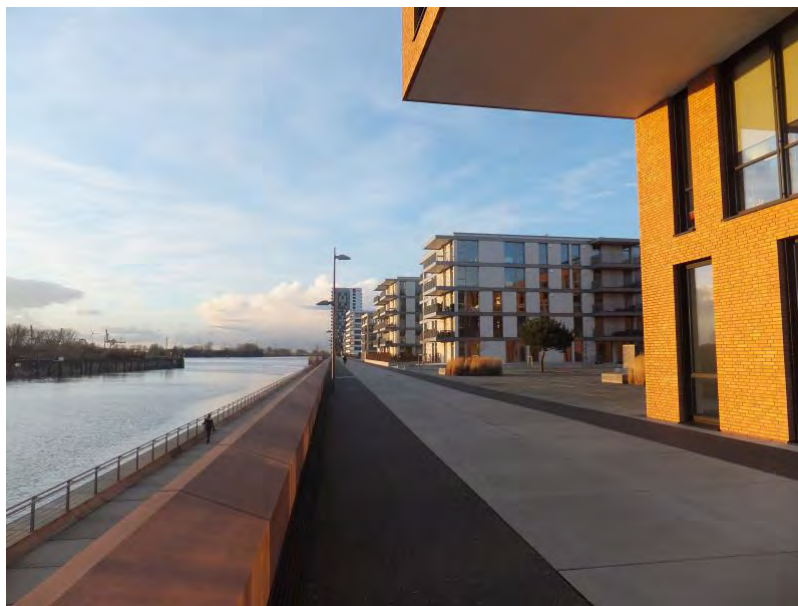
Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
29.8	Stärkung des ÖPNV, Fährverkehrs und Radverkehrs wird befürwortet, darf aber nicht zulasten des Kfz-Verkehrs stattfinden.	wird nicht geteilt	Ziel ist eine Änderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes. Hierzu werden Verlagerungseffekte angestrebt, sodass Kfz-Fahrer im besten Fall zum ÖPNV- oder Radverkehr wechseln. Nur durch Entlastung der Straßen kann eine andauernde positive Entwicklung der allgemeinen Verkehrssituation mit weniger Stau erfolgen.
29.9	Der südliche Europahafen muss zunächst in einem transparenten Planungsprozess unter Beteiligung der betroffenen Anrainer und Unternehmen entwickelt werden, erst dann sind konkrete Planung von Fuß und Radwegen wie auch einer Brücke über den Europahafen sinnvoll zu beurteilen.	wird weitergegeben	Annahmen zur Entwicklung der Flächen südlich des Europahafens sollen verkehrlich kritischste Entwicklung abbilden. Diskussionen über die städtebauliche Entwicklung des Gebietes sollen hierdurch nicht ersetzt werden. Konkrete verkehrliche Projekte in dem Gebiet müssen sich an den städtebaulichen Planungen orientieren, können aber auch wichtige Rahmenvorgaben für eine städtebauliche Entwicklung sein, z.B. Zielstellung eines durchgehenden Radweges in Verlängerung der Brücke.
30) Domeyer GmbH & Co.KG			
30.1	B6/B75 wird derzeit offiziell als Umleitungsrouten im Stau auf der A1 angegeben. Hinweisschilder sollten entfernt werden.	wird weitergegeben	wird zur Prüfung an zuständige Abteilung weitergegeben
30.2	Vorschlag: Einrichtung eines P&R Platzes in Woltmershausen in Kombination mit einer Fähre/Weser-Taxi mit Haltestellen in der Überseestadt (z.B. Molenturm, Europahafen, Kellogg's) zur Entlastung der Stephanibrücke	wird nicht geteilt	siehe Stellungnahme 2.8 Zusätzlich stellt sich die Erreichbarkeit des Anlegers in Woltmershausen aufgrund des z. T. verkehrlich ausgelasteten Knotenpunktes B 6/ Woltmershauser Straße als schwierig dar. Es werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre in Woltmershausen erzeugt. Das Angebot erscheint wegen der Zeitverluste für das Umsteigen, dem Fährvorgang, etc. wenig attraktiv für potenzielle Nutzer.
30.3	Vorschlag: Verlegung des Großmarktes ins GVZ zur Entlastung der Überseestadt von Lkw-Verkehren	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden.
31) Anwohner Konsul-Smidt-Straße			
31.1	Vorschlag: kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers An der Muggenburg für Busse -->Taktverdichtung bringt nichts, wenn mehr Busse im Stau stehen.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers nicht möglich, siehe Stellungnahme 12.2 sowie Maßnahme Ö.8_4 Als kurzfristige Lösung wird eine alternative Linienführung der Linie 20 über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße empfohlen, um die stauanfällige Straße Auf der Muggenburg zu umgehen.
32) Bewohner Heimatviertel			
32.1	Trotz des Ziels, eine Entlastung der vornehmlich zum Wohnen genutzten Bereiche verkehrlich zu entlasten, wird das Heimatviertel als reines Wohngebiet stärker belastet und soll die gesamte Schwerverkehrslast des Großmarktes tragen.		siehe Stellungnahme 9.1 und 12.1 Das Heimatviertel kann im Gegensatz zu den Wohnungen an der Konsul-Smidt-Straße wirksam vor den mit dem Schwerlastverkehr verbundenen Lärmemissionen geschützt werden.
32.2	In vielen Grafiken des 3. Kapitels wird das Heimatviertel nicht berücksichtigt, was zu einer ungenügenden Berücksichtigung des Viertels im Verkehrsmodell und bei den Maßnahmen führt.	wird teilweise geteilt	Kapitel 3 beschreibt die Entwicklung des Prognose-Nullfalls der Überseestadt. Das Heimatviertel ist hierbei nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes, sondern des Umlandes (wie restliches Bremer Stadtgebiet). Die Darstellungen wurden in dieser Hinsicht angepasst.
32.3	Grafik 45: Erklärung für hohe Relevanz des Zentrums ist, dass es keine Verbindungen von der Überseestadt auf die südliche Weserseite ohne Umstieg im Zentrum gibt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) geprüft, dann jedoch ausgeschlossen worden.
32.4	Rückstau auf der Nordstraße ist auch in den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnung des Basis-szenarios darzustellen, da er auch mit Fertigstellung der A281 nicht vollends verschwindet	wird nicht geteilt	Dargestellt werden nur Rückstauereignisse, die den nächsten vorgelagerten Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA) betreffen, da an diesem dann auch mit einem schlechteren Verkehrsablauf zu rechnen ist. Der regelmäßige Rückstau im Basis-szenario ist kürzer als die Entfernung zum vorgelagerten LSA-Knoten
32.5	Vorschlag: Ergänzen einer Maßnahme zur besseren ÖPNV-Verbindung zur anderen Weserseite	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) ausgeschlossen worden.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
32.6	Anlage 10 - Variantenvergleich: Senatsbeschluss zum Rückbau der Hafenstraße wurde nicht berücksichtigt. Dieser steht im Widerspruch zu Maßnahme S8.		siehe Stellungnahme 6.4
32.7	Grafik 58, S.84 weist einen Rückgang der Kfz-Wege um 2% aus, im Text darunter stehen jedoch 5% Rückgang. 2% Rückgang sind mit der Prognoseunauigkeit als irrelevant zu betrachten.	wird nicht geteilt	Grafik 58 weist einen Rückgang der MIV-Wege um etwa 2.000 Wege (etwa 51.000 auf 49.000 Wege) im Optimierungsszenario gegenüber dem Basisszenario aus. Übertragen auf die Anzahl der Kfz-Fahrten ergibt sich hieraus ein Rückgang um 5 Prozent.
32.8	Obwohl das Optimierungsszenario als kurzfristiges Szenario angedacht ist, wurde eine Umsetzung des Wesertunnels unterstellt, der erst 2023 in Betrieb gehen soll. Das passt nicht.		Die Bewertung der Szenarien erfolgte grundsätzlich für das Jahr 2030, in dem auch frühestens die unterstellten strukturellen Veränderungen vollständig zutage treten. Ein Bewertung anderer Zeitpunkte müsste auf Grundlage einer anderen, geringeren Verkehrsprognose erfolgen.
32.9	Der neu geschaffene Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße müsste als Hauptknotenpunkt mit in den Leistungsfähigkeitsberechnungen berücksichtigt werden. Die Qualität wäre, wie der Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator einzuschätzen. Jedoch mit dem Unterschied das zweitgenannter nur an Mischgebiete grenzt und dort mehr Lärmbelastung zugelassen ist. Die Bewertung müsste außerdem berücksichtigen, dass der Lückenschluss der A281 nicht vor 2023 verkehrswirksam wird.	wird nicht geteilt	Die Hauptknotenpunkte sind eine Zusammenstellung auch in der Analyse schon wichtiger Knotenpunkte. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit am neuen Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße muss im Laufe des Planungsverfahrens für diese Maßnahme erfolgen. Für die Bewertung der Verkehrsqualität an einem Knotenpunkt ist sein bauliches Umfeld weitgehend unerheblich. Einfluss hat nur die generelle Lage innerorts oder außerorts.
32.10	Im Verkehrskonzept fehlen konkrete Vorschläge für die VEP-Maßnahme "Verbesserung und Ausbau von P&R und B&R-Anlagen".		siehe Stellungnahme 2.8 und 25.37
32.11	Die kurzfristigen Maßnahmen sind mit Fertigstellung der A281 bewertet worden, der erst nach dem Kurzfrist-Zeitraum zu erwarten ist.		siehe Stellungnahme 32.8
32.12	Auf den Maßnahmenblättern fehlen Information, wie sich die Nutzenpunkte zusammensetzen, also wie die einzelnen Gutachter die Kriterien für die unterschiedlichen Maßnahmen bewertet haben. Nur so könnte transparent kontrolliert werden, wie die Bewertungen zustande gekommen sind.	wird nicht geteilt	Die Aufstellung aller Einzelbewertungen auf den Maßnahmenblättern war aus Sicht der Gutachter nicht erforderlich, um die Verständlichkeit der Herangehensweise zu steigern. Solche differenzierten Angaben sind in vergleichbaren Konzepten auch unüblich. Der Bürgerinitiative Heimatviertel und dem Beirat Walle sind auf Nachfrage Einzelbewertungen zu 6 Maßnahmen zur Verfügung gestellt worden.
32.13	Vorbeiführung des Schwerverkehrs in Maßnahme S4 am Heimatviertel steht im Widerspruch zum Senatsbeschluss zur Unterbindung von Durchgangsverkehren auf der Hafenstraße. Die Einstufung der Konsul-Smidt-Straße als Haupteinfahrungsstraße der Überseestadt wird zu wenig gewürdigt.		siehe Stellungnahme 6.4 und 9.1
33) Bewohner Walle			
33.1	Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würde zusätzlichen Lkw-Verkehr auf die Nordstraße lenken. An der Nordstraße entstünde zusätzlicher Lärm.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
33.2	Vorschlag: Finden einer anderen Stelle für einen Durchlass von der Überseestadt nach Alt-Walle mit moderater Verkehrsumlenkung und keiner weiteren Belastung des Heimatviertels und der Bebauung an der Nordstraße.	wird nicht geteilt	Der Variantenvergleich zu einem Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße hat die wirkungsvollsten Optionen gegenüber gestellt. Es werden keine sinnvollen Stellen für einen Durchlass zwischen Überseestadt und Nordstraße gesehen, die noch zu prüfen wären oder deren Wirkungen nicht mit den in den untersuchten Varianten vergleichbar wären.

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt

Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Büro Dresden - Könnertstraße 31, 01067 Dresden
Tel.: (03 51) 4 82 31-00 - Fax: (03 51) 4 82 31-09
dresden@vcdb.de - www.vcdb.de

Impressum

Titel: Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt
Abschlussbericht

Auftraggeber: Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
über Sondervermögen Überseestadt
vertreten durch
WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Langenstraße 2-4, 28 195 Bremen

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

In Zusammenarbeit mit:
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Könneritzstraße 31, 01067 Dresden
Tel.: 0351-4 82 31-00, E-Mail: dresden@vcdb.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (IVAS)
Dipl.-Ing. Jan Schubert (IVAS)
Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach (VCDB)
Anne Schulze M.Sc. (VCDB)

Status: Abschlussbericht

Stand: April 2018

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

VerkehrsConsult
Dresden-Berlin

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Abgrenzung und Charakterisierung des Untersuchungsgebietes	2
2.	Verkehrliche Analysen	4
2.1	Fließender Kfz-Verkehr	4
2.1.1	Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes	4
2.1.2	Anschluss der Überseestadt ans weiterführende Straßennetz	5
2.1.3	Analyse der Verkehrsmengen	7
2.1.4	Analyse der Leistungsfähigkeiten	8
2.1.5	Verkehrssicherheit	10
2.1.6	Vertiefende Betrachtung Lkw-Verkehr	11
2.1.7	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im fließenden Kfz-Verkehr	12
2.2	Ruhender Verkehr	13
2.2.1	Parkraumangebot und Bewirtschaftung	13
2.2.2	Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet	15
2.2.3	Vertiefende Untersuchung Am Kaffee-Quartier	18
2.2.4	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im ruhenden Verkehr	20
2.3	Rad- und Fußverkehr	21
2.3.1	Wegenetze im Rad- und Fußverkehr in der Überseestadt	21
2.3.2	Abstellanlagen in der Überseestadt	24
2.3.3	Verknüpfung der Überseestadt mit benachbarten Stadtteilen	25
2.3.4	Verkehrssicherheit im nichtmotorisierten Verkehr	26
2.3.5	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Rad- und Fußverkehr	27
2.4	Öffentlicher Personenverkehr	28
2.4.1	Darstellung des Angebotes im Untersuchungsgebiet	28
2.4.2	Darstellung der Nachfrage im Untersuchungsgebiet	44
2.4.3	Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Öffentlichen Personenverkehr	47
2.5	Vorhandene Ansätze des Mobilitätsmanagements	48
2.6	Ergänzende Befragungen	51
2.6.1	Mitarbeiterbefragung	51
2.6.2	Bewohnerbefragung	53
2.6.3	Experteninterviews	55
3.	Gebiets- und Verkehrsentwicklung bis 2030 (Prognosenußfall)	56
3.1	Vorbemerkungen	56
3.2	Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells	57
3.3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Analyse und Kalibrierung des Verkehrsmodells	57
3.4	Entwicklung relevanter Strukturgrößen	62

3.5	Fortschreibung von Mobilitätskennziffern für die Prognose	64
3.6	Prognosebetrachtung in Szenarien	66
3.7	Bewertung des Prognosenullfalls (Basisszenario)	67
3.7.1	Maßnahmen des Basisszenarios (Sowieso-Maßnahmen)	67
3.7.2	Wegeaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbelastungen	67
3.7.3	Leistungsfähigkeiten im Basisszenario	72
4.	Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrssystems	73
5.	Szenarienbetrachtung	75
5.1	Methodik	75
5.2	Bewertungsergebnisse der Maßnahmen	77
5.3	Beschreibung der Szenarien	78
5.3.1	Vorbemerkungen	78
5.3.2	Optimierungsszenario	79
5.3.3	Übergangsszenario	80
5.3.4	Innovationsszenario	82
5.4	Bewertung der Szenarien	84
5.4.1	Verkehrsaufkommen und Modal Split	84
5.4.2	Verkehrsbelastungen	85
5.4.3	Leistungsfähigkeiten	87
5.4.4	Kosten der Szenarien	89
6.	Handlungskonzept	89
6.1	Wichtige flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes	89
6.2	Zusammenstellung des Stufenkonzepts	90
6.3	Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts	92
6.3.1	Optimierung der Verkehrsabläufe am Hansator (S.6)	92
6.3.2	Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße (S.8)	94
6.3.3	Weiterführung des Weseruferradweges vom Stephanitorsbollwerk zum Schuppen 3 (R.1-R.4) ..	97
6.3.4	Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Überseetor/ Nordstraße (O.9 und R.11)	98
6.3.5	Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof (Ö.8_5)	98
6.3.6	Alltagsbetrieb auf der Fährverbindung zwischen Hafenkante – Waterfront (Ö.3)	99
6.4	Weiterführende Maßnahmen (Smart City)	99
7.	Öffentlichkeitsbeteiligung	101

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Fahrzeugauslastung der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20
Anlage 2	Anschreibung und Fragebogen der Unternehmensbefragung
Anlage 3	Ergebnisse der Unternehmensbefragung
Anlage 4	Aushang und Fragebogen der Mitarbeiterbefragung
Anlage 5	Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung
Anlage 6	Aushang und Fragebogen der Bewohnerbefragung
Anlage 7	Ergebnisse der Bewohnerbefragung
Anlage 8	Hinweise zur Methodik der Maßnahmenbewertung
Anlage 9	Maßnahmenblätter
Anlage 10	Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße – Variantenvergleich der Maßnahmen S.8 Neubau Anschluss Hafenstraße und S.9 Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Hafenstraße
Anlage 11	Maßnahmen des Verkehrskonzepts nach Umsetzungsstufen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Untersuchungsgebiet Überseestadt und Klassifizierung des Straßennetzes
Abbildung 2	Kfz- und SV-Verkehrsmengen in der Analyse
Abbildung 3	Parkraumbewirtschaftung im Bestand
Abbildung 4	Auslastung des öffentlichen Parkraums in 15 Teilbereichen im Tagesverlauf
Abbildung 5	Straßenfeine Parkraumauslastung im Tagesverlauf
Abbildung 6	Bestand Radverkehrsanlagen
Abbildung 7	Analysekarte ÖPNV
Abbildung 8	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Basisszenario 2030
Abbildung 9	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Basisszenario und Analyse
Abbildung 10	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Optimierungsszenario 2030
Abbildung 11	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Basisszenario
Abbildung 12	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Analyse
Abbildung 13	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Übergangsszenario 2030
Abbildung 14	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Basisszenario
Abbildung 15	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Analyse
Abbildung 16	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Innovationsszenario 2030
Abbildung 17	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario und Basisszenario
Abbildung 18	Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario und Analyse
Abbildung 19	Handlungskonzept – kurzfristige Maßnahmen
Abbildung 20	Handlungskonzept – mittelfristige Maßnahmen
Abbildung 21	Handlungskonzept – langfristige Maßnahmen/ Maßnahmen mit möglicher Umset- zung nach 2030

Verzeichnis der verwendeten fachspezifischen Abkürzungen

EBO	Eisenbahnbetriebsordnung
ES	Erschließungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HS	Hauptstraße
Hst	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
Li	Linie
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV	Schwerverkehr über 3,5t
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VS	Verbindungsstraße

1. Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Überseestadt in Bremen stellt die bedeutendste innerstädtische Entwicklungsfläche der Hansestadt dar. Über 100 ha neu zu entwickelnde Flächen stehen hier in innenstadtnaher Lage zur Verfügung.

Bereits heute haben sich ausgehend von der enormen Entwicklung in den vergangenen Jahren zahlreiche verkehrliche Defizite herausgebildet. An den Anbindepunkten zu den benachbarten Stadtgebieten sind im Tagesverlauf mehrfach verkehrliche Überlastungserscheinungen im Straßennetz zu verzeichnen. Durch die Lage des Gebietes teils auf Halbinseln in einem ehemaligen Hafengebiet sind die Rahmenbedingungen für die Entfaltung einer nachhaltigen Nahmobilität in der Verbindung zu den benachbarten Stadtteilen durch Barrieren stark eingeschränkt, die Anbindung und Erschließung durch den ÖPNV ist ebenfalls nicht optimal. Andererseits ist gerade die sich dynamisch entwickelnde Überseestadt dafür geeignet, sich als Innovationsstandort für die Mobilität des 21. Jahrhunderts aufzustellen. Der aktuelle VEP Bremen 2025¹ bietet dafür einen geeigneten Rahmen. Im Verkehrskonzept sollen jedoch auch weitergehende Ansätze aufgezeigt werden, die möglicherweise erst in einem sehr langfristigen Horizont nach 2030 umgesetzt werden können und sollten.

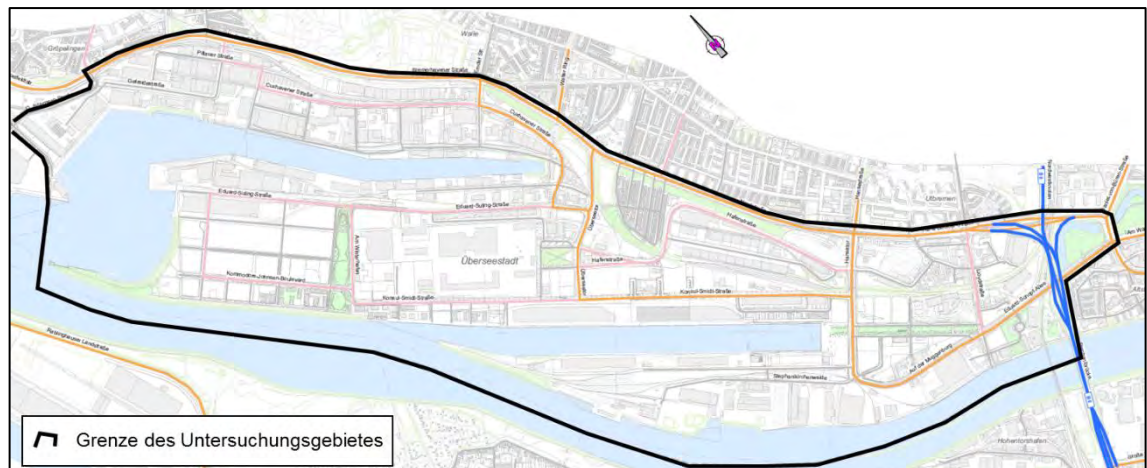
Im Rahmen des vorliegenden Integrierten Verkehrskonzepts sind daher basierend auf umfangreichen Analysen des bestehenden Verkehrsangebotes und einer Abschätzung zukünftiger Verkehrsmengen Ansätze für eine verbesserte Erreichbarkeit der Überseestadt entwickelt worden. Wie im Verkehrsentwicklungsplan Bremens als übergeordnetem Planwerk vorgegeben, war das grundsätzliche Ziel dabei, den Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu erhöhen bzw. wenn dies nicht möglich ist Kfz-Verkehre auf verträglichere Routen zu verlagern, um an den Anschlussknotenpunkten einen leistungsfähigen Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten sicherstellen zu können. Gleichzeitig soll dadurch ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden und erforderliche Kfz-Verkehre so verträglich wie möglich abgewickelt werden.

Im Ergebnis sind die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Umsetzbarkeit bewertet und in Szenarien zusammengestellt worden. So werden die sich überlagernden Wirkungen der Maßnahmen sichtbar und konnten hinsichtlich ihrer Zielerreichung überprüft werden. Abschließend sind die Maßnahmen in ein Handlungskonzept überführt worden, das sich für eine schrittweise Umsetzung eignet.

¹ Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

1.2 Abgrenzung und Charakterisierung des Untersuchungsgebietes

Die Überseestadt erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 300 ha in direkter Nachbarschaft zur Altstadt Bremens. Als ehemaliges Hafengelände ist sie von ihrer Lage an der Weser sowie an den Hafenbecken geprägt. Das Planungsgebiet wird durch die Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße im Nordosten, die Stephanibrücke im Süden, die Weser im Südwesten und das Wendebecken im Norden begrenzt. Die folgende Grafik sowie **Abbildung 1** im Anhang des Berichts zeigen das Untersuchungsgebiet.



Grafik 1: Untersuchungsgebiet des Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt

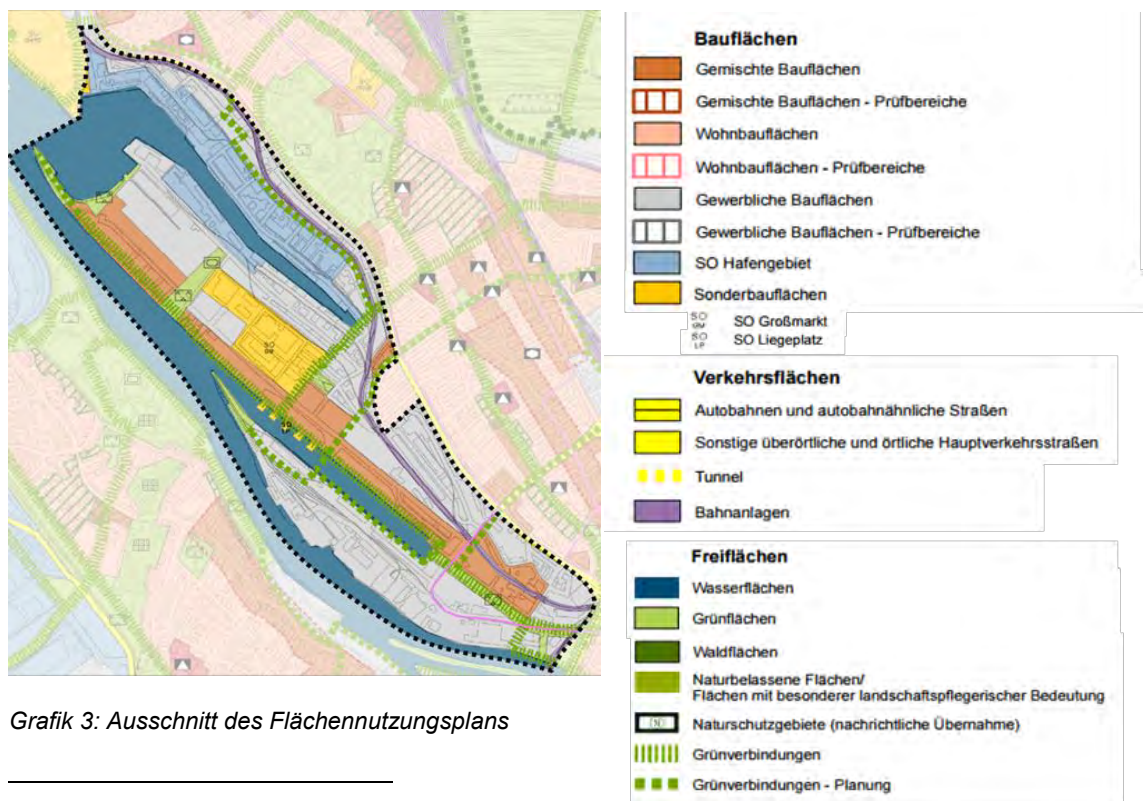
Bereits heute sind am Standort etwa 14.500 Beschäftigte tätig, zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote, gastronomische Angebote und nicht zuletzt auch zahlreiche Wohnungen haben sich hier in den vergangenen Jahren bereits entwickelt.

Für den Standort wird ein Entwicklungszeitraum bis 2025/2030 veranschlagt, wobei die Schwerpunkte im Wohnungsbau, Gewerbebau, Einzelhandel, Naherholung und Freizeit bestehen. Angestrebt wird eine urbane durchmischte Nutzungsstruktur, in welcher nach dem „Bremer Modell“ neben den Funktionen Wohnen und Dienstleistungen, Gewerbe und Bildung auch Entwicklungsmöglichkeiten für die bereits ansässigen Industrie- und Hafenbetriebe bestehen bleiben sollen.



Grafik 2: Städtebauliche Planungsgebiete der Überseestadt²

Dies spiegelt sich auch im aktuellen Flächennutzungsplan Bremens wider. Für die noch zu entwickelnden Flächen der Überseestadt werden sowohl gemischte als auch gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Bestandsquartiere werden als gewerbliche Bauflächen oder Sonderbauflächen Hafen bzw. Großmarkt dargestellt. Dargestellt werden aber auch „Grünverbindungen“ als Bestand und Planung. Dies sind die öffentlich zugänglichen Freiräume und Grünflächen im Siedlungsraum mit den dazugehörigen Wegeverbindungen. Sie stellen attraktive Wegebeziehungen für den umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehr dar, die im Alltag und in der Freizeit genutzt werden. Bestehende Grünverbindungen in der Überseestadt sind der Waller Stieg, der Hilde-Adolf-Park und die Uferpromenaden.



Grafik 3: Ausschnitt des Flächennutzungsplans

² Überseestadt Bremen – Masterplan
Im Auftrag der Überseestadt GmbH
Schomers & Schürmann Architekten, WES & Partner und BPR & Partner, 2003

Während am Holz- und Fabrikenhafen die bestehende Nutzung durch Hafenwirtschaft, Logistik und Gewerbe bestehen bleiben soll, sieht die Flächennutzungsplanung an der Weser, am Europahafen und in der Hafenvorstadt gemischte Bauflächen vor. Zur Nahversorgung der neuen Bewohner sind Einzelhandelsstandorte an der Konsul-Smidt-Straße/ Hansator (bereits umgesetzt) und Konsul-Smidt-Straße/ Marcuskaje vorgesehen.

Mit der angekündigten Standortaufgabe eines größeren Industriebetriebes auf der Südseite des Europahafens könnte es zu einer größeren Neuordnung des Bereiches kommen. Seitens der Stadt gibt es derzeit jedoch noch keine Festlegung für die künftige Nutzung dieses Bereiches, der im Flächennutzungsplan noch als gewerbliche Baufläche dargestellt ist. In der vorliegenden Untersuchung wurde eine hochverdichtete gemischte Bebauung angenommen, um eine maximale verkehrliche Belastung abzubilden.

2. Verkehrliche Analysen

2.1 Fließender Kfz-Verkehr

2.1.1 Klassifizierung und Hierarchisierung des Straßennetzes

Die Neuordnung des Straßennetzes in der Überseestadt wurde nach den Vorgaben des Masterplans von 2003 durchgeführt und ist bereits weitgehend abgeschlossen. Historisch gewachsene Zugänge zum Gebiet wurden durch Hauptverkehrsstraßen ins Gebiet hinein verlängert. Als zentrale Achse wurde die Konsul-Smidt-Straße neu geschaffen. Lediglich im Quartier Hafenkante zwischen Herzogin-Cecilie-Allee und Eduard-Suling-Straße sind noch Erschließungsstraßen anzulegen.

Die Überseestadt wird im Süden von der Bundesstraße B 6 tangiert. Diese stellt eine der wichtigsten Verkehrsadern Bremens dar und verfügt über einen allgemein guten, da kreuzungsfreien Ausbauzustand. Weitere klassifizierte Straßen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Im Nordosten führt der Straßenzug Hans-Böckler-Straße/ Nordstraße/ Bremerhavener Straße am Untersuchungsgebiet vorbei. Diese radial verlaufende Hauptverkehrsstraße verbindet die nördlichen Stadtgebiete sowie die stadtbremischen Hafengebiete mit dem Bremer Zentrum.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden neben den oben genannten Straßenzügen die folgenden Straßen als Bestandteile des Hauptstraßennetzes Bremens genannt:

- o Eduard-Schopf-Allee
- o Auf der Muggenburg
- o Hansator
- o Konsul-Smidt-Straße (Abschnitt Hansator – Überseetor)
- o Überseetor

- o Eduard-Suling-Straße (Abschnitt Überseetor – Cuxhavener Straße)
- o Cuxhavener Straße (Abschnitt Eduard-Suling-Straße – Emdener Straße)
- o Emdener Straße (Abschnitt Cuxhavener Straße – Bremerhavener Straße)

Nach gutachterlicher Einschätzung sind diese Straßen gemäß RIN³ in die Kategorien VS III, HS III und HS IV (bzw. Hauptverkehrsstraßen) einzuordnen. Die übrigen Straßen des Untersuchungsgebietes wären demnach den Kategorien Sammel- und Nebenstraßen zuzuordnen (RIN Kategorien ES IV und ES V). *Abbildung 1* und die folgende Grafik zeigen diese Klassifizierung und Kategorisierung des Straßennetzes der Überseestadt.

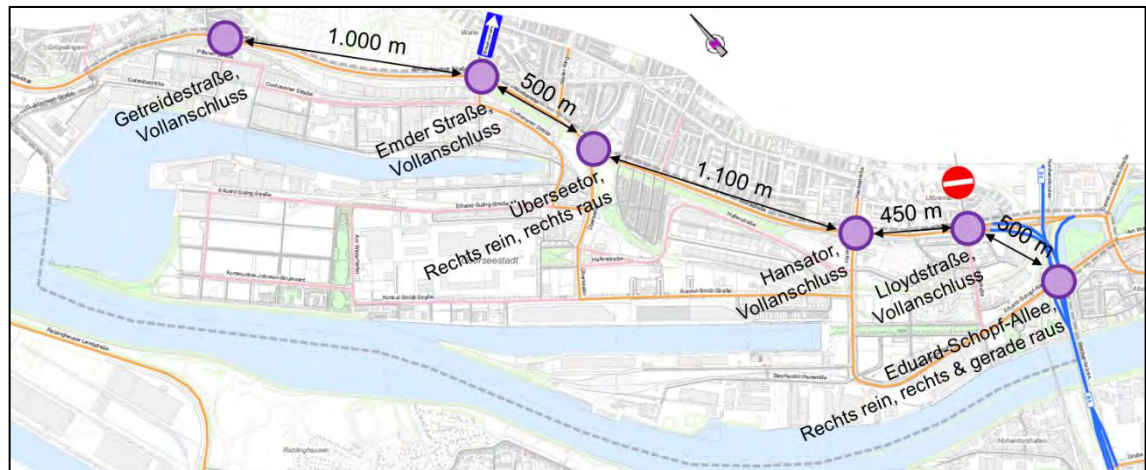


Grafik 4: Klassifizierung und Kategorisierung des Straßennetzes der Überseestadt

2.1.2 Anschluss der Überseestadt ans weiterführende Straßennetz

Die Überseestadt wird im Nordosten auf einer Gesamtlänge von etwa 4,5 km durch den Straßenzug Bremerhavener Straße – Nordstraße – Hans-Böckler-Straße – Stephanibrücke begrenzt. Anschlüsse und Kreuzungen zu diesem Straßenzug stellen die einzigen Zufahrten zum Untersuchungsgebiet mit dem Kfz dar, da die übrigen Gebietsgrenzen aus Wasserflächen bestehen. Eine Analyse der Straßenanschlüsse ergab, dass diese vor allem im nördlichen Bereich vergleichsweise grobmaschig angeordnet sind.

³ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



Grafik 5: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

Insbesondere die aufkommensstarken Verkehrsbeziehungen zwischen Europahafen bzw. Überseepark und A27 bzw. der Innenstadt konzentrieren sich zwangsläufig auf die Anschlüsse Hansator und Eduard-Schopf-Allee, da alternative Führungen über die Emder Straße oder das Überseetor deutlich länger sind. Innerhalb der Überseestadt wird von diesen Verkehren vorrangig die Konsul-Smidt-Straße genutzt. Zwischen dem Hansator und der Emder Straße besteht auf einer Strecke von etwa 1,6 km keine Möglichkeit aus der Innenstadt kommend in die Überseestadt einzubiegen.

Wenngleich sich das vorliegende Verkehrskonzept vordergründig auf das in Kapitel 1.2 definierte Untersuchungsgebiet konzentrieren soll, sollen im folgenden Defizite angeführt werden, die das großräumigere Straßennetz betreffen und im Zuge von Befragungen bzw. Gesprächen immer wieder genannt worden sind:

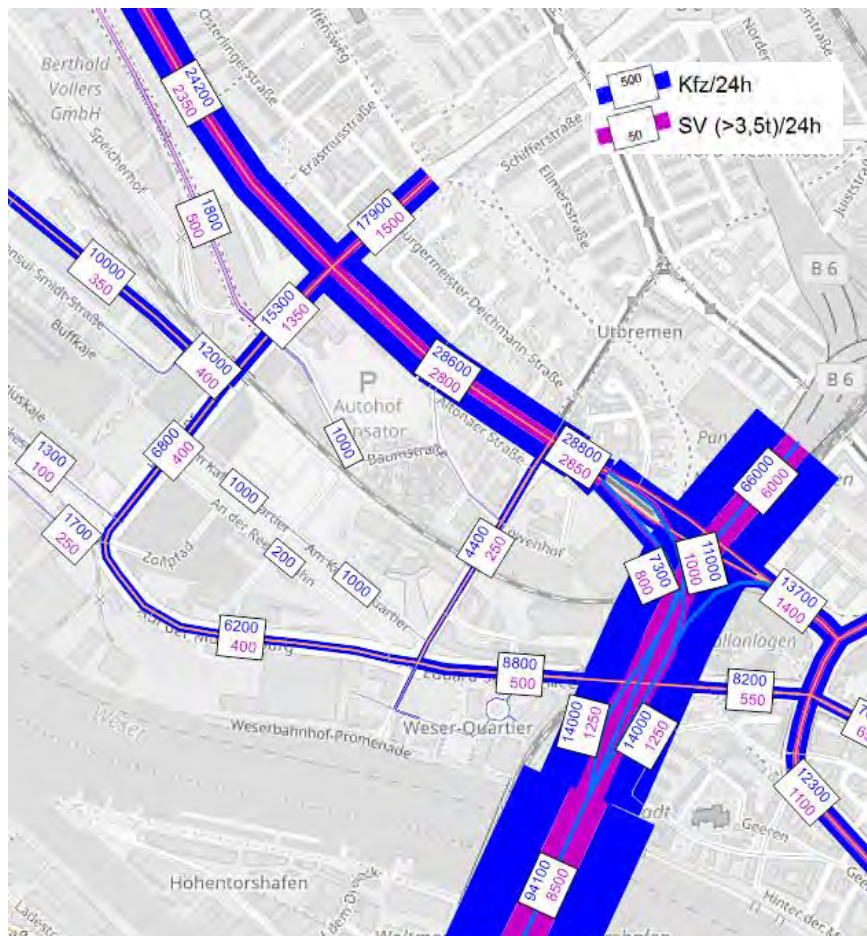
- o Auf dem Straßenzug Hansastrasse und Autobahnzubringer Überseestadt (Verlängerung des Hansators) kommt es aufgrund ungünstig abgestimmter Lichtsignalanlagen und sehr hoch belasteter kreuzungsfreier Straßenabschnitte in den Spitzenstunden regelmäßig zu Stauerscheinungen, die den Kfz-Abfluss der Überseestadt behindern.
- o Auf der Stephanibrücke behindern sich einfädelnde Fahrzeuge aus der Überseestadt und ausfädelnde Fahrzeuge in Richtung Woltmershausen auf der gemeinsamen rechten Spur. In der Folge kommt es zu Stockungen im Verkehr, die den Verkehrsabfluss am Brückenfußpunkt (KP Eduard-Schopf-Allee/ Rampe) behindern.
- o Der Streckenzug der B6 ist eine beim Durchgangsverkehr durch Bremen beliebte Strecke. Insbesondere bei Störungen auf den Autobahnen A27 oder A1 kommt es zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen.

2.1.3 Analyse der Verkehrsmengen

Die oben beschriebenen Hauptverkehrsstraßen sind gemäß einer umfangreichen Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 auch die Strecken mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Die höchste Verkehrsbelastung mit fast 32.000 Kfz/ 24h (9,6% SV-Anteil) wurde hierbei in der Hans-Böckler-Straße ermittelt. Auch im weiteren Verlauf nach Norden fällt die Verkehrsbelegung dieser Radialen nie unter 20.000 Kfz/ 24h. Innerhalb der Überseestadt sind die folgenden Straßenabschnitte hervorzuheben:

- o Hansator (Hafenstraße-Nordstraße): 14.000 Kfz/ 24h, 9 % SV-Anteil
- o Konsul-Smidt-Straße (am Hansator): 11.500 Kfz/ 24h, 6 % SV-Anteil
- o Konsul-Smidt-Straße (südlich Überseetor): 7.900 Kfz/ 24h, 8 % SV-Anteil
- o Eduard-Schopf-Allee (nördlich Stephanibrücke): 9.200 Kfz/ 24h, 6 % SV-Anteil
- o Auf der Muggenburg (Stephanikirchenweide-Lloydstraße): 5.600 Kfz/24h, 10 % SV-Anteil
- o Überseetor (Konsul-Smidt-Straße-Hafenstraße): 5.700 Kfz/ 24h, 9 % SV-Anteil

Unter Verwendung der oben vorgestellten Verkehrszählungen als Basis ist durch den Gutachter ein Teil-Verkehrsmodell für die Überseestadt im Programm VISUM erstellt worden. Dadurch war es möglich, Analyseverkehrsmengen im Kfz-Verkehr auf allen Straßen des Untersuchungsgebietes abzubilden. Kapitel 3.1 erläutert den Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells detaillierter. **Abbildung 2** dokumentiert die Verkehrsbelastungen in der Überseestadt, die mithilfe des Verkehrsmodells berechnet wurden. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Überseestadt ist diese Abbildung jedoch letztlich nur eine Momentaufnahme. Sie zeigt die Verkehrsbelastungen zum Entwicklungsstand Ende 2015. Die folgende Grafik zeigt die Verkehrsmengen im Ausschnitt Hafenvorstadt.



Grafik 6: Verkehrsmengen in der südlichen Überseestadt Ende 2015

2.1.4 Analyse der Leistungsfähigkeiten

Ein wesentlicher Bestandteil der Aufgabenstellung dieses Verkehrskonzepts besteht darin, zukünftig auch trotz eines steigenden Verkehrsaufkommens einen leistungsfähigen Verkehrsablauf an wesentlichen Knotenpunkten des Untersuchungsgebietes gewährleisten zu können. Hier waren jedoch zunächst Kenntnisse darüber erforderlich, wie die Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) in der Analyse zu bewerten ist. Hierfür wurden acht Knotenpunkte innerhalb und am Rand der Überseestadt nach Vorgabe des Auftraggebers hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bewertet. Die Bewertung erfolgte anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Hierbei wird die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge in der maßgeblichen Spitzenstunde als Bewertungskriterium herangezogen. Die Einschätzung des Verkehrsablaufs erfolgt in den Stufen A (Verkehrsfluss ohne maßgebliche Einschränkungen) bis F (Verkehrsanlage ist überlastet, Nachfrage kann innerhalb der Bemessungsstunde nicht bedient werden).

QSV	Knotenpunkte mit LSA	Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung
A	≤ 20 sec	≤ 10 sec
B	≤ 35 sec	≤ 20 sec
C	≤ 50 sec	≤ 30 sec
D	≤ 70 sec	≤ 45 sec
E	> 70 sec	> 45 sec
F	Verkehrsstärke > Kapazität	Verkehrsstärke > Kapazität

Tabelle 1: Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für Knotenpunkte mit LSA nach HBS

Die Einschätzung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt mit dem Programm LISA über eine vereinfachte Abbildung der verkehrsabhängigen Steuerung. Die Ergebnisse der einzelnen Knotenpunkte können der folgenden Tabelle entnommen werden.

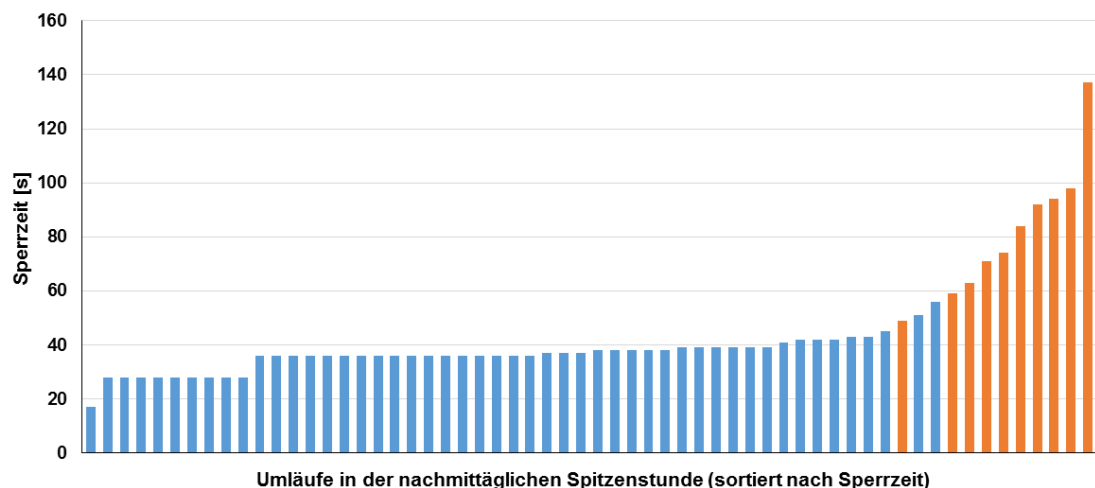
Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	F
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	D
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	C
7	Hansator/ Hoerneckestraße	A (keine LSA)
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	C

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an 8 Knotenpunkten in der Überseestadt

Es wird deutlich, dass bereits heute an einzelnen Knotenpunkten am Rand der Überseestadt kein leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt werden kann:

- o KP 1 Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke: An diesem Knotenpunkt ist der Rechtsabbieger aus der Überseestadt auf die Brücke maßgeblich für die kritische Einschätzung der Leistungsfähigkeit. Insbesondere der hohe Schwerverkehrsanteil auf dieser Relation, aber auch der enge Kurvenradius und die beginnende Steigung tragen zu einer Überlastung dieser Relation bei. Der regelmäßig auftretende Rückstau reicht dabei über den Knotenpunkt Eduard-Schopf-Allee/ Lloydstraße hinaus und führt dazu, dass auch hier kein ungehinderter Fahrzeugabfluss besteht. In der Folge zeigen auch die weiter nördlich liegenden Knotenpunkte an

- der Strecke Überlastungserscheinungen durch Rückstau, die in der durchgeführten Einzelknotenbetrachtung jedoch nicht dargestellt und quantifiziert werden können.
- o KP 4 Hansator/ Nordstraße: An diesem Knotenpunkt sind die Geradeaus-Ströme, welche die Überseestadt entlang der Nordstraße tangieren, für das schlechte Bewertungsergebnis maßgebend. Vor allem auf der stadteinwärtigen Fahrbahn entstehen sehr lange Wartezeiten.
 - o KP 8 Hansator/ Stephanikirchenweide: Der Knotenpunkt ist in der Bewertung des Verkehrsablaufs nicht als kritisch einzuschätzen. In der Praxis wird die Lichtsignalsteuerung von vielen Nutzern jedoch als sehr ungünstig eingeschätzt. Durch das abzweigende Anschlussgleis der Hafenbahn muss der Knotenpunkt nach EBO signalisiert werden. Dies führt dazu, dass bei jeder Anmeldung einer Straßenbahn auch Kfz-Ströme blockiert werden, die mit der Straßenbahn keinen Konflikt haben. Es entstanden teilweise Sperrzeiten von über 2 Minuten, mindestens aber etwa 50 Sekunden, die als nicht nachvollziehbar wahrgenommen werden. Die folgende Grafik veranschaulicht die Sperrzeiten der stadteinwärtigen Fahrtrichtung in den Umläufen der Spitzenstunde. Im Falle einer Straßenbahnanmeldung (rote Säulen) wurde diese Fahrtrichtung deutlich länger als in den restlichen Umläufen (blaue Säulen) gesperrt, obwohl zwischen beiden Fahrlinien kein Konflikt besteht. Nach Auskunft der Mitarbeiter des Verkehrssensors Bremens wurden bereits mehrere Anläufe unternommen, die Signalsteuerung zu optimieren. Dies blieb letztlich jedoch bis auf kleinere Verbesserungen erfolglos, sodass sich die Situation weiter unbefriedigend darstellt, bis das Anschlussgleis möglicherweise nicht mehr erforderlich ist.

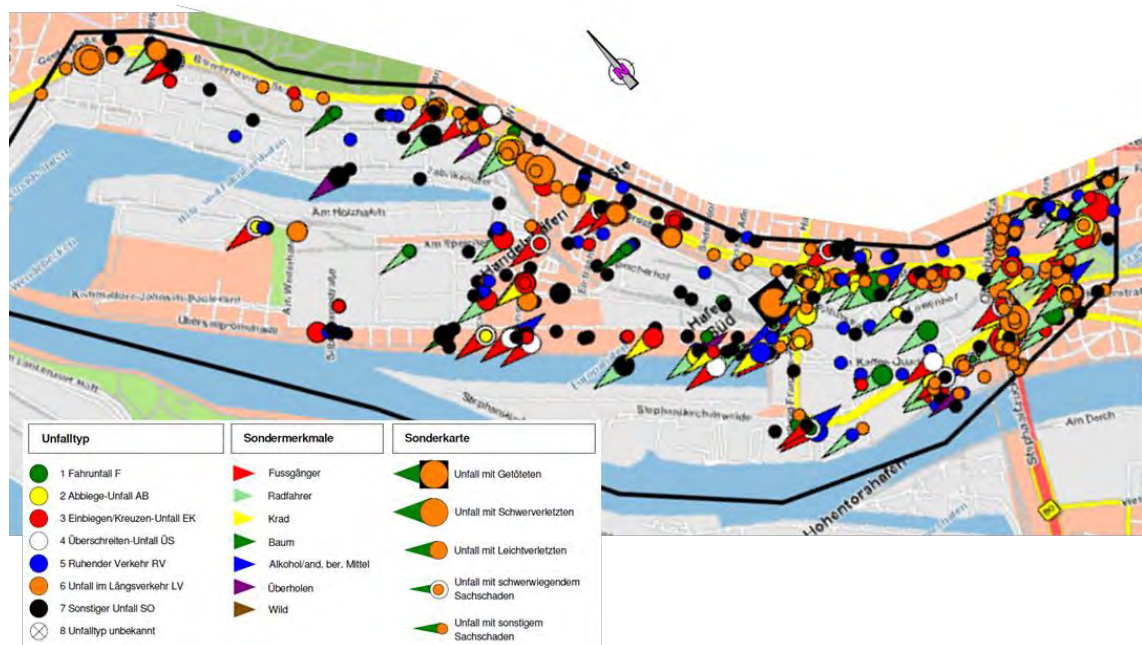


Grafik 7: Sperrzeiten am KP Hansator/ Stephanikirchenweide in der nachmittäglichen Spitzenstunde je Umlauf (rot: Umläufe mit Straßenbahnanmeldung)

2.1.5 Verkehrssicherheit

Die Auswertung der Unfallsteckkarte von 2015 ergab keine Unfallhäufungsstellen des Kfz-Verkehrs innerhalb der Überseestadt. Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremer-

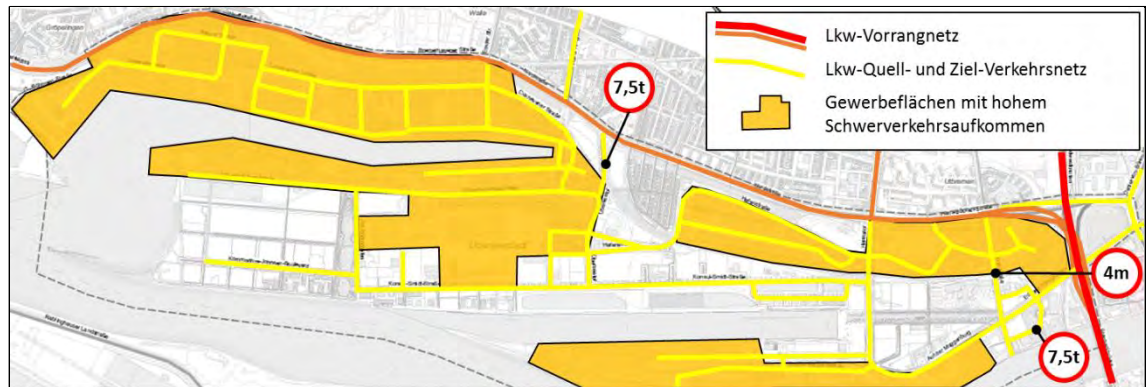
havener Straße fällt durch viele Unfälle im Längsverkehr – vor allem im Vorfeld zu Lichtsignalanlagen auf. Zumeist bleibt es hier jedoch bei Sachschäden. Auf der Hafenstraße starb im Untersuchungsjahr 2015 ein Motorradfahrer nach einem Zusammenstoß mit einem Lkw. Auf Unfallhäufungen mit Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern wird in Kapitel 2.3.4 eingegangen.



Grafik 8: Ausschnitt der EUSKA-Unfallsteckkarte für die Überseestadt 2015

2.1.6 Vertiefende Betrachtung Lkw-Verkehr

Auch nach der Schließung des Überseehafens sind Hafenwirtschaft, Logistik und produzierendes Gewerbe und der damit zusammenhängende Schwerverkehr prägend für das Untersuchungsgebiet. Dies verdeutlicht auch eine Analyse des Lkw-Stadtplans Bremens: In diesem sind fast alle Straßen innerhalb der Überseestadt als Bestandteil des Lkw-Verkehrsnetzes definiert (ausgenommen sind beispielsweise die Herzogin-Cecilie-Allee, Birkenfelsstraße, Ehrenfelsstraße, Kommodore-Ziegenbein-Allee, Am Kaffeequartier, An der Reeperbahn), weitgehend unabhängig davon ob über diese Straßen tatsächlich maßgebliche Gewerbeflächen erreicht werden können oder nicht. Durch die in den vergangenen Jahren realisierten und begonnenen städtebaulichen Entwicklungen haben sich einzelne Quartiere ohne maßgebliches Schwerverkehrsaufkommen, jedoch mit sensiblen Nutzungen (mitunter Wohnen) herausgebildet.



Grafik 9: Lkw-Verkehrsnetz mit örtlichen Einschränkungen und maßgebliche Gewerbeflächen

Hier überlagern sich nun die Nutzungsansprüche der angrenzenden Wohnbebauung und des Lkw-Verkehrs. Vor allem im Kurvenbereich Konsul-Smidt-Straße/ Am Winterhafen entstehen dadurch Konflikte und Behinderungen im Verkehrsablauf. Anwohner berichteten von Begegnungsfällen zwischen Sattelzügen und Linienbussen, die sich aufgrund der engen Kurve problematisch darstellten.

Zum Schutz der Anwohner des Waller Rings und der Bewohner des Heimatviertels wurde im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Großmarktes eine Sperrung der Straße Überseetor für Lkw über 7,5 t erwirkt. Die Lkw, welche den Großmarkt ansteuern, müssen demnach über die Hafenstraße oder die Konsul-Smidt-Straße in Richtung Innenstadt bzw. B6/ B75 fahren. Zählungen haben ergeben, dass sich das Schwerverkehrsaufkommen des Großmarktes im Wesentlichen auf die Nachtstunden konzentriert.

2.1.7 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im fließenden Kfz-Verkehr

Das Straßennetz der Überseestadt basiert auf dem Masterplan zur Entwicklung des Stadtgebietes von 2003 und ist mit Ausnahme einiger Erschließungsstraßen im Überseepark und im Kaffeequartier weitgehend fertiggestellt. Als Hauptentwicklungsachse wurde die Konsul-Smidt-Straße neu angelegt. Die Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz konzentrieren sich auf die ehemaligen Zugangsbereiche des Hafengebietes und weisen insbesondere im mittleren Bereich der Überseestadt eine vergleichsweise grobe Netzmaschengröße auf. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist das Straßennetz grundsätzlich bedarfsgerecht ausgebaut, es wurden in der Analyse jedoch zwei maßgebliche Mängel erkannt:

- o Einzelne Knotenpunkte am Rand der Überseestadt weisen eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit auf, sodass die Qualität des Verkehrsablaufs an diesen Knotenpunkten mit der schlechtesten Stufe F bewertet werden muss. Die durch den ungenügenden Fahrzeugabfluss entstehenden Rückstauereignisse schränken teilweise die Leistungsfähigkeit vorgelagerter

- Knotenpunkte ein. Insbesondere betroffen sind die Kreuzungen entlang der Achse Hansator – Auf der Muggenburg – Eduard-Schopf-Allee.
- o Im Bereich der Konsul-Smidt-Straße kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen einer überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsmenge und den Belangen der Anwohner der Straße. Die undifferenzierte Zuordnung des Straßennetzes der Überseestadt zum Lkw-Führungsnetz hat hierbei einen wesentlichen Einfluss.

Aus den Analysen zum fließenden Kfz-Verkehr lassen sich demnach vor allem die folgenden Handlungsansätze für das Verkehrskonzept ableiten:

- o Sicherung des derzeitigen Ausbauzustandes der Straßen innerhalb der Überseestadt. Angesichts eines tendenziell steigenden Kfz-Verkehrsaufkommens ist eine Reduktion der Kapazitäten gegenüber dem Bestand nicht angezeigt.
- o Verbesserung der Anbindung der Überseestadt an das übergeordnete Straßennetz
- o Lenkung der Verkehrsströme bzw. Vermeidung von Kfz-Verkehren derart, dass Leistungsfähigkeiten an den Anschlussknotenpunkten sichergestellt werden können
- o Entlastung der vornehmlich von Wohnbebauung geprägten Bereiche vom Durchgangsverkehr und Schwerverkehr

2.2 Ruhender Verkehr

2.2.1 Parkraumangebot und Bewirtschaftung

Im Rahmen der Untersuchungen zum vorliegenden Verkehrskonzept sind umfangreiche Erhebungen im ruhenden Verkehr vorgenommen worden. Dabei wurde auch die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Überseestadt aufgenommen. Im öffentlichen Straßenraum ist das Abstellen des Fahrzeugs in den meisten Fällen ganztägig kostenlos und ohne Einschränkungen möglich. Im Gegensatz dazu fallen in den folgenden drei Bereichen Parkgebühren an:

- o Nördliche Konsul-Smidt-Straße am Landmark-Tower
- o Südende Europahafen auf der Konsul-Smidt-Straße und der Hoerneckestraße
- o Am Weser-Terminal, Stephanitorsbollwerk und Südende Am Kaffee-Quartier

Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr sind auf den Stellplätzen dieser Straßen für 30 Minuten Parken 0,50€ zu zahlen. Die maximale Parkzeit ist zudem auf zwei Stunden beschränkt.

Neben den Straßenrandparkplätzen stellen Parkplätze und Parkhäuser einen wesentlichen Teil des öffentlich zugänglichen Stellplatzangebots in der Überseestadt dar. Insbesondere sind hierbei zu nennen:

- o Parkplatz Silbermannstraße (228 Stellplätze)

- o Parkplatz Überseestadt/ Konsul-Smidt-Straße (251 Stellplätze)
- o Parkplatz und Parkhaus am Aldi-Markt (110 Stellplätze, für Kunden)
- o Parkplatz Europahafen (140 Stellplätze)
- o Parkplatz Hoerneckestraße (40 Stellplätze)
- o Parkhaus Weserterminal (643 Stellplätze)
- o Parkhaus Marcuskaje (300 Stellplätze, kein Kurzzeitparktarif)

Bei der Analyse des Parkraumangebotes sind zudem weitere Besonderheiten aufgefallen:

- o In den meisten Straßen der Überseestadt sind im Rahmen der Aus- und Neubaumaßnahmen im Zuge der Erschließung des Gebietes straßenbegleitende Stellplätze eingeordnet worden, um Besuchern der Gewerbe- und Wohneinheiten ein öffentlich zugängliches Stellplatzangebot zu schaffen. Grundsätzlich wird empfohlen derartige Kapazitäten zentral zu bündeln, um auf die Stellplatznachfrage bei Erfordernis besser steuernd eingreifen zu können. Im Bereich des Überseeparks und im Kaffeequartier werden in den kommenden Jahren die letzten Erschließungsstraßen gemäß dem Masterplan errichtet. Zur Wahrung einer einheitlichen Straßenraumgestaltung sollte an dem bisher eingeschlagenen Weg straßenbegleitende Stellplätze vorzusehen in den verbliebenen Straßen nicht abgewichen werden. Es sollten hierbei jedoch gestalterische Anforderungen Priorität vor einer Maximierung der Straßenraumstellplätze haben.
- o Am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, der Straße Am Winterhafen und der Eduard-Suling-Straße dürfen die Straßenrandparkplätze ausschließlich von Pkw genutzt werden. Nach Auskunft der Stadt soll diese Regelung die Anlieger dieser Straßen davor schützen, dass die Stellplätze von Lkw blockiert werden, die durch Gewerbeunternehmen außerhalb der Betriebsgelände geparkt werden.
- o In der Hafenstraße ist eine der stadteinwärtigen Fahrspuren für das Abstellen von Reisebussen reserviert. Der Fahrstreifen ist aufgrund der geringen Belegung der Straße für den fließenden Verkehr nicht erforderlich. Bei den Vor-Ort-Besuchen wurde zu keinem Zeitpunkt ein abgestellter Reisebus registriert. Die geringe Auslastung dürfte u.a. durch das Fehlen der Abstellmöglichkeiten in den entsprechenden Reisebusstadtplänen bzw. den Informationsflyern fürs Reisebusparken begünstigt werden.

Im Vergleich zur Parkraumerhebung von 2013⁴ ist das Parken auf Brachflächen in der Überseestadt inzwischen deutlich eingeschränkt worden. Standen damals noch etwa 250 Stellplätze auf unbebauten Grundstücken zur Verfügung, so ist heute nur noch am Zollpfad eine Brachfläche

⁴ *Parkraumuntersuchung Bremen-Überseestadt
im Auftrag der Wirtschaftsförderung Bremen
Argus Stadt- und Verkehrsplanung Hamburg*

zum Parken verfügbar. Hier befinden sich etwa 80 Stellplätze, die im Durchschnitt mit 50 Fahrzeugen belegt sind. Bei einer Bebauung der Fläche ist mit einer Verdrängung der Fahrzeuge auf das umliegende Straßennetz zu rechnen.



Foto: Parken auf der Brache am Zollpfad

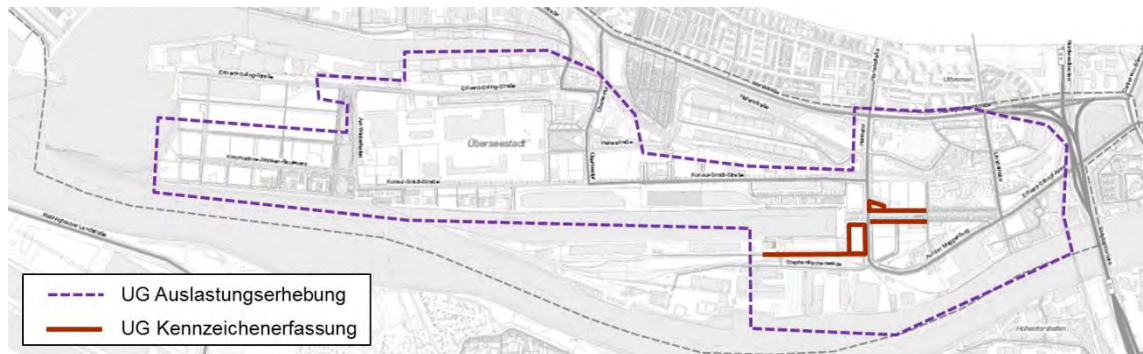
Im Zuge von Wohn- und Gewerbeneubaumaßnahmen sind die Investoren verpflichtet, eine gemäß Bremischer Bauordnung erforderliche Anzahl von Stellplätzen nachzuweisen. Dies kann entweder auf dem beplanten Grundstück direkt oder in nahegelegenen Parkierungseinrichtungen geschehen. Die Bauordnung lässt zudem die Ablöse von Stellplätzen unter anderem durch den Nachweis eines Mobilitätsmanagement (v.a. Zur-Verfügung-Stellen eines Car-Sharing-Fahrzeuges) zu. Von dieser Möglichkeit haben im Bereich Hafenkante bereits zwei Investoren Gebrauch gemacht. In den übrigen Fällen wurden alle Stellplätze nachgewiesen – teilweise in einem Parkhaus auf der Herzogin-Cecilie-Allee. Eine weitere Möglichkeit der Ablöse erforderlicher Stellplätze stellt die Zahlung von Ablösebeträgen dar. Hierüber hat die Verkehrsabteilung des SUBV auf Grundlage der Bauordnung zu entscheiden.

Aus gutachterlicher Sicht, wäre es empfehlenswert, die Investoren künftig noch stärker auf die Möglichkeiten zur Ablöse von Stellplätzen hinzuweisen. Genauso sind entsprechende Anträge von Investoren wohlwollend zu bearbeiten. Das Schaffen großer Stellplatzkapazitäten an den Wohneinheiten führt perspektivisch zu einer überdurchschnittlich hohen Ausstattung der Haushalte mit eigenen Pkw. Da Haushalte mit Pkw jedoch nachweislich weniger ÖPNV-affin sind, könnten sich sonst Diskrepanzen zum Ziel einer modalen Verlagerung der Wege der Bewohner der Überseestadt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergeben.

2.2.2 Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet

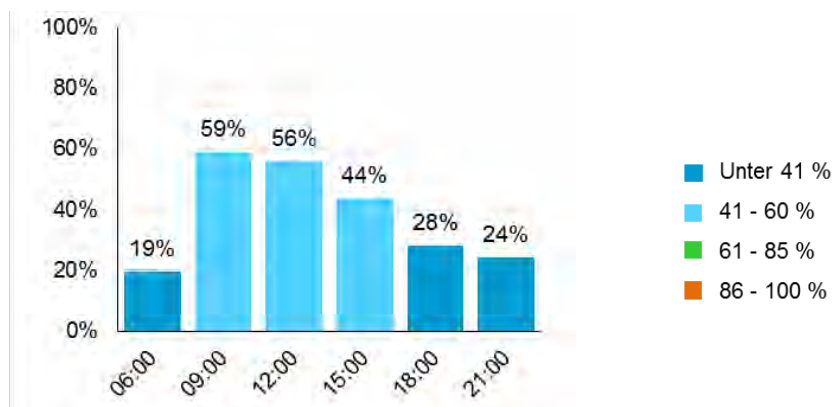
In den am stärksten verdichteten Bereichen der Überseestadt wurde an einem Werktag im Juni 2016 eine Erhebung der Parkraumauslastung durchgeführt. Dafür wurde die Belegung von etwa 3.000 öffentlich zugänglichen Stellplätzen in 3-Stunden-Intervallen aufgenommen (6 Uhr, 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr, 18 Uhr, 21 Uhr). In einem Detailbereich am Kaffee-Quartier wurden sowohl die Belegung als auch Teile der Kennzeichen stündlich erfasst. So konnten auf etwa 270 Plätzen

genauere Aussagen über die Auslastung im Tagesverlauf und die Parkdauer gewonnen werden. Auf diese Detailuntersuchung soll im nächsten Kapitel genauer eingegangen werden.



Grafik 10: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung und Vertiefungsbereich Kennzeichenerfassung

Im Ergebnis der Untersuchung konnte die Auslastung der Stellplätze im Tagesverlauf ermittelt werden. In Summe über alle erhobenen Stellplätze blieb die Auslastung dabei stets unter 60 %, sodass davon auszugehen ist, dass in der gesamten Überseestadt grundsätzlich ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Die höchste Stellplatzbelegung wurde etwa 9 Uhr festgestellt. In den Abend- und Nachtstunden ist die Auslastung deutlich geringer, sodass im Durchschnitt in der gesamten Überseestadt etwa 4 von 5 Plätzen nicht belegt sind.



Grafik 11: Belegung der Stellplätze im gesamten betrachteten Bereich der Überseestadt

Eine derartige Summenbetrachtung hat aufgrund der Größe des betrachteten Bereiches jedoch nur eine eingeschränkte Aussagekraft: freie Stellplätze im Überseepark können nicht als potentieller Ausgleich für ein Stellplatzdefizit am Kaffee-Quartier herangezogen werden, da die Entfernung zwischen diesen Bereichen eine zumutbare Laufstrecke von etwa 300-500 m deutlich überschreitet. Deshalb wurden die Stellplätze in einem zweiten Schritt quartiersweise zusammengefasst, um Auslastungsverläufe räumlich differenziert darstellen zu können. Die folgende Grafik zeigt diese Darstellungen für 15 Teilbereiche der Überseestadt. **Abbildung 4** am Ende des Berichts zeigt die gleichen Diagramme ergänzt um die Prozentangaben.



Grafik 12: Belegung der Stellplätze in 15 Teilbereichen der Überseestadt

Es wird deutlich, dass die Parkraumauslastung in weiten Teilen der Überseestadt im gesamten Tagesverlauf nie über die kritische Grenze von 85 % steigt. In diesem Fall spricht man davon, dass der Parksuchverkehr erheblich zunimmt und freie Stellplätze nur noch schwer zu finden sind. Davon ausgenommen sind die folgenden zwei Teilbereiche, in denen die Stellplatzauslastung vormittags nahezu 100 % beträgt:

- o Am Kaffee-Quartier: Hier übersteigt die Auslastung mit 87 % kurzzeitig und geringfügig die Grenze einer hohen Auslastung. In benachbarten Bereichen (Stephanikirchenweide) stehen gleichzeitig große Stellplatzkapazitäten frei.
- o Großmarkt/ Schuppen 3: In diesem Bereich stehen über einen längeren Zeitraum am Vormittag und für ein größeres Gebiet nur noch wenige Stellplätze zur Verfügung. Stellenweise kommt es zu Fehlnutzungen der Seitenbereiche durch parkende Fahrzeuge. Die aufgenommenen Stellplätze können allesamt kostenfrei genutzt werden. Gleichzeitig sind im Parkhaus an der Marcuskaje jedoch viele freie Stellplätze zu verzeichnen, sodass hier weniger ein Defizit verfügbarer Stellplätze als vielmehr eine mangelhaften Akzeptanz der kostenpflichtigen Stellplätze in dem Parkhaus festgestellt werden muss.



Foto: Illegale Nutzung des Grünstreifens fürs Parken Am Waller Freihafen

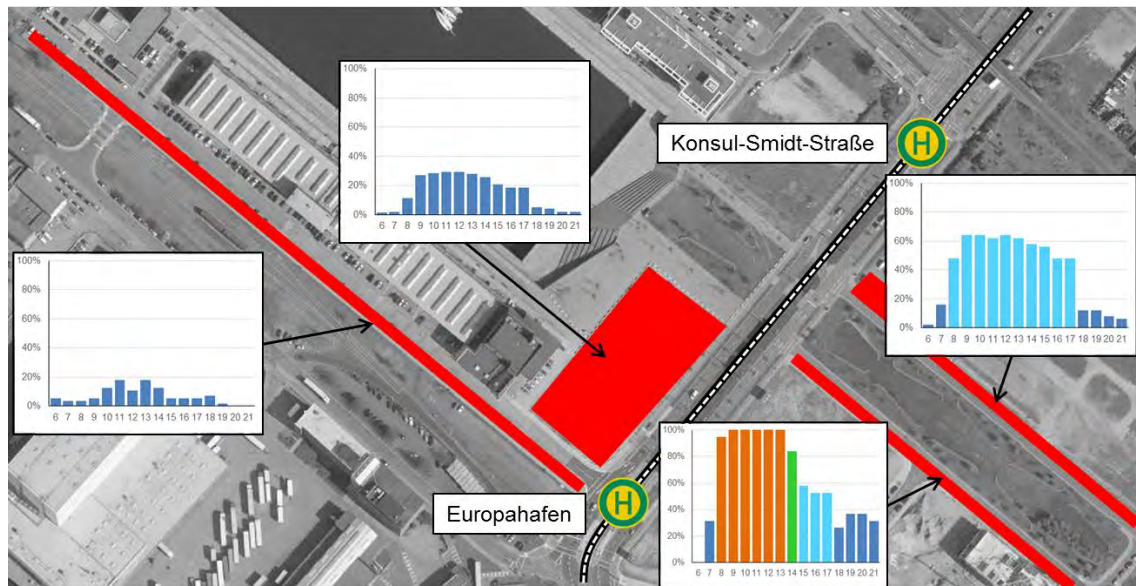
In den Abendstunden fällt die Stellplatzauslastung fast in der gesamten Überseestadt unter 50 %. Am Weser-Terminal befindet sich eine Kultureinrichtung, die auch in den Abendstunden eine gewisse Stellplatznachfrage erzeugt. Im bereits mit Wohngebäuden bebauten Bereich des Überseeparks ist die – im Vergleich zu gewerblich geprägten Flächen – antizyklische Stellplatznachfrage zu erkennen. Hier liegen die Auslastungsgrade nachts höher als tagsüber. Wenngleich sich die Auslastung hier derzeit noch unkritisch darstellt, darf nicht vergessen werden, dass die Bebauung zum Zeitpunkt der Analyse erst am Anfang stand und mit zunehmender Wohnbebauung auch von einer steigenden Nachfrage auszugehen ist. Angesichts der Tatsache, dass die Investoren jedoch in der Regel ausreichend Stellplätze auf den Baugrundstücken schaffen, ist nicht davon auszugehen, dass sich hier perspektivisch ein Defizit einstellt.

Die Erhebungsmethode erlaubt es auch, die Belegung des Parkraums für einzelne Straßenabschnitte und Parkplätze darzustellen. **Abbildung 5** am Ende des Berichts zeigt diese Darstellung für die sechs Erhebungszeitpunkte. Es wird hierbei deutlich, dass einzelne Straßenabschnitte auch außerhalb der oben beschriebenen räumlichen Schwerpunkte über eine sehr hohe Stellplatzauslastung verfügen. Besonders deutlich wird dies am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, die hier ganztägig zu mehr als 85 % ausgelastet ist und Falschparker teilweise zu einer Belegung von über 100 % beitragen. In der zusammengefassten Betrachtung ist dieser Bereich jedoch unauffällig, da an der Silbermannstraße ganztägig noch sehr viele Stellplätze auf dem bewirtschafteten Parkplatz zur Verfügung stehen. Ähnlich verhält es sich in der Lloydstraße, die vor allem zu den Arbeitszeiten sehr hoch ausgelastet ist, in den benachbarten Nebenstraßen stehen jedoch meist noch sehr viele Plätze zur Verfügung.

2.2.3 Vertiefende Untersuchung Am Kaffee-Quartier

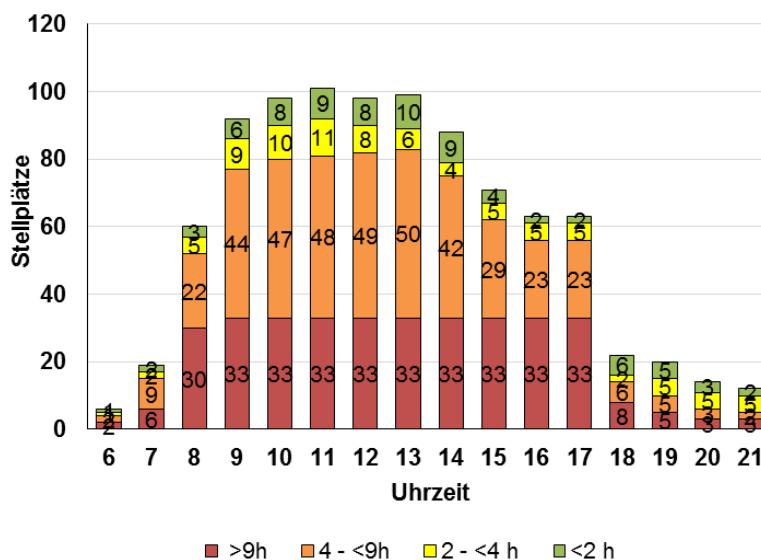
Am Südennde des Europahafens verkehrt die Straßenbahnlinie 3, über die man nach wenigen Haltestellen die Innenstadt Bremens erreicht. Vor diesem Hintergrund bestand im Rahmen der Analysen zum vorliegenden Verkehrskonzept die Aufgabe, das Parkverhalten in diesem Bereich detaillierter aufzunehmen und zu bewerten. Zu diesem Zweck wurden auf etwa 270 Stellplätzen stündlich Teile der Kennzeichen abgestellter Pkw erfasst. So konnte im Nachgang sowohl die Belegung in jeder Stunde als auch die Parkdauer jedes Parkvorgangs ausgewertet werden. Es wurden insgesamt 178 Parkvorgänge aufgezeichnet.

Die Auswertung der Parkraumbelegung ergab für die Straße An der Reeperbahn sehr hohe Auslastungswerte von bis zu 100 % zwischen 7 und 13 Uhr (kostenfreies Parken). Gleichzeitig waren jedoch im nahen Umfeld noch sehr viele Plätze frei. Insbesondere auf dem kostenpflichtigen Parkplatz am Europahafen standen ganztägig noch etwa 100 Stellplätze zur Verfügung (siehe folgende Grafik).



Grafik 13: Belegung der Stellplätze in der Nähe des Kaffee-Quartiers

Die Auswertung der Parkdauerverteilung ergab eine durchschnittliche Parkdauer von 5,2 Stunden. Der überwiegende Teil der abgestellten Fahrzeuge ist der Gruppe der Langzeitparker mit einer Parkdauer von über 4 Stunden zuzuordnen. In den allermeisten Fällen wird eine Parkdauer von 10 Stunden jedoch nicht überschritten.



Grafik 14: Parkdauerverteilung im Tagesverlauf

Die meisten Fahrzeuge werden während der klassischen Arbeitszeit zwischen 8 und 17 Uhr im Untersuchungsgebiet abgestellt. Ob es sich bei diesen Stellplatznutzern um P&R-Nutzer handelt, kann anhand der Daten nicht eingeschätzt werden, es scheint durch die Langzeitparker jedoch

auch nicht zu einem grundsätzlichen Stellplatzdefizit im Detailbereich am Kaffee-Quartier zu kommen. Daher ist eine potentielle Nutzung der Stellplätze für Park & Ride aus Sicht der Stellplatzauslastung derzeit als unkritisch einzuschätzen.

2.2.4 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im ruhenden Verkehr

Das Stellplatzangebot der Überseestadt wird sowohl durch Straßenrandstellplätze als auch durch Stellplätze auf Parkplätzen, in Parkhäusern und in Tiefgaragen geprägt. Die Analyse der Parkraumauslastung in den am stärksten verdichteten Bereichen des Untersuchungsgebietes ergab zeitlich begrenzte Überlastungen vor allem in den folgenden Teilbereichen:

- o Am Kaffee-Quartier (hier bestehen in räumlicher Nähe noch Ausweichmöglichkeiten)
- o Großmarkt/ Schuppen 3 (hier bestehen noch Stellplatzkapazitäten in kostenpflichtigen Parkhäusern während die hohe Stellplatzauslastung im Straßenraum zu erheblichen Fehlnutzungen der Seitenbereiche der Straßenräume führt)

Die höchste Parkraumauslastung wurde in diesen Bereichen, wie in der gesamten Überseestadt, vormittags festgestellt. Insgesamt konnte kein generelles Stellplatzdefizit abgeleitet werden, da im Umfeld meist stark ausgelasteter und kostenfrei nutzbarer Stellplätze stets noch freie kostenpflichtige Stellplätze vorzufinden waren. Angesichts weit ausgedehnter Bereiche mit unbewirtschaftetem Parken kann daher eher von einem Akzeptanzproblem der kostenpflichtigen Stellplätze gesprochen werden.

Als Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Parkraumangebotes der Überseestadt lassen sich daher die folgenden Punkte ableiten:

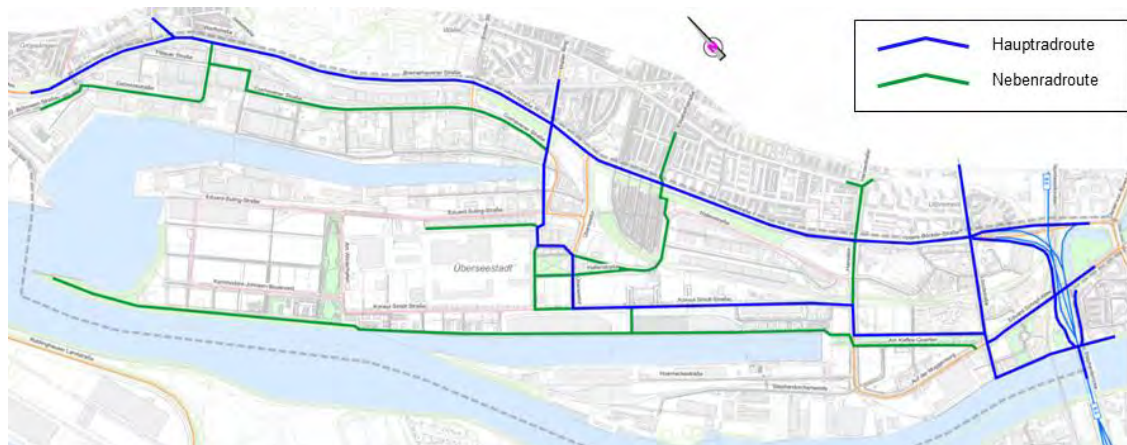
- o räumliche Entzerrung der Nachfragespitzen in den beiden oben beschriebenen Bereichen mit zeitweise sehr hoher Stellplatzauslastung
- o Steigerung der Akzeptanz kostenpflichtiger Stellplätze durch Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und der Parktarife sowie durch stärkere Kontrollen

In Überlagerung des Parkraumangebotes und der Ansätze des Mobilitätsmanagements bestehen zudem Potentiale in der Weiterentwicklung der bestehenden Parkplätze bzw. Parkhäuser zu Mobilitätshäusern mit erweiterten Angeboten in den Bereichen Leihmobilität, Elektromobilität und ergänzender Serviceleistungen.

2.3 Rad- und Fußverkehr

2.3.1 Wegenetze im Rad- und Fußverkehr in der Überseestadt

Bremen gilt als eine der fahrradfreundlichsten Städte der Bundesrepublik. Im Ergebnis der Haushaltsbefragung SrV 2013 legten die Bremer und Bremerinnen 23 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück. Das stellt im deutschlandweiten Vergleich einen sehr hohen Wert dar.



Grafik 15: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs in der Überseestadt

Die Überseestadt ist insgesamt sehr gut mit ausgeschilderten Routen in das Radroutennetz der Gesamtstadt integriert. Eine Hauptstrecke des Radverkehrs führt über die Eduard-Schopf-Allee – Am Kaffeequartier – Konsul-Smidt-Straße – Überseetor – Waller Stieg einmal durch das ganze Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus sind der Straßenzug Bremerhavener Straße – Nordstraße – Hans-Böckler-Straße sowie die Lloydstraße und das Weserufer als Haupttradrouten definiert. Wichtige Nebenrouten des Radverkehrs sind gemäß Fahrradstadtplan:

- o Hansator,
- o An der Reeperbahn,
- o der Uferweg des Europahafens,
- o die Hafenstraße mit Durchgang zur Heimatstraße sowie
- o die Cuxhavener Straße und Getreidestraße.

Bei der letztgenannten Route besteht ein Konflikt bezüglich der Einordnung der Strecke im Fahrradstadtplan und der tatsächlichen Nutzung: Die Getreidestraße und Cuxhavener Straße befinden sich im intensiv hafenwirtschaftlich genutzten Bereich des Holz- und Fabrikenhafens. Hier ist dadurch mit erheblichen Gefahren für Radfahrende durch Lade- und Liefervorgänge der ansässigen Unternehmen zu rechnen. Im Jahr 2015 wurde im Industriegebiet zwischen Holz- und Fabrikenhafen und der Bremerhavener Straße nur ein Unfall mit einem Radfahrenden registriert, bei dem aus den vorliegenden Daten nicht abgelesen werden konnte, ob es sich um einen Unfall im Zusammenhang mit einer Liefer- oder Ladevorgang handelte. Der im Radverkehrsstadtplan als

Schiebestrecke gekennzeichnete Übergang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße in der Realität zwar nutzbar, aber rechtlich nicht als öffentlicher Durchgang gesichert.



Foto: Durchgang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße

Abbildung 6 am Ende des Berichts fasst die Klassifizierung der Radrouten in der Überseestadt zusammen.

Eine Analyse des Wegenetzes im Radverkehr ergab, dass in den meisten Straßen, in denen gemäß der gültigen Richtlinien Radverkehrsanlagen erforderlich sind, solche auch in einem angemessenen Zustand vorhanden sind. Innerhalb der Überseestadt konnten Netzlücken an den folgenden Stellen festgestellt werden:

- o Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen 3: südlich und nördlich des Baufeldes von Schuppen 3 sind entlang der Konsul-Smidt-Straße getrennte Geh- und Radwege angelegt worden. Vor Schuppen 3 fehlt diese Seitenanlage der Straße in stadteinwärtiger Richtung, da hier Hochbauten bis direkt an den Gehweg geplant sind und der Weg daher erst mit Abschluss des Hochbaus endgültig hergestellt werden kann.
- o Auf der Muggenburg zwischen Stephanikirchenweide und An der Reeperbahn: Hier ist bei der Neuanlage der Straße Auf der Muggenburg an der Südseite der Straße zunächst zu den vorhandenen Gewerbehallen nicht ausreichend Platz für einen Geh- und Radweg gewesen. Mit einer städtebaulichen Entwicklung der Flächen am Weserufer ist geplant, den bereits baulich begonnenen Weg fortzusetzen und so die Anlage entlang der Hauptverkehrsstraße zu vervollständigen. Bis dahin nutzen Radfahrer entweder den Zwei-Richtungs-Radweg auf der Nordseite oder die parallel laufenden Straßen An der Reeperbahn und Am Kaffee-Quartier für ihre Fahrten in der Überseestadt.

Die wahrgenommene Qualität von Radverkehrsverbindungen wird wesentlich von der Gestaltung von Querungsstellen und Knotenpunkten beeinflusst. In der Überseestadt sind hierbei einige Stellen ungünstig gelöst worden und stellen somit eine Barriere im Radwegenetz dar.

- o Umlaufsperrungen am Waller Stieg (zwei Gütergleisübergänge)



Foto: Umlaufsperrungen am Waller Stieg

- o Schiebestrecke am Übergang Hafenstraße – Heimatstraße
- o Umlaufsperrungen an Straßenbahnquerung Am Kaffee-Quartier/ Hansator



Grafik 16: Angedachte (grün) und häufig praktizierte (rot) Querung der Straße Auf der Muggenburg am Kaffee-Quartier

Die Querung in Verlängerung der Straße Am Kaffee-Quartier über das Hansator ist Teil einer Hauptradroute Bremens und zudem als Teil der Verbindung zur Innenstadt eine der wichtigsten Zugangsstrecken der Überseestadt. In nördlicher Richtung schließt sich der Uferweg des Europahafens mit dem Wegende an der Weichen Kante an. Am Hansator sind Umlaufsperrungen und Straßenquerungen errichtet worden, die eine sichere Querung der Straßenbahngleise und der Hauptverkehrsstraße an dieser Stelle bewirken sollen. In der Praxis wird diese Führung von den Radfahrenden jedoch nur sehr wenig angenommen, da sie zu Umwegen führt und nicht flüssig

befahren werden kann. Beobachtungen haben gezeigt, dass öfter die Straßenfurt der Linksabieger zum Queren der Gleise – auch in beide Richtungen – genutzt wird. Wenngleich diese Route sehr gefährlich erscheint, sind in den für die Untersuchung vorliegenden Unfallstatistiken von 2015 keine Unfälle an dieser Stelle registriert.

2.3.2 Abstellanlagen in der Überseestadt

Neben den Abstellanlagen auf den Privatgrundstücken sind im Zuge des Neubaus der Verkehrsanlagen auch im öffentlichen Raum zahlreiche Abstellanlagen für Fahrräder errichtet worden. Diese sind zumeist anforderungsgerecht in Form von Fahrradbügel gebaut worden und befinden sich an den aufkommensstarken Punkten der Überseestadt.



Foto: Fahrradbügel an der Haltestelle Hochschule für Künste

Abbildung 6 zeigt wesentliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Überseestadt.

Die Anlagen des Fußverkehrs sind hinsichtlich ihrer Qualität ähnlich wie die Anlagen des Radverkehrs zu bewerten. An den Straßen der Überseestadt sind stets anforderungsgerechte Gehwege vorgesehen. Ausnahmen bilden hier die beiden Straßenabschnitte, an denen auch die Radwege fehlen (siehe oben). Abseits der straßenbegleitenden Wege gibt es in der Überseestadt insbesondere die folgenden Wege und Abkürzungen, die zu einem attraktiven und umwegarmen Gehwegnetz beitragen:

- o Uferwege Europahafen und Weser
- o Ludwig-Franzius-Platz
- o Waller Stieg
- o Verbindung Hafenstraße – Konsul-Smidt-Straße
- o Am Waller Wied

2.3.3 Verknüpfung der Überseestadt mit benachbarten Stadtteilen

Obwohl die Überseestadt mitten im Bremer Stadtgebiet liegt, ist ihre Einbindung in die gesamtstädtischen Wegestrukturen eine Herausforderung. Dies begründet sich vor allem aus der historischen Funktion als Hafengebiet, teilweise als Freihafen, zu dem es nur an sehr wenigen Stellen Zugänge gab. Im Rahmen des Verkehrskonzepts sind die wichtigsten Barrieren am Rand der Überseestadt auf ihre Durchlässigkeit insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr überprüft worden.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass derzeit keine regelmäßigen Verbindungen zwischen der Überseestadt und Gröpelingen, Woltmershausen und Rablinghausen über die Weser bzw. das Wendebecken vorhanden sind (Ausnahme ist die im Sommer am Wochenende verkehrende Fähre von der Hafenkante aus).



Foto: Fähranleger Hafenkante mit Wendebecken und Einkaufszentrum Waterfront in Gröpelingen im Hintergrund

In Richtung Walle bzw. Innenstadt stellen Straßen mit Straßenbahngleisen bzw. Bahnanlagen die größten Barrieren dar. Es konnte festgestellt werden, dass es Querungsstellen dieser Barrieren in Abständen von ca. 150 – 500 m gibt. In den meisten Fällen existiert an den Querungsstellen der Straße beidseitig eine weiterführende Wegverbindung. An wenigen Stellen behindern jedoch weitere Barrieren das Vordringen in die Überseestadt (z.B. Wallanlage an der Querung Schulze-Delitzsch-Straße). Die vorhandenen Querungen sind meist logisch an Wegverbindungen oder wichtigen Einrichtungen (z.B. Haltestelle) eingeordnet und decken somit größtenteils den vorhandenen Bedarf. Ungünstig stellt sich die Situation jedoch im Bereich der Kreuzung Überseetor/ Nordstraße dar: Das Überseetor ist eine der wichtigsten Zugangsstrecken zur Überseestadt. Gleichzeitig befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Nordstraße eine Grundschule, die sich auch an die Kinder aus der Überseestadt richtet. Nicht zuletzt, da diese Schule erweitert werden soll, ist hier die Ergänzung einer weiteren Querungsstelle in Erwägung zu ziehen.



Foto: Waller Stieg als Anbindung nach Walle und zum Waller Ring

In Richtung Innenstadt können Radfahrende und Fußgänger die Eduard-Schopf-Allee und die Weserpromenade nutzen. Die parallel verlaufende Hans-Böckler-Straße ist für Radfahrer nur in stadtauswärtiger Richtung freigegeben, was insbesondere zu Umwegen in Richtung Bahnhofsvorstadt aus der Überseestadt führt. Eine Analyse der Durchgänge des Straßenzugs B6/B75, der auf der Relation Überseestadt – Hauptbahnhof die wesentlichste Barriere darstellt, ergab zahlreiche Optionen für Radfahrer und Fußgänger.



Grafik 17: Wegeverbindungen im Rad- und Fußverkehr zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof

Am häufigsten dürfte die Verbindung über die Eduard-Schopf-Allee genutzt werden. Obwohl sie kaum mit einem Umweg verbunden sind, ist zu vermuten, dass die Wegverbindungen über die Utbremer Straße und die Hemmstraße für Verbindungen aus der nördlichen Überseestadt zum Hauptbahnhof kaum genutzt werden. Hier stellt eher die Hans-Böckler-Straße eine Alternative dar, die jedoch für stadteinwärtige Radfahrer nicht legal befahrbar ist.

2.3.4 Verkehrssicherheit im nichtmotorisierten Verkehr

Zur Einschätzung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr stand ein Ausschnitt der EUSKA-Unfallsteckkarte für die Bremer Überseestadt aus dem Jahr 2015 zur Verfügung. Es konnte festgestellt werden, dass es innerhalb des Untersuchungsgebietes nur wenige Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung gegeben hat. Vergleichsweise oft kommt es zu Kollisionen zwischen Pkw und Radfahrenden am Doventor und auf der Daniel-von-Büren-Straße am Übergang zwischen Überseestadt und Innenstadt.

Im Fußverkehr fällt der Abschnitt zwischen Überseetor und Marcuskaje der Konsul-Smidt-Straße auf. Hier gab es allein im Jahr 2015 drei Unfälle mit Fußgängern, die beim Queren der Fahrbahn verletzt wurden.



Grafik 18: Luftbild der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Marcuskaje und Ausschnitt auf Unfallsteckkarte)

Kennzeichnend für diesen Bereich sind der fehlende Gehweg südlich der Fahrbahn und eine Haltestelle des Busses. Am Überseetor befindet sich eine nicht signaltechnisch gesicherte Quermöglichkeit mit Mittelinsel.

2.3.5 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Rad- und Fußverkehr

Die Analyse des Rad- und Fußwegenetzes ergab das Bild eines weitgehend vollständig ausgebauten Netzes innerhalb der Überseestadt. Die Netzlücken an der Konsul-Smidt-Straße und der Straße Auf der Muggenburg werden in Zusammenhang mit der Entwicklung von Hochbauten geschlossen. Als wesentliches Handlungsfeld ergab sich aus den Analysen die Verbesserung der Verbindungen zwischen der Überseestadt und den benachbarten Stadtteilen. Hier können die Erkenntnisse wie folgt zusammengefasst werden:

- o Derzeit existiert keine regelmäßige Quermöglichkeit der Wasserflächen, welche die Überseestadt begrenzen.

- o In Richtung Walle und Innenstadt stellen Straßen mit Gleiskörpern oder auf Dämmen die größten Barrieren dar. Die Anzahl und Dichte der Durchlässe für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist grundsätzlich ausreichend. Im Bereich des Überseetors sollte jedoch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Nordstraße geschaffen werden.
- o Auf der bedeutenden Relation Überseestadt – Hauptbahnhof führt das Fehlen des stadteinwärtigen Radweges an der Hans-Böckler-Straße zu Umwegen für Radfahrer.

Auch innerhalb der Überseestadt stellen die Querungen die größte Herausforderung für die Weiterentwicklung der Wegenetze im Rad- und Fußverkehr dar. Hierbei sind insbesondere die folgenden Schwerpunkte zu nennen:

- o Querung des Hansators im Zuge der Straße Auf der Muggenburg als Teil der Radhaupttroute Überseestadt – Innenstadt
- o Querungsstelle mit auffälligem Unfallgeschehen an der Konsul-Smidt-Straße im Bereich des Überseetors

2.4 Öffentlicher Personenverkehr

2.4.1 Darstellung des Angebotes im Untersuchungsgebiet

Aufbauend auf den zur Verfügung gestellten Datengrundlagen, insbesondere den Struktur- und Zählzeiten (Kapitel 3.1) sowie dem aktuellen Verkehrsangebot, erfolgte die Analyse des ÖPNV-Angebotes im Untersuchungsgebiet für einen mittleren Werktag. Das für die Untersuchung relevante Liniennetz im öffentlichen Verkehr und die Modellbetrachtungen beziehen sich dabei auf den Fahrplan 2016 der Bremer Straßenbahn AG. Die Ergebnisse der Analyse werden in den folgenden Abschnitten dargelegt.

Allgemeine Charakteristik des ÖPNV-Angebotes

Zwei Linien des Bremer Stadtverkehrs führen durch das Gebiet der Überseestadt. Die Straßenbahnlinie 3 durchquert auf ihrem Weg vom Weserwehr nach Gröpelingen und zurück einen Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes. Die folgenden drei Haltestellen sind somit direkt an die Innenstadt (Hst. Am Brill, Hst. Domsheide) sowie an den benachbarten Stadtteil Gröpelingen mit seinem bedeutsamen Einkaufszentrum Waterfront (Hst. Use Akschen) angebunden:

- o Hst. Eduard-Schopf-Allee
- o Hst. Europahafen
- o Hst. Konsul-Smidt-Straße

Die radial auf die Bremer Innenstadt ausgerichtete Stadtbuslinie 20 übernimmt auch in der Überseestadt eine verbindende Funktion. Sie erschließt neben dem zusätzlich von der Linie 3 abgedeckten Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes auch das Gebiet um die Eduard-Suling-

Straße sowie Konsul-Smidt-Straße. Für die folgenden zehn Haltestellen stellt sie eine Direktverbindung in Richtung Hohweg, zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Walle bereit und gewährt somit unter anderem einen Anschluss an den SPNV:

- o Hst. Eduard-Schopf-Allee
- o Hst. Europahafen
- o Hst. Konsul-Smidt-Straße
- o Hst. Schuppen 1
- o Hst. Überseetor
- o Hst. Silbermannstraße
- o Hst. Am Winterhafen
- o Hst. Hochschule
- o Hst. Speicher XI
- o *Hst. Cuxhavener Str. (Einrichtungsbetrieb Richtung Hohweg)*

Das Untersuchungsgebiet wird zusätzlich von drei weiteren Linien angebunden, welche am Untersuchungsgebiet angrenzen, deren Haltestellen sich jedoch außerhalb der Abgrenzung befinden. Dies sind zum einen die Stadtbuslinie 26 Richtung Huckelriede über Findorff und der Innenstadt sowie die Stadtbuslinie 28 Richtung Universität (Hst. Emders Straße und Hst. Waller Ring). Zum anderen verkehrt auch die Straßenbahnlinie 2 an der nördlichen Grenze zum Untersuchungsraum (Hst. Lloydstraße) nach Sebaldsbrück bzw. Gröpelingen.

Die Analysen umfassen neben dem Netz der Straßenbahn und des Busverkehrs auch die Angebote der Fähren. Der in der Überseestadt angebotene Fährverkehr wird von der Hal über Betriebsgesellschaft mbH betrieben. Folgende Anleger werden bedient:

- o Waterfront (Pier 2)
- o Molenturm
- o Lankenauer Höft

Einen Gesamtüberblick über das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet bietet Grafik 19.



Grafik 19: Überblick über das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet im IST-Zustand ⁵

Zeitliches Verkehrsangebot im Untersuchungsgebiet

Die Bedienzeiträume und Taktungen der im Untersuchungsgebiet verkehrenden Linien 3 und 20 orientieren sich an den im Nahverkehrsplan (NVP) 2013-2017 verankerten Verkehrszeiten. Diese sind unterteilt in die folgenden drei Zeitgruppen, nach welchen auch das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans⁶ ausgerichtet wurde:

⁵ Kartengrundlage: Liniennetzplan
Bremer Straßenbahn AG (BSAG), 2016

⁶ Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Hauptverkehrszeit (HVZ) Tagesverkehr	Mo - Fr	06:30 - 08:30 Uhr und 15:00 - 18:30 Uhr
Normalverkehrszeit (NVZ) Tagesverkehr	Mo - Fr	zwischen den HVZ sowie von 18:30 - 20:00 Uhr
	Sa	von 09:00 - 18:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ) Früh-/Spät- und Wochenendverkehr	Mo - Fr	vor der HVZ bis 06:30 Uhr und nach der NVZ ab 20:00 Uhr
	Sa	vor und nach der NVZ gilt eine von der übrigen SVZ abweichende Taktdichte
	So + Feiertage	bis 10:00 Uhr gilt eine abweichende Taktdichte

Tabelle 3: Betriebszeiten der Straßenbahn- und Buslinien in Bremen ⁷

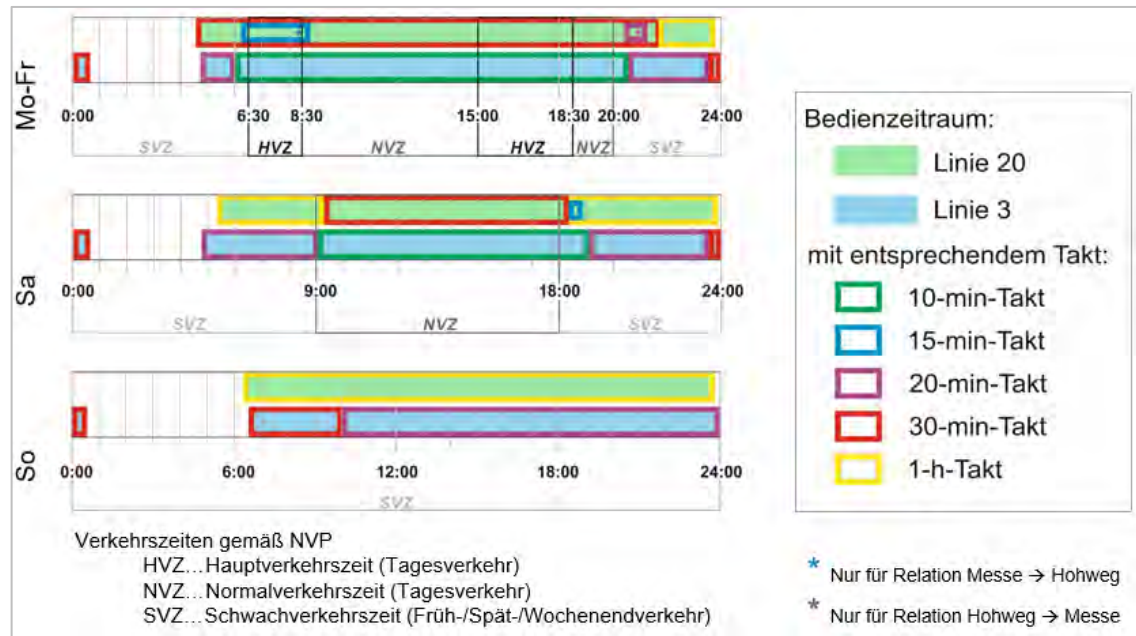
Das Untersuchungsgebiet wird werktags wie auch samstags in einem Zeitraum von ca. 5:00 / 5:30 Uhr morgens bis 0:30 Uhr nachts bedient. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Buslinie 20 sowie die Straßenbahnlinie 3 am Morgen eine Stunde verzögert ab ca. 6:30 / 7:00 Uhr. Dabei verkehrt der stadtauswärtige Bus in Richtung Hohweg generell (werktags sowie am Wochenende) 30 Minuten früher als der in Richtung Innenstadt, was der Bedeutung der morgendlichen Verbindung von der Innenstadt (inkl. Hbf.) zu den Arbeitsplätzen in der Überseestadt entgegenkommt.

Die Grafik 20 enthält eine Übersicht über den derzeitigen Takt der für die Überseestadt bedeutsamen Linien 3 und 20 von Montag bis Sonntag über den gesamten Tagesverlauf betrachtet. Die als Durchmesserlinie⁸ definierte Straßenbahnlinie 3 verkehrt in der HVZ sowie in der NVZ in einem 10-Minuten-Takt und erfüllt somit die im NVP wie auch im VEP festgelegten Standards. Abweichend von den Vorgaben im NVP fährt die Linie 3 in der SVZ morgens nicht in einem 15-Minuten-Takt sondern lediglich in einem 20-Minuten-Takt. In der SVZ abends (20-Minuten-Takt) sowie Sonn- und Feiertags (20- bis 30-Minuten-Takt) werden die Festlegungen des Grundfahrplans für Durchmesserlinien eingehalten.

⁷ Nahverkehrsplan 2013 – 2017

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN), 2012

⁸ Durchmesserlinien beginnen und enden außerhalb des Stadtzentrums und werden durch dieses hindurchgeführt.



Grafik 20: Bedienzeitraum und Taktung der Li. 3 und Li. 20 im IST-Zustand

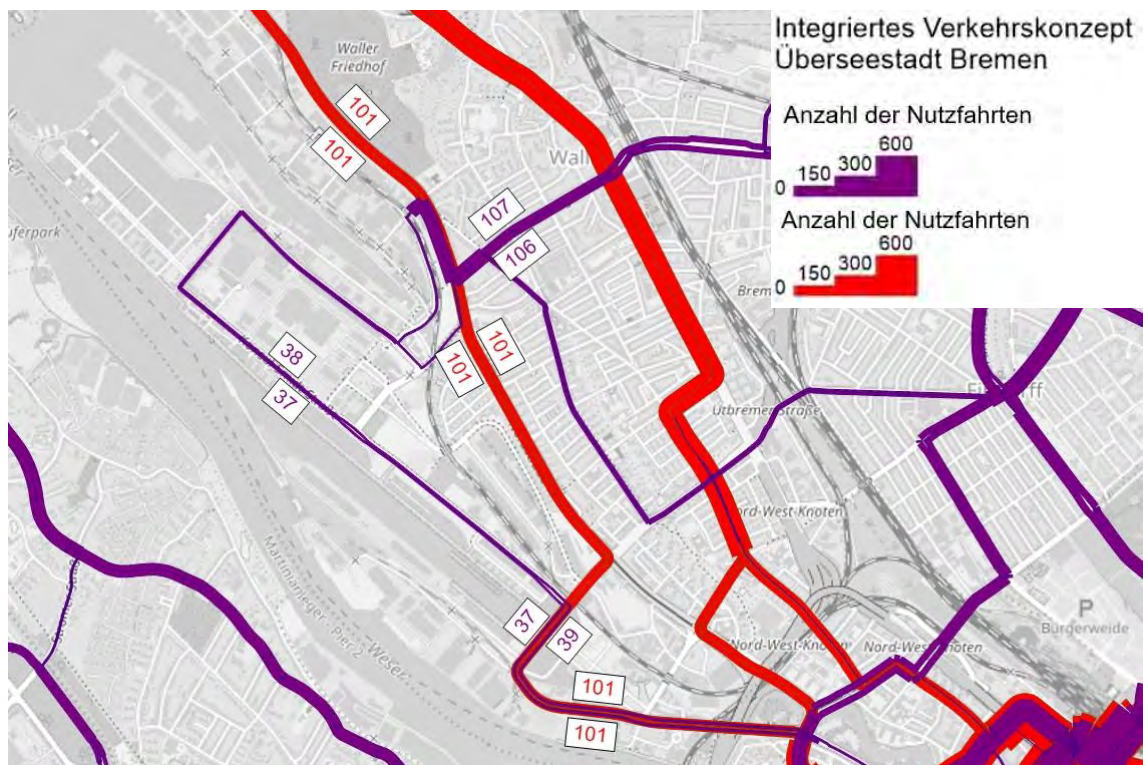
Laut NVP ist das Angebot auf den Halbmesserlinien – zu welchen die Buslinie 20 zählt – entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe mit einem Fahrplanktakt zwischen 15- und 60-Minuten unterschiedlich vorgesehen. Der VEP legt für die als Radiallinie mit Verbindungsfunktion definierte Buslinie in der HVZ einen 15-Minuten-Takt und für die NVZ einen 30-Minuten-Takt fest. Diesem Anspruch wird man im Fahrplan 2016 nicht vollständig gerecht. Die Linie 20 verkehrt im IST-Zustand in der HVZ sowie NVZ in einem 30-Minuten-Takt. Lediglich werktags von 6:30 bis 8:30 Uhr stadtauswärts fährt sie in einem 15-Minuten-Takt, was die Bedeutung der Linie 20 am Morgen von der Innenstadt in Richtung Überseestadt nochmals unterstreicht. An Sonn- und Feiertagen sowie werktags und samstags in der SVZ gibt es ein reduziertes Angebot im 60-Minuten-Takt. Nach dem NVP ist eine Bedienung an Wochenenden und Feiertagen nicht zwingend.

In Bremen verkehren täglich zwischen 0:00 und 4:30 Uhr (sonntags bis 6:30 Uhr) zehn Nachtlinien. Das Untersuchungsgebiet wird dabei nicht vom Nachtliniennetz abgedeckt.

Im Fährverkehr besteht ein saisonaler Betrieb von Mai bis September zwischen der Überseestadt (Anleger Molenturm), Woltmershausen (Anleger Lankenauer Höft) und Gröpelingen (Waterfront/ Pier 2). Die Weser Fähre der Hal över GmbH verkehrt jeden Samstag, Sonntag und an Feiertagen im 30-Minuten-Takt von 10:30 bis 18:00 Uhr. Sie benötigt für jede Teilstrecke von Anleger zu Anleger zehn Minuten Fahrzeit. Die Betriebszeiten der nicht im VBN-Tarif integrierten Fähre weisen auf einen eher Freizeit- und touristischen Charakter der Verbindung hin.

Bedienungs- und Erschließungsqualität des ÖPNV im Untersuchungsgebiet

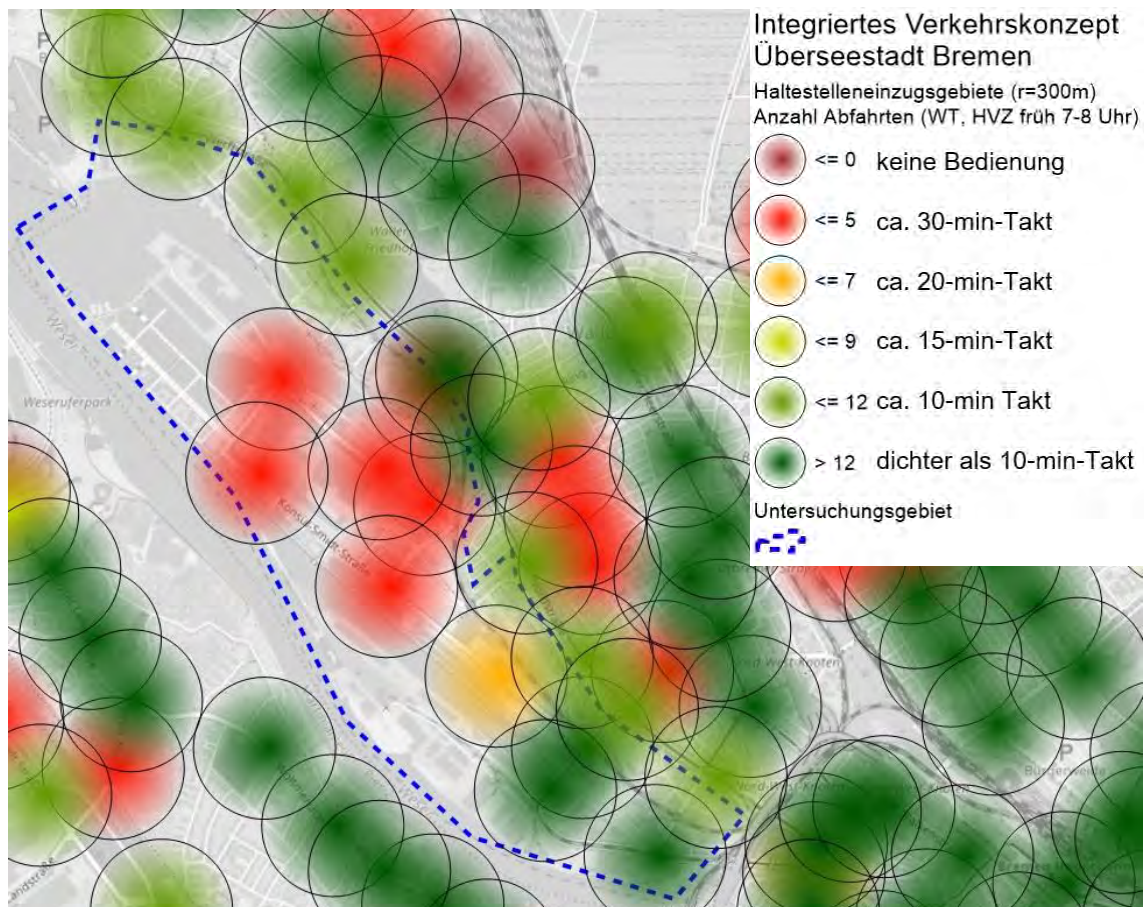
Aus den eben dargelegten Taktungen ergibt sich die in Grafik 21 visualisierte werktägliche Bedienungsqualität auf den Linien im Untersuchungsgebiet. Die Anzahl der Nutzfahrten pro Werktag wird hierbei richtungsfein mit Hilfe einer Zahlenbeschriftung sowohl für die Buslinie 20 (lila dargestellt) als auch für die Straßenbahnlinie 3 (rot dargestellt) wiedergegeben.



Grafik 21: Anzahl der Nutzfahrten an einem mittleren Werktag im IST-Zustand

Durch die Überlagerung der Linie 20 (30-min-Takt) mit der Linie 3 (10-min-Takt) auf dem Abschnitt Auf der Muggenburg besteht vor allem für diesen Bereich eine hohe Bedienungsqualität mit ca. 140 Nutzfahrten am Tag pro Richtung. Auch die Bündelung der Linien 20, 28 und 26 ab der Haltestelle Emden Ring bewirkt eine Taktung von ca. 10 Minuten in Richtung Bahnhof Walle.

In Abhängigkeit zu der Anzahl der Nutzfahrten steht die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen auf diesen Strecken. Grafik 23 bildet die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle in der HVZ, werktags zwischen 7 und 8 Uhr, ab.



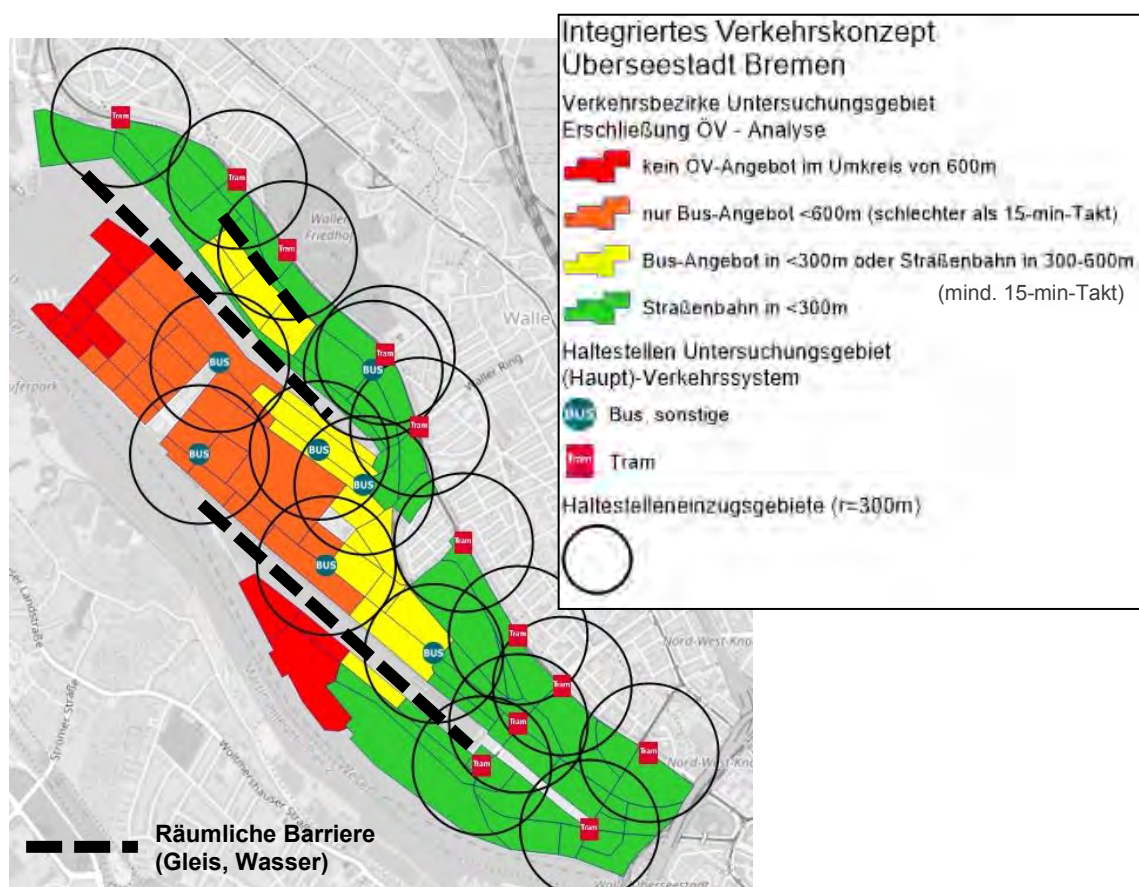
Grafik 22: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen zur HVZ früh (werktags, 7-8 Uhr)

Die Bedienung der Haltestellen am Rand des Untersuchungsgebietes erfolgt mindestens in einem 10-Minuten-Takt, während im westlichen Bereich an den Haltestellen Hochschule für Künste, Am Winterhafen, Silbermannstraße und Überseetor ein 30-Minuten-Takt vorherrscht. Die Darstellung bildet entsprechend den VBN-Qualitätsanforderungen⁹ an Haltestellen im innerstädtischen Bereich einen Haltestellen-Einzugsbereich mit einem Radius von 300 Metern ab. Die Abdeckung des Untersuchungsgebietes mit den Einzugsgebieten der Haltestellen deutet auf die vorhandenen Erschließungslücken nordwestlich der Straße Am Winterhafen sowie südwestlich des Europahafens auf der Stephanihalbinsel. Die Bedienungslücke im Nordenwesten ist mit einer derzeit nicht vorhandenen bzw. sehr geringen Nutzungsdichte des noch zu entwickelnden Gebietes zu begründen. Auch der nicht erschlossene Bereich auf der Stephanihalbinsel mit weiten Zu- und Abgangswegen zum/vom ÖPNV stellt durch seine momentane gewerblich-industrielle Prägung keinen primären Bedarf einer ÖPNV-Anbindung dar.

⁹ Qualitätsanforderungen an Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)
Teil 1: Straßengebundener ÖPNV
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, 5. überarbeitete Auflage 2014

Die Erschließungslücken sind auch auf der folgenden Grafik ersichtlich und mit Hilfe einer roten Färbung der betroffenen Verkehrsbezirke kenntlich gemacht. Die Abbildung visualisiert die Erschließungsqualität der verschiedenen Verkehrsbezirke im Untersuchungsgebiet und verbindet so die Analyse der Fußwegentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit den Kennwerten des dort vorhandenen ÖPNV-Angebotes. Die Klassifizierung erfolgte in vier Qualitätsstufen:

- o Kein ÖV-Angebot im Umkreis von 600 Meter
- o Nur ein Bus-Angebot in einer Entfernung kleiner als 600 Meter (schlechter als 15-min-Takt)
- o Ein Bus-Angebot in einer Entfernung kleiner als 300 Meter oder eine Straßenbahnverbindung in 300 bis 600 Meter Entfernung (mindestens 15-min-Takt)
- o Straßenbahn in einer Entfernung kleiner als 300 Meter



Grafik 23: ÖPNV-Erschließungsqualität/ Haltestelleneinzugsbereiche

Die fußläufige Erreichbarkeit einiger Haltestellen wird durch räumliche Barrieren wie Gleisanlagen oder Hafenbecken eingeschränkt. So behindert beispielsweise im nördlichen Untersuchungsgebiet entlang der Cuxhavener Straße ein Gütergleis den direkten Zugangsweg zur Haltestelle Jadenstraße, weshalb die betroffenen Verkehrsbezirke eine schlechtere Qualitätsstufe erhalten als die Luftlinienentfernung zur Haltestelle vermuten ließe.

Reisezeiten

Die Attraktivität des ÖPNV ist neben dem Angebotsstandard in starkem Maße durch den Reisezeitvergleich zum Pkw definiert. Je geringer die Fahrzeitdifferenz zwischen dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr ist, desto stärker wird das Angebot im ÖPNV angenommen. Das Verhältnis der ÖPNV- und MIV-Fahrzeiten spiegelt dabei die Qualitätsstufe der Relation wieder. Die Festlegung der Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$, welche in Tabelle 4 dargelegt sind und für den durchgeführten Reisezeitvergleich zur Anwendung kamen, erfolgt nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“¹⁰. Sie gelten für Luftlinienentfernungen bis 50 km.

Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)	Qualitätsstufe	Bedeutung
< 1,0	A	Sehr günstiges Reisezeitverhältnis
1,0 bis < 1,5	B	Günstiges Reisezeitverhältnis
1,5 bis < 2,1	C	Zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis
2,1 bis < 2,8	D	Gerade noch akzeptables Reisezeitverhältnis
2,8 bis < 3,8	E	Schlechtes Reisezeitverhältnis
≥ 3,8	F	Sehr schlechtes Reisezeitverhältnis

Tabelle 4: Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ ¹¹

Der durchgeführte Reisezeitvergleich berücksichtigt beim ÖPNV ausschließlich die Fahrzeit gemäß des BSAG-Fahrplans von 2016. Bei der Ermittlung der Pkw-Reisezeit wurde die Fahrzeit mittels eines Routing-Programmes bestimmt. Wenngleich sowohl bei den ÖPNV-Fahrten die Zu- und Abgangszeiten als auch bei den Pkw-Fahrten mögliche Parkplatzsuchzeiten nicht berücksichtigt wurden und dieser Reisezeitvergleich somit lediglich angenäherte Werte ergeben kann, ist die Aussageschärfe für das Beurteilungsschema jedoch als ausreichend einzuschätzen.

Tabelle 5 bildet das Ergebnis des Reisezeitvergleiches in der HVZ, dienstags um ca. 16 Uhr, für ausgewählte Relationen ab. Es wurden Verbindungen zwischen Haltestellen der Überseestadt und anderen Stadtteilen Bremens untersucht. Die verschiedenfarbliche Hinterlegung bildet den direkten Bezug zu Tabelle 4 und kennzeichnet die entsprechende Qualitätsstufe.

¹⁰ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) – FGSV 121

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2008

¹¹ Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs
Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

Relationen	Hauptbahnhof		Waterfront Bremen (Use Akschen)		Innenstadt (Am Brill)		Universität (Uni./Zentralbereich)		Flughafen	
	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV
Europahafen	10 min	8 min	10 min	9 min	5 min	7 min	26 min	15 min	21 min	10 min
Hochschule für Künste	16 min	10 min	14 min	5 min	15 min	8 min	32 min	17 min	28 min	13 min
Schuppen 1	12 min	9 min	17 min	7 min	11 min	7 min	28 min	15 min	24 min	12 min

Tabelle 5: Reisezeitvergleich $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ auf ausgewählten Relationen in der HVZ (dienstags ca. 16:00 Uhr)

Das Ergebnis zeigt, dass benachbarte Stadtteile zur Überseestadt – wie die Innenstadt oder Gröpelingen (Use Akschen) – gut von den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 (Bsp. Europahafen) zu erreichen sind. Hier besteht nur ein geringer Reisezeitnachteil des ÖPNV im Vergleich zum MIV. Entferntere Gebiete ohne Direktverbindung im ÖPNV wie der Flughafen und die Universität sind aufgrund der Umsteigevorgänge und der weiten Distanz weniger gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Buslinie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion im westlichen Untersuchungsgebiet gegenüber der Straßenbahnlinie 3 schlechter aufgestellt. Vor allem auf der kurzen Distanz der Relation Hochschule - Waterfront schneidet die Buslinie im Reisezeitvergleich zum Kfz-Verkehr sehr schlecht ab.

Tabelle 6 bildet das Ergebnis des Reisezeitvergleiches in der SVZ, dienstags um ca. 22 Uhr, für dieselben Relationen ab. In den späteren Abendstunden wird über die Fahrplanauskunft der BSAG bei den Bushaltestellen der Linie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) überwiegend an Haltestellen der Straßenbahn verwiesen:

- o Hochschule für Künste – Waller Ring: zusätzlich 9 min Fußweg
 - o Schuppen 1 – Konsul-Smidt-Straße: zusätzlich 8 min Fußweg
 - o Schuppen 1 – Hansestraße: zusätzlich 18 min Fußweg
- (Die Fußwegzeiten sind in der Fahrzeit für den ÖPNV enthalten)

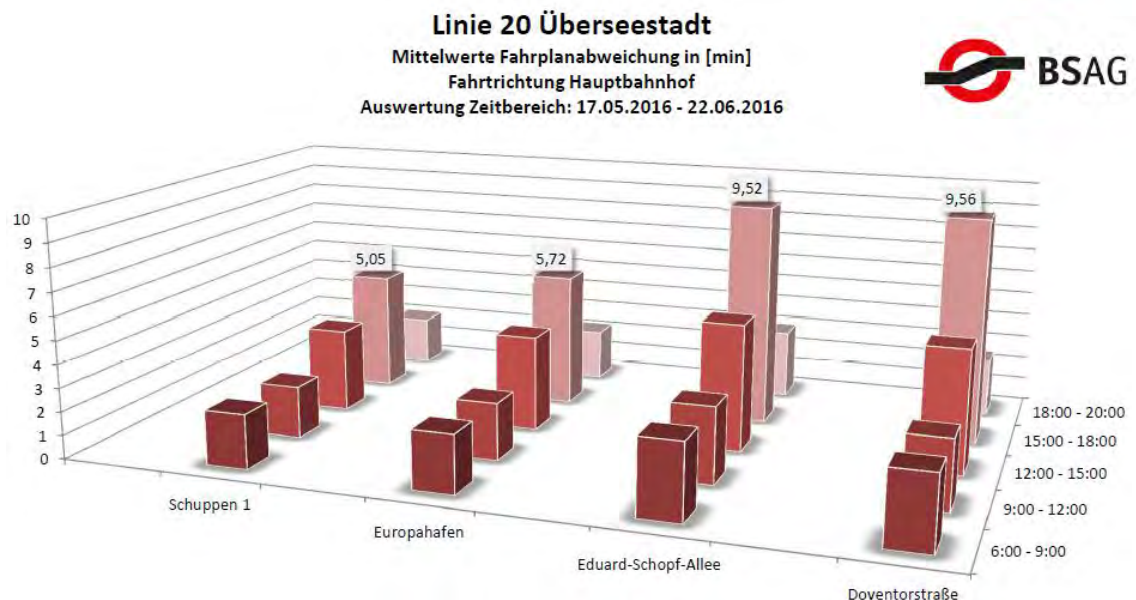
Ursächlich hierfür ist der 1-h-Takt der Buslinie. Deutlichere Verschlechterungen im Vergleich zur HVZ (siehe Tabelle 5) ergeben sich im ÖPNV in Richtung Flughafen sowie von der Haltestelle Hochschule der Künste.

Relationen	Hauptbahnhof		Waterfront Bremen (Use Akschen)		Innenstadt (Am Brill)		Universität (Uni./Zentralbereich)		Flughafen	
	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV
Europahafen	16 min	8 min	10 min	9 min	5 min	7 min	32 min	15 min	33 min	10 min
Hochschule für Künste	24 min	10 min	14 min	5 min	17 min	8 min	32 min	17 min	47 min	13 min
Schuppen 1	11 min	9 min	17 min	7 min	14 min	7 min	28 min	15 min	29 min	12 min

Tabelle 6: Reisezeitvergleich $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ auf ausgewählten Relationen in der SVZ (dienstags ca. 22:00 Uhr)

Losgelöst von dem eben dargelegten Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV, der keine Bezugnahme zur aktuellen Verkehrslage herstellt, treten im Untersuchungsgebiet sowohl für den

Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV zur HVZ Reisezeitverluste auf. Diese sind primär auf die im Kapitel 2.1.4 dargelegte Stausituation im Bereich Auf der Muggenburg zurückzuführen. Beispielhaft wird dieses durch die Grafik 24 verdeutlicht, die die mittlere Fahrplanabweichung in Minuten der Buslinie 20 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof an einem mittleren Werktag zeigt.

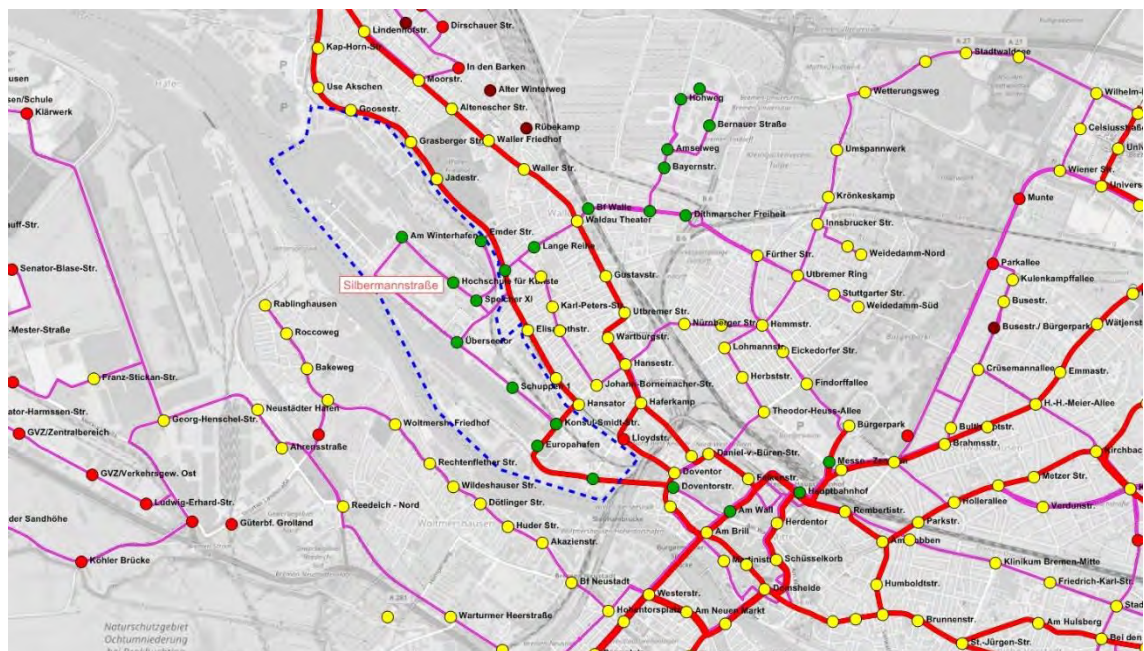


Grafik 24: Mittlere Fahrplanabweichung der Li. 20 Richtung Hauptbahnhof ¹²

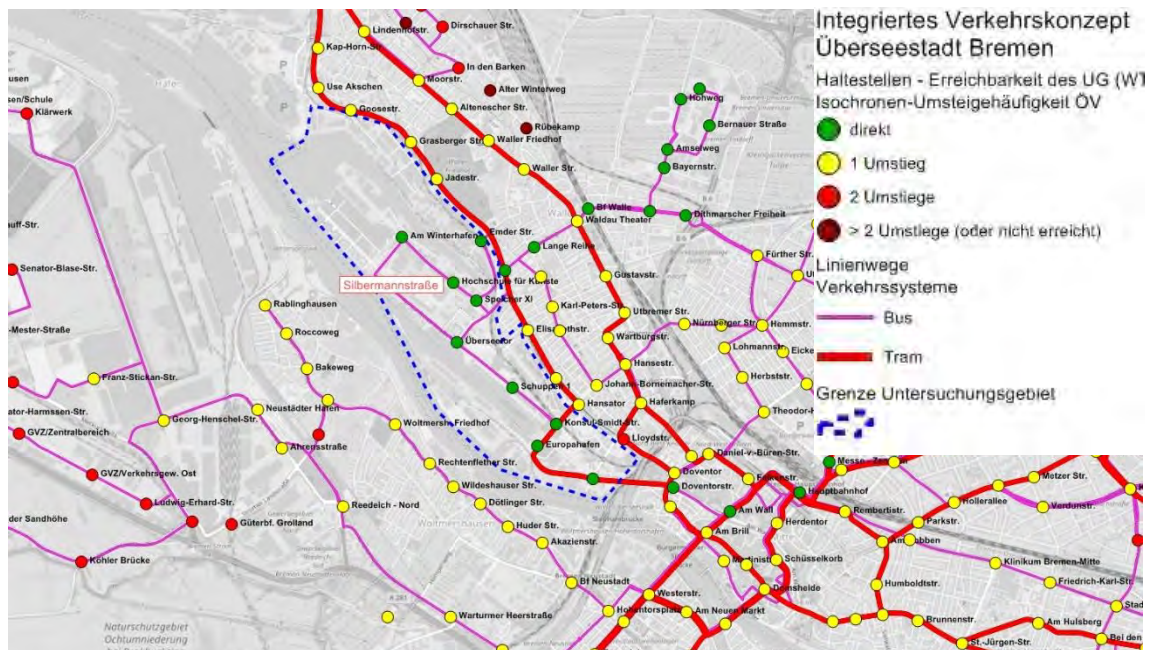
Die maximale Abweichung von den Fahrplanzeiten entsteht zwischen 15 und 18 Uhr. An der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee konnte in diesem Zeitraum eine durchschnittliche Verspätung von 9,5 Minuten (bei einem 30-Minuten-Takt der Linie 20) festgestellt werden. Immer wiederkehrende Verzögerungen von mindestens zwei Minuten geben Anlass zur Prüfung einer Fahrzeitanpassung im Fahrplan.

Umsteigehäufigkeiten

¹² Bremer Straßenbahn AG, 2016



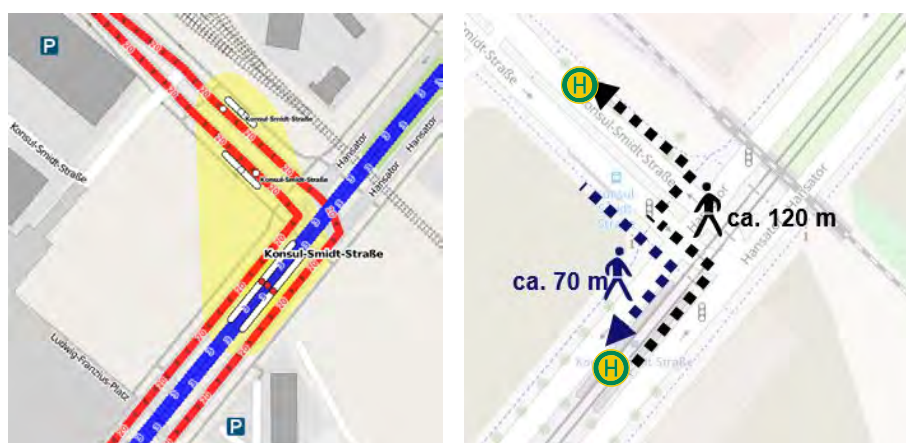
Grafik 25 vermittelt einen Überblick über die Anbindung verschiedener Haltestellen im Stadtgebiet Bremen an die Überseestadt mit Hilfe der Darstellung von Umsteigehäufigkeiten. Somit ist ersichtlich, welche Gebiete eine direkte Verbindung zum Untersuchungsgebiet besitzen. Als Ziel wurde die zentral im Untersuchungsgebiet liegende Haltestelle „Silbermannstraße“ der Linie 20 gewählt. Aus diesem Grund ist eine Direktverbindung an allen Haltestellen der Buslinie 20 gegeben (grün gekennzeichnete Haltestellen). In den meisten Fällen ist mindestens ein Umstieg zur Erreichung der Überseestadt aus dem Stadtgebiet notwendig (gelb gekennzeichnete Haltestellen). Schlecht angebundene Bereiche sind beispielsweise die Haltestellen beim Güterverkehrszentrum im benachbarten, jedoch durch die Weser getrennten Stadtteil Woltmershausen sowie einzelne Haltestellen der Linie 82 ebenso im benachbarten Gröpelingen (rot gekennzeichnet).



Grafik 25: Umsteigehäufigkeiten zur Erreichung des Untersuchungsgebietes (werktags, HVZ 8-9 Uhr)

Übergangsmöglichkeiten und Anschlüsse

Als bedeutsame Übergangspunkte für die Überseestadt im ÖPNV wurden die Haltestellen Konsul-Smidt-Straße und Waller Ring identifiziert. Die Haltestelle Konsul-Smidt-Straße als Verknüpfungspunkt im Untersuchungsgebiet bietet die Umsteigemöglichkeit von der Li. 20 in die Li. 3 und umgekehrt. Die Haltestelle Waller Ring am Rande des Untersuchungsgebietes ermöglicht zusätzlich einen Übergang in außerhalb der Überseestadt verkehrende Buslinien (Li. 28 und Li. 26).



Grafik 26: Räumliche Einordnung der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße¹³

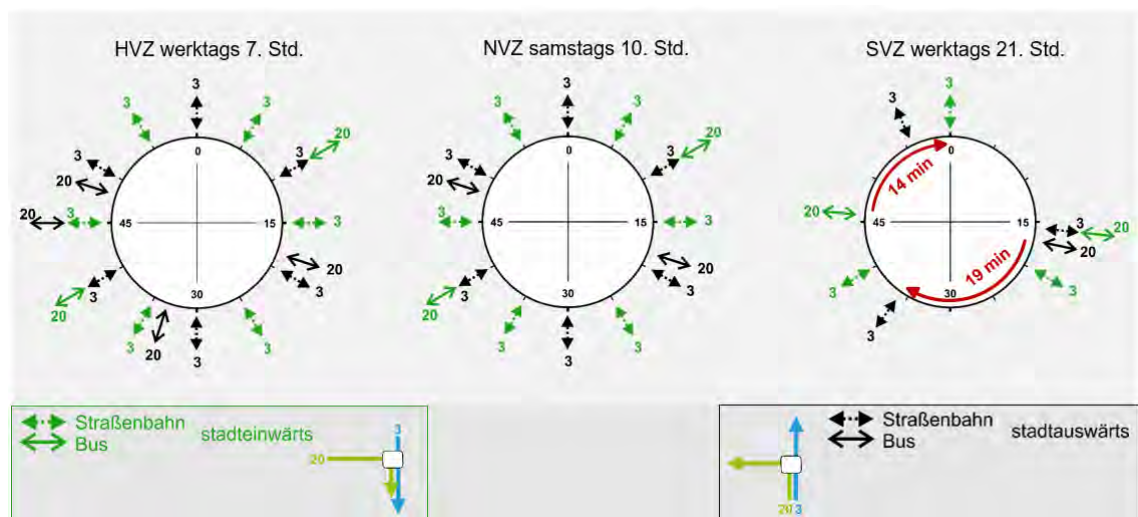
¹³ Kartengrundlage: links – www.opnvkarte.de, rechts – OpenStreetMap

Das Umsteigen zwischen den Linien 3 und 20 an der Konsul-Smidt-Straße gestaltet sich aufgrund der räumlich voneinander getrennten Haltestellen (maximal 120 Meter Entfernung) nicht komfortabel. Grafik 26 bietet einen Einblick in die räumliche Situation. Kürzere Umsteigewege bieten die Haltestellen Europahafen und Eduard-Schopf-Allee (bei nahezu gleichen Fahrplanlagen). Allerdings ist der Übergang an diesen Haltestellen nur dann sinnvoll, wenn kein Umstieg in die entgegengesetzte Fahrtrichtung bezweckt werden will (bspw. von Li. 20 stadteinwärts in Li. 3 stadtauswärts oder umgedreht), ansonsten entsteht ein Umweg.

Die wichtigsten Umsteigerelationen für das Untersuchungsgebiet bilden die richtungsgleichen Verbindungen:

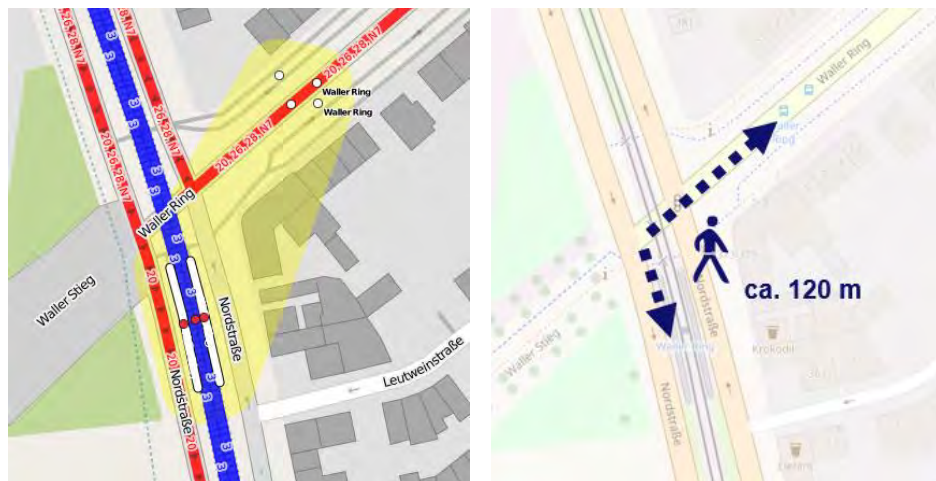
- o Li. 3 (stadtauswärts) aus der Innenstadt → Li. 20 (stadtauswärts) ins Untersuchungsgebiet
- o Li. 20 (stadteinwärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 3 (stadteinwärts)

Grafik 27 verschafft einen Überblick über die Übergangs- und Anschlusssituation zwischen den beiden anliegenden Linien. Die drei verschiedenen Taktuhren geben alle Ankünfte/Abfahrten innerhalb einer Stunde von Straßenbahn (gestrichelter Pfeil) und Bus (durchgehender Pfeil) mit Richtungsangabe – stadteinwärts (grün dargestellt) oder stadtauswärts (schwarz dargestellt) – für jeweils unterschiedliche Zeiten – HVZ, NVZ und SVZ - wieder.



Grafik 27: Zeitliche Gestaltung - Anschlussmöglichkeiten an der Hst. Konsul-Smidt-Str.

Die Übergangsmöglichkeiten in der HVZ und NVZ sind zeitlich gut abgestimmt. Es sind keine längeren Wartezeiten gegeben (stadteinwärts: 10-min Takt der Linie 3 verdichtet durch den dazu versetzten Takt der Li. 20; stadtauswärts: kurze Wartezeiten beim Wechsel der Linien). In der SVZ sind die Fahrten der Linie 3 und 20 (vom bzw. ins Untersuchungsgebiet) nicht optimal abgestimmt, es entstehen Wartezeiten von 14 bis 19 Minuten.



Grafik 28: Räumliche Einordnung der Haltestelle Waller Ring¹⁴

Grafik 28 vermittelt einen Eindruck von der Lage der Haltestelle Waller Ring an der nördlichen Grenze zum Untersuchungsgebiet. Auch hier halten Bus (Li. 20, 26, 28) und Straßenbahn (Li. 3) an räumlich voneinander getrennten Haltestellen in einem Abstand von ca. 120 Metern. Es ist keine Sichtbeziehung zwischen der Straßenbahn- und Bushaltestelle gegeben.

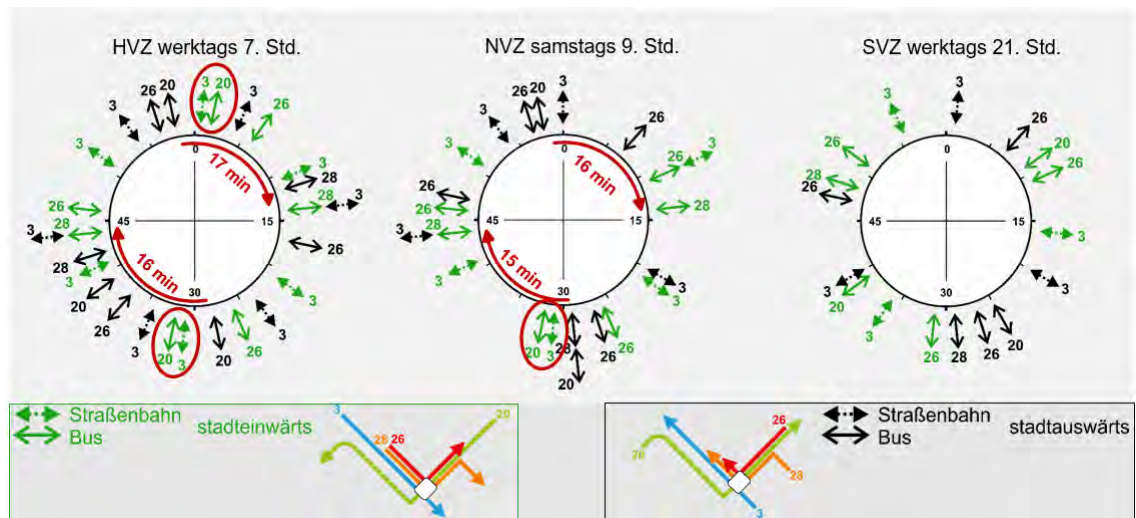
Die wichtigsten Umsteigerelationen für das Untersuchungsgebiet bilden folgende Verbindungen:

- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 3 (stadtauswärts) nach Gröpelingen
- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 26 (stadteinwärts) in die Innenstadt
- o Li. 20 (stadtauswärts) aus dem Untersuchungsgebiet → Li. 28 (stadteinwärts) zur Universität
- o Und Rückrichtungen

Grafik 29 bildet die zeitliche Gestaltung aller Ankünfte/Abfahrten innerhalb einer Stunde der Linien 3, 20, 26 und 28 an der Haltestellen Waller Ring ab. Die schematische Darstellung der Linien im unteren Bereich der Grafik verdeutlicht die Definition der stadteinwärts sowie –auswärts fahrenden Verbindungen. Die erste Taktuhr verdeutlicht die Anschlusssituation in der HVZ werktags von 7:00 bis 7:59 Uhr. Es besteht eine zu kurze Übergangszeit (je 1 Minute) stadteinwärts von der Linie 3 aus Gröpelingen zur Linie 20 in das Untersuchungsgebiet. Der Anschluss wird zudem durch die räumlich getrennten Bus- und Straßenbahnhaltestellen erschwert. Dieses Problem stellt sich auch in der NVZ dar (2. Taktuhr: samstags zwischen 9:00 und 9:59 Uhr). In der HVZ und SVZ erfolgt keine zeitliche Abstimmung der Linie 20 (aus dem/ins Untersuchungsgebiet) und der

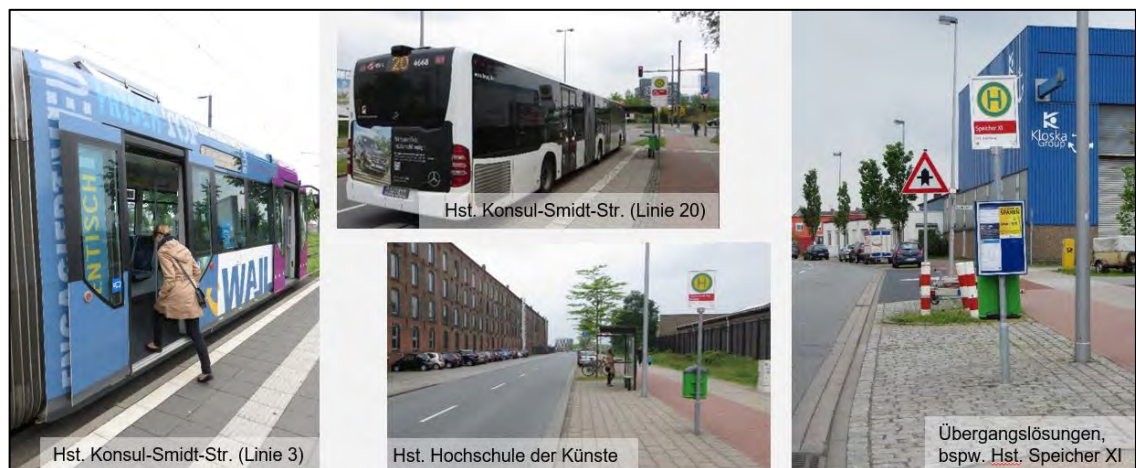
¹⁴ Kartengrundlage: links – www.opnvkarte.de, rechts – OpenStreetMap

Linie 28 (zur/von der Universität). In der NVZ ist zumindest in Richtung Untersuchungsgebiet ein sinnvoller Übergang gegeben.



Grafik 29: Zeitliche Gestaltung - Anschlussmöglichkeiten an der Hst. Waller Ring

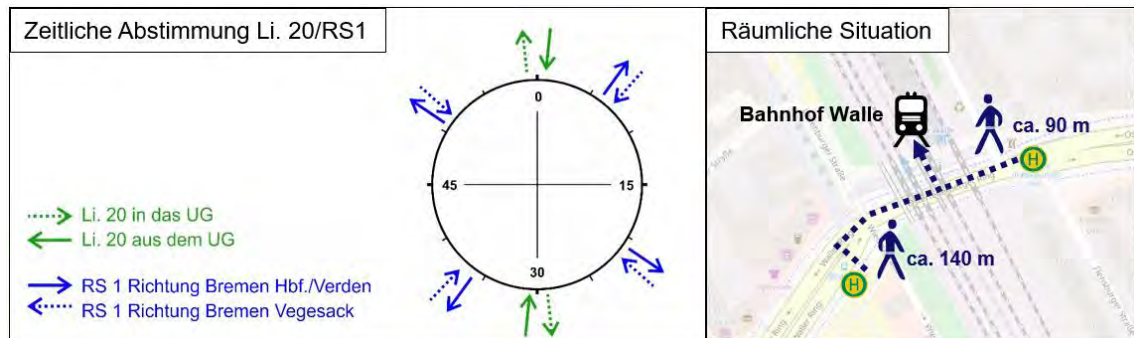
Im gesamten Untersuchungsgebiet ist nur eine eingeschränkte barrierefreie Zugänglichkeit beim Ein- und Aussteigen in die Busse und Bahnen gegeben. Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge liegt nicht vor, es kommt zum Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampen). Die Haltestellen sind jedoch barrierefrei in das Fußwegenetz eingebettet.



Grafik 30: Beispiele der Haltestellengestaltung im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Linie 20 direkt an den Bahnhof Walle mit seinem S-Bahn-Angebot angeschlossen. Der Bahnhof wird bedient von der Regio-S-Bahn (NordWestBahn) RS1 mit der Verbindung Bremen-Farge bzw. Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden, welche im 15-Minuten Takt verkehrt. Grafik 31 verschafft einen Überblick über die Anschlusssituation zwischen Bus und S-Bahn sowie über die räumliche Gestaltung am Bahnhof Walle. Die

Buslinie 20 und die S-Bahn-Linie RS1 sind zeitlich gut aufeinander abgestimmt. Es entsteht maximal eine Wartezeit von 8 Minuten von der Ankunft des Zuges bis zur Busfahrt ins Untersuchungsgebiet. Auch die Wartezeit zwischen der Ankunft des Busses bis zur Abfahrt des Zuges beträgt maximal nur 6 Minuten. Räumlich ist die Bushaltestelle mit 90 bis 140 Metern Entfernung nicht optimal zum S-Bahn-Haltepunkt gelegen.



Grafik 31: Anschlusssituation und räumliche Einordnung am Bahnhof Walle

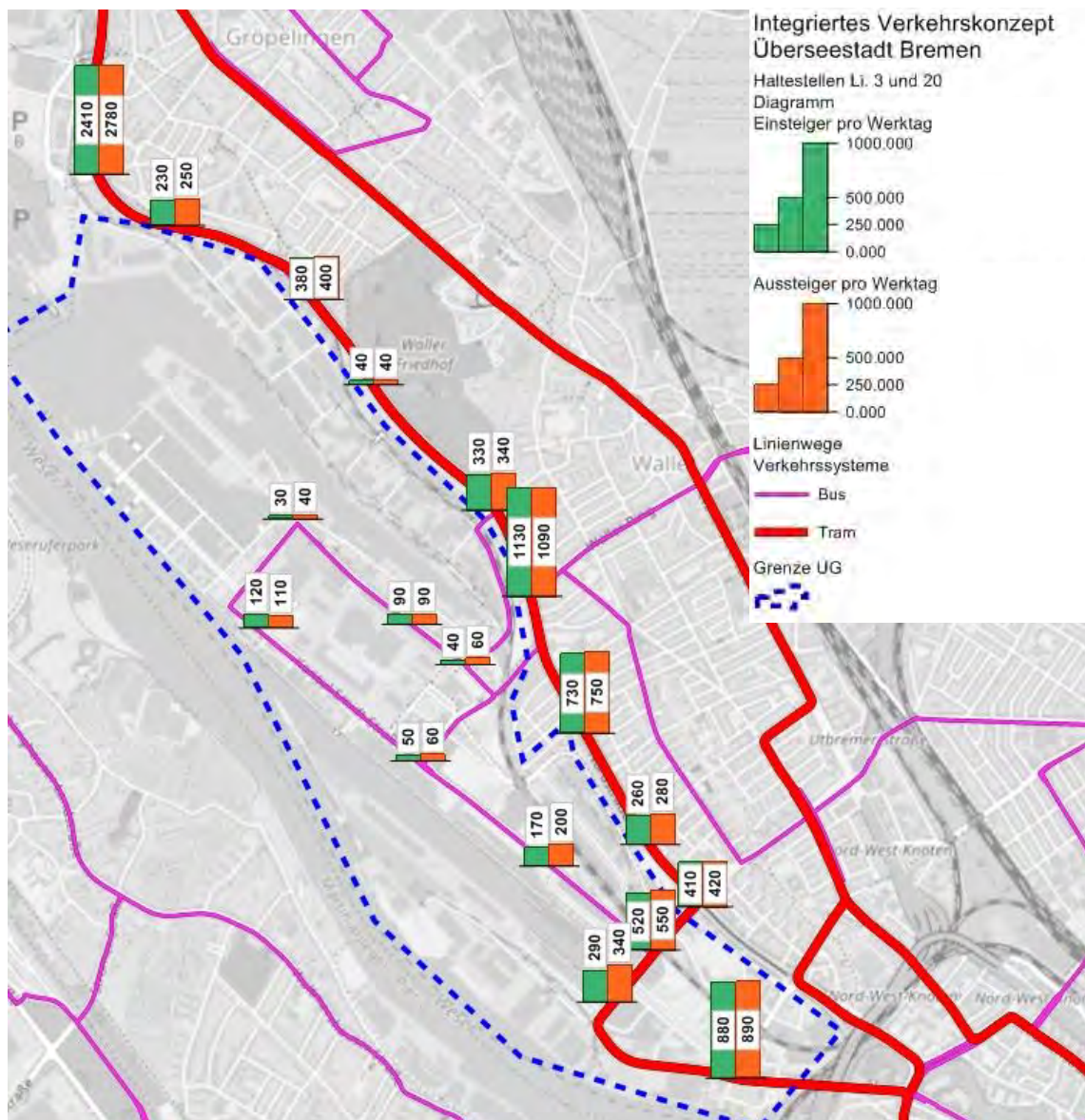
2.4.2 Darstellung der Nachfrage im Untersuchungsgebiet

Neben der Darlegung des ÖPNV-Angebotes gehört zur Analyse der verkehrlichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet auch die Untersuchung der ÖV-Nachfrage. Auf Basis der Betriebsdaten der BSAG sowie Ergebnissen von Ein- und Aussteigerzählungen wurden für die für das Untersuchungsgebiet relevanten Linien (Li. 20 und Li. 3) die Kapazität und Auslastung ermittelt und bewertet.

Ein- und Aussteiger an den Haltestellen

Grafik 32 zeigt die Ein- und Aussteiger an den Haltestellen im erweiterten Untersuchungsgebiet (inklusive Haltestellen am Rand des Untersuchungsgebietes) pro Werktag. Die Anzahl der Einsteiger und Aussteiger an den jeweiligen Haltestellen halten sich ungefähr die Waage. Bei den Haltestellen innerhalb der Gebietsabgrenzung sind es täglich ca. 4.500 Ein- und Aussteiger¹⁵. Die Haltestellen in Grenzlage (entlang der Nordstraße, Bremerhavener Str.) besitzen eine mehr als doppelt so hohe Ein- und Aussteigerzahl von insgesamt ca. 12.300. Dies ist auf die höhere Taktung sowie Kapazität der dort verlaufenden Straßenbahn gegenüber des Busses zurück zu führen. Am schwächsten ist die Verkehrsnachfrage im derzeit noch gering entwickelten Gebiet um die Haltestelle Am Winterhafen. Die größte Verkehrsnachfrage geht vom Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Straßenbahn an der Haltestelle Waller Ring aus, welche zudem von einem einwohnerstarken Wohnumfeld geprägt ist.

¹⁵ Jeweils Summe der Ein- und Aussteiger

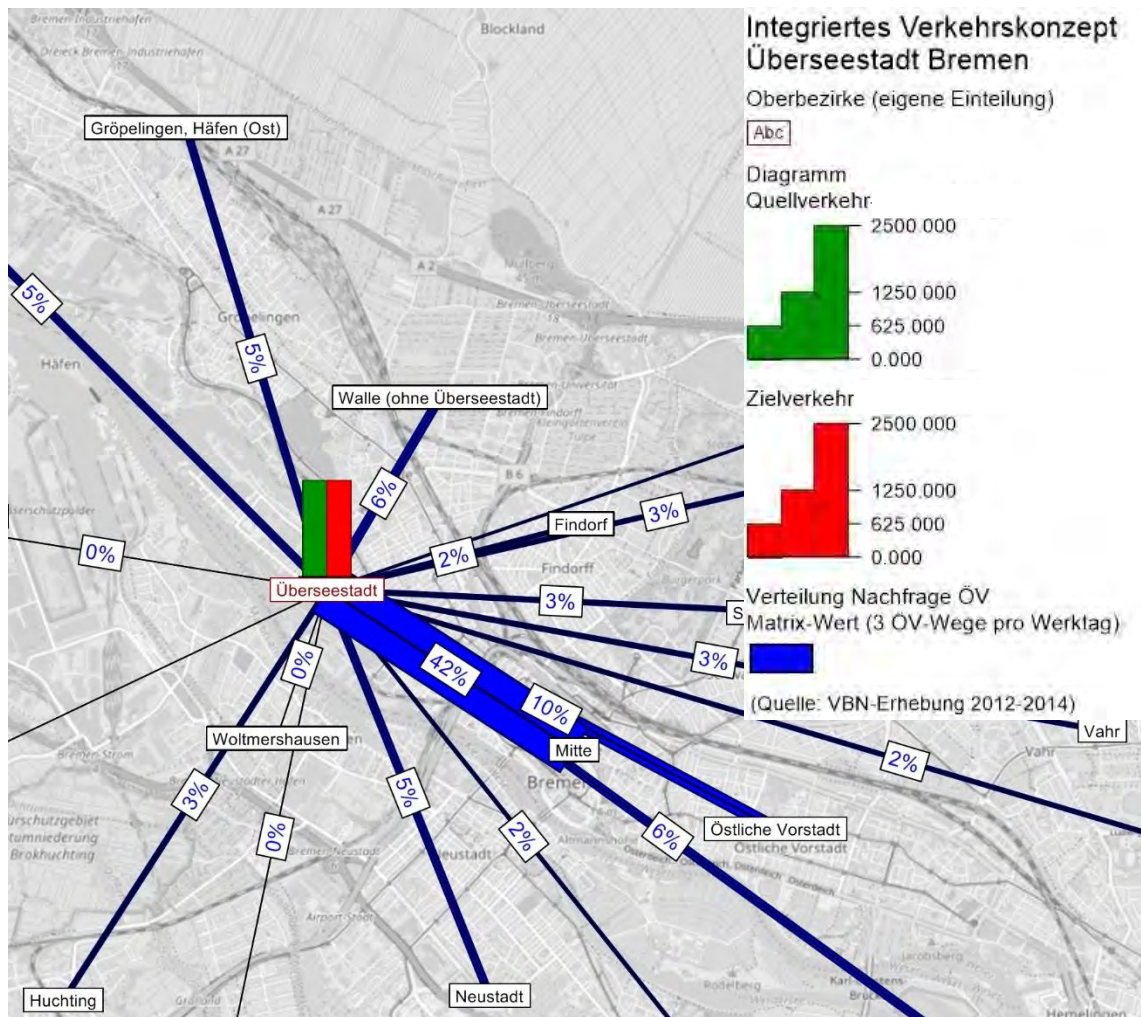


Grafik 32: Ein- und Aussteiger an den Haltestellen im Untersuchungsgebiet pro Werktag¹⁶

Räumliche Verteilung der ÖV-Nachfrage

Grafik 33 visualisiert mit Hilfe der blauen Balken die relative Verteilung der für die Überseestadt relevanten Verkehrsströme. Der prozentuale Wert sowie die Dicke der Balken geben dabei den Anteil der Verkehrsnachfrage in der Überseestadt zu/aus dem bestimmten Gebiet wieder. Der Hauptteil der ÖV-Nutzer kommt aus/fährt in Richtung Stadtmitte (mindestens 50 Prozent) bzw. vom/zum Hauptbahnhof (mit vorheriger/anschließender SPNV-Nutzung). Weniger als 10 Prozent der ÖV-Nutzer nutzen die Relationen zu Gebieten westlich der Weser.

¹⁶ Datengrundlage: VBN-Erhebung 2012-2014 und FAN



Grafik 33: Räumliche Verteilung der ÖV-Nachfrage¹⁷

Fahrzeugauslastung

Durch die Auswertung der relationsfeinen Nachfrage kann überprüft werden, inwieweit das derzeitige ÖV-Angebot den tatsächlichen Nachfrageströmen gerecht wird. Mit Hilfe der Fahrgastzahlen und der Platzkapazitäten der verkehrenden Fahrzeuge auf den jeweiligen Linien wird deren Auslastung über den Tagesverlauf hinweg ermittelt. Die Ergebnisdiagramme sowie die detaillierte Auswertung zur Fahrzeugauslastung für die Linien 20 und 3 sind im **Anhang 1** hinterlegt. Sie werden jeweils richtungsfein (Linie 20: Richtung Hohweg sowie Richtung Messe-Zentrum; Linie 3: Richtung Gröpelingen sowie Richtung Weserwehr) dargelegt und stellen die Fahrgastnachfrage - je Stunde oder Fahrt - im Tagesverlauf der Anzahl an verfügbaren Sitz- bzw. der Summe an Sitz- und Stehplätzen gegenüber.

Die höchsten Fahrzeugauslastungen auf der Buslinie 20 herrschen am Morgen auf den Fahrten zwischen 7:00 und 8:30 Uhr stadtauswärts sowie am Nachmittag zwischen 15:00 und 18:00 Uhr

¹⁷ Datengrundlage: VBN-Erhebung 2012-2014

in die Gegenrichtung stadteinwärts. Zu diesen Spitzenstunden werden jedoch auch im IST-Zustand keine kritischen Mengen erreicht. Der dichtere Takt (15-Minuten-Takt) der Buslinie am Morgen in Richtung Hohweg sowie der 30-Minuten-Takt stadteinwärts am Nachmittag decken die derzeitige Nachfrage ab. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt (vgl. Kapitel 3.3) ist jedoch mit einem zukünftigen Handlungsbedarf (zusätzliche Fahrten oder größere Kapazitäten) zu rechnen.

Auf der Straßenbahnlinie 3 besteht die höchste Fahrzeugauslastung in beiden Richtungen jeweils am Nachmittag zwischen 14:00 und 18:00 Uhr. Auch auf dieser Linie herrscht trotz des 10-Minuten-Taktes eine hohe Fahrzeugauslastung. Diese ist im momentanen Zustand jedoch noch unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind.

2.4.3 Zwischenfazit – Handlungsbedarf im Öffentlichen Personenverkehr

Eine Übersicht zu den Ergebnissen der ÖPNV-Analyse im Untersuchungsgebiet bietet die als **Abbildung 7** hinterlegte ÖPNV-Analysekarte.

Die Überseestadt ist durch die Straßenbahnlinie 3 (HVZ und NVZ: 10-min-Takt) sowie die Buslinie 20 (HVZ: größtenteils 30-min-Takt) direkt an die Innenstadt, den SPNV (über HBF und Bhf. Walle) und den benachbarten Stadtteil Gröpelingen angebunden. Die Anschlüsse der Linie 20 sind gut auf die Ankünfte und Abfahrten der Regio-S-Bahn (Linie RS1) abgestimmt. Am Wochenende und an Feiertagen erfolgt eine Bedienung der Überseestadt durch die Weser Fähre der Hal über GmbH vom Anleger Molenturm zu den benachbarten Stadtteilen Woltmershausen (Anleger: Lankeauer Höft) und Gröpelingen (Anleger Waterfront/Pier 2) im 30-min-Takt. Da die Fähre nicht an das BSAG-Netz angebunden und in den VBN-Tarif integriert ist sowie aufgrund des nicht vorhandenen Werktagbetriebs stellt sie kein Element des Alltagsverkehrs dar. Ein Nachtlinienverkehr wird im Untersuchungsgebiet nicht angeboten. Es existieren Erschließungslücken im nord-westlichen Bereich der Überseestadt an der Hafenkante sowie auf der Stephanihalbinsel. Durch die derzeit nicht vorhandene bzw. sehr geringe Nutzungsdichte des noch zu entwickelnden Gebietes im Nordwesten sowie der momentanen gewerblich-industriellen Prägung des Bereiches im Südwesten sind die nicht erschlossenen Bereiche der Überseestadt aber als unkritisch zu betrachten. Zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße bis zum Doventor verkehren die Linien 3 und 20 über einen ca. 1,5 km langen gemeinsamen Streckenabschnitt. Diesen „Parallelverkehr“ könnte man entkoppeln, um andere Bereiche direkter zu erschließen. Durch den Rückstau von der Rampe zur Stephanibrücke, der häufig bis über die Haltestelle Eduard-Schopf-Allee hinaus reicht (ca. 320 m), kommt es zu regelmäßigen und deutlichen Fahrplanabweichungen (insb. zwischen 15 und 18 Uhr) der Buslinie 20 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof. Auch die gemeinsame Gleisnutzung der Züge, die von/zu Kellogg's verkehren, mit der Straßenbahn zwischen der Haltestelle Europahafen sowie der Stephanibrücke verursacht Staueffekte aufgrund der Rahmenbe-

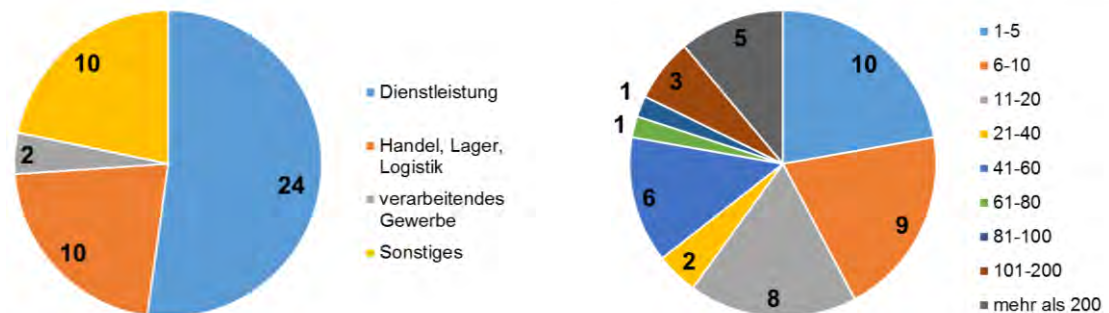
dingungen der Signalisierung sowie die in Kapitel 2.1.4 dargelegten, davon ausgehenden Leistungsdefizite am Knotenpunkt Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide. Eine Entzerrung der Signalisierung zwischen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) würde die Situation vereinfachen. Dies ist von rechtlicher Seite jedoch nicht einfach umzusetzen. Die Ergebnisse des Reisezeitvergleichs zeigen, dass benachbarte Stadtteile zur Überseestadt – wie die Innenstadt oder Gröpelingen (Use Akschen) – in der HVZ gut von den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 (Bsp. Europahafen) zu erreichen sind. Hier besteht nur ein geringer Reisezeitnachteil des ÖPNV im Vergleich zum MIV. Entferntere Gebiete ohne Direktverbindung im ÖPNV wie der Flughafen und die Universität sind aufgrund der Umsteigevorgänge und der weiten Distanz weniger gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Buslinie 20 (Hochschule für Künste, Schuppen 1) ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion im westlichen Untersuchungsgebiet gegenüber der Straßenbahnlinie 3 schlechter aufgestellt. Vor allem auf der kurzen Distanz der Relation Hochschule - Waterfront schneidet die Buslinie im Reisezeitvergleich zum Kfz-Verkehr sehr schlecht ab. Ursächlich hierfür sind die auch für geringe Entfernungen oft erforderlichen Umsteigevorgänge (bspw. benachbarter Regionen: Waterfront – Am Winterhafen, Woltmershausen – Überseedorf). Weiterer Handlungsbedarf besteht in der Haltestellengestaltung. So sind die meisten Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. Auch hinsichtlich der räumlichen Trennung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle an der Konsul-Smidt-Straße besteht Optimierungspotenzial. Dies ist auch angesichts kurzer Übergangszeiten (von der Linie 3 aus Gröpelingen zur Linie 20 in das Untersuchungsgebiet) am Umsteigepunkt Waller Ring kritisch zu sehen. Auch die Anschlussmöglichkeiten aus dem/ins Untersuchungsgebiet zur/von der Universität sind mangelhaft. Die Fahrzeugauslastungen der für die Überseestadt relevanten Linien 3 und 20 sind im IST-Zustand weitestgehend unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt kann jedoch von einem zukünftigen Handlungsbedarf auszugehen sein. Es kommt zu einer erhöhten Fahrgastzahl der Linie 20 in der Morgen- (Richtung Hohweg) und Nachmittagsspitze (Richtung Messe-Zentrum). Bei der Linie 3 besteht die Maximalauslastung in beiden Richtungen zwischen 15 und 18 Uhr.

2.5 Vorhandene Ansätze des Mobilitätsmanagements

Unter Mobilitätsmanagement werden vordergründig nichtinvestive Maßnahmen verstanden, die eine Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund zum Ziel haben. Teilweise werden auch kleinere investive Maßnahmen vorgesehen (z.B. Fahrradabstellanlagen). Hauptakteure des Mobilitätsmanagements sind die Gemeinde, Investoren und Arbeitgeber.

Zur Einschätzung, inwiefern in der Überseestadt bereits erste Ansätze eines Mobilitätsmanagements umgesetzt werden, wurden im Zuge der vorliegenden Untersuchung Unternehmen der Überseestadt befragt. Hierzu wurde ein Fragebogen an etwa 450 E-Mail-Adressen von Firmen versandt, die in der Überseestadt ansässig sind. Der Fragebogen umfasste dabei allgemeine

Fragen zur Klassifizierung der Unternehmen und Fragen zur Mobilität der Beschäftigten bzw. Angeboten des Mobilitätsmanagements. Der Fragebogen und das Anschreiben zur Befragung kann **Anlage 2** am Ende des Berichts entnommen werden. Insgesamt beteiligten sich 46 Unternehmen an der Umfrage.

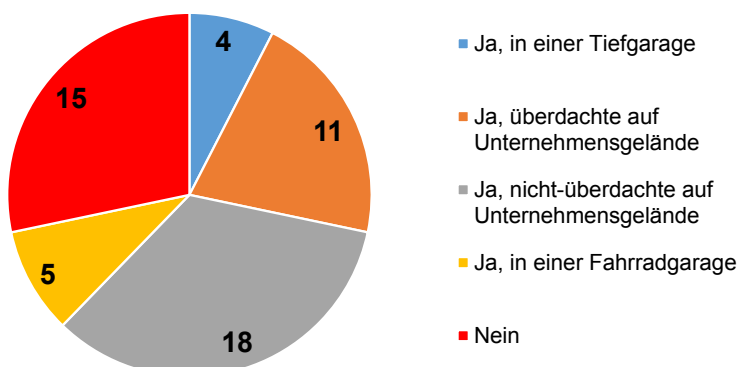


Grafik 34: Unternehmensbefragung: Branchen der Umfrageteilnehmer (links) und Anzahl der Beschäftigten (rechts)

Mehr als die Hälfte der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, ordnen sich dem Dienstleistungssektor zu. Auffällig ist, dass vergleichsweise viele große Unternehmen teilgenommen haben. Dies dürfte sich insbesondere durch die schwerere Erreichbarkeit der kleinen Unternehmen bei der gewählten Befragungsmethodik und die größeren Kapazitäten großer Firmen, bei einer solchen Befragung teilzunehmen begründen.

Die vollständigen Umfrageergebnisse können **Anlage 3** entnommen werden. Im Folgenden soll vor allem auf die Ergebnisse zu Ansätzen des Mobilitätsmanagements eingegangen werden:

Fahrradabstellplätze



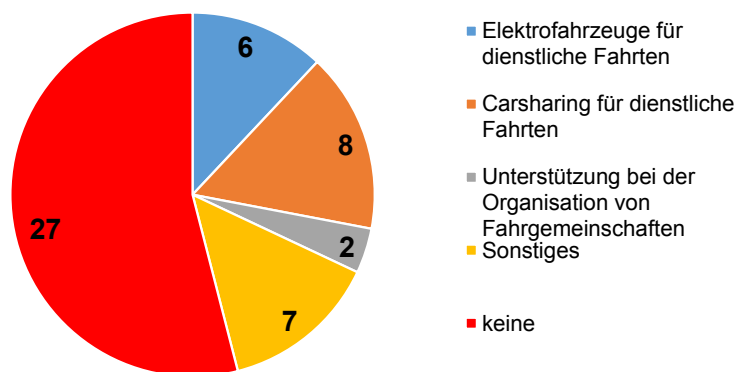
Grafik 35: Gibt es Fahrradabstellplätze für Mitarbeiter und/ oder Besucher ihres Unternehmens?

Etwa zwei Drittel aller Firmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, halten Fahrradabstellplätze für ihre Mitarbeiter und Kunden vor. Dabei sind etwa genauso oft überdachte oder in Tiefgaragen integrierte Stellplätze anzutreffen wie nicht-überdachte Lösungen. Große und mittelgroße Unternehmen über 60 Beschäftigte verfügen in der befragten Stichprobe allesamt über eine Form von Fahrradabstellanlagen.

Jobticket

Die BSAG bietet für große Firmen, in denen mindestens 50 Mitarbeiter für 12 Monate ein Aboticket beziehen, vergünstigte Fahrkarten an. Auch in der Überseestadt wird dieses Angebot bereits von Firmen genutzt. Vier der 46 Firmen gaben an, dass Jobtickets vergeben werden. Allerdings scheint die eigentliche Definition eines Jobtickets nicht von allen Befragten verstanden worden zu sein: Teilweise wurde angegeben, dass deutlich weniger als die eigentlich erforderlichen 50 Mitarbeiter das Ticket nutzen. Wahrscheinlich handelt es sich in diesen Fällen um interne Regelungen, nach denen ÖPNV-Monatskarten als Bestandteil des Lohnes an die Mitarbeiter ausgegeben werden.

Unternehmenseigene Mobilitätsangebote für Mitarbeiter



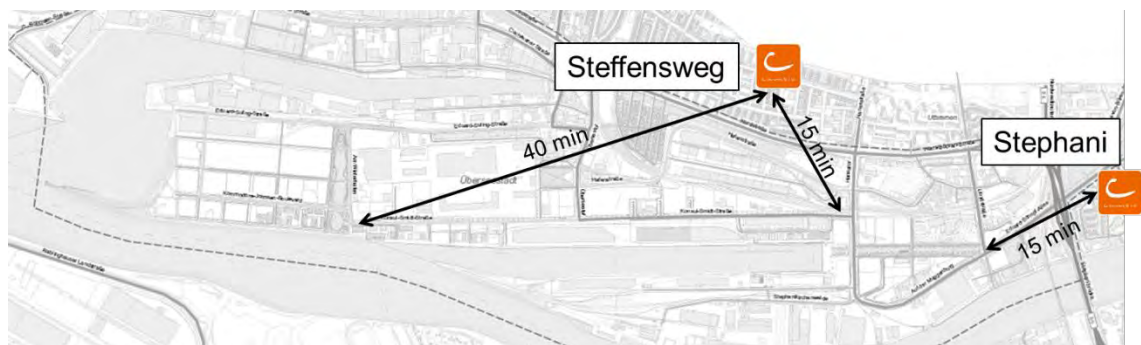
Grafik 36: Gibt es neben Fahrradabstellplätzen und Jobticket noch andere Mobilitätsangebote für ihre Mitarbeiter?

Neben Fahrradabstellplätzen und Jobtickets ist die Bereitstellung von Pkw für dienstliche Zwecke der wichtigste Baustein betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Überseestadt. Einige Unternehmen haben hierbei Elektrofahrzeuge in ihrer Flotte oder greifen auf Poolfahrzeuge zurück. Vergleichsweise selten wird eine Unterstützung der Angestellten beim Zusammenfinden von Fahrgemeinschaften angeboten.

Mobilitätsmanagement außerhalb der Unternehmen

Auch außerhalb der Unternehmen werden in der Überseestadt bereits erste Ansätze eines Mobilitätsmanagements umgesetzt. Im Bereich Hafenkante haben erste Investoren für Wohnungsbau die Möglichkeiten der Bremer Stellplatzherstellungssatzung genutzt und erforderliche Tiefgaragenstellplätze durch Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzt. Die Stellplätze der Fahrzeuge sind öffentlich zugänglich und können somit auch von anderen Bewohnern genutzt werden.

Car-Sharing-Angebote von privaten stadtweit tätigen Anbietern gibt es in der Überseestadt derzeit keine. Die nächsten Stationen des Anbieters Cambio befinden sich in Walle bzw. der Altstadt.



Grafik 37: Car-Sharing-Stationen im Umfeld der Überseestadt und ausgewählte Fuß-Zugangszeiten

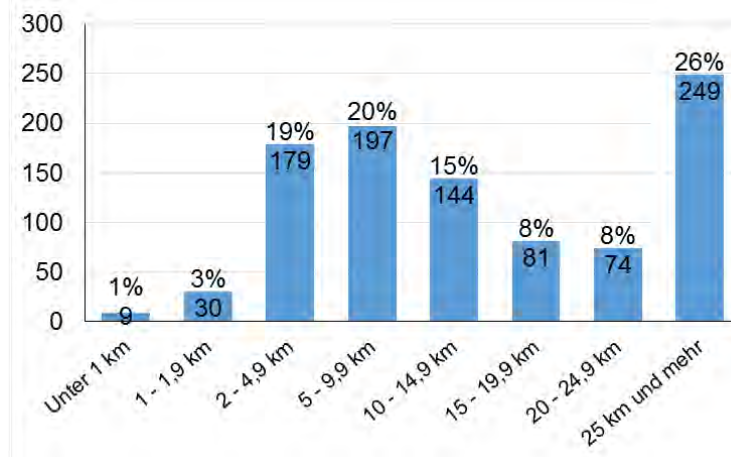
2.6 Ergänzende Befragungen

2.6.1 Mitarbeiterbefragung

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts war eine Befragung der Mitarbeiter von Unternehmen in der Überseestadt durchzuführen. Hierzu wurde eine Online-Befragung erstellt, deren Zugang den Mitarbeitern der Überseestadt über die Firmen mitgeteilt wurde. Es wurden die gleichen Firmen, wie bei der Unternehmensbefragung angeschrieben mit der Bitte, die Mitarbeiter zur Teilnahme zu motivieren. Der Aushang für die Unternehmen sowie der Fragebogen können **Anlage 4** entnommen werden.

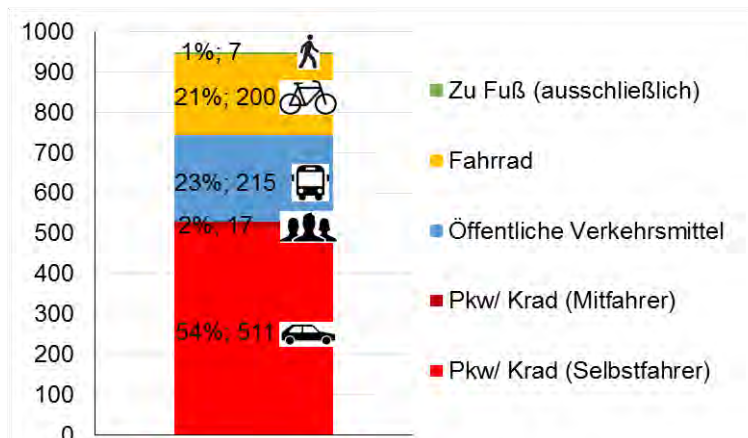
Insgesamt wurden 965 Mitarbeiter befragt. Die wesentlichen Erkenntnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- o 60 % der Mitarbeiter gaben Bremen als ihren Wohnort an. Von den übrigen Antworten waren Delmenhorst (3 %) und Oldenburg (2,5 %) die am häufigsten genannten Wohngemeinden.
- o 57 % der Befragten gaben an, einen einfachen Arbeitsweg von mehr als 10 km zu haben. Einen Arbeitsweg von unter 2 km gaben nur 4 % an, was angesichts der nur geringen Bewohnerschaft der Überseestadt selbst wenig verwundert.



Grafik 38: Fahrtstrecke Zuhause – Arbeit der Mitarbeiter in der Überseestadt (N=963)

- o 56 % der Befragten sind am Stichtag mit dem Pkw zur Arbeit gekommen, davon etwa 2 % als Mitfahrer, was einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,03 entspricht. Etwa 23 % nutzen bereits heute den ÖPNV, 21 % kommen mit dem Fahrrad. Der Anteil der Zu-Fuß-Gänger ist verschwindend gering.



Grafik 39: Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten für den Arbeitsweg am Stichtag (N=950)

- o Mit Abstand am häufigsten entscheidet bei den Befragten die Fahrzeit über die Wahl des Verkehrsmittels. Fast 70 % gaben an, dass dies das entscheidende Kriterium ist. Am unwichtigsten wurde die Sicherheit eingeschätzt, diese gab nur bei 13 % den Ausschlag für die Verkehrsmittelwahl.
- o In den Wintermonaten geht die regelmäßige Nutzung des Fahrrades zurück. Trotzdem nutzen auch im Winter noch 64 % der regelmäßigen Fahrradnutzer aus den Sommermonaten das Fahrrad. Es wird am häufigsten auf den Pkw (+15 % regelmäßige Nutzer) und den ÖPNV (+ 20 % regelmäßige Nutzer) umgestiegen.
- o Ein großer Teil der Beschäftigten kann auf einen Unternehmensstellplatz zurückgreifen. Etwa 69 % der Befragten, die mit dem Pkw kommen, gab an, den eigenen Pkw auf einem für die Beschäftigten reservierten Stellplatz auf oder neben dem Unternehmensgelände abstellen zu

- können. 31 % nutzten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, in Parkhäusern oder auf Parkplätzen.
- o Trotzdem schätzt etwa jeder zweite Beschäftigte die Stellplatzsituation in der Überseestadt als schlecht ein. Die meistgenannten Gründe sind:
 - o Zu wenige Parkplätze
 - o Keine kostenlosen Parkplätze
 - o Zu hohe Parkgebühren und ungünstige Höchstparkdauerregelung
 - o Parkplätze sind zu schmal gebaut
 - o Etwa 18 % der mit dem ÖPNV anreisenden Beschäftigten erreichen ihren Arbeitsplatz in der Überseestadt ohne Umsteigen. Dem gegenüber steht ein Anteil von 31 %, der mehrfach umsteigen muss. Etwa 46 % müssen nur einmal umsteigen.
 - o Auf die Frage, wodurch die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden könnte, wurde die Verbesserung des Angebots im ÖPNV mit 58 % am häufigsten genannt. Immerhin noch 27 % waren der Meinung, dass auch ein Jobticket ihre Wahl beeinflussen könnte. Die übrigen Antwortoptionen wie Informationen zu Mobilitätsangeboten (8 %), bessere Radverkehrsbedingungen (15 %), Ausweitung der Gebührenpflicht (8 %) und Reduzierung des Parkraumangebotes (8%) fanden deutlich weniger Zustimmung.
 - o Im freien Anmerkungsfeld am Ende des Fragebogens verdeutlichen die Angaben vieler Befragter, dass die in Kapitel 2.1.4 ermittelten unzureichenden Leistungsfähigkeiten der Anschlussknotenpunkte auch im regelmäßigen Erleben zu beobachten sind. Besonders häufig werden Überstauungen auf der Route Hansator – Hansestraße – Zubringer Überseestadt und über die Stephanibrücke berichtet.

Anlage 5 enthält weitere Ergebnisgrafiken der Befragung.

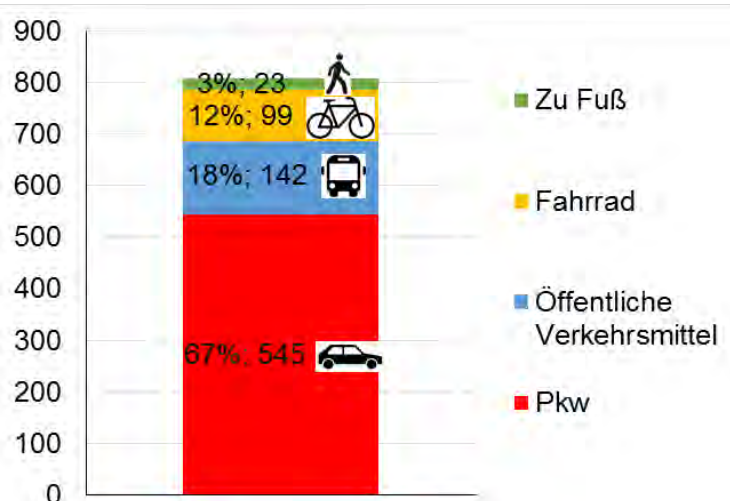
2.6.2 Bewohnerbefragung

Parallel zur Mitarbeiterbefragung sind die Bewohner der Überseestadt zu ihrer Mobilität und zur Einschätzung der aktuellen verkehrlichen Situation in der Überseestadt befragt worden. Insgesamt konnten Antworten von 288 Personen aus 211 Haushalten gesammelt werden (die maximale Anzahl der befragten Personen je Haushalt war auf drei Personen begrenzt). Die wegebezogenen Auswertungen beruhen auf Angaben zu 840 Wegen.

Die Ansprache der Bewohner erfolgte über Aushänge an den Eingangsbereichen der Wohngebäude und über Flugzettel in den Briefkästen. Die Informationen zur Befragung sind so allen Bewohnern der Überseestadt zugegangen. Die Befragung erfolgte über einen Online-Fragebogen. Der Aushang sowie der Fragebogen sind als **Anlage 6** Teil dieses Berichts. Die Kernergebnisse der Bewohnerbefragung können wie folgt zusammengefasst werden:

- o In 79 % der Haushalte leben maximal 2 Personen. Gleichzeitig ist jedoch auch jeder zehnte Haushalt mit 5 oder mehr Personen vergleichsweise groß.
- o 95 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto. Die durchschnittliche Anzahl von Pkw je Haushalt ist 1,77. Insgesamt verfügen 84 % der Haushalte der Überseestadt über ein oder zwei Pkw.
- o 27 % der Haushalte stellen ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum ab. Der überwiegende Anteil der Haushalte der Überseestadt (über 60 %) nutzt jedoch angemietete oder eigene Stellplätze in Tiefgaragen oder auf Parkplätzen im direkten Wohnumfeld.
- o Trotzdem schätzen fast 60 % die Parkplatzsituation in der Überseestadt als schlecht ein. Die übrigen schätzen sie als gut bzw. akzeptabel ein. Die häufigsten genannten Kritikpunkte sind:
 - o Keine kostenlosen Parkplätze im nahen Umfeld der Wohnung vorhanden
 - o Kosten für die Mietstellplätze in den Tiefgaragen sehr hoch
 - o Stellplätze tagsüber von Beschäftigten belegt
 - o Es gibt zu wenige Stellplätze
 - o Park- und Halteverbote werden nicht eingehalten
- o 98 % der Haushalte verfügen über mindestens ein fahrtüchtiges Fahrrad. Die durchschnittliche Zahl der Fahrräder je Haushalt beträgt 2,1. Insgesamt verfügen 73 % der Haushalte der Überseestadt über 1 oder 2 Fahrräder.
- o Abgestellt werden die Fahrräder zumeist in Fahrradkellern (56 %) und im eigenen Keller (17 %). Andere Abstellorte, wie die eigene Wohnung (5 %), Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (7 %) oder auf dem Grundstück (5 %) werden vergleichsweise wenig genutzt.
- o Ein Großteil der Haushalte hat nur kurze Fußwege von weniger als 5 Minuten zur nächsten Bushaltestelle zurückzulegen (81 %). Deutlich schlechter fällt dieser Wert bei Straßenbahnhaltestellen (9 %) und S-Bahn-Stationen (0 %) aus. Hier muss der überwiegende Teil der Haushalte mehr als 15 Minuten laufen.
- o Entsprechend wird die allgemeine Erreichbarkeit des eigenen Wohnortes mit dem ÖPNV auch deutlich schlechter eingeschätzt, als mit dem Fahrrad oder Pkw. Nur 24 % der Haushalte sehen sich gut oder sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen. Beim Radverkehr (85 %) und im Kfz-Verkehr (77 %) fallen diese Werte deutlich höher aus.
- o Aus Sicht der Befragten würde ein Ausbau der Radverkehrsverbindungen über die Weser bzw. die Hafenbecken (59 %) am ehesten dazu beitragen, dass sie mehr Radfahren. Der Ausbau und Neubau von Radwegen würde etwa 30 % der Befragten bewegen, möglicherweise mehr Fahrrad zu fahren.
- o Im ÖPNV schätzen die Befragten insbesondere eine Verdichtung des Taktes auf der Buslinie 20 (82 %) als wichtig ein, damit der ÖPNV häufiger genutzt wird. 59 % glauben, dass auch der Neubau einer Straßenbahnverbindung zu einer höheren Nachfrage im ÖPNV beitragen könnte. Barrierefreie Haltestellen, bessere Verknüpfungen über die Weser und eine bessere Anbindung des Eisenbahnhaltepunktes halten die befragten Bewohner für weniger wichtig.
- o 34 % der befragten Haushalte könnten sich vorstellen, Car-Sharing-Angebote zu nutzen, wenn diese in der Überseestadt besser erreichbar wären. 29 % der Haushalte könnten sich sogar

- vorstellen, künftig auf einen eigenen Pkw zu verzichten, wenn sich Car-Sharing im täglichen Leben bewährt.
- o Ihre Wege legen die befragten Bewohner der Überseestadt größtenteils mit dem Pkw zurück. Deutlich geringer sind die Wegeanteile für den ÖPNV und Radverkehr. Wege, die ausschließlich zu Fuß unternommen werden, wurden in der Befragung kaum berichtet.



Grafik 40: Verkehrsmittelwahl der Bewohner für alle Wege an einem Stichtag (N=809)

Anlage 7 enthält weitere Ergebnisgrafiken der Befragung

2.6.3 Experteninterviews

In der Überseestadt treffen die Interessen der unterschiedlichsten Großakteure zusammen. Einerseits gibt es eine Vielzahl an großen Logistik- und Gewerbeunternehmen, die bereits seit vielen Jahren in der Überseestadt beheimatet sind. Andererseits kommen zunehmend mehr kleine Firmen aus dem Dienstleistungssektor neu in die Überseestadt. Gleichzeitig versuchen Projektentwickler Quartiere zu lebenswerten und wirtschaftlich lukrativen Wohngebieten zu entwickeln. Um die Einstellungen und Meinungen dieser drei Gruppen einzufangen, sind im Zuge des Verkehrskonzepts Expertengespräche mit den folgenden Gesprächspartnern geführt worden:

- o ISH – Interessensgemeinschaft stadtbremischer Häfen
- o Großmarkt Bremen
- o Team Neusta
- o Hafenklönschnak
- o Justus Grosse Projektentwicklung
- o Hübottor Wohnungsbau

Die Gespräche dienten einerseits zur Information der Firmen über den aktuellen Arbeitsstand der Untersuchung (zum Zeitpunkt der Interviews konnte über die Analyseergebnisse, Prognoseergebnisse und Maßnahmenideen informiert werden). Andererseits wurden die Anforderungen der Gesprächspartner an das Verkehrsnetz sowie die eigenen Handlungsmöglichkeiten abgefragt. Die wesentlichen Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Die Einschätzungen der Gutachter zu den Analyseergebnissen wurden von allen Gesprächspartnern geteilt.
- o Als problematisch werden insbesondere die Stausituation am Hansator und der Eduard-Schopf-Straße sowie die ungenügende Taktung des Busses beschrieben.
- o Einige Gesprächspartner mutmaßen, dass die verkehrlichen Probleme der Überseestadt wesentlich durch gesamtstädtische Defizite und dadurch resultierenden Durchgangsverkehr durch die Überseestadt verursacht werden.
- o Es werden kurzfristig umsetzbare Optimierungen gefordert, welche die verkehrliche Situation schnell verbessern. Ein weiteres Verweisen auf langfristige Maßnahmen wird von einzelnen Gesprächspartnern nicht mehr akzeptiert.
- o Die Unternehmen haben bislang nur vereinzelt eigene Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt. Ein Unternehmen engagiert sich derzeit stark für eine mögliche Etablierung eines Weserlängsverkehrs mit Fähren/ Booten zwischen Europahafen und Altstadt.
- o Aus Sicht einzelner Gesprächspartner sollten Maßnahmen bzw. Ansätze aufgezeigt werden, wie man die Verkehrsprobleme reduzieren könnte, auch wenn der geplante Lückenschluss der A 281 nicht im Prognosezeitraum umgesetzt wird. Diese sei trotz langer Diskussionen bislang nicht zur Umsetzungsreife durchgeplant und entsprechend unsicher.

3. Gebiets- und Verkehrsentwicklung bis 2030 (Prognosenußfall)

3.1 Vorbemerkungen

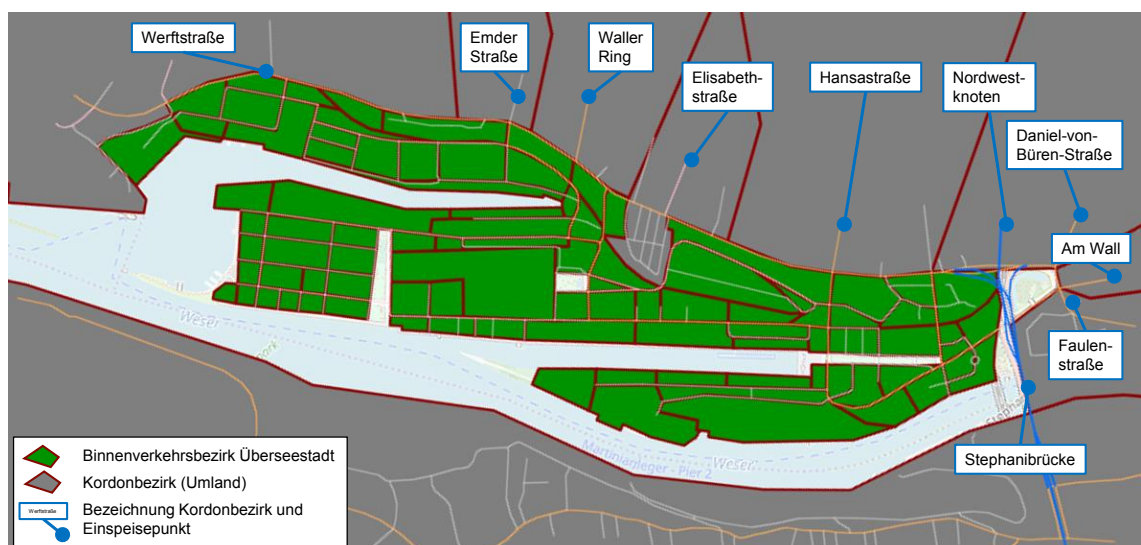
Die Analyse des Verkehrs in der Überseestadt hat bereits erste Ansatzpunkte für potentielle Maßnahmen ergeben. Gleichzeitig unterliegt das Untersuchungsgebiet derzeit jedoch auch einem enormen städtebaulichen Wandel, der bestehende Strukturen nachhaltig ändern wird und somit auch das Verkehrssystem vor neue Herausforderungen stellt. Darüber hinaus bestand die Aufgabe, Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen, im Verkehrssystem der Überseestadt auch bei einer vollen Entwicklung des Untersuchungsgebietes leistungsfähige Verkehrsabläufe gewährleisten zu können. Es war demnach notwendig sich mit der Gebietsentwicklung bis 2030 auseinander zu setzen und die verkehrlichen Wirkungen dieser Entwicklung aufzuzeigen.

Hierfür wurde ein Verkehrsmodell erstellt, für den Analysezustand kalibriert und abschließend das Verkehrsaufkommen der Prognose eingespielt. Die dafür erforderlichen Arbeitsschritte werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

3.2 Aufbau des Kfz-Verkehrsmodells

Zur Ermittlung und Abbildung der Bestands- sowie Prognoseverkehrsströme war es erforderlich die Überseestadt in einem Verkehrsmodell nachzubilden. Dazu wurde mit der Software VISUM ein Verkehrsmodell erstellt, welches das Straßennetz des Untersuchungsgebietes abbildet. Den Strecken und Knoten im Straßennetz waren dabei Kennwerte zuzuweisen, welche beispielsweise die Kapazität, zulässige Verkehrsmittel und die zulässige Geschwindigkeit abbilden. Dies erfolgte abgestuft in Abhängigkeit des Ausbauszustandes bzw. der Bedeutung der Strecke.

Die Verkehrsnachfrage wurde in Microsoft Excel berechnet und über Verkehrsbezirke als Schnittstelle ins Verkehrsmodell eingebunden. Insgesamt wurde die Überseestadt sehr detailliert mit 93 Verkehrsbezirken abgebildet. Diese entsprechen im Wesentlichen einzelnen Straßenblöcken, so dass eine sehr differenzierte Einspeisung der Verkehrsmengen möglich war. Das umliegende Stadtgebiet wurde mit weiteren 10 sogenannten Kordonbezirken abgebildet.



Grafik 41: Einteilung der Überseestadt in Verkehrsbezirke

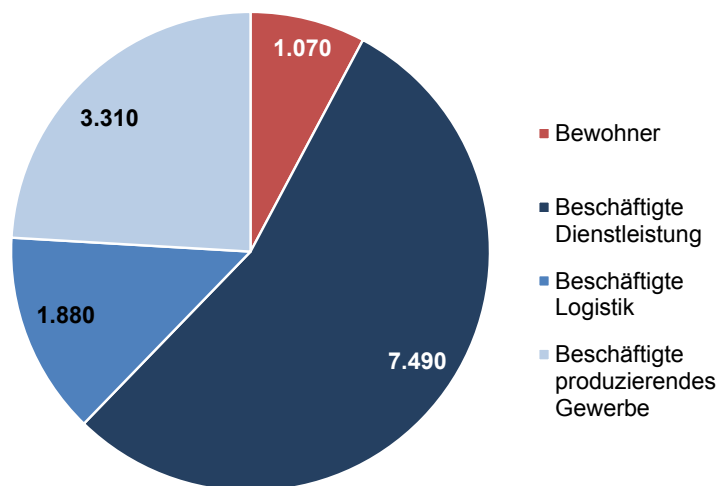
Die Verbindung der Verkehrsbezirke mit dem Straßennetz erfolgte mittels sogenannter Anbindungen. Falls dies sinnvoll erschien, wurden einem Verkehrsbezirk mehrere Anbindepunkte zum Straßennetz zugeordnet, insbesondere um die Verteilung der Verkehrsströme im Nebennetz noch stärker an die Realität anzunähern.

3.3 Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Analyse und Kalibrierung des Verkehrsmodells

Damit sichergestellt werden konnte, dass das Verkehrsmodell in der Lage ist realitätsnahe Verkehrsströme abbilden zu können, war eine Kalibrierung erforderlich. Dazu wurde das Verkehrsaufkommen der Analyse ermittelt, im Modell umgelegt und die so gewonnenen Verkehrsbelastun-

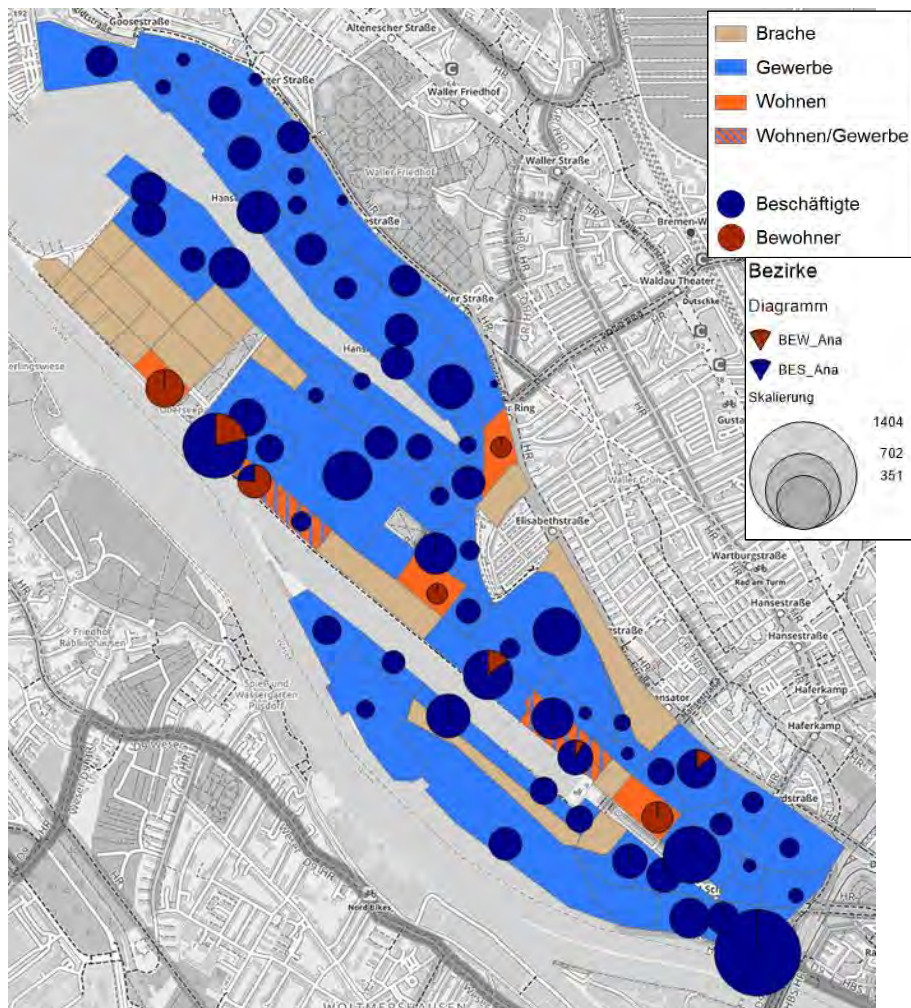
gen mit Zählwerten verglichen. Durch Anpassungen im Nachfragemodell (z.B. Verkehrsmittelwahlverhalten) und im Angebotsmodell (z.B. Widerstände an Knotenpunkten und auf Strecken) wurden die Modellwerte schrittweise den Zählwerten angepasst, bis eine zufriedenstellende Übereinstimmung erzeugt werden konnte.

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage erfolgte dabei mithilfe einer Berechnungstabelle auf Basis der von der Wirtschaftsförderung Bremen zur Verfügung gestellten Grundstückstabelle. In dieser Tabelle befinden sich Angaben zur Nutzung der Grundstücke im Analysefall und im Prognosefall sowie die vorhandenen bzw. erwarteten Bewohner- und Beschäftigtenzahlen. In Summe ergaben sich aus den Angaben der Wirtschaftsförderung die folgenden Strukturdaten für die Beschäftigten und Bewohner der Überseestadt zum Analysezeitpunkt Ende 2015. Insgesamt lebten bzw. arbeiteten zu diesem Zeitpunkt etwa 13.750 Personen im Untersuchungsgebiet.



Grafik 42: Bewohner und Beschäftigte in der Überseestadt Ende 2015

Der Anteil der Bewohner in der Analyse ist sehr gering. Ende 2015 waren das Quartier „Weserufer“ und wenige Baufelder im Quartier Hafenkante fertiggestellt. Außer einem Bestandshaus mit Bewohnern an der Baumstraße gab es darüber hinaus keine festen Wohngebäude. Ein Großteil der Bewohnerschaft bestand aus Flüchtlingen, die in den drei Übergangwohnheimen Am Kaffeequartier, Überseetor und Konsul-Smidt-Straße untergebracht waren. Folgende Grafik zeigt die räumliche Verteilung der Bewohner und Beschäftigten in der Überseestadt Ende 2015.



Grafik 43: Beschäftigte und Bewohner der Überseestadt in Analyse und Prognose

Es wird deutlich, dass weite Teile der Überseestadt noch brach lagen bzw. Zwischennutzungen vorbehalten waren. Deutliche Konzentrationen der Beschäftigten können im Bereich Eduard-Schopf-Allee, Südende Europahafen, am Landmarktower sowie am Holz- und Fabrikenhafen ausgemacht werden.

Ergänzt wurden diese Daten um verkehrsbezirksfeine Zahlen zu Schul- und Kita-Plätzen sowie Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet. Auf dieser Grundlage wurde die Anzahl täglicher Kfz-Fahrten und ÖPNV-Fahrten für die folgenden Gruppen berechnet:

- Bewohner
- Beschäftigte Produktion/ Logistik
- Beschäftigte Dienstleistung
- Kunden
- Wirtschaftsverkehr
- Sonstige: Flüchtlinge, Schul- und Kita-Kinder, Kunden der Geschäfte

Das Verkehrsmittelwahlverhalten wird maßgeblich durch die Erschließung eines Standortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestimmt. Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Überseestadt wurde daher den Bezirken ÖPNV-Erschließungs-Klassen zugeordnet, für die abgestufte Anteile am Modal Split vorgegeben wurden. Die Einteilung der Überseestadt in diese Erschließungszonen kann Grafik 23 entnommen werden. Die Festlegung des Verkehrsmittelwahlverhaltens erfolgte auf Grundlage der SrV-Kennzahlen Gesamt-Bremens und seiner Stadtteile sowie der zweckbezogenen Auswertungen dieser Mobilitätsbefragung von 2013.

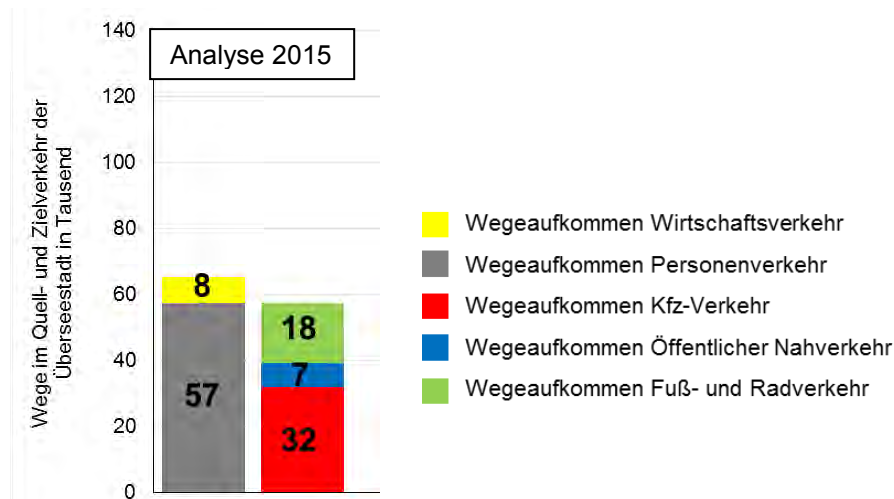
Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr erfolgte für die Bewohner und die Beschäftigten über die Multiplikation der Personenzahl, der durchschnittlichen täglichen Wegezahl und des Kfz-Anteils an den Wegen in jedem Bezirk. Zusätzlich wurden noch die folgenden Kenngrößen berücksichtigt, die sich mindernd und erhöhend auf das Kfz-Verkehrsaufkommen auswirken:

- o Anteil der Wege außerhalb der Überseestadt für Bewohner
- o Zusätzlicher Besucherverkehr der Bewohner
- o Vor-Ort-Anteil der Beschäftigten
- o Besetzungsgrad der Pkw für Bewohner und Beschäftigte

Der Kunden- und Wirtschaftsverkehr wurde gemäß der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der FGSV¹⁸ über die Zahl der Beschäftigten (z.B. Kundenwege je Beschäftigtem) und die Art des Gewerbes bestimmt. Im Kundenverkehr ist ebenfalls ein Pkw-Besetzungsgrad berücksichtigt worden.

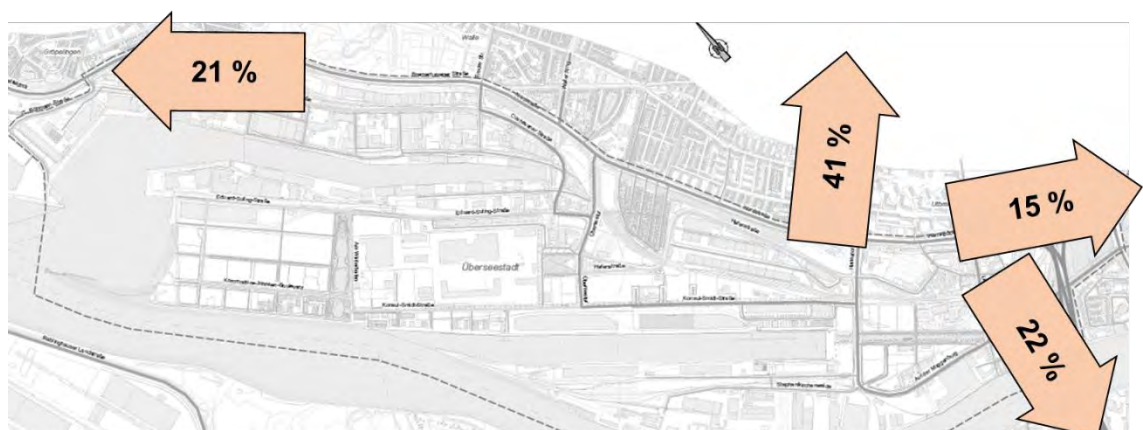
Für die Analyse wurde ein Gesamt-Wegeaufkommen im Personenverkehr von 57.200 Wegen je Werktag ermittelt. Der Kfz-Verkehr ist das maßgebliche Verkehrsmittel. Mehr als die Hälfte aller Wege (56 %) werden so zurückgelegt. Mit Berücksichtigung des Pkw-Besetzungsgrades ist mit einem täglichen Fahrtenaufkommen im Personenverkehr von etwa 30.900 Kfz/ Werktag zu rechnen. Hinzu kommen etwa 9.900 Kfz-Fahrten des Wirtschaftsverkehrs, bei dem von einem Kfz-Anteil von 100 % ausgegangen wird. Im ÖPNV ist mit einem werktäglichen Aufkommen von etwa 6.500 Personenfahrten zu rechnen.

¹⁸ Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Grafik 44: Wegeaufkommen und Verteilung Verkehrsmittelwahl im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt Analyse 2015

Die in jedem Bezirk ermittelte Kfz-Verkehrsmenge wurde im nächsten Schritt auf das Verkehrsangebot umgelegt. Da mit einem Modellausschnitt nur für die Überseestadt gearbeitet wurde, waren Informationen zur Verteilung der Verkehrsströme auf die Kordonbezirke erforderlich. Hierzu wurden Spinnenauswertungen des gesamtbremischen Verkehrsmodells ausgewertet. Im Ergebnis konnte eine Matrix ermittelt werden, die angab, wieviel Prozent des Verkehrsaufkommens eines Bezirkes in einem bestimmten Bereich der Überseestadt auf welchen Ziel- oder Quellquerschnitt (= Kordonpunkt) zu verteilen war.



Grafik 45: Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf die Kordonpunkte des Verkehrsmodells (gruppiert)

Es ist dabei deutlich geworden, dass ein Großteil der Verkehre der Überseestadt in der Analyse von/ nach Walle und darüber hinaus zur A27 führen. Etwa 41 % aller Fahrten wurden Querschnitten nach Westen zugordnet. Der meiste Verkehr floss dabei über die Hansastrasse von/ zur Überseestadt. Etwa gleich waren die Anteile der Fahrten nach Norden (Werftstraße) und auf die andere Weserseite (Stephanibrücke). Vergleichsweise wenige Fahrten im Kfz-Verkehr bewegten sich zwischen Innenstadt und der Überseestadt. Dies scheint zunächst ein Widerspruch zu den

Ergebnissen im ÖPNV /Grafik 33) zu sein, bei dem die meisten Fahrten zwischen Überseestadt und Zentrum festgestellt wurden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass in der ÖPNV-Auswertung jede regionale Fahrt, bei der am Hauptbahnhof vom Zug auf den Bus oder die Straßenbahn umgestiegen wurde, dem Bezirk Zentrum zugewiesen wurde, obwohl die Fahrt durchaus von einem ganz anderen Ort, auch im Süden, Osten oder Norden der Stadt herkommen könnte.

In Überlagerung des ermittelten Verkehrsaufkommens und der Kenntnisse über die räumliche Verteilung der Fahrten konnte die Analyse-Verkehrsbelastung der Straßen in der Überseestadt ermittelt werden. Die Ergebnisse sind in *Abbildung 2* am Ende des Berichts festgehalten und wurden bereits in Kapitel 2.1.3 diskutiert.

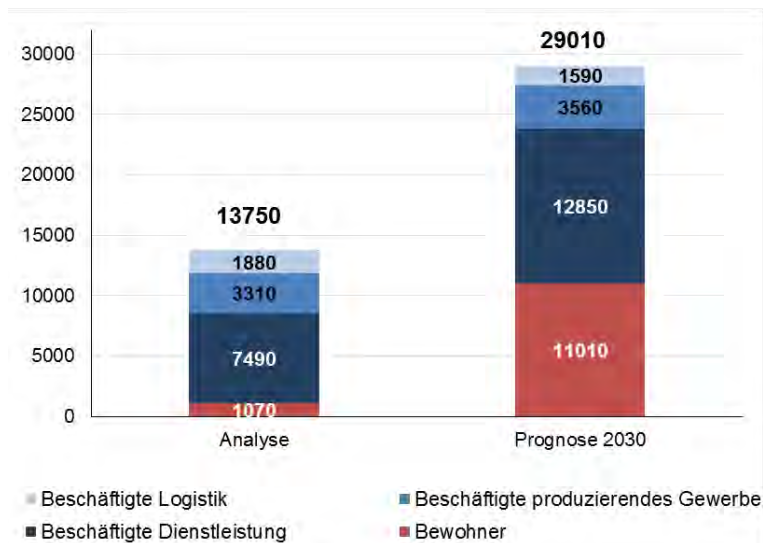
3.4 Entwicklung relevanter Strukturgrößen

Für die Szenarienbetrachtung war es notwendig die für 2030 prognostizierten Strukturdaten aufzuarbeiten. Die Strukturdaten waren dabei Vorgaben des Auftraggebers und resultierten einerseits aus bereits bekannten konkreten städtebaulichen Planungen (v.a. Hafenkante) als auch aus Annahmen einer möglichen Entwicklung (z.B. Stephanikirchenweide).

Wie unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt wurde, könnte es durch die geplante Aufgabe des Standortes eines größeren Industriebetriebes im Bereich zwischen Europahafen und Weser zu einer Nutzungsänderung kommen. Da es zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch keine Entscheidung oder auch nur eine Präferenz für eine künftige Nutzung gab, wurden zwei mögliche Entwicklungsszenarien, die jeweils von einem hohen Verkehrsaufkommen ausgehen, vorgegeben:

- o Szenario 1: überwiegende Nutzung der Flächen für gemischte Wohn- und Dienstleistungsbauung (ähnlich Hafenkante), wenige schwerverkehrsaffine Nutzungen
- o Szenario 2: ausgedehnte Nutzung der Flächen für gemischte Wohn- und Dienstleistungsbauung (ähnlich Hafenkante), einige schwerverkehrsaffine Nutzungen

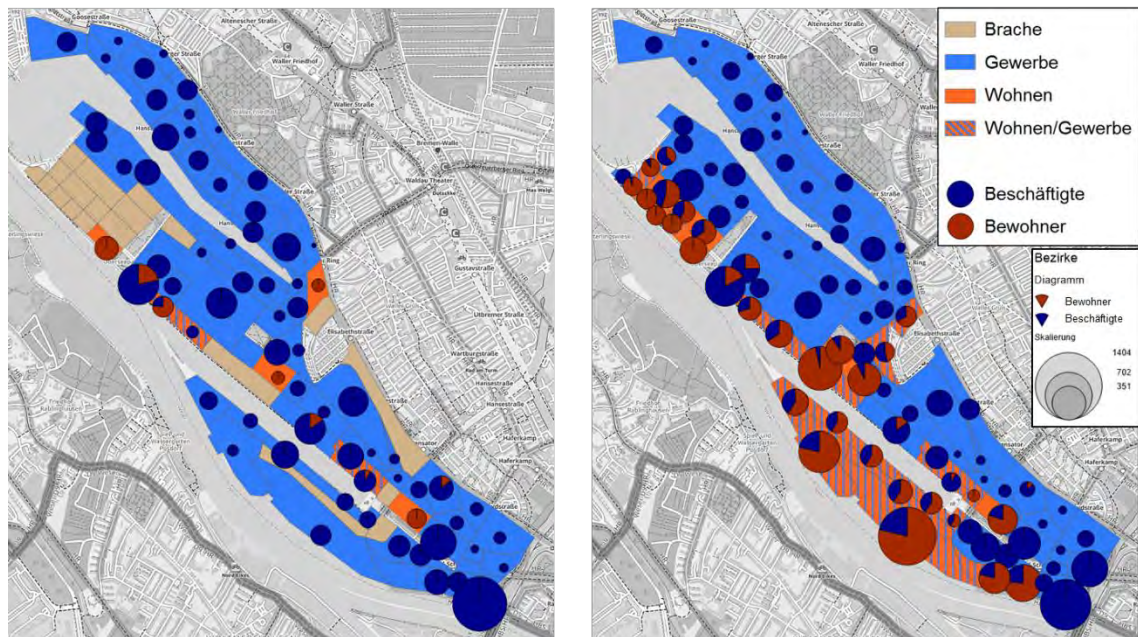
Auf ein drittes Szenario, dass von einer weitgehenden Beibehaltung der bestehenden – durch Logistik und Gewerbe geprägten – Strukturen ausgeht wurde verzichtet, da sich hier kein derart hohes Verkehrsaufkommen einstellt, wie in den betrachteten Szenarien. Im Vergleich der verkehrlichen Wirkungen beider Szenarien stellte sich Szenario 1 als maßgeblich heraus, da hier zwar mit weniger Schwerverkehr zu rechnen ist, die höheren Mengen an Kfz für die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten jedoch ausschlaggebend waren. Szenario 1 wurde daher in die Betrachtung der gesamten Überseestadt überführt. In Summe ergab sich dadurch eine Entwicklung der maßgeblichen Strukturdaten, wie in folgender Grafik einzusehen.



Grafik 46: Beschäftigte und Bewohner der Überseestadt in Analyse und Prognose

Ausgehend von der für die Südseite des Europahafens unterstellten Nutzungen ist mit mehr als einer Verdopplung der Bewohnerzahl in der Überseestadt und der hier verorteten Arbeitsplätze zu rechnen. Auffällig ist, dass der Anteil der Bewohner überproportional zunimmt, was vor allem mit dem größeren Flächenpotential für Wohnbebauungen zusammenhängt. Während sich die Zahl der Bewohner etwa verzehnfacht, nimmt die Zahl der Arbeitsplätze insgesamt um etwa 40 % zu. Dabei stagniert jedoch die Zahl der Beschäftigten im Bereich Logistik und Produktion. Zuwächse werden nahezu ausschließlich im Bereich der Dienstleistungsunternehmen gesehen.

Der Vergleich der räumlichen Verteilung der Bewohner und Beschäftigten in Analyse und Prognose (folgende Grafik) zeigt deutlich, dass insbesondere im Bereich des Europahafens und am Weserufer mit umfangreichen Wohnbaumaßnahmen zu rechnen ist. Insgesamt wandelt sich dieser Bereich vom weitgehend unbebauten Brachland oder dünn besiedelten Gewerbegebiet zu einem urbanen und durchmischten Viertel. Wenige Änderungen der Nutzerstruktur sind im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens zu erwarten, der nach den Vorstellungen der Stadt auch in den kommenden Jahren ein wichtiger Gewerbe- und Hafenstandort im Stadtgebiet Bremens sein soll.



Grafik 47: räumliche Verteilung der Beschäftigten und Bewohner der Überseestadt in Analyse (links) und Prognose (rechts)

In der Prognose werden zusätzlich noch neue Einkaufsflächen (v.a. an der Marcuskaje), sowie Plätze in Schulen und Kindergärten geschaffen. Diese sind im Prognosemodell berücksichtigt. Am Übergang zwischen Überseepark und Wendebecken ist mit der Weichen Kante ein Strandpark am Wasser geplant, der nicht nur Anziehungskraft für die Bewohner der Überseestadt besitzen dürfte. Insbesondere wird mit einer erhöhten Nachfrage aus Gröpelingen gerechnet, welches derzeit mit Grünflächen unterversorgt ist.

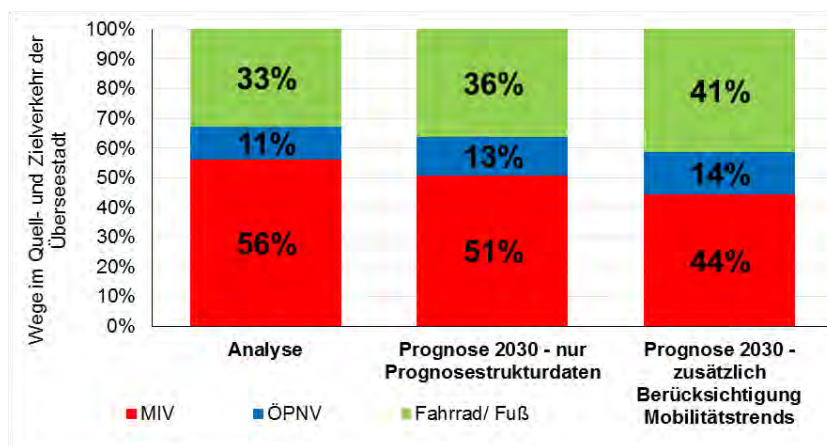
3.5 Fortschreibung von Mobilitätskennziffern für die Prognose

Das Prognoseverkehrsaufkommen wird neben den Strukturdaten wesentlich durch Mobilitätskennziffern bestimmt. Angesichts des langen Prognosehorizonts und des grundlegenden Wandels, der in der Überseestadt bis 2030 zu erwarten ist, erschien es nicht zielführend, die für die Analyse ermittelten Kennwerte unverändert für das Basisszenario der Prognose zu übernehmen. Vielmehr sind bei der Verkehrsmittelwahl und der Zielwahl (Kordonquerschnitte) Änderungen vorgenommen worden, die insbesondere die folgenden Trends abbilden sollen:

- o Die Überseestadt entwickelt sich zunehmend von einem größtenteils gewerblich geprägten Gebiet zu einem durchmischten urbanen Viertel. Aus verkehrlicher Sicht hat dies insbesondere zur Folge, dass die Bewohner der Überseestadt ihre Ziele zunehmend in der Überseestadt finden und diese kürzeren Wege im stärkeren Maße mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen können.

- o Im Basisszenario werden bereits erste ÖPNV-fördernde Maßnahmen zugrunde gelegt (siehe Kapitel 3.5.1), sodass auch von einer stärkeren Akzeptanz dieses Angebotes ausgegangen werden darf.
- o Die Stadt Bremen hat sich im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ehrgeizige Ziele in Bezug auf eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesteckt. Hierfür werden stadtweit Maßnahmen umgesetzt, welche die Kfz-Affinität der Bevölkerung insgesamt weiter senken soll. Es ist davon auszugehen, dass hiervon auch die Bewohner, Beschäftigten und Kunden der Überseestadt profitieren können.
- o Zu guter Letzt unterliegt die Verkehrsmittelwahl auch äußeren Trends, die nicht direkt durch eine Kommune gesteuert werden können. Es ist in den vergangenen Jahren zu beobachten gewesen, dass die Autoverfügbarkeit insbesondere in den jüngeren Generationen weniger wichtig eingeschätzt wird. Zudem tragen auch steigende Energiekosten dazu bei, dass heute öfter versucht wird, Autofahrten zu vermeiden. Diese Trends dürften in den kommenden Jahren anhalten.

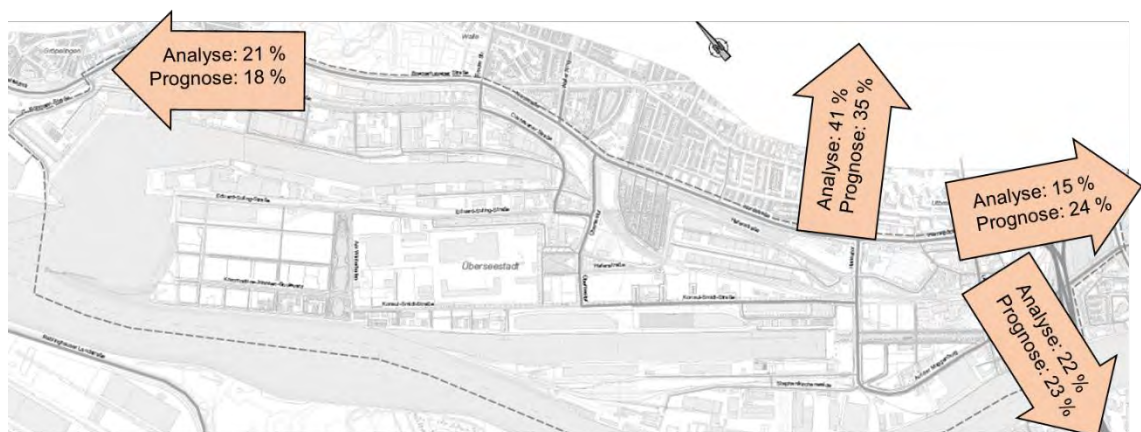
In Überlagerung all dieser Einflüsse wurden das Verkehrsmittelwahlverhalten der betrachteten Nutzergruppen angepasst und die Ansätze mit dem Auftraggeber abgestimmt. Über alle Wege des Personenverkehrs ergibt sich ein deutlicher Wandel des Modal Split im Vergleich zur Analyse. So reduziert sich der Anteil der mit dem Kfz zurückgelegten Wege von 56 % auf 44 %, während die Anteile von ÖPNV und Rad/Fuß deutlich zunehmen.



Grafik 48: Verkehrsmittelwahl in Analyse und Prognose für die Quell- und Zielverkehre der Überseestadt

Dass dieser Wandel jedoch nur zum Teil aus den angepassten Annahmen zur Verkehrsmittelwahl resultieren, soll die oben stehende Grafik verdeutlichen. Bereits durch die Änderung der Strukturdaten in der Prognose und den damit immens ansteigenden Anteil an Bewohnern in der Überseestadt kommt es zu einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs-Anteils auf 51 %. Dies ist durch das bereits weniger autoaffine Verkehrsverhalten der Bewohner zu erklären, welches für die Verkehrserzeugung im Verkehrsmodell implementiert wurde.

Auch in der Zielwahl der Wege von/ zur Überseestadt schlägt sich der größer werdende Anteil an Bewohnern in der Überseestadt nieder. So wurde in Abstimmung mit den Auftraggebern beschlossen, die in Kapitel 3.2 beschriebene Verteilung der Verkehrsströme auf die Kordonquerschnitte anzupassen. Grundlage war die Annahme, dass Bewohner einen deutlich stärkeren Bezug zur Innenstadt als Ziel ihrer Wege haben, als dies für die bisher vor allem gewerblich geprägten Wege zutrifft. Hier dürfte die Bedeutung der Relation Überseestadt nach Norden und Richtung Walle – also zu den weiteren Hafen- und Logistikflächen Bremens und zur Autobahn eher abnehmen. Die folgende Grafik zeigt die geänderten Anteile der räumlichen Verteilung der Wege aus der bzw. in die Überseestadt.



Grafik 49: Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf die Kordonpunkte des Verkehrsmodells (gruppiert) in Analyse und Prognose

3.6 Prognosebetrachtung in Szenarien

Die Auswirkungen möglicher Maßnahmen in der Überseestadt sind in der vorliegenden Untersuchung mithilfe verschiedener Szenarien bewertet worden. Dies waren im Einzelnen:

- o **Analyse:** Bestands-Verkehrsangebot mit den Strukturdaten zu Ende 2015
- o **Basisszenario (Prognose-Nullfall):** Berücksichtigung von festen Sowieso-Maßnahmen und mit den Strukturdaten für 2030
- o **Optimierungsszenario:** Berücksichtigung kleinerer, vergleichsweise kostengünstiger Maßnahmen, die das Verkehrssystem bestandsnah optimieren (Ausnahme bildet hierbei der Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich Hafenstraße), Strukturdaten für 2030
- o **Übergangsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem, Strukturdaten für 2030
- o **Innovationsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem – auch solche, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind, Strukturdaten für 2030

Die weitere Erläuterung der Szenarien, ihrer Bewertungen und konkreter Maßnahmen erfolgt ab Kapitel 5.

3.7 Bewertung des Prognosenullfalls (Basisszenario)

3.7.1 Maßnahmen des Basisszenarios (Sowieso-Maßnahmen)

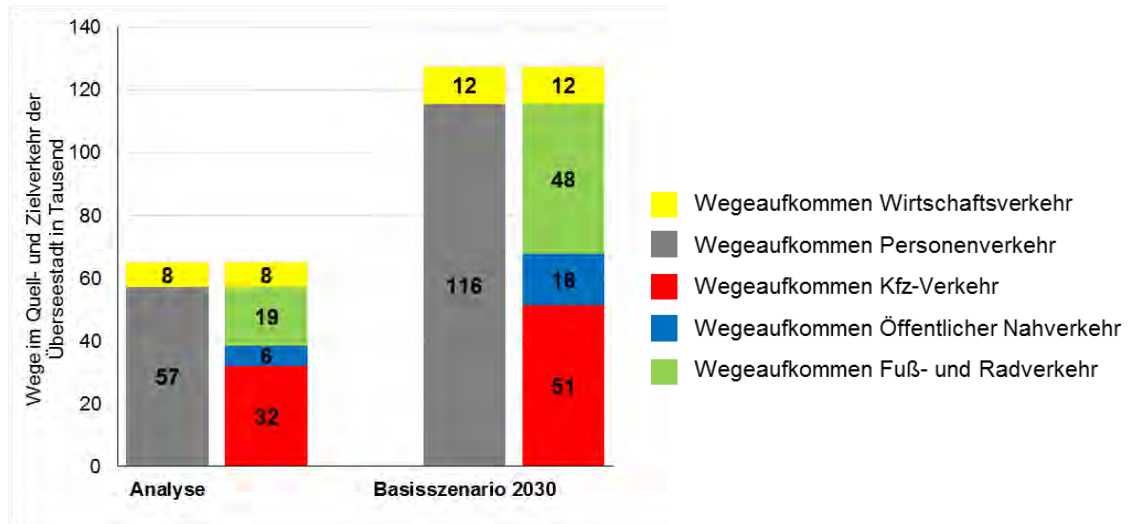
Das Basisszenario stellt die Bewertungsbasis für die Prognosebetrachtungen dar. Neben den in Kapitel 3.3 beschriebenen Strukturdaten der Prognose und den Anpassungen der Mobilitätskennziffern (Kapitel 3.4) sind in diesem Szenario erste Maßnahmen mit konkreten Auswirkungen auf den Untersuchungsbereich implementiert worden. Es handelte sich dabei ausschließlich um Maßnahmen, deren Umsetzung bereits kurz bevor steht oder deren Umsetzung in der Prognose sicher unterstellt werden kann. Im Einzelnen waren dies die folgenden Maßnahmen:

- o Verlängerung der Buslinie 20 bis zur Weichen Kante und Taktverdichtung auf 15 Minuten zur Hauptverkehrszeit zwischen Weicher Kante und Hauptbahnhof (Maßnahme Ö.8_1): Durch diese Maßnahme werden insbesondere die neuen Wohnquartiere im Überseepark besser mit dem ÖPNV erschlossen. Bis zur Fertigstellung der Straßenstrukturen im Überseepark verkehrt der Bus in einer Schleife über Kommodore-Johnsen-Boulevard und Herzogin-Cecilie-Allee von der Straße Am Winterhafen und zurück. Später soll der Bus vom Kommodore-Johnsen-Boulevard über die Kommodore-Ziegenbein-Allee zur Eduard-Suling-Straße verkehren. Für die Erschließungswirkung im Bereich Überseepark ist zwischen diesen beiden Linienführungen zunächst nicht von maßgeblichen Unterschieden auszugehen.
- o Fertigstellung der Weserquerung im Zuge der A281: Diese Maßnahme wird Auswirkungen auf das gesamte Straßennetz Bremens haben, da mit diesem Lückenschluss ein Schnellstraßennetzing um Bremen herum geschlossen werden soll, der viele Verkehre aufnimmt. Der geplante Wesertunnel quert die Weser stromabwärts der Stephanibrücke und löst diese dann als nördlichste Weser-Straßenquerung in Bremen ab (die insgesamt nördlichste Weserquerung befindet sich bei Rodenkirchen 50 km stromabwärts der Stephanibrücke). Aus den Auswertungen des gesamtbremischen Verkehrsmodells konnte eine Entlastung der Nordstraße um etwa 5.000 Kfz/ 24 h und der B6 am Nordwestknoten um etwa 9.000 Kfz/ 24 h ermittelt werden. Diese Rückgänge wurden in die Nachfragematrizen des Verkehrsmodells der vorliegenden Untersuchung übernommen.

3.7.2 Wegeaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbelastungen

Durch die enorme Zunahme an Personen, die in der Überseestadt wohnen oder arbeiten, nimmt die Zahl der Wege mit Ziel oder Quelle in der Überseestadt ebenfalls enorm zu. Bei voller Entwicklung des Untersuchungsgebietes ist mit einer Verdopplung der Wege im Personenverkehr zu rechnen. Durch die in Kapitel 3.4 beschriebenen Annahmen zur Entwicklung der Verkehrsmit-

telwahl steigt der Anteil der mit dem Kfz zurückgelegten Wege jedoch nicht im selben Maß, sondern um 60 %. Deutlich überproportional nehmen die Wege im ÖPNV (+153 %) und im Rad- und Fußverkehr zu (+156 %). Im Wirtschaftsverkehr ist mit einer Zunahme um etwa 50 % zu rechnen.

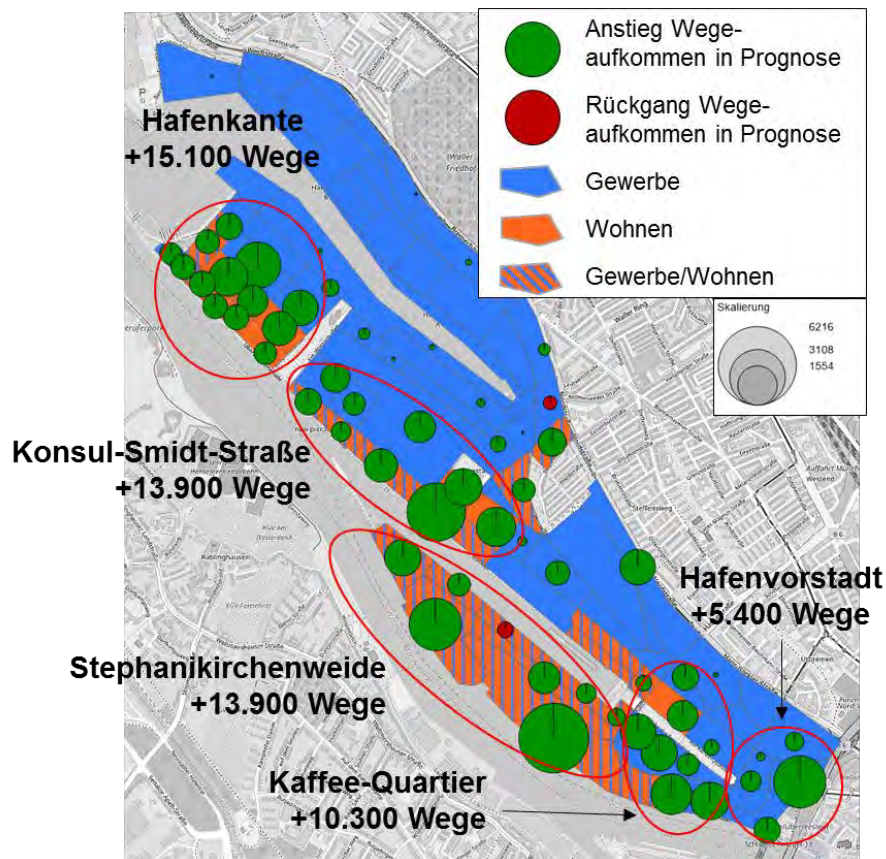


Grafik 50: Wegeaufkommen in Analyse und Basisszenario der Prognose 2030

Die Verkehrsmittelwahl des Basisszenarios zeigt daher bereits deutliche Unterschiede zum Modal Split der Analyse. Der Anteil der Kfz-Wege reduziert sich um 12 Prozentpunkte von 56 % auf 44 %. Der Modal Split der Basisprognose wird in Kapitel 3.4 näher erläutert und mit einer Grafik veranschaulicht.

Die Zuwächse des Verkehrsaufkommens verteilen sich dabei nicht gleichmäßig in der Überseestadt sondern konzentrieren sich in den Bereichen heute geringer Nutzungsdichte oder mit einem hohen Brachflächenanteil. Dies betrifft insbesondere die nachstehenden Bereiche, die auch in der folgenden Grafik noch einmal hervorgehoben sind:

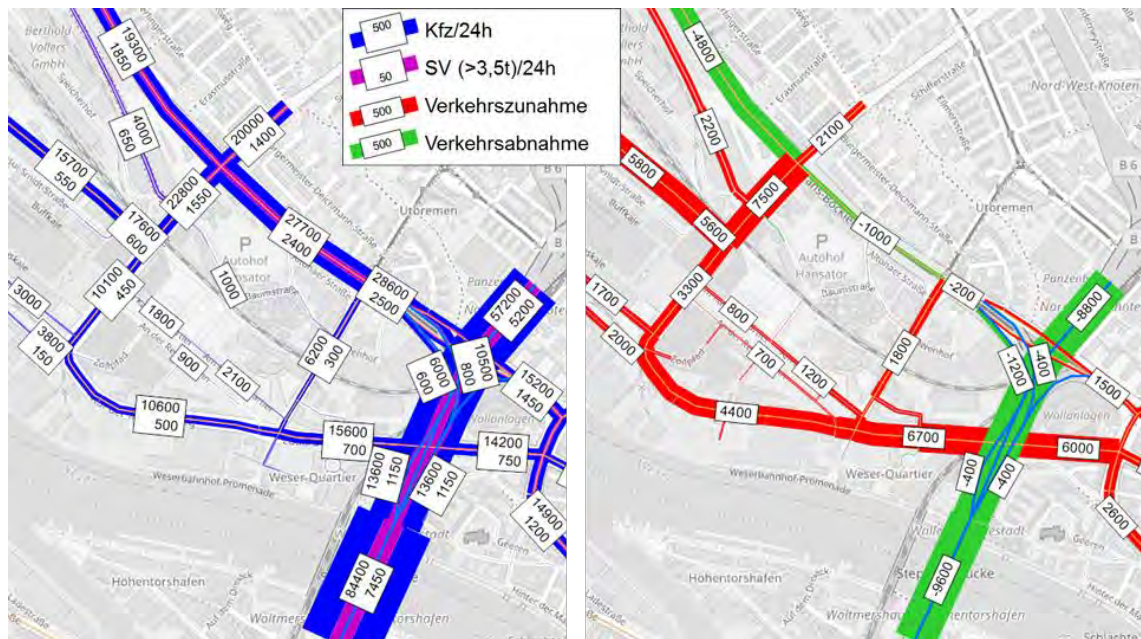
- o Hafenkante
- o Entlang der Konsul-Smidt-Straße
- o Halbinsel Stephanikirchenweide zwischen Weser und Europahafen
- o Kaffee-Quartier
- o Hafenvorstadt



Grafik 51: räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Basisszenario der Prognose 2030 (Summe über alle Verkehrsarten)

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsteht demnach insbesondere entlang der Hauptentwicklungsachse der Überseestadt beidseits des Europahafens und am Weserufer. Zahlreiche Wege entstehen auch in den verkehrlich schwierig zu erschließenden Halbinsellagen des Überseeparks und zwischen Europahafen und Weser.

Durch Umlegung der ermittelten Kfz-Verkehrsmengen konnten die Verkehrsbelastungen der Prognose im Basisszenario ermittelt werden. **Abbildungen 8 und 9** am Ende des Berichts zeigen die Kfz- und Schwerverkehrsmengen sowie die Differenzbelastung zwischen Analyse und Basisszenario. Für die südliche Überseestadt sind diese Angaben in der folgenden Grafik zusammengefasst.

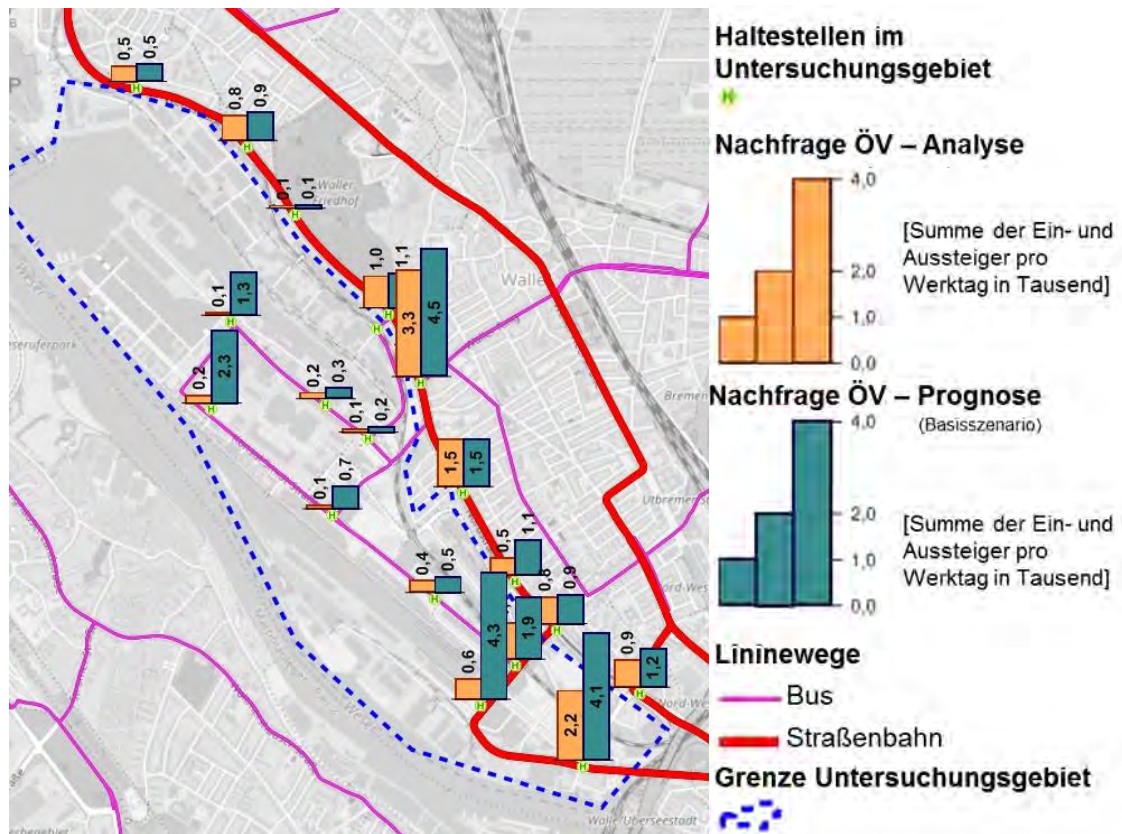


Grafik 52: Verkehrsbelastungen im Süden der Überseestadt im Basisszenario (links) und Differenz zur Analyse (rechts)

Es wird deutlich, dass die Kfz-Verkehrsmengen innerhalb der Überseestadt deutlich zunehmen. Durch die erheblichen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Hafenkante entstehen hier Verkehre, welche die Überseestadt auf ihrem Weg in Richtung Zentrum, Walle und zur Stephaniabrücke komplett durchqueren müssen. Die Verkehrsbelastung im südlichen Bereich der Konsul-Smidt-Straße wächst um fast 50 % gegenüber der Analyse an. Ähnliche Verkehrszuwächse sind auf den Straßen Hansator, Eduard-Schopf-Allee und Lloydstraße zu erwarten. Mit etwa einer Verdopplung der Verkehrsmengen ist gemäß der Modellergebnisse auf der nördlichen Konsul-Smidt-Straße, der Eduard-Suling-Straße und der Hafenstraße zu rechnen. Auffällig ist, dass die Entlastung der Hans-Böckler-Straße, welche durch den Netzschluss der A281 mit einem Wesertunnel entsteht, durch die Mehrverkehre der Überseestadt nahezu egalisiert wird.

Im Sinne der Leistungsfähigkeit als günstig zu bewerten ist, dass ein Großteil der zusätzlichen Verkehre aufgrund von neuer Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet entsteht. Diese Verkehre verhalten sich hinsichtlich ihres tageszeitlichen Verlaufs antizyklisch zum bisher dominanten Berufsverkehr. An den Knotenpunkten werden daher oftmals vor allem die – zu den heute maßgeblichen Abbiegeströmen – gegenläufigen Verkehrsströme überdurchschnittlich zunehmen.

Im ÖPNV können die Zunahmen der Verkehrsnachfrage am anschaulichsten durch die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen gezeigt werden.



Grafik 53: Ein- und Aussteiger im ÖPNV in Analyse und Prognose Basisszenario der Überseestadt

Es wird deutlich, dass insbesondere in den Bereichen der Haltestellen Eduard-Schopf-Allee, Europahafen, Konsul-Smidt-Straße, Schuppen 3, Silbermannstraße und Am Winterhafen erhebliche Fahrgastzuwächse zu erwarten sind. Teilweise verzehnfachen sich die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen bzw. ist mit einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 3.700 Ein- und Aussteiger am Tag zu rechnen. Zur besseren Vergleichbarkeit in der Darstellung, sind in oben stehender Grafik die Ein- und Aussteiger der im Basisszenario neu hinzukommenden Haltestellen an der Hafenkante der Haltestelle Silbermannstraße zugeordnet.

Bezogen auf die Nachfrage der beiden Hauptlinien, welche die Überseestadt erschließen, kann für das Basisszenario folgendes festgestellt werden:

- o Linie 3: Die Nachfrage auf der Straßenbahnachse steigt um bis zu 25 % (Abschnitt Eduard-Schopf-Allee – Doventor). Bei gleichbleibender Kapazität ist eine erhöhte Auslastung und damit ein Absinken des Qualitätsniveaus der Beförderung zu erwarten, die Nachfrage kann aber bedient werden.
- o Linie 20: Die Nachfrage der Busachse steigt um bis zu 200 % an (Abschnitt Eduard-Schopf-Allee – Doventor). Auch im weiteren Verlauf (Abschnitt Silbermannstraße – Schuppen 3) ist mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen um 100 % zu rechnen. Bei gleichbleibender Kapazität

ist ein Absinken des Qualitätsniveaus der Beförderung zu erwarten. Bei einzelnen Fahrten ist ggf. mit einer Nachfrage zu rechnen, die über der empfohlenen Auslastungsgrenze liegt.

3.7.3 Leistungsfähigkeiten im Basisszenario

Analog zu den Berechnungen für die Analyse (Kapitel 2.1.4) sind auch die Leistungsfähigkeiten der Hauptknotenpunkte im Basisszenario ermittelt worden. Dabei entschloss man sich in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe den Knotenpunkt Hansator/ Hoerneckestraße durch die Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor zu ersetzen. Dieser wurde für die weiteren Betrachtungen von allen Projektbeteiligten als maßgeblicher angesehen.

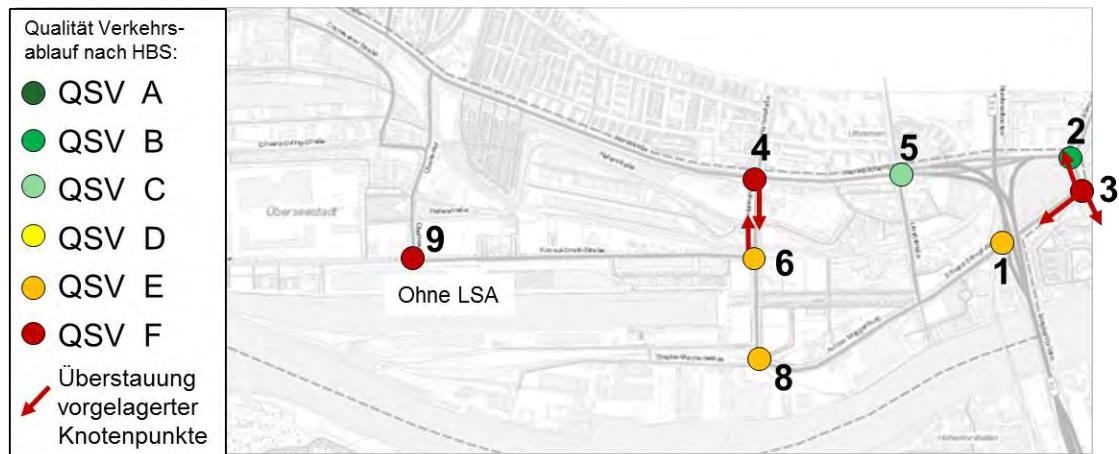
Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	E
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	F
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	E
7	Hansator/ Hoerneckestraße	Nicht betrachtet
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	E
9	Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	F (keine LSA)

Tabelle 7: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an 8 Knotenpunkten in der Überseestadt

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung ergab, dass – wie in der Analyse – maßgebliche Anschlussknotenpunkte am Rand der Überseestadt Überlastungserscheinungen aufweisen. Dabei verbesserte sich der Verkehrsablauf am Fußpunkt der Rampe zur Stephanibrücke sogar leicht von F auf E, gleichzeitig konnte am benachbarten Knotenpunkt Eduard-Schopf-Allee/ Doventor kein leistungsfähiger Verkehrsablauf nachgewiesen werden.

Auch innerhalb der Überseestadt steigt die Zahl der Knotenpunkte ohne ausreichende Kapazität bzw. mit einem ungenügenden Verkehrsablauf. Insbesondere am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor konnte keine ausreichende Kapazität nachgewiesen werden. Am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator verschlechtert sich der Verkehrsablauf gegenüber der Ana-

lyse erheblich und ist aufgrund der hohen Wartezeiten ebenfalls als unbefriedigend zu bezeichnen. Gleichwohl kann hier die Nachfrage innerhalb der Spitzenstunde grundsätzlich bedient werden. Die folgende Grafik zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung und die Lage der untersuchten Knotenpunkte.



Grafik 54: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Basisszenario

Gleichzeitig gibt die Grafik auch Auskunft darüber, an welchen Knotenpunkten Rückstaus entstehen, die wiederum negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf vorgelagerter Knotenpunkte mit sich bringen. In der durchgeführten Einzelbetrachtung der Knotenpunkte können diese Wechselwirkungen nicht berücksichtigt werden. Mit gegenseitiger Beeinflussung der Knotenpunkte ist gemäß der Berechnungen insbesondere am Hansator und am Doventor zu rechnen.

4. Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrssystems

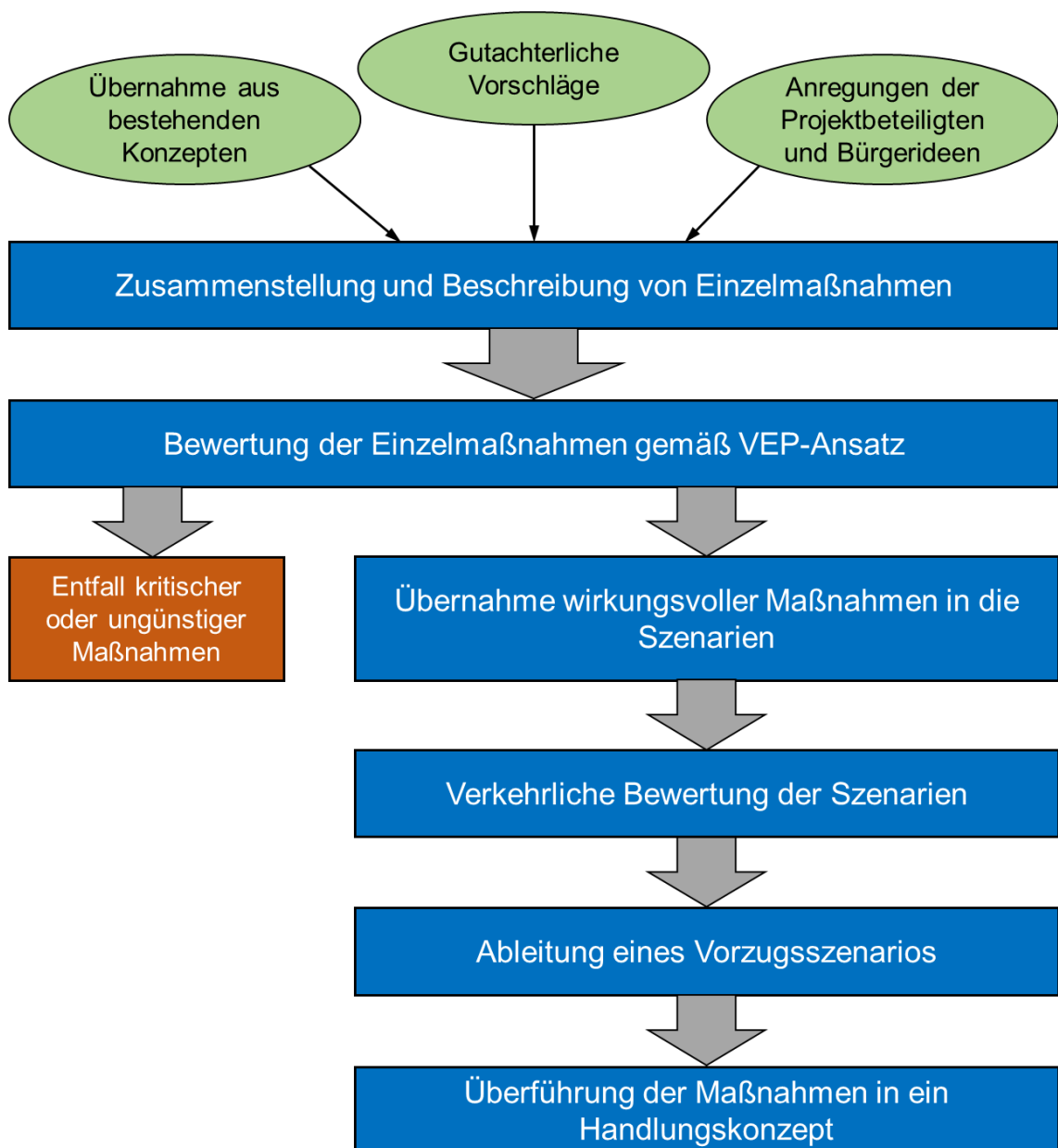
Die Überseestadt ist eines der größten städtebaulichen Entwicklungsgebiete Europas. Entsprechend umfangreiche Änderungen der Stadtstruktur sind hier auch in den kommenden Jahren noch zu erwarten. Die voranstehenden Untersuchungen haben gezeigt, dass dies grundsätzlich mit einem steigenden Verkehrsaufkommen einhergeht, wodurch an vielen Knotenpunkten kein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf mehr sichergestellt werden kann. Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation bewegen sich dabei in einem Spannungsfeld zwischen den Anforderungen der ansässigen Wirtschaft, die einen flüssigen Kfz-Verkehr fordern, und den gesamtstädtischen Zielstellungen zur Förderung des Umweltverbundes. Ein möglicherweise erforderlicher Ausbau der Straßeninfrastruktur soll daher nicht dem Zweck dienen, umfangreiche Kapazitäten für den Kfz-Verkehr zu schaffen, sondern Alternativen oder Verbesserungen zu den vorhandenen Defiziten zu schaffen. Die Herausforderungen in der Überseestadt können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Das Entwicklungsprojekt Überseestadt genießt aufgrund seiner Größe und der zentralen Lage im Stadtgebiet einer europäischen Metropole eine erhöhte Aufmerksamkeit in Bremen und darüber hinaus.
- o In der Überseestadt soll das Bremer Modell gepflegt werden, nachdem gewerbliche Nutzungen und Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zueinander entwickelt werden können und die Anforderungen beider Nutzergruppen erfüllt werden können. Hierbei ist insbesondere die Führung der Schwerverkehre als Handlungsfeld hervorzuheben. Angesichts der fortschreitenden Wohnbebauung an der Konsul-Smidt-Straße dürften sich insbesondere hier die Anforderungen von Bewohnern und Gewerbetreibenden überlagern.
- o Die Überseestadt soll als innovativer Stadtteil entwickelt werden und auch hinsichtlich der Mobilitätsangebote Modellcharakter besitzen.
- o Angesichts der bereits heute bestehenden verkehrlichen Defizite (vor allem bei der Qualität der ÖPNV-Erschließung und der Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr) zweifeln viele Akteure, mit denen während der Konzepterstellung gesprochen wurde, daran ob die Überseestadt weiterhin in der enormen Geschwindigkeit entwickelt werden kann. Gleichzeitig wird ein Zurückfahren der Entwicklungsziele nicht als realistische Option angesehen. Es werden daher vor allem auch kurzfristig wirksame Optimierungen erwartet, die um mittel- und langfristige Maßnahmen ergänzt werden müssen.
- o Die Auswertung der Basisprognose hat gezeigt, dass eine gesamtheitliche Reduktion des Kfz-Verkehrs erforderlich ist – die reine Verlagerung auf alternative Routen ist für die Wiederherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs nicht ausreichend. Überschläglichen Berechnungen zufolge müssten etwa 40 % der bis 2030 neu hinzukommenden Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, um die Leistungsfähigkeit an den Hauptknotenpunkten sicherzustellen.
- o Die Längsentwicklung der Überseestadt auf Halbinseln und die durch Wasserflächen und Gleisanlagen entstehenden inneren und äußeren Barrieren stellen eine besondere Herausforderung des Untersuchungsgebietes dar. Einerseits müssen die Hauptverkehrsachsen entlang der Entwicklungsachsen ausreichend leistungsfähig gestaltet werden und um attraktive Nahverkehrsangebote ergänzt werden. Andererseits sind die Wege innerhalb der Überseestadt durch neue Netzschlüsse zu verkürzen und die Verbindungen in benachbarte Stadtteile, insbesondere im Rad- und Fußverkehr, aber auch im ÖPNV zu verbessern. Dabei spielt die Verbindung der Überseestadt mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof eine besondere Rolle.

5. Szenarienbetrachtung

5.1 Methodik

Die Auswahl der Maßnahmen, die zur Umsetzung empfohlen werden, erfolgt über eine Einzelbewertung der Maßnahmen und über eine verkehrliche Gesamtbewertung von Szenarien, die aus Einzelmaßnahmen zusammengestellt wurden. Die folgende Grafik veranschaulicht den Prozess vom Zusammenstellen der Einzelmaßnahmen, über Szenarienbetrachtungen bis zum Handlungskonzept.



Grafik 55: Methodik der Maßnahmenfindung fürs Handlungskonzept

Die Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgte hierbei durch ein bereits im Verkehrsentwicklungsplan Bremens etabliertes Verfahren: Vier Gutachter schätzten die Wirksamkeit jeder Maßnahme zu 16 Indikatoren auf einer Skala von -3 (hohe negative Wirkung) bis +3 (hohe positive Wirkung) ein. Die zugrunde gelegten Bewertungsindikatoren orientierten sich dabei ebenfalls am VEP Bremen und damit am verkehrlichen Leitbild der Stadt. Die folgende Tabelle fasst die 16 Bewertungsindikatoren zusammen. Eine Erläuterung der Bedeutung der einzelnen Stichworte ist **Anlage 8** zu entnehmen.

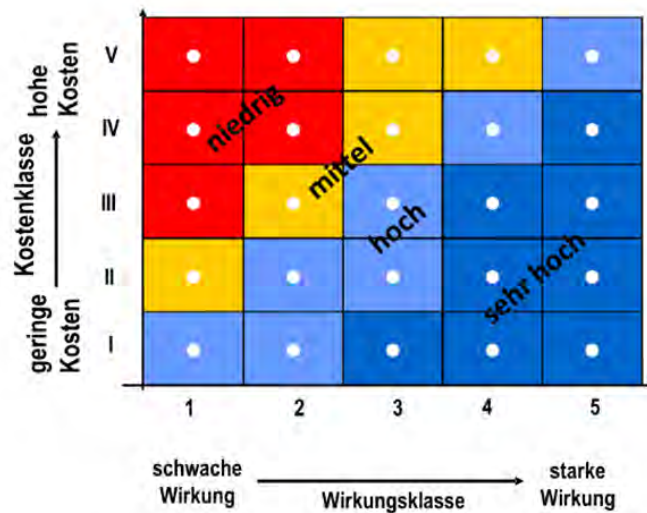
Indikator	Titel
1	Gesellschaftliche Teilhabe, Gleichberechtigung
2	Aufenthalt, Straßenraumgestaltung
3	Radverkehrsförderung
4	ÖPNV-Attraktivität
5	Barrierefreiheit
6	Verkehrssicherheit
7	Verknüpfung Umweltverbund
8	Information
9	Erreichbarkeit Innenstadt
10	SPNV-Anbindung
11	Erreichbarkeit Industrie, Gewerbe
12	Verkehrslenkung
13	Emissionen, Lärm
14	Flächenverbrauch, Trennwirkung
15	Nahmobilität
16	Innovation

Tabelle 8: Bewertungsindikatoren des Verkehrskonzepts (gemäß VEP Bremen 2025)

Mit dieser Bewertungsmethodik wären kleinere, nur lokal wirksame Maßnahmen mit dem gleichen Maßstab wie umfangreiche und möglicherweise stadtweit wirksame Ansätze bewertet worden. Um diese Diskrepanz auszugleichen, wurde das Bewertungsergebnis mit einem Betroffenheitsfaktor multipliziert (1,25 für lokal wirkende Maßnahmen; 2,0 für mittlere Betroffenheiten; 3,0 für großräumige Wirkung bzw. Betroffenheit). Mit den so gewonnen Nutzenpunkten jeder Maßnahme wurde die Wirkungsklasse ermittelt (Skala siehe Anlage 8).

Zur Ableitung der Effizienz der Maßnahme bzw. des Grades der Zielerreichung ist eine Gegenüberstellung der Wirkung (Wirkungsklasse) und der Kosten sinnvoll. Aus diesem Grund wurden für alle Maßnahmen Schätzungen bezüglich der einmaligen Investitionskosten (z.B. Baukosten, Erwerbskosten von Fahrzeugen) und der jährlich anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten

ermittelt. Durch die Abschreibung der Investitionen über eine Lebensdauer konnten so jährliche Kosten jeder Maßnahme abgeleitet werden, die als vergleichbare Grundlage aller Maßnahmen für die Einteilung in Kostenklassen verwendet wurde. Die Grenzen der Kostenklassen weichen dabei von den ursprünglichen Werten aus dem VEP ab, um die Kleinteiligkeit der Maßnahmen in der Überseestadt besser klassifizieren zu können. Die Überlagerung von Kosten- und Wirkungsklasse ergibt letztlich die Effizienz der Maßnahme.



Grafik 56: Ableitung der Zielerreichung aus Wirkungs- und Kostenklasse

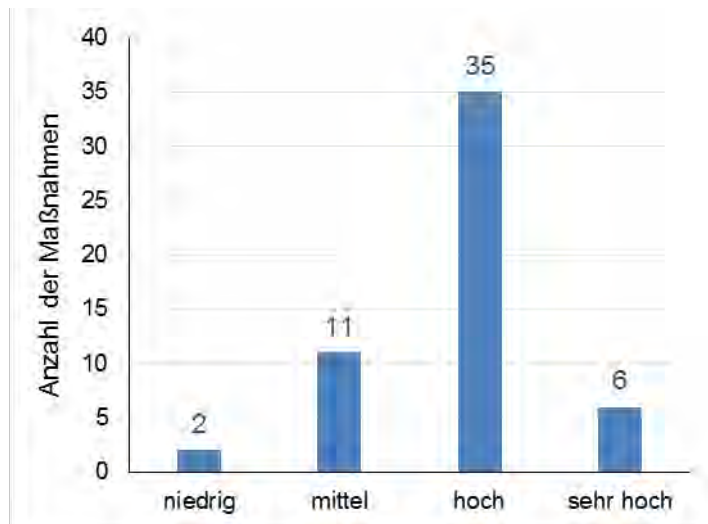
Die Maßnahmenbewertung wurde in einer zweiten Stufe um die folgenden Aspekte ergänzt:

- o Möglicherweise bestehende Zielkonflikte
- o Einschätzung der verkehrlichen Wirksamkeit
- o Abhängigkeiten und Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- o Umsetzungshemmnisse (politische, bauliche, Wirtschaftlichkeit, Interessenskonflikte)

In Summe der Bewertungsergebnisse erfolgte eine Einschätzung, ob die Maßnahme für eine weitere Betrachtung in ein (oder mehrere) Szenarien übernommen werden sollte.

5.2 Bewertungsergebnisse der Maßnahmen

Insgesamt sind 54 Einzelmaßnahmen bewertet worden. Im Ergebnis konnten effiziente Maßnahmen von weniger effizienten Maßnahmen unterschieden werden. Die folgende Grafik zeigt die Verteilung der Bewertung der Einzelmaßnahmen in den vier Bewertungsklassen.



Grafik 57: Verteilung der Maßnahmen in die Bewertungsklassen

Nur zwei Maßnahmen sind bei der Bewertung in der kritischsten Klasse eingruppiert worden. Hierbei handelte es sich jeweils um die Kfz-Brücken über die Weser im Zuge der Kommodore-Ziegenbein-Allee (S.13) und des Holz- und Fabrikenhafens (S.12). In Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurde festgelegt, beide Maßnahmen daher nicht in die Szenariobetrachtung zu überführen.

Von den als „mittel“ bewerteten Maßnahmen wurden die Querung des Wendebeckens mit einer Seilbahn (Ö.12) bzw. einem Amphibienbus (Ö.13) in den Szenarien nur insofern berücksichtigt, als dass nach Schätzungen der Gutachter kein wesentlich höheres verkehrliches Entlastungspotenzial im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt gegenüber einer Fährverbindung zu erwarten wäre. Es ist demnach für die Ergebnisse der Szenariobewertung irrelevant, mit welchem dieser drei Verkehrsmittel das Wendebecken gequert wird.

Die Bewertungsergebnisse der einzelnen Maßnahmen können den Maßnahmenblättern entnommen werden. Diese sind als **Anlage 9** Teil dieses Berichts. Die Maßnahmenblätter enthalten zudem Informationen zur Priorität der Maßnahme sowie zum angestrebten Umsetzungshorizont.

5.3 Beschreibung der Szenarien

5.3.1 Vorbemerkungen

Die Analyse der Maßnahmenwirkungen erfolgte in Überlagerung mehrerer in einem Szenario zusammengefasster Maßnahmen. Die Zusammenstellung der Szenarien erfolgte dabei nach den folgenden Anforderungen:

- o **Optimierungsszenario:** Berücksichtigung kleinerer, vergleichsweise kostengünstiger Maßnahmen, die das Verkehrssystem bestandsnah optimieren (Ausnahme bildet hierbei der Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich Hafenstraße)
- o **Übergangsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem, die eine mittelfristige Umsetzung als realistisch erscheinen lassen
- o **Innovationsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem – auch solche, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind (Umsetzung teilweise nach 2030)

5.3.2 Optimierungsszenario

Im Optimierungsszenario wurden Maßnahmen kombiniert, die bei einem **vergleichsweise geringen Mitteleinsatz** versuchen, verkehrliche Defizite in der Überseestadt durch **bestandsnahe Optimierungen** abzubauen. Einzige Ausnahme bildet die **Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt im Bereich der Hafenstraße** (S.8), welche einen erheblichen baulichen Eingriff bedeutet. Diese Anbindung ist im Rahmen eines Variantenvergleichs gegenüber der Alternativvariante S.9 Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße als zielführender ermittelt worden. Eine Zusammenfassung des Variantenvergleichs ist in **Anlage 10** enthalten.

Im Optimierungsszenario sind die folgenden Maßnahmen zusammengefasst. Nähere Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im jeweiligen Maßnahmenblatt in **Anlage 3** nachzulesen.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung
S.1	Neubau LSA am KP Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.2	Verbot Rechtsabbiegen für Lkw an Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Fußgänger-Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront
Ö.8_1	Erweiterung des Verlaufs der Linie 20 um die Teilstrecke Kommodore-Johnsen-Boulevard – Eduard-Suling-Straße und Taktverdichtung auf 15 Minuten bis Hafenkante
Ö.8_3	Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecken Am Kaffee-Quartier, Lloydstraße und Hans-Böckler-Straße
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings

Tabelle 9: Maßnahmen des Optimierungsszenarios

5.3.3 Übergangsszenario

Das Übergangsszenario greift die Ansätze des Optimierungsszenarios auf, entwickelt sie weiter und ergänzt sie um **umfangreichere Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie ein umfangreiches standortbezogenes Mobilitätsmanagement**. Eine Kernmaßnahme des Übergangsszenarios ist die Einführung eines **hochwertigen, straßenbahnähnlichen Busangebotes zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof**, das sich durch zahlreiche eigene Fahrspuren auszeichnet und damit deutlich leistungsfähiger und fahrplanstabiler fahren soll als der bisherige Stadtbuss. Darüber hinaus beinhaltet dieses Szenario eine **umfangreichere Erweiterung des Weseruferradweges mit einer Querung des Europahafens**. Die folgenden Maßnahmen sind in diesem Szenario zusammengefasst worden. Grau geschriebene Maßnahmen sind bereits im Optimierungsszenario enthalten.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung
S.1	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.3	Ausbau KP Eduard-Schöpf-Allee/Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.3	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)
R.4	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.12	Umbau des Doppelknotens am Doventor mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
R.14	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt
Ö.1	Weserbus (Fähre Längsverkehr)
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront
Ö.8_4	Gemeinsame Straßenbahn- und Busspur An der Muggenburg und Eduard-Schöpf-Allee
Ö.8_5	Straßenbahnähnliche Busverbindung Hafenkante-Hauptbahnhof
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.10	Taktverdichtung des Busses (Li. 20) auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante)
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings
M.2	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schöpf-Allee, Schuppen III)
M.5	Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
M.6	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Tabelle 10: Maßnahmen des Übergangsszenarios

5.3.4 Innovationsszenario

Das Innovationsszenario weist eine hohe Ähnlichkeit zum Übergangsszenario auf, es sind hier jedoch auch Maßnahmen berücksichtigt worden, die mit sehr großen Umsetzungshemmnissen verbunden sind und deren tatsächliche Wirksamkeit im Betrachtungszeitraum bis 2030 eher unwahrscheinlich ist. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen im ÖPNV, wie die **Erschließung der Überseestadt mit einer Straßenbahnlinie** über die Konsul-Smidt-Straße mit einer optionalen Erweiterung über den Holz- und Fabrikenhafen und den **Neubau einer S-Bahn-Station an der Stephanibrücke**.

Im Einzelnen fasst das Innovationsszenario die folgenden Maßnahmen zusammen. Grau geschriebene Maßnahmen sind hierbei bereits im Übergangsszenario enthalten.

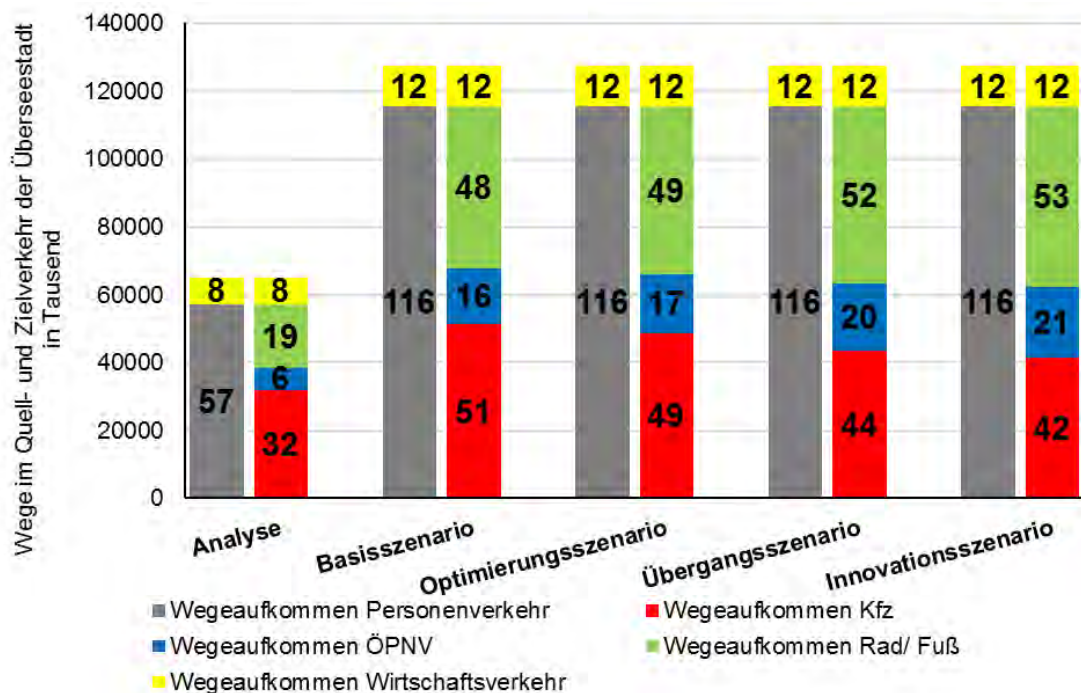
Nummer	Maßnahmenbeschreibung
S.1	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße
S.3	Ausbau KP Eduard-Schöpf-Allee/Rampe Stephanibrücke
S.4	Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel
S.5	Anbinden des neuen vierten Knotenpunktarmes am KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße mit wenig Eingriff in Hauptverkehre
S.6	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung
S.7	Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen)
S.8	Neubau Verbindungsstraße Hafenstraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau
S.10	Prüfung einer weiteren Erschließung südlicher Europahafen
S.11	Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße
S.14	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuskaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) mit Geh- und Radweg Südseite Auf der Muggenburg
R.3	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)
R.4	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen
R.5	Fuß- und Radweg-Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen (optional)
R.6	Qualifizierung nördl. Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront (optional)
R.7	Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier
R.8	dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite)
R.9	Neubau Durchwegung Hafenstraße - Schulze-Delitzsch-Straße
R.11	Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor
R.12	Umbau des Doppelknotens am Doventor mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen
R.13	Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
R.14	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt
Ö.1	Weserbus (Fähre Längsverkehr)
Ö.3	Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront (nicht bei Umsetzung von Ö.5)
Ö.4_2	Straßenbahnneubaustrecke Konsul-Smidt-Straße – Kommodore-Johnsen-Boulevard + Betrieb
Ö.5	Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken in Verbindung mit Maßnahme Ö.4_2 + Betrieb (optional)
Ö.7	Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz
Ö.9	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.
Ö.12	Querung des Wendebeckens mit einer Seilbahn (optional, alternativ zu Ö.3)
Ö.14	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
M.1	Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings
M.2	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schöpf-Allee, Schuppen III)
M.5	Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
M.6	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Tabelle 11: Maßnahmen des Innovationsszenarios

5.4 Bewertung der Szenarien

5.4.1 Verkehrsaufkommen und Modal Split

Für jedes der Maßnahmen-Szenarien sind in der Folge Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsmittelwahl und der Leistungsfähigkeiten durchgeführt worden. Die folgende Grafik stellt die Ergebnisse der Verkehrsaufkommensberechnung der Szenarien im Vergleich zur Analyse und zum Basisszenario dar.



Grafik 58: Wegeaufkommen im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt in Analyse und vier Prognoseszenarien

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Mit den Maßnahmen des **Optimierungsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 2.500 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 2.300 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 5 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen demnach um etwa 50 %.
- o Mit den Maßnahmen des **Übergangsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 7.700 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 7.100 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 15 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen um etwa 36 %.

- o Mit den Maßnahmen des **Innovationsszenarios** kann das Aufkommen im Kfz-Verkehr um etwa 9.700 Wege/ Tag gegenüber dem Basisszenario gesenkt werden. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 8.900 Kfz-Fahrten am Tag bzw. einem Rückgang um etwa 19 % gegenüber dem Basisszenario. Gegenüber der Analyse steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen um etwa 30 %.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios letztlich nur einen vergleichsweise kleinen zusätzlichen Entlastungsbeitrag leisten. Deutliche Rückgänge im Kfz-Verkehrsaufkommen konnten bereits mit den Maßnahmen des Übergangsszenarios erreicht werden. Die Maßnahmen des Optimierungsszenarios für sich betrachtet bewirken einen nur kaum spürbaren Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens, sie sind jedoch eine wichtige Basis für die übrigen Szenarien und helfen bei der kurzfristigen Verbesserung des Verkehrsablaufs in der Überseestadt.

5.4.2 Verkehrsbelastungen

Die **Abbildungen 10 bis 18** zeigen von den drei zu vergleichenden Maßnahmen-Szenarien die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Überseestadt, die Differenzbelastung zum Basisszenario und die Differenzbelastung zur Analyse. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Im **Optimierungsszenario** nehmen die Verkehrsmengen in allen Straßen der Überseestadt teils deutlich zu. Der Anstieg auf der Konsul-Smidt-Straße (Anstieg im Basisszenario noch bei etwa 5.600 Kfz/ 24h bzw. 50 %) kann auf etwa 3.100 Kfz/ 24h bzw. 30 % reduziert werden (*Abbildung 12*). Im Bereich des Hansators am Anschluss zur Nordstraße bleiben die Verkehrsmengen im Vergleich zur Analyse sogar nahezu konstant (etwa +5 %). Diese günstigen Entwicklungen resultieren jedoch kaum aus Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel sondern vielmehr aus Routenverlagerungen durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Dies ist in *Abbildung 11* deutlich zu erkennen. Die flächenhaften Verkehrsrückgänge sind vergleichsweise moderat und betragen bis zu 600 Kfz/ 24h. Höhere Entlastungen resultieren aus der oben genannten Maßnahme an der Hafenstraße.
- o Im **Übergangsszenario** können auch in der Fläche bereits deutlich höhere Entlastungen bewirkt werden (*Abbildung 14*). Die Achse des geplanten straßenbahnähnlichen Busangebotes profitiert am stärksten von Kfz-Rückgängen. Am deutlichsten sind aber auch hier die Entlastungen im Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Der Verkehrsanstieg auf der Konsul-Smidt-Straße kann auf etwa 10 % bzw. 1.100 Kfz/ 24h gegenüber der Analyse eingedämmt werden (*Abbildung 15*). In der Straße Hansator im Bereich der Nordstraße ist weiterhin eher von einem Gleichbleiben der Verkehrsmengen auszugehen (-4 %). Am deutlichsten nimmt der Verkehr noch auf der Eduard-Schopf-Allee und der nördlichen Konsul-Smidt-Straße zu. Im Bereich von Schuppen III ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von etwa 10.000 Kfz zu rechnen (*Abbildung 13*). Dies ist für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße ein unproblematischer Wert. Durch die Änderungen in der

o Im **Innovationsszenario** können die stärksten Verkehrsentlastungen gegenüber der Basisprognose festgestellt werden (*Abbildung 17*). Den Berechnungen zufolge kann der Verkehrsanstieg auf der Konsul-Smidt-Straße gegenüber der Analyse sogar nahezu gestoppt werden (*Abbildung 18*). Am Hansator ist gegenüber der Analyse sogar mit fallenden Verkehrsmengen zu rechnen (-2.100 Kfz/ 24h bzw. -14 %). Es zeigt sich zudem deutlich, dass insbesondere Strecken auf der Relation Überseestadt – Innenstadt von Verkehrsentlastungen profitieren. Gegenüber der Analyse sind die stärksten Verkehrsanstiege auf der Eduard-Schopf-Allee und der nördlichen Konsul-Smidt-Straße zu erwarten. Hier ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von 9.400 Kfz zu rechnen. Wie bereits im Übergangsszenario wirkt sich die Sperrung der Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr günstig auf die Schwerverkehrsmengen aus.

The left map displays the 'Stadtbahn' network, which is a dense urban tram system. It features several main lines, including a central line running north-south through the city center, and various branches extending to the outskirts. The lines are color-coded in blue and purple. Station names are labeled along the routes, such as 'Würzburg Hauptbahnhof', 'Würzburg Mitte', and 'Würzburg Süd'. The right map shows the 'S-Bahn' network, which is a suburban rail system. It features a few main lines, including a central line running north-south through the city center, and various branches extending to the outskirts. The lines are color-coded in red and green. Station names are labeled along the routes, such as 'Würzburg Hauptbahnhof', 'Würzburg Mitte', and 'Würzburg Süd'.

Seite 86

5.4.3 Leistungsfähigkeiten

Entscheidend für die Bewertung der Szenarien sind letztlich jedoch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen, denn die Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs bei voller Entwicklung der Überseestadt ist eines der wichtigsten Ziele dieser Untersuchung. Wie bereits für die Analyse und das Basisszenario wurde für die drei Maßnahmen-Szenarien die Leistungsfähigkeit von acht Hauptknotenpunkten bewertet. Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse zusammen.

Nummer	Name	Qualität des Verkehrsablaufs am Gesamtknoten im ...szenario			
		Basis	Optimierung	Übergang	Innovation
1	Eduard-Schopf-Allee/ Rampe Stephanibrücke	E	E	D	D
2	Doventor/ Daniel-von-Büren-Straße	B	B	B	B
3	Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee	F	F	E	E
4	Hansator/ Nordstraße/ Hansestraße	F	E	D	D
5	Hans-Böckler-Straße/ Lloydstraße	C	C	C	C
6	Hansator/ Konsul-Smidt-Straße	E	E	D	D
8	Hansator/ Stephanikirchenweide	E	D	D	D
9	Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	F (keine LSA)	B	B	B

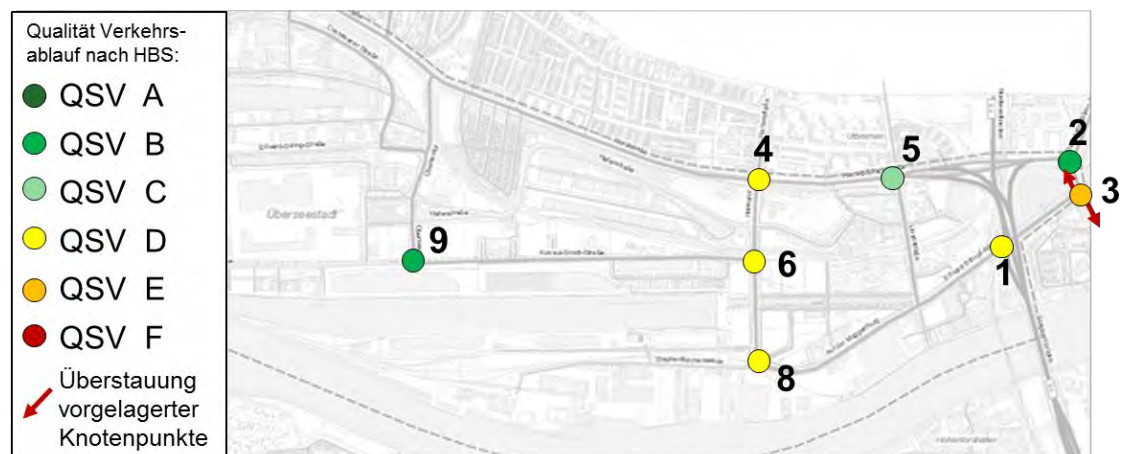
Tabelle 12: Leistungsfähigkeit von Hauptknotenpunkten in den vier Prognoseszenarien

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Prognoseszenarien können wie folgt zusammengefasst werden:

- o Im **Basisszenario** ist an zahlreichen Knotenpunkten ein nicht ausreichender Verkehrsablauf oder sogar eine Überschreitung der Knotenpunktkapazität durch die Nachfrage (Stufe F) festgestellt worden. Ein zufriedenstellender Verkehrsablauf kann somit nicht an allen Knotenpunkten gewährleistet werden.

- o Auch im **Optimierungsszenario** kommt es stellenweise zu überlasteten Knotenpunkten. Insbesondere die Kreuzung Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee ist von einem überlasteten Verkehrszustand geprägt, der in der Folge auch Auswirkungen auf die Nachbarknoten hat. Ein zufriedenstellender Verkehrsablauf kann trotz Verbesserungen im Verkehrsablauf im Vergleich zum Basisszenario auch im Optimierungsszenario nicht für alle Knotenpunkte gewährleistet werden.
- o Das **Übergangsszenario** ist von einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsabläufe gegenüber dem Optimierungsszenario geprägt. An nahezu allen Knotenpunkten kann eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden. Der kritischste Knotenpunkt bleibt weiterhin die Kreuzung Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee: hier können den Berechnungen zufolge zwar alle in der Spitzenstunde ankommenden Fahrzeuge bedient werden, es ist jedoch mit erheblichen Wartezeiten und einem vergleichsweise instabilen Verkehrszustand zu rechnen.
- o Im **Innovationsszenario** ergeben sich gegenüber dem Übergangsszenario an allen Knotenpunkten leichte Verbesserungen der mittleren Wartezeiten, die jedoch an keiner Stelle bis in die Gesamtbewertung eines Knotenpunkts durchschlägt. Grundsätzlich kann auch hier eine weitgehend ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden. Die Einschränkungen am Knotenpunkt Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee gelten wie im Übergangsszenario.

Aufgrund der nur geringfügigen Verbesserungen des Innovationsszenarios gegenüber dem Übergangsszenario ist auch in der Bewertung der Leistungsfähigkeiten letztgenanntes als Vorzugsszenario zu nennen. Folgende Grafik veranschaulicht die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Übergangsszenarios.



Grafik 60: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Übergangsszenario

5.4.4 Kosten der Szenarien

Aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzung der Szenarien ergeben sich stark unterschiedliche Kosten je Szenario. Die folgende Tabelle fasst die Investitionskosten der einzelnen Szenarien zusammen. Mehrfach zugeordnete Maßnahmen sind hierbei auch in den Kosten jedes relevanten Szenarios enthalten.

In den Kosten der Szenarien sind teilweise Maßnahmen integriert, deren Finanzierung bereits gesichert ist. Dies betrifft die Maßnahmen R.1 (Geh- und Radweg am Schuppen 3) und R.9 (Durchwegung Hafenstraße – Schulze-Delitzsch-Straße) mit einem Investitionsvolumen von etwa 400.000 €. Darüber hinaus sind Dauer- bzw. Regelaufgaben als Maßnahmenansätze aufgenommen worden, die keine zusätzliche Finanzierungsabsicherung benötigen. Dies betrifft die Maßnahmen R.13 (Radabstellanlagen), Ö.14 (barrierefreie Haltestellen) und M.1 (sukzessiver Ausbau Car-Sharing) mit einem Investitionsvolumen von etwa 2,35 Mio. €. Diese beiden Posten wurden in der folgenden Tabelle von den Kosten der Szenarien abgezogen, sodass die folgenden Kennziffern ausschließlich neue bzw. zusätzliche Investitionen umfassen.

Szenario	Investitionskosten [in und gerundet auf Mio €]
Basisszenario	1
Optimierungsszenario	14
Übergangsszenario	48
Innovationsszenario (ohne optionale Maßnahmen)	107
Innovationsszenario (inkl. optionaler Maßnahmen)	241

Tabelle 13: Investitionskosten der Szenarien

Es wird deutlich, dass insbesondere die Maßnahmen des Innovationsszenarios zu einer deutlichen Kostensteigerung beitragen. Die optionalen Positionen dieses Szenarios (v.a. Querung des Holz- und Fabrikenhafen für Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger) führen zu einer weiteren erheblichen Kostensteigerung. Angesichts der bereits im Übergangsszenario nachgewiesenen umfangreichen Wirkungen der Maßnahmen, scheinen die erforderlichen Investitionen des Innovationsszenarios zunächst nicht angezeigt.

6. Handlungskonzept

6.1 Wichtige flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes

Das Erreichen der mit dem Verkehrskonzept Überseestadt verbundenen Ziele hängt maßgeblich von der Umsetzung flankierender Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ab. Hier-

bei ist der Lückenschluss Weserquerung auf der A281 von besonderer Bedeutung. Die verkehrlichen Bewertungen der Szenarien und die Leistungsfähigkeitsberechnungen gingen von einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen im Zuge der Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße/ Stephanibrücke aus, der so nur durch diesen Lückenschluss zu erreichen ist. Es kann derzeit nicht eingeschätzt werden, welche Folgen eine vollständige Bebauung der Überseestadt bei gleichzeitiger Nicht-Umsetzung der Weserquerung für den Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt hätte. Es ist jedoch von deutlich schlechteren bis überlasteten Verkehrszuständen auszugehen.

In den Befragungen der Bewohner und Beschäftigten sind zudem mehrfach die zu- und abführenden Strecken der Überseestadt als Defizite benannt worden. Ein reibungsloser Verkehrsablauf innerhalb der Überseestadt setzt voraus, dass es keine maßgeblichen Rückstauereignisse ins Untersuchungsgebiet hinein gibt. Hierfür scheinen jedoch derzeit insbesondere die Stephanibrücke und der Autobahnzubringer Überseestadt in Utbremen bekannt zu sein. Ein Ausbau der beiden Strecken könnte die Erreichbarkeit der Überseestadt mit dem Pkw deutlich verbessern.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und sind demnach eine wichtige Voraussetzung für die Erreichung der Mobilitätsziele in der Überseestadt. Aus Sicht der Gutachter weisen insbesondere die folgenden Maßnahmen mit einer hohen Bedeutung für die Überseestadt auf:

- o Ausweisung von Premiumradrouten
- o Taktverdichtung der Regio-S-Bahn-Linien
- o Optimierung des Busnetzes
- o Verbesserung und Ausbau der P&R- und B&R-Anlagen
- o Ausbau des Car-Sharing-Angebots
- o Mobilitätsmanagement

6.2 Zusammenstellung des Stufenkonzepts

Die Szenarienuntersuchung hat gezeigt, dass die Maßnahmenansätze des Übergangsszenarios grundsätzlich geeignet sind, einen leistungsfähigen Verkehrsablauf auch im Fall einer Vollentwicklung der Überseestadt sicherzustellen. Diese Maßnahmen werden daher zur Umsetzung empfohlen. Es scheint aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen jedoch sinnvoll, diese in ein stufenweise umsetzbares Konzept zu überführen. Die folgenden Bearbeitungsstufen werden hierfür empfohlen:

- o **Stufe I – Kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen:** Für einige kurzfristig umsetzbare Maßnahmen existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Diese Ansätze sollten schnellstmöglich umgesetzt oder angestoßen werden. Die Maßnahmen der Stufe I sind in **Abbildung 19** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen,

kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Wichtig scheint hier vor allem der Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements, das eine wesentliche Grundlage dafür schafft, einen nachhaltigen Wandel der Verkehrsmittelwahl in der Überseestadt zu unterstützen bzw. zu forcieren. Zudem sind in Stufe I die folgenden Maßnahmen von besonderer Bedeutung:

- o Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw von der Eduard-Schopf-Allee auf die Stephanibrücke
- o Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- o Alltagsbetrieb der Fähre Hafenkante – Waterfront
- o Optimierung der Grünen Welle Hansator
- o Planungsvorbereitung für Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße

Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe I wird bis etwa 2022 angestrebt.

- o **Stufe II – Mittelfristige Maßnahmen:** Einige Neu- und Ausbaumaßnahmen sind erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen umsetzbar, die sich mittelfristig einstellen werden. Hierzu zählt z.B. der potentielle Entfall des Gütergleises an der Straße Auf der Muggenburg, der als Voraussetzung für eine gemeinsame Führung einer Buslinie Überseestadt – Hauptbahnhof und der Straßenbahn ist. Auch die städtebauliche Entwicklung des Bereichs zwischen Europahafen und Weser ist eine der Voraussetzungen, die für eine sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen von Stufe II erforderlich ist. Von den Maßnahmen dieser Stufe scheinen insbesondere die folgenden Ansätze für ein Erreichen der Ziele des Verkehrskonzepts maßgeblich:

- o Etablieren eines straßenbahnähnlichen Busangebotes mit separaten Busspuren und Mitbenutzung des Gleiskörpers auf der Straße Auf der Muggenburg/ Eduard-Schopf-Allee
- o Verlängerung des Weseruferradweges und Bau der Rad- und Fußgängerbrücke Europahafen
- o Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt – Hauptbahnhof

Die Maßnahmen der Stufe II sind in **Abbildung 20** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe II wird bis etwa 2026 angestrebt.

- o **Stufe III – Langfristige Maßnahmen/ Daueraufgaben:** In Stufe III sind langfristige Maßnahmen und Daueraufgaben zusammengefasst. Langfristige Maßnahmen zeichnen sich entweder dadurch aus, dass sie nicht maßgeblich durch die Entwicklung der Überseestadt beeinflusst werden (Umbau Kreuzung Doventor) oder dass verkehrliche Wirkungen aufgrund ihres Innovationscharakters heute nur schwer abschätzbar sind. Daueraufgaben sind im Gegensatz dazu konsequent über die gesamte Betrachtungszeit und ggf. darüber hinaus umzusetzen. Hierzu zählt beispielsweise der Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Die Maßnahmen der Stufe III sind in **Abbildung 21** und **Anlage 11** am Ende des Berichts zusammengefasst. Eine Umsetzung der langfristigen Maßnahmen wird bis etwa 2030 angestrebt.
- o **Stufe IV – Maßnahmen mit einer möglichen Umsetzung nach 2030:** Die Umsetzung der Maßnahmen der Stufe IV hängen maßgeblich von heute noch nicht absehbaren städtebaulichen

Entwicklungen ab. Ein möglicher Strukturwandel im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens ist nach derzeitigem Kenntnisstand weit weniger wahrscheinlich als am Weserufer der Stephanikirchenweide. Gleichwohl ist er nicht ausgeschlossen, weshalb die damit zusammenhängenden sinnvollen Maßnahmen (insbesondere eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen) später durchaus relevant werden könnten. Der äußerst wirkungsvolle Bau eines S-Bahn-Haltepunkts an der Stephanibrücke kann erst im Zusammenhang mit dem Umbau der Eisenbahnbrücke über die Weser erfolgen. Ein Umsetzungszeitpunkt hierfür ist jedoch momentan nicht absehbar. Die Maßnahmen der Stufe IV sind in *Abbildung 21* und *Anlage 11* am Ende des Berichts zusammengefasst.

6.3 Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts

Grundsätzlich können die mit dem Verkehrskonzept angestrebten Ziele nur erreicht werden, wenn alle vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Es hat sich jedoch in der Ausarbeitung und den internen und öffentlichen Diskussionen gezeigt, dass einzelne Maßnahmen einen stärkeren Wirkungsbeitrag haben.

Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen ist den Maßnahmenblättern im Anhang zu diesem Bericht zu entnehmen. Im Folgenden sollen die Kernmaßnahmen des Verkehrskonzepts noch einmal differenzierter beschrieben werden und die Handlungserfordernisse sowie mögliche Abwägungen ausgeführt werden

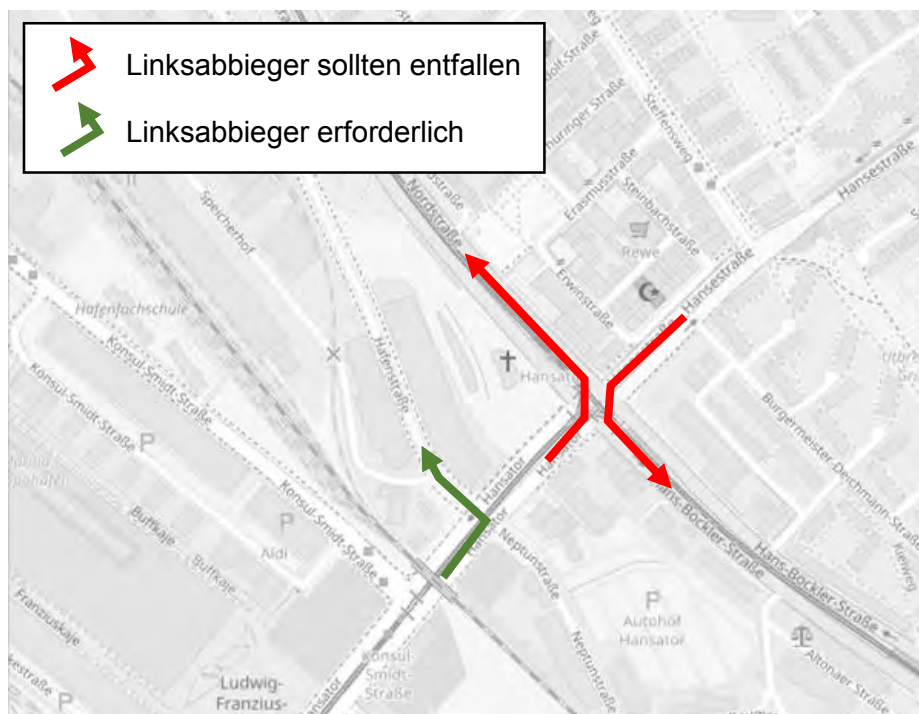
6.3.1 Optimierung der Verkehrsabläufe am Hansator (S.6)

Auf dem Straßenzug Hansator überlagern sich bereits heute – und künftig noch stärker – zahlreiche Verkehrsströme der Überseestadt, sodass dieser Straßenzug einer der am stärksten belasteten im Untersuchungsgebiet ist. Im Verkehrskonzept werden Ansätze aufgezeigt, wie dieser Straßenzug wirksam entlastet werden kann (S.8, Förderung Radverkehr und ÖPNV), nichtsdestotrotz werden Optimierungen im Verkehrsablauf erforderlich bleiben. Ziel dieser Optimierungen soll es sein die Verkehre – besonders in den nachmittäglichen Spitzenstunden – möglichst behinderungsfrei aus der Überseestadt in Richtung BAB A27 abzuleiten.

Es wurde festgestellt, dass die bestehende Koordinierung der Signale derzeit die Fahrtbeziehung von der Straße An der Muggenburg kommend flüssig über alle Knotenpunkte führt. Bereits heute – und künftig noch stärker – sind jedoch die Verkehre aus der Konsul-Smidt-Straße zum Hansator mengenmäßig größer und sollten daher für die Koordinierung maßgeblich sein. Im Zuge der erforderlichen Detailplanungen für die Änderung der Koordinierung sollten auch Optionen geprüft werden, wie die Koordinierung über die Nordstraße hinaus verbessert werden kann. Hier kommt es derzeit zu häufigen Unterbrechungen im Fahrzeugabfluss, der zu Rückstau in die Übersee-

stadt hinein führt. In diesem Zusammenhang ist auch die Bedeutung der geplanten Optimierungen am Autobahnzubringer zu nennen (VEP-Maßnahme A.14a). Entstehen außerhalb der Überseestadt erhebliche Staus, die Knotenpunkte in der Überseestadt überstauen, können diese nicht mit voller Kapazität betrieben werden.

Bei der differenzierten Planung der Maßnahme S.6 sind Wechselwirkungen zur Maßnahme S.8 zu berücksichtigen. Im Zuge dieser Maßnahme wird beispielweise empfohlen, das Linksabbiegen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße aus dem Hansator und der Hansestraße heraus zu untersagen. Dies würde zu mehr Verkehr auf dem Linksabbieger vom Hansator zur Hafenstraße führen, von wo aus die Fahrzeuge am neu geschaffenen Knoten Hafenstraße/ Nordstraße nach Norden abfließen sollen.



Grafik 61: Ausgewählte Linksabbieger im Zuge des Hansators/ der Hansestraße und zugehörige Empfehlung des integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt

Bei neueren überschläglichen Leistungsfähigkeitsberechnungen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße im Zuge des Integrierten Verkehrskonzepts zur Überseestadt wurde festgestellt, dass bei Beibehaltung der oben beschriebenen Linksabbiegemöglichkeiten am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße und Umsetzung der Maßnahme S.8 auch im Vorzugsszenario der Prognose der Knotenpunkt nicht leistungsfähig betrieben werden kann. Dies begründet sich vor allem durch die folgenden Aspekte:

- o Für die Linksabbieger muss eine eigene Phase gesichert werden, in der sonst kein Strom abfließen kann. Bei Verzicht auf die Linksabbieger stehen den übrigen Strömen mehr Freigabezeiten zur Verfügung. Bei einer Sperrung der Linksabbieger für Pkw muss nur bei Eintreffen einer Straßenbahn der Linie 3 eine eigene Phase sichergestellt werden. Dies ist nicht in jedem Umlauf der Fall und hat daher einen geringeren Einfluss auf die Kapazität.
- o Durch den Wegfall des Linksabbiegers vom Hansator zur Nordstraße können die vier Fahrspuren des Hansators aus Sicht der Gutachter den sich ändernden Verkehrsverhältnissen angepasst werden: Die Prognosen zeigen, dass insbesondere der Rechtsabbieger vom Hansator zur Hans-Böckler-Straße überdurchschnittlich stärker wird. Bisher steht diesem Strom nur eine Fahrspur zur Verfügung. Künftig wird es erforderlich sein, hier zwei Fahrspuren vorzusehen, so wie dies bereits beim gegenläufigen Linksabbieger aus der Hans-Böckler-Straße der Fall ist.

Sollte im Zuge der Planungen zu S.6 festgestellt werden, dass ein Untersagen des – gemäß der oben stehenden Beschreibungen erforderlichen - Linksabbiegers vom Hansator zur Nordstraße notwendig wäre, sollten stattdessen andere Optionen zur Schaffung der erforderlichen Kapazitäten geprüft werden, wie z.B. das Ergänzen einer zweiten Geradeaus-Spur auf dem Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Hafenstraße neben den existierenden Spuren. Die hier befindliche Eisenbahnbrücke hat eine ausreichende Stützweite, die eine Verbreiterung der Verkehrsanlagen zulässt.

Vor dem Hintergrund der bereits absehbar schwierigen Situation am Hansator sind Maßnahmen, die das Verkehrsaufkommen hier noch weiter erhöhen (z.B. Weserbrücke vom Hansator zum Hohentorshafen) auszuschließen.

6.3.2 Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße (S.8)

In der Basisprognose ist insbesondere der Bereich Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Nordstraße als Problembereich mit erheblichen Überlastungen und unzureichendem Verkehrsabfluss identifiziert worden. Zur Entlastung dieses Bereichs wurde die Anbindung der Hafenstraße an die Nordstraße empfohlen (als Ergebnis eines Variantenvergleichs, siehe Anlage 10), die vor allem für die Relation Hafenkante - Innenstadt eine Alternativroute darstellt. Ziel dieser Maßnahme ist es daher Verkehre aus dem prognostisch hochbelasteten Bereich Hansator heraus zu verlagern auf die Nordstraße, die durch den angenommenen Ringschluss der A281 erheblich weniger Verkehr als heute aufweist und daher aus Sicht der Leistungsfähigkeit Reserven hat, die sie heute nicht hat. Der Ringschluss im Zuge der A281 ist daher auch als Voraussetzung für eine Umsetzung dieser Maßnahme zu nennen. Ergänzend hierzu empfiehlt sich die Entlastung des Knotenpunktes Hansator/ Nordstraße durch ein Verzicht auf die Linksabbiegemöglichkeiten aus dem Hansator in die Nordstraße und von der Hansestraße in die Hans-Böckler-Straße. Weitere müssten alternativ über

die Landwehrstraße geführt werden, während erstere stattdessen bereits am Knotenpunkt Hansator/ Hafenstraße nach links geführt werden und von dort auf den neu geschaffenen Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße gelangen.

Im Zusammenhang mit Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße und die verkehrsorganisatorischen Änderungen am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße sind die folgenden verkehrlichen Effekte bzw. Konsequenzen zu nennen:

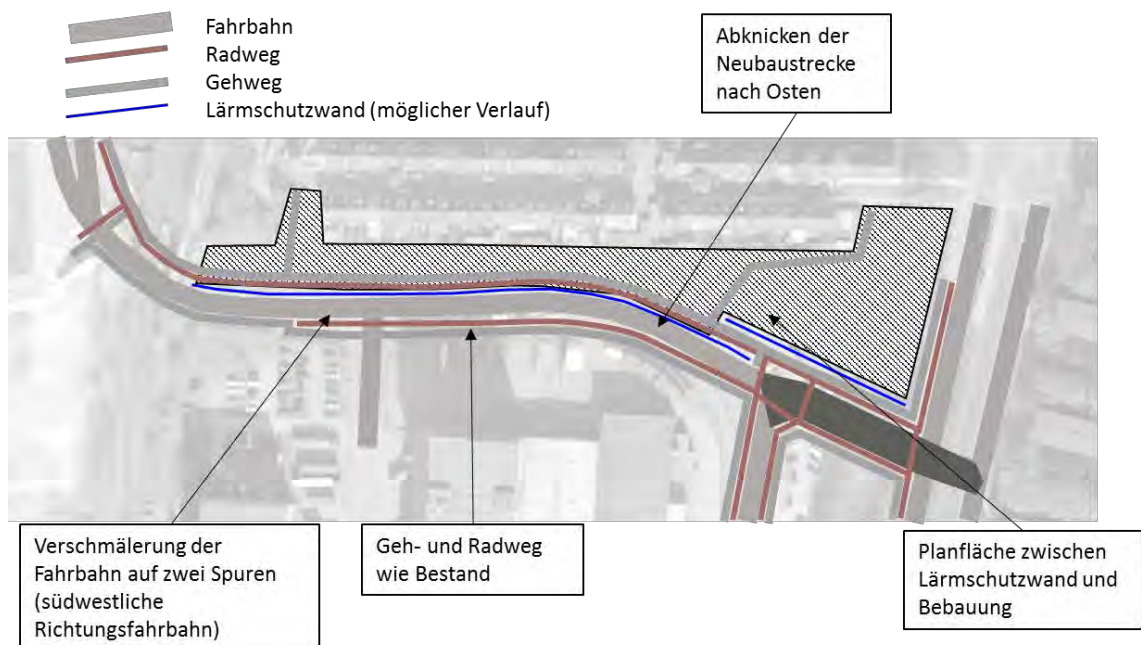
- o Entlastung der Konsul-Smidt-Straße und des Hansators um bis zu 25 % gegenüber dem Prognose-Nullfall. Diese Entlastung und der Verzicht auf die oben beschriebenen Linksabbieger sind Voraussetzung für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße bei voller Entwicklung der Überseestadt.
- o bauliche Qualifizierung und rechtliche Sicherung einer barrierefreien Durchwegung zwischen Hafenstraße und Nordstraße
- o Schaffung einer weiteren signalisierten Querung zwischen der Überseestadt und Walle über die Nordstraße
- o Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestelle Elisabethstraße aus der Überseestadt heraus
- o Zum Schutz des Heimatviertels vor Verkehrslärm aufgrund der zunehmenden Verkehrsmengen ist der Bau einer Lärmschutzwand erforderlich. Erste schalltechnische Untersuchungen haben ergeben, dass mit einer Lärmschutzwand der Verkehrslärm an den Fassaden der Heimatstraße gegenüber der Bestandssituation trotz Mehrverkehr verbessert werden kann.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung im Nachgang zum ersten Berichtsentwurf sind die Maßnahmen mit Bezug zur Hafenstraße weiterentwickelt worden, um die Verträglichkeit der Maßnahme zu erhöhen:

- o Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße sollte nicht direkt am Heimatviertel entstehen. Durch ein stärkeres Abknicken der Neubaustrecke nach Osten im Bereich der Kurve der Hafenstraße kann der Kreuzungspunkt der Neubaustrecke und der Nordstraße nach Süden verschoben werden.
- o Die Hafenstraße wird auch mit einem Anschluss an die Nordstraße nicht über eine Verkehrsmenge verfügen, die einen vierstreifigen Querschnitt, wie er im Bestand vorliegt, erforderlich macht. Um die Straße weiter von der Wohnbebauung abzurücken wird daher der Rückbau der Hafenstraße auf die südwestliche Richtungsfahrbahn empfohlen. Westlich der Brücke muss dann eine Aufweitung der Fahrbahn auf das bestehende Einbahnstraßensystem am Hafenhochhaus erfolgen.
- o Durch die beiden erstgenannten Punkte entsteht zwischen der Hafenstraße und der Wohnbebauung an der Heimatstraße eine Fläche, die für die folgenden Nutzungen vorgesehen wer-

- den sollte: Unterbringung Lärmschutzwand (möglichst nah an der Fahrbahn), Geh- und Radweg, Grünstreifen zur Schließung des Grüngürtels um das Heimatviertel, mglw. rückwärtige Andienung der Grundstücke an der Heimatstraße, fußläufige Durchwegungen. Die Fläche soll gemeinsam mit der aktiven Bürgerschaft des Heimatviertels, der Überseestadt und aus Walle gestaltet werden.
- o Westlich der Bahnbrücke ist eine Quermöglichkeit (z.B. Mittelinsel) über die Hafenstraße zu schaffen, um die fußläufige Verbindung vom Europahafen (in Verlängerung der geplanten Brücke) bis nach Walle sicherzustellen.
 - o Die Maßnahme S.4 wird dahingehend weiterentwickelt, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße ausschließlich auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beschränkt. Die Hafenstraße wird dadurch von weiteren Lkw-Verkehren entlastet. Im Zuge der Neubaumaßnahme werden die Hafenstraße und der Neubauabschnitt jedoch stärker von Lkw befahren, als dies im Bestand der Fall ist. Dies wird in der Bemessung der Lärmschutzwand berücksichtigt und wird daher zu keiner zusätzlichen Verlärmung des Wohngebietes führen. Ähnlich wirksame Lärmschutzmaßnahmen können jedoch an den alternativen Routen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße nicht vorgesehen werden.

Die folgende Grafik fasst die Vorschläge einer gestalterischen Weiterentwicklung des Bereichs zwischen Hafenstraße und Heimatstraße zusammen.



Grafik 62: Weiterentwicklungsoptionen im Umfeld der Hafenstraße

Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße bedingt einen neuen signalisierten Knotenpunkt im Zuge der Nordstraße. Dieser ist in die bestehende Koordinierung der Hauptverkehrsstraße einzubinden. Da bereits heute in den Spitzenstunden mit erheblichen Überlastungserscheinungen zu

rechnen ist, sollten Mehrbelastungen der Nordstraße gegenüber dem Bestand vermieden werden. Im Rahmen des VEP ist die Optimierung der Koordinierung auf der Hafenrandstraße (inkl. Nordstraße und Hans-Böckler-Straße) als Maßnahme A.23 bereits enthalten – sie wird daher im vorliegenden Konzept nicht noch einmal aufgenommen. Trotzdem sollte die Umsetzung der Maßnahme S.8 erst nach Inbetriebnahme des Wesertunnels der A281 erfolgen, der auf der Nordstraße zu erheblichen Entlastungen führen wird. Nach aktuellen Planungen ist die Verkehrsfreigabe des Wesertunnels für spätestens 2024 geplant. Aufgrund des erwarteten langen Planungsvorlaufs der Neubaumaßnahme S.8 sollten vorbereitende Planungen bereits kurzfristig begonnen werden.

6.3.3 Weiterführung des Weseruferradweges vom Stephanitorsbollwerk zum Schuppen 3 (R.1-R.4)

Die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsarten erfolgt meist über eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen, die für sich genommen keine Kernmaßnahme des Verkehrskonzepts darstellen, in Summe jedoch als wirksam einzuschätzen sind. Im Verkehrskonzept Überseestadt sind die Maßnahmen R.1-R.4 im Zusammenhang als Fortsetzung des Weseruferradweges zu verstehen. Die Stärkung dieser wichtigen Relation auf ihrem Weg durch die Überseestadt hat nicht nur für das Untersuchungsgebiet selbst sondern auch für den gesamtbremsischen Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr entlang der Weser eine hohe Bedeutung und kann daher als Kernmaßnahme des Verkehrskonzepts hervorgehoben werden.

In einer ersten Umsetzungsstufe werden an den beiden bestehenden Wegeenden die Voraussetzungen für einen qualitativ hochwertigen Übergang vom Uferradweg an das bestehende Wegenetz geschaffen. Dies umfasst im Einzelnen die folgenden Teilmaßnahmen:

- o Ergänzung des südlichen Geh- und Radweges entlang der Straße Auf der Muggenburg zwischen Stephanikirchenweide und Stephanitorsbollwerk
- o Bau eines Verbindungsweges zwischen dem bestehenden Ende des Weseruferradweges westlich der Straße Stephanitorsbollwerk und der Straße Auf der Muggenburg
- o Bau des südlichen Geh- und Radweges entlang der Konsul-Smidt-Straße am Europaquartier (ehemals Schuppen 3)
- o Bau von Querungsstellen über die Konsul-Smidt-Straße

Mittelfristig wird des Weiteren der Bau einer Radfahrer- und Fußgänger-Brücke über den Eurohafen zwischen Europaquartier und Schuppen 1 und der Weiterbau des Weseruferradweges in Verlängerung der Brücke durch die Halbinsel Stephanikirchenweide zum bisherigen Wegende empfohlen. Die genaue Lage dieses Weges kann erst im Rahmen der städtebaulichen Weiterentwicklung dieses bisher gewerblich genutzten Gebietes festgelegt werden.

6.3.4 Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Überseedorf/ Nordstraße (Ö.9 und R.11)

Im Variantenvergleich der beiden Neu-Anschlüsse der Überseestadt an die Nordstraße hat sich der Voll-Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf als weniger verkehrswirksam und damit ungünstiger bezogen auf die Entlastungsziele am Hansator dargestellt. Nichtsdestotrotz werden in diesem Bereich Verbesserungspotentiale gesehen:

- o Die Grundschule nördlich der Nordstraße ist für die Bewohner der Überseestadt heute nur mit Umwegen zu erreichen. Regelmäßige Querungsvorgänge in diesem bisher ungesicherten Bereich bezeugen die Nachfrage nach einer gesicherten Querungsanlage. Es wird daher empfohlen eine mit Lichtsignalanlage gesicherte Fußgängerquerung vorzusehen. Damit die erforderlichen Eingriffe in die Signalisierung im Zuge der Nordstraße möglichst gering gehalten werden können, sind Aufstellbereiche jeweils zwischen den Richtungsfahrbahnen und den Gleisen vorzusehen.
- o Durch die Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseedorf auf die Nordstraße (Maßnahme Ö.9) kann eine Busbeschleunigung erzielt und die unnötig getrennten Linienwege der Linie 20 zusammengeführt werden. Dies ermöglicht vor allem eine schnellere Anbindung der Überseestadt an den Bahnhof Walle durch Einsparung des umwegigen Verlaufs der Buslinie über die Cuxhavener Straße. Auch die Fahrgäste profitieren durch eine Vereinfachung der Haltestellensituation, beide Fahrtrichtungen können an einem Standort erreicht werden. Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Ausbau der Busüberfahrt über die Gleise (Nordstraße) mit einer Signalisierung des Knotenpunktes erforderlich. Auch die Einrichtung einer Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Straße stellt eine Voraussetzung dar.

6.3.5 Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof (Ö.8_5)

Als eine der Kernmaßnahmen des Übergangsszenarios kommt der ÖPNV-Maßnahme Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 aufgrund ihrer hohen verkehrlichen Wirksamkeit in Kombination mit ihrem bereits mittelfristigen Umsetzungshorizont eine besondere Bedeutung zu. Das hochwertige Busangebot, mit weitestgehend behinderungsfreier Führung zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof, soll für eine verbesserte Anbindung insbesondere der westlichen Überseestadt an die Innenstadt sorgen. Durch den Bau von separaten Busspuren besonders in staugefährdeten Zufahrten wird ein deutlich leistungsfähigeres und stabileres Angebot als durch den bisherigen Stadtbus angestrebt. Hierfür sind Anpassungen von Lichtsignalanlagen im Verlauf der Konsul-Smidt-Straße und Auf der Muggenburg erforderlich. Die Maßnahme versteht sich als Ergänzung zu Maßnahme Ö.8_4, innerhalb welcher die gemeinsame Nutzung der Gleistrasse entlang der Straße Auf der Muggenburg/ Eduard-Schopf-Allee zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße bis zur Zufahrt Doventorstraße durch die Linien 3 und 20 empfohlen wird. In Kombination mit Maßnahme Ö.10 soll der Einsatz eines perspektivisch

hochwertigen Bussystems (z. B. durch innovative Antriebe) zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt (HVZ) für eine Attraktivitätssteigerung im ÖPNV sorgen. Entscheidende Voraussetzung für die Umsetzung des straßenbahnähnlichen Busbetriebs ist aufgrund der Nutzung der Gleistrasse die Einstellung des EBO-Betriebs auf dieser (vgl. Kapitel 2.4.3). Umsetzungshemmnisse ergeben sich ggf. durch den Grunderwerb im Bereich der Busspuren sowie durch den Entfall/ die Verlagerung von Flächen für den ruhenden Verkehr in der Straße Am Wall. In Verbindung mit den Planungen zur Maßnahme Ö.8_5 wird parallel eine Machbarkeitsuntersuchung für eine langfristige Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (vgl. Maßnahmen Ö.4_2 und Ö.5) empfohlen, um mögliche vorbereitende Arbeiten hierfür bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern.

6.3.6 Alltagsbetrieb auf der Fährverbindung zwischen Hafenkante – Waterfront (Ö.3)

Die Maßnahme Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/ Hafenkante – Gröpelingen/ Waterfront weist aufgrund der Verknüpfungsfunktion der dicht beieinander liegenden, jedoch durch das Hafenbecken getrennten Stadtgebiete eine hohe Priorität innerhalb der Handlungsempfehlungen für den ÖPNV auf. Mit der Aufnahme eines regelmäßigen Fährbetriebs im 20-Minuten-Takt und einer hochwertigen Verknüpfung mit dem BSAG-Netz soll eine für Pendler attraktive Verbindung hergestellt werden. Wichtige funktionelle Beziehungen wie Wohnen - Arbeiten und die Einkaufsverkehre zur Waterfront werden gestärkt sowie das Freizeitflächendefizit in Gröpelingen ausgeglichen. Die Umsetzung erfordert u. a. den Neubau des Anlegers Hafenkante sowie eine Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront. Zudem ist eine Aufnahme des Fährbetriebs in den VBN-Tarif wirtschaftlich zu prüfen. Im Maßnahmenvorschlag Ö.1 Weserbus ist ebenfalls eine Querverbindung zwischen Gröpelingen und der Überseestadt enthalten, eigentlicher Kern dieser Maßnahme bildet jedoch der Längsverkehr darüber hinaus zum Weserwehr.

6.4 **Weiterführende Maßnahmen (Smart City)**

Das vorliegende Verkehrskonzept konzentriert sich bei seinen Maßnahmen im Wesentlichen auf andernorts bereits erprobte und bewährte Ansätze. Gleichwohl war die Mobilität in der Überseestadt im Rahmen des Verkehrskonzepts ganzheitlich zu betrachten. In einem Stadtteil, der den Anspruch hat, für innovative Mobilität zu stehen, umfasst dies insbesondere auch Ansätze aus dem Konzept Smart City. Ziel dieses Konzepts ist es, Städte insgesamt effizienter und nachhaltiger zu machen. Die Mobilität ist neben der Stadtplanung, Energiewirtschaft, Infrastrukturen und Datenverarbeitung ein wichtiges Handlungsfeld.

Bremen verfolgt derzeit trotz einer nicht erfolgreichen Einwerbung von EU-Fördermitteln im Jahr 2014 weiterhin das Ziel die Stadt zu einer Smart City zu entwickeln. Die Überseestadt spielt in

diesen Überlegungen eine herausragende Rolle, so wurden beispielsweise 2014 auch Fördermittel für eine Elektrobuslinie in die Überseestadt beantragt.

In den aktuellen Diskussionen im Zuge des Verkehrskonzepts wurden insbesondere die folgenden innovativen Ansätze besprochen:

- o Mobilitätspunkte und Mobilitätshäuser (Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote an einem Ort bzw. in einem Parkhaus, wie z.B. Car-Sharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für Elektro-Pkw und –Fahrräder, kurzer Übergang zum ÖPNV, ergänzende Services wie Paketstation)
- o Weserlängsverkehre mit (Schnell-)Fähren oder Booten (auch autonom und/oder elektrisch betrieben denkbar)
- o Innovative Fähr- und Seilbahnsysteme
- o Elektromobilität (v.a. Ladeinfrastruktur)
- o Autonome Mobilität (Schaffen von infrastrukturellen Voraussetzungen)
- o Park- und Mobilitäts-Apps (ganzheitliche Pre- und On-Trip-Informationen sollten einfacher über ein Smartphone abrufbar werden)

Die vier erstgenannten Ansätze haben Eingang in das Maßnahmenkonzept der vorliegenden Untersuchung gefunden (S.7 und M.2 Weiterentwicklung des Parkraumangebotes; Ö.1 Weserbus; Ö.3 bzw. Ö.12/13 Querung des Wendebeckens per Fähre, Seilbahn oder Amphibienbus, M.5/6 Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw und –Fahrräder).

Die Integration autonomer Mobilität steht in der Verkehrsplanung noch am Anfang. Hier ist aus Sicht der Gutachter zunächst noch viel Forschungsarbeit zu leisten, bevor die verkehrsplanerischen Effekte besser quantifiziert werden können. Nichtsdestotrotz sehen die Gutachter durchaus Potentiale einer Autonomisierung, insbesondere im ÖPNV, durch welche kleinere Einheiten die Mobilitätswünsche der Fahrgäste individueller und möglicherweise kosteneffizienter abwickeln können. Hier bietet es sich z.B. an beim städtebaulichen Konzept für das Südufer des Europahafens auf eine Kompatibilität mit autonom verkehrenden öffentlichen Fahrzeugen zu achten (z.B. Freihaltung einer Bustrasse abseits des öffentlichen Straßenraums auf dem autonome Mini-Busse ohne Beeinflussung des übrigen Verkehrs verkehren können). Diese könnten den Halbinselbereich in Form eines Zubringers an die Straßenbahnhaltstelle Europahafen anbinden. Der Betrieb einer klassischen Buslinie dürfte sich in diesem Bereich nicht als wirtschaftlich darstellen lassen.

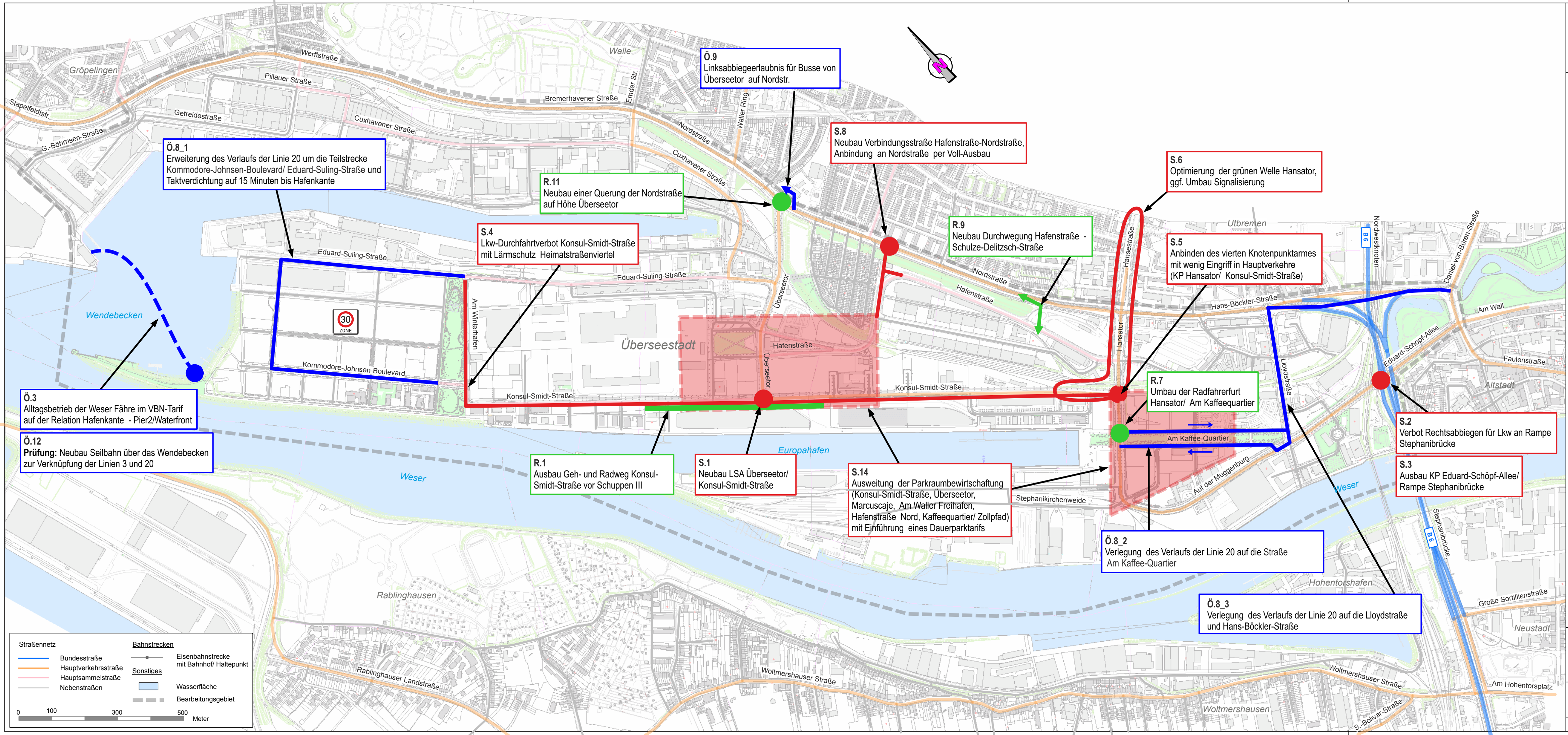
Die Abbildung aller Ansätze aus dem Konzept Smart City, die für die Überseestadt relevant sind, würde den Umfang des vorliegenden Konzepts überschreiten. Es wird daher künftig auch weiterhin wichtig sein, die Weiterentwicklung der städtischen Mobilität zu einer smarten Mobilität ge-

samtstädtisch voranzutreiben. Die Überseestadt bietet sich bei der Umsetzung einzelnen Maßnahmen dabei als Modellquartier an. Es sollte daher auch weiterhin ergebnisoffen nach neuen Optionen und Chancen einer modernen und nachhaltigen Mobilität gesucht werden.

7. Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Verkehrskonzept Überseestadt als teilräumliches Verkehrskonzept im Nachgang des Verkehrsentwicklungsplan hat eine große Bedeutung für die Entwicklung des neuen städtischen Quartiers Überseestadt und der umliegenden bestehenden Viertel in Walle und der Altstadt. Das Verkehrskonzept versteht sich als konzeptioneller Rahmen der verkehrlichen Entwicklung, die im Detail durch vertiefende Planungen unteretzt werden muss. Trotzdem hat man sich entschlossen im Rahmen der Projektbearbeitung eine umfassende Beteiligung der Bürgerschaft Bremens durchzuführen. Bestandteile dieser Öffentlichkeitsarbeiten waren:

- o Befragung von Bewohnern, Beschäftigten und Unternehmen in der Überseestadt bei der auch individuelle Problemlagen geschildert werden konnten (Ende 2016). Die wesentlichen Ergebnisse sind in Kapitel 2.6 und den Anlagen 4-7 enthalten.
- o Experteninterviews mit Akteuren der Überseestadt (Ende 2016, Kapitel 2.6.3)
- o Veröffentlichung des Berichtsentwurfes mit der Bitte um Einsendung von Stellungnahmen im Herbst 2017
- o Aufarbeitung aller Stellungnahmen und zugehöriger Anmerkungen des Projektteams in einer Abwägungstabelle (Anlage 12)
- o Vorstellung und Diskussion der Abwägungsergebnisse sowie ausgewählter Einzelbewertungen von Maßnahmen nach Anforderung der Bürgerinitiative Heimatviertel (BI) mit der BI und dem Ortsbeirat Walle





Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Integriertes
Verkehrskonzept für die
Überseestadt

Anlage 2

Handlungskonzept -
kurzfristige Optimierungen
und Maßnahmen

Maßnahmen MIV

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Nicht verortbare Maßnahmen:

M.2

Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III)

M.4

Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements unter Regie einer Standortverwaltung (Informationen zu Mobilitätsangeboten, Jobticket...)

M.5

Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz

M.6

Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Ö.10

Taktverdichtung der Linie 20 auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante)

Karteninhalte

Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 19

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

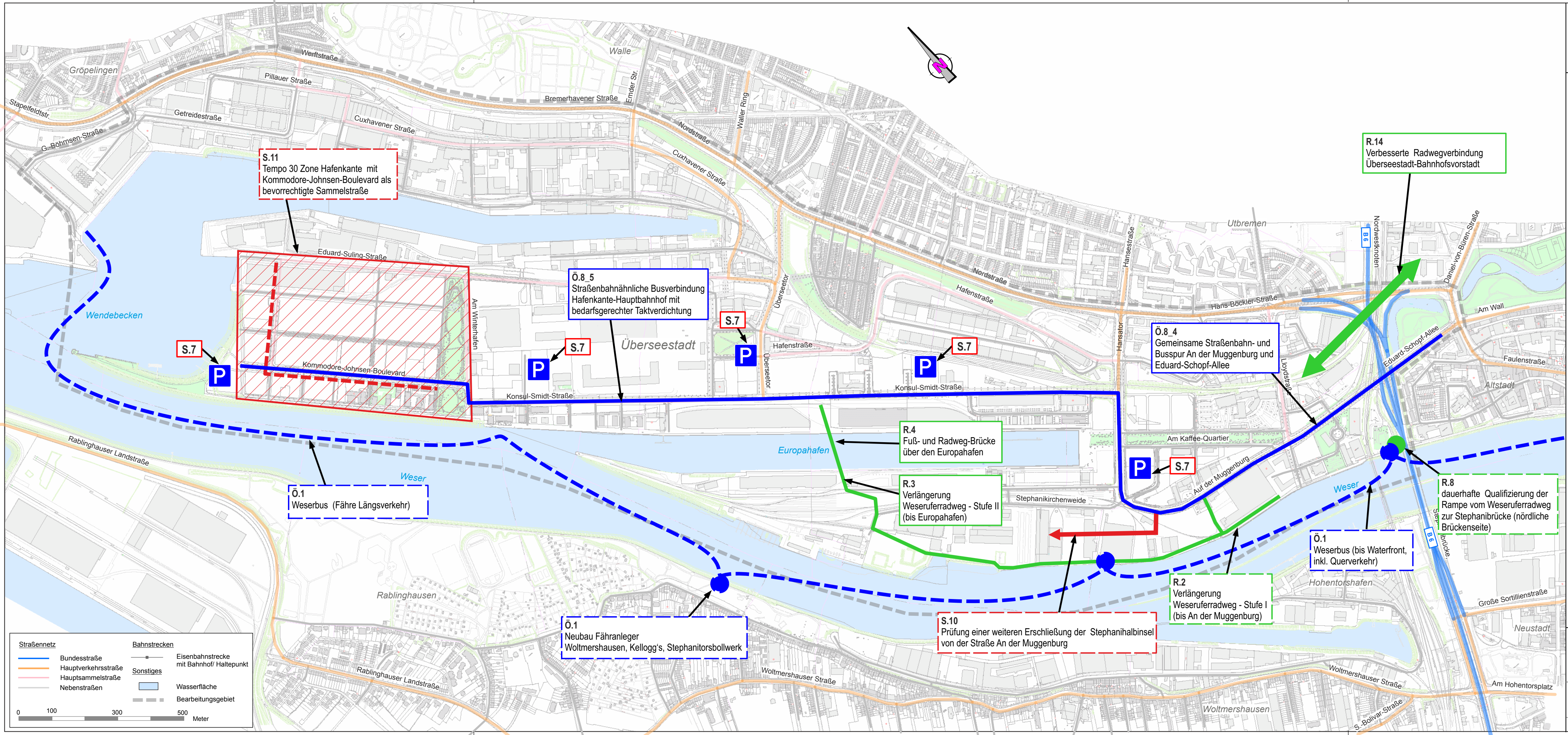
Mobilität - Umwelt - Verkehr

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des





Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Integriertes
Verkehrskonzept für die
Überseestadt

Handlungskonzept - Mittelfristige Maßnahmen

Maßnahmen MIV

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Erläuterung der Maßnahme:

S.7

Sicherung öffentlich zugänglicher
Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche
Kante, Europahafen)

Karteninhalte
Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung -
Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 20

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

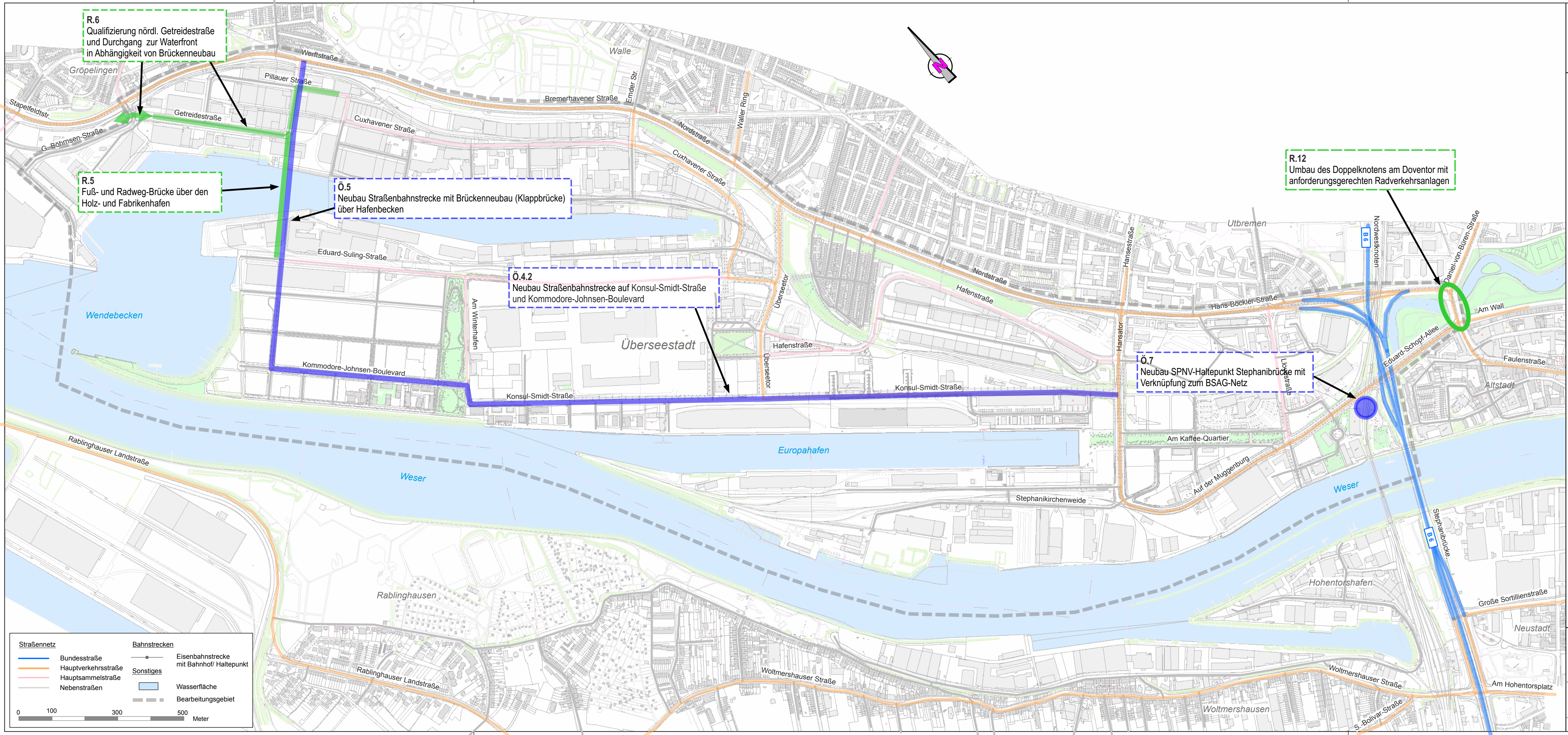


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des





Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Integriertes
Verkehrskonzept für die
Überseestadt

Handlungskonzept - Langfristige Maßnahmen/ Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Langfristige Maßnahmen

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Daueraufgaben:

M.1 Ausweiten des gewerblich betriebenen
Car-Sharings

R.13 Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im
öffentlichen Straßenraum

Ö.14 Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen

Karteninhalte

Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung -
Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 21

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

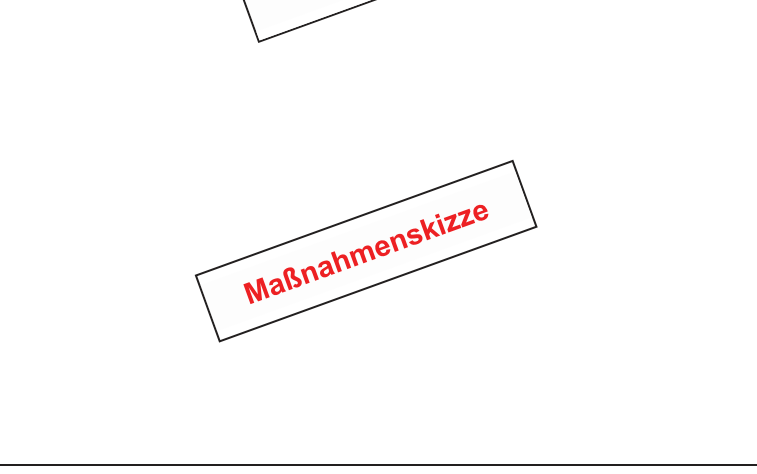


Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des

Anlage 9: Maßnahmenblätter

Erläuterndes Maßnahmenblatt

Maßnahmen-Nr. R.1	Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen	Maßnahmentitel
 Lage im Untersuchungsgebiet www.openstreetmap.org	 Maßnahmenskizze	
Handlungsbedarf		
Hier wird der Handlungsbedarf aus derzeit bestehenden Defiziten oder in Prognose erwarteten Problemen abgeleitet.		
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise		
Hier wird der Maßnahmeninhalt beschrieben, sowie umsetzungsrelevante Hinweise gegeben.		

Erläuterndes Maßnahmenblatt

Bewertung																																																
Wirkungsklasse Ermittlung der Wirkungsklasse über Nutzenpunkte und Betroffenheit (Kap 5.1 und Anlage 8) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Summe Wirkungsb</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Betroffenheit</td> <td>13</td> </tr> </table> Wirkungsklasse: II	Summe Wirkungsb	10	Betroffenheit	13	Kostenklasse Ermittlung der Kostenklasse über jährliche Kosten (beinhaltet Investitionsabschreibung, Unterhalt und Betrieb) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>€</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Jährlich (inkl. jährlicher Unterhalt und Betrieb)</td> <td></td> </tr> </table> Kostenklasse: I	Kostenart	€	Investitionskosten		Jährlich (inkl. jährlicher Unterhalt und Betrieb)		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung Überlagerung von Wirkungsklassen <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Kostenklasse</th> <th>Wirkungsklasse I</th> <th>Wirkungsklasse II</th> <th>Wirkungsklasse III</th> <th>Wirkungsklasse IV</th> <th>Wirkungsklasse V</th> </tr> <tr> <td>I</td> <td style="background-color: red;">X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>II</td> <td></td> <td style="background-color: red;">X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>III</td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: red;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: red;">X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>V</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: red;">X</td> </tr> </table>	Kostenklasse	Wirkungsklasse I	Wirkungsklasse II	Wirkungsklasse III	Wirkungsklasse IV	Wirkungsklasse V	I	X					II		X				III			X			IV				X		V					X
Summe Wirkungsb	10																																															
Betroffenheit	13																																															
Kostenart	€																																															
Investitionskosten																																																
Jährlich (inkl. jährlicher Unterhalt und Betrieb)																																																
Kostenklasse	Wirkungsklasse I	Wirkungsklasse II	Wirkungsklasse III	Wirkungsklasse IV	Wirkungsklasse V																																											
I	X																																															
II		X																																														
III			X																																													
IV				X																																												
V					X																																											

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Hier werden möglicherweise bestehende Zielkonflikte beschrieben, also wenn eine Maßnahme einem der städtischen Ziele der Verkehrsplanung widerspricht)
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Hier wird eine Einschätzung der verkehrlichen Wirksamkeit mit Bezug auf die Überseestadt beschrieben, also wie viele Kfz-Fahrten mit der Maßnahme vermieden/verlagert werden können oder wie hoch das ÖPNV-Kundenpotenzial ist.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Hier werden Voraussetzungen der Maßnahmen erläutert, die vor einer Umsetzung erfüllt sein müssen. Zudem werden hier Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander beschrieben.
Umsetzungshemmnisse Hier werden möglicherweise bestehende Umsetzungshemmnisse der Maßnahme beschrieben.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig hoch sehr hoch Einschätzung der Maßnahmenpriorität
Umsetzungshorizont
kurzfristig langfristig Empfohlener/ angestrebter Umsetzungshorizont
Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Keine Aufnahme Angabe in welchen Szenarien die Maßnahme bei der Wirkungsanalyse berücksichtigt wurde

Nr. S.1 Neubau LSA Überseetor/ Konsul Smidt Straße

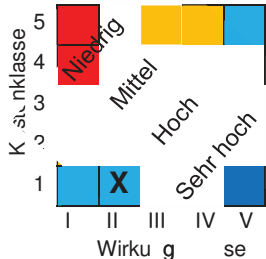


Handlungsbedarf

- Überschreiten-Unfälle mit Fußgängern auf der Konsul-Smidt-Straße im Bereich Marcuscaje – Überseetor
- Knotenpunkt im Prognose-Basisszenario ohne Lichtsignalanlage nicht mehr leistungsfähig

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Aufbau einer Lichtsignalanlage mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes
- Erarbeitung eines verkehrsabhängigen Signalprogramms, das – bei Bedarf – Verkehrsströme bevorzugt die zu Verkehrsverlagerungen auf verträglichere Routen führen (z.B. Überseetor – Nordstraße anstelle von Konsul-Smidt-Straße – Hansator)
- Prüfung inwiefern aus der Zufahrt Überseetor zwei Spuren benötigt werden, oder ob Stellplätze erhalten bleiben können (dann ist der Umbau des Knotens mit einem vorgezogenen Gehweg zu prüfen)

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart		Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	150	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13	
Kostenart	Kosten [brutto in T€]									
Investitionskosten	150									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13									
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		klein	mittel	groß	X					
	klein	mittel	groß							
X										
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	10									
Wirkungsklasse: II		Kostenklasse: 1								

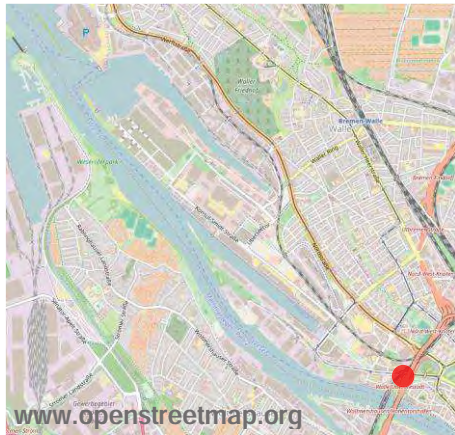
Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	- Steigerung der Verkehrssicherheit - Sicherstellung der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs aber keine nennenswerte Erweiterung der Kapazitäten - Möglichkeit der Verkehrslenkung zugunsten verträglicherer Verkehrsströme.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	Die konkrete Ausgestaltung der Kreuzung steht in Verbindung mit den Planungen am Schuppen 3. Grundsätzlich wäre es auch möglich hier über einen vierten Knotenarm eine Erschließungsstraße dieses Entwicklungsgebietes anzubinden. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit wäre ein solcher deutlich schwächer belasteter Knotenarm jedoch nicht zu empfehlen.
Umsetzungshemmnisse	keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.2 KP Eduard-Schupf Allee/ Stephanibrücke Rechtsabbiegeverbot für Lkw

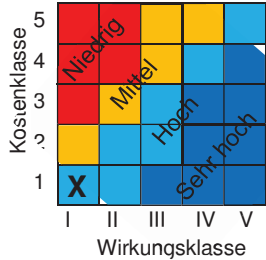


Handlungsbedarf

- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

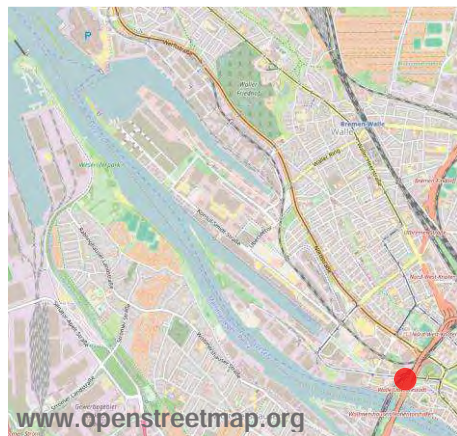
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw um besseren Abfluss der Pkw zu gewährleisten
- Lkw erreichen die Stephanibrücke über das Hansator oder die Lloydstraße und überfahren den Knotenpunkt dann als Geradeausfahrer. Hier kann vor der Rampe mehr „Anlauf genommen“ werden und es steht eine zweite Spur zum Überholen für schneller anführende Pkw zur Verfügung.
- Die Verlagerung der Schwerverkehre sollte auf die Lloydstraße erfolgen, damit im Bereich Hansator keine zusätzlichen Verkehre abgeführt werden müssen (bereits hohe Auslastung). An der Lloydstraße sind noch ausreichend Reserven, sodass auch mit Umsetzung der Maßnahme mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf gerechnet werden kann.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	3	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	5	
		Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: I				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
- Verschlechterung der Erreichbarkeit der Überseestadt für Schwerverkehre - Schwerverkehrsführung entlang hochbelasteter und bebauter Straßen (Hans-Böckler-Straße)				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Gemäß Zählungen besteht ein Verlagerungspotential von maximal 350 Schwerverkehrsfahrzeugen. - Dürfte zu einer Verbesserung des Verkehrsablauf m Knotenpunkt führen (detaillierte Prüfung im Zusammenhang mit Umsetzungsplanung erforderlich)				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
- Als temporäre Vorstufe zum grundhaften Ausbau des Knotenpunkts geeignet. - Bei erfolgtem Ausbau sollte Rechtsabbiegen für LKW wieder möglich sein → entsprechende Entwurfparameter wählen.				
Umsetzungshemmnisse				
- Abstimmung mit Gewerbetreibenden erforderlich, Ausweichrouten scheinen jedoch ausreichend attraktiv zu sein.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. S.3

KP Eduard-Schupf Allee/ Stephanibrücke – Knotenpunktausbau

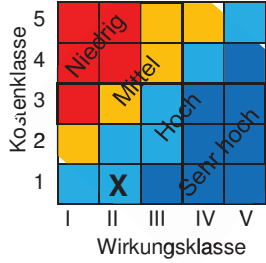


Handlungsbedarf

- Handlungsbedarf gemäß VEP Maßnahme
- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweis

- Im Rahmen des Verkehrskonzepts Überseestadt wird die Ergänzung einer zweiten Rechtsabbiegespur und die Aufweitung des Abbiegeradius der Rechtsabbieger von der Eduard-Schopf-Allee zur Rampe Stephanibrücke empfohlen.
- Erwartete positive Wirkung auf Verkehrsablauf ist bei Umsetzungsplanung detaillierter zu prüfen.
- In der Folge ist das Signalprogramm des Knotenpunktes zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Weitergehender komplexer Ausbau nur in Zusammenhang mit Umbau der Rampe zur Brücke und wahrscheinlich der Stephanibrücke selbst möglich, Ziel hier: Entzerrung der Einfädelvorgänge mglw. durch Ergänzen eines zusätzlichen Fahrstreifens auf der Brücke, Reduktion der Steigung
- → komplexen Umbau bei Sanierungserfordernis Stephanibrücke erneut auf Umsetzbarkeit und Erforderlichkeit prüfen.
- Kurzfristig sind auch bestandsnahe Optimierungen auf der Stephanibrücke denkbar: Verlängerung des Einfädelbereichs auf der Rampe von der Eduard-Schopf-Allee durch Verzicht auf markierte Sperrfläche (Verkehrssicherheit beachten!), Entzerrung der Spurwechselvorgänge auf der Brücke durch Erlaubnis auch aus der mittleren Spur nach rechts in Richtung Neustadt/ Woltmershausen von der Brücke abzufahren (Spuren auf abführender Rampe wären dann neu zu markieren). Diese Ansätze wären differenzierter zu prüfen.

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6	Kostenart	Kosten [brutto in T€]							
		Investitionskosten	500							
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	<table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table>	klein	mittel		groß		X		Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	17
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12	Kostenklasse: 1								
Wirkungsklasse: II										

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden. - Tatsächliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sind im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Ergänzung Abbiegespur unter Beachtung der Spannweite der Eisenbahnbrücke, Radwegführung in bestehender Form sollte weiter möglich sein. - Weitergehender komplexer Knotenumbau an Sanierungserfordernis der Stephanibrücke gekoppelt.
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)				
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

Umsetzungshorizont			
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

Nr. S.4 Lkw Durchfahrverbot Konsul Smidt Straße

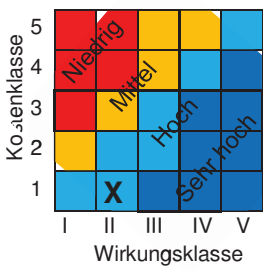


Handlungsbedarf

- Konflikte durch Nutzungsüberlagerung Schwerverkehr – Wohnen und aufgrund der relativ engen Kurvensituation am Nordende der Consul-Smidt-Straße
- Andienung der Gewerbebetriebe am Holzhafen und des Großmarktes muss sichergestellt bleiben

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Beschilderung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes ganztägig auf dem Abschnitt Überseetor – Kommodore-Johnsen-Boulevard der Consul-Smidt-Straße. Anliegerverkehr ist zu jeder Zeit zugelassen.
- Wegweisung für Schwerverkehr über Eduard-Suling-Straße
- Herausnahme des oben genannten Abschnitts der Consul-Smidt-Straße aus dem Quell- und Zielverkehrsnetz Bremens im Lkw-Stadtplan und generelle Überarbeitung des Lkw-Stadtplans mit Abgleich tatsächlich erforderlicher Lkw-Routen (bspw. Verzicht auf Straße Am Kaffeequartier)
- Die umgelenkten Lkw-Verkehre sollen auf die Consul-Smidt-Straße, Hafenstraße und die Nordstraße verlagert werden.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
		Investitionskosten	10	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	16	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Durch die Maßnahme können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) auf dem nördlichen Abschnitt (Überseetor – Am Winterhafen) etwa halbiert werden (von 350 auf 170 Fzg/ Tag). Voraussetzung hierfür ist eine verständliche Beschilderung und eine hohe Regelbefolgung.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Für einen Erfolg der Maßnahme sind regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Regelungen erforderlich. - Bereits am Eingang eines gesperrten Querschnitts muss erkenntlich sein, bis wohin das Durchfahrtsverbot gilt.
Umsetzungshemmnisse - Rechtliche Hürden wären im Vorfeld durch die Stadt zu prüfen. - Akzeptanz der Gewerbetreibenden nicht absehbar.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.5 KP Konsul Smidt Straße/ Hansator Anbindung des vierten Knotenarmes

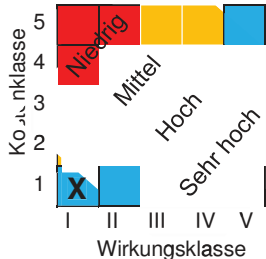


Handlungsbedarf

- Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator als zentraler Knotenpunkt innerhalb der Überseestadt in Analyse und Prognose sehr hoch belastet.
- Es besteht kaum mehr Spielräume zusätzliche Verkehrsströme am Knotenpunkt abzuwickeln.
- Südlich der Straße Hansator soll ein Mischgebiet entwickelt werden, für das gemäß Bebauungsplan die Erschließung über einen zusätzlichen Knotenarm an diesem Knotenpunkt sichergestellt werden soll.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es soll sichergestellt werden, dass durch die Anbindung des zusätzlichen Knotenarmes möglichst geringe kapazitätsmindernde Effekte auftreten.
- Der Knotenarm ist als Teil einer signalisierten Kreuzung ebenfalls zu signalisieren.
- Es sollte nur das Rechts-Ausbiegen zugelassen werden. Da der entgegenkommende Linksabbieger wahrscheinlich ein eigenes Spursignal erhält, ist die Abwicklung dieses Rechtsabbiegers über einen Grünpfel bei Dauerrot nicht zulässig. Es ist demnach eine eigene Freigabe erforderlich, die jedoch möglichst kurz und gleichzeitig mit anderen Verkehrsströmen (Linksabbieger von der Muggenburg in die Konsul-Smidt-Straße) erfolgen sollte.
- Das Linkseinbiegen von der nördlichen Knotenzufahrt (Hansator) sollte nicht ermöglicht werden. Stattdessen ist sicherzustellen, dass am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier das Wenden (U-Turn) möglich ist.
- Die übrigen einfahrenden Ströme sollten möglichst zeitgleich mit anderen freigegebenen Strömen abgewickelt werden.

Bewertung															
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 											
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	4	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart		Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	0	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0						
Kostenart	Kosten [brutto in T€]														
Investitionskosten	0														
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</th> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß						X					
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß												
	X														
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	5	Kostenklasse: 1													
Wirkungsklasse: I															

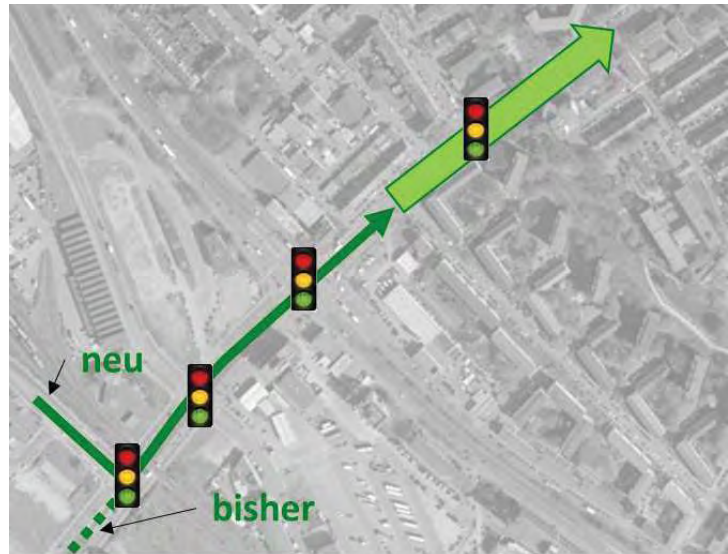
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erreichbarkeit des Neubaugebietes Hansator/ Am Kaffeequartier wird etwas schwieriger.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Leistungsfähigkeit am Hauptknotenpunkt Hansator/ Konsul-Smidt-Straße wird durch Reduktion des Eingriffs durch Neuanbindung des vierten Knotenarms sichergestellt. - Es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Verkehrstechnisches Gutachten für die Signalisierung der Knotenpunkte Konsul-Smidt-Straße/ Hansator und Hansator/ Am Kaffeequartier erforderlich. - Gutachten muss klären, ob U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier geometrisch möglich ist.
Umsetzungshemmnisse Keine, wenn U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier möglich ist.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.6 Optimierung Grüne Welle Hansator



Handlungsbedarf

- Die Achse Hansator/ Hansestraße ist eine der wichtigsten Zu- und Abgangsstrecken der Überseestadt. Hier kommt es im Bestand häufig zu Stauerscheinungen.
- Eine Untersuchung zur Grünen Welle auf dieser Strecke formulierte bereits Anfang 2015 Verbesserungspotentiale.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Nachfragegerechtes Einkürzen der Fußgängerfreigabezeiten am KP Hansator/ Neptunstraße
- Änderung der Koordinierungsrichtung gemäß der Hauptnachfragerichtung nachmittags: von der Konsul-Smidt-Straße kommend möglichst bis über die Nordstraße hinaus
- Beachten der Anforderungen quer zur Grünen Welle verkehrender ÖPNV-Linien
- Linksabbieger zur Hafenstraße wird zur Abwicklung der Verkehre benötigt, die entstehen, wenn das Linksabbiegen vom Hansator zur Nordstraße untersagt wird (Maßnahme S.8). Falls im Zuge des Hansators zusätzliche Kapazitäten benötigt werden, sollte das Ergänzen einer weiteren Geradeaus-Spur zwischen Konsul-Smidt-Straße und Hafenstraße in Betracht gezogen werden. Das Brückenbauwerk an dieser Stelle verfügt über eine ausreichend große Spannweite.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
		mittel		
		groß		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	16			
Wirkungsklasse: II			Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	5 4 3 2 1
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

The diagram is a 5x5 matrix. The vertical axis is labeled 'Kostenklasse' with values 5, 4, 3, 2, 1 from top to bottom. The horizontal axis is labeled 'Wirkungsklasse' with values I, II, III, IV, V from left to right. The cells are color-coded: red for 'Niedrig' (top-left), yellow for 'Mittel' (top-middle), blue for 'Hoch' (top-right), and dark blue for 'Sehr hoch' (bottom-right). A red 'X' is placed in the cell at (I, 1).

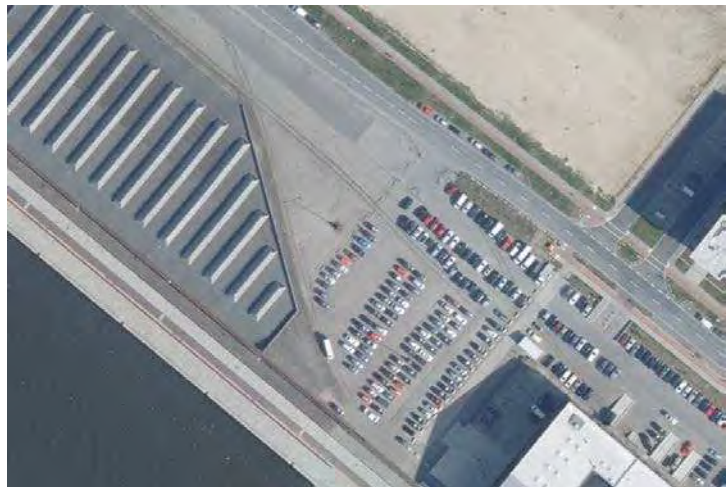
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Ausweitung der Grünen Welle sollte nicht zu Qualitätseinbußen der Freigabezeiten des öffentlichen Nahverkehrs führen - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Leichterer Abfluss der Fahrzeuge reduziert die Überstauungserscheinungen an den gebietsinternen Knotenpunkten - Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Detaillierte verkehrstechnische Untersuchung erforderlich - Die Effizienz der Maßnahme könnte durch das Nadelöhr Autobahnzubringer Überseestadt begrenzt sein. Optimierungen in diesem Bereich sind Bestandteil des VEP und werden daher als gegeben für dieses Verkehrskonzept vorausgesetzt.
Umsetzungshemmnisse - Optimierung ist unter Beachtung der Anforderungen des ÖPNV anspruchsvoll. - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.7 Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze



Handlungsbedarf

- Im Zuge von Bauvorhaben werden Brachflächen überbaut, die bisher zum Parken genutzt werden. Passiert dies in Bereichen mit einer bereits hohen Auslastung des Parkraums, kann dies zu unkontrollierbaren Parkplatzdefiziten und Fehlnutzungen führen.
- In der Überseestadt sind drei Bereiche identifiziert worden, in denen dies potentiell passieren könnte: an der Hafenkante, am Überseetor/ Schuppen III, am südlichen Europahafen.
- Hafenkante: zunehmende Wohnbebauung führt zu hoher Auslastung des Parkraums in den Straßen, Weiche Kante zieht als Stadtpark zusätzlich Besucher in das Quartier, die teilweise auch mit dem Pkw kommen werden → Um das Bewohnerparken sicherzustellen sollte eine nachfragegerechte Anzahl an Stellplätzen für Besucher organisatorisch gesichert werden
- Überseetor/ Schuppen III: auf den Entwicklungsflächen des Schuppen III entfallen etwa 120 Stellplätze, die derzeit tagsüber voll ausgelastet sind, unter der Annahme, dass alle erforderlichen Stellplätze der umliegenden Entwicklungsflächen auf den jeweiligen Flächen selbst erbracht werden können (also kein neues Defizit hinzukommt) besteht der Bedarf an diesen 120 Stellplätzen weiterhin. Sie sollten in einem Parkhaus auf den Entwicklungsflächen im Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor/ Hafenstraße untergebracht werden.
- Am südlichen Europahafen entfallen durch Bebauung 290 Stellplätze, die derzeit maximal mit 100 Pkw belegt sind. Es sollte hier ein öffentlich zugängliches Parkhaus geschaffen werden, dass diesen zusätzlichen Bedarf decken kann. Es bieten sich hierfür die Flächen des bereits bestehenden Parkplatzes an der Ecke Hansator/ Hoerneckestraße oder Flächen zwischen Zollpfad und Hansastrasse an. Eine Integration in Parkhäuser, die den Bedarf des jeweiligen Baufeldes abdeckt, ist denkbar.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausbau anforderungsgerechter Parkieranlagen, Bewirtschaftung der Stellplätze in den Parkhäusern Überseetor und Europahafen, wie umliegende Straßenstellplätze (siehe S.14)
- Hafenkante: tatsächliche Wirkungen des Stadtparks auf die Stellplatznachfrage sollte beobachtet werden. Um Handlungsoptionen offen zu halten, sollte die Fläche für einen möglichen Parkplatz/ Parkhaus zunächst freigehalten werden.
- Weiterentwicklung der bestehenden Parkstandorte Überseestadt und Silbermannstraße: Prüfung auf konzeptionelle Erweiterung der Angebote innerhalb der Parkieranlage, bauliche Weiterentwicklung durch Integration in Hochbau mit anderen Funktionen anzustreben

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	157	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	10			
Wirkungsklasse: II			Kostenklasse: 3	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Ko t. nklasse

5

4

3

2

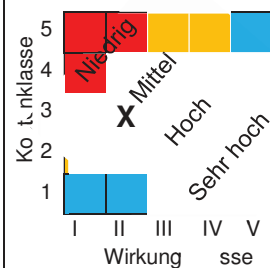
1

I II III IV V

Wirkung

ssse

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



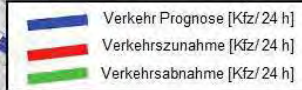
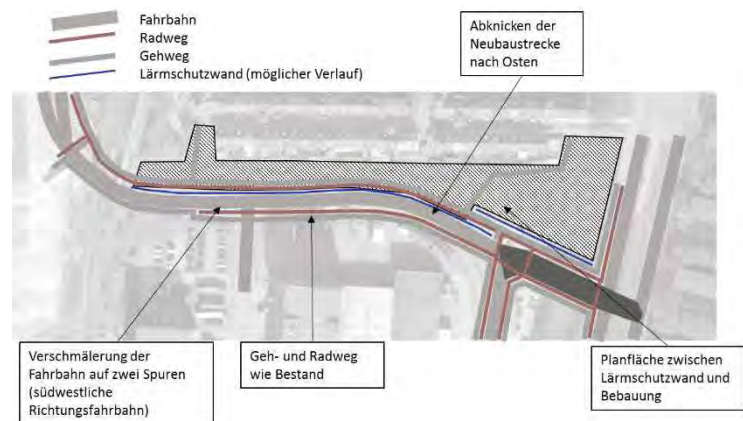
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine, wenn tatsächlich keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze geschaffen werden sondern nur bereits nachgefragte gesichert werden.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Erweiterung der Stellplatzkapazitäten soll nicht angestrebt werden. - Parkhäuser dienen ausschließlich dem Decken des bereits heute bestehenden Bedarfs, damit keine unkontrollierbaren Zustände im ruhenden Verkehr auftreten. - Es werden daher keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
Stadt muss tatsächlichen Zugriff auf die erforderlichen Flächen haben oder Investoren zum Bau öffentlicher Parkhäuser an den relevanten Punkten verpflichten.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.8 Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße



Handlungsbedarf (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Zusätzliche Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

- Neubau einer Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße südlich der Heimatstraße.
- Ausbau der zwei entstehenden Knotenpunkte als Voll-Ausbau mit allen Verkehrsbeziehungen als zugelassen. Bei Bedarf Signalisierung der Knotenpunkte. Platz für Linksabbiegespur Nordstraße → Neubaustrecke durch Wegnahme von Parkständen an Nordstraße
- Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Hafenstraße zum Heimatstraßenviertel gemäß der gültigen Richtlinie zum Umgebungslärmschutz, z.B.: möglichst weites Abrücken der Bestandsstraße und Neubaustrecke von der Wohnbebauung Heimatviertel durch Straßenrückbau und abknicken der Neubaustrecke nach Osten, Rückbau der Hafenstraße in allen Teilabschnitten auf einen einbahnig zweistreifigen Querschnitt (Ausnahme am Hafenhochhaus: hier sollen die bestehenden zwei Einbahnstraßen bleiben. → Maßnahmen in weiteren Planungen zu konkretisieren
- Umsetzung der Maßnahme in Kombination mit Linksabbiegeverboten am KP Hansator/ Nordstraße aus der Hansestraße und dem Hansator heraus → Mehrverkehr auf dem Linksabbieger Hansator/ Hafenstraße
- Querungsmöglichkeit westlich der Bahnbrücke zum Durchgang zur Konsul-Smidt-Straße vorsehen

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	11			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22			
Wirkungsklasse: III				

Kostenart	Kosten [brutto in T€]
Investitionskosten	1.900
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	78
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

5	Red	Yellow	Yellow	Blue	Blue
4	Niedrig	Yellow	Blue	Blue	Blue
3	Red	Mittel	Blue	Hoch	Blue
2	Yellow	Blue	X	Sehr hoch	Blue
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
	I	II	III	IV	V

Wirkungsklasse

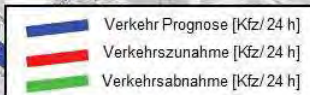
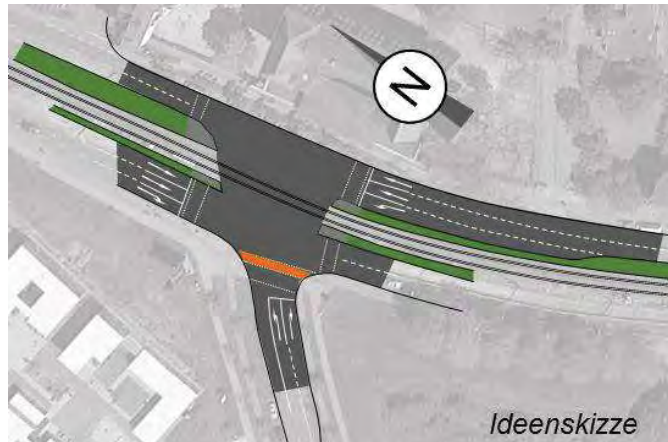
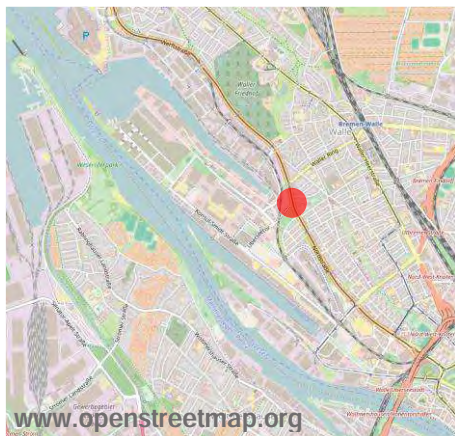
Weitere Kriterien (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)
Zielkonflikte - Verschlechterung der Lärmsituation bei Nicht-Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen zur Heimatstraße. - Wechselwirkungen mit Verbesserung des Verkehrsablaufs am Hansator (Maßnahme S.6)
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Verlagerung maßgeblicher Verkehrsmengen von hochbelasteten Straßenabschnitten: - 6.300 Kfz/ Tag bzw. - 27 % im Prognose-Basissszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.600 Kfz/ Tag bzw. - 10 % (Prognose-Basissszenario, Konsul-Smidt-Straße (Höhe Speicher I))
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Zusätzlicher Knotenpunkt an der Nordstraße muss in dortige Koordinierung eingebunden werden (Unter Beachtung des vergleichsweise nah gelegenen Knotenpunkt Elisabethstraße und der Straßenbahnhaltestelle) - Lärmschutz zum Heimatstraßenviertel als Voraussetzung. Lärmauswirkungen auf Bebauung an der Nordstraße sind zu prüfen. - Fertigstellung des Wesertunnels und Entlastung der Nordstraße als Voraussetzung
Umsetzungshemmnisse - Lärmschutz zur Heimatstraße als Voraussetzung, keine lärmrelevanten Verkehrssteigerung an Nordstraße - Wechselwirkungen zu Maßnahme S.6 berücksichtigen

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.9 Voll Ausbau des KP Überseetor/ Nordstraße

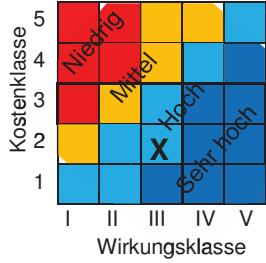


Handlungsbedarf

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Alternative Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren/nördlichen Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Nordstraße, bei dem alle Verkehrsbeziehungen zugelassen sein sollen. Signalisierung des Knotenpunktes.
- Herstellen einer Fußgängerquerung
- Buslinie 20 kann direkt links abbiegen, was bisher notwendigen Umweg über Emders Straße spart

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	2.000	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	77	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18	Kostenklasse: 2		
Wirkungsklasse: III				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Steigerung der Verkehrsmengen im Bereich einer Grundschule - Mögliche Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring als direkte Route zum Autobahnzubringer Überseestadt → weitere Entlastung der Hansestraße möglich aber gleichzeitig Mehrbelastung des dicht angebauten Waller Rings
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Verlagerung von Verkehren von hochbelasteten Straßenräumen: - 2.600 Kfz/ Tag bzw. - 11 % im Prognose-Basissszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.100 Kfz/ Tag bzw. - 7 % im Prognose-Basissszenario auf Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Speicher I - Zusätzlich maßgebliche Verkehrsverlagerungen aus unkritischen Straßenräumen (Emder Straße: - 3.900 Kfz/ Tag bzw. - 57 % im Prognose-Basissszenario)
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Wechselwirkungen mit geplantem und vorhandenem Schulstandort beachten - Wechselwirkungen zum geplanten Knotenpunkt an der Hafenstraße berücksichtigen - Alternativmaßnahme zu R.11 (nur Fußgänger- und Radfahrerquerung) und Ö.9 (Busschleuse für linksausbiegende Busse aus Überseetor)
Umsetzungshemmnisse - Aufwändig, da Straßenbahngleise für Abbiegespuren verlegt werden müssten - In Abwägung der beiden möglichen Anschlüsse an die Nordstraße (S.8 und S.9) zeigte sich S.8 wirkungsvoller in den kritischen Bereichen. Am Knotenpunkt Überseetor wird empfohlen eine Fußgängerquerung und eine Busschleuse einzurichten (R.11 und Ö.9).

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.10 Prüfung einer weiteren Anbindung südlicher Europahafen

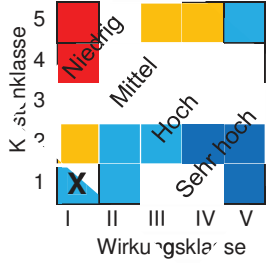


Handlungsbedarf

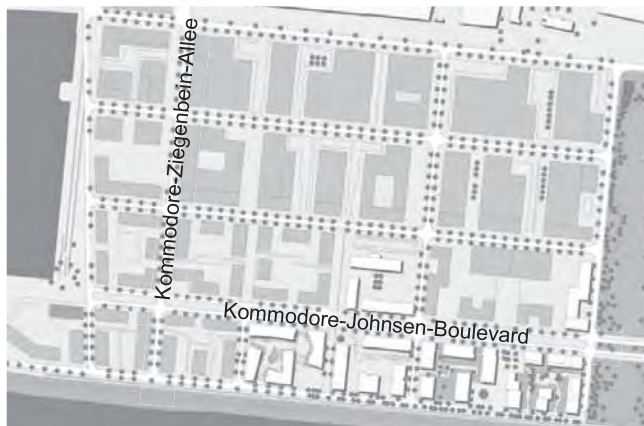
- Halbinsel südlich des Europahafen im Bestand über Hoerneckestraße (rechts raus/ rechts rein Kreuzung zur Muggenburg) und Stephanikirchenweide (alle Abbiegebeziehungen zur Muggenburg zugelassen, LSA-Kreuzung) angebunden.
- Halbinsel wird langfristig als ein bedeutendes Entwicklungsgebiet mit viel Potential für Wohnbau- und Dienstleistungsflächen gesehen. Entsprechend ist mit einem deutlichen Anwachsen der Verkehrsmengen zu rechnen.
- Anschluss über die zwei Bestandsknotenpunkte perspektivisch mit Leistungsfähigkeitsproblemen (v.a. am Knotenpunkt An der Muggenburg/ Stephanikirchenweide) verbunden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Bauleitplanung zur Entwicklung der Halbinsel soll die Umsetzung einer weiteren Anschlussstraße an die Muggenburg vorgesehen werden. Im Zuge der Neuerschließung dieses Gebietes werden Straßen angelegt werden müssen. Diese Maßnahme soll darauf hinwirken, dass die Erschließungsstraßen einen Anschluss an die Straße Auf der Muggenburg erhalten.
- Es ist dabei zu klären ob, ein Vollanschluss mit alle Fahrbeziehungen oder eine rechts raus/ rechts rein Kreuzung ausreichend sind.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	0	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: I				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Verkehrsentlastung an den Knotenpunkten der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide zur Straße Auf der Muggenburg zu erwarten. - Umsetzung ist zur besseren Erschließung des Weserufers unabhängig von tatsächlicher verkehrstechnischer Erforderlichkeit zu begrüßen.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
In Abhängigkeit der Entwicklungsperspektiven der Südseite Europahafen umzusetzen.				
Umsetzungshemmnisse				
Umsetzung hängt vom Fortbestehen der derzeit hier ansässigen Gewerbeunternehmen ab.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. S.11 Tempo 30 Zone Hafenkante

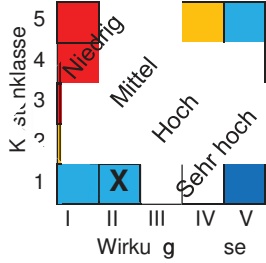


Handlungsbedarf

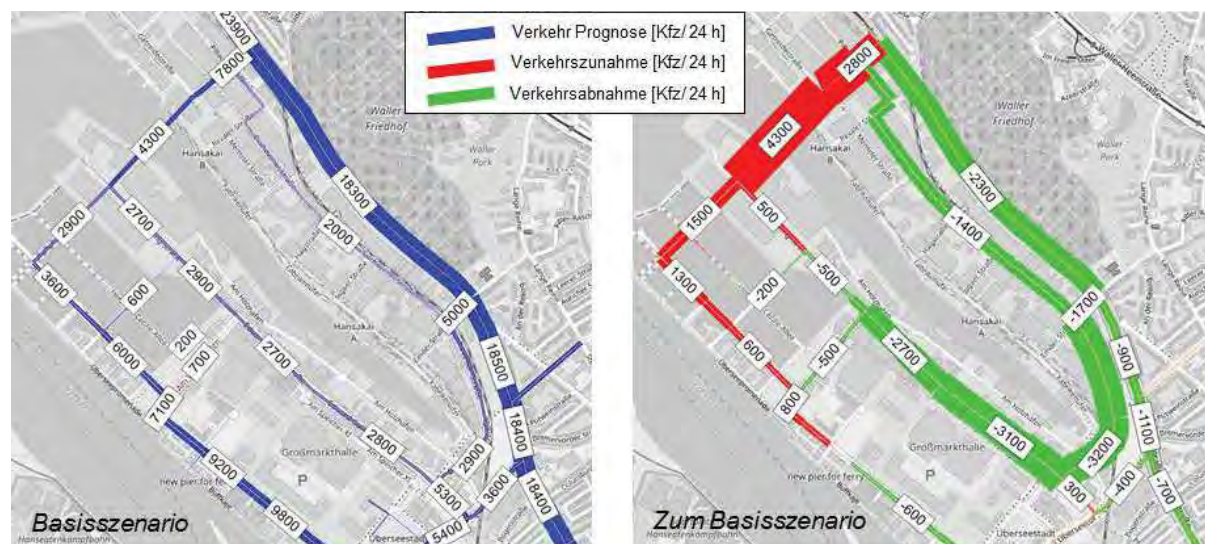
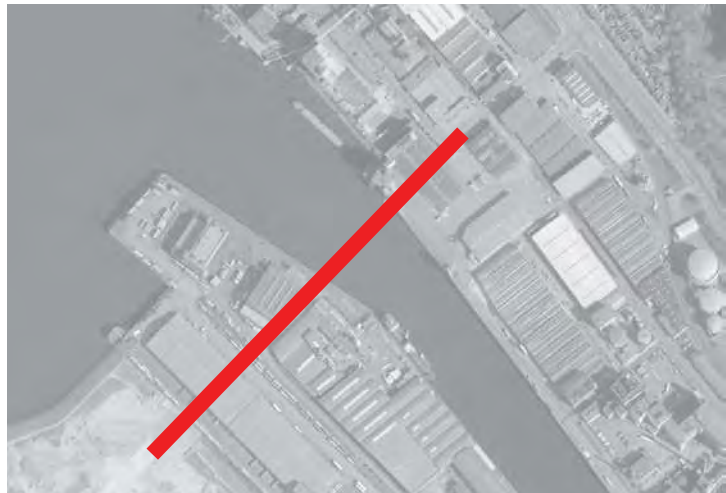
- Im Bereich der Hafenkante ist in den vergangenen Jahren ein attraktives Wohngebiet entstanden.
- Das Straßennetz wurde neu aufgebaut, ist aber bisher nur wenig gegliedert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Zur Sicherstellung eines möglichst verträglichen Verkehrsablaufs auf den Nebenstraßen soll nun ähnlich zu anderen Wohnquartieren der Stadt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Einrichtung einer Tempo-30 Zone erfolgen.
- Die genaue Ausdehnung dieser Zone soll in Abhängigkeit der tatsächlichen Ausdehnung der Wohnbereiche erfolgen. Ausschließlich gewerblich genutzte Bereiche können von dieser Regelung ausgespart bleiben.
- Der Kommodore-Johnsen-Boulevard und die Kommodore-Ziegenbein-Allee sollen als bevorrechtigte Sammelstraßen zunächst weiter mit 50 km/h befahren werden dürfen.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	5	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	11	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Es muss sichergestellt sein, dass die Maßnahme nicht zu längeren Fahrtzeiten im ÖPNV führt.				
Umsetzungshemmnisse				
keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. S.12 Neubau Kfz-Brücke über den Holz und Fabrikenhafen



Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafenrandstraße zu Überlastungen führen.
- Es wurden daher verschiedene Optionen zur besseren Anbindung des Gebietes geprüft, u.a. eine Brücke über den Holz-und Fabrikenhafen im Zuge der Kommodore-Ziegenbein-Allee.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Kfz-Brücke mit einem Fahrstreifen je Richtung zwischen Eduard-Suling-Straße und Getreidestraße.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			6	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			12	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	60.000
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2.700
Kostenklasse: 5	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	Wirkungsklasse
5	I II III IV V
4	
3	
2	
1	

Weitere Kriterien
Zielkonflikte • Leichter Kfz-Abfluss und deutliche Verkürzung der Kfz-Routen nach Norden könnten die Attraktivität des Kfz-Verkehrs steigern. • Steigerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) • Verkehrsentslastung vor allem im Bereich Cuxhavener Straße und Emden Straße zu erwarten • Keine Entlastungswirkung in kritischen Bereichen am Hansator • Mehrbelastung im Bereich des Wohngebietes Hafenkante. • Möglicherweise wird durch den Brückenschlag eine attraktive Durchgangsrouten zwischen Gröpelingen und der Stephanibrücke geschaffen, die weitere Verkehre in die Überseestadt zieht.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) • In Wechselwirkung mit Ö.5 zu betrachten: wenn langfristig eine Hafenbrücke für die Straßenbahn geplant wird, sollte die Mitbenutzung für Kfz neu bewertet werden. Aus heutiger Sicht scheint diese jedoch nicht erforderlich und eher kontraproduktiv was die Zielstellung einer Verkehrsentslastung in der Überseestadt betrifft.
Umsetzungshemmnisse • Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. • Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrthöhe und -breite der Seeschiffe).

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. S.13 Neubau Weserbrücke im Zuge Kommodore Ziegenbein Allee



Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafenrandstraße zu Überlastungen führen.
- Zur Entlastung dieser Bereiche wurde die Wirksamkeit einer neuen Weserquerung geprüft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Weserbrücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee mit Anschluss an die Straße Zum Lankenauer Höft.
- Wahrscheinlich Ausbaumaßnahmen im Zuge der Rablinghauser Landstraße und Stromer Straße erforderlich, die hier jedoch nicht weiter berücksichtigt worden.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	2			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6		Kostenklasse: 5	
Wirkungsklasse: I				

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5					
	4	Niedrig				
	3		Mittel			
	2			Hoch		
	1				Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V	
		Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Ein leichter Kfz-Abfluss und deutlich verkürzte Fahrtstrecken nach Rablinghausen könnten Attraktivität des Kfz-Verkehrs insgesamt steigern. - Deutliche Verkehrszunahme im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Attraktive Verbindung nach Rablinghausen und darüber hinaus für Kfz und Fahrräder. Möglichkeit der Einrichtung einer Buslinie wäre gegeben. - Aus Angaben des gesamtstädtischen Verkehrsmodells wurde jedoch abgeschätzt, dass nur etwa 4 % der Quell- und Zielverkehre der Überseestadt in den Bereich Rablinghausen/ Woltmershausen/ GVZ verlaufen. Dies entspricht etwa 2.000 Kfz/ 24 h. Diese würden demnach an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt entfallen. - Weitere Entlastungseffekte im Süden und Neubelastungen in der Überseestadt dürften infolge von Durchgangsverkehren entstehen, welche die neue Brücke zwischen A27 bzw. Walle und Rablinghausen und GVZ nutzen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Bei Umsetzung der Brücke wären Fährverbindungen nach Woltmershausen obsolet.
Umsetzungshemmnisse - Brückenkonstruktion muss wie bisher Schiffsverkehr zulassen, - Umfangreiche Eingriffe in Neubaufelder an der Hafenkante mit deutlicher Senkung der Wohnqualität erforderlich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. S.14 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

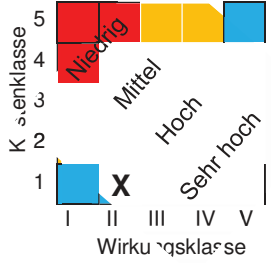


Handlungsbedarf

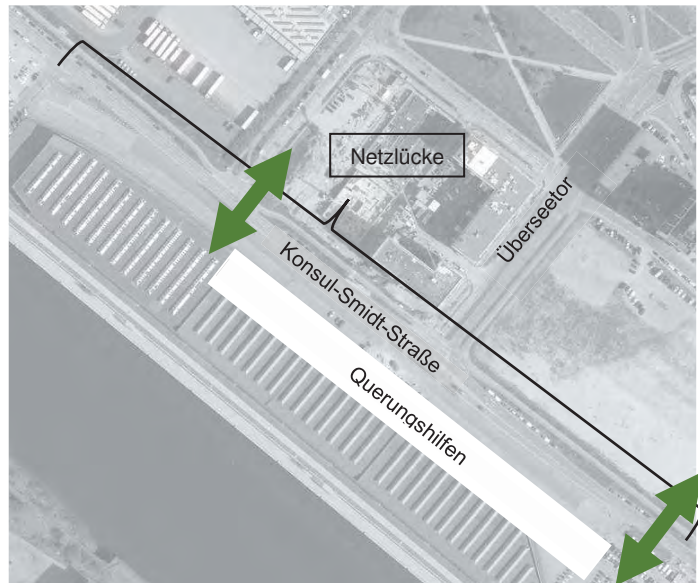
- In der Prognose wird mit deutlich ansteigender Verkehrsnachfrage in der Überseestadt gerechnet. Eine Ausweitung des öffentlichen Parkens ist zur Erreichung der Modal-Split Ziele nicht geplant
- Der zur Verfügung stehende Parkraum ist daher zukünftig noch effizienter zu nutzen.
- Darüber hinaus setzt kostenfrei nutzbarer Parkraum falsche Anreize in Anbetracht der ambitionierten Modal-Split Ziele, die in der Überseestadt verfolgt werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausweitung der bewirtschafteten öffentlichen Stellflächen. Neu als gebührenpflichtige Stellplätze aufnehmen: Konsul-Smidt-Straße (ganzer Streckenzug), Überseetor, Marcuscaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße (westlich der Bahnbrücke), Am Kaffeequartier, An der Reeperbahn, Zollpfad
- Der Tarif sollte dem bereits bestehenden Parktarif angepasst werden. Zusätzlich sollte ein Tagessticket auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen angeboten werden.
- Regelmäßige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an sich ändernde Randbedingungen.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	30	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	7	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
gutachterliche Schätzung: Maßnahme senkt den Kfz-Anteil des Modal Split der Beschäftigten und der Kunden um 1 % → Entlastung des Straßennetzes um etwa 350 Fahrten.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
keine				
Umsetzungshemmnisse				
keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. R.1 Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul Smidt Straße

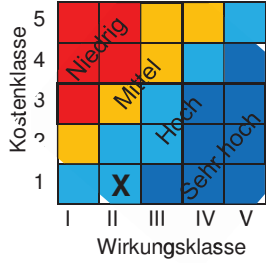


Handlungsbedarf

- Im Bereich der Entwicklungsfläche des Schuppen III wurden im Zuge des Ausbaus der Konsul-Smidt-Straße ein Gehweg und ein Radweg vorgesehen, aber aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Hochbaumaßnahmen noch nicht umgesetzt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flächen des Schuppen III soll der fehlende Geh- und Radweg nun nachgerüstet werden.
- Gleichzeitig wird die Einrichtung von Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße in diesem Bereich empfohlen.
- Zusätzlich sind weitere Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße nach Bedarf vorzusehen (z.B. im Bereich Am Winterhafen, am nördlichen Ende von Speicher I)

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
		Investitionskosten	350	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	15	
	X	Kostenklasse: 1		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	13			
Wirkungsklasse: II				

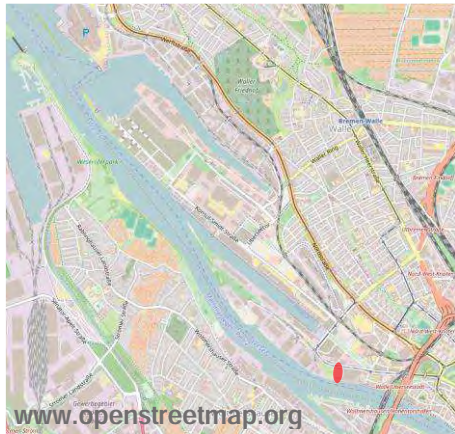
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Wechselwirkungen mit geplanten Busspuren berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Bau des Geh- und Radweges steht in engem Zusammenhang mit den Baumaßnahmen am Schuppen 3. Erst nach Abschluss dieser Hochbaumaßnahmen lässt sich der Neubau des Geh- und Radweges sinnvoll einordnen. - Wechselwirkungen zu geplanter Fuß- und Radbrücke Europahafen beachten. - Einbau der Querungsstellen kann nach Bedarf sofort erfolgen.
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.2 **Verlängerung Weseruferradweg Stufe I bis Auf der Muggenburg mit Geh- und Radweg Auf der Muggenburg**

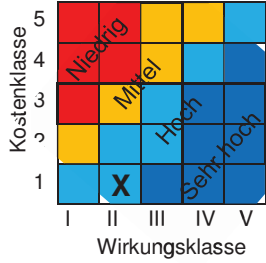


Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherigen Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert. Dieses Wegende ist derzeit noch ohne Anschluss ans öffentliche Wegenetz.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Verbindungsweges zwischen dem Ende des Weserradweges und der Straße Auf der Muggenburg (etwa 130 m)
- Neubau des Straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der Südseite der Straße Auf der Muggenburg als Verbindung zum Europahafen.
- Trassierung im Zuge des Entwicklungskonzeptes für die Südseite des Europahafens

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	250	
	X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	11	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Erste Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. - Die Umsetzung der Maßnahmen kann unter Umständen sinnvoll mit S.10 (bessere Erschließung südlich Europahafen) vollzogen werden.
Umsetzungshemmnisse Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.3 Verlängerung Weseruferradweg Stufe II bis Europahafen



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Geh- und Radweges auf etwa 1,3 km Länge.
- Anschluss an geplante Brücke über den Europahafen (R.4) ist erforderlich.
- Der konkrete Verlauf ist im Rahmen des angestrebten städtebaulichen Entwicklungskonzepts zu konkretisieren. Denkbar wäre z. B. auch eine touristisch interessante Zusatzroute zur Spitze der Halbinsel am Weserufer und dem Ufer des Europahafens.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			10	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			20	
Wirkungsklasse: III				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	2.500
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	86
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Kostenklasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme ist zweite Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. - Die Wirksamkeit der Maßnahme ist ohne den Brückenschlag über den Europahafen (R.4) eingeschränkt.
Umsetzungshemmnisse Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.4 Verlängerung Weseruferradweg Stufe III Brücke Europahafen



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.
- Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Halbinsel südlich des Europahafens nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen ist, da es bisher keine kurze Verbindung zu den Haltestellen auf der Konsul-Smidt-Straße gibt.

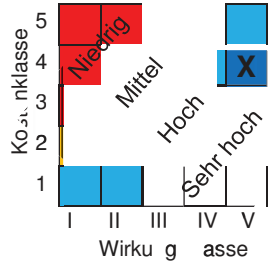
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau Geh- und Radwegbrücke über den Europahafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um Segelschiffen die Einfahrt in den Europahafen zu gewähren.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			19	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			57	
Wirkungsklasse: V			Kostenklasse: 4	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostenklasse	I	II	III	IV	V
5					
4		X			
3					
2					
1					

Wirkung

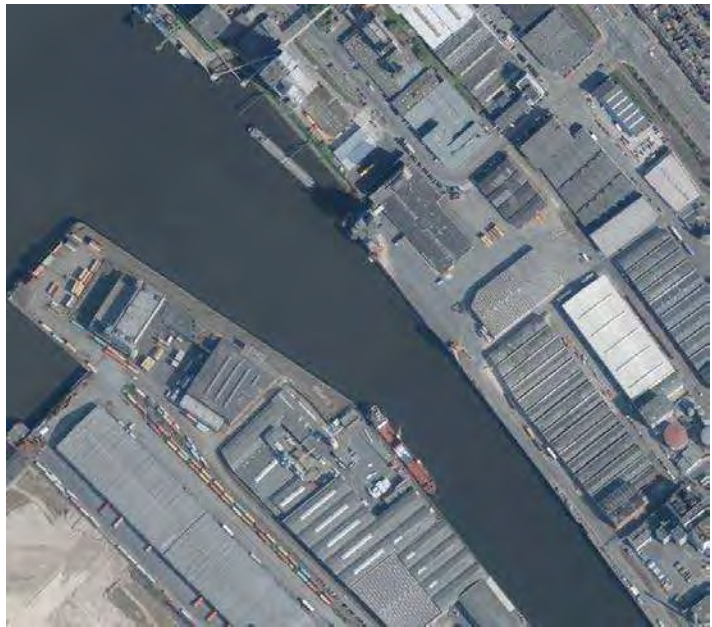
Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Maßnahme ist dritte Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III.
Umsetzungshemmnisse Es liegen bereits Planungen und Studien zur Brücke vor, weshalb von einer kurzfristigen Umsetzbarkeit ausgegangen wird.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.5 Neubau Brücke Holz- und Fabrikenhafen

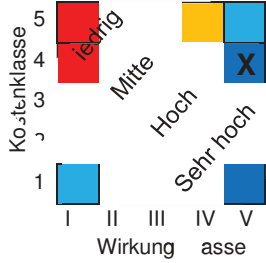


Handlungsbedarf

- Im Bereich Hafenkante/ Eduard-Suling-Straße entsteht im Zuge der Entwicklung der Überseestadt ein kompaktes Quartier mit zahlreichen Wohnungen und Arbeitsplätzen.
- Nördlich des Holz- und Fabrikenhafens befinden sich mit dem Einkaufszentrum Waterfront und den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 wichtige Ziele für Wege aus dem Quartier. Darüber hinaus befinden sich hier zahlreiche Gewerbebetriebe mit einem entsprechend hohen Beschäftigtenpotential.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um großen Seeschiffen die Einfahrt in den Hafen zu gewähren.
- Brückenstandort sollte bei einer (derzeit nicht absehbaren) grundlegenden städtebaulichen Neuausrichtung des Holz- und Fabrikenhafens mit bedacht und freigehalten werden.

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15	Kostenart	Kosten [brutto, T€]							
		Investitionskosten	12.000							
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	<table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table>	klein	mittel		groß			X	Jährliche Kosten	640
klein	mittel	groß								
		X								
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45	Kostenklasse: 4								
Wirkungsklasse: V										

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Eine Umsetzung der Maßnahme wird aufgrund der hohen Widerstände (bauliche, nutzungsrechtliche) vorerst nicht empfohlen. Die Verknüpfung der Hafenkante und der Waterfront/Gröpelingen soll stattdessen mit einem regelmäßigen Fährbetrieb sichergestellt werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-4) verstanden werden. - Brücke ist Alternativlösung zu Fährbetrieb Molenturm – Waterfront sowie Seilbahn und Amphibi-bus. Auch bei Umsetzung eines Straßenbahn- oder Kfz-Brücke in diesem Bereich ist eine Brücke für Fuß- und Radfahrer jeweils mit inkludiert.
Umsetzungshemmnisse - Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. Eventuelle Kosten für die Verlagerung der Betriebe sind nicht mit in der Kalkulation enthalten. - Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts-höhe und –breite der Schiffe).

Priorität (Grad der Zielerreichung)				
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

Umsetzungshorizont			
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

Nr. R.6 Qualifizierung Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront

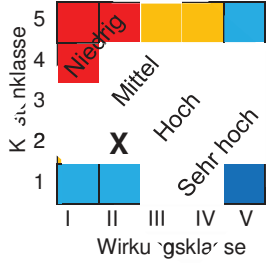


Handlungsbedarf

- Die Getreidestraße ist im Fahrradstadtplan als Nebenroute des Radverkehrs deklariert. Im Falle eines Brückenbaus über den Holz- und Fabrikenhafen würde sie zudem als Anbindung der Brücke an das weitere Straßennetz dienen.
- Sie ist als öffentliche Straße gewidmet, wird derzeit jedoch auch stark vom Lade- und Rangierbetrieb der angrenzenden Gewerbebetriebe genutzt. Die Straße befindet sich baulich in einem Zustand, der für den Radverkehr nicht attraktiv ist.
- Der Durchgang zur Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich nicht hergestellt und rechtlich nicht gesichert. Gleichwohl scheint er regelmäßig rechtswidrig genutzt zu werden (siehe Foto oben).

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Wenn die Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen gebaut werden sollte, wird empfohlen, die Oberfläche der Getreidestraße auf ganzer Länge zu sanieren und das Pflaster gegen einen Asphaltbelag zu tauschen.
- Der Durchgang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich herzustellen und rechtlich zu sichern.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	1.500	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	60	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9	Kostenklasse: 2		
Wirkungsklasse: II				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsabläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Da die Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (R.5) nicht zur Umsetzung empfohlen wird, ist auch die Getreidestraße nicht weiter zu qualifizieren. Die verkehrliche Wirksamkeit ist ohne Brücke nicht gegeben.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-5) verstanden werden. - Maßnahme ist nur umzusetzen, wenn Rad- und Gehwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen errichtet wird. Ansonsten sind eine Verlagerung der Radroute und eine Entwidmung der Getreidestraße zu prüfen.
Umsetzungshemmnisse Konflikte mit Rangier- und Ladebetrieb der ansässigen Gewerbeunternehmen

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.7 Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier



Handlungsbedarf

- Verbindung Nordufer Europahafen – Am Kaffeequartier ist Hauptradroute gemäß Fahrradstadtplan.
- Querung des Hansators bisher nur über Umlaufsperrern möglich. In der Praxis nutzen viele Radfahrer jedoch die Fahrbahn der Linksabbieger vom Hansator zur Straße Am Kaffeequartier.
- In den polizeilichen Statistiken finden sich keine Unfälle an dieser Kreuzung mit derart regelwidrig fahrenden Radfahrern.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt soll so umgebaut werden, dass ein direktes Queren des Hansators für Radfahrer möglich ist.
- Dazu ist die Straßenbahnfurt der linksabbiegenden Pkw derart zu erweitern, dass eine Radverkehrsanlage eingeordnet werden kann. Außerdem soll diese Fläche derart erweitert werden, dass von Norden kommend ein U-Turn auf dem Hansator möglich ist. Ziel ist eine bessere Erschließung des Neubauquartiers Am Kaffeequartier (siehe Maßnahme S.5).
- Außerdem ist die Signalisierung des Knoten auszubauen und auf alle Knotenarme auszuweiten.
- Die Straßenbahntrasse ist in die Signalisierung bevorrechtigt mit einzubeziehen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			18	
Wirkungsklasse: III			Kostenklasse: 2	

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	500
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	38

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Kostenklasse

Wirkung

asse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Ausbau der Signalisierung darf nicht zu Einschränkung im Straßenbahnbetrieb führen → ansonsten kontraproduktive Behinderung des ÖPNV.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse Wechselwirkungen mit Straßenbahnausbauplänen und Optimierung der Grünen Welle Hansator sind zu berücksichtigen.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.8 Qualifizierung der Rampe Weseruferradweg Stephanibrücke (Nordseite)



Handlungsbedarf

- Am südlichen Ende der Überseestadt kreuzen sich der Weseruferradweg und die Stephanibrücke.
- Südlich der Brücke sind beide Trassen durch eine Rampe verbunden. Nördlich der Brücke ist die Zuwegung für Radfahrer nicht ohne Absteigen möglich. Ein Ausweichen auf die südliche Rampe ist mit einem Umweg von 200 m verbunden.

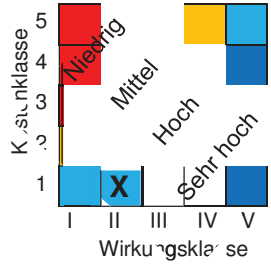
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen die Rampe nördlich der Brücke in der Art zu qualifizieren, dass der Weseruferradweg und die Radwege an der Stephanibrücke für Radfahrer ohne Absteigen verbunden sind.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	9			
Wirkungsklasse: II			Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



5					
4	Niedrig				
3		Mittel			
2			Hoch		
1				Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V

Kostunklasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.9 Verlängerung Gehwegverbindung Schulze Delitzsch Straße Hafenstraße



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

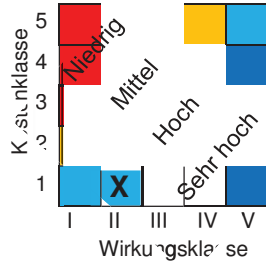
Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende Wegeverbindung an der Schulze-Delitzsch-Straße südlich der Nordstraße fortzusetzen.
- Dafür wird der Bau eines Geh- und Radweges zwischen Nordstraße und Hafenstraße auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Grenzstraße empfohlen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	4	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	11			
Wirkungsklasse: II			Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostensklasse \ Wirkungsklasse	I	II	III	IV	V
5				Yellow	Blue
4	Red X				Blue
3					
2					
1	Blue	Blue X			Blue

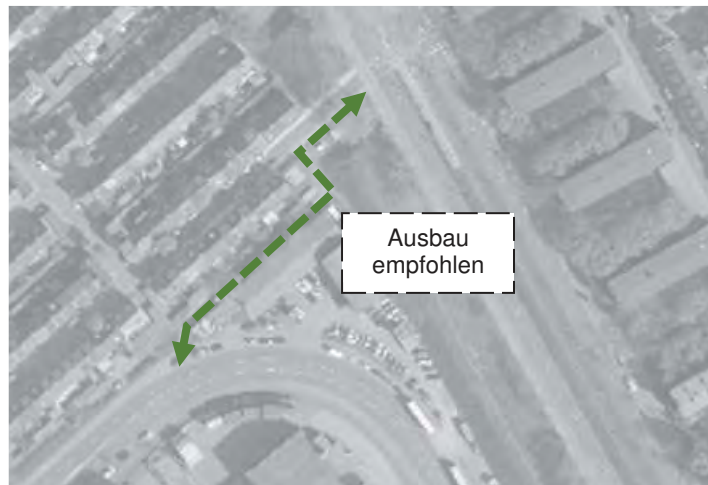
Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.10 Qualifizierung des Durchgangs Hafenstraße Heimatstraße



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende unbefestigte Wegeverbindung zwischen Hafenstraße und Heimatstraße auszubauen und damit für den Rad- und Fußverkehr zu qualifizieren.

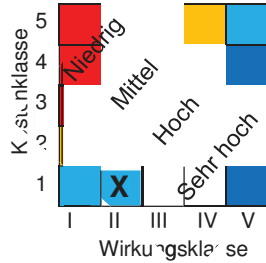
Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			9	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein			
	mittel			
	groß			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			11	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	100
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostenklasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.8 zu sehen. Im Fall des geplanten Knotenpunktausbaus ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert.
Umsetzungshemmnisse
Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit des Fortbestands des hier ansässigen Gewerbebetriebs.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.11 Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor



Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen im Bereich des Überseetors eine Fußgängerquerung vorzusehen, um die Erreichbarkeit des bestehenden (nördlich Nordstraße) und des geplanten (südlich Nordstraße) Grundschulstandorts zu verbessern.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	18	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	13			
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	200
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix					
Grad der Zielerreichung					
Kostenklasse	5				
	4	Niedrig			
	3		Mittel		
	2			Hoch	
	1				Sehr hoch
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziele (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.9 und als potentielle Ergänzung zu Ö.9 zu sehen. Im Fall des angedachten Vollausbaus des Knotenpunkts (S.9) ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert.
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. R.12 Umbau des Doppelknotenpunkts Doventor

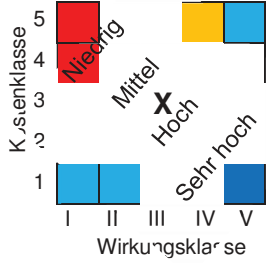


Handlungsbedarf

- Der Doppelknotenpunkt Doventor ist ein zentraler Verteilerknoten am Übergang zwischen Altstadt und Überseestadt.
- Es bestehen am Knotenpunkt auf diversen Fahrbeziehungen keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.
- Handlungsbedarf begründet sich zudem aus dem VEP, dessen Maßnahmenpaket den Umbau dieses Knotenpunkts beinhaltet.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt ist komplex umzubauen mit dem Ziel die Verkehrsflächen kompakter zu fassen und für alle Fahrbeziehungen anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorzusehen.
- Der Ausbau sollte in einer gesonderten Studie weiter vertieft werden.
- Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit in den Prognoseszenarien dieser Untersuchung wurde unterstellt, dass alle heute bestehenden Spuren in ihrer Anzahl auch bestehen bleiben.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	5.000	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	167	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18	Kostenklasse: 3		
Wirkungsklasse: III				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
keine				
Umsetzungshemmnisse				
Maßnahme begründet sich nicht ausschließlich aus Entwicklung der Überseestadt. Sie ist daher auch trotz des vergleichsweise ungünstigen Kosten-Wirkungs-Verhältnisses zu empfehlen.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.13 Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

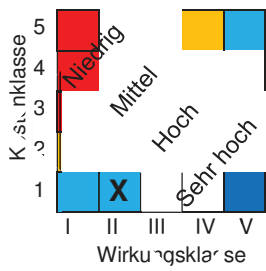


Handlungsbedarf

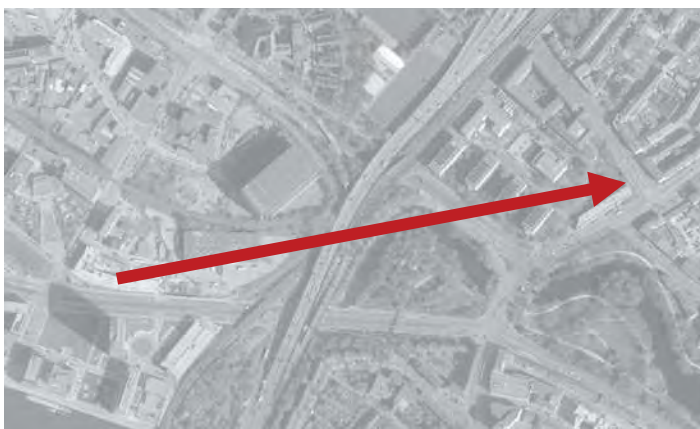
- Die Förderung des Radverkehrs soll einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Kfz-Mobilität beitragen.
- Hierfür werden neben dem Ausbau der Wegeinfrastruktur auch anforderungsgerechte Abstellanlagen benötigt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der stellenweise bereits begonnene Aufbau öffentlich zugänglicher Abstellanlagen für Fahrräder (Beispiel siehe Foto oben vom Ende des Kommodore-Johnsen-Boulevard) soll konsequent fortgeführt werden.
- Das Angebot an Abstellanlagen soll sich am potentiellen Bedarf orientieren. In dichter bebauten Quartieren und in Quartieren mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung dürfte der Bedarf höher sein, als in weitläufigen industriell geprägten Quartieren.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	7	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	50	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	14	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: II				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
keine				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
keine				
Umsetzungshemmnisse				
keine bekannt				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	Langfristig/ Daueraufgabe		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. R.14 Radwegverbindung Überseestadt Bahnhofsvorstadt



Handlungsbedarf

- Die Route zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zu- und Abgangsrouten der Überseestadt.
- Im Bestand sind die Wege auf dieser Relation jedoch streckenweise umständlich oder schlecht ausgebaut.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es sollten Optionen gefunden werden, die zu einer Aufwertung der Relation Überseestadt – Hauptbahnhof beitragen können.
- Dabei sind verschiedenen Routenoptionen mit ihren Vor- und Nachteilen einander gegenüberzustellen. Dabei ist – unter Berücksichtigung von Aspekten der Gebietsentwicklung – eine möglichst direkte Route für Radfahrende zu identifizieren und baulich zu stärken.
- Die Diskussionen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe haben hierzu folgendes ergeben:
 - Der Eigentümer der Grundstücke beidseits des Gleisbogens südlich des Löwenhofs beabsichtigt nach Möglichkeit seine Flächen für eine gewerbliche Entwicklung zusammenzufassen. Eine Trasse über diesen Gleisbogen würde dann nicht mehr möglich sein.
 - Eine Führung der Radtrasse über den Gleisbogen fordert vergleichsweise aufwändige Anschlüsse an der Lloydstraße und je nach beabsichtigter Länge der Strecke an der Hans-Böckler-Straße oder Doventorsteinweg.
 - Grundsätzlich besteht auch die Option, den Gleisbogen zwischen Eduard-Schopf-Allee und Hans-Böckler-Straße und darüber hinaus für den Radverkehr zu qualifizieren. Es bestehen im Rahmen des VEP zudem Planungen, die Daniel-von-Büren-Straße und das Doventor fahrradfreundlich umzugestalten.
 - Inwiefern eine zusätzliche Radverkehrsverbindung in diesem Korridor jedoch angenommen wird kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Es scheint jedoch, dass eine Route über den Doventorsteinweg zum Hauptbahnhof als zu umwegig wahrgenommen werden könnte.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			8	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			16	
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	500
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	22
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	Wirkungsasse
5	I II III IV V
4	Niedrig Mittel Hoch Sehr hoch
3	
2	
1	

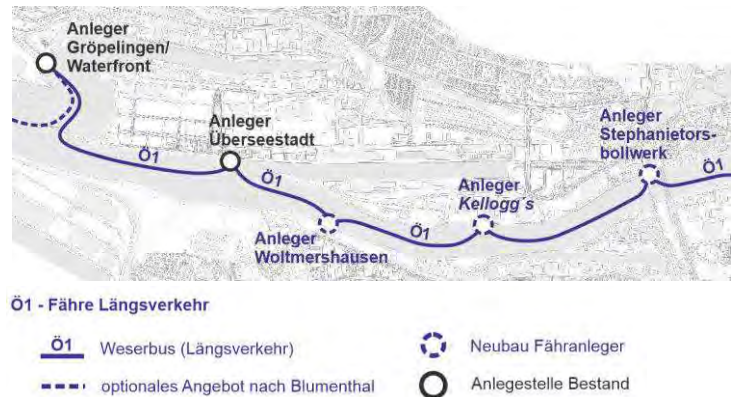
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Umsetzung einer Route über die heutigen Anschlussgleise erst nach deren Außerbetriebsetzung möglich. - Maßnahme R.12 trägt auch zu einer besseren Anbindung der Überseestadt an die Bahnhofsvorstadt bei. Wechselwirkungen sind daher zu berücksichtigen.
Umsetzungshemmnisse
Vertiefende Untersuchung der Routenoptionen erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN Tarif



Handlungsbedarf

- Weserlängsverkehre als ÖPNV-ähnliche Verbindungen
- Längsverkehre auf der Weser derzeit hauptsächlich für touristische Zwecke angeboten:
Linienfahrten Bremen – Bremerhaven (Hal über)
 - Anleger in Bremen: Martinianleger und Pier 2/ Waterfront
 - 1 Fahrt/Tag hin (vormittags) und zurück (nachmittags)
 - Nicht im VBN-Tarif*Hafenrundfahrten (Hal über)*
 - Anleger: Martinianleger, Anleger 13/ GOP-Steigenberger, Anleger Überseestadt/Landmarktower
- Im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP 2025 (2014, S.116 ff.) wurde bereits ein Konzept für ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser (Weserbus) im Längsverkehr entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Linienverlauf zwischen Gröpelingen/Waterfront und Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern: davon 5 in der Überseestadt (2 Fähranleger sind bereits vorhanden: Gröpelingen/Waterfront und Überseestadt) und 2 Anleger liegen außerhalb der Überseestadt (Martini-Anleger, Weserstation)
- Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min
- Optionales Angebot von Gröpelingen/Waterfront bis Blumenthal (zusätzl. Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min)
- Bedienung an Werktagen im 30-MinutenTakt zwischen 9 und 18 Uhr (Bedienung auch an Wochenenden)
- Einsatz von 3 Schiffen mit jeweils 2 Personen Besatzung
- Tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
			X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	27			
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	2,5
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2,4

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

5					
4					X
3	Red				
2		Blue			
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
	I	II	III	IV	V

Kostenklasse

Wirkungsklasse

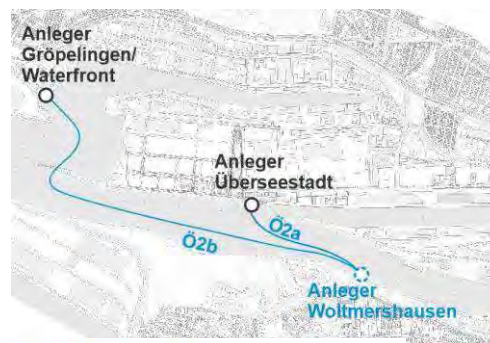
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit) - Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: - zwischen Vegesack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Werntag - zwischen Martini-Anleger und Weserstadion ca. 100 Personen/Werntag - zwischen Blumenthal und Vegesack ca. 600 Personen/Werntag - Für die Überseestadt ergibt sich hierdurch eine Entlastung um etwa 350 Kfz-Fahrten (Annahme 50 % neue Fahrgäste) - Durch den Einsatz von Speed-Katamaranen anstatt von Fähren könnten aufgrund von Reisezeitersparnissen mehr Fahrgastpotenziale generiert werden
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen - Ggf. bestmögliche Anbindung der Fähranleger in der Überseestadt an das BSAG-Netz - Streckenabschnitt Woltmershausen – Überseestadt verliert mit Umsetzung der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) an Fahrgastpotenzial - Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.2 sinnvoll
Umsetzungshemmnisse - Finanzierbarkeit - Die Bestrebungen der Team Neusta GmbH, eigeninitiativ eine Fährverbindung von der Innenstadt zu ihrem Unternehmensstandort (Schuppen 1) zu etablieren, kann als Umsetzungschance gesehen werden

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.2 Fähr Weser Querverkehr im VBN Tarif



Ö2 - Fähr Querverkehr

- Ö2a** Linie F1
Woltmershausen - Überseestadt
- Ö2b** Linie F2
Woltmershausen - Waterfront

-  Neubau Fähranleger
-  Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser
- Verbindung von Woltmershausen und Überseestadt/Walle sowie Woltmershausen (Linie F1) und Gröpelingen/Waterfront (Linie F2)
- fahrplantechnische Einbeziehung des Berufsverkehrs
- Günstige Rahmenbedingungen für eine verkehrlich attraktive und wirtschaftlich akzeptable Fährverbindung:
 - Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Walle/Überseestadt
 - Arbeitsplätze im GVZ/Waterfront/Überseestadt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Aufnahme von 2 Fährverbindungen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
 - Linie F1: Woltmershausen – Überseestadt
 - Linie F2: Woltmershausen – Waterfront
- Neubau des Anlegers Woltmershausen sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Integration im VBN-Tarif
- Verknüpfung im 30-min-Takt mit folgender Fahrtenabfolge
 - Woltmershausen – Überseestadt (F1) und zurück sowie direkt im Anschluss
 - Woltmershausen – Waterfront (F2) und zurück
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	13			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel		
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	26			
Wirkungsklasse: IV			Kostenklasse: 5	

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	1,13
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,15

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5					
	4	Niedrig			X	
	3		Mittel			
	2			Hoch		
	1				Sehr hoch	
		I	II	III	IV	V
		Wirkungsklasse				

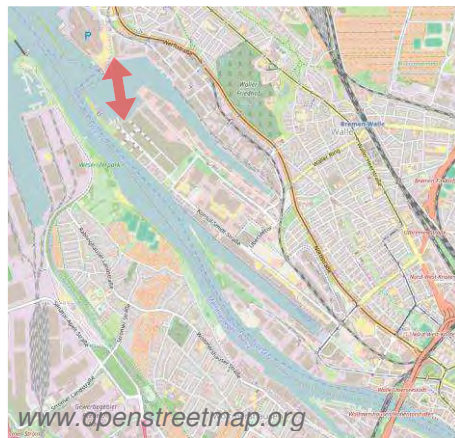
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: - Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen/Waterfont ca. 500 Personen/Werktag - Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt ca. 200 Personen/Werktag (Bewirkt eine Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag)
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Tarifabstimmungen - Anbindung der Fähranleger an das BSAG-Netz in der Überseestadt und Gröpelingen - zeitgleicher Betrieb der Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt (Ö2a) mit der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) nicht sinnvoll - Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.1 sinnvoll
Umsetzungshemmnisse
- Ein kostendeckender Betrieb im VBN-Tarif wäre bei dieser Verbindung nicht darstellbar - Pro Fahrgast müssten ca. 5,- Euro Fahrpreis für eine Kostendeckung erhoben werden (IVV, 2014)

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront



Ö3 - Weser Fähre

Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront

 Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- Verbindung Überseestadt (Molenturm) – Gröpelingen/Waterfront bereits durch Weser Fähre bedient, jedoch nur saisonaler Betrieb von Mai bis September, jeden Samstag, Sonntag und Feiertag
 - derzeit eher Freizeit- und touristische Nutzung der Weser Fähre
 - zu weite fußläufige Distanz von der BSAG-Haltestelle zum bestehenden Anleger Molenturm → Neubau des Anlegers Hafenkante
 - nicht im VBN-Tarif integriert
- Einrichtung eines Alltagsbetriebs nach Möglichkeit im VBN-Tarif auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Aufnahme von einer Fährverbindung zwischen Überseestadt – Gröpelingen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
- verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Anleger zu Anleger
- Neubau des Anlegers Hafenkante sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Verknüpfung mit dem BSAG-Netz
- Prüfung einer Integration im VBN-Tarif

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	17		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	0,5
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,97
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	34		Kostenklasse: 4	
Wirkungsklasse: V				

5					
4	Niedrig				
3		Mittel			
2			Hoch		
1				Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten - Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag)
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich bei Integration der Fährverbindung in den VBN-Tarif - Hochwertige Verknüpfung mit dem BSAG-Netz für Hebung der Fahrgastpotenziale - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Fährbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Fährbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung
Umsetzungshemmnisse Keine Konflikte bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

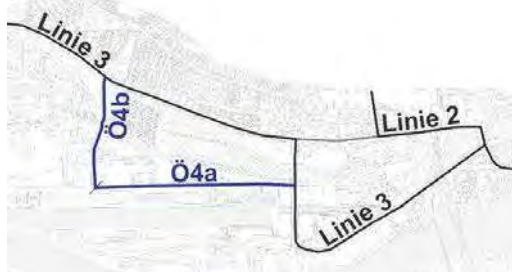
Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

**Nr. Ö.4 1 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke
Konsul Smidt Str. und Überseetor**



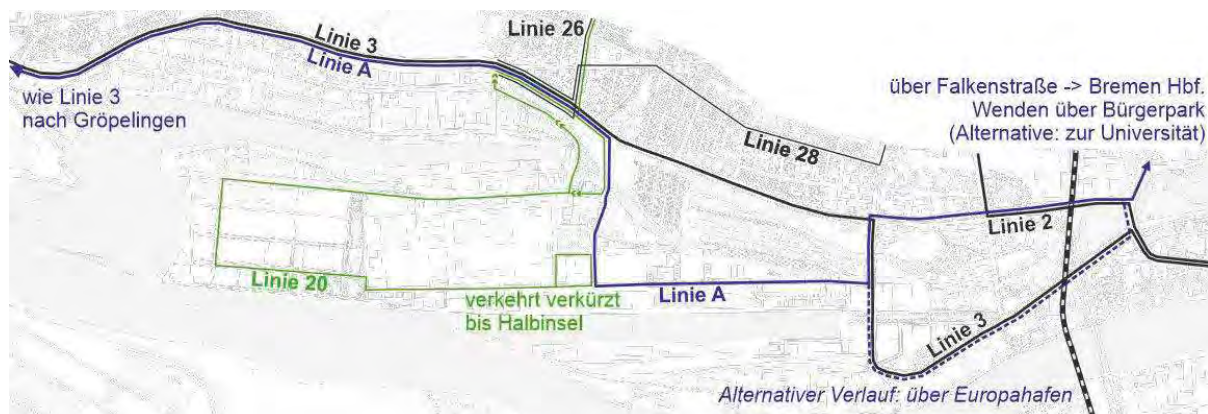
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4b** Teilstrecke Überseetor - Nordstraße
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

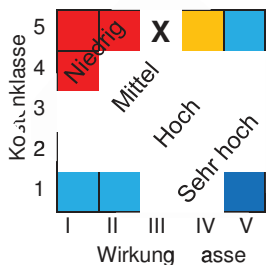


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

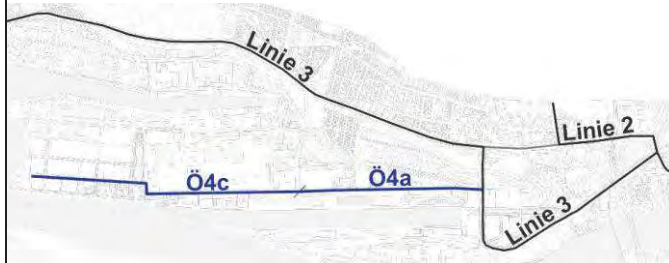
- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20 bis ins Untersuchungsgebiet (Überseetor): 20-min-Takt

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	35	
		Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	3,2	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 5		
Wirkungsklasse: III				
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
- Keine Bedienung des neuen Wohngebietes an der Hafenkante durch die Straßenbahn - Verbindung der hinteren Halbinsel/Weiche Kante mit der Innenstadt verschlechtert sich				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Abnahme von 1.700 ÖV-Personenfahrten pro Werktag durch geringeres Fahrtenangebot im Vgl. zum Basisszenario - Zunahme um ca. 1.300 Kfz-Fahrten pro Werktag				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Keine bekannt				
Umsetzungshemmnisse				
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da neben hohen Investitionskosten in der Summe keine verkehrlichen Vorteile zu erwarten sind und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.4 2 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke
Konsul Smidt Str. und Kommodore Johnsen Blvd.



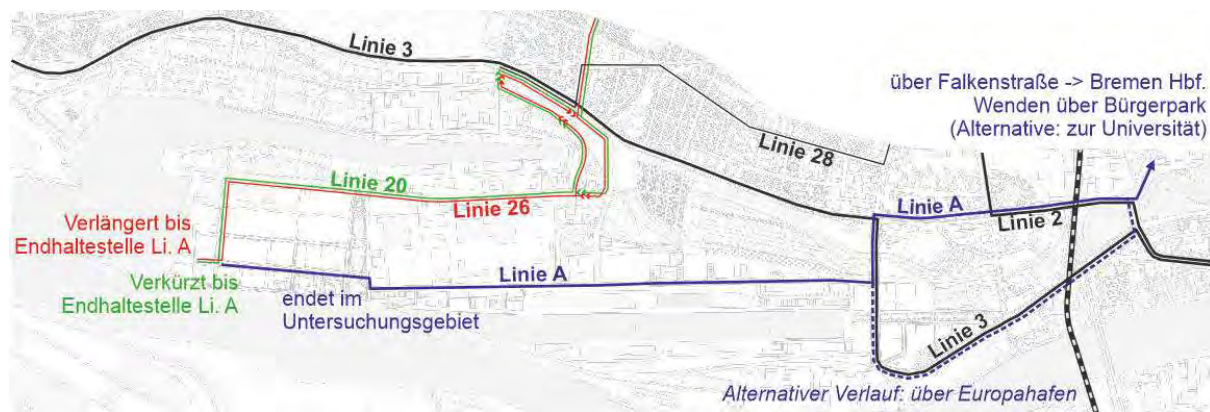
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (endet im UG): HVZ 10-min-Takt, NVZ 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. - Weiche Kante
- Verbesserte Verbindung zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof sowie verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn am Bahnhof Walle

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
				X
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45			
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 5		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]
Investitionskosten	58
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4,6

Kosten-Wirkungs-Matrix																																					
Grad der Zielerreichung																																					
Kostenklasse	<table><tr><td>5</td><td>Red</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Yellow</td><td>Blue X</td></tr><tr><td>4</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>3</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>2</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>1</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Red	Red	Yellow	Yellow	Blue X	4	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	3	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue		I	II	III	IV	V
5	Red	Red	Yellow	Yellow	Blue X																																
4	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue																																
3	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue																																
2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue																																
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue																																
	I	II	III	IV	V																																
	Wirkungsklasse																																				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Zunahme von 2.000 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um knapp 1.500 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Die Maßnahme ist als Vorstufe zur möglichen Umsetzung der Maßnahme Ö.5 geeignet
Umsetzungshemmnisse
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

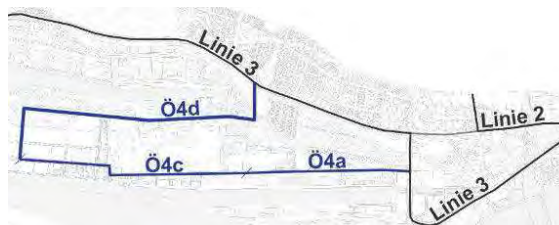
Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.4 3 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke Konsul Smidt Str., Kommodore Johnsen Blvd., Kommodore Ziegenbein Allee sowie Eduard Suling Str.



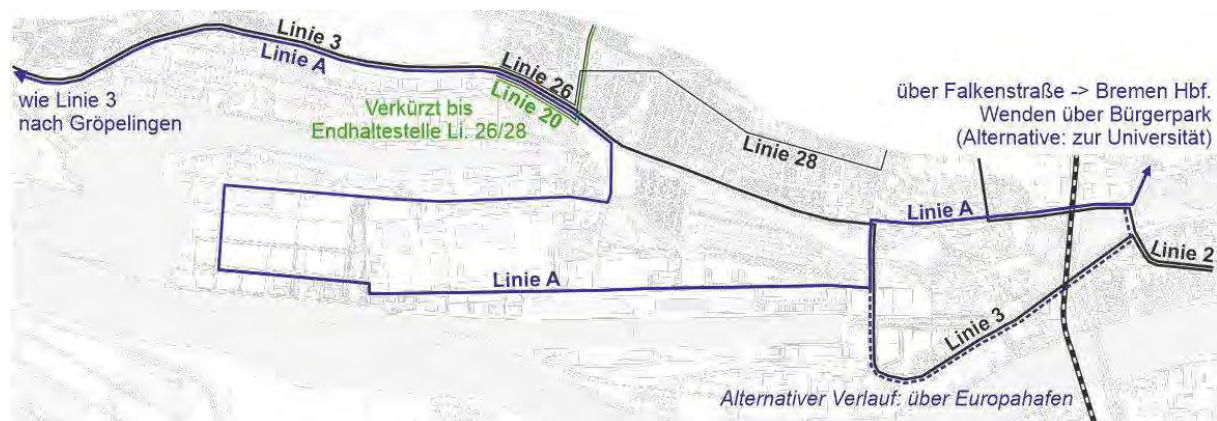
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Ö4d** Teilstrecke Kommodore-Ziegenbein-Allee - Eduard-Suling-Str.
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

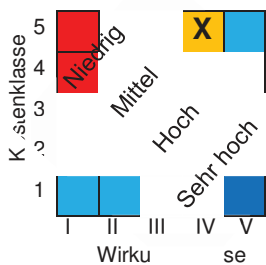


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

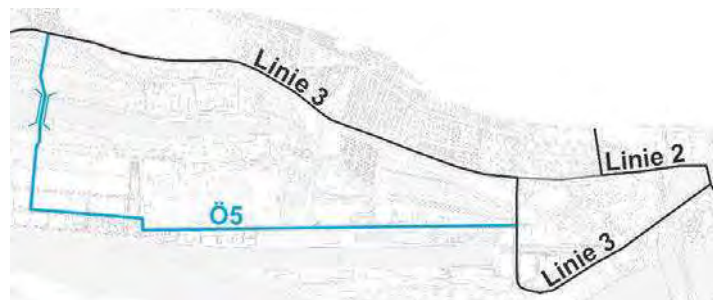
- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linien 26/28, Beibehaltung 30-min-Takt

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	81	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5,4	
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5		
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
Umwegige Linienführung verursacht hohe Reisezeitnachteile für Ein- und Aussteiger von/nach Richtung Gröpelingen				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Zunahme von 200 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Keine bekannt				
Umsetzungshemmnisse				
Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird.				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. Ö.5 **Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) mit Neubau der Teilstrecke Konsul Smidt Str., Kommodore Johnsen Blvd. und Kommodore Ziegenbein Allee sowie Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken**

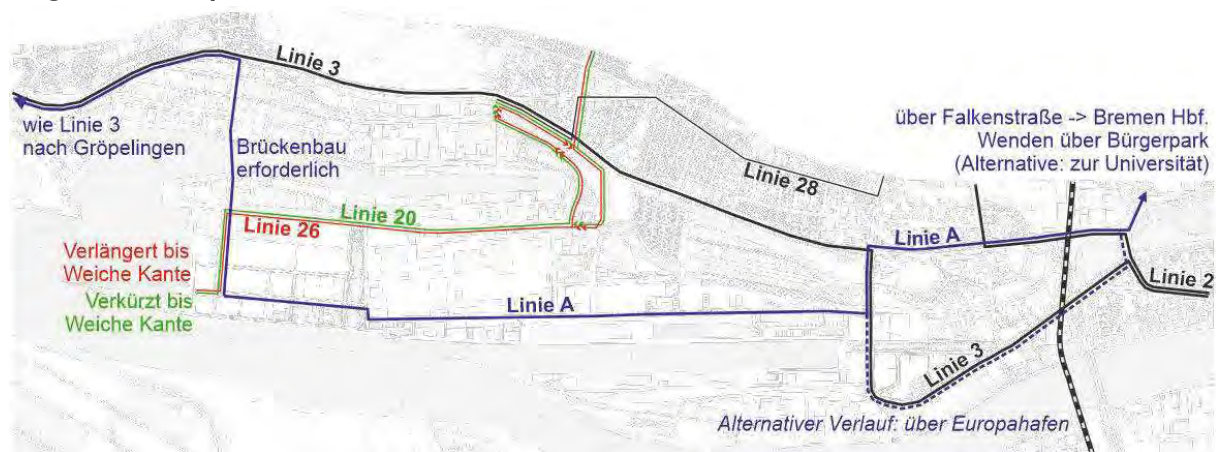


Infrastrukturmaßnahmen



- Ö5 - Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke)**
- Ö5 Strecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd. - Kommodore-Ziegenbein-Allee verlängert bis zum Streckenast der Linie 3
 -  Brückenneubau (Klappbrücke)
 -  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG
- Direkte Verbindung über eine Klappbrücke über das Hafenbecken nach Gröpelingen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienvläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 10-min-Takt in der HVZ, 20-min-Takt in der NVZ
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Weiche Kante
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Weiche Kante
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. – Weiche Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise (Fortsetzung)

- Brückenneubau erforderlich: Aufgrund der Vorgaben zu den Durchfahrtshöhen für Schiffe (ca. 60 m) kann die Betrachtung auf eine Klappbrücke reduziert werden → Überführung eines 2-gleisigen Straßenbahnverkehrs mit beidseitigen Geh- und Radbahnen

Bewertung

Wirkungsklasse

Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	17		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß
			X
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	51		

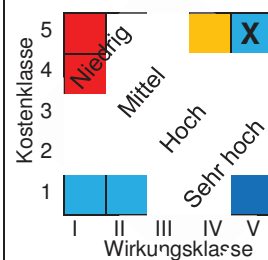
Wirkungsklasse: V

Kostenklasse

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio €]
Investitionskosten	120
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	8,2

Kostenklasse: 5

Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung



Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 2.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario (Reduzierung um 1.900 Kfz-Fahrten pro Werktag)
- Es ist mit weiteren positiven verkehrlichen Effekten außerhalb der Überseestadt zu rechnen, die in der Folge zu Entlastungen im Kfz-Verkehr führen können (Rückgang durch höhere ÖV-Nachfrage in der Relation Gröpelingen – Innenstadt)

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Als Vorstufe wird die Umsetzung der Maßnahme Ö.4_2 empfohlen
- Der Betrieb der Weser Fähre (Ö.3) könnte als Übergangslösung bis zum Bau der Brücke aufgenommen werden
- Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) wird in Zusammenhang mit dem Bau der Brücke als nicht sinnvoll erachtet

Umsetzungshemmnisse

- Erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen (Trassenfreihaltung erforderlich)
- Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird

Priorität (Grad der Zielerreichung)

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont

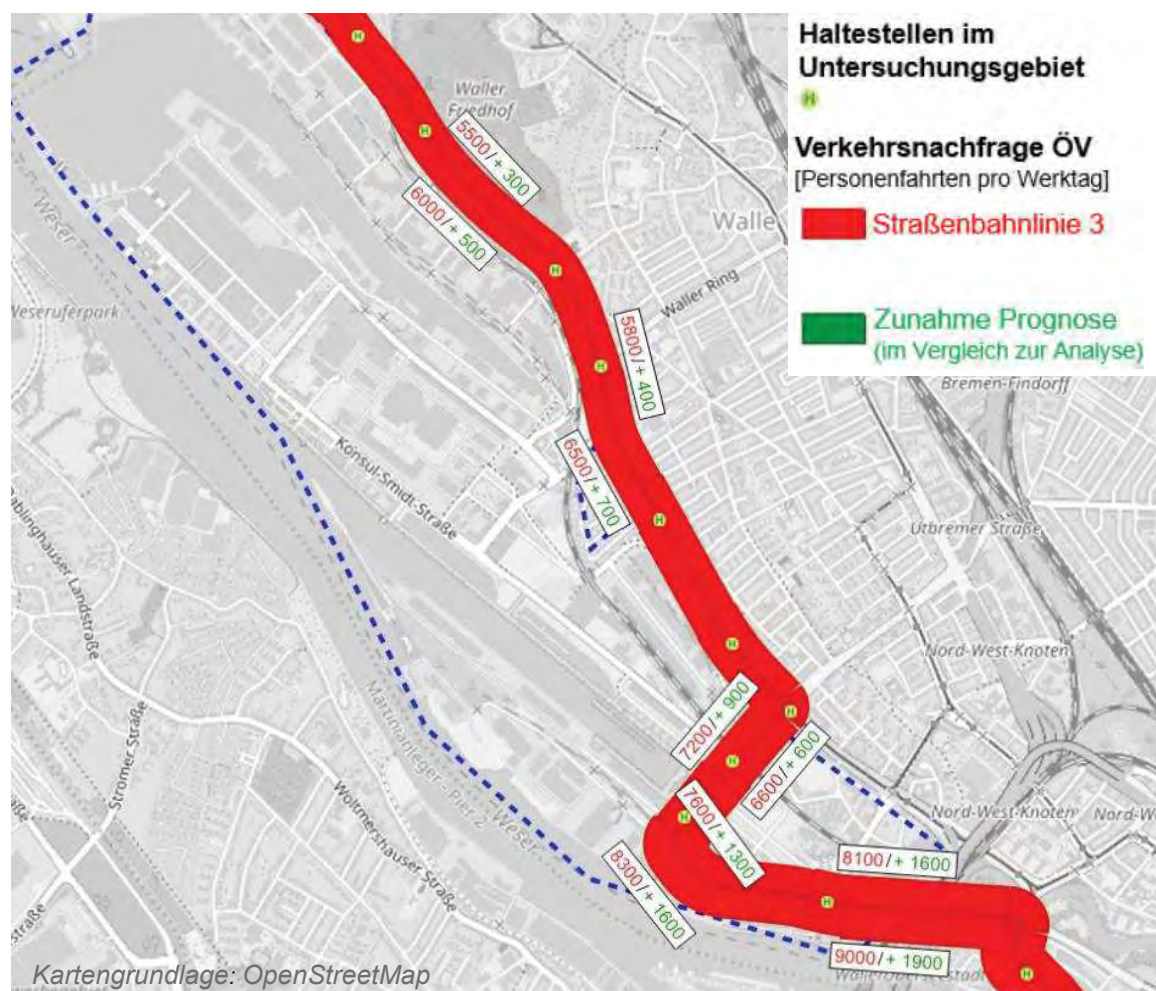
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

Basis	Optimierung	Übergang	Innovation*	Keine Aufnahme

*erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen

Nr. Ö.6 Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3



Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basiszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/Kapazitätserhöhung auf der Linie 3
→ bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 10-min-Takt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3 auf einen 5-min-Takt in der HVZ, NVZ: 10-min-Takt

Bewertung

Wirkungsklasse

Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß
			X
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30		

Wirkungsklasse: IV

Kostenklasse

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]
Investitionskosten	29
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	3,7

Kostenklasse: 5

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Kostenklasse \ Wirkungsklasse	I	II	III	IV	V
5	Niedrig			X	
4	Niedrig	Mittel			
3			Hoch		
2				Sehr hoch	
1					

Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Bestehende Leistungsdefizite im MIV und Busverkehr Auf der Muggenburg werden durch eine Taktverdichtung der Straßenbahn aufgrund der gekoppelten Signalisierung von BOStrab und EBO weiter erhöht

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 800 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario
- Reduzierung um 600 Kfz-Fahrten pro Werktag

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Entzerrung der Signalisierung zw. BOStrab und EBO am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide notwendig → sonst starke Leistungsdefizite im MIV (Stau)
- Keine Weiterverfolgung bei Umsetzung der Straßenbahnmaßnahmen Ö.4 bzw. Ö.5 empfohlen

Umsetzungshemmnisse

- Bestehende LSA-Signalisierung am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide
- Die gemeinsame Gleisnutzung der Straßenbahn und der Eisenbahn von Kellogg's kann eine Taktverdichtung der Straßenbahn mit anschließender Einhaltung der Taktreue erschweren
- Geplante Kapazitätserhöhung von Straßenbahnen durch größere Fahrzeuge durch die BSAG machen eine Taktverdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht zwingend erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont

kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.7 Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG Netz



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung der Überseestadt sowie der Altstadt an den SPNV

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Neubau eines SPNV-Haltepunktes am Standort Überseestadt/Schlachte
- Anlage eines Außenbahnsteiges und Schaffung einer Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof

Bewertung					
Wirkungsklasse			Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren		14		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung		klein	mittel	Investitionskosten	20
				Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,3
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)		42		Kostenklasse: 5	
Wirkungsklasse: V					

Kosten-Wirkungs-Matrix					
Grad der Zielerreichung					
Kostenklasse	5	Niedrig		X	
	4	Mittel			
	3	Hoch			
	2	Sehr hoch			
	1				
	I	II	III	IV	V
Wirkungsklasse					

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Im Rahmen des VEP wurde für den neuen Haltepunkt ein Potenzial von täglich 2.000 Ein-/ Aussteigern berechnet (Annahme: davon 50% neue Fahrgäste) - Die Annahme entspricht einer Reduzierung um ca. 750 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Umsetzung der Maßnahme nur im Rahmen eines Brückenneubaus durch die DB möglich - Die Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof steht in Privateigentum. Die Stadt sollte sich um den Erwerb der notwendigen Grundstücksflächen bemühen, damit ihre Handlungsfähigkeit im Falle einer anstehenden Brückenerneuerung gewährleistet ist und keine Enteignung oder nachträglicher Erwerb notwendig wird.
Umsetzungshemmnisse
Die Gleisgeometrie lässt aktuell die Anlage eines Bahnsteigs nicht zu (zu enger Bogen)

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 1 Neuerschließung durch Bus (Linie 20) über Kommodore Johnsen Blvd., Kommodore Ziegenbein Allee und Eduard Suling Str.



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

- Ö8a Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling Straße
- Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Entwicklungen im Bereich der „Weichen Kante“ (am Wendebecken) mit den Schwerpunkten Wohnungsbau, Einzelhandel, Naherholung und Freizeit machen eine Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV erforderlich, um eine nachhaltige, nichtmotorisierte Nahmobilität zu sichern auch in Verbindung mit den benachbarten Stadtteilen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verlegung/Verlängerung der Linie 20 bis zur Hafenkante über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling-Str.
- Inbetriebnahme 2 neuer Bushaltestellen: Hst. Ehrenfelsstraße und Hst. Hafenkante
- Verdichtung des Taktes zwischen Messe und Hafenkante auf 15 Minuten zwischen 5 und 20 Uhr bei prognostizierter Vollentwicklung der Überseestadt im Jahr 2030

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	13			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	26			
Wirkungsklasse: III				

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	1,0
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,7
Kostenklasse: 4	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

5					
4	Niedrig				
3		Mittel			
2			Hoch		
1				Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V

Kostenklasse

Wirkungsklasse

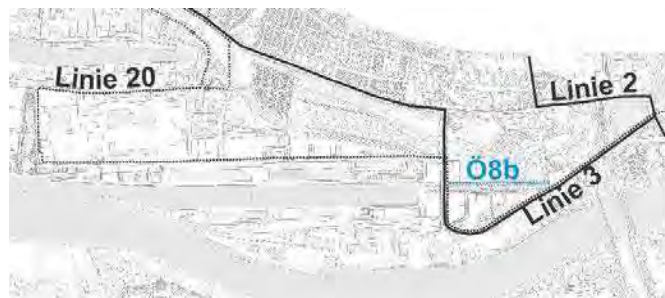
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
Maßnahme entspricht Basisszenario
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Ab April 2017 Realisierung der Maßnahme zunächst über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee, Herzogin-Cecilie-Allee, Birkenfelsstr. und Eduard-Suling-Str durch die BSAG im 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen 6 - 9 Uhr und 15 - 19 Uhr
Umsetzungshemmnisse
Genaue Streckenführung im Bereich der Hafenkante erfolgt in Abhängigkeit der Gebietsentwicklung und der zur Verfügung stehenden Straßeninfrastruktur

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.8_2 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecke Am Kaffee Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

Ö8b Am Kaffee-Quartier/
An der Reeperbahn

..... Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrt-richtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
 - Am Kaffee-Quartier: Verkehr Richtung Innenstadt
 - An der Reeperbahn: Verkehr Richtung Hafenkante
- Neuerschließung im Kaffeequartier mit einer neuen Haltestellen
- Weitere Bedienung der Haltestellen Konsul-Smidt-Str und Eduard-Schopf-Allee, Wegfall der Haltestelle Europahafen auf der Linie 20



Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6			
Wirkungsklasse: I			Kostenklasse: 2	

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,62
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,066

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	
5	
4	Niedrig
3	Mittel
2	X
1	
	I II III IV V
	Wirkungsklasse
	Sehr hoch

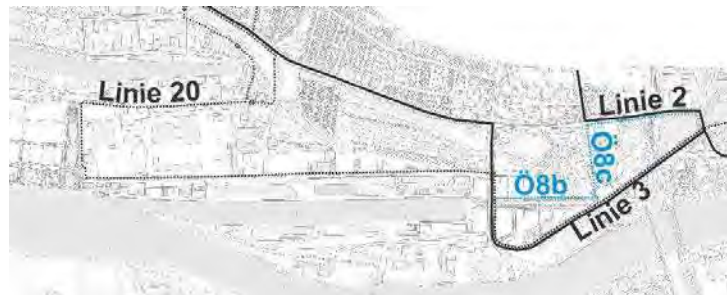
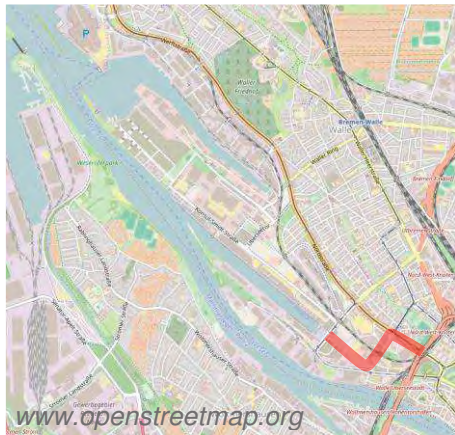
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 - Durch Umsetzung der Maßnahme wird der Stau auf der Straße Auf der Muggenburg nicht vollständig und damit wirksam umgegangen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung - Die Umsetzung der Maßnahme Ö.8_2 könnte als Übergangslösung bis zur Umsetzung der Maßnahme Ö.8_3 aufgenommen werden (schrittweise Umgewöhnung der Fahrgäste an die neue Verkehrssituation)
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 3 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans Böckler Str. – Am Kaffee Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

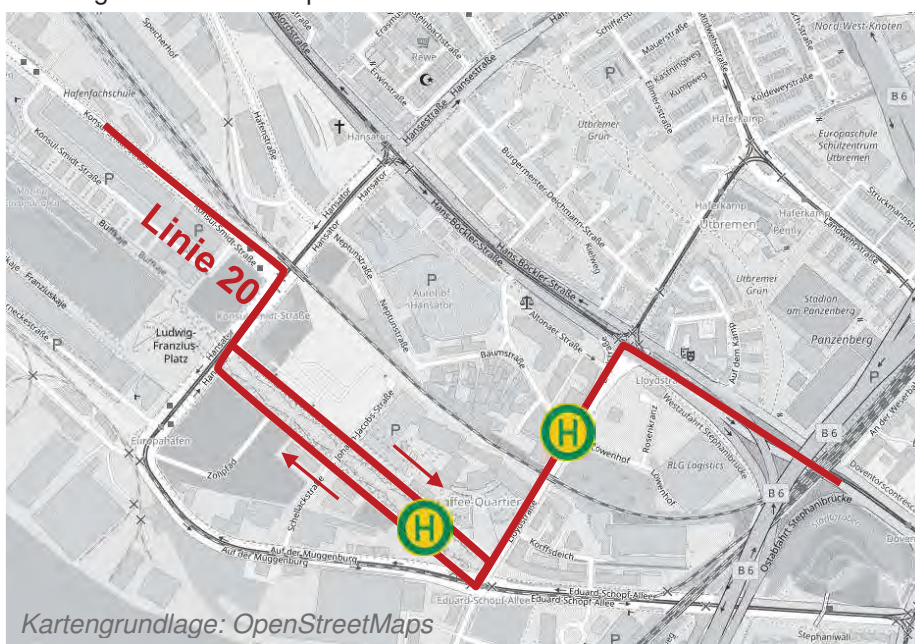
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
- Ö8c Lloydstraße/Hans-Böckler-Str.
- Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrt-richtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/ An der Reeperbahn (Teilstrecke Ö8b), weiter über Lloydstraße und Hans-Böckler-Str. (Teilstrecke Ö8c) Richtung Hbf.
- Neuerschließung im nordöstlichen UG mit insg. 2 neuen Haltestellen (eine im Haltestellenbereich der Hst. Eduard-Schopf-Allee, Nutzung des bestehenden stadtauswärtigen Haltesteigs)
- Wegfall der Hst. Europahafen auf der Linie 20



Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18			
Wirkungsklasse: III		Kostenklasse: 2		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,904
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,094

Kosten-Wirkungs-Matrix																																					
Grad der Zielerreichung																																					
Kostenklasse	<table><tr><td>5</td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td>Mittel</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td>Hoch</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td>Sehr hoch</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Niedrig					4		Mittel				3			Hoch			2				Sehr hoch		1							I	II	III	IV	V
5	Niedrig																																				
4		Mittel																																			
3			Hoch																																		
2				Sehr hoch																																	
1																																					
	I	II	III	IV	V																																
Wirkungsklasse																																					

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Aufhebung des Linksabbiegeverbot am Kaffee-Quartier/Lloydstr. erforderlich - LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung
Umsetzungshemmnisse
Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

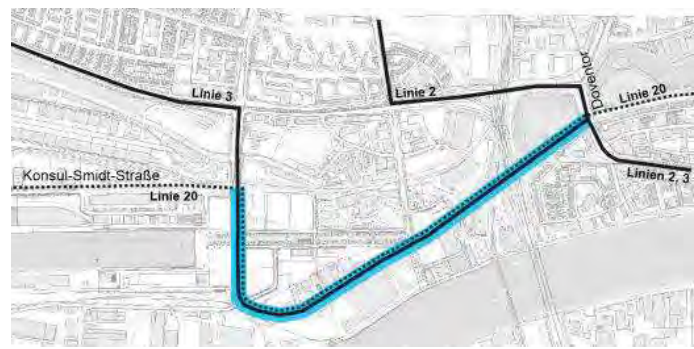
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.8 4

Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3



Quelle: radiobremen.de



Ö8.4 - gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20

Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Steigerung der Qualität und Zuverlässigkeit im Betriebsablauf der Linie 20
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Führung der Linie 20 zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße und der Straße Auf der Muggenburg bis zur Zufahrt Doventorstraße im Gleisbereich der Linie 3
- Umrüstung der Gleistrasse und der Haltestellen auf Gemeinschaftsbetrieb Bus und Straßenbahn
- Anpassung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Straße Auf der Muggenburg
- Umbau des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße/ Hansator

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	11		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	6,8*
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,23*
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22		Kostenklasse: 3	
Wirkungsklasse: III		* Zusätzlich zu Ö.8_5, Ö.10		

Kostenklasse	5	4	3	2	1
	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch	
	I	II	III	IV	V
	Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_5 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird - Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt - Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
- Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg - Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (Alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden.
Umsetzungshemmnisse
Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Weitere Kriterien			
Zielkonflikte			
Keine bekannt			
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)			
- Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird - Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt - Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario - Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag			
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)			
- Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg - Evtl. Schulung Fahrpersonal notwendig - Evtl. Anpassung Betriebshofausrüstung notwendig - Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden. - In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung sind ergänzende Angebotsanpassungen analog Ö.4_2 (z. B. Verlängerung der Buslinie 26 bis Weiche Kante) zu prüfen. - In Verbindung mit den Planungen zur Maßnahme Ö.8_5 wird eine Machbarkeitsuntersuchung für eine langfristige Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (Verweis zu Ö.4_2 und Ö.5) empfohlen, um mögliche vorbereitende Arbeiten hierfür bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern.			
Umsetzungshemmnisse			
- Ggf. Grunderwerb im Bereich der Busspuren erforderlich - Ggf. Entfall von Flächen für den Ruhenden Verkehrs in der Straße Am Wall			
Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
Umsetzungshorizont			
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufnahme der Maßnahme im Szenario			
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation
Keine Aufnahme			

Nr. Ö.9 Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße



Handlungsbedarf

- Durch das nicht mögliche Linksabbiegen von der Straße Überseetor auf die Nordstraße verkehrt die Buslinie 20 im derzeitigen Zustand in zwei unnötig getrennten Linienwegen (umwegiger Verlauf)
 - über Emder Str. - Cuxhavener Str. Richtung Hohweg
 - über Überseetor Richtung Hauptbahnhof

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseetor auf die Nordstraße
- Busbeschleunigung und einheitlicher Verlauf der Buslinie 20 in beiden Richtungen
- Ausbau Busüberfahrt über Gleise erforderlich mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes

Bewertung

Wirkungsklasse

Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	4		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß
	X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	5		

Wirkungsklasse: I

Kostenklasse

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	0,45
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,013

Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung

Kostenklasse	5	Niedrig				
	4					
	3	Mittel				
	2					
	1	X				
	I	II	III	IV	V	
		Wirkungsklasse				

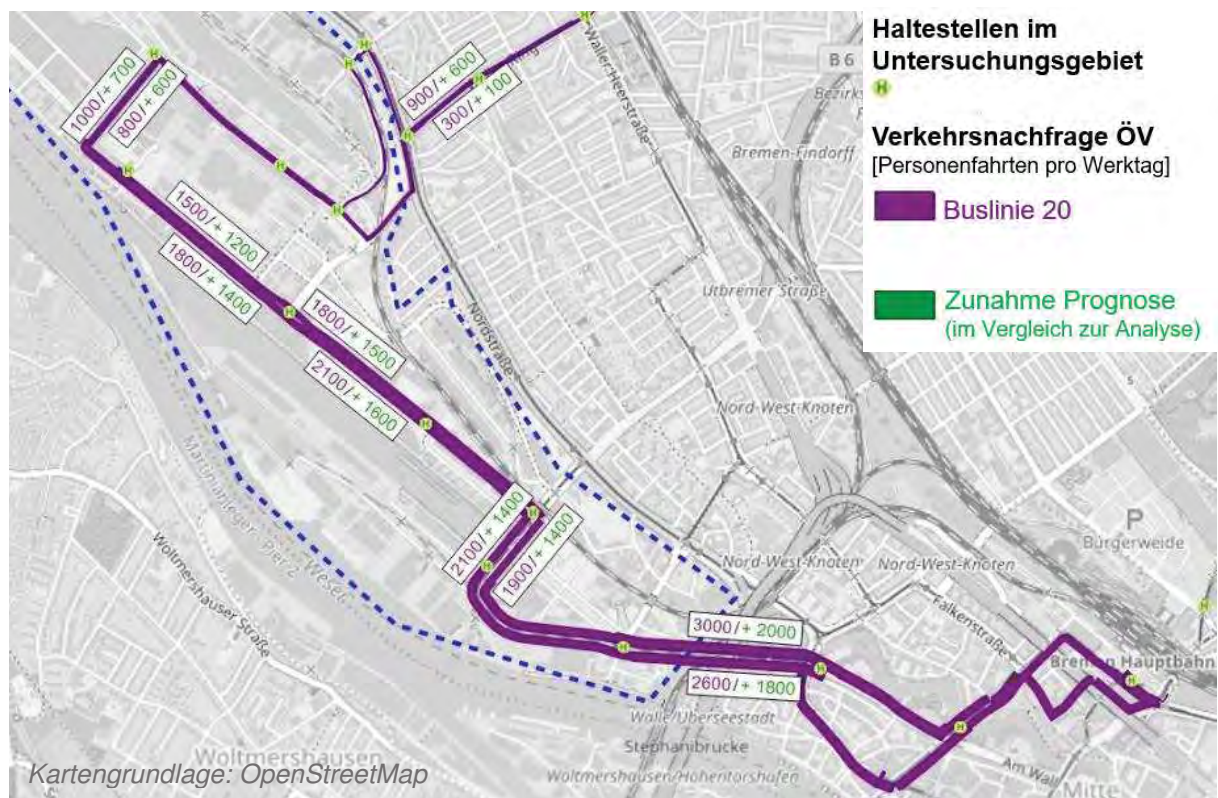
Weitere Kriterien
Zielkonflikte Wegfall der Ein-Richtungs-Haltestelle Cuxhavener Straße
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Keine oder nur sehr geringe Änderungen aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme zu erwarten
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Anlegen der Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Str. notwendig
Umsetzungshemmnisse Prüfung des Straßenquerschnitts Nordstraße sowie vertiefende verkehrstechnische Untersuchung zum KP erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20



Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basisszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/ Kapazitätserhöhung auf der Buslinie 20
→ bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 30-min-Takt

Nr. Ö.11 Buserschließung der Stephanihalbinsel durch zusätzliche Linie



Ö11 - Neuerschließung Stephanihalbinsel durch Bus

Ö11 Stephanikirchenweide

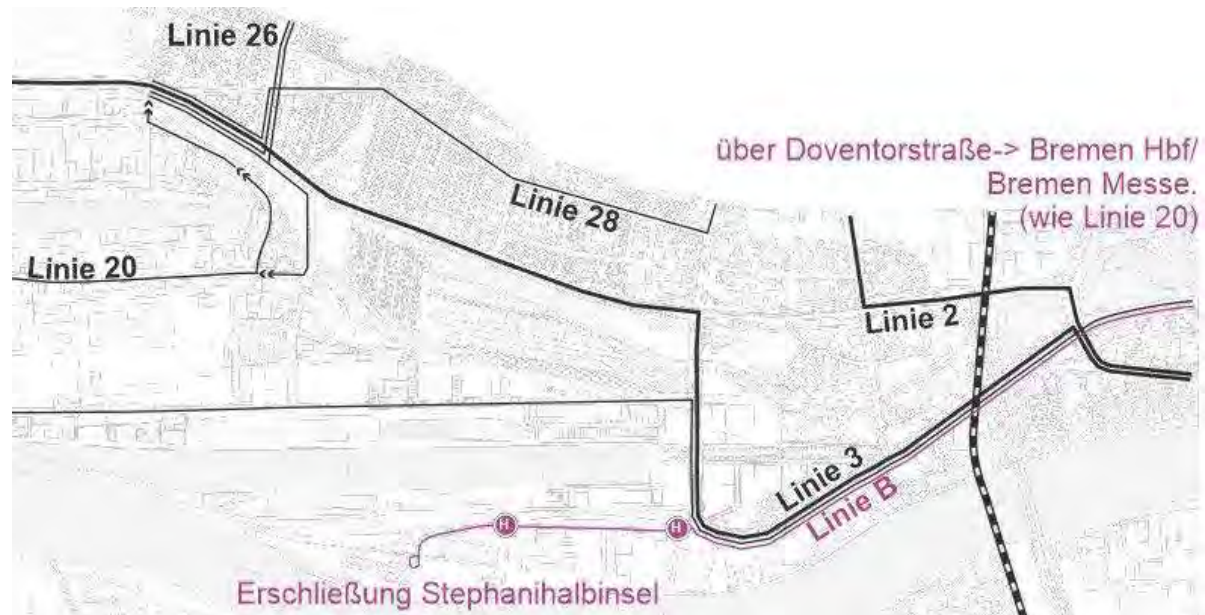
..... Buserschließung Bestand

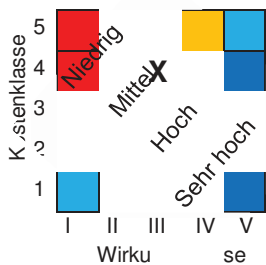
Handlungsbedarf

- Nach Aufgabenstellung Prüfung einer zusätzlichen Buslinie
- Anlass bietet die prognostizierte Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sowie die derzeitige bestehende Erschließungslücke (fehlende Anbindung an die Innenstadt)

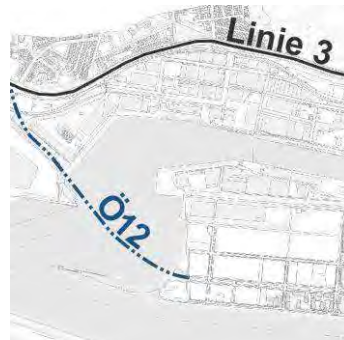
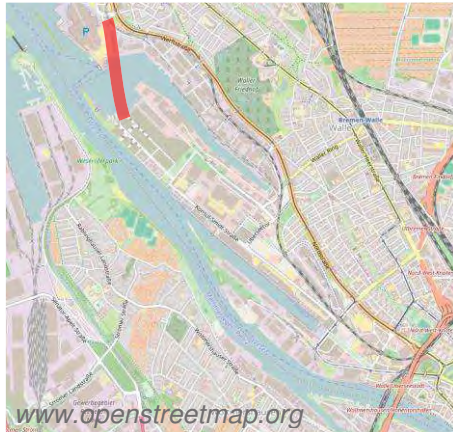
Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Etablierung einer neuen Buslinie B zur Erschließung der Stephanihalbinsel unter Einsatz von einem Bus im 30-min-Takt
- Neuerschließung mit vorläufig 2 neuen Haltestellen (Anzahl der Haltestellen abhängig von der Gebietsentwicklung)



Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	0,7	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,4	
Wirkungsklasse: III		Kostenklasse: 4		
Weitere Kriterien				
Zielkonflikte				
Die Maßnahme wird erst im Zuge der Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sinnvoll auszugestalten und zu bewerten sein, da die derzeitige Situation (MIV-affines Gewerbe ansässig) keine weitere ÖV-Erschließung veranlasst				
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)				
- Im derzeitigen Zustand sind die verkehrlichen Potenziale nicht sinnvoll zu bewerten - Die Stichstrecke auf der Stephanihalbinsel bietet alternativ Potenziale für eine Teststrecke für autonomes Fahren als Zubringerlinie zur Straßenbahn				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
Die Sinnhaftigkeit bei Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen ist zu prüfen (ÖV-Erschließung über Hst. Schuppen I) → Abhängigkeit zu Maßnahme Ö.10 (Taktverdichtung Bus)				
Umsetzungshemmnisse				
Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen sowie Gebietsentwicklung				
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig mittel hoch sehr hoch				
Umsetzungshorizont				
kurzfristig mittelfristig langfristig				
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme				

Nr. Ö.12 Hafenquerung via Seilbahn



Ö12 - Innovation

Ö12 Hafenquerung via Seilbahn

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Hafenquerung via Seilbahn mit den Stationen Überseestadt/Weiche Kante und Gröpelingen/Use Aksen
- Verknüpfung der Buslinie 20 und Straßenbahnlinie 3
- Bau von 2 Masten notwendig, um Schiffquerung zu ermöglichen

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30			
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 5		

Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Investitionskosten	15
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,5

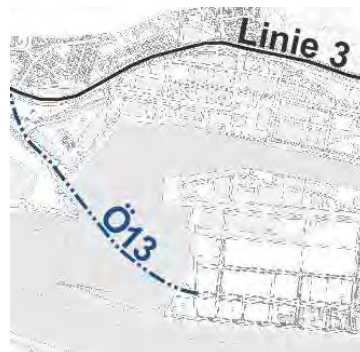
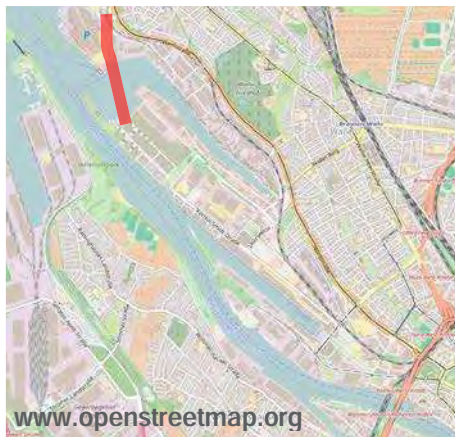
Kosten-Wirkungs-Matrix																																					
Grad der Zielerreichung																																					
Kostenklasse	<table><tr><td>5</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>X</td><td>Blue</td></tr><tr><td>4</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>3</td><td>Red</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>2</td><td>Yellow</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td>1</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td><td>Blue</td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr></table>	5	Red	Yellow	Blue	X	Blue	4	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	3	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue		I	II	III	IV	V
5	Red	Yellow	Blue	X	Blue																																
4	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue																																
3	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue																																
2	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue																																
1	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue																																
	I	II	III	IV	V																																
	Wirkungsklasse																																				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante bestehen nach Auskunft der Projektgruppe Überseestadt nicht - Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) - Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters der Seilbahn als Freizeitziel
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) - Bestmögliche Anbindung an das BSAG-Netz - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Seilbahnbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Seilbahnbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung
Umsetzungshemmnisse - Zuverlässiger Betrieb bei hohen Windstärken erforderlich - Da die Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Seilbahnbetrieb nicht sinnvoll. Die Maßnahme kann allerdings als Alternative betrachtet werden, falls die Umsetzung der Brücke nicht zustande kommt.

Priorität (Grad der Zielerreichung)				
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Umsetzungshorizont				
kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme*

* Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Verstärkung des Fährverkehrs über das Wendebecken besteht ein weiterer Prüfbedarf über die Realisierung einer alternativen Verbindung via Seilbahn

Nr. Ö.13 Hafenquerung via Amphibienbus



Ö13 - Innovation

Ö13 Hafenquerung via Amphibienbus

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbindung zwischen Gröpelingen und Überseestadt als Pendelverkehr (dadurch geringerer Fahrzeugbedarf als bei Integration in eine Linie)
- Bedienung unter Einsatz von einem Amphibienbus mit 2 Personen Besatzung (+1 Bus Reserve)
- Verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Bushaltestelle Hafenkante zu Haltestelle Use Akschen → direkte Verbindung zum ÖV-Netz
- Verkehrt im VBN-Tarif

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	Investitionskosten	1,40
		X	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,05
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30		Kostenklasse: 5	
Wirkungsklasse: IV				

Kosten-Wirkungs-Matrix					
Grad der Zielerreichung					
Kostenklasse	5	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
	4				
	3				
	2				
	1				
	I	II	III	V	V
Wirkungsklasse					

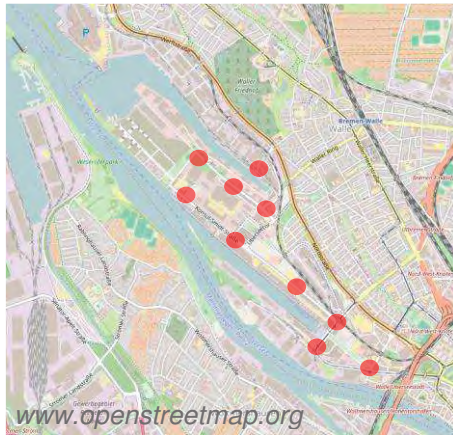
Weitere Kriterien
Zielkonflikte - Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.12 (Seilbahn) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Amphibienbusbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet - Der Amphibienbusbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung - Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlage eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) - Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters des Amphibienbusses als Freizeitziel und der direkten Verknüpfung mit dem Straßennetz
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) - Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) - BSAG-Personal mit Schifffahrtsberechtigung erforderlich
Umsetzungshemmnisse - Keine bekannt - Da Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Betrieb einer Amphibienbuslinie nicht sinnvoll.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. Ö.14 Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Haltestellen



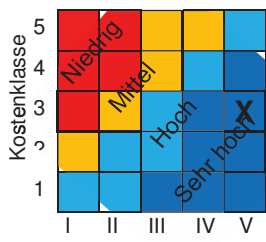
Handlungsbedarf

- Thema Barrierefreiheit ist innerhalb der Qualitätsanforderungen an Haltestellen des VBN verankert



Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Die insgesamt 3 Straßenbahnhaltestellen + 10 Bushaltestellen des UG werden auf ihre Barrierefreiheit geprüft und ggf. baulich umgestaltet

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	12	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein mittel groß	Investitionskosten	2,0	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	36	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,19	
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 3		

Weitere Kriterien
Zielkonflikte Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) Keine oder nur sehr geringen Nachfragewirkungen zu erwarten
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) Keine bekannt
Umsetzungshemmnisse Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig/ Daueraufgabe

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. M.1 Ausweitung des gewerblich betriebenen Carsharings



www.cambio-carsharing.de



Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In einzelnen Baufeldern der Hafenkante wurden Carsharing Fahrzeuge im Zuge einer Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze realisiert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

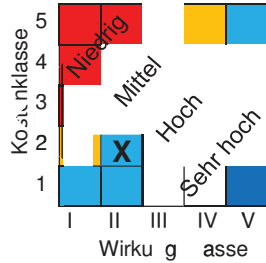
- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen auf die Überseestadt auszudehnen.
- Dabei sind insbesondere die hochverdichteten Bereiche Hafenkante, Europahafen und Weserterminal potentielle Anwendungsgebiete.
- Im Innovationsgebiet Überseestadt ist dabei auch die Bereitstellung von elektrisch betriebenen Car-Sharing-Fahrzeugen zu fördern.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12			
Wirkungsklasse: II				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	250
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	35
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung



Kostenklasse

Wirkungasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.2 Einrichtung von Mobilpunkten

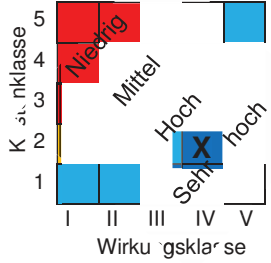


Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In Bremen wurde das Modell der Mobilpunkte bereits mehrfach erfolgreich angewendet. An diesen Punkten werden Angebote des ÖPNV, Carsharing und des Radverkehrs verknüpft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Netz der Mobilpunkte auf die Überseestadt auszuweiten.
- Es sind ausreichend aufkommensstarke Punkte im Untersuchungsgebiet zu identifizieren. Aus heutiger Sicht könnten beispielsweise die Haltestellen Silbermannstraße, Schuppen III, Konsul-Smidt-Straße, Europahafen und Eduard-Schopf-Allee für die Einrichtung von Mobilpunkten infrage kommen.
- Die Parkplätze Silbermannstraße und Überseestadt (Konsul-Smidt-Straße) bieten sich als erste Ansatzpunkte für eine konzeptionelle Weiterentwicklung zum Mobilitätshaus an. In diesem Ansatz werden neben Pkw, ÖPNV und Leihrad z. B. auch Elektrofahrzeug-Ladestationen, Paketstationen und/oder lokale Hubs von Zustelldiensten an einem Standort konzentriert.

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	300	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	30	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30	Kostenklasse: 2		
Wirkungsklasse: IV				

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
keine	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
keine	
Umsetzungshemmnisse	
keine bekannt	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.3

Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zur Erschließung der Halbinseln in der Tiefe



Leihstation in Leipzig [nextbike.de]

Handlungsbedarf

- Die ehemalige Nutzung der Entwicklungsgebiete der Überseestadt als Hafenflächen begründet ihre verkehrlich ungünstige Ausformung als Halbinseln. Derartige Halbinseln sind insbesondere für den ÖPNV ungünstig zu erschließen.
- Es sollen daher Ansätze aufgezeigt werden, wie die Erschließung der Halbinseln mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln verbessert werden kann.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wurde betrachtet, inwiefern ein Fahrradverleihsystem, das sich auf die Überseestadt beschränkt geeignet ist, Erschließungslücken im ÖPNV zu reduzieren.
- Dazu wurde unterstellt, dass in den wenig erschlossenen Halbinsellagen der Hafenkante und südlich des Europahafens Fahrradverleihsysteme angeboten werden.
- Die Maßnahme ist als Alternative zu den Straßenbahnverlängerungsoptionen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5 und den Buserschließung Ö.8_1 und Ö.11 zu sehen. Außerdem würde eine Fuß- und Radwegbrücke über den Europahafen bereits Erschließungsdefizite südlich des Europahafens reduzieren.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
		X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20			
Wirkungsklasse: III				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	50
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	45
Kostenklasse: 2	

Kosten-Wirkungs-Matrix	
Grad der Zielerreichung	
Kostenklasse	Grad der Zielerreichung
5	Niedrig
4	Mittel
3	Hoch
2	Sehr hoch
1	
	I II III IV V
	Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. Der Beitrag der Maßnahme M.3 hierzu dürfte aufgrund der hohen Zugangsbarrieren (hoher Fahrradbesitz in Bremen, Fahrradfahrt für nur wenige 100m bis zur Haltestelle mit Ausleih- und Abgabevorgang u.U. zu umständlich) verschwindend gering sein.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
Abhängig bzw. alternativ zur Umsetzung von Straßenbahnverlängerungen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5, den Buserschließungen Ö.8_1 und Ö.11 und der Brücke Europahafen R.4 zu sehen
Umsetzungshemmnisse
- Umsetzung als Lösung nur in der Überseestadt als schwierig einzuschätzen. Gesamtstädtisches Fahrradverleihsystem wurde jedoch politisch abgelehnt. - Da eine bessere Erschließung der Hafenkante durch Bus und/ oder Straßenbahn im Maßnahmenkonzept und die Brücke Europahafen empfohlen wird, ist eine Umsetzung von M.3 nicht erforderlich.

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont			
<table><tr><td>kurzfristig</td><td>mittelfristig</td><td>langfristig</td></tr></table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.4	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement Überseestadt
	 Modul 1: "Motivation" Modul 2: "Einbeziehung der MitarbeiterInnen"  Modul 3: "Erhebung und Analyse des IST-Zustandes" Modul 4: "Abschätzung der Potentiale für Umwelt und Transportationalisierung"  Modul 5: "Zielfestlegung" Modul 6: "Ausarbeitung der Maßnahmenbündel"  Modul 7: "Umsetzung der Maßnahmen" Modul 8: "Evaluierung"  Modul 9: "Dauerhafte Implementierung" Modul 10: "Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit" www.stuttgart.de Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement

Handlungsbedarf

- Das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten in der Überseestadt stellt einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrsaufkommens dar.
- Es sollen Ansätze aufgezeigt werden, mit denen das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gelenkt werden können.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter dem Dach einer Standortverwaltung umzusetzen.
- Im Rahmen des Mobilitätsmanagement sollten ortspezifische Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens umgesetzt werden. Klassischerweise sind dies beispielsweise:
 - die Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsangeboten allgemein und spezifisch auf Basis individueller Anforderungen
 - die Bereitstellung eines Jobtickets (durch die Dachorganisation können hier auch kleinere Firmen angesprochen werden, für die der Aufwand hierfür zu hoch wäre)
 - ggf. Weiterentwicklung der Jobtickets zu Stadtkarten/ Mobilitätskarten, in denen weitere Mobilitätsangebote gebündelt werden können (auf gesamtstädtischer Ebene zu prüfen)
- Eine Standortverwaltung könnte zudem mit Know-How und Organisation bei der Einrichtung von Infrastrukturen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel helfen. Hier geht es z.B. um den Ausbau von betriebseigenen Fahrradabstellanlagen, Modelle zur Flexibilisierung von Arbeitszeiten und Möglichkeiten zur Nutzung eines betriebseigenen oder betriebsübergreifenden Fahrradfuhrparks.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10			
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	X	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30			
Wirkungsklasse: IV			Kostenklasse: 4	

Kosten-Wirkungs-Matrix						
Grad der Zielerreichung						
Kostenklasse	5	Red	Yellow	Yellow	Blue	
	4	Niedrig	Red	Yellow	Blue	
	3	Red	Mittel	Blue	Blue	
	2	Yellow	Blue	Blue	Blue	
	1	Blue	Blue	Blue	Blue	
		I	II	III	IV	V
		Wirkungsklasse				

Weitere Kriterien
Zielkonflikte keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) - Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) keine
Umsetzungshemmnisse Umsetzungserfolg hängt von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen.
Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

Nr. M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro Pkw

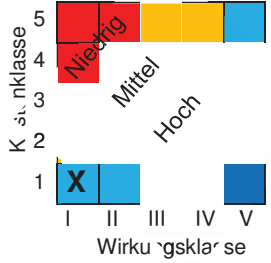


Handlungsbedarf

- Zur Reduktion des Ausstoßes von Luftschadstoffen und zur Reduktion des Verkehrslärms wird bereits seit Jahren der Elektromotor als innovative Antriebsquelle für Pkw gefördert.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird als wichtiger Baustein für die Etablierung der Elektromobilität gesehen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektro-Pkw in der gesamten Überseestadt anzubieten.
- Perspektivisch sollten Ladesäulen flächendeckend vorgesehen werden. Anfangs sollte sich die Aufstellung der Ladesäulen an aufkommensstarken Punkten konzentrieren: z.B. Nachrüsten auf/in bestehenden Parkplätzen/ Parkhäusern, Südende Europahafen, entlang der Konsul-Smidt-Straße, Hafenkante, Stephanitorsbollwerk, Kaffeequartier

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	3	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	100	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	19	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	4	Kostenklasse: 1		
Wirkungsklasse: I				

Weitere Kriterien	
Zielkonflikte	
Die Förderung der Pkw-Elektromobilität verringert zwar Luftschadstoffe und Verkehrslärm, trägt jedoch nicht zu einer Entlastung des Verkehrsnetzes in Bezug auf Verkehrsmenge und fürs Parken beanspruchter Raum bei.	
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)	
- Die Förderung der Pkw-Elektromobilität dürfte keinen Effekt auf die Verkehrsmengen in der Überseestadt haben. - Positive Effekte werden im Bereich Luftschadstoffausstoß und Verkehrslärm gesehen.	
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)	
Die Aufstellung von Ladeinfrastruktur ist in Verknüpfung zur Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Mobilitätshäusern zu sehen.	
Umsetzungshemmnisse	
keine bekannt	

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

Nr. M.6

Aufbau von Ladeinfrastruktur und Abstellboxen für Elektrofahrräder



Handlungsbedarf

- Die Entwicklung von Elektrofahrrädern stellt einen großen Fortschritt im Bereich des Radverkehrs dar. Mit ihnen kann es gelingen zukünftig auch längere Fahrtstrecken auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken. Darüber hinaus nimmt die Bedeutung von Wind und Steigungen als Barrieren des Radverkehrs ab.
- Wenngleich Elektrofahrräder vorrangig im privaten Umfeld geladen werden (zu Hause oder in der Arbeitsstätte), wird dem Ausbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle in der Wahrnehmbarkeit dieser Mobilitätsoption eingeräumt.
- Darüber hinaus werden an Abstellmöglichkeiten für Elektrofahrräder erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Fahrradboxen können diese Anforderungen weitgehend befriedigen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrräder und sichere Abstellboxen in der gesamten Überseestadt anzubieten. Dabei sind hochverdichtete und belebte öffentliche Räume zu bevorzugen.
- Standorte könnten beispielsweise sein: Südende Europahafen, Weiche Kante, Waller Stieg, Hochschule für Künste, Stephanitorsbollwerk. Auch eine Konzentration an den geplanten Mobilpunkten bzw. in den Mobilitätshäusern bietet sich an.
- Abstellboxen sollen derart im öffentlichen Raum eingeordnet werden, dass Sie sowohl täglichen Nutzern mit hochwertigen Fahrrädern zur Verfügung stehen als auch Touristen, die hier ihr Fahrrad mit Gepäck abstellen wollen.

Bewertung				
Wirkungsklasse			Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren			6	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß	
	X			
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)			8	
Wirkungsklasse: I				

Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Investitionskosten	50
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13
Kostenklasse: 1	

Kosten-Wirkungs-Matrix

Grad der Zielerreichung

Kostenklasse

Wirkungsklasse

Weitere Kriterien
Zielkonflikte
keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. - Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 550 Kfz-Fahrten je Tag.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
keine
Umsetzungshemmnisse
keine bekannt

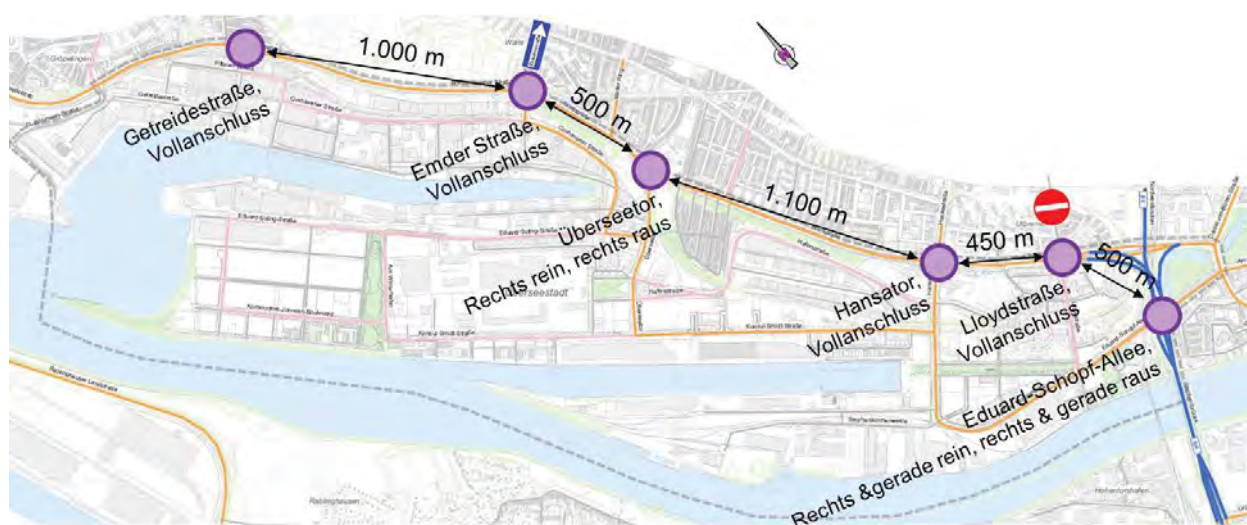
Priorität (Grad der Zielerreichung)
niedrig mittel hoch sehr hoch

Umsetzungshorizont
kurzfristig mittelfristig langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme

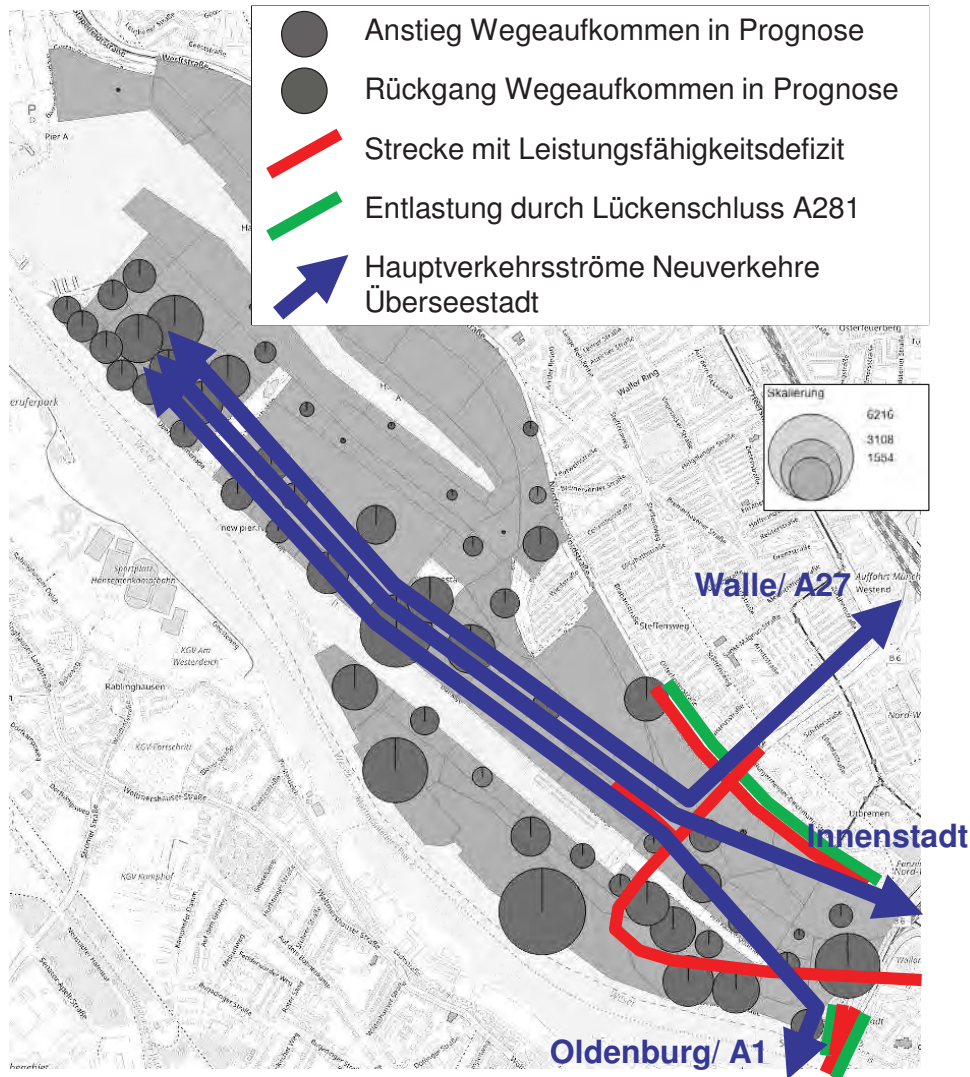
Anlage 10: Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße – Variantenvergleich der Maßnahmen S.8 Neubau Anschluss Hafenstraße und S.9 Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Hafenstraße

In den Analysen zum Verkehrskonzept wurde festgestellt, dass sich Anbindungen der Überseestadt an die Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße vor allem im südlichen Bereich der Überseestadt befinden. die folgende Grafik verdeutlicht die Lage der Anschlusspunkte.



Grafik: Bestand: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

Es hat sich gezeigt, dass innerhalb der Überseestadt insbesondere im Bereich des Europahafens und des Weserufers mit den stärksten städtebaulichen Entwicklungen und damit mit den stärksten Verkehrszuwächsen zu rechnen ist. In Überlagerung mit dem bestehenden Straßennetz führte dies in der Basisprognose des Verkehrsmodells zu einem erheblichen Anstieg der Verkehre von der Hans-Böckler-Straße über das Hansator zur Konsul-Smidt-Straße und weiter bis zu Hafenkante. Dies überlagert sich mit bereits bestehenden Leistungsfähigkeitsdefiziten im südlichen Bereich der Überseestadt. Parallel zur Entwicklung der Überseestadt ist beabsichtigt im Jahr 2018 mit dem Bau des Wesertunnels im Zuge der A281 zu beginnen. Bei Verkehrsfreigabe dieser Strecke (spätestens 2024) ist im Umfeld der Überseestadt – insbesondere auf der Hafenrandstraße – mit einem signifikanten Rückgang der Verkehrsmengen zu rechnen. Gleichzeitig werden im Untersuchungsgebiet selbst wenig relevante Potentiale zur Erweiterung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesehen, sodass mittelfristig das Ziel erreicht werden soll, Verkehre aus der südlichen Überseestadt auf die Nordstraße zu verlagern.



Grafik: Neue Verkehrsströme aus Entwicklungsschwerpunkten der Überseestadt überlagert mit dem bestehenden Straßennetz

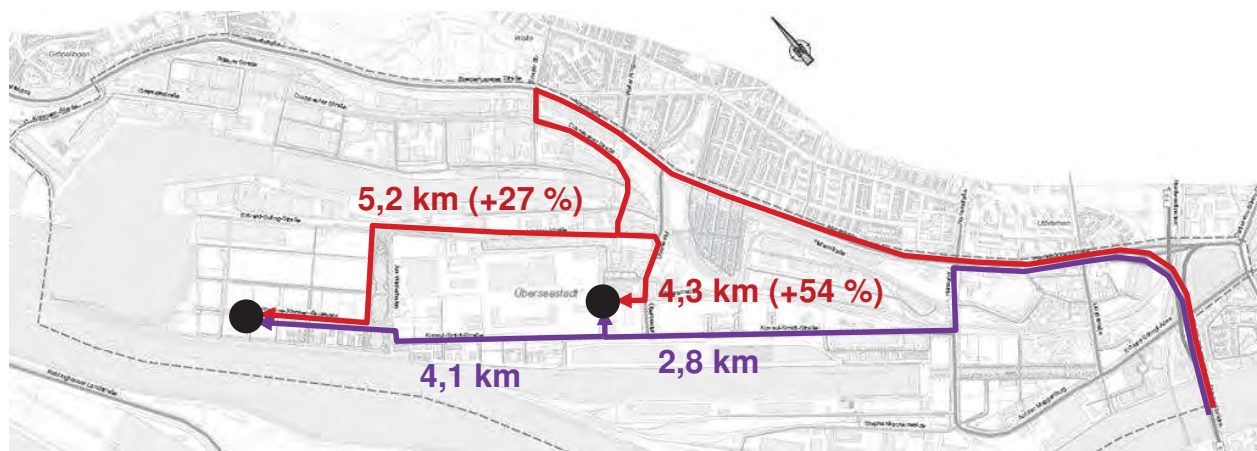
Im Rahmen der Maßnahmenfindung wurden daher mögliche Knotenpunkte identifiziert, an denen eine zusätzliche Anbindung der Überseestadt durch eine Kreuzung, an der alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind, ermöglicht werden kann. Die beiden in der Arbeitsgruppe favorisierten Lösungsansätze Neubau eines Knotenpunkts Hafenstraße/ Nordstraße (S.8) und Vollausbau des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße (S.9) sollten durch den Gutachter einem Variantenvergleich unterzogen werden. Dabei sollte auch eine Variante betrachtet werden, bei der beide Maßnahmen umgesetzt werden. Außerdem ist die bestehende Route über die Emder Straße betrachtet worden.

Wesentliches Ziel eines zusätzlichen Anschlusses der Überseestadt an die Nordstraße war die verkehrliche Entlastung der Straßenzüge in der südlichen Überseestadt bzw. einer deutlichen Begrenzung der Verkehrszuwächse aufgrund der weiteren Gebietsentwicklung. Hiervon sollen insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator und die Eduard-Schopf-Allee profitieren, die sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte bereits heute als kritisch erwiesen haben. Differenzdarstellungen, welche

die Verkehrsbelastungen mit und ohne Maßnahme im Prognosefall zeigen, erlauben eine Bewertung der erreichbaren Verkehrsverlagerungen.

Emder Straße

Mit der Emders Straße besteht bereits ein Anschluss der nördlichen Überseestadt an die Hafenrandstraße an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Allerdings befindet sich dieser Anschluss noch nördlich des Hafenbeckenendes des Holz- und Fabrikenhafens wodurch die Route über die Emders Straße als relativ umständlich empfunden wird (viele Abbiegevorgänge) und zudem mit erheblichen Umwegen verbunden ist. Die folgende Grafik fasst die Umwege und prozentuale Routenverlängerung von der Stephanibrücke zu zwei ausgewählten Entwicklungsschwerpunkten der Überseestadt dar.



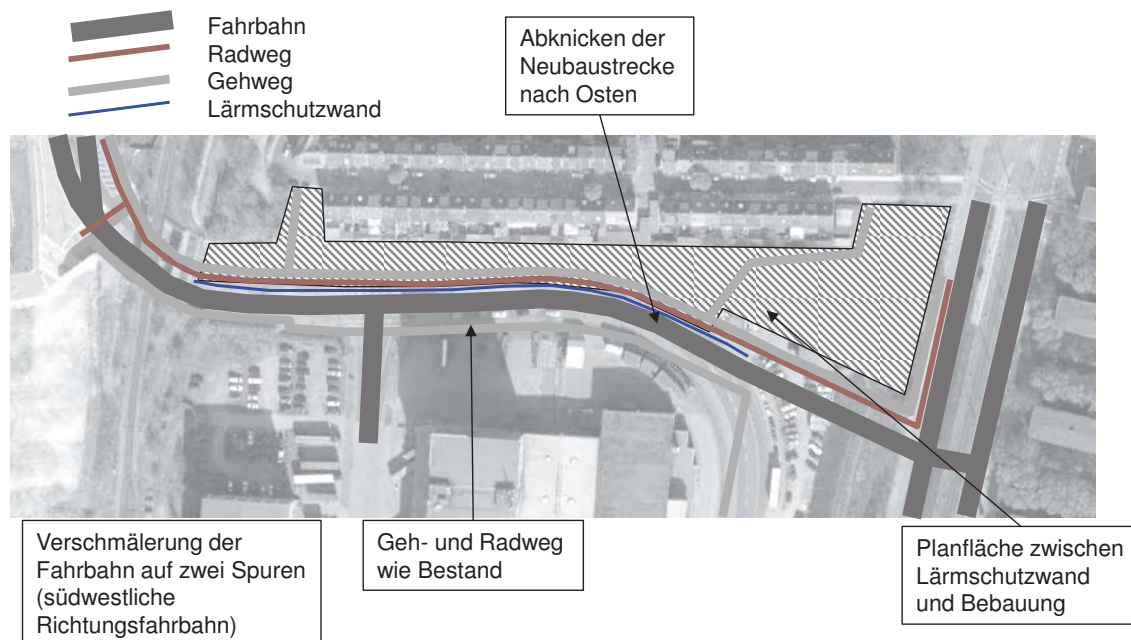
Grafik: Routenlängen zum Großmarkt und zur Hafenkante über Hansator und Emders Straße im Vergleich

Im Ergebnis der Routenanalyse und in Auswertung der Basisprognose des Verkehrsmodells ist erkennbar, dass die Emders Straße für die stark zunehmenden Verkehre zur nördlichen Überseestadt nur im geringen Maß als Alternative angenommen wird. Es werden hier auch keine Maßnahmen gesehen, welche die Akzeptanz erheblich steigern könnten, wenngleich eine bauliche Aufwertung der Emders Straße aufgrund deren ungenügenden Zustands angezeigt erscheint. Ein solcher Ausbau ist aus Sicht der Routenakzeptanz und der Leistungsfähigkeiten jedoch eher mit dem Status quo gleichzusetzen. Am Ende dieser Anlage 10 wird auf die Folgen eines Nicht-Umsetzens einer der folgenden Maßnahmenansätze eingegangen, dies entspricht im Wesentlichen einer Stärkung der Emders Straße.

S.8 Anschluss der Hafenstraße

In dieser Maßnahme wird im Bereich der Kurve der Hafenstraße in der Nähe der Heimatstraße eine Direktverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße hergestellt, indem die von Südwesten kommende Hafenstraße gerade auf die Nordstraße aufgebunden wird. Der südöstliche Ast der Hafenstraße wird untergeordnet angebunden. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage am neu entstehenden Knotenpunkt zwischen Hafenstraße und Nordstraße erforderlich sein. Im

Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann.



Grafik: Ideenskizze eines Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Für den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße sind Flächen erforderlich, die derzeit noch durch ein Unternehmen belegt sind.
- Die Ergänzung zusätzlicher Abbiegespuren auf der Nordstraße sollte aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht zulasten der Straßenbahngleise im Mittelstreifen erfolgen. Es sollte stattdessen geprüft werden, ob die erforderlichen Flächen in den Seitenbereichen der Fahrbahnen gefunden werden können.
- Es sollte gewährleistet werden, dass die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle „Elisabethstraße“ südlich der Elisabethstraße erhalten bleibt.
- Der Neubauabschnitt sollte möglichst weit von der Bebauung an der Heimatstraße abrücken. Dazu ist der Neubauabschnitt nach Osten abzuknicken, eine rechtwinklige Anbindung an die Nordstraße scheint nicht unbedingt erforderlich. Zudem ist die Hafenstraße auf die südliche Richtungsfahrbahn zurückzubauen. Angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen ist auch mit Umsetzung der Maßnahme ein vierstreifiger Querschnitt nicht erforderlich (Ausnahme: zwischen Hafenstraße und Nordstraße werden in beide Richtungen Linksabbiegestreifen benötigt, sodass hier letztlich vier Fahrstreifen unterzubringen sind).
- Die Zunahmen im Kfz-Verkehr auf der Hafenstraße führen ohne geeignete Maßnahmen zu einem wahrnehmbaren Anstieg des Verkehrslärms an der Heimatstraße. Erste Untersuchungen haben aber gezeigt, dass dies durch den Neubau einer Lärmschutzwand vermieden und die Lärmsituation gegenüber dem Bestand sogar leichtverbessert werden kann.

- Der Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße sollte durch das Untersage zweier Linksabbiegerströme weiter entlastet werden: Linksabbiegen vom Hansator auf die Nordstraße bzw. von der Hansestraße auf die Hans-Böckler-Straße. Während Linksausbieger aus der Überseestadt heraus den neuen Knotenpunkt an der Hafenstraße nutzen, müsste im Fall der Fahrzeuge aus der Hansestraße geprüft werden, ob das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz diese Mehrverkehre aufnehmen kann.

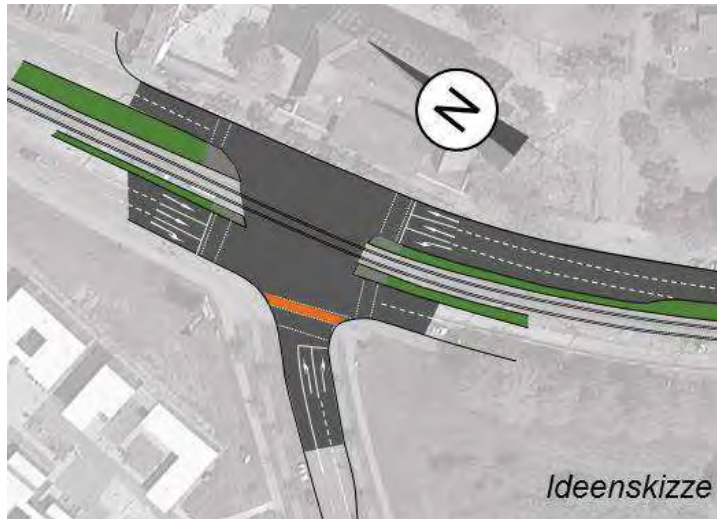


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Die Auswertungen zu Verlagerungen der Kfz-Verkehrsmengen zeigen, dass der Neubauabschnitt der Maßnahme im Prognosejahr von etwa 7.200 Kfz befahren werden würde. Die Straße entlastet dabei sowohl die Cuxhavener Straße, das Überseetor und besonders das Hansator. In letztgenannter kann der Verkehr um etwa 25 % reduziert werden. Im Zuge der Konsul-Smidt-Straße ist mit einem Rückgang um etwa 10-15 % zu rechnen. Gegenüber der Analyse ist zwar weiterhin eine Zunahme der Verkehrsmengen auf dieser zentralen Achse der Überseestadt festzustellen, sie fällt mit etwa 40 % aber deutlich niedriger aus als im Ohne-Fall. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden einerseits die Verkehrsmenge auf dem neugebauten Straßenabschnitt senken, die Entlastungen auf den übrigen Strecken jedoch noch erhöhen.

S.9 Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße

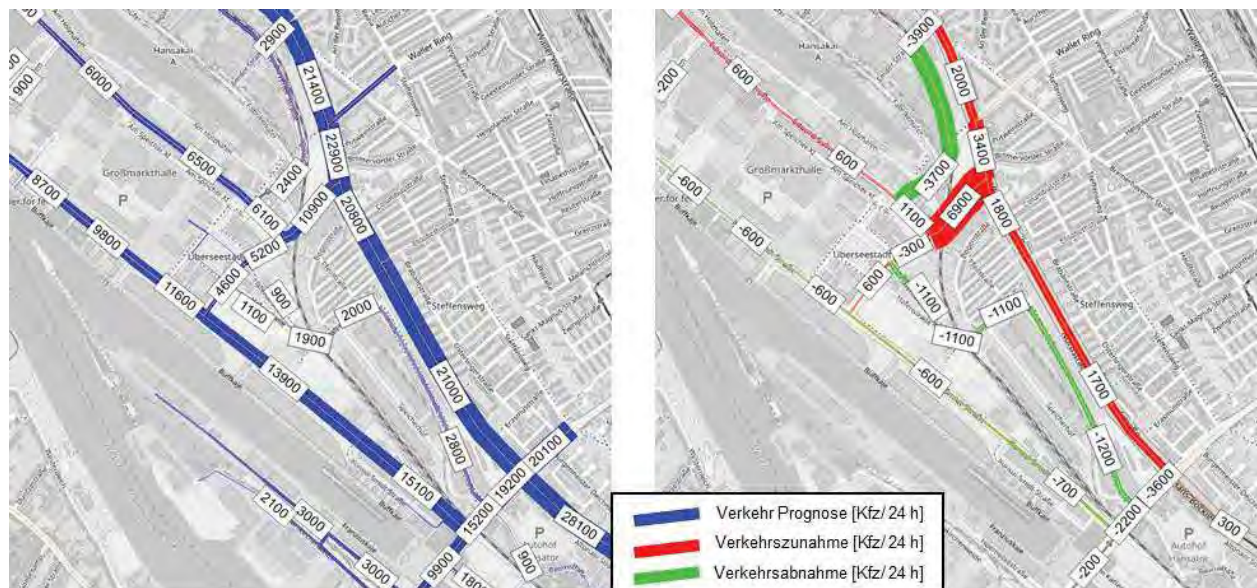
In dieser Maßnahme wird der bereits als rechts raus/ rechts rein Abzweig von der Nordstraße bestehende Anschluss des Überseetors zu einem Knotenpunkt ausgebaut, an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Im Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich sein.



Grafik: Ideenskizze eines Vollanschlusses des Überseetors an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Einrichtung der Linksabbiegespur im Zuge der Nordstraße wird unter den gegebenen Randbedingungen wahrscheinlich nicht ausschließlich im Seitenraum der Fahrbahnen erfolgen können. Eine Verschiebung der Straßenbahngleise ist zwar räumlich darstellbar, da der Mittelstreifen noch ausreichend Platzreserven aufweist, führt jedoch dazu, dass die Maßnahme aufwändiger und teurer ist, als ein Anschluss an der Hafenstraße.
- Mit dem Ausbau des Knotenpunkts zur Nordstraße nehmen die Verkehrsmengen am Überseetor derart zu, dass geplante Neubaumaßnahmen an der Straße über Lärmschutzmaßnahmen verfügen müssen.
- Im Bereich des Knotenpunktes befindet sich ein Grundschulstandort nördlich der Nordstraße. Eine Verkehrszunahme in diesem Bereich ist demnach eher kritisch zu bewerten.
- Das Überseetor ist derzeit für Fahrzeuge über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht gesperrt, um Schwerlastverkehre von der A 27 über den Waller Ring in die Überseestadt zu unterbinden. Im Zuge des Vollausbaus des Knotenpunktes wird die Attraktivität dieser Verbindung auch für Verkehre zur Autobahn weiter gestärkt. Die Schwerverkehrsbeschränkung sollte demnach unbedingt weiter beibehalten werden. Es ist zudem mit weiteren Verkehrsverlagerungen auf diese Verbindung zu rechnen, die mit dem im Verkehrskonzept eingesetzten Verkehrsmodell nicht abgebildet werden können und demnach auch nicht in den nachfolgenden Grafiken enthalten sind. Dies betrifft insbesondere Mehrverkehre auf dem Waller Ring, die dem dort in den vergangenen Jahren erfolgten Rückbau der Kapazitäten zur umweltverträglichen Abwicklung der Verkehre entgegenstehen würde.

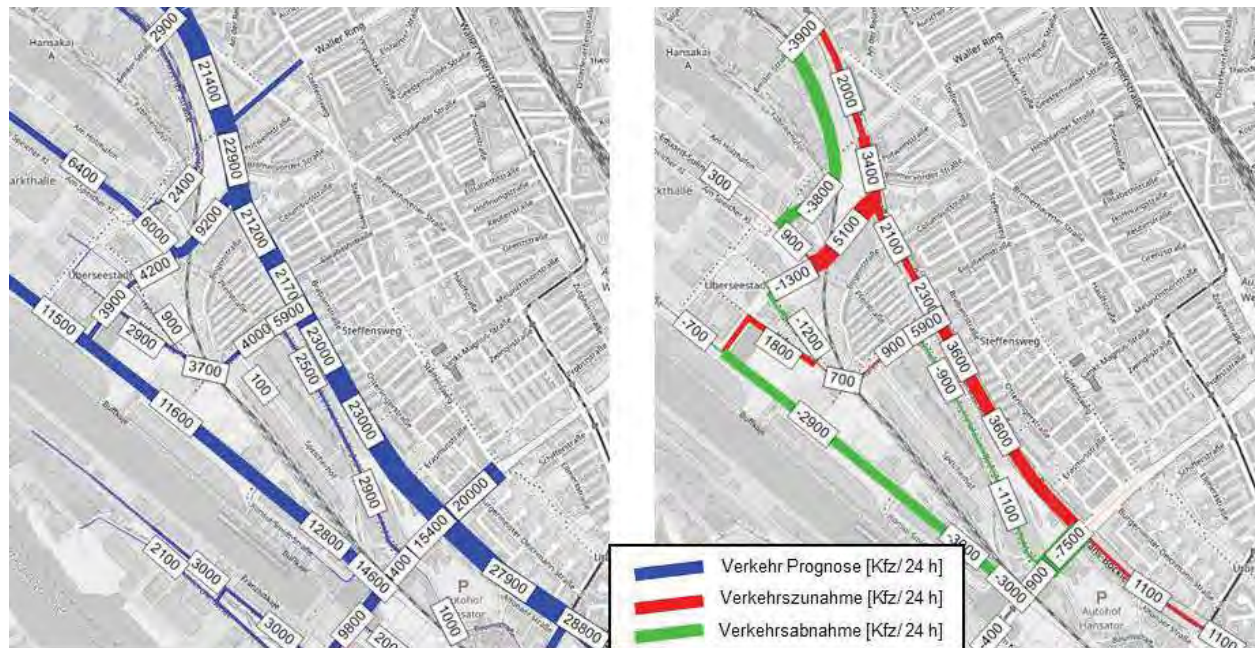


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Durch den Ausbau des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße erfolgt eine deutliche Entlastung der beiden bestehenden Voll-Anschlüsse an der Emders Straße und am Hansator um jeweils etwa 3.600 – 3.900 Kfz/ 24h. In der Folge reduzieren sich auch auf den zulaufenden Straßen die Verkehrsmengen. Insbesondere die Cuxhavener Straße und die Hafenstraße profitieren, während die Verkehrsentlastungen auf der Konsul-Smidt-Straße mit etwa 5 % vergleichsweise niedrig bleiben. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden die Verkehrsmenge auf dem Überseetor weniger stark steigen lassen, könnten auf den anderen Strecken jedoch zu einer stärkeren Entlastung beitragen. Nicht berücksichtigt werden konnten zudem Routenverlagerungen auf den Waller Ring, die wahrscheinlich zu einer Entlastung der Achse Hansator – Hansestraße beitragen könnten.

Umsetzung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen S.8 und S.9

In der Überlagerung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen können die verkehrsentslastenden Effekte beider Ansätze kombiniert werden, wodurch insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator, die Cuxhavener Straße und die Emders Straße entlastet werden können. Hier kann die Verkehrsmenge um bis zu 60 % reduziert werden (Konsul-Smidt-Straße etwa 20 %). Wie bei den beiden oben vorgestellten Varianten sind weitere verkehrsentslastende Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept nicht berücksichtigt worden. Auch die Routenverlagerungen auf den Waller Ring mussten modellbedingt unberücksichtigt bleiben.



Grafik: Verkehrsverlagerung durch die Umsetzung beider Ausbaumaßnahmen – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Hinsichtlich der baulichen Einschätzung und den erforderlichen Rahmenbedingungen einer Kombination beider Ausbaumaßnahmen kann auf die Einschätzungen zu den beiden Einzelmaßnahmen verwiesen werden.

Zusammenfassung/ Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist ein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße als Vorzugslösung zu betrachten. Hier können vergleichsweise geringe Eingriffe in bestehende Stadtstrukturen mit einer signifikanten Verlagerung kritischer Verkehrsströme kombiniert werden. Die Erreichbarkeit der Überseestadt würde erheblich zunehmen. Gleichzeitig sind bei dieser Maßnahme auch die Bedürfnisse der Anwohner im Heimatstraßenviertel zu berücksichtigen – eine Lärmschutzwand hilft, die zusätzlichen Verkehrsmengen akustisch nicht wahrzunehmen. Die folgende Tabelle fasst die entscheidungsrelevanten Einschätzungen zusammen.

Anlage 12: Stellungnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Anmerkungen des Projektteams

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
1) Bewohner Heimatviertel			
1.1	Massive Mehrbelastung des Heimatviertels durch Maßnahme S.8 (Anschluss Hafenstraße an die Nordstraße). Es ist unklar, wie diese Maßnahme zu einer lokalen Entlastung beitragen soll. Entlastung der gewerblich geprägten Konsul-Smidt-Straße zulasten der Hafenstraße, die an einem Wohngebiet entlang führt.	wird nicht geteilt, ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	ausführlichere Vorstellung der Maßnahme S.8 in Kapitel 6.3 im Bericht ergänzt
1.2	Erhöhung der Dichte der Ampelkreuzungen auf der Nordstraße durch Umsetzung der Maßnahmen S.8 und Ö.9 führt zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs dort.	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird gemäß den Berechnungen im Verkehrsmodell auch in den Fällen mit Anschluss der Hafenstraße weitgehend eine geringere Verkehrsbelastung aufweisen als heute. Der Grund hierfür sind die erheblichen Entlastungen durch den Ringschluss der A 281, die dadurch auch Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 ist. Außerdem trägt die Maßnahme A.23 aus dem VEP "bessere Ampelschaltungen auf der Hafenrandstraße (Industriehafen bis Hans-Böckler-Straße)" zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Strecke bei. Für das Implementieren einer "Grüne Welle" sind möglichst regelmäßig verteilte und nicht zu weit entfernte signalisierte Knotenpunkte rechnerisch sogar günstiger.
1.3	zunehmende Verkehrsmengen auf der Nordstraße führt zu mehr Ausweichverkehr in den angrenzenden Wohngebieten und weiter erhöhten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen	wird nicht geteilt	Wie der Begründung zu 1.2 und der Abbildung 15 zu entnehmen ist, nehmen die Verkehrsmengen auf der Nordstraße gegenüber der Analyse im Zielfall nicht zu. Stärkere Ausweichverkehre sind daher bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses (Grüne Welle) nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sind angesichts der Verkehrsentlastungen keine Erhöhungen zu erwarten. Hinzu kommt folgender Aspekt: Bereits angesichts zunehmend sauberer Antriebstechniken (z.B. Förderung Elektromobilität auch im Rahmen des Verkehrskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans) wird die Luftschadstoffbelastung vermutlich nicht weiter ansteigen.
1.4	Notwendigkeit zu Umleitung des regionalen Verkehrs	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Schließung des Autobahnringes im Zuge der A281 wird auch von der Stadt und den Gutachtern als Voraussetzung für die leistungsfähige Abwicklung der bestehenden und künftigen Verkehre im Bereich der Überseestadt gesehen. Dies wird im Bericht bereits so dargelegt (Kapitel 6.1). Es wird als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 im Maßnahmenblatt ergänzt.
1.5	Empfehlung: bessere Ableitung der Verkehre durch Ausbau der Konsul-Smidt-Straße und über Emders Straße	wird nicht geteilt	Die Konsul-Smidt-Straße wurde nicht als Schwerpunktgebiet der Überlastungen identifiziert, wenngleich sich hier ein Rückstau zeigt. Dieser entsteht jedoch durch unzureichende Kapazitäten im Bereich Hansator und Eduard-Schopf-Allee. Für die Straße Hansator sind Optimierungen im Sinne einer besseren Koordinierung der Signalanlagen Teil des Verkehrskonzepts (Maßnahme S.6). An der Eduard-Schopf-Allee wird die Ergänzung einer zweiten Abbiegespur auf die Rampe zur Stephanibrücke empfohlen (Maßnahme S.3). Aufgrund des schwer abschätzbaren Umsetzungshorizonts dieser Maßnahme wird empfohlen die Kapazität des Abbiegestroms kurzfristig zu erhöhen, indem das Abbiegen für LKW untersagt wird (Maßnahme S.2). Die Nutzung der Emders Straße als Ausweichstrecke in Richtung Nordstraße hat sich in den Untersuchungen als nicht praktikabel dargestellt. Mehr dazu finden Sie in dem neuen Kapitel 6.3 und Anlage 10 des Berichts.
1.6	Mangel an Parkraum als Kernproblem der Infrastruktur	wird nicht geteilt	Die umfangreichen Parkraumanalysen im Rahmen des Verkehrskonzepts haben gezeigt, dass es nur in Teilbereichen der Überseestadt zeitlich begrenzte Überlastungserscheinungen im Parkraum gibt (z.B. rund um den Großmarkt am Vormittag). Die bessere Ausnutzung der hier errichteten Parkhäuser durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine Maßnahme des Verkehrskonzepts (Maßnahmen S.7 und S.14). Aus Sicht des Gutachters wäre ein Ausbau überdimensionierter Parkraumkapazitäten kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts, da so Anreize geschaffen werden, die Überseestadt noch öfter mit dem Auto anzusteuern, wenn es einfach erscheint einen Parkplatz zu finden.
2) Bewohner Heimatviertel			
2.1	Nicht Berücksichtigung der Bewohner des Heimatviertels bei Befragung nicht nachvollziehbar	wird nicht geteilt	Die im Rahmen des Projekts durchgeführten Befragungen hatten vordergründig zum Ziel, Mobilitätsverhaltensparameter der im direkten Untersuchungsgebiet Wohnenden und Arbeitenden abzufragen. Hinweise zu Maßnahmen wurden zwar auch abgefragt, waren aber nicht zentraler Bestandteil der Befragung. Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze erfolgt für alle Bewohner Bremens und speziell Walles über das aktuelle Verfahren der Stellungnahmen.
2.2	Fertigstellung der A281 als Voraussetzung	wird geteilt	siehe Stellungnahme 1.2
2.3	Kein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße, da erheblich mehr Verkehr und damit Lärm und Luftschadstoffe auf der Hafenstraße erwartet wird. Ohne Fertigstellung der A281 würden Verkehrsprobleme weiter zunehmen.	wird nicht geteilt	Eine Umsetzung der Maßnahme S.8 - Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ohne Ringschluss A281 wurde nicht geprüft. Der Baubeginn der A281 ist mit ersten bauvorbereitenden Maßnahmen für 2018 geplant, sodass von einer Verkehrswirksamkeit bis spätestens 2024 ausgegangen werden kann. Der Anschluss der Hafenstraße ist aus Sicht der Bearbeiter jedoch erforderlich um den nicht weiter ausbaubaren Schwerpunktgebiet von Überlastungen Hansator zu entlasten. Die Auswahl der Maßnahme erfolgte auf Basis eines Variantenvergleichs und eines Abwägungsprozesses, der in Anlage 10 und Kapitel 6.3 nun differenzierter beschrieben wird.
2.4	bestehende Sperrung der Hafenstraße für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr wird durch Verkehrsteilnehmer nicht beachtet	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Prüfung und Kontrolle weitergereicht
2.5	Herstellung des Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße erhöht Lärmbelastungen weiter. Zum Ausgleich wäre eine ca. 7,5m hohe Lärmschutzwand erforderlich.	ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	Durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ist auf der Hafenstraße mit Mehrverkehr gegenüber der Analyse zu rechnen. Ohne Maßnahmen ist von einer akutisch wahrnehmbaren Erhöhung des Lärmpegels an der Heimatstraße auszugehen. Die Untersuchungen zu einer Lärmschutzwand in dem Bereich haben gezeigt, dass es technisch möglich ist, den Lärmpegel unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu halten. Wie diese Lösungen städtebaulich integriert werden können, und welche weiteren Lärmreduzierenden Optionen bestehen, muss das weitere Planungsverfahren zur Maßnahme S.8 zeigen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
2.6	Verbreiterung der B 75 erforderlich	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im Zuge der anstehenden Sanierungen wird ein Ausbau der Stephanibrücke zu prüfen sein. Eine erhebliche Entlastung der Brücke ergibt sich jedoch schon aus der Fertigstellung der A281 spätestens 2024. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt (z.B. Verlängerung des Einfädelbereichs auf der Rampe zur Brücke hoch durch Entfernen der Sperrfläche, Prüfung einer Rechtssausbiegemöglichkeit nach Woltmershausen auch aus der mittleren Spur der Brücke)
2.7	Verkehrskonzept betrachtet nur die Überseestadt, sollte aber die Gesamtstadt berücksichtigen	wird nicht geteilt	Die Aufgabenstellung zum Verkehrskonzept Überseestadt wurde im Nachgang der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans erstellt. Dieser VEP hat sich erst in den vergangenen Jahren mit gesamtstädtischen Verkehrsfragen beschäftigt und dient daher als Grundlage für das teilsäumliche Konzept zur Überseestadt. Im Verkehrskonzept Überseestadt wurden darüber hinaus durchaus Betrachtungen über das engere Gebiet der Überseestadt hinaus angestellt, z.B. ÖPNV-Verknüpfung am Waller Bhf., Knotenpunkt Doventor). Auch bei den Maßnahmen wurden zahlreiche Ansätze zur besseren Verknüpfung der Überseestadt mit den umliegenden Quartieren berücksichtigt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.6.
2.8	Schaffung von Park&Ride-Flächen und Beförderung von Beschäftigten im kurzen Minutentakt in die Überseestadt erforderlich	wird nicht geteilt	Die Ausweisung von Park&Ride-Flächen ist auf regionaler Ebene zu betrachten und überschreitet demnach den Handlungsrahmen des Verkehrskonzeptes. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des Konzepts, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Bremen erfolgen. Entsprechend wurde bereits im VEP innerhalb des Bremer Stadtgebietes bewusst – bis auf einen neuen Standort am Bahnhof Oberneuland – von einem weiteren Ausbau von P+R abgesehen, da auch die Kapazitäten der vorhandenen Standorte ausreichen.
2.9	Ausbau der Bus- und Bahnlinien in der Überseestadt, kleine Busse im bisherigen 20-Minuten-Takt sind zu wenig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Fahrzeugauslastungen der für die Überseestadt relevanten Linien 3 und 20 sind im IST-Zustand weitestgehend unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt wird Handlungsbedarf gesehen. Hierzu wurden innerhalb des Konzepts folgende Maßnahmen untersucht: Ö.6 Taktverdichtung Straßenbahnlinie 3 Ö.8.5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20.
2.10	Schaffung einer neuen Straßenbahnlinie 3a Gröpelingen durch die Überseestadt, über Eduard-Schopf-Allee zum Hauptbahnhof und weiter zum Weserwehr. Kurzer Takt im Berufsverkehr.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklung entsteht vor allem für die Bereiche entlang der Konsul-Smidt-Straße sowie der Hafenkante der Bedarf eines verbesserten ÖPNV-Angebotes. Innerhalb des Konzeptes wurden hierzu verschiedene Varianten einer Neuerschließung der Überseestadt durch Straßenbahn (auch eine Verbindung Gröpelingen - Überseestadt - Eduard-Schopf-Allee) und Bus untersucht. Parallel wird durch die BSAG - ähnlich wie vorgeschlagen - eine zusätzliche Straßenbahnlinie auf bestehenden Gleisen von Gröpelingen durch die Überseestadt zum Hauptbahnhof geprüft.
2.11	Etablieren eines neuen Supermarktes in der Überseestadt verringert Wege zu Supermärkten in benachbarten Vierteln	wird geteilt	Lebensmittelmarkt bereits im Bereich Marcuskaje/ Konsul-Smidt-Straße geplant und ist in Verkehrsprognose des Konzepts berücksichtigt
3) Anwohner Walle			
3.1	Einrichtung einer weiterer Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	wird geteilt und im Konzept ergänzt	wird im Konzept auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Dazu wird der Umfang von Maßnahme R.1 weiter gefasst
3.2	Einrichtung einer weiteren Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Querungsstelle zwischen Speicher I und Schuppen III ist bereits Teil der Maßnahme R.1
3.3	Einrichtung weiterer Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße zwischen Am Winterhafen und Überseedorf, insbesondere aber an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt bzw. wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Querungsstelle im Bereich Am Winterhafen wird auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Eine Querung an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße am Überseedorf ist bereits Bestandteil der Maßnahme R.1.
4) Bürgerinitiative Überseestadt (1)			
4.1	Führung des Schwerverkehrs vom Großmarkt/ Eduard-Suling-Straße über Überseedorf oder Cuxhavener Straße	wird im Konzept genauer formuliert	Die Ertüchtigung der Emder Straße wurde im Variantenvergleich dem Grunde nach mitbetrachtet, die Ergebnisse sind in der entsprechenden Anlage 10 zum Verkehrskonzept nicht ausreichend dokumentiert. Dies wurde nachgeholt.
4.2	Berücksichtigung von "Event-Verkehren" und Schülern der kaufmännischen Berufsschule	wird teilweise geteilt	Verkehre zu Veranstaltungen in der Überseestadt sind nicht Betrachtungsgegenstand des Verkehrskonzepts, da dieses auf die Bewältigung täglicher Verkehrsprobleme abzielt. Zur Berufsschule siehe Stellungnahme 29.7

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
4.3	Angebot von Wassertaxis wurde vernachlässigt	wird nicht geteilt	Auch der Fährverkehr fand innerhalb des Konzepts Berücksichtigung. Es wurden Fährverbindungen im Längsverkehr sowie im Querverkehr untersucht. So kam es zur Empfehlung folgender Maßnahmen: Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN-Tarif zwischen Gröpelingen/Waterfront und dem Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern (5 innerhalb der ÜS) (mittelfristig) Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront im VBN-Tarif (kurzfristig) Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben. Diesbezüglich wären Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als eher gering eingeschätzt.
5) Bewohner Heimatviertel			
5.1	Befragung umfasste nur Bürger und Firmen, die für das Verkehrskonzept sind, Bürger des Heimatviertels wurden nicht mit einbezogen		siehe Stellungnahme 2.1
5.2	Verbesserung der Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn in Walle durch Verlängerung der Linie 26 und Anpassung der Taktzeiten an S-Bahn-Takt	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2) thematisiert, jedoch nicht explizit auf die so erzeugte Verknüpfung mit der Regio-S-Bahn verwiesen. Dies wird im Maßnahmenblatt 4_2 ergänzt. Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linie 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10). Eine verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn (RS3/RS4) wird innerhalb der Maßnahme Ö.7 Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz empfohlen, jedoch ist deren Umsetzung als langfristig einzuschätzen.
5.3	Verkehrschaos im Umfeld der Überseestadt kann nicht durch Anbindung der Hafenstraße gelöst werden. Vielmehr soll der Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden, der ÖPNV besser vernetzt werden und wo immer möglich Vorrang haben.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV als Alternative sind elementar für das Eintreten der Verkehrsprognosen und daher von entsprechender Wichtigkeit. Als Ersatz für die Maßnahme S.8 dienen sie jedoch nicht, da in Planfällen ohne diese Maßnahme in den kritischen Bereichen am Hansator trotzdem noch zu hohe Verkehrsbelastungen auftraten. ÖPNV-Maßnahmen in der Überseestadt sind bereits im Konzept verankert. Für die Gesamtstadt ist der 2014 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan die Grundlage.
6) Bewohner Heimatviertel			
6.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen.	wird nicht geteilt	Die Beteiligung im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze des Verkehrskonzepts erfolgt für alle Betroffenen in gleicher Art und Weise nach Vorliegen des ersten Berichtsentwurfes durch Präsentationen im Ortsbeirat und über Stellungnahmen. Dies ist ein übliches Vorgehen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten und erlaubt allen Beteiligten eine Anhörung ihrer Belange bevor ein Beschluss gefasst wird.
6.2	Überprüfung des Gutachtens auf konkrete Formfehler (Punktvergabe, Berechnung der Höhe der Lärmschutzwand etc.) erforderlich	wird nicht geteilt	Stellungnahme zu unkonkret. Konkrete Hinweise auf Fehler im Bericht werden gern eingearbeitet.
6.3	Erfordernis der Fortschreibung des Flächennutzungsplans zur Abbildung der Realität erforderlich - Überseestadt sollte kein Sondergebiet sondern ein Mischgebiet sein	wird nicht geteilt	Der Flächennutzungsplan stellt in der Überseestadt nur den Großmarkt als Sonderbaufläche dar. Die übrigen Bereiche werden bereits als gewerbliche oder gemischte Bauflächen dargestellt.
6.4	Wurde der Beschluss zur Unterbrechung der Hafenstraße aufgehoben?	wurde geprüft	Der Senatsbeschluss von 2002 wurde nicht aufgehoben. Vor dem Hintergrund einer deutlich stärker verdichteten Entwicklung der Überseestadt, als dies 2002 dem Beschluss zugrunde lag, wurde diese Maßnahme bislang nicht umgesetzt. Die Unterbrechung der Hafenstraße wurde ausgesetzt, da absehbar war, dass mit der zu erwartenden deutlichen dichteren Bebauung und der Änderung im Nutzungsmix der Verkehr deutlich zunehmen wird.
6.5	Es werden Maßnahmen als gesetzt angenommen, die sich noch in der Prüfung befinden (Wesertunnel). Ist das üblich?	wurde geprüft	Für die Verkehrsprognose ist das Zugrundelegen von "Sowieso-Maßnahmen", die bereits fest eingeplant sind und daher schon einen entsprechenden Planungsstand haben ein übliches Vorgehen.
6.6	Warum wird die Überseestadt so isoliert betrachtet? Besser wäre eine engere Abstimmung mit den Anrainern zu einer besseren Einbindung des neuen Gebiets in die bestehende Umgebung.	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst zahlreiche Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der Überseestadt zum direkten Umfeld. z.B. S.8 (mit R.10), R.9, R.11, R.12, R.14, Ö.1, Ö.3, Ö.7,...
6.7	Wann wird das abschließende Plandokument mit dem finalen Maßnahmenkatalog vorliegen?	wird weitergegeben	die Zeitplanung ist noch zu konkretisieren. Das abschließende Plandokument wird dann in Form einer Beschlussvorlage ausgearbeitet, in dem die Abwägung der Stellungnahmen enthalten ist.
7) Bewohner Elisabethstraße			
7.1	Rückbau der Nordstraße auf zwei Fahrspuren zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird auf absehbare Zeit eine Verkehrsbelastung aufweisen, die einen vierstreifigen Querschnitt notwendig macht.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
8) Bewohner Heimatviertel			
8.1	Forderung nach Verkehrskonzept für ganz Walle	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst bereits zahlreiche Maßnahmen, welche die Verbindungen zwischen Überseestadt und Alt-Walle stärken. Darüberhinaus verweist die Verwaltung auf eine in 2014 erstellte Verkehrsuntersuchung für Walle. Ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept ist erst 2014 mit dem Verkehrsentwicklungsplan beschlossen worden.
8.2	Wie wird isolierte Betrachtung der Überseestadt begründet?		siehe Stellungnahme 2.7
8.3	Was ist aus den Bestrebungen geworden, die Überseestadt mit dem restlichen Stadtteil Walle zu verbinden?		siehe Stellungnahme 6.6
8.4	Wieso soll eine Hauptstraße für Lkw direkt neben einem reinen Wohngebiet entstehen?		Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße dient nicht vordergründig der Erschließung der Überseestadt für Lkw sondern stellt eine zusätzliche Option für Verkehre zwischen Überseestadt und Innenstadt bzw. BAB A27 dar. Diese wird benötigt, um die verkehrlich hochbelasteten Bereiche des Hansators wirksam zu entlasten. Desweiteren wird die Bedeutung der Hafenstraße für Lkw gegenüber dem ersten Entwurf des Verkehrskonzepts angepasst: Das Durchfahrtsverbot für Lkw auf der Konsul-Smidt-Straße soll sich künftig nur noch auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beschränken. Die Konsul-Smidt-Straße südlich des Überseetor bleibt daher für Schwerverkehre eine Alternative zur Hafenstraße. siehe auch Stellungnahme 9.1
8.5	Was ist aus dem geplanten Rückbau der Hafenstraße geworden?		siehe Stellungnahme 6.4
8.6	Warum soll die Konsul-Smidt-Straße komplett für Lkw gesperrt werden, obwohl es sich um ein Mischgebiet handelt und der Großmarkt bereits vor den heutigen Anwohnern bewusst in der Überseestadt angesiedelt wurde?		Nach erneuter Abwägung ist die Maßnahme S.4 in der Form angepasst worden, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße ausschließlich auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beziehen soll. Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße befinden sich vornehmlich gewerbliche Nutzungen. Siehe hierzu auch Stellungnahme 9.1.
8.7	Wie sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist?	wird nicht geteilt	Der Baubeginn des Wesertunnels ist mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten für 2018 geplant, die Inbetriebnahme für Ende 2023. Der Tunnel ist eine wichtige Voraussetzung für eine leistungsfähigen Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt und in Gesamt-Bremen. Er war gemäß Aufgabenstellung als gesetzte Maßnahme zugrunde zu legen. Eine Wirkungsbetrachtung ohne Tunnel wurde nicht durchgeführt.
8.8	Was wird getan, damit der Verkehr besser über die B75 und A27 abfließen kann?	wurde geprüft	Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke und die Optimierung der Verkehrsführung auf dem Zubringer Überseestadt sind bereits als Maßnahmen A.11 und A.14a beschlossene Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans. Eine Umsetzung ist bis 2019 (Zubringer Überseestadt) bzw. 2024 (Rampe Stephanibrücke) geplant. Die Maßnahmen sind daher nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts Überseestadt. Trotzdem wird in Kapitel 6.1 darauf eingegangen, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Zubringerstrecken von hoher Bedeutung für den Verkehrsablauf in der Überseestadt ist. Außerdem wird mit Maßnahme S.6 einen Ansatz zur leistungsfähigeren Abwicklung der nachmittäglichen Verkehre auf dem Hansator in Richtung A27 aufgezeigt. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt. Siehe hierzu auch Stellungnahme 2.6.
8.9	Warum wird das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht umgehend verbessert?	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Das Verkehrskonzept weist neben mittel- und langfristigen Maßnahmen, welche erst unter bestimmten Voraussetzungen umsetzbar sind, auch kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen aus. Für diese existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Die Ansätze sollten zeitnah umgesetzt oder angestoßen werden. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen, kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Beispiele für kurzfristige Maßnahmen sind: Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/ Waterfront im VBN-Tarif Ö.8_3 Verlegung des Verlaufs der Li. 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. - Am Kaffee-Quartier Ö.9 Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20 (Verstärkerfahrten bis Weiche Kante) Verstärkerfahrten auf der Linie 20 (15-Minuten-Takt) sowie eine testweise Verlegung des Linienverlaufs auf die Teilstrecke Am Kaffee-Quartier werden aktuell bereits umgesetzt.
9) Bewohner Heimatviertel			
9.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sein	wird teilweise geteilt und im Konzept überarbeitet	Die Bebauung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich südlich und nördlich des Überseetors unterschiedlich dar. Während nördlich des Überseetors Wohnbebauung zur Weser hin überwiegt, ist südlich des Überseetors vor allem gewerbliche Bebauung prägend. Wohngebäude werden derzeit im Bereich des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor gebaut oder geplant. Diese Wohnbebauung profitiert nur zu kleinen Teilen von einer Entlastung der Konsul-Smidt-Straße von Schwerverkehren, da diese zu großen Teilen nur auf die andere Seite der Baublocke auf die Hafenstraße verlagert worden wären. Eine Umverlegung der Schwerverkehre aus dem südlichen Bereich würde Strecken mit bestehender Wohnbebauung belasten (Nordstraße, Hafenstraße). Die Maßnahme S.4 wird daher in der Form präzisiert, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot nur noch auf den Bereich der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen bezieht.
9.2	weitere Fragen wie Stellungnahme 8		Siehe Antworten zu Stellungnahmen 8.1 bis 8.9

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
10) Bewohner Stefanieviertel			
10.1	Vorschlag: Förderung von Fahrgemeinschaften, Treffpunkte der Beschäftigten in Einkaufszentren	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Förderung von Fahrgemeinschaften sind Teil der Maßnahme M.4
10.2	Vorschlag: Prämien bei Erreichung von Zielvorgaben für zu Fuß zurück gelegte Strecken	wird nicht geteilt	Die Kontrollmechanismen sind mit erheblichen Datenschutzbedenken verbunden und zudem manipulierbar, sodass keine verlässliche Ausschüttung von Prämien möglich ist.
10.3	Vorschlag: Mitarbeiter der Überseestadt sollten "Stadtkarten/ Mobilitätskarten" erhalten	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Der Vorschlag kann als ein Bestandteil der im Konzept bereits verankerten Empfehlung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements für die Überseestadt (Maßnahme M.4) angesehen werden und wird dort ergänzt. Der Umsetzungserfolg des Mobilitätsmanagements hängt, wie in dem entsprechenden Maßnahmenblatt beschrieben, von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen, sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen.
10.4	Vorschlag: reservierte Fahrräder an Bahnhöfen, mit denen Beschäftigte Weg zur Überseestadt zurücklegen können	wird nicht geteilt	Die Einführung eines Leihfahrradsystems durch jeden Gewerbetreibenden der Überseestadt für seine Mitarbeiter scheint nicht effizient zu sein. Die Unternehmen haben üblicherweise weder die personellen noch finanziellen Spielräume für derartige freiwillige Angebote. Auch bestehen Bedenken aufgrund organisatorischer Probleme (Fremdnutzung der Fahrräder durch andere Nutzer ohne Bezug zur Überseestadt und dann durch Abstellen irgendwo im Stadtgebiet geringe Verfügbarkeit für Bewohner/ Beschäftigte der Überseestadt). Auch im Verkehrsentwicklungsplan findet sich keine Maßnahme, mit dem Ziel ein Fahrradverleihsystem in Bremen zu etablieren. Problematisch für den Erfolg eines solchen Systems in Bremen dürfte die überdurchschnittliche hohe Verfügbarkeit von privaten Fahrrädern sein. Für eine bessere Verknüpfung der Überseestadt zu den Regionalbahnhöfen in Walle und dem Bremer Zentrum weist das Verkehrskonzept insbesondere den Ausbau der ÖPNV-Verbindungen auf diesen Strecken als Ansätze aus. Auch eine Förderung sicherer Abstellmöglichkeiten des eigenen Fahrrades ist sinnvoll und wird in Bremen bereits verfolgt (VEP-Maßnahmen H.7 und H.8)
10.5	Vorschlag: Bitten der nah wohnenden Beschäftigten mit dem Rad oder zu Fuß zu kommen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts sollen dazu beitragen, die Nutzung des Fahrrades auf kurzen wie langen Wegen zu fördern. Eine direkte Ansprache der Beschäftigten durch den Arbeitgeber oder die Stadt ist ohne adäquate Infrastrukturangebote nicht zielführend. In den Verkehrsprognosen zur Überseestadt wird desweiteren bereits berücksichtigt, dass mit einer zunehmenden Durchmischung der Nutzungen in der Überseestadt Binnenwege innerhalb des Gebietes zunehmen. Diese werden aufgrund ihrer meist kurzen Länge vornehmlich mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Beschäftigten, mit weiten Arbeitswegen wird nichtsdestotrotz sehr hoch bleiben, sodass hier die alleinige Förderung von nichtmotorisierten Verkehrsarten nicht ausreichend sein wird.
10.6	Vorschlag: Flexibilisierung von Arbeitszeiten/ Änderung von Schichtzeiten/ Teilweise Home-Office anbieten	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
10.7	Vorschlag: Einfordern von Flexibilität und Verständnis auch bei Bewohnern zur Flexibilisierung ihrer Unterwegs-Zeiten	wird nicht geteilt	Es wird als nicht erfolgversprechend angesehen, Bewohnern zu empfehlen, wann sie ihre Wege erledigen sollen. Hier bestehen kaum Einflussmöglichkeiten.
10.8	Vorschlag: Mitarbeiter nutzen Fahrräder/ ÖPNV für Termine, Vorhalten eines unternehmensübergreifenden Fuhrparks	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
11) Entwicklungsgesellschaft Hafenkante			
11.1	Wunsch: zügige Realisierung der 2008 geplanten Straßenbahnverbindung zur Erschließung des Überseeparks	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Innerhalb des Verkehrskonzeptes wurden verschiedene Varianten einer Straßenbahnverbindung in der Überseestadt untersucht. Empfohlen wird die Neuerschließung via Straßenbahn mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Kommodore-Johnsen-Blvd (Maßnahme Ö.4_2). Die Maßnahme besitzt eine hohe Priorität, wird jedoch hinsichtlich ihres Umsetzungshorizontes als langfristig eingeschätzt. Sie ist erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (städtebauliche Entwicklung des Bereichs sowie eines Nachweises der Wirtschaftlichkeit - Nutzen-Kosten-Nachweis) umsetzbar. Als mittelfristige (Übergangs-) Lösung wird eine straßenbahnähnliche Busverbindung zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof mit bedarfsgerechter Taktführung sowie der Einführung von Busspuren in staugefährdeten Zufahrten empfohlen (siehe Maßnahme Ö.8_5). Auch eine gemeinsame Nutzung der Gleisstrasse durch die Buslinie und die Straßenbahnlinie 3 wird in diesem Zusammenhang angeregt (Ö.8_4).

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12) Fachausschuss Überseestadt des Ortsbeirates Walle			
12.1	Beibehalten von zwei Ein- und Ausfahrten für Lkw zur Überseestadt (Hansator, Emdor Straße) - daher kein Anschluss der Hafenstraße und keine Änderung der Beschränkungen am Überseetor	wird nicht geteilt	Der Variantenvergleich hat gezeigt, dass die Emdor Straße bezüglich der künftig neu hinzukommenden Verkehre nicht ausreichend attraktiv ist, um eine Entlastung im Bereich Hansator herbeizuführen, bei der hier ein leistungsfähiger Verkehrsablauf möglich ist. Es ist ein zusätzlicher Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße erforderlich. Der Variantenvergleich (siehe Anlage 10) hat zudem gezeigt, dass ein Anschluss im Bereich der Hafenstraße unter Würdigung aller Belange der verkehrlich günstigste ist. Die Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete (z.B. Heimatviertel) sind nicht unerheblich, können jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen weitgehend vermieden werden. Die Begrenzungen auf dem Überseetor sollen bestehen bleiben. Es wird im weiteren Planungsverlauf zu prüfen sein, ob noch weitere Möglichkeiten einer Reduzierung der Betroffenheiten an der Neubaustrecke Hafenstraße bestehen. Z.B. könnte die zulässige Geschwindigkeit zwischen Nordstraße und Eisenbahnbrücke auf 30km/h begrenzt werden. Die Hafenstraße könnte durch eine Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung von der Bebauung Heimatstraße abgerückt werden. Hierdurch entstünde auch Raum für eine verträglichere Eingliederung der erforderlichen Lärmschutzwand. Zudem bestehen hinsichtlich der Linienführung noch Möglichkeiten den Abstand zur Bebauung Heimatstraße zu vergrößern, indem die Neubaustrecke nicht senkrecht auf die Nordstraße führt, sondern stärker nach Osten "abkippt". Dies wäre in vertiefenden Planungen zu eruieren.
12.2	Forderung nach kurzfristiger Abstimmung mit DB zur gemeinsamen Nutzung der Gleistrasse für Busse	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Eine gemeinsame Nutzung der Gleistrasse mit Bussen ist vor Einstellung des EBO-Betriebes (Entfall des Güterverkehrs zu Kelloggs) nicht möglich, da die technischen und rechtlichen Restriktionen zu groß sind.
12.3	Vorschlag: Einrichtung einer Ringbuslinie zur besseren Anbindung der Überseestadt an die Straßenbahnlinie 3 (Nordstraße - Hansator - Konsul-Smidt-Straße - Weiche Kante - Eduard-Suling-Straße - Emdor Straße - Nordstraße), zzgl. Entfall Linie 20 (Strecke zum Hohweg durch andere Linie bedienen)	wird nicht geteilt	Da der Bus nur in eine Richtung verkehrt, werden Fahrgäste im Bereich der Konsul-Smidt-Str. stark benachteiligt. Vor allem in Richtung Hauptbahnhof müssten diese einen großen Umweg in Kauf nehmen, um in die Straßenbahnlinie 3 umsteigen zu können. Ebenso verhält es sich von dem Weg aus Gröpelingen zum Bereich Weiche Kante. Nachteile: Alle Nutzer mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Des Weiteren fällt die Direktverbindung vom Hbf. weg, die Kapazität auf der nachfragestarken Achse Auf der Muggenburg wird verringert. Es entstünde über eine lange Strecke hinweg ein Parallelverkehr von Bus und Bahn entlang der Nordstraße. Die Linie 20 benötigt als Ein-Richtungs-Verkehr zwei Fahrzeuge im Umlauf. Darüber hinaus ist ein Ringverkehr betrieblich schwierig, da Pausenzeiten für den Fahrer vorgesehen werden müssen. Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) wird bereits innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 -> Vorzugsvariante) thematisiert. Innerhalb Ö.4_2 wird zudem eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante durch Befahrung mit der Li. 20 und 26 empfohlen. Ein Entfall des Linienastes Weiche Kante – Hohweg (Li. 20) ist nicht empfehlenswert, da die zu ersetzende Route schlecht in andere Linien zu integrieren ist. Das Gewerbegebiet Bayernstraße könnte entweder mit einer Quartierbuslinie bedient werden oder durch Umwegfahrt der Linie 26 -> beides nicht empfehlenswert (weder verkehrlich noch wirtschaftlich). Bei Einbindung der Bayernstraße in den Umlauf der 26 sind zwei zusätzliche Fahrzeuge nötig, ein weiteres bei Verlängerung bis in die Überseestadt. Das bringt erhebliche Kostensteigerungen. Bei Entfall der Linie 20 gäbe es keine Direktanbindung des Bf. Walle an die größten Teile der Überseestadt.
12.4	Vorschlag: Ausbau der Hst. Waller Ring so, dass Straßenbahn und Bus an einem Haltebereich halten	vertiefende Untersuchung erforderlich	Eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Richtung Nordwesten sowie der Bushaltestelle Richtung Westen bietet Vorteile für Umsteiger, da ein gemeinsamer Halt der Buslinien 26 und 28 mit der Straßenbahn erfolgen könnte. Als nachteilig stellt sich die resultierende Verlängerung des Schulweges für Kinder der anliegenden Schulen am Waller Ring und an der Nordstraße dar (+ 90 Meter, + 1 Querung). Es liegt ein weiterer Prüfbedarf vor, wie sich u.a. die Busbefahrung realisieren lässt (Lageplan mit Schleppkurven, höherer Querschnittsbedarf). Es ergeben sich dadurch Nachteile in der Leistungsfähigkeit und ein hoher baulicher Aufwand (geringere Leistungsfähigkeit der Knoten Waller Ring und Emdor Straße durch die Notwendigkeit getrennter Freigabephasen für die abbiegenden Busse). Mit Umsetzung der Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wäre die Verlegung der Haltestelle in den nördlichen Bereich des Knotenpunktes verkehrlich nicht sinnvoll. Es wäre i. V. m. Ö.9 zu prüfen, ob ein gemeinsamer Halt im südlichen Knotenpunktarm technisch möglich und verkehrlich sinnvoll (in Abhängigkeit des Umsteigeraufkommens) ist.
12.5	Vorschlag: Einsatz einer Straßenbahnlinie 3 E, die zu bestimmten Zeiten direkt von der Hans-Böckler-Straße übers Doventor zum Bahnhof verkehrt (Kombination von Linie 3 und 10)	vertiefende Untersuchung erforderlich	Eine Straßenbahnverbindung in die Überseestadt wurde geprüft und als langfristige Maßnahme (Ö.4, Ö.5) in das Konzept eingeordnet. Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. und Überseestadt (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand).

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung																																										
12.6	Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung der Relation Überseestadt - Bahnhof Walle mit dem ÖPNV	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Verbindung besteht bereits durch die Buslinie 20 sowie durch die Linien 26 und 28, welche vom Rand der Überseestadt zum Waller Bahnhof führen. Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert. Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linien 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10). Durch die Umsetzung von Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wird zudem eine schnellere ÖPNV-Verbindung der Überseestadt mit dem Bahnhof Walle realisiert.																																										
12.7	Prüfung von Möglichkeiten zur Nutzung der bestehenden Gleistrassen im Gebiet für eine Regio-S-Bahn zwischen Bahnhof und Eduard-Suling-Straße (inkl. perspektivischer Verlängerung zur Waterfront)	wird nicht geteilt	Eine Regio-S-Bahn vom Hbf. in die Überseestadt ist auf der vorhandenen Infrastruktur nicht zu realisieren. Entsprechende Gleisverbindungen bestehen nicht, die benannten Gleise sind - entsprechend ihrer Nutzung - an den Rangierbahnhof angeschlossen. Selbst wenn eine Gleisverbindung bestehen würde, wären die erforderlichen höhengleichen Kreuzungen in den laufenden Fahrplan nur sehr schwer zu integrieren sein, da die Strecke Richtung Oldenburg sehr stark ausgelastet ist. Auch betrieblich steht am Hauptbahnhof keine endende Linie der Regio-S-Bahn für eine Verlängerung in die Überseestadt zur Verfügung, die Mehrzahl der Linien läuft aus dem Norden auf den Hbf. zu. => Wenn eine Schienenverbindung zum Hbf. realisiert werden soll, dann als Straßenbahn. Es ist darauf hinzuweisen, dass auch eine Straßenbahnanbindung über eine entsprechende Nachfrage verfügen muss, um unter den bestehenden finanziellen Randbedingungen realisiert werden zu können.																																										
12.8	Hinweis: Berücksichtigung der geplanten Berufsschule Großhandel/ Außenhandel erforderlich. Ansiedlung an der Straßenbahn anzustreben	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.																																										
12.9	Weser-Längs- und -Quer-Verkehre werden unterstützt, die Einschätzung der Zielerreichung sollte jedoch besser sein.	wird nicht geteilt	Bei der gutachterlichen Einschätzung wurde für beide Maßnahmen (Ö.1 und Ö.2) eine Priorität (Grad der Zielerreichung) von "mittel" ausgewiesen. Dies wurde bereits innerhalb des Gesprächs mit dem Beirat Walle und der Projektgruppe am 17.01.18 erläutert und ist vor allem durch die Zuordnung in die höchste Kostenklasse 5 begründet - trotz einer hohen Wirkungsklasse 4 beider Maßnahmen. Somit fallen die Maßnahmen bei der Kosten-Wirkungs-Matrix in den mittleren Bereich. Grad der Zielerreichung <table><tr><td>5</td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td>Niedrig</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td></td><td>Mittel</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td>Hoch</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Sehr hoch</td></tr><tr><td></td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td></tr><tr><td></td><td colspan="5">Wirkungsklasse</td></tr></table>	5	Niedrig					4		Niedrig				3			Mittel			2				Hoch		1					Sehr hoch		I	II	III	IV	V		Wirkungsklasse				
5	Niedrig																																												
4		Niedrig																																											
3			Mittel																																										
2				Hoch																																									
1					Sehr hoch																																								
	I	II	III	IV	V																																								
	Wirkungsklasse																																												
12.10	Möglichkeiten zur Ausschreibung des Betriebes von Wassertaxis zur Integration in die BSAG nach Vegesack und in die Innenstadt prüfen	wird nicht geteilt	Konkrete Vorschläge zu Fahrverkehren sind bereits im Konzept enthalten (siehe Maßnahmen Ö.1 + Ö.2 + Ö.3). Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben. Diesbezüglich sind Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als sehr gering eingeschätzt.																																										
12.11	Vorschlag: rechtliche Prüfung zum verpflichtenden Eigentum bzw. Miete von Garagenplätzen für Wohnungseigentümer	wird nicht geteilt	Kein Ansatzpunkt für das Verkehrskonzept, da außerhalb des Einflussbereiches von Wirtschaftsförderung.																																										
12.12	Vorschlag: Anhalten von Garagenbetreibern zur Bereitstellung attraktiverer Preise zur Akzeptanzsteigerung	ist teilweise bereits im Konzept berücksichtigt	Bereitstellung günstigerer Preise für Abstellen in Parkhäusern wird als kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts angesehen. Strategien zur Akzeptanzsteigerung der Parkhäuser sind im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung)																																										
12.13	Vorschlag: Ausweitung Parkraumbewirtschaftung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten																																										

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12.14	Vorschlag: Einrichtung weiterer Halteverbotszonen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.15	Vorschlag: Intensivierung der Parkraumüberwachung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.16	Vorschlag: Ergänzung eines Radweges entlang der Muggenburg von Lloydstraße bis Stephanikirchenweide	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Wird in Maßnahmenblatt R.2 ergänzt
12.17	Vorschlag: Einrichtung einer Fahrradstraße "Am Kaffeequartier" oder "An der Reeperbahn"	vertiefende Untersuchung erforderlich	Die Straßen Am Kaffee-Quartier und An der Reeperbahn sollen gemäß Maßnahme Ö.8_3 durch den Bus genutzt werden. Dies widerspricht der Einrichtung als Fahrradstraße. Sollte dies aufgrund der Freigabe der Straßenbahngleise An der Muggenburg nicht mehr erforderlich sein, wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße hier zu prüfen.
12.18	Vorschlag: Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Radfahrer und Fußgänger	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Rad- und Fußverkehr ist als langfristige Option im Konzept verankert. Kurz- und mittelfristig werden die Konflikte mit der Nutzung als Hafengebiet als zu erheblich eingestuft. Zu Stärkung der Verbindung ist die Überführung des Fährangebotes Weiche Kante - Waterfront in ein tägliches Angebot Teil des Maßnahmenkonzepts (Ö.3).
12.19	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor	wurde geprüft	Die Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor ist zukünftig in ihrer heutigen Ausführung nicht mehr leistungsfähig. Außerdem wurden Sicherheitsprobleme mit querenden Fußgängern festgestellt. Grundsätzlich käme aufgrund der Verkehrsmengen auch ein Kreisverkehr infrage, wenngleich die räumlichen Möglichkeiten differenzierter betrachtet werden müssten. Die Kreuzung soll gemäß Maßnahme Ö.8_5 aber mit Busspuren zur ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Dies widerspricht der Anlage eines Kreisverkehrs, an dem alle zuführenden Spuren zwangsläufig gleichberechtigt werden.
13) Bewohner Walle			
13.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen im Heimatviertel		Siehe Stellungnahmen 2.1 und 6.1
13.2	Durch einen Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würden die Lärmgrenzwerte auf der Nord- und Brabantstraße wesentlich überschritten werden.		siehe Stellungnahme 1.3
13.3	Die Ampelkreuzung Nordstraße/ Hafenstraße wäre ein weiteres Hindernis gegen einen flüssigen Verkehrsablauf auf der Nordstraße.		siehe Stellungnahme 1.2
13.4	Ringschluss auf A281 als Voraussetzung, um weitere Belastungen der Anwohner zu vermeiden		siehe Stellungnahme 1.4
13.5	Warum wird die Ertüchtigung der Emden Straße nicht als Alternative zum Anschluss der Hafenstraße in Betracht gezogen?		siehe Stellungnahme 4.1
13.6	Die geplanten Maßnahmen zerstören die Wohnqualität des Stadtteils Walle, da hier alle Wohnstraßen in der Nähe der Nordstraße als Schleichwege genutzt werden.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14) Bewohner Heimatviertel			
14.1	Entlastung durch Neuanschluss der Hafenstraße kann nicht erfolgen, da bereits heute auf der Nordstraße erheblicher Stau herrscht.		siehe Stellungnahme 1.2
14.2	Kein Hinweis auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Frage inwiefern eine höhere Belastung der Hafenstraße Schäden an der Wohnbebauung hervorrufen kann.	wird geteilt	Umweltauswirkungen der Maßnahme S.8 würden im anstehenden Planungsverfahren differenzierter zu beleuchten sein, als dies im Variantenvergleich bislang geschehen ist.
14.3	Feinstaubbelastungen an der Nordstraße werden durch Anschluss der Hafenstraße weiter steigen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
14.4	Bereits in der Analyse mit Lärmschutzwand und ohne Anschluss der Hafenstraße werden die Lärmgrenzwerte Nachts teilweise nicht eingehalten). Mit Anschluss der Hafenstraße müsste eine Lärmschutzwand mindestens 6,70 m hoch sein, um die Lärmgrenzwerte einhalten zu können.		siehe Stellungnahme 12.1
14.5	Durch einen Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würde die Lärmbelastung im Bereich der Nordstraße noch weiter zunehmen. Sie liegt auch heute schon über den Grenzwerten.		siehe Stellungnahme 1.3
14.6	Aus städtebaulicher Sicht ist es unbefriedigend das alte Walle z.B. durch eine Lärmschutzwand noch weiter vom neuen Stadtteil abzuschotten, ein fließender Übergang wäre sinnvoller.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im weiteren Planungsverfahren zum Anschluss der Hafenstraße wird herauszuarbeiten sein, wie die verträgliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgen kann und welche städtebaulichen Möglichkeiten mit der Umsetzung der Maßnahme S.8 verbunden sind.
14.7	Durch die Überlastung der Nordstraße werden verstärkt Schleichverkehre durch Walle abfließen.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14.8	Der Durchgang Schulze-Delitzsch-Straße ist nicht erforderlich, da etwas weiter südlich bereits eine Wegeverbindung besteht	wird nicht geteilt	Die Durchwegung südlich der Haltestelle weist nicht den geforderten baulichen Standard auf. Sie soll im Rahmen dieser Maßnahme qualifiziert werden.
14.9	Wo erfolgt die Anlage des Radweges entlang der neu geplanten Hafenstraße? Vor oder hinter der Lärmschutzwand?		siehe Stellungnahme 22.27
14.10	Wurde im Konzept berücksichtigt, dass eine rückwärtige Anfahrt an die Häuser der Heimatstraße möglich ist?	Wird im Weiteren geprüft	Im Rahmen der weiteren Planung für eine Anbindung an die Nordstraße wird der Punkt geprüft.
14.11	Die Querung von der Heimatstraße über die Hafenstraße in Verlängerung der Wiedstraße wurde nicht ausreichend im Konzept berücksichtigt. Hier dürfte mit steigendem Verkehrsaufkommen eine Ampel erforderlich sein.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Anforderungen an die Querung der Hafenstraße und mögliche Optionen, diese räumlich einzubringen werden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 ergänzt.
15) GEWOBA			
15.1	Maßnahmen zur Führung des ÖPNV bis zur Hafenkante sollten nicht erst mittelfristig angegangen werden. Hier würde es zu Überlagerungen neu beginnender Bauarbeiten im Straßenbereich und gerade fertig gestellten Wohngebäuden kommen. Konkret sollte kurzfristig entschieden werden, ob Baumaßnahmen für eine Straßenbahn bis zur Hafenkante angegangen werden sollen.	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	die notwendigen (kurzfristig zu erbringenden) Leistungen zur Umsetzung mittel- und langfristiger Maßnahmen werden nicht im Konzept behandelt, d. h. im Konzept erfolgt keine Umsetzungsplanung
15.2	Vorschlag: neue Querungshilfe im Bereich "Blauhaus" über den Kommodore-Johnsen-Boulevard.	wird nicht geteilt	Der Kommodore-Johnsen-Boulevard weist auch in der Prognose eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung auf (unter 5.500 Kfz/ 24h). Im Bedarfsfall können im Mittelstreifen auch nachträglich Befestigungen als Querungshilfen eingebaut werden.
15.3	Vorschlag: verstärkte Kontrollen des regelwidrigen Abstellens von Pkw im öffentlichen Straßenraum in den Seitenbereichen.		siehe Stellungnahme 12.15

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
15.4	Es wäre sinnvoll gewesen, besser zu verdeutlichen, dass der durch Wohnen induzierte Verkehr weitgehend antizyklisch zum durch Arbeitnehmer in der Überseestadt ausgelösten Verkehr auftritt.	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	wird im Konzept entsprechend stärker herausgearbeitet.
16) Bewohner Heimatviertel			
16.1	Berufspendler fahren etwa zu 50 % über die Stephanibrücke, der Rest teilt sich je etwa zur Hälfte auf Verkehre aus Richtung Nordwest und Nordost. Die Stephanibrücke ist daher der bedeutendste Engpass am Rande der Überseestadt. Das Problem besteht hier einerseits in dem nicht ausreichend leistungsfähigen Knotenpunkt an der Eduard-Schopf-Allee und der unzureichenden Einfädelsituation auf der Brücke. Vorschlag: Schaffung einer leistungsfähigeren Situation im Einfädelbereich der Stephanibrücke im Rahmen einer Neuplanung der Brücke.	Wird teilweise geteilt	Analysen zur Verkehrsverteilung zeigen ein anderes Bild der Zielverteilung der Verkehre aus der Überseestadt. Demnach verkehren etwa 22 % der Kfz-Verkehre aus der bzw. in die Überseestadt über die Stephanibrücke (Grafik 45). Mehr Verkehre fließen in Richtung Walle und darüber hinaus (z.B. zur A 27 ab). Die Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke ist bereits Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans (Maßnahme A.11). Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzepts werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
16.2	Weitere Brückenlösungen über die Weser wurden zu wenig untersucht. Vorschlag: Brücke in Verlängerung des Hansators über die Weser in den Hohentorshafen und dort entlang des westlichen Ufers Richtung B6/B75.	wird nicht geteilt	Das grundsätzliche Potential zwischen Überseestadt und den direkt jenseits der Weser liegenden Stadtteilen wurde bei Maßnahme S.13 ermittelt. Alle anderen verlagerten Verkehre wären hinsichtlich Woltmershausen oder der Überseestadt als Durchgangsverkehre zu bezeichnen, die gemäß Zielstellung des Verkehrskonzepts nicht in die Überseestadt gezogen werden sollen. So würden beispielsweise Verkehre über eine Brücke in Verlängerung des Hansators zusätzliche Verkehre in diesen bereits heute überlasteten Straßenzug ziehen.
17) Bewohner Heimatviertel			
17.1	Vorschlag: Ampel oder Zebrastreifen über die Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Überseetor.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Ampel an der Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor ist bereits als Maßnahme S.1 im Konzept berücksichtigt.
17.2	Befürchtung steigender Lärm-, Feinstaub- und Erschütterungsbelastungen durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Noch kein Gutachten zur Entwicklung der Feinstaubkonzentration.		siehe Stellungnahme 14.2
18) Handelskammer Bremen			
18.1	Überlastungssituationen an den Knotenpunkten Hansator/ Nordstraße und Stefanibrücke/ Auf der Muggenburg müssen angegangen werden. Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke ist bereits eine Maßnahme des VEP, bei der es nur an der Umsetzung mangelt. Die Problemlösung kann hier nicht auf das endgültig beschlossene Gesamtkonzept warten.		siehe Stellungnahme 8.8
18.2	Es ist eine direkte Straßenbahnbindung an den Hauptbahnhof erforderlich. Teile der Gleise liegen bereits und sind sofort nutzbar. Auch eine neue Straßenbahnstrecke auf der Konsul-Smidt-Straße wäre wichtig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine direkte Straßenbahnverbindung von der Überseestadt zum Hauptbahnhof mit Wendevorgang am Bürgerpark auf bestehenden Gleisen wird von der BSAG geprüft. Die Weiterführung über die Konsul-Smidt-Straße wird im Verkehrskonzept vorgeschlagen (Maßnahme Ö.4).
18.3	Vorschlag: deutliche Taktverdichtung auf der Linie 20 und fahrtechnische Beschleunigung z.B. durch Mitbenutzung der Gleistrasse Auf der Muggenburg	ist bereits im Konzept berücksichtigt	siehe vorgeschlagene Maßnahmen: Ö.8_4 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3 sowie Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
18.4	Schließung der Lücke auf der A 281 als Schlüsselprojekt. Bremen sollte sich daher verstärkt für eine schnelle Umsetzung einsetzen.		siehe Stellungnahme 1.4
18.5	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor		siehe Stellungnahme 12.19
18.6	Ablehnung der Maßnahme S.4 (Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße), da Umfeld überwiegend gewerblich genutzt wird.		Die Seitenraumnutzung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich nördlich des Abzweigs Überseetor anders dar, als südlich des Überseetors. Im Abschnitt zwischen Überseetor und Am Winterhafen ist der BP 2196 größtenteils bereits durch neues Planrecht verdrängt, das Mischgebiete festsetzt (oder demnächst festsetzen soll). Hier überwiegt daher inzwischen eine Wohnnutzung, wohingegen zwischen Überseetor und Hansator gewerbliche Nutzungen dominieren. Vor diesem Hintergrund ist die Maßnahme S.4 weiterentwickelt worden, sodass die geplante Beschränkung für durchfahrende Lkw nunmehr auf den nördlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße begrenzt werden soll.
19) Mitglied Beirat Walle			
19.1	Es wurde der Wunsch nach einer "Abkürzung" in die Überseestadt geäußert. Dieser könnte auch auf Höhe der Grenzstraße erfolgen.	wird teilweise geteilt	Die Anbindung der Hafenstraße an die Nordstraße stellt für die Bewohner Walles eine Abkürzung in Teile der Überseestadt dar. Eine Verlegung dieser Durchwegung in die Verlängerung der Grenzstraße würde das Durchfahren in Richtung Steffensweg attraktiver gestalten. Ziel ist es jedoch, Verkehre auf der Nordstraße zu bündeln.
19.2	Viele Anwohner des Heimatviertels, der Brabantstraße, Osterlinger Straße und weiterer Straße im Umfeld der Nordstraße sind gegen eine Umsetzung des Durchstichs der Hafenstraße an die Nordstraße. Diese verlagert nur den Verkehr aus der Überseestadt in die benachbarten alten Waller Quartiere.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
20) Bewohner Walle			
20.1	Es sollte erst das Projekt Autobahnanbindung durchgeführt werden und dann sollte man erwägen werden ob "Waller Wied" überhaupt nötig ist.		siehe Stellungnahme 1.4 die Untersuchungen zum Verkehrskonzept Überseestadt zeigen, dass auch mit Fertigstellung des Tunnels in der südlichen Überseestadt keine ausreichenden Kapazitäten für die leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorhanden sein werden. Die Maßnahme S.8 wird daher trotzdem erforderlich sein.
20.2	Die Emissionswerte und der Schallschutz liege schon jetzt über der Norm.		siehe Stellungnahme 1.3
21) Bewohner Heimatviertel			
21.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes bleiben, vor allem im südlichen Abschnitt wo kein Wohnraum ist		siehe Stellungnahme 9.1
21.2	Durch den Anschluss der Hafenstraße wird der Verkehrsfluss auf der Nordstraße noch schlechter und Umweltbelastungen werden für Anwohner unerträglich.		siehe Stellungnahmen 1.2 und 1.3
21.3	Vorschlag: Verlagerung des Großmarktes erwägen	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
22) Bewohner Heimatviertel			
22.1	Längenunterschied der Routen von der Überseestadt (Weiche Kante) zur Innenstadt bzw A27 über Überseetor nur 300m länger als Route über Hansator (Kapitel 2.1.2, S.6)	wird im Konzept genauer formuliert	Der Längenunterschied in Richtung der Innenstadt oder der A27 mag über das Überseetor nur geringfügig kürzer sein. Diese Beschreibung bezieht sich jedoch genauso auf die zuführenden Verkehre in die Überseestadt. Dies wird im Text des Berichtes genauer formuliert.
22.2	Kapitel 2.1.3: Werte in Tabelle stimmen nicht mit Werten aus Abbildung 2 überein. Wichtig sind insbesondere die Abweichungen im Schwerverkehr auf der Konsul-Smidt-Straße	wird nicht geteilt	Die Werte im Kapitel 2.1.3 sind direkt den Verkehrszählungen entnommen. In Abbildung 2 sind dem gegenüber die Analyse-Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmodell für die Überseestadt dargestellt. Abweichungen ergeben sich zwangsläufig durch die in Modellen implementierte Nachbildung tausender individueller Entscheidungen zum Mobilitätsverhalten durch vereinfachte Rechenschritte. Die bestehenden Abweichungen sind in der Modellkalibrierung als vertretbar angesehen worden.
22.3	Kapitel 2.1.6: Nachtfahrerbot für LKW (22-6 Uhr) auf der Hafenstraße wird nicht erwähnt	wird im Konzept genauer formuliert	Der künftige Umgang mit dem Lkw-Nachtfahrverbot wird auf den Maßnahmenblättern zu den Maßnahmen S.4 und S.8 genauer beschrieben.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.4	Kapitel 2.1.7: Was bedeutet überdurchschnittliche Schwerverkehrsmenge in der Konsul-Smidt-Straße? Aus den Schwerverkehrsanteilen kann keine höhere Belastung als in anderen Straßen der Überseestadt abgeleitet werden. Wohnbebauung befindet sich außerdem nur im Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen.	wird teilweise geteilt	siehe Stellungnahme 9.1 Die Einschätzung überdurchschnittliche Schwerverkehrsbelastung bezieht sich auf typische innerörtliche Straßen in Wohngebieten, auf denen Schwerverkehrsanteile üblicherweise unter 5 % liegen. Auf der Konsul-Smidt-Straße ist gemäß der Zählungen mit etwa 9 % zu rechnen.
22.5	Ergänzung kritischer Querungsstellen: Hafenstraße unter der Bahnbrücke, Querung der Konsul-Smidt-Straße auf ganzer Länge außer am Überseetor	wird geteilt und im Konzept ergänzt	siehe Stellungnahmen 3.1-3.3, 14.11
22.6	Befragung von Anwohnern, Beschäftigten und Unternehmen mit nur geringem Rücklauf - Relevanz der Daten nicht gegeben. Auf welcher Grundlage und in welchem Zeitraum wurde befragt?	wurde geprüft	Die Befragung der Unternehmen erfolgte auf Basis eines durch die Wirtschaftsförderung Bremen zur Verfügung gestellten E-Mail-Adressverteilers. Es war aus Sicht der Projektbeteiligten nicht erforderlich, den bereits umfangreichen Adress-Satz weiter zu vergrößern. Die angeschriebenen Unternehmen waren aufgefordert, ihre Mitarbeiter zur Beantwortung des Beschäftigten-Fragebogens zu ermuntern. Es wurde hierfür ein Aushang mitgesandt. Die Bewohner wurden durch Aushänge an allen Hauseingängen in der Überseestadt und das Einwerfen von Flyern in Briefkästen auf die Befragung aufmerksam gemacht. Die Befragungszeit umfasst etwa einen Monat von Mitte November bis Mitte Dezember 2016.
22.7	Grafik 41, S.57: Darstellung des Heimatviertels Grünfläche. Müsste mindestens zum Umland gehören.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Gemäß der Verkehrsbezirkseinteilung des Verkehrsmodells gehört das Heimatviertel zum Umland. Dies wird auf den entsprechenden Abbildung nachgearbeitet.
22.8	Grafik 43, S.62: Flüchtlingsunterkünfte sind als Wohnstandorte dargestellt. Sind diese in Analyseberechnungen eingeflossen? Wurden die Bewohner auch zum Verkehrsverhalten befragt? Wurden die Unterkünfte in der Prognose berücksichtigt?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Flüchtlingsstandorte sind mit vereinfachten Annahmen zum Wegeaufkommen und Verkehrsmittelnutzung in die Analyseberechnungen eingegangen. Eine Befragung fand nicht statt. Die Grundstücke, mit Flüchtlingsunterkünften wurden in der Prognose mit der zukünftigen Nutzung berücksichtigt.
22.9	Kapitel 3.4, S.62: Gebiet an der Stephanikirchenweide ist als Gewerbegebiet festgeschrieben, sodass Wohnnutzung teilweise ausgeschlossen und in der Nachbarschaft unwahrscheinlich ist. Wieso wurde gemischte Wohn- und Dienstleistungsnutzung in Prognose angenommen?	vertiefende Untersuchung erforderlich	Für die Basis-Verkehrsprognose wurden auch Szenarien betrachtet, in denen südlich des Europahafens mehr Gewerbe verbleibt. Das berücksichtigte Szenario einer verdichteten Mischnutzung stellte letztlich das verkehrlich kritischste dar, da hier das höchste Verkehrsaufkommen zu verzeichnen war. Diese Berechnungen sollen kein Vorgriff auf die erforderlichen Diskussionen und Beschlüsse zur Umnutzung des Bereichs südlich des Europahafens sein.
22.10	Wie wurde das Wegeaufkommen für die Analyse in Grafik 48 ermittelt? Die Befragung im Verkehrskonzept und anderen Erhebungen im Raum Bremen ergaben stets höhere ÖPNV-Anteile? Die Annahmen für die Prognose entsprechen den Werten für Bremen heute, sind also nicht innovativ oder folgen Trends.	wird nicht geteilt	Der in Grafik 48 dargestellte ÖPNV-Anteil ist niedriger als in Befragungen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, da die Überseestadt zum Analysezeitpunkt wesentlich stärker gewerblich geprägt war, als dies für Gesamt-Bremen zutrifft und Arbeitswege häufiger mit dem Pkw zurückgelegt werden. Mit dem dargestellten ÖPNV-Anteil können die aus Erhebungen der BSAG gewonnen Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen der Überseestadt sehr gut abgebildet werden. Er ist daher im Sinne einer Modellkalibrierung als realitätsnah einzustufen. Die Prognose der Verkehrsmittelwahl für die Überseestadt stellt im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl eine erhebliche Änderung dar, vor allem, was den Rückgang des MIV-Anteils betrifft. Sie berücksichtigen dabei vor allem die strukturellen Änderungen im Gebiet selbst (stärker Durchmischung) führt zu mehr kurzen Wegen, die nicht mit dem Pkw zurückgelegt werden. Darüber hinaus sind grundsätzliche Annahmen zur Wirkung der verkehrsvermeidenden Maßnahmen des VEP eingeflossen.
22.11	Kapitel 5.2: Wie wurden die einzelnen Bewertungsparameter untereinander gewichtet? Detaillierte Aufstellungen der Kosten und jährlichen Kosten fehlen.	wird nicht geteilt	Im Bewertungsverfahren wurden die einzelnen Bewertungskriterien nicht untereinander gewichtet. Jeder der 16 Indikatoren hat die gleiche Wertigkeit. Auf eine detaillierte Darstellung der Kosten wurde aus Übersichtsgründen verzichtet. Die angegebenen Werte Investitionskosten und jährliche Kosten waren die einzigen, die bewertungsrelevant waren.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.12	Maßnahme S2: Zielkonflikt einer schlechteren Erreichbarkeit der Überseestadt nicht gegeben, da es um abfließende Verkehre geht. Es fehlt eine Betrachtung, ob es durch die Verlagerung zu Problemen an den anderen Knotenpunkten kommt.	wird teilweise geteilt	Erreichbarkeit begrenzt sich nicht auf zuführende Verkehre. Hierunter werden genauso abführende Verkehre verstanden. In dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.2 wurden qualitative Einschätzungen zum Einfluss auf die übrigen Knotenpunkte ergänzt.
22.13	Maßnahme S3: zweispuriges Abbiegen auf Stephanibrücke nicht wirkungsvoll solange Einfädeln auf der Brücke nicht verbessert wird.		siehe Stellungnahme 8.8
22.14	Maßnahme S4: Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Hansator keine Wohnbebauung. Verlagerung an ein Wohngebiet nicht zielführend. Lärmschutzwand nicht ausreichend und teuer.		siehe Stellungnahme 9.1
22.15	Maßnahme S5: Wieso sind die Kosten 0, wenn Gutachten eingefordert werden?	wurde geprüft	Gutachten zum Neuanschluss des vierten Knotenarmes waren auch ohne die Empfehlung des Verkehrskonzepts geplant und erforderlich
22.16	Maßnahme S6: Rückstau beginnt bereits am Utbremer Autobahnzubringer - Grüne Welle über Nordstraße hinaus nicht ausreichend wirkungsvoll. Linksverkehr zur Neptunstraße bleibt unerwähnt. Vorschlag: Begrenzung der Fußgängerfreigabezeiten an der Neptunstraße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die bereits durchgeführten Untersuchungen zur Verbesserung der Grünen Welle im Zuge des Hansatores zeigen, dass durch eine bedarfsgerechte Reduktion der Freigabezeiten für Fußgänger an der Neptunstraße Kapazitäten gewonnen werden können. Ist als Maßnahme S.6 im Konzept berücksichtigt.
22.17	Maßnahme S8: Wechselwirkungen oder Konflikte zum Knotenpunkt Elisabethstraße/ Nordstraße werden nicht benannt.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die möglichen Wechselwirkungen zwischen Hafenstraße und Elisabethstraße wurden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht erwähnt. Dies wurde nachgeholt.
22.18	Maßnahme S8: Für den Einbau der Linksabbiegespur in die Überseestadt müsste der nördliche Geh- und Radweg an der Nordstraße verschmälert werden. Lärmauswirkungen auf die Bebauung an der Nordstraße bleiben unerwähnt.	wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Die erforderlichen Anpassungen im Bereich der Nordstraße sind im Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht ausreichend erläutert und werden nachgearbeitet. Eine Verschmälerung des Geh- und Radweges ist jedoch nicht geplant, vielmehr eine Rücknahme der hier angeordneten Stellplätze.
22.19	Maßnahme S8: Nachtfahrverbot auf der Hafenstraße bleibt unberücksichtigt		siehe Stellungnahme 22.3
22.20	Maßnahme S8: Kosten erscheinen sehr niedrig	wird geteilt und im Konzept genauer erläutert	Die Kosten für Maßnahme S.8 enthielten zunächst nicht die Kosten für die Lärmschutzwand zum Heimatviertel, da diese bereits durch Maßnahme S.4 begründet war. Die Kosten wurden jetzt der Maßnahme S8 zugeordnet.
22.21	Maßnahme S8: es wird nicht beleuchtet, wie zusätzliche Verkehre zur Neubaustrecke gelangen sollen, insbesondere die Linksabbieger vom Knotenpunkt Hansator/Nordstraße, wenn Linksabbiegen dort untersagt wird.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die Wechselwirkungen zwischen dem Linksabbiegeverbot an der Kreuzung Hansator/ Nordstraße zur Maßnahme S.8 wurden auf dem Maßnahmenblatt S.8 genauer beschrieben.
22.22	Maßnahme S8: Es wird nicht als Zielkonflikt erwähnt, dass Ausweichverkehre auf die Elisabethstraße zunehmen könnten.		siehe Stellungnahme 22.17
22.23	Maßnahme S8: Die Hafenstraße soll zahlreiche zusätzliche Verkehre aufnehmen und gleichzeitig zurückgebaut werden - wie soll das im Detail funktionieren?	wurde geprüft	Die Hafenstraße war vor dem Aufbau des heutigen Haupterschließungsnetzes der Überseestadt eine Hauptzufahrt zum ehemaligen Hafengebiet und ist dementsprechend großzügig dimensioniert worden. Gemäß der Prognosen des Verkehrskonzepts wird die Hafenstraße auch mit Anschluss an die Nordstraße eine Verkehrsbelastung aufweisen, die auf lediglich einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtung abgewickelt werden kann. Nur auf dem Neubauabschnitt zwischen der Kurve der Hafenstraße und Nordstraße werden zwei Spuren je Richtung benötigt, um die erforderlichen Abbiegespuren unterzubringen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.24	Maßnahme S9: Warum müssen nur hier Straßenbahngleise verlegt werden? Die Kosten dieser Maßnahme sind höher, warum?	wurde geprüft	An der Hafenstraße kann größtenteils der Streifen für den Ruhenden Verkehr an der Nordstraße für die Einrichtung der zusätzlichen Spur genutzt werden. Dies ist am Überseetor aufgrund der Nähe zur Schule nicht möglich. Daher müssen hier Gleise angepasst werden, was die Kosten stark vergrößert. Die Kosten zu Maßnahme S.8 wurden jedoch angepasst, sodass die Kosten beider Maßnahmen jetzt vergleichbar hoch sind (siehe Stellungnahme 22.20).
22.25	Maßnahmen Radverkehr sind sehr gut, führen aber nur zu einer Reduktion von 500 Kfz/ Fahrten am Tag. Warum so wenig?	wurde geprüft	Die Befragungen der Beschäftigten der Überseestadt zeigte, dass ein großer Teil der Beschäftigten vergleichsweise weite Arbeitswege von über 10 km zurückzulegen hat. Außerdem ist es derzeit so, dass für Arbeitnehmer das Auffinden eines Stellplatzes in der Nähe des Arbeitsplatzes meist unproblematisch ist, da gemäß Stellplatzsatzung auf gewerblich genutzten Grundstücken zahlreiche Stellplätze untergebracht werden. Auch wenn auf Stellplatzflächen, die im öffentlichen Zugriff liegen, die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden soll (Maßnahme S.14), schränkt dies die Wirksamkeit von Radverkehrsmaßnahmen ein.
22.26	Maßnahme R9: Sanierung des Überwegs ist überfällig, Durchstich durch Deich nachrangig, da bereits Möglichkeiten vorhanden und weiterführende Wege an Hafenstraße fehlen.		siehe Stellungnahme 14.8
22.27	Maßnahme R10: Eigentumsverhältnisse für Durchgang zu klären. Wie ist Durchgang mit Lärmschutzwand vorstellbar?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Eigentumsverhältnisse stehen der Maßnahme nicht im Wege. Mit Herstellung des Straßenneubaus (Maßnahme S.8) werden die Hafenstraße und die Nordstraße auch für den Rad- und Fußverkehr miteinander verknüpft. Maßnahme R.10 als Einzelmaßnahme entfällt dann. Nach den Vorüberlegungen ist der Durchgang mit Lärmschutzwand möglich. Näheres ist im weiteren Planungsverfahren zu erörtern.
22.28	Anlage 10: Die Zahlen der Verkehrsentlastung/ -mehrbelastung unterscheidet sich in den Maßnahmenblättern S8 und S9 und in Anlage 10, warum?	wurde geprüft und angepasst	Die Abbildungen zur Wirksamkeit der Maßnahmen wurden in den Anlagen 9 und 10 angeglichen.
22.29	Kapitel 5.4.3: Am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße waren lange Wartezeiten auf den Geradeauspuren in die Innenstadt maßgebend. Diese werden mit den Maßnahmen S8 und S9 neu belastet. Wie ist die Verbesserung der Verkehrsqualität zu erklären?	wurde geprüft	Durch den Lückenschluss Weserquerung im Zuge der A281 wird mit einer Reduktion der Verkehrsströme zwischen Werftstraße und Stephanibrücke um etwa 5.000 Kfz/ 24h gerechnet. Der Wegfall dieser Belastung am genannten Knotenpunkt kommt den kritischen Geradeausfahrrn zugute, die durch die Maßnahmen S.8 oder S.9 nicht im selben Maße neu belastet werden.
22.30	Öffentlichkeitsbeteiligung unzureichend (Vorstellung nur in zu kleinen Räumlichkeiten des Beirates und im Internet, kurzer Rückmeldezeitraum)	wird teilweise geteilt	Das Interesse an der öffentlichen Beiratsitzung, in dem das Konzept erstmalig vollständig vorgestellt wurde hat die Organisatoren überrascht. Dies wird künftig anders vorzubereiten sein. Die Beteiligungsphase ist hinsichtlich ihrer Frist noch einmal bis Ende November verlängert worden, sodass ausreichend Zeit für die Übersendung von Stellungnahmen zur Verfügung stand.
22.31	In den Befragungen geäußerte Problemlagen nicht ausreichend in Maßnahmen überführt (Stephanibrücke, Zubringer Überseestadt).	wird nicht geteilt	Die Wichtigkeit der Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ist im Konzept in ausreichender Form herausgestellt. Die Maßnahmen sind auch bereits Teil des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahmen BS.1, A.1.1, A.14a, A.23) und entsprechend in der Verwaltung präsent.
22.32	Nicht ausreichende Berücksichtigung der Betroffenen direkt am Rand der Überseestadt.	wird nicht geteilt	Die Maßnahmenempfehlung des Verkehrskonzepts beruht auf einer gutachterlichen Empfehlung der verkehrlich wirkungsvollsten Option. Dies ersetzt nicht das anschließende Baurechtsverfahren, bei dem die Belange aller von einer Maßnahme Betroffenen abgewogen werden.
22.33	Entmietung des für Maßnahme S8 abzureißenden Gebäudes bereits vor Konzeptbeschluss erweckt den Eindruck, dass bereits Tatsachen geschaffen werden.	wird nicht geteilt	Das Grundstück war bis zum 31.12.2015 per Erbbaurechtsvertrag an einen Stauereibetrieb vergeben. Es wurde nicht verlängert, da in dem Bereich eine Rad- und Fußgängeranbindung zwischen der Nordstraße über die Hafenstraße, die zwischenzeitlich erstellte Rampen- und Treppenanlage im Kurvenbereich der Hafenstraße auf die höhergelegenen Fläche und weiter über den Fußweg und den Verkehrshof vorbei an das Hauptzollamt Bremen zur Konsul-Smidt-Straße vorgesehen ist. Dabei handelt es sich um eine von insgesamt fünf Anbindungen, die den Stadtteil Walle mit der Überseestadt verbinden sollen. Die Entscheidung, das Erbbaurecht nicht zu verlängern ist letztmalig Mitte 2015 getroffen worden und damit lange bevor das Gutachten zum Integrierten Verkehrskonzept beauftragt wurde (Vertragsdatum 24.05.2016). Ein Zusammenhang zwischen dem Integrierten Verkehrskonzept und der Entscheidung das Erbbaurecht nicht verlängern besteht daher nicht.
23) Bewohner Heimatviertel			
23.1	Durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße entstehen Belastungen für die Bewohner des Heimatviertels und Steffenswegviertel durch Lärm Feinstaub und Erschütterungen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
23.2	Durch den Anschluss der Hafenstraße besteht die Gefahr, dass die Kreuzung zur Elisabethstraße zurückgebaut wird, um Verkehrsfluss auf der Nordstraße zu verbessern.	wird nicht geteilt	Ein Rückbau der Kreuzung zur Elisabethstraße ist nicht geplant. Die Signalisierung wird an dieser Stelle auch weiterhin benötigt, um die Straßenbahnhaltestelle zu Fuß sicher erreichen zu können.
23.3	Der Ausschluss der Emder Straße als alternative Zufahrt zur Überseestadt ist nicht ausreichend nachvollziehbar. Belange der Bewohner des Heimatviertels nicht ausreichend berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 4.1
24) Bewohner Heimatviertel			
24.1	Nordstraße bereits heute stark belastet. Mit dem Anschluss der Hafenstraße wird hierauf weiterer Verkehr gelenkt, was zu steigendem Lärm und Feinstaubbelastungen führt.		siehe Stellungnahme 1.3
25) Bürgerinitiative Heimatviertel			
25.1	Alle Unterlagen werden noch als vorläufig oder Entwurf bezeichnet. Endgültige Anregungen können erst zu abschließend festgelegten Maßnahmen formuliert werden.	wird nicht geteilt	Aufbauend auf den Stellungnahmen wird der Entwurf des Abschlussberichts zur Beschlussfassung weiter bearbeitet. Dabei werden die Anregungen der Stellungnahmen eingearbeitet. Eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung ist derzeit nicht geplant. Die Beschlussfassung wird in den parlamentarischen Gremien öffentlich diskutiert.
25.2	Waller Wied wurde in den Befragungen nicht berücksichtigt. Das Gutachten, insbesondere die Eingangsdaten des Verkehrsmodells sind unvollständig. Das Konzept ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.3	Hafenstraße - Die Würdigung der nachbarschaftlichen Interessen wird nicht beachtet. Damit ist der Tatbestand unbeabsichtigte Härte erfüllt. Die Abwägung ist im Rahmen der Änderung des BPlans nicht erfolgt.	wird nicht geteilt	Eine Abwägung im Sinne eines Bebauungsplansverfahrens wurde nicht durchgeführt. Das formale Verfahren zur Baurechtsschaffung würde folgen.
25.4	Umsetzung des Senatsbeschlusses vom 27.11.2001 (Rückbau der Hafenstraße) wird gefordert. Vorgabe aus diesem Beschluss im Gutachten nicht berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 6.4
25.5	Befragung berücksichtigte die Bewohner des Waller Wieds nicht obwohl diese direkte Anwohner sind. Grundlage des Verkehrskonzepts ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.6	Forderung: Prüfung der Umweltauswirkungen der Maßnahme S8 und ggf. Anschluss einer Umweltverträglichkeitsprüfung.		siehe Stellungnahme 14.2
25.7	Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Überseestadt führt zu einer stärkeren Verlagerung der Verkehre nach Walle.	wird nicht geteilt	In der Überseestadt werden keine Kapazitäten für den MIV reduziert. Aufgrund der steigenden Verkehrsnachfrage aus der Gebietsentwicklung werden eher weitere Kapazitäten geschaffen, um ausreichenden Verkehrsfluss sicherzustellen. Verkehrsreduktion erfolgt durch modale Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Eine stärkere Verkehrsverlagerung nach Walle wird nicht erwartet zumal auch in den Prognosefällen die Belastung der Nordstraße geringer ist als in der Analyse (Voraussetzung Lückenschluss Wesertunnel A281).
25.8	Nicht ausgewogene Berücksichtigung der Belange der Bewohner der Überseestadt und der Bewohner direkt angrenzender Gebiete.	wird nicht geteilt	Die Belange der Anwohner in der Überseestadt und in angrenzenden Gebieten werden ausgewogen berücksichtigt und gewürdigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.9	Verlagerung von Lkw-Verkehren aus der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafenstraße ist nicht sinnvoll, da mit Emder Straße bereits ein guter Anschluss für den Schwerverkehr besteht.		siehe Stellungnahme 12.1
25.10	Maßnahme S.8 widerspricht der Zielsetzung der Stadt und der Richtlinie 2002/49/EG. Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft und abgewogen. Maßnahme ist zu streichen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.11	Bewertungsindikatoren des VEP nicht für ein Verkehrskonzept in einem Ortsteil geeignet. Dadurch kommt eine hohe Ungenauigkeit in der Bewertung zustande. Das Gutachten ist damit nicht korrekt bzw. liefert falsche Aussagen.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des VEP sind zumeist sehr allgemeingültig formuliert. Einzelne Kriterien, die sich auf einen bestimmten Raum bezogen (z.B. Gesamtstadt) wurden in der Bewertung durch die Gutachter hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Überseestadt beschränkt und eignen sich daher für die grundsätzliche Bewertung bzw. Wirkungsbeurteilung der Maßnahmen.
25.12	Eine Verbesserung im Ortsteil Überseestadt führt zu einer Verschlechterung anderer Ortsteile in Walle. Es fehlt die ganzheitliche Betrachtung des Stadtteils Walle und der angrenzenden Gebiete. Es ist eine Überarbeitung des IVKS nötig.		siehe Stellungnahme 1.3
25.13	Die Bewertungen jeder Einzelmaßnahme ist nicht nachvollziehbar bzw. ungleichmäßig. Hier werden die privaten Belange nicht berücksichtigt. Damit ist es eine fehlerhafte oder gar keine Abwägung erfolgt.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des Verkehrskonzepts bilden alle wichtigen Bewertungsaspekte in Zusammenhang mit verkehrlichen Fragestellungen ab. Die Bewertung erfolgte für jede Maßnahme auf der gleichen Basis, damit sind die Bewertungsergebnisse im Verkehrskonzept untereinander vergleichbar. Die Bewertung des Verkehrskonzepts und der Variantenvergleich ersetzen keine Abwägung im Rahmen der Baurechtsschaffung.
25.14	Die Konsul-Smidt-Str. wurde für den Schwerlastverkehr gebaut, siehe Begründung im BP 2196. Diese Straße sollte 60 % des gesamten Ziel- und Quellverkehr der Überseestadt aufnehmen. Heute haben wir noch nicht einmal dieser Wert erreicht obwohl andere Erschließungsstraßen bereits die 3 fache Überlast verzeichnen. Das Lkw-Durchfahrverbot der Konsul-Smidt-Straße (Maßnahme S4) darf somit nicht umgesetzt werden. Keine Prüfung der Ziel/Quell Verkehre erfolgt		siehe Stellungnahme 9.1
25.15	Maßnahme S8: In der Stellungnahme zum Lärm vom 6.9.2017 wurde keine Gemeindegelage betrachtet (Gewerbe, Schienenfahrzeuge- (Verschiebegleise und Verkehrslärm gemeinsam) und es wurden mit den falschen Verkehrszahlen gerechnet. Wir fordern die dazugehörigen und einzuhaltenden Gesetze, Verordnungen und Regeln für den Lärmschutz ein. z. B. BGB, BauGB, BauNVO, DIN18005, TA-Lärm, 16. BImSchV, 24. BImSchV, RLS 90	wird nicht gefolgt	Bei den schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen der Baurechtsschaffung werden alle gültigen Rechtsvorschriften berücksichtigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.16	Maßnahme S.8: Eine Alternative (Getreidestraße und Emder Str.) wurde aufgrund von Kurven als nicht zielführend bewertet. Das ist aber eindeutig fehlerhaft. Die Kurvenfahrt über die nicht gewollte Hafenstraße ist genauso kurvenreich. Die Getreidestr. und die Emder Str. als Erschließungsstraßen für die Überseestadt sind noch lange nicht an deren Kapazitätsgrenzen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.17	Maßnahme S8: Die 16. BImSchV fordert eine UVP (nach dem UVPG) bei Straßen Neubauten und großen Änderungen. Warum wurde diese nicht bereits ausgeführt. Wir fordern eine UVP für diese Einzelmaßnahme.		siehe Stellungnahme 14.2
25.18	Das Basisszenario ist erst für 2030 vorhergesagt. Somit ist keine Eile geboten um eine zusätzliche Erschließungsstraße zu generieren. Das Ortsgesetz mit dem BPlan 2196 wurde damit begründet. Eine Änderung dieses BPlan hätte erst einmal dem Beirat bzw. den Bürgern vorgetragen werden müssen und ein neuer BPlan aufgestellt werden müssen. Hier soll der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werden. Auch sind bereits Haushaltsgelder 2018/2019 dazu beantragt wurden, ohne Freigabe einer Maßnahme.	wird nicht geteilt	Bereits heute zeigen sich schon Überlastungserscheinungen in der Überseestadt. Mit der weiteren Entwicklung werden zusätzliche Verkehre zu einer weiteren Verschärfung der Situation beitragen. Angesichts der langen Planungsvorläufe verschiedener Maßnahmen ist ein kurzfristiger Beginn der erforderlichen Planungen anzustreben. Es erfolgte keine Änderung des BPlan 2196 in den Aussagen zur Hafenstraße. Die Umsetzung ist teilweise ausgesetzt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.4.
25.19	Maßnahme S.13: Durch fehlerhafte Kriterien Bewertungen wurden diese Maßnahme runtergerechnet bzw. ausgeschlossen. Diese Brücke würde die gesamte Verkehrsproblematik lösen. Diese Maßnahme ist so schnell wie möglich aufzunehmen und umzusetzen.	wird nicht gefolgt	Eine Brücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee würde erhebliche Verkehrsmengen in den Bereich Überseepark ziehen. Dies würde in Widerspruch zur Zielstellung der Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen stehen.
25.20	Im Gutachten wurde die Pos. 2.1.6. fehlerhaft dargestellt. Es fehlt die Umsetzungsvorgabe: Die Hafenstraße muss nach Fertigstellung der neuen Erschließung über das Hansator unterbrochen werden, so dass kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist. Aus diesem Grund ist diese Maßnahme aus den umzusetzenden Maßnahmen zu streichen.		siehe Stellungnahme 6.4

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.21	Eine Reduzierung der Verkehre auf der Konsul-Smidt-Str. ist nach Festlegung des Gutachters gar nicht nötig. Im Bereich von Schuppen III ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von etwa 10.000 Kfz zu rechnen (Abbildung 13). Dies ist für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße ein unproblematischer Wert. Durch die Änderungen in der Führung der Schwerverkehre könnte der Schwerverkehrsanteil jedoch gegenüber der Analyse von 5 % auf 2 % deutlich reduziert werden. Ist aber nicht nötig, da absolut nicht mit einer Zunahme der Schwerverkehrsmengen zu rechnen ist. Verzicht auf die Maßnahme S4 und S8.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung zum Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ergibt sich nicht aus dem Ziel einer Schwerverkehrsentlastung auf der Konsul-Smidt-Straße. Vielmehr ist eine gesamtheitliche Entlastung des Bereichs Hansator vom Kfz-Verkehr Ziel der Maßnahme. Zur Änderung von Maßnahme S.4 siehe Stellungnahme 9.1
25.22	Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen beruhen im IVK nur auf vielen Annahmen. In dem Verkehrskonzept wurden 22 Annahmen getroffen. Folgende vorgeschlagene Maßnahmen sind hier betroffen und zeigen die auch die abgeschätzten Reduzierungen der Fahrten pro Tag oder Werktag: S13 - 2000, R1 - 500, R2 - 500, R3- 1000, R4 - 1000, R7 - 500, R8 - 500, R9 - 500, R10 - 500, R11 - 500, R12 - 1000, R13 – 500, R14 – 1000, Ö8_4 – 1200, Ö8_5 – 1200, Ö10 – 1200, M1 – 500, M2 – 500, M3 – 500, M4 – 500, M6 – 550. Die Summe der Annahmen beträgt min. 16.150 Kfz-Fahrten/Tag. Diese hohe Schätzung rechtfertigt keine kurzfristig umzusetzende Maßnahme. Es ist eine ganzheitliche Verkehrsuntersuchung durchzuführen, die die Problemknotenpunkte außerhalb der Überseestadt mit einschließen.	wird nicht geteilt	Die in der Stellungnahme erwähnten Entlastungspotentiale sind nicht für jede Maßnahme einzeln zu verstehen. Vielmehr führen z.B. die Radverkehrs-Maßnahmen des Optimierungsszenarios zu einer Entlastung des Straßenraums um etwa 500 Kfz/ Fahrten je Tag. Die betrifft also die Gesamtwirkung der Maßnahmen R.1, R.2, R.7, R.8, R.9, R.11 und R.13. Die Wirkungsschätzung erfolgte aus den Erfahrungen des Gutachters heraus und war insbesondere wichtig, um die Maßnahmenwirkung im Prognosefall im Verkehrsmodell zu implementieren. Mit den geschätzten Maßnahmenwirkungen wird keine kurzfristige Umsetzung einer Maßnahme begründet. zur Erweiterung der Untersuchung auf Gebiete außerhalb der Überseestadt siehe Stellungnahme 2.7
25.23	Maßnahme S8: Die Verlagerung der Zufahrt für den Großmarkt auf (Eduard-Suling-Str.) ist schnellstmöglich auszuführen. (Stellplätze und Zufahrt können verlegt werden, siehe hierzu Protokoll vom 16.5.2017 FA Überseestadt / Beirat Walle). Dadurch wird der neue Durchstich an der Hafenstraße überflüssig. Diese Maßnahme ist zu streichen.	wird nicht geteilt	Die Schaffung einer Zufahrt zum Großmarkt von der Eduard-Suling-Straße aus könnte unter Umständen die Attraktivität der Zufahrt Emder Straße stärken, als Ersatz für die Hauptzufahrt ist diese neue Zufahrt jedoch nicht geplant. Die Maßnahme S.8 begründet sich zudem nicht aus der Verlagerung der Lkw-Verkehre zum Großmarkt. Vielmehr ist die Schaffung einer zusätzlichen Anbindung an die Nordstraße zur Entlastung des Hansators Ziel der Maßnahme S.8.
25.24	Die Kriterien für die Bewertung der Maßnahmenblätter wurde aus der VEP 2025 übernommen. Diese Kriterien passen nicht für einen Ortsteil wie die Überseestadt. Das Gutachten ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 25.11

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.25	Maßnahme S.8: Gem. BauGB ist das Ergebnis der Umweltprüfung in der zu erfolgenden Abwägung zu berücksichtigen. Wie kann eine Abwägung durchgeführt wurden sein, ohne die geforderte Umweltprüfung ausgeführt zu haben. Diese Maßnahme darf so nicht umgesetzt werden.		siehe Stellungnahme 25.6
25.26	Ich stelle hiermit das Beteiligungsverfahren über das IVK in Frage und wünsche mir eine Überprüfung der Reihenfolge. Nicht den zweiten Schritt vor den ersten machen. Wie kann ein Beteiligungsverfahren über Maßnahmen gestartet werden, obwohl die rechtlichen Belange der Einzelmaßnahmen noch nicht auf gesetzlichen Durchführbarkeiten und der rechtlich einwandfreien Abwägung erfolgte.	wird nicht geteilt	Das Verkehrskonzept dient als konzeptioneller Rahmen der verkehrlichen Entwicklung der Überseestadt. Es sollten grundsätzlich sinnvolle und zielführende Maßnahmen identifiziert werden. Eine daran anschließende detaillierte Planung einschließlich der Abwägung aller Belange und ein Verfahren zur Baurechtschaffung werden dadurch nicht negiert.
25.27	Der Hafenstraßendurchstich basiert nur auf Annahmen in der Zukunft, wie z.B. Realisierung des Wesertunnels, Entwicklung der Verkehrszahlen. Sollte die vorgestellte Maßnahme S8- Hafenstraßendurchstich auf eine Abwägung beruhen, wäre diese Abwägung nicht rechtskonform durchgeführt worden. Die dazu vorliegenden Unterlagen entsprechen nicht der aktuellen Sach- und Rechtslage. Das Gutachten ist damit fehlerhaft.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung einen Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich der Hafenstraße zu errichten ist nicht das Ergebnis einer Abwägung nach BauGB sondern das Ergebnis eines verkehrlichen Variantenvergleichs. Die für das anstehende Planungsverfahren erforderlichen Abwägungen und Untersuchungen zum Umwelt- und Lärmschutz sind durch den Variantenvergleich nicht ersetzt.
25.28	Maßnahmen S4, S8 und S9: Die aus dem VEP 2025 festgelegten Maßnahmen wurden bis heute nicht ausgeführt. Aus diesem Grund sind erst diese Maßnahmen aus 2014 umzusetzen. Nicht den zweiten Schritt vor dem ersten.	wird nicht geteilt	Der VEP als gesamtstädtisches Konzept war Grundlage der Erstellung des Verkehrskonzepts für den Teilraum Überseestadt. Der VEP behält daher seine Gültigkeit und die Bedeutung der VEP-Maßnahmen für die Entwicklung der Überseestadt wird im Bericht hervorgehoben. Nichtsdestotrotz wurden bei der Erstellung des Verkehrskonzepts für die Überseestadt teils räumliche Ansätze identifiziert, die den VEP-Maßnahmen nicht entgegen stehen, jedoch helfen können, teils räumliche Probleme zu lösen. siehe auch Stellungnahme 8.8
25.29	Vorschlag: bedarfsgesteuerte Nutzung der Spuren auf dem Hansator für Geradeausfahrer oder Linksabbieger (z.B. nur Geradeausverkehr in Spitzenzeit zugelassen).	wird nicht geteilt	Eine bedarfsabhängige Freigabe von Spuren für Abbiegebeziehungen ist nicht möglich, da insbesondere die Linksabbiegemöglichkeit in die Neptunstraße mit dem Untersagen des Linksabbiegens an der Kreuzung Hansator/Nordstraße immer erforderlich ist.
25.30	Vorschlag: Zulassen des Linksabbiegens von Am Kaffeequartier auf die Lloydstraße	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Linksabbiegen aus der Straße Am Kaffee-Quartier in die Lloydstraße soll für Busse und Pkw zugelassen werden (Maßnahme Ö.8_3)
25.31	Vorschlag: zusätzliche Weserquerung zur Entlastung der Rampe der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 16.2
25.32	Vorschlag: P&R-Maßnahme zur Entlastung der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 2.8
25.33	Vorschlag: Zubringerbuslinie zur Straßenbahnlinie 3 von der Hafenkante bis zum Hansator (mögliche Umsteigepunkte: Eduard-Schopf-Allee oder Waller Stieg)	wird nicht geteilt	Alle Nutzer aus der bzw. mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt besteht die Möglichkeit, mit der Buslinie 20 von der Hafenkante (Hst. Hafenkante) zu den genannten Zugangspunkten der Straßenbahnlinie 3 zu gelangen. Die Linie 20 bietet den Fahrgästen aus der westlichen Überseestadt darüber hinaus zusätzlich den Vorteil einer Direktverbindung zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Walle. Das Konzept enthält als mittelfristigen Lösungsvorschlag zur besseren Anbinde der westlichen Überseestadt die Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 (Ö.8_5). Als kurzfristige Maßnahmen werden Verstärkerfahrten der Linie 20 auf dem Teilstück Hauptbahnhof - Hafenkante empfohlen (Ö.10) mit einer alternativen Streckenführung über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße (Ö.8_3) (Abweichen von der stauanfälligen Straße Auf der Muggenburg)

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.34	Vorschlag: Straßenbahn-Express-Linie Gröpelingen - Hauptbahnhof auf bestehenden Gleisen als Ersatz für Maßnahme Ö8_5	wird nicht geteilt	Die Straßenbahn-Express-Linie stellt keinen Ersatz für die Maßnahme Ö8_5 (Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20) dar, da sie nicht den Zweck verfolgt, die Erschließungslücke im hinteren Bereich der ÜS zu schließen. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. - Überseestadt - Gröpelingen (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand). Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich.
25.35	Vorschlag: Autofähre zwischen Überseestadt und Woltmershausen	wird nicht geteilt	Der verkehrliche Nutzen aus Woltmershausen heraus wird als sehr gering eingeschätzt. Zusätzlich werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre erwartet. Die Anleger in Woltmershausen und der Überseestadt sind nicht für Autofähren eingerichtet bzw. nicht mit dem Auto erreichbar. Den notwendigen Infrastrukturkosten für den Umbau und die Erreichbarkeit der Anleger stehen nur geringe Nutzen gegenüber, dadurch wird eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt.
25.36	Vorschlag: Radwegverbindung zwischen Weserufer und Ende Europahafen als kurzfristig umsetzbarer Ersatz einer Brücke über den Europahafen.	wird teilweise geteilt	Die Maßnahme R.2 beinhaltet bisher bereits eine Anbindung des Weseruferradweges an die Straße Auf der Muggenburg. Es wird darüber hinaus eine Fertigstellung eines Geh- und Radweges an der südlichen Straßenseite dieser Straße als Maßnahmenbestandteil ergänzt. Dann besteht eine Verbindung zwischen Europahafen und Weserufer. Brücke über Europahafen ist dennoch für die fußläufige und Rad-Verbindung der Südseite mit dem Rest der Überseestadt und Walle erforderlich.
25.37	Vorschlag: Abstellboxen für Pendler, die ihre Fahrräder länger abstellen wollen an Bahnhöfen und in Parkhäusern integrieren.	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme R.13 ergänzt
25.38	Vorschlag: weitere Querungsmöglichkeiten im Zuge der Konsul-Smidt-Straße		siehe Stellungnahmen 3.1-3.3
25.39	Der Abgleich von Zählwerten für die Hafenstraße (Knotenpunktzählungen an den beiden Enden der Straße) und den Angaben zur Analyse des Verkehrskonzeptes ergaben große Abweichungen in der Belegung der Hafenstraße: nördlicher Abschnitt: gezählt 3.900 Kfz/ 24h - modelliert 1.300 Kfz/ 24h, südlicher Abschnitt: gezählt 4.000 Kfz/24h - modelliert 1.800 Kfz/ 24h	wird teilweise geteilt	Die angegebenen Vergleichswerte aus dem Modell entsprechen nicht den Vergleichsquerschnitten zu den Zählungen. Im Nördlichen Abschnitt weist das Verkehrsmodell eine Belastung von 2.200 Kfz/ 24 h auf, im südlichen Abschnitt eine Belastung von 2.400 Kfz/24h. Die Abweichungen sind damit noch immer vergleichsweise hoch. Die Abweichungen an der Hafenstraße sind dem Gutachter aber bekannt gewesen. Sie wurden im Rahmen der Kalibrierung als vertretbar eingestuft, insbesondere, da die parallel verlaufenden Straßen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße eine sehr hohe Übereinstimmungen aufweisen und das Verkehrsmodell vor allem aufgestellt wurde, um die Belastungen an den Hauptknotenpunkten (z.B. an Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße) gut abzubilden. Daraus ergibt sich, dass das Verkehrsmodell zwar geeignet ist grundsätzliche verkehrliche Effekte von Einzelmaßnahmen im Kfz-Netz abzubilden, nicht jedoch um die exakte Höhe der Verkehrsverlagerungen abzubilden. Hierfür werden in den anstehenden Planungsverfahren vertiefende Untersuchungen durchzuführen sein. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
25.40	Aus den Abweichungen in der Analyse ergibt sich, dass auch die Belastungen in der Prognose für die Hafenstraße unterschätzt werden. Im Zielszenario wäre mit etwa 15.000 Kfz/ 24h zu rechnen.	wird nicht geteilt	Eine Übertragung eines relativen Fehlers aus der Verkehrsanalyse in die Prognose ist nicht zulässig, wenn die grundsätzlichen Parameter der Verkehrserzeugung in Summe zu ausreichend genauen Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet führen. Ein Abgleich der Belastungen am Rand des Untersuchungsgebietes im Verkehrsmodell und aus den Zählwerten ergeben hier eine sehr hohe Übereinstimmung, sodass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die dargestellten Verkehrsmengen in Summe ausreichen, um das Verkehrsgeschehen ausreichend genau abzubilden. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
26) Berthold Vollers GmbH			
26.1	Einbeziehung der Bereiche Speicher II und III sowie die Grundstücke an der Hafenstraße in die längerfristige Planung als Büro oder Wohnbebauung. Mehr Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Grundstücke an der Hafenstraße durch gewerbliche Nutzungen belegt werden. Andere Annahmen waren bei Zusammenstellung der Prognose-Strukturdaten für das Verkehrskonzept nicht verfügbar. Bei einer Standortaufgabe ist zu prüfen, inwieweit eine Nutzungsänderung aus verkehrlichen Gründen tragbar ist, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind.
26.2	Maßnahme S8: Zum gewerblichen Lärm käme durch die Maßnahme Verkehrslärm für die Bewohner des Heimatviertels hinzu. Zusätzlich wird die Ausfahrt der Firma Vollers zur Hafenstraße stärker belastet.	vertiefende Untersuchung erforderlich	In den ersten schalltechnischen Untersuchungen wurde der Gewerbelärm bereits pauschal mit berücksichtigt. Dies ist in den schalltechnischen Untersuchungen im anstehenden Planungsverfahren zu vertiefen um die tatsächlichen Überlagerungswirkungen festzustellen. Auch mit Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße wird die Betriebsausfahrt nutzbar bleiben. Die erwarteten Verkehrsmengen weisen nicht darauf hin, dass mit erheblichen Wartezeiten bei der Ausfahrt zu rechnen ist. Eine differenzierte Betrachtung wäre möglicherweise in den anstehenden Planungsschritten möglich.
26.3	Vorschlag: Entweder Abbiegeradius von Eduard-Schopf-Allee zur Stephanibrücke vergrößern oder Nutzbarkeit der rechten Spur der Rampe zur Brücke hoch verlängern.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Verbesserung des Abbiegens auf die Rampe sind als S.2 und S.3 im Konzept enthalten. Eine Vor-Ort-Besichtigung hat ergeben, dass eine Verlängerung des Einfädel-Bereichs zur Stephanibrücke im Bestand nicht unkritisch ist und die Wirksamkeit aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Strecke möglicherweise gering ist. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
26.4	Vorschlag: keine weiteren Grundstücksverkäufe in der Überseestadt für die nächsten 5 Jahre bis Wesertunnel Entlastung bringt oder geplante Verbesserungen wirksam sind.	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
27) Bürgerinitiative Überseestadt (2)			
27.1	Vorschlag: Wiederherstellung der Führung der Linie 26 vom Waller Ring in die Überseestadt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert.
28) Ricci - Bewohner Heimatviertel			
28.1	Warum wurde die A281 noch nicht fertig gestellt?	wird weitergegeben	Die Planungen für die noch ausstehenden Bauabschnitte 2/2 und 4, die für den Ringschluss der A281 erforderlich sind, befinden sich noch im Verfahren bzw. werden beklagt. Erst mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss kann eine bauliche Umsetzung erfolgen.
28.2	Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße führt zu einer Mehrbelastung mit Verkehrslärm an der Heimatstraße. Die erwarteten Entlastungen werden nicht eintreten.		siehe Stellungnahme 12.1
28.3	Vorschlag: Bauen einer weiteren Weserbrücke		siehe Stellungnahme 16.2
29) Initiative stadtbremische Häfen - ISH			
29.1	Verkehrsprobleme der Überseestadt sind nicht alleine durch die Entwicklung der Überseestadt alleine verursacht, sondern resultieren aus Verkehrsproblemen im Umfeld. Ein Gutachten, das sich auf die Überseestadt beschränkt wird dem nicht gerecht.		siehe Stellungnahme 2.7
29.2	Solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist, werden die meisten von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen kosmetischer Natur bleiben und den Verkehrsfluss nicht verbessern. Fertigstellung der A281 als oberste Priorität.		siehe Stellungnahme 1.4
29.3	Vorschlag: Lenkung der Verkehre durch Verkehrsmanagement	wird nicht geteilt	Ein Verkehrslenkung durch Verkehrsmanagement bedarf grundsätzlich freier Kapazitäten auf Ausweichrouten. Angesichts der insgesamt hohen Auslastung des Straßenraums im Umfeld der Überseestadt werden derartige Optionen nicht gesehen.
29.4	Vorschlag: Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke, kurzfristige Prüfung eines zweistreifigen Einbiegens von der Eduard-Schopf-Allee auf die Rampe	ist bereits im Konzept berücksichtigt	zweistreifiges Abbiegen zur Rampe als Maßnahme S.3 im Konzept enthalten. Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzeptes werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
29.5	Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen wird abgelehnt, da ungehinderte Erreichbarkeit des vitalen Industrieareals für Binnen- und Seeschiffe gestört werden könnte		siehe Stellungnahme 12.18
29.6	Vorschlag: Ergänzen eines Anschlusses der Überseestadt im Norden durch Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße oder Verlängerung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße.	wird nicht geteilt	Der Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/Nordstraße hat sich im Variantenvergleich als verkehrlich ungünstiger im Vergleich mit dem Anschluss der Hafenstraße dargestellt (Anlage 10). Eine Durchbindung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße würde die Attraktivität dieses erst in den vergangenen Jahren auf ein stadtteilverträgliches Maß zurückgebauten Verkehrsachse stark erhöhen und dort für erhebliche Mehrverkehre auf der Verbindung zur A27 sorgen. In Anbetracht der zahlreichen Anwohner dieser Straße ist dies als ungünstig einzuschätzen.
29.7	Vorschlag: Vorsehen von publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. geplante Berufsschule) an ÖPNV-Achsen	wird geteilt	In den Strukturdaten zum Konzept ist die geplante Berufsschule noch nicht enthalten, da bisher auch noch kein Standort feststeht. Eine Berücksichtigung ist vor allem bei der Konkretisierung der Pläne möglich und sinnvoll.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
29.8	Stärkung des ÖPNV, Fährverkehrs und Radverkehrs wird befürwortet, darf aber nicht zulasten des Kfz-Verkehrs stattfinden.	wird nicht geteilt	Ziel ist eine Änderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes. Hierzu werden Verlagerungseffekte angestrebt, sodass Kfz-Fahrer im besten Fall zum ÖPNV- oder Radverkehr wechseln. Nur durch Entlastung der Straßen kann eine andauernde positive Entwicklung der allgemeinen Verkehrssituation mit weniger Stau erfolgen.
29.9	Der südliche Europahafen muss zunächst in einem transparenten Planungsprozess unter Beteiligung der betroffenen Anrainer und Unternehmen entwickelt werden, erst dann sind konkrete Planung von Fuß und Radwegen wie auch einer Brücke über den Europahafen sinnvoll zu beurteilen.	wird weitergegeben	Annahmen zur Entwicklung der Flächen südlich des Europahafens sollen verkehrlich kritischste Entwicklung abbilden. Diskussionen über die städtebauliche Entwicklung des Gebietes sollen hierdurch nicht ersetzt werden. Konkrete verkehrliche Projekte in dem Gebiet müssen sich an den städtebaulichen Planungen orientieren, können aber auch wichtige Rahmenvorgaben für eine städtebauliche Entwicklung sein, z.B. Zielstellung eines durchgehenden Radweges in Verlängerung der Brücke.
30) Domeyer GmbH & Co.KG			
30.1	B6/B75 wird derzeit offiziell als Umleitungsrouten im Stau auf der A1 angegeben. Hinweisschilder sollten entfernt werden.	wird weitergegeben	wird zur Prüfung an zuständige Abteilung weitergegeben
30.2	Vorschlag: Einrichtung eines P&R Platzes in Woltmershausen in Kombination mit einer Fähre/Weser-Taxi mit Haltestellen in der Überseestadt (z.B. Molenturm, Europahafen, Kellogg's) zur Entlastung der Stephanibrücke	wird nicht geteilt	siehe Stellungnahme 2.8 Zusätzlich stellt sich die Erreichbarkeit des Anlegers in Woltmershausen aufgrund des z. T. verkehrlich ausgelasteten Knotenpunktes B 6/ Woltmershauser Straße als schwierig dar. Es werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre in Woltmershausen erzeugt. Das Angebot erscheint wegen der Zeitverluste für das Umsteigen, dem Fährvorgang, etc. wenig attraktiv für potenzielle Nutzer.
30.3	Vorschlag: Verlegung des Großmarktes ins GVZ zur Entlastung der Überseestadt von Lkw-Verkehren	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden.
31) Anwohner Konsul-Smidt-Straße			
31.1	Vorschlag: kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers An der Muggenburg für Busse -->Taktverdichtung bringt nichts, wenn mehr Busse im Stau stehen.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers nicht möglich, siehe Stellungnahme 12.2 sowie Maßnahme Ö.8_4 Als kurzfristige Lösung wird eine alternative Linienführung der Linie 20 über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße empfohlen, um die stauanfällige Straße Auf der Muggenburg zu umgehen.
32) Bewohner Heimatviertel			
32.1	Trotz des Ziels, eine Entlastung der vornehmlich zum Wohnen genutzten Bereiche verkehrlich zu entlasten, wird das Heimatviertel als reines Wohngebiet stärker belastet und soll die gesamte Schwerverkehrslast des Großmarktes tragen.		siehe Stellungnahme 9.1 und 12.1 Das Heimatviertel kann im Gegensatz zu den Wohnungen an der Konsul-Smidt-Straße wirksam vor den mit dem Schwerlastverkehr verbundenen Lärmemissionen geschützt werden.
32.2	In vielen Grafiken des 3. Kapitels wird das Heimatviertel nicht berücksichtigt, was zu einer ungenügenden Berücksichtigung des Viertels im Verkehrsmodell und bei den Maßnahmen führt.	wird teilweise geteilt	Kapitel 3 beschreibt die Entwicklung des Prognose-Nullfalls der Überseestadt. Das Heimatviertel ist hierbei nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes, sondern des Umlandes (wie restliches Bremer Stadtgebiet). Die Darstellungen wurden in dieser Hinsicht angepasst.
32.3	Grafik 45: Erklärung für hohe Relevanz des Zentrums ist, dass es keine Verbindungen von der Überseestadt auf die südliche Weserseite ohne Umstieg im Zentrum gibt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) geprüft, dann jedoch ausgeschlossen worden.
32.4	Rückstau auf der Nordstraße ist auch in den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnung des Basis-szenarios darzustellen, da er auch mit Fertigstellung der A281 nicht vollends verschwindet	wird nicht geteilt	Dargestellt werden nur Rückstauereignisse, die den nächsten vorgelagerten Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA) betreffen, da an diesem dann auch mit einem schlechteren Verkehrsablauf zu rechnen ist. Der regelmäßige Rückstau im Basis-szenario ist kürzer als die Entfernung zum vorgelagerten LSA-Knoten
32.5	Vorschlag: Ergänzen einer Maßnahme zur besseren ÖPNV-Verbindung zur anderen Weserseite	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) ausgeschlossen worden.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
32.6	Anlage 10 - Variantenvergleich: Senatsbeschluss zum Rückbau der Hafenstraße wurde nicht berücksichtigt. Dieser steht im Widerspruch zu Maßnahme S8.		siehe Stellungnahme 6.4
32.7	Grafik 58, S.84 weist einen Rückgang der Kfz-Wege um 2% aus, im Text darunter stehen jedoch 5% Rückgang. 2% Rückgang sind mit der Prognosegenauigkeit als irrelevant zu betrachten.	wird nicht geteilt	Grafik 58 weist einen Rückgang der MIV-Wege um etwa 2.000 Wege (etwa 51.000 auf 49.000 Wege) im Optimierungsszenario gegenüber dem Basisszenario aus. Übertragen auf die Anzahl der Kfz-Fahrten ergibt sich hieraus ein Rückgang um 5 Prozent.
32.8	Obwohl das Optimierungsszenario als kurzfristiges Szenario angedacht ist, wurde eine Umsetzung des Wesertunnels unterstellt, der erst 2023 in Betrieb gehen soll. Das passt nicht.		Die Bewertung der Szenarien erfolgte grundsätzlich für das Jahr 2030, in dem auch frühestens die unterstellten strukturellen Veränderungen vollständig zutage treten. Ein Bewertung anderer Zeitpunkte müsste auf Grundlage einer anderen, geringeren Verkehrsprognose erfolgen.
32.9	Der neu geschaffene Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße müsste als Hauptknotenpunkt mit in den Leistungsfähigkeitsberechnungen berücksichtigt werden. Die Qualität wäre, wie der Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator einzuschätzen. Jedoch mit dem Unterschied das zweitgenannte nur an Mischgebiete grenzt und dort mehr Lärmbelastung zugelassen ist. Die Bewertung müsste außerdem berücksichtigen, dass der Lückenschluss der A281 nicht vor 2023 verkehrswirksam wird.	wird nicht geteilt	Die Hauptknotenpunkte sind eine Zusammenstellung auch in der Analyse schon wichtiger Knotenpunkte. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit am neuen Knotenpunkt Hafenstraße/ Nordstraße muss im Laufe des Planungsverfahrens für diese Maßnahme erfolgen. Für die Bewertung der Verkehrsqualität an einem Knotenpunkt ist sein bauliches Umfeld weitgehend unerheblich. Einfluss hat nur die generelle Lage innerorts oder außerorts.
32.10	Im Verkehrskonzept fehlen konkrete Vorschläge für die VEP-Maßnahme "Verbesserung und Ausbau von P&R und B&R-Anlagen".		siehe Stellungnahme 2.8 und 25.37
32.11	Die kurzfristigen Maßnahmen sind mit Fertigstellung der A281 bewertet worden, der erst nach dem Kurzfrist-Zeitraum zu erwarten ist.		siehe Stellungnahme 32.8
32.12	Auf den Maßnahmenblättern fehlen Information, wie sich die Nutzenpunkte zusammensetzen, also wie die einzelnen Gutachter die Kriterien für die unterschiedlichen Maßnahmen bewertet haben. Nur so könnte transparent kontrolliert werden, wie die Bewertungen zustande gekommen sind.	wird nicht geteilt	Die Aufstellung aller Einzelbewertungen auf den Maßnahmenblättern war aus Sicht der Gutachter nicht erforderlich, um die Verständlichkeit der Herangehensweise zu steigern. Solche differenzierten Angaben sind in vergleichbaren Konzepten auch unüblich. Der Bürgerinitiative Heimatviertel und dem Beirat Walle sind auf Nachfrage Einzelbewertungen zu 6 Maßnahmen zur Verfügung gestellt worden.
32.13	Vorbeiführung des Schwerverkehrs in Maßnahme S4 am Heimatviertel steht im Widerspruch zum Senatsbeschluss zur Unterbindung von Durchgangsverkehren auf der Hafenstraße. Die Einstufung der Konsul-Smidt-Straße als Haupteinfahrungsstraße der Überseestadt wird zu wenig gewürdigt.		siehe Stellungnahme 6.4 und 9.1
33) Bewohner Walle			
33.1	Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würde zusätzlichen Lkw-Verkehr auf die Nordstraße lenken. An der Nordstraße entstünde zusätzlicher Lärm.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
33.2	Vorschlag: Finden einer anderen Stelle für einen Durchlass von der Überseestadt nach Alt-Walle mit moderater Verkehrsumlenkung und keiner weiteren Belastung des Heimatviertels und der Bebauung an der Nordstraße.	wird nicht geteilt	Der Variantenvergleich zu einem Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße hat die wirkungsvollsten Optionen gegenüber gestellt. Es werden keine sinnvollen Stellen für einen Durchlass zwischen Überseestadt und Nordstraße gesehen, die noch zu prüfen wären oder deren Wirkungen nicht mit den in den untersuchten Varianten vergleichbar wären.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**Anlage 6**

Anlage zur Vorlage : 19/539-S

Datum : für die Sitzung der Deputation am 19.09.2018

Stand: 04.09.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Sonstiges Sondervermögen Überseestadt „Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt“ (IVK); Handlungskonzept und erste Maßnahmen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit ☐ einzelwirtschaftlichen
☒ gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

☐ Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung ☐ Barwertberechnung ☐ Kosten-Nutzen-Analyse
☒ Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

☐ Nutzwertanalyse ☐ ÖPP/PPP Eignungstest ☐ Sensitivitätsanalyse ☐ Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2003

Betrachtungszeitraum (Jahre): 2027 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

Ergebnis

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2023	2. 2028	n.

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einwohner	Anzahl	3.300
2	Private Investitionen	Mrd. €	1,98
3	Neue Arbeitsplätze	Anzahl	12.100

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: ☐ die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
☐ die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bzw. bremischen
Verwaltung gem. RL Bau 4.2 ist am erfolgt.

☐ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen i.H.v. bis zu 350 Mio. Euro (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. Euro (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. Euro generiert werden. Es wird mit einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffende Arbeitsplätze sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohner ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. Euro im Worst-Case und 28,4 Mio. Euro im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case.

Darlegung der Erforderlichkeit der Ausgaben und der Ausschöpfung von Einnahmequellen gem. Artikel 131 a BremLV

Ressort:	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Produktbereich / -gruppe

Nr.:	71.01.03

Bezeichnung:	Gewerbeflächenplanung/Regionalplanung

Gesamtvolumen:	5.232.000 €

(Bitte Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander darstellen)	

Einnahmen:

2019:	0 €

Ausgaben:

2018:	630.000 €

2019:	2.427.000 €

2020:	2.175.000 €

Es handelt sich um Ausgaben aufgrund von

- ☐ bundesgesetzlichen Vorgaben
- ☒ landesverfassungsrechtlichen Vorgaben
- ☒ sonstigen Bindungen (bitte darlegen, worin in sachlicher und finanzieller Hinsicht und für welchen Zeitraum die jeweilige Verpflichtung besteht)

Begründung: (hier ist insbesondere auch auf die Begründetheit der Höhe der Ausgabe einzugehen)

Nach der bremischen Landesverfassung hat der Senat die Pflicht, die Wirtschaft zu fördern (Art. 39 und 40 BremLV). Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und deren Nutzungen, auf Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt als ein „neues Stück Stadt“. Die heute bereits an vielen Stellen geplanten und in der Umsetzung und Diskussion befindlichen Entwicklungen und Projekte in der Überseestadt sind nur mit einer Optimierung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur denkbar. Vor diesem Hintergrund wurde ein Integriertes Verkehrskonzeptes (IVK) für die Überseestadt erarbeitet. Das vorgeschlagene Maßnahmenbündel des IVK ist laut Gutachter zwingende Voraussetzung dafür, dass alle aktuellen und auch die bis 2030 geplanten Projektentwicklungen in der Überseestadt von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur flankiert werden. Angesichts der derzeit bereits bestehenden Verkehrsprobleme sind gleichwohl auch Maßnahmen im Kfz-Bereich unerlässlich für eine verkehrlich zukunftsfähige Überseestadt.

Die Gutachter des IVK gehen für die Umsetzung des erforderlichen Handlungskonzeptes von einem Investitionsvolumen von insgesamt ca. 48 Mio. EUR bis 2030 aus. Um die derzeit bereits bestehenden Engpässe im Verkehrssystem der Überseestadt möglichst zeitnah beheben und auch für die mittelfristig umzusetzenden Projekte bereits mit den Planungen beginnen zu können, sind Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von 5.232 TSD.€ erforderlich.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde bereits im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen i.H.v. bis zu 350 Mio. Euro (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. Euro (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. Euro generiert werden. Es wird mit einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffende Arbeitsplätze sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohner ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von -37,0 Mio. Euro im Worst-Case und 28,4 Mio. Euro im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case.

Bestätigung:

Alle Möglichkeiten zur Ausgabenbeschränkung sowie alle zum jetzigen Zeitpunkt möglichen Einnahmequellen wurden eingehend geprüft und sind ausgeschöpft.