

Anhang 1 - Fahrgastbesetzung der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20

Die abweichende Darstellung zwischen Linie 20 (Darstellung pro Fahrt) und Linie 3 (Darstellung je Stunde) hängt mit der unterschiedlichen Datenbasis der Fahrgastzahlen zusammen. Lag für die Linie 20 ein Auslastungsteppich mit den einzelnen Fahrten über den gesamten Tag sowie für alle Haltestellen vor, so erfolgte für Linie 3 die Berechnung auf Basis einer Ganglinie an der Haltestelle Konsul-Smidt-Str. mit durchschnittlichen Tageswerten (stündlich zusammengefasst). Mit Hilfe einer Hochrechnung der Fahrgastzahlen und verfügbaren Sitz-/Stehplätze unter Berücksichtigung der entsprechenden Taktung innerhalb der jeweiligen Stunde konnte die Auslastung der Fahrzeuge der Linie 3 ermittelt werden.

Buslinie 20

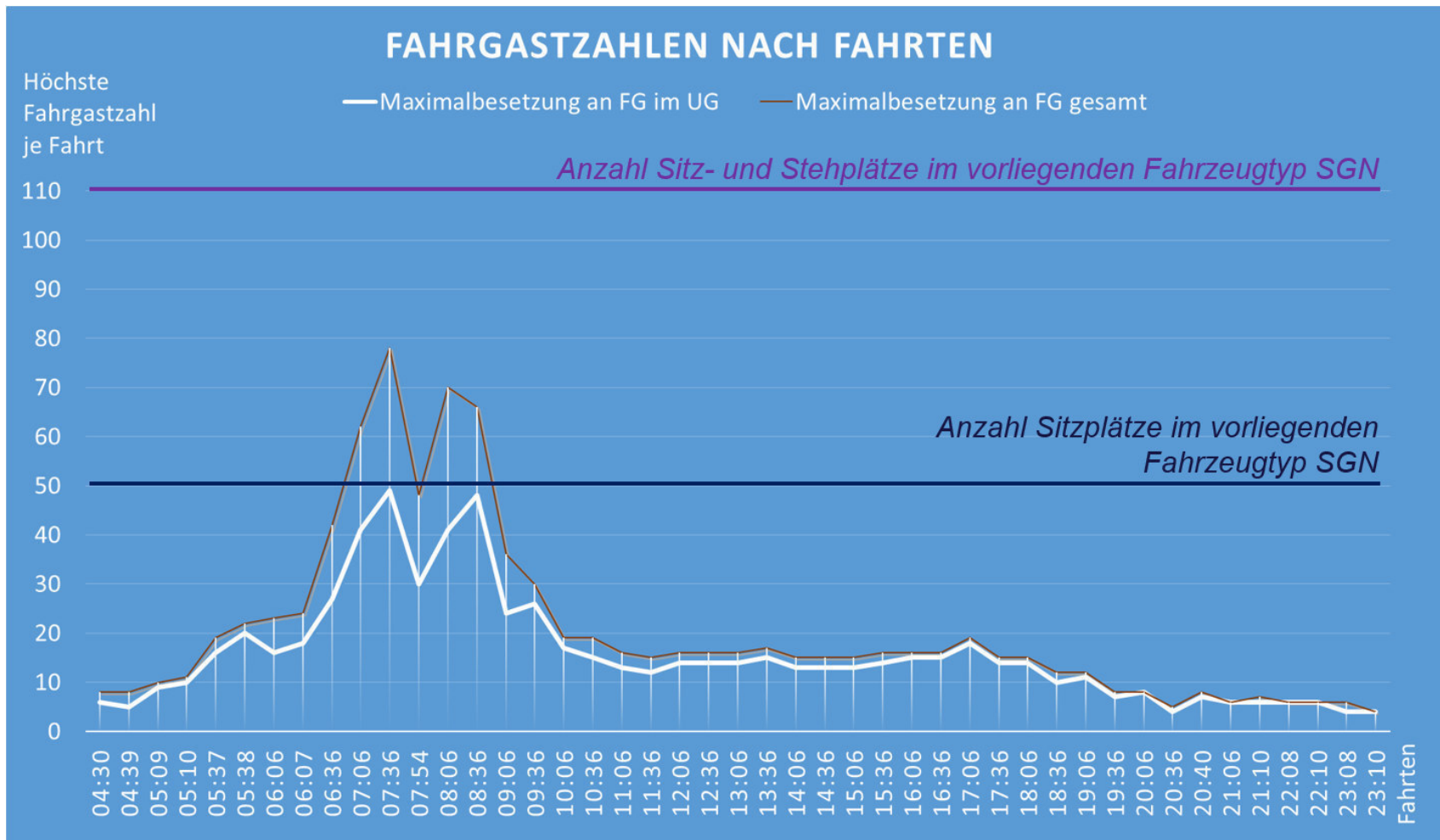
Das Ergebnisdiagramm für die Linie 20 legt die Maximalbesetzung pro Fahrt zum einen anhand der höchsten Fahrgastzahl im Untersuchungsgebiet sowie ergänzend für den gesamten Linienvverlauf (auch außerhalb der Überseestadt) dar.

Die Linie 20 wird regulär mit einem Standardgelenkbus Niederflur (SGN) bedient, welcher über 50 Stehplätze sowie zusätzliche 54 Stehplätze verfügt. Die maximale Auslastung des Busses im Untersuchungsgebiet in Richtung Hohweg liegt bei 49 Fahrgästen an der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee bei der Fahrt um 7:36 Uhr. Dies entspricht einer Sitzplatzbesetzung von 98 Prozent. Es besteht eine 45-prozentige Auslastung der Gesamtplätze (Summe der Sitz- und Stehplätze). Auf derselben Fahrt, jedoch an der Haltestelle Hauptbahnhof, wird auch im Gesamtverlauf der Linie 20 die maximale Fahrgastzahl mit 78 Fahrgästen erreicht (156 Prozent Sitzplatzbesetzung, 71-prozentige Auslastung der Gesamtplätze).

Auch in der Gegenrichtung (Messe-Zentrum) liegen keine kritischen Fahrgastbesetzungen vor. Die Maximalauslastung an Fahrgästen wird im Untersuchungsgebiet um 16:53 Uhr mit 54 Fahrgästen an der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee erreicht. Dies entspricht einer Sitzplatzbesetzung von 108 Prozent. Es besteht eine 49-prozentige Auslastung der Gesamtplätze (Sitz- und Stehplätze).

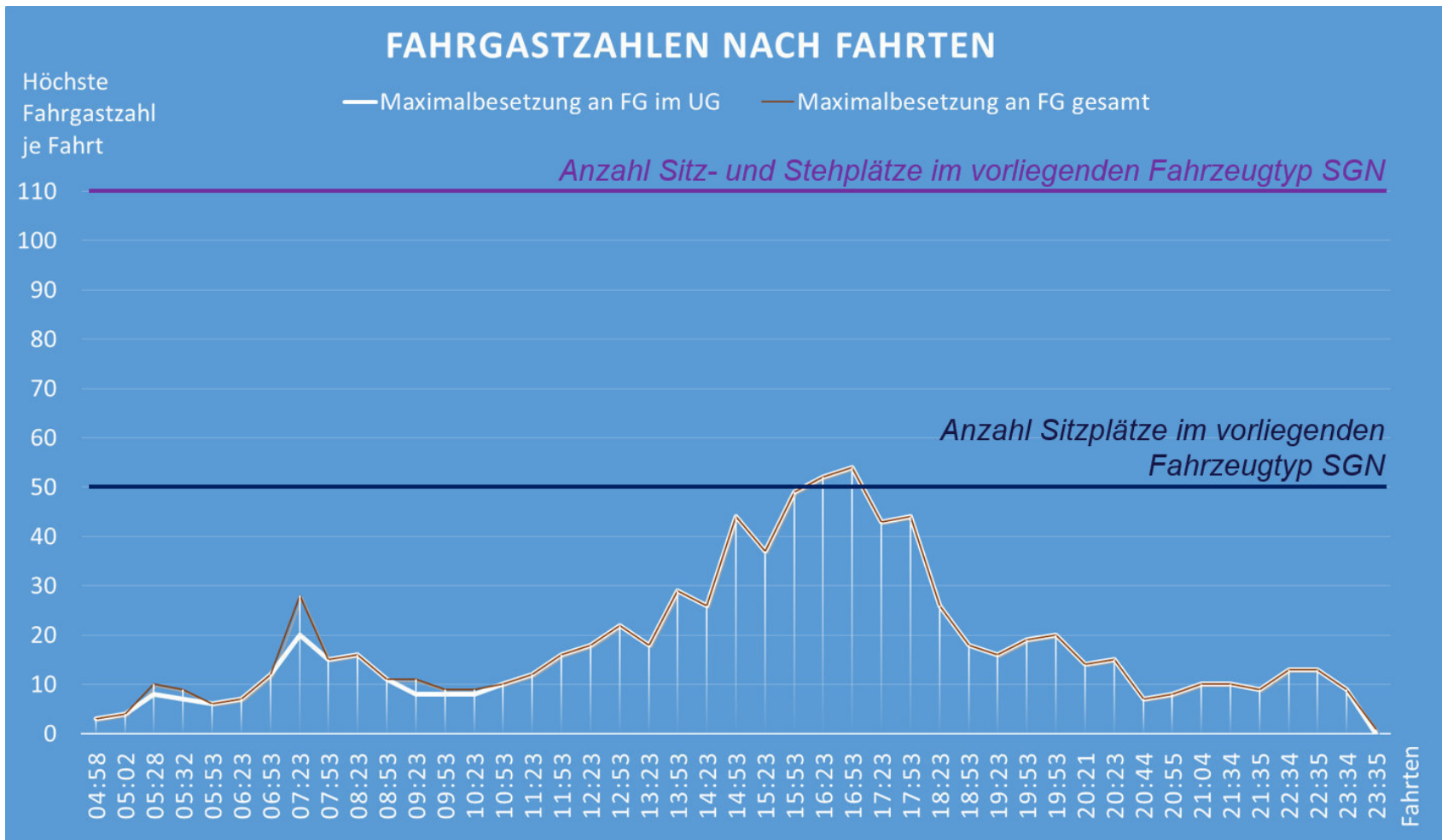
Linie 20 – Auslastung im Tagesverlauf (nach Linienfahrten)

Richtung Hohweg



Datenbasis: Auslastungsteppich Li. 20 aus AFZS-Daten 2015

Linie 20 – Auslastung im Tagesverlauf (nach Linienfahrten)
 Richtung Messe-Zentrum



Datenbasis: Auslastungsteppich Li. 20 aus AFZS-Daten 2015

Straßenbahnlinie 3

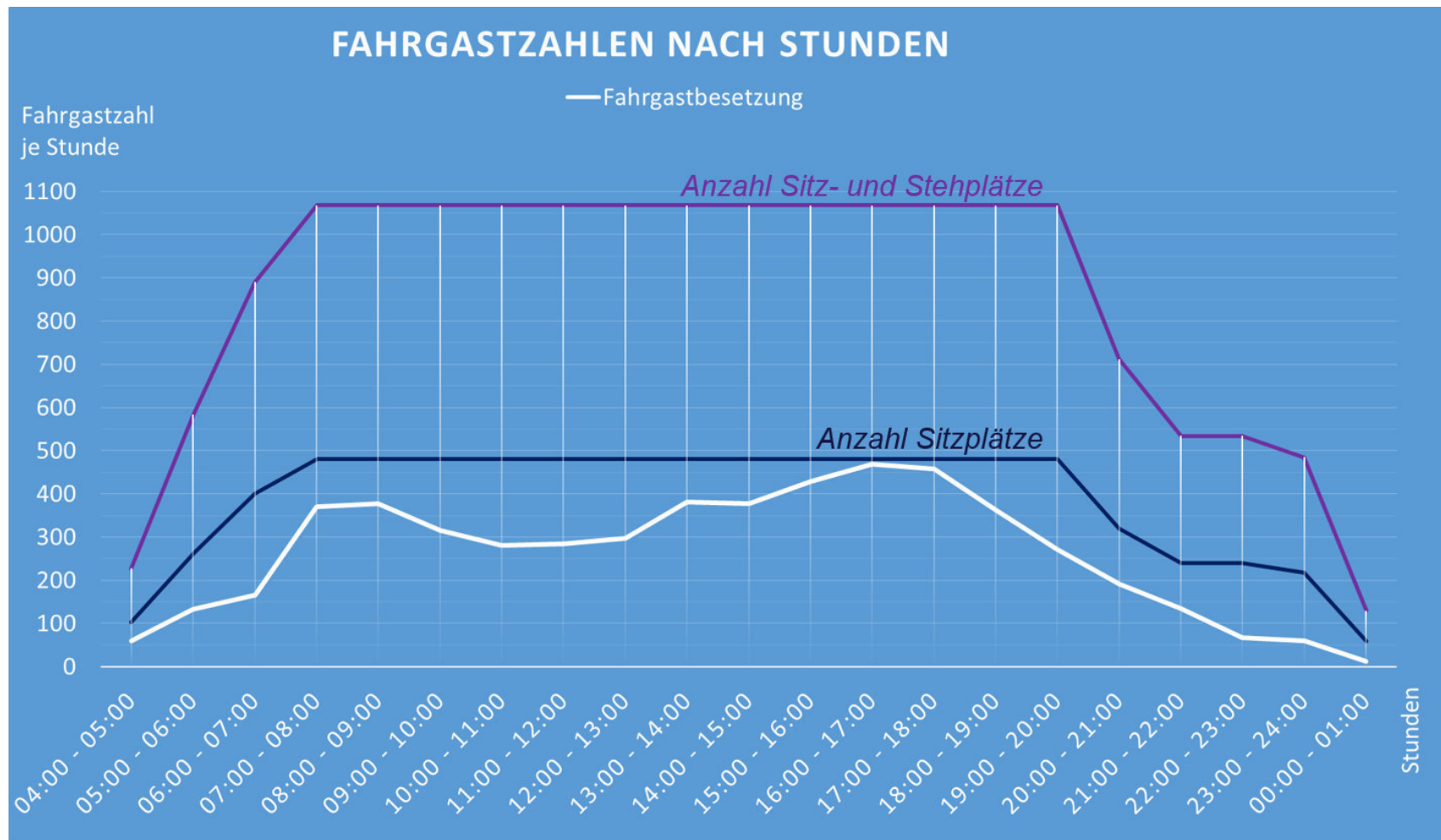
Für die Darstellung der Fahrgastbesetzung auf der Straßenbahnlinie 3 wurden die einzelnen Linienfahrten nach Stunden zusammengefasst. Die Werte beziehen sich jeweils auf die Haltestelle Konsul-Smidt-Straße im Untersuchungsgebiet.

In Richtung Weserwehr herrscht die Maximalauslastung an Fahrgästen zwischen 15 und 18 Uhr mit 468 Fahrgästen, einer Sitzplatzauslastung von 97,5 Prozent sowie eine 44-prozentige Besetzung der Gesamtplätze.

Auch in der Gegenrichtung nach Gröpelingen besteht zwischen 15 und 18 Uhr die höchste Fahrgastbesetzung mit 493 Personen. Dies entspricht einer Sitzplatzauslastung von 103 Prozent sowie einer 46-prozentigen Anteil der Gesamtplätze. Auch bei der Straßenbahn sind die Fahrzeugauslastungen im IST-Zustand sowohl Richtung Hohweg als auch in Richtung Weserwehr unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Stehplätze vorhanden sind.

Linie 3 – Auslastung im Tagesverlauf (nach Stunden)

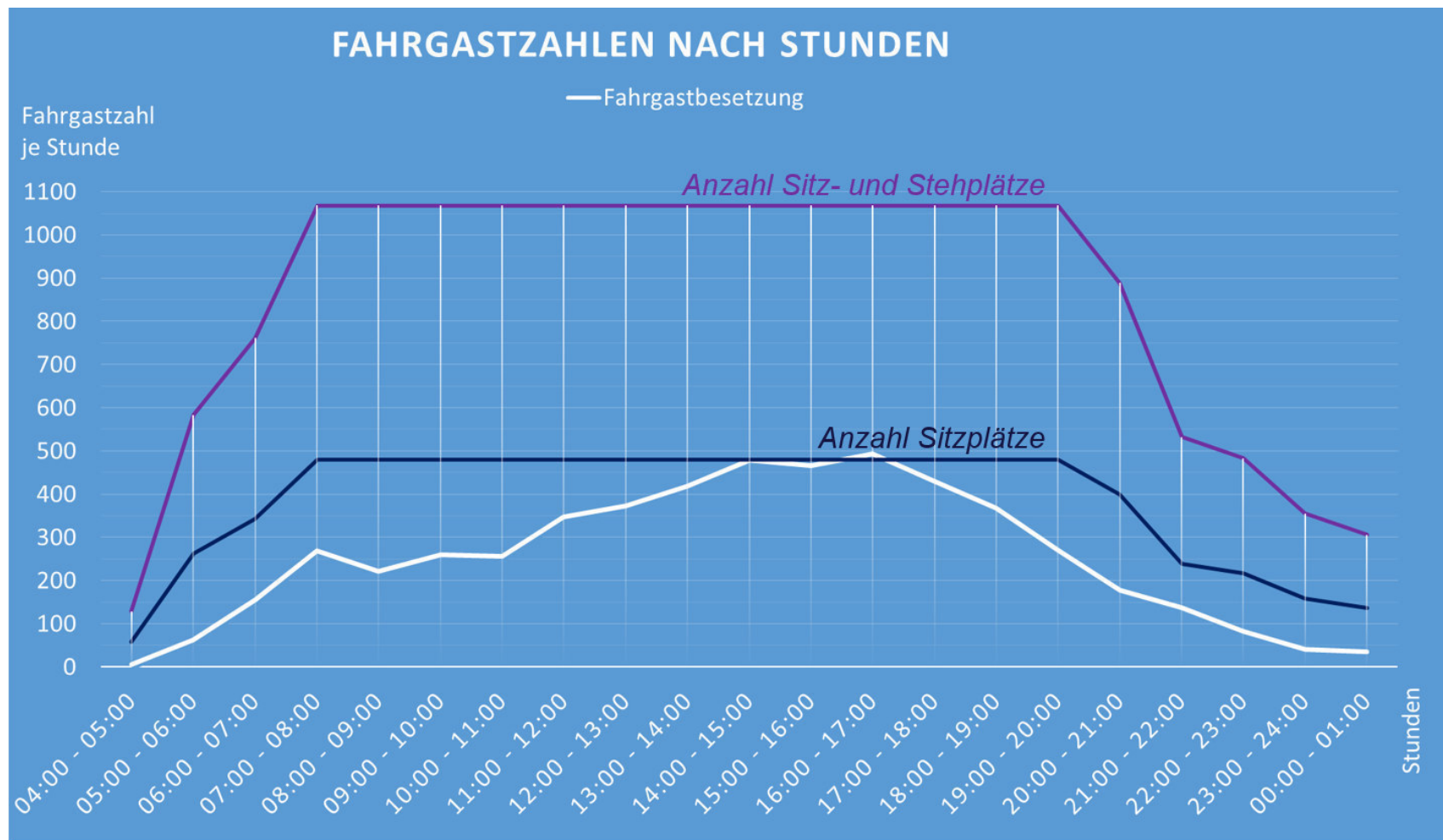
Haltestelle Konsul-Smidt-Straße (Richtung Weserwehr)



Datenbasis: Ganglinie Li. 3 an der Hst. Konsul-Smidt-Str. aus FAN-Daten 2015

Linie 3 – Auslastung im Tagesverlauf (nach Stunden)

Haltestelle Konsul-Smidt-Straße (Richtung Gröpelingen)



Datenbasis: Ganglinie Li. 3 an der Hst. Konsul-Smidt-Str. aus FAN-Daten 2015

Anlage 2: Anschreibung und Fragebogen der Unternehmensbefragung



Unternehmensbefragung zum Verkehrskonzept Überseestadt

Die Freie Hansestadt Bremen hat in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Bremen ein Integriertes Verkehrskonzept beauftragt, um Lösungen auf bestehende und sich mit der weiteren Gebietsentwicklung der Überseestadt verschärfende Verkehrsprobleme fundiert untersuchen zu lassen. Daher sind zwei Ingenieurbüros beauftragt worden eine Analyse der Verkehrssituation, eine Verkehrsprognose und notwendige Maßnahmen zu erarbeiten. Die Befragung der in der Überseestadt ansässigen Unternehmen leistet hierbei einen wertvollen Beitrag zum Gelingen des Verkehrskonzepts.

Die Beantwortung der Fragen dauert etwa 10 Minuten. Bitte füllen Sie das untenstehende Formular direkt an ihrem Computer aus, speichern es und senden es **bis zum 02.12.2016** in digitaler Form an den Gutachter zurück:

jan.schubert@ivas-ingenieure.de.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Für Rückfragen zum Verkehrskonzept und zu dieser Befragung können Sie sich direkt an die Gutachter oder die Wirtschaftsförderung Bremen wenden:

Gutachter:
Ingenieurbüro IVAS
Jan Schubert
Alaunstraße 9
01099 Dresden

0351 - 211 1416

Jan.Schubert@ivas-ingenieure.de

Wirtschaftsförderung Bremen
Projektleiter Überseestadt
Jons Abel
Langenstraße 2-4
28195 Bremen

0421 - 9600 613

Jons-Abel@wfb-bremen.de

Fragenteil I - Allgemeines

I.1) Wie ist der Name Ihres Unternehmens?

I.2) In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Handel, Lager, Logistik | <input type="checkbox"/> Dienstleistung |
| <input type="checkbox"/> Verarbeitendes Gewerbe | <input type="checkbox"/> Sonstiges |

I.3) Wie viele Beschäftigte arbeiten in Ihrem Unternehmen am Standort Überseestadt?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1-5 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> 61-80 Beschäftigte |
| <input type="checkbox"/> 6-10 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> 81-100 Beschäftigte |
| <input type="checkbox"/> 11-20 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> 101-200 Beschäftigte |
| <input type="checkbox"/> 21-40 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> Mehr als 200 Beschäftigte |
| <input type="checkbox"/> 41-60 Beschäftigte | |

Fragenteil II - Stellplätze

II.1) Bestehen unternehmenseigene Stellplätze für Dienst-Pkw und Pkw der Beschäftigten?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ja, und zwar: | <input type="checkbox"/> Nein (direkt weiter zu Frage II.6) |
| <input type="checkbox"/> 1-5 Stellplätze | <input type="checkbox"/> 61-80 Stellplätze |
| <input type="checkbox"/> 6-10 Stellplätze | <input type="checkbox"/> 81-100 Stellplätze |
| <input type="checkbox"/> 11-20 Stellplätze | <input type="checkbox"/> 101-200 Stellplätze |
| <input type="checkbox"/> 21-40 Stellplätze | <input type="checkbox"/> Mehr als 200 Stellplätze |
| <input type="checkbox"/> 41-60 Stellplätze | |

II.2) In welcher Form bestehen die Stellplätze (Mehrfachnennung möglich)?

- Tiefgarage
- Stellplätze auf dem Unternehmensgelände
- Gemietete Stellplätze in umliegenden Parkhäusern bzw. auf umliegenden Parkplätzen

II.3) Sind die unternehmenseigenen Stellplätze kostenpflichtig oder kostenfrei?

- Kostenlos für alle Mitarbeiter (bitte direkt zu Frage II.5)
- Teilweise gebührenpflichtig, teilweise kostenfrei
- Kostenpflichtig für alle Mitarbeiter

II.4) Wie hoch sind die monatlichen Stellplatzgebühren für einen Mitarbeiter?

- Bis 20 €
- 21 - 40 €
- 41 - 60 €
- 61-80 €
- 81-100 €
- Mehr als 100 €

II.5) Wie hoch ist die ungefähre mittlere Auslastung der unternehmenseigenen Stellplätze?

- Bis 25 %
- 25-50 %
- 50-75 %
- 75-100 %

II.6) Verfügt Ihr Unternehmen über Fahrradabstellplätze für Mitarbeiter und Besucher (Mehrfachauswahl möglich)?

- Ja, in einer Tiefgarage
- Ja, überdachte Plätze auf dem Unternehmensgelände
- Ja, nicht-überdachte Plätze auf dem Unternehmensgelände
- Ja, in einer Fahrradgarage
- Nein

Fragenteil III – Mobilitätsmanagement

III.1) Steht ihren Mitarbeitern ein „Jobticket“ zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung?

- Ja
- Nein (direkt weiter zu Frage III.3)

III.2) Wie viele Mitarbeiter nutzen derzeit das Jobticket-Angebot?

- keiner
- 1-5 Mitarbeiter
- 6-10 Mitarbeiter
- 11-20 Mitarbeiter
- 21-50 Mitarbeiter
- 51-100 Mitarbeiter
- Mehr als 100 Mitarbeiter

III.3) Stehen ihren Mitarbeitern Firmenräder für dienstliche Wege zur Verfügung?

- Ja, ausschließlich in Form klassischer Fahrräder
- Ja, zumindest teilweise auch in Form von Elektrorädern
- Nein

III.4) Gibt es darüber hinaus andere unternehmenseigene Mobilitätsangebote für Mitarbeiter?

- Elektrofahrzeuge für dienstliche Fahrten
- Nutzung von Car-Sharing für dienstliche Fahrten
- Unterstützung bei der Organisation von Fahrgemeinschaften
- Sonstiges, und zwar _____

III.5) Wie lässt sich das Arbeitszeitkonzept der meisten Mitarbeiter Ihres Unternehmens am besten charakterisieren?

- Die Mitarbeiter können Beginn und Ende ihrer täglichen Arbeitszeit vollständig frei wählen (Gleitzeitmodell)
- Die Mitarbeiter können Ihre Arbeitszeit um eine Kernzeit herum frei wählen (Kernzeitmodell). Es ergeben sich dadurch teils deutliche Unterschiede hinsichtlich Arbeitszeitanfang und -ende der Mitarbeiter.
- Die Mitarbeiter arbeiten überwiegend innerhalb der klassischen Normalarbeitszeit. Es ergeben sich nur geringfügige Unterschiede hinsichtlich Arbeitszeitanfang und -ende der Mitarbeiter.
- Die Mitarbeiter arbeiten im Schichtsystem mit festem Arbeitsbeginn und -ende.

III.6) Sehen Sie Ansatzpunkte, die Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter stärker zu flexibilisieren?

- Ja
- Nein

III.7) In einem standortbezogenen Mobilitätsmanagement unter der Regie einer zentralen Standortverwaltung können verschiedene Mobilitätsangebote derart gebündelt werden, dass auch kleinere Firmen davon profitieren könnten (z. B. Pool von Elektrofahrzeugen, gemeinsames Jobticket). Können Sie sich vorstellen, Angebote eines solchen standortbezogenen Mobilitätsmanagement in Ihre Betriebsabläufe zu integrieren?

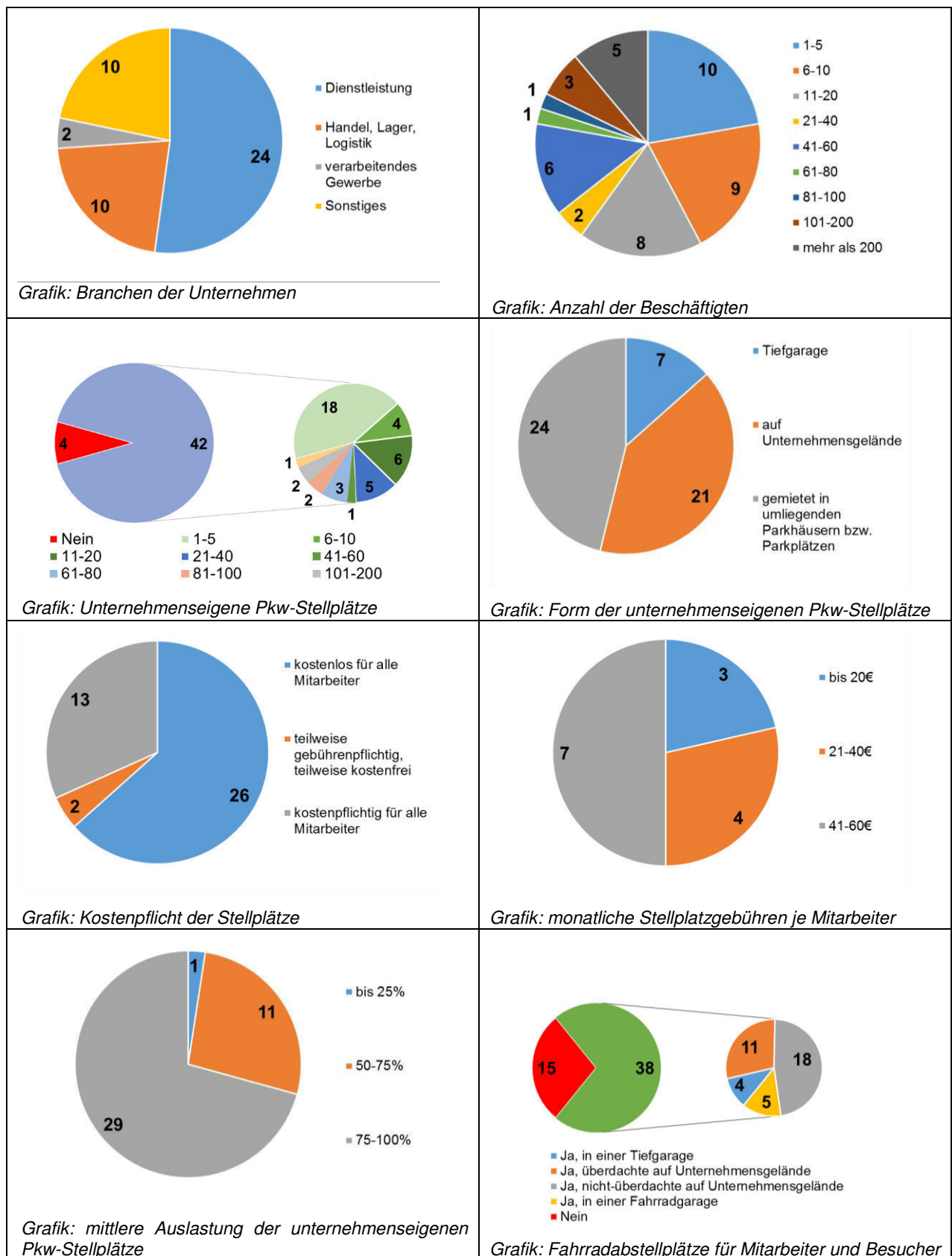
- Ja
- Nein

III.8) Ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement lebt auch vom Engagement der am Standort ansässigen Firmen. In welcher Form können Sie sich eine Unterstützung eines solchen Angebotes durch Ihr Unternehmen vorstellen (Mehrfachnennungen möglich)?

- Know-How-Transfer beim Aufbau des Mobilitätsangebotes
- Personelle oder materielle Unterstützung beim Betrieb des Mobilitätsangebotes
- Zahlung eines monatlichen finanziellen Beitrages, der die tatsächliche Nutzung der Angebote berücksichtigt
- Keine Unterstützung

III.9) Haben Sie sonstige konkrete Hinweise zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Überseestadt?

Anlage 3: Ergebnisse der Unternehmensbefragung



| | |
|---|--|
| <p> ■ Nein ■ 1-5 ■ 11-20 ■ 21-50 </p> | <p> ■ Ja, klassische Fahrräder ■ Ja, auch Elektrofahräder ■ Nein </p> |
| <p><i>Grafik: Vorhandensein und Nutzung eines Jobticket</i></p> <p> ■ Elektrofahrzeuge für dienstliche Fahrten ■ Carsharing für dienstliche Fahrten ■ Unterstützung bei der Organisation von Fahrgemeinschaften ■ Sonstiges ■ keine </p> | <p><i>Grafik: Fahrräder für dienstliche Wege</i></p> <p> ■ Gleitzeitmodell ■ Kernzeitmodell ■ klassische Normalarbeitszeit ■ Schichtsystem </p> |
| <p><i>Grafik: weitere unternehmenseigene Mobilitätsangebote für Mitarbeiter</i></p> <p><i>Flexibilisierung der Arbeitszeit:</i></p> <p>Ja: 3 Nein: 43</p> | <p><i>Grafik: Arbeitszeitmodelle</i></p> <p><i>Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements:</i></p> <p>Ja 19 Nein 27</p> |
| <p> ■ Know-How-Transfer beim Aufbau ■ personelle/ materielle Unterstützung beim Betrieb ■ Zahlung eines monatlichen Betrags ■ keine Unterstützung </p> | <p><i>Grafik: Unterstützung des standortbezogenen Mobilitätsmanagements</i></p> |

Anlage 4: Aushang und Fragebogen der Mitarbeiterbefragung



Mitarbeiterbefragung zum Verkehrskonzept Überseestadt

Die Freie Hansestadt Bremen hat in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Bremen ein Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt beauftragt, um Lösungen bestehender und sich mit der weiteren Gebietsentwicklung verschärfender Verkehrsprobleme fundiert untersuchen zu lassen. Daher sind zwei Ingenieurbüros beauftragt worden eine Analyse der Verkehrssituation, eine Verkehrsprognose und notwendige Maßnahmen zu erarbeiten.

Mit der Fortschreibung der Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2013 sollen wichtige Informationen zum Mobilitätsverhalten der in der Überseestadt arbeitenden Personen gewonnen werden.

Beteiligen Sie sich und **folgen Sie dem unten stehenden Link oder dem QR-Code**. Nehmen Sie damit aktiv Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrssystems in der Überseestadt! Die Umfrage ist **bis zum 11.12.2016** geschaltet. Sie dauert nur etwa 10 Minuten und erfolgt anonym.

QR-Code:



Kurz-URL:

<http://tiny.cc/Verkehrsbefragung>

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

*Kontakt/ Infos: Ingenieurbüro IVAS, Jan Schubert, Tel: 0351 - 211 1416,
jan.schubert@ivas-ingenieure.de*



B4. Mit welchem Hauptverkehrsmittel kommen Sie im Winterhalbjahr wie häufig zur Arbeit?

| | Nie | Täglich | An mehr als 15 Tagen | An 5 - 15 Tagen | Seltener als an 5 Tagen |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Pkw/ Krad (Selbstfahrer) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pkw/ Krad (Mitfahrer) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, Regionalzüge, Metronom, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fahrrad | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Zu Fuß (ausschließlich) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Teil C: Erreichbarkeit des Arbeitsortes

C1. Wenn Sie mit dem Pkw auf Arbeit kommen, wo stellen Sie diesen für gewöhnlich ab?

Ich komme nie mit dem Pkw zur Arbeit.

Unternehmensparkplatz

Stellplatz im öffentlichen Straßenraum

Stellplatz in öffentlichem Parkhaus oder Parkplatz

Reservierter Stellplatz in Parkhaus oder Parkplatz (nicht auf Unternehmensgelände)

Sonstiger Stellplatz (z.B. Brachfläche)

C2. Wie schätzen Sie die Parksituation für Pkw am Arbeitsort allgemein ein?

Weiß ich nicht

Gut, weil:

Akzeptabel, weil:

Schlecht, weil:



C3. Wie beurteilen Sie die generelle Erreichbarkeit Ihres Arbeitsortes mit dem Pkw?

- Sehr gut
- Gut
- Mittel
- Schlecht
- Sehr schlecht

C4. Wenn Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, wo stellen Sie dieses für gewöhnlich ab?

- Ich komme nie mit dem Fahrrad auf Arbeit
- Abstellanlage für Mitarbeiter im oder direkt zugehörig zum Firmengelände
- Abstellung im Straßenraum auf nicht zur Firma gehörenden Abstellanlagen
- Abstellung erfolgt frei im Straßenraum (ohne Abstellanlage)

C5. Wie schätzen Sie die Qualität der Fahrradabstellanlagen am Arbeitsort ein?

- Weiß ich nicht
- Gut, weil:
- Akzeptabel, weil:
- Schlecht, weil:

C6. Wie beurteilen Sie die generelle Erreichbarkeit Ihres Arbeitsortes mit dem Fahrrad?

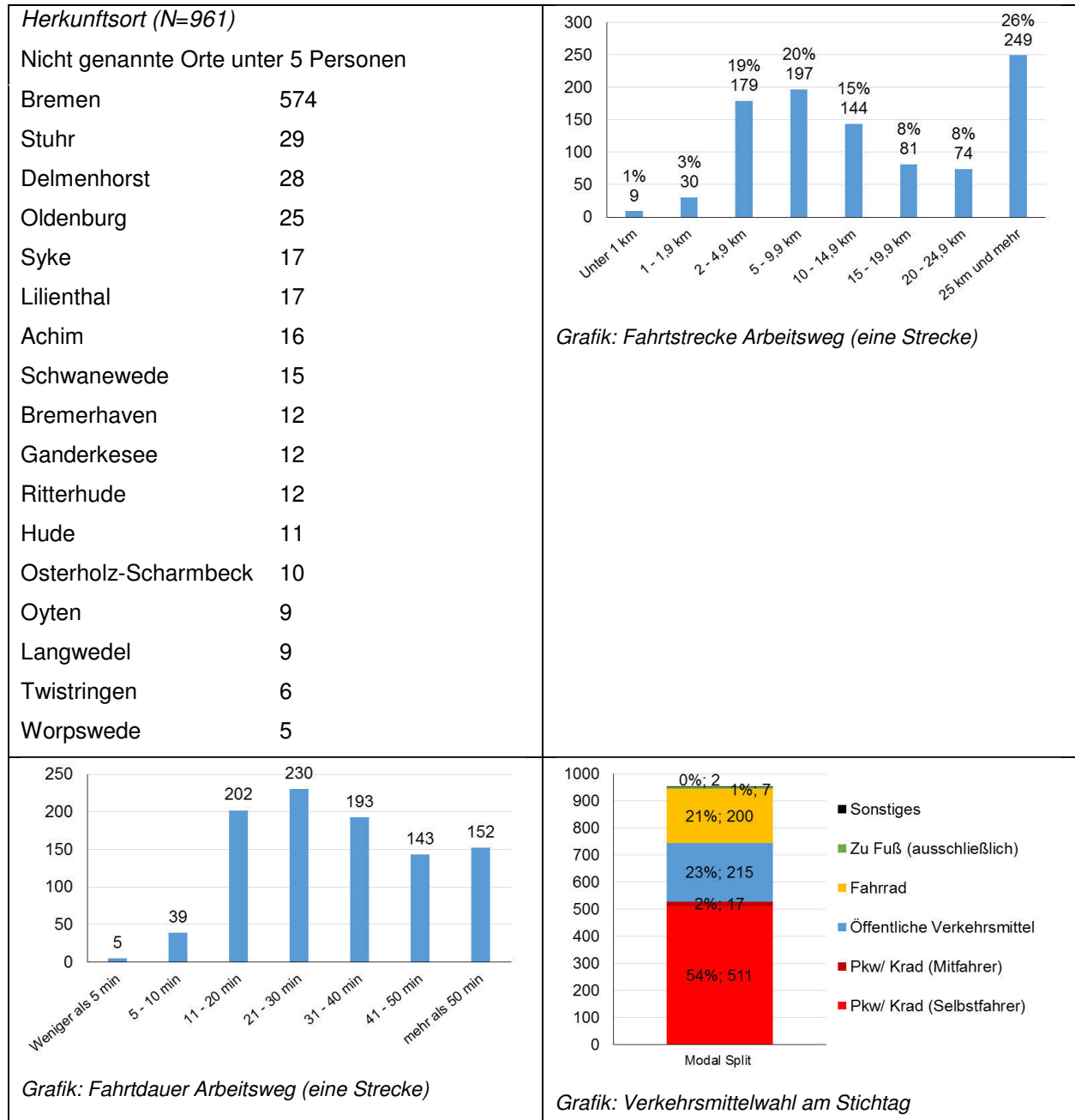
- Sehr gut
- Gut
- Mittel
- Schlecht
- Sehr schlecht

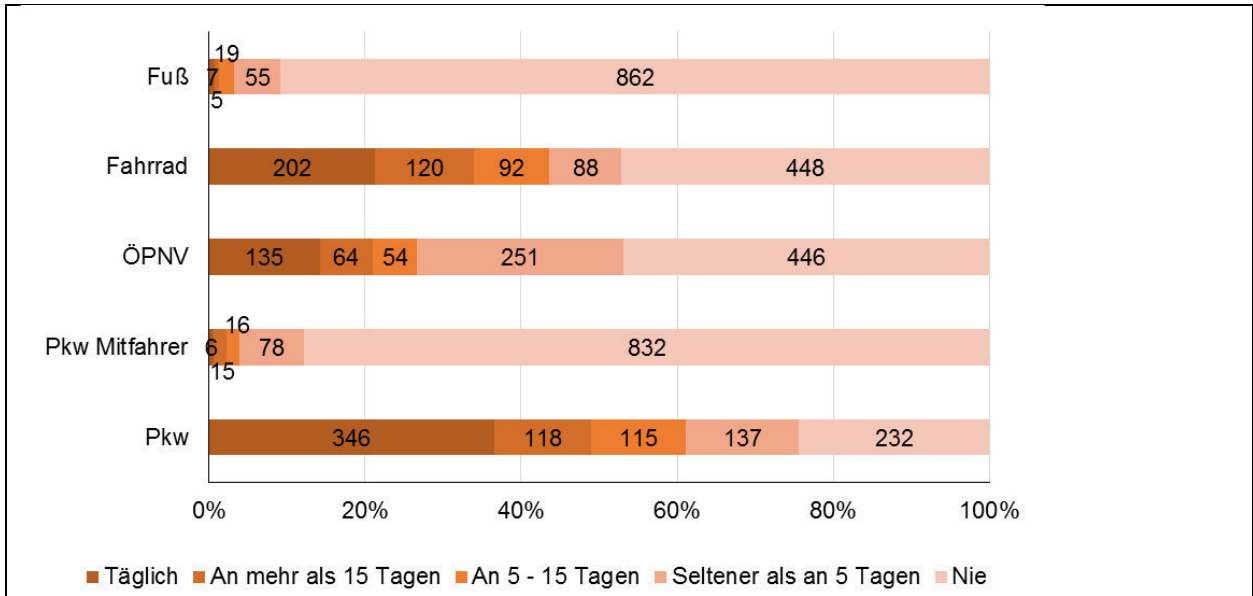


D3. Welche Voraussetzungen müssten aus Ihrer Sicht geschaffen werden, um die Nutzung des Fahrrades oder des öffentlichen Nahverkehrs für den Weg zur Arbeit attraktiver zu machen? Hier können Sie konkrete Verbesserungshinweise für die Überseestadt angeben.

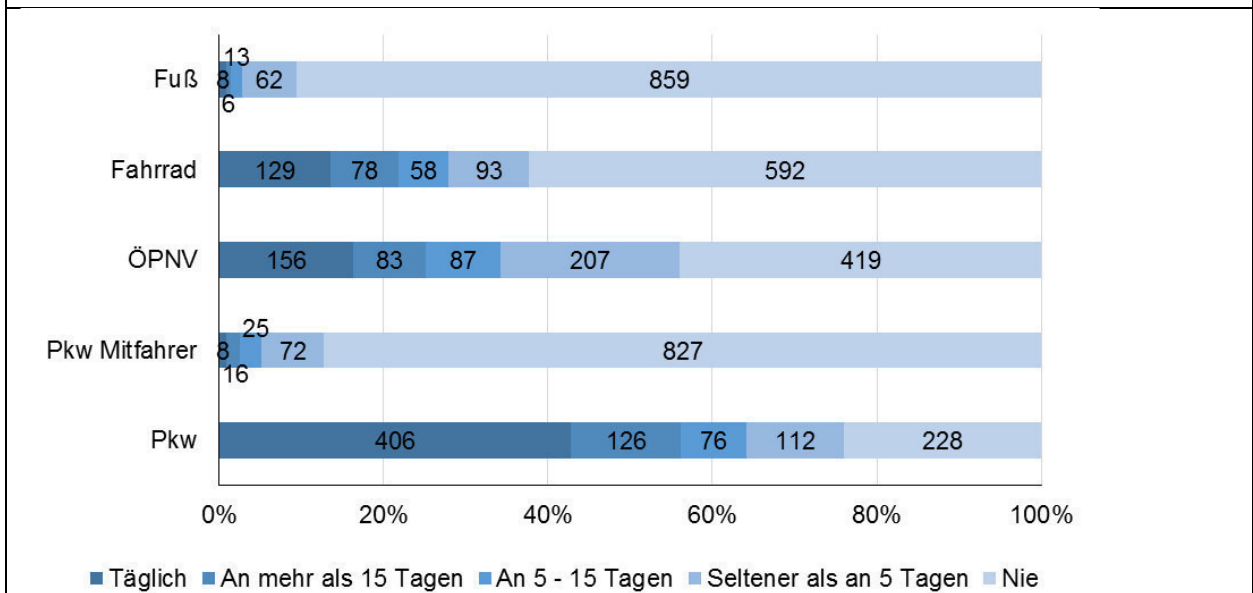
Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts sollen im ersten Quartal des Jahres 2017 zusammengestellt werden.

Anlage 5: Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

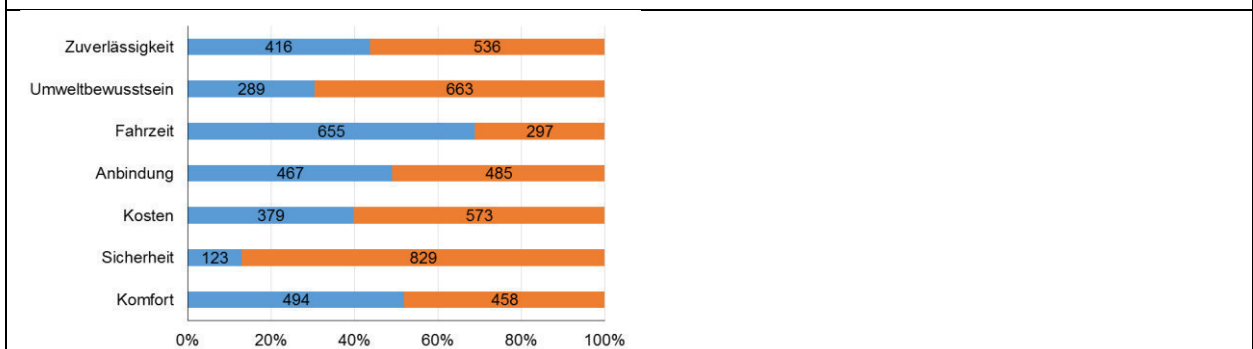




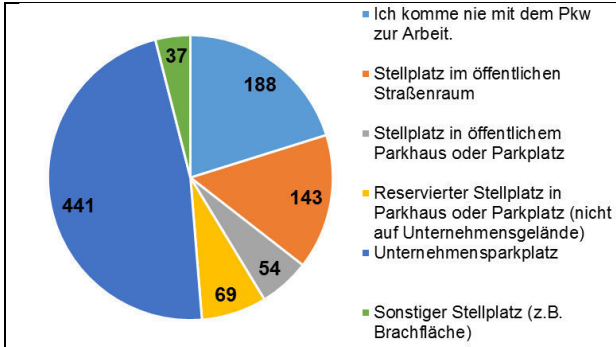
Grafik: übliche Verkehrsmittelnutzung Sommerhalbjahr



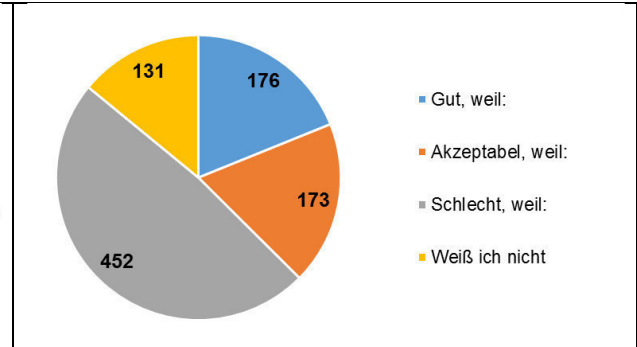
Grafik: übliche Verkehrsmittelnutzung Winterhalbjahr



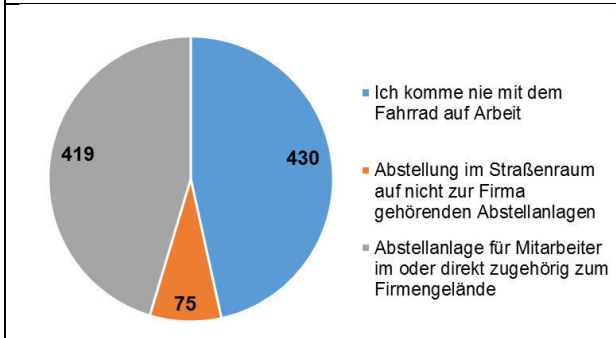
Grafik: Gründe für Verkehrsmittelwahl



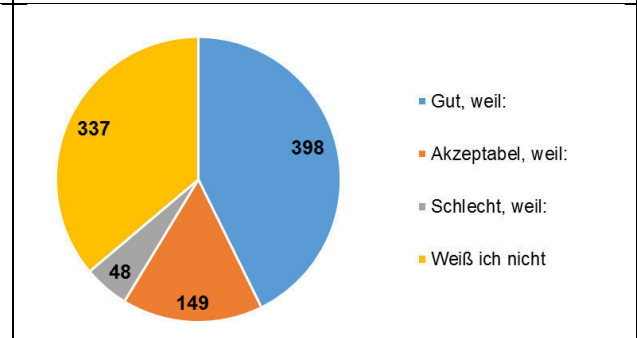
Grafik: Pkw-Stellplatz am Arbeitsort



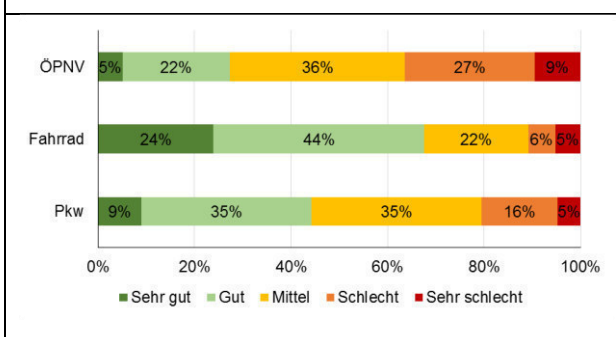
Grafik: Einschätzung der Pkw-Stellplatzsituation am Arbeitsort



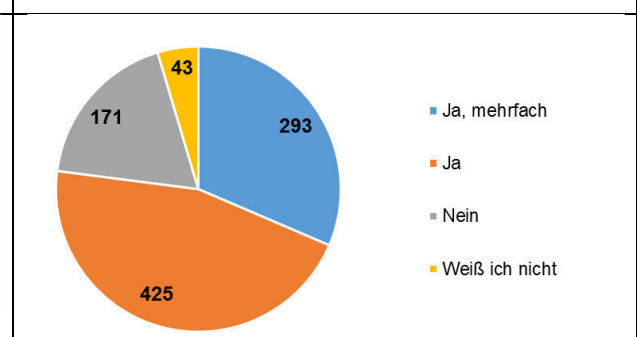
Grafik: Fahrradstellplatz am Arbeitsort



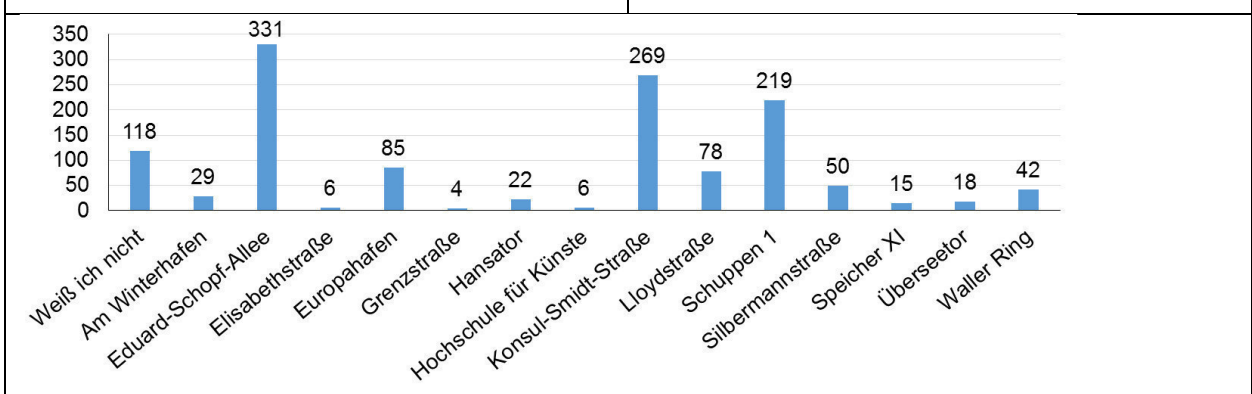
Grafik: Einschätzung der Fahrradstellplatzsituation am Arbeitsort



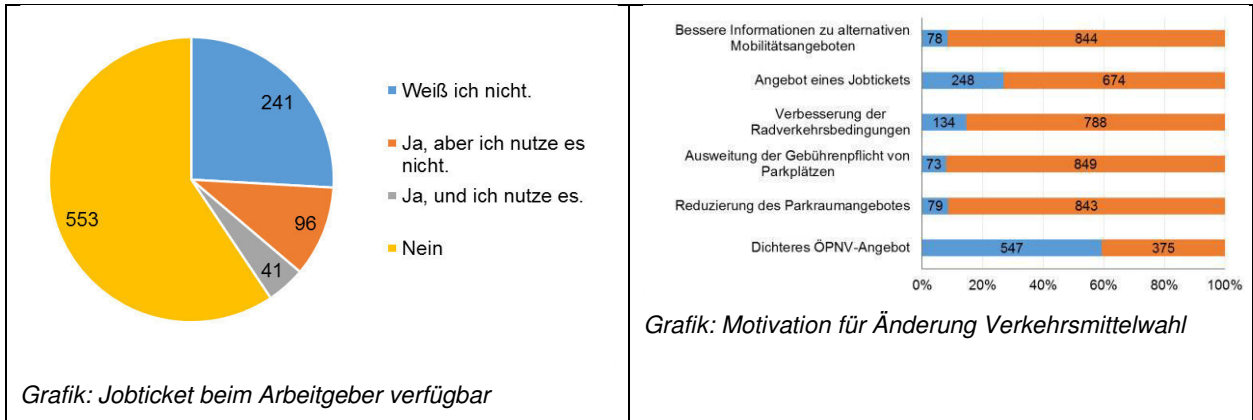
Grafik: Einschätzung der generellen Erreichbarkeit der Überseeestadt mit ...



Grafik: Umstiege bei Fahrt mit dem ÖPNV in die Überseeestadt



Grafik: Ausstiegshaltestelle in Arbeitsortnähe



Anlage 6: Aushang und Fragebogen der Bewohnerbefragung



Bewohnerbefragung zum Verkehrskonzept Überseestadt

Die Freie Hansestadt Bremen hat in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Bremen ein Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt beauftragt, um Lösungen bestehender und sich mit der weiteren Gebietsentwicklung verschärfender Verkehrsprobleme fundiert untersuchen zu lassen. Daher sind zwei Ingenieurbüros beauftragt worden eine Analyse der Verkehrssituation, eine Verkehrsprognose und notwendige Maßnahmen zu erarbeiten.

Mit der Befragung der Bewohner der Überseestadt sollen wichtige Informationen zum Mobilitätsverhalten als Basis für die Maßnahmenentwicklung gewonnen werden.

Beteiligen Sie sich und **folgen Sie dem unten stehenden Link oder dem QR-Code**. Nehmen Sie damit aktiv Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrssystems in der Überseestadt! Die Umfrage ist **bis zum 11.12.2016** geschaltet. Sie dauert nur etwa 10 Minuten und erfolgt anonym.

QR-Code:



Kurz-URL:

<http://tiny.cc/Mobilitaetsbefragung>

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

*Kontakt/ Infos: Ingenieurbüro IVAS, Jan Schubert, Tel: 0351 - 211 1416,
jan.schubert@ivas-ingenieure.de*



Teil B: Verkehrsmittelwahl auf Wegen von/zur Überseestadt

B1. Welche Wege haben Sie mit welchem Verkehrsmittel und zu welchem Zweck letzte Woche Mittwoch zurückgelegt? Bitte geben Sie hier die sechs ersten Wege des Tages der ältesten im Haushalt lebenden Person (über 18 Jahre) an.

Beispiel:

1. Weg 2. Weg 3. Weg Zweck: Arbeit Einkauf nach Hause Verkehrsmittel Pkw Pkw Pkw Ziel Universität Bremen Aldi Konsul-Smidt-Straße Silbermannstraße Fahrtstrecke 8 7 1

1. Weg:

Ziel/ Zweck des Weges (z.B. Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, nach Hause, Sonstiges)

Hauptverkehrsmittel (längste Wegstrecke) (z.B. Pkw, Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Zu Fuß)

Wo befand sich das Ziel (Adresse oder markanter Punkt)

Fahrtstrecke (Schätzung in km)

2. Weg:

Ziel/ Zweck des Weges (z.B. Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, nach Hause, Sonstiges)

Hauptverkehrsmittel (längste Wegstrecke) (z.B. Pkw, Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Zu Fuß)

Wo befand sich das Ziel (Adresse oder markanter Punkt)

Fahrtstrecke (Schätzung in km)

3. Weg:

Ziel/ Zweck des Weges (z.B. Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, nach Hause, Sonstiges)

Hauptverkehrsmittel (längste Wegstrecke) (z.B. Pkw, Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Zu Fuß)

Wo befand sich das Ziel (Adresse oder markanter Punkt)

Fahrtstrecke (Schätzung in km)

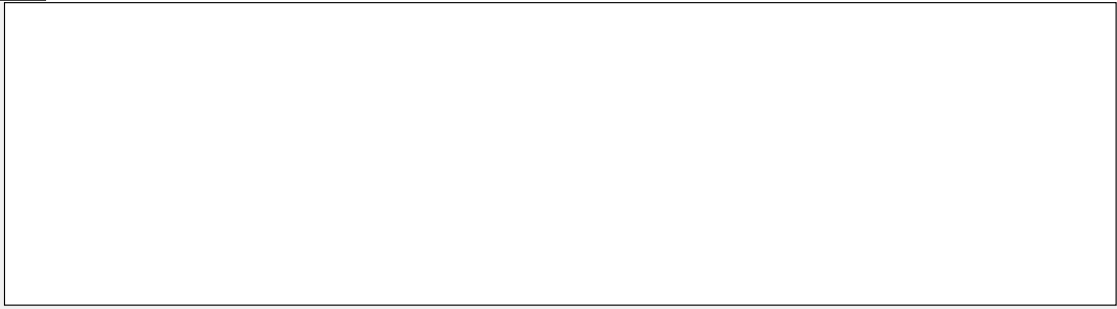
4. Weg:

Ziel/ Zweck des Weges (z.B. Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, nach Hause, Sonstiges)

Hauptverkehrsmittel (längste Wegstrecke) (z.B. Pkw, Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Zu Fuß)

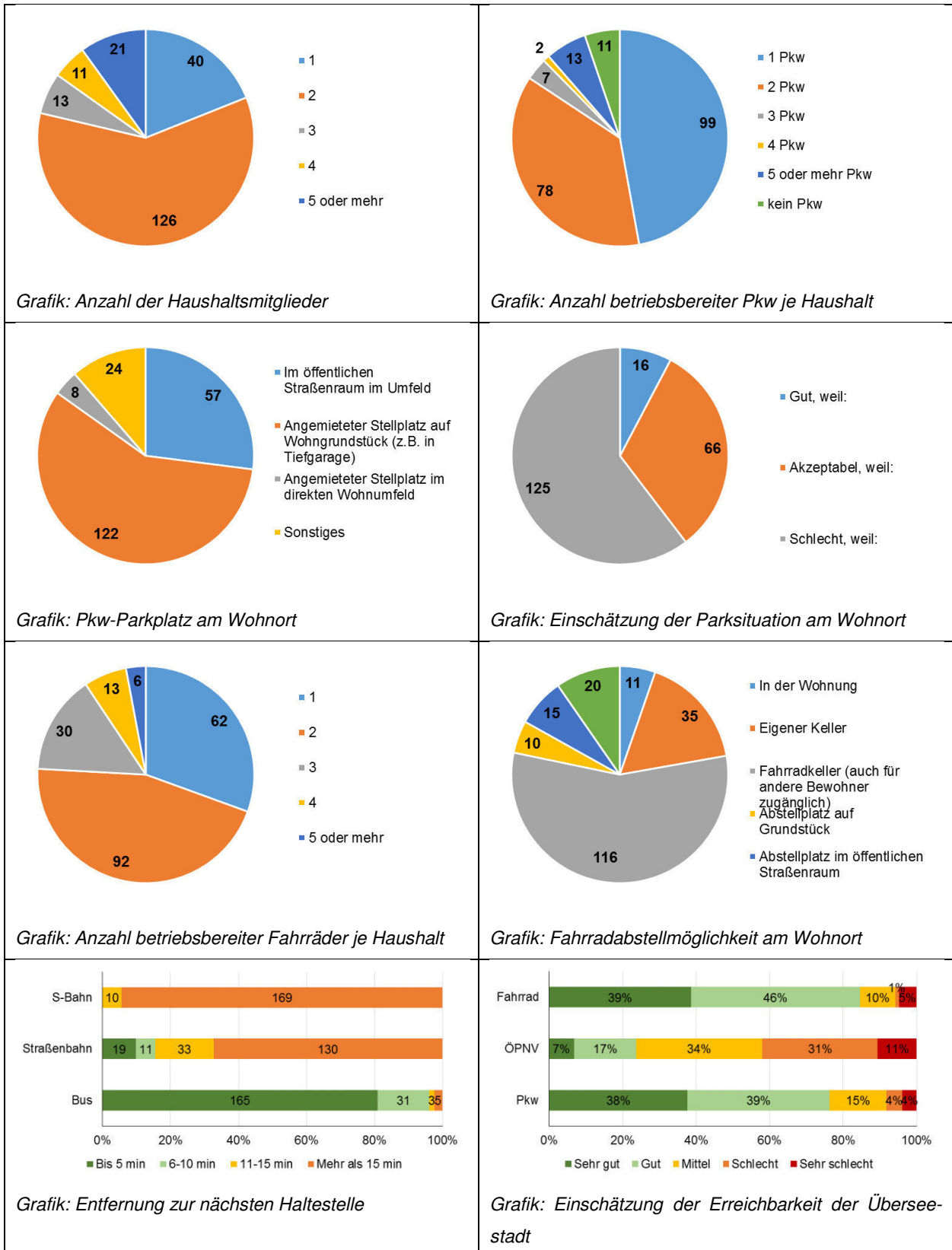
Wo befand sich das Ziel (Adresse oder markanter Punkt)

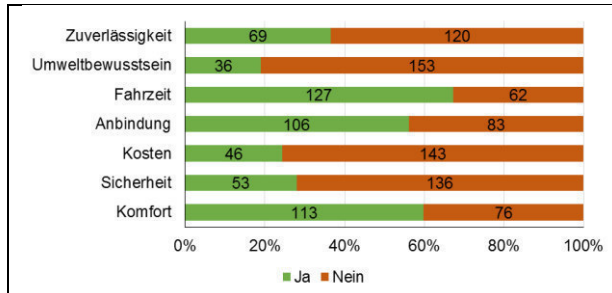
Fahrtstrecke (Schätzung in km)



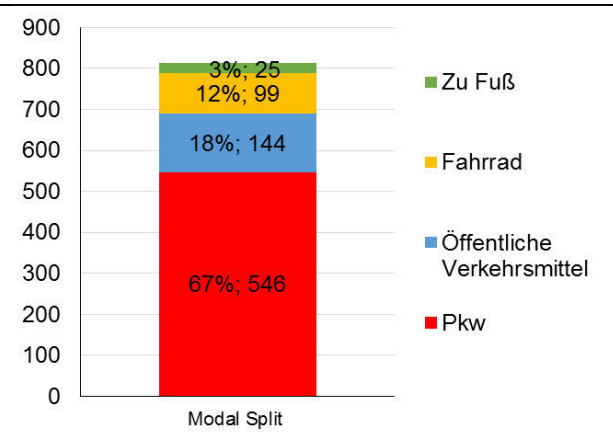
Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts sollen bis zum Ende des Jahres 2016 zusammengestellt werden.

Anlage 7: Ergebnisse der Bewohnerbefragung

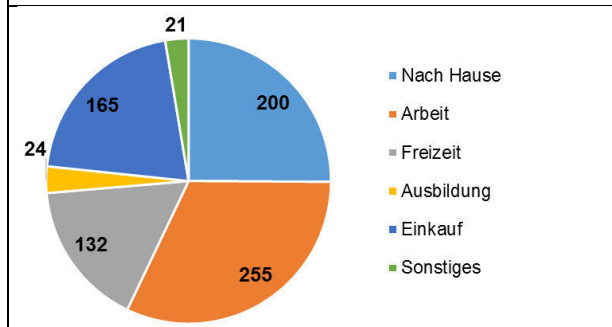




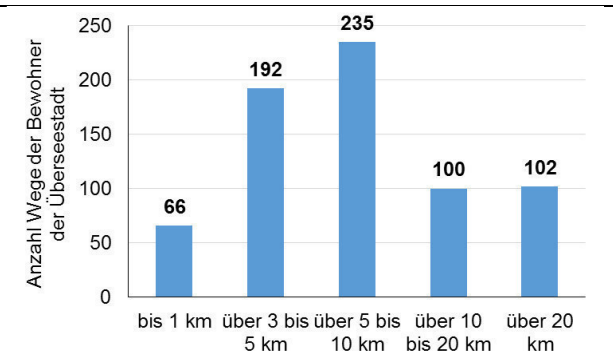
Grafik: Gründe für Verkehrsmittelwahl



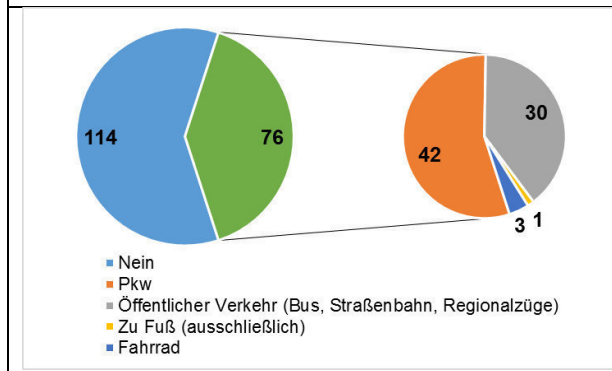
Grafik: Verkehrsmittelwahl der Bewohner (alle Wege)



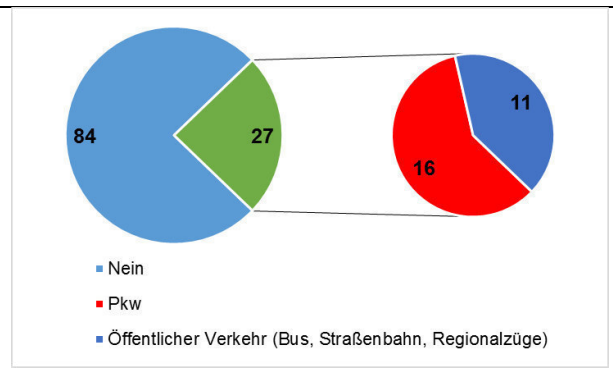
Grafik: Zwecke der Wege



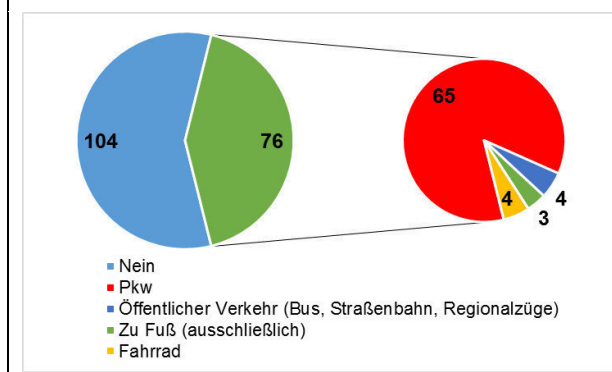
Grafik: Länge der Wege der Bewohner der Überseestadt



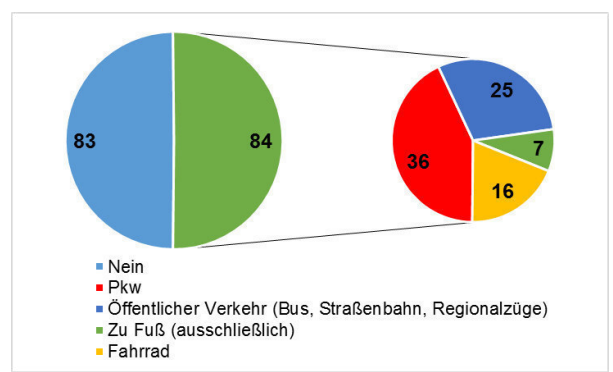
Arbeitswege



Ausbildungswege

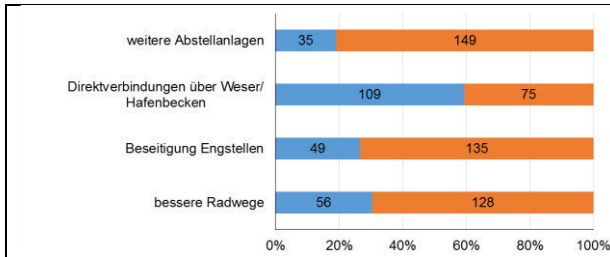


Einkaufswege

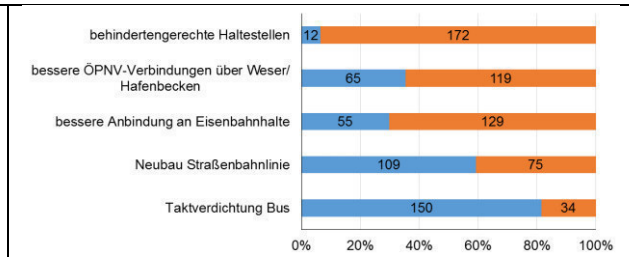


Freizeitwege

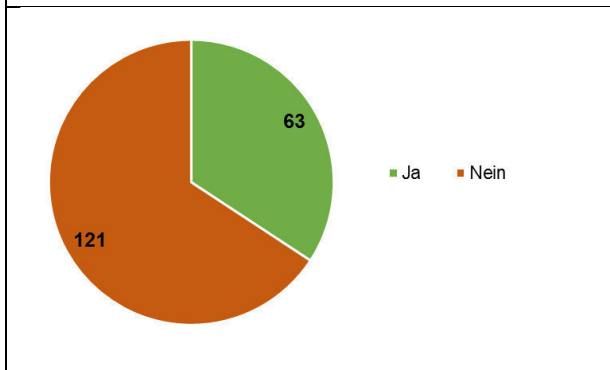
Grafik: Nutzung eines anderen Verkehrsmittels im Winter



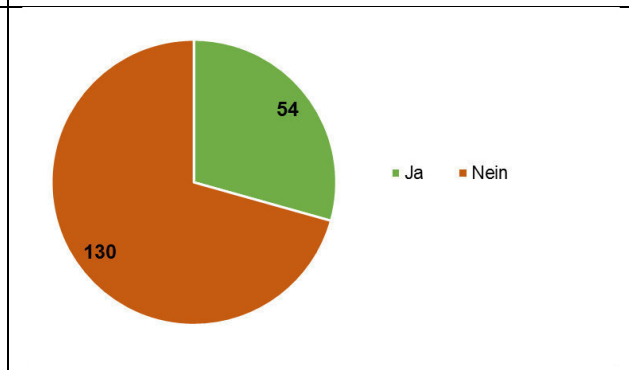
Grafik: Anreize zur häufigeren Nutzung des Fahrrades



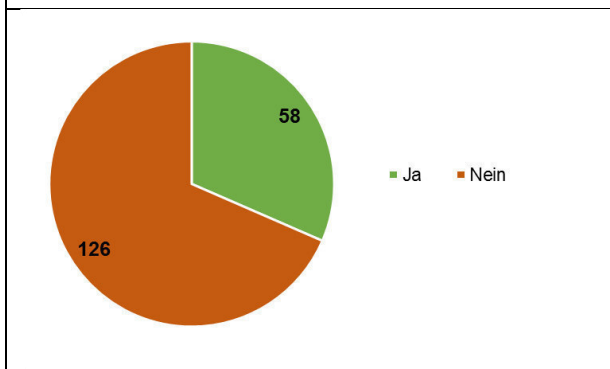
Grafik: Anreize zur häufigeren Nutzung des ÖPNV



Grafik: Nutzung von Car-Sharing denkbar, wenn verfügbar



Grafik: Verzicht auf eigenen Pkw denkbar, wenn sich Car-Sharing bewährt



Grafik: Nutzung von Leihfahrradsystemen denkbar, wenn verfügbar

Anlage 8: Hinweise zur Methodik der Maßnahmenbewertung

Kurzerläuterung der Bewertungsindikatoren:

| Indikator | Titel |
|-----------|---|
| 1 | Gesellschaftliche Teilhabe, Gleichberechtigung: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/-innen stärken, soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen |
| 2 | Aufenthalt, Straßenraumgestaltung: Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen durch Aufwerten und attraktives Gestalten des öffentlichen Raumes |
| 3 | Radverkehrsförderung: Fördern des Fahrradverkehrs, Verbessern der Infrastruktur und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen sowie durch verbesserte tangentielle Verbindungen |
| 4 | ÖPNV-Attraktivität: Steigern der Attraktivität des ÖPNV durch optimierte und leistungsfähige Angebote, verbesserte tangentielle Verbindungen, verbesserte Verkehrsbeziehungen zwischen den Ufern entlang der Gewässer etc. |
| 5 | Barrierefreiheit: Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV |
| 6 | Verkehrssicherheit: Verbessern der Verkehrssicherheit |
| 7 | Verknüpfung Umweltverbund: Besseres/umfassendes Verknüpfen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix |
| 8 | Information: Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Informationssystemen, einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme unter Einschluss alternativer Verkehrssysteme, auch in der Region |
| 9 | Erreichbarkeit Innenstadt: Verbessern der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. des Oberzentrums Bremen für alle Verkehrsarten |
| 10 | SPNV-Anbindung: Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region) und Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr |
| 11 | Erreichbarkeit Industrie, Gewerbe: Sicherstellen einer möglichst optimalen Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbestandorten sowie der Häfen mit allen Verkehrsmitteln |
| 12 | Verkehrslenkung: Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens, verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem, bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren, Abwicklung von Güterverkehren über leistungsfähige Trassen abseits der Wohnbebauung |
| 13 | Emissionen, Lärm: Reduzieren von Emissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm und der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten |
| 14 | Flächenverbrauch, Trennwirkung: Verbessern der Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen, Verringern des Flächenverbrauchs, Abbau der Trennwirkung von Verkehrsstraßen (Straße und Schiene) |
| 15 | Nahmobilität: Fördern der nutzungsgemischten Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, Stärkung der Erreichbarkeit quartiersbezogener Infrastrukturen (z. B. Lebensmitteleinzelhandel, öffentliche Betreuungs- und Bildungsangebote, Dienstleistungen), Stärkung der Umweltverbund-Nahmobilität |
| 16 | Innovation: Förderung innovativer Konzepte, integrierter Verkehrslösungen und alternativer Technologien/Transportsysteme |

Einteilung der Wirkungsklassen:


- Wirkungsklasse 1: bis 8 Nutzenpunkte
- Wirkungsklasse 2: 9 bis 16 Nutzenpunkte
- Wirkungsklasse 3: 17 bis 24 Nutzenpunkte
- Wirkungsklasse 4: 25 bis 32 Nutzenpunkte
- Wirkungsklasse 5: ab 33 Nutzenpunkte

Einteilung der Kostenklassen (jährliche Kosten)

- Kostenklasse I bis 20.000 €/a
- Kostenklasse II 20.001 bis 100.000 €/a
- Kostenklasse III 100.001 bis 250.000 €/a
- Kostenklasse IV 250.001 bis 1.000.000 €/a
- Kostenklasse V \geq 1.000.000 €/a

Anlage 9: Maßnahmenblätter

Erläuterndes Maßnahmenblatt

| | | |
|---|--|-------------------------------|
| <p>Maßnahmennummer</p> | <p>Maßnahmentitel</p> <p>Nr. 7 Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen III</p> | |
| <p>Lage im Untersuchungsgebiet</p> |  | <p>Maßnahmenskizze</p> |

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.

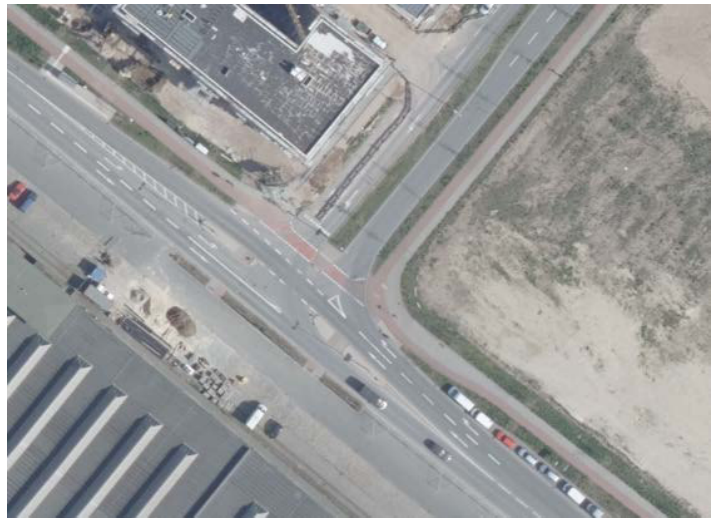
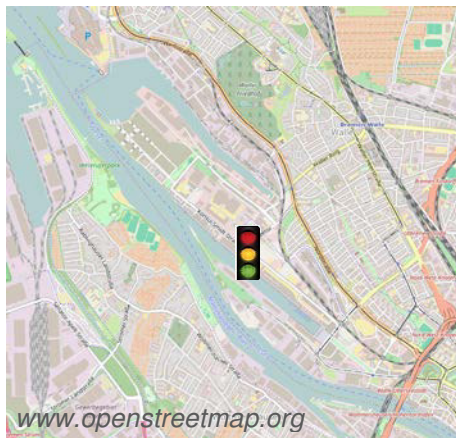
Erläuterndes Maßnahmenblatt

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----|--|------|-----------------------------|----|--|------------------|--------------------|--------------------|------|---------------------------------------|----|---|----|---------------------|---|---|--------------|---|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|---|----|-----|----|---|---|--|----------------|--|--|--|--|--|
| <p>Wirkungsklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Betroffensfaktor für räumliche Wirkung</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">groß</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Summe Nutzwerte (gewichtet)</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">13</td> </tr> </table> <p>Wirkungsklasse: II</p> | Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Betroffensfaktor für räumliche Wirkung | groß | Summe Nutzwerte (gewichtet) | 13 | <p>Kostenklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenart</td> <td style="padding: 2px;">Kosten (Netto, T€)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Investitionskosten</td> <td style="padding: 2px;">1000</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung)</td> <td style="padding: 2px;">70</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten</td> <td style="padding: 2px;">10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenklasse</td> <td style="padding: 2px;">I</td> </tr> </table> | Kostenart | Kosten (Netto, T€) | Investitionskosten | 1000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung) | 70 | jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten | 10 | Kostenklasse | I | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenklasse</td> <td style="padding: 2px;">5</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightblue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">4</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightblue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightblue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightblue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightblue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;">I</td> <td style="padding: 2px;">II</td> <td style="padding: 2px;">III</td> <td style="padding: 2px;">IV</td> <td style="padding: 2px;">V</td> <td style="padding: 2px;">V</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"></td> <td colspan="6" style="padding: 2px;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | Kostenklasse | 5 | | | | | | 4 | | | | | | | 3 | | | | | | | 2 | | | | | | | 1 | | | | | | | | I | II | III | IV | V | V | | Wirkungsklasse | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffensfaktor für räumliche Wirkung | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwerte (gewichtet) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten (Netto, T€) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung) | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden möglicherweise bestehende Zielkonflikte beschrieben, also wenn eine Maßnahme einem der städtischen Ziele der Verkehrsplanung widerspricht) |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden Voraussetzungen der Maßnahmen erläutert, die vor einer Umsetzung erfüllt sein müssen. Zudem werden hier Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander beschrieben. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden möglicherweise bestehende Umsetzungshemmnisse der Maßnahme beschrieben. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> niedrig hoch sehr hoch </div> |
| Umsetzungshorizont |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> Basis Optimierung Übergang Innovation keine Aufnahme </div> |

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

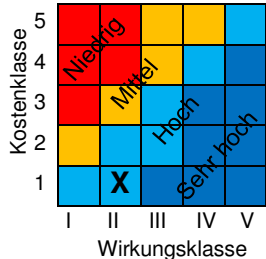


Handlungsbedarf

- Überschreiten-Unfälle mit Fußgängern auf der Konsul-Smidt-Straße im Bereich Marcuscaje – Überseetor
- Knotenpunkt im Prognose-Basiszenario 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 | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 10 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| <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 | Kostenklasse: 1 | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |

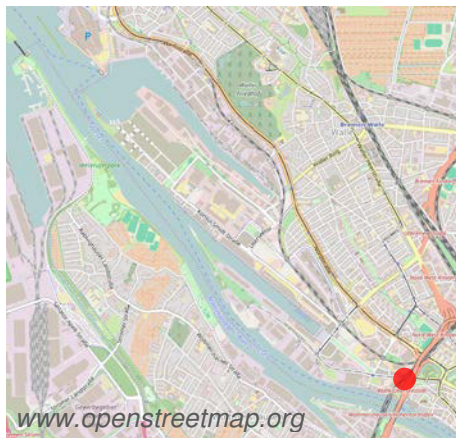
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrssicherheit Sicherstellung der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs aber keine nennenswerte Erweiterung der Kapazitäten Möglichkeit der Verkehrslenkung zugunsten verträglicherer Verkehrsströme. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

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

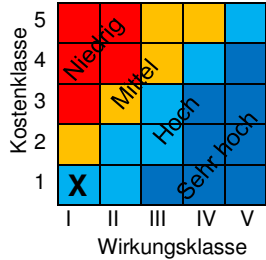


Handlungsbedarf

- 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.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|--|---|-----------|-----------------------|--------------------|------------------------|--|-----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 3 | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,5</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 5 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 5 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <thead> <tr> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 1 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Verschlechterung der Erreichbarkeit der Überseestadt für Schwerverkehre • Schwerverkehrsführung entlang hochbelasteter und bebauter Straßen (Hans-Böckler-Straße) | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> • 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) <ul style="list-style-type: none"> • Als temporäre Vorstufe zum grundhaften Ausbau des Knotenpunkts geeignet. • Bei erfolgtem Ausbau sollte Rechtsabbiegen für LKW wieder möglich sein → entsprechende Entwurfparameter wählen. | | | | |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Gewerbetreibenden erforderlich, Ausweichrouten scheinen jedoch ausreichend attraktiv zu sein. | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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.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.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-----------|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.4 Lkw-Durchfahrverbot Konsul-Smidt-Straße

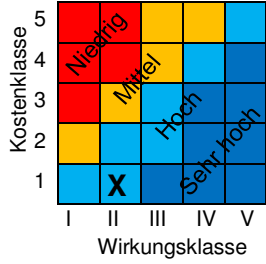


Handlungsbedarf

- Konflikte durch Nutzungsüberlagerung Schwerverkehr – Wohnen
- Derzeit vor allem am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, zukünftig weitere Verschärfung durch weitere Wohnbauvorhaben auch südlich der Straße Überseetor (Schuppen 3)
- Andienung der Gewerbebetriebe am Holzhafen und des Großmarktes muss sichergestellt bleiben

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Beschilderung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes tagsüber auf den Abschnitten der Konsul-Smidt-Straße:
 - Hansator – Überseetor
 - Überseetor – Kommodore-Johnsen-Boulevard
- Wegweisung für Schwerverkehr über Hafensstraße und Eduard-Suling-Allee
- Einführung eines generellen Lkw-Fahrverbotes in der Konsul-Smidt-Straße in den Nachtstunden
- Überprüfung der Konsequenzen der verlagerten Lkw-Verkehre für die Anwohner des Heimatstraßenviertels, mglw. Aufbau einer Lärmschutzwand (Investitionskosten für eine 250 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand berücksichtigt)
- Herausnahme 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. Am Kaffeequartier)

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|---|---|-----------------------|--------------------|-----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 16 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>350</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 | 350 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 350 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 |  | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Neue Lärmimmissionen am Heimatstraßenviertel ohne Errichtung von Lärmschutz |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Maßnahme können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) auf dem südlichen Abschnitt Hansator – Überseetor von 550 Fzg/Tag auf etwa 120 Fzg/ Tag gesenkt werden. Auf dem nördlichen Abschnitt (Überseetor – Am Winterhafen) können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) 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) <ul style="list-style-type: none"> • Voraussetzung für die Umsetzung ist die Klärung und bei Bedarf Umsetzung möglicher erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen am Heimatstraßenviertel (Investitionskosten für eine 250 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand berücksichtigt) • 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, ansonsten könnten Lkw, die vom Hansator kommen und zur Silbermannstraße fahren fälschlicherweise annehmen, sie dürften den südlichen Abschnitt der Consul-Smidt-Straße durchfahren. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche Hürden wären im Vorfeld durch die Stadt zu prüfen. • Akzeptanz der Gewerbetreibenden nicht absehbar. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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 Grünpfeil 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 | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 4 | Kostenart | Kosten [brutto in T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 0 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 5 | Kostenklasse: 1 | |
| Wirkungsklasse: I | | | |

| | | | | | |
|--------------|----------------|----|-----|----|---|
| Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | I | II | III | IV | V |
| | Wirkungsklasse | | | | |

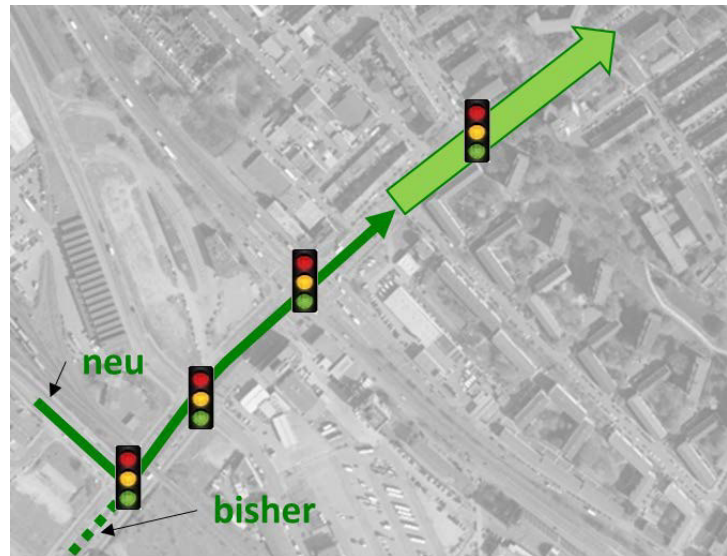
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit des Neubaugebietes Hansator/ Am Kaffeequartier wird etwas schwieriger. |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Leistungsfähigkeit am Hauptknotenpunkt Hansator/ Konsul-Smidt-Straße wird durch Reduktion des Eingriffs durch Neuansbindung 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine, wenn U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier möglich ist. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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 Consul-Smidt-straße kommend möglichst bis über die Nordstraße hinaus
- Beachten der Anforderungen quer zur Grünen Welle verkehrender ÖPNV-Linien

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|-----------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | Kostenart | Kosten [brutto in T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 250 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 16 | Kostenklasse: 1 | |
| Wirkungsklasse: II | | | |

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

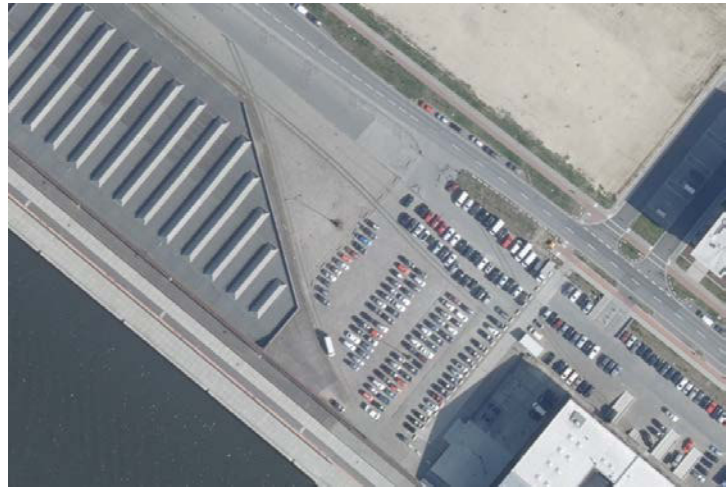
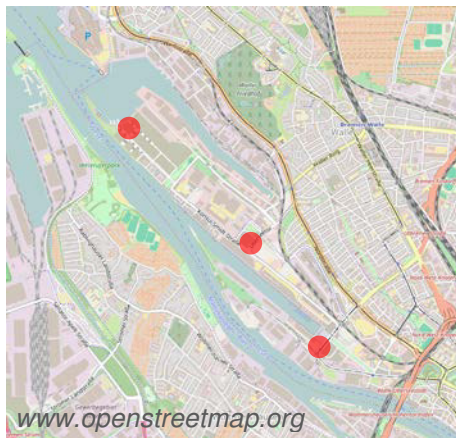
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Ausweitung der Grünen Welle sollte nicht zu Qualitätseinbußen der Freigabezeiten des öffentlichen Nahverkehrs führen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Leichter 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Optimierung ist unter Beachtung der Anforderungen des ÖPNV anspruchsvoll. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input checked="" type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> 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, das 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>4.400</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>157</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 4.400 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 157 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>Niedrig</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Mittel</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>I II III IV V</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | 5 | Niedrig | 4 | Mittel | 3 | Hoch | 2 | Sehr hoch | 1 | | | I II III IV V | | Wirkungsklasse |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 4.400 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 157 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Niedrig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Mittel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I II III IV V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

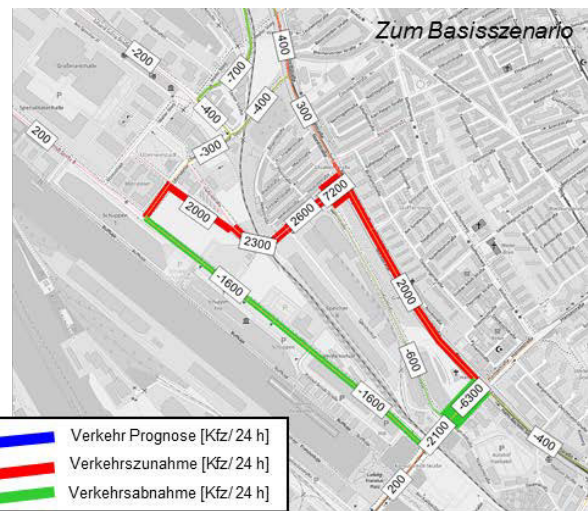
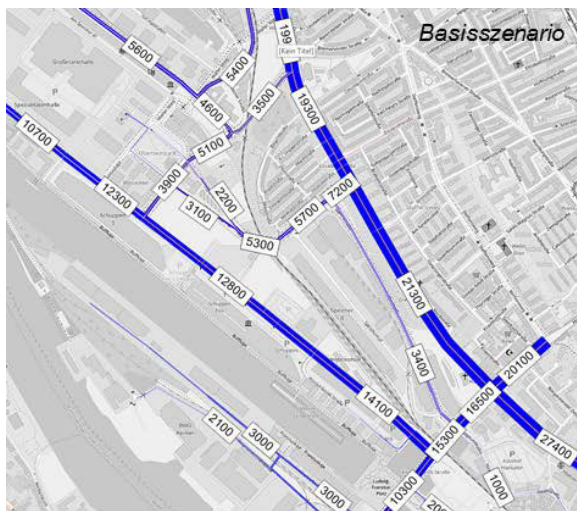
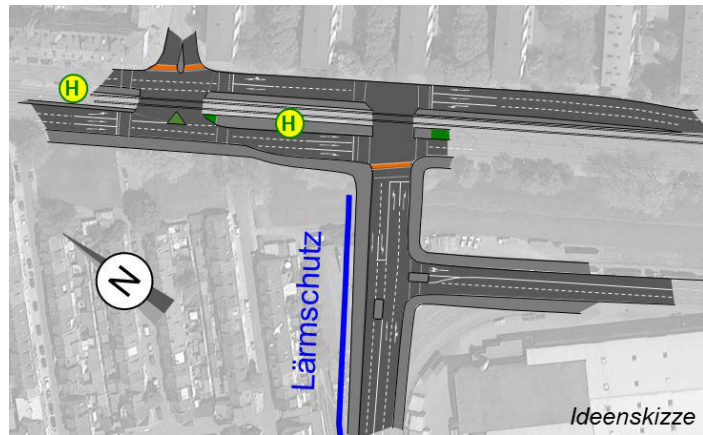
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine, wenn tatsächlich keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze geschaffen werden sondern nur bereits nachgefragte gesichert werden. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Stadt muss tatsächlichen Zugriff auf die erforderlichen Flächen haben oder Investoren zum Bau öffentlicher Parkhäuser an den relevanten Punkten verpflichten. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.8 Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und 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 Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- 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 (siehe Skizze oben).
- Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Hafenstraße zum Heimatstraßenviertel
- Südlich des Anschlusses der alten Hafenstraße ist die Erforderlichkeit des vierspurigen Querschnitts zu prüfen und ggf. auf einen schmaleren Querschnitt zu reduzieren.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-----------|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>1.450</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 1.450 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 58 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1.450 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

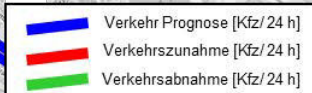
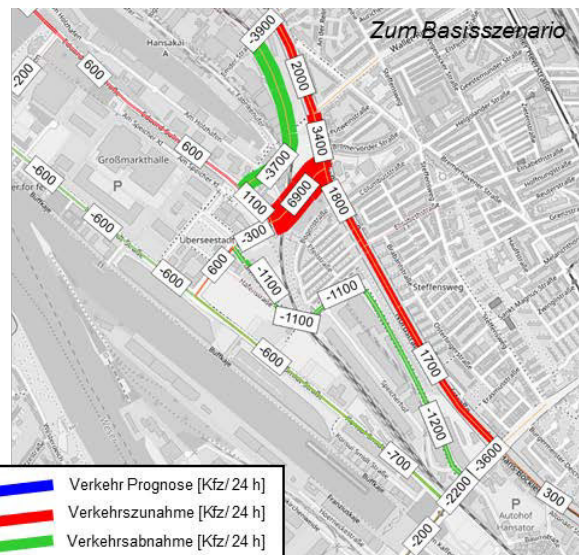
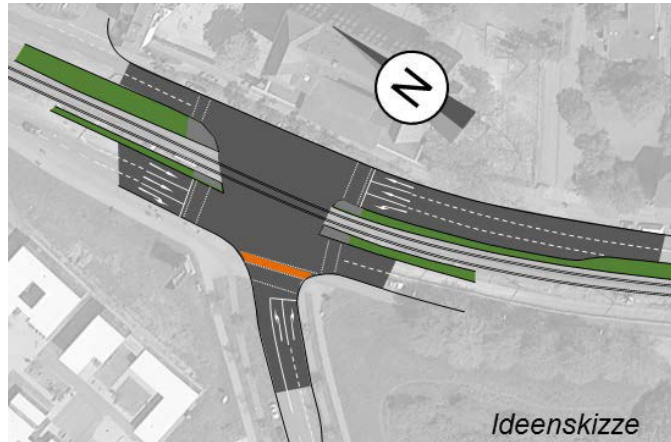
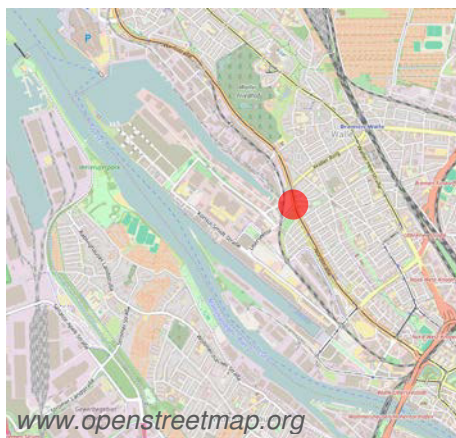
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Verschlechterung der Lärmsituation bei Nicht-Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen zur Heimatstraße. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlagerung maßgeblicher Verkehrsmengen von hochbelasteten Straßenabschnitten: <ul style="list-style-type: none"> - 6.300 Kfz/ Tag bzw. - 27 % im Prognose-Basisszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.600 Kfz/ Tag bzw. - 10 % im Prognose-Basisszenario auf Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Speicher I |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Zusätzlicher Knotenpunkt an der Nordstraße muss in dortige Koordinierung eingebunden werden Lärmschutz zum Heimatstraßenviertel als Voraussetzung. Lärmauswirkungen auf Bebauung an der Nordstraße sind zu prüfen. Als Alternative oder Ergänzung zu S.9. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Lärmschutz zur Heimatstraße als Voraussetzung |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;">niedrig</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;">mittel</div> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px; width: 20%;">hoch</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;">sehr hoch</div> </div> |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px; width: 30%;">kurzfristig</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;">mittelfristig</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;">langfristig</div> </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 15%;">Basis</div> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px; width: 15%;">Optimierung</div> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px; width: 15%;">Übergang</div> <div style="border: 2px solid green; padding: 5px; width: 15%;">Innovation</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 15%;">Keine Aufnahme</div> </div> |

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

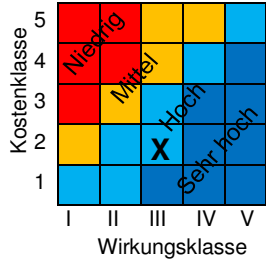


Handlungsbedarf

- 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 | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">1.800</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">70</td> </tr> </table> | | Kostenart | | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 1.800 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 70 |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1.800 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 70 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td align="center">X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 2 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

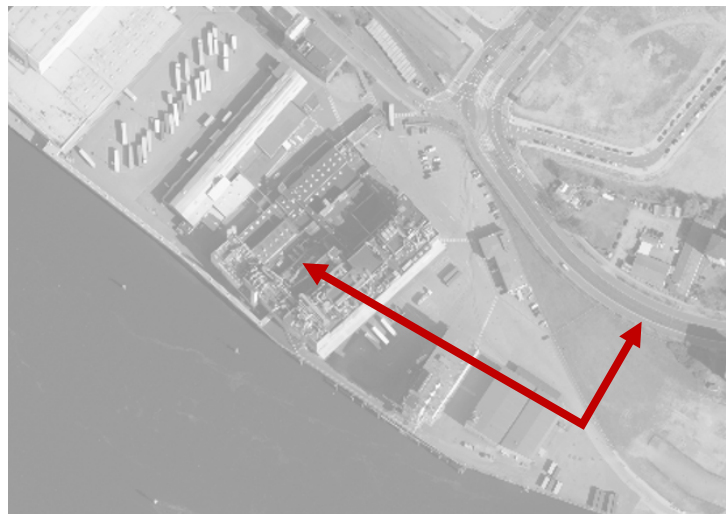
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrsmengen im Bereich einer Grundschule Mögliche Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring als direkte Route zum Autobahnzubringer Überseestadt → weitere Entlastung der Hansestraße möglich aber gleichzeitig Mehrbelastung des dicht angebauten Waller Rings |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Verlagerung von Verkehren von hochbelasteten Straßenräumen: <ul style="list-style-type: none"> - 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 Consul-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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. S.10 Prüfung einer weiteren Anbindung südlicher Europahafen



Handlungsbedarf

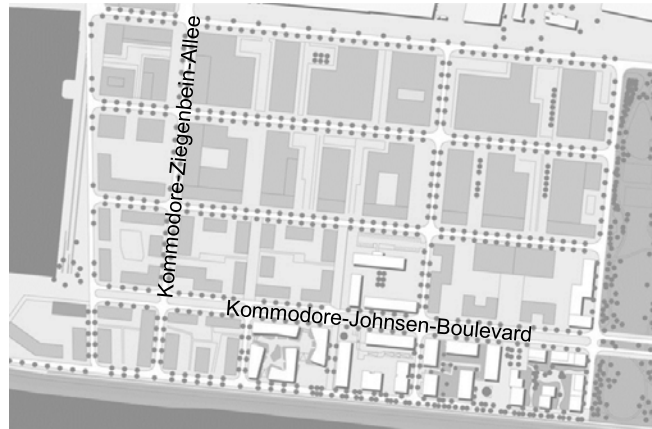
- Halbinsel südlich des Europahafen im Bestand über Hoerneckestraße (rechts raus/ rechts rein Kreuzung zur Muggenburg) und Stephanikirchenweide (alle Abbiegebeziehungen zur Muggenburg zugelassen, LSA-Kreuzung) angebunden.
- Halbinsel wird langfristig als ein bedeutendes Entwicklungsgebiet mit viel Potential 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------------|--|----------------|---------------|-------------|------------|----------------|----------------------------------|---|---|-----------|---------------------|--------------------|---|--|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------|---|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|---|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|---|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|---|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|---|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|--|--|--|----------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>Wirkungsklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td style="text-align: center;">5</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</td> <td style="text-align: center;">klein</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">mittel</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">groß</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Summe Nutzungspunkte (gewichtet)</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> </table> <p>Wirkungsklasse: I</p> | Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | X | | Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | <p>Kostenklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kostenklasse: 1</p> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="8" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | 4 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | 3 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | 2 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | 1 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | | | | Wirkungsklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | mittel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Mittel | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Weitere Kriterien | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Abhängigkeit der Entwicklungsperspektiven der Südseite Europahafen umzusetzen. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung hängt vom Fortbestehen der derzeit hier ansässigen Gewerbeunternehmen ab. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">niedrig</td> <td style="width: 25%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">mittel</td> <td style="width: 25%; border: 2px solid green; padding: 5px; text-align: center;">hoch</td> <td style="width: 25%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">sehr hoch</td> </tr> </table> | | | | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsetzungshorizont | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">kurzfristig</td> <td style="width: 33%; border: 2px solid green; padding: 5px; text-align: center;">mittelfristig</td> <td style="width: 33%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">langfristig</td> </tr> </table> | | | | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">Basis</td> <td style="width: 25%; border: 2px solid green; padding: 5px; text-align: center;">Optimierung</td> <td style="width: 25%; border: 2px solid green; padding: 5px; text-align: center;">Übergang</td> <td style="width: 25%; border: 2px solid green; padding: 5px; text-align: center;">Innovation</td> <td style="width: 25%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | | | | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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.

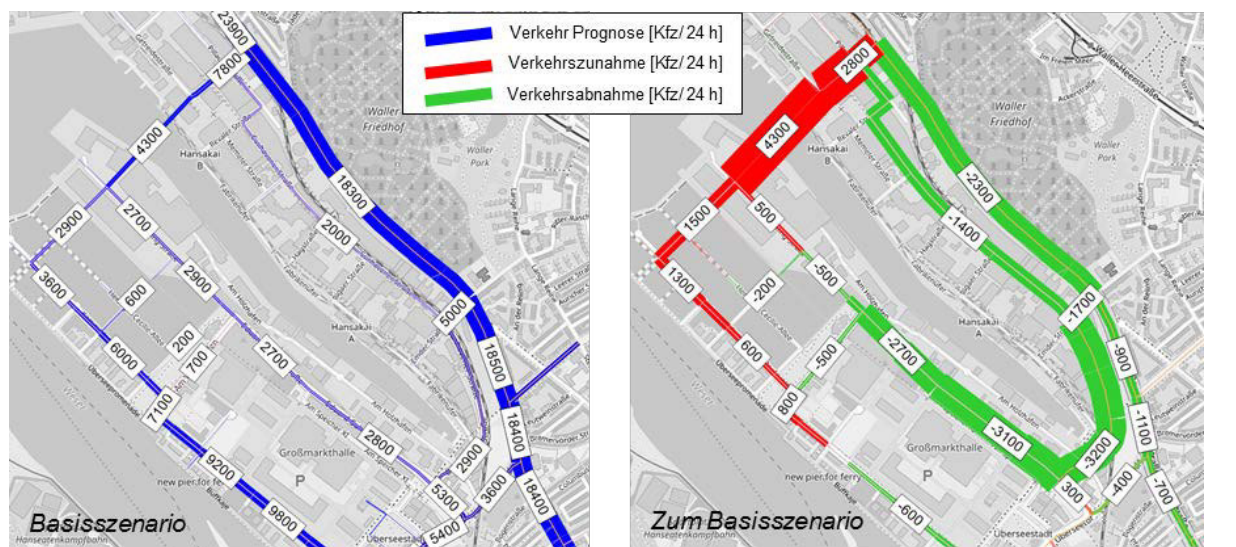
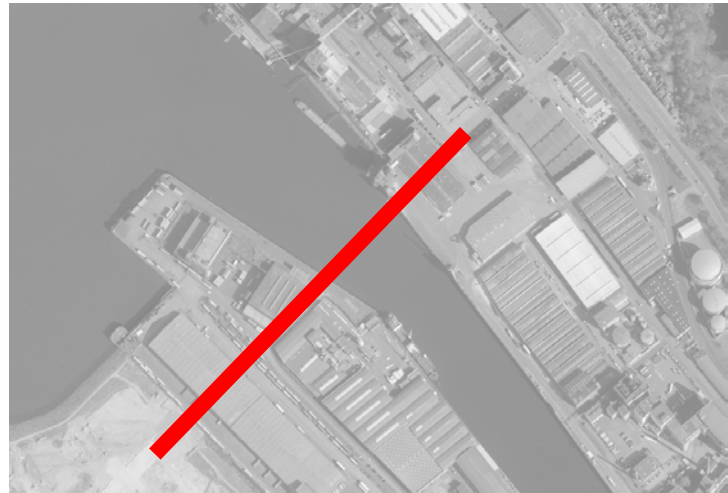
| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------------|---|--|-----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---|---|---|---|--|----------------|--|--|--|--|--|---|----|-----|----|---|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,5</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 5 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | Wirkungsklasse | | | | | | I | II | III | IV | V |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| Zielkonflikte | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> keine | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Es muss sichergestellt sein, dass die Maßnahme nicht zu längeren Fahrtzeiten im ÖPNV führt. | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| 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 | Investitionskosten | 60.000 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 2.700 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | Kostenklasse: 5 | |
| Wirkungsklasse: II | | | |

| | | | | | |
|--------------|----------------|----|-----|----|---|
| Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | I | II | III | IV | V |
| | Wirkungsklasse | | | | |

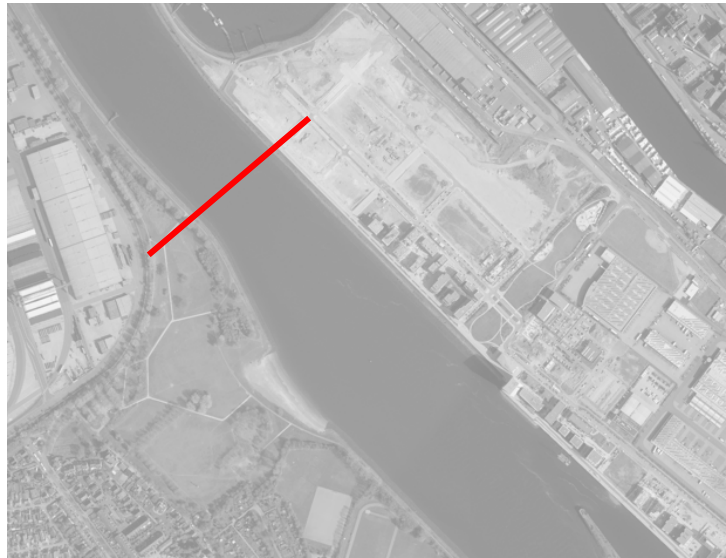
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leichter Kfz-Abfluss und deutliche Verkürzung der Kfz-Routen nach Norden könnten die Attraktivität des Kfz-Verkehrs steigern. • Steigerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentlastung vor allem im Bereich Cuxhavener Straße und Emders 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. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Verkehrsentlastung in der Überseestadt betrifft. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

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

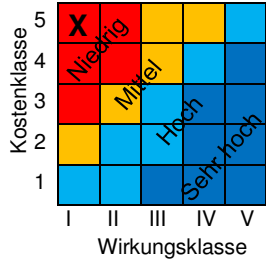


Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafенrandstraße 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 | groß | | | | | | |
| | | | X | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>6.750</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 150.000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 6.750 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150.000 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 6.750 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein leichter Kfz-Abfluss und deutlich verkürzte Fahrtstrecken nach Rablinghausen könnten Attraktivität des Kfz-Verkehrs insgesamt steigern. Deutliche Verkehrszunahme im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Umsetzung der Brücke wären Fährverbindungen nach Woltmershausen obsolet. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Brückenkonstruktion muss wie bisher Schiffsverkehr zulassen, Umfangreiche Eingriffe in Neubaufelder an der Hafenkante mit deutlicher Senkung der Wohnqualität erforderlich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. S.14 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

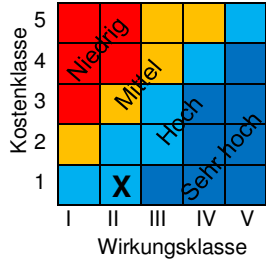


Handlungsbedarf

- 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 Tagesticket auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen angeboten werden.
- Regelmäßige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an sich ändernde Randbedingungen.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|----|--|---|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 30 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 7 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 30 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 7 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

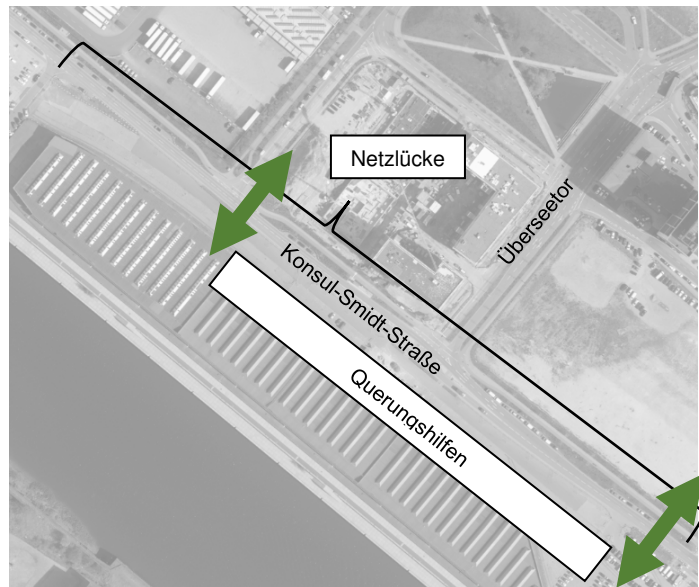
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> gutachterliche Schätzung: Maßnahme senkt den Kfz-Anteil des Modal Split der Beschäftigten und der Kunden um 1 % → Entlastung des Straßennetzes um etwa 350 Fahrten. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.1 Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen III



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.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|--------------|---------------------|--------------------|-----|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---|---|---|---|--|---|----|-----|----|---|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 300 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</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> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | I | II | III | IV | V | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

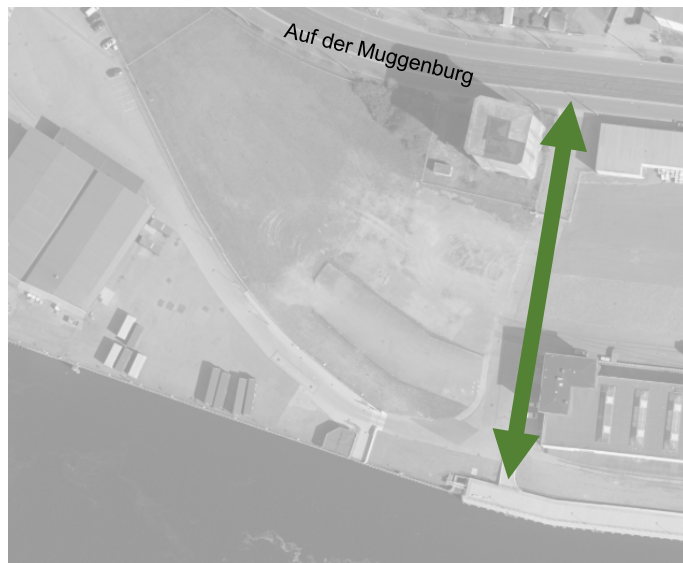
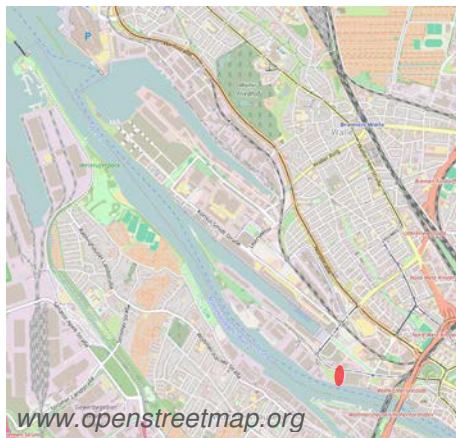
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> 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. R.2 Verlängerung Weseruferradweg Stufe I bis Auf der Muggenburg

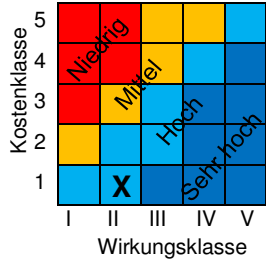


Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige 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)
- 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 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 9 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">4</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | |

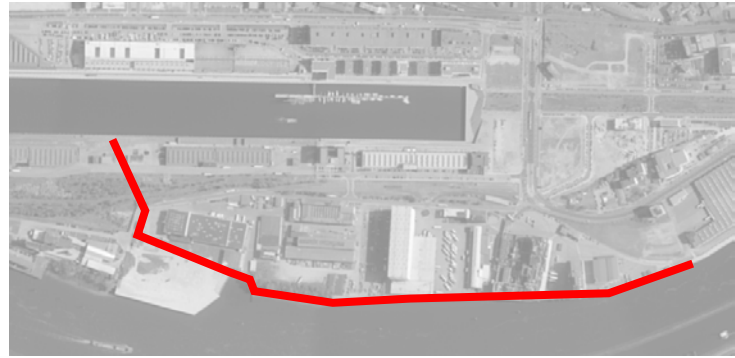
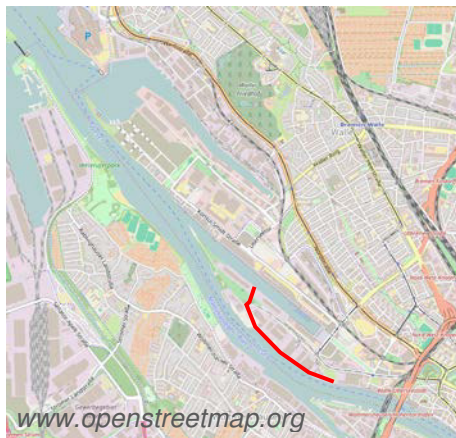
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input checked="" type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 2.500 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 86 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | Kostenklasse: 2 | |
| Wirkungsklasse: III | | | |

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

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> 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 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 6.000 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 320 |
| | groß | Kostenklasse: 4 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 57 | | |
| Wirkungsklasse: V | | | |

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

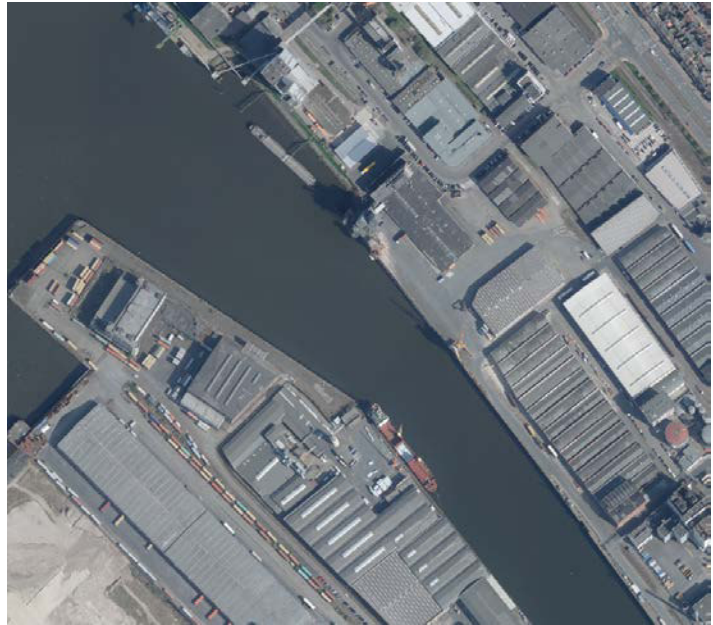
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. 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 Kzfahrten je Tag über alle diese Maßnahmen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ist dritte Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Es liegen bereits Planungen und Studien zur Brücke vor, weshalb von einer kurzfristigen Umsetzbarkeit ausgegangen wird. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> 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 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 12.000 |
| | mittel | Jährliche Kosten | 640 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 45 | Kostenklasse: 4 | |
| Wirkungsklasse: V | | | |

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

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt. |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> 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 | |
| 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 | | | |

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

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt. |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Rangier- und Ladebetrieb der ansässigen Gewerbeunternehmen |

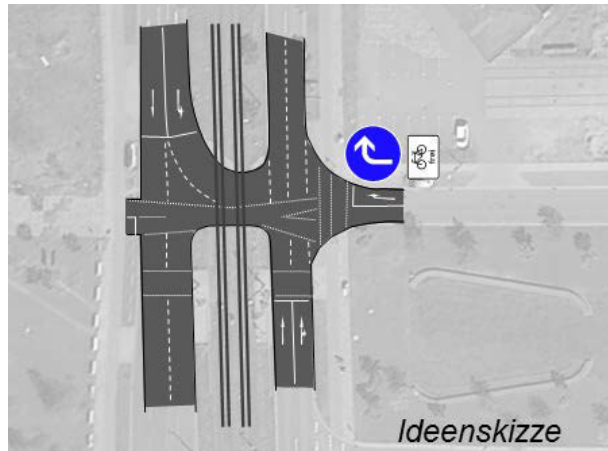
| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.7

Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier

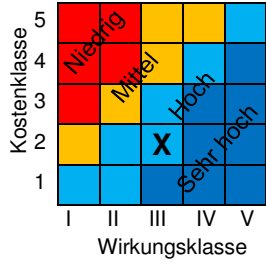


Handlungsbedarf

- 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 | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>38</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 38 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 38 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Signalisierung darf nicht zu Einschränkung im Straßenbahnbetrieb führen → ansonsten kontraproduktive Behinderung des ÖPNV. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit Straßenbahnausbauplänen und Optimierung der Grünen Welle Hansator sind zu berücksichtigen. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

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

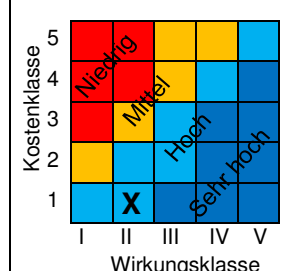


Handlungsbedarf

- 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 | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, 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>10</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 150 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 10 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 10 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. R.9 **Verlängerung Gehwegverbindung Schulze-Delitzsch-Straße – Hafenstraße**

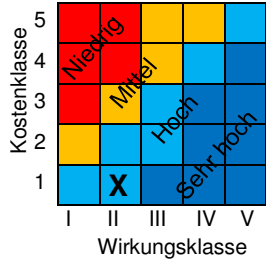


Handlungsbedarf

- 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 | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

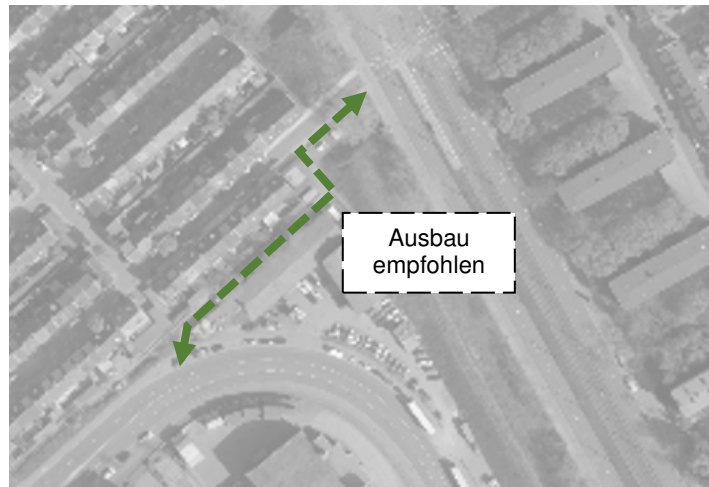
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.10 Qualifizierung des Durchgangs Hafenstraße – Heimatstraße

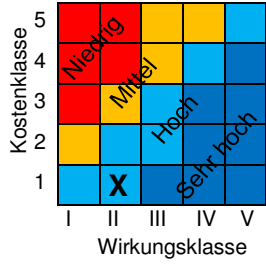


Handlungsbedarf

- 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 | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 11 | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | Kostenklasse: 1 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | | |

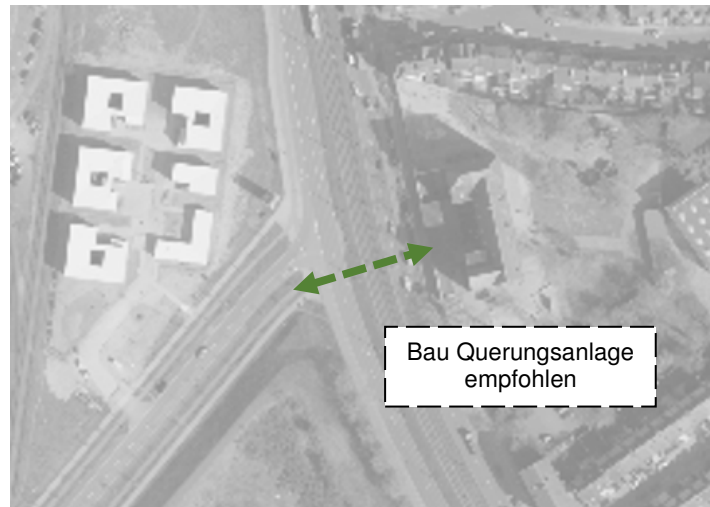
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit des Fortbestands des hier ansässigen Gewerbebetriebs. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

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 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 200 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 18 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 13 | Kostenklasse: 1 | |
| Wirkungsklasse: II | | | |

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

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.12 Umbau des Doppelknotenpunkts Doventor

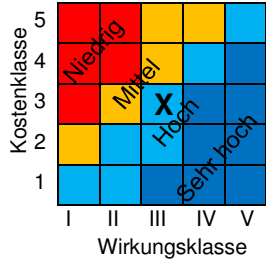


Handlungsbedarf

- 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 | |
| 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 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 14 | Kostenklasse: 1 | |
| Wirkungsklasse: II | | | |

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

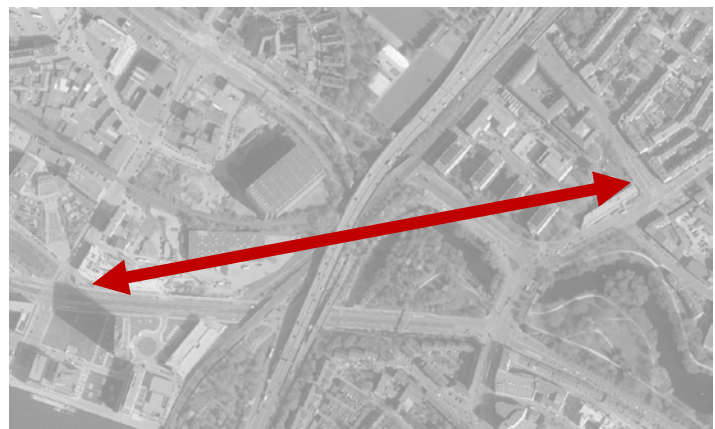
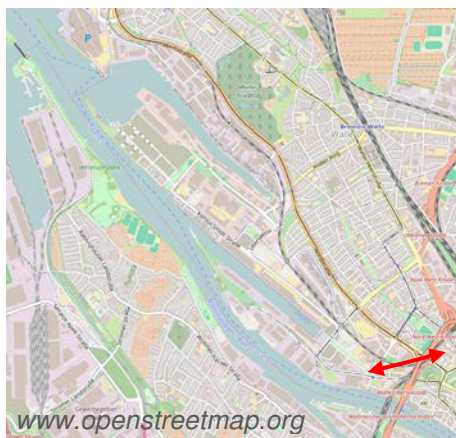
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> Langfristig/ Daueraufgabe |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.14 Radwegverbindung Überseestadt – Bahnhofsvorstadt



Handlungsbedarf

- Die Route zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zu- und Abgangs-routen 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 gegenüberzu-stellen. 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 beab-sichtigt nach Möglichkeit seine Flächen für eine gewerbliche Entwicklung zusammenzufas-sen. Eine Trasse über diesen Gleisbogen würde dann nicht mehr möglich sein.
 - Eine Führung der Radtrasse über den Gleisbogen fordert vergleichsweise aufwändige An-schlüsse 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 22 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

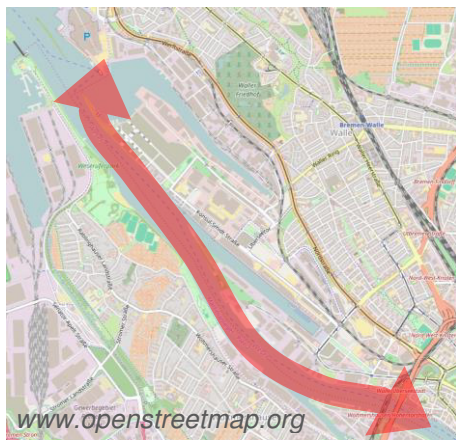
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Vertiefende Untersuchung der Routenoptionen erforderlich |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

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



Ö1 - Fähre Längsverkehr

-  Weserbus (Längsverkehr)
-  optionales Angebot nach Blumenthal
-  Neubau Fähranleger
-  Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- Weserlängsverkehre als ÖPNV-ähnliche Verbindungen
- Längsverkehre auf der Weser derzeit hauptsächlich für touristische Zwecke angeboten:
 - Linienfahrten Bremen – Bremerhaven (Hal över)*
 - Anleger in Bremen: Martinianleger und Pier 2/ Waterfront
 - 1 Fahrt/Tag hin (vormittags) und zurück (nachmittags)
 - Nicht im VBN-Tarif
 - Hafenrundfahrten (Hal över)*
 - 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


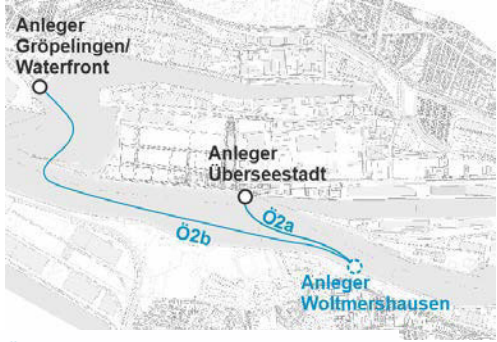












| Bewertung | | | |
|--|-------|---------------------------|------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | | | X |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 27 | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | |
| Kostenart | | Kosten [Brutto in Mio. €] | |
| Investitionskosten | | 2,5 | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | | 2,4 | |
| Kostenklasse: 5 | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | | | |
| | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit) <ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> zwischen Vegesack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Werktag zwischen Martini-Anleger und Weserstadion ca. 100 Personen/Werktag zwischen Blumenthal und Vegesack ca. 600 Personen/Werktag 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

| Nr. Ö.2 | Fähre Weser-Querverkehr im VBN-Tarif | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|--------------------|---|---|---|----------------------|
|  <p>www.openstreetmap.org</p> |  <p>Ö2 - Fähre Querverkehr</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Ö2a Linie F1 Woltmershausen - Überseestadt</td> <td></td> <td>Neubau Fähranleger</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Ö2b Linie F2 Woltmershausen - Waterfront</td> <td></td> <td>Anlegestelle Bestand</td> </tr> </table> |  | Ö2a Linie F1 Woltmershausen - Überseestadt |  | Neubau Fähranleger |  | Ö2b Linie F2 Woltmershausen - Waterfront |  | Anlegestelle Bestand |
|  | Ö2a Linie F1 Woltmershausen - Überseestadt |  | Neubau Fähranleger | | | | | | |
|  | Ö2b Linie F2 Woltmershausen - Waterfront |  | Anlegestelle Bestand | | | | | | |

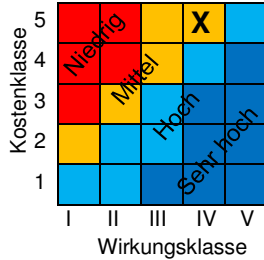
Handlungsbedarf

- 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 | | 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 | 1,13 |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 26 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,15 | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

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



Ö3 - Weser Fähre

Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront

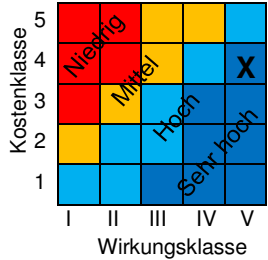
○ Anlegestelle Bestand

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 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
- Integration im VBN-Tarif
- Verknüpfung mit dem BSAG-Netz

| Bewertung | | | |
|--|--------|---|---------------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 0,5 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,97 |
| | groß | Kostenklasse: 4 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 34 | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | |
| Wirkungsklasse: V | |  | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen erforderlich (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 <ul style="list-style-type: none"> Keine Konflikte bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input checked="" type="radio"/> sehr hoch |

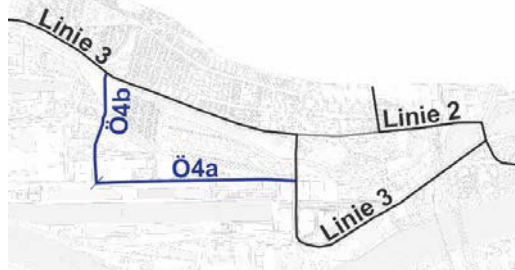
| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.4_1 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) - mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Überseetor



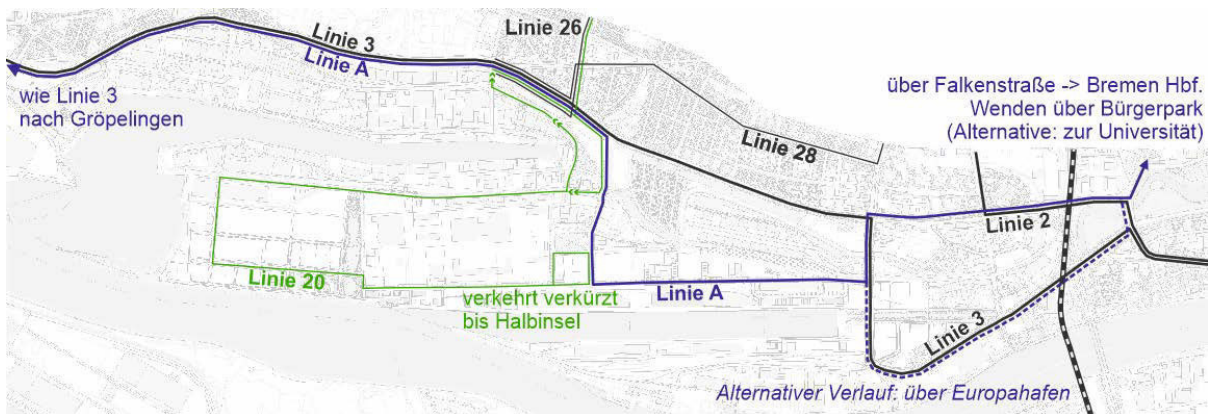
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

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

Angebotskonzept

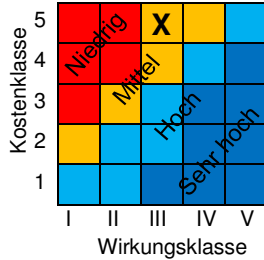


Handlungsbedarf

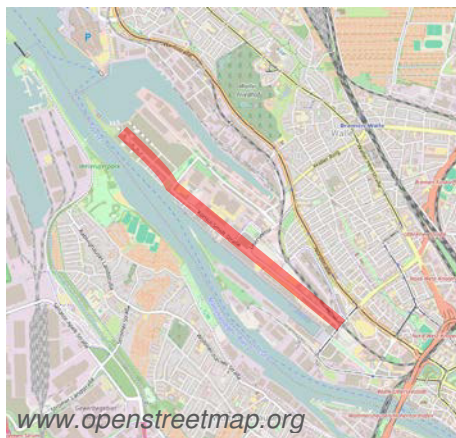
- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

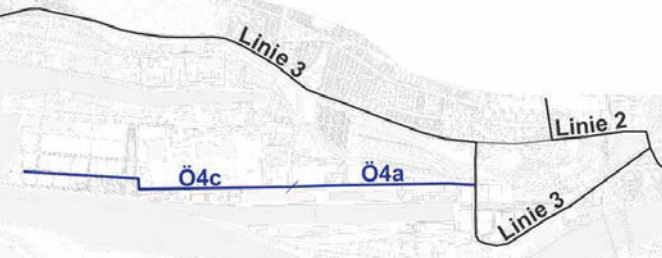
- Verbleib der bestehenden Linienvläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20 bis ins Untersuchungsgebiet (Überseetor): 20-min-Takt

| Bewertung | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------------------|----------------|--|--|---|--|--------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <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 |
| klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 3,2 | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | |
| Weitere Kriterien | | | | | | | | | |
| Zielkonflikte | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt | | | | | | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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.



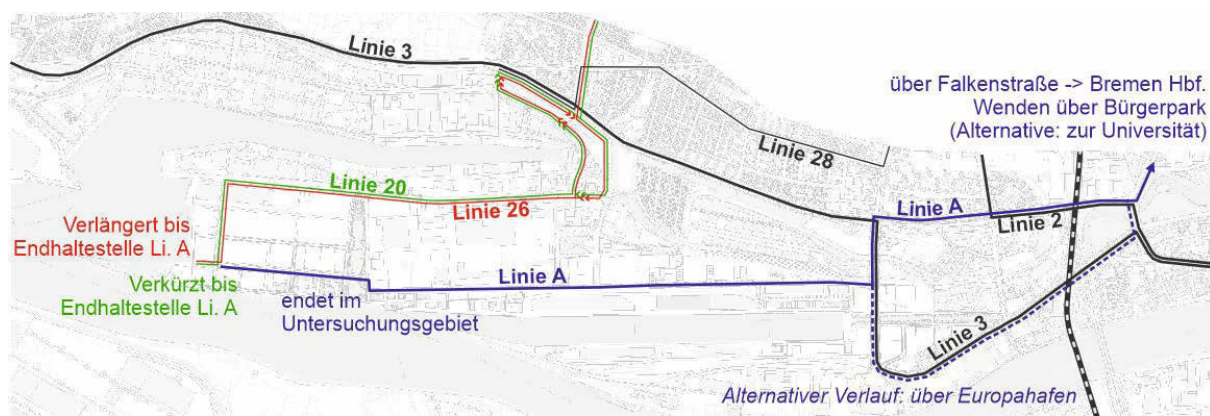
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

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

Angebotskonzept

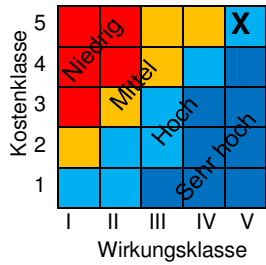


Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienvverläufe 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

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|--|--|-----------|--------------------------|--------------------|------------------------|--|-----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio.€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4,6</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | Investitionskosten | 58 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4,6 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 58 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4,6 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <thead> <tr> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table> | klein | mittel | groß | | | X | Kostenklasse: 5 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 45 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: V | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme ist als Vorstufe zur möglichen Umsetzung der Maßnahme Ö.5 geeignet |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> 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) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

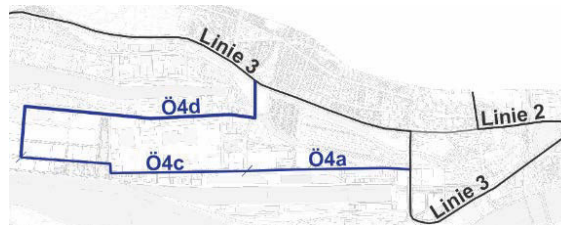
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| 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.



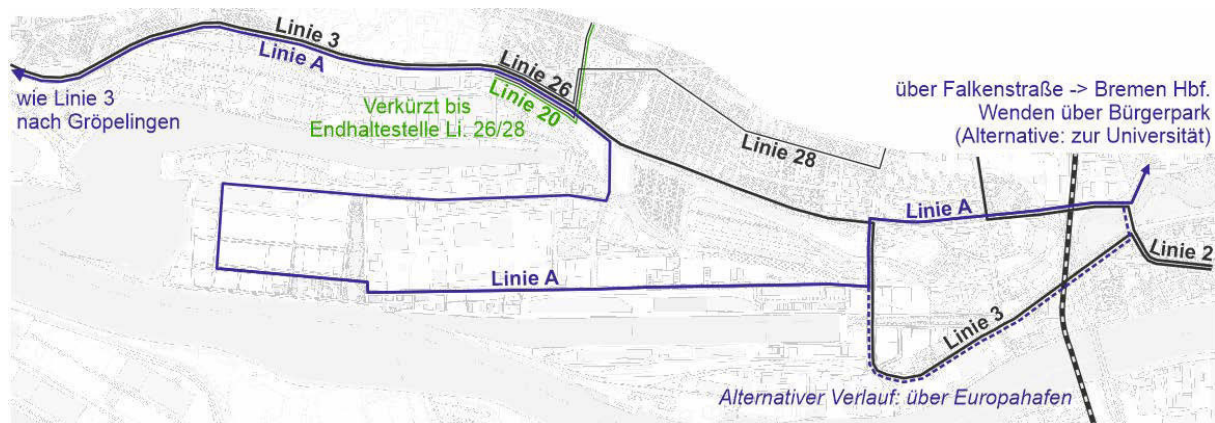
Infrastrukturmaßnahmen



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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | | Kosten [Brutto in Mio.€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | | 81 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | | 5,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Umwegige Linienführung verursacht hohe Reisezeitnachteile für Ein- und Aussteiger von/nach Richtung Gröpelingen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> 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



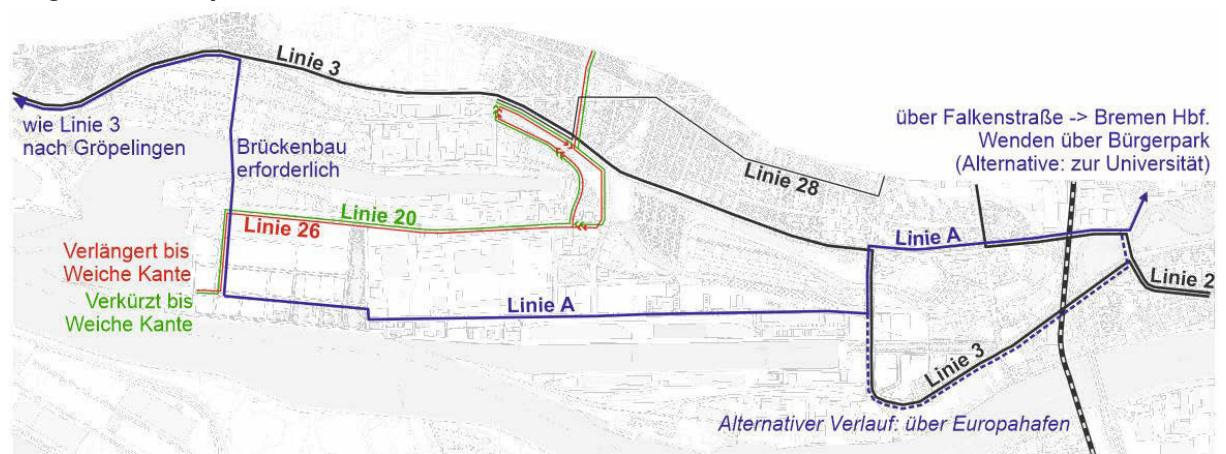
Infrastrukturmaßnahmen



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 Linienverläufe 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 | | |

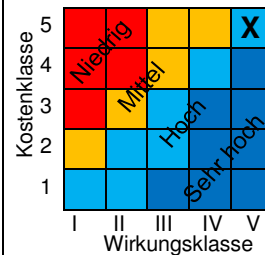
Wirkungsklasse: V

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

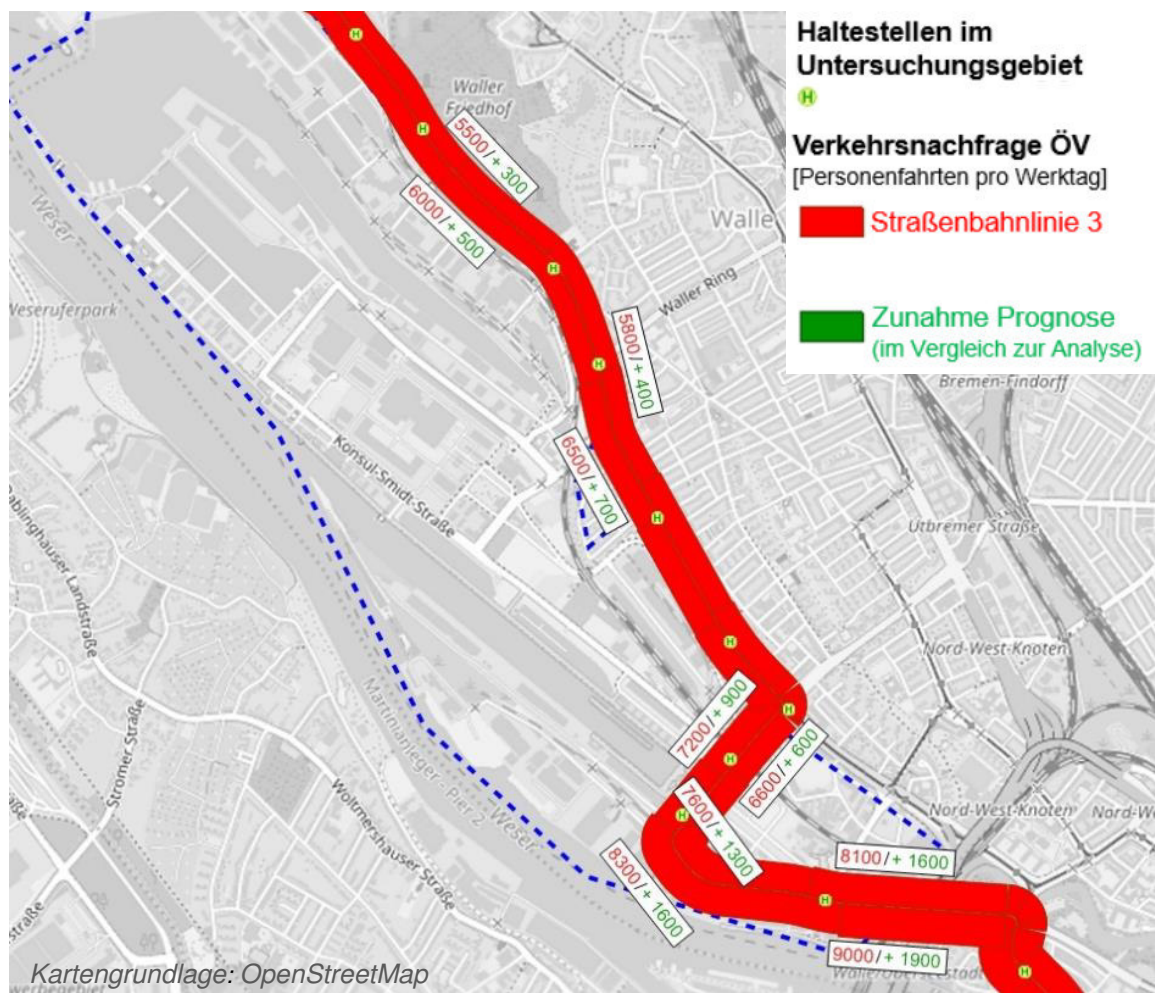
| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

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



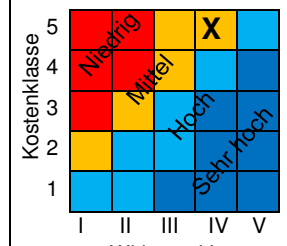
Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basisszenario 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  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | Investitionskosten | 29 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | | | X | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 3,7 | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | Kostenklasse: 5 | | |

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 Takttreue 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 |
|---------|--------|------|-----------|

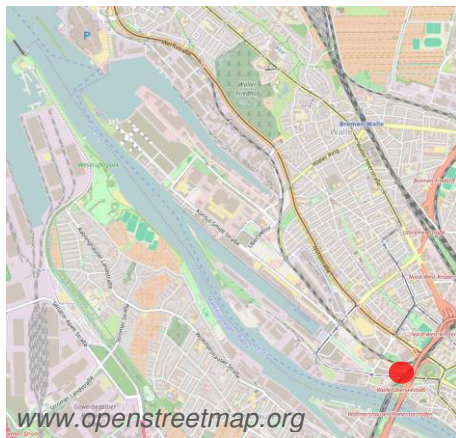
Umsetzungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| 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 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 20 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,3 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 42 | | |
| Wirkungsklasse: V | | Kostenklasse: 5 | |

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

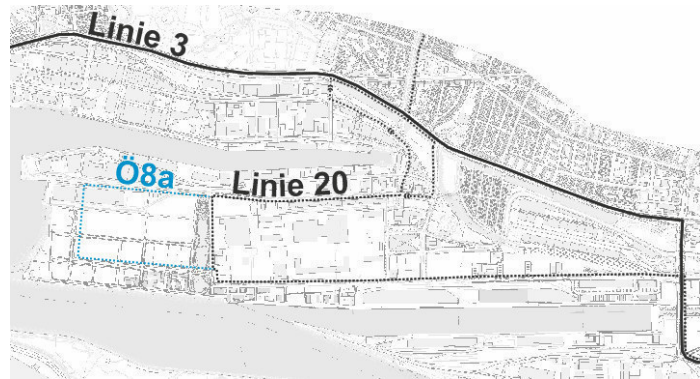
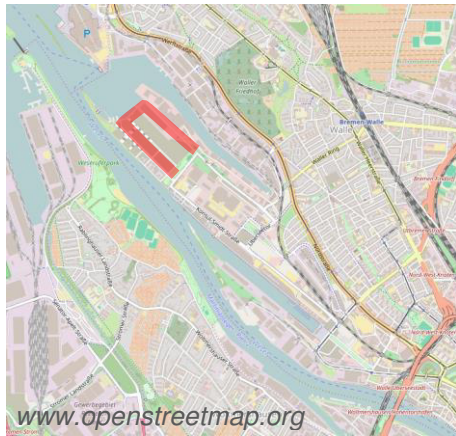
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des VEP wurde für den neuen Haltepunkt ein Potenzial von täglich 2.000 Ein-/ Aussteigern 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Gleisgeometrie lässt aktuell die Anlage eines Bahnsteigs nicht zu (zu enger Bogen) |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> 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

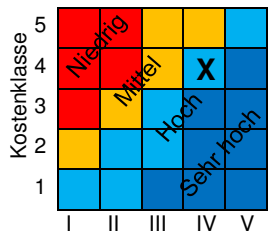
- Ö8a Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling Straße
- Buserschließung Bestand

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 | | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,7</td> </tr> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 1,0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,7 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1,0 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,7 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 4 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 26 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

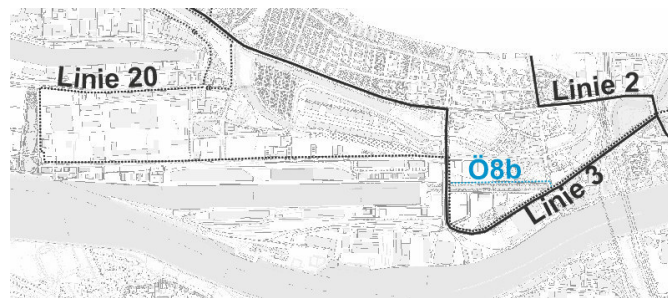
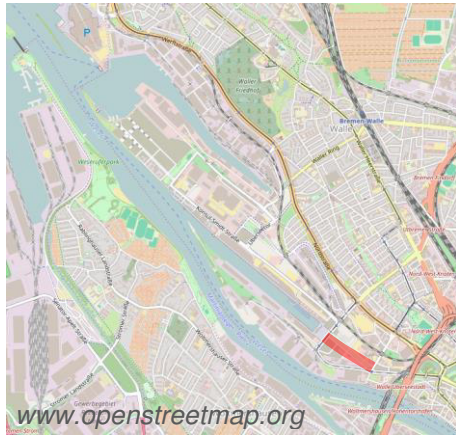
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme entspricht Basisszenario |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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



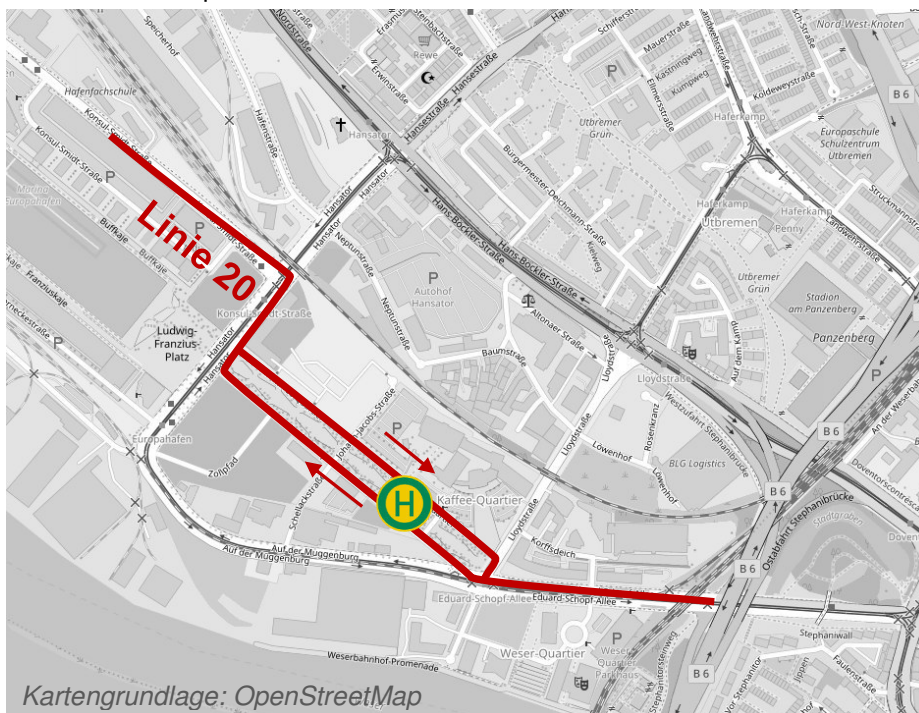
- Ö8 - Neuerschließung durch Bus
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/
An der Reeperbahn
 - Buserschließung Bestand

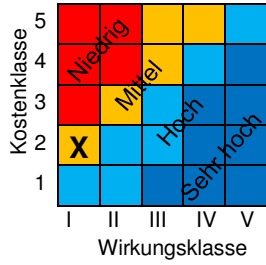
Handlungsbedarf

- 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 | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | 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>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | | groß | X | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | |
| X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | Kostenklasse: 2 | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

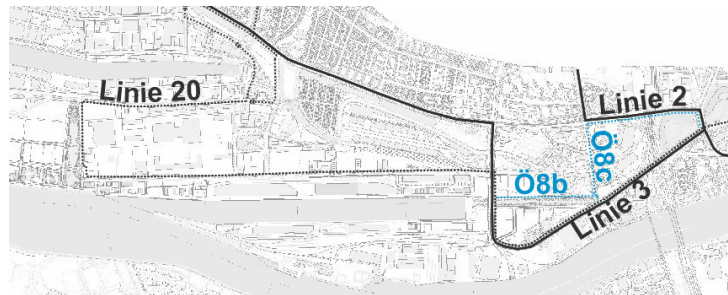
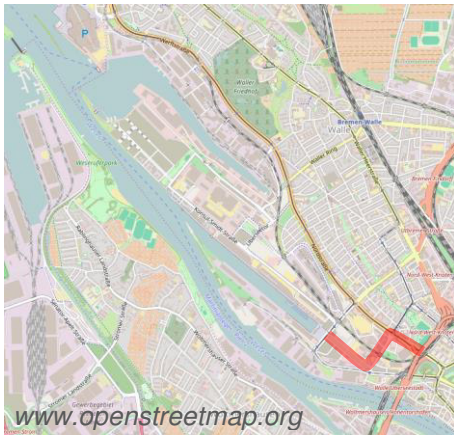
| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input checked="" type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.8_3

Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. in Kombination mit Ö.8_2



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

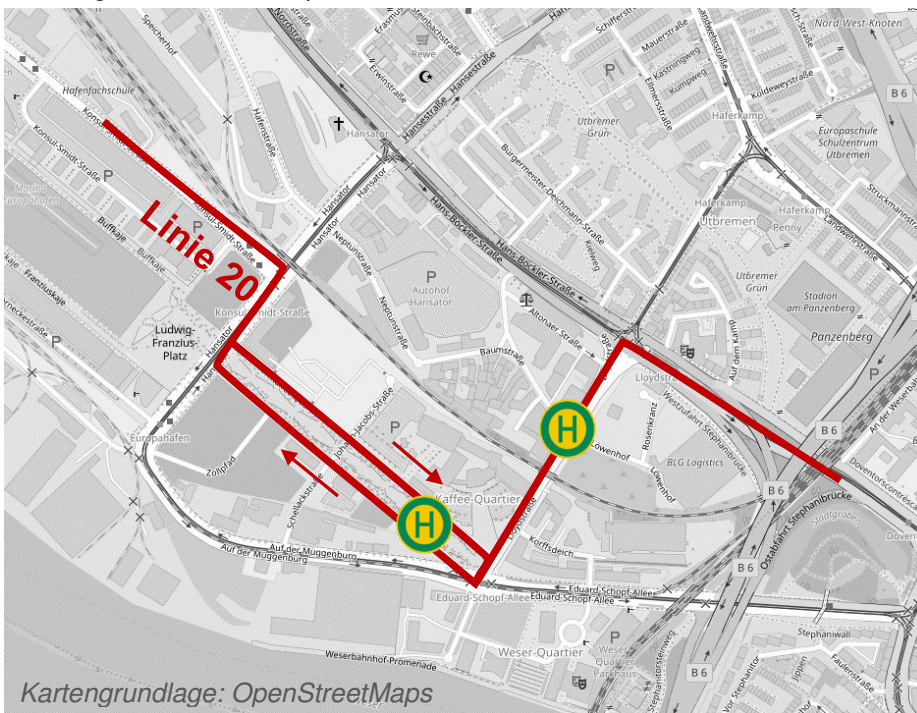
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
- Ö8c Lloydstraße/Hans-Böckler-Str.
- Buserschließung Bestand

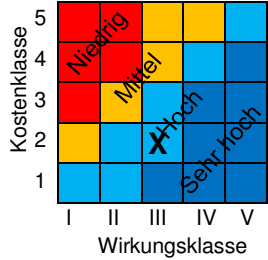
Handlungsbedarf

- 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 Fahrtrichtung 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, weiter über Lloydstraße und Hans-Böckler-Str. 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 | Investitionskosten | 0,904 | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,094 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | Kostenklasse: 2 | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Aufhebung des Linksabbiegeverbot am Kaffee-Quartier/Lloydstr. erforderlich LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input checked="" type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

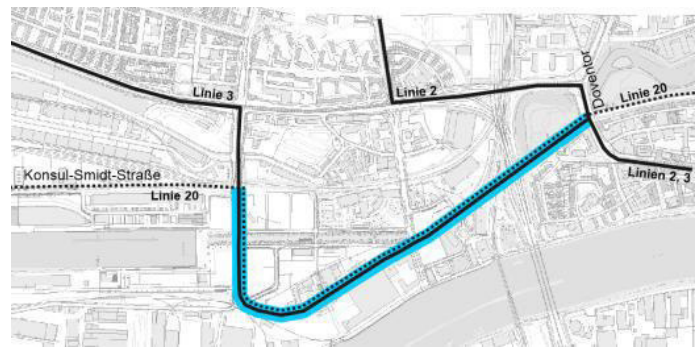
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.8_4

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



Quelle: radiobremen.de



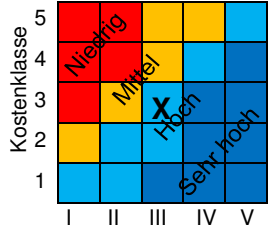
Ö8.4 - gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20

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 Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 11 | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>6,8*</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,23*</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 6,8* | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,23* |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 6,8* | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,23* | | | | | | | | | |
| 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 | | Kostenklasse: 3 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 22 | | * Zusätzlich zu Ö.8_5, Ö.10 | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

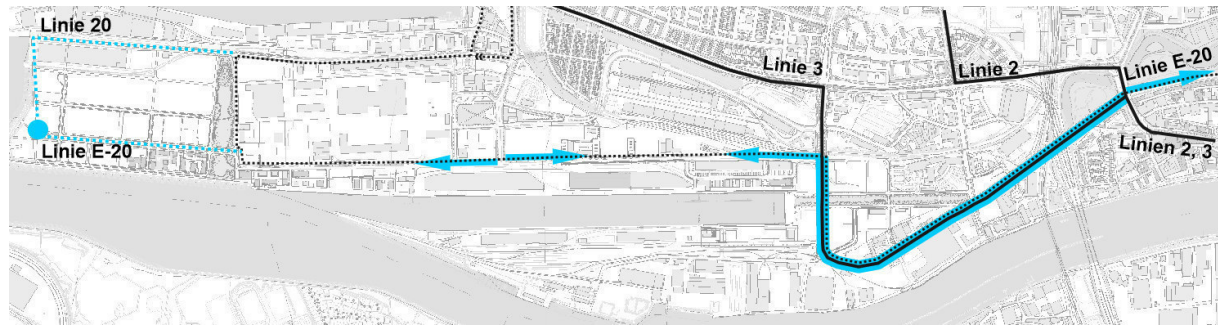
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_5 und Ö.10, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten 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) <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse „Auf der Muggenburg“ Umsetzung gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20) |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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 style="border: 2px solid green;">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_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20



- gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20 (Ö.8.4)
- Einrichtung von Busspuren in staugefährdeten Zufahrten
- Wendemöglichkeit

Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Weitgehende behinderungsfreie Führung der Linie 20 zwischen der Hafenkante und Hauptbahnhof
- Nutzung der Gleistrasse der Linie 3 analog Maßnahme Ö.8_4 zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße und der Straße „Auf der Muggenburg“ bis zur Zufahrt Doventorstraße
- Anpassung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Konsul-Smidt-Straße und Auf der Muggenburg
- Bau von separaten Busspuren in der nordwestlichen Zufahrt des KP Konsul-Smidt-Straße / Hansator sowie in den Zufahrten der Konsul-Smidt-Straße am KP Konsul-Smidt-Straße / Überseetor
- Teilung der Linie 20 an der Weichen Kante mit Bedienung des Abschnitts Hauptbahnhof – Weiche Kante durch Einsatz eines perspektivisch hochwertigen Bussystems (z. B. Elektrobus) im 10-min-Takt (analog Maßnahme Ö.10)

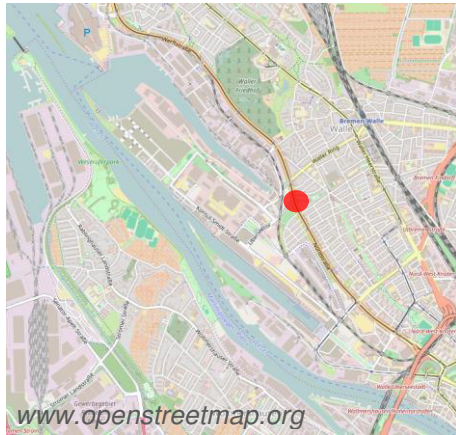
Bewertung

| <p>Wirkungsklasse</p> <table border="1"> <tr> <td>Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">17</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</td> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Summe Nutzungspunkte (gewichtet)</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">51</td> </tr> </table> <p>Wirkungsklasse: V</p> | | Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | | | Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | X | Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 51 | | | <p>Kostenklasse</p> <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td style="text-align: center;">10*</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td style="text-align: center;">0,51*</td> </tr> </table> <p>Kostenklasse: 4</p> <p>* zusätzlich zu Ö.8_4, Ö.10</p> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 10* | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,51* | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="5" style="vertical-align: middle;">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;">X</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">I</td> <td style="text-align: center;">II</td> <td style="text-align: center;">III</td> <td style="text-align: center;">IV</td> <td style="text-align: center;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | Kostenklasse | 5 | Niedrig | | | | 4 | Niedrig | | | X | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | 1 | | | Sehr hoch | | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
|---|---------------------------|--|-----------|-----------|----------|--|-------|--------|------|--|--|----------|----------------------------------|-----------|--|--|--|--|-----------|---------------------------|--------------------|-----|--|-------|---|--------------|---|---------|--|--|--|---|---------|--|--|----------|---|---------|--------|------|--|---|--------|------|-----------|--|---|--|--|-----------|--|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 10* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,51* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|----------------|----------------|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt | | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.10, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten 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) <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse „Auf der Muggenburg“ Schulung Fahrpersonal notwendig Evtl. Anpassung Betriebshofausrüstung notwendig Umsetzung gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20) | | | | | |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> 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" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td style="border: 2px solid green;">sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | | |
| Umsetzungshorizont | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | | |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">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

Linksabbiegerlaubnis 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 Emdor 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

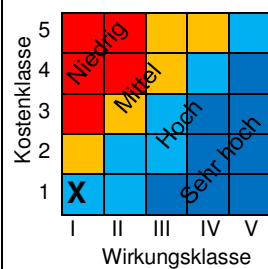
| | | | |
|--|-------|--------|------|
| Wirkungsklasse | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 4 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | X | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 5 | | |

Wirkungsklasse: I

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

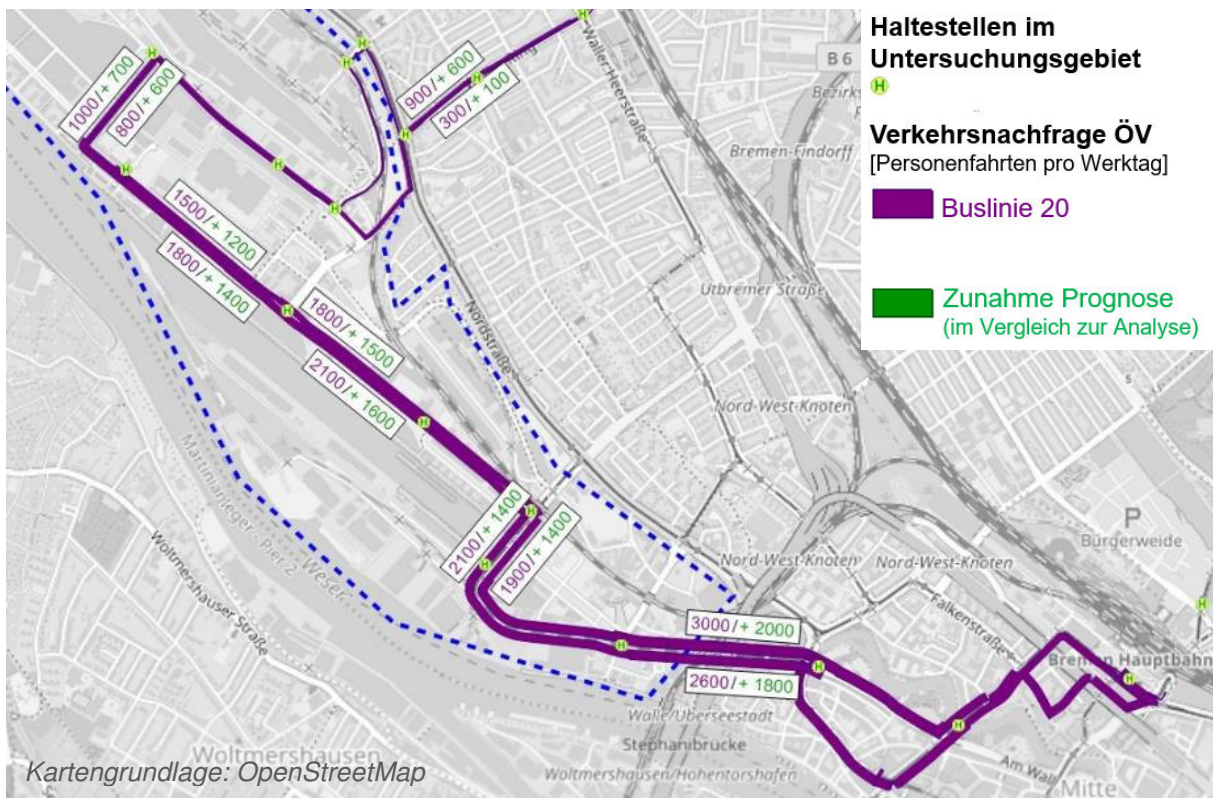
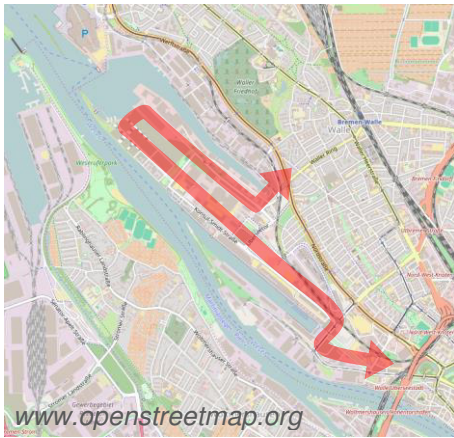
Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



| Weitere Kriterien | | | | |
|--|---------------|-------------|------------|----------------|
| Zielkonflikte | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Wegfall der Ein-Richtungs-Haltestelle Cuxhavener Straße | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine oder nur sehr geringe Änderungen aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme zu erwarten | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Anlegen der Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Str. notwendig | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Taktverdichtung der Buslinie 20 auf einen 20-min-Takt, in der HVZ auf einen 10-min-Takt (Verstärkerfahrten bis Weiche Kante)

Bewertung

Wirkungsklasse

| | | | |
|--|-------|--------|----------|
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | | | X |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | |

Wirkungsklasse: IV

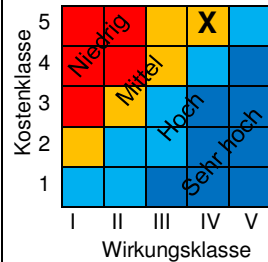
Kostenklasse

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

Kostenklasse: 5

* zusätzlich zu Ö.8_4, Ö.8_5

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



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.8_5, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten.
- 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)

- Anpassung Fuhrpark und Personal BSAG
- Keine Umsetzung bei Verlängerung der Straßenbahn gemäß Maßnahmen Ö.4 bzw. Ö.5
- Voraussetzung für die Umsetzung ist die Stabilisierung des Betriebsablaufs und die Erhöhung der Zuverlässigkeit, Umsetzung daher gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb)

Umsetzungshemmnisse

- Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)

| | | | |
|---------|--------|------|-----------|
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
|---------|--------|------|-----------|

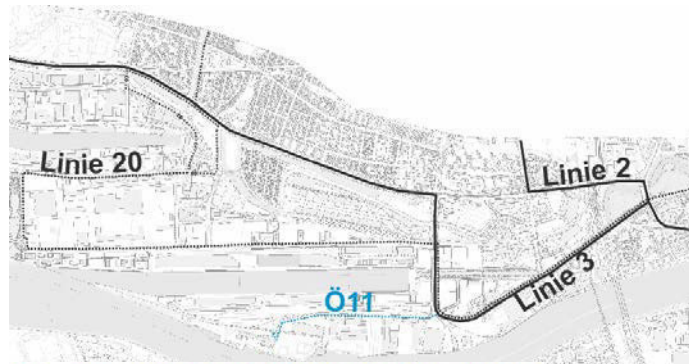
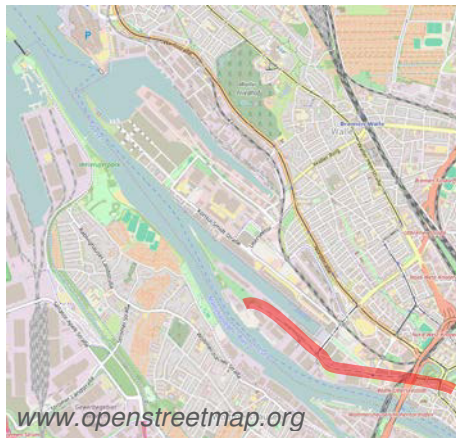
Umsetzungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

| | | | | |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|

Nr. Ö.11 Buserschließung der Stephanihalbinsel durch zusätzliche Linie



Ö11 - Neuerschließung Stephanihalbinsel durch Bus

Ö11 Stephanikirchenweide

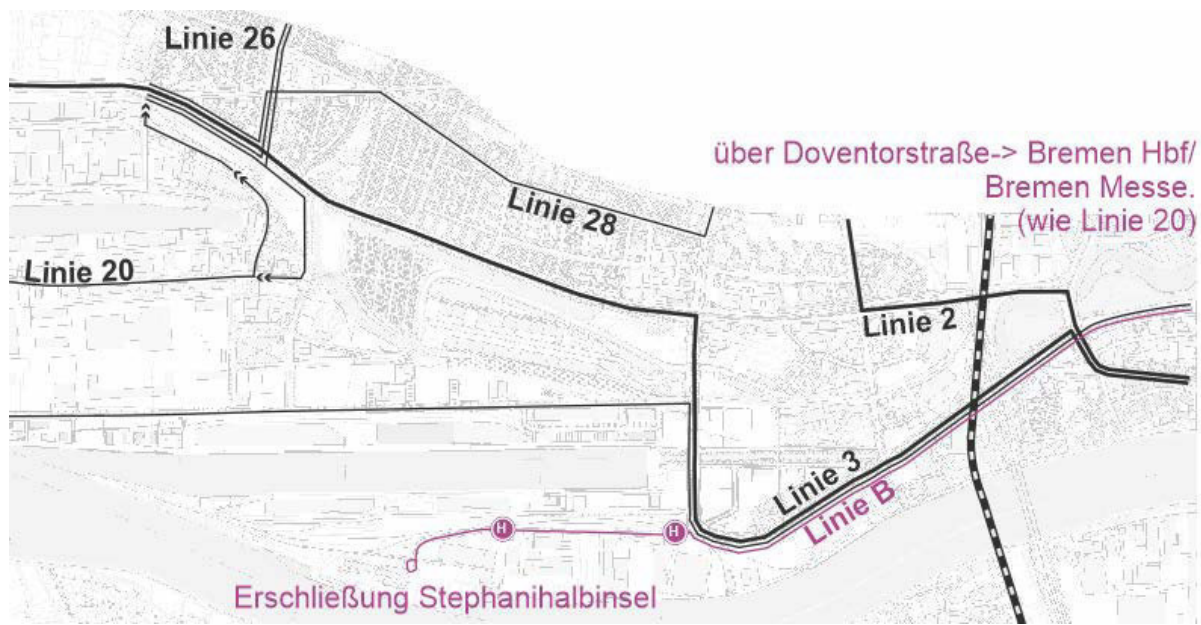
..... Buserschließung Bestand

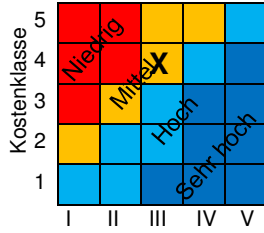
Handlungsbedarf

- 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 | | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,4</td> </tr> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 0,7 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,4 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 0,7 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,4 | | | | | | | | | |
| 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 | | Kostenklasse: 4 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

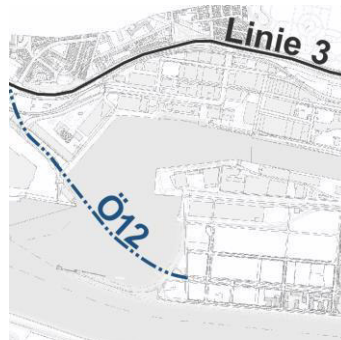
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme wird erst im Zuge der Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sinnvoll auszugestalten und zu bewerten sein, da die derzeitige Situation (MIV-affines Gewerbe ansässig) keine weitere ÖV-Erschließung veranlasst |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen sowie Gebietsentwicklung |

| 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.12 Hafenerquerung via Seilbahn



Ö12 - Innovation

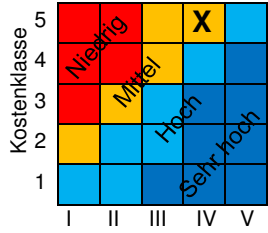
Ö12 Hafenerquerung via Seilbahn

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

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

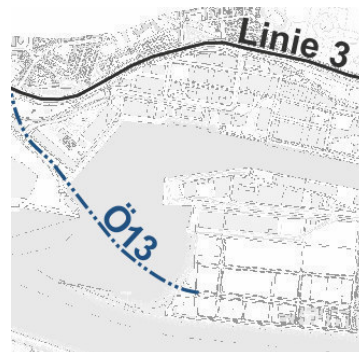
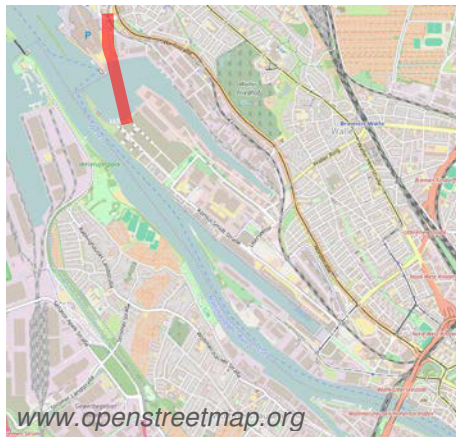
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante bestehen nach Auskunft der Projektgruppe Überseestadt nicht Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|---|
| <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

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 Hafengebiet 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV V | | | Wirkungsklasse | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

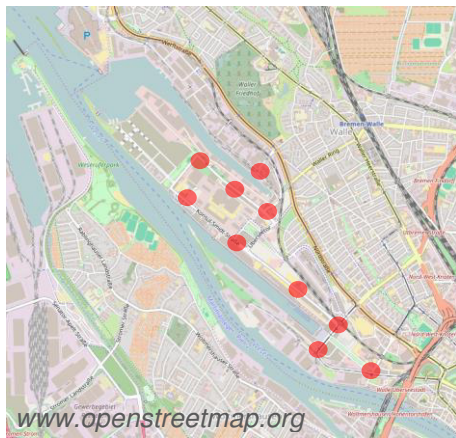
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.12 (Seilbahn) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Amphibienbusbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Amphibienbusbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) BSAG-Personal mit Schifffahrtsberechtigung erforderlich |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|---|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.14 Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Haltestellen



Handlungsbedarf

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



Übergangslösungen, bspw. Hst. Speicher XI



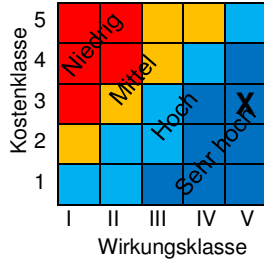
Hst. Konsul-Smidt-Str. (Li. 3)



Hst. Konsul-Smidt-Str. (Linie 20)

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 | | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,19</td> </tr> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 2,0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,19 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 2,0 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,19 | | | | | | | | | |
| 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 | Kostenklasse: 3 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 36 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: V | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine oder nur sehr geringen Nachfragewirkungen zu erwarten |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> 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/Daueraufgabe</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | Langfristig/Daueraufgabe |
| kurzfristig | mittelfristig | Langfristig/Daueraufgabe | |

| 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. 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 250 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 35 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</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> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | I | II | III | IV | V | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

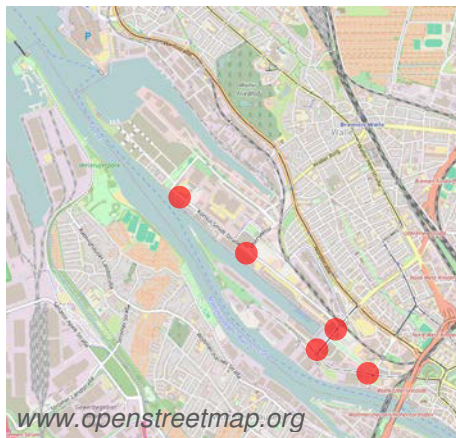
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> 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. M.2 Einrichtung von Mobilpunkten

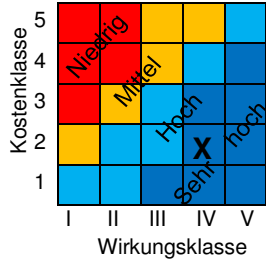


Handlungsbedarf

- 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 | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 300 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 30 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 300 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 30 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

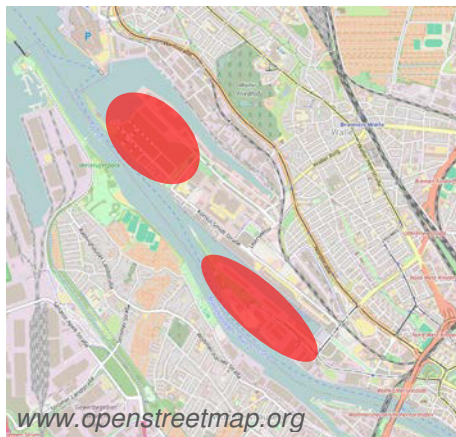
| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. M.3

Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zur Erschließung der Halbinseln in der Tiefe



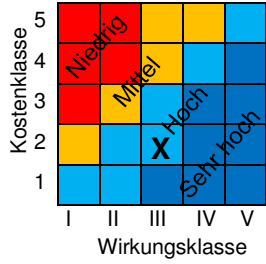
Leihstation in Leipzig [nextbike.de]

Handlungsbedarf

- Die ehemalige Nutzung der Entwicklungsgebiete der Überseestadt als Hafenterrassen 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.


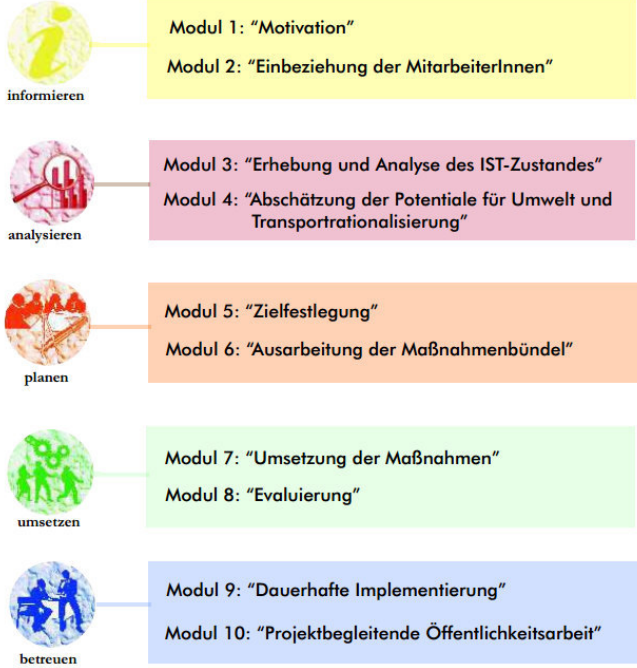
| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 50 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 45 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 50 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 45 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

| Nr. M.4 | Standortbezogenes Mobilitätsmanagement Überseestadt |
|---|---|
|  <p>www.openstreetmap.org</p> |  <p>www.stuttgart.de Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement</p> |

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 ortsspezifische 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)
- 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.

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 100 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 310 |
| | groß | Kostenklasse: 4 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | |

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

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input checked="" type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro-Pkw

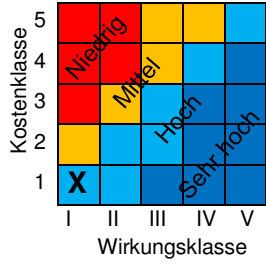


Handlungsbedarf

- 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 | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 3 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 4 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 19 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 19 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Förderung der Pkw-Elektromobilität dürfte keinen Effekt auf die Verkehrsmengen in der Überseestadt haben. Positive Effekte werden im Bereich Luftschadstoffausstoß und Verkehrslärm gesehen. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Aufstellung von Ladeinfrastruktur ist in Verknüpfung zur Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Mobilitätshäusern zu sehen. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

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

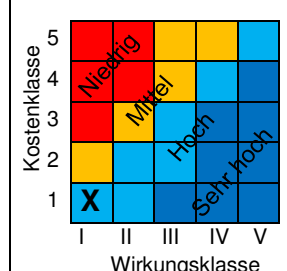


Handlungsbedarf

- Die Entwicklung von Elektrofahrädern 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 Elektrofahräder 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 Elektrofahräder erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Fahrradboxen können diese Anforderungen weitgehend befriedigen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahräder 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 | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 50 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | <p>Kostenklasse: 1</p> | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 50 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | |
| <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

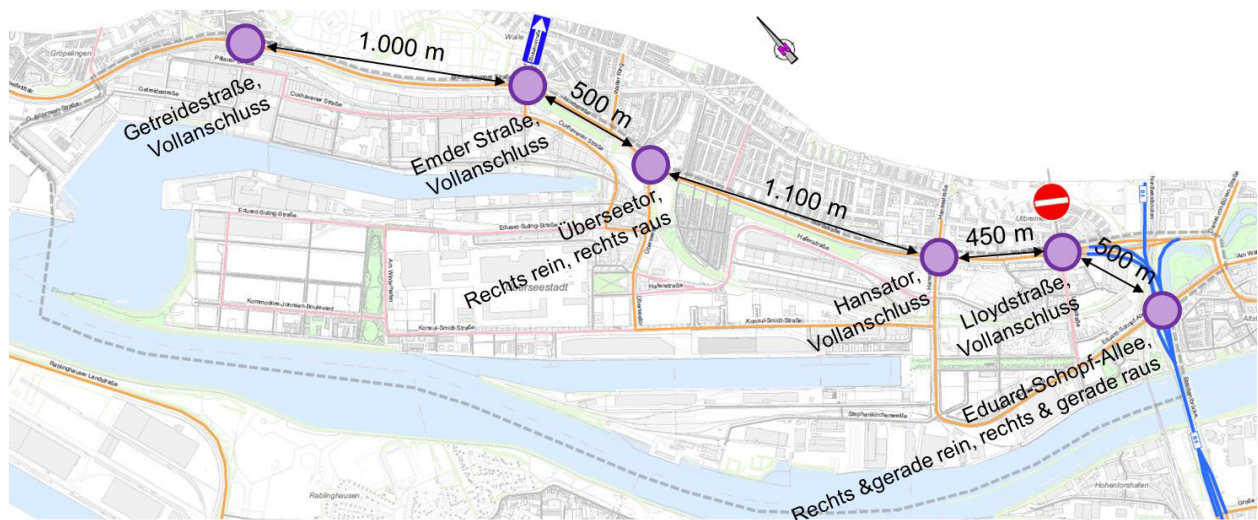
| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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. Insbesondere für Fahrzeuge, welche in die nördliche Überseestadt einfahren wollen entsteht dadurch der Zwang lange Strecken innerhalb der Überseestadt zu fahren. Mit der Emders Straße besteht zwar ein Anschluss an die Überseestadt an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind, der Umweg zwischen Innenstadt und beispielsweise Hafenkante über diese Anbindung beträgt jedoch über 1 km, was die Routenalternative für fast alle Verkehrsteilnehmer ausscheiden lässt. Zudem ist die Befahrbarkeit der Route Emders Straße, Cuxhavener Straße und Eduard-Suling-Straße bzw. Überseetor insbesondere für Schwerverkehrsfahrzeuge aufgrund der zahlreichen Abbiegevorgänge kompliziert. Es sollten daher Optionen geprüft werden, die nördliche Überseestadt besser anzubinden und gleichzeitig Durchgangsverkehre aus der südlichen Überseestadt anzuziehen.



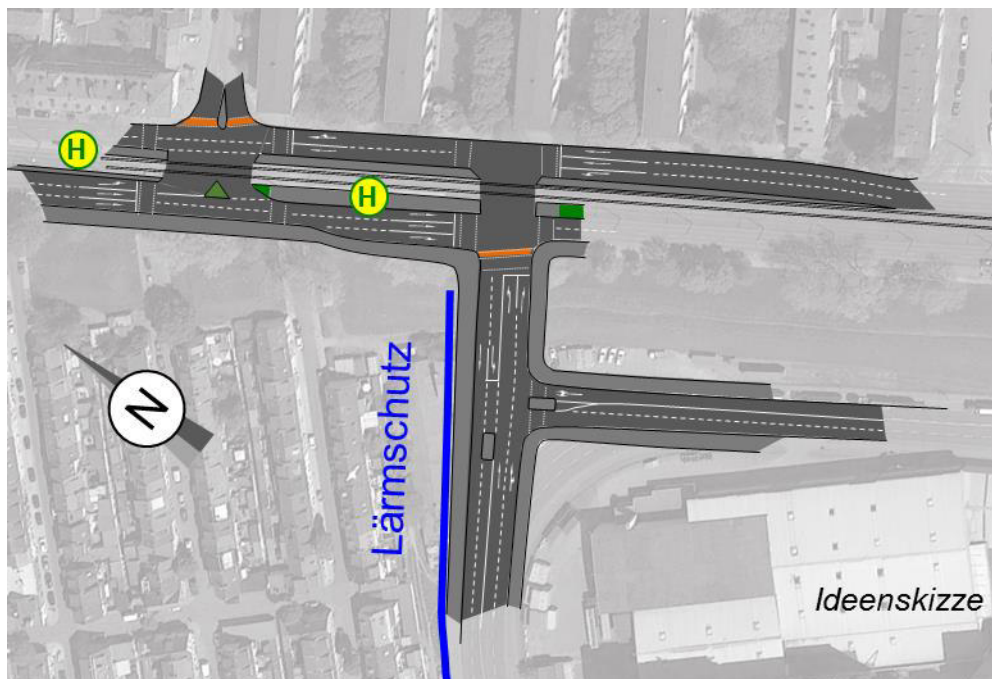
Grafik: Bestand: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

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 Knotenpunktes Hafenstraße/ Nordstraße (S.8) und Vollausbau des Knotenpunktes 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.

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 Consul-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.

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.

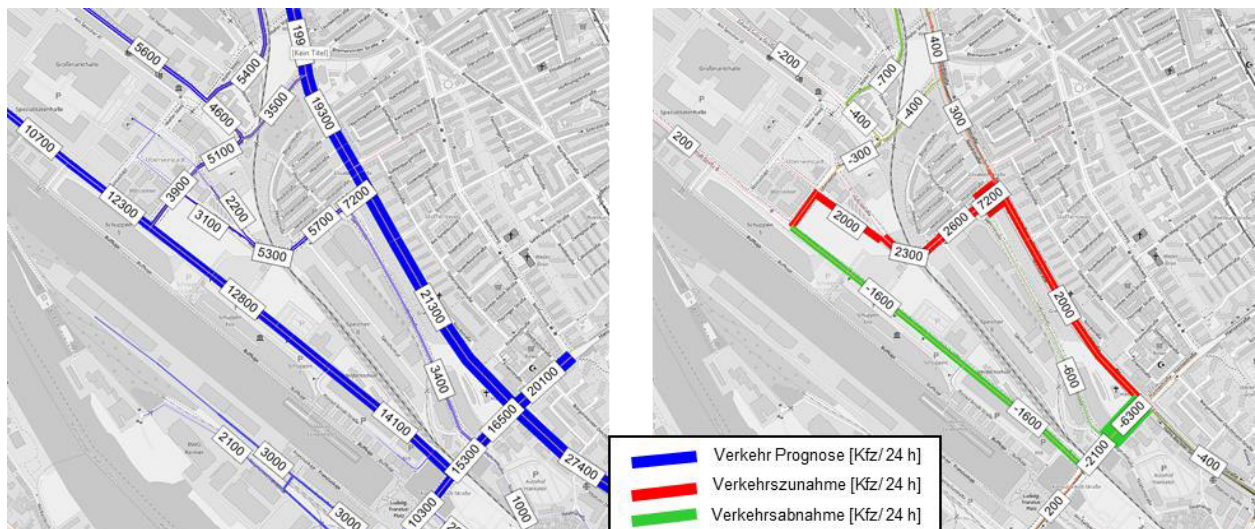


Grafik: Ideenskizze eines Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße

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.
- Es ist möglich, die Hafenstraße im Zuge der Baumaßnahme baulich auf einen Fahrstreifen je Richtung zu reduzieren, die obenstehende Grafik zeigt einen Übergang zwischen Neubaustrecke und der Hafenstraße bei Beibehaltung des derzeitigen vierstreifigen Querschnittes. Dieser ist angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen jedoch nicht erforderlich.
- 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 werden kann.
- Der Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße kann weiter entlastet werden, wenn das Linksabbiegen vom Hansator bzw. Hansestraße auf die Nordstraße bzw. Hans-Böckler-Straße untersagt wird. Während Linksausbieger aus der Überseestadt den neuen Knotenpunkt an der Hafenstraße nutzen können, müsste im Fall der Fahrzeuge aus der Hansestraße geprüft werden, ob das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz diese Mehrverkehre aufnehmen kann.



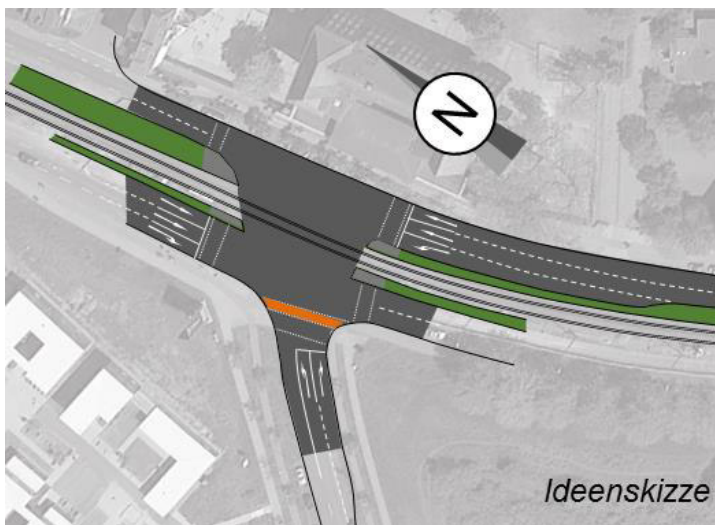
Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

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.

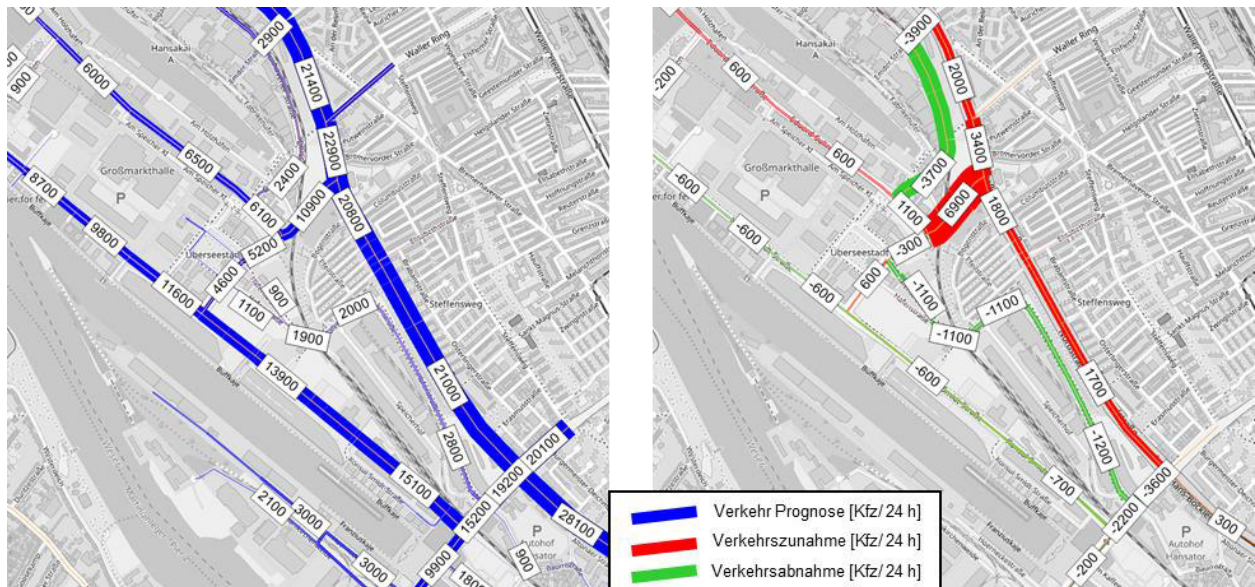


Grafik: Ideenskizze eines Vollanschlusses des Überseetors an die Nordstraße

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 Knotenpunktes 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. Dieser soll auf einer Fläche südlich der Nordstraße erweitert werden. 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 Vollaubaues 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 umfeldverträglichen Abwicklung der Verkehre entgegenstehen würde.



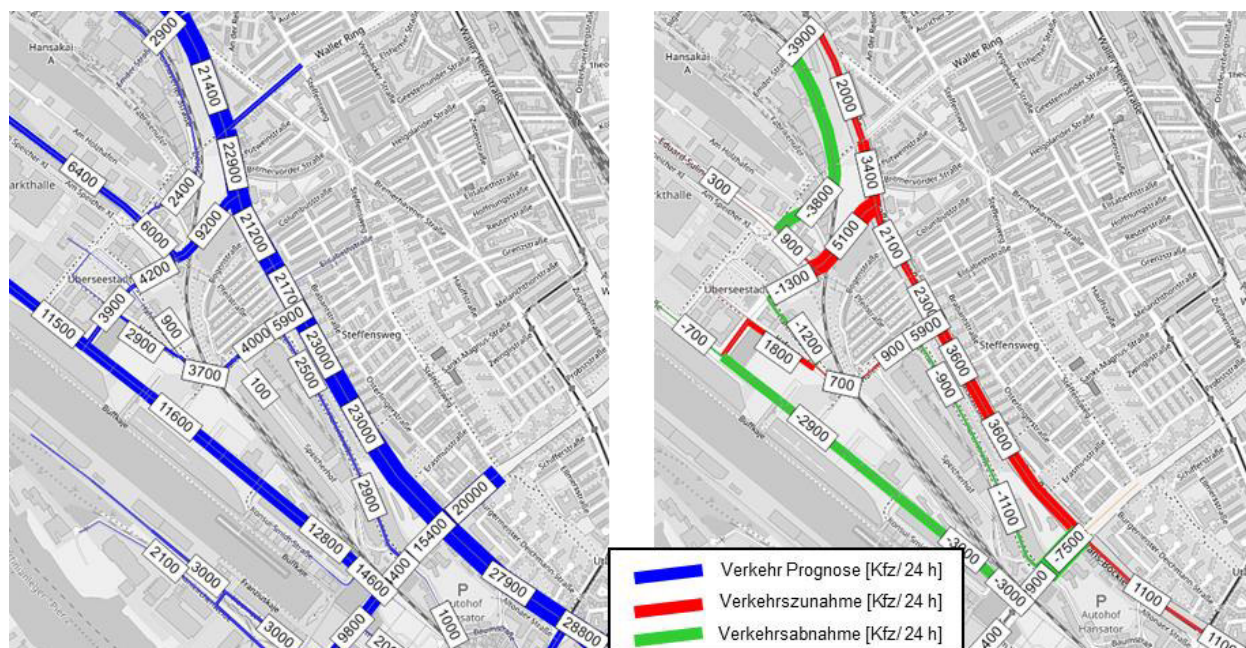
Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

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 – Hansastrasse 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 verkehrsentlastende 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.

| Kriterium | S.8 – KP Hafenstraße/ Nordstraße | S.9 – KP Überseedor/ Nordstraße | S.8 und S.9 – Beide KP |
|---|--|---|---|
| Entlastung in der Überseestadt (gegenüber Basisszenario) | Hansator: etwa -25 % (-6.500 Kfz/ 24h) Cuxhavener Straße: etwa -10 % (-700 Kfz/ 24h) | Hansator: etwa -15 % (- 3.500 Kfz/ 24h) Cuxhavener Straße: etwa -60 % (-3.700 Kfz/ 24h) | Hansator: etwa -30 % (- 7.500 Kfz/ 24h) Cuxhavener Straße: etwa -60 % (-3.800 Kfz/ 24h) |
| Lärmwirkungen | Lärmrelevante Verkehrszunahme im Bereich Heimatviertel → Lärmschutzwand erforderlich | Lärmrelevante Verkehrszunahme im Bereich Überseedor/ Grundschulstandort → Lärmschutz an Neubauten und Schule sicherstellen | Lärmrelevante Verkehrszunahme im Bereich Heimatviertel und Überseedor → Lärmschutz sicherstellen, Lärmschutzwand erforderlich |
| Großräumige verkehrliche Effekte/ Optionen | Mit der Maßnahme sollte das Linksabbiegen aus dem Hansator auf die Nordstraße untersagt werden (neue Route über Hafestraße). Es wäre auch zu prüfen, ob Verkehrsverlagerungen durch ein Verbot des Linksabbiegens von der Hansestraße auf die Hans-Böckler-Straße vom angrenzenden Straßennetz aufgefangen werden können. Durch beide Ansätze können am KP Hansator/ Nordstraße zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. | Möglicherweise Verlagerung von Zubringerverkehren zur A 27 auf Waller Ring Auch mit Umsetzung der Maßnahme sollte am KP Hansator/ Nordstraße das Linksausbiegen aus der Überseestadt zugelassen bleiben. Eine Sperrung würde zusätzliche Verkehre im verdichteten Bereich entlang der Konsul-Smidt-Straße implizieren. | Die großräumlichen verkehrlichen Effekte beider Maßnahmen sind relevant und würden sich überlagern. |
| Bauliche Hindernisse | Im Planungsbereich befindet sich derzeit noch ein Gewerbebetrieb, der umgesiedelt werden müsste | Die Einrichtung einer Linksabbiegespur in die Überseestadt ist nur bei Verlegung der Gleisachse möglich. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in diesem Bereich steht im Konflikt mit den Planungen, hier einen weiteren Schulstandort zu etablieren. | Siehe Hindernisse beider Einzelmaßnahmen links |
| Kosten | ca. 1,5 Mio € | ca. 2,0 Mio € | ca. 3,5 Mio € |

Aufgrund der verkehrlich günstigeren Lage des Knotenpunkts an der Hafestraße darf davon ausgegangen werden, dass dessen verkehrsentlastende Wirkungen auf den neuralgischen Bereich am Hansator erheblich größer sind. Zudem sind die Umsetzungskosten für diese Maßnahme als günstiger einzuschätzen, da keine Gleise verlagert werden müssen. Mit dem Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße entsteht eine attraktive Verbindung zur nördlichen Überseestadt. Es können Verkehre von der Konsul-Smidt-Straße und der Eduard-Suling-Straße gebündelt werden. Wichtig ist die Berücksichtigung eines ausreichenden Lärmschutzes zum Heimatstraßenviertel.

Es wird daher empfohlen, Maßnahme S.8 in den Szenarien zu berücksichtigen und für eine spätere Umsetzung vorzusehen. Anstelle von Maßnahme S.9 bieten sich kleinteiligere Optimierungen des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße an:

- Maßnahme Ö.9: Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße
- Maßnahme R.11: Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor

Sensitivitätsbetrachtung

Die Umsetzung der Maßnahmen S.8 und S.9 sind mit erheblichen Kosten und Verkehrszunahmen in der Nähe von Wohnbebauung verbunden. Im Rahmen der Diskussionen zum Verkehrskonzept tauchte daher die Frage auf, mit welchen Folgen im Falle einer Nicht-Umsetzung beider Neu-Anschlüsse der Überseestadt an die Nordstraße zu erwarten wären. Dies soll im Folgenden kurz beleuchtet werden:

- Sollte keine weitere Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße erfolgen, können die prognostizierten Verkehrsverlagerungen nicht erreicht werden. Dadurch verblieben erhebliche Mehrverkehrsmengen auf den ohnehin bereits hoch belasteten Straßen Konsul-Smidt-Straße und Hansator. Beide Straßen zeichnen sich durch eine vergleichsweise hohe Nutzungsdichte und Nutzungsdurchmischung mit Gewerbe, Dienstleistung und zunehmend auch Wohnen aus. Diese Straßen blieben (neben der Emders Straße, die in einem reinen Gewerbe- und Industriegebiet liegt) auch die einzigen Zugangsstrecken zur nördlichen Überseestadt für Schwerverkehrsfahrzeuge.
- Die Betrachtung der Leistungsfähigkeiten in den untersuchten Prognoseszenarien zeigte, dass mit dem Neubau des Knotenpunktes Hafenstraße/ Nordstraße und der Umsetzung der übrigen verkehrsvermeidenden Maßnahmen die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten Konsul-Smidt-Straße/ Hansator und Hansator/ Nordstraße auf D verbessert werden kann. Bei Nicht-Umsetzung einer der oben diskutierten Maßnahmen, ist in diesen Bereichen mit einem Verkehrszuwachs zu rechnen, der einen leistungsfähigen Verkehrsablauf unwahrscheinlich macht. Zusätzliche Leistungsfähigkeitsberechnungen für diesen Fall waren jedoch nicht Bestandteil der Aufgabenstellung des Verkehrskonzepts.
- Die Schaffung eines zusätzlichen Voll-Anschlusses der Überseestadt an die Nordstraße erhöht die Redundanz des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet. Im Falle einer Nicht-Umsetzung müsste das bestehende, dann sehr hoch ausgelastete Straßennetz auch im Falle einer Störung (z.B. Unfall, Baustelle) die volle Verkehrslast tragen. Dies dürfte zu erheblichen Staubildungen, Verzögerungen und Reisezeitverlängerungen führen, die sich möglicherweise auch negativ auf die Zuverlässigkeit des Nahverkehrs auswirken.

Anlage 11 : Maßnahmen des Verkehrskonzepts nach Umsetzungsstufen

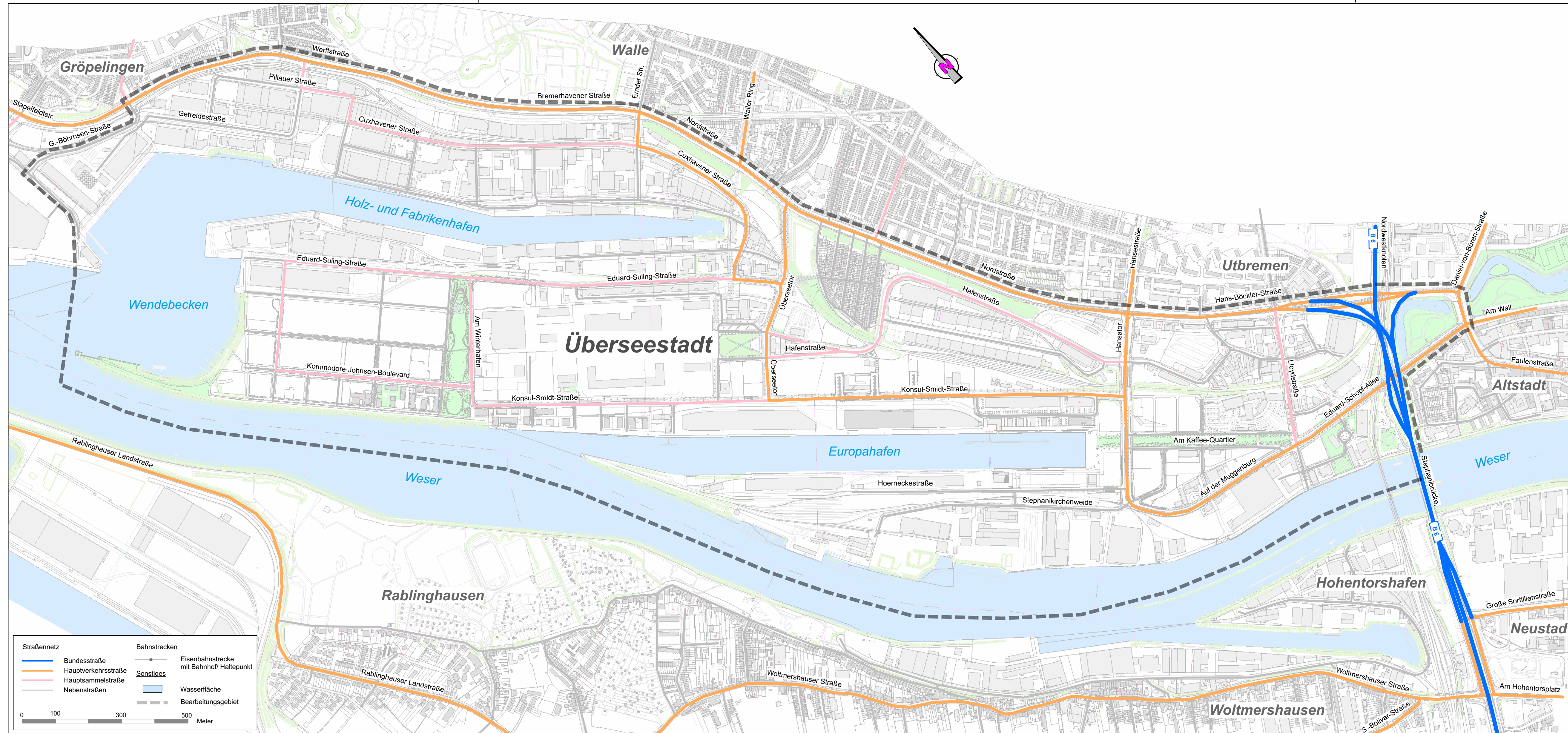
| Stufe 1 | kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen | | Umsetzung etwa 2018-2020 | |
|---|---|--|--------------------------|--------------------------|
| Nummer | Maßnahme | Anmerkung | Kosten (Investition) [€] | Zuständigkeit |
| R.9 | Neubau Durchwegung Hafestraße - Schulze-Delitzsch-Straße | | 100.000 | WfB, SUBV |
| S.5 | Anbinden des vierten Knotenpunktarmes mit wenig Eingriff in Hauptverkehre (KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße) | Berücksichtigung in Planung der LSA Konsul-Smidt-Straße/ Hansator/ Planstraße | - | WfB, SUBV |
| S.2 | Verbot Rechtsabbiegen für Lkw an Rampe Stephanibrücke | | 5.000 | ASV, SUBV |
| S.6 | Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung | | 250.000 | ASV, SUBV |
| S.14 | Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Marcuscaje, Am Waller Freihafen, Hafestraße Nord, Kaffeequartier/ Zollpfad) mit Einführung eines Dauerparktarifs | | 30.000 | SUBV, Brepark |
| Ö.8_1 | Erweiterung des Verlaufs der Linie 20 um die Teilstrecke a) und Taktverdichtung auf 15 Minuten bis Hafenkante | ist bereits in Umsetzung, zzgl. etwa 580.000 €/a für Betrieb | 1.050.000 | BSAG, SUBV |
| Ö.10 | Taktverdichtung des Busses (Li. 20) auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante) | zzgl. etwa 980.000 €/a für Betrieb | 1.520.000 | WfB, SUBV, BSAG |
| S.4 | Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel | Vorbereitung Lärmschutz | 350.000 | WfB, ASV, SUBV |
| Ö.3 | Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront | zzgl. etwa 950.000 €/a für Betrieb | 500.000 | WfB, SUBV, Fährbetreiber |
| Ö.12 | Neubau Seilbahn über das Wendebecken zur Verknüpfung der Linien 3 und 20 | Prüfung als langfristige Alternative zur Fähre, Prüfauftrag zunächst deutlich günstiger | 15.000.000 | WfB, SUBV, BSAG |
| R.7 | Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier | | 500.000 | SUBV |
| S.8 | Neubau Verbindungsstraße Hafestraße-Nordstraße, Anbindung an Nordstraße per Voll-Ausbau | Vorbereitung Lärmschutz und Planunterlagen | 1.450.000 | WfB, ASV, SUBV |
| S.1 | Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße | | 150.000 | ASV, SUBV |
| Ö.8_3 | Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecke b) in Kombination mit c) | Prüfung, ob Stau Eduard-Schopf-Allee so umfahren werden kann | 900.000 | BSAG, SUBV |
| R.1 | Ausbau Geh- und Radweg Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen III | Nach Abschluss Hochbau am Schuppen III | 300.000 | WfB, SUBV |
| Ö.9 | Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr. | mit R.11 | 450.000 | ASV, SUBV, BSAG |
| R.11 | Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor | mit Ö.9 | 200.000 | ASV, SUBV, BSAG |
| M.2 | Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III) | vorbereitendes Konzept erforderlich | 300.000 | WfB, SUBV, Brepark |
| M.5 | Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz | Prüfung möglicher Standorte | 100.000 | WfB, SUBV |
| M.6 | Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder | Prüfung möglicher Standorte | 50.000 | WfB, SUBV |
| S.3 | Ausbau KP Eduard-Schöpf-Allee/Rampe Stephanibrücke | Prüfung ob zweite Rechtsabbiegespur von Eduard-Schopf-Allee zur Stephanibrücke ergänzt werden kann | 500.000 | ASV, SUBV |
| M.4 | Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements unter Regie einer Standortverwaltung (Informationen zu Mobilitätsangeboten, Jobticket...) | zzgl. etwa 300.000 €/a für Betrieb | 100.000 | WfB, SUBV |
| Summe (exkl. Ö.8_1 da bereits umgesetzt) | | | 22.755.000 | |

| Stufe 2 | Mittelfristige Maßnahmen | | Planungsbeginn kurzfristig Umsetzung etwa 2020-2024 | |
|--------------|---|--|--|--------------------|
| Nummer | Maßnahme | Anmerkung | Kosten (Investition) [€] | Zuständigkeit |
| S.11 | Tempo 30 Zone Hafenkante mit Kommodore-Johnsen-Boulevard als bevorrechtigte Sammelstraße | | 5.000 | ASV, SUBV |
| S.7 | Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseetor, Weiche Kante, Europahafen) | | 4.400.000 | WfB, SUBV, Brepark |
| R.2 | Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg) | | 100.000 | WfB, SUBV |
| S.10 | Prüfung einer weiteren Erschließung der Stephanihalbinsel von der Straße An der Muggenburg | Integration in städtebauliche Planung zum Bereich südlich des Europahafens | - | WfB, SUBV |
| R.3 | Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen) | | 2.500.000 | WfB, SUBV |
| R.4 | Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen | | 6.000.000 | WfB, SUBV |
| R.8 | dauerhafte Qualifizierung der Rampe vom Weseruferradweg zur Stephanibrücke (nördliche Brückenseite) | | 150.000 | SUBV |
| R.14 | Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt | Varianteuntersuchung anstoßen | 500.000 | WfB, SUBV |
| Ö.8_4 | Gemeinsame Straßenbahn- und Busspur An der Muggenburg und Eduard-Schopf-Allee | Bei Entfall der Güterbahnanbindung Kellogg's möglich | 6.830.000 | WfB, SUBV, BSAG |
| Ö.8_5 | Straßenbahnähnliche Busverbindung Hafenkante-Hauptbahnhof | Ausbau Busspuren | 10.370.000 | WfB, SUBV, BSAG |
| Summe | | | 30.855.000 | |

| Stufe 3 | langfristige Maßnahmen, Daueraufgaben | | Umsetzung ab etwa 2025 | |
|--------------|--|--|-----------------------------|---|
| Nummer | Maßnahme | Anmerkung | Kosten (Investition) [€] | Zuständigkeit |
| Ö.1 | Weserbus (Fähre Längsverkehr) | Unterstützen privater Initiativen, Kosten in Abhängigkeit der Aufteilung öffentliches/privates Engagement --> zunächst Annahme 100% öffentlich, zzgl. etwa 3 Mio €/a für Betrieb | 3.130.000 | WfB, SUBV, priv. Betreiber (z.B. Team Neusta) |
| R.13 | Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum | Daueraufgabe | 50.000 | SUBV |
| Ö.14 | Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen | Daueraufgabe | 2.060.000 | BSAG, SUBV |
| M.1 | Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings | Gewinnung privater Anbieter | 250.000 | WfB, SUBV |
| R.12 | Umbau des Doppelknotens am Doventor mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen | Maßnahme des VEP | 5.000.000 | ASV, SUBV |
| Summe | | | 10.490.000 | |

| Stufe 4 | Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030 (In Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung am Holz- und Fabrikenhafen) | | Umsetzung unsicher | |
|--------------|--|--|-----------------------------|---------------------|
| Nummer | Maßnahme | Anmerkung | Kosten (Investition) [€] | Zuständigkeit |
| Ö.5 | Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken in Verbindung mit Maßnahme Ö.4_2 + Betrieb | Straßenbahnstrecke Konsul-Smidt-Straße - Hafenkante - Holz- und Fabrikenhafen - Bremerhavener Straße | 119.700.000 | WfB, SUBV, BSAG |
| Ö.4_2 | Neubau Straßenbahnstrecke Konsul-Smidt-Straße mit Betrieb | in Kosten Ö.5 enthalten | 0 | WfB, SUBV, BSAG |
| R.5 | Fuß- und Radweg-Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen | in Kosten Ö.5 enthalten | 0 | WfB, SUBV |
| R.6 | Qualifizierung nördl. Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront | | 1.500.000 | WfB, SUBV |
| Ö.7 | Neubau SPNV-Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz | Neubau nur bei Neubau der Bahnbrücke durch die DB AG möglich | 20.000.000 | WfB, SUBV, BSAG, DB |
| Summe | | | 141.200.000 | |

Abbildungen



Untersuchungsgebiet
Überseestadt und
Klassifizierung des Straßennetzes

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

Abbildung 1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

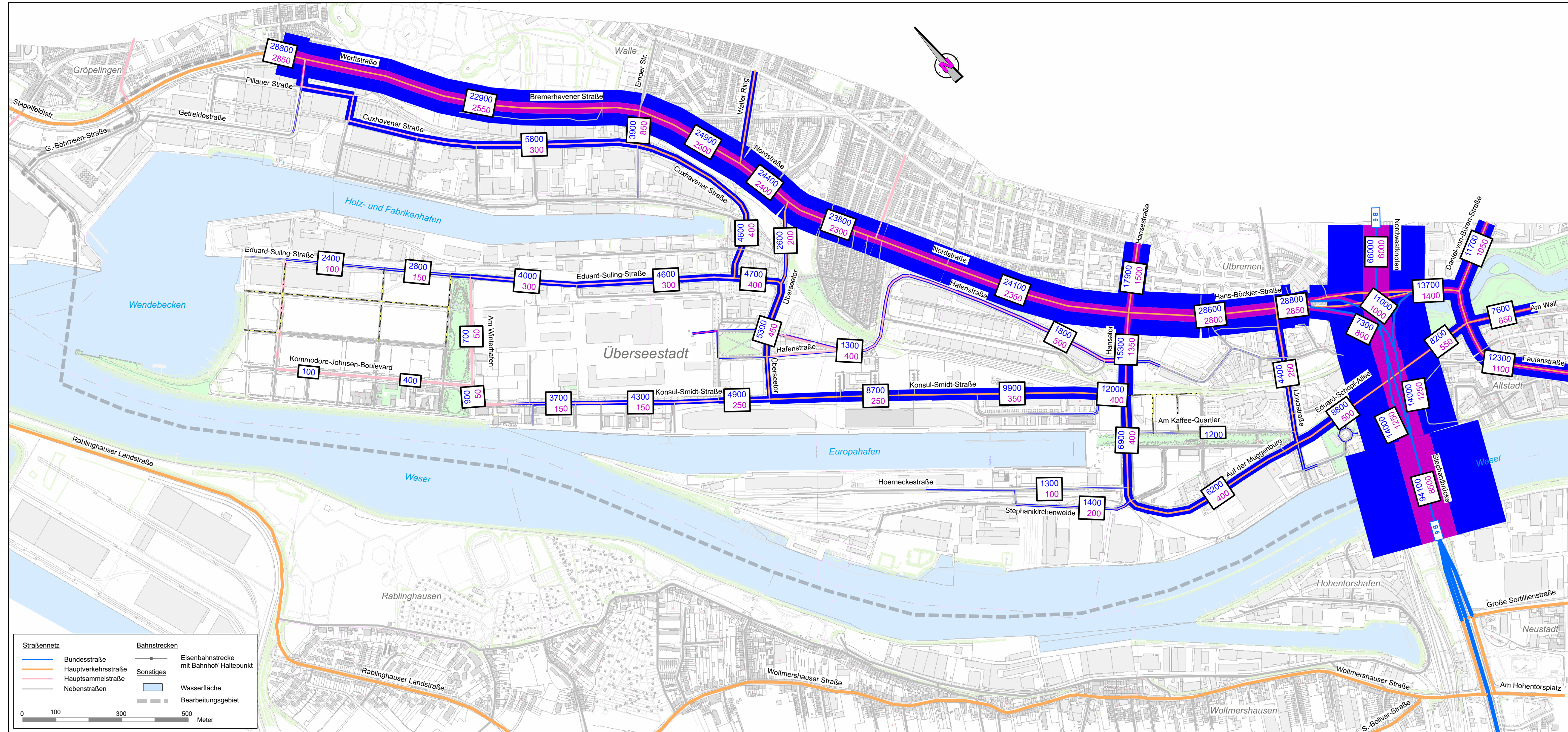


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



**Kfz- und SV-Verkehrsmengen
in der Analyse**

Angaben in $\frac{\text{Kfz/24h}}{\text{SV/24h}}$ (DTV_{Mo-Fr})
 (SV-Balken 4-fach überhöht dargestellt)



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

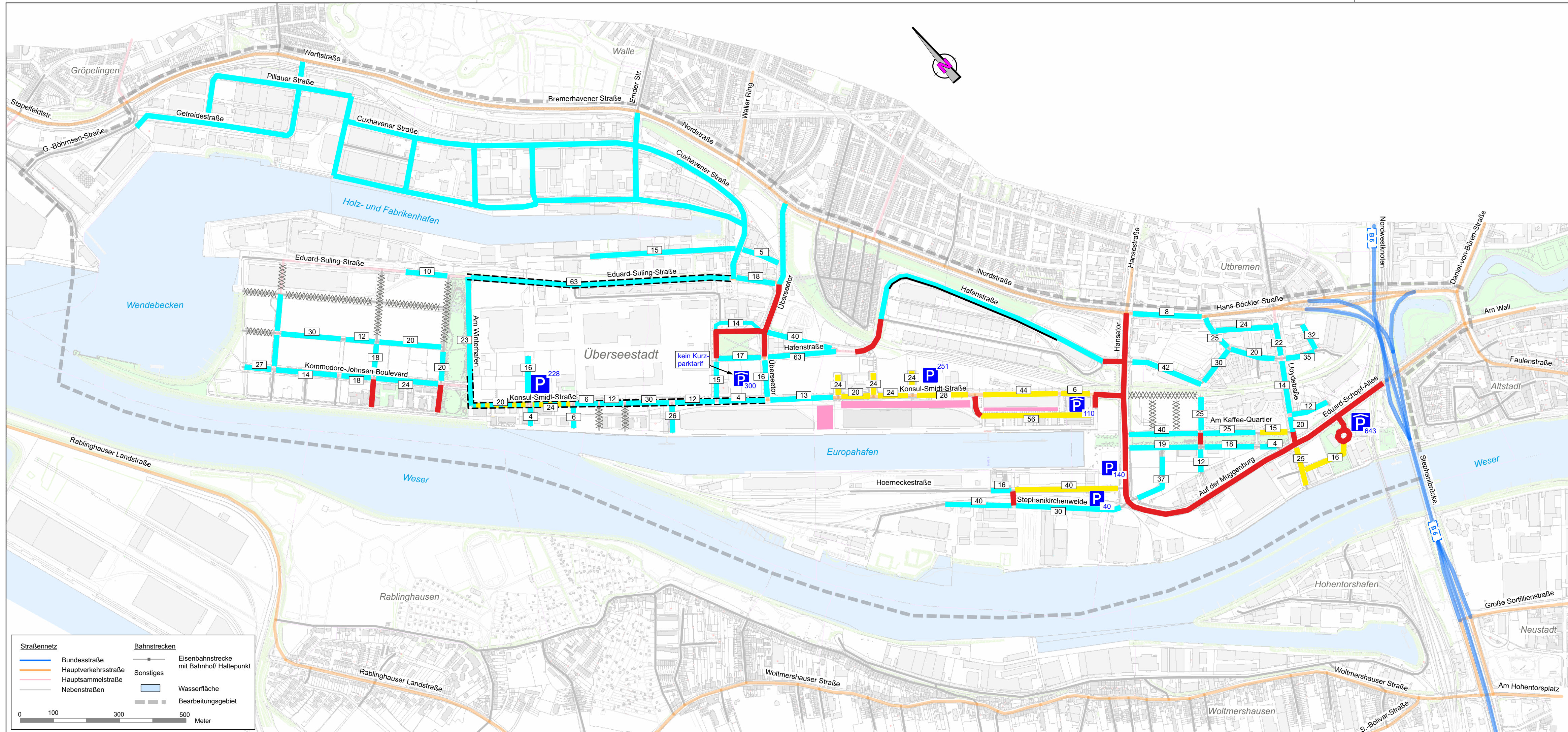
Abbildung 2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH






Parkraumbewirtschaftung im Bestand

- Park- oder Halteverbot
- Parken kostenpflichtig
- Parken unbewirtschaftet
- Privatparkplatz
- XXXXXX Parken nicht möglich, da Straße noch nicht gebaut
- Busparken (einseitig, stadteinwärts)
- - - - - Parken nur für Pkw
-   Parkhaus/ Parkplatz mit Angabe der Stellflächen
-  Parken mit Angabe der Stellflächen (wo Auslastungserhebung stattgefunden hat)

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

Abbildung 3

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
 Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH


Straßennetz

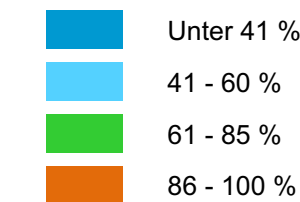
- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

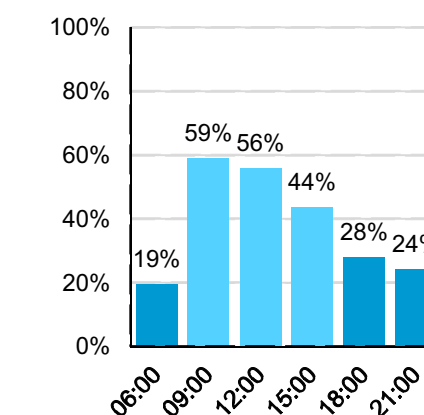
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- - - Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

Auslastung des öffentlichen Parkraums in 15 Teilbereichen im Tagesverlauf



Parkraumauslastung im Gesamtgebiet im Tagesverlauf



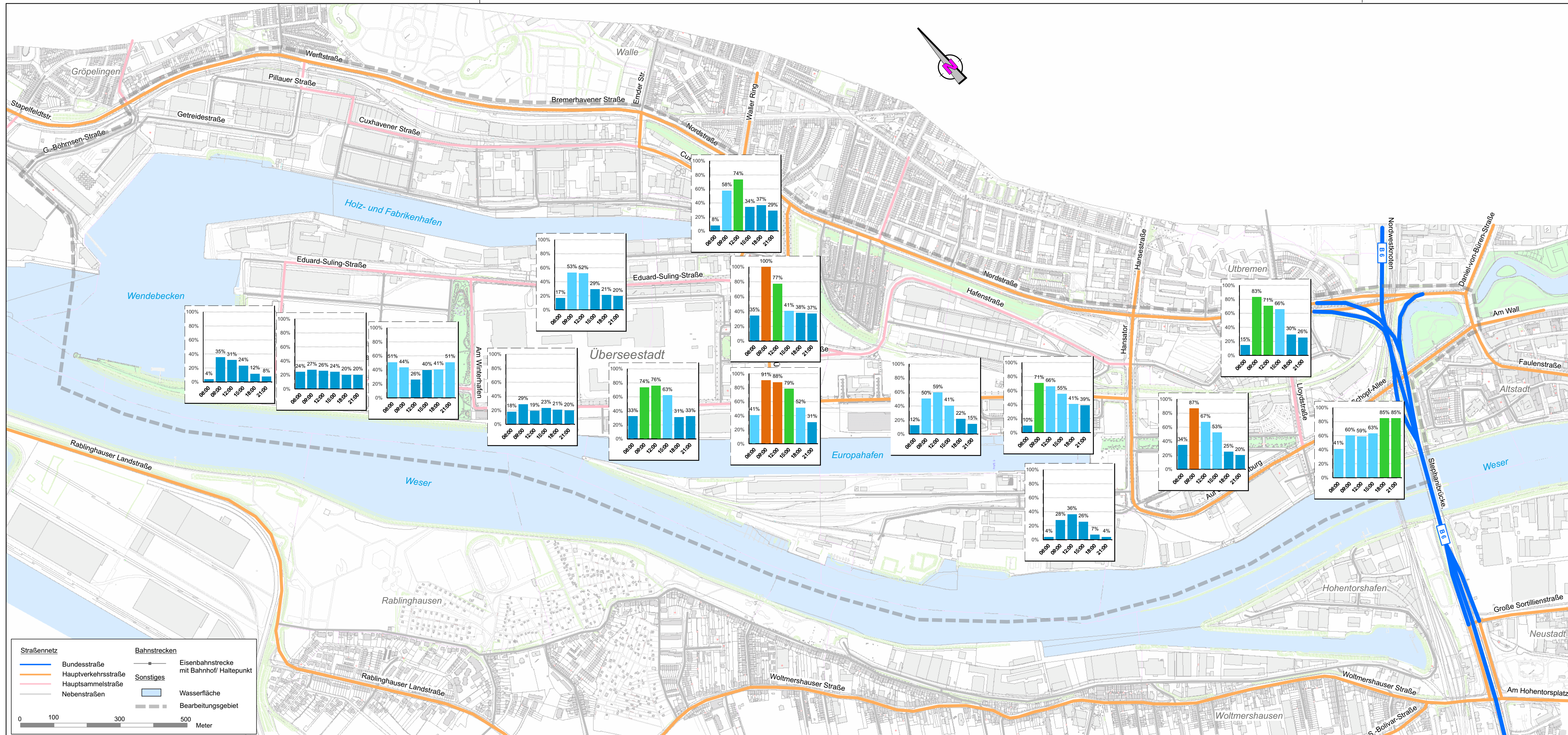
Karteninhalte
Kartengrundlage: GeoInformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

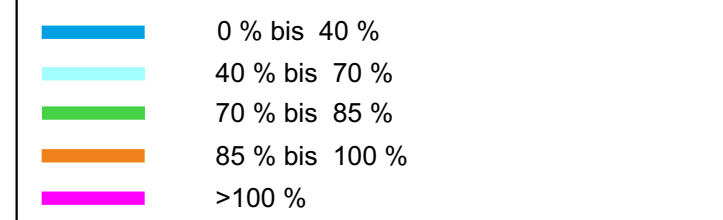
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

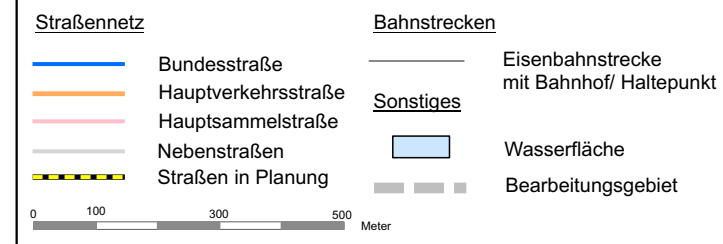
0 100 300 500 Meter

Straßenfeine Parkraumauslastung im Tagesverlauf

Erhebungszeitraum:
Dienstag, 21.06 - Mittwoch, 22.06.2016



Nicht dargestellte Abschnitte, auf denen geparkt werden darf, sind nicht erhoben worden.



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

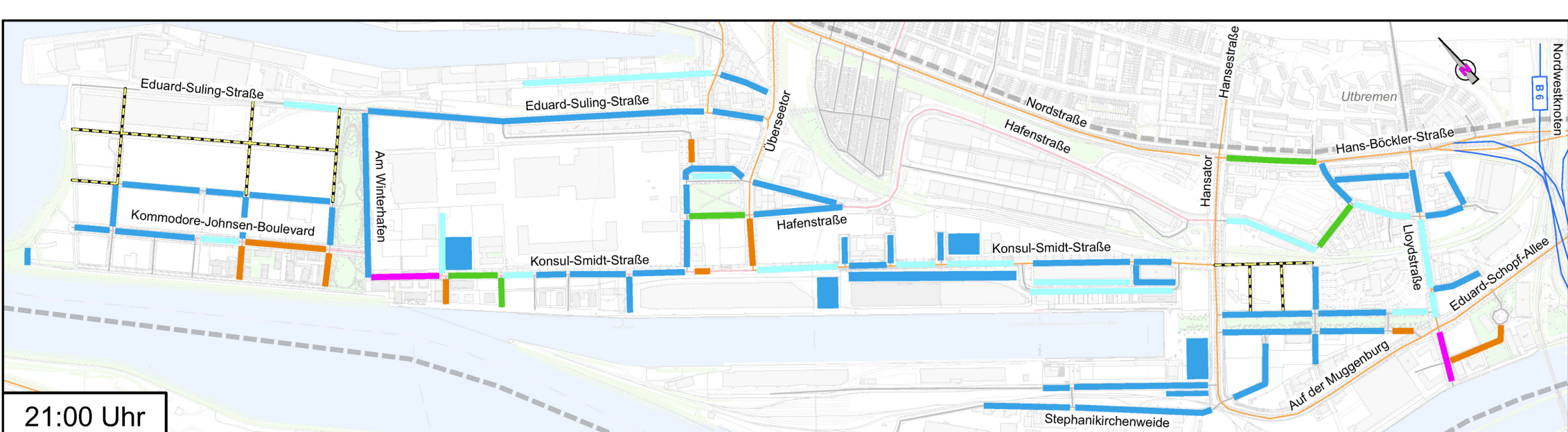
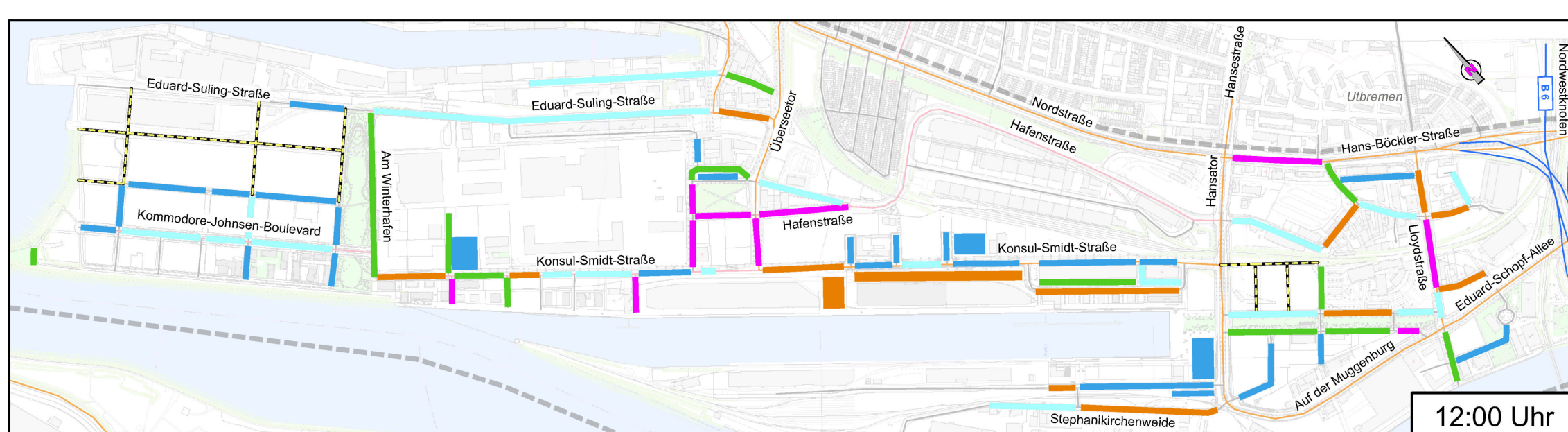
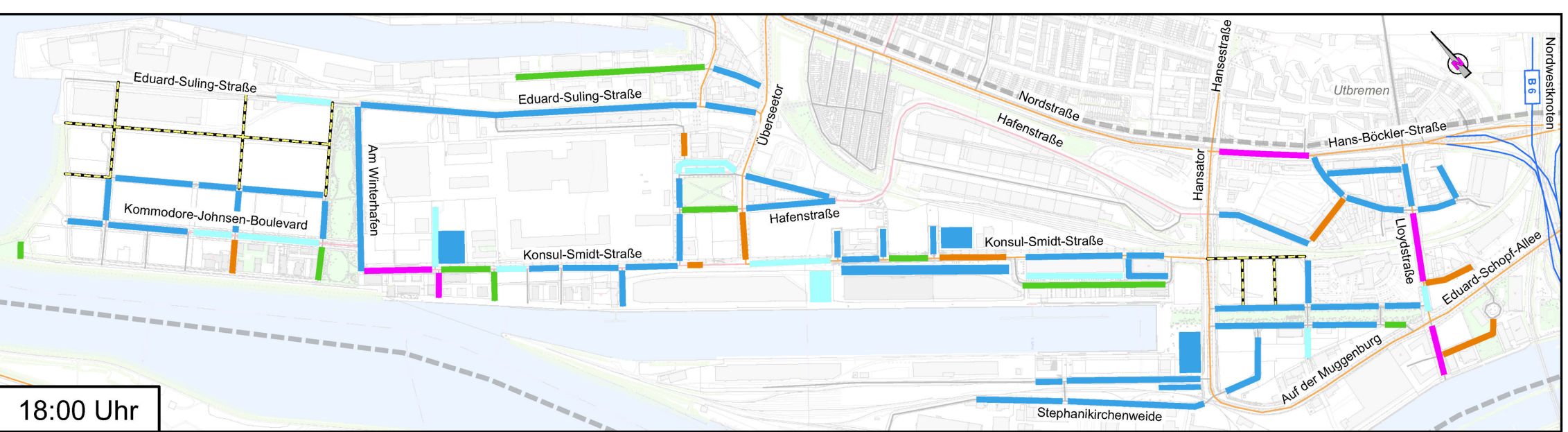
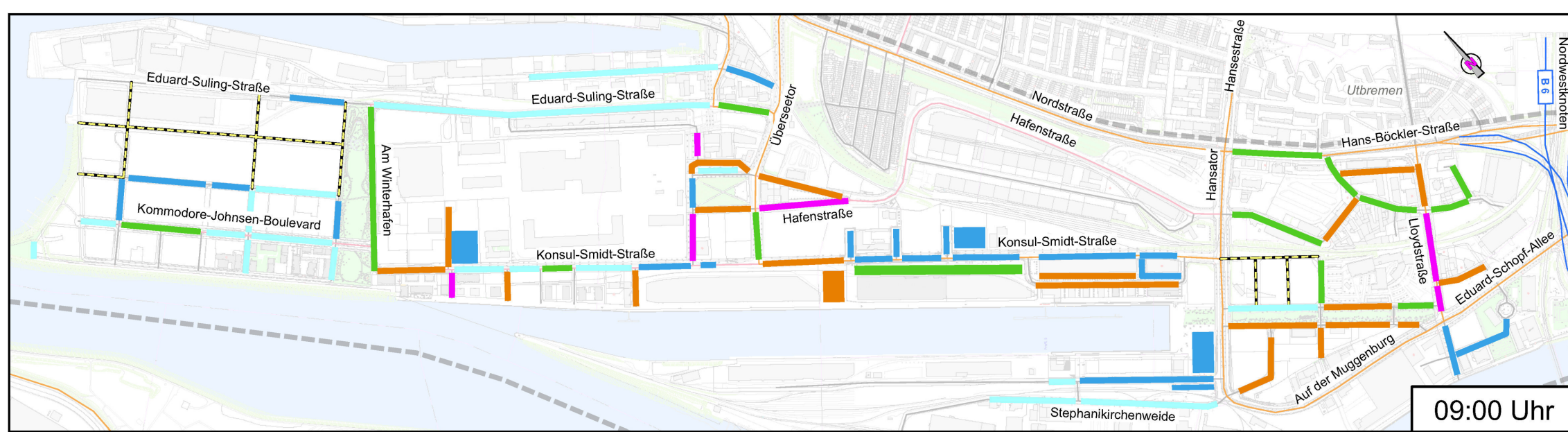
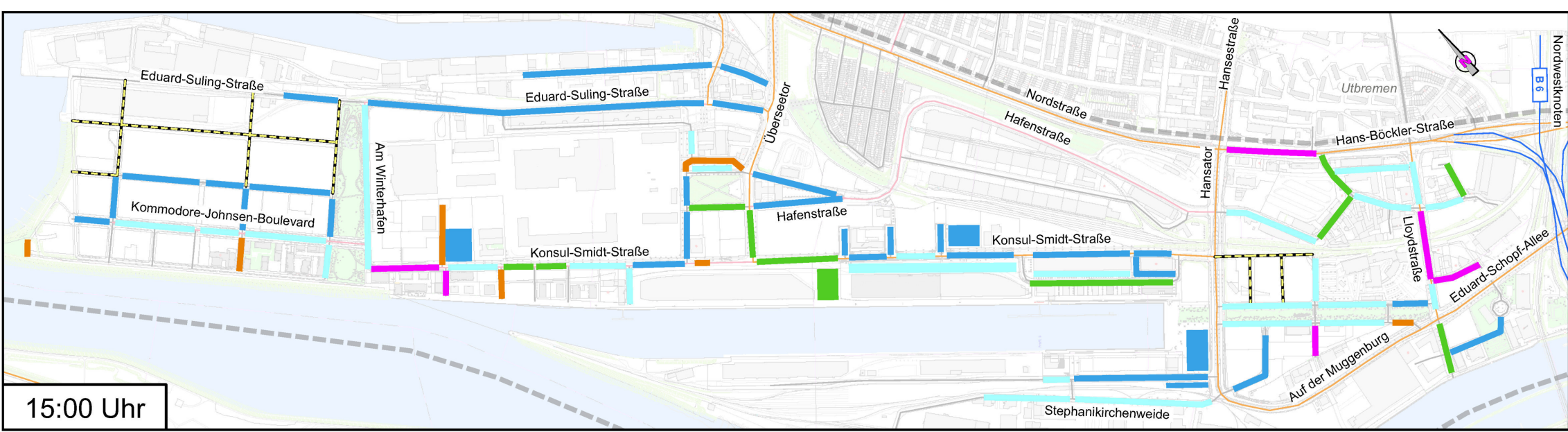
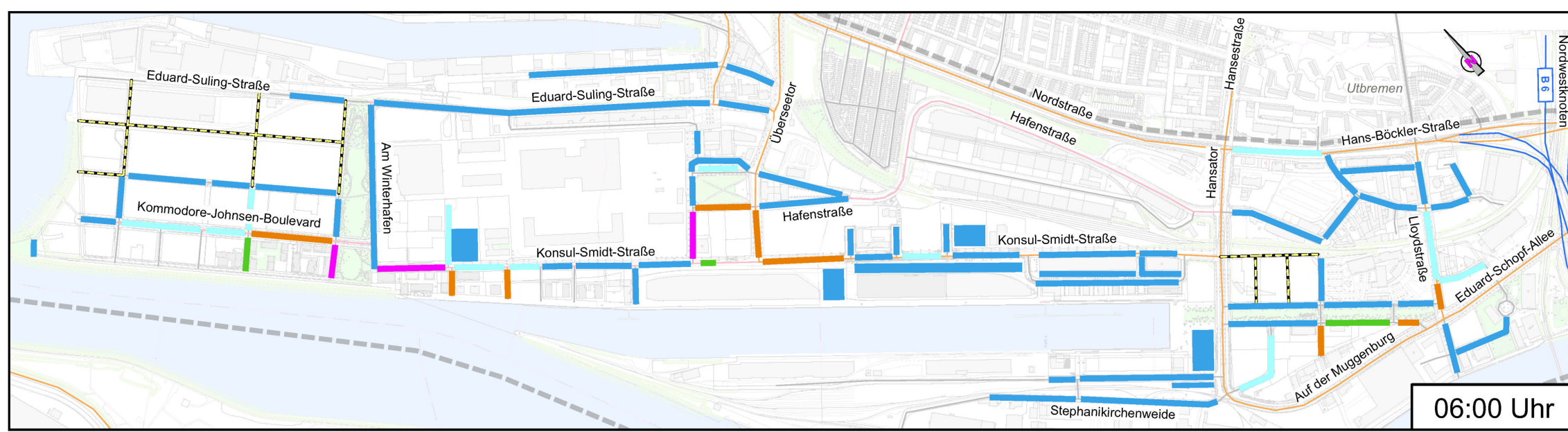
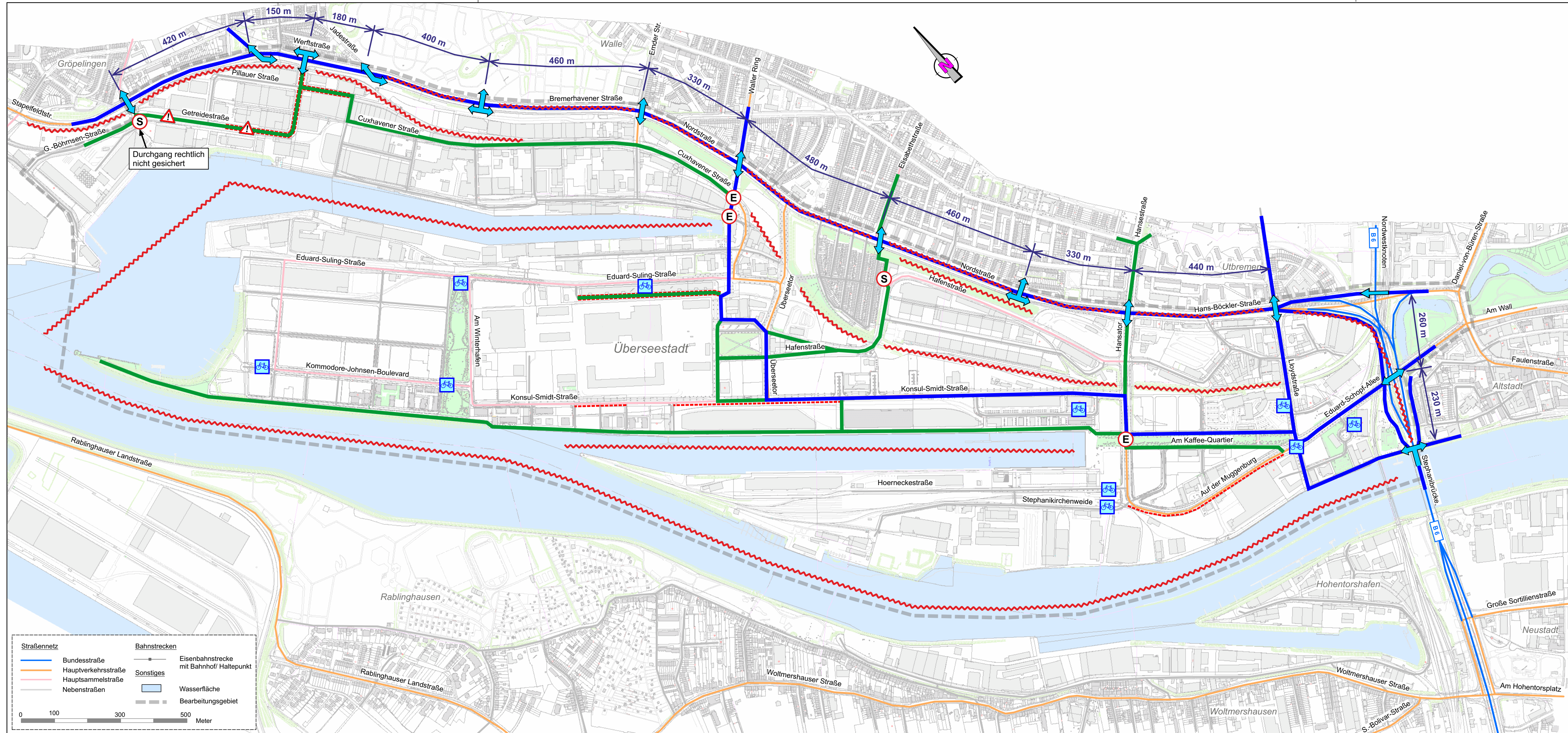











Abbildung 5

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bestand Radverkehrsanlagen

-  Radhauptroute (mit Wegweisung, Zustand anforderungsgerecht)
-  Nebenroute (weitgehend ohne Wegweisung, Zustand anforderungsgerecht)
-  Abstellanlage
-  Querungsmöglichkeit am Gebietsrand
-  Radweg einseitig/zweiseitig fehlend oder mangelhaft
-  Barriere (Straßen, Gleise, Wasserflächen, Wälle)
-  Engstelle/ Drängelgitter
-  Schiebestrecke (laut Fahrradstadtplan)
-  Überlagerung Radroute mit Ladeverkehr der Betriebe





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

Abbildung 6





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

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
 VCDB

Straßennetz

-  Bundesstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Nebenstraßen

Bahnstrecken

-  Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
-  Sonstiges
-  Wasserfläche
-  Bearbeitungsgebiet

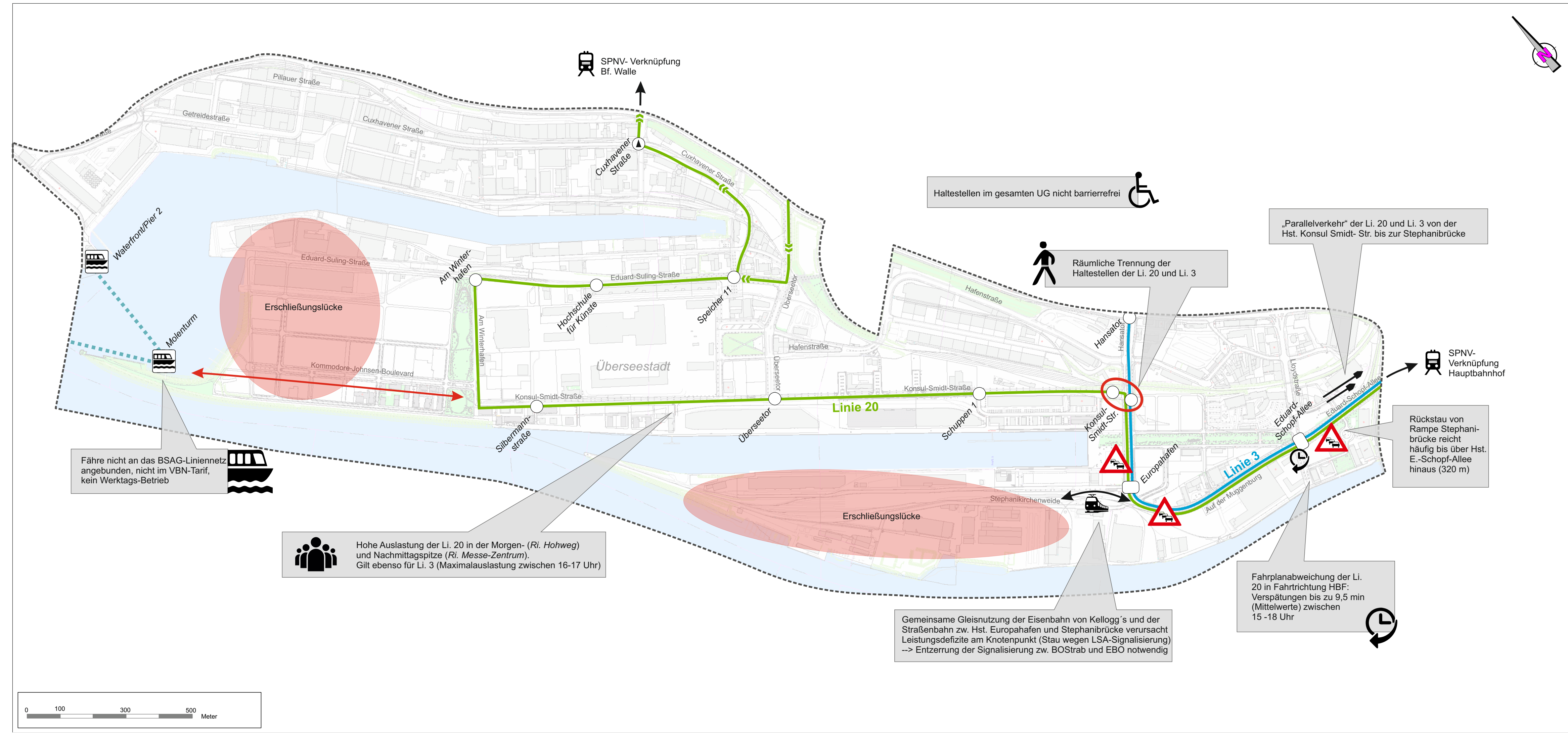
0 100 300 500 Meter

Analysekarte ÖPNV

- Linienverlauf Straßenbahnlinie 3
- Linienverlauf Buslinie 20
- > Ein-Richtungsbetrieb Buslinie 20
- Haltestelle einer einzelnen Linie
- ◐ Ein-Richtungshaltestelle
- ◑ Haltestelle mehrerer Linien
- Fährverbindung
- Eisenbahnbetrieb
- Stauereffekte
- Fahrplanabweichungen
- Parallelverkehr von Bus und Straßenbahn
- fehlende Anbindung
- Erschließungslücke

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

Abbildung 7



SPNV-Verknüpfung
Bf. Walle

Haltestellen im gesamten UG nicht barrierefrei

Räumliche Trennung der Haltestellen der Li. 20 und Li. 3

„Parallelverkehr“ der Li. 20 und Li. 3 von der Hst. Konsul Smidt-Str. bis zur Stephanibrücke

SPNV-Verknüpfung Hauptbahnhof

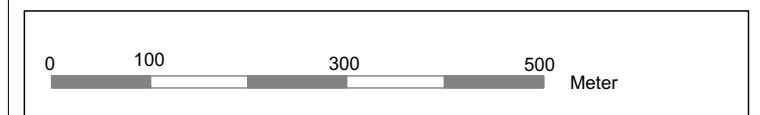
Rückstau von Rampe Stephani-
brücke reicht häufig bis über Hst.
E.-Schof-Allee hinaus (320 m)

Fahrplanabweichung der Li.
20 in Fahrtrichtung HBF:
Verspätungen bis zu 9,5 min
(Mittelwerte) zwischen
15-18 Uhr

Gemeinsame Gleisnutzung der Eisenbahn von Kellogg's und der Straßenbahn zw. Hst. Europahafen und Stephanibrücke verursacht Leistungsdefizite am Knotenpunkt (Stau wegen LSA-Signalisierung) --> Entzerrung der Signalisierung zw. BOStrab und EBO notwendig

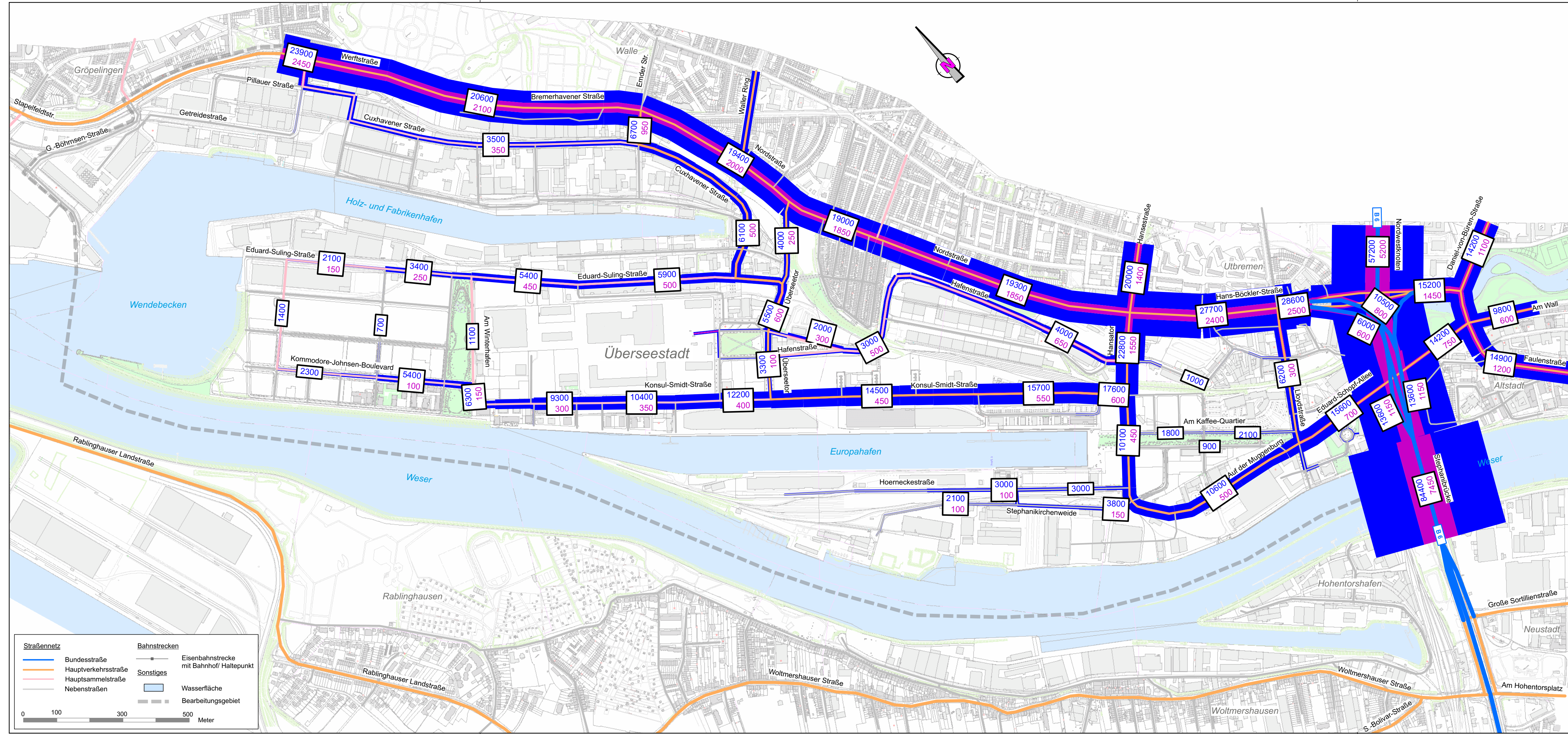
Hohe Auslastung der Li. 20 in der Morgen- (Ri. Hohweg) und Nachmittagspitze (Ri. Messe-Zentrum). Gilt ebenso für Li. 3 (Maximalauslastung zwischen 16-17 Uhr)

Fähre nicht an das BSAG-Liniennetz angebunden, nicht im VBN-Tarif, kein Werktags-Betrieb



Kfz- und Schwerverkehrsmengen Basisszenario 2030

Angaben in $\frac{\text{Kfz/24h}}{\text{SV/24h}}$ (DTV_{Mo-Fr})
(SV-Balken 4-fach überhöht dargestellt)



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

Abbildung 8

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



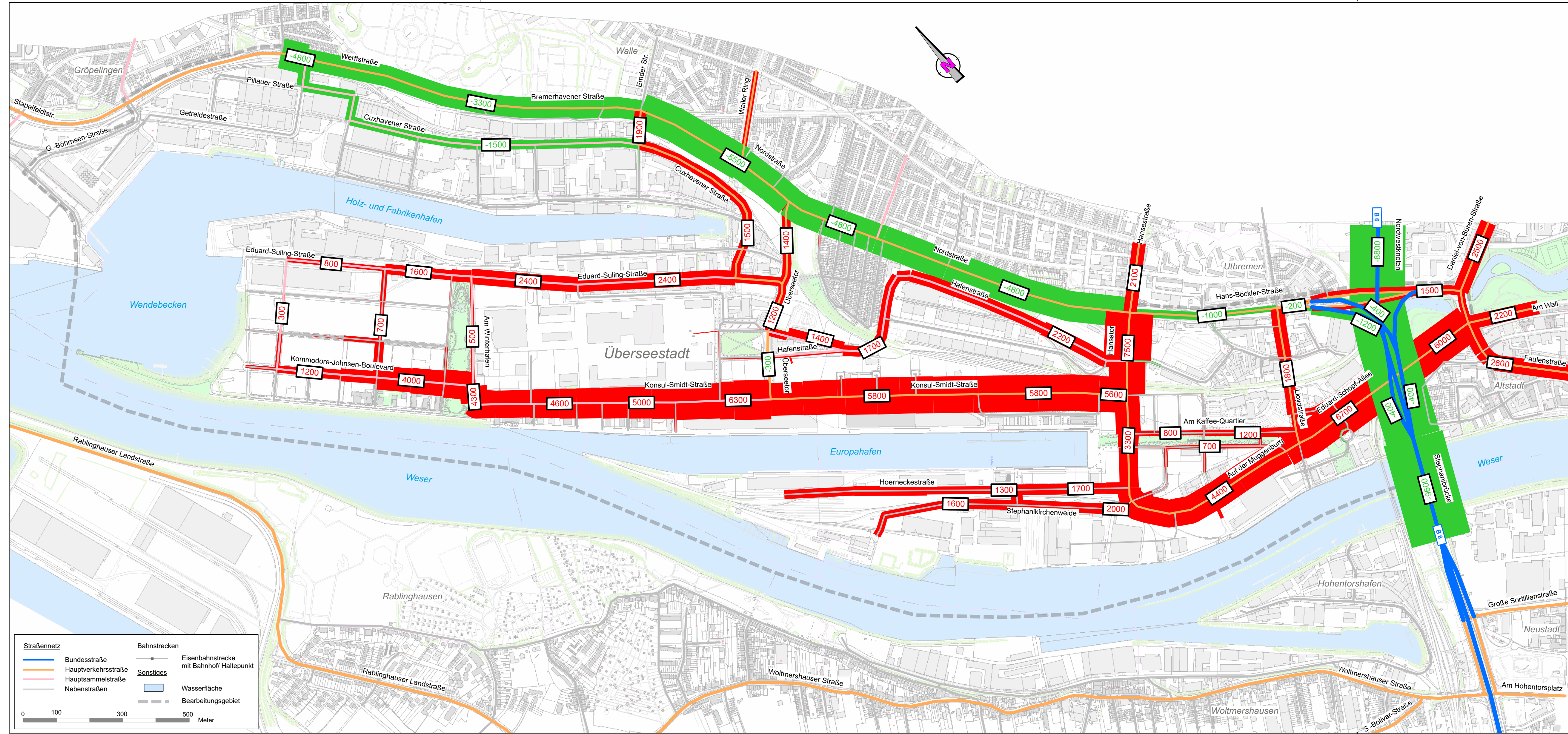
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



**Differenz des Kfz-Verkehrs
zwischen Basisszenario
und Analyse**

- █ -1400 Belastungsabnahme
- █ 1700 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})



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

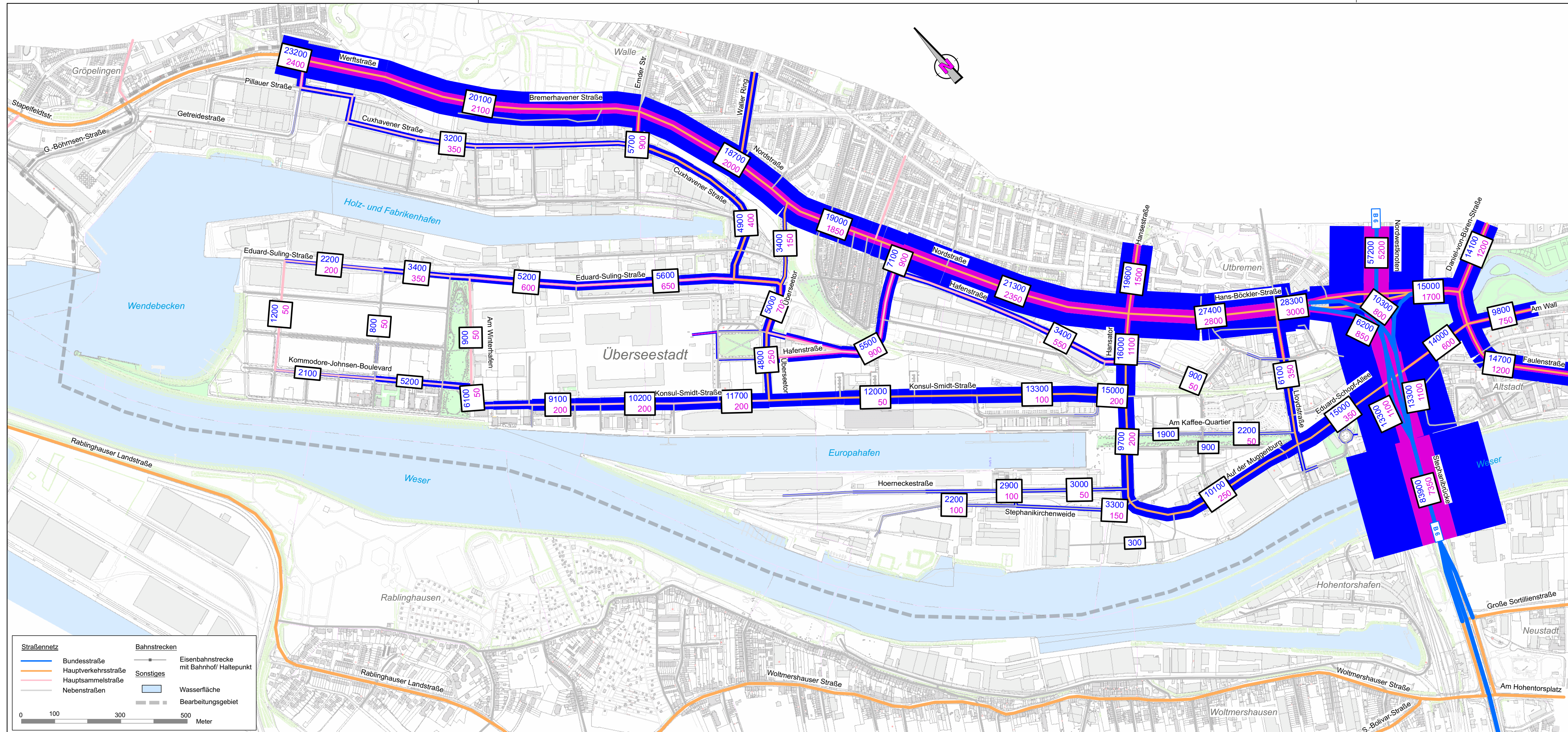
Abbildung 9

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH





Kfz- und Schwerverkehrsmengen Optimierungsszenario 2030

Angaben in $\frac{\text{Kfz}}{24 \text{ h}}$ (DTV_{Mo-Fr})
 $\frac{\text{SV}}{24 \text{ h}}$
(SV-Balken 4-fach überhöht dargestellt)

Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

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

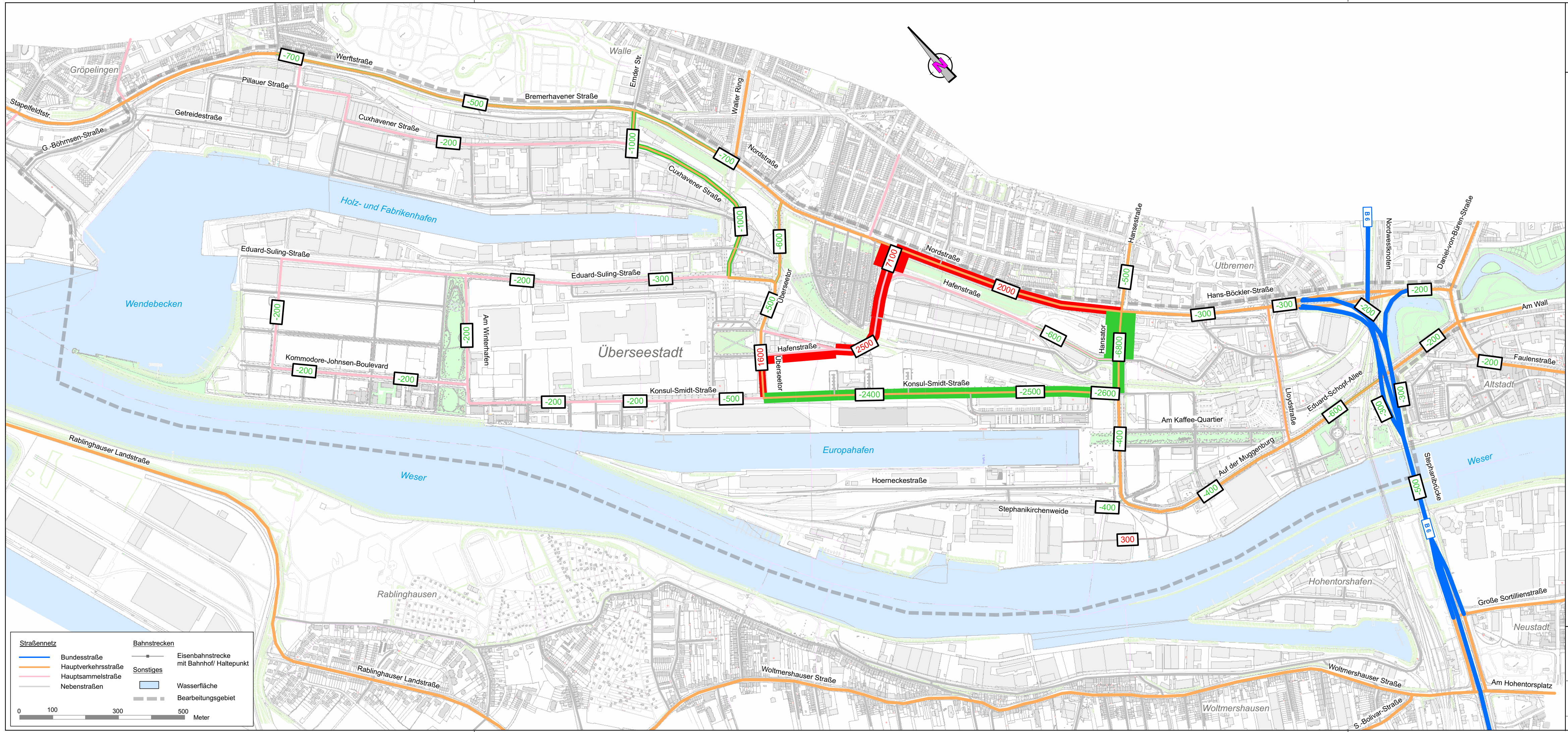
Abbildung 10

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH





Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Basisszenario

- 1400 Belastungsabnahme
- 1700 Belastungszunahme

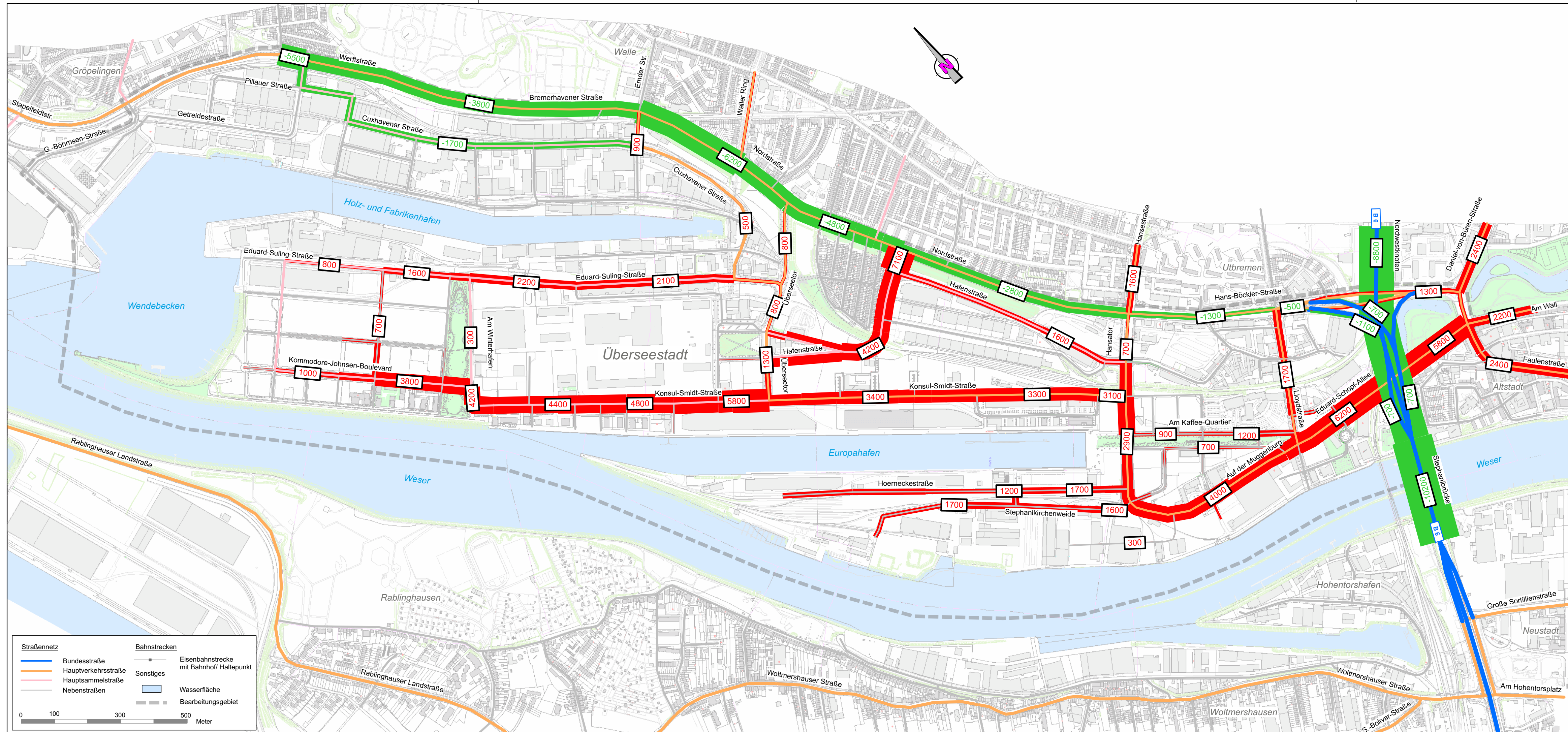
Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})

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

Abbildung 11

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

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
 VCDB



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario und Analyse

- █ -1400 Belastungsabnahme
- █ 1700 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})

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

Abbildung 12

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

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
 VCDB

Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges

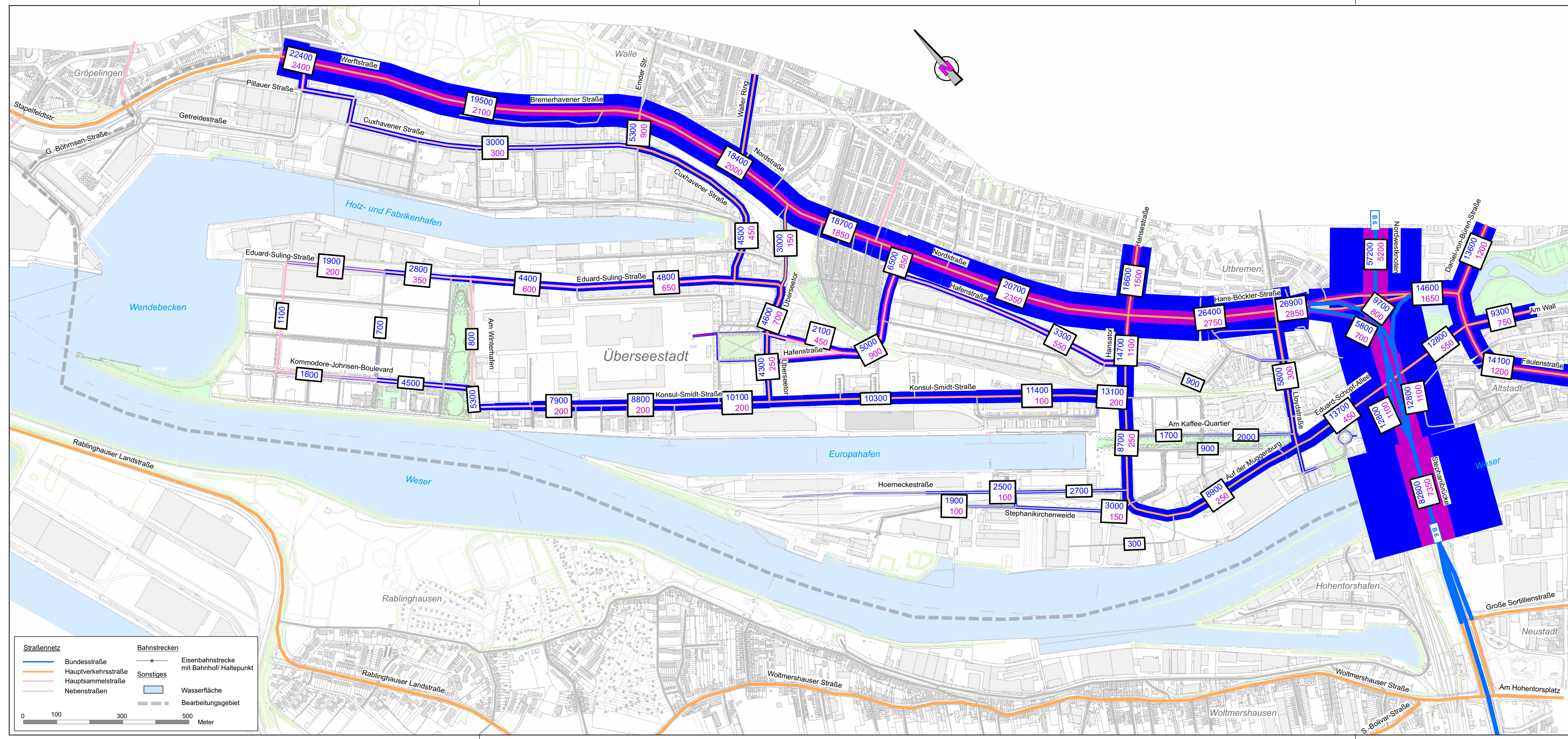
Wasserfläche

- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

Kfz- und Schwerverkehrsmengen Übergangsszenario 2030

Angaben in $\frac{\text{Kfz}}{24 \text{ h}}$ (DTV Mo-Fr) / $\frac{\text{SV}}{24 \text{ h}}$ (SV-Balken 4-fach überhöht dargestellt)



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

Abbildung 13

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



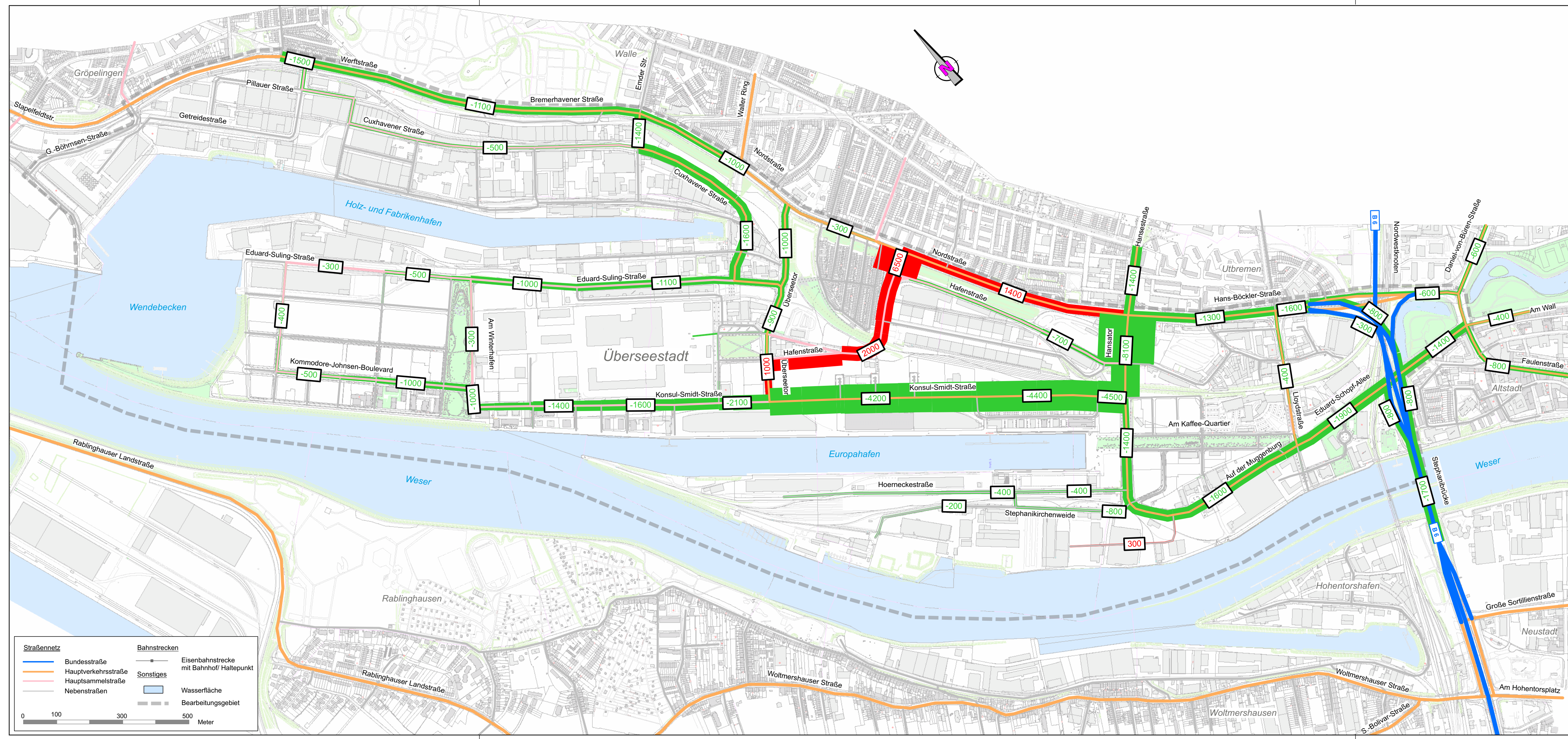
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Basisszenario

- 1400 Belastungsabnahme
- 1700 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV Mo-Fr)



Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

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

Abbildung 14

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



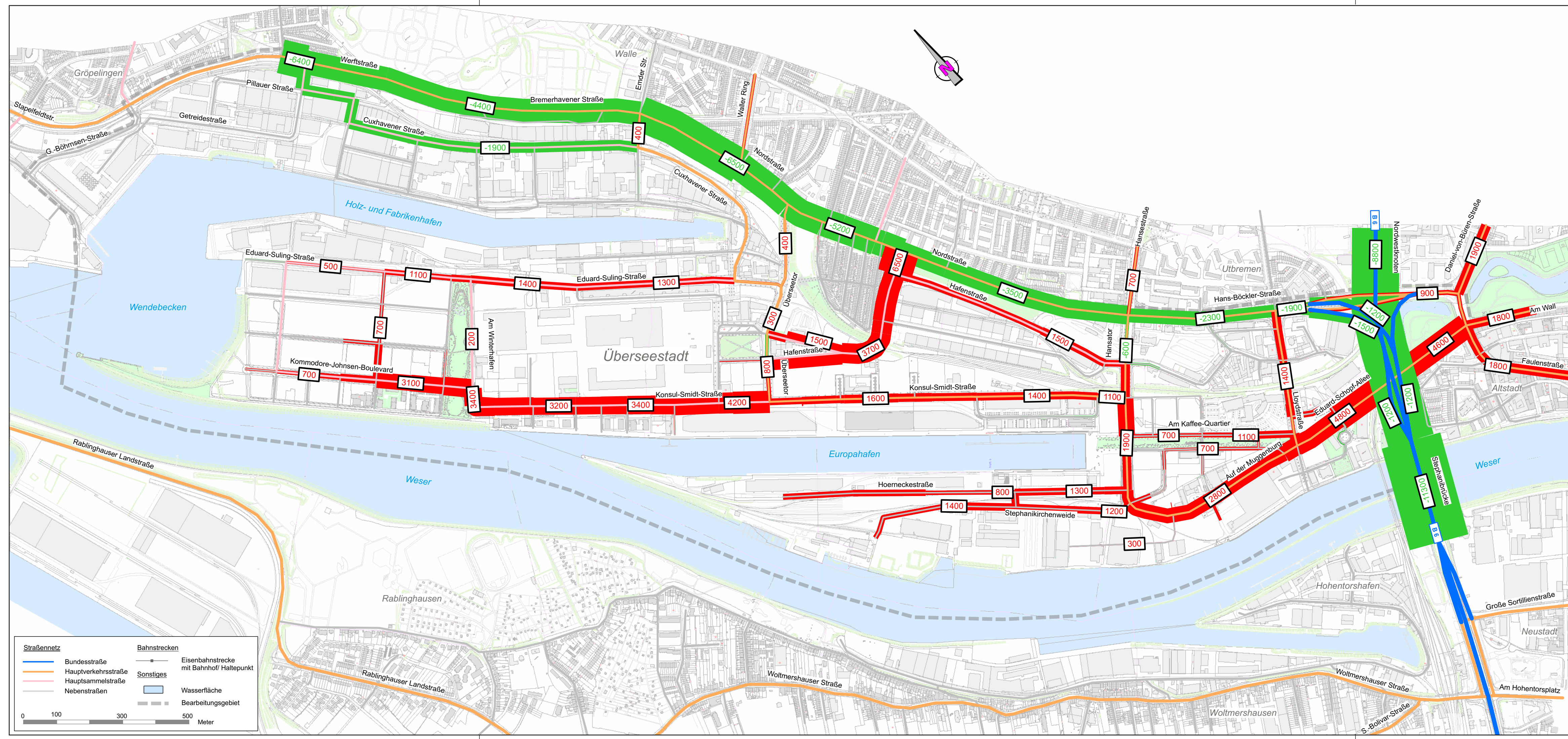
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Analyse

- 1400 Belastungsabnahme
- 1700 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})



Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

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

Abbildung 15

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

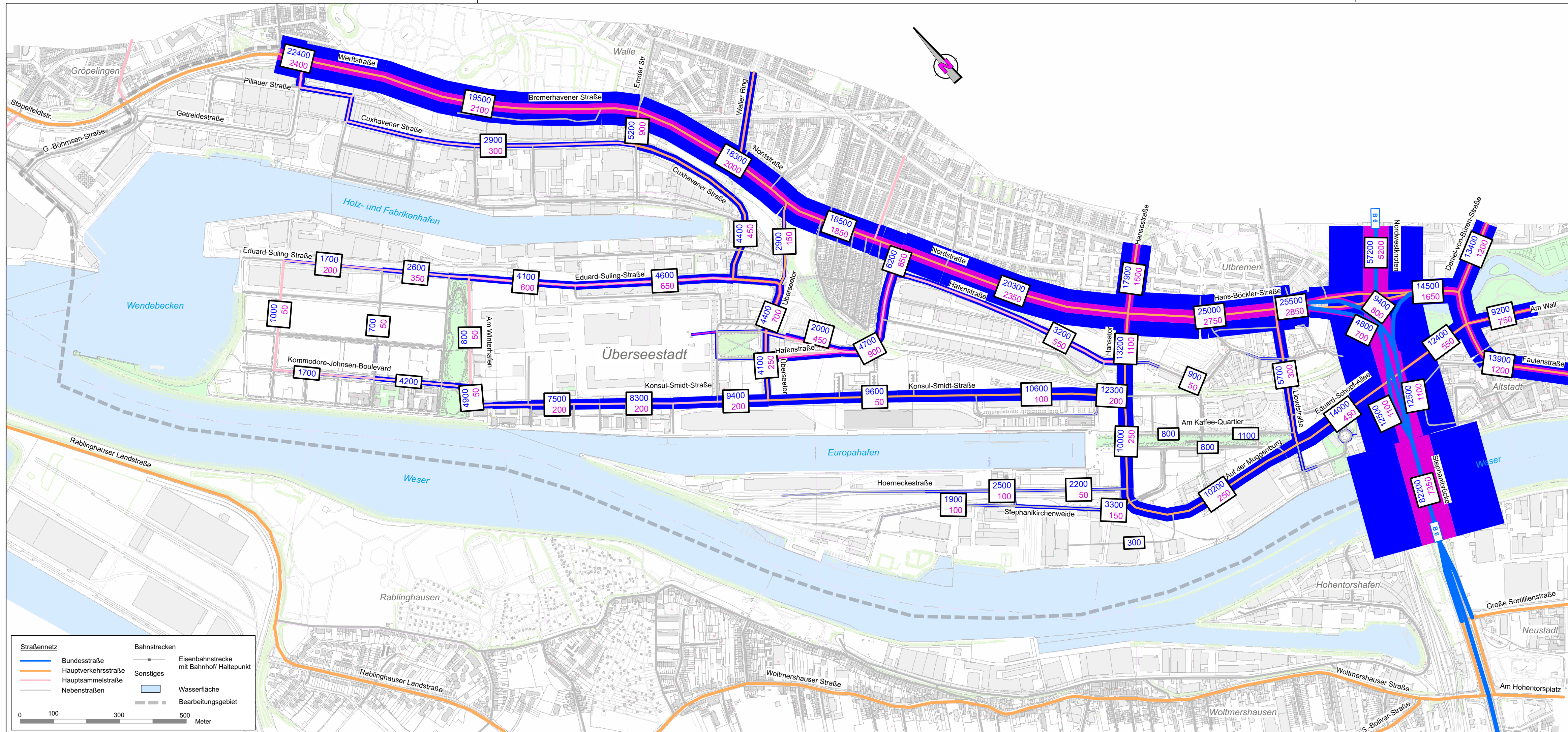


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Kfz- und Schwerverkehrsmengen
Innovationszenario 2030

Angaben in $\frac{\text{Kfz/24h}}{\text{SV/24h}}$ (DTV_{Mo-Fr})
(SV-Balken 4-fach überhöht dargestellt)



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

Abbildung 16

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



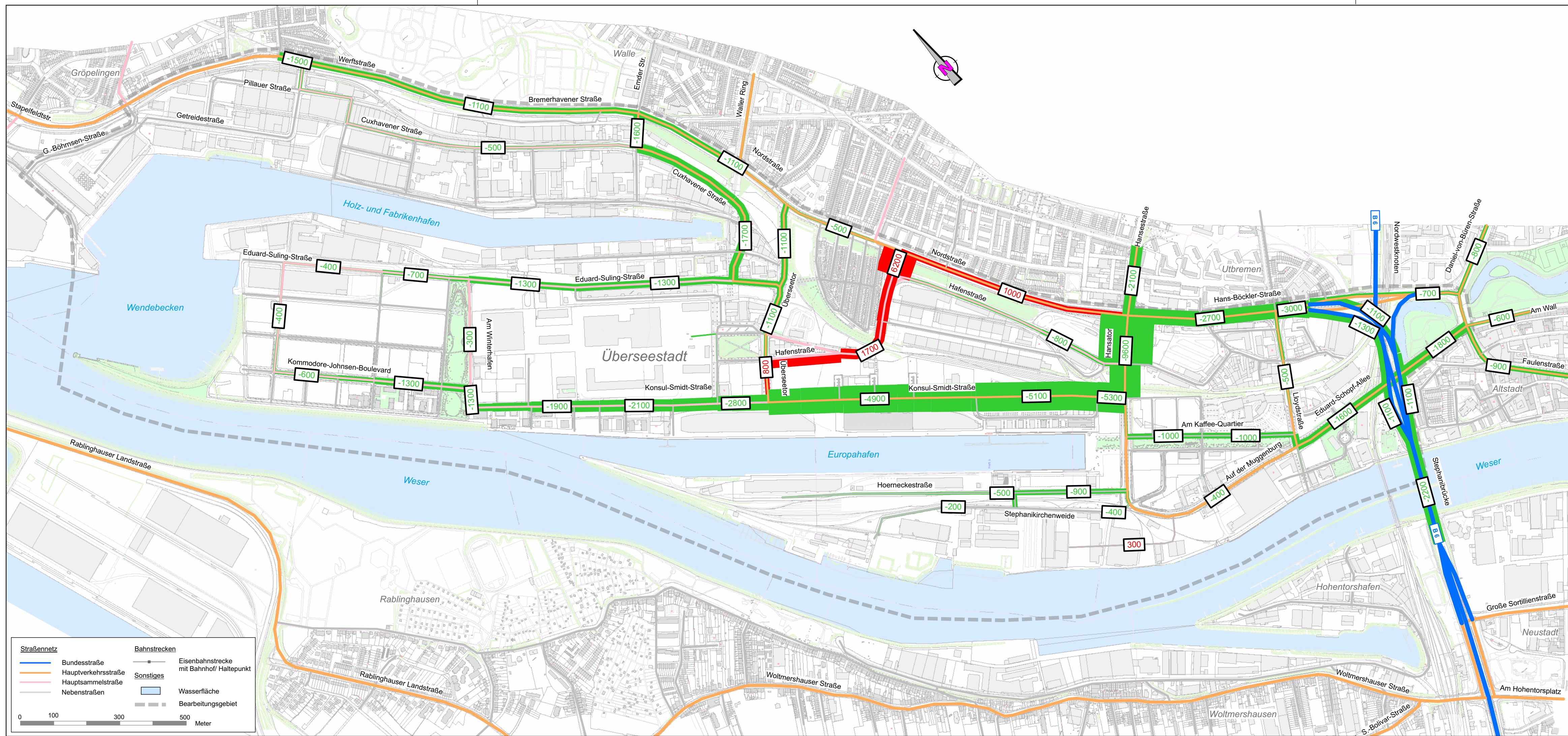
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario und Basisszenario

- 1400 Belastungsabnahme
- 1700 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{Mo-Fr})



Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

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

Abbildung 17

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



**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

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

Abbildung 19

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

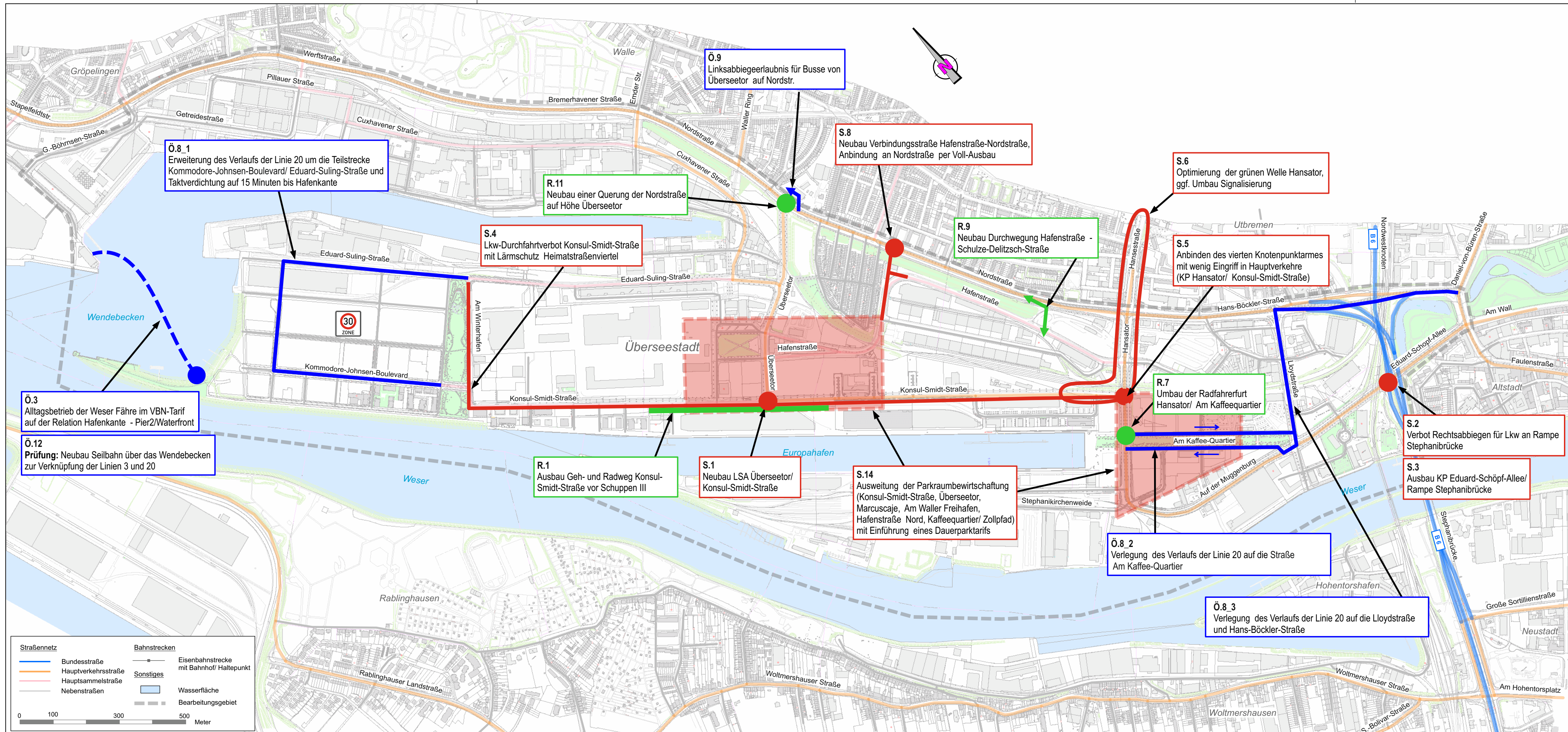


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des

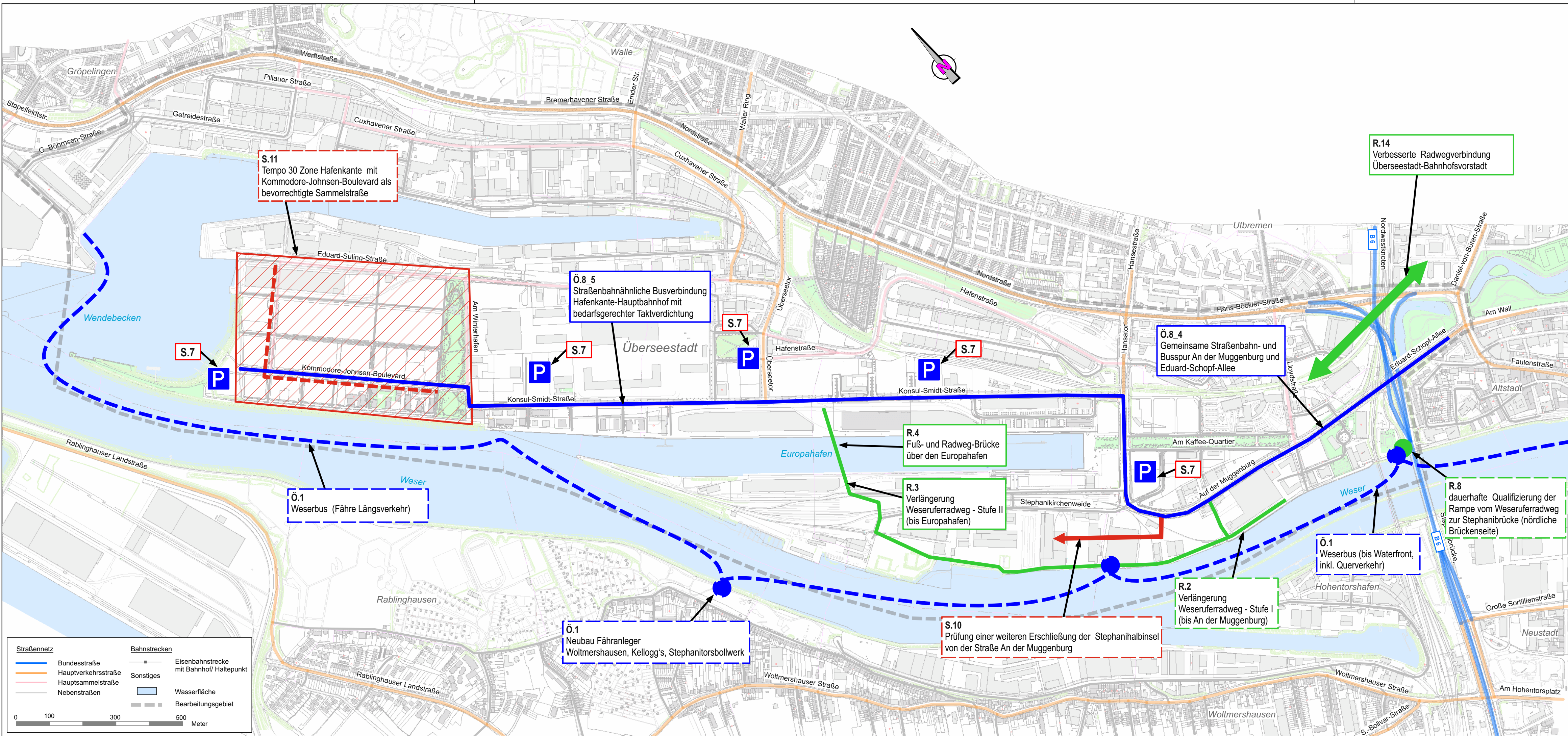


Handlungskonzept - Mittelfristige Maßnahmen

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

Erläuterung der Maßnahme:

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



Strasßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

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

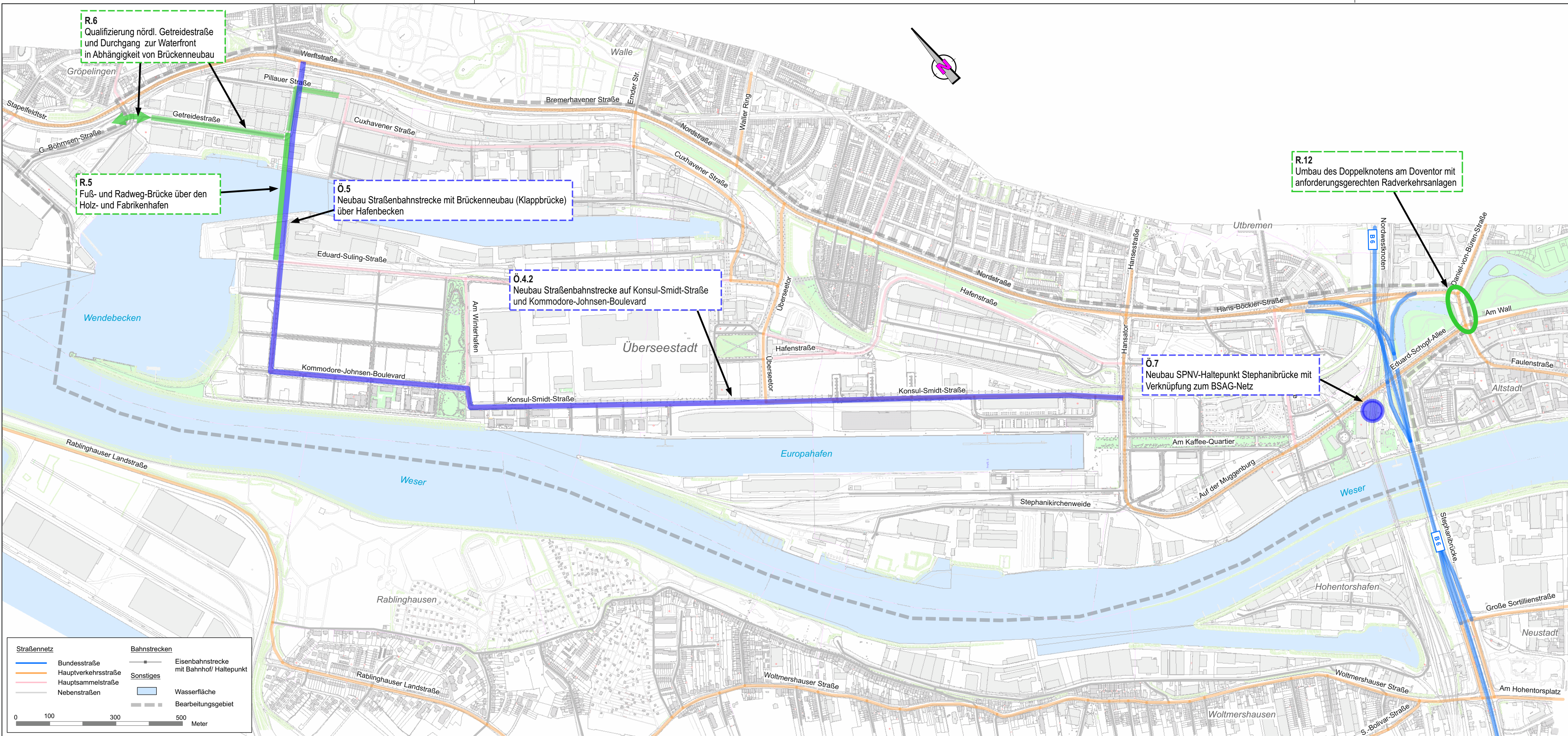
Abbildung 20

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH





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

Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges
- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

IVAS
VCDB

Bearbeitungsstand: August 2017 900_Abb19-21_Maßnahmen.des