

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

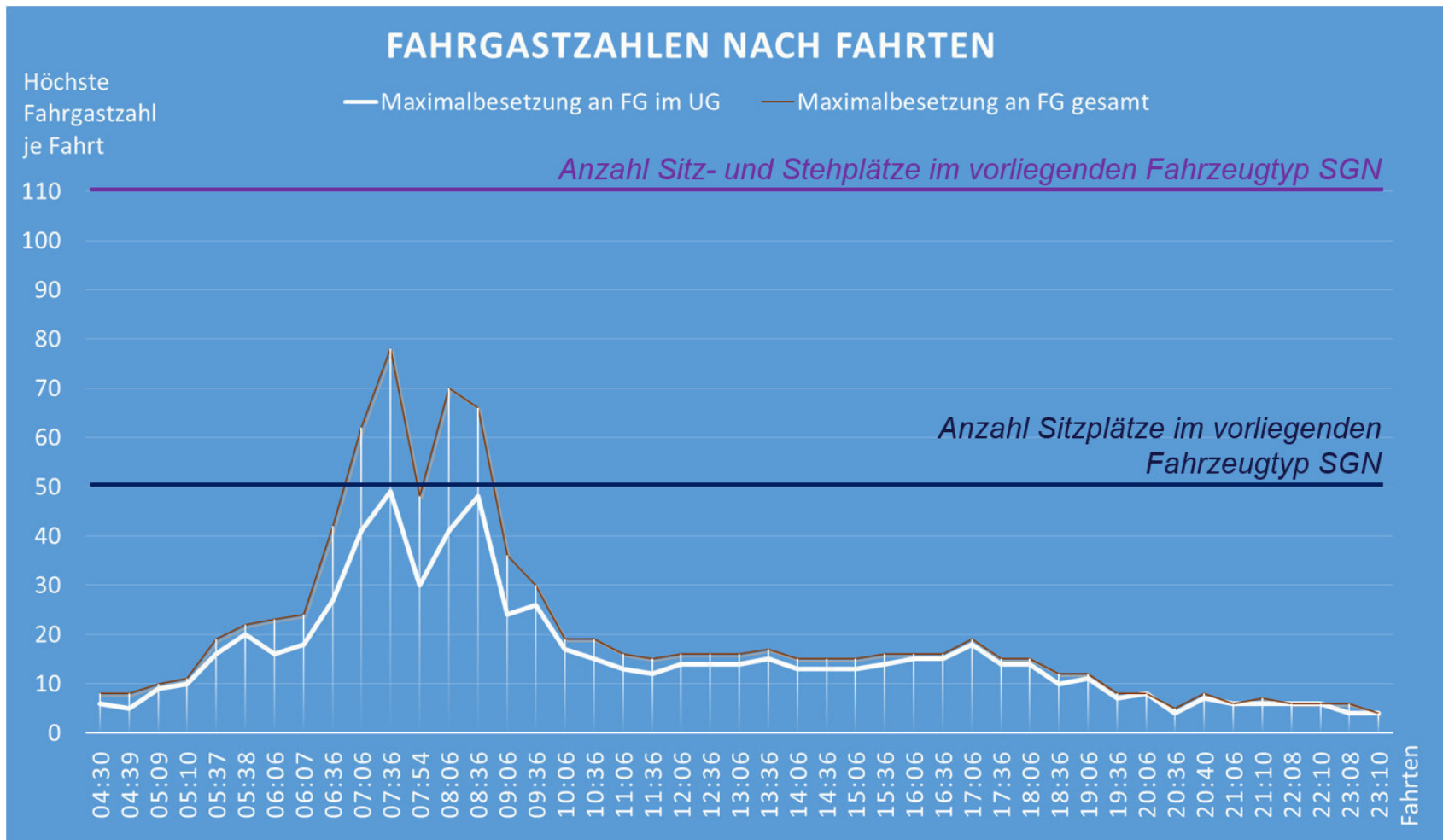
Das Ergebnisdiagramm für die Linie 20 legt die Maximalbesetzung pro Fahrt zum einen anhand der höchsten Fahrgastzahl im Untersuchungsgebiet sowie ergänzend für den gesamten Linienvverlauf (auch außerhalb der Überseestadt) dar.

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)

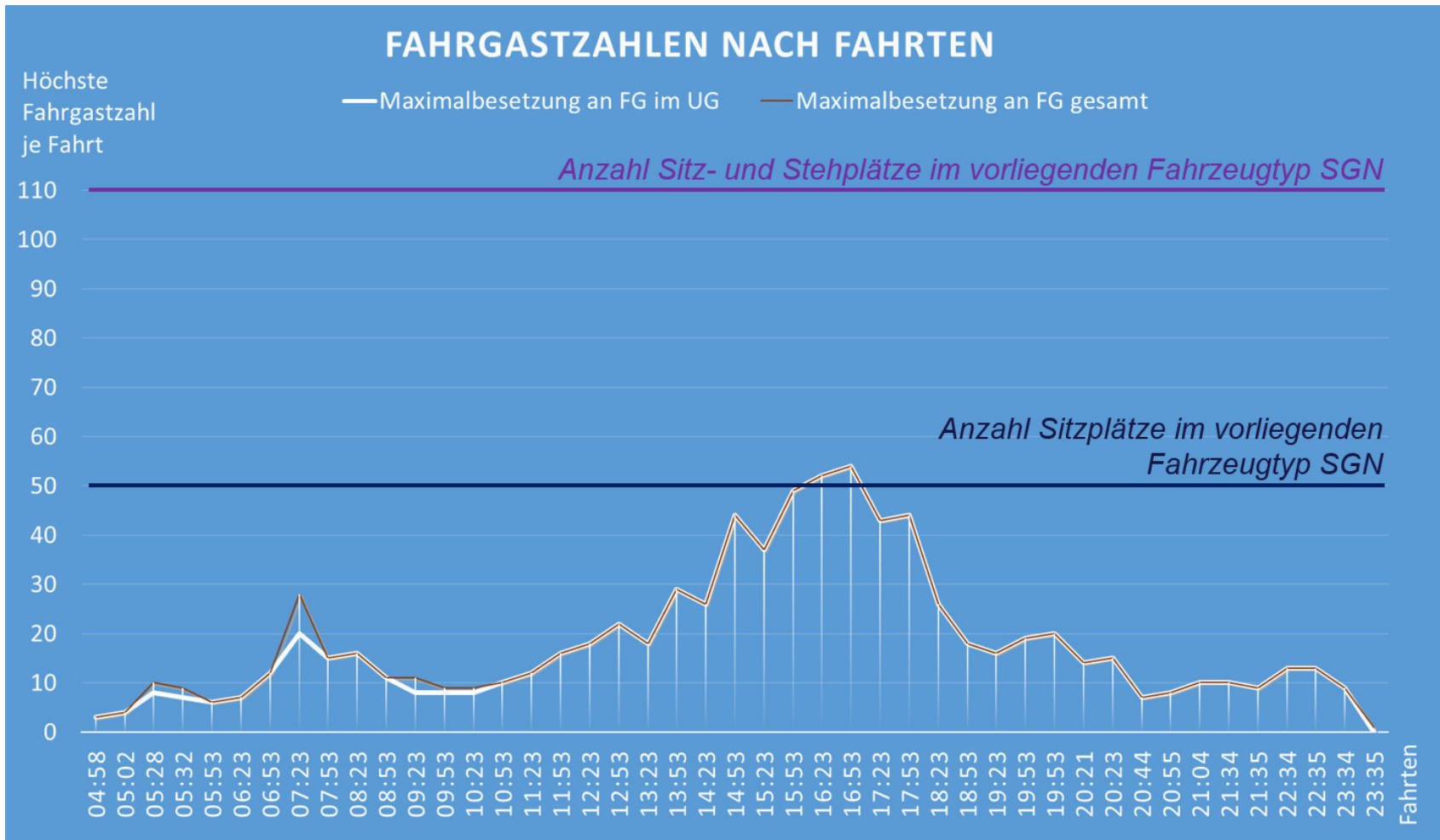
Richtung Hohweg



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

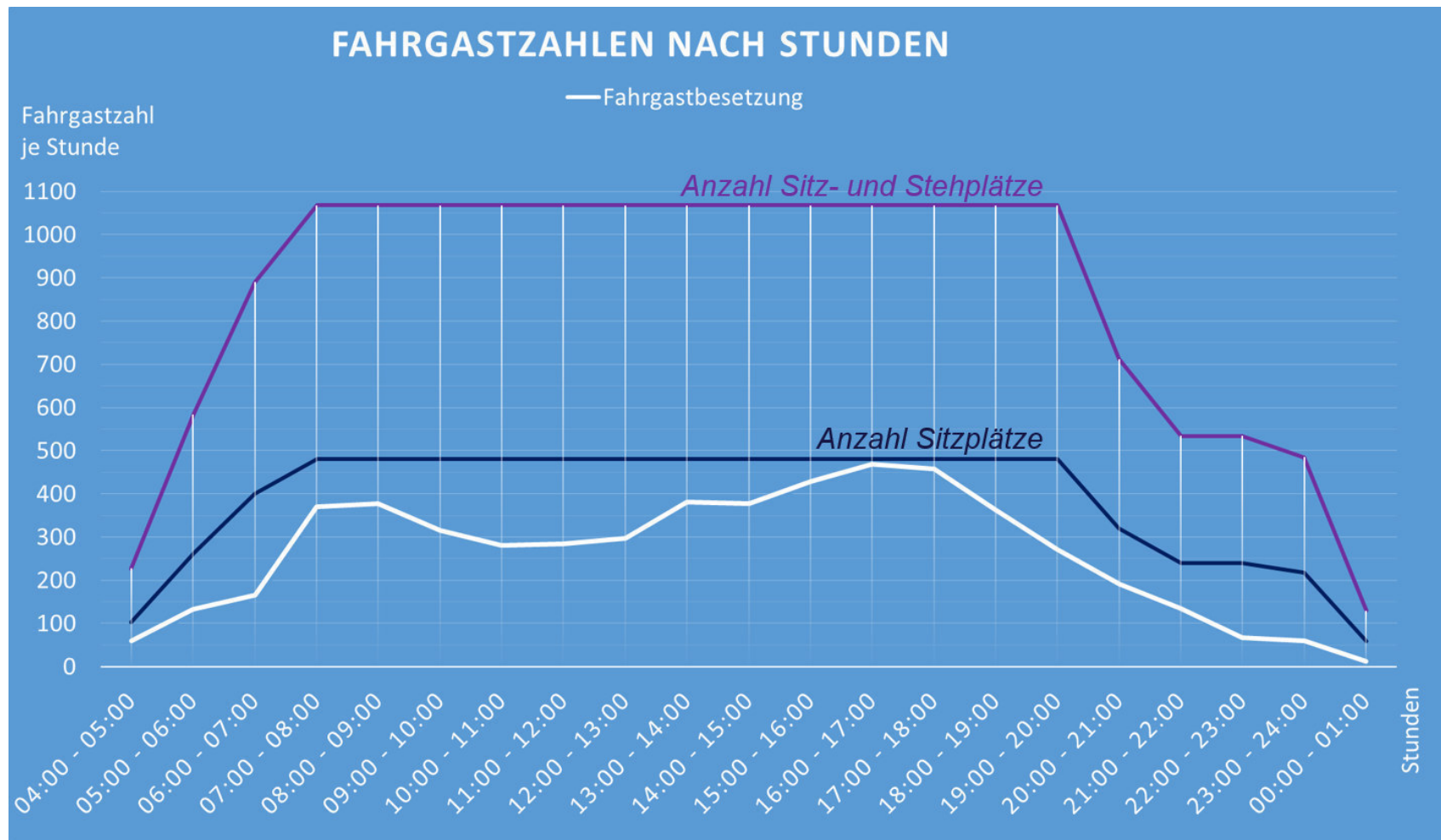
Für die Darstellung der Fahrgastbesetzung auf der Straßenbahnlinie 3 wurden die einzelnen Linienfahrten nach Stunden zusammengefasst. Die Werte beziehen sich jeweils auf die Haltestelle Konsul-Smidt-Straße im Untersuchungsgebiet.

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)

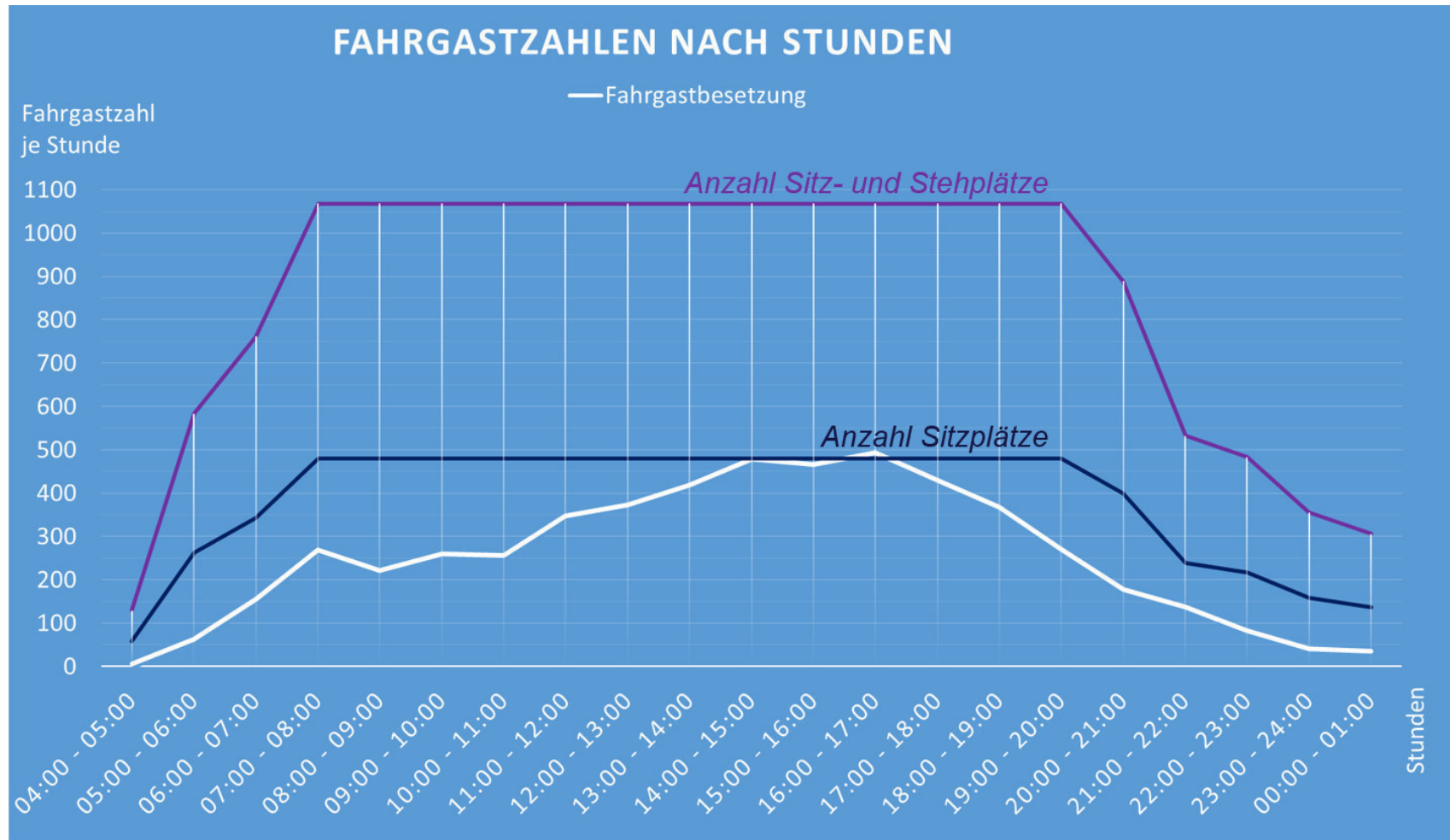
Haltestelle Konsul-Smidt-Straße (Richtung Weserwehr)



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?

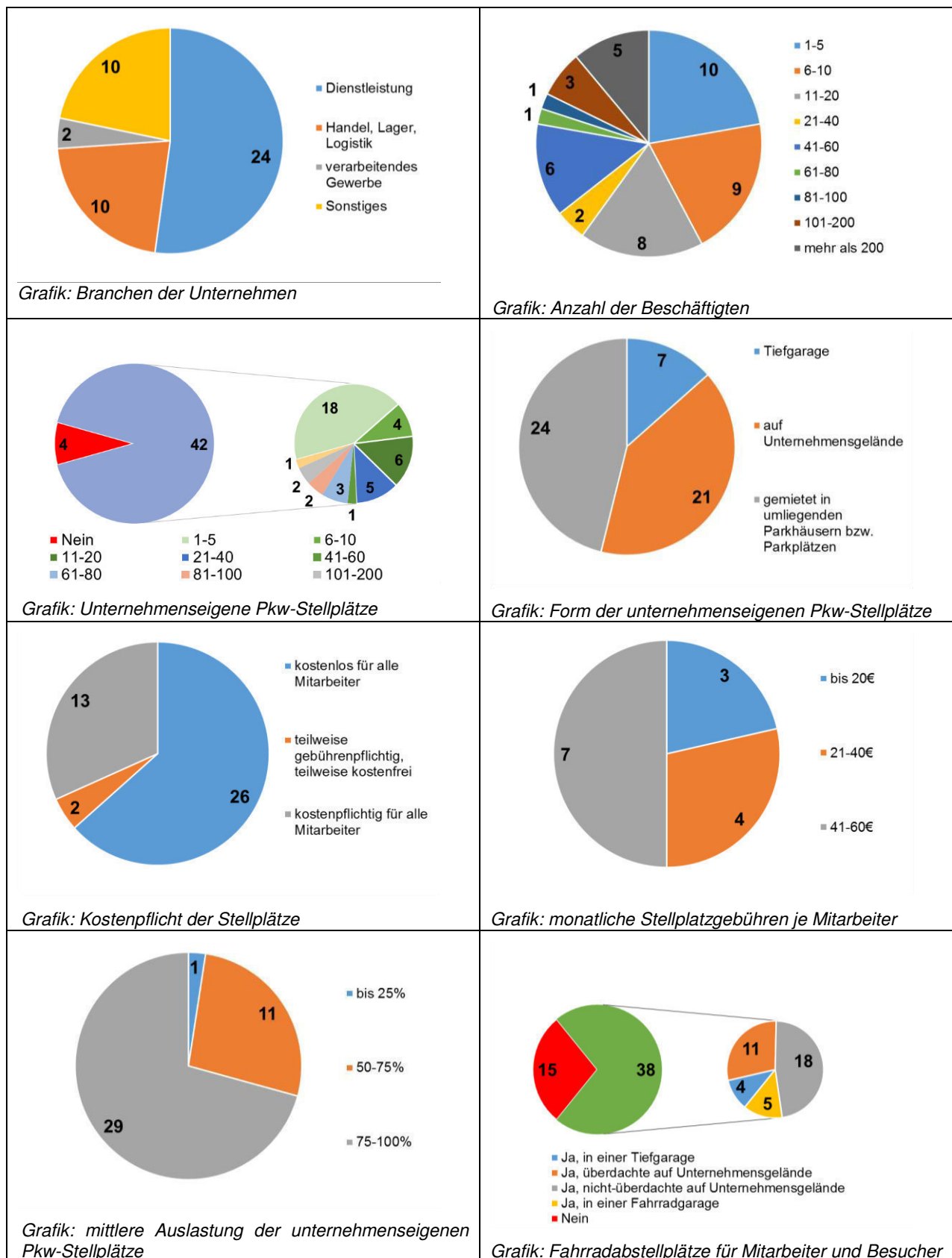
- Ja
- Nein

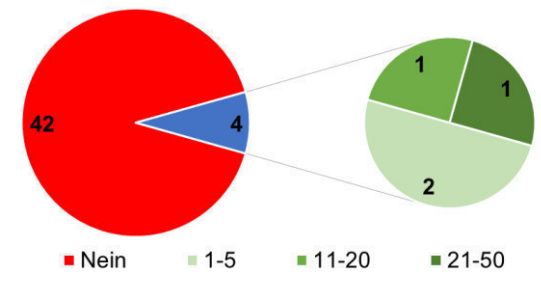
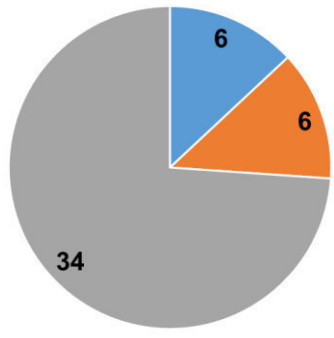
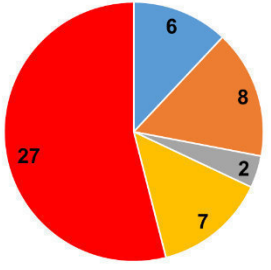
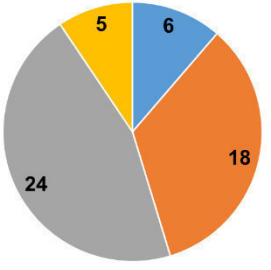
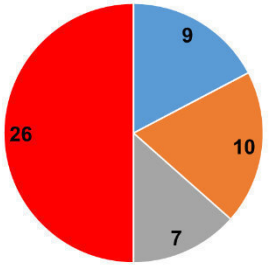
III.8) Ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement lebt auch vom Engagement der am Standort ansässigen Firmen. In welcher Form können Sie sich eine Unterstützung eines solchen Angebotes durch Ihr Unternehmen vorstellen (Mehrfachnennungen möglich)?

- 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: Fahräder 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> Ja: 3 Nein: 43</p>	<p><i>Grafik: Arbeitszeitmodelle</i></p> <p><i>Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements:</i> 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?

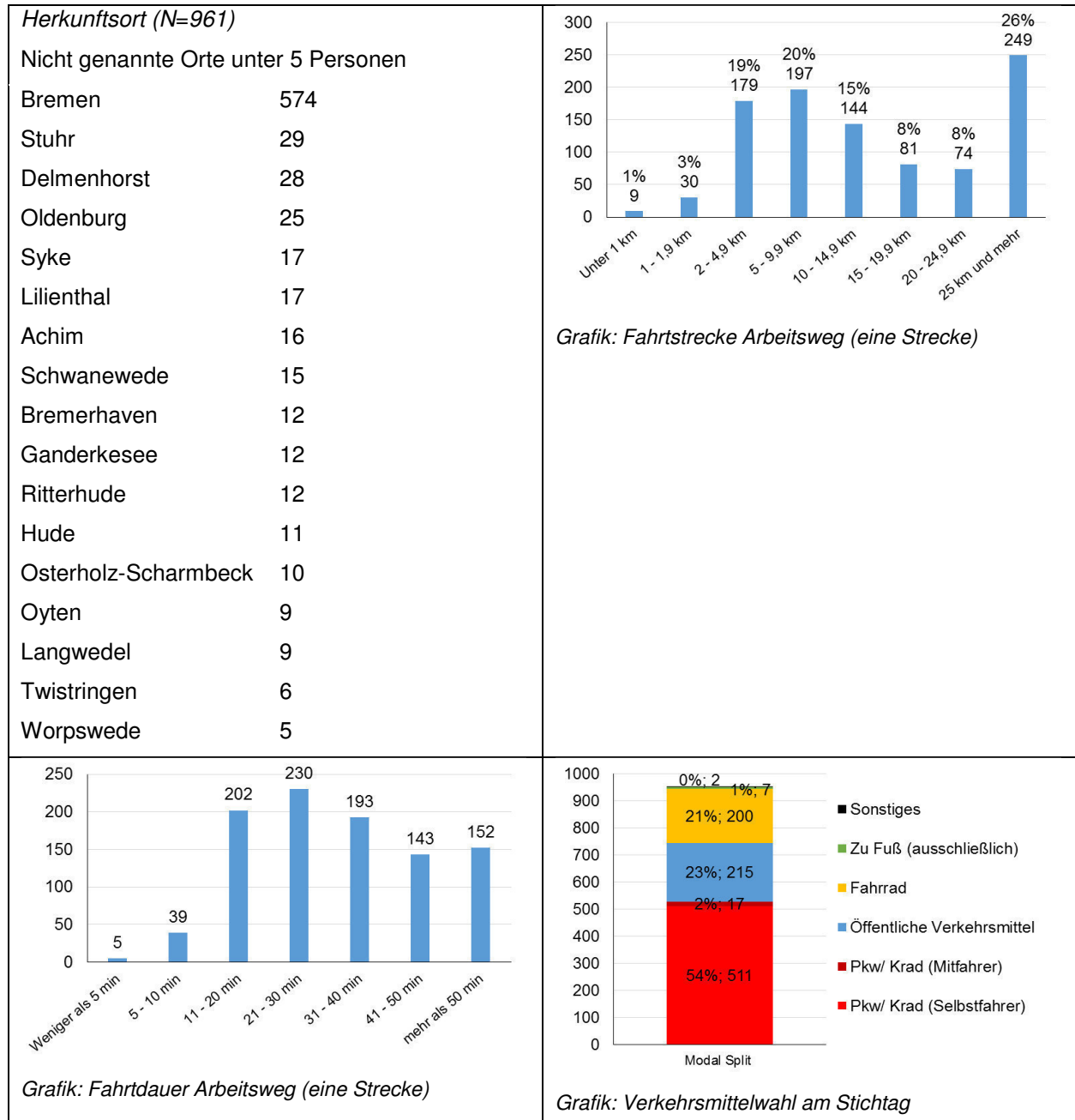
- Sehr gut
- Gut
- Mittel
- Schlecht
- Sehr schlecht

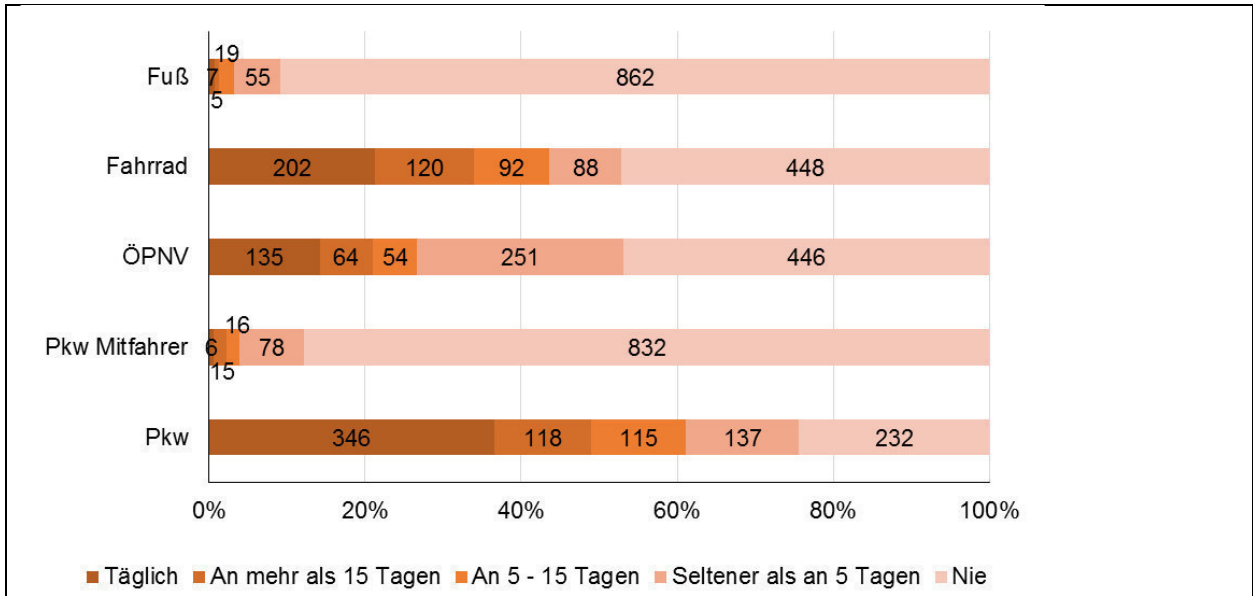


D3. Welche Voraussetzungen müssten aus Ihrer Sicht geschaffen werden, um die Nutzung des Fahrrades oder des öffentlichen Nahverkehrs für den Weg zur Arbeit attraktiver zu machen? Hier können Sie konkrete Verbesserungshinweise für die Überseestadt angeben.

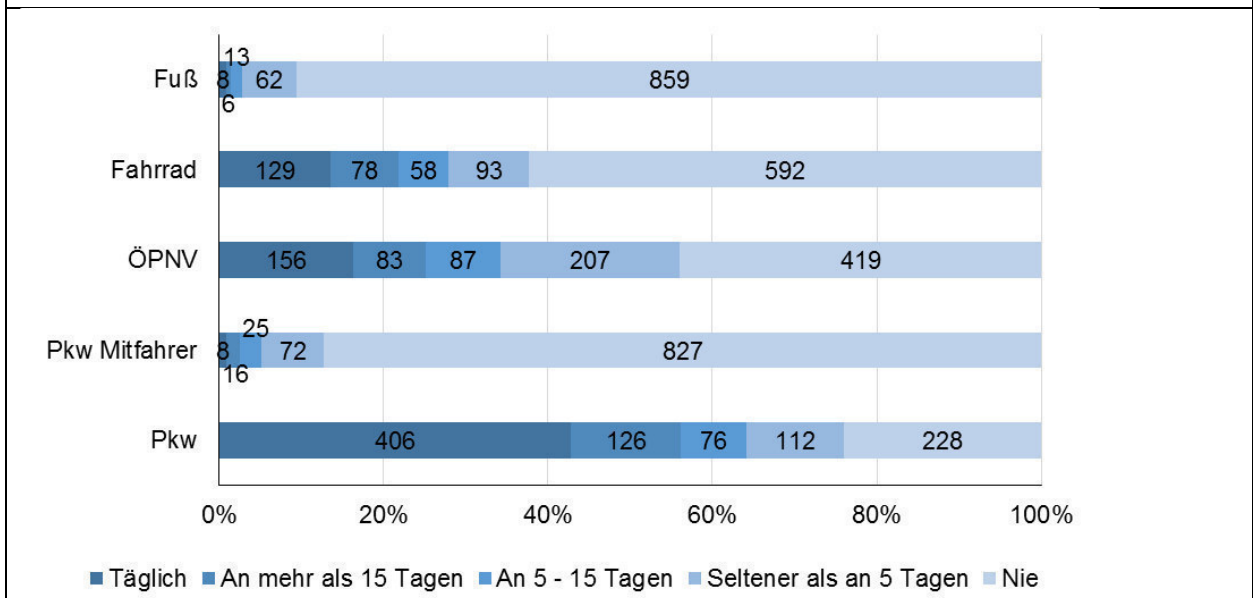
Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts sollen im ersten Quartal des Jahres 2017 zusammengestellt werden.

Anlage 5: Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

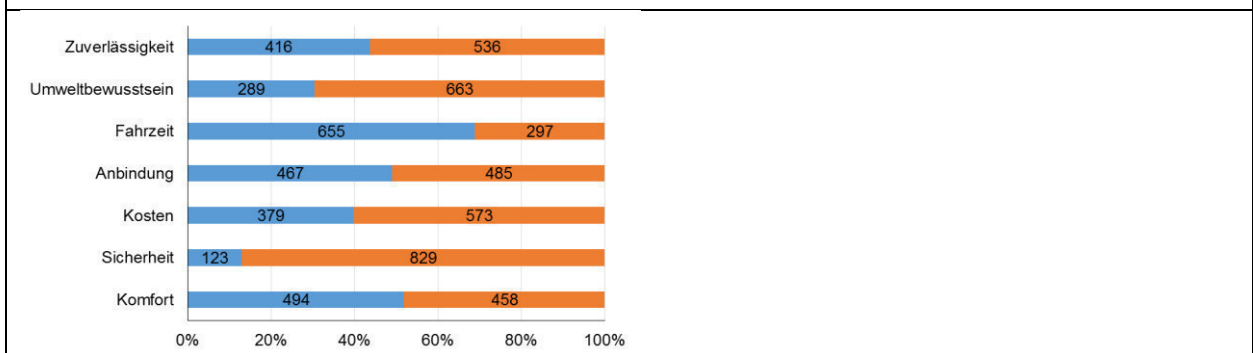




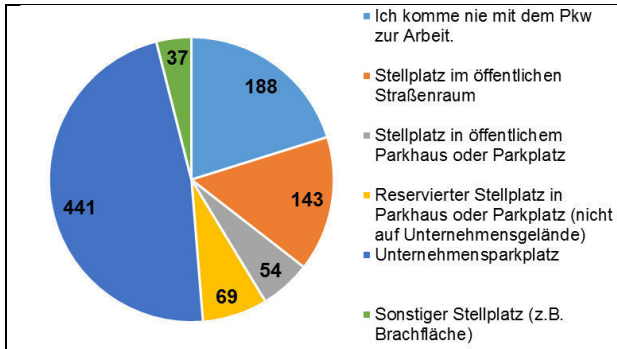
Grafik: übliche Verkehrsmittelnutzung Sommerhalbjahr



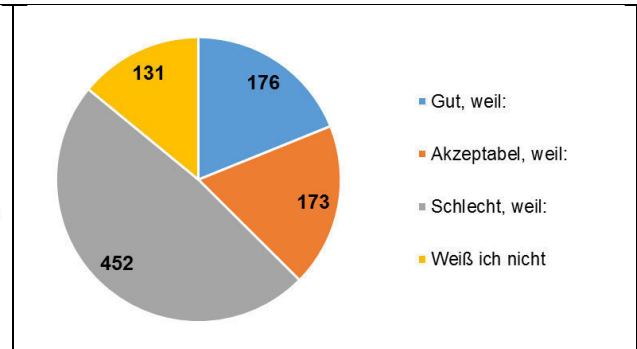
Grafik: übliche Verkehrsmittelnutzung Winterhalbjahr



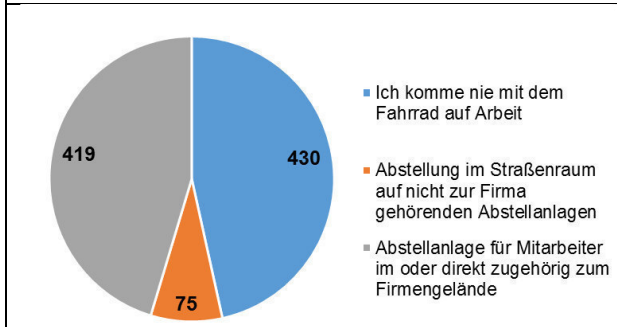
Grafik: Gründe für Verkehrsmittelwahl



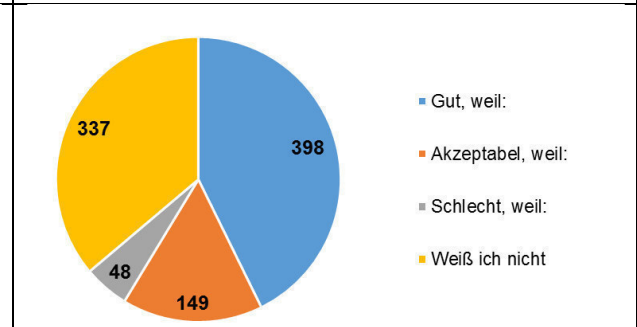
Grafik: Pkw-Stellplatz am Arbeitsort



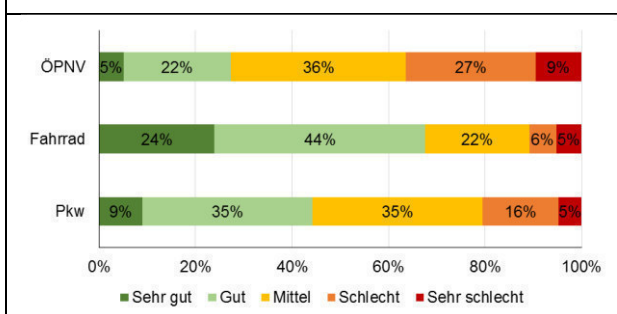
Grafik: Einschätzung der Pkw-Stellplatzsituation am Arbeitsort



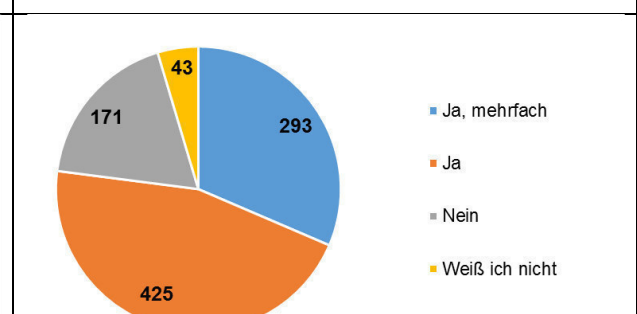
Grafik: Fahrradstellplatz am Arbeitsort



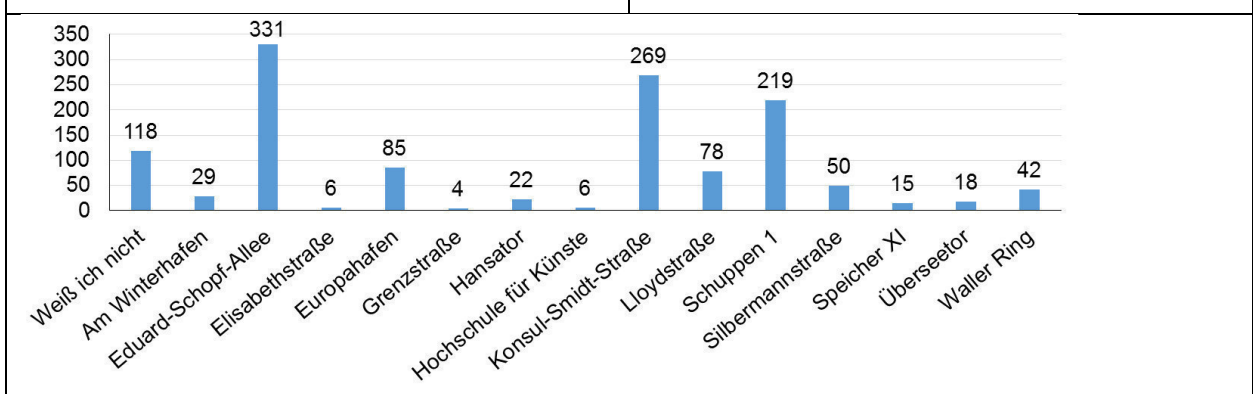
Grafik: Einschätzung der Fahrradstellplatzsituation am Arbeitsort



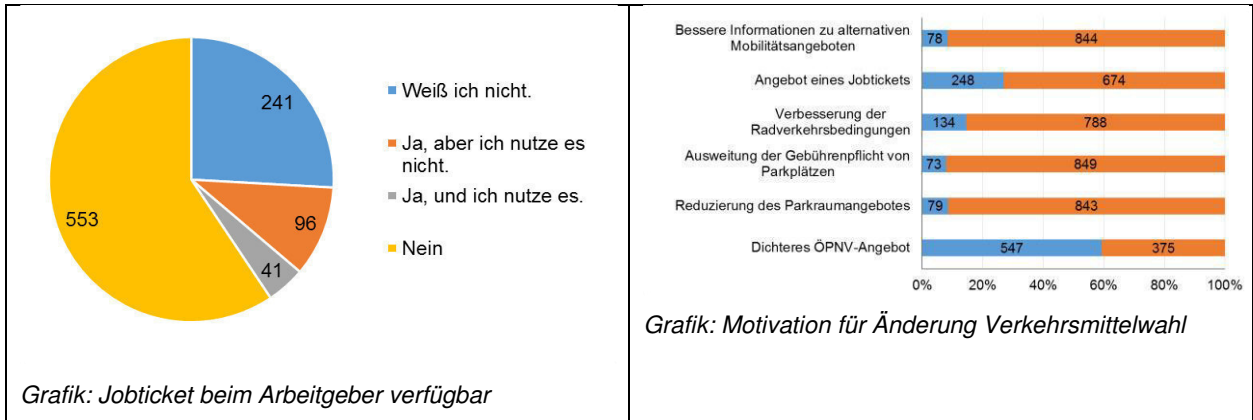
Grafik: Einschätzung der generellen Erreichbarkeit der Überseeestadt mit ...



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)



3. Weg:

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

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5. Weg:

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

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Weg:

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

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Wo befand sich das Ziel (Adresse oder markanter Punkt)

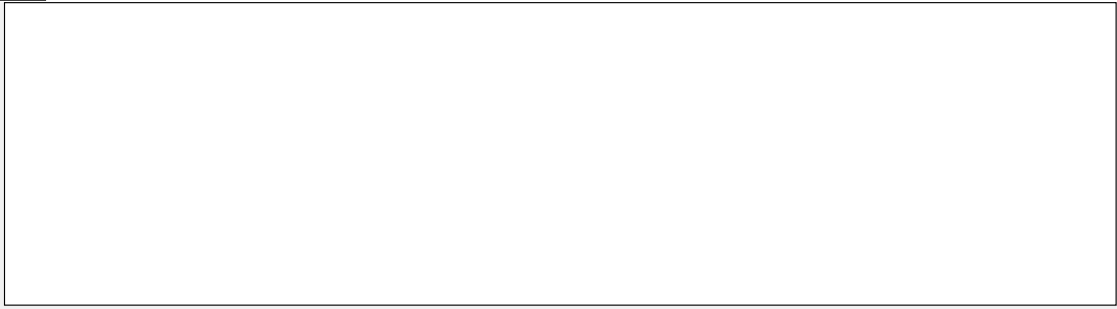
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Fahrtstrecke (Schätzung in km)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

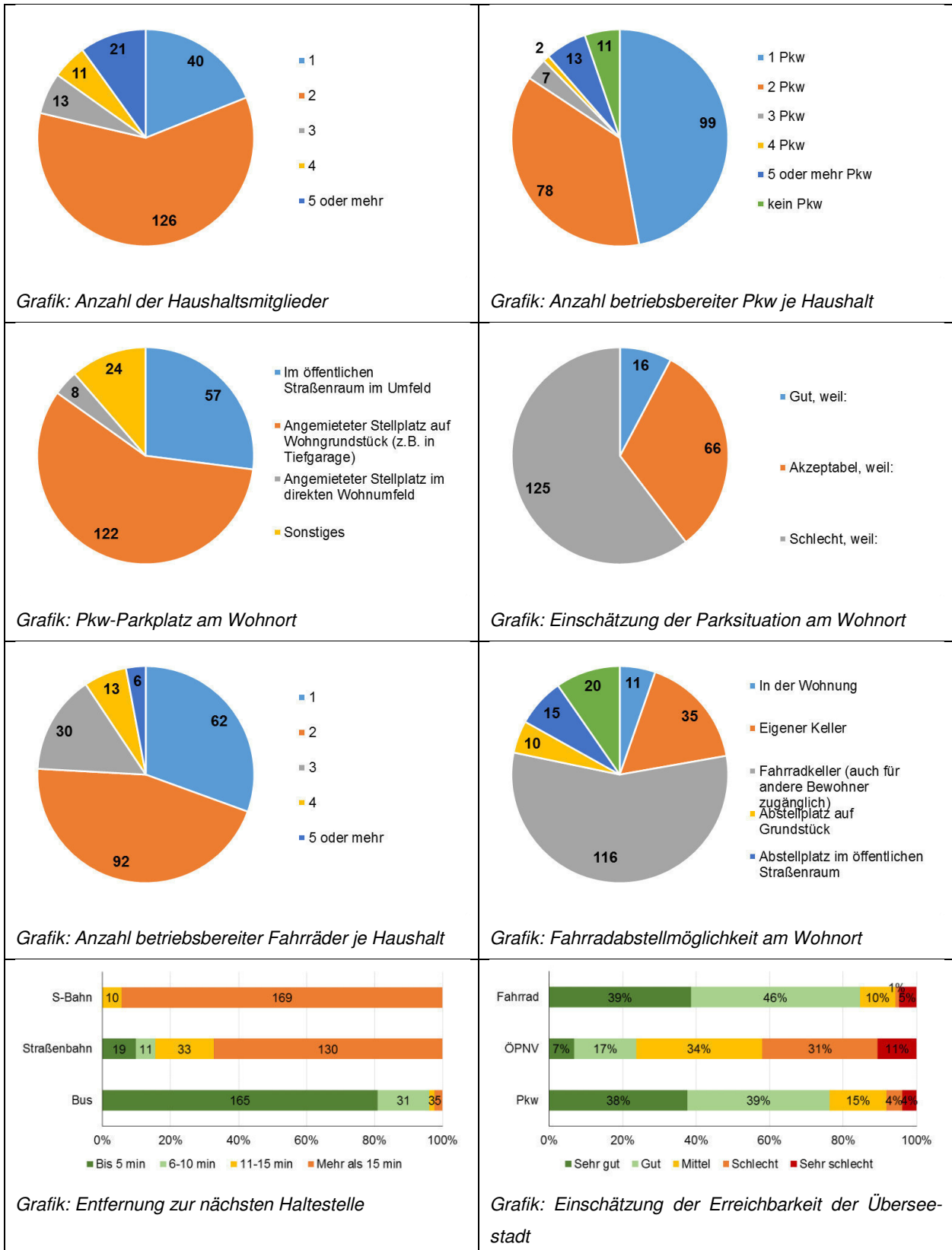
B4. Welche Gründe bewegen Sie (älteste Person) allgemein zu Ihrer Verkehrsmittelwahl (Mehrfachnennungen möglich)?

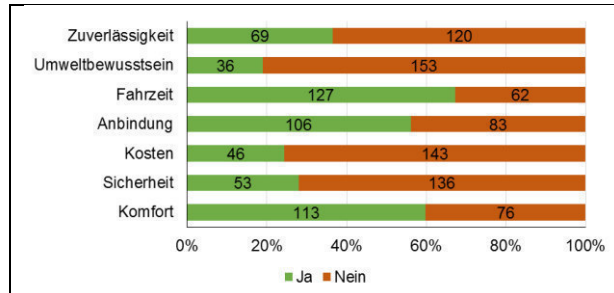
- Komfort
- Sicherheit
- Kosten
- Anbindung
- Fahrzeit
- Umweltbewusstsein
- Zuverlässigkeit



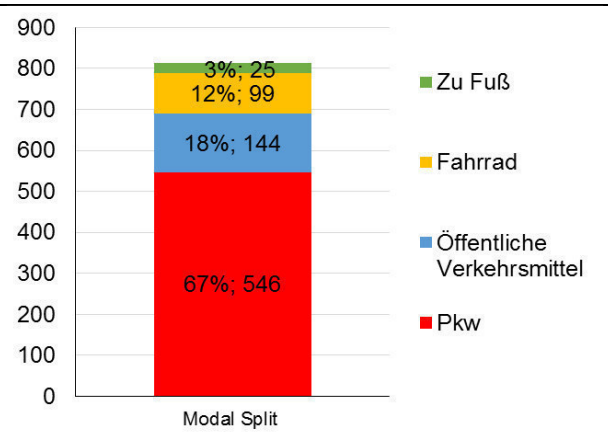
Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Die Ergebnisse des Verkehrskonzepts sollen bis zum Ende des Jahres 2016 zusammengestellt werden.

Anlage 7: Ergebnisse der Bewohnerbefragung

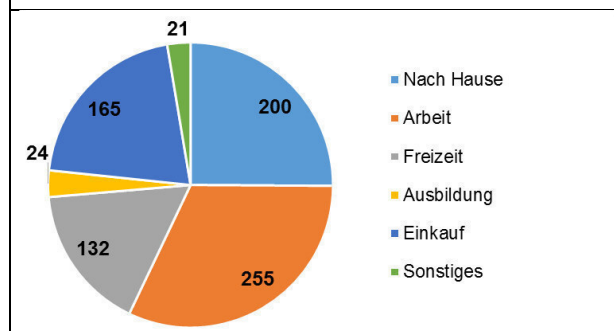




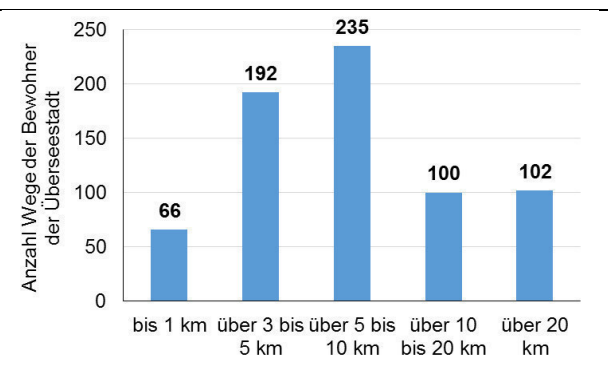
Grafik: Gründe für Verkehrsmittelwahl



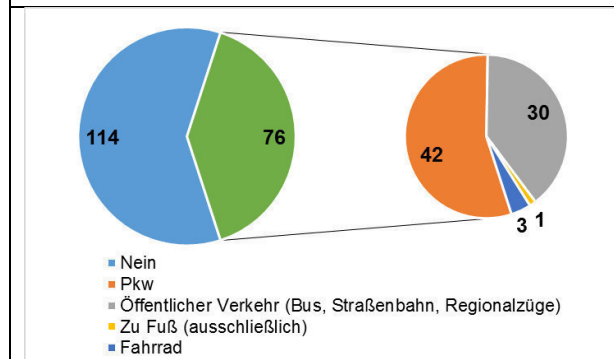
Grafik: Verkehrsmittelwahl der Bewohner (alle Wege)



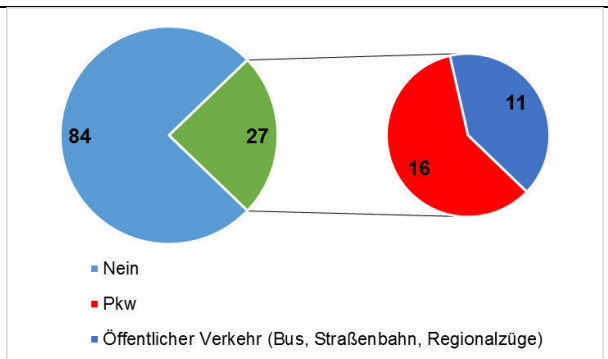
Grafik: Zwecke der Wege



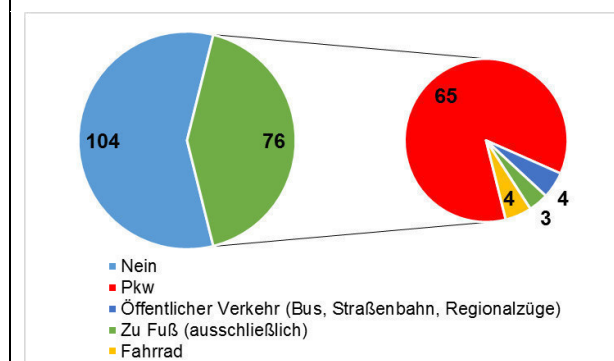
Grafik: Länge der Wege der Bewohner der Überseestadt



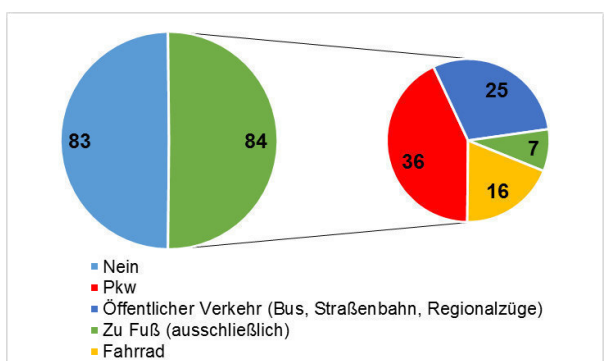
Arbeitswege



Ausbildungswege

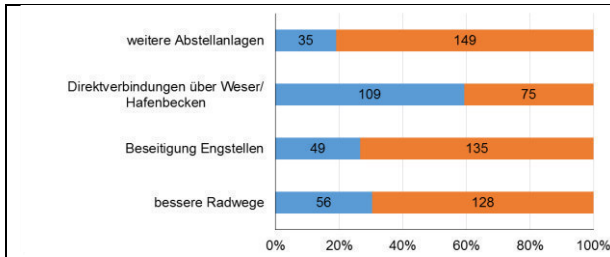


Einkaufswege

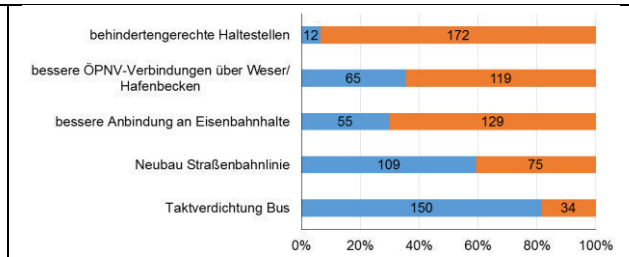


Freizeitwege

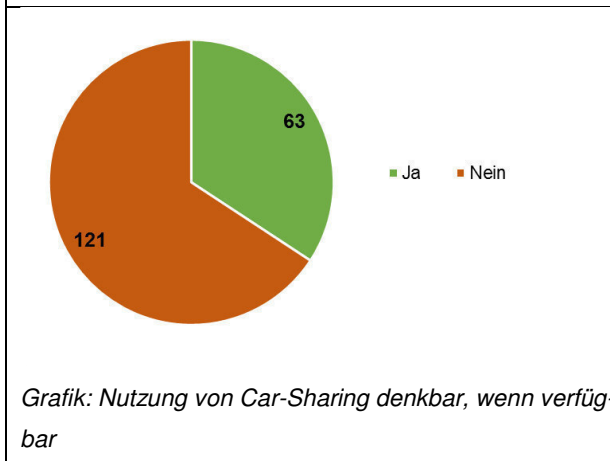
Grafik: Nutzung eines anderen Verkehrsmittels im Winter



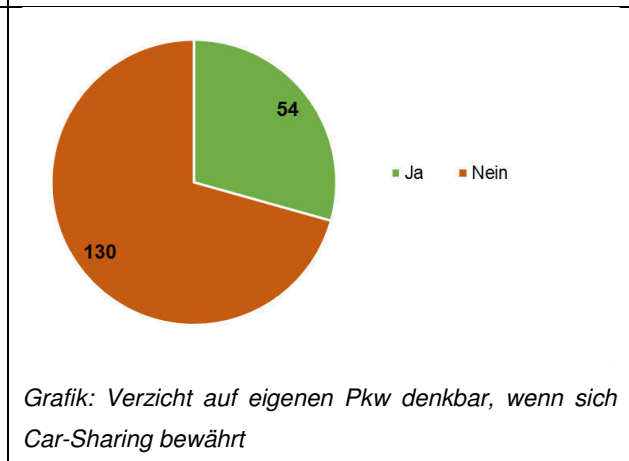
Grafik: Anreize zur häufigeren Nutzung des Fahrrades



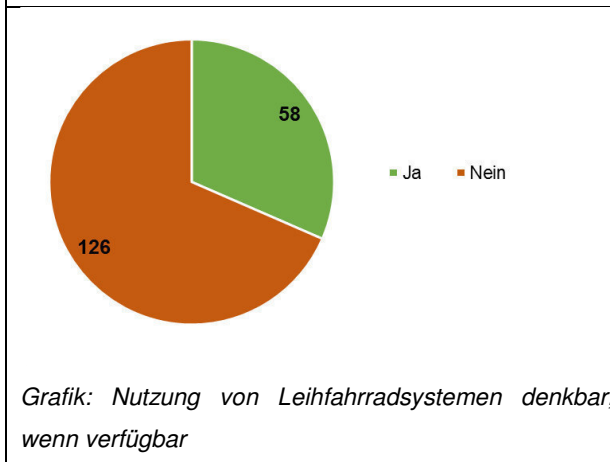
Grafik: Anreize zur häufigeren Nutzung des ÖPNV



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>Nr. 7</p>	<p>Maßnahmentitel</p> <p>Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen III</p>
<p>Lage im Untersuchungsgebiet</p>  <p>www.openstreetmap.org</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="width: 50%; padding: 2px;">Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td style="width: 50%; 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="width: 50%; padding: 2px;">Kostenart</td> <td style="width: 50%; padding: 2px;">Kosten (Netto, T€)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Investitionskosten</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">1000</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung)</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">70</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenklasse</td> <td style="text-align: right; 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="width: 10%; padding: 2px;">Kostenklasse</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="padding: 2px;">5</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: orange;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">4</td> <td style="background-color: orange;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2</td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></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;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"></td> <td colspan="5" style="padding: 2px;">Wirkungsklasse</td> <td style="padding: 2px;"></td> </tr> </table>	Kostenklasse							5							4							3							2							1								I	II	III	IV	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																																																																					
	Wirkungsklasse																																																																									

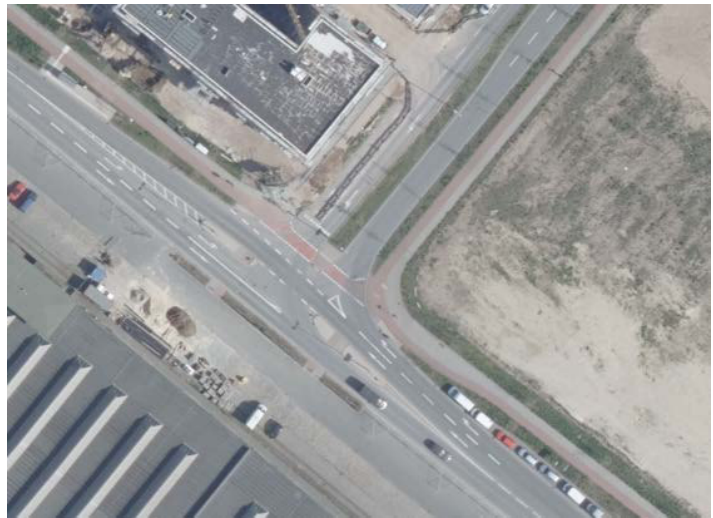
Weitere Kriterien
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="color: red;">Hier werden möglicherweise bestehende Zielkonflikte beschrieben, also wenn eine Maßnahme einem der städtischen Ziele der Verkehrsplanung widerspricht)
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="color: red;">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"> <li style="color: red;">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"> <li style="color: red;">Hier werden möglicherweise bestehende Umsetzungshemmnisse der Maßnahme beschrieben.

Priorität (Grad der Zielerreichung)
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> <p style="color: red; font-weight: bold; transform: rotate(-10deg); position: absolute; top: -20px; left: 50px;">Einschätzung der Maßnahmenpriorität</p>

Umsetzungshorizont
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> <p style="color: red; font-weight: bold; transform: rotate(-10deg); position: absolute; top: -20px; left: 50px;">Empfohlener/ angestrebter Umsetzungshorizont</p>

Aufnahme der Maßnahme im Szenario
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> Basis Optimierung Übergang Innovation keine Aufnahme </div> <p style="color: red; font-weight: bold; transform: rotate(-10deg); position: absolute; top: -20px; left: 50px;">Angabe in welchen Szenarien die Maßnahme bei der Wirkungsanalyse berücksichtigt wurde</p>

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

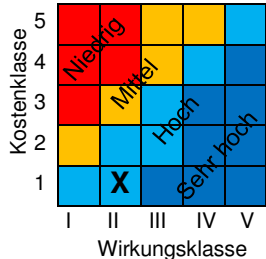


Handlungsbedarf

- 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	<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 	
Kostenart	Kosten [brutto in T€]									
Investitionskosten	150									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	13									
		Kostenklasse: 1								

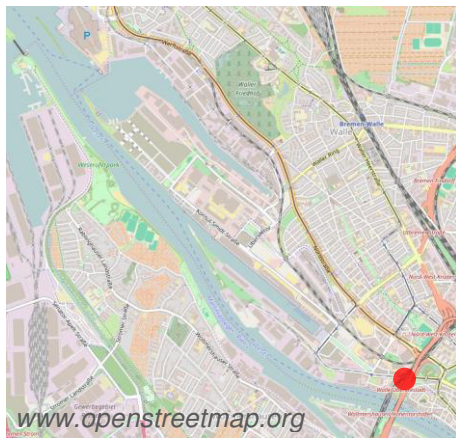
Weitere Kriterien
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> keine
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrssicherheit Sicherstellung der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs aber keine nennenswerte Erweiterung der Kapazitäten Möglichkeit der Verkehrslenkung zugunsten verträglicherer Verkehrsströme.
<p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <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.
<p>Umsetzungshemmnisse</p> <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.
- Die Verlagerung der Schwerverkehre sollte auf die Lloydstraße erfolgen, damit im Bereich Hansator keine zusätzlichen Verkehre abgeführt werden müssen (bereits hohe Auslastung). An der Lloydstraße sind noch ausreichend Reserven, sodass auch mit Umsetzung der Maßnahme mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf gerechnet werden kann.

Bewertung																															
Wirkungsklasse		Kostenklasse																													
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	3																														
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 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>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 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																														
	I	II	III	IV	V																										
	Wirkungsklasse																														
Kostenklasse: 1																															
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)																															
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch																												
Umsetzungshorizont																															
kurzfristig	mittelfristig	langfristig																													
Aufnahme der Maßnahme im Szenario																															
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme																											

Nr. S.3

KP Eduard-Schopf-Allee/ Stephanibrücke – Knotenpunktausbau



Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweis

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

Bewertung																																																					
Wirkungsklasse		Kostenklasse																																																			
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)				
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

Umsetzungshorizont			
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

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

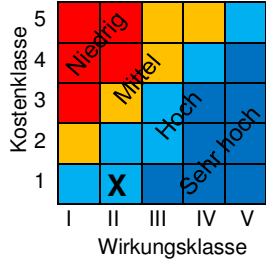


Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

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

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse								
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>10</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart	Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	10	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1	<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 	
Kostenart	Kosten [brutto in T€]									
Investitionskosten	10									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1									
		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"> Durch die Maßnahme können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) auf dem nördlichen Abschnitt (Überseetor – Am Winterhafen) etwa halbiert werden (von 350 auf 170 Fzg/ Tag). Voraussetzung hierfür ist eine verständliche Beschilderung und eine hohe Regelbefolgung.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
<ul style="list-style-type: none"> Für einen Erfolg der Maßnahme sind regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Regelungen erforderlich. Bereits am Eingang eines gesperrten Querschnitts muss erkenntlich sein, bis wohin das Durchfahrtsverbot gilt.
Umsetzungshemmnisse
<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 type="radio"/> Übergang <input 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																																						
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß																																				
	X																																						
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	5																																						
Wirkungsklasse: I																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenart	Kosten [brutto in T€]	Investitionskosten	0	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0	Kostenklasse: 1																															
Kostenart	Kosten [brutto in T€]																																						
Investitionskosten	0																																						
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0																																						
		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung																																					
		<table border="1"> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td>Mittel</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td>Hoch</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Sehr hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			I	II	III	IV	V	5	Niedrig					4		Mittel				3			Hoch			2				Sehr hoch		1	X				
	I	II	III	IV	V																																		
5	Niedrig																																						
4		Mittel																																					
3			Hoch																																				
2				Sehr hoch																																			
1	X																																						

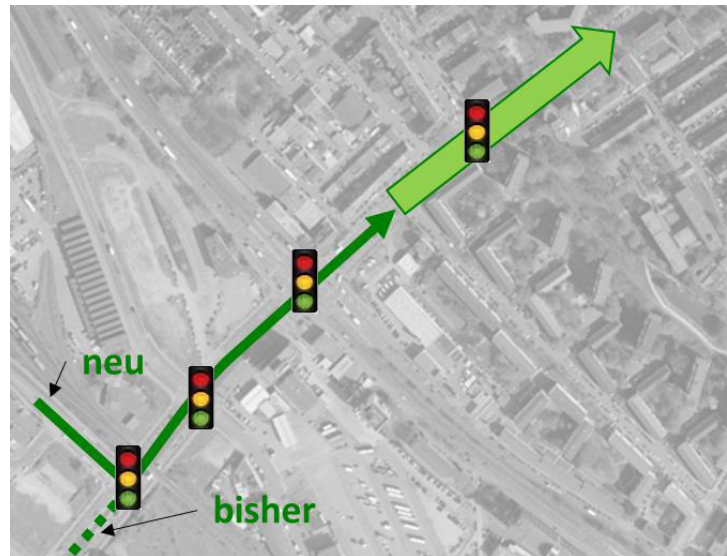
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit des Neubaugebietes Hansator/ Am Kaffeequartier wird etwas schwieriger.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Leistungsfähigkeit am Hauptknotenpunkt Hansator/ 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 Konsul-Smidt-straße kommend möglichst bis über die Nordstraße hinaus
- Beachten der Anforderungen quer zur Grünen Welle verkehrender ÖPNV-Linien
- Linksabbieger zur Hafensstraße wird zur Abwicklung der Verkehre benötigt, die entstehen, wenn das Linksabbiegen vom Hansator zur Nordstraße untersagt wird (Maßnahme S.8). Falls im Zuge des Hansators zusätzliche Kapazitäten benötigt werden, sollte das Ergänzen einer weiteren Geradeaus-Spur zwischen Konsul-Smidt-Straße und Hafensstraße in Betracht gezogen werden. Das Brückenbauwerk an dieser Stelle verfügt über eine ausreichend große Spannweite.

Bewertung																																															
Wirkungsklasse		Kostenklasse																																													
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	8																																														
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß																																												
		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>250</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	250	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	17	Kostenklasse: 1																																							
Kostenart	Kosten [brutto in T€]																																														
Investitionskosten	250																																														
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	17																																														
Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1"> <tr> <td>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> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> <td></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> </table>				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	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																																													

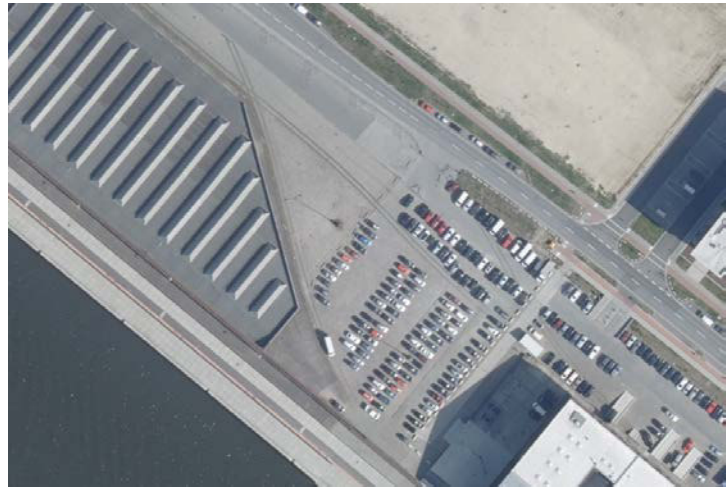
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Ausweitung der Grünen Welle sollte nicht zu Qualitätseinbußen der Freigabezeiten des öffentlichen Nahverkehrs führen Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Leichterer Abfluss der Fahrzeuge reduziert die Überstauungserscheinungen an den gebietsinternen Knotenpunkten Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <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. Wechselwirkungen zu Maßnahme S.8 beachten

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 type="checkbox"/> Übergang <input 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																											

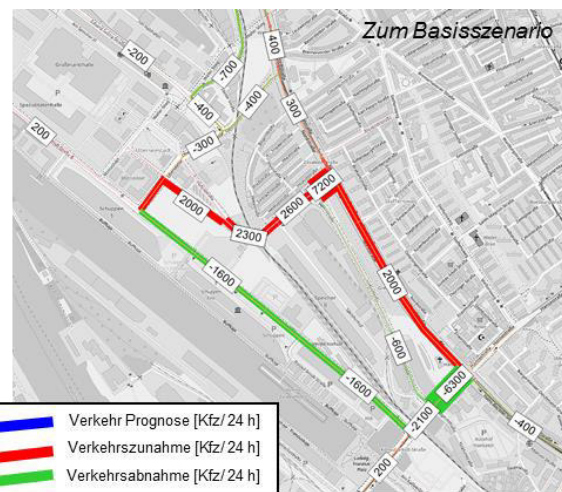
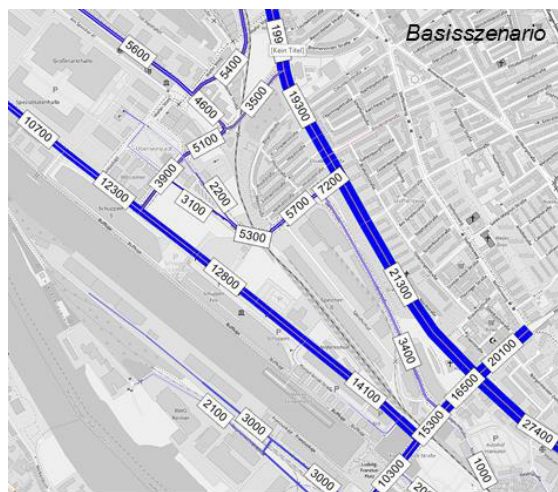
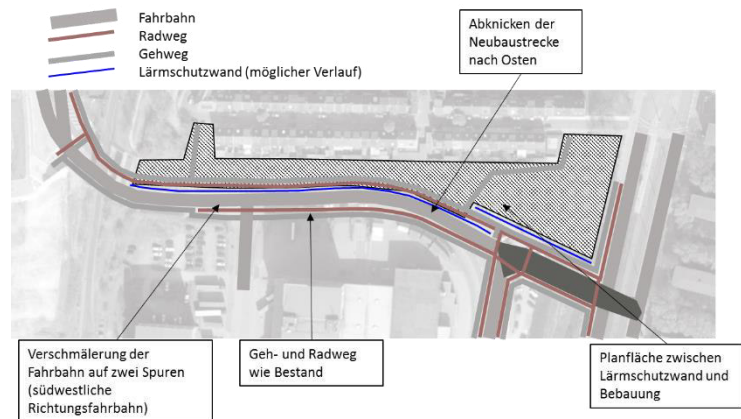
Weitere Kriterien
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine, wenn tatsächlich keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze geschaffen werden sondern nur bereits nachgefragte gesichert werden.
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: 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

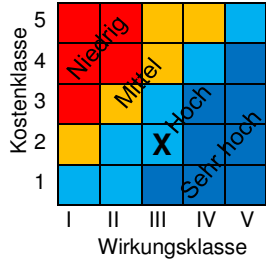


Handlungsbedarf (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

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

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

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

Bewertung					
Wirkungsklasse		Kostenklasse			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	11	Kostenart	Kosten [brutto in T€]		
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	1.900		
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	78		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22	Kostenklasse: 2			
Wirkungsklasse: III					

Weitere Kriterien (siehe auch Kapitel 6.3.2 und Anlage 10)

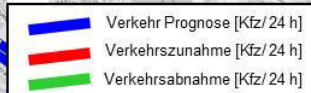
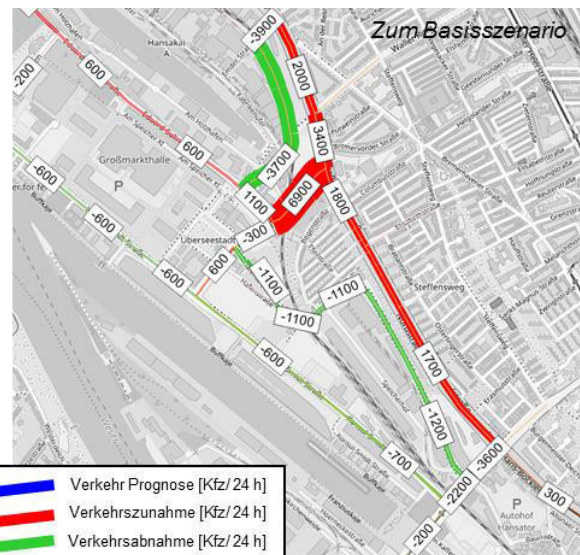
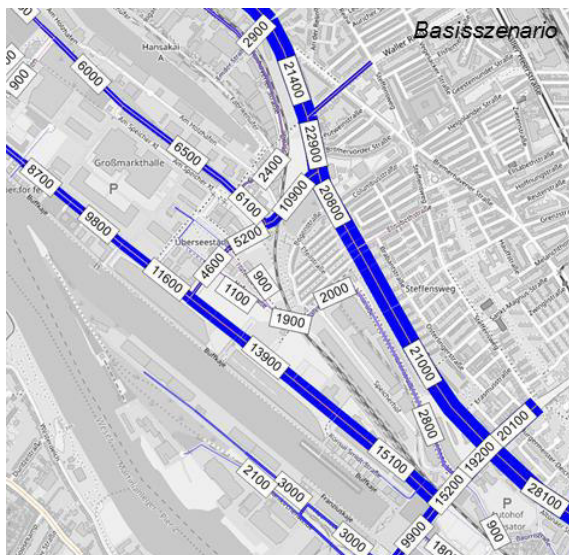
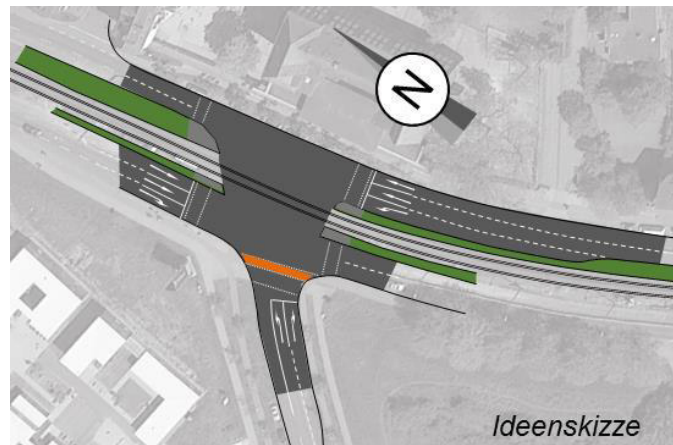
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Verschlechterung der Lärmsituation bei Nicht-Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen zur Heimatstraße. • Wechselwirkungen mit Verbesserung des Verkehrsablaufs am Hansator (Maßnahme S.6)
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: 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 % (Prognose-Basisszenario, Konsul-Smidt-Straße (Höhe Speicher I))
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlicher Knotenpunkt an der Nordstraße muss in dortige Koordinierung eingebunden werden (Unter Beachtung des vergleichsweise nah gelegenen Knotenpunkt Elisabethstraße und der Straßenbahnhaltestelle) • Lärmschutz zum Heimatstraßenviertel als Voraussetzung. Lärmauswirkungen auf Bebauung an der Nordstraße sind zu prüfen. • Fertigstellung des Wesertunnels und Entlastung der Nordstraße als Voraussetzung
Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutz zur Heimatstraße als Voraussetzung, keine lärmrelevanten Verkehrssteigerung an Nordstraße • Wechselwirkungen zu Maßnahme S.6 berücksichtigen

Priorität (Grad der Zielerreichung)			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

Umsetzungshorizont		
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

Aufnahme der Maßnahme im Szenario				
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme

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



Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

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

Bewertung			
Wirkungsklasse		Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9	Kostenart	Kosten [brutto in T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	2.000
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	77
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18	Kostenklasse: 2	
Wirkungsklasse: III			

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				

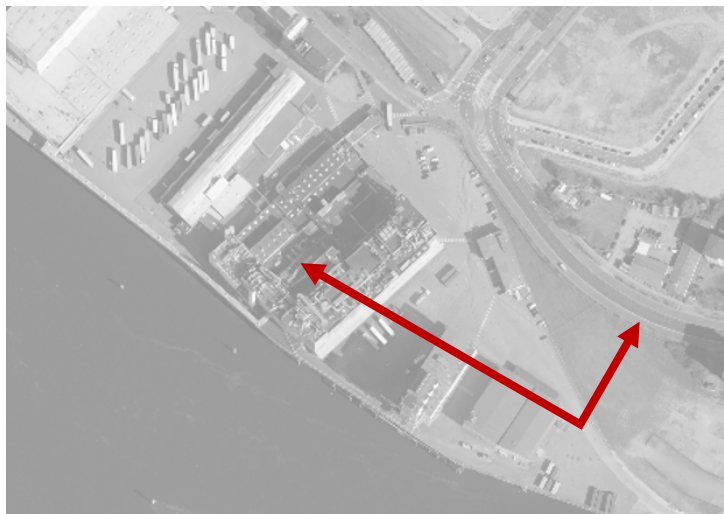
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrsmengen im Bereich einer Grundschule Mögliche Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring als direkte Route zum Autobahnzubringer Überseestadt → weitere Entlastung der Hansestraße möglich aber gleichzeitig Mehrbelastung 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

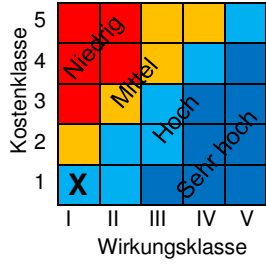


Handlungsbedarf

- 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.

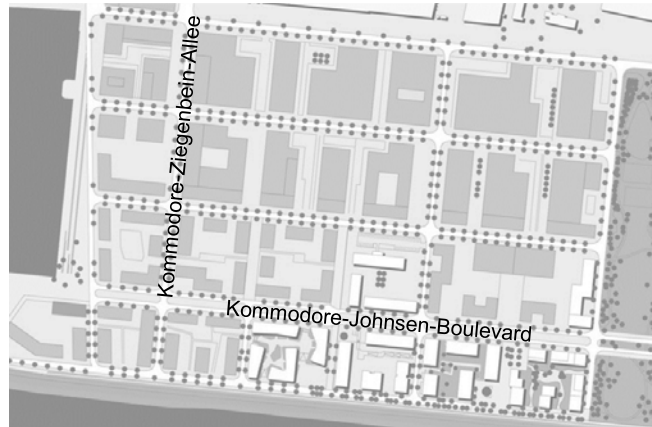
Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse								
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	5									
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß							
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	6									
Wirkungsklasse: I										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	0	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0	<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 	
Kostenart	Kosten [brutto, T€]									
Investitionskosten	0									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0									
		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"> Verkehrsentlastung an den Knotenpunkten der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide zur Straße Auf der Muggenburg zu erwarten. Umsetzung ist zur besseren Erschließung des Weserufers unabhängig von tatsächlicher verkehrstechnischer Erforderlichkeit zu begrüßen. 				
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)				
<ul style="list-style-type: none"> In Abhängigkeit der Entwicklungsperspektiven der Südseite Europahafen umzusetzen. 				
Umsetzungshemmnisse				
<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung hängt vom Fortbestehen der derzeit hier ansässigen Gewerbeunternehmen ab. 				
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>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.11 Tempo-30 Zone Hafenkante

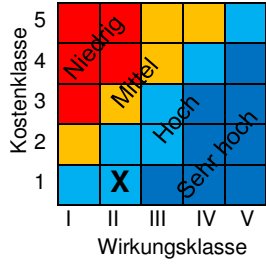


Handlungsbedarf

- 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.

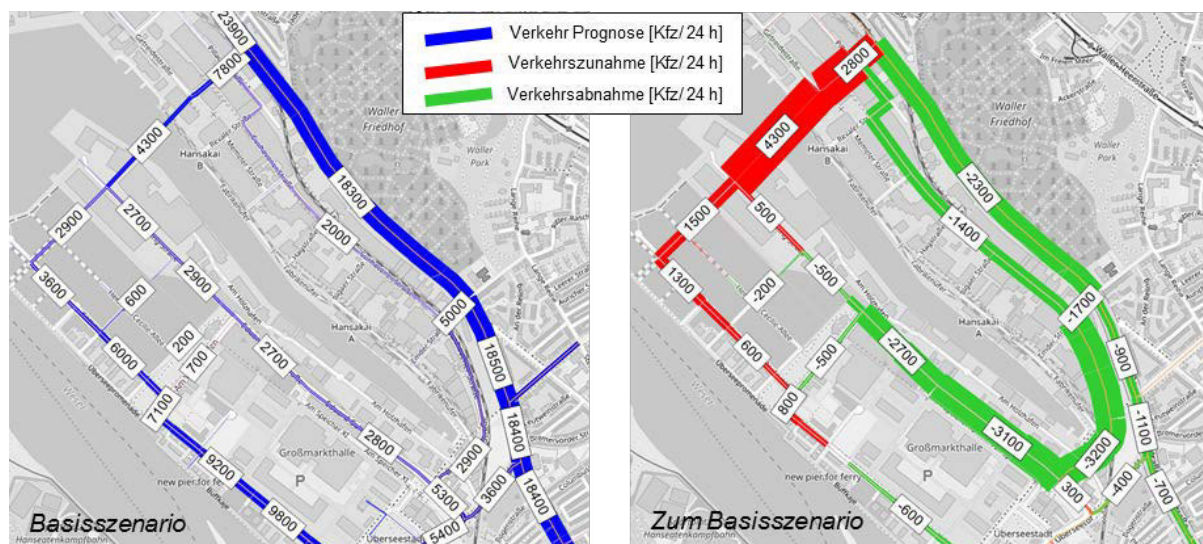
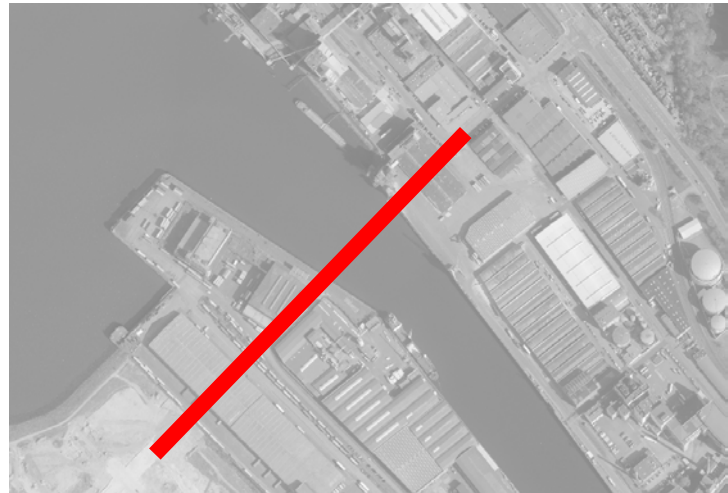
Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse								
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9									
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß							
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	11									
Wirkungsklasse: II										
		<table border="1"> <thead> <tr>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

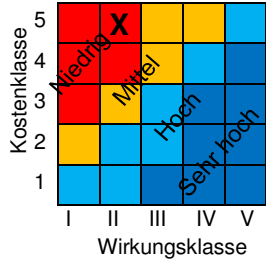


Handlungsbedarf

- 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			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 					
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	6	<table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">60.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">2.700</td> </tr> </table>		Kostenart		Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	60.000	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2.700
Kostenart	Kosten [brutto, T€]									
Investitionskosten	60.000									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	2.700									
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: 5		
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	12									
Wirkungsklasse: II										

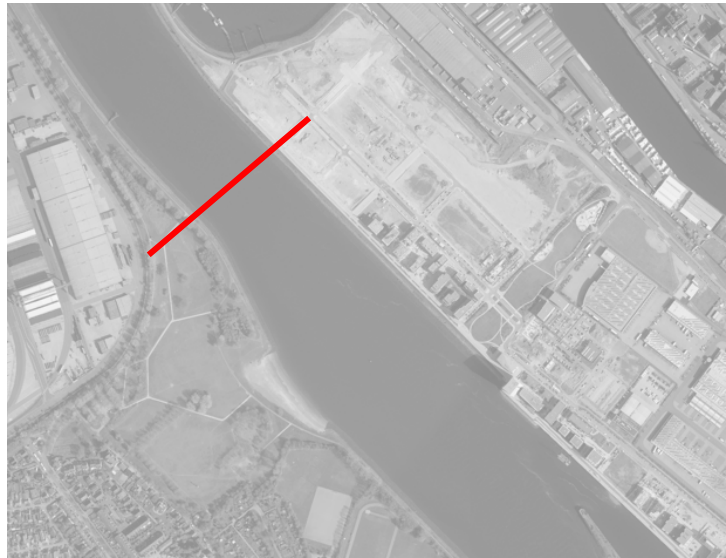
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Leichter Kfz-Abfluss und deutliche Verkürzung der Kfz-Routen nach Norden könnten die Attraktivität des Kfz-Verkehrs steigern. • Steigerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <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.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <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.
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. • Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts- höhe und -breite der Seeschiffe).

Priorität (Grad der Zielerreichung)				
<table border="1"> <tr> <td align="center">niedrig</td> <td align="center">mittel</td> <td align="center">hoch</td> <td align="center">sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

Umsetzungshorizont			
<table border="1"> <tr> <td align="center">kurzfristig</td> <td align="center">mittelfristig</td> <td align="center">langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td align="center">Basis</td> <td align="center">Optimierung</td> <td align="center">Übergang</td> <td align="center">Innovation</td> <td align="center">Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

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

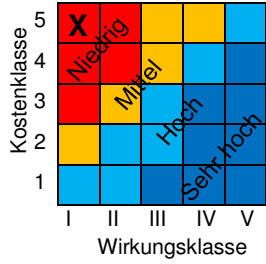


Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur 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 leichterer 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>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

Umsetzungshorizont			
<table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table>	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme	

Nr. S.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	<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, T€]																														
Investitionskosten	30																														
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	7																														
Kosten-Wirkungs-Matrix																															
Grad der Zielerreichung																															
Kostenklasse	5																														
	4																														
	3																														
	2																														
	1																														
	Wirkungsklasse																														
	I	II	III	IV	V																										

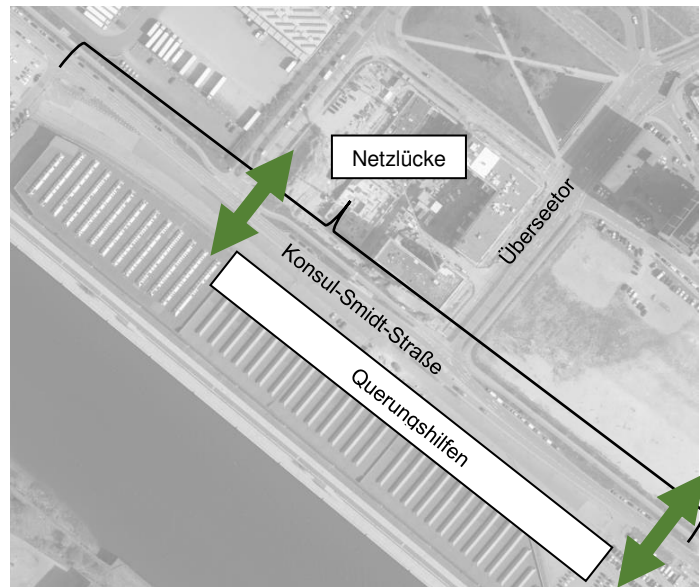
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> gutachterliche Schätzung: Maßnahme senkt den Kfz-Anteil des Modal Split der Beschäftigten und der Kunden um 1 % → Entlastung des 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)				
<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.1 Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße

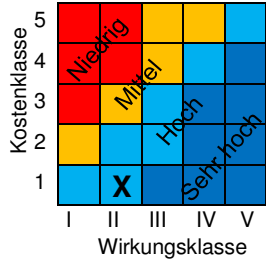


Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

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

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

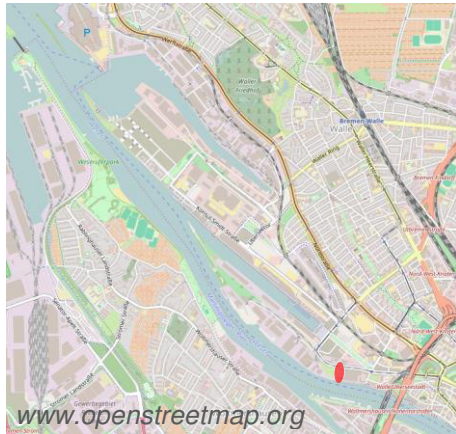
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Busspuren berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann 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. Einbau der Querungsstellen kann nach Bedarf sofort erfolgen.
Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt

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



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem 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)
- Neubau des Straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der Südseite der Straße Auf der Muggenburg als Verbindung zum Europahafen.
- Trassierung im Zuge des Entwicklungskonzeptes für die Südseite des Europahafens

Bewertung																															
Wirkungsklasse		Kostenklasse																													
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>250</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	250	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	11	<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, T€]																														
Investitionskosten	250																														
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	11																														
Kosten-Wirkungs-Matrix																															
Grad der Zielerreichung																															
Kostenklasse	5																														
	4																														
	3																														
	2																														
	1																														
	Wirkungsklasse																														
	I	II	III	IV	V																										

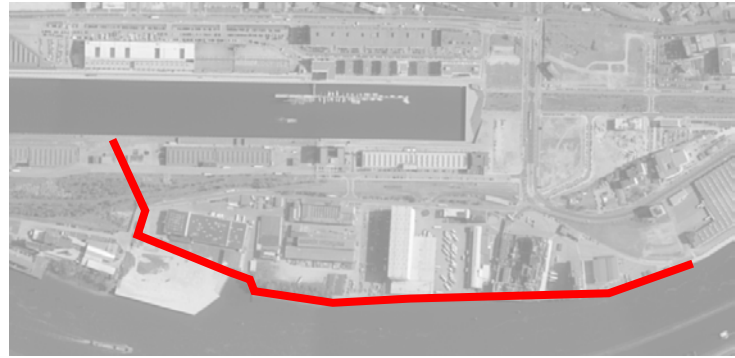
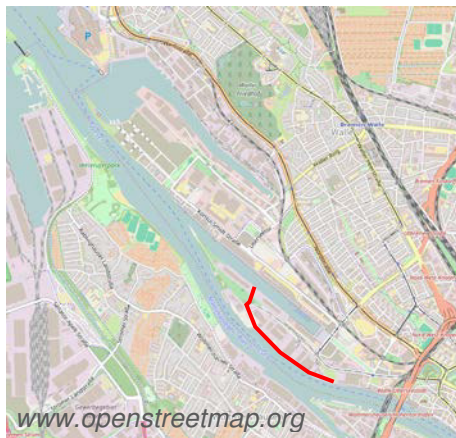
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch 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)
<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.3 Verlängerung Weseruferradweg Stufe II bis Europahafen

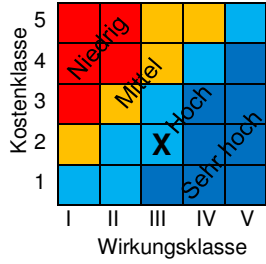


Handlungsbedarf

- 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			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
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	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 2			
Wirkungsklasse: III					

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																																																				
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß																																																		
			X																																																		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	57																																																				
Wirkungsklasse: V																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>6.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>320</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	6.000	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	320	<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, T€]																																																				
Investitionskosten	6.000																																																				
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	320																																																				
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: 4																																																					

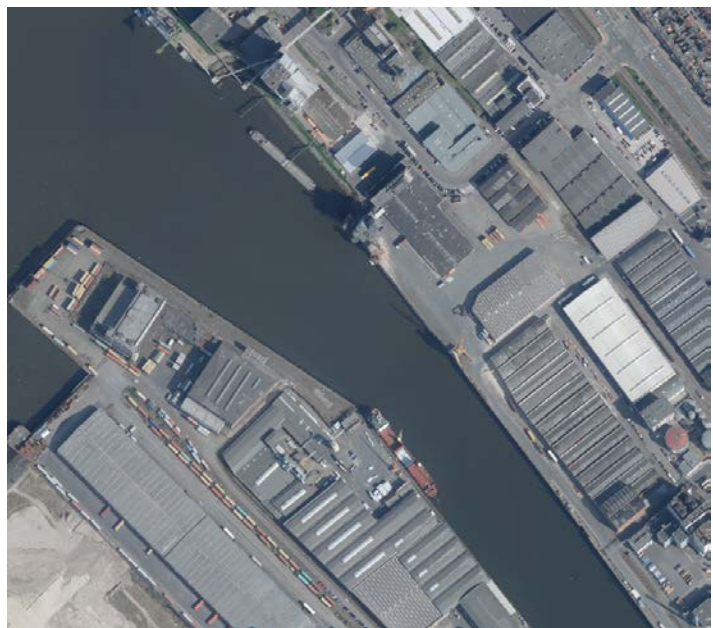
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die 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	Kostenklasse: 4	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45		
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
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <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.
<p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <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.
<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. 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

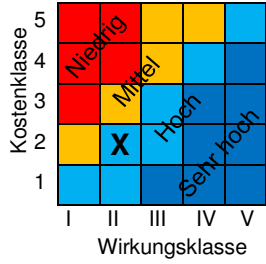


Handlungsbedarf

- 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									
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>1.500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	1.500	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	60	<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 	
Kostenart	Kosten [brutto, T€]									
Investitionskosten	1.500									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	60									
		Kostenklasse: 2								

Weitere Kriterien
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt.
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <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.
<p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <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.
<p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Rangier- und Ladebetrieb der ansässigen Gewerbeunternehmen

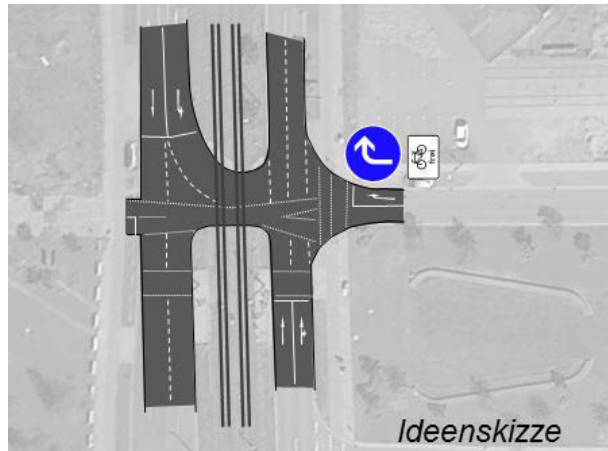
Priorität (Grad der Zielerreichung)				
<table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	

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>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. R.7

Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier

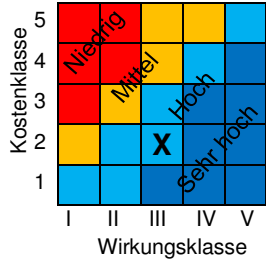


Handlungsbedarf

- 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)

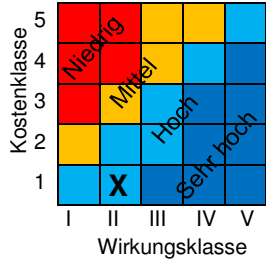


Handlungsbedarf

- 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)
<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.9 Verlängerung Gehwegverbindung Schulze-Delitzsch-Straße – Hafenstraße

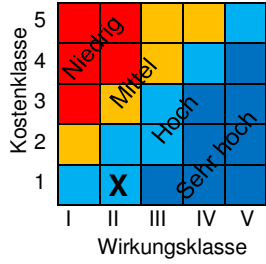


Handlungsbedarf

- 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								

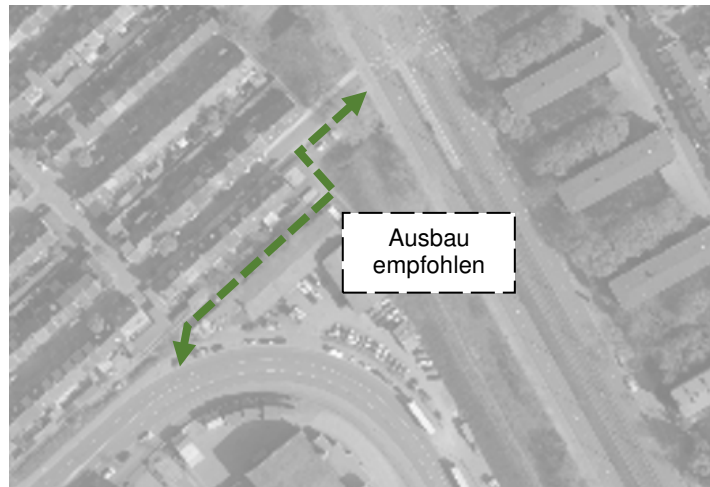
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch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

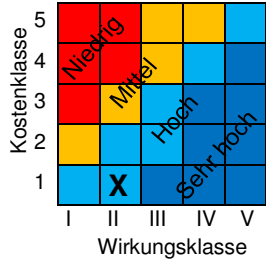


Handlungsbedarf

- 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			<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
Kostenart	Kosten [brutto, T€]										
Investitionskosten	100										
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4										
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			Kostenklasse: 1			
klein	mittel	groß									
X											
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	11										
Wirkungsklasse: II											

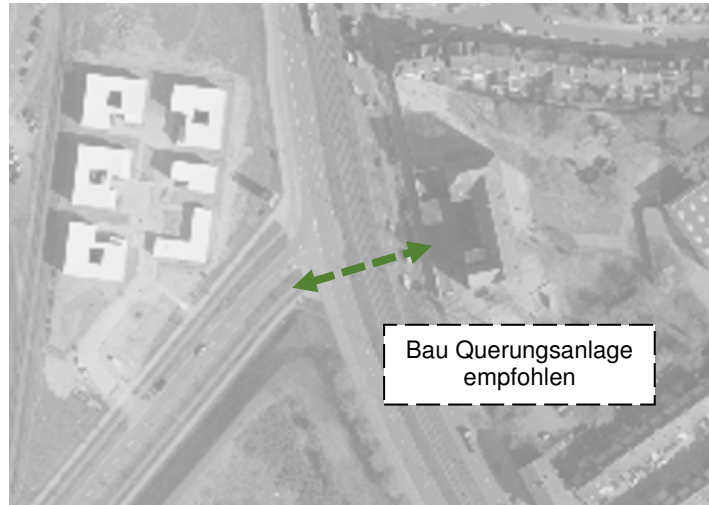
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch 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)				
<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>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. R.11 Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor

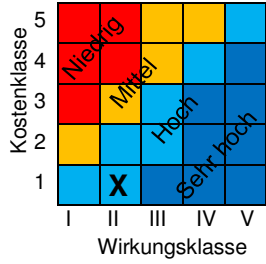


Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

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

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse								
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10									
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß							
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	13									
Wirkungsklasse: II										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	200	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	18	<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 	
Kostenart	Kosten [brutto, T€]									
Investitionskosten	200									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	18									
		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"> 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)				
<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. 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	
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
	groß		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18	Kostenklasse: 3	
Wirkungsklasse: III			

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

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

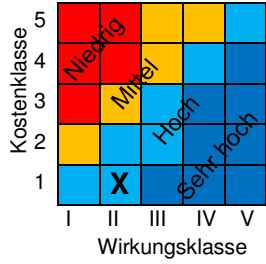


Handlungsbedarf

- 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								
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß						
		X							
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	14								
Wirkungsklasse: II									
		<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>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	50	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5	
Kostenart	Kosten [brutto, T€]								
Investitionskosten	50								
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	5								
		Kostenklasse: 1							
		<p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> 							

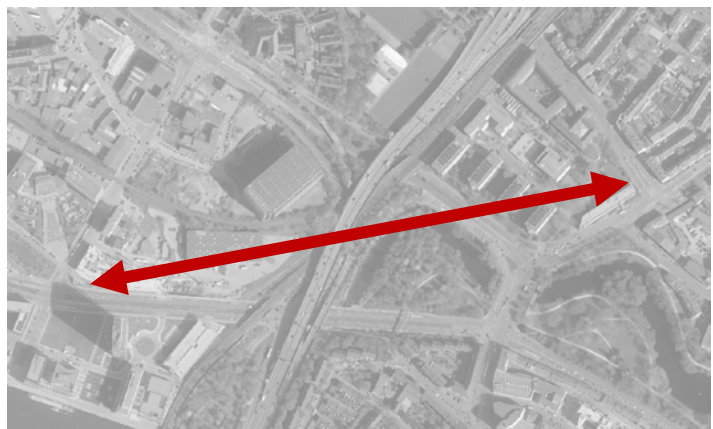
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch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

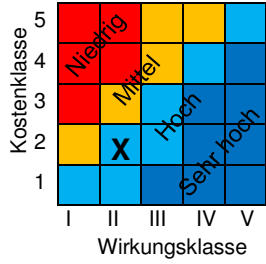


Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

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

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

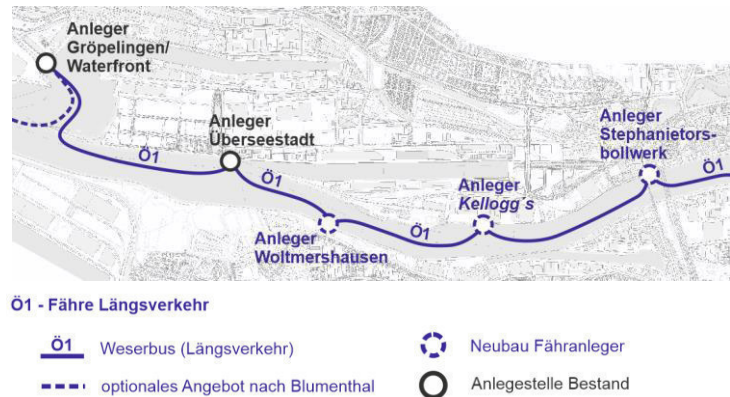
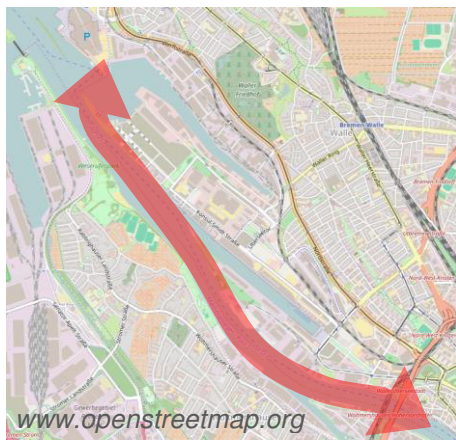
Weitere Kriterien
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> keine
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher 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.
<p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <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.
<p>Umsetzungshemmnisse</p> <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



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/Landmarktwer
- 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 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>X</td> <td>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 V</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table>				Kostenklasse	5	Niedrig	Mittel	X	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	5	Niedrig	Mittel		X	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																																									

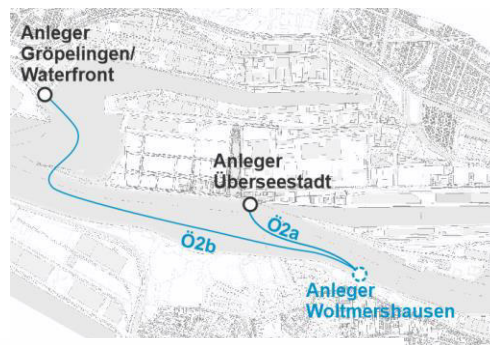
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit)
<ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen 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)
<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 checked="" type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme

Nr. Ö.2 Fähre Weser-Querverkehr im VBN-Tarif



Ö2 - Fähre Querverkehr

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

-  Neubau Fahrplaner
-  Anlegestelle Bestand

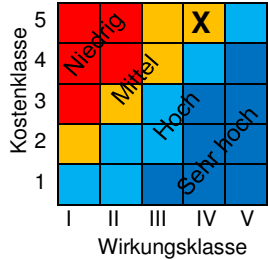
Handlungsbedarf

- 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								

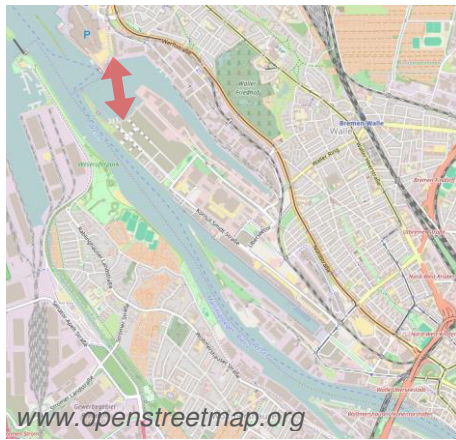
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von 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 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>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



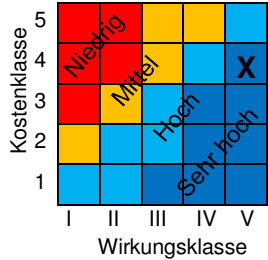
Ö3 - Weser Fähre
Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront
 ○ Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

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

Bewertung					
Wirkungsklasse		Kostenklasse			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
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		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	34	Kostenklasse: 4			
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 bei Integration der Fährverbindung in den VBN-Tarif Hochwertige Verknüpfung mit dem BSAG-Netz für Hebung der Fahrgastpotenziale Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Fährbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Fährbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung
Umsetzungshemmnisse <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

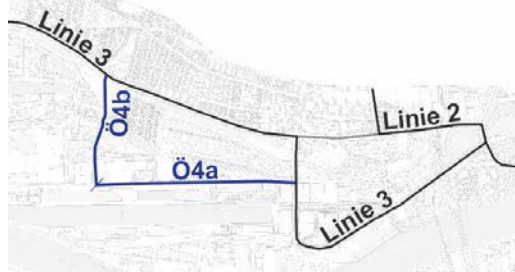
Aufnahme der Maßnahme im Szenario
<input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme

Nr. Ö.4_1

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



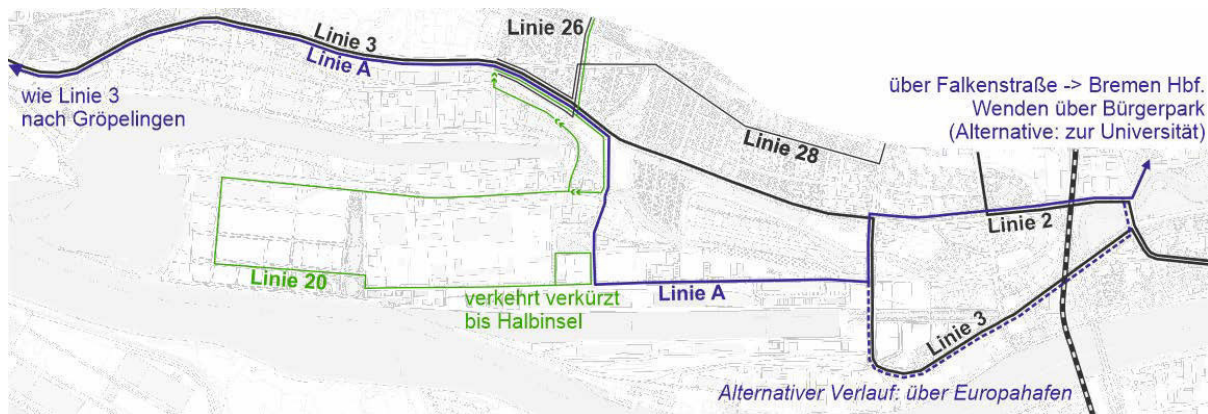
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

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

Angebotskonzept

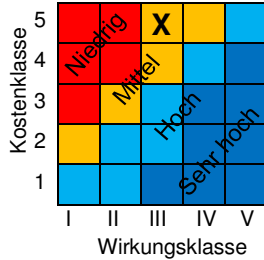


Handlungsbedarf

- 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	klein	Investitionskosten	35		
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	3,2		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 5			
Wirkungsklasse: III					

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
---------	---------------	------	-----------

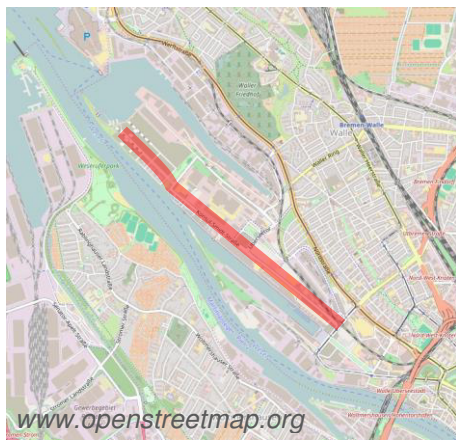
Umsetzungshorizont

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

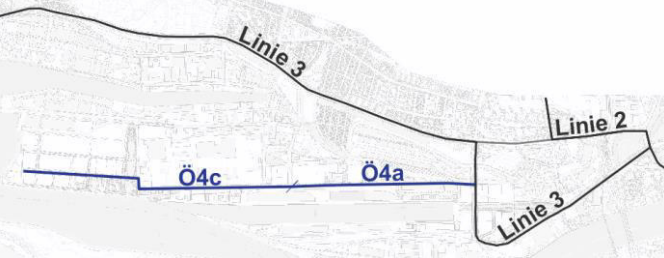
Aufnahme der Maßnahme im Szenario

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.



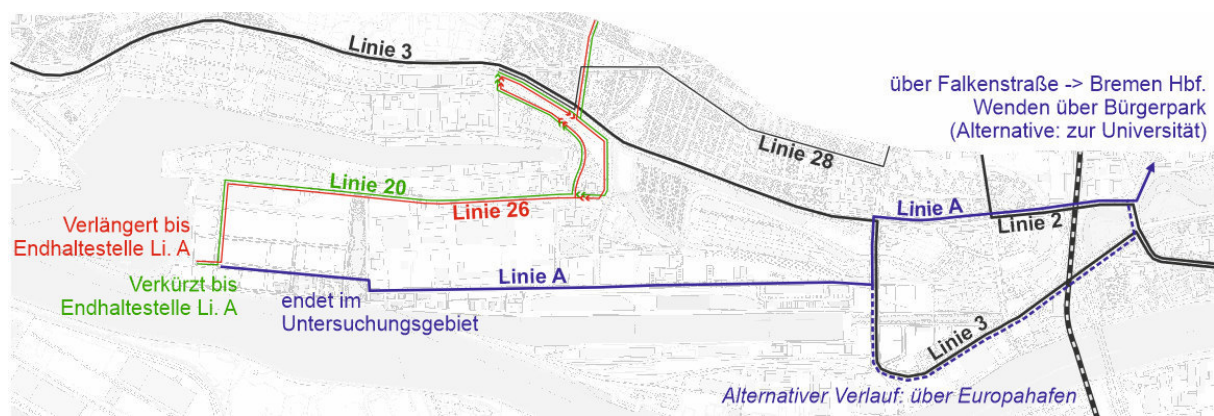
Infrastrukturmaßnahmen



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
- Verbesserte Verbindung zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof sowie verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn am Bahnhof Walle

Bewertung			
Wirkungsklasse		Kostenklasse	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio.€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	58
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	4,6
	groß		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	45		
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 5	

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 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)
<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

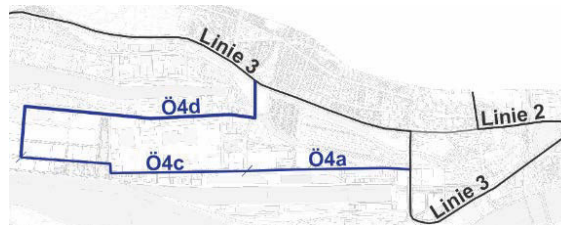
Aufnahme der Maßnahme im Szenario
<input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme

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.



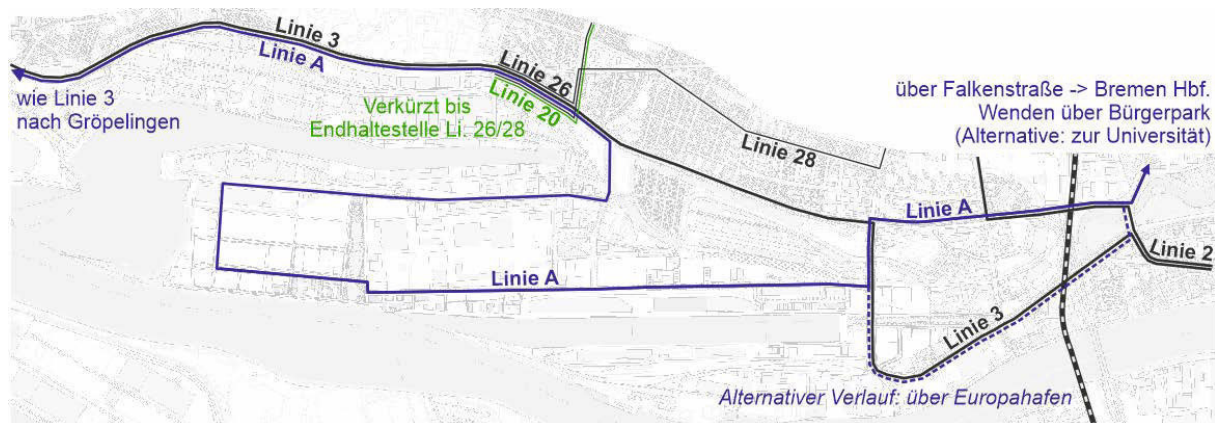
Infrastrukturmaßnahmen



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

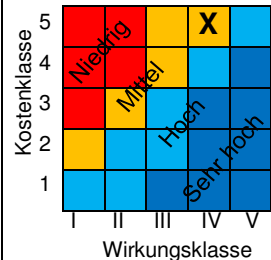


Handlungsbedarf

- 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			
			

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)
<input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" 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. 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



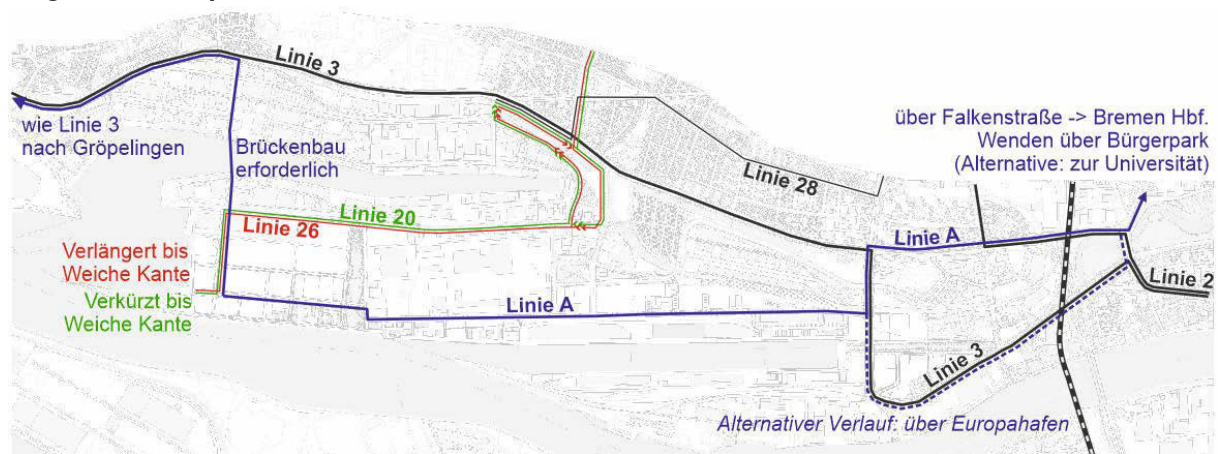
Infrastrukturmaßnahmen



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)
<ul style="list-style-type: none"> • 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 <table border="1"> <tr> <td>Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td colspan="3">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 align="center">X</td> </tr> <tr> <td>Summe Nutzungspunkte (gewichtet)</td> <td colspan="3">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			Kostenklasse <table border="1"> <tr> <td>Kostenart</td> <td>Kosten [Brutto in Mio €]</td> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">120</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">8,2</td> </tr> </table> <p>Kostenklasse: 5</p>		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio €]	Investitionskosten	120	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	8,2																		
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	17																																									
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	groß																																							
			X																																							
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	51																																									
Kostenart	Kosten [Brutto in Mio €]																																									
Investitionskosten	120																																									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	8,2																																									
Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td align="center">Niedrig</td> <td align="center">Mittel</td> <td align="center">Hoch</td> <td align="center">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td align="center">Niedrig</td> <td align="center">Mittel</td> <td align="center">Hoch</td> <td align="center">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td align="center">Niedrig</td> <td align="center">Mittel</td> <td align="center">Hoch</td> <td align="center">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td align="center">Niedrig</td> <td align="center">Mittel</td> <td align="center">Hoch</td> <td align="center">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td align="center">Niedrig</td> <td align="center">Mittel</td> <td align="center">Hoch</td> <td align="center">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td align="center">I</td> <td align="center">II</td> <td align="center">III</td> <td align="center">IV</td> <td align="center">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td align="center" colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </table>			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	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"> • Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> • 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) <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • 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

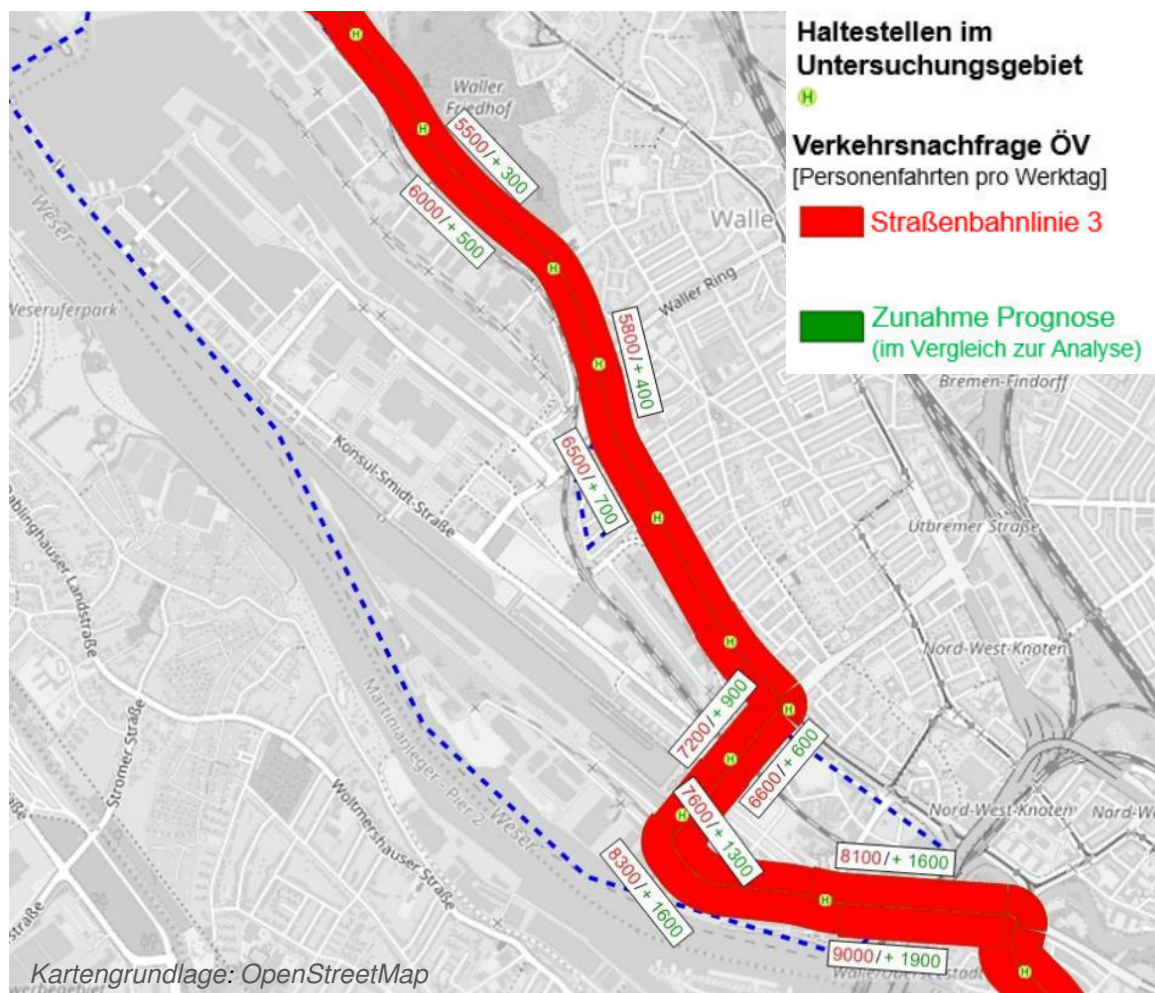
Priorität (Grad der Zielerreichung)
<input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch

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

*erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen

Nr. Ö.6 Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3



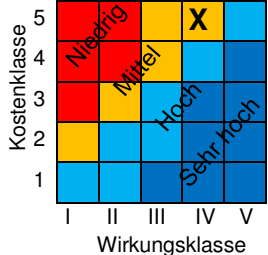
Handlungsbedarf

- 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

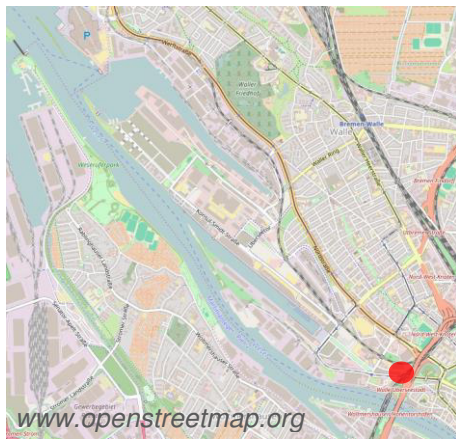
Umsetzungshorizont

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				

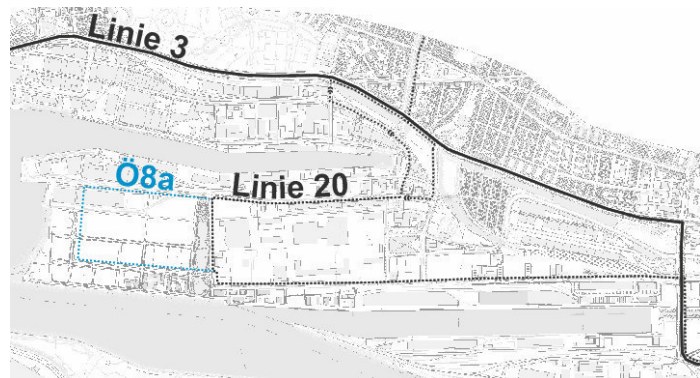
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des VEP wurde für den neuen Haltepunkt ein Potenzial von täglich 2.000 Ein-/ Aussteigern berechnet (Annahme: 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="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 checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme

Nr. Ö.8_1 Neuerschließung durch Bus (Linie 20) über Kommodore-Johnsen-Bld., Kommodore-Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling-Str.



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

Ö8a Kommodore-Johnsen-Bld., Kommodore Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling Straße

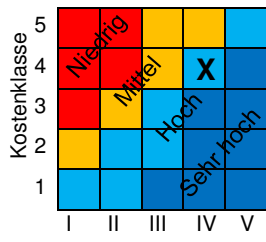
Buserschließung Bestand

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-Bld., 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 Vollerentwicklung der Überseestadt im Jahr 2030

Bewertung				
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	13	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	1,0	
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,7	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	26	Kostenklasse: 4		
Wirkungsklasse: III				

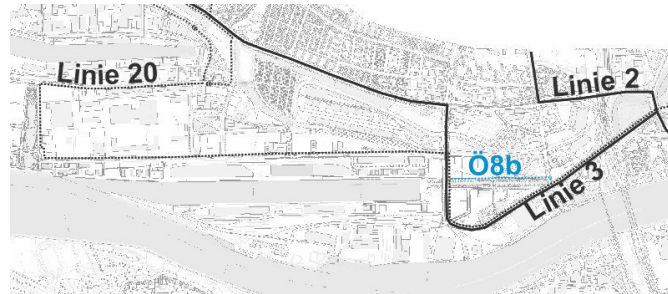
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme entspricht Basisszenario
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)
<ul 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)
<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 checked="" type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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

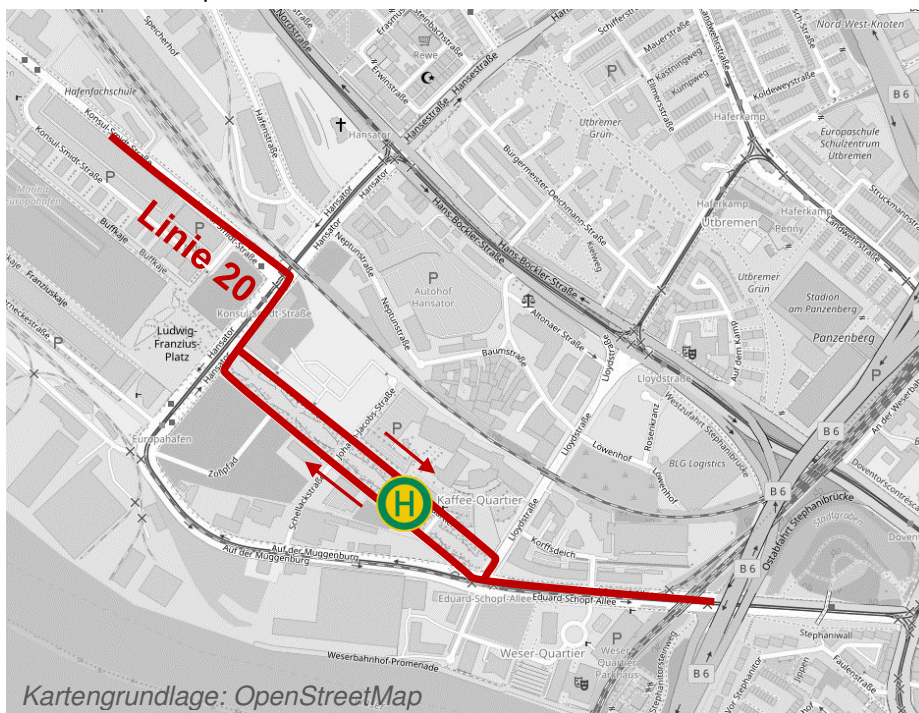
Buserschließung Bestand

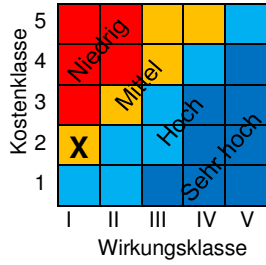
Handlungsbedarf

- 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								

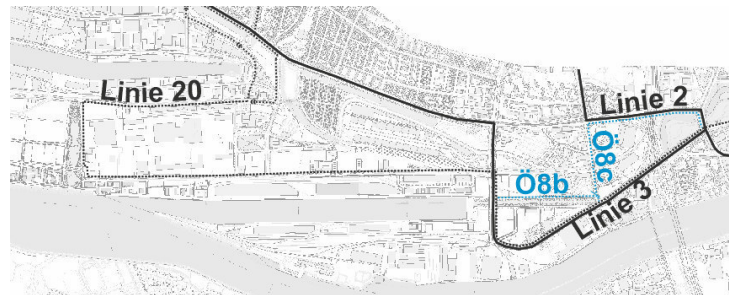
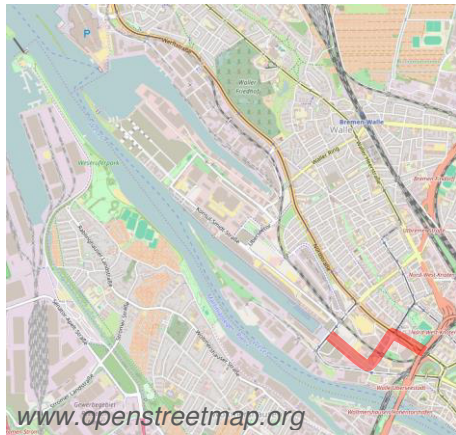
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 Durch Umsetzung der Maßnahme wird der Stau auf der Straße Auf der Muggenburg nicht vollständig und damit wirksam umgegangen
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit 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 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 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. – Am Kaffee-Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

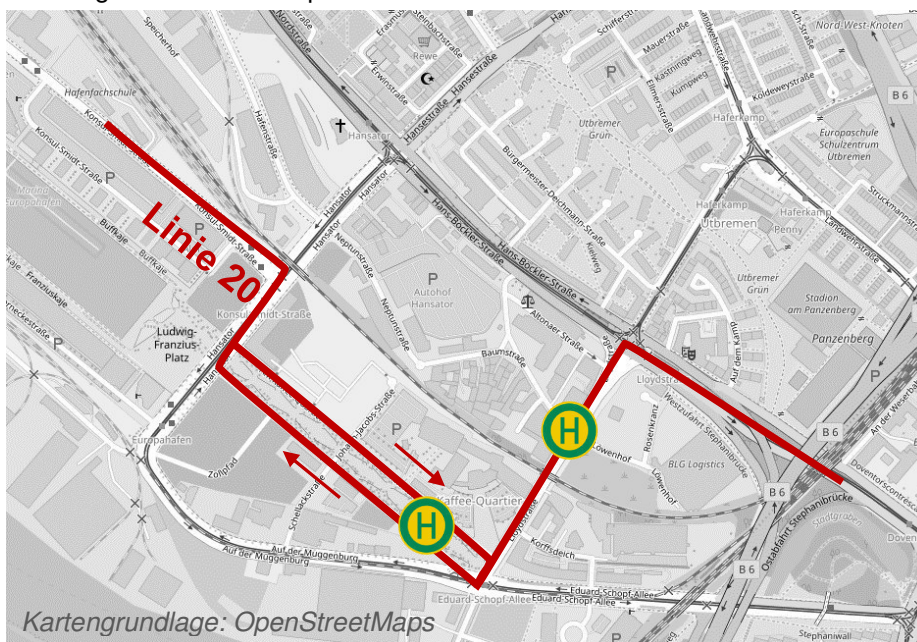
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
- Ö8c Lloydstraße/Hans-Böckler-Str.
- Buserschließung Bestand

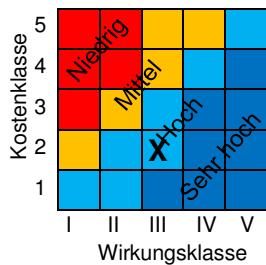
Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in 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 (Teilstrecke Ö8b), weiter über Lloydstraße und Hans-Böckler-Str. (Teilstrecke Ö8c) Richtung Hbf.
- Neuerschließung im nordöstlichen UG mit insg. 2 neuen Haltestellen (eine im Haltestellenbereich der Hst. Eduard-Schopf-Allee, Nutzung des bestehenden stadtauswärtigen Haltesteigs)
- Wegfall der Hst. Europahafen auf der Linie 20



Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse		Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 						
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	9		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0,904</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,094</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]	Investitionskosten	0,904	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,094
Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]									
Investitionskosten	0,904									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,094									
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: 2		
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	18									
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 Linksabbiegeverbotes 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)				
<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	

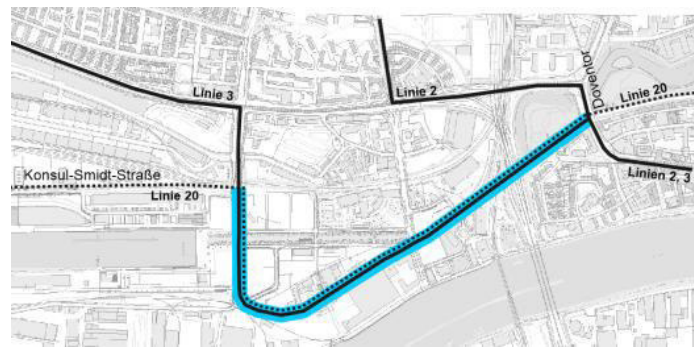
Aufnahme der Maßnahme im Szenario					
<table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table>	Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine Aufnahme
Basis	Optimierung	Übergang	Innovation	Keine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

Nr. Ö.8_4

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



Quelle: radiobremen.de



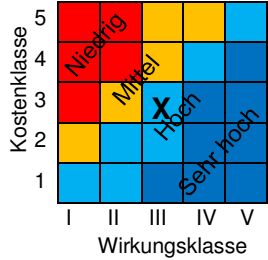
Ö8.4 - gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20

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 * Zusätzlich zu Ö.8_5, Ö.10		
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	22									
Wirkungsklasse: III										

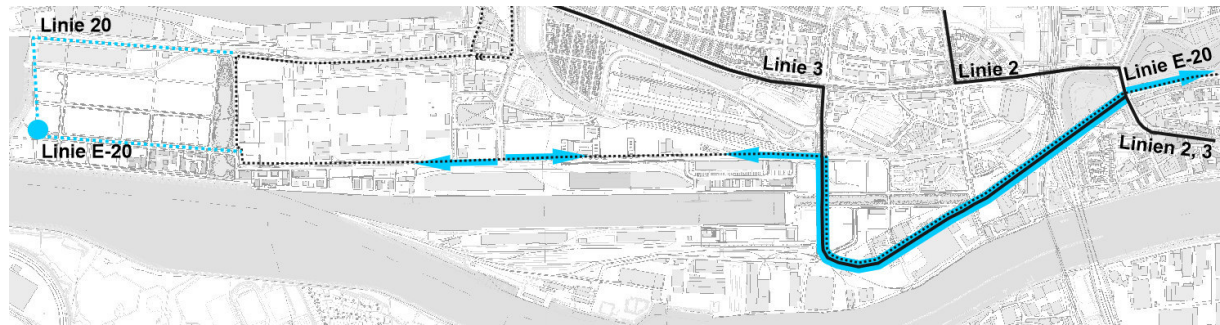
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_5 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (Alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden.
Umsetzungshemmnisse <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. durch innovative Antriebe) im 10-min-Takt (analog Maßnahme Ö.10)

Bewertung

<p>Wirkungsklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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 style="text-align: center;">klein</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>Kostenklasse: 4</p> <p><small>* zusätzlich zu Ö.8_4, Ö.10</small></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" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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;"></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;"></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;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></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				4	Niedrig			X	3		Mittel	Hoch		2				Sehr hoch	1							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		Mittel	Hoch																																																											
	2				Sehr hoch																																																										
	1																																																														
		I	II	III	IV	V																																																									
		Wirkungsklasse																																																													

Weitere Kriterien					
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt 					
<p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.10, da die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag 					
<p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse Auf der Muggenburg Evtl. Schulung Fahrpersonal notwendig Evtl. Anpassung Betriebshofausrüstung notwendig Umsetzung gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20). Letztere kann unabhängig davon bereits kurzfristig mit Maßnahme Ö.8_3 (alternative Streckenführung über Am Kaffee-Quartier – Lloydstraße – Hans-Böckler-Straße) umgesetzt werden. In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung sind ergänzende Angebotsanpassungen analog Ö.4_2 (z. B. Verlängerung der Buslinie 26 bis Weiche Kante) zu prüfen. In Verbindung mit den Planungen zur Maßnahme Ö.8_5 wird eine Machbarkeitsuntersuchung für eine langfristige Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (Verweis zu Ö.4_2 und Ö.5) empfohlen, um mögliche vorbereitende Arbeiten hierfür bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern. 					
<p>Umsetzungshemmnisse</p> <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 style="width: 25%;">niedrig</td> <td style="width: 25%;">mittel</td> <td style="width: 25%;">hoch</td> <td style="width: 25%; 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 style="width: 33%;">kurzfristig</td> <td style="width: 33%; border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td style="width: 33%;">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 style="width: 20%;">Basis</td> <td style="width: 20%;">Optimierung</td> <td style="width: 20%; border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="width: 20%;">Innovation</td> <td style="width: 20%;">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 Emden Str. - Cuxhavener Str. Richtung Hohweg
 - über Überseetor Richtung Hauptbahnhof

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

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

Bewertung

Wirkungsklasse

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

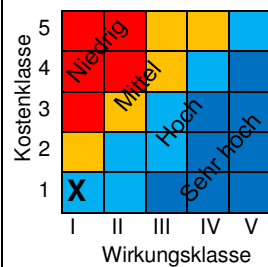
Wirkungsklasse: I

Kostenklasse

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

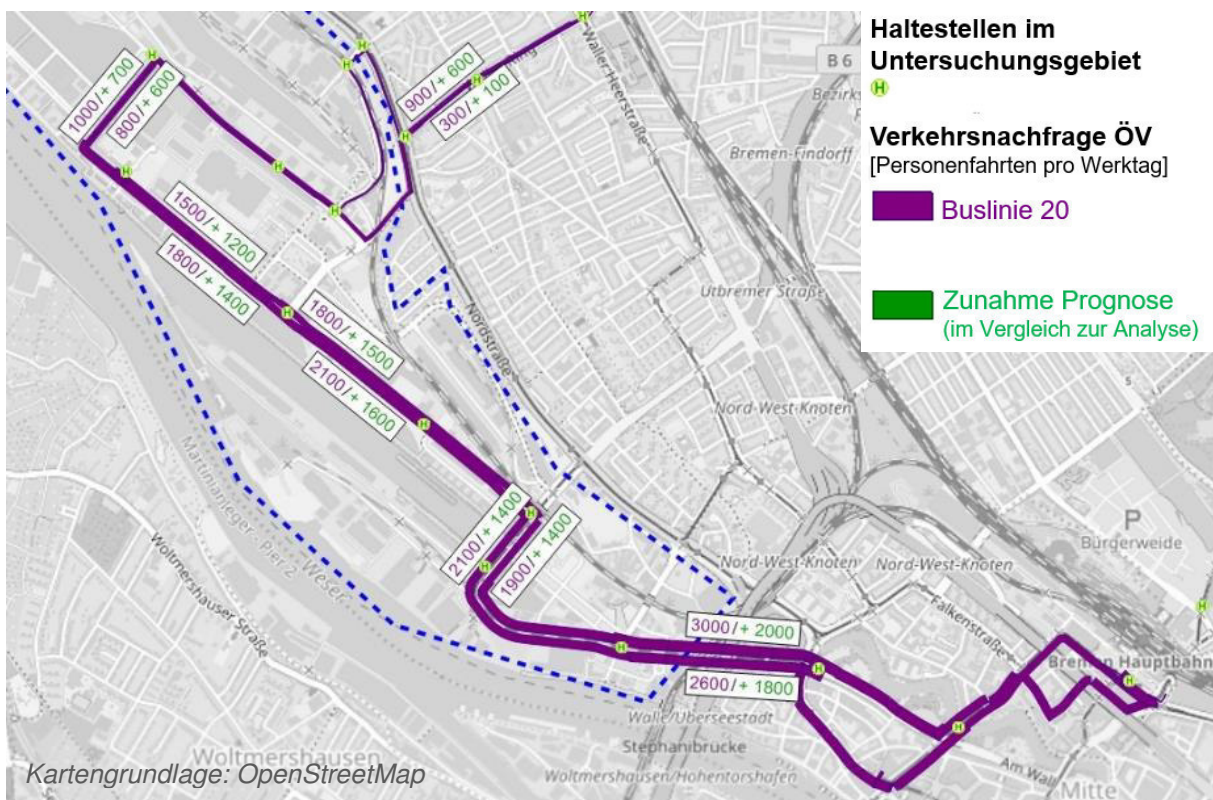
Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



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

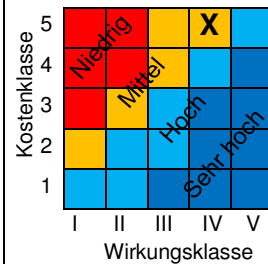
Kostenklasse

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 die volle Wirkung als Maßnahmenpaket entfaltet wird
- Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt.
- Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario
- Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag
- Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linie 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags auf einen 10-min-Takt auf der gesamten Strecke erfolgen

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 → *kurzfristige* Umsetzung daher gemeinsam mit der Maßnahme Ö.8_3 (Verlauf Li. 20 über Teilstrecke Am Kaffee-Quartier/ Lloydstr./ Hans-Böckler-Str.) oder *mittelfristig* 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
---------	---------------	------	-----------

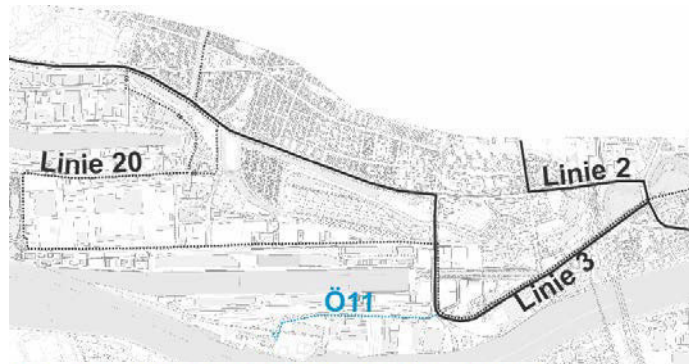
Umsetzungshorizont

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

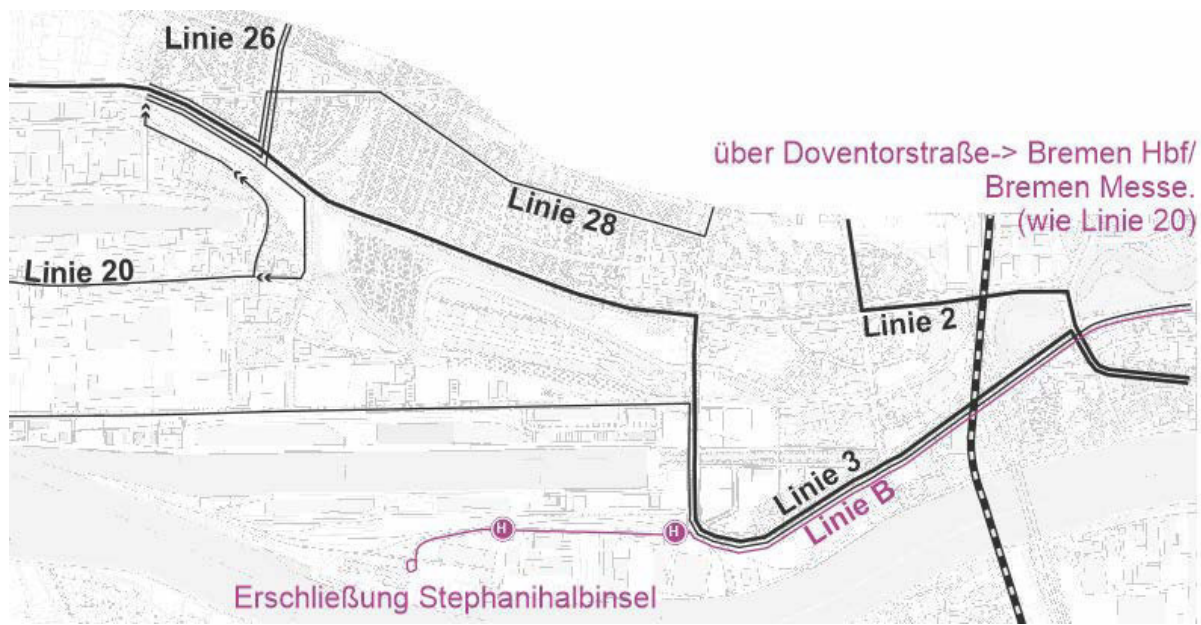
..... Buserschließung Bestand

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	
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	0,7
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,4
	X		
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	20	Kostenklasse: 4	
Wirkungsklasse: III			

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

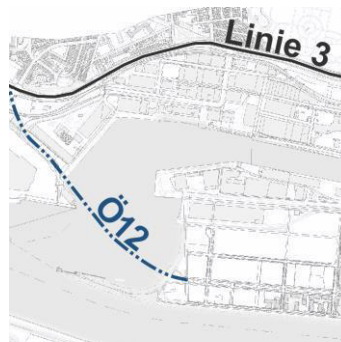
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme wird erst im Zuge der Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sinnvoll auszugestalten und zu bewerten sein, da die derzeitige Situation (MIV-affines Gewerbe ansässig) keine weitere ÖV-Erschließung veranlasst
Potenziale (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)
<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.12 Hafenquerung via Seilbahn



Ö12 - Innovation

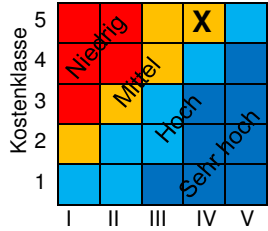
 Hafenquerung via Seilbahn

Handlungsbedarf

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

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

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

Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 					
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	15	<table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">15</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">1,5</td> </tr> </table>		Kostenart		Kosten [Brutto in Mio. €]	Investitionskosten	15	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,5
Kostenart	Kosten [Brutto in Mio. €]									
Investitionskosten	15									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	1,5									
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: 5		
klein	mittel	groß								
	X									
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30									
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.

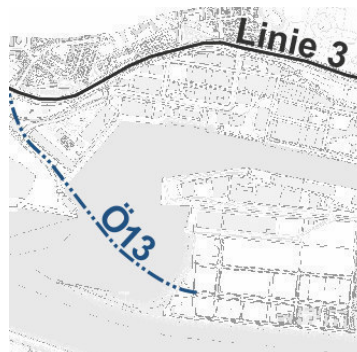
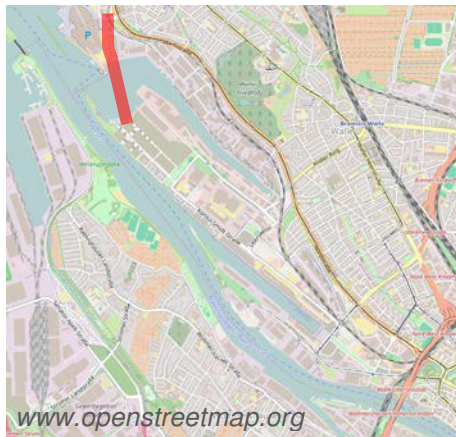
Priorität (Grad der Zielerreichung)
<input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch

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*

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

Nr. Ö.13 Hafenquerung via Amphibienbus



Ö13 - Innovation

Ö13 Hafenquerung via Amphibienbus

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das 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																																							
	X																																									
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 align="center">I</td> <td align="center">II</td> <td align="center">III</td> <td align="center">IV V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td align="center" colspan="5">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																																								

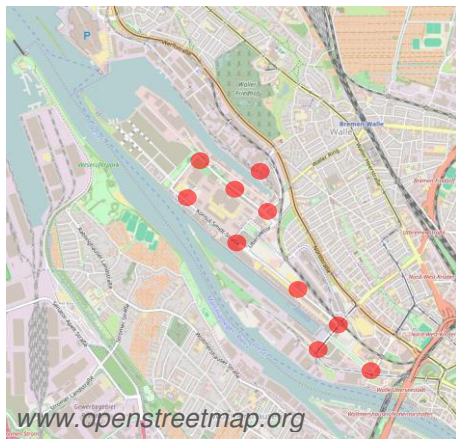
Weitere Kriterien
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.12 (Seilbahn) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Amphibienbusbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Amphibienbusbetrieb verliert 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="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.14 Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Haltestellen



Handlungsbedarf

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



Übergangslösungen,
bspw. Hst. Speicher
XI



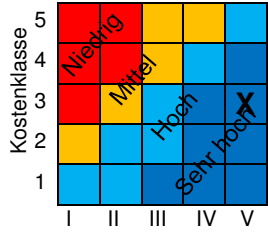
Hst. Consul-Smidt-Str. (Li. 3)



Hst. Consul-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	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></td> <td>X</td> </tr> </table>	klein	mittel		groß			X	Investitionskosten	2,0
klein	mittel	groß								
		X								
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	36	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	0,19							
Wirkungsklasse: V		Kostenklasse: 3								

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)
<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/ Daueraufgabe

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

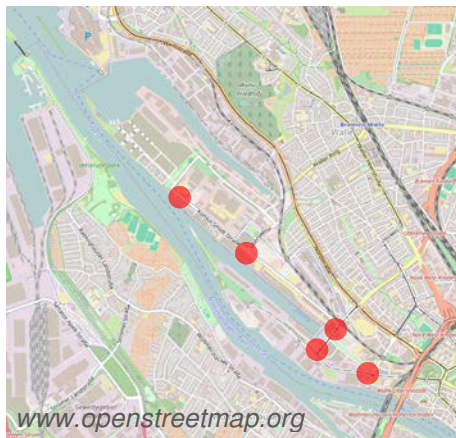
Weitere Kriterien
Zielkonflikte
<ul style="list-style-type: none"> keine
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)
<ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. 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)
<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 checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> 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	Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	300
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	30
	groß	Kostenklasse: 2	
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	30		
Wirkungsklasse: IV			

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

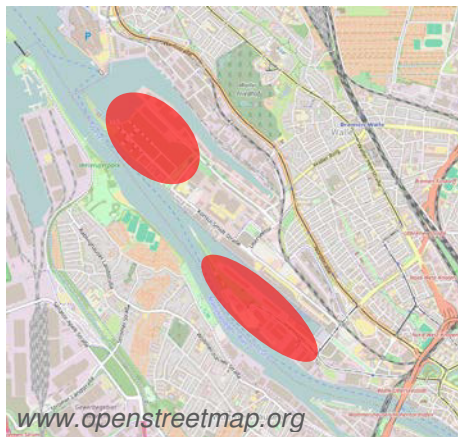
Priorität (Grad der Zielerreichung)
<input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch

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 type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme

Nr. M.3

Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zur Erschließung der Halbinseln in der Tiefe



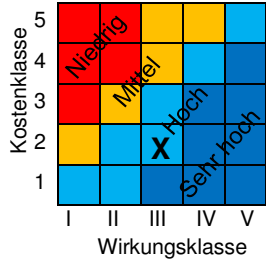
Leihstation in Leipzig [nextbike.de]

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.

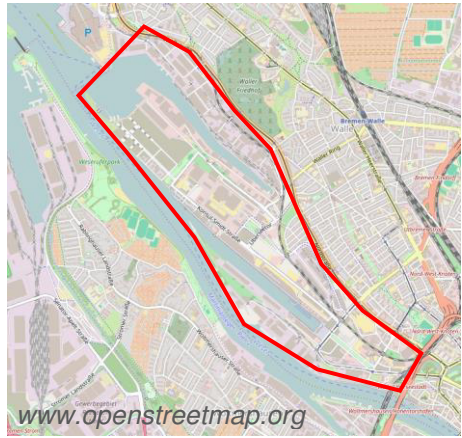





Bewertung										
Wirkungsklasse		Kostenklasse			Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung 					
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10	<table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td align="center">50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td align="center">45</td> </tr> </table>		Kostenart		Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	50	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	45
Kostenart	Kosten [brutto, T€]									
Investitionskosten	50									
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	45									
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)	20									
Wirkungsklasse: III										

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)
<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. M.4	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement Überseestadt
 <p>www.openstreetmap.org</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>informieren</p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Modul 1: "Motivation" Modul 2: "Einbeziehung der MitarbeiterInnen"</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>analysieren</p> </div> <div style="background-color: #f8cbad; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Modul 3: "Erhebung und Analyse des IST-Zustandes" Modul 4: "Abschätzung der Potentiale für Umwelt und Transportrationalisierung"</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>planen</p> </div> <div style="background-color: #fce4d6; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Modul 5: "Zielfestlegung" Modul 6: "Ausarbeitung der Maßnahmenbündel"</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>umsetzen</p> </div> <div style="background-color: #e2efda; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Modul 7: "Umsetzung der Maßnahmen" Modul 8: "Evaluierung"</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>betreuen</p> </div> <div style="background-color: #d9e1f2; padding: 5px;"> <p>Modul 9: "Dauerhafte Implementierung" Modul 10: "Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit"</p> </div> </div> <p>www.stuttgart.de Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement</p>

Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • die Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsangeboten allgemein und spezifisch auf Basis individueller Anforderungen • die Bereitstellung eines Jobtickets (durch die Dachorganisation können hier auch kleinere Firmen angesprochen werden, für die der Aufwand hierfür zu hoch wäre) • ggf. Weiterentwicklung der Jobtickets zu Stadtkarten/ Mobilitätskarten, in denen weitere Mobilitätsangebote gebündelt werden können (auf gesamtstädtischer Ebene zu prüfen) • Eine Standortverwaltung könnte zudem mit Know-How und Organisation bei der Einrichtung von Infrastrukturen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel helfen. Hier geht es z.B. um den Ausbau von betriebseigenen Fahrradabstellanlagen, Modelle zur Flexibilisierung von Arbeitszeiten und Möglichkeiten zur Nutzung eines betriebseigenen oder betriebsübergreifenden Fahrradfuhrparks.

Bewertung																											
Wirkungsklasse		Kostenklasse																									
Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren	10																										
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	mittel	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>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>310</td> </tr> </tbody> </table>		Kostenart	Kosten [brutto, T€]	Investitionskosten	100	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	310	<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 II III IV 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	100																										
Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	310																										
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 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)				
<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. 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	Kostenart	Kosten [brutto, T€]
Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung	klein	Investitionskosten	100
	mittel	Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)	19
Summe Nutzungspunkte (gewichtet)	4	Kostenklasse: 1	
Wirkungsklasse: I			

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"> Die Förderung der Pkw-Elektromobilität verringert zwar Luftschadstoffe und Verkehrslärm, trägt jedoch nicht zu einer Entlastung des Verkehrsnetzes in Bezug auf Verkehrsmenge und fürs Parken beanspruchter Raum bei.
Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <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.
Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Die Aufstellung von Ladeinfrastruktur ist in Verknüpfung zur Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Mobilitätshäusern zu sehen.
Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt

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 type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme

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

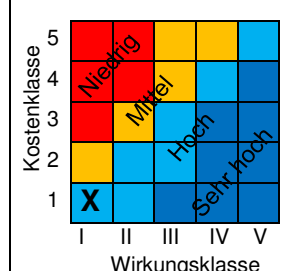


Handlungsbedarf

- 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

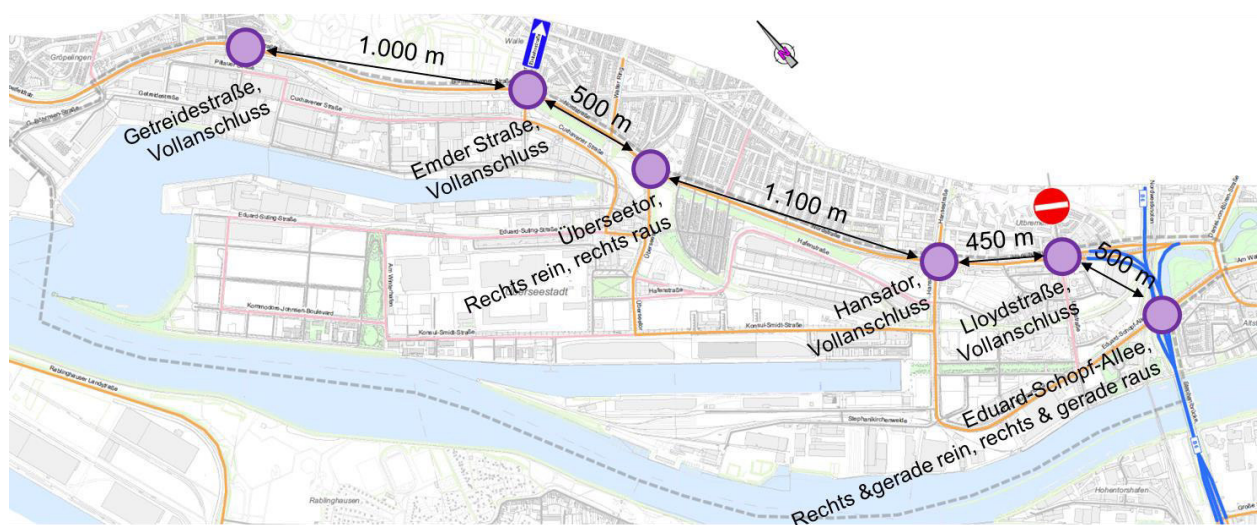
Priorität (Grad der Zielerreichung)
<input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch

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

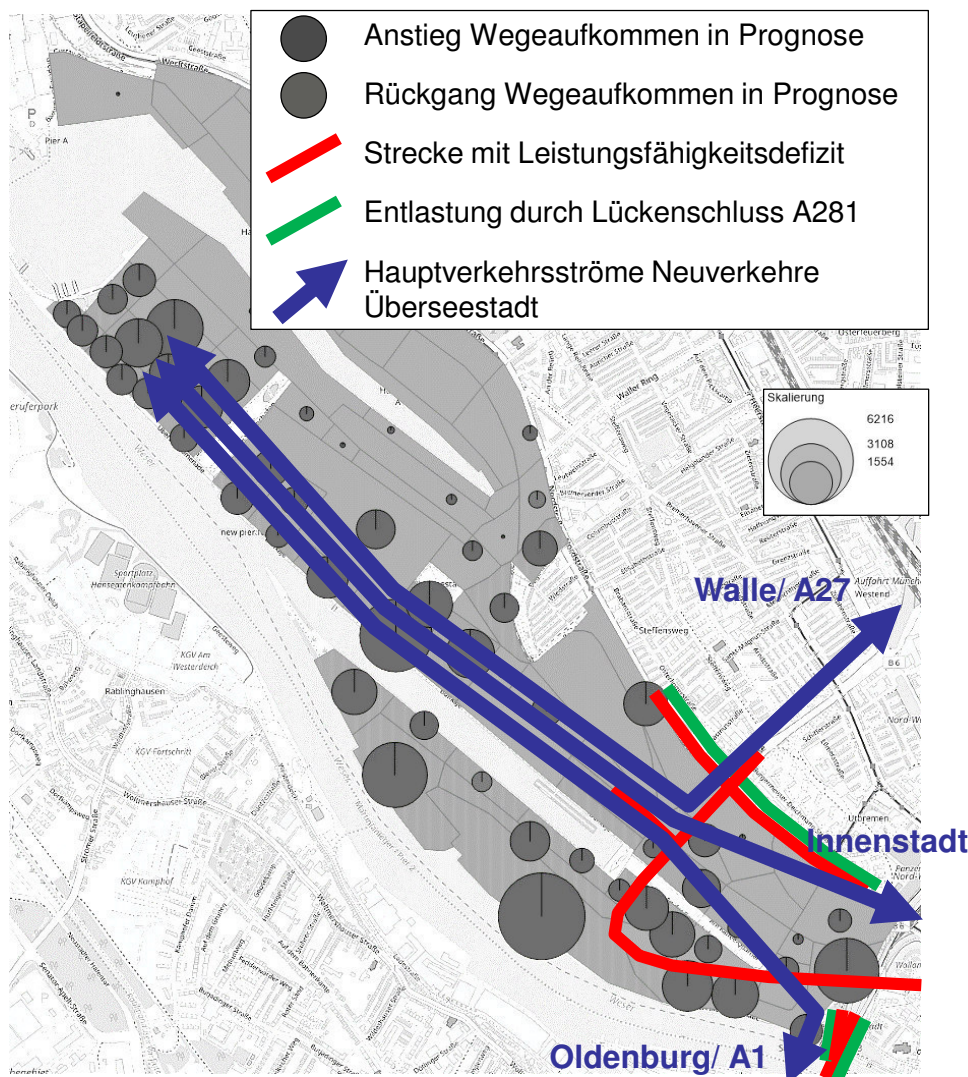
Anlage 10: Ergänzung einer zusätzlichen Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße – Variantenvergleich der Maßnahmen S.8 Neubau Anschluss Hafenstraße und S.9 Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Hafenstraße

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. die folgende Grafik verdeutlicht die Lage der Anschlusspunkte.



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

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



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

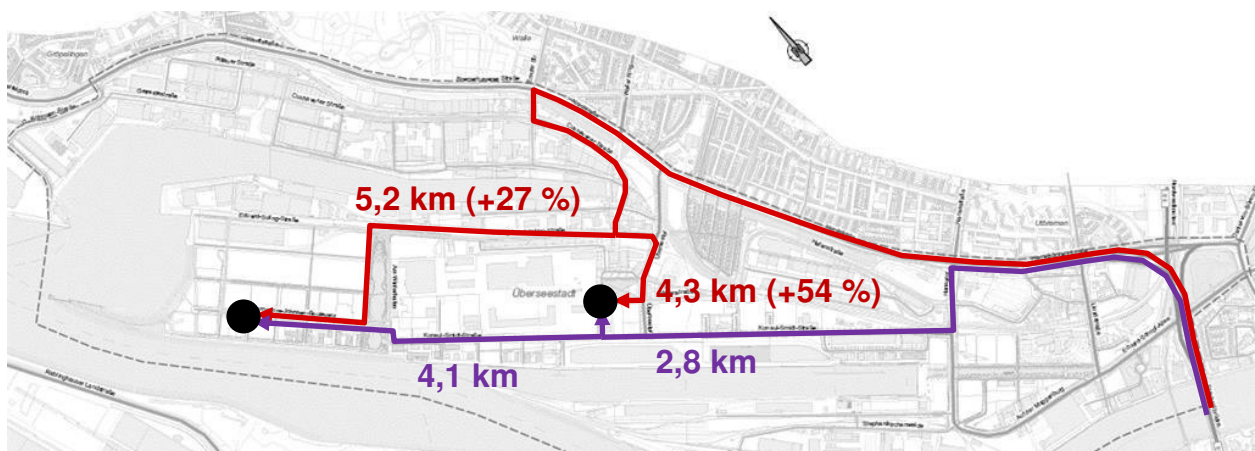
Im Rahmen der Maßnahmenfindung wurden daher mögliche Knotenpunkte identifiziert, an denen eine zusätzliche Anbindung der Überseestadt durch eine Kreuzung, an der alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind, ermöglicht werden kann. Die beiden in der Arbeitsgruppe favorisierten Lösungsansätze Neubau eines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

Wesentliches Ziel eines zusätzlichen Anschlusses der Überseestadt an die Nordstraße war die verkehrliche Entlastung der Straßenzüge in der südlichen Überseestadt bzw. einer deutlichen Begrenzung der Verkehrszuwächse aufgrund der weiteren Gebietsentwicklung. Hiervon sollen insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator und die Eduard-Schopf-Allee profitieren, die sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte bereits heute als kritisch erwiesen haben. Differenzdarstellungen, welche

die Verkehrsbelastungen mit und ohne Maßnahme im Prognosefall zeigen, erlauben eine Bewertung der erreichbaren Verkehrsverlagerungen.

Emder Straße

Mit der Emders Straße besteht bereits ein Anschluss der nördlichen Überseestadt an die Hafenrandstraße an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Allerdings befindet sich dieser Anschluss noch nördlich des Hafenbeckenes des Holz- und Fabrikenhafens wodurch die Route über die Emders Straße als relativ umständlich empfunden wird (viele Abbiegevorgänge) und zudem mit erheblichen Umwegen verbunden ist. Die folgende Grafik fasst die Umwege und prozentuale Routenverlängerung von der Stephanibrücke zu zwei ausgewählten Entwicklungsschwerpunkten der Überseestadt dar.



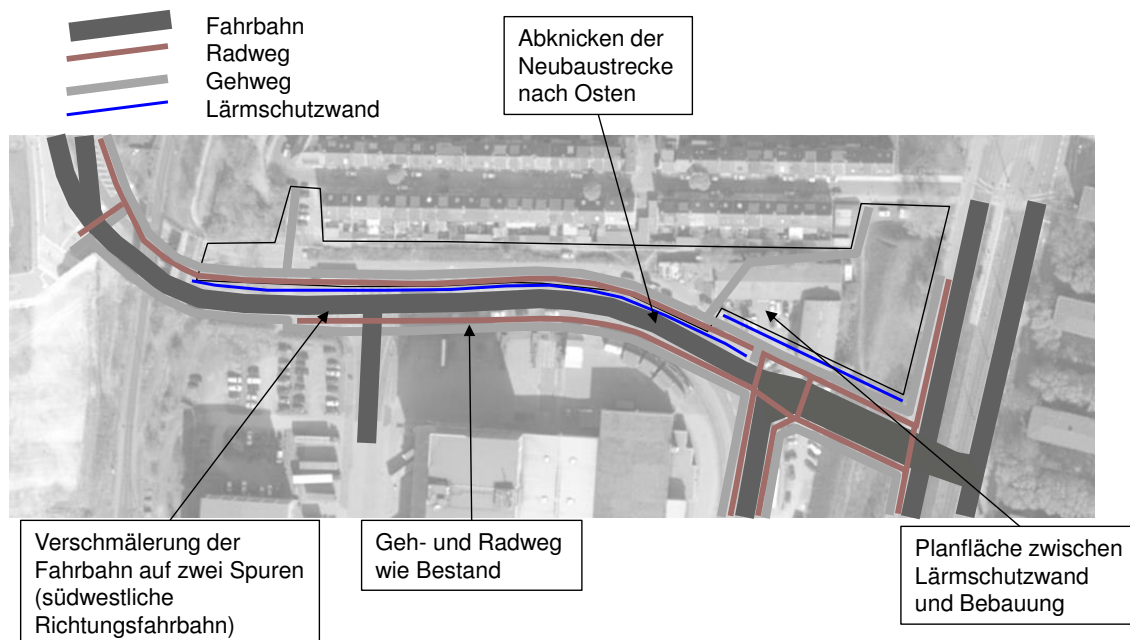
Grafik: Routenlängen zum Großmarkt und zur Hafenkante über Hansator und Emders Straße im Vergleich

Im Ergebnis der Routenanalyse und in Auswertung der Basisprognose des Verkehrsmodells ist erkennbar, dass die Emders Straße für die stark zunehmenden Verkehre zur nördlichen Überseestadt nur im geringen Maß als Alternative angenommen wird. Es werden hier auch keine Maßnahmen gesehen, welche die Akzeptanz erheblich steigern könnten, wenngleich eine bauliche Aufwertung der Emders Straße aufgrund deren ungenügenden Zustands angezeigt erscheint. Ein solcher Ausbau ist aus Sicht der Routenakzeptanz und der Leistungsfähigkeiten jedoch eher mit dem Status quo gleichzusetzen. Am Ende dieser Anlage 10 wird auf die Folgen eines Nicht-Umsetzens einer der folgenden Maßnahmenansätze eingegangen, dies entspricht im Wesentlichen einer Stärkung der Emders Straße.

S.8 Anschluss der Hafenstraße

In dieser Maßnahme wird im Bereich der Kurve der Hafenstraße in der Nähe der Heimatstraße eine Direktverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße hergestellt, indem die von Südwesten kommende Hafenstraße gerade auf die Nordstraße aufgebunden wird. Der südöstliche Ast der Hafenstraße wird untergeordnet angebunden. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage am neu entstehenden Knotenpunkt zwischen Hafenstraße und Nordstraße erforderlich sein. Im

Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann.

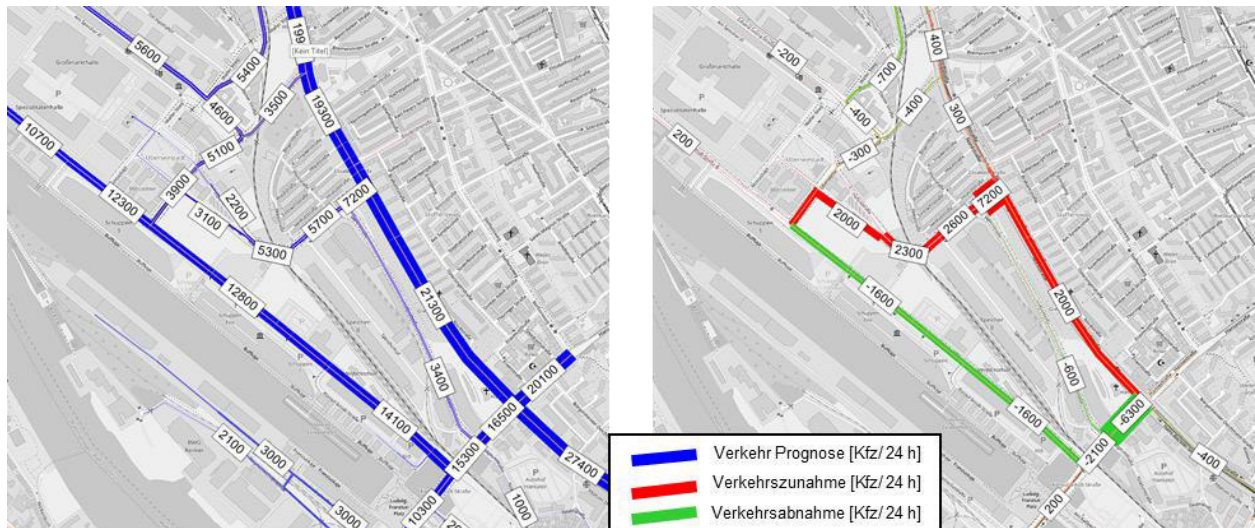


Grafik: Ideenskizze eines Anschlusses der Hafensstraße an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Für den Anschluss der Hafensstraße an die Nordstraße sind Flächen erforderlich, die derzeit noch durch ein Unternehmen belegt sind.
- Die Ergänzung zusätzlicher Abbiegespuren auf der Nordstraße sollte aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht zulasten der Straßenbahngleise im Mittelstreifen erfolgen. Es sollte stattdessen geprüft werden, ob die erforderlichen Flächen in den Seitenbereichen der Fahrbahnen gefunden werden können.
- Es sollte gewährleistet werden, dass die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle „Elisabethstraße“ südlich der Elisabethstraße erhalten bleibt.
- Der Neubauabschnitt sollte möglichst weit von der Bebauung an der Heimatstraße abrücken. Dazu ist der Neubauabschnitt nach Osten abzuknicken, eine rechtwinklige Anbindung an die Nordstraße scheint nicht unbedingt erforderlich. Zudem ist die Hafensstraße auf die südliche Richtungsfahrbahn zurückzubauen. Angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen ist auch mit Umsetzung der Maßnahme ein vierstreifiger Querschnitt nicht erforderlich (Ausnahme: zwischen Hafensstraße und Nordstraße werden in beide Richtungen Linksabbiegestreifen benötigt, sodass hier letztlich vier Fahrstreifen unterzubringen sind).
- Die Zunahmen im Kfz-Verkehr auf der Hafensstraße führen ohne geeignete Maßnahmen zu einem wahrnehmbaren Anstieg des Verkehrslärms an der Heimatstraße. Erste Untersuchungen haben aber gezeigt, dass dies durch den Neubau einer Lärmschutzwand vermieden und die Lärmsituation gegenüber dem Bestand sogar leichtverbessert werden kann.

- Der Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße sollte durch das Untersage zweier Linksabbiegerströme weiter entlastet werden: Linksabbiegen vom Hansator auf die Nordstraße bzw. von der Hansestraße auf die Hans-Böckler-Straße. Während Linksausbieger aus der Überseestadt heraus den neuen Knotenpunkt an der Hafenstraße nutzen, müsste im Fall der Fahrzeuge aus der Hansestraße geprüft werden, ob das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz diese Mehrverkehre aufnehmen kann.

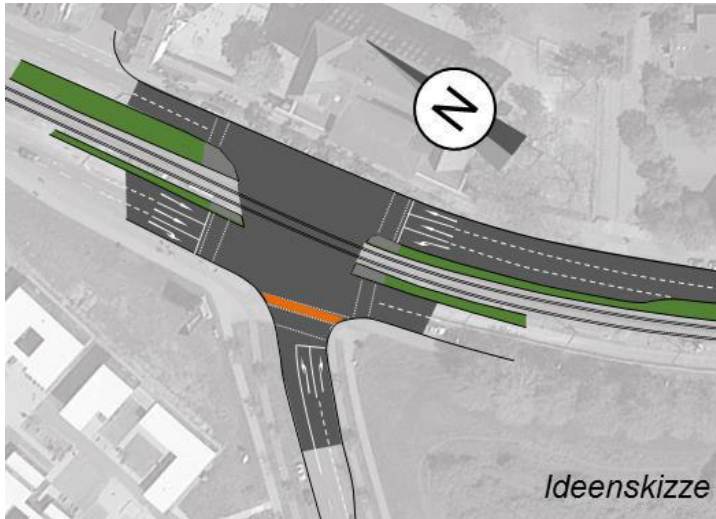


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Die Auswertungen zu Verlagerungen der Kfz-Verkehrsmengen zeigen, dass der Neubauabschnitt der Maßnahme im Prognosejahr von etwa 7.200 Kfz befahren werden würde. Die Straße entlastet dabei sowohl die Cuxhavener Straße, das Überseetor und besonders das Hansator. In letztgenannter kann der Verkehr um etwa 25 % reduziert werden. Im Zuge der Konsul-Smidt-Straße ist mit einem Rückgang um etwa 10-15 % zu rechnen. Gegenüber der Analyse ist zwar weiterhin eine Zunahme der Verkehrsmengen auf dieser zentralen Achse der Überseestadt festzustellen, sie fällt mit etwa 40 % aber deutlich niedriger aus als im Ohne-Fall. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden einerseits die Verkehrsmenge auf dem neugebauten Straßenabschnitt senken, die Entlastungen auf den übrigen Strecken jedoch noch erhöhen.

S.9 Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße

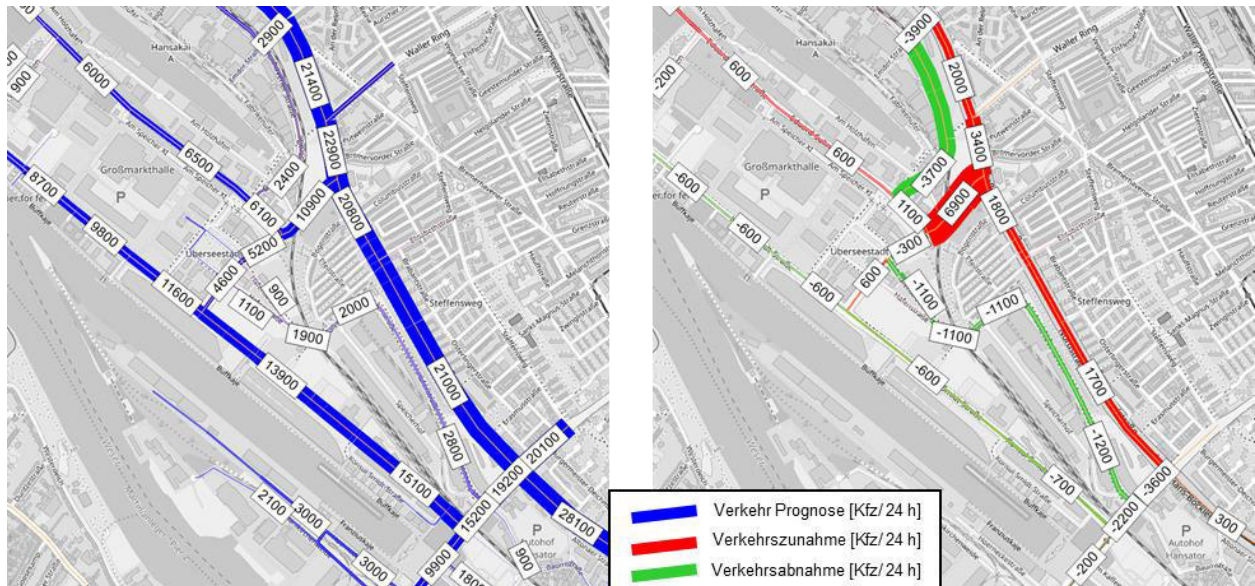
In dieser Maßnahme wird der bereits als rechts raus/ rechts rein Abzweig von der Nordstraße bestehende Anschluss des Überseetors zu einem Knotenpunkt ausgebaut, an dem alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind. Im Zuge der Nordstraße sind für das Einbiegen in die Überseestadt Abbiegestreifen vorzusehen, damit entlang der Hauptachse der Verkehr ungestört abfließen kann. Aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich sein.



Grafik: Ideenskizze eines Vollanschlusses des Überseetors an die Nordstraße

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahme sind zudem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Einrichtung der Linksabbiegespur im Zuge der Nordstraße wird unter den gegebenen Randbedingungen wahrscheinlich nicht ausschließlich im Seitenraum der Fahrbahnen erfolgen können. Eine Verschiebung der Straßenbahngleise ist zwar räumlich darstellbar, da der Mittelstreifen noch ausreichend Platzreserven aufweist, führt jedoch dazu, dass die Maßnahme aufwändiger und teurer ist, als ein Anschluss an der Hafestraße.
- 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. Eine Verkehrszunahme in diesem Bereich ist demnach eher kritisch zu bewerten.
- Das Überseetor ist derzeit für Fahrzeuge über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht gesperrt, um Schwerlastverkehre von der A 27 über den Waller Ring in die Überseestadt zu unterbinden. Im Zuge des Vollausbaus des Knotenpunktes wird die Attraktivität dieser Verbindung auch für Verkehre zur Autobahn weiter gestärkt. Die Schwerverkehrsbeschränkung sollte demnach unbedingt weiter beibehalten werden. Es ist zudem mit weiteren Verkehrsverlagerungen auf diese Verbindung zu rechnen, die mit dem im Verkehrskonzept eingesetzten Verkehrsmodell nicht abgebildet werden können und demnach auch nicht in den nachfolgenden Grafiken enthalten sind. Dies betrifft insbesondere Mehrverkehre auf dem Waller Ring, die dem dort in den vergangenen Jahren erfolgten Rückbau der Kapazitäten zur umweltverträglichen Abwicklung der Verkehre entgegenstehen würde.

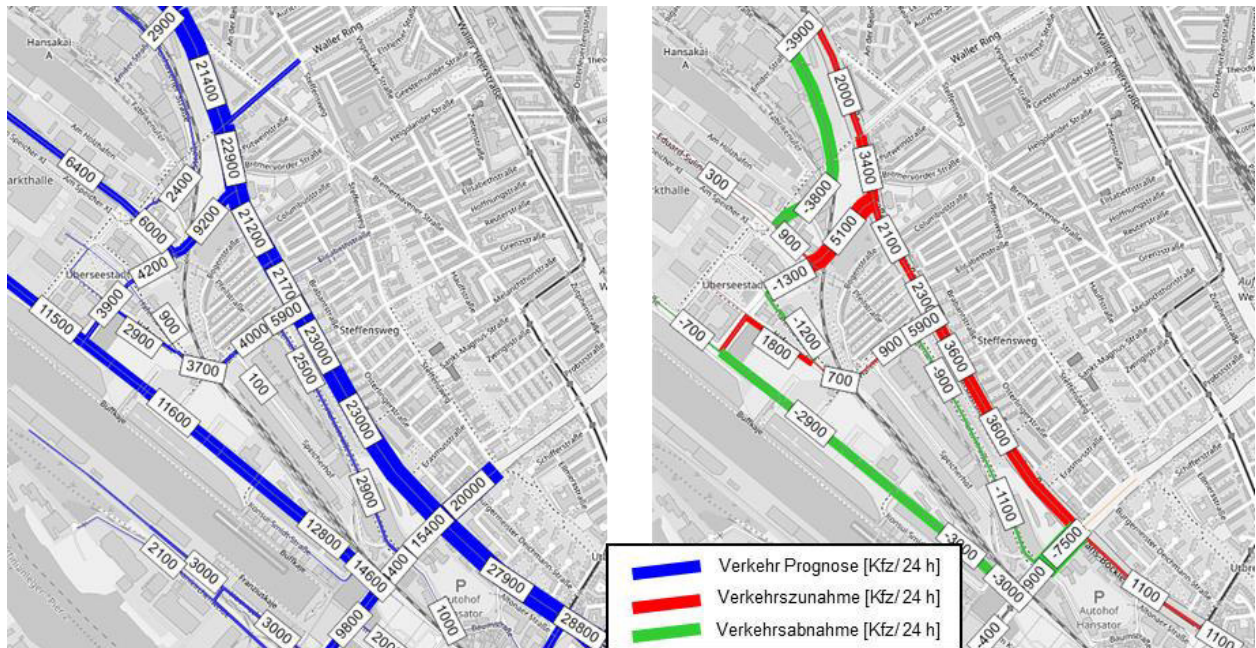


Grafik: Verkehrsverlagerung durch den Vollausbau des KP Überseetor/ Nordstraße – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Durch den Ausbau des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße erfolgt eine deutliche Entlastung der beiden bestehenden Voll-Anschlüsse an der Emders Straße und am Hansator um jeweils etwa 3.600 – 3.900 Kfz/24h. In der Folge reduzieren sich auch auf den zulaufenden Straßen die Verkehrsmengen. Insbesondere die Cuxhavener Straße und die Hafenstraße profitieren, während die Verkehrsentlastungen auf der Konsul-Smidt-Straße mit etwa 5 % vergleichsweise niedrig bleiben. Bei diesen Betrachtungen sind noch keine weiteren verkehrsvermeidenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept berücksichtigt. Diese würden die Verkehrsmenge auf dem Überseetor weniger stark steigen lassen, könnten auf den anderen Strecken jedoch zu einer stärkeren Entlastung beitragen. Nicht berücksichtigt werden konnten zudem Routenverlagerungen auf den Waller Ring, die wahrscheinlich zu einer Entlastung der Achse Hansator – Hansestraße beitragen könnten.

Umsetzung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen S.8 und S.9

In der Überlagerung beider Knotenpunktausbaumaßnahmen können die verkehrsentslastenden Effekte beider Ansätze kombiniert werden, wodurch insbesondere die Konsul-Smidt-Straße, das Hansator, die Cuxhavener Straße und die Emders Straße entlastet werden können. Hier kann die Verkehrsmenge um bis zu 60 % reduziert werden (Konsul-Smidt-Straße etwa 20 %). Wie bei den beiden oben vorgestellten Varianten sind weitere verkehrsentslastende Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept nicht berücksichtigt worden. Auch die Routenverlagerungen auf den Waller Ring mussten modellbedingt unberücksichtigt bleiben.



Grafik: Verkehrsverlagerung durch die Umsetzung beider Ausbaumaßnahmen – Verkehrsmengen im Mit-Fall 2030 und im Vergleich Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030

Hinsichtlich der baulichen Einschätzung und den erforderlichen Rahmenbedingungen einer Kombination beider Ausbaumaßnahmen kann auf die Einschätzungen zu den beiden Einzelmaßnahmen verwiesen werden.

Zusammenfassung/ Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist ein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße als Vorzugslösung zu betrachten. Hier können vergleichsweise geringe Eingriffe in bestehende Stadtstrukturen mit einer signifikanten Verlagerung kritischer Verkehrsströme kombiniert werden. Die Erreichbarkeit der Überseestadt würde erheblich zunehmen. Gleichzeitig sind bei dieser Maßnahme auch die Bedürfnisse der Anwohner im Heimatstraßenviertel zu berücksichtigen – eine Lärmschutzwand hilft, die zusätzlichen Verkehrsmengen akustisch nicht wahrzunehmen. Die folgende Tabelle fasst die entscheidungsrelevanten Einschätzungen zusammen.

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 werden am KP Hansator/ Nordstraße zusätzliche Kapazitäten geschaffen, die zur Bewältigung der künftigen Verkehre benötigt 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. 1,9 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 geringfügig günstiger einzuschätzen, da keine Gleise verlagert werden müssen. Mit dem Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße entsteht können Verkehre von der Konsul-Smidt-Straße und dem Hansator wirksam verlagert 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 Entwicklung der Überseestadt und die Zuverlässigkeit des Nahverkehrs auswirken.

Anlage 11 : Maßnahmen des Verkehrskonzepts nach Umsetzungsstufen

Stufe 1	kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen	Anmerkung	Umsetzung etwa 2018-2020	
			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 Hafenkante 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	Vorbereitung Lärmschutz	10.000	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, mögliche spätere deutlich teurer	15.000	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 mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel	Vorbereitung Lärmschutz und Planunterlagen	1.900.000	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 Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. – Am Kaffee-Quartier	Prüfung, ob Stau Eduard-Schopf-Allee so umfahren werden kann	900.000	BSAG, SUBV
R.1	Ausbau Geh- und Radverkehrsanlagen Konsul-Smidt-Straße	Nach Abschluss Hochbau am Schuppen III	350.000	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)			7.930.000	

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. Überseedor, Weiche Kante, Europahafen)		4.400.000	WfB, SUBV, Brepark	
R.2	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis Auf der Muggenburg) und Bau des südlichen Geh- und Radweges Auf der Muggenburg		250.000	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	
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)	
Summe			34.135.000		

Stufe 3		langfristige Maßnahmen, Daueraufgaben		Umsetzung ab etwa 2025	
Nummer	Maßnahme	Anmerkung	Kosten (Investition) [€]	Zuständigkeit	
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			7.360.000		

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		

Anlage 12: Stellungnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Anmerkungen des Projektteams

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
1) Bewohner Heimatviertel			
1.1	Massive Mehrbelastung des Heimatviertels durch Maßnahme S.8 (Anschluss Hafenstraße an die Nordstraße). Es ist unklar, wie diese Maßnahme zu einer lokalen Entlastung beitragen soll. Entlastung der gewerblich geprägten Konsul-Smidt-Straße zulasten der Hafenstraße, die an einem Wohngebiet entlang führt.	wird nicht geteilt, ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	ausführlichere Vorstellung der Maßnahme S.8 in Kapitel 6.3 im Bericht ergänzt
1.2	Erhöhung der Dichte der Ampelkreuzungen auf der Nordstraße durch Umsetzung der Maßnahmen S.8 und Ö.9 führt zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs dort.	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird gemäß den Berechnungen im Verkehrsmodell auch in den Fällen mit Anschluss der Hafenstraße weitgehend eine geringere Verkehrsbelastung aufweisen als heute. Der Grund hierfür sind die erheblichen Entlastungen durch den Ringschluss der A 281, die dadurch auch Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 ist. Außerdem trägt die Maßnahme A.23 aus dem VEP "bessere Ampelschaltungen auf der Hafensrandstraße (Industrie- bis Hans-Böckler-Straße)" zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Strecke bei. Für das Implementieren einer "Grüne Welle" sind möglichst regelmäßig verteilte und nicht zu weit entfernte signalisierte Knotenpunkte rechnerisch sogar günstiger.
1.3	zunehmende Verkehrsmengen auf der Nordstraße führt zu mehr Ausweichverkehr in den angrenzenden Wohngebieten und weiter erhöhten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen	wird nicht geteilt	Wie der Begründung zu 1.2 und der Abbildung 15 zu entnehmen ist, nehmen die Verkehrsmengen auf der Nordstraße gegenüber der Analyse im Zielfall nicht zu. Stärkere Ausweichverkehre sind daher bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses (Grüne Welle) nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sind angesichts der Verkehrsentlastungen keine Erhöhungen zu erwarten. Hinzu kommt folgender Aspekt: Bereits angesichts zunehmend sauberer Antriebstechniken (z.B. Förderung Elektromobilität auch im Rahmen des Verkehrskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans) wird die Luftschadstoffbelastung vermutlich nicht weiter ansteigen.
1.4	Notwendigkeit zu Umleitung des regionalen Verkehrs	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Schließung des Autobahnringes im Zuge der A281 wird auch von der Stadt und den Gutachtern als Voraussetzung für die leistungsfähige Abwicklung der bestehenden und künftigen Verkehre im Bereich der Überseestadt gesehen. Dies wird im Bericht bereits so dargelegt (Kapitel 6.1). Es wird als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme S.8 im Maßnahmenblatt ergänzt.
1.5	Empfehlung: bessere Ableitung der Verkehre durch Ausbau der Konsul-Smidt-Straße und über Emders Straße	wird nicht geteilt	Die Konsul-Smidt-Straße wurde nicht als Schwerpunktbereich der Überlastungen identifiziert, wenngleich sich hier ein Rückstau zeigt. Dieser entsteht jedoch durch unzureichende Kapazitäten im Bereich Hansator und Eduard-Schopf-Allee. Für die Straße Hansator sind Optimierungen im Sinne einer besseren Koordinierung der Signalanlagen Teil des Verkehrskonzepts (Maßnahme S.6). An der Eduard-Schopf-Allee wird die Ergänzung einer zweiten Abbiegespur auf die Rampe zur Stephanibrücke empfohlen (Maßnahme S.3). Aufgrund des schwer abschätzbaren Umsetzungshorizonts dieser Maßnahme wird empfohlen die Kapazität des Abbiegestroms kurzfristig zu erhöhen, indem das Abbiegen für LKW untersagt wird (Maßnahme S.2). Die Nutzung der Emders Straße als Ausweichstrecke in Richtung Nordstraße hat sich in den Untersuchungen als nicht praktikabel dargestellt. Mehr dazu finden Sie in dem neuen Kapitel 6.3 und Anlage 10 des Berichts.
1.6	Mangel an Parkraum als Kernproblem der Infrastruktur	wird nicht geteilt	Die umfangreichen Parkraumanalysen im Rahmen des Verkehrskonzepts haben gezeigt, dass es nur in Teilbereichen der Überseestadt zeitlich begrenzte Überlastungserscheinungen im Parkraum gibt (z.B. rund um den Großmarkt am Vormittag). Die bessere Ausnutzung der hier errichteten Parkhäuser durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine Maßnahme des Verkehrskonzepts (Maßnahmen S.7 und S.14). Aus Sicht des Gutachters wäre ein Ausbau überdimensionierter Parkraumkapazitäten kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts, da so Anreize geschaffen werden, die Überseestadt noch öfter mit dem Auto anzusteuern, wenn es einfach erscheint einen Parkplatz zu finden.
2) Bewohner Heimatviertel			
2.1	Nicht Berücksichtigung der Bewohner des Heimatviertels bei Befragung nicht nachvollziehbar	wird nicht geteilt	Die im Rahmen des Projekts durchgeführten Befragungen hatten vordergründig zum Ziel, Mobilitätsverhaltensparameter der im direkten Untersuchungsgebiet Wohnenden und Arbeitenden abzufragen. Hinweise zu Maßnahmen wurden zwar auch abgefragt, waren aber nicht zentraler Bestandteil der Befragung. Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze erfolgt für alle Bewohner Bremens und speziell Walles über das aktuelle Verfahren der Stellungnahmen.
2.2	Fertigstellung der A281 als Voraussetzung	wird geteilt	siehe Stellungnahme 1.2
2.3	Kein Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße, da erheblich mehr Verkehr und damit Lärm und Luftschadstoffe auf der Hafenstraße erwartet wird. Ohne Fertigstellung der A281 würden Verkehrsprobleme weiter zunehmen.	wird nicht geteilt	Eine Umsetzung der Maßnahme S.8 - Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ohne Ringschluss A281 wurde nicht geprüft. Der Baubeginn der A281 ist mit ersten bauvorbereitenden Maßnahmen für 2018 geplant, sodass von einer Verkehrswirksamkeit bis spätestens 2024 ausgegangen werden kann. Der Anschluss der Hafenstraße ist aus Sicht der Bearbeiter jedoch erforderlich um den nicht weiter ausbaubaren Schwerpunktbereich von Überlastungen Hansator zu entlasten. Die Auswahl der Maßnahme erfolgte auf Basis eines Variantenvergleichs und eines Abwägungsprozesses, der in Anlage 10 und Kapitel 6.3 nun differenzierter beschrieben wird.
2.4	bestehende Sperrung der Hafenstraße für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr wird durch Verkehrsteilnehmer nicht beachtet	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Prüfung und Kontrolle weitergereicht
2.5	Herstellung des Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße erhöht Lärmbelastungen weiter. Zum Ausgleich wäre eine ca. 7,5m hohe Lärmschutzwand erforderlich.	ausführlichere Darlegung im Bericht wird ergänzt	Durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße ist auf der Hafenstraße mit Mehrverkehr gegenüber der Analyse zu rechnen. Ohne Maßnahmen ist von einer akustisch wahrnehmbaren Erhöhung des Lärmpegels an der Heimatstraße auszugehen. Die Untersuchungen zu einer Lärmschutzwand in dem Bereich haben gezeigt, dass es technisch möglich ist, den Lärmpegel unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu halten. Wie diese Lösungen städtebaulich integriert werden können, und welche weiteren Lärmreduzierenden Optionen bestehen, muss das weitere Planungsverfahren zur Maßnahme S.8 zeigen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
2.6	Verbreiterung der B 75 erforderlich	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im Zuge der anstehenden Sanierungen wird ein Ausbau der Stephanibrücke zu prüfen sein. Eine erhebliche Entlastung der Brücke ergibt sich jedoch schon aus der Fertigstellung der A281 spätestens 2024. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt (z.B. Verlängerung des Einfädelbereichs auf der Rampe zur Brücke hoch durch Entfernen der Sperrfläche, Prüfung einer Rechtsausbiegemöglichkeit nach Woltmershausen auch aus der mittleren Spur der Brücke)
2.7	Verkehrskonzept betrachtet nur die Überseestadt, sollte aber die Gesamtstadt berücksichtigen	wird nicht geteilt	Die Aufgabenstellung zum Verkehrskonzept Überseestadt wurde im Nachgang der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans erstellt. Dieser VEP hat sich erst in den vergangenen Jahren mit gesamtstädtischen Verkehrsfragen beschäftigt und dient daher als Grundlage für das teilräumliche Konzept zur Überseestadt. Im Verkehrskonzept Überseestadt wurden darüber hinaus durchaus Betrachtungen über das engere Gebiet der Überseestadt hinaus angestellt, z.B. ÖPNV-Verknüpfung am Waller Bhf., Knotenpunkt Doventor). Auch bei den Maßnahmen wurden zahlreiche Ansätze zur besseren Verknüpfung der Überseestadt mit den umliegenden Quartieren berücksichtigt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.6.
2.8	Schaffung von Park&Ride-Flächen und Beförderung von Beschäftigten im kurzen Minutentakt in die Überseestadt erforderlich	wird nicht geteilt	Die Ausweisung von Park&Ride-Flächen ist auf regionaler Ebene zu betrachten und überschreitet demnach den Handlungsrahmen des Verkehrskonzeptes. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des Konzepts, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Bremen erfolgen. Entsprechend wurde bereits im VEP innerhalb des Bremer Stadtgebietes bewusst – bis auf einen neuen Standort am Bahnhof Oberneuland – von einem weiteren Ausbau von P+R abgesehen, da auch die Kapazitäten der vorhandenen Standorte ausreichen.
2.9	Ausbau der Bus- und Bahnlinien in der Überseestadt, kleine Busse im bisherigen 20-Minuten-Takt sind zu wenig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Fahrzeugauslastungen der für die Überseestadt relevanten Linien 3 und 20 sind im IST-Zustand weitestgehend unkritisch zu betrachten, da durchgehend genügend Plätze vorhanden sind. Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklungen in der Überseestadt wird Handlungsbedarf gesehen. Hierzu wurden innerhalb des Konzepts folgende Maßnahmen untersucht: Ö.6 Taktverdichtung Straßenbahnlinie 3 Ö.8 5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20.
2.10	Schaffung einer neuen Straßenbahnlinie 3a Gröpelingen durch die Überseestadt, über Eduard-Schopf-Allee zum Hauptbahnhof und weiter zum Weserwehr. Kurzer Takt im Berufsverkehr.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Hinsichtlich der prognostizierten Gebietsentwicklung entsteht vor allem für die Bereiche entlang der Konsul-Smidt-Straße sowie der Hafenkante der Bedarf eines verbesserten ÖPNV-Angebotes. Innerhalb des Konzeptes wurden hierzu verschiedene Varianten einer Neuerschließung der Überseestadt durch Straßenbahn (auch eine Verbindung Gröpelingen - Überseestadt - Eduard-Schopf-Allee) und Bus untersucht. Parallel wird durch die BSAG - ähnlich wie vorgeschlagen - eine zusätzliche Straßenbahnlinie auf bestehenden Gleisen von Gröpelingen durch die Überseestadt zum Hauptbahnhof geprüft.
2.11	Etablieren eines neuen Supermarktes in der Überseestadt verringert Wege zu Supermärkten in benachbarten Vierteln	wird geteilt	Lebensmittelmarkt bereits im Bereich Marcuskaje/ Konsul-Smidt-Straße geplant und ist in Verkehrsprognose des Konzepts berücksichtigt
3) Anwohner Walle			
3.1	Einrichtung einer weiterer Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	wird geteilt und im Konzept ergänzt	wird im Konzept auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Dazu wird der Umfang von Maßnahme R.1 weiter gefasst
3.2	Einrichtung einer weiteren Fußgängerquerung über die Konsul-Smidt-Straße am nördlichen Ende von Speicher I	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Querungsstelle zwischen Speicher I und Schuppen III ist bereits Teil der Maßnahme R.1
3.3	Einrichtung weiterer Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße zwischen Am Winterhafen und Überseetor, insbesondere aber an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt bzw. wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Querungsstelle im Bereich Am Winterhafen wird auf Maßnahmenblatt R.1 ergänzt. Eine Querung an der Einmündung Marcuskaje/Konsul-Smidt-Straße am Überseetor ist bereits Bestandteil der Maßnahme R.1.
4) Bürgerinitiative Überseestadt (1)			
4.1	Führung des Schwerverkehrs vom Großmarkt/ Eduard-Suling-Straße über Überseetor oder Cuxhavener Straße	wird im Konzept genauer formuliert	Die Ertüchtigung der Emder Straße wurde im Variantenvergleich dem Grunde nach mitbetrachtet, die Ergebnisse sind in der entsprechenden Anlage 10 zum Verkehrskonzept nicht ausreichend dokumentiert. Dies wurde nachgeholt.
4.2	Berücksichtigung von "Event-Verkehren" und Schülern der kaufmännischen Berufsschule	wird teilweise geteilt	Verkehre zu Veranstaltungen in der Überseestadt sind nicht Betrachtungsgegenstand des Verkehrskonzepts, da dieses auf die Bewältigung täglicher Verkehrsprobleme abzielt. Zur Berufsschule siehe Stellungnahme 29.7

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
4.3	Angebot von Wassertaxis wurde vernachlässigt	wird nicht geteilt	Auch der Fährverkehr fand innerhalb des Konzepts Berücksichtigung. Es wurden Fährverbindungen im Längsverkehr sowie im Querverkehr untersucht. So kam es zur Empfehlung folgender Maßnahmen: Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN-Tarif zwischen Gröpelingen/Waterfront und dem Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern (5 innerhalb der ÜS) (mittelfristig) Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront im VBN-Tarif (kurzfristig) Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben. Diesbezüglich wären Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als eher gering eingeschätzt.
5) Bewohner Heimatviertel			
5.1	Befragung umfasste nur Bürger und Firmen, die für das Verkehrskonzept sind, Bürger des Heimatviertels wurden nicht mit einbezogen		siehe Stellungnahme 2.1
5.2	Verbesserung der Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn in Walle durch Verlängerung der Linie 26 und Anpassung der Taktzeiten an S-Bahn-Takt	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2) thematisiert, jedoch nicht explizit auf die so erzeugte Verknüpfung mit der Regio-S-Bahn verwiesen. Dies wird im Maßnahmenblatt 4_2 ergänzt. Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linie 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10). Eine verbesserte Anbindung der Überseestadt an die Regio-S-Bahn (RS3/RS4) wird innerhalb der Maßnahme Ö.7 Neubau SPNV-Haltpunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz empfohlen, jedoch ist deren Umsetzung als langfristig einzuschätzen.
5.3	Verkehrschaos im Umfeld der Überseestadt kann nicht durch Anbindung der Hafestraße gelöst werden. Vielmehr soll der Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden, der ÖPNV besser vernetzt werden und wo immer möglich Vorrang haben.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV als Alternative sind elementar für das Eintreten der Verkehrsprognosen und daher von entsprechender Wichtigkeit. Als Ersatz für die Maßnahme S.8 dienen sie jedoch nicht, da in Planfällen ohne diese Maßnahme in den kritischen Bereichen am Hansator trotzdem noch zu hohe Verkehrsbelastungen auftraten. ÖPNV-Maßnahmen in der Überseestadt sind bereits im Konzept verankert. Für die Gesamtstadt ist der 2014 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan die Grundlage.
6) Bewohner Heimatviertel			
6.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen.	wird nicht geteilt	Die Beteiligung im Sinne einer Diskussion der Maßnahmenansätze des Verkehrskonzepts erfolgt für alle Betroffenen in gleicher Art und Weise nach Vorliegen des ersten Berichtsentwurfes durch Präsentationen im Ortsbeirat und über Stellungnahmen. Dies ist ein übliches Vorgehen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten und erlaubt allen Beteiligten eine Anhörung ihrer Belange bevor ein Beschluss gefasst wird.
6.2	Überprüfung des Gutachtens auf konkrete Formfehler (Punktvergabe, Berechnung der Höhe der Lärmschutzwand etc.) erforderlich	wird nicht geteilt	Stellungnahme zu unkonkret. Konkrete Hinweise auf Fehler im Bericht werden gern eingearbeitet.
6.3	Erfordernis der Fortschreibung des Flächennutzungsplans zur Abbildung der Realität erforderlich - Überseestadt sollte kein Sondergebiet sondern ein Mischgebiet sein	wird nicht geteilt	Der Flächennutzungsplan stellt in der Überseestadt nur den Großmarkt als Sonderbaufläche dar. Die übrigen Bereiche werden bereits als gewerbliche oder gemischte Bauflächen dargestellt.
6.4	Wurde der Beschluss zur Unterbrechung der Hafestraße aufgehoben?	wurde geprüft	Der Senatsbeschluss von 2002 wurde nicht aufgehoben. Vor dem Hintergrund einer deutlich stärker verdichteten Entwicklung der Überseestadt, als dies 2002 dem Beschluss zugrunde lag, wurde diese Maßnahme bislang nicht umgesetzt. Die Unterbrechung der Hafestraße wurde ausgesetzt, da absehbar war, dass mit der zu erwartenden deutlichen dichteren Bebauung und der Änderung im Nutzungsmix der Verkehr deutlich zunehmen wird.
6.5	Es werden Maßnahmen als gesetzt angenommen, die sich noch in der Prüfung befinden (Wesertunnel). Ist das üblich?	wurde geprüft	Für die Verkehrsprognose ist das Zugrundelegen von "Sowieso-Maßnahmen", die bereits fest eingeplant sind und daher schon einen entsprechenden Planungsstand haben ein übliches Vorgehen.
6.6	Warum wird die Überseestadt so isoliert betrachtet? Besser wäre eine engere Abstimmung mit den Anrainern zu einer besseren Einbindung des neuen Gebiets in die bestehende Umgebung.	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst zahlreiche Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der Überseestadt zum direkten Umfeld. z.B. S.8 (mit R.10), R.9, R.11, R.12, R.14, Ö.1, Ö.3, Ö.7,...
6.7	Wann wird das abschließende Plandokument mit dem finalen Maßnahmenkatalog vorliegen?	wird weitergegeben	die Zeitplanung ist noch zu konkretisieren. Das abschließende Plandokument wird dann in Form einer Beschlussvorlage ausgearbeitet, in dem die Abwägung der Stellungnahmen enthalten ist.
7) Bewohner Elisabethstraße			
7.1	Rückbau der Nordstraße auf zwei Fahrspuren zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung	wird nicht geteilt	Die Nordstraße wird auf absehbare Zeit eine Verkehrsbelastung aufweisen, die einen vierstreifigen Querschnitt notwendig macht.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
8) Bewohner Heimatviertel			
8.1	Forderung nach Verkehrskonzept für ganz Walle	wird nicht geteilt	Das Konzept umfasst bereits zahlreiche Maßnahmen, welche die Verbindungen zwischen Überseestadt und Alt-Walle stärken. Darüberhinaus verweist die Verwaltung auf eine in 2014 erstellte Verkehrsuntersuchung für Walle. Ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept ist erst 2014 mit dem Verkehrsentwicklungsplan beschlossen worden.
8.2	Wie wird isolierte Betrachtung der Überseestadt begründet?		siehe Stellungnahme 2.7
8.3	Was ist aus den Bestrebungen geworden, die Überseestadt mit dem restlichen Stadtteil Walle zu verbinden?		siehe Stellungnahme 6.6
8.4	Wieso soll eine Hauptstraße für Lkw direkt neben einem reinen Wohngebiet entstehen?		Der Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße dient nicht vordergründig der Erschließung der Überseestadt für Lkw sondern stellt eine zusätzliche Option für Verkehre zwischen Überseestadt und Innenstadt bzw. BAB A27 dar. Diese wird benötigt, um die verkehrlich hochbelasteten Bereiche des Hansators wirksam zu entlasten. Desweiteren wird die Bedeutung der Hafenstraße für Lkw gegenüber dem ersten Entwurf des Verkehrskonzepts angepasst: Das Durchfahrtsverbot für Lkw auf der Konsul-Smidt-Straße soll sich künftig nur noch auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beschränken. Die Konsul-Smidt-Straße südlich des Überseetor bleibt daher für Schwerverkehre eine Alternative zur Hafenstraße. siehe auch Stellungnahme 9.1
8.5	Was ist aus dem geplanten Rückbau der Hafenstraße geworden?		siehe Stellungnahme 6.4
8.6	Warum soll die Konsul-Smidt-Straße komplett für Lkw gesperrt werden, obwohl es sich um ein Mischgebiet handelt und der Großmarkt bereits vor den heutigen Anwohnern bewusst in der Überseestadt angesiedelt wurde?		Nach erneuter Abwägung ist die Maßnahme S.4 in der Form angepasst worden, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße ausschließlich auf den Bereich zwischen Überseetor und Am Winterhafen beziehen soll. Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße befinden sich vornehmlich gewerbliche Nutzungen. Siehe hierzu auch Stellungnahme 9.1.
8.7	Wie sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist?	wird nicht geteilt	Der Baubeginn des Wesertunnels ist mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten für 2018 geplant, die Inbetriebnahme für Ende 2023. Der Tunnel ist eine wichtige Voraussetzung für eine leistungsfähigen Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt und in Gesamt-Bremen. Er war gemäß Aufgabenstellung als gesetzte Maßnahme zugrunde zu legen. Eine Wirkungsbetrachtung ohne Tunnel wurde nicht durchgeführt.
8.8	Was wird getan, damit der Verkehr besser über die B75 und A27 abfließen kann?	wurde geprüft	Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke und die Optimierung der Verkehrsführung auf dem Zubringer Überseestadt sind bereits als Maßnahmen A.11 und A.14a beschlossene Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans. Eine Umsetzung ist bis 2019 (Zubringer Überseestadt) bzw. 2024 (Rampe Stephanibrücke) geplant. Die Maßnahmen sind daher nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts Überseestadt. Trotzdem wird in Kapitel 6.1 darauf eingegangen, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Zubringerstrecken von hoher Bedeutung für den Verkehrsablauf in der Überseestadt ist. Außerdem wird mit Maßnahme S.6 einen Ansatz zur leistungsfähigeren Abwicklung der nachmittäglichen Verkehre auf dem Hansator in Richtung A27 aufgezeigt. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt. Siehe hierzu auch Stellungnahme 2.6.
8.9	Warum wird das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht umgehend verbessert?	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Das Verkehrskonzept weist neben mittel- und langfristigen Maßnahmen, welche erst unter bestimmten Voraussetzungen umsetzbar sind, auch kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen aus. Für diese existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Die Ansätze sollten zeitnah umgesetzt oder angestoßen werden. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen, kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Beispiele für kurzfristige Maßnahmen sind: Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/ Waterfront im VBN-Tarif Ö.8_3 Verlegung des Verlaufs der Li. 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. - Am Kaffee-Quartier Ö.9 Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20 (Verstärkerfahrten bis Weiche Kante) Verstärkerfahrten auf der Linie 20 (15-Minuten-Takt) sowie eine testweise Verlegung des Linienverlaufs auf die Teilstrecke Am Kaffee-Quartier werden aktuell bereits umgesetzt.
9) Bewohner Heimatviertel			
9.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sein	wird teilweise geteilt und im Konzept überarbeitet	Die Bebauung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich südlich und nördlich des Überseetors unterschiedlich dar. Während nördlich des Überseetors Wohnbebauung zur Weser hin überwiegt, ist südlich des Überseetors vor allem gewerbliche Bebauung prägend. Wohngebäude werden derzeit im Bereich des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor gebaut oder geplant. Diese Wohnbebauung profitiert nur zu kleinen Teilen von einer Entlastung der Konsul-Smidt-Straße von Schwerverkehren, da diese zu großen Teilen nur auf die andere Seite der Baublöcke auf die Hafenstraße verlagert worden wären. Eine Umverlegung der Schwerverkehre aus dem südlichen Bereich würde Strecken mit bestehender Wohnbebauung belasten (Nordstraße, Hafenstraße). Die Maßnahme S.4 wird daher in der Form präzisiert, dass sich das Lkw-Durchfahrtsverbot nur noch auf den Bereich der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen bezieht.
9.2	weitere Fragen wie Stellungnahme 8		Siehe Antworten zu Stellungnahmen 8.1 bis 8.9

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
10) Bewohner Stefanieviertel			
10.1	Vorschlag: Förderung von Fahrgemeinschaften, Treffpunkte der Beschäftigten in Einkaufszentren	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Förderung von Fahrgemeinschaften sind Teil der Maßnahme M.4
10.2	Vorschlag: Prämien bei Erreichung von Zielvorgaben für zu Fuß zurück gelegte Strecken	wird nicht geteilt	Die Kontrollmechanismen sind mit erheblichen Datenschutzbedenken verbunden und zudem manipulierbar, sodass keine verlässliche Ausschüttung von Prämien möglich ist.
10.3	Vorschlag: Mitarbeiter der Überseestadt sollten "Stadtkarten/ Mobilitätskarten" erhalten	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Der Vorschlag kann als ein Bestandteil der im Konzept bereits verankerten Empfehlung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements für die Überseestadt (Maßnahme M.4) angesehen werden und wird dort ergänzt. Der Umsetzungserfolg des Mobilitätsmanagements hängt, wie in dem entsprechenden Maßnahmenblatt beschrieben, von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen, sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen.
10.4	Vorschlag: reservierte Fahrräder an Bahnhöfen, mit denen Beschäftigte Weg zur Überseestadt zurücklegen können	wird nicht geteilt	Die Einführung eines Leihfahrradsystems durch jeden Gewerbetreibenden der Überseestadt für seine Mitarbeiter scheint nicht effizient zu sein. Die Unternehmen haben üblicherweise weder die personellen noch finanziellen Spielräume für derartige freiwillige Angebote. Auch bestehen Bedenken aufgrund organisatorischer Probleme (Fremdnutzung der Fahrräder durch andere Nutzer ohne Bezug zur Überseestadt und dann durch Abstellen irgendwo im Stadtgebiet geringe Verfügbarkeit für Bewohner/ Beschäftigte der Überseestadt). Auch im Verkehrsentwicklungsplan findet sich keine Maßnahme, mit dem Ziel ein Fahrradverleihsystem in Bremen zu etablieren. Problematisch für den Erfolg eines solchen Systems in Bremen dürfte die überdurchschnittliche hohe Verfügbarkeit von privaten Fahrrädern sein. Für eine bessere Verknüpfung der Überseestadt zu den Regionalbahnhöfen in Walle und dem Bremer Zentrum weist das Verkehrskonzept insbesondere den Ausbau der ÖPNV-Verbindungen auf diesen Strecken als Ansätze aus. Auch eine Förderung sicherer Abstellmöglichkeiten des eigenen Fahrrades ist sinnvoll und wird in Bremen bereits verfolgt (VEP-Maßnahmen H.7 und H.8)
10.5	Vorschlag: Bitten der nah wohnenden Beschäftigten mit dem Rad oder zu Fuß zu kommen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts sollen dazu beitragen, die Nutzung des Fahrrades auf kurzen wie langen Wegen zu fördern. Eine direkte Ansprache der Beschäftigten durch den Arbeitgeber oder die Stadt ist ohne adäquate Infrastrukturangebote nicht zielführend. In den Verkehrsprognosen zur Überseestadt wird desweiteren bereits berücksichtigt, dass mit einer zunehmenden Durchmischung der Nutzungen in der Überseestadt Binnenwege innerhalb des Gebietes zunehmen. Diese werden aufgrund ihrer meist kurzen Länge vornehmlich mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Der Anteil der Beschäftigten, mit weiten Arbeitswegen wird nichtsdestotrotz sehr hoch bleiben, sodass hier die alleinige Förderung von nichtmotorisierten Verkehrsarten nicht ausreichend sein wird.
10.6	Vorschlag: Flexibilisierung von Arbeitszeiten/ Änderung von Schichtzeiten/ Teilweise Home-Office anbieten	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
10.7	Vorschlag: Einfordern von Flexibilität und Verständnis auch bei Bewohnern zur Flexibilisierung ihrer Unterwegszeiten	wird nicht geteilt	Es wird als nicht erfolgversprechend angesehen, Bewohnern zu empfehlen, wann sie ihre Wege erledigen sollen. Hier bestehen kaum Einflussmöglichkeiten.
10.8	Vorschlag: Mitarbeiter nutzen Fahrräder/ ÖPNV für Termine, Vorhalten eines unternehmensübergreifenden Fuhrparks	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme M.4 ergänzt
11) Entwicklungsgesellschaft Hafenkante			
11.1	Wunsch: zügige Realisierung der 2008 geplanten Straßenbahnverbindung zur Erschließung des Überseeparks	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Innerhalb des Verkehrskonzeptes wurden verschiedene Varianten einer Straßenbahnverbindung in der Überseestadt untersucht. Empfohlen wird die Neuerschließung via Straßenbahn mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Kommodore-Johnsen-Blvd (Maßnahme Ö.8_2). Die Maßnahme besitzt eine hohe Priorität, wird jedoch hinsichtlich ihres Umsetzungshorizontes als langfristig eingeschätzt. Sie ist erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (städtebauliche Entwicklung des Bereichs sowie eines Nachweises der Wirtschaftlichkeit - Nutzen-Kosten-Nachweis) umsetzbar. Als mittelfristige (Übergangs-) Lösung wird eine straßenbahnähnliche Busverbindung zwischen Hafenkante und Hauptbahnhof mit bedarfsgerechter Taktführung sowie der Einführung von Busspuren in staugefährdeten Zufahrten empfohlen (siehe Maßnahme Ö.8_5). Auch eine gemeinsame Nutzung der Gleisstrasse durch die Buslinie und die Straßenbahnlinie 3 wird in diesem Zusammenhang angeregt (Ö.8_4).

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12) Fachausschuss Überseestadt des Ortsbeirates Walle			
12.1	Beibehalten von zwei Ein- und Ausfahrten für Lkw zur Überseestadt (Hansator, Emder Straße) - daher kein Anschluss der Hafestraße und keine Änderung der Beschränkungen am Überseetor	wird nicht geteilt	<p>Der Variantenvergleich hat gezeigt, dass die Emder Straße bezüglich der künftig neu hinzukommenden Verkehre nicht ausreichend attraktiv ist, um eine Entlastung im Bereich Hansator herbeizuführen, bei der hier ein leistungsfähiger Verkehrsablauf möglich ist. Es ist ein zusätzlicher Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße erforderlich. Der Variantenvergleich (siehe Anlage 10) hat zudem gezeigt, dass ein Anschluss im Bereich der Hafestraße unter Würdigung aller Belange der verkehrlich günstigste ist. Die Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete (z.B. Heimatviertel) sind nicht unerheblich, können jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen weitgehend vermieden werden. Die Begrenzungen auf dem Überseetor sollen bestehen bleiben.</p> <p>Es wird im weiteren Planungsverlauf zu prüfen sein, ob noch weitere Möglichkeiten einer Reduzierung der Betroffenheiten an der Neubaustrecke Hafestraße bestehen. Z.B. könnte die zulässige Geschwindigkeit zwischen Nordstraße und Eisenbahnbrücke auf 30km/h begrenzt werden. Die Hafestraße könnte durch eine Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung von der Bebauung Heimatstraße abgerückt werden. Hierdurch entstünde auch Raum für eine verträglichere Eingliederung der erforderlichen Lärmschutzwand. Zudem bestehen hinsichtlich der Linienführung noch Möglichkeiten den Abstand zur Bebauung Heimatstraße zu vergrößern, indem die Neubaustrecke nicht senkrecht auf die Nordstraße führt, sondern stärker nach Osten "abkippt". Dies wäre in vertiefenden Planungen zu eruieren.</p>
12.2	Forderung nach kurzfristiger Abstimmung mit DB zur gemeinsamen Nutzung der Gleistrasse für Busse	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	Eine gemeinsame Nutzung der Gleistrasse mit Bussen ist vor Einstellung des EBO-Betriebes (Entfall des Güterverkehrs zu Kelloggs) nicht möglich, da die technischen und rechtlichen Restriktionen zu groß sind.
12.3	Vorschlag: Einrichtung einer Ringbuslinie zur besseren Anbindung der Überseestadt an die Straßenbahnlinie 3 (Nordstraße - Hansator - Konsul-Smidt-Straße - Weiche Kante - Eduard-Suling-Straße - Emder Straße - Nordstraße), zzgl. Entfall Linie 20 (Strecke zum Hohweg durch andere Linie bedienen)	wird nicht geteilt	<p>Da der Bus nur in eine Richtung verkehrt, werden Fahrgäste im Bereich der Konsul-Smidt-Str. stark benachteiligt. Vor allem in Richtung Hauptbahnhof müssten diese einen großen Umweg in Kauf nehmen, um in die Straßenbahnlinie 3 umsteigen zu können. Ebenso verhält es sich von dem Weg aus Gröpelingen zum Bereich Weiche Kante.</p> <p>Nachteile: Alle Nutzer mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Des Weiteren fällt die Direktverbindung vom Hbf. weg, die Kapazität auf der nachfragestarken Achse Auf der Muggenburg wird verringert. Es entstünde über eine lange Strecke hinweg ein Parallelverkehr von Bus und Bahn entlang der Nordstraße. Die Linie 20 benötigt als Ein-Richtungs-Verkehr zwei Fahrzeuge im Umlauf. Darüber hinaus ist ein Ringverkehr betrieblich schwierig, da Pausenzeiten für den Fahrer vorgesehen werden müssen.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) wird bereits innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 -> Vorzugsvariante) thematisiert. Innerhalb Ö.4_2 wird zudem eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante durch Befahrung mit der Li. 20 und 26 empfohlen.</p> <p>Ein Entfall des Linienastes Weiche Kante – Hohweg (Li. 20) ist nicht empfehlenswert, da die zu ersetzende Route schlecht in andere Linien zu integrieren ist. Das Gewerbegebiet Bayernstraße könnte entweder mit einer Quartierbuslinie bedient werden oder durch Umwegfahrt der Linie 26 -> beides nicht empfehlenswert (weder verkehrlich noch wirtschaftlich). Bei Einbindung der Bayernstraße in den Umlauf der 26 sind zwei zusätzliche Fahrzeuge nötig, ein weiteres bei Verlängerung bis in die Überseestadt. Das bringt erhebliche Kostensteigerungen. Bei Entfall der Linie 20 gäbe es keine Direktanbindung des Bf. Walle an die größten Teile der Überseestadt.</p>
12.4	Vorschlag: Ausbau der Hst. Waller Ring so, dass Straßenbahn und Bus an einem Haltebereich halten	vertiefende Untersuchung erforderlich	<p>Eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Richtung Nordwesten sowie der Bushaltestelle Richtung Westen bietet Vorteile für Umsteiger, da ein gemeinsamer Halt der Buslinien 26 und 28 mit der Straßenbahn erfolgen könnte. Als nachteilig stellt sich die resultierende Verlängerung des Schulweges für Kinder der anliegenden Schulen am Waller Ring und an der Nordstraße dar (+ 90 Meter, + 1 Querung).</p> <p>Es liegt ein weiterer Prüfbedarf vor, wie sich u.a. die Busbefahrung realisieren lässt (Lageplan mit Schleppkurven, höherer Querschnittsbedarf). Es ergeben sich dadurch Nachteile in der Leistungsfähigkeit und ein hoher baulicher Aufwand (geringere Leistungsfähigkeit der Knoten Waller Ring und Emder Straße durch die Notwendigkeit getrennter Freigabephasen für die abbiegenden Busse).</p> <p>Mit Umsetzung der Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wäre die Verlegung der Haltestelle in den nördlichen Bereich des Knotenpunktes verkehrlich nicht sinnvoll. Es wäre i. V. m. Ö.9 zu prüfen, ob ein gemeinsamer Halt im südlichen Knotenpunktarm technisch möglich und verkehrlich sinnvoll (in Abhängigkeit des Umsteigeraufkommens) ist.</p>
12.5	Vorschlag: Einsatz einer Straßenbahnlinie 3 E, die zu bestimmten Zeiten direkt von der Hans-Böckler-Straße übers Doventor zum Bahnhof verkehrt (Kombination von Linie 3 und 10)	vertiefende Untersuchung erforderlich	<p>Eine Straßenbahnverbindung in die Überseestadt wurde geprüft und als langfristige Maßnahme (Ö.4, Ö.5) in das Konzept eingeordnet.</p> <p>Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. und Überseestadt (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand).</p>

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung																																																	
12.6	Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung der Relation Überseestadt - Bahnhof Walle mit dem ÖPNV	wird geteilt und im Konzept ergänzt	<p>Eine Verbindung besteht bereits durch die Buslinie 20 sowie durch die Linien 26 und 28, welche vom Rand der Überseestadt zum Waller Bahnhof führen.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert.</p> <p>Bei entsprechender Nachfrage (hohe Auslastung der Linien 20) kann eine Erweiterung des Maßnahmenvorschlags Ö.10 (Verstärkerfahrten Li. 20 zw. Hbf. - Weiche Kante) um eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke erfolgen (-> Aufnahme im Maßnahmenblatt Ö.10).</p> <p>Durch die Umsetzung von Maßnahme Ö.9 (Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße) wird zudem eine schnellere ÖPNV-Verbindung der Überseestadt mit dem Bahnhof Walle realisiert.</p>																																																	
12.7	Prüfung von Möglichkeiten zur Nutzung der bestehenden Gleistrassen im Gebiet für eine Regio-S-Bahn zwischen Bahnhof und Eduard-Suling-Straße (inkl. perspektivischer Verlängerung zur Waterfront)	wird nicht geteilt	<p>Eine Regio-S-Bahn vom Hbf. in die Überseestadt ist auf der vorhandenen Infrastruktur nicht zu realisieren. Entsprechende Gleisverbindungen bestehen nicht, die benannten Gleise sind - entsprechend ihrer Nutzung - an den Rangierbahnhof angeschlossen. Selbst wenn eine Gleisverbindung bestehen würde, wären die erforderlichen höhengleichen Kreuzungen in den laufenden Fahrplan nur sehr schwer zu integrieren sein, da die Strecke Richtung Oldenburg sehr stark ausgelastet ist. Auch betrieblich steht am Hauptbahnhof keine endende Linie der Regio-S-Bahn für eine Verlängerung in die Überseestadt zur Verfügung, die Mehrzahl der Linien läuft aus dem Norden auf den Hbf. zu. => Wenn eine Schienenverbindung zum Hbf. realisiert werden soll, dann als Straßenbahn.</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass auch eine Straßenbahnbindung über eine entsprechende Nachfrage verfügen muss, um unter den bestehenden finanziellen Randbedingungen realisiert werden zu können.</p>																																																	
12.8	Hinweis: Berücksichtigung der geplanten Berufsschule Großhandel/ Außenhandel erforderlich. Ansiedlung an der Straßenbahn anzustreben	wird weitergegeben	Hinweis wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.																																																	
12.9	Weser-Längs- und -Quer-Verkehre werden unterstützt, die Einschätzung der Zielerreichung sollte jedoch besser sein.	wird nicht geteilt	<p>Bei der gutachterlichen Einschätzung wurde für beide Maßnahmen (Ö.1 und Ö.2) eine Priorität (Grad der Zielerreichung) von "mittel" ausgewiesen. Dies wurde bereits innerhalb des Gesprächs mit dem Beirat Walle und der Projektgruppe am 17.01.18 erläutert und ist vor allem durch die Zuordnung in die höchste Kostenklasse 5 begründet - trotz einer hohen Wirkungsklasse 4 beider Maßnahmen. Somit fallen die Maßnahmen bei der Kosten-Wirkungs-Matrix in den mittleren Bereich.</p> <div style="text-align: center;"> <p>Grad der Zielerreichung</p> <table border="1"> <tr> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="6">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> </div>	5	Niedrig						4							3							2							1								I	II	III	IV	V			Wirkungsklasse					
5	Niedrig																																																			
4																																																				
3																																																				
2																																																				
1																																																				
	I	II	III	IV	V																																															
	Wirkungsklasse																																																			
12.10	Möglichkeiten zur Ausschreibung des Betriebes von Wassertaxis zur Integration in die BSAG nach Vegesack und in die Innenstadt prüfen	wird nicht geteilt	<p>Konkrete Vorschläge zu Fährverkehren sind bereits im Konzept enthalten (siehe Maßnahmen Ö.1 + Ö.2 + Ö.3).</p> <p>Wassertaxen werden vom Fahrgast für bestimmte Fahrstrecken gechartert und der Fahrpreis wird nach der tatsächlich zurückgelegten Strecke erhoben.</p> <p>Diesbezüglich sind Gespräche mit Hal über und VBN erforderlich. Die verkehrliche Wirkung von Wassertaxen wird als sehr gering eingeschätzt.</p>																																																	
12.11	Vorschlag: rechtliche Prüfung zum verpflichtenden Eigentum bzw. Miete von Garagenplätzen für Wohnungseigentümer	wird nicht geteilt	Kein Ansatzpunkt für das Verkehrskonzept, da außerhalb des Einflussbereiches von Wirtschaftsförderung.																																																	
12.12	Vorschlag: Anhalten von Garagenbetreibern zur Bereitstellung attraktiverer Preise zur Akzeptanzsteigerung	ist teilweise bereits im Konzept berücksichtigt	Bereitstellung günstigerer Preise für Abstellen in Parkhäusern wird als kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Verkehrskonzepts angesehen. Strategien zur Akzeptanzsteigerung der Parkhäuser sind im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung)																																																	
12.13	Vorschlag: Ausweitung Parkraumbewirtschaftung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten																																																	

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
12.14	Vorschlag: Einrichtung weiterer Halteverbotszonen	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.15	Vorschlag: Intensivierung der Parkraumüberwachung	ist bereits im Konzept berücksichtigt	im Konzept als Maßnahme S.14 enthalten
12.16	Vorschlag: Ergänzung eines Radweges entlang der Muggenburg von Lloydstraße bis Stephanikirchenweide	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Wird in Maßnahmenblatt R.2 ergänzt
12.17	Vorschlag: Einrichtung einer Fahrradstraße "Am Kaffeequartier" oder "An der Reeperbahn"	vertiefende Untersuchung erforderlich	Die Straßen Am Kaffee-Quartier und An der Reeperbahn sollen gemäß Maßnahme Ö.8_3 durch den Bus genutzt werden. Dies widerspricht der Einrichtung als Fahrradstraße. Sollte dies aufgrund der Freigabe der Straßenbahngleise An der Muggenburg nicht mehr erforderlich sein, wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße hier zu prüfen.
12.18	Vorschlag: Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Radfahrer und Fußgänger	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Rad- und Fußverkehr ist als langfristige Option im Konzept verankert. Kurz- und mittelfristig werden die Konflikte mit der Nutzung als Hafengebiet als zu erheblich eingestuft. Zu Stärkung der Verbindung ist die Überführung des Fährangebotes Weiche Kante - Waterfront in ein tägliches Angebot Teil des Maßnahmenkonzepts (Ö.3).
12.19	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseeort	wurde geprüft	Die Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseeort ist zukünftig in ihrer heutigen Ausführung nicht mehr leistungsfähig. Außerdem wurden Sicherheitsprobleme mit querenden Fußgängern festgestellt. Grundsätzlich käme aufgrund der Verkehrsmengen auch ein Kreisverkehr infrage, wenngleich die räumlichen Möglichkeiten differenzierter betrachtet werden müssten. Die Kreuzung soll gemäß Maßnahme Ö.8_5 aber mit Busspuren zur ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Dies widerspricht der Anlage eines Kreisverkehrs, an dem alle zuführenden Spuren zwangsläufig gleichberechtigt werden.
13) Bewohner Walle			
13.1	Nicht ausreichend frühe Beteiligung der Betroffenen im Heimatviertel		Siehe Stellungnahmen 2.1 und 6.1
13.2	Durch einen Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße würden die Lärmgrenzwerte auf der Nord- und Brabantstraße wesentlich überschritten werden.		siehe Stellungnahme 1.3
13.3	Die Ampelkreuzung Nordstraße/ Hafenstraße wäre ein weiteres Hindernis gegen einen flüssigen Verkehrsablauf auf der Nordstraße.		siehe Stellungnahme 1.2
13.4	Ringschluss auf A281 als Voraussetzung, um weitere Belastungen der Anwohner zu vermeiden		siehe Stellungnahme 1.4
13.5	Warum wird die Ertüchtigung der Emdor Straße nicht als Alternative zum Anschluss der Hafenstraße in Betracht gezogen?		siehe Stellungnahme 4.1
13.6	Die geplanten Maßnahmen zerstören die Wohnqualität des Stadtteils Walle, da hier alle Wohnstraßen in der Nähe der Nordstraße als Schleichwege genutzt werden.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14) Bewohner Heimatviertel			
14.1	Entlastung durch Neuanschluss der Hafenstraße kann nicht erfolgen, da bereits heute auf der Nordstraße erheblicher Stau herrscht.		siehe Stellungnahme 1.2
14.2	Kein Hinweis auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Frage inwiefern eine höhere Belastung der Hafenstraße Schäden an der Wohnbebauung hervorrufen kann.	wird geteilt	Umweltauswirkungen der Maßnahme S.8 würden im anstehenden Planungsverfahren differenzierter zu beleuchten sein, als dies im Variantenvergleich bislang geschehen ist.
14.3	Feinstaubbelastungen an der Nordstraße werden durch Anschluss der Hafenstraße weiter steigen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
14.4	Bereits in der Analyse mit Lärmschutzwand und ohne Anschluss der Hafestraße werden die Lärmgrenzwerte Nachts teilweise nicht eingehalten). Mit Anschluss der Hafestraße müsste eine Lärmschutzwand mindestens 6,70 m hoch sein, um die Lärmgrenzwerte einhalten zu können.		siehe Stellungnahme 12.1
14.5	Durch einen Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße würde die Lärmbelastung im Bereich der Nordstraße noch weiter zunehmen. Sie liegt auch heute schon über den Grenzwerten.		siehe Stellungnahme 1.3
14.6	Aus städtebaulicher Sicht ist es unbefriedigend das alte Walle z.B. durch eine Lärmschutzwand noch weiter vom neuen Stadtteil abzuschotten, ein fließender Übergang wäre sinnvoller.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Im weiteren Planungsverfahren zum Anschluss der Hafestraße wird herauszuarbeiten sein, wie die verträgliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgen kann und welche städtebaulichen Möglichkeiten mit der Umsetzung der Maßnahme S.8 verbunden sind.
14.7	Durch die Überlastung der Nordstraße werden verstärkt Schleichverkehre durch Walle abfließen.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
14.8	Der Durchgang Schulze-Delitzsch-Straße ist nicht erforderlich, da etwas weiter südlich bereits eine Wegeverbindung besteht	wird nicht geteilt	Die Durchwegung südlich der Haltestelle weist nicht den geforderten baulichen Standard auf. Sie soll im Rahmen dieser Maßnahme qualifiziert werden.
14.9	Wo erfolgt die Anlage des Radweges entlang der neu geplanten Hafestraße? Vor oder hinter der Lärmschutzwand?		siehe Stellungnahme 22.27
14.10	Wurde im Konzept berücksichtigt, dass eine rückwärtige Anfahrt an die Häuser der Heimatstraße möglich ist?	Wird im Weiteren geprüft	Im Rahmen der weiteren Planung für eine Anbindung an die Nordstraße wird der Punkt geprüft.
14.11	Die Querung von der Heimatstraße über die Hafestraße in Verlängerung der Wiedstraße wurde nicht ausreichend im Konzept berücksichtigt. Hier dürfte mit steigendem Verkehrsaufkommen eine Ampel erforderlich sein.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Anforderungen an die Querung der Hafestraße und mögliche Optionen, diese räumlich einzubringen werden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 ergänzt.
15) GEWOBA			
15.1	Maßnahmen zur Führung des ÖPNV bis zur Hafenkante sollten nicht erst mittelfristig angegangen werden. Hier würde es zu Überlagerungen neu beginnender Bauarbeiten im Straßenbereich und gerade fertig gestellten Wohngebäuden kommen. Konkret sollte kurzfristig entschieden werden, ob Baumaßnahmen für eine Straßenbahn bis zur Hafenkante angegangen werden sollen.	liegt im Handlungsbereich der Stadt sowie der Verkehrsbetriebe	die notwendigen (kurzfristig zu erbringenden) Leistungen zur Umsetzung mittel- und langfristiger Maßnahmen werden nicht im Konzept behandelt, d. h. im Konzept erfolgt keine Umsetzungsplanung
15.2	Vorschlag: neue Querungshilfe im Bereich "Blauhaus" über den Kommodore-Johnsen-Boulevard.	wird nicht geteilt	Der Kommodore-Johnsen-Boulevard weist auch in der Prognose eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung auf (unter 5.500 Kfz/ 24h). Im Bedarfsfall können im Mittelstreifen auch nachträglich Befestigungen als Querungshilfen eingebaut werden.
15.3	Vorschlag: verstärkte Kontrollen des regelwidrigen Abstellens von Pkw im öffentlichen Straßenraum in den Seitenbereichen.		siehe Stellungnahme 12.15

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
15.4	Es wäre sinnvoll gewesen, besser zu verdeutlichen, dass der durch Wohnen induzierte Verkehr weitgehend antizyklisch zum durch Arbeitnehmer in der Überseestadt ausgelösten Verkehr auftritt.	wird geteilt und im Konzept berücksichtigt	wird im Konzept entsprechend stärker herausgearbeitet.
16) Bewohner Heimatviertel			
16.1	Berufspendler fahren etwa zu 50 % über die Stephanibrücke, der Rest teilt sich je etwa zur Hälfte auf Verkehre aus Richtung Nordwest und Nordost. Die Stephanibrücke ist daher der bedeutendste Engpass am Rande der Überseestadt. Das Problem besteht hier einerseits in dem nicht ausreichend leistungsfähigen Knotenpunkt an der Eduard-Schopf-Allee und der unzureichenden Einfädelsituation auf der Brücke. Vorschlag: Schaffung einer leistungsfähigeren Situation im Einfädelbereich der Stephanibrücke im Rahmen einer Neuplanung der Brücke.	Wird teilweise geteilt	Analysen zur Verkehrsverteilung zeigen ein anderes Bild der Zielverteilung der Verkehre aus der Überseestadt. Demnach verkehren etwa 22 % der Kfz-Verkehre aus der bzw. in die Überseestadt über die Stephanibrücke (Grafik 45). Mehr Verkehre fließen in Richtung Walle und darüber hinaus (z.B. zur A 27 ab). Die Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke ist bereits Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans (Maßnahme A.11). Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzepts werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
16.2	Weitere Brückenlösungen über die Weser wurden zu wenig untersucht. Vorschlag: Brücke in Verlängerung des Hansators über die Weser in den Hohentorshafen und dort entlang des westlichen Ufers Richtung B6/B75.	wird nicht geteilt	Das grundsätzliche Potential zwischen Überseestadt und den direkt jenseits der Weser liegenden Stadtteilen wurde bei Maßnahme S.13 ermittelt. Alle anderen verlagerten Verkehre wären hinsichtlich Woltmershausen oder der Überseestadt als Durchgangsverkehre zu bezeichnen, die gemäß Zielstellung des Verkehrskonzepts nicht in die Überseestadt gezogen werden sollen. So würden beispielsweise Verkehre über eine Brücke in Verlängerung des Hansators zusätzliche Verkehre in diesen bereits heute überlasteten Straßenzug ziehen.
17) Bewohner Heimatviertel			
17.1	Vorschlag: Ampel oder Zebrastreifen über die Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Überseetor.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Ampel an der Kreuzung Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor ist bereits als Maßnahme S.1 im Konzept berücksichtigt.
17.2	Befürchtung steigender Lärm-, Feinstaub- und Erschütterungsbelastungen durch den Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße. Noch kein Gutachten zur Entwicklung der Feinstaubkonzentration.		siehe Stellungnahme 14.2
18) Handelskammer Bremen			
18.1	Überlastungssituationen an den Knotenpunkten Hansator/ Nordstraße und Stefanibrücke/ Auf der Muggenburg müssen angegangen werden. Die Verbesserung der Rampensituation zur Stephanibrücke ist bereits eine Maßnahme des VEP, bei der es nur an der Umsetzung mangelt. Die Problemlösung kann hier nicht auf das endgültig beschlossene Gesamtkonzept warten.		siehe Stellungnahme 8.8
18.2	Es ist eine direkte Straßenbahnbindung an den Hauptbahnhof erforderlich. Teile der Gleise liegen bereits und sind sofort nutzbar. Auch eine neue Straßenbahnstrecke auf der Konsul-Smidt-Straße wäre wichtig.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine direkte Straßenbahnverbindung von der Überseestadt zum Hauptbahnhof mit Wendevorgang am Bürgerpark auf bestehenden Gleisen wird von der BSAG geprüft. Die Weiterführung über die Konsul-Smidt-Straße wird im Verkehrskonzept vorgeschlagen (Maßnahme Ö.4).
18.3	Vorschlag: deutliche Taktverdichtung auf der Linie 20 und fahrtechnische Beschleunigung z.B. durch Mitbenutzung der Gleistrasse Auf der Muggenburg	ist bereits im Konzept berücksichtigt	siehe vorgeschlagene Maßnahmen: Ö.8_4 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3 sowie Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
18.4	Schließung der Lücke auf der A 281 als Schlüsselprojekt. Bremen sollte sich daher verstärkt für eine schnelle Umsetzung einsetzen.		siehe Stellungnahme 1.4
18.5	Prüfung eines Kreisverkehrs anstelle der LSA am Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor		siehe Stellungnahme 12.19
18.6	Ablehnung der Maßnahme S.4 (Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße), da Umfeld überwiegend gewerblich genutzt wird.		Die Seitenraumnutzung entlang der Konsul-Smidt-Straße stellt sich nördlich des Abzweigs Überseetor anders dar, als südlich des Überseetors. Im Abschnitt zwischen Überseetor und Am Winterhafen ist der BP 2196 größtenteils bereits durch neues Planrecht verdrängt, das Mischgebiete festsetzt (oder demnächst festsetzen soll). Hier überwiegt daher inzwischen eine Wohnnutzung, wohingegen zwischen Überseetor und Hansator gewerbliche Nutzungen dominieren. Vor diesem Hintergrund ist die Maßnahme S.4 weiterentwickelt worden, sodass die geplante Beschränkung für durchfahrende Lkw nunmehr auf den nördlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße begrenzt werden soll.
19) Mitglied Beirat Walle			
19.1	Es wurde der Wunsch nach einer "Abkürzung" in die Überseestadt geäußert. Dieser könnte auch auf Höhe der Grenzstraße erfolgen.	wird teilweise geteilt	Die Anbindung der Hafenstraße an die Nordstraße stellt für die Bewohner Walles eine Abkürzung in Teile der Überseestadt dar. Eine Verlegung dieser Durchwegung in die Verlängerung der Grenzstraße würde das Durchfahren in Richtung Steffensweg attraktiver gestalten. Ziel ist es jedoch, Verkehre auf der Nordstraße zu bündeln.
19.2	Viele Anwohner des Heimatviertels, der Brabantstraße, Osterlinger Straße und weiterer Straße im Umfeld der Nordstraße sind gegen eine Umsetzung des Durchstichs der Hafenstraße an die Nordstraße. Diese verlagert nur den Verkehr aus der Überseestadt in die benachbarten alten Waller Quartiere.		siehe Stellungnahme 1.3 und 25.7
20) Bewohner Walle			
20.1	Es sollte erst das Projekt Autobahnanbindung durchgeführt werden und dann sollte man erwägen werden ob "Waller Wied" überhaupt nötig ist.		siehe Stellungnahme 1.4 die Untersuchungen zum Verkehrskonzept Überseestadt zeigen, dass auch mit Fertigstellung des Tunnels in der südlichen Überseestadt keine ausreichenden Kapazitäten für die leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorhanden sein werden. Die Maßnahme S.8 wird daher trotzdem erforderlich sein.
20.2	Die Emissionswerte und der Schallschutz liege schon jetzt über der Norm.		siehe Stellungnahme 1.3
21) Bewohner Heimatviertel			
21.1	Konsul-Smidt-Straße sollte Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes bleiben, vor allem im südlichen Abschnitt wo kein Wohnraum ist		siehe Stellungnahme 9.1
21.2	Durch den Anschluss der Hafenstraße wird der Verkehrsfluss auf der Nordstraße noch schlechter und Umweltbelastungen werden für Anwohner unerträglich.		siehe Stellungnahmen 1.2 und 1.3
21.3	Vorschlag: Verlagerung des Großmarktes erwägen	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
22) Bewohner Heimatviertel			
22.1	Längenunterschied der Routen von der Überseestadt (Weiche Kante) zur Innenstadt bzw A27 über Überseetor nur 300m länger als Route über Hansator (Kapitel 2.1.2, S.6)	wird im Konzept genauer formuliert	Der Längenunterschied in Richtung der Innenstadt oder der A27 mag über das Überseetor nur geringfügig kürzer sein. Diese Beschreibung bezieht sich jedoch genauso auf die zuführenden Verkehre in die Überseestadt. Dies wird im Text des Berichtes genauer formuliert.
22.2	Kapitel 2.1.3: Werte in Tabelle stimmen nicht mit Werten aus Abbildung 2 überein. Wichtig sind insbesondere die Abweichungen im Schwerverkehr auf der Konsul-Smidt-Straße	wird nicht geteilt	Die Werte im Kapitel 2.1.3 sind direkt den Verkehrszählungen entnommen. In Abbildung 2 sind dem gegenüber die Analyse-Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmodell für die Überseestadt dargestellt. Abweichungen ergeben sich zwangsläufig durch die in Modellen implementierte Nachbildung tausender individueller Entscheidungen zum Mobilitätsverhalten durch vereinfachte Rechenschritte. Die bestehenden Abweichungen sind in der Modellkalibrierung als vertretbar angesehen worden.
22.3	Kapitel 2.1.6: Nachtfahrerbot für LKW (22-6 Uhr) auf der Hafenstraße wird nicht erwähnt	wird im Konzept genauer formuliert	Der künftige Umgang mit dem Lkw-Nachtfahrverbot wird auf den Maßnahmenblättern zu den Maßnahmen S.4 und S.8 genauer beschrieben.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.4	Kapitel 2.1.7: Was bedeutet überdurchschnittliche Schwerverkehrsmenge in der Konsul-Smidt-Straße? Aus den Schwerverkehrsanteilen kann keine höhere Belastung als in anderen Straßen der Überseestadt abgeleitet werden. Wohnbebauung befindet sich außerdem nur im Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Am Winterhafen.	wird teilweise geteilt	siehe Stellungnahme 9.1 Die Einschätzung überdurchschnittliche Schwerverkehrsbelastung bezieht sich auf typische innerörtliche Straßen in Wohngebieten, auf denen Schwerverkehrsanteile üblicherweise unter 5 % liegen. Auf der Konsul-Smidt-Straße ist gemäß der Zählungen mit etwa 9 % zu rechnen.
22.5	Ergänzung kritischer Querungsstellen: Hafensstraße unter der Bahnbrücke, Querung der Konsul-Smidt-Straße auf ganzer Länge außer am Überseetor	wird geteilt und im Konzept ergänzt	siehe Stellungnahmen 3.1-3.3, 14.11
22.6	Befragung von Anwohnern, Beschäftigten und Unternehmen mit nur geringem Rücklauf - Relevanz der Daten nicht gegeben. Auf welcher Grundlage und in welchem Zeitraum wurde befragt?	wurde geprüft	Die Befragung der Unternehmen erfolgte auf Basis eines durch die Wirtschaftsförderung Bremen zur Verfügung gestellten E-Mail-Adressverteilers. Es war aus Sicht der Projektbeteiligten nicht erforderlich, den bereits umfangreichen Adress-Satz weiter zu vergrößern. Die angeschriebenen Unternehmen waren aufgefordert, ihre Mitarbeiter zur Beantwortung des Beschäftigten-Fragebogens zu ermuntern. Es wurde hierfür ein Aushang mitgesandt. Die Bewohner wurden durch Aushänge an allen Hauseingängen in der Überseestadt und das Einwerfen von Flyern in Briefkästen auf die Befragung aufmerksam gemacht. Die Befragungszeit umfasst etwa einen Monat von Mitte November bis Mitte Dezember 2016.
22.7	Grafik 41, S.57: Darstellung des Heimatviertels Grünfläche. Müsste mindestens zum Umland gehören.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Gemäß der Verkehrsbezirkseinteilung des Verkehrsmodells gehört das Heimatviertel zum Umland. Dies wird auf den entsprechenden Abbildung nachgearbeitet.
22.8	Grafik 43, S.62: Flüchtlingsunterkünfte sind als Wohnstandorte dargestellt. Sind diese in Analyseberechnungen eingeflossen? Wurden die Bewohner auch zum Verkehrsverhalten befragt? Wurden die Unterkünfte in der Prognose berücksichtigt?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Flüchtlingsstandorte sind mit vereinfachten Annahmen zum Wegeaufkommen und Verkehrsmittelnutzung in die Analyseberechnungen eingegangen. Eine Befragung fand nicht statt. Die Grundstücke, mit Flüchtlingsunterkünften wurden in der Prognose mit der zukünftigen Nutzung berücksichtigt.
22.9	Kapitel 3.4, S.62: Gebiet an der Stephanikirchenweide ist als Gewerbegebiet festgeschrieben, sodass Wohnnutzung teilweise ausgeschlossen und in der Nachbarschaft unwahrscheinlich ist. Wieso wurde gemischte Wohn- und Dienstleistungsnutzung in Prognose angenommen?	vertiefende Untersuchung erforderlich	Für die Basis-Verkehrsprognose wurden auch Szenarien betrachtet, in denen südlich des Europahafens mehr Gewerbe verbleibt. Das berücksichtigte Szenario einer verdichteten Mischnutzung stellte letztlich das verkehrlich kritischste dar, da hier das höchste Verkehrsaufkommen zu verzeichnen war. Diese Berechnungen sollen kein Vorgriff auf die erforderlichen Diskussionen und Beschlüsse zur Umnutzung des Bereichs südlich des Europahafens sein.
22.10	Wie wurde das Wegeaufkommen für die Analyse in Grafik 48 ermittelt? Die Befragung im Verkehrskonzept und anderen Erhebungen im Raum Bremen ergaben stets höhere ÖPNV-Anteile? Die Annahmen für die Prognose entsprechen den Werten für Bremen heute, sind also nicht innovativ oder folgen Trends.	wird nicht geteilt	Der in Grafik 48 dargestellte ÖPNV-Anteil ist niedriger als in Befragungen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, da die Überseestadt zum Analysezeitpunkt wesentlich stärker gewerblich geprägt war, als dies für Gesamt-Bremen zutrifft und Arbeitswege häufiger mit dem Pkw zurückgelegt werden. Mit dem dargestellten ÖPNV-Anteil können die aus Erhebungen der BSAG gewonnen Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen der Überseestadt sehr gut abgebildet werden. Er ist daher im Sinne einer Modellkalibrierung als realitätsnah einzustufen. Die Prognose der Verkehrsmittelwahl für die Überseestadt stellt im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl eine erhebliche Änderung dar, vor allem, was den Rückgang des MIV-Anteils betrifft. Sie berücksichtigen dabei vor allem die strukturellen Änderungen im Gebiet selbst (stärker Durchmischung) führt zu mehr kurzen Wegen, die nicht mit dem Pkw zurückgelegt werden. Darüber hinaus sind grundsätzliche Annahmen zur Wirkung der verkehrsvermeidenden Maßnahmen des VEP eingeflossen.
22.11	Kapitel 5.2: Wie wurden die einzelnen Bewertungsparameter untereinander gewichtet? Detaillierte Aufstellungen der Kosten und jährlichen Kosten fehlen.	wird nicht geteilt	Im Bewertungsverfahren wurden die einzelnen Bewertungskriterien nicht untereinander gewichtet. Jeder der 16 Indikatoren hat die gleiche Wertigkeit. Auf eine detaillierte Darstellung der Kosten wurde aus Übersichtsgründen verzichtet. Die angegebenen Werte Investitionskosten und jährliche Kosten waren die einzigen, die bewertungsrelevant waren.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.12	Maßnahme S2: Zielkonflikt einer schlechteren Erreichbarkeit der Überseestadt nicht gegeben, da es um abfließende Verkehre geht. Es fehlt eine Betrachtung, ob es durch die Verlagerung zu Problemen an den anderen Knotenpunkten kommt.	wird teilweise geteilt	Erreichbarkeit begrenzt sich nicht auf zuführende Verkehre. Hierunter werden genauso abführende Verkehre verstanden. In dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.2 wurden qualitative Einschätzungen zum Einfluss auf die übrigen Knotenpunkte ergänzt.
22.13	Maßnahme S3: zweispuriges Abbiegen auf Stephanibrücke nicht wirkungsvoll solange Einfädeln auf der Brücke nicht verbessert wird.		siehe Stellungnahme 8.8
22.14	Maßnahme S4: Im südlichen Abschnitt der Konsul-Smidt-Straße zwischen Überseetor und Hansator keine Wohnbebauung. Verlagerung an ein Wohngebiet nicht zielführend. Lärmschutzwand nicht ausreichend und teurer.		siehe Stellungnahme 9.1
22.15	Maßnahme S5: Wieso sind die Kosten 0, wenn Gutachten eingefordert werden?	wurde geprüft	Gutachten zum Neuanschluss des vierten Knotenarmes waren auch ohne die Empfehlung des Verkehrskonzepts geplant und erforderlich
22.16	Maßnahme S6: Rückstau beginnt bereits am Utbremer Autobahnzubringer - Grüne Welle über Nordstraße hinaus nicht ausreichend wirkungsvoll. Linksverkehr zur Neptunstraße bleibt unerwähnt. Vorschlag: Begrenzung der Fußgängerfreigabezeiten an der Neptunstraße.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die bereits durchgeführten Untersuchungen zur Verbesserung der Grünen Welle im Zuge des Hansator zeigen, dass durch eine bedarfsgerechte Reduktion der Freigabezeiten für Fußgänger an der Neptunstraße Kapazitäten gewonnen werden können. Ist als Maßnahme S.6 im Konzept berücksichtigt.
22.17	Maßnahme S8: Wechselwirkungen oder Konflikte zum Knotenpunkt Elisabethstraße/ Nordstraße werden nicht benannt.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die möglichen Wechselwirkungen zwischen Hafenstraße und Elisabethstraße wurden auf dem Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht erwähnt. Dies wurde nachgeholt.
22.18	Maßnahme S8: Für den Einbau der Linksabbiegespur in die Überseestadt müsste der nördliche Geh- und Radweg an der Nordstraße verschmälert werden. Lärmauswirkungen auf die Bebauung an der Nordstraße bleiben unerwähnt.	wird teilweise geteilt und im Konzept ergänzt	Die erforderlichen Anpassungen im Bereich der Nordstraße sind im Maßnahmenblatt zu Maßnahme S.8 nicht ausreichend erläutert und werden nachgearbeitet. Eine Verschmälerung des Geh- und Radweges ist jedoch nicht geplant, vielmehr eine Rücknahme der hier angeordneten Stellplätze.
22.19	Maßnahme S8: Nachfahrverbot auf der Hafenstraße bleibt unberücksichtigt		siehe Stellungnahme 22.3
22.20	Maßnahme S8: Kosten erscheinen sehr niedrig	wird geteilt und im Konzept genauer erläutert	Die Kosten für Maßnahme S.8 enthielten zunächst nicht die Kosten für die Lärmschutzwand zum Heimatviertel, da diese bereits durch Maßnahme S.4 begründet war. Die Kosten wurden jetzt der Maßnahme S8 zugeordnet.
22.21	Maßnahme S8: es wird nicht beleuchtet, wie zusätzliche Verkehre zur Neubaustrecke gelangen sollen, insbesondere die Linksabbieger vom Knotenpunkt Hansator/Nordstraße, wenn Linksabbiegen dort untersagt wird.	wird geteilt und im Konzept ergänzt	Die Wechselwirkungen zwischen dem Linksabbiegeverbot an der Kreuzung Hansator/ Nordstraße zur Maßnahme S.8 wurden auf dem Maßnahmenblatt S.8 genauer beschrieben.
22.22	Maßnahme S8: Es wird nicht als Zielkonflikt erwähnt, dass Ausweichverkehre auf die Elisabethstraße zunehmen könnten.		siehe Stellungnahme 22.17
22.23	Maßnahme S8: Die Hafenstraße soll zahlreiche zusätzliche Verkehre aufnehmen und gleichzeitig zurückgebaut werden - wie soll das im Detail funktionieren?	wurde geprüft	Die Hafenstraße war vor dem Aufbau des heutigen Haupterschließungsnetzes der Überseestadt eine Hauptzufahrt zum ehemaligen Hafengebiet und ist dementsprechend großzügig dimensioniert worden. Gemäß der Prognosen des Verkehrskonzepts wird die Hafenstraße auch mit Anschluss an die Nordstraße eine Verkehrsbelastung aufweisen, die auf lediglich einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtung abgewickelt werden kann. Nur auf dem Neubauabschnitt zwischen der Kurve der Hafenstraße und Nordstraße werden zwei Spuren je Richtung benötigt, um die erforderlichen Abbiegespuren unterzubringen.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
22.24	Maßnahme S9: Warum müssen nur hier Straßenbahngleise verlegt werden? Die Kosten dieser Maßnahme sind höher, warum?	wurde geprüft	An der Hafestraße kann größtenteils der Streifen für den Ruhenden Verkehr an der Nordstraße für die Einrichtung der zusätzlichen Spur genutzt werden. Dies ist am Überseetor aufgrund der Nähe zur Schule nicht möglich. Daher müssen hier Gleise angepasst werden, was die Kosten stark vergrößert. Die Kosten zu Maßnahme S.8 wurden jedoch angepasst, sodass die Kosten beider Maßnahmen jetzt vergleichbar hoch sind (siehe Stellungnahme 22.20).
22.25	Maßnahmen Radverkehr sind sehr gut, führen aber nur zu einer Reduktion von 500 Kfz/ Fahrten am Tag. Warum so wenig?	wurde geprüft	Die Befragungen der Beschäftigten der Überseestadt zeigte, dass ein großer Teil der Beschäftigten vergleichsweise weite Arbeitswege von über 10 km zurückzulegen hat. Außerdem ist es derzeit so, dass für Arbeitnehmer das Auffinden eines Stellplatzes in der Nähe des Arbeitsplatzes meist unproblematisch ist, da gemäß Stellplatzsatzung auf gewerblich genutzten Grundstücken zahlreiche Stellplätze untergebracht werden. Auch wenn auf Stellplatzflächen, die im öffentlichen Zugriff liegen, die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden soll (Maßnahme S.14), schränkt dies die Wirksamkeit von Radverkehrsmaßnahmen ein.
22.26	Maßnahme R9: Sanierung des Überwegs ist überfällig, Durchstich durch Deich nachrangig, da bereits Möglichkeiten vorhanden und weiterführende Wege an Hafestraße fehlen.		siehe Stellungnahme 14.8
22.27	Maßnahme R10: Eigentumsverhältnisse für Durchgang zu klären. Wie ist Durchgang mit Lärmschutzwand vorstellbar?	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Die Eigentumsverhältnisse stehen der Maßnahme nicht im Wege. Mit Herstellung des Straßenneubaus (Maßnahme S.8) werden die Hafestraße und die Nordstraße auch für den Rad- und Fußverkehr miteinander verknüpft. Maßnahme R.10 als Einzelmaßnahme entfällt dann. Nach den Vorüberlegungen ist der Durchgang mit Lärmschutzwand möglich. Näheres ist im weiteren Planungsverfahren zu erörtern.
22.28	Anlage 10: Die Zahlen der Verkehrsbelastung/ -mehrbelastung unterscheiden sich in den Maßnahmenblättern S8 und S9 und in Anlage 10, warum?	wurde geprüft und angepasst	Die Abbildungen zur Wirksamkeit der Maßnahmen wurden in den Anlagen 9 und 10 angeglichen.
22.29	Kapitel 5.4.3: Am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße waren lange Wartezeiten auf den Geradeauspuren in die Innenstadt maßgebend. Diese werden mit den Maßnahmen S8 und S9 neu belastet. Wie ist die Verbesserung der Verkehrsqualität zu erklären?	wurde geprüft	Durch den Lückenschluss Weserquerung im Zuge der A281 wird mit einer Reduktion der Verkehrsströme zwischen Wertstraße und Stephanibrücke um etwa 5.000 Kfz/ 24h gerechnet. Der Wegfall dieser Belastung am genannten Knotenpunkt kommt den kritischen Geradeausfahrern zugute, die durch die Maßnahmen S.8 oder S.9 nicht im selben Maße neu belastet werden.
22.30	Öffentlichkeitsbeteiligung unzureichend (Vorstellung nur in zu kleinen Räumlichkeiten des Beirates und im Internet, kurzer Rückmeldezeitraum)	wird teilweise geteilt	Das Interesse an der öffentlichen Beiratsitzung, in dem das Konzept erstmalig vollständig vorgestellt wurde hat die Organisatoren überrascht. Dies wird künftig anders vorzubereiten sein. Die Beteiligungsphase ist hinsichtlich ihrer Frist noch einmal bis Ende November verlängert worden, sodass ausreichend Zeit für die Übersendung von Stellungnahmen zur Verfügung stand.
22.31	In den Befragungen geäußerte Problemlagen nicht ausreichend in Maßnahmen überführt (Stephanibrücke, Zubringer Überseestadt).	wird nicht geteilt	Die Wichtigkeit der Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ist im Konzept in ausreichender Form herausgestellt. Die Maßnahmen sind auch bereits Teil des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahmen BS.1, A.11, A.14a, A.23) und entsprechend in der Verwaltung präsent.
22.32	Nicht ausreichende Berücksichtigung der Betroffenen direkt am Rand der Überseestadt.	wird nicht geteilt	Die Maßnahmenempfehlung des Verkehrskonzepts beruht auf einer gutachterlichen Empfehlung der verkehrlich wirkungsvollsten Option. Dies ersetzt nicht das anschließende Baurechtsverfahren, bei dem die Belange aller von einer Maßnahme Betroffenen abgewogen werden.
22.33	Entmietung des für Maßnahme S8 abzureißenden Gebäudes bereits vor Konzeptbeschluss erweckt den Eindruck, dass bereits Tatsachen geschaffen werden.	wird nicht geteilt	Das Grundstück war bis zum 31.12.2015 per Erbbaurechtsvertrag an einen Stauereibetrieb vergeben. Es wurde nicht verlängert, da in dem Bereich eine Rad- und Fußgängeranbindung zwischen der Nordstraße über die Hafestraße, die zwischenzeitlich erstellte Rampen- und Treppenanlage im Kurvenbereich der Hafestraße auf die höhergelegenen Fläche und weiter über den Fußweg und den Verkehrshof vorbei an das Hauptzollamt Bremen zur Konsul-Smidt-Straße vorgesehen ist. Dabei handelt es sich um eine von insgesamt fünf Anbindungen, die den Stadtteil Walle mit der Überseestadt verbinden sollen. Die Entscheidung, das Erbbaurecht nicht zu verlängern ist letztmalig Mitte 2015 getroffen worden und damit lange bevor das Gutachten zum Integrierten Verkehrskonzept beauftragt wurde (Vertragsdatum 24.05.2016). Ein Zusammenhang zwischen dem Integrierten Verkehrskonzept und der Entscheidung das Erbbaurecht nicht verlängern besteht daher nicht.
23) Bewohner Heimatviertel			
23.1	Durch den Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße entstehen Belastungen für die Bewohner des Heimatviertels und Steffenswegviertel durch Lärm Feinstaub und Erschütterungen.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
23.2	Durch den Anschluss der Hafestraße besteht die Gefahr, dass die Kreuzung zur Elisabethstraße zurückgebaut wird, um Verkehrsfluss auf der Nordstraße zu verbessern.	wird nicht geteilt	Ein Rückbau der Kreuzung zur Elisabethstraße ist nicht geplant. Die Signalisierung wird an dieser Stelle auch weiterhin benötigt, um die Straßenbahnhaltestelle zu Fuß sicher erreichen zu können.
23.3	Der Ausschluss der Emder Straße als alternative Zufahrt zur Überseestadt ist nicht ausreichend nachvollziehbar. Belange der Bewohner des Heimatviertels nicht ausreichend berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 4.1
24) Bewohner Heimatviertel			
24.1	Nordstraße bereits heute stark belastet. Mit dem Anschluss der Hafestraße wird hierauf weiterer Verkehr gelenkt, was zu steigendem Lärm und Feinstaubbelastungen führt.		siehe Stellungnahme 1.3
25) Bürgerinitiative Heimatviertel			
25.1	Alle Unterlagen werden noch als vorläufig oder Entwurf bezeichnet. Endgültige Anregungen können erst zu abschließend festgelegten Maßnahmen formuliert werden.	wird nicht geteilt	Aufbauend auf den Stellungnahmen wird der Entwurf des Abschlussberichts zur Beschlussfassung weiter bearbeitet. Dabei werden die Anregungen der Stellungnahmen eingearbeitet. Eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung ist derzeit nicht geplant. Die Beschlussfassung wird in den parlamentarischen Gremien öffentlich diskutiert.
25.2	Waller Wied wurde in den Befragungen nicht berücksichtigt. Das Gutachten, insbesondere die Eingangsdaten des Verkehrsmodells sind unvollständig. Das Konzept ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.3	Hafestraße - Die Würdigung der nachbarschaftlichen Interessen wird nicht beachtet. Damit ist der Tatbestand unbeabsichtigte Härte erfüllt. Die Abwägung ist im Rahmen der Änderung des BPlans nicht erfolgt.	wird nicht geteilt	Eine Abwägung im Sinne eines Bebauungsplansverfahrens wurde nicht durchgeführt. Das formale Verfahren zur Baurechtsschaffung würde folgen.
25.4	Umsetzung des Senatsbeschlusses vom 27.11.2001 (Rückbau der Hafestraße) wird gefordert. Vorgabe aus diesem Beschluss im Gutachten nicht berücksichtigt.		siehe Stellungnahme 6.4
25.5	Befragung berücksichtigte die Bewohner des Waller Wieds nicht obwohl diese direkte Anwohner sind. Grundlage des Verkehrskonzepts ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 2.1
25.6	Forderung: Prüfung der Umweltauswirkungen der Maßnahme S8 und ggf. Anschluss einer Umweltverträglichkeitsprüfung.		siehe Stellungnahme 14.2
25.7	Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Überseestadt führt zu einer stärkeren Verlagerung der Verkehre nach Walle.	wird nicht geteilt	In der Überseestadt werden keine Kapazitäten für den MIV reduziert. Aufgrund der steigenden Verkehrsnachfrage aus der Gebietsentwicklung werden eher weitere Kapazitäten geschaffen, um ausreichenden Verkehrsfluss sicherzustellen. Verkehrsreduktion erfolgt durch modale Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Eine stärkere Verkehrsverlagerung nach Walle wird nicht erwartet zumal auch in den Prognosefällen die Belastung der Nordstraße geringer ist als in der Analyse (Voraussetzung Lückenschluss Wesertunnel A281).
25.8	Nicht ausgewogene Berücksichtigung der Belange der Bewohner der Überseestadt und der Bewohner direkt angrenzender Gebiete.	wird nicht geteilt	Die Belange der Anwohner in der Überseestadt und in angrenzenden Gebieten werden ausgewogen berücksichtigt und gewürdigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.9	Verlagerung von Lkw-Verkehren aus der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafestraße ist nicht sinnvoll, da mit Emder Straße bereits ein guter Anschluss für den Schwerverkehr besteht.		siehe Stellungnahme 12.1
25.10	Maßnahme S.8 widerspricht der Zielsetzung der Stadt und der Richtlinie 2002/49/EG. Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft und abgewogen. Maßnahme ist zu streichen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.11	Bewertungsindikatoren des VEP nicht für ein Verkehrskonzept in einem Ortsteil geeignet. Dadurch kommt eine hohe Ungenauigkeit in der Bewertung zustande. Das Gutachten ist damit nicht korrekt bzw. liefert falsche Aussagen.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des VEP sind zumeist sehr allgemeingültig formuliert. Einzelne Kriterien, die sich auf einen bestimmten Raum bezogen (z.B. Gesamtstadt) wurden in der Bewertung durch die Gutachter hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Überseestadt beschränkt und eignen sich daher für die grundsätzliche Bewertung bzw. Wirkungsbeurteilung der Maßnahmen.
25.12	Eine Verbesserung im Ortsteil Überseestadt führt zu einer Verschlechterung anderer Ortsteile in Walle. Es fehlt die ganzheitliche Betrachtung des Stadtteils Walle und der angrenzenden Gebiete. Es ist eine Überarbeitung des IVKS nötig.		siehe Stellungnahme 1.3
25.13	Die Bewertungen jeder Einzelmaßnahme ist nicht nachvollziehbar bzw. ungleichmäßig. Hier werden die privaten Belange nicht berücksichtigt. Damit ist es eine fehlerhafte oder gar keine Abwägung erfolgt.	wird nicht geteilt	Die Bewertungsindikatoren des Verkehrskonzepts bilden alle wichtigen Bewertungsaspekte in Zusammenhang mit verkehrlichen Fragestellungen ab. Die Bewertung erfolgte für jede Maßnahme auf der gleichen Basis, damit sind die Bewertungsergebnisse im Verkehrskonzept untereinander vergleichbar. Die Bewertung des Verkehrskonzepts und der Variantenvergleich ersetzen keine Abwägung im Rahmen der Baurechtsschaffung.
25.14	Die Konsul-Smidt-Str. wurde für den Schwerlastverkehr gebaut, siehe Begründung im BP 2196. Diese Straße sollte 60 % des gesamten Ziel- und Quellverkehr der Überseestadt aufnehmen. Heute haben wir noch nicht einmal dieser Wert erreicht obwohl andere Erschließungsstraßen bereits die 3 fache Überlast verzeichnen. Das Lkw-Durchfahrverbot der Konsul-Smidt-Straße (Maßnahme S4) darf somit nicht umgesetzt werden. Keine Prüfung der Ziel/Quell Verkehre erfolgt		siehe Stellungnahme 9.1
25.15	Maßnahme S8: In der Stellungnahme zum Lärm vom 6.9.2017 wurde keine Gemeengegelage betrachtet (Gewerbe, Schienenfahrzeuge- (Verschiebgleise und Verkehrslärm gemeinsam) und es wurden mit den falschen Verkehrszahlen gerechnet. Wir fordern die dazugehörigen und einzuhaltenden Gesetze, Verordnungen und Regeln für den Lärmschutz ein. z. B. BgB, BauGB, BauNVO, DIN18005, TA-Lärm, 16. BImSchV, 24. BImSchV, RLS 90	wird nicht gefolgt	Bei den schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen der Baurechtsschaffung werden alle gültigen Rechtsvorschriften berücksichtigt.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.16	Maßnahme S.8: Eine Alternative (Getreidestraße und Emder Str.) wurde aufgrund von Kurven als nicht zielführend bewertet. Das ist aber eindeutig fehlerhaft. Die Kurvenfahrt über die nicht gewollte Hafestraße ist genauso Kurvenreich. Die Getreidestr. und die Emder Str. als Erschließungsstraßen für die Überseestadt sind noch lange nicht an deren Kapazitätsgrenzen.		siehe Stellungnahme 12.1
25.17	Maßnahme S8: Die 16. BImSchV fordert eine UVP (nach dem UVPG) bei Straßen Neubauten und großen Änderungen. Warum wurde diese nicht bereits ausgeführt. Wir fordern eine UVP für diese Einzelmaßnahme.		siehe Stellungnahme 14.2
25.18	Das Basisszenario ist erst für 2030 vorhergesagt. Somit ist keine Eile geboten um eine zusätzliche Erschließungsstraße zu generieren. Das Ortsgesetz mit dem BPlan 2196 wurde damit begründet. Eine Änderung dieses BPlan hätte erst einmal dem Beirat bzw. den Bürgern vorgetragen werden müssen und ein neuer BPlan aufgestellt werden müssen. Hier soll der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werden. Auch sind bereits Haushaltsgelder 2018/2019 dazu beantragt wurden, ohne Freigabe einer Maßnahme.	wird nicht geteilt	Bereits heute zeigen sich schon Überlastungserscheinungen in der Überseestadt. Mit der weiteren Entwicklung werden zusätzliche Verkehre zu einer weiteren Verschärfung der Situation beitragen. Angesichts der langen Planungsvorläufe verschiedener Maßnahmen ist ein kurzfristiger Beginn der erforderlichen Planungen anzustreben. Es erfolgte keine Änderung des BPlan 2196 in den Aussagen zur Hafestraße. Die Umsetzung ist teilweise ausgesetzt. Siehe hierzu Stellungnahme 6.4.
25.19	Maßnahme S.13: Durch fehlerhafte Kriterien Bewertungen wurden diese Maßnahme runtergerechnet bzw. ausgeschlossen. Diese Brücke würde die gesamte Verkehrsproblematik lösen. Diese Maßnahme ist so schnell wie möglich aufzunehmen und umzusetzen.	wird nicht gefolgt	Eine Brücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee würde erhebliche Verkehrsmengen in den Bereich Überseepark ziehen. Dies würde in Widerspruch zur Zielstellung der Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen stehen.
25.20	Im Gutachten wurde die Pos. 2.1.6. fehlerhaft dargestellt. Es fehlt die Umsetzungsvorgabe: Die Hafestraße muss nach Fertigstellung der neuen Erschließung über das Hansator unterbrochen werden, so dass kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist. Aus diesem Grund ist diese Maßnahme aus den umzusetzenden Maßnahmen zu streichen.		siehe Stellungnahme 6.4

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.21	Eine Reduzierung der Verkehre auf der Konsul-Smidt-Str. ist nach Festlegung des Gutachters gar nicht nötig. Im Bereich von Schuppen III ist mit einer täglichen Verkehrsmenge von etwa 10.000 Kfz zu rechnen (Abbildung 13). Dies ist für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße ein unproblematischer Wert. Durch die Änderungen in der Führung der Schwerverkehre könnte der Schwerverkehrsanteil jedoch gegenüber der Analyse von 5 % auf 2 % deutlich reduziert werden. Ist aber nicht nötig, da absolut nicht mit einer Zunahme der Schwerverkehrsmengen zu rechnen ist. Verzicht auf die Maßnahme S4 und S8.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung zum Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße ergibt sich nicht aus dem Ziel einer Schwerverkehrsentslastung auf der Konsul-Smidt-Straße. Vielmehr ist eine gesamtheitliche Entlastung des Bereichs Hansator vom Kfz-Verkehr Ziel der Maßnahme. Zur Änderung von Maßnahme S.4 siehe Stellungnahme 9.1
25.22	Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen beruhen im IVK nur auf vielen Annahmen. In dem Verkehrskonzept wurden 22 Annahmen getroffen. Folgende vorgeschlagene Maßnahmen sind hier betroffen und zeigen die auch die abgeschätzten Reduzierungen der Fahrten pro Tag oder Werktag: S13 - 2000, R1 - 500, R2 - 500, R3- 1000, R4 - 1000, R7 - 500, R8 - 500, R9 - 500, R10 - 500, R11 - 500, R12 - 1000, R13 – 500, R14 – 1000, Ö8_4 – 1200, Ö8_5 – 1200, Ö10 – 1200, M1 – 500, M2 – 500, M3 – 500, M4 – 500, M6 – 550. Die Summe der Annahmen beträgt min. 16.150 Kfz-Fahrten/Tag. Diese hohe Schätzung rechtfertigt keine kurzfristig umzusetzende Maßnahme. Es ist eine ganzheitliche Verkehrsuntersuchung durchzuführen, die die Problemknotenpunkte außerhalb der Überseestadt mit einschließen.	wird nicht geteilt	Die in der Stellungnahme erwähnten Entlastungspotentiale sind nicht für jede Maßnahme einzeln zu verstehen. Vielmehr führen z.B. die Radverkehrs-Maßnahmen des Optimierungsszenarios zu einer Entlastung des Straßenraums um etwa 500 Kfz/ Fahrten je Tag. Die betrifft also die Gesamtwirkung der Maßnahmen R.1, R.2, R.7, R.8, R.9, R.11 und R.13. Die Wirkungsschätzung erfolgte aus den Erfahrungen des Gutachters heraus und war insbesondere wichtig, um die Maßnahmenwirkung im Prognosefall im Verkehrsmodell zu implementieren. Mit den geschätzten Maßnahmenwirkungen wird keine kurzfristige Umsetzung einer Maßnahme begründet. zur Erweiterung der Untersuchung auf Gebiete außerhalb der Überseestadt siehe Stellungnahme 2.7
25.23	Maßnahme S8: Die Verlagerung der Zufahrt für den Großmarkt auf (Eduard-Suling-Str.) ist schnellstmöglich auszuführen. (Stellplätze und Zufahrt können verlegt werden, siehe hierzu Protokoll vom 16.5.2017 FA Überseestadt / Beirat Walle). Dadurch wird der neue Durchstich an der Hafestraße überflüssig. Diese Maßnahme ist zu streichen.	wird nicht geteilt	Die Schaffung einer Zufahrt zum Großmarkt von der Eduard-Suling-Straße aus könnte unter Umständen die Attraktivität der Zufahrt Emder Straße stärken, als Ersatz für die Hauptzufahrt ist diese neue Zufahrt jedoch nicht geplant. Die Maßnahme S.8 begründet sich zudem nicht aus der Verlagerung der Lkw-Verkehre zum Großmarkt. Vielmehr ist die Schaffung einer zusätzlichen Anbindung an die Nordstraße zur Entlastung des Hansators Ziel der Maßnahme S.8.
25.24	Die Kriterien für die Bewertung der Maßnahmenblätter wurde aus der VEP 2025 übernommen. Diese Kriterien passen nicht für einen Ortsteil wie die Überseestadt. Das Gutachten ist zu überarbeiten.		Siehe Stellungnahme 25.11

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.25	Maßnahme S.8: Gem. BauGB ist das Ergebnis der Umweltprüfung in der zu erfolgenden Abwägung zu berücksichtigen. Wie kann eine Abwägung durchgeführt wurden sein, ohne die geforderte Umweltprüfung ausgeführt zu haben. Diese Maßnahme darf so nicht umgesetzt werden.		siehe Stellungnahme 25.6
25.26	Ich stelle hiermit das Beteiligungsverfahren über das IVK in Frage und wünsche mir eine Überprüfung der Reihenfolge. Nicht den zweiten Schritt vor den ersten machen. Wie kann ein Beteiligungsverfahren über Maßnahmen gestartet werden, obwohl die rechtlichen Belange der Einzelmaßnahmen noch nicht auf gesetzlichen Durchführbarkeiten und der rechtlich einwandfreien Abwägung erfolgte.	wird nicht geteilt	Das Verkehrskonzept dient als konzeptioneller Rahmen der verkehrlichen Entwicklung der Überseestadt. Es sollten grundsätzlich sinnvolle und zielführende Maßnahmen identifiziert werden. Eine daran anschließende detaillierte Planung einschließlich der Abwägung aller Belange und ein Verfahren zur Baurechtschaffung werden dadurch nicht negiert.
25.27	Der Hafendraßendurchstich basiert nur auf Annahmen in der Zukunft, wie z.B. Realisierung des Wesertunnels, Entwicklung der Verkehrszahlen. Sollte die vorgestellte Maßnahme S8-Hafendraßendurchstich auf eine Abwägung beruhen, wäre diese Abwägung nicht rechtskonform durchgeführt worden. Die dazu vorliegenden Unterlagen entsprechen nicht der aktuellen Sach- und Rechtslage. Das Gutachten ist damit fehlerhaft.	wird nicht geteilt	Die Empfehlung einen Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich der Hafendraßstraße zu errichten ist nicht das Ergebnis einer Abwägung nach BauGB sondern das Ergebnis eines verkehrlichen Variantenvergleichs. Die für das anstehende Planungsverfahren erforderlichen Abwägungen und Untersuchungen zum Umwelt- und Lärmschutz sind durch den Variantenvergleich nicht ersetzt.
25.28	Maßnahmen S4, S8 und S9: Die aus dem VEP 2025 festgelegten Maßnahmen wurden bis heute nicht ausgeführt. Aus diesem Grund sind erst diese Maßnahmen aus 2014 umzusetzen. Nicht den zweiten Schritt vor dem ersten.	wird nicht geteilt	Der VEP als gesamtstädtisches Konzept war Grundlage der Erstellung des Verkehrskonzepts für den Teilraum Überseestadt. Der VEP behält daher seine Gültigkeit und die Bedeutung der VEP-Maßnahmen für die Entwicklung der Überseestadt wird im Bericht hervorgehoben. Nichtsdestotrotz wurden bei der Erstellung des Verkehrskonzepts für die Überseestadt teils räumliche Ansätze identifiziert, die den VEP-Maßnahmen nicht entgegen stehen, jedoch helfen können, teils räumliche Probleme zu lösen. siehe auch Stellungnahme 8.8
25.29	Vorschlag: bedarfsgesteuerte Nutzung der Spuren auf dem Hansator für Geradeausfahrer oder Linksabbieger (z.B. nur Geradeausverkehr in Spitzenzeit zugelassen).	wird nicht geteilt	Eine bedarfsabhängige Freigabe von Spuren für Abbiegebeziehungen ist nicht möglich, da insbesondere die Linksabbiegemöglichkeit in die Neptunstraße mit dem Untersagen des Linksabbiegens an der Kreuzung Hansator/Nordstraße immer erforderlich ist.
25.30	Vorschlag: Zulassen des Linksabbiegens von Am Kaffeequartier auf die Lloydstraße	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Linksabbiegen aus der Straße Am Kaffee-Quartier in die Lloydstraße soll für Busse und Pkw zugelassen werden (Maßnahme Ö.8_3)
25.31	Vorschlag: zusätzliche Weserquerung zur Entlastung der Rampe der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 16.2
25.32	Vorschlag: P&R-Maßnahme zur Entlastung der Stephanibrücke		siehe Stellungnahme 2.8
25.33	Vorschlag: Zubringerbuslinie zur Straßenbahnlinie 3 von der Hafenkante bis zum Hansator (mögliche Umsteigepunkte: Eduard-Schopf-Allee oder Waller Stieg)	wird nicht geteilt	Alle Nutzer aus der bzw. mit Zielen in der westlichen ÜS müssen zwangsweise umsteigen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt besteht die Möglichkeit, mit der Buslinie 20 von der Hafenkante (Hst. Hafenkante) zu den genannten Zugangspunkten der Straßenbahnlinie 3 zu gelangen. Die Linie 20 bietet den Fahrgästen aus der westlichen Überseestadt darüber hinaus zusätzlich den Vorteil einer Direktverbindung zum Hauptbahnhof und zum Bahnhof Walle. Das Konzept enthält als mittelfristigen Lösungsvorschlag zur besseren Anbindung der westlichen Überseestadt die Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20 (Ö.8_5). Als kurzfristige Maßnahmen werden Verstärkerfahrten der Linie 20 auf dem Teilstück Hauptbahnhof - Hafenkante empfohlen (Ö.10) mit einer alternativen Streckenführung über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße (Ö.8_3) (Abweichen von der stauanfälligen Straße Auf der Muggenburg)

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
25.34	Vorschlag: Straßenbahn-Express-Linie Gröpelingen - Hauptbahnhof auf bestehenden Gleisen als Ersatz für Maßnahme Ö8_5	wird nicht geteilt	Die Straßenbahn-Express-Linie stellt keinen Ersatz für die Maßnahme Ö8_5 (Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20) dar, da sie nicht den Zweck verfolgt, die Erschließungslücke im hinteren Bereich der ÜS zu schließen. Unabhängig vom Gutachten besteht aktuell bereits ein Prüfauftrag der BSAG für eine Verbindung zwischen Hbf. - Überseestadt - Gröpelingen (Abhängigkeit u.a. von Finanzierbarkeit und Fahrzeugbestand). Die Linie 3E wurde im Rahmen des Notfallkonzeptes (zu wenige Fahrzeuge) eingestellt. Vor der Lieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge ist ein entsprechender Betrieb nicht möglich.
25.35	Vorschlag: Autofähre zwischen Überseestadt und Woltmershausen	wird nicht geteilt	Der verkehrliche Nutzen aus Woltmershausen heraus wird als sehr gering eingeschätzt. Zusätzlich werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre erwartet. Die Anleger in Woltmershausen und der Überseestadt sind nicht für Autofähren eingerichtet bzw. nicht mit dem Auto erreichbar. Den notwendigen Infrastrukturkosten für den Umbau und die Erreichbarkeit der Anleger stehen nur geringe Nutzen gegenüber, dadurch wird eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt.
25.36	Vorschlag: Radwegverbindung zwischen Weserufer und Ende Europahafen als kurzfristig umsetzbarer Ersatz einer Brücke über den Europahafen.	wird teilweise geteilt	Die Maßnahme R.2 beinhaltet bisher bereits eine Anbindung des Weseruferradweges an die Straße Auf der Muggenburg. Es wird darüber hinaus eine Fertigstellung eines Geh- und Radweges an der südlichen Straßenseite dieser Straße als Maßnahmenbestandteil ergänzt. Dann besteht eine Verbindung zwischen Europahafen und Weserufer. Brücke über Europahafen ist dennoch für die fußläufige und Rad-Verbindung der Südseite mit dem Rest der Überseestadt und Walle erforderlich.
25.37	Vorschlag: Abstellboxen für Pendler, die ihre Fahrräder länger abstellen wollen an Bahnhöfen und in Parkhäusern integrieren.	wird geteilt	Vorschlag wird in der Maßnahmenbeschreibung zu Maßnahme R.13 ergänzt
25.38	Vorschlag: weitere Querungsmöglichkeiten im Zuge der Konsul-Smidt-Straße		siehe Stellungnahmen 3.1-3.3
25.39	Der Abgleich von Zählwerten für die Hafestraße (Knotenpunktzählungen an den beiden Enden der Straße) und den Angaben zur Analyse des Verkehrskonzeptes ergaben große Abweichungen in der Belegung der Hafestraße: nördlicher Abschnitt: gezählt 3.900 Kfz/ 24h - modelliert 1.300 Kfz/ 24h, südlicher Abschnitt: gezählt 4.000 Kfz/24h - modelliert 1.800 Kfz/ 24h	wird teilweise geteilt	Die angegebenen Vergleichswerte aus dem Modell entsprechen nicht den Vergleichsquerschnitten zu den Zählungen. Im nördlichen Abschnitt weist das Verkehrsmodell eine Belastung von 2.200 Kfz/ 24 h auf, im südlichen Abschnitt eine Belastung von 2.400 Kfz/24h. Die Abweichungen sind damit noch immer vergleichsweise hoch. Die Abweichungen an der Hafestraße sind dem Gutachter aber bekannt gewesen. Sie wurden im Rahmen der Kalibrierung als vertretbar eingestuft, insbesondere, da die parallel verlaufenden Straßen Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße eine sehr hohe Übereinstimmungen aufweisen und das Verkehrsmodell vor allem aufgestellt wurde, um die Belastungen an den Hauptknotenpunkten (z.B. an Nordstraße und Konsul-Smidt-Straße) gut abzubilden. Daraus ergibt sich, dass das Verkehrsmodell zwar geeignet ist grundsätzliche verkehrliche Effekte von Einzelmaßnahmen im Kfz-Netz abzubilden, nicht jedoch um die exakte Höhe der Verkehrsverlagerungen abzubilden. Hierfür werden in den anstehenden Planungsverfahren vertiefende Untersuchungen durchzuführen sein. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
25.40	Aus den Abweichungen in der Analyse ergibt sich, dass auch die Belastungen in der Prognose für die Hafestraße unterschätzt werden. Im Zielszenario wäre mit etwa 15.000 Kfz/ 24h zu rechnen.	wird nicht geteilt	Eine Übertragung eines relativen Fehlers aus der Verkehrsanalyse in die Prognose ist nicht zulässig, wenn die grundsätzlichen Parameter der Verkehrserzeugung in Summe zu ausreichend genauen Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet führen. Ein Abgleich der Belastungen am Rand des Untersuchungsgebietes im Verkehrsmodell und aus den Zählwerten ergeben hier eine sehr hohe Übereinstimmung, sodass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die dargestellten Verkehrsmengen in Summe ausreichen, um das Verkehrsgeschehen ausreichend genau abzubilden. Diese Problemstellung wurde der Bürgerinitiative Heimatviertel in einem Termin am 16.01.2018 detailliert erläutert.
26) Berthold Vollers GmbH			
26.1	Einbeziehung der Bereiche Speicher II und III sowie die Grundstücke an der Hafestraße in die längerfristige Planung als Büro oder Wohnbebauung. Mehr Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.	vertiefende Untersuchung erforderlich	Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Grundstücke an der Hafestraße durch gewerbliche Nutzungen belegt werden. Andere Annahmen waren bei Zusammenstellung der Prognose-Strukturdaten für das Verkehrskonzept nicht verfügbar. Bei einer Standortaufgabe ist zu prüfen, inwieweit eine Nutzungsänderung aus verkehrlichen Gründe tragbar ist, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind.
26.2	Maßnahme S8: Zum gewerblichen Lärm käme durch die Maßnahme Verkehrslärm für die Bewohner des Heimatviertels hinzu. Zusätzlich wird die Ausfahrt der Firma Vollers zur Hafestraße stärker belastet.	vertiefende Untersuchung erforderlich	In den ersten schalltechnischen Untersuchungen wurde der Gewerbelärm bereits pauschal mit berücksichtigt. Dies ist in den schalltechnischen Untersuchungen im anstehenden Planungsverfahren zu vertiefen um die tatsächlichen Überlagerungswirkungen festzustellen. Auch mit Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße wird die Betriebsausfahrt nutzbar bleiben. Die erwarteten Verkehrsmengen weisen nicht darauf hin, dass mit erheblichen Wartezeiten bei der Ausfahrt zu rechnen ist. Eine differenzierte Betrachtung wäre möglicherweise in den anstehenden Planungsschritten möglich.
26.3	Vorschlag: Entweder Abbiegeradius von Eduard-Schopf-Allee zur Stephanibrücke vergrößern oder Nutzbarkeit der rechten Spur der Rampe zur Brücke hoch verlängern.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Maßnahmen zur Verbesserung des Abbiegens auf die Rampe sind als S.2 und S.3 im Konzept enthalten. Eine Vor-Ort-Besichtigung hat ergeben, dass eine Verlängerung des Einfädel-Bereichs zur Stephanibrücke im Bestand nicht unkritisch ist und die Wirksamkeit aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Strecke möglicherweise gering ist. Im Maßnahmenblatt S.3 werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.

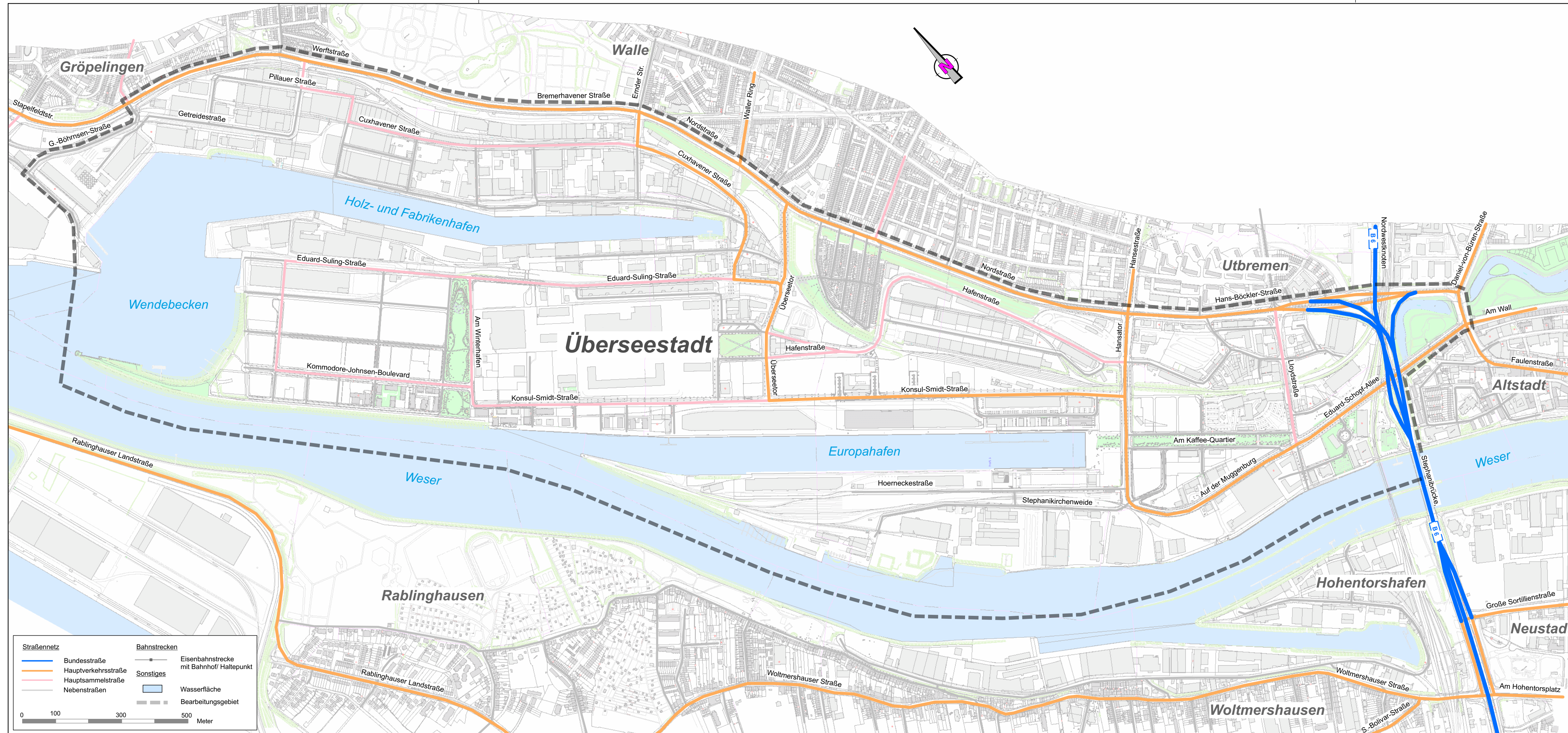
Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
26.4	Vorschlag: keine weiteren Grundstücksverkäufe in der Überseestadt für die nächsten 5 Jahre bis Wesertunnel Entlastung bringt oder geplante Verbesserungen wirksam sind.	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden. Vorschlag wird an die zuständige Einrichtung zur Kenntnisnahme und Prüfung weitergereicht.
27) Bürgerinitiative Überseestadt (2)			
27.1	Vorschlag: Wiederherstellung der Führung der Linie 26 vom Waller Ring in die Überseestadt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Verlängerung der Linie 26 bis zur Überseestadt (Weiche Kante) sowie eine entsprechende Taktverdichtung auf der Achse Holsteiner Straße - Weiche Kante (10- Minuten-Takt befahren durch Li. 20 und 26) wird innerhalb einer Straßenbahn-Maßnahme (Ö.4_2 Vorzugsvariante) thematisiert.
28) Bewohner Heimatviertel			
28.1	Warum wurde die A281 noch nicht fertig gestellt?	wird weitergegeben	Die Planungen für die noch ausstehenden Bauabschnitte 2/2 und 4, die für den Ringschluss der A281 erforderlich sind, befinden sich noch im Verfahren bzw. werden beklagt. Erst mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss kann eine bauliche Umsetzung erfolgen.
28.2	Der Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße führt zu einer Mehrbelastung mit Verkehrslärm an der Heimatstraße. Die erwarteten Entlastungen werden nicht eintreten.		siehe Stellungnahme 12.1
28.3	Vorschlag: Bauen einer weiteren Weserbrücke		siehe Stellungnahme 16.2
29) Initiative stadtbremische Häfen - ISH			
29.1	Verkehrsprobleme der Überseestadt sind nicht alleine durch die Entwicklung der Überseestadt alleine verursacht, sondern resultieren aus Verkehrsproblemen im Umfeld. Ein Gutachten, das sich auf die Überseestadt beschränkt wird dem nicht gerecht.		siehe Stellungnahme 2.7
29.2	Solange der Wesertunnel nicht fertiggestellt ist, werden die meisten von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen kosmetischer Natur bleiben und den Verkehrsfluss nicht verbessern. Fertigstellung der A281 als oberste Priorität.		siehe Stellungnahme 1.4
29.3	Vorschlag: Lenkung der Verkehre durch Verkehrsmanagement	wird nicht geteilt	Ein Verkehrslenkung durch Verkehrsmanagement bedarf grundsätzlich freier Kapazitäten auf Ausweichrouten. Angesichts der insgesamt hohen Auslastung des Straßenraums im Umfeld der Überseestadt werden derartige Optionen nicht gesehen.
29.4	Vorschlag: Verbesserung der Rampensituation an der Stephanibrücke, kurzfristige Prüfung eines zweistreifigen Einbiegens von der Eduard-Schopf-Allee auf die Rampe	ist bereits im Konzept berücksichtigt	zweistreifiges Abbiegen zur Rampe als Maßnahme S.3 im Konzept enthalten. Im Maßnahmenblatt S.3 des Verkehrskonzeptes werden Optionen für eine bestandsnahe Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Stephanibrücke ergänzt.
29.5	Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen wird abgelehnt, da ungehinderte Erreichbarkeit des vitalen Industrieareals für Binnen- und Seeschiffe gestört werden könnte		siehe Stellungnahme 12.18
29.6	Vorschlag: Ergänzen eines Anschlusses der Überseestadt im Norden durch Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/ Nordstraße oder Verlängerung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße.	wird nicht geteilt	Der Ausbau des Knotenpunkts Überseedorf/Nordstraße hat sich im Variantenvergleich als verkehrlich ungünstiger im Vergleich mit dem Anschluss der Hafestraße dargestellt (Anlage 10). Eine Durchbindung des Waller Rings zur Cuxhavener Straße würde die Attraktivität dieses erst in den vergangenen Jahren auf ein stadtteilverträgliches Maß zurückgebauten Verkehrsachse stark erhöhen und dort für erhebliche Mehrverkehre auf der Verbindung zur A27 sorgen. In Anbetracht der zahlreichen Anwohner dieser Straße ist dies als ungünstig einzuschätzen.
29.7	Vorschlag: Vorsehen von publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. geplante Berufsschule) an ÖPNV-Achsen	wird geteilt	In den Strukturdaten zum Konzept ist die geplante Berufsschule noch nicht enthalten, da bisher auch noch kein Standort feststeht. Eine Berücksichtigung ist vor allem bei der Konkretisierung der Pläne möglich und sinnvoll.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
29.8	Stärkung des ÖPNV, Fährverkehrs und Radverkehrs wird befürwortet, darf aber nicht zulasten des Kfz-Verkehrs stattfinden.	wird nicht geteilt	Ziel ist eine Änderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes. Hierzu werden Verlagerungseffekte angestrebt, sodass Kfz-Fahrer im besten Fall zum ÖPNV- oder Radverkehr wechseln. Nur durch Entlastung der Straßen kann eine andauernde positive Entwicklung der allgemeinen Verkehrssituation mit weniger Stau erfolgen.
29.9	Der südliche Europahafen muss zunächst in einem transparenten Planungsprozess unter Beteiligung der betroffenen Anrainer und Unternehmen entwickelt werden, erst dann sind konkrete Planung von Fuß und Radwegen wie auch einer Brücke über den Europahafen sinnvoll zu beurteilen.	wird weitergegeben	Annahmen zur Entwicklung der Flächen südlich des Europahafens sollen verkehrlich kritischste Entwicklung abbilden. Diskussionen über die städtebauliche Entwicklung des Gebietes sollen hierdurch nicht ersetzt werden. Konkrete verkehrliche Projekte in dem Gebiet müssen sich an den städtebaulichen Planungen orientieren, können aber auch wichtige Rahmenvorgaben für eine städtebauliche Entwicklung sein, z.B. Zielstellung eines durchgehenden Radweges in Verlängerung der Brücke.
30) Domeyer GmbH & Co.KG			
30.1	B6/B75 wird derzeit offiziell als Umleitungsrouten im Staufall auf der A1 angegeben. Hinweisschilder sollten entfernt werden.	wird weitergegeben	wird zur Prüfung an zuständige Abteilung weitergegeben
30.2	Vorschlag: Einrichtung eines P&R Platzes in Woltmershausen in Kombination mit einer Fähre/Weser-Taxi mit Haltestellen in der Überseestadt (z.B. Molenturm, Europahafen, Kellogg's) zur Entlastung der Stephanibrücke	wird nicht geteilt	siehe Stellungnahme 2.8 Zusätzlich stellt sich die Erreichbarkeit des Anlegers in Woltmershausen aufgrund des z. T. verkehrlich ausgelasteten Knotenpunktes B 6/ Woltmershauser Straße als schwierig dar. Es werden negative Effekte durch gebietsfremde Verkehre in Woltmershausen erzeugt. Das Angebot erscheint wegen der Zeitverluste für das Umsteigen, dem Fährvorgang, etc. wenig attraktiv für potenzielle Nutzer.
30.3	Vorschlag: Verlegung des Großmarktes ins GVZ zur Entlastung der Überseestadt von Lkw-Verkehren	wird weitergegeben	Im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht zu entscheiden.
31) Anwohner Konsul-Smidt-Straße			
31.1	Vorschlag: kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers An der Muggenburg für Busse -->Taktverdichtung bringt nichts, wenn mehr Busse im Stau stehen.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	kurzfristige Umsetzung der Mitbenutzung des Gleiskörpers nicht möglich, siehe Stellungnahme 12.2 sowie Maßnahme Ö.8_4 Als kurzfristige Lösung wird eine alternative Linienführung der Linie 20 über Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Hans-Böckler-Straße empfohlen, um die stauanfällige Straße Auf der Muggenburg zu umgehen.
32) Bewohner Heimatviertel			
32.1	Trotz des Ziels, eine Entlastung der vornehmlich zum Wohnen genutzten Bereiche verkehrlich zu entlasten, wird das Heimatviertel als reines Wohngebiet stärker belastet und soll die gesamte Schwerverkehrslast des Großmarktes tragen.		siehe Stellungnahme 9.1 und 12.1 Das Heimatviertel kann im Gegensatz zu den Wohnungen an der Konsul-Smidt-Straße wirksam vor den mit dem Schwerlastverkehr verbundenen Lärmmissionen geschützt werden.
32.2	In vielen Grafiken des 3. Kapitels wird das Heimatviertel nicht berücksichtigt, was zu einer ungenügenden Berücksichtigung des Viertels im Verkehrsmodell und bei den Maßnahmen führt.	wird teilweise geteilt	Kapitel 3 beschreibt die Entwicklung des Prognose-Nullfalls der Überseestadt. Das Heimatviertel ist hierbei nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes, sondern des Umlandes (wie restliches Bremer Stadtgebiet). Die Darstellungen wurden in dieser Hinsicht angepasst.
32.3	Grafik 45: Erklärung für hohe Relevanz des Zentrums ist, dass es keine Verbindungen von der Überseestadt auf die südliche Weserseite ohne Umstieg im Zentrum gibt.	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) geprüft, dann jedoch ausgeschlossen worden.
32.4	Rückstau auf der Nordstraße ist auch in den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnung des Basis-szenarios darzustellen, da er auch mit Fertigstellung der A281 nicht vollends verschwindet	wird nicht geteilt	Dargestellt werden nur Rückstauereignisse, die den nächsten vorgelagerten Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA) betreffen, da an diesem dann auch mit einem schlechteren Verkehrsablauf zu rechnen ist. Der regelmäßige Rückstau im Basis-szenario ist kürzer als die Entfernung zum vorgelagerten LSA-Knoten
32.5	Vorschlag: Ergänzen einer Maßnahme zur besseren ÖPNV-Verbindung zur anderen Weserseite	ist bereits im Konzept berücksichtigt	Eine Anbindung auf die andere Weserseite wurde mittels einer Fährquerverbindung in Betracht gezogen. Brückenneubaumaßnahmen sind aufgrund hoher Realisierungshemmnisse (Schiffverkehr, Kosten-Nutzen-Zusammenhang) ausgeschlossen worden.

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
32.6	Anlage 10 - Variantenvergleich: Senatsbeschluss zum Rückbau der Hafestraße wurde nicht berücksichtigt. Dieser steht im Widerspruch zu Maßnahme S8.		siehe Stellungnahme 6.4
32.7	Grafik 58, S.84 weist einen Rückgang der Kfz-Wege um 2% aus, im Text darunter stehen jedoch 5% Rückgang. 2% Rückgang sind mit der Prognoseungenauigkeit als irrelevant zu betrachten.	wird nicht geteilt	Grafik 58 weist einen Rückgang der MIV-Wege um etwa 2.000 Wege (etwa 51.000 auf 49.000 Wege) im Optimierungsszenario gegenüber dem Basisszenario aus. Übertragen auf die Anzahl der Kfz-Fahrten ergibt sich hieraus ein Rückgang um 5 Prozent.
32.8	Obwohl das Optimierungsszenario als kurzfristiges Szenario angedacht ist, wurde eine Umsetzung des Wesertunnels unterstellt, der erst 2023 in Betrieb gehen soll. Das passt nicht.		Die Bewertung der Szenarien erfolgte grundsätzlich für das Jahr 2030, in dem auch frühestens die unterstellten strukturellen Veränderungen vollständig zutage treten. Ein Bewertung anderer Zeitpunkte müsste auf Grundlage einer anderen, geringeren Verkehrsprognose erfolgen.
32.9	Der neu geschaffene Knotenpunkt Hafestraße/ Nordstraße müsste als Hauptknotenpunkt mit in den Leistungsfähigkeitsberechnungen berücksichtigt werden. Die Qualität wäre, wie der Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator einzuschätzen. Jedoch mit dem Unterschied das zweitgenannter nur an Mischgebiete grenzt und dort mehr Lärmbelastung zugelassen ist. Die Bewertung müsste außerdem berücksichtigen, dass der Lückenschluss der A281 nicht vor 2023 verkehrswirksam wird.	wird nicht geteilt	Die Hauptknotenpunkte sind eine Zusammenstellung auch in der Analyse schon wichtiger Knotenpunkte. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit am neuen Knotenpunkt Hafestraße/ Nordstraße muss im Laufe des Planungsverfahrens für diese Maßnahme erfolgen. Für die Bewertung der Verkehrsqualität an einem Knotenpunkt ist sein bauliches Umfeld weitgehend unerheblich. Einfluss hat nur die generelle Lage innerorts oder außerorts.
32.10	Im Verkehrskonzept fehlen konkrete Vorschläge für die VEP-Maßnahme "Verbesserung und Ausbau von P&R und B&R-Anlagen".		siehe Stellungnahme 2.8 und 25.37
32.11	Die kurzfristigen Maßnahmen sind mit Fertigstellung der A281 bewertet worden, der erst nach dem Kurzfrist-Zeitraum zu erwarten ist.		siehe Stellungnahme 32.8
32.12	Auf den Maßnahmenblättern fehlen Information, wie sich die Nutzenpunkte zusammensetzen, also wie die einzelnen Gutachter die Kriterien für die unterschiedlichen Maßnahmen bewertet haben. Nur so könnte transparent kontrolliert werden, wie die Bewertungen zustande gekommen sind.	wird nicht geteilt	Die Aufstellung aller Einzelbewertungen auf den Maßnahmenblättern war aus Sicht der Gutachter nicht erforderlich, um die Verständlichkeit der Herangehensweise zu steigern. Solche differenzierten Angaben sind in vergleichbaren Konzepten auch unüblich. Der Bürgerinitiative Heimatviertel und dem Beirat Walle sind auf Nachfrage Einzelbewertungen zu 6 Maßnahmen zur Verfügung gestellt worden.
32.13	Vorbeiführung des Schwerverkehrs in Maßnahme S4 am Heimatviertel steht im Widerspruch zum Senatsbeschluss zur Unterbindung von Durchgangsverkehren auf der Hafestraße. Die Einstufung der Konsul-Smidt-Straße als Haupteinfahrstraße der Überseestadt wird zu wenig gewürdigt.		siehe Stellungnahme 6.4 und 9.1
33) Bewohner Walle			
33.1	Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße würde zusätzlichen Lkw-Verkehr auf die Nordstraße lenken. An der Nordstraße entstünde zusätzlicher Lärm.		siehe Stellungnahme 1.3

Nr.	Anmerkung/ Einwand	Empfehlung für Berücksichtigung im Konzept	Begründung/ Erläuterung
33.2	Vorschlag: Finden einer anderen Stelle für einen Durchlass von der Überseestadt nach Alt-Walle mit moderater Verkehrsumlenkung und keiner weiteren Belastung des Heimatviertels und der Bebauung an der Nordstraße.	wird nicht geteilt	Der Variantenvergleich zu einem Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße hat die wirkungsvollsten Optionen gegenüber gestellt. Es werden keine sinnvollen Stellen für einen Durchlass zwischen Überseestadt und Nordstraße gesehen, die noch zu prüfen wären oder deren Wirkungen nicht mit den in den untersuchten Varianten vergleichbar wären.

Abbildungen



Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Hauptverkehrsstraße		Sonstiges
	Hauptsammelstraße		Wasserfläche
	Nebenstraßen		Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

Untersuchungsgebiet
Überseestadt und
Klassifizierung des Straßennetzes

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

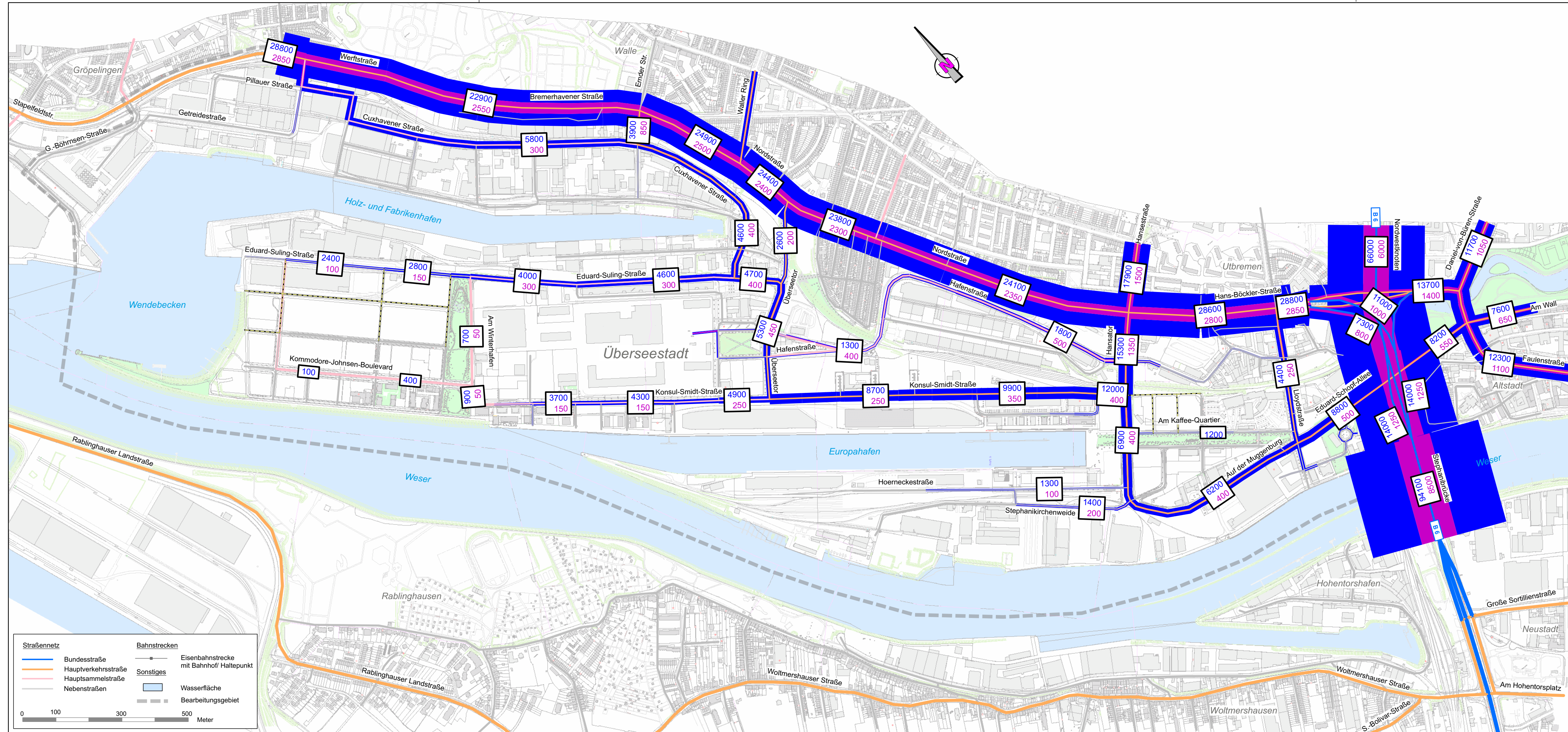
Abbildung 1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr




VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



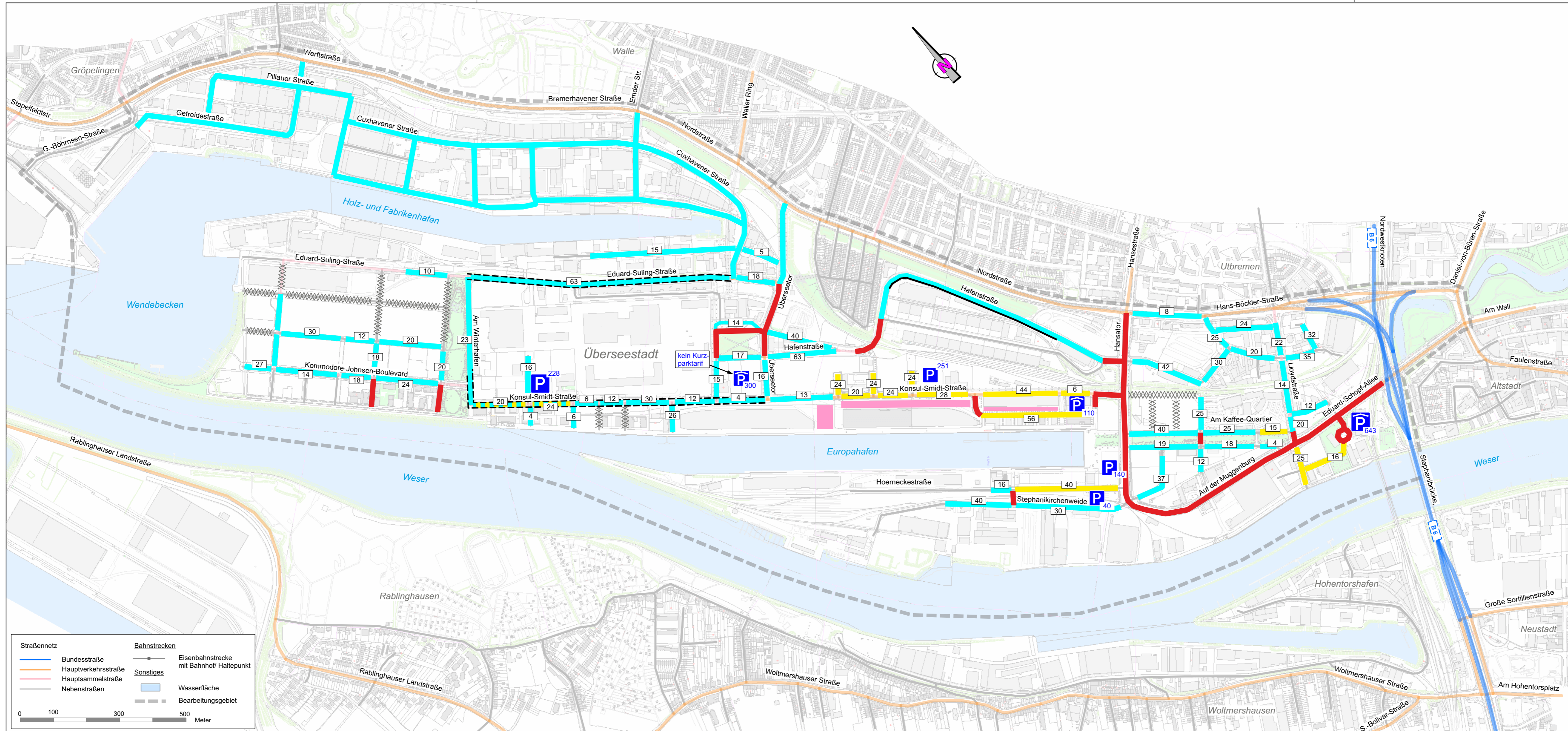


Kfz- und SV-Verkehrsmengen in der Analyse





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

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

Abbildung 2



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



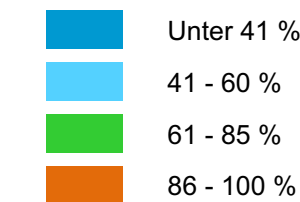
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



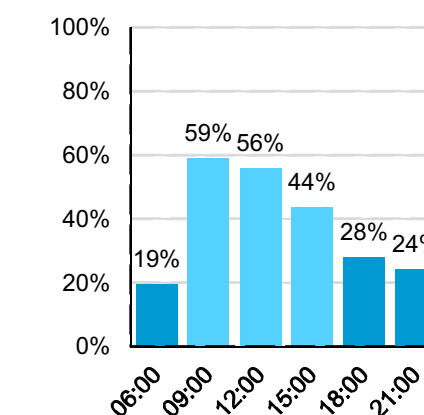
 Bundesstraße	 Bahnstrecken
 Hauptverkehrsstraße	 Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
 Hauptsammelstraße	 Sonstiges
 Nebenstraßen	 Wasserfläche
	 Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter

Auslastung des öffentlichen Parkraums in 15 Teilbereichen im Tagesverlauf



Parkraumauslastung im Gesamtgebiet im Tagesverlauf



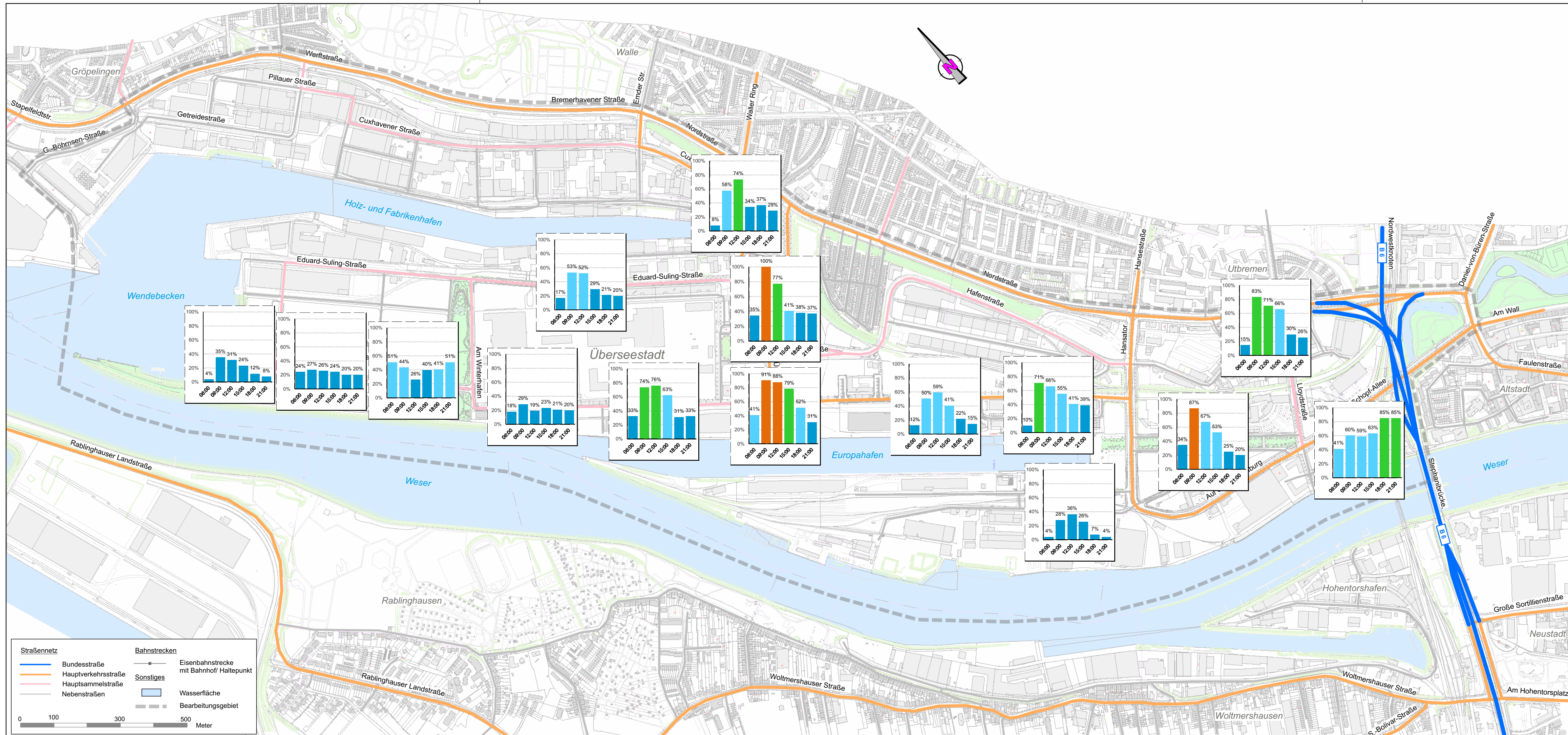
Karteninhalte
Kartengrundlage: GeoInformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

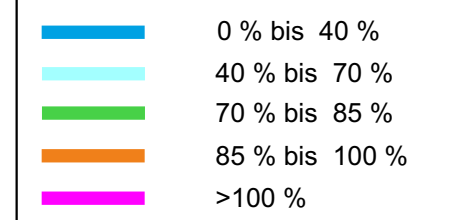


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

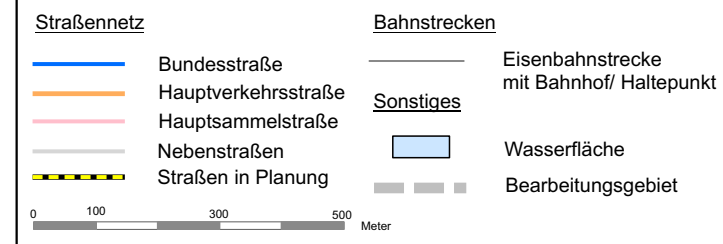


**Straßenfeine Parkraumauslastung
im Tagesverlauf**

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

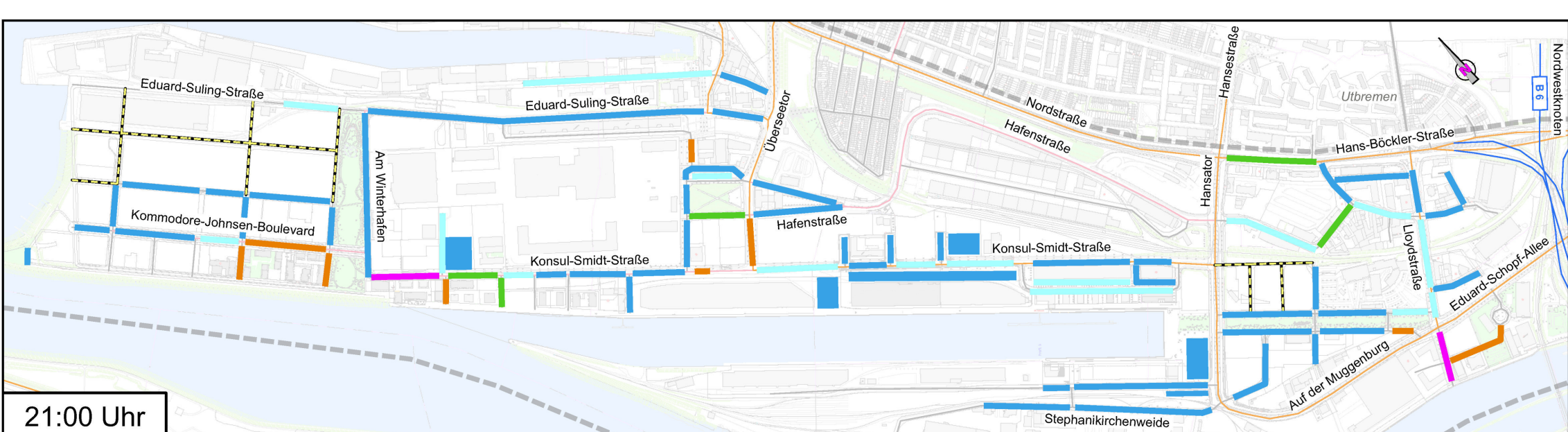
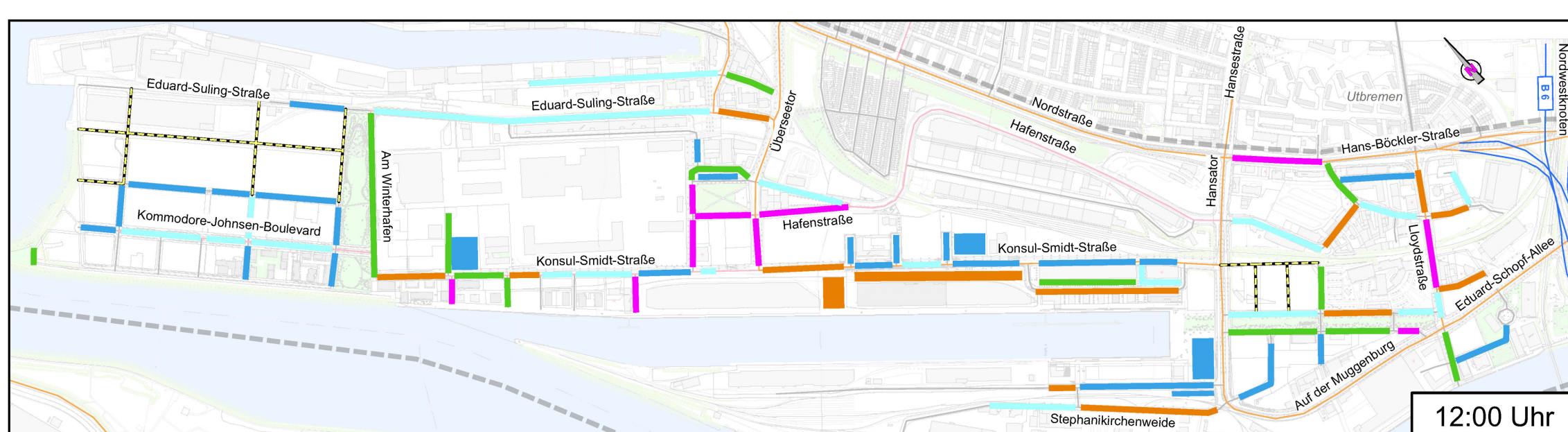
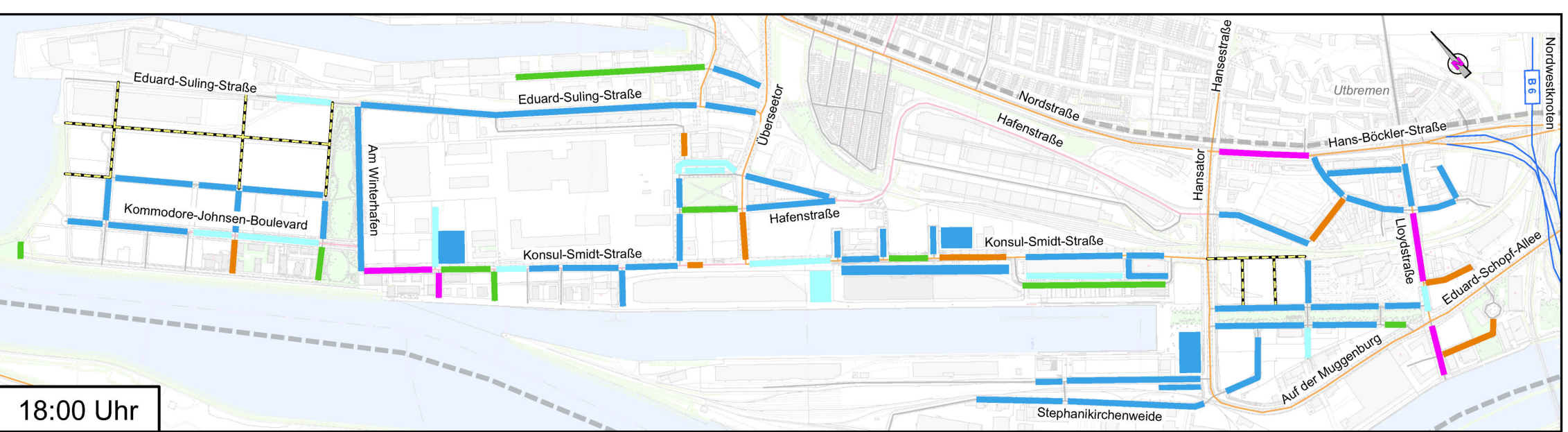
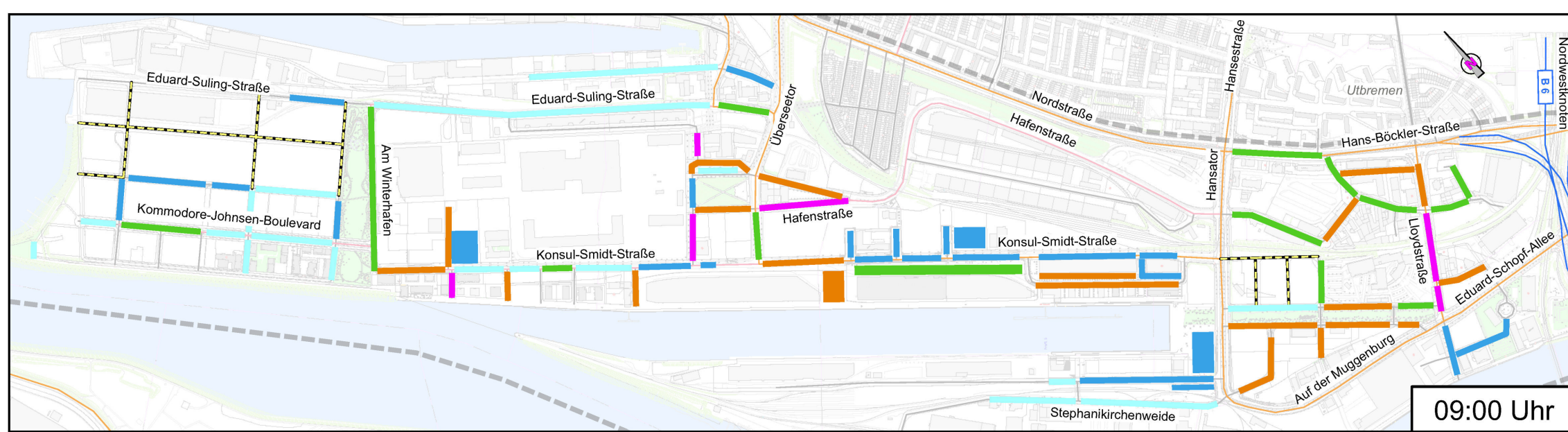
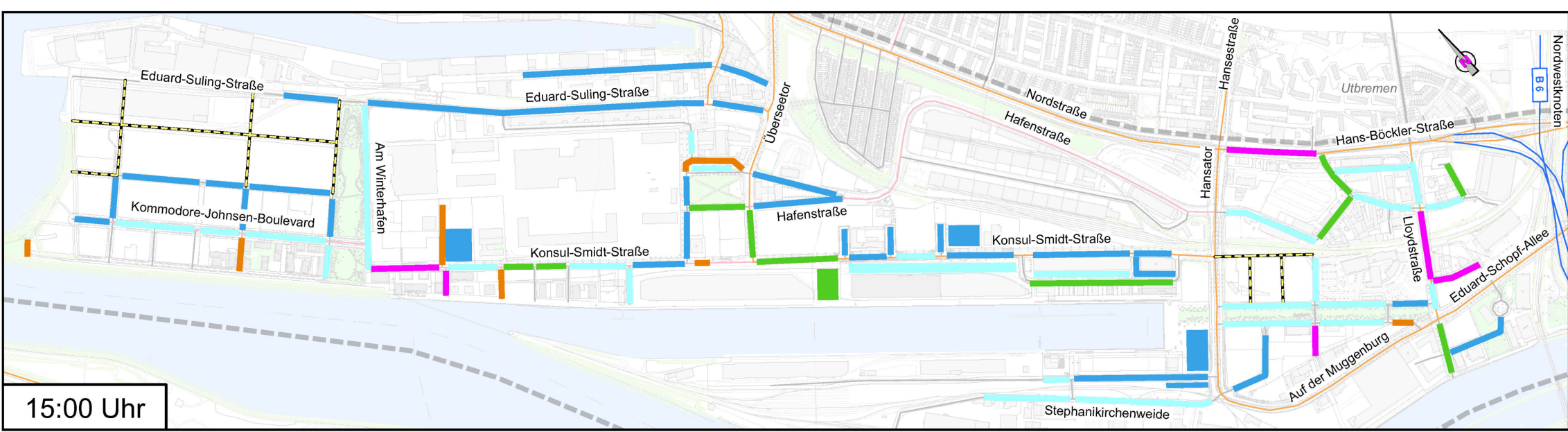
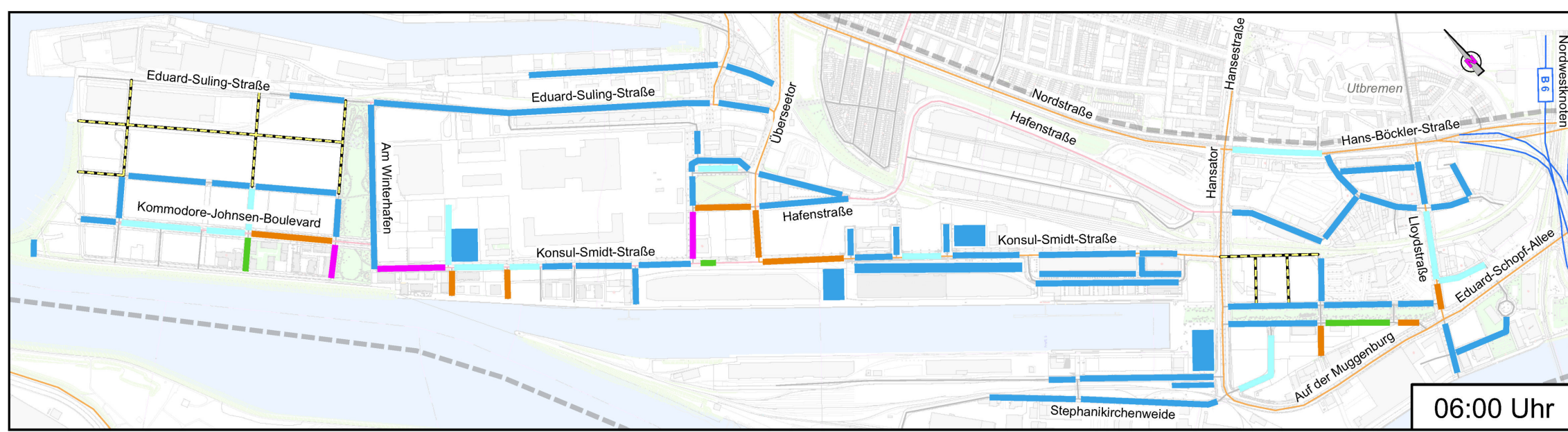
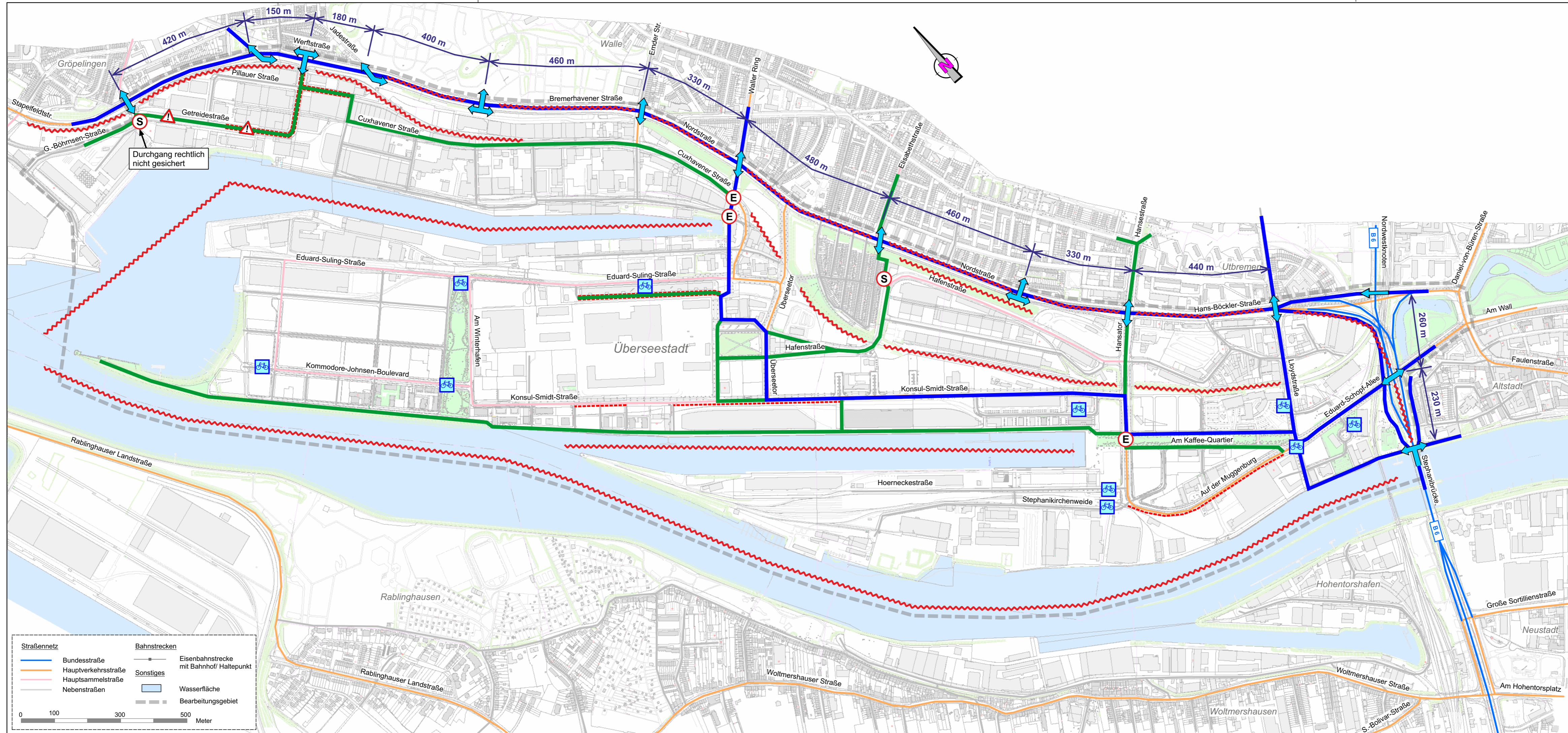











Abbildung 5



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		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Hauptverkehrsstraße		Sonstiges
	Hauptsammelstraße		Wasserfläche
	Nebenstraßen		Bearbeitungsgebiet

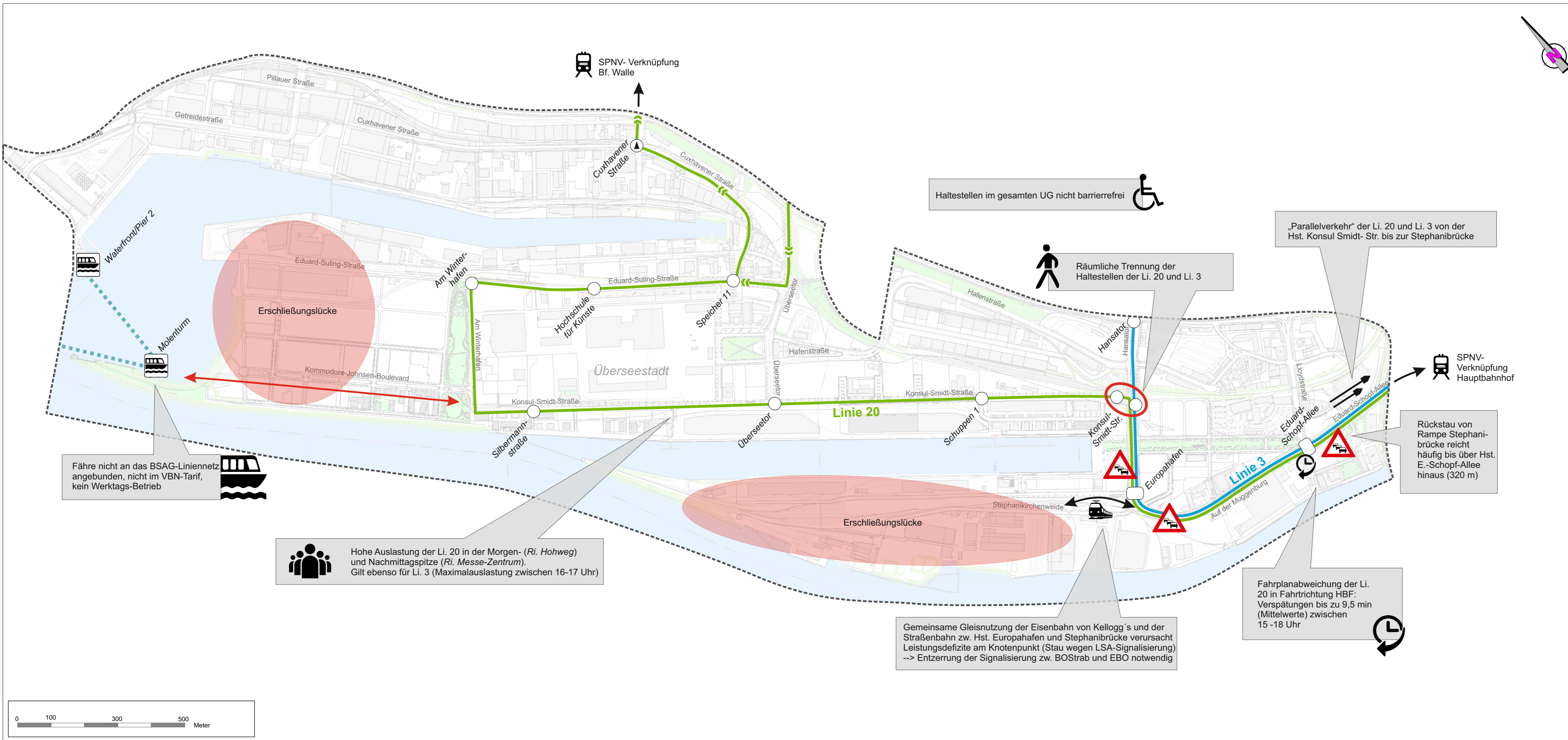
0 100 300 500 Meter

Analysekarte ÖPNV

- Linienverlauf Straßenbahnlinie 3
- Linienverlauf Buslinie 20
- > Ein-Richtungsbetrieb Buslinie 20
- Haltestelle einer einzelnen Linie
- ▶ Ein-Richtungshaltestelle
- Haltestelle mehrerer Linien
- +— Fährverbindung
- 🚆 Eisenbahnbetrieb
- ⚠ Staueffekte
- 🕒 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

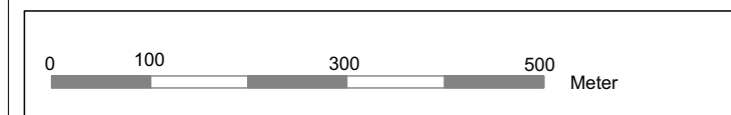
Rückstau von Rampe Stephanibrücke reicht häufig bis über Hst. E.-Schof-Allee hinaus (320 m)

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

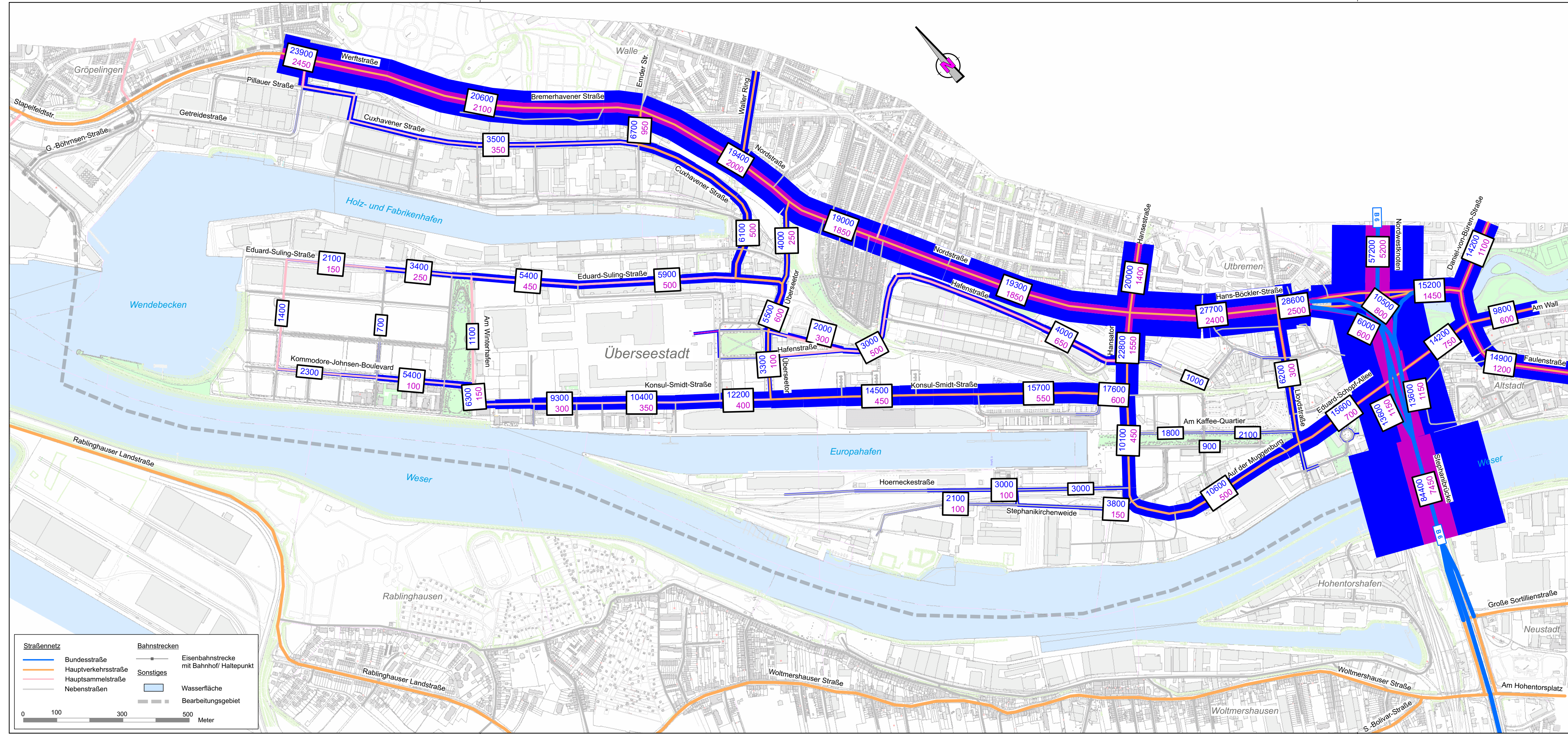
Hohe Auslastung der Li. 20 in der Morgen- (Ri. Hohweg) und Nachmittagspitze (Ri. Messe-Zentrum). Gilt ebenso für Li. 3 (Maximalauslastung zwischen 16-17 Uhr)

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



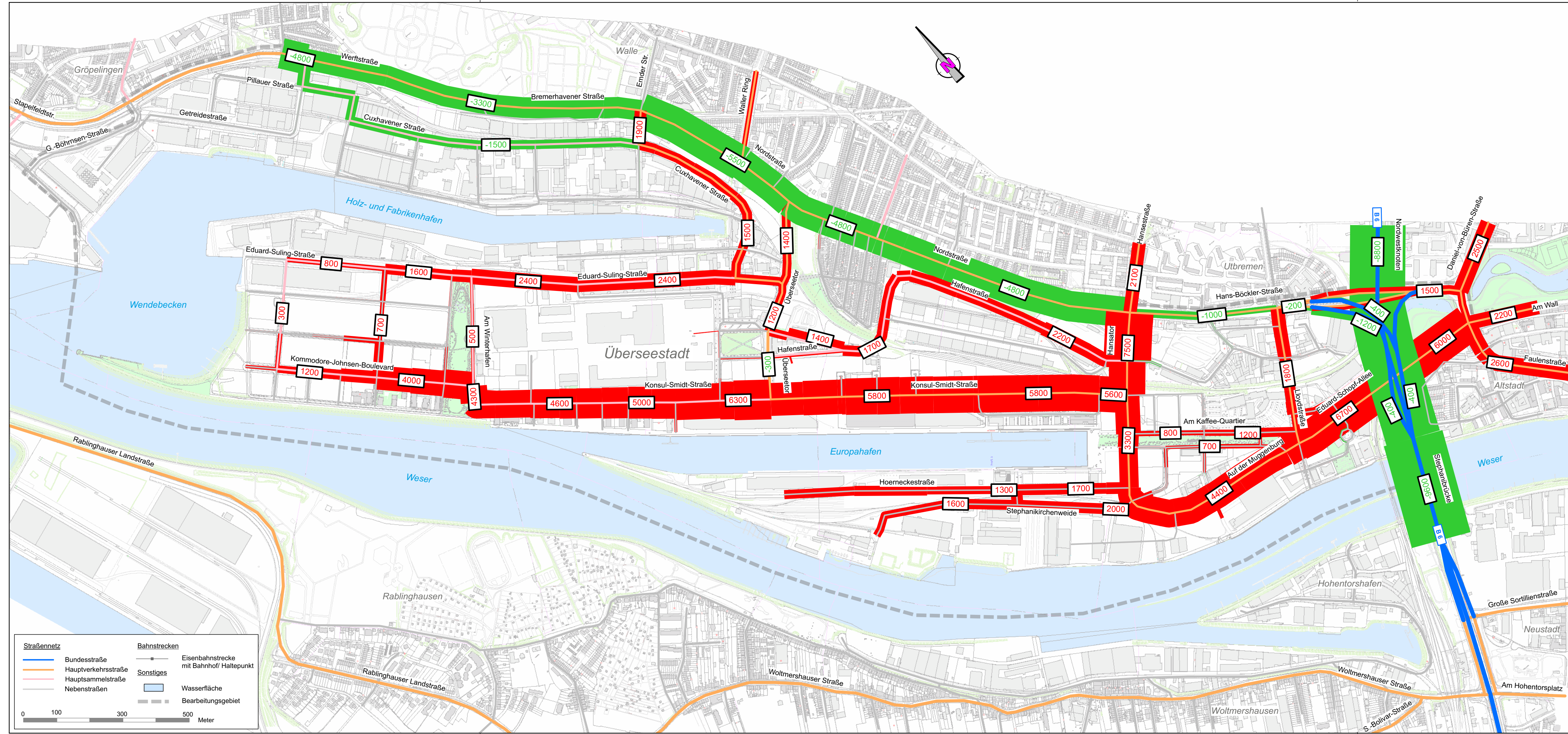
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



**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

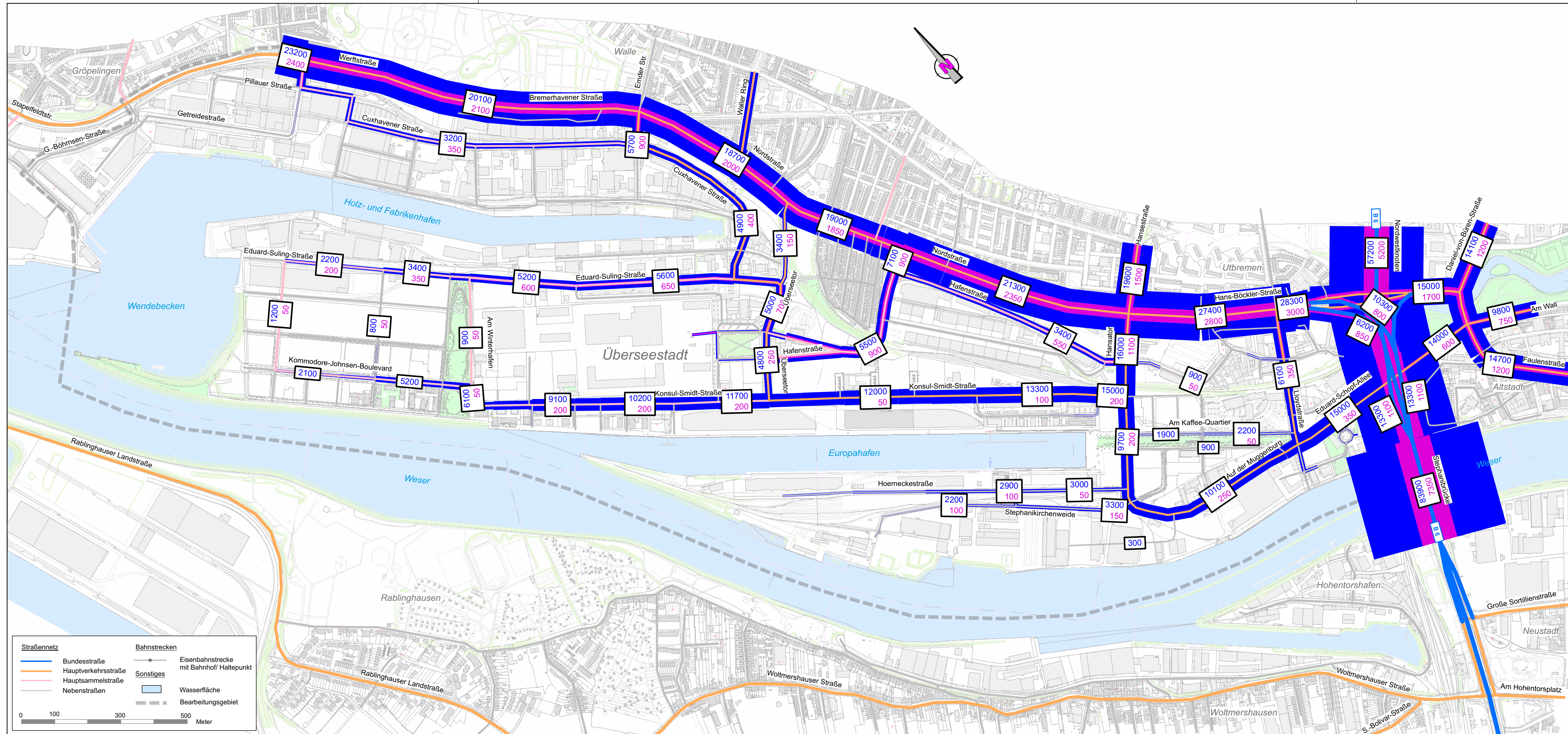
Abbildung 9

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)

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

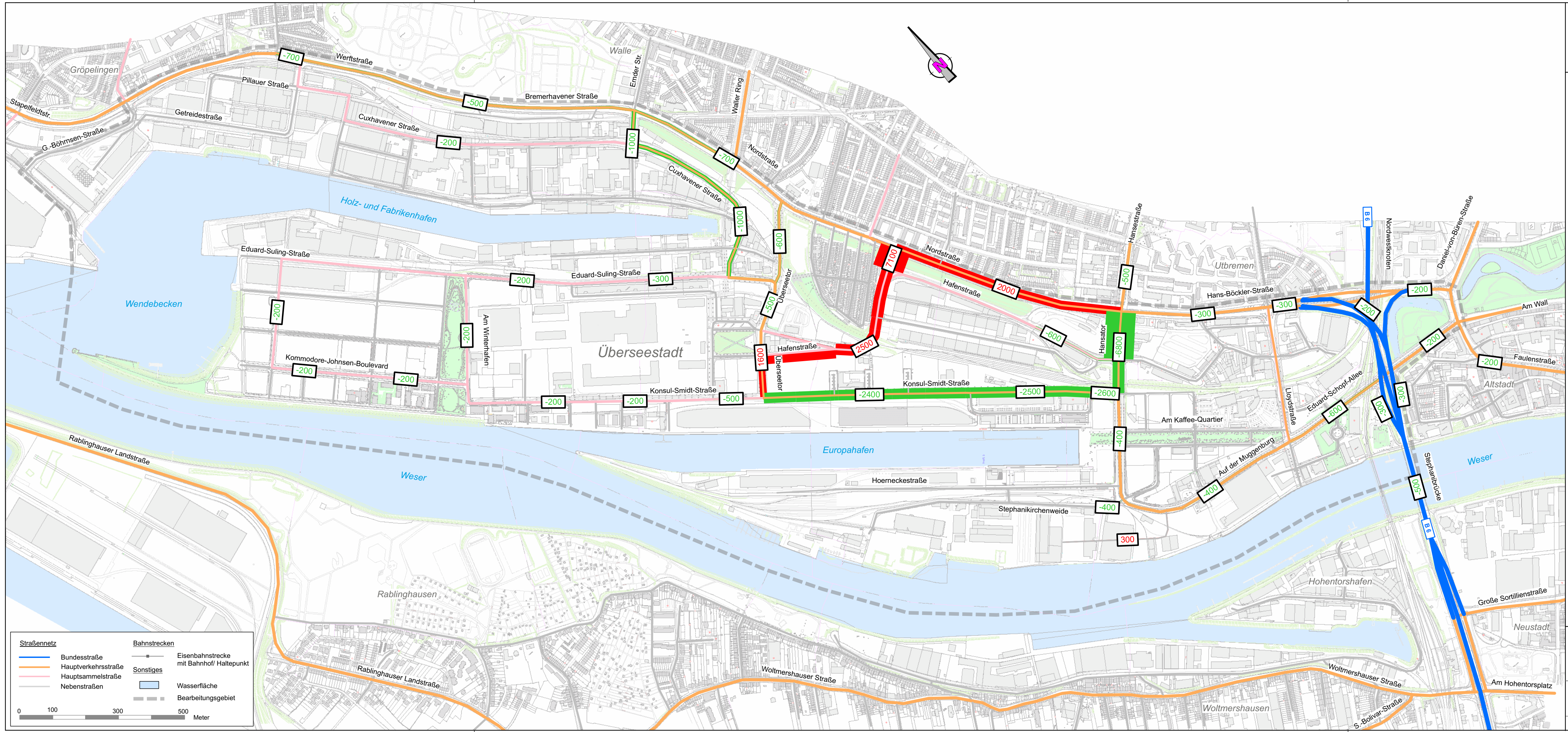
Abbildung 10

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB



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

Straßennetz

- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Nebenstraßen

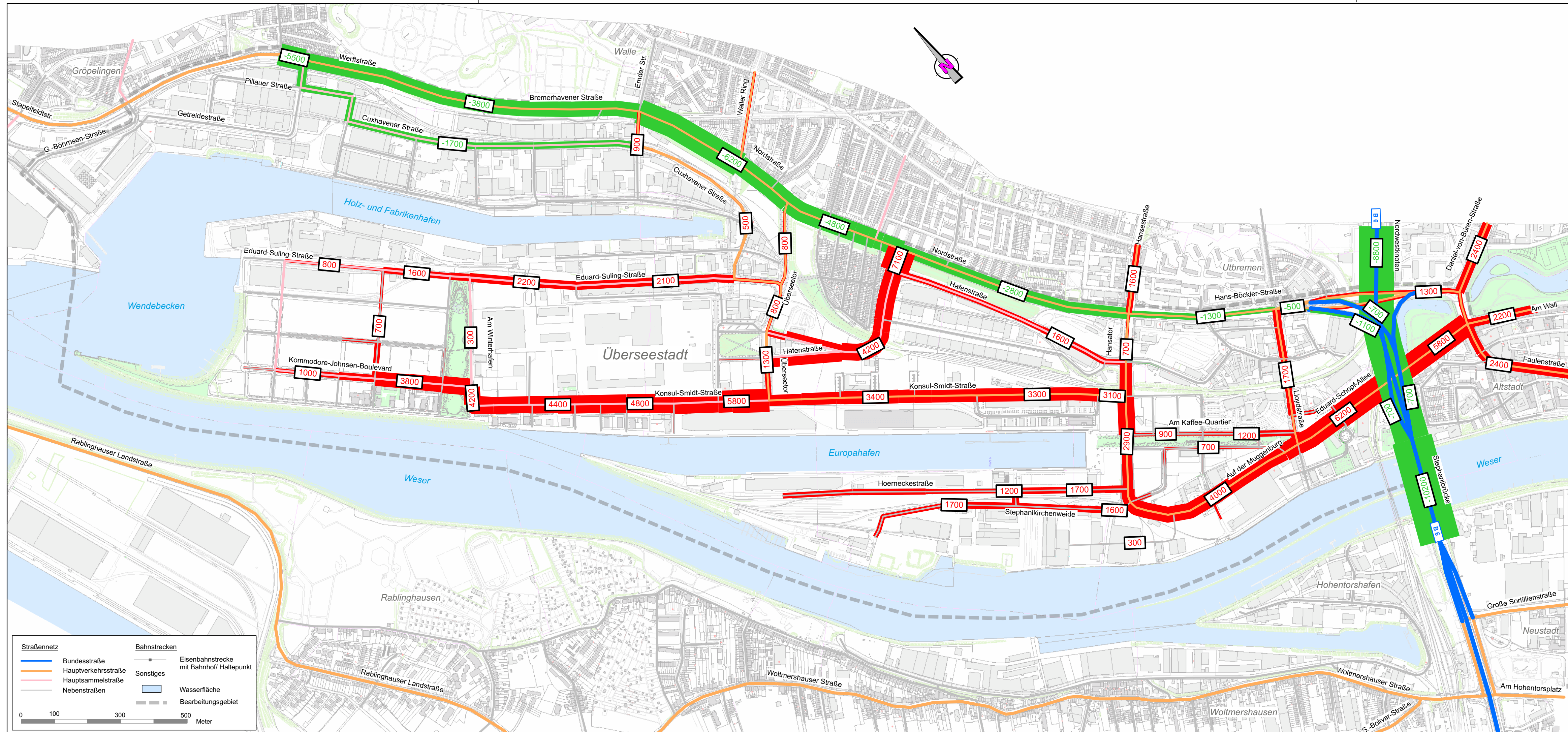
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Sonstiges

Wasserflächen

- Wasserfläche
- Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Optimierungsszenario 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 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

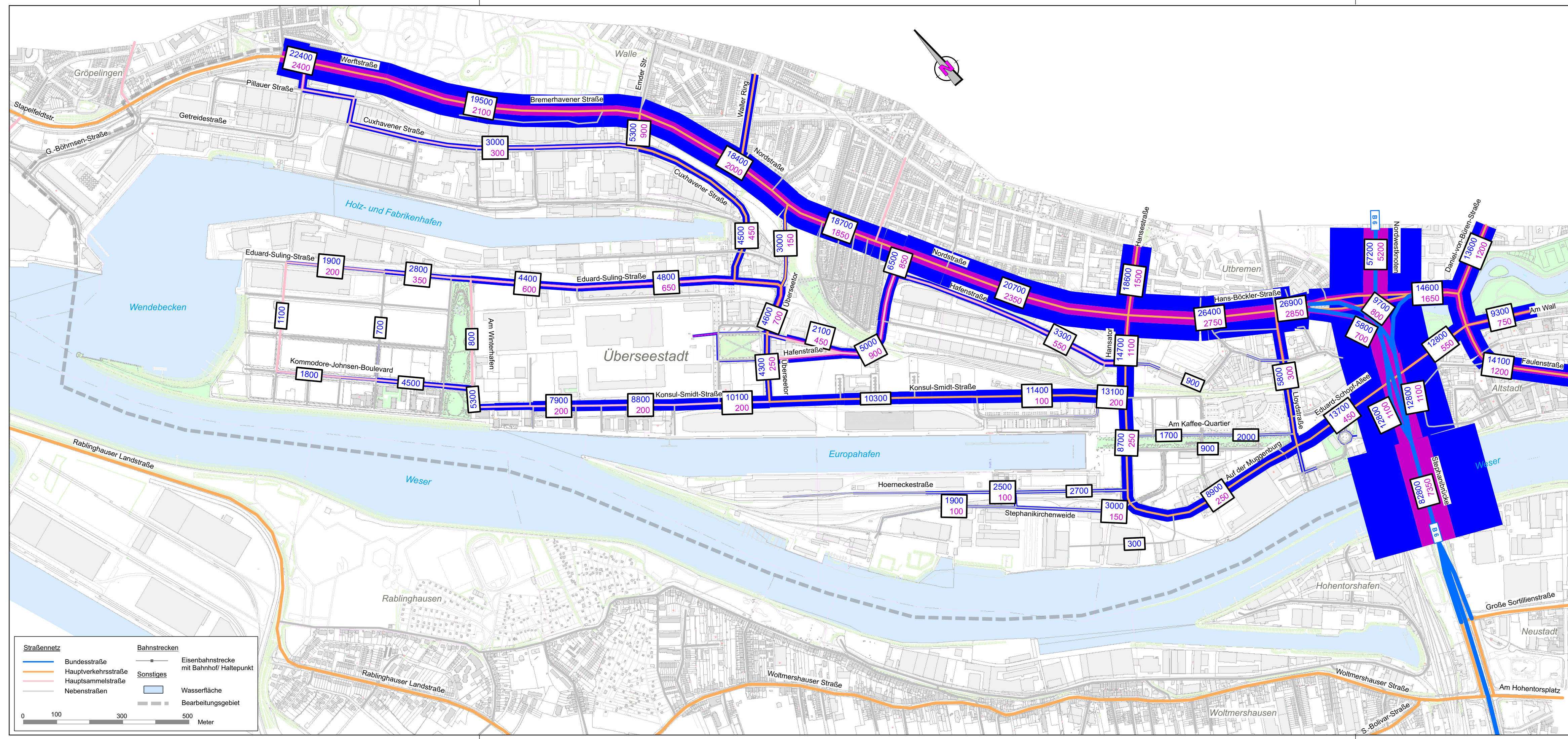
Wasserfläche

- 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



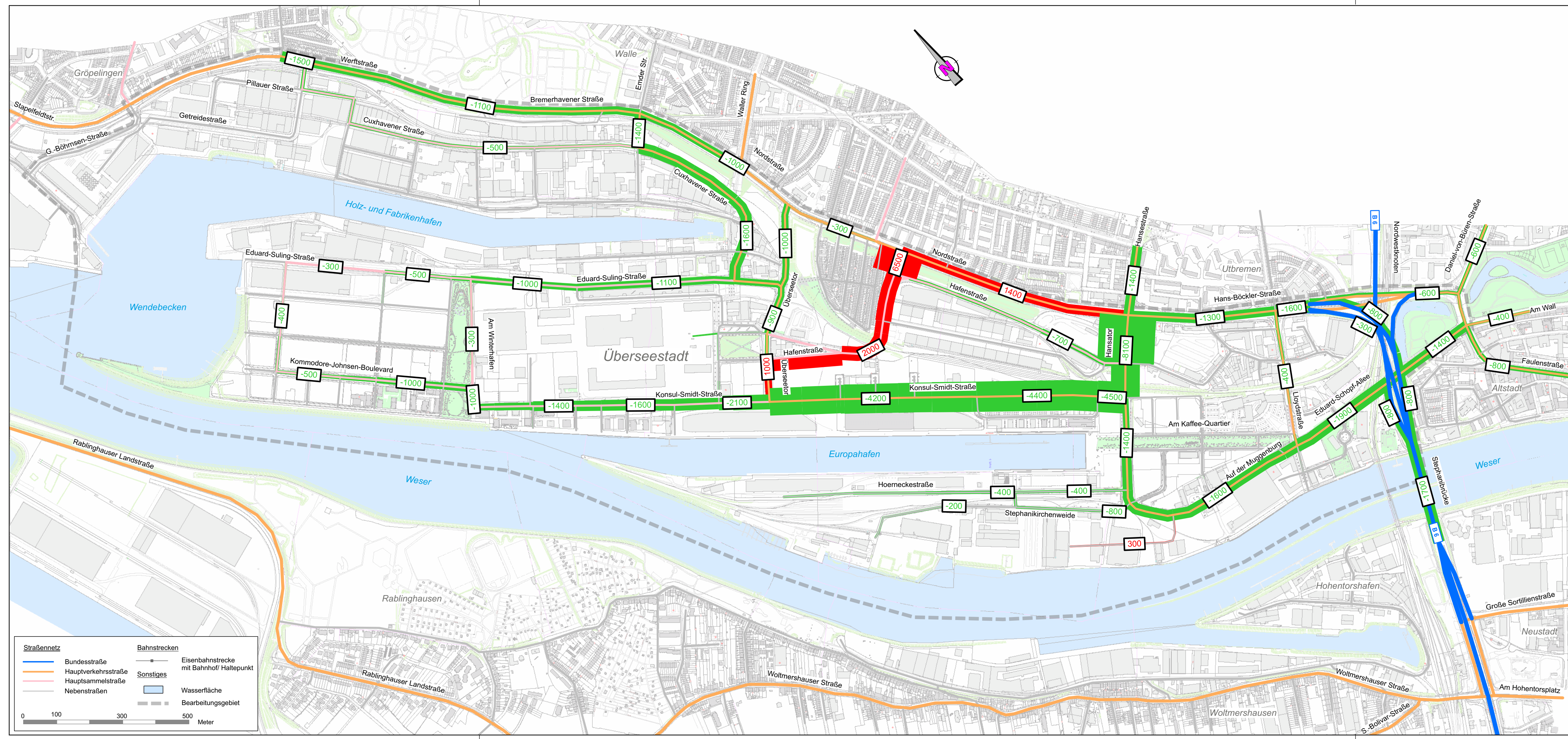
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Übergangsszenario und Basisszenario

- █ -1400 Belastungsabnahme
- █ 1700 Belastungszunahme

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



Straßennetz		Bahnstrecken	
—	Bundesstraße	—	Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
—	Hauptverkehrsstraße	—	Sonstiges
—	Hauptsammelstraße	■	Wasserfläche
—	Nebenstraßen	---	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



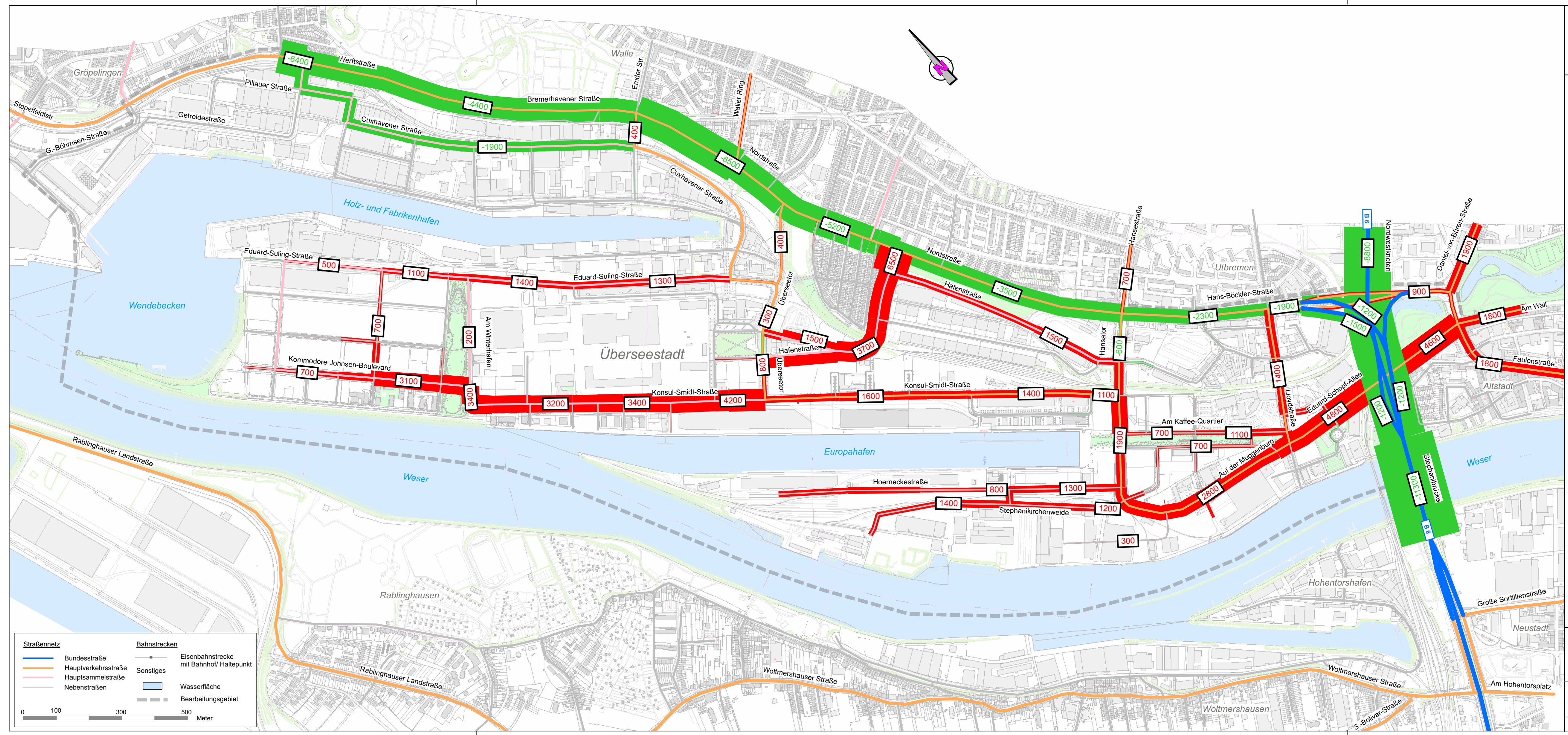
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



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

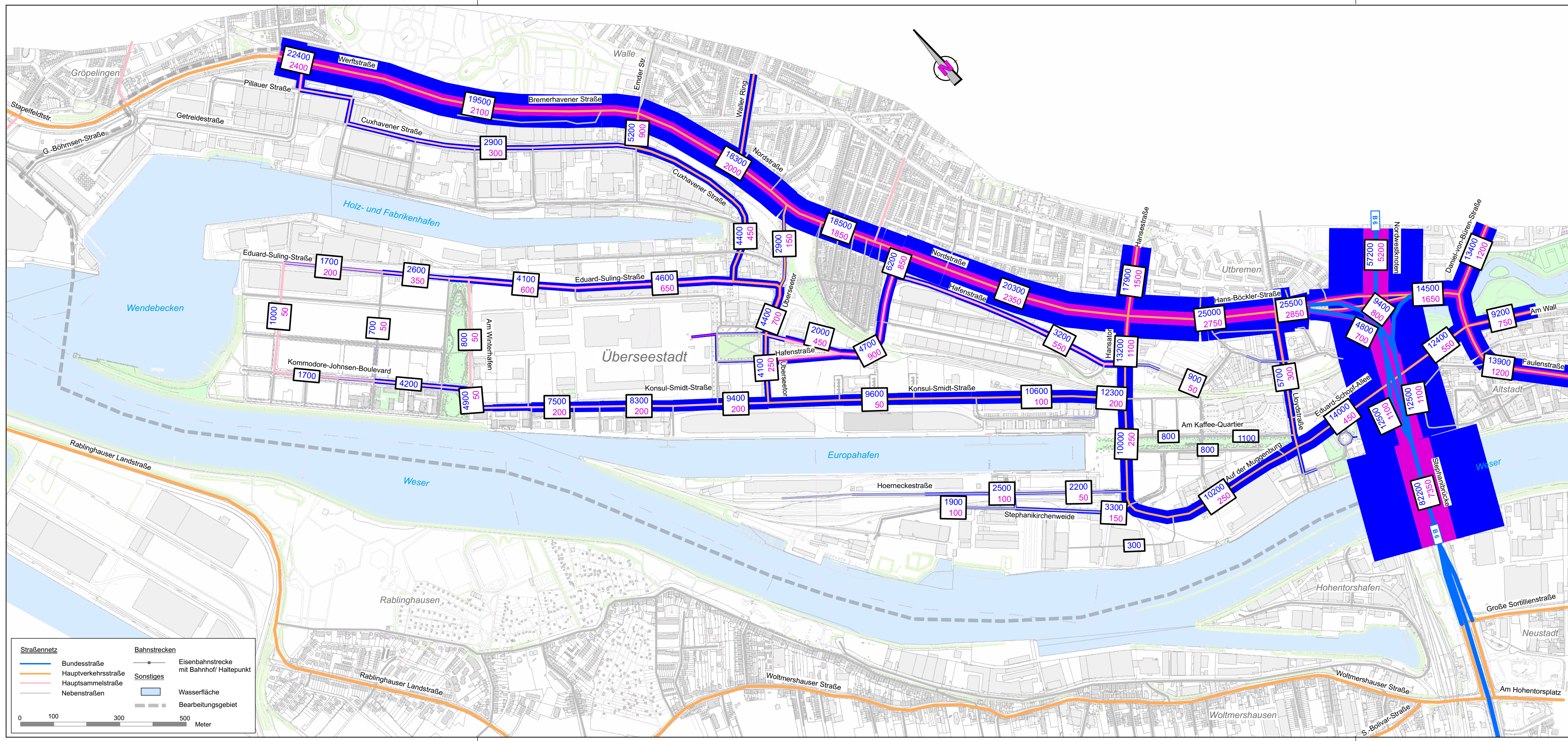


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Kfz- und Schwerverkehrsmengen
Innovationsszenario 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 16

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



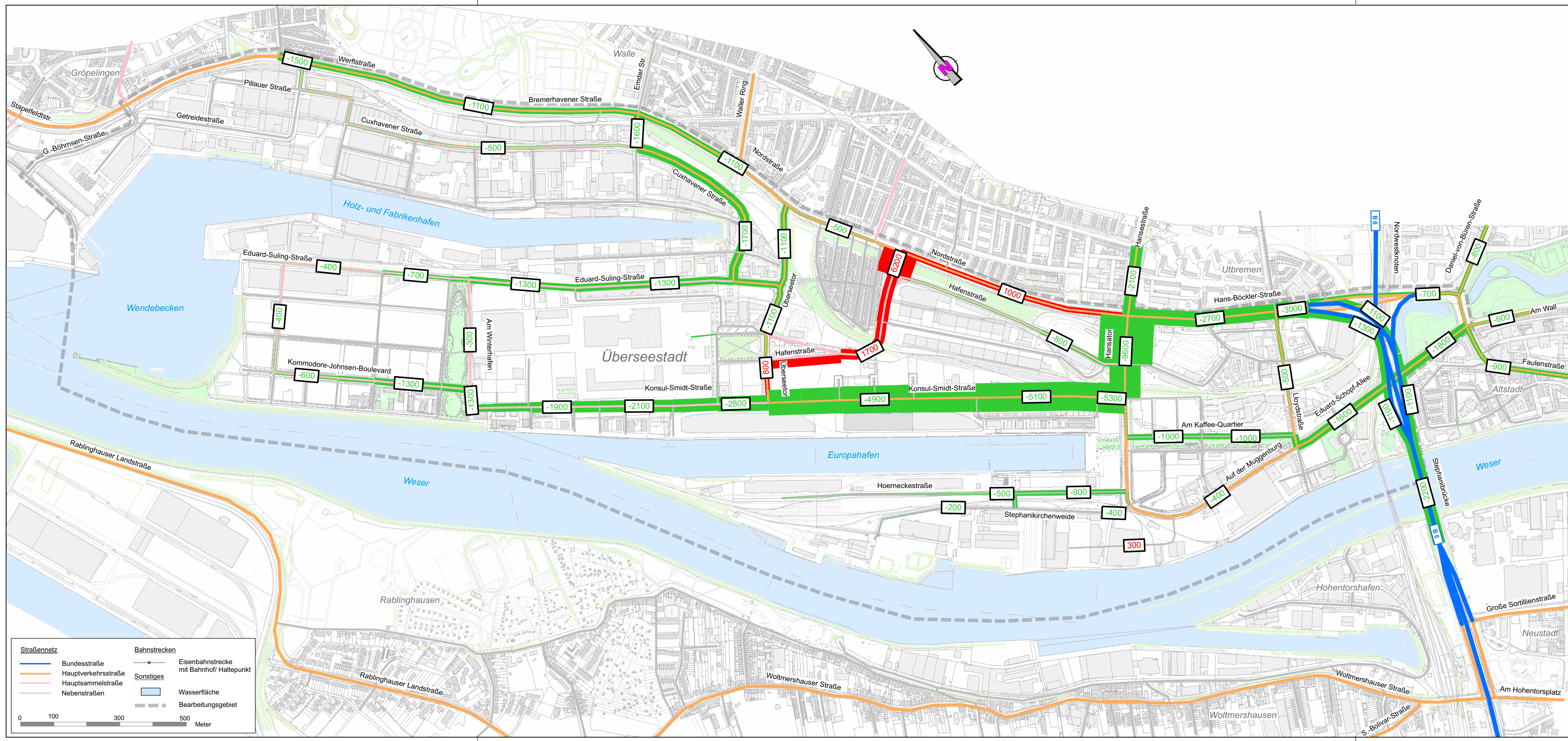
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



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



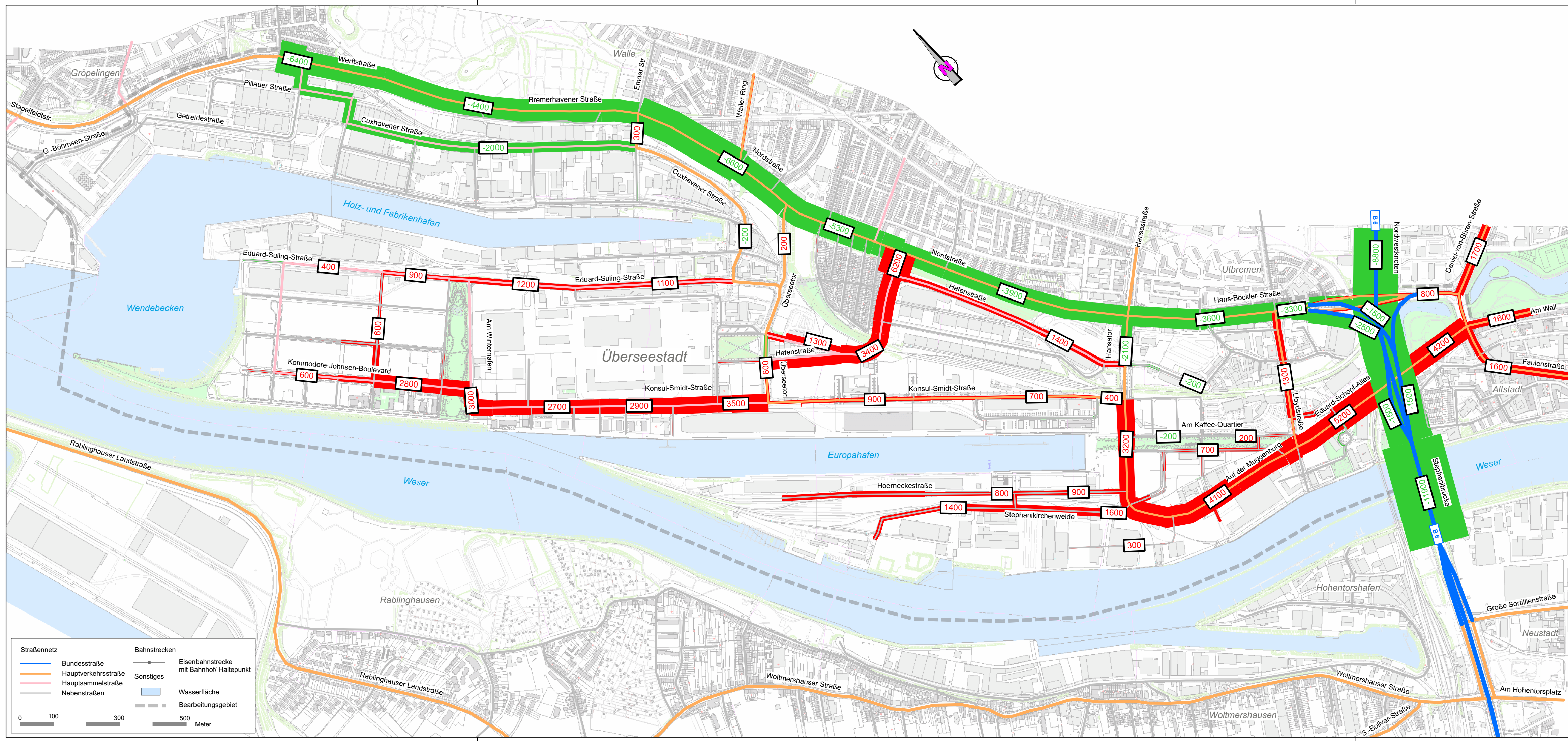
VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Differenz des Kfz-Verkehrs zwischen Innovationsszenario 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 18

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
- Ö.10 Taktverdichtung der Linie 20 auf 20-min-Takt, HVZ 10-min-Takt (bis Weiche Kante)

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

Abbildung 19

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

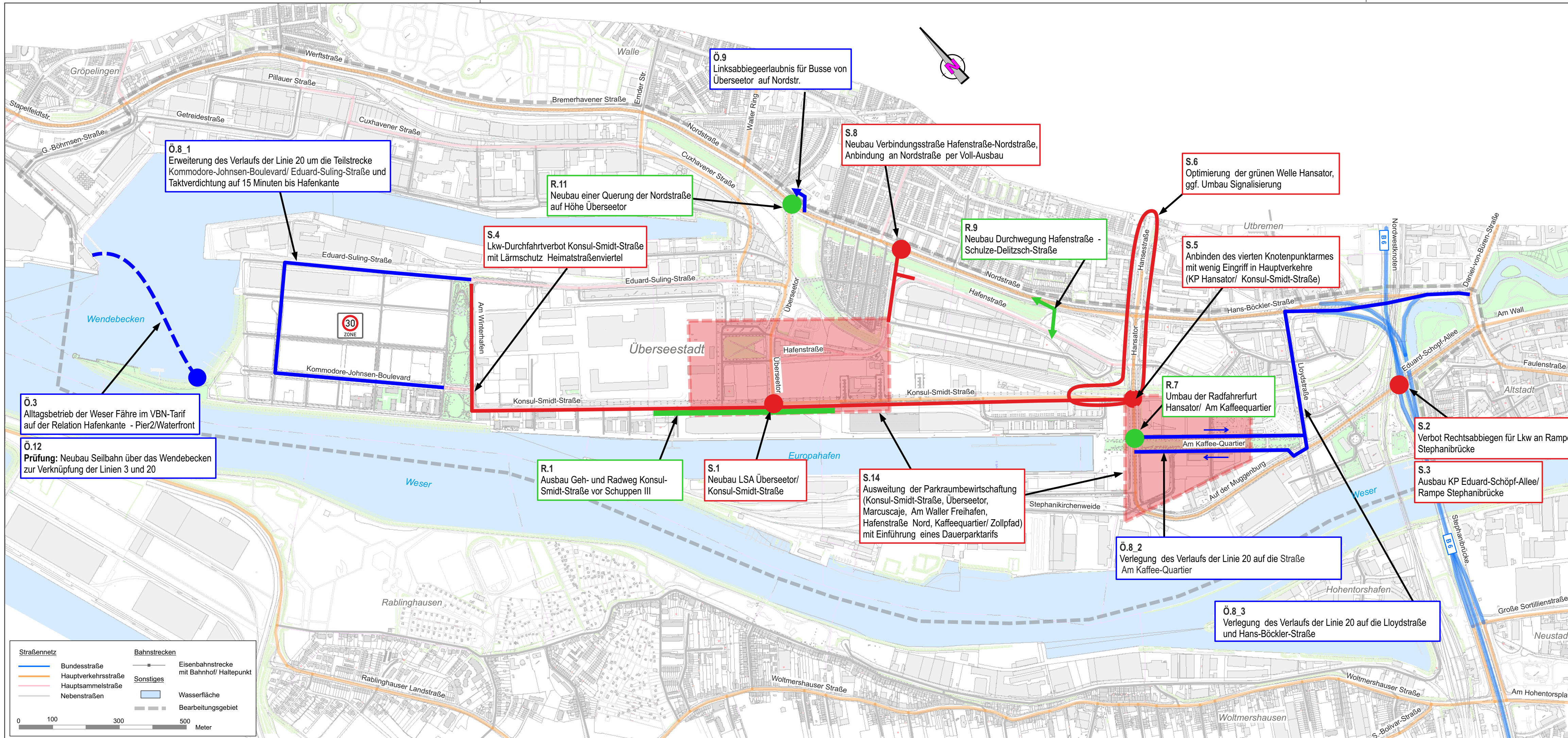


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des



Straßennetz		Bahnstrecken	
—	Bundesstraße	—	Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
—	Hauptverkehrsstraße	—	Sonstiges
—	Hauptsammelstraße	—	Wasserfläche
—	Nebenstraßen	---	Bearbeitungsgebiet

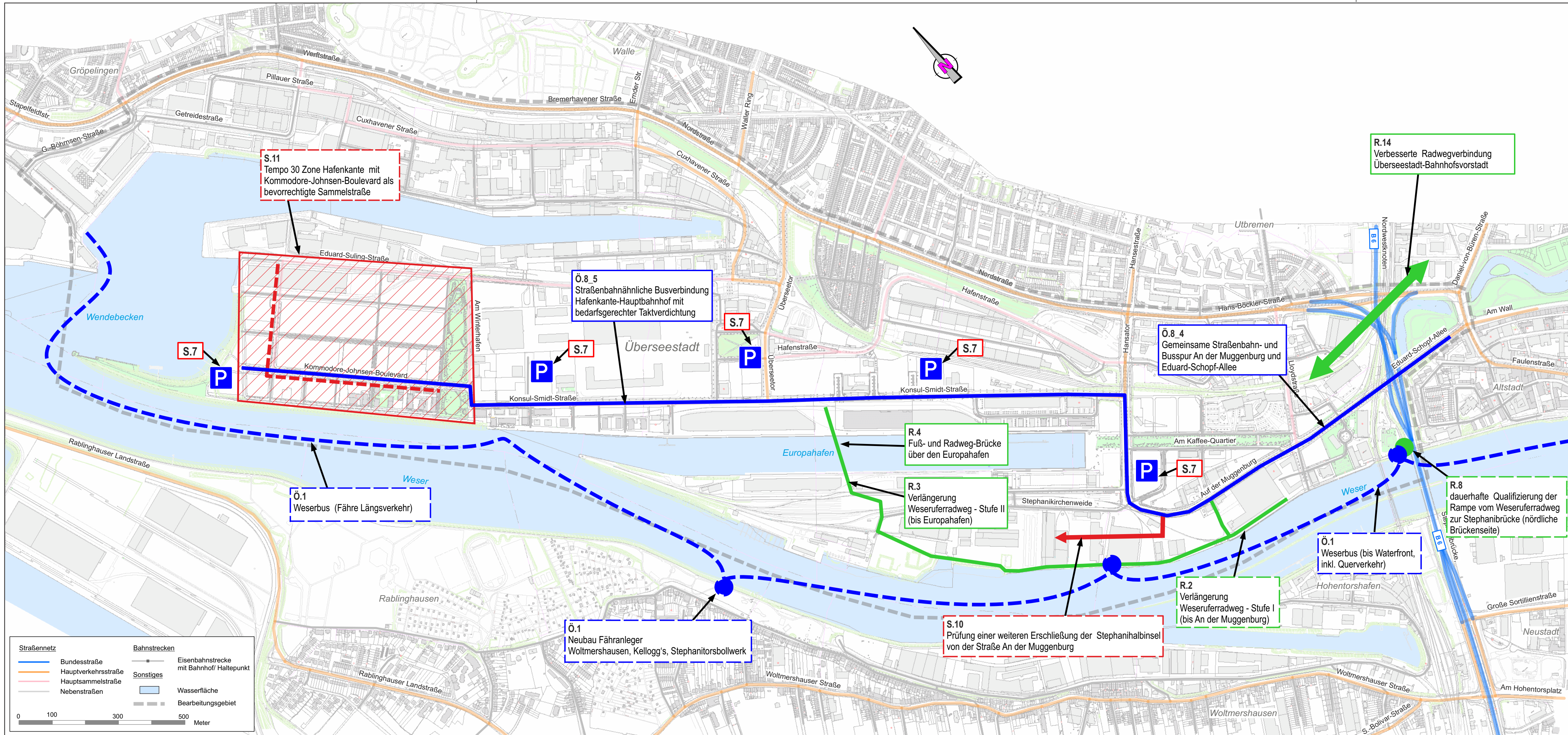
0 100 300 500 Meter

Handlungskonzept - Mittelfristige Maßnahmen

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

Erläuterung der Maßnahme:

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



Straßennetz		Bahnstrecken	
—	Bundesstraße	—	Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
—	Hauptverkehrsstraße	—	Sonstiges
—	Hauptsammelstraße	—	Wasserfläche
—	Nebenstraßen	---	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



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des

Handlungskonzept - Langfristige Maßnahmen/ Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Langfristige Maßnahmen

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Daueraufgaben:

- M.1 Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings
- R.13 Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
- Ö.14 Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen

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

Abbildung 21

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

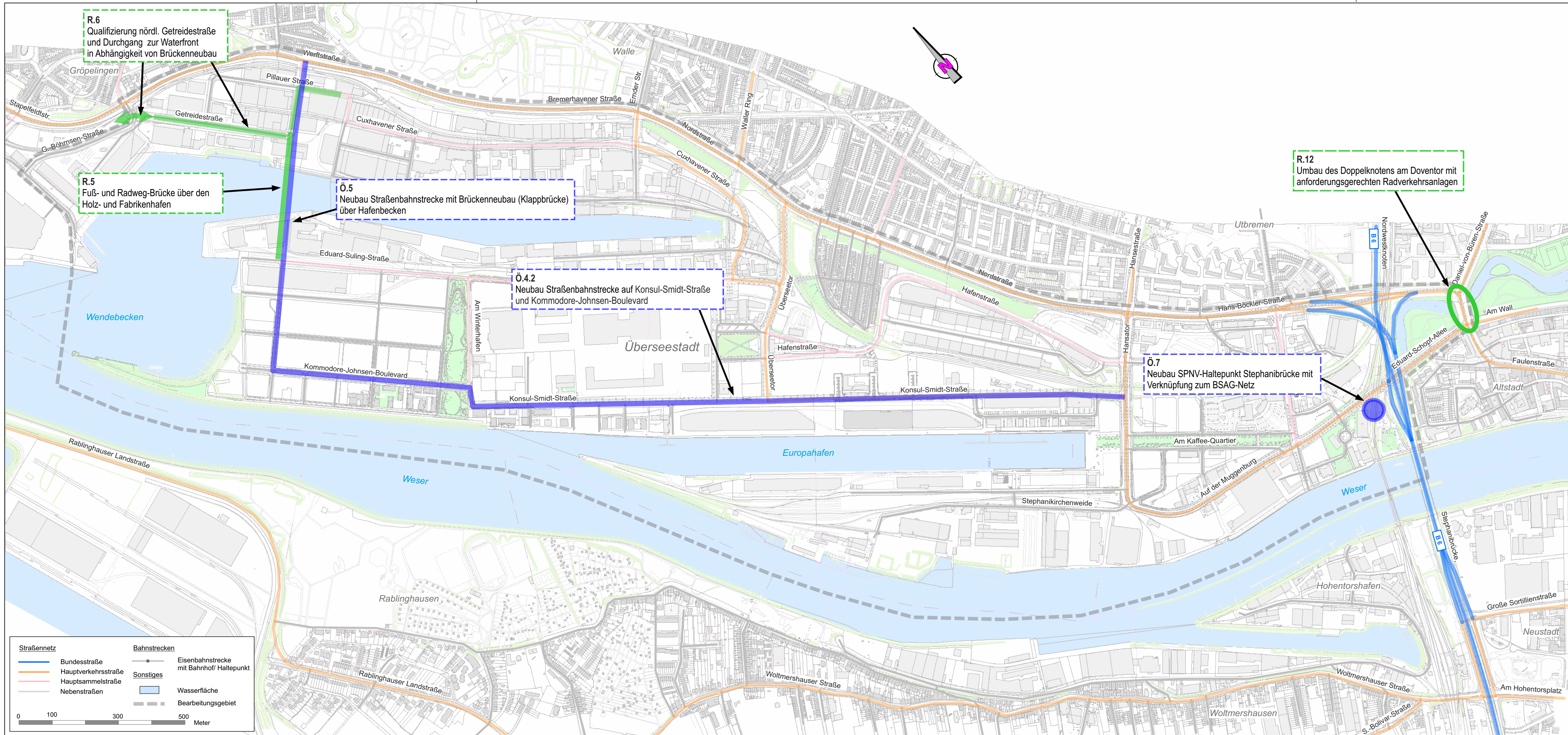


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb19-21_Maßnahmen.des



Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Hauptverkehrsstraße		Sonstiges
	Hauptsammelstraße		Wasserfläche
	Nebenstraßen		Bearbeitungsgebiet

0 100 300 500 Meter