

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 3. April 2018**

**„Durchstich zwischen Hafenstraße und Nordstraße – Auswirkungen auf das Waller
„Heimatviertel“ und auf die Verkehrssituation in der Überseestadt und in der
Hafenrandstraße“**

(Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 17.01.2018)

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

Der Entwurf zum „Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt“ (IVK) sieht vor, einen Durchstich zwischen Hafenstraße und Nordstraße zu bauen, um den Verkehr aus der Überseestadt zu- und abzuleiten. Der geplante Durchstich läge direkt neben dem „Heimatviertel“, einem Quartier mit einer bedeutsamen Bremer Tradition und einer gewachsenen sozialen Struktur, das dadurch erheblich belastet würde. Ob die geplante Maßnahme S8 „Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße“ das Ziel einer Entlastung der Verkehrssituation in der Überseestadt überhaupt erreichen kann, ist dabei fraglich. Ebenso ist zu erwarten, dass für den bereits überlasteten Verkehrszug der Hafenrandstraße zusätzliche Verkehre und Verzögerungen entstehen.

Das Heimatviertel ist eine Waller Enklave in der Überseestadt: Es gehört zum Stadtteil Walle, liegt aber südlich der Nordstraße und damit geographisch im Areal der Überseestadt. Im Heimatviertel wohnten früher vor allem Hafentarbeiter. Es ist durch eine typische Bebauung mit zweistöckigen, relativ kleinen Häusern in geschlossenen Straßenzügen gekennzeichnet und weist eine hohe städtebauliche Qualität und einen starken sozialen Zusammenhang auf. Damit unterscheidet es sich deutlich von der derzeitigen Situation in den angrenzenden Bereichen der Überseestadt.

Das geplante Bauvorhaben würde zur Errichtung einer hohen Lärmschutzwand führen, durch die das Heimatviertel abgeschirmt und nach Osten abgeschnitten würde. Die Abgasbelastung würde erheblich zunehmen. Die bereits prekäre verkehrliche Situation auf der Nordstraße, die bereits jetzt zu häufigen Staus und zu einer technischen Überlastung des Straßenzugs „Hafenrandstraße“ führt, würde massiv verschärft.

Die Auswirkungen auf die Hafenrandstraße, für die eine 30-km-Begrenzung aus Gründen des Straßendeckenzustands vor kurzem zumindest vorläufig abgewendet wurde, sind im IVK nicht geprüft.

Der zuständige Fachausschuss des Waller Beirats lehnt den geplanten Durchstich ab: „Wir sind dafür, dass es für die LKW-Verkehre weiterhin nur zwei Ein- und Ausfahrten gibt! Für den südlichen Teil der Überseestadt soll es das Hansator sein und für den nördlichen Teil die Emders Straße. Beide Einfahrten haben sich bewährt, weil sie gut ausgebaut sind. Wir sagen deshalb NEIN zum Ausbau eines neuen Knotenpunktes an der Hafenstraße.“

Die Bürgerinitiative Heimatviertel hat nachgewiesen, dass die Verkehrsprognosen im IVK fehlerhaft sind, und wendet sich gegen ein Szenario, in dem das Heimatviertel zu einer „bewohnten Verkehrsinsel“ gemacht wird.

Wir fragen den Senat:

1. In welchem Umfang werden durch den geplanten Durchstich Verkehre von der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafenstraße und die Nordstraße verlagert?
2. Mit welchen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen wäre dadurch für die Bewohner*innen des Heimatviertels zu rechnen?
3. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung auf den Verkehrsfluss und die Stauhäufigkeit auf der Nordstraße auswirken?
4. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung a) auf den Straßenzustand der Hafenrandstraße b) auf die Fahrzeiten zu den Gewerbegebieten entlang der Hafenrandstraße auswirken?
5. Gibt es eine Stellungnahme des Amts für Straßen und Verkehr zum geplanten Durchstich und zu seinen Folgen für die Hafenrandstraße?
6. Welche Stellungnahmen aus der gewerblichen Wirtschaft gibt es bislang zum geplanten Durchstich und seinen Folgen?
7. Wie wurde die Leistungsfähigkeit des vorgeschlagenen Knotenpunkts Hafenstr/Nordstr (Maßnahme S8) beurteilt?
8. Wie bewertet der Senat den Widerspruch zu bisherigen Planungen und Beschlüssen, wonach die Hafenstraße ursprünglich gar keine Durchgangsverkehre mehr aufnehmen sollte?
9. Wie bewertet der Senat die von den Bewohner*innen als unzumutbar bezeichnete Verschlechterung der Wohnsituation im Heimatviertel (Charakter einer „bewohnten Verkehrsinsel“, Zitat BI), ausgerechnet des Viertels, das im erweiterten Komplex Überseestadt als einziges eine gewachsene Besiedlung und Infrastruktur hat?
10. Welche Ausmaße (Höhe, Länge) und Beschaffenheit würde eine Schallschutzwand haben, die bei Umsetzung der Maßnahme zwischen Heimatviertel und Hafenstraße errichtet werden müsste?
11. Mit welchen Schleichverkehren durch Walle wäre bei Realisierung des Durchstichs zu rechnen?
12. Wie bewertet der Senat die von der BI vorgetragene Feststellung, dass die bei Umsetzung der Maßnahme projektierten Verkehrsbelastungszahlen viel zu niedrig angesetzt sind, da z.B. nicht berücksichtigt ist, dass die Verkehrsmesspunkte 379-2 (16) und 379-3 (17) als zwei Spuren derselben Straße betrachtet (und entsprechend addiert) werden müssen?
13. Welche Verbesserung soll die geplante Maßnahme für die Entlastung des Hauptbelastungspunktes Hansator bringen, wenn der Verkehr nur auf anderem Wege dorthin gelangt?
14. Mit welchen Argumenten und in welchem Verfahren ist die Maßnahme S 8 als eine wesentliche Kernmaßnahme festgestellt worden, die sie gegenüber anderen Lösungsvorschlägen auszeichnet?
15. Trifft es zu, dass Belastungen sowohl für das Heimatviertel als auch für die Nordstraße aus dem Gutachten systematisch ausgeklammert werden, da dessen Zielvorgabe „Entlastung der Überseestadt“ lautete und weder das Heimatviertel, noch die Nordstraße, noch die durch Schleichverkehre belasteten Waller Straßen Teil der Überseestadt sind?
16. Wie genau lautete die Zielvorgabe des Ressorts an die IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme) Dresden und die VerkehrsConsult Dresden, die mit der Erstellung des IVK beauftragt wurden?
17. Welche Abstimmungsprozesse zwischen Ressort, WFB, IVAS und VerkehrsConsult sind vor der Zuleitung des IVK an die Deputation erfolgt? In welcher Weise ist dabei auf die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen Einfluss genommen worden?

18. Betrachtet das Ressort das weitere Verfahren um das Gutachten als ergebnisoffen, oder hat sich das Ressort bereits auf die Maßnahme S 8 festgelegt?
19. Trifft es zu, dass für ein im Besitz der WFB befindliches Gebäude, das direkt am geplanten Durchstich liegt, bereits vor einem Jahr der Pachtvertrag nicht mehr verlängert wurde, um einen zügigen Abriss des Gebäudes zu ermöglichen? Wie verhält sich dies zu der Tatsache, dass es noch keine Beschlusslage des Senats und der Deputation zum Entwurf des IVK gibt?
20. Im Wirtschaftsplan 2018/19 für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt sind bereits Mittel zur Umsetzung des IVK eingestellt, obwohl bislang nur ein Entwurf vorliegt und keine Beschlussfassung erfolgt ist. Dazu gehören auch 340 T EUR in 2018 für „eine weitere Anbindung der LKW-Verkehre an die Hafenstraße“. Sind dies die Mittel, die für den geplanten Durchstich eingesetzt werden sollen?
21. Warum wurde der im VEP 2025 vorgesehene Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke noch nicht umgesetzt?
22. Warum wurde die Schaffung der zweiten Zufahrt zum Großmarkt über die Eduard-Suling-Straße noch nicht umgesetzt?
23. Warum wird die verbesserte Ableitung der Verkehre in der Überseestadt durch eine Ertüchtigung der Emden Straße nicht verfolgt?
24. Welche konkreten Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für den geplanten Durchstich Hafenstraße/Nordstraße sind seitens der WFB bereits erfolgt oder laufen derzeit?

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Das im September 2017 in den Deputationen Bau und Wirtschaft vorgestellte Gutachten zum „Integrierten Verkehrsgutachten (IVK) Überseestadt“ bildet den ersten konzeptionellen Schritt im Rahmen von möglichen baulichen Veränderungen ab. Ziel des konzeptionellen Gutachtens ist es, mit dem teilräumigen Verkehrsmodell zur Überseestadt in einem ersten Schritt mögliche verkehrliche Maßnahmen zu untersuchen und deren Wirkungen auf die vorhandene Infrastruktur und den Verkehrsfluss zu ermitteln. Dabei geht es zunächst um die Sinnhaftigkeit der einzelnen Maßnahmen. Der Gutachter ist gebeten worden, dies zu beleuchten und anschließend das Zusammenspiel wirkungsvoller Maßnahmen zu bewerten. Diese wirkungsvollen und sinnvollen Maßnahmen werden in einem Handlungskonzept vom Gutachter zusammengestellt. Das Ziel ist, den Verkehr in der Überseestadt auch vor dem Hintergrund der geplanten / angestrebten städtebaulichen Entwicklung in ausreichender Qualität abwickeln zu können.

Erst in einem zweiten – noch ausstehenden – Schritt, können diese Maßnahmenvorschläge des Handlungskonzeptes weiter konkretisiert und beplant werden.

1. In welchem Umfang werden durch den geplanten Durchstich Verkehre von der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafenstraße und die Nordstraße verlagert?

Bei dem Verkehrskonzept Überseestadt handelt es sich um ein teilräumliches Verkehrsmodell. Es hat sich im Verkehrsmodell gezeigt, dass durch die Maßnahme S 8 („Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße“) Bereiche, die im Hinblick auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit kritisch sind, maßgeblich entlastet werden können. Hierbei ist insbesondere der Bereich Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Nordstraße hervorzuheben. Dieser Bereich wird aufgrund der Überlagerung aus der derzeitigen Straßenstruktur (Konsul-Smidt-Straße als Haupterschließungsachse der Überseestadt) und den Bereichen der dynamischsten städtebaulichen Entwicklung (v.a. am Europahafen und am Weserufer) überdurchschnittlich stark durch anwachsende Verkehrsmengen betroffen. Darüber hinaus gehende Verkehrsverlegungen und Wechselwirkungen mit dem Stadtgebiet und dem Umland wären in einem zweiten Schritt zu untersuchen.

2. Mit welchen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen wäre dadurch für die Bewohner*innen des Heimatviertels zu rechnen?

Da im Zuge der Umsetzung der Maßnahme S 8 („Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße“) der Bau einer Schallschutzwand geplant ist, ist voraussichtlich mit keiner zusätzlichen Lärmbelastung des Heimatstraßenviertels, ausgehend von der Hafenstraße, zu rechnen.

Die Schallausbreitungsberechnungen haben ergeben, dass es unter Berücksichtigung einer Schallschutzwand, je nach Ausführung der Wand, zu einer Pegelminderung gegenüber dem Status Quo (heute) von voraussichtlich 3-5 dB(A) kommen kann. Zum derzeitigen Stand des Projektes wurde lediglich die Sinnhaftigkeit bzw. die Schallminderungswirkung einer Schallschutzwand entlang der Hafenstraße im Sinne einer Voruntersuchung geprüft.

Im Zuge der evtl. späteren vertiefenden Planung sind erneute Berechnungen, die die konkrete Planung berücksichtigen, notwendig. Im Zuge der in der vertiefenden Planung stattfindenden Berechnungen wird die Schallminderungswirkung der geplanten Schallschutzeinrichtung erneut geprüft bzw. ermittelt.

Im Verlauf der dann konkreten Untersuchung wird zudem geprüft, ob eine wesentliche Änderung und ggf. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der

16. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) in Verbindung mit der VLärmSchR97 (Verkehrslärmschutzrichtlinie) für die angrenzende schutzbedürftige Nutzung vorliegen.

3. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung auf den Verkehrsfluss und die Stauhäufigkeit auf der Nordstraße auswirken?

Im Verkehrsmodell haben sich im Prognosefall für das Jahr 2030 mit Umsetzung der Maßnahme S 8 gegenüber dem Analysefall keine Mehrverkehre auf der Nordstraße ergeben. Im Prognosefall ist hier die Fertigstellung des Wesertunnels im Zuge der A 281, die zu einer Entlastung auf der Nordstraße um etwa 5.000 Kfz/ 24h führt, unterstellt.

Die zusätzliche Ampelkreuzung auf der Nordstraße am Anschluss der Hafenstraße muss in die Koordinierung im Zuge der Hafenrandstraße integriert werden. Auch diese Detailfrage ist rechnerisch, im Zuge des möglichen vertiefenden Planungsverfahrens zur Umsetzung der Maßnahme zu prüfen.

4. Wie würden sich die zusätzlichen Verkehre auf der Nordstraße und die mit dem Durchstich verbundene zusätzliche Ampelkreuzung a) auf den Straßenzustand der Hafenrandstraße b) auf die Fahrzeiten zu den Gewerbegebieten entlang der Hafenrandstraße auswirken?

siehe Antwort zu Frage 3

5. Gibt es eine Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zum geplanten Durchstich und zu seinen Folgen für die Hafenrandstraße?

Ja, eine Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zur Maßnahme S 8 liegt vor. Das Amt sieht für die Maßnahme S8 („Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße“) einen vertieften Untersuchungsbedarf, was die Integration eines neuen Knotenpunktes in die Gesamtkoordinierung der Nordstraße angeht. Dies muss im Rahmen der konkreten Planung untersucht und bewertet werden, zumal auch die genaue Lage des Knotenpunktes und mögliche Maßnahmen an angrenzenden Knoten hierbei eine Rolle spielen.

Darüber hinaus besteht eine zeitliche Abhängigkeit zwischen der Maßnahme S 8 und der Fertigstellung des Wesertunnels der A 281, der eine erhebliche Entlastungswirkung für die Nordstraße verspricht.

6. Welche Stellungnahmen aus der gewerblichen Wirtschaft gibt es bislang zum geplanten Durchstich und seinen Folgen?

Von den 34 abgegebenen Stellungnahmen waren fünf aus der gewerblichen Wirtschaft inkl. deren Vertretungen. In den Stellungnahmen der Handelskammer, der Interessenvertretung Stadtbremischer Häfen (ISH) und der Entwicklungsgesellschaft Hafenkante sowie einer Einzelstellungnahme wurde nicht auf diese Maßnahme eingegangen. Die Probleme der Überseestadt werden eher in der großräumigen Anbindung gesehen. In einer Stellungnahme hat ein betroffenes Unternehmen die Maßnahme mit Blick auf eine seiner Zu-/Abfahrtsmöglichkeiten abgelehnt. Die weitere Nutzung dieser Zufahrt würde aber im Rahmen der konkretisierenden Planung berücksichtigt werden.

7. Wie wurde die Leistungsfähigkeit des vorgeschlagenen Knotenpunkts Hafenstr/Nordstr (Maßnahme S8) beurteilt?

Die Leistungsfähigkeit des neuen Knotenpunktes wurde im Rahmen der konzeptionellen Vorüberlegungen, die Grundlage des Verkehrskonzepts Überseestadt waren, überschläglich beurteilt. Es konnte nachgewiesen werden, dass der Knotenpunkt mit der Einstufung in die Qualitätsstufe C – nach den Qualitätsstufen des entsprechenden technischen Regelwerks, dem Handbuch für Bemessung von Straßen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - leistungsfähig für die prognostizierte Verkehrsnachfrage ist. Darüber hinaus hat der Knotenpunkt auch Leistungsfähigkeitsreserven, um ggf. mehr Verkehre aufzunehmen.

8. Wie bewertet der Senat den Widerspruch zu bisherigen Planungen und Beschlüssen, wonach die Hafestraße ursprünglich gar keine Durchgangsverkehre mehr aufnehmen sollte?

Der mit der Frage angesprochene Senatsbeschluss, nach dem die Hafestraße unterbrochen und für den Durchgangsverkehr gesperrt werden sollte, stammt aus dem Jahr 2002 und wurde vor dem Hintergrund der damaligen Randbedingungen, Perspektiven und Planungen zur Entwicklung der Überseestadt beschlossen. Er erging noch vor Verabschiedung des Masterplans Überseestadt aus dem Jahr 2003, welcher zu diesem Zeitpunkt noch von bis zu 16.300 Arbeitsplätzen im vollentwickelten Zustand ausging, Wohnnutzungen aber nur in Sonderformen vorsah.

Der Senatsbeschluss aus 2002 ist im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans 2196 ergangen, einem der ersten neuen Bebauungspläne in der Überseestadt. Als Nutzungsart hatte der Bebauungsplan mit Ausnahme einer Fläche an der Bogenstraße (MI) ausschließlich Sondergebiet Großmarkt (So) und Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

Spätestens mit dem aktuellen Entwicklungsbericht Überseestadt (6/2017) wird deutlich, dass sich die ursprünglich für die Überseestadt angenommenen Entwicklungsperspektiven aus dem Jahr 2002 mittlerweile stark verändert haben und ein neues Stück Stadt entsteht, mit dem sich auch für die Erfordernisse der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung andere Voraussetzungen ergeben.

Auf den Flächen des ursprünglichen Bebauungsplans 2196 wurden durch Überplanungen mit den Bebauungsplänen 2381, 2409 und 2485 (Bereich beiderseits der Konsul-Smidt-Straße) z.B. Mischgebiete ausgewiesen, d.h. neben Gewerbe und Dienstleistungen ist hier heute u.a. auch Wohnen zulässig. Dabei wurde eine Mindesthöhe der Gebäude (22 m) eingeführt und in einzelnen Bereichen eine maximale Höhe von bis zu 75 m zugelassen. Statt Betrieben des verarbeitenden und produzierenden Gewerbes wurde die weitaus überwiegende Mehrzahl der gewerblichen Flächen zudem insbesondere durch Dienstleistungs- und Büronutzungen belegt, so dass hier heute weitaus höhere Dichten erreicht werden, als ursprünglich angenommen. Die Dichte und auch die Art der Bebauung haben sich gegenüber dem Stand zum Senatsbeschluss 2002 deutlich verändert, so dass anhand heute vorliegender Strukturdaten - die Grundlage für die Abschätzung der verkehrlichen Entwicklungen sind - in der Prognosebetrachtung von bis zu 17.360 Arbeitsplätzen und 11.000 Einwohnern ausgegangen werden muss. Dies wiederum führt von heute bis zum Prognosejahr 2030 zu einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens von 57.000 Wegen (Analyse) auf 116.000 Wege im Personenverkehr, insbesondere in den Entwicklungsgebieten beidseits des Europahafens und an der Hafenkante sowie in der Hafenvorstadt.

Die Erforderlichkeit der Maßnahme S.8 ergibt sich vor diesem Hintergrund nicht als Widerspruch zu den ursprünglichen Planungen, sondern ist vielmehr als Anpassung einer auf mehrere Jahrzehnte angelegten Gebietsentwicklung zu sehen.

9. Wie bewertet der Senat die von den Bewohner*innen als unzumutbar bezeichnete Verschlechterung der Wohnsituation im Heimatviertel (Charakter einer „bewohnten Verkehrsinsel“, Zitat BI), ausgerechnet des Viertels, das im

erweiterten Komplex Überseestadt als einziges eine gewachsene Besiedlung und Infrastruktur hat?

Eine wesentliche Folge, die sich aus einer Umsetzung der Maßnahme S 8 des integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt für das Heimatviertel ergeben würde, wäre eine Verkehrszunahme auf der Hafestraße auf einen prognostizierten Modellwert in der Höhe von 5.000 Kfz/24h. Durch parallel aktive Schallschutzmaßnahmen soll die Emissionsbelastung jedoch im Heimatviertel nicht steigen.

So könnte die Maßnahme S 8 in Kombination mit einer entsprechend geeigneten Lärmschutzwand, die auf einer Länge von ca. 250 m auf der süd-östlichen Seite des Heimatstraßenviertels errichtet würde, umgesetzt werden. Nach aktuellen Erkenntnissen würde sich mit diesen Lärmschutzwänden eine leichte Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum heutigen Zustand ergeben.

Die Situation bzgl. der Luftemissionen (Feinstaub, Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid) müsste im Rahmen der vorbereitenden Planung noch genauer untersucht werden.

Darüber hinaus könnten die Auswirkungen der Maßnahme S 8 auf das Heimatstraßenviertel mit den folgenden, weiteren Anpassungen reduziert und kompensiert werden:

- Das zunächst für die gesamte Länge der Konsul-Smidt-Straße geplante Durchfahrtsverbot für Lkw könnte nur auf den Teil nördlich der Straße „Überseetor“ beschränkt und somit die Menge der Lkw in der Hafestraße und die Lärmbelastungen im vgl. zu dieser Variante reduziert werden.
- Durch das Lärmgutachten wurde zudem deutlich, dass die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Hafestraße zwischen Nordstraße und Bahnunterführung auf 30 km/h einen Beitrag zur Lärmreduktion hätte.
- Zudem ist es derzeit wahrscheinlich, dass es bei den prognostizierten Verkehrsmengen auf der Hafestraße durchaus möglich ist, die Hafestraße auf einen einbahnigen Querschnitt zurückzubauen, wodurch die Fahrbahnachse um einige Meter von der Bebauung des Heimatstraßenviertels abrückt. Dies hätte einen weiteren lärmreduzierenden Einfluss und eröffnet gestalterische Möglichkeiten für den größer werdenden grünen Zwischenraum zwischen Straße / Lärmschutzwand und Heimatstraßenviertel.
- Schließlich wäre es möglich, bei der konkreten Linienfindung des Neubauabschnittes eine Führung zu wählen, die in Abschnitten deutlich weiter von der Bebauung an der Heimatstraße abrückt. Auch hierdurch entstünden im vgl. zur heutigen Situation neue freie Flächen, die für eine naturfreundliche Gestaltung offen stünden.

Im Zusammenhang mit dem gesamten Maßnahmenspektrum des integrierten Verkehrskonzeptes ist zudem darauf hinzuweisen, dass durch die Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit in Höhe der Grundschule an der Nordstraße die Barrierewirkung der Nordstraße im Vergleich zum heutigen Zustand reduziert werden soll. Darüber hinaus ist es eine wichtige Erkenntnis aus dem Verkehrskonzept, dass mittel- bis langfristig durch den Ringschluss der A 281 eine signifikante verkehrliche Entlastung der Nordstraße erreicht wird und sich hierdurch die Gesamtsituation für das Heimatstraßenviertel in Bezug zum Ortsteil Steffensweg im Vergleich zum heutigen Zustand substantiell verbessern wird.

10. Welche Ausmaße (Höhe, Länge) und Beschaffenheit würde eine Schallschutzwand haben, die bei Umsetzung der Maßnahme zwischen Heimatviertel und Hafestraße errichtet werden müsste?

Bei der Schallschutzeinrichtung, die im Zuge der Voruntersuchung, in dem Schallausbreitungsmodell berücksichtigt wurde, handelt es sich um eine abknickende Schallschutzwand. Die Schallschutzwand wurde gemäß der Vorlage einer bereits in Bremen zum Einsatz kommenden Schallschutzwand modelliert (Hafenrandstraße). Die Wand wurde

entlang des Straßenrandes der Hafenstraße mit einer Länge von ca. 250 m und einer Höhe von ca. 4,30 m modelliert.

11. Mit welchen Schleichverkehren durch Walle wäre bei Realisierung des Durchstichs zu rechnen?

Es wird nicht mit Schleichverkehren durch Walle bei Realisierung des Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße gerechnet. Dies ist vor allem durch das Ausbleiben eines Anstiegs der Verkehrsmengen auf der Nordstraße begründet (siehe Antwort auf Frage 3).

12. Wie bewertet der Senat die von der BI vorgetragene Feststellung, dass die bei Umsetzung der Maßnahme projektierten Verkehrsbelastungszahlen viel zu niedrig angesetzt sind, da z.B. nicht berücksichtigt ist, dass die Verkehrsmesspunkte 379-2 (16) und 379-3 (17) als zwei Spuren derselben Straße betrachtet (und entsprechend addiert) werden müssen?

Die von der BI festgestellten Abweichungen zwischen Analyse-Verkehrsmodell und den durchgeführten Zählungen auf den Querschnitten der Hafenstraße und die Auswirkungen auf die Prognosebelastungen sind mit der BI und dem Gutachter ausführlich in einem Termin am 16.01.2018 diskutiert worden. Hierbei hat der Gutachter verdeutlicht, warum die bestehenden Abweichungen zwischen Analyse-Verkehrsmodell und den Verkehrszählungen zwar vergleichsweise hoch sind, im Rahmen der Kalibrierung des Modells vom Gutachter jedoch als akzeptabel eingestuft wurden. Dies liegt in der Zielstellung begründet, mit der das Verkehrsmodell erstellt wurde. Hierbei waren die realitätsnahe Abbildung der Verkehrsverflechtungen an den Hauptknotenpunkten der Überseestadt und die grundsätzliche Ermittlung der Mehrverkehre aufgrund der Gebietsentwicklung die wichtigsten Zielstellungen (Bewertung der Leistungsfähigkeit der Hauptknotenpunkte in der Basisprognose). Als Hauptknotenpunkte im Umfeld der Hafenstraße waren die Knotenpunkte Hansator/ Nordstraße und Hansator/ Konsul-Smidt-Straße in der Aufgabenstellung zum Verkehrskonzept vorgegeben. Sowohl für die Nordstraße als auch für die Konsul-Smidt-Straße erreicht das Verkehrsmodell in der Analyse sehr hohe Übereinstimmungen in der Verkehrsbelastung, sodass die Abweichungen in der Hafenstraße akzeptiert wurden. Eine Anpassung der Werte in der Hafenstraße hätte zwangsläufig eine schlechtere Übereinstimmung an den gemäß Aufgabenstellung relevanten Hauptknotenpunkten bedeutet.

Die BI hat aufgrund der Abweichungen in der Analyse auch die Prognosezahlen hinterfragt und aufgezeigt, welche Belastungen zu erwarten wären, wenn die relative Abweichung aus der Analyse auf die prognostizierten Verkehrsmengen übertragen werden würde. Eine solche lineare Hochrechnung ist in diesem Fall jedoch fachlich falsch und unzulässig. Voraussetzung hierfür wäre, dass die Abweichung auf der Hafenstraße daraus resultiert, dass im Verkehrsmodell insgesamt zu wenig Verkehr hinterlegt ist. In umfangreichen Überprüfungen des Verkehrsmodells konnten hierfür jedoch keine Anhaltspunkte entdeckt werden, denn dann müssten flächendeckend zu geringe Verkehrsstärken im Verkehrsmodell gegenüber den Zählwerten zu verzeichnen sein.

Es wurde zudem geprüft, ob auf der Gesamtrelation Nord-Süd im Verkehrsmodell eine hohe Übereinstimmung von gezählten und modellierten Werten erreicht werden kann. Dazu wurden jeweils die Belastungen von Nordstraße, Hafenstraße und Konsul-Smidt-Straße addiert und die Zähl- und Modellwerte miteinander verglichen. Es ergab sich eine nur sehr geringe Abweichung von 3 % zwischen Verkehrsmodell und Zählungen. Es kann geschlussfolgert werden, dass im Verkehrsmodell grundsätzlich ausreichende Verkehrsmengen hinterlegt werden. Die Parameter, die dieser Verkehrsaufkommensermittlung zugrunde liegen wurden an den Analysezahlwerten kalibriert und in die Prognose übernommen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch in der Prognose ausreichend Verkehre berechnet werden.

13. Welche Verbesserung soll die geplante Maßnahme für die Entlastung des Hauptbelastungspunktes Hansator bringen, wenn der Verkehr nur auf anderem Wege dorthin gelangt?

Durch die Entwicklung und Nutzungsverdichtung der Überseestadt wird an diesem Knotenpunkt insbesondere die Abbiegebeziehung zwischen Hansator und Hans-Böckler-Straße zusätzlich belastet. Durch den Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße können Verkehrsteilnehmer*innen aus Richtung Innenstadt weiter auf der Nordstraße Richtung Nord-Westen geradeaus fahren, bevor sie in am neuen Knotenpunkt in die Überseestadt abbiegen (oder andersherum). Dieser Geradeausstrom wird durch die Fertigstellung des Wesertunnels entlastet, sodass hier Kapazitäten frei werden.

Zudem wird in einer vertiefenden Betrachtung auf einer räumlich detaillierteren Ebene noch geprüft, ob sich mit dem Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße die Möglichkeit eröffnen würde, am Knotenpunkt Hansator/Nordstraße das Linksabbiegen vom Hansator und von der Hansestraße jeweils auf die Nordstraße zu untersagen. Diese Linksabiegeverkehre würden dann alternativ über die Hafestraße bzw. die Landwehrstraße umgeleitet werden. Dies würde die Verlängerung von Grünzeiten und die Nutzung der freigewordenen Spuren für andere Ströme am Knoten Hansator / Nordstraße ermöglichen.

14. Mit welchen Argumenten und in welchem Verfahren ist die Maßnahme S 8 als eine wesentliche Kernmaßnahme festgestellt worden, die sie gegenüber anderen Lösungsvorschlägen auszeichnet?

Hauptansatzpunkt des Verkehrskonzeptes ist es, den Anstieg der Kfz-Verkehre in und aus der Überseestadt zu reduzieren, indem attraktive Alternativen bei den anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass dies allein nicht ausreichend ist, um den laut Aufgabenstellung geforderten leistungsfähigen Verkehrsablauf an den Hauptknotenpunkten sicherzustellen. Davon war insbesondere der Bereich Hansator zwischen Konsul-Smidt-Straße und Nordstraße betroffen. Es war daher eine Lösung zu entwickeln, mit der die Verkehre aus der Überseestadt frühzeitig auf die Hafstrandstraße gelenkt werden und damit das Verkehrsnetz in der südlichen Überseestadt entlastet wird.

Der Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße hat sich in einem ersten Variantenvergleich auf Ebene des teilräumlichen Verkehrsmodells bezüglich der Verkehrsentlastungswirkungen in diesem kritischen Bereich als günstiger dargestellt, als die Alternativen (Überseetor und Emdener Straße). Auch bezüglich anderer Kriterien, wie z.B. möglicher Schleichverkehre in Richtung A 27 durch Walle (z.B. über den Waller Ring) wurde die Maßnahme als günstiger gegenüber eines Vollknotens am Überseetor eingeschätzt. Vorbehaltlich weiterer, noch anzustellender Vertiefungsuntersuchungen auf kleinräumigerer Ebene stellt sich der Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße – neben den Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit der Überseestadt – bisher als eine Kern-Maßnahme im Themenfeld „motorisierter Individualverkehr“ dar. Sie ist im Gesamtkonzept jedoch nur eine von vielen Kernmaßnahmen mit einer hohen Bedeutung für die Verkehrsentwicklung in der Überseestadt.

15. Trifft es zu, dass Belastungen sowohl für das Heimatviertel als auch für die Nordstraße aus dem Gutachten systematisch ausgeklammert werden, da dessen Zielvorgabe „Entlastung der Überseestadt“ lautete und weder das Heimatviertel, noch die Nordstraße, noch die durch Schleichverkehre belasteten Waller Straßen Teil der Überseestadt sind?

Nein, diese Behauptung trifft nicht zu.

Mehr- oder Minderbelastungen der Anwohner*innen betroffener Strecken außerhalb der Überseestadt wurden in den qualitativen Bewertungen möglicher Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes gleichermaßen berücksichtigt. Abschließende quantitativ gestützte Bewertungen folgen in den anschließenden vertiefenden Planungen der einzelnen

Maßnahmen und müssen dann ebenfalls die Anforderungen aller Betroffenen gleichermaßen berücksichtigen.

16. Wie genau lautete die Zielvorgabe des Ressorts an die IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme) Dresden und die VerkehrsConsult Dresden, die mit der Erstellung des IVK beauftragt wurden?

Siehe Anlage 1 - Leistungsverzeichnis zum integrierten Verkehrskonzept.

17. Welche Abstimmungsprozesse zwischen Ressort, WFB, IVAS und VerkehrsConsult sind vor der Zuleitung des IVK an die Deputation erfolgt? In welcher Weise ist dabei auf die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen Einfluss genommen worden?

Vom Gutachterbüro wurde das IVK phasenweise (Analyse, Prognose, Bewertungsmethode, Maßnahmen) entwickelt und entsprechend den Phasen in der Arbeitsgruppe vorgestellt und erörtert. Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Auftraggebers, der WFB und der Abteilung Verkehr des SUBV, sowie Vertreterinnen und Vertretern des Bereiches Stadtplanung des SUBV, des Wirtschaftsressort (SWAH), der BSAG und der BREPARK. Die Erkenntnisse des Gutachters und die eingegangenen Parameter wurden seitens der Arbeitsgruppe kontinuierlich hinterfragt und der Gutachter um Präzisierung oder Berücksichtigung von angesprochenen Punkten gebeten.

Nach Abschluss dieses Arbeitsprozesses wurden die Ergebnisse in einer Steuerungsrunde bestehend aus den Abteilungsleitern bei SUBV und SWAH sowie der Senatsbaudirektorin vorgestellt und Anregungen für Überarbeitungen gegeben. Ein direkter Einfluss auf die Arbeit der Gutachter im Sinne dessen, dass Vorgaben für konkrete Maßnahmen oder Berechnungsmethoden bzw. der Prioritätensetzung gegeben wurde, erfolgte nicht.

Nach Vorlage des Gutachtenentwurfes wurde dieser den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft und Wirtschaft, Arbeit und Häfen mit dem Vorschlag zur Durchführung eines Beteiligungsverfahrens zur Kenntnis gegeben (September 2017). Das vorgeschlagene Beteiligungsverfahren wurde in beiden Deputationen beschlossen und in der Zeit vom 28.09. bis 30.11.2017 durchgeführt.

Aktuell erfolgt die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen, unter denen auch weitere Vorschläge vom Gutachter zu bewerten sind. Die Hinweise die als sinnvoll und richtig vom Gutachter eingeschätzt werden, fließen in das IVK ein, so dass parallel auch der Gesamtbericht überarbeitet wird. Dieser überarbeitete Bericht wird anschließend in der Steuerungsrunde vorgelegt und danach den oben genannten Deputationen zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

18. Betrachtet das Ressort das weitere Verfahren um das Gutachten als ergebnisoffen, oder hat sich das Ressort bereits auf die Maßnahme S 8 festgelegt?

Nein. Die Umsetzung ist abhängig vom weiteren Umsetzung- und Beratungsprozess.

19. Trifft es zu, dass für ein im Besitz der WFB befindliches Gebäude, das direkt am geplanten Durchstich liegt, bereits vor einem Jahr der Pachtvertrag nicht mehr verlängert wurde, um einen zügigen Abriss des Gebäudes zu ermöglichen? Wie verhält sich dies zu der Tatsache, dass es noch keine Beschlusslage des Senats und der Deputation zum Entwurf des IVK gibt?

Das angesprochene Grundstück ist Eigentum des Sondervermögens Überseestadt und war bis zum 31.12.2015 per Erbbaurechtsvertrag an einen Stauereibetrieb vergeben. Das Erbbaurecht endete durch Zeitablauf. Zudem sollte diese Fläche einer anderen Nutzung zugeführt werden: Insbesondere ist hier eine Rad- und Fußgängeranbindung der Nordstraße über die Hafensstraße vorgesehen, mit der die fußläufige Anbindung des Ortsteils Walle an die Überseestadt verbessert werden soll. Diese Anbindung soll vom Knotenpunkt aus über die bereits erstellte Rampen- und Treppenanlage im Kurvenbereich der Hafensstraße auf die höhergelegene Fläche und weiter über den Fußweg und den Verkehrshof vorbei am Hauptzollamt Bremen zur Konsul-Smidt-Straße führen. Dabei handelt es sich um eine von insgesamt fünf Anbindungen, die den Ortsteil Walle mit der Überseestadt verbinden sollen.

Der Erbbaurechtsnehmer ist jedoch seiner vertraglichen Verpflichtung zur Rückgabe des Grundstücks im geräumten Zustand zum 31.12.2015 nicht nachgekommen. In einer anschließenden mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Bremen wurde in einem Vergleich dem ehem. Erbbaurechtsnehmer zugestanden, das ehem. Erbbau-Grundstück im Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2018 anzumieten. Danach ist das Grundstück im geräumten Zustand an Bremen zurückzugeben.

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 zu verlängern, besteht daher nicht.

20. Im Wirtschaftsplan 2018/19 für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt sind bereits Mittel zur Umsetzung des IVK eingestellt, obwohl bislang nur ein Entwurf vorliegt und keine Beschlussfassung erfolgt ist. Dazu gehören auch 340 T EUR in 2018 für „eine weitere Anbindung der LKW-Verkehre an die Hafensstraße“. Sind dies die Mittel, die für den geplanten Durchstich eingesetzt werden sollen?

Bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans 2018/2019 für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt war deutlich geworden, dass

1. Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs in der Überseestadt erforderlich sind, mit deren Planung und bei kleineren Maßnahmen mit der Umsetzung zeitnah begonnen werden muss und
2. ein Beschluss über das Verkehrskonzept nicht vor dem Beschluss über den Wirtschaftsplan erreicht werden kann.

Bereits vor Beauftragung des Integrierten Verkehrskonzeptes wurde in mehreren Beschlüssen des Fachausschusses Überseestadt gefordert, den LKW-Verkehr aus der Konsul-Smidt-Straße herauszunehmen. Eine Möglichkeit wäre eine Führung der LKW-Verkehre über die Hafensstraße (Maßnahme S 4 des Verkehrskonzeptes).

Um eine Verlagerung der Lärmproblematik von der Konsul-Smidt-Straße zum Heimatstraßen-Viertel zu verhindern, wäre bei einer Umsetzung der Verlagerung eine Lärmschutzwand für das Heimatstraßenviertel notwendig. Erste vorläufige Lärmgutachten, die bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans vorlagen, haben gezeigt, dass es bei einer Verlagerung der LKW-Verkehre dann nicht zu erhöhten Lärmwerten kommen würde.

Die eingestellten Mittel sind für weitergehende Untersuchungen und Planungen für die Verlagerung der LKW-Verkehre und insbesondere für die Planung einer Lärmschutzwand und die Anpassung der Hafensstraße vorgesehen.

Für die Planung und Umsetzung der hier in Rede stehenden Maßnahme S 8 sind dagegen noch keine Mittel eingestellt.

21. Warum wurde der im VEP 2025 vorgesehene Umbau der Westzufahrt Stephanibrücke noch nicht umgesetzt?

Die Westzufahrt Stephanibrücke wurde im Rahmen der Mängelanalyse des VEP als problematisch erkannt und im Handlungskonzept für eine noch zu prüfende Optimierung vorgesehen. Aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse wurde die Maßnahme im oberen Finanzierungspfad (mehr Finanzmittel im bremischen HH) für eine mögliche Realisierung ab 2020 und im mittleren Finanzierungspfad (etwa gleichbleibende Finanzmittel in Bremen) ab 2025 eingestuft. Im unteren Finanzierungspfad ist die Maßnahme komplett nicht enthalten. Aufgrund der tatsächlichen finanziellen Rahmenbedingungen wurde bis dato hier keine Einzelmaßnahme auf Grundlage des VEP Handlungskonzeptes eingeleitet, sondern die Fragestellung mit in das Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt aufgenommen.

22. Warum wurde die Schaffung der zweiten Zufahrt zum Großmarkt über die Eduard-Suling-Straße noch nicht umgesetzt?

Es gab Klärungsbedarf innerhalb der Arbeitsgruppe zur Entwicklung der Überseestadt zum Umgang mit der ehemaligen Gleistrasse nördlich des Großmarkts. Diese Zufahrt zum Großmarkt kreuzt die ehemalige zwischenzeitlich zurückgebaute Gleistrasse, so dass die Umsetzung der Zufahrt bis zur Klärung zurückgestellt werden musste. Die Klärung mit dem Umgang der Gleistrasse ist zwischenzeitlich erfolgt. Die Ausschreibung der Baumaßnahme für die zweite Anbindung wird derzeit vorbereitet.

23. Warum wird die verbesserte Ableitung der Verkehre in der Überseestadt durch eine Ertüchtigung der Emders Straße nicht verfolgt?

Der Variantenvergleich im Rahmen der Integrierten Verkehrskonzeptes zur Schaffung einer besseren Anbindung der Überseestadt an die Nordstraße hat ergeben, dass eine Ertüchtigung der Emders Straße kaum einen Beitrag zur Entlastung der – aus Sicht der Leistungsfähigkeit – kritischen Bereiche rund um das Hansator leisten kann (siehe Antwort zu Frage 1). Die Emders Straße wird weiterhin eine hohe Bedeutung für die Erschließung der Überseestadt – insbesondere des Holz- und Fabrikenhafens – innehaben. Trotzdem wird aufgrund der erheblichen Umwege zu den neuen Aufkommensschwerpunkten am Europahafen und der Weser die Emders Straße – auch mit einer baulichen Ertüchtigung – keine vergleichbare Entlastungswirkung entfalten, wie die untersuchten Ausbauvarianten am Überseetor und der Hafensstraße.

24. Welche konkreten Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für den geplanten Durchstich Hafensstraße/Nordstraße sind seitens der WFB bereits erfolgt oder laufen derzeit?

Wie unter der Antwort zu 20 dargestellt, wurde bzgl. der vom Beirat geforderten Verlagerung von LKW-Verkehren von der Konsul-Smidt-Straße auf die Hafensstraße bereits im IV Quartal 2016 ein Lärmgutachten für den Bereich Heimatstraßenviertel beauftragt. In diesem Gutachten war grundsätzlich zu prüfen, wie sich eine solche Verlagerung auswirkt und welche lärmindernden Maßnahmen für die Bewohner*innen des Heimatstraßenviertels in Erwägung gezogen werden müssten.

Nachdem vom Gutachter IVAS/VCDB im Rahmen des IVK Überseestadt in 2017 dann der Vorschlag einer zusätzlichen Anbindung der Hafensstraße an die Nordstraße unterbreitet wurde, wurde der Lärmgutachter sodann beauftragt, die Auswirkungen dieser Anbindung zusätzlich zu untersuchen. Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass es nicht zu einer Verschlechterung der Lärmsituation durch eine mögliche neue Anbindung kommt.

Maßnahmenbezogene Planungs- und Vorbereitungsarbeiten der WFB für den neuen Knotenpunkt Hafensstraße/Nordstraße (S 8) sind bisher nicht erfolgt. Mit diesen könnte erst dann begonnen werden, wenn eine Zustimmung der Deputationen zum IVK Überseestadt erfolgt ist und im weiteren Verlauf Mittel für konkretere, über das IVK hinausgehende und vertiefende Vorarbeiten und Untersuchungen bereitgestellt und bewilligt werden.

Auszug aus der Leistungsbeschreibung:

Das zu erstellende integrierte Verkehrskonzept soll folgende Bausteine enthalten:

1. Verkehrsanalyse und -prognose

1.1. Analyse

- 1.1.1. Bewertung der Ergebnisse der im November 2015 durchgeführten Verkehrszählung. Die Leistungsfähigkeit der Haupterschließungsknotenpunkte ist für jeden Verkehrsstrom nach HBS zu bewerten. Die Haupterschließungsknotenpunkte sind nachfolgend aufgeführte Knotenpunkte (Nr. entsprechen der beigefügten Übersicht) 102,110,111,365,366,371,373,374
- 1.1.2. Ergänzend zu den durchgeführten Verkehrszählungen und Prognosen sind an den o.a. Hauptknotenpunkten Beobachtungen im Gebiet vorzunehmen, um Rückstauerscheinungen an Haupterschließungsknotenpunkten zur werktäglichen Nachmittagsspitze zu dokumentieren. Die Nachmittagsspitze ist anhand der Erhebungsdaten festzulegen.

1.2. Prognose

- 1.2.1. Berücksichtigung der weiteren Entwicklung des Gebietes der Überseestadt bis 2030 und daraus resultierende Mehrverkehre.
- 1.2.2. Verteilung dieser zusätzlichen Verkehre auf das vorhandene Netz.
- 1.2.3. Zur Plausibilitätsprüfung zu 2.2.1 stehen Ihnen die Umlegung des vorliegenden A-0-Falls 2010/11, der Prognose 2025 des VEP-Handlungskonzepts inkl. der fünf VEP-Testszenarien und die bis Mitte 2016 vorliegenden Daten aus der Prognose 2030 für den Bereich Überseestadt zur Verfügung

1.3. Bewertung der heutigen Verkehrsinfrastruktur

- 1.3.1. Überprüfung und Bewertung der Leistungsfähigkeit der wesentlichen Knotenpunkte (siehe 2.1.1.) in der Überseestadt und den Zufahrten nach HBS.
- 1.3.2. Überprüfung der Zu- und Abfahrten des Gebiets für den Lkw-Verkehr und dessen Führung im Gebiet (v.a. in den Nachtstunden und unter Berücksichtigung vorhandener Wohnnutzung)
Erarbeitung von Lkw-Routen zur Lärmminimierung in Wohngebieten
- 1.3.3. Aus geplanten / vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe 2.4.1.) ist eine Verkehrsstärke für den motorisierten Verkehr (MIV und Lkw-Verkehr) zu definieren, wieviel MIV noch im Verkehrsnetz abwickelbar ist und wie groß die Verkehrsmenge sein sollte, welche über den ÖPNV und andere Verkehrsmittel/-arten aufgefangen werden muss, um die MIV Nachfrage an die vorhandenen / prognostizierten Kapazitäten anzupassen.
- 1.3.4. Barrierewirkungen im Quartier, vor allem aber im Übergang zu den angrenzenden Stadtquartieren sind zu dokumentieren.
- 1.3.5. Betrachtung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Überseestadt (Untersuchungsraum) und der Bahnhofsvorstadt, Walle (bzw. den Quartieren des Bremer Westens). Hier sind Vorschläge für eine verbesserte Anbindung / Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr zu erarbeiten. Dazu sind die vorhandenen

Fuß- und Radwegeverbindungen zu analysieren und entsprechende Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten. Ziel ist es, die Barrierewirkung der Hochstraße und der Eisenbahn zu überwinden und attraktive Fußwegachsen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang sind auch (Klapp- oder Dreh-)Brücken über die Hafenecken (Holz- und Fabrikenhafen) für Fuß- und Radverkehre zu berücksichtigen.

- 1.3.6. Im Ergebnis wird eine Mängel- und Chancenanalyse der heutigen Verkehrsinfrastruktur und aller Verkehrsmittel als Abschluss der Analyse erwartet. Diese soll sich sowohl auf den Analysezeitraum 2016 als auch auf die Prognose 2030 beziehen.

1.4. Optimierung der heutigen Verkehrsinfrastruktur

- 1.4.1. Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen und Skizzierung des Ausbaus überlasteter Knotenpunkte sowie Vorschläge zur Optimierung der Lichtsignalanlagen, insbesondere bauliche Verbesserungsmöglichkeiten an der Auffahrtsrampe zur B6/B75 oder Alternativen zu dieser Rampe. Eine sehr wichtige innerörtliche Haupteinfahrtsstraße, die die Überseestadt an das überregionale Straßennetz anbindet, ist die Eduard-Schopf-Allee. Die Zufahrtsrampe von der Eduard-Schopf-Allee zur B6 / B75 aus dem Gebiet der Überseestadt ist heute aufgrund der Topographie und der Knotenpunktgeometrie schon überlastet und stellt ein Kernproblem für den Verkehrsabfluss aus dem Untersuchungsgebiet dar. Hier sind zwingend Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsabläufe erforderlich. Die Netzwirkung, Akzeptanz und Steigerung der Leistungsfähigkeit infolge eines Abbiegeverbots von Lkw über 7,5 t auf die Rampe B 75 Stephanibrücke aus beiden Richtungen der Eduard-Schopf-Allee ist dabei explizit zu prüfen. Alternativ sind weitere bauliche, betriebliche oder straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen zu entwickeln und deren Wirkung zu bewerten.
- 1.4.2. Für alle Knotenpunkte ist mindestens die Qualitätsstufe D gemäß HBS zu erreichen. Die vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen sind in Relation zu ihrer Wirkung (Verbesserung des Verkehrsflusses über die Qualitätsstufe D hinaus) kostenmäßig zu bewerten und zu kommentieren.
- 1.4.3. Verkehrszunahmen durch geplante Kapazitätssteigerungen für den MIV im Gebiet bzw. durch die Strukturveränderungen sind in Bezug auf ihre Wechselwirkungen (Lärm) mit den umliegenden Nutzungen (Wohnbebauung) zu quantifizieren und zu beschreiben.
- 1.4.4. Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen zur Erschließung des „Löwenhofquartiers“ (Bereich zwischen Lloydstraße und B6/ B75) in Richtung Innenstadt

1.5. Vertiefung: Berücksichtigung der Lkw-Verkehre

- 1.5.1. Konzeption eines internen und externen Netzmodells mit Zuweisung der (veränderten) Funktion von Straßen für die Kfz-Verkehre unter besonderer Beachtung des Schwerverkehrs. Hierbei ist das aktuelle „Lkw-Führungsnetz der Stadtgemeinde Bremen“ zu beachten.
- 1.5.2. Lenkung der zu- und abfließenden Lkw-Verkehre
Die Verkehrsführung von Lkw in den Nachtstunden ist zu überprüfen und der Lkw-

Verkehr möglichst so zu lenken, dass eine Beeinträchtigung der bestehenden oder neu hinzukommenden Wohngebiete möglichst ausgeschlossen wird. Dem Großmarkt als Hauptziel und Quelle für den Lkw-Verkehr ist bei der Verkehrslenkung besondere Bedeutung beizumessen. Der Beschluss des Beirates Walle vom 24.09.2015 ist bei den Überlegungen zu berücksichtigen.

1.5.3. Darstellung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Führung des Lkw-Verkehrs in Richtung B6 / B75 aus dem Untersuchungsgebiet bei Vermeidung der Auffahrtsrampe B6/B75 (siehe 2.4.1).

1.5.4. Überprüfung der städtebaulichen Vorgaben und Ziele mit Lösungsvorschlägen zur Optimierung der verkehrlichen Integration.

2. Mobilitätsmanagement in der Überseestadt

Ziel ist die Vermeidung von MIV im Untersuchungsraum. Geeignete Maßnahmen hierzu können u.a. sein:

2.1. Angebote im Car-Sharing

Nutzung von Car-Sharing im betrieblichen Fuhrpark

2.2. Angebote von Job-Tickets

2.3. Flexibilisierung von Arbeitszeiten zur Entzerrung der Verkehrsspitzen
(Befragung der Unternehmen hierzu ist erforderlich)

2.4. Verbesserungen im Angebot für den Fahrradverkehr (auch in Richtung Innenstadt/
Bahnhofsquartier)

2.5. Fahrradbügel, überdachte Fahrradabstellanlagen

2.6. Firmenräder

2.7. Bessere Fuß- und Radwegeverbindungen in die angrenzenden Stadt- / Ortsteile (hier sind ggf. Bewohnerbefragungen durchzuführen)

2.8. Nutzungsmöglichkeiten des Internets (Pendler-App) sollten mitbetrachtet werden.

2.9. Weitere Maßnahmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement, mit denen über die hier aufgeführten Einzelaspekte hinausgehende Maßnahmen der MIV-Vermeidung identifiziert werden können. Vorgenannte Punkte sind vom Auftragnehmer dahingehend zu prüfen, ob für das Untersuchungsgebiet der Modal-Split Richtung Umweltverbund verschoben werden kann. Anregungen / Vorschläge sind in Gesprächen z.B. mit Unternehmen zu kommunizieren, um ein konsensfähiges Gesamtkonzept zu erreichen.

Weitere Möglichkeiten einer MIV-Reduktion sind vorzuschlagen und darzustellen.

3. Fuß- und Radverkehr

3.1. Eine verbesserte Anbindung des Gebiets der Überseestadt für Fuß- und Radverkehr an die angrenzenden Stadtteile Walle, Gröpelingen und die Bahnhofsvorstadt zur Minimierung des MIV-Anteils ist zu konzipieren.

3.2. Bewertung der verkehrlichen Wirkung zusätzlicher Brücken über die Hafenbecken (Holz- und Fabrikenhafen)

3.3. Die Bewertung von Vor- und Nachteilen und der verkehrlichen Wirkung einer Radverkehrsführung von Gustav-Böhrnsen-Straße zur Getreidestraße und – im weiteren Verlauf – über Getreidestraße, Pillauer Straße und Cuxhavener Straße durch

das Hafengebiet des Fabrikenhafens (als Alternative zur Radwegführung entlang der Hafenrandstraße und zur Erschließung der Arbeitsplätze im Fabrikenhafen, aber auch zur Bündelung des Freizeitradverkehrs/Ausflugsverkehrs zum Lloyd-Café im Holz- und Fabrikenhafen).

- 3.4. Eine Bewertung der zurzeit geplanten Binnenerschließung, ggf. mit Vorschlägen für Ergänzungen und Verbesserungen im Fuß- und Radwegenetz. Die Erschließung der Überseestadt erfolgt vornehmlich parallel zur Weser. Die Durchlässigkeit der Quartiere im Fuß- und Radverkehr bzw. zusätzliche Querverbindungen sind zuletzt für das Quartier Überseepark (Gewerbegebiete) und zwischen Eduard-Suling-Straße und Am Holzhafen (u. a. als neuer Wasserzugang) diskutiert worden

4. ÖPNV

Ein wesentliches Ziel ist es, den ÖPNV zu stärken. Es ist ein integriertes ÖPNV-Netz unter Prüfung der Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, Personenfähren und ggf. weiterer innovativer Angebote zu entwickeln und eine Umsetzungsstrategie für die weitere Entwicklung der Überseestadt zu konzipieren. Es sind Maßnahmen zu entwickeln, die für Bewohner, Beschäftigte und Besucher die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten. Hierzu kann ein deutlicher Ausbau des ÖPNV-Netzes erforderlich sein. Neben einer Taktverdichtung im vorhandenen Abschnitt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten kann auch eine Anpassung des Netzes je nach dem Erschließungsstand sinnvoll werden. Das ÖPNV-Netz sollte verstärkt angebots- und nicht wie bisher bedarfsorientiert ausgebaut werden. Die Option einer perspektivisch zu realisierenden Straßenbahnanbindung durch die Überseestadt bis zum Überseepark ist hierbei planerisch zu berücksichtigen und zu untersuchen.

4.1. Datengrundlage (wird dem künftigen AN zur Verfügung gestellt)

Zunächst ist die Nachfrage bezüglich des vorhandenen ÖPNV zu untersuchen (Erschließung des Gebiets durch Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20/Auswertung der Daten der BSAG)

- 4.1.1. Darstellung des ÖPNV-Angebotes im Untersuchungsgebiet
- 4.1.2. Fahrzeuggrößen, Fahrgastzahlen (Auslastung/Ein-/Aussteiger je Haltestelle)
- 4.1.3. Zwischen welchen Quellen und Zielen nach Haltestellen besteht die Nachfrage?

4.2. Bewertung

- 4.2.1. Auf welchen Linienabschnitten treten wann hohe bzw. zu hohe Auslastungen auf?
- 4.2.2. Wo gibt es Diskrepanzen zwischen hohem Potenzial (Einwohner, Beschäftigte) und geringer realisierter Nachfrage?
- 4.2.3. Bewertung der heutigen Nutzung und Akzeptanz (z.B. Bedienungszeiten, Reisezeitverhältnis, fehlende Direktverbindungen, Taktzeiten, Erschließung, Anbindung an Verknüpfungspunkte für Fahrten außerhalb Bremens). Hierzu sind Befragungen in den Unternehmen durchzuführen.

4.3. Optimierung der Verkehrsabläufe im ÖPNV

Im Gutachten sind auf dieser Datengrundlage folgende Fragen zu untersuchen und Vorschläge zu entwickeln:

- 4.3.1. Wie können die zu heute hohen Auslastungen in der Verkehrsspitze ausreichend und effizient abgedeckt werden? Reicht hier der Einsatz von Verstärkerfahrzeugen? Wie steht dies wirtschaftlich im Vergleich zu einer Taktverdichtung?
- 4.3.2. Wie kann die Nachfrage, auch und v.a. außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten, verbessert werden (z. B. Mobilitätsmanagement Betriebe, zugeschnittene Informationen Beschäftigte, Einwohner und Besucher)?
- 4.3.3. Wo kann das Angebot verbessert werden (z.B. Taktung (Verdichtung bei der Linie 20 im Abschnitt Hbf. – Überseestadt), geänderte Linienführung Bus, zusätzliche Buslinie, weitere bzw. wegfallende Haltestellen)? Wäre ein Express-Bus Hauptbahnhof – Überseestadt sinnvoll?
- 4.3.4. Sind zusätzliche Brücken über die Hafenbecken auch als Ergänzungs-Erweiterungstrassen für den ÖPNV (Straßenbahn, Bus) sinnvoll. Betrachtung des Kosten -Nutzen Verhältnisses. Eine grobe Kostenschätzung eines Vergleichsbauwerkes wird zur Verfügung gestellt .
- 4.3.5. Untersuchung einer Straßenbahnführung in die Überseestadt
Als Information wird eine Untersuchung für den Prognosehorizont 2015 der IVV Aachen aus dem Jahr 2011 zur Verfügung gestellt, in der mögliche bauliche Varianten einer Straßenbahnverlängerung in die Überseestadt untersucht wurden, ebenso das VEP-Testszenario „ÖV-Offensive“. Auf dieser Grundlage und auf Basis der für 2030 zur Verfügung gestellten Strukturdaten sowie der hieraus abgeleiteten Verkehrserzeugung ist eine Bewertung zur Einführung einer Straßenbahn in die Überseestadt vorzulegen. Linienführungen und Ausbauformen sind zu entwickeln und verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlich zu bewerten.
- 4.3.6. Darüber hinaus ist der Fährverkehr auf der Weser Gegenstand der Untersuchung
- 4.3.7. Optionen, einen dauerhaften Fährverkehr über den Fluss einzurichten und an den ÖPNV anzuschließen, sollen hinsichtlich des Potentials und der Machbarkeit überprüft werden (siehe VEP 2025 S. 116 ff)
- 4.3.8. Weserlängsverkehre als ÖPNV-ähnliche Verbindungen sind mit zu betrachten. (vgl. VEP 2025 Maßnahme E8a).
- 4.3.9. Sind zusätzliche Anlegestellen für einen Fährverkehr in Abhängigkeit vom geschätzten Nutzerpotential sinnvoll?

Das Gutachten sollte, aufbauend auf der Analyse und der Vorschläge, Aussagen zum Ausbau des Netzes, zu den Linienführungen und den Taktzeiten des ÖPNV, bestehend aus den Modulen Weserfähre, Bus, Straßenbahn enthalten. Im VEP wurde auch ein Bahnhaltepunkt an der Stephanibrücke untersucht. Dieser ist konstruktions- und trassierungsbedingt nicht ohne Neutrassierung und Neubau der Weserbrücke umsetzbar.

Die ÖPNV-Potentiale für die einzelnen Bereiche der Überseestadt sind zu bewerten.

Die Investitions- und Betriebskosten sind abzuschätzen. Dabei ist auf den Zweck der Angebotsorientierung hinzuweisen und die Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Konzeption darzulegen. Im Ergebnis wird ein Liniennetz, was in Stufen entwickelt werden kann, erwartet.

5. Fortschreibung des Parkraumkonzeptes

Ein weiteres Problem stellt der ruhende Verkehr in der Überseestadt dar.

- 5.1. Auf Grundlage des vorliegenden Parkraumkonzeptes ist dieses für die gebietsinterne Eigennutzung und unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung zu vervollständigen und im Hinblick auf das Ziel der Reduzierung des MIV weiter auszuarbeiten und zu bewerten.
- 5.2. Mit den Firmen sind Gespräche hinsichtlich eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zu führen, um auch hier Möglichkeiten einer geringeren MIV-Nutzung seitens der Betriebsangehörigen zu eruieren. Eine Auflistung der Unternehmen mit Ansprechpartnern und Betriebsgröße wird dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellt.
- 5.3. Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurde die Anzahl der Stellplätze erhoben. In der Zwischenzeit wurden weitere Straßen mit Parkstreifen ausgebaut und öffentliche sowie private Stellplätze und Stellplatzanlagen errichtet. Das gebietsfremde Pendlerparken im Einzugsbereich der heute in der Überseestadt verkehrenden Straßenbahnlinie 3 stellt ein Problem für das Parkraumangebot dar. Hier gilt es, Daten auf den Prognosehorizont 2030 zu aktualisieren (auch Umschlag in den Parkieranlagen und im Straßenraum), um den künftigen Bedarf im Vergleich zur heutigen Situation zu ermitteln und zu beurteilen.
- 5.4. Als Maßnahme sind Bewohnerparken und Bewirtschaftung (in Bereichen ohne Wohnnutzung) zu prüfen, um gebietsfremdes Pendlerparken (z.B. Hansator) im öffentlichen Straßenraum einzuschränken.
- 5.5. Am Wendebecken soll unter dem Begriff „Weiche Kante“ ein öffentlicher Park entstehen, der aufgrund seiner „Strand“-Anmutung in der öffentlichen Diskussion bereits jetzt als hochattraktiver Naherholungsort für die umliegenden Stadtteile und ganz Bremen eingeschätzt wird. Zugleich wird deshalb befürchtet, dass die vorhandenen Parkstände für die mit dem Pkw anreisenden Besucher nicht ausreichen werden. Hierzu soll gutachterlich eingeschätzt werden, ob mit der Umsetzung der „Weichen Kante“ ein zusätzlicher Bedarf an Pkw-Stellplätzen einhergeht und oder welche weiteren Maßnahmen zur Abwicklung von Besucherverkehren zu berücksichtigen sind. Dazu sollten Überlegungen unternommen werden, mit welchen Anreizen Besucher der weichen Kante alternative Verkehrsangebote nutzen (z.B. Brückenquerung Holz- und Fabrikenhafen, Fähripendelverkehr zwischen Wendebecken und Waterfront (auf Gröpelinger Seite)). Falls dies bestätigt wird, sollen Empfehlungen zu Zahl und Lage von Stellplätzen erarbeitet werden.

6. Gesamtbewertung aller Maßnahmen

- 6.1. Der Auftragnehmer bewertet alle untersuchten Maßnahmen unter Beachtung der beschlossenen verkehrspolitischen Ziele des VEP und an den hier dargestellten Zielen der Entwicklung der Überseestadt.
- 6.2. Es ist ein Endzustand des Verkehrsangebots für das Jahr 2030 zu entwickeln.
- 6.3. Dieses Verkehrsangebot soll in Stufen realisiert werden. Hierzu ist ein Stufenkonzept zu begründen und zu entwickeln.