

**ENTWURF****Antrag für die Sitzung des Fachausschusses „Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit“, des Beirats Walle am 18.06.26****Einberufung einer Planungskonferenz  
„Verkehr und Mobilität in der Überseestadt“**

Der Ausschuss beschließt gemäß § 8 Abs. 1 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter (BeirOG) die Durchführung einer öffentlichen Planungskonferenz mit dem Titel „Verkehr und Mobilität in der Überseestadt“. Gegenstand der Planungskonferenz ist die verkehrliche Gesamtsituation der Überseestadt in ihrer ganzen Breite, insbesondere motorisierter Individualverkehr, Wirtschafts- und Lieferverkehr, ruhender Verkehr, öffentlicher Personennahverkehr einschließlich Straßenbahn- und SPNV-Perspektive, Fußverkehr, Radverkehr, Barrierefreiheit, Querungssituation, Verkehrssicherheit sowie explizit auch Fragen des Lärm- und Aufenthaltsmanagements.

Das Ortsamt West wird gebeten, die zuständigen Stellen zur Teilnahme aufzufordern und die Planungskonferenz organisatorisch vorzubereiten. Einzuladen sind insbesondere die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, das Amt für Straßen und Verkehr, die Polizei Bremen, die BSAG sowie die WFB (Sondervermögen Überseestadt).

Die zuständigen Stellen werden gebeten, den als Anlage beigefügten Fragenkatalog vorab schriftlich zu beantworten und ihre aktuellen Planungen, Gutachten und Datengrundlagen rechtzeitig vor der Planungskonferenz zu übermitteln. Im Rahmen der Planungskonferenz sollen insbesondere auch die aus dem Evaluationsbericht zum Verkehrsversuch Überseestadt gezogenen Konsequenzen sowie die konkreten Planungsabsichten für die Folgemaßnahmen dargelegt werden.

**Begründung:**

Die Einberufung einer derartigen Planungskonferenz schließt unmittelbar an die Vorstellung des Evaluationsberichts zum Verkehrsversuch Überseestadt an, der im Ausschuss am 18. Juni 2026 vorgestellt wurde. Der Evaluationsbericht des Amtes für Straßen und Verkehr stellt fest, dass die im April 2025 im Kommodore-Johnsen-Boulevard umgesetzten Maßnahmen (Tempo 30 und Berliner Kissen) das Geschwindigkeitsniveau insbesondere nachts um bis zu 15 km/h gesenkt und die Schallemissionen um 4 bis 6 dB(A) reduziert haben. Gleichzeitig belegt er, dass diese Wirkungen nur als Teilerfolg zu werten sind: Die Polizei verzeichnete weiterhin durchschnittlich mehr als 15 Einsatzauslösungen pro Monat, die Raser- und Powerszene hat sich auf andere Straßenzüge der Überseestadt verlagert, und überhöhte Geschwindigkeiten konnten nicht vollständig unterbunden werden. Der Bericht empfiehlt, die Maßnahmen dauerhaft zu verstetigen und auf angrenzende Ausweichstrecken – insbesondere die Kommodore-Ziegenbein-Allee – auszuweiten. Die Planungskonferenz ist der gebotene nächste Schritt, um die notwendigen ganzheitlichen Folgemaßnahmen ressortübergreifend und koordiniert zu entwickeln.

41 Anlass der Planungskonferenz ist in erster Linie die anhaltende Belästigung durch Raser und  
42 Poser, die besonders an Wochenenden und in den Abend- und Nachtstunden die Anwohner-  
43 schaft im Kommodore-Johnsen-Boulevard und in der näheren Umgebung, aber auch die An-  
44 wohner der Hansestraße, im Besonderen angrenzend zum Waller Wied, erheblich beeinträch-  
45 tigt. Ordnungsrechtliche und bauliche Einzelmaßnahmen haben bislang keine nachhaltige Ab-  
46 hilfe geschaffen. Eine isolierte Betrachtung einzelner Straßenzüge genügt daher nicht; erfor-  
47 derlich ist eine Gesamtschau der Verkehrsstrukturen einschließlich Straßenraumgestaltung,  
48 Verkehrslenkung, Zufahrts- und Aufstellmöglichkeiten sowie Aufenthalts- und Nutzungsma-  
49 nagement.

50 Daneben zeigt die tägliche Rushhour in Richtung der B 75 deutlich, dass der Verkehrsabfluss  
51 aus der Überseestadt über die Achsen Hansator und Eduard-Schopf-Allee nicht mehr befriedi-  
52 gend funktioniert. Lange Staus, die sich werktäglich in die Überseestadt bilden, beeinträch-  
53 tigen nicht nur die Erreichbarkeit des Quartiers, sondern verstärken auch den Druck auf das  
54 untergeordnete Straßennetz. Das Integrierte Verkehrskonzept von 2018 hat die Knoten Edu-  
55 ard-Schopf-Allee/Doventor und Hansator/Nordstraße/Hansestraße bereits damals mit der  
56 schlechtesten Qualitätsstufe bewertet; seither hat das Quartierwachstum erheblich zugenom-  
57 men, ohne dass die Netzkapazitäten entsprechend angepasst worden wären.

58 Hinzu treten weitere offene Fragen, die einer ressortübergreifenden Klärung bedürfen: Die  
59 Parkraumsituation am Europahafen ist z. B. ungelöst. Geeignete Standorte für Fußgänger-  
60 überwege im Bereich Überseepark wurden noch nicht benannt. Der Beschluss „Tempo 30 auf  
61 der Konsul-Smidt-Straße“ wurde abschlägig beschieden. Diese Zersplitterung offener Fragen  
62 rechtfertigt den Einsatz der Planungskonferenz nach § 8 Abs. 1 BeirOG als dem geeigneten  
63 Instrument, das alle zuständigen Stellen zu einem gemeinsamen Termin verpflichtet.

64  
65  
66

XXX

Unterzeichner der Fraktionen

67 **Anlage: Fragenkatalog zur Planungskonferenz „Verkehr und Mobilität in der**  
68 **Überseestadt“**

69 *Die zuständigen Stellen werden gebeten, die nachfolgenden Fragen vorab schriftlich zu be-*  
70 *antworten und die entsprechenden Unterlagen, Daten und Gutachten rechtzeitig vor der Pla-*  
71 *nungskonferenz zur Verfügung zu stellen.*

72 **I. Datengrundlagen und IVK-Umsetzungsstand**

- 73 1. Welche aktuellen Verkehrszählungen, Messungen oder Modellierungen liegen für die  
74 Überseestadt vor, und für welche Straßen, Knotenpunkte und Verkehrsträger sind diese  
75 aus den Jahren 2024 bis 2026 verfügbar?
- 76 2. Wird das IVK 2018 noch als maßgebliche fachliche Grundlage verwendet, oder wurde es  
77 ganz oder teilweise durch neuere Bewertungen ersetzt?
- 78 3. Welche Maßnahmen des IVK 2018 wurden vollständig umgesetzt, welche teilweise, wel-  
79 che zurückgestellt und welche verworfen? (Bitte tabellarisch mit Sachstand, Verantwort-  
80 lichkeit, Kostenstand und Terminplanung)
- 81 4. Welche aus Ausschussbefassungen resultierenden Prüfaufträge und Beschlüsse zu Ver-  
82 kehr und Mobilität in der Überseestadt sind noch nicht abgearbeitet?

83 **II. Motorisierter Individualverkehr und Netzleistungsfähigkeit**

- 84 5. Wie hoch sind die aktuellen werktäglichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen  
85 (Konsul-Smidt-Straße, Kommodore-Johnsen-Boulevard, Eduard-Suling-Straße, Hafен-  
86 straße, Hansator, Eduard-Schopf-Allee, Stephanibrücke, Überseetor), und wie haben sich  
87 diese im Vergleich zu den im IVK 2018 zugrunde gelegten Werten verändert?
- 88 6. Welche aktuelle Bewertung der Leistungsfähigkeit liegt für die bekannten Engpassknoten  
89 (Hansator/Nordstraße/Hansestraße, Doventor/Eduard-Schopf-Allee, Konsul-Smidt-  
90 Straße/Überseetor) vor, und welche Rückstauereignisse in die Überseestadt werden re-  
91 gelmäßig beobachtet?
- 92 7. Welche Maßnahmen sind kurz-, mittel- und langfristig vorgesehen, um den Verkehrsab-  
93 fluss aus der Überseestadt in Richtung B 75 zu verbessern und Rückstaus in das Quartier  
94 zu reduzieren?
- 95 8. Inwieweit sind die verkehrlichen Folgen des weiteren Quartiersausbaus (Piek 17, Über-  
96 seeinsel, Europahafenkopf, Klimacampus, Oberschule Überseestadt) aktuell untersucht  
97 worden?

98 **III. Raser- und Poserproblematik, Verkehrssicherheit**

- 99 9. Welche Beschwerde-, Einsatz- und Kontrollzahlen liegen für 2024, 2025 und 2026 adress-  
100 scharf vor, und welche Straßenzüge sind gegenwärtig als Schwerpunkte einzustufen?
- 101 10. Welche Erkenntnisse liegen zur Verlagerung der Szene auf andere Straßenzüge – insbe-  
102 sondere Kommodore-Ziegenbein-Allee, Eduard-Suling-Straße und Hafенstraße – vor, und  
103 welche belastbaren Daten bestehen zu deren Belastungssituation an Wochenenden so-  
104 wie in den Abend- und Nachtstunden? Welche Erkenntnisse ergeben sich aus den be-  
105 kannten und dokumentierten Unfallschwerpunkten in der Hafенstraße?
- 106 11. Welche Konsequenzen ziehen Polizei, ASV und Mobilitätsressort aus dem Evaluations-  
107 bericht, und wie sollen die empfohlene Verstärkung der Maßnahmen im Kommodore-  
108 Johnsen-Boulevard und die Einbeziehung der Kommodore-Ziegenbein-Allee konkret um-  
109 gesetzt werden?

- 110 12. Welche weiteren baulichen, signaltechnischen oder ordnungsrechtlichen Maßnahmen  
111 werden zur nachhaltigen Eindämmung des Raser- und Poserwesens über den Kommo-  
112 dore-Johnsen-Boulevard hinaus geprüft?
- 113 13. Welche Rolle spielt der Bereich Waller Sand einschließlich des dortigen Parkplatzes als  
114 Treffpunkt der Szene, und welche Umgestaltungsoptionen werden erwogen?
- 115 14. Warum wurde der Beschluss „Tempo 30 auf der Konsul-Smidt-Straße“ abgelehnt, und  
116 unter welchen Voraussetzungen wäre eine erneute Prüfung möglich? Welche rechtlichen  
117 Hürden der StVO standen der Genehmigung im Weg und inwiefern verändern sich diese  
118 durch die fortschreitende Wohnbebauung?
- 119 15. Welche dokumentierten Unfalllagen, Beinaheunfälle und Sicherheitsindikatoren liegen für  
120 den Kommodore-Johnsen-Boulevard, die Eduard-Suling-Straße, die Konsul-Smidt-Straße  
121 und die Hafestraße vor?
- 122 16. Welche Weiterentwicklung(en) sind geplant, um die erkannten Unfallschwerpunkte, z. B.  
123 in der Hafestraße, zu reduzieren und entgegenzuwirken? Aus welchem Grund wurde der  
124 Senatsbeschluss der Durchfahrtsperre der Hafestraße nicht umgesetzt?

125 **IV. Öffentlicher Personennahverkehr, Straßenbahn und SPNV**

- 126 17. Wie stellt sich das aktuelle Busangebot in der Überseestadt dar (Linienführung, Taktung,  
127 Betriebszeiten, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit)?
- 128 18. Welche Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden geprüft oder vorbereitet (Signalbe-  
129 einflussung, Busspuren, Haltestellenoptimierung), und wie wird die BSAG in die Planung  
130 weiterer Fahrbahneingriffe einbezogen?
- 131 19. Wie ist der aktuelle Sachstand der Straßenbahnplanung in die Überseestadt? (Bitte Dar-  
132 stellung der untersuchten Varianten, der fachlichen Vorzugsoptionen, des Zeitplans und  
133 der Finanzierungsperspektive)
- 134 20. Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen möglichen kurzfristigen Sicherheitsmaß-  
135 nahmen am Kommodore-Johnsen-Boulevard und einer späteren Straßenbahntrasse?
- 136 21. Wie ist der Sachstand einer SPNV-Anbindung bzw. eines Haltepunkts Stephanibrücke,  
137 und welche multimodalen Verknüpfungspunkte (Bus, Straßenbahn, SPNV, Rad, Sharing)  
138 sollen entwickelt werden?
- 139 22. Welche rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen müssen geschaffen wer-  
140 den, um autonome On-Demand-Shuttles (Microtransit) privater Projektentwickler als Zu-  
141 bringer zu den Knotenpunkten der BSAG (z. B. Straßenbahnlinien) in den VBN-Tarif zu  
142 integrieren?

143 **V. Ruhender Verkehr und Wirtschaftsverkehr**

- 144 23. Wo bestehen strukturelle Kapazitätsprobleme beim ruhenden Verkehr, und wo handelt es  
145 sich eher um Bewirtschaftungs- oder Akzeptanzprobleme?
- 146 24. Wie ist der aktuelle Stand der Parkraumbewirtschaftung, welche Neuordnungen werden  
147 geprüft, und wie ist der Stand des Poller- bzw. Sperrkonzepts am Europahafen?
- 148 25. Wie soll das Spannungsverhältnis zwischen Bewohnerparken, Beschäftigtenparken, Be-  
149 sucherverkehr und touristischen Nutzungen (z. B. am Waller Sand) künftig gesteuert wer-  
150 den?

- 151 26. Welche Maßnahmen sind gegen regelwidriges Parken auf Nebenflächen und Gehwegen  
152 vorgesehen, und wie werden Lkw-Führungen, Großmarkterschließung sowie Lieferver-  
153 kehre gesteuert? Zu betrachten ist in dieser Frage auch das rechtswidrige Parken und  
154 Übernachten von Wirtschaftsverkehren (LKW-Parken) in der Hafenstraße, wo weder Toi-  
155 lettenanlagen noch Abfallentsorgungsstellen bestehen.
- 156 27. Wie wird sichergestellt, dass notwendige Lieferverkehre und die Erreichbarkeit der ansäs-  
157 sigen Unternehmen durch die geplanten beruhigenden Maßnahmen nicht unverhältnismä-  
158 ßig behindert werden?

159 **VI. Fußverkehr, Radverkehr, Querungen und Barrierefreiheit**

- 160 28. Welche sicheren Fuß- und Radverbindungen zwischen Überseestadt und den angrenzen-  
161 den Stadtteilen bestehen, und wo sehen die Ressorts die größten Lücken?
- 162 29. Wie ist die Überseestadt an das gesamtstädtische Premiumroutennetz angebunden, und  
163 welche Lückenschlüsse zur Innenstadt, nach Walle, Gröpelingen und über die Weser sind  
164 kurz-, mittel- und langfristig vorgesehen? Welche Rolle spielt dabei eine Neuordnung des  
165 (Rad)Verkehrs im Bereich des Kaffee-Quartiers?
- 166 30. Welche netzbezogenen Maßnahmen für den Radverkehr sind seit dem IVK umgesetzt  
167 worden, welche nicht – und warum?
- 168 31. Wie ist das Fahrradparken quantitativ und qualitativ aufgestellt — an Wohngebäuden, Ar-  
169 beitsplätzen, am geplanten Haltepunkt Stephanibrücke und an den „mobil.punkten“/Mobi-  
170 litätsstationen? Sind diebstahlsichere, überdachte Anlagen und Lastenrad-Stellplätze in  
171 ausreichender Zahl etabliert?
- 172 32. Wie wird entlang der Weserpromenaden, im Überseepark und in weiteren geplanten oder  
173 existierenden Fußgängerzonen eine konfliktarme Trennung des durchgehenden Rad-(Beru-  
174 fers-)Verkehrs von der Aufenthalts- und Fußverkehrsfunktion gewährleistet? Sind eigen-  
175 ständige, baulich oder gestalterisch klar getrennte Führungen für den schnellen Radver-  
176 kehr einerseits und Flanier-/Aufenthaltsbereiche andererseits vorgesehen, oder wird auf  
177 gemeinsame Flächen (Shared Space) gesetzt? Wie werden in diesem Zusammenhang  
178 Sitzgelegenheiten, Verschattung und Begrünung (mit Blick auf zunehmende sommerliche  
179 Hitze) angeordnet, ohne neue Konfliktpunkte mit der Radführung zu schaffen?
- 180 33. Soll der schnelle Durchgangsradsverkehr perspektivisch von der Uferpromenade auf eine  
181 parallele, leistungsfähige Radvorrangroute im Straßenraum verlagert werden?
- 182 34. Wie ist die Aufenthaltsqualität entlang der Weserpromenaden und im Überseepark zu be-  
183 werten (Sitzgelegenheiten, Verschattung, Begrünung mit Blick auf sommerliche Hitze),  
184 und wie werden Fußverkehr und Aufenthaltsfunktion miteinander verzahnt?
- 185 35. Welche Querungshilfen bestehen aktuell, welche zusätzlichen Querungen werden als er-  
186 forderlich angesehen, und welche Ergebnisse hat die Suche nach geeigneten Standorten  
187 für Fußgängerüberwege im Bereich Überseepark erbracht?
- 188 36. Wie wird die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Haltestellen, Querungen, Wegeober-  
189 flächen, taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen, Beleuchtung) bewert-  
190 et, und welche Maßnahmen sind für mobilitätseingeschränkte Personen geplant?

191 **VII. Gesamtziele, Ressourcen und künftige Beteiligung**

- 192 37. Gibt es ein ressortübergreifendes Zielbild für die Verkehr und Mobilität in der Überseestadt  
193 bis 2030, und welche Haushaltsmittel stehen für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen  
194 konkret zur Verfügung?

- 195 38. Welche Vorhaben sind bereits etatisiert, welche lediglich vorgemerkt und welche bislang  
196 nicht gegenfinanziert?
- 197 39. In welcher Form wollen die zuständigen Stellen den Ausschuss und den Beirat Walle künf-  
198 tig kontinuierlich, frühzeitig und ressortübergreifend über Planungsabsichten, Untersu-  
199 chungsergebnisse und Umsetzungsstände unterrichten?
- 200 40. Inwiefern werden intelligente, digitale Verkehrsleitungssysteme (z. B. adaptive Ampelsteu-  
201 erungen an den Engpässen, digitale Parkleitsysteme) geprüft, um den Verkehrsfluss ohne  
202 bauliche Sperrungen zu optimieren?
- 203 41. Inwiefern ist die Verwaltung bereit, bei PKW-armen Wohnprojekten auf der Überseeinsel  
204 eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels zu gewähren, wenn die Investoren im Gegen-  
205 zug dauerhaft autonome, bedarfsgesteuerte Shuttle-Angebote zum ÖPNV-Knoten mitfi-  
206 nanzieren?