

"Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt" **Positionspapier der Waller Beiratsfraktion SPD, Grüne, Linke, CDU** **und FDP (?)**

Vorbemerkung

Die unzureichende Verkehrssituation in der Überseestadt und den angrenzenden Ortsteilen lässt sich im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Autobahnring A 281 um Bremen herum noch immer nicht geschlossen ist und auch wohl vor 2022 nicht erfolgen wird.

Denn nur wenn der Autobahnring vorhanden ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehre und insbesondere die LKW-Verkehre im Bereich Nordstraße und B 75 in Richtung Delmenhorst gravierend abnehmen werden.

Davon betroffen ist auch die Stephani-Brücke inkl. der Zufahrtsrampe. Für Fahrzeuge, die von der Überseestadt kommen, ist es derzeit schwierig ohne zeitliche Verzögerung über die Weser zu gelangen. Hinzu kommt, dass demnächst die Brücke ertüchtigt werden muss, um die zunehmenden Verkehren weiterhin ohne Beeinträchtigung aufnehmen zu können.

Deshalb muss alles daran gesetzt werden, dass der Lückenschluss A 281 forciert angegangen wird. Schon allein ein befahrbarer Wesertunnel würde eine Entlastung bringen.

Der Beirat fordert sich eine intensivere Zusammenarbeit von SUBV, Bund und WFB, um kurz- und langfristige Perspektiven zu ermöglichen.

Maßnahmen die zur Verringerung des individuellen Kfz- Verkehrs führen werden begrüßt. Dazu gehört die Ertüchtigung und Ausweitung des Radwegenetzes sowie neue Verbindungswege für den Rad- und Fußverkehr zwischen Walle und dem OT Überseestadt. Neben einer effektiveren Anbindung an den ÖPNV müssen Anreize geschaffen werden wie z.B. Fahrradleihstationen und eine Förderung des Carsharing.

In diesem Zusammenhang ist ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement für die ansässigen Firmen wünschenswert. Auch hier sollte der Umstieg auf weniger belastende Formen der Mobilität gefördert werden (Jobticket/Firmenräder..)

Verkehre

Wir sind dafür, dass es für die LKW-Verkehre weiterhin nur zwei Ein- und Ausfahrten gibt. Für den südl. Teil der Überseestadt soll es das Hansator sein und für den nördl. 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 und auch das Überseetor muss in seiner heutigen Funktion ohne weiteren Ausbau erhalten bleiben. Auch die Gewichtsbeschränkung für das Überseetor darf nicht aufgehoben werden. Wir stehen weiterhin zu der damaligen Vereinbarung.

Die Hafenstraße muss allerdings offen bleiben, damit es z.B. bei Sperrungen auf der KSS Ausweichmöglichkeiten gibt.

Vorgeschlagen wird vom Gutachter, dass LKWs am Ende der KSS nur noch nach links zum Hansator abbiegen können, um dadurch die Zufahrt zur Stephani-Brücke (Rampe) für PKW besser gewährleisten zu können. Diese Maßnahme wird von uns unterstützt.

Ebenso der Vorschlag, die kombinierte Bahntrasse Muggenburg / Eduard-Schopf-Alle für Fahrzeuge bzw. Busse zu öffnen, um dadurch den Abfluss zu beschleunigen. Wir fordern die zuständige Behörde auf, mit der DB bis zum Februar 2018 die Freigabe dieser Trasse abzustimmen. (Es kann nicht sein, dass Jahrzehnte im Hafen über die Bahngleise gefahren werden konnte und nun sich angeblich die Bahn sperrt, diese zu überpflastern, um den Bussen dort die Fahrt zu ermöglichen. Darum müssen sich Behörde und WFB kümmern

Wir unterstützen auch den Vorschlag, die KSS ab Überseetor i.R. Am Winterhafen für LKWs zu sperren. Ein Antrag mit diesem Inhalt ist bereits vor 2 Jahren von uns gestellt worden.

Zusätzliche Brücken über die Weser i.H. Rablinghausen und über den Holz- und Fabrikenhafen sind aus vielerlei Gründen nicht schnell realisierbar. Deshalb sollte unser Augenmerk auf kurz- und mittelfristige Lösungen liegen. Hierzu soll eine klappbare Fußgänger/Fahrradbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen erwogen werden (s.u.).

ÖPNV

Festzustellen ist, dass die Buslinie 20 im Bereich der Überseestadt ineffizient ist. Ineffizient deshalb, weil die Busse zu wichtigen Zeiten im Stau stehen und die Kapazität der Busse beschränkt ist. Durch die Staus kommt es zu Verzögerungen, die durchaus 1 Stunde betragen können.

Neben dem OT Überseestadt gibt es drei funktionierende Straßenbahnlinien, die auf eigener Trasse fahren und deshalb hinsichtlich Schnelligkeit unschlagbar sind. Verwunderlich ist deshalb, dass hierauf in dem Gutachten nicht eingegangen wird. Stattdessen wird die Buslinie 20 weiterhin favorisiert, obwohl die Ökobilanz negativ ist.

Nach unserer Auffassung ist folgendes Szenario vorstellbar, zumal feststeht, dass es auf absehbare Zeit keine Straßenbahnlinie innerhalb der Überseestadt geben wird.

1. Einrichtung einer permanenten Buslinie ausschl. für die Überseestadt mit folgendem Rundlauf im Uhrzeigersinn (Ringverkehr): Nordstraße/Hansator/KSS/Weiche Kante/Eduard-Suhling-Straße/Emder Straße/Nordstraße.
2. Dafür entfällt im Bereich Überseestadt und i.R. Hauptbahnhof die Buslinie 20. Die Buslinie 20 i.R. Walle/Hohweg wird durch die Linie 26 oder andere Linien wahrgenommen.

Prüfen, wie die Linien 26 und 28 (wieder) in die Überseestadt führen könnten. Diese Überlegungen dürfen nicht zu Lasten der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Bayernstraße gehen.

3. Die Haltestelle Nordstraße wird so ausgebaut, dass Bahnen und Busse auf einer Trasse halten. Das erleichtert ganz wesentlich das Umsteigen. Evtl. muss sie vor die LSA verlegt werden, damit auch die Buslinie 26 einbezogen werden kann.
4. In einem bestimmten Zeitfenster und zu bestimmten Zeiten gibt es eine Straßenbahnlinie 3 E, die über die Hans-Böckler-Straße/Doventor/ und dann auf der Trasse der Linie 10 direkt zum Hauptbahnhof fährt und umgekehrt. Eine Kombination aus Linie 10 und 3 vom Bahnhof in die Ü-Stadt prüfen.

5. Die Gutachter mögen prüfen, wie die Verbindung zwischen dem OT Überseestadt und den Linien 2 und 10 bzw. dem Waller Bahnhof intensiviert werden kann.
6. Prüfen, inwiefern die Bahntrasse zu Kellogs für eine Regio-S-Bahn genutzt werden kann. Lediglich eine Weiche beim Zubringer fehlt. (siehe Bild 1) Die Regio-S-Bahn Lösung sollte auch für die Bahnschienen zum Holzhafen mit Verlängerung zur Waterfront erwogen werden.

Durch die Optionen aus diesem Szenario, welches auch von Bewohnern der Überseestadt mehr und mehr gefordert wird, wird es gelingen die Menschen schneller als bisher zu befördern.

Die BS Großhandel/Außenhandel und Verkehr soll in den nächsten Jahren in der Überseestadt angesiedelt werden. Im Gutachten ist dies nicht berücksichtigt. Bekanntlich sind die Schülerinnen und Schüler primär auf den ÖPNV angewiesen. Darum ist es zwingend, dass die BS GAV (mit ausreichenden Parkplätzen) in die Nähe der Straßenbahn angesiedelt wird. Alle anderen Standorte sind nicht hinnehmbar. Ein möglicher Standort könnte „die Fläche“ neben dem Heimatviertel, gegenüber der Schule Nordstraße, sein. *Die Belange der Anwohner des Heimatviertels sind zu berücksichtigen.*

Fähre * Längs- und Querverkehre als Bestandteil des ÖPNV

Die im Gutachten aufgezeigten Längsverkehre auf der Weser zwischen Waterfront und Innenstadt/Weserstadion mit insgesamt 7 Anlegestellen (Weserbus) und auch die Fährverbindung zwischen Waterfront/Überseestadt/Woltmershausen werden von uns unterstützt. Wir finden allerdings, dass die Einstufungen hinsichtlich der Zielerreichung verbessert werden muss.

Möglichkeiten für eine Ausschreibung für den Betrieb von Wassertaxis zur Integration in die BSAG nach Vegesack und in die Innenstadt prüfen.

Parksituation

Die Vorhandenen Parkhäuser werden so gut wie gar nicht benutzt. Insbesondere ist dies z.Bsp. in der Marcuskaje festzustellen. Durchschnittlich 12 Fahrzeuge parken in der Parkgarage, obwohl sie rd. 200 PKWs aufnehmen kann. Dafür wird dann illegal auf allen Flächen wie wild geparkt. In 2018 kommen 160 WE Hafenspassage und in 2019 600 WE Europaquartier (Schuppen 3) hinzu. Wenn bis Anfang 2018 nicht Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Verbesserung der Parksituation führen, wird es unserer Auffassung nach zu unkontrollierten Situationen im Bereich Parken kommen.

Folgende Überlegungen müssen u.E. dazu angestellt werden:

- Es muss rechtlich geprüft werden, ob nicht Mieter bzw. Eigentümer von Wohnungen zwangsweise verpflichtet werden können, bei Abschluss von Verträgen auch Mieter bzw. Eigentümer von Garagenplätzen zu sein.
- Eigentümer/Betreiber von Parkhäusern müssen angehalten werden, durch besondere finanzielle Anreize die Autofahrer dazu zu bringen, mehr als bisher die angebotenen Parkmöglichkeiten in Anspruch zu nehmen. Stichwort: Günstigere Tarife.
- Die Parkraumbewirtschaftung muss ausgeweitet werden.
- Es müssen mehr Halteverbotszonen eingerichtet werden.
- Die Überwachung des ruhenden Verkehrs muss intensiviert werden.

Fahrrad- und Fußgängerverkehre

- Vergessener Radweg entlang der Muggenburg zwischen Kellog's und Böhmers' Spitze.
- Einrichtung einer Fahrradstrasse „Am Kaffeequartier“ oder „An der Reeperbahn“.
- Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen für Radfahrer und Fußgänger (wie über den Vegesacker Hafen), auch zur Ergänzung der Premiumroute.
- Wir begrüßen die Einrichtung einer Anforderungsampel über die KSS beim Zoll
- Kreisverkehr beim Schuppen 3 statt der vorgeschlagenen Ampel prüfen.

Walle, den 26. Oktober 2017

Bild 1



Die weiße Linie mit den markierten Haltepunkten wäre der mögliche Verlauf einer S-Bahn-Trasse, oder in Kombination mit Straßenbahn vom Hauptbahnhof direkt in die Ü-Stadt. Könnte auch über die Muggenburg auf den vorhandenen Gleisen fahren.