

7 Sofortmaßnahmen	6 Kernmaßnahmen
<p>1. Geänderte LKW-Führung zur B6/B75, Rechtsabbiegeverbot für LKW, statt dessen F+führung der LKW-Verkehre über die Lloydstraße in Richtung B6/B75.</p>	<p>1. Optimierung Grüne Welle Hansator (S6)</p>
<p>2. Änderung der Linienführung der Buslinie 20 zur Nachmittagspitze, die Linie 20 wird über die Straße am Kaffeequartier in Richtung Lloydstraße geführt, um den Staubereich auf der Eduard-Schopf-Allee zu umfahren</p>	<p>2. Durchstich Hafenstraße (S8). Es wurde ein Variantenvergleich mit Vollausbau Überseeator vorgenommen.</p>
<p>3. Verbesserung der grünen Welle im Zuge der Straßen Hansator/Hansestraße</p>	<p>3. Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseeator auf Nordstraße und Neubau einer Fußgängerquerung Nordstraße/Überseeator (Ö9 und R11)</p>
<p>4. Verbreiterung der Eduard-Schopf-Allee im Bereich der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee. Ziel ist eine 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs, um den Stau zu verringern und die Geradeausfahrer und Abbieger zu trennen.</p>	<p>4. Querungshilfe Konsul-Smidt-Straße, Geh- und Radweg Europaquartier, Brücke Europaquartier (R1 – R4)</p>
<p>5. Aufstellen von Fahrradboxen sowie Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität.</p>	<p>5. Bus zwischen Überseeestadt und Hauptbahnhof (Linie 20), Gleise Muggenburg als zukünftige Trasse (Ö8.5)</p>
<p>6. Anbindung des 4. Knotenpunktes in Höhe der Konsul-Smidt-Straße zur Anbindung des neuen Hotelstandortes und Verbesserung der Radwegführung aus dem Kaffeequartier in Richtung Konsul-Smidt-Straße.</p>	<p>6. Fährverbindung Pier 2 und Anleger Hafenkante (Ö3)</p>
<p>7. Einrichtung von Mobilpunkten z.B. an der Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Eduard-Schopf-Allee</p>	

Erik Wankerl, Sprecher der Bürgerinitiative Heimatviertel, Vortrag am 25. Mai 2018 vor dem Beirat, zum Verkehrsprojekt S8 (sog. Durchstich) im Rahmen des IVK

Sehr geehrter Beirat, sehr geehrte Damen und Herren,

als erstes möchte ich, möchten wir – die Bürgerinitiative Heimatviertel – uns beim Beirat bedanken, das wir erneut die Gelegenheit erhalten haben vor Ihnen zu sprechen. Das zeigt uns, dass wir auf die Volksvertretung hoffen und mit ihr rechnen dürfen. Wir wünschen uns selbstbewusste Politik, die mutig entscheidet. Wir wünschen uns kein Verfahren, bei dem eigentlich die Verwaltung die Drähte zieht und alle Anderen zu Statisten macht.

Schon vor gut einem Jahr, als das Integrierte Verkehrskonzept per Kurzfassung erstmals vorgestellt wurde, sind die Schwächen des Konzepts deutlich geworden, die auch der Gutachter nicht verborgen hat. Schon mit der Streichung der geplanten Weserbrücken war der Rest eigentlich kein integriertes Konzept mehr. Und ist es bis heute nicht. Verkehrsprobleme werden nur umverlegt, nicht gelöst, Nebenwirkungen in umliegenden Vierteln bleiben außen vor. Als Preis für fragwürdige verkehrliche Vorteile werden mit der Maßnahme S 8 (Durchstich) konkrete Verschlechterungen und hohe Belastungen der Wohnviertel in Kauf genommen. Das Ganze ist nicht zu Ende gedacht und nicht mehr schlüssig.

Solange die Konzeptgrundlage fehlt, die Fertigstellung des Ringschlusses A281 (und damit wird nicht vor 6-8 Jahren gerechnet), machen Detailmaßnahmen keinen Sinn und richten nur Schaden an. Nachhaltig ist etwas anderes. Nicht ohne Grund sprachen sich die verkehrspolitischen Sprecher aller Fraktionen deutlich gegen die Maßnahme S 8 aus. Wir sind gespannt auf die Konsequenzen und wer sich hier durchsetzt. Unsere Erfahrungen mit der Verwaltung stimmen und allerdings wenig optimistisch. Denn, die bindenden Vorgaben des Senatsbeschlusses von 2002 wurden von Anfang an nicht beachtet. Dem Beirat wurde von Anfang an auch keine Beteiligung in der Arbeitsgruppe zur Formulierung der Anforderungen für das IVK gestattet. Es geht hier immerhin um einen Ausschuss, der maßgeblich für die Entwicklung des Stadtteils verantwortlich ist, und den sich die Verwaltung offenbar fern hält.

Was sich die Verwaltung unter Transparenz und Beteiligung vorstellt, kann man auch beim Umgang mit uns Bürgern zeigen: Wir wissen seit der Vorstellung des Entwurfs des IVK im letzten Herbst bis heute nicht, trotz mehrfacher Nachfragen bei der Verwaltung, was mit den Anregungen und Hinweisen, die per Mail eingereicht wurden, passiert ist. Wir haben bis heute - ebenfalls trotz mehrfacher Nachfragen - auch kein endgültiges Konzept zu Gesicht bekommen! Bezeichnend ist der Umgang mit unserem Wunsch, die Bewertungskriterien für die Einzelmaßnahmen zu erhalten.

Erst war es "kein Problem", dann war es "nicht mehr so einfach". Es folgte eine Einladung zu einem persönlichen Gespräch, als große Runde mit Beirat und Bürgerinitiative. Dazu kam es aber nicht, weil die Verwaltung einen Termin vorschlug, an dem der Beirat eine eigene Sitzung hatte und nicht konnte - also fand der Termin mit uns ohne Beirat statt. Thema des Treffens sollte die Erklärung der Bewertungskriterien sein - was aber nicht erfolgte, denn, Zitat Verwaltung "wir haben uns entschieden die Bewertungskriterien nicht offen zu legen", das wäre zu komplex für uns. Stattdessen stellte man uns die Idee vor, den Durchstich (durch schmalere Spur, etwas abgerückt, evtl. nur Tempo 30) zu entschärfen. Erläuterungen zum Ganzen oder zu den Bewertungskriterien gab es weiterhin nicht. Nach einer Woche wurden uns dann, nur für 6 Einzelmaßnahmen, kommentierte Bewertungen vorgestellt. Wurden diese nur für uns hergerichtet - gab es das vorher nicht?

Nach diesem Verlauf und Verfahren haben wir das Vertrauen in die Verwaltung verloren und halten die Erklärungen der Verwaltung nicht mehr für glaubwürdig.

Unser Fazit:

- Das IVK ist kein integriertes, ganzheitliches oder nachhaltiges Konzept, es ist ein isoliertes Konzept, ungereimt und schädlich.
- Das Konzept stößt zurecht von sehr vielen Seiten auf Widerstand.
- Der Durchstich ist als isolierte Maßnahme nicht verantwortbar, daran würde auch der uns vorgestellte Kompromiss nichts ändern - er löst die Gesamtprobleme nicht.
- Es handelt sich weiterhin um Entwürfe, nichts Abgeschlossenes.
- Anregungen und Hinweise wurden und werden nicht diskutiert.

Um welchen Preis?

Walle hat als Stadtteil gerade eine Aufwärtsentwicklung, die Überseestadt ist Vorzeigeprojekt. Bremen strebte eine innovative Stadtplanung mit sichtbarer Qualität, und mit den Bürgern. Alle diese Ziele und Chancen darf man jetzt nicht auf einen Schlag zerstören.

Das heißt: am 13.6. darf über das umstrittene Konzept nicht endgültig entschieden werden, es ist nicht entscheidungsreif. Vor allem muss die Maßnahme S 8 gestrichen oder zumindest ausgesetzt werden, bis die Randbedingungen stimmen. S 8 darf kein beschlossener Teil des IVK werden.

Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen!

Gemeinsamer Antrag der Fraktion von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen

Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt (IVK)

Der Stadtteilbeirat Walle möge beschließen:

Das Positionspapier des Stadtteilbeirates Walle zum IVK Überseestadt vom 26. Oktober 2017 wird mit dem heutigen Tag nochmals bekräftigt.

Begründung:

In den letzten Wochen und Monaten hat es mehrfach Gespräche mit Vertretern aus dem Ressort Bau, Verkehr, Wirtschaft und WFB gegeben mit dem Ziel, das Konzept an wichtigen Stellen zu verändern und zu einem tragfähigen Kompromiss zu gelangen.

Dies betrifft sowohl den Knoten Hafenstraße als auch den ÖPNV in dem Waller OT Überseestadt.

Zu erkennen war jedoch, dass nach wie vor an dem vorliegenden Konzept festgehalten wird. So hat z. B. die BSAG nicht im Ansatz darüber nachgedacht bzw. in Erwägung gezogen, sich mit den Vorschlägen des Beirates auseinander zu setzen. Statt dessen einzig und allein aus Kostengründen an der Buslinie 20 festgehalten wird.

Und auch die Gegenargumente aus der Bevölkerung und des Beirates zum Knoten Hafenstraße sind unzureichend gewürdigt worden bzw. schlichtweg abgetan worden.

In den letzten Tagen haben sich nun auch Vertreter von politischen Parteien in der Bremischen ^{Bürgerschaft} zum IVK und insbesondere zum Knoten Hafenstraße geäußert. Deren Aussagen waren durchweg kritisch bis ablehnend.

Damit steht für uns fest, dass unsere totale Ablehnung des Knoten Hafenstraße von wichtigen Entscheidungsvertretern aus der Bremischen Bürgerschaft durchaus als nachvollziehbar angesehen wird und es steht für uns auch fest, dass oftmals ein gesunder Menschenverstand wichtiger ist als eine Planung, die nicht gerade zur Lösung der Probleme beiträgt.

Bremen, den 24. Mai 2018

"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 Hafensstraße und auch das Überseetor muss in seiner heutigen Funktion ohne weiteren Ausbau erhalten bleiben. Auch die Gewichtsbegrenzung für das Überseetor darf nicht aufgehoben werden. Wir stehen weiterhin zu der damaligen Vereinbarung.

Die Hafensstraße 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 aussch. 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.

7. Variante von Newlin

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:

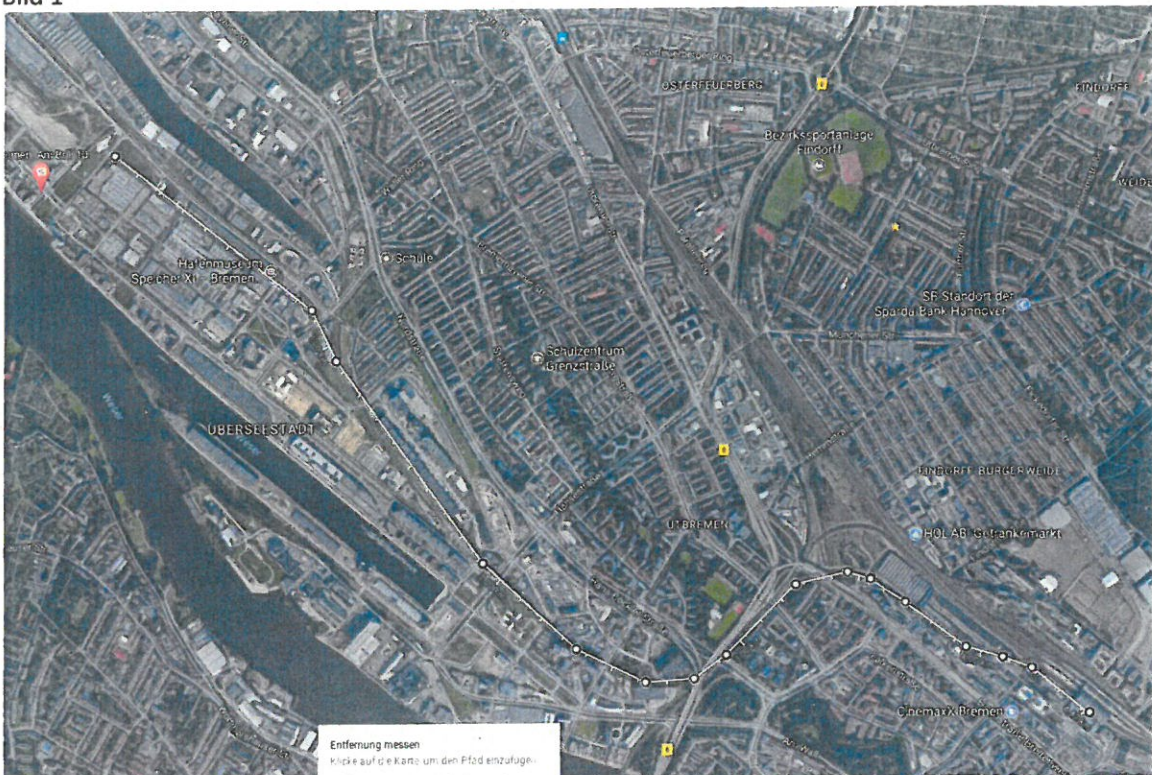
- Es muss rechtlich geprüft werden, ob nicht Mieter bzw. Eigentümer von Wohnungen zwangsweise verpflichtet werden können, bei Abschluss von Verträgen auch Mieter bzw. Eigentümer von Garagenplätzen zu sein.
- Eigentümer/Betreiber von Parkhäusern müssen angehalten werden, durch besondere finanzielle Anreize 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 Fußgängerverkehr

- 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.

Anlage 6



Fraktion im Beirat Walle

Stadt- und Verkehrssimulation

Der Stadtteilbeirat Walle möge am 26. April 2018 beschließen:

Der Beirat prüft die Möglichkeit, ein Simulationsprogramm zu beschaffen, bzw. ein solches in Auftrag zu geben, oder dies anzuregen.

Begründung:

Die heutige Fachausschuss-Sitzung Bau Verkehr Umwelt hat mich wieder nachdenklich gemacht. Da ich als AfD-Mitglied nur eingeschränkt zu Wort komme, und meine Vorschläge grundsätzlich mit Argwohn betrachtet werden, sage ich auf den Sitzungen möglichst wenig, und äußere mich lieber schriftlich.

Der Verlauf der heutigen Sitzung hat mal wieder gezeigt, dass eine brauchbare und einfach zu bedienende Simulation sehr hilfreich sein dürfte. In Einzelgesprächen mit Bürgern kam meine Idee gut an. Wegen der Vorbehalte meiner Person gegenüber habe ich die Idee lange nicht geäußert.

Dabei stelle ich mir die Realisierung relativ einfach vor, auch wenn die Erstellung eines Programmes grundsätzlich viel Arbeit und Ausprobieren erfordert, wie ich aus eigener Erfahrung weiß. Grundsätzlich kann man sehr vieles mit dem Computer simulieren. Von Wettermodellen über Flugsimulatoren bis hin zu den Auswirkungen einer Atomkraftwerks-Havarie lässt sich fast alles wirklichkeitsnah simulieren.

Wie könnte solch eine Software funktionieren?

Als erstes müsste eine Karte her, von der man sich Ausschnitte aussuchen kann. Ich denke da an Google-Maps (Copyright Probleme?)

In diesem Ausschnitt kann der Benutzer diverse Eingriffe vornehmen. Dazu müssen verschiedenen Elementen Eigenschaften zugewiesen werden. Elemente muss es viele und bei Bedarf neue geben. Von diversen Fahrzeugen, Baumnasen, Parkanordnungen, Streckenführungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Poller... müssen

alle Eigenschaften und möglichen Interaktionen in dem Programm realitätskonform untergebracht werden.
Erfolgte Verkehrszählungen und Schadstoffmesswerte wären nützliche Daten, welche helfen könnten, ein noch realistischeres Bild zu schaffen.

Es würde den Rahmen hier sprengen, auf alle Einzelheiten einzugehen, welche das Programm berücksichtigen sollte.

Aber wenn der Benutzer die Fahrzeugmenge und Art, welche in einen Bezirk einfährt, testweise festlegen / verändern kann, Verkehrsschilder, Poller aufstellen kann, um sofort zu sehen, wie sich irgendwelche Änderungen auswirken, wäre viel gewonnen.

Wäre es nicht schön, auf einer Beiratssitzung dem Publikum z.B. Verkehrsexperimente in Sachen Überseestadt vorzuführen, um dann über die beste Lösung abzustimmen.

Zu schön, um wahr zu sein?

Ich glaube nicht.

Selbst wenn es solch ein Programm noch nicht gibt, wäre es an der Zeit einen Wettbewerb für ein solches auszuschreiben.
So, wie für Künstler Preise ausgeschrieben werden, könnte man die Anforderungen an solch eine Software definieren, und als Wettbewerb ausschreiben.

Ich bin sicher, dass man sich mit einem guten Simulations-Programm viel Arbeit und Geld durch Weglassen von teuren Experimenten ersparen kann.

Der heutige Tag mit den vielen angesprochenen, vermeintlich unlösbaren Verkehrs- Problemen hat mir wieder zu denken gegeben, so dass ich mich doch entschlossen habe, die Idee in den Raum zu stellen.

Bremen, den 16. Apr. 2018

G. Höns

Gerald Höns (AfD-Büro Bremen-Walle, Grenzstraße 110

www.afd-walle.de

Beirat Walle
Ortsamt West
Waller Heerstraße 99
28219 Bremen

15.02.2018

Antrag

Klärung weiterer offener Fragen zum IVK-Überseestadt vor erneuter Abstimmung im Beirat

Kurzbezeichnung / Art der Maßnahme

Bei wiederholter Überprüfung des IVKs haben sich weitere wichtige Fragen ergeben, die vor einer erneuten Abstimmung im Beirat Walle geklärt werden müssen.

Inhaltliche Beschreibung der Maßnahme / Ziel / Zweck

Die Überprüfungen des IVK Überseestadt haben folgende Fragen ergeben.

1. Eine Minderung des MIV von 0,5% durch alle Fahrradmaßnahmen zusammengekommen liegt signifikant unter den Minderungssätzen anderer Gutachten. Dieses Ergebnis sollte auch für die Gutachter nicht hinnehmbar sein. Es liegt nahe, dass Faktoren angelegt wurden, um die diese Zahl künstlich klein zu halten (Vergleich mit z.B. VEP 2025).
2. Der Modal Split ist faktisch beliebig wählbar und hat somit keine richtige Aussagekraft. Welches Ziel hat diese Annahme bzw. der der Modal Split?
3. Gutachter in Deutschland gehen davon aus, dass pro Person im Schnitt 3,5 Wege pro Tag zurückgelegt werden (bundesweit gültige Zahlen). Pendler und Anwohner verhalten sich dabei unterschiedlich, sind im Gutachten jedoch durchgehend in den gleichen Topf geworfen worden. Ein Vergleich von Einwohnern und Arbeitnehmern ist wie ein Vergleich von Äpfel und Birnen. Warum wurden im vorliegenden Gutachten andere Werte zu Grunde gelegt als bundesweit üblich?
4. Der Besetzungsgrad pro Fahrzeug von 1,03 Personen ist sehr niedrig, man rechnet i.d.R. mit 1,4 Personen. Auch hier hat der Gutachter eine Erklärung der niedrigeren Zahlen als üblich vorzulegen.
5. Eine Risikobewertung oder auch nur eine Abschätzung der Folgen für die Hafенrandstraße und Alt-Walle findet nicht statt. Die örtlichen Gegebenheiten und Straßenverhältnisse bleiben gänzlich unberücksichtigt.



6. Das IVK geht von 11.000 Bewohnern in der Überseestadt aus, das stat. Landesamt rechnet im mit nur 8.000 Personen. Teilweise werden Bewohnerzahlen angegeben, die so hoch wären, als handele es sich um eine reine Wohnbebauung und es die Gewerbe-/Bürobetriebe nicht gäbe. Wie werden diese nicht nachvollziehbaren Zahlen begründet?

7. In Kürze liegt in Bremen ein neues Verkehrsmodell auf Grundlage u.a. zum Genehmigungsverfahren A281 vor. Das aus dem neuen Verkehrsmodell resultierende Ergebnis sollte als Grundlage für das hier hart diskutierte IVK dienen. Mit einem Vergleich der Zahlen und Prognosen kann geschaut werden, ob sich gravierende Änderungen im IVK-Überseestadt ergeben und somit andere Maßnahmen zur genaueren Betrachtung und späteren Umsetzung kommen.

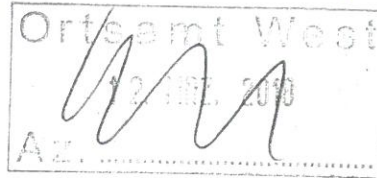
Mit dieser Vorgehensweise wäre gleichzeitig eine Klärung möglich, ob es sich um ein Integriertes Verkehrskonzept oder doch um ein Isoliertes Verkehrskonzept handelt.

Um es noch einmal klar zu stellen: Überprüfungen von direkt angrenzenden Verkehrsknotenpunkten wie der Stephanibrücke, dem Flyover (Anschluss A27) und ein Brückenschlag bleiben im IVK-Überseestadt außen vor. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze erreichen nur eine Verlagerung, aber keine wahre Verbesserung.

Bremen 15.2.2018

Unterschrift

Anlage 8



Heimatviertel

Beirat Walle
Ortsamt West
Waller Heerstraße 99
28219 Bremen

15.02.2018

Antrag

Zur Umsetzung der Verbindungen zwischen den Quartieren -Hier die Wegeverbindung von der Waller Heerstraße bis zum Europahafen zum Wasser die bereits im FNP 2025 dargestellt ist (Code WA8).

Kurzbezeichnung / Art der Maßnahme

Die v.g. Wegeverbindung ist im IVK Konzept nicht wiederzuerkennen, obwohl es darüber Gutachten gibt, Umsetzungsfestlegungen bis hin zu einer Finanzierung. Trotzdem wird diese Verbindung in keiner Maßnahme im IVK erwähnt. Siehe hierzu die Protokolle der Beiratssitzungen in Walle, Integriertes Entwicklungskonzept Walle.

Inhaltliche Beschreibung der Maßnahme / Ziel / Zweck

Den Wunsch nach weiteren Querungen über die Nordstraße haben Gutachten und der gesamte Beirat Walle sowie die Anwohner in Walle immer wieder gefordert. Sogar SUBV Abt. 7 und 6 hat sich verbal auch dafür ausgesprochen. Wenn alle es wollen und sogar befürworten, aber die Umsetzung von anderen Abteilungen bzw. nachgeschalteter Behörde mit folgenden Umschreibungen gehemmt oder ganz blockiert wird wie z. B. ASV, oder die BSAG ist hier ein schneller Umdenkprozess einzuläutern.

Bremen

15. Februar 2018

Unterschrift

⇒ FA U-Stadt 15.03.18

Ortsamt West
12. MRZ. 2018
Az.UP.....



Aulape 9

Beirat Walle
Ortsamt West
Waller Heerstraße 99
28219 Bremen

05.03.2018

Antrag
IVK Überseestadt - Offenlegung und Beantwortung der eingegangenen Anregungen

Kurzbezeichnung / Art der Maßnahme
Zum IVK Überseestadt wurden die Bürger aufgefordert bis zum 30.11.2017 ihre Anregungen, Hinweise und Kommentare abzugeben. Danach sollte die verwaltungsinterne Bearbeitung der eingegangenen Hinweise und Anregungen und deren Abwägung durch die Projektgruppe stattfinden; ggf. erneute Gespräche mit den Beteiligten geführt werden. Im Auftrag der Deputation wurde der Behörde dafür 2 Monaten Zeit gegeben. Diese Zeitspanne ist bereits über 4 Wochen verstrichen, ohne, dass uns, den Betroffenen, eine Antwort mitgeteilt wurde.

Inhaltliche Beschreibung der Maßnahme / Ziel / Zweck
Auszug aus dem Beschluss:
Nov./ Dez. 2017 verwaltungsinterne Bearbeitung der eingegangenen Hinweise und Anregungen und deren Abwägung durch die Projektgruppe; ggf. erneute Gespräche mit den Beteiligten.

E. Beschlussvorschlag

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den beigefügten Entwurf des Endberichts mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis. Sie stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Vorgehen zum weiteren Abstimmungs- und Beteiligungsprozess zu und bittet um die Wiedervorlage nach erfolgter Abstimmung.
2. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den beigefügten Entwurf des Endberichts mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis. Sie stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Vorgehen zum weiteren Abstimmungs- und Beteiligungsprozess zu und bittet um die Wiedervorlage nach erfolgter Abstimmung.