



Auftraggeber:



**Freie
Hansestadt
Bremen**
Der Senator
Für Umwelt, Bau und Verkehr

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt

Vorstellung der Basisprognose und der Maßnahmenansätze

Fachausschuss „Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit“ des Stadtteilbeirates Walle
14.03.2017

Gliederung

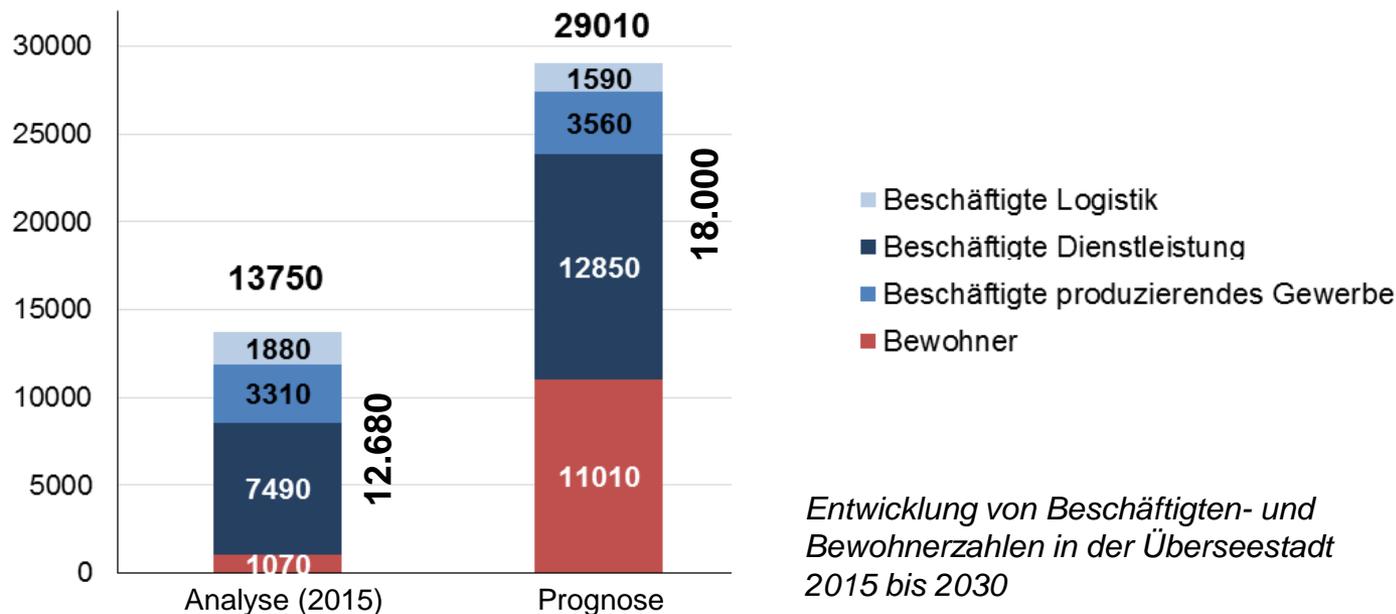


1. Rückblick Analyseergebnisse
2. Prognose des Verkehrsaufkommens
3. Zu untersuchende Maßnahmenansätze
4. Ausblick



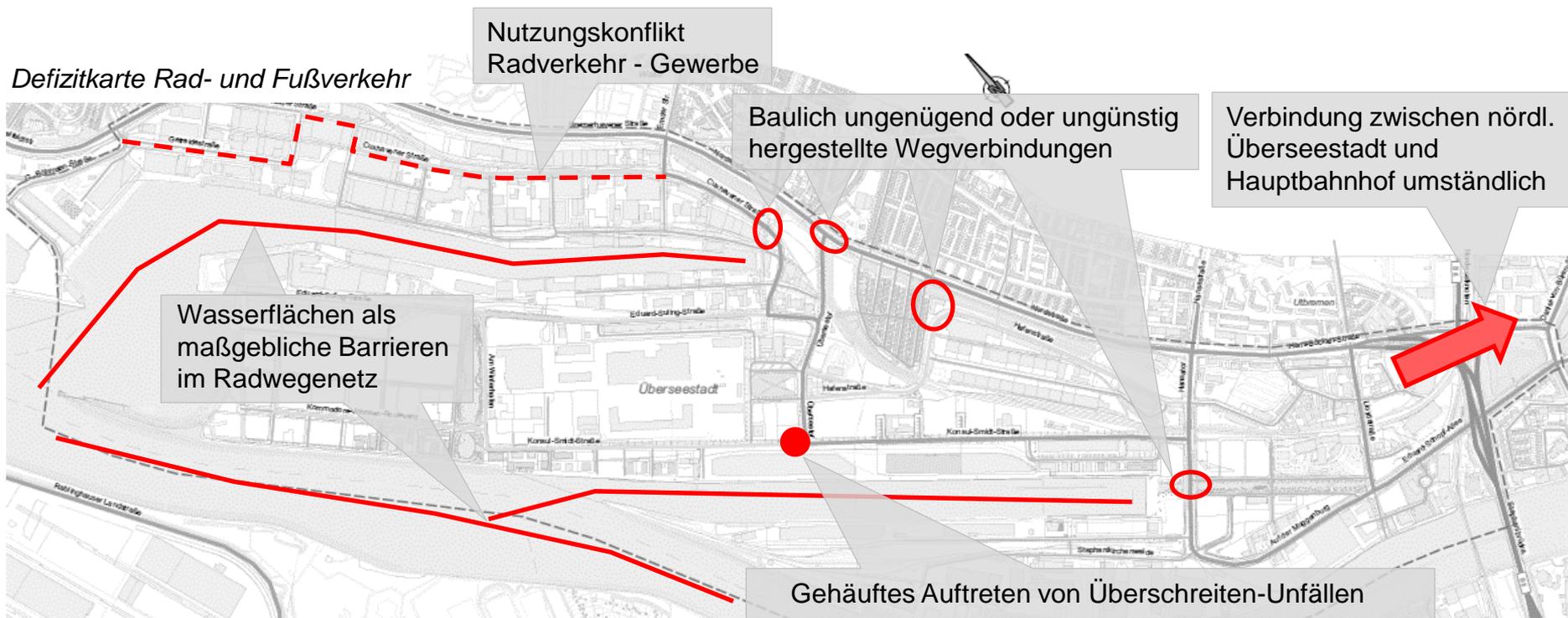
1. Rückblick Analyse – Untersuchungsanlass

- Überseestadt als eines der größten städtebaulichen Entwicklungsprojekte Europas
→ mehr als Verdopplung der hier wohnenden und arbeitenden Personen
- Wandel vom Gewerbegebiet zum Wohn- und Gewerbestandort → Verschiebung des Verhältnisses zwischen Beschäftigten und Bewohnern
- Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur zu erwarten → Lösungen für Beseitigung kommender und bereits bestehender Defizite sind zu erarbeiten



1. Rückblick Analyse – Rad- und Fußverkehr

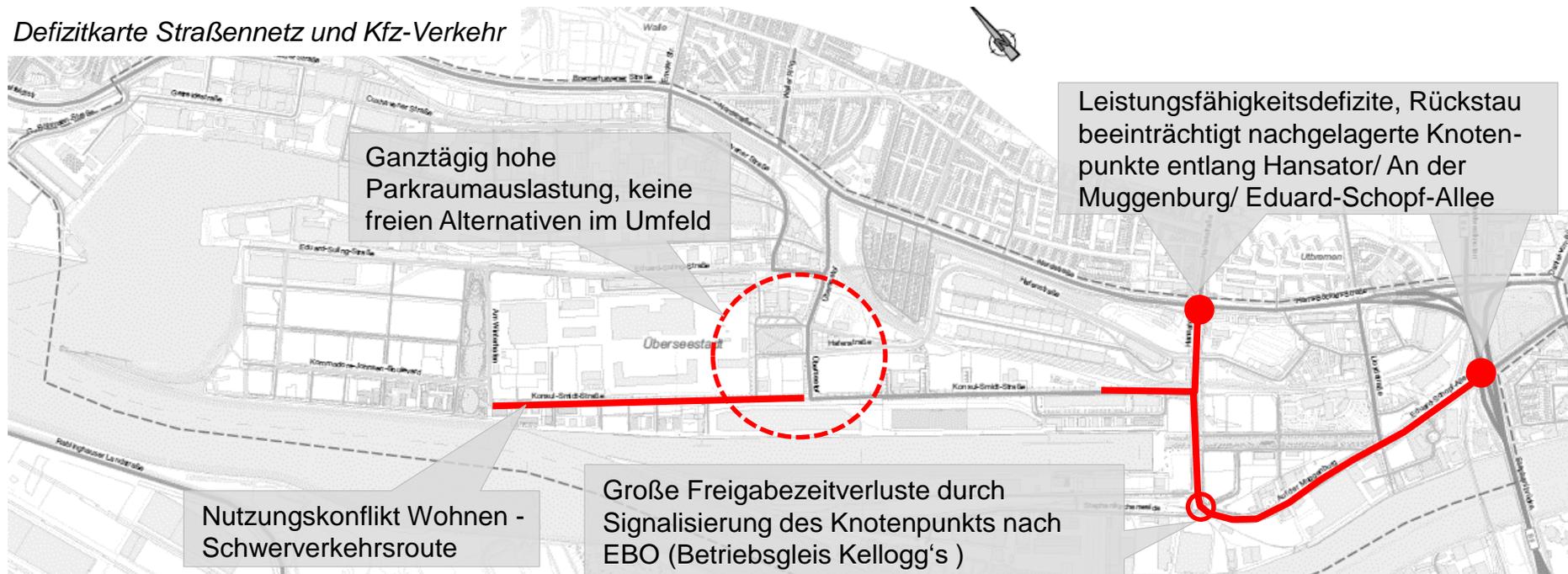
- Radfahren in Bremen generell sehr beliebt
- Überseestadt bietet mit gut ausgebautem Radwegnetz an Hauptverkehrsstraßen und am Weserufer gute Voraussetzungen
- Verknüpfung der Überseestadt mit benachbarten Stadtteilen mit Verbesserungspotential



1. Rückblick Analyse – Kfz-Verkehr

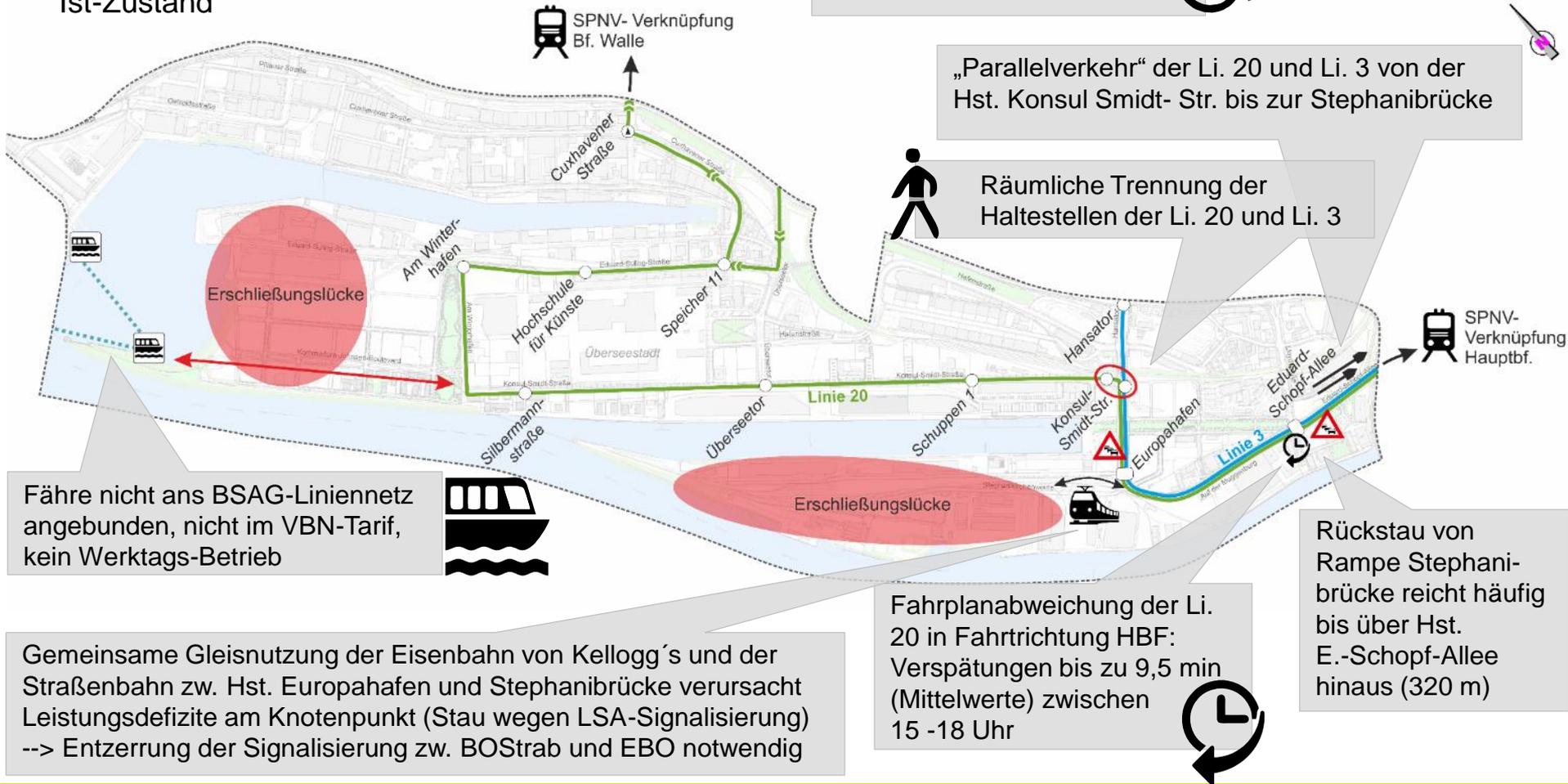
- Innerhalb des Untersuchungsgebietes weitgehend anforderungsgerechtes Straßennetz
- Bislang kaum Car-Sharing-Angebote in der Überseestadt
- Mit Ausnahme des Bereichs am Großmarkt kein flächendeckendes Parkraumdefizit
- Undifferenziertes Lkw-Netz begünstigt Lkw-Verkehre in sensiblen Straßenräumen

Defizitkarte Straßennetz und Kfz-Verkehr



1. Rückblick Analyse – ÖPNV

Defizitkarte ÖPNV Ist-Zustand



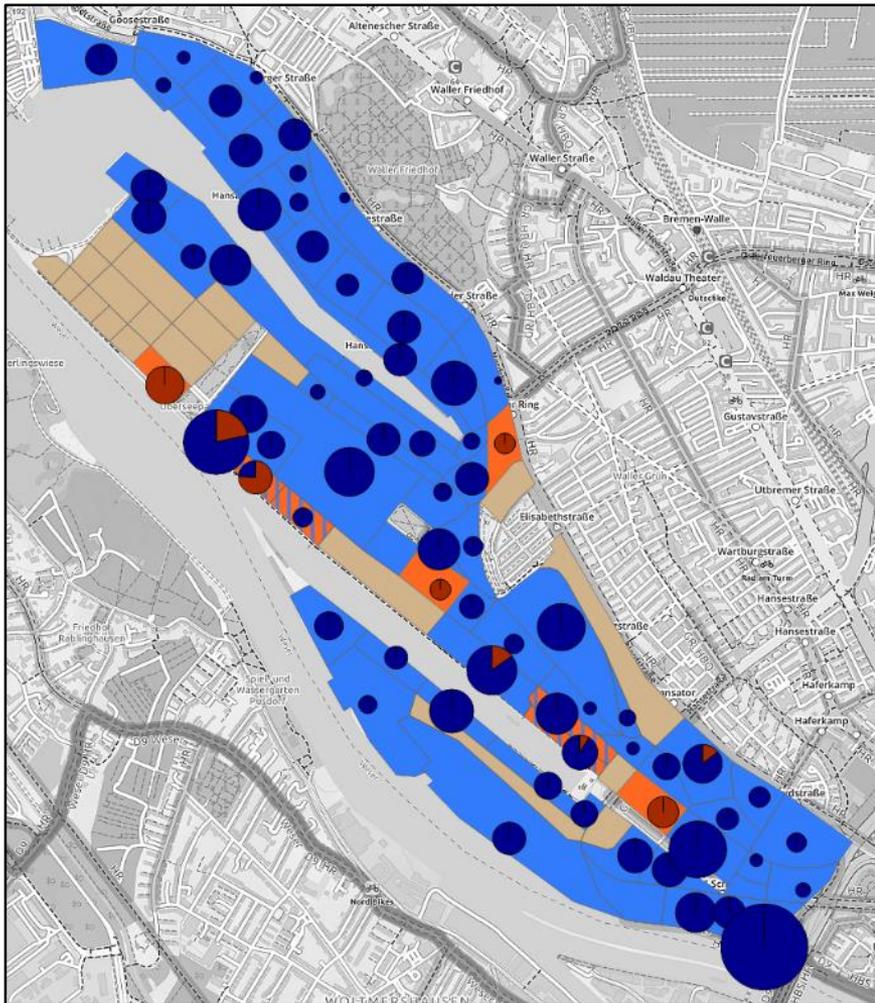
Gliederung



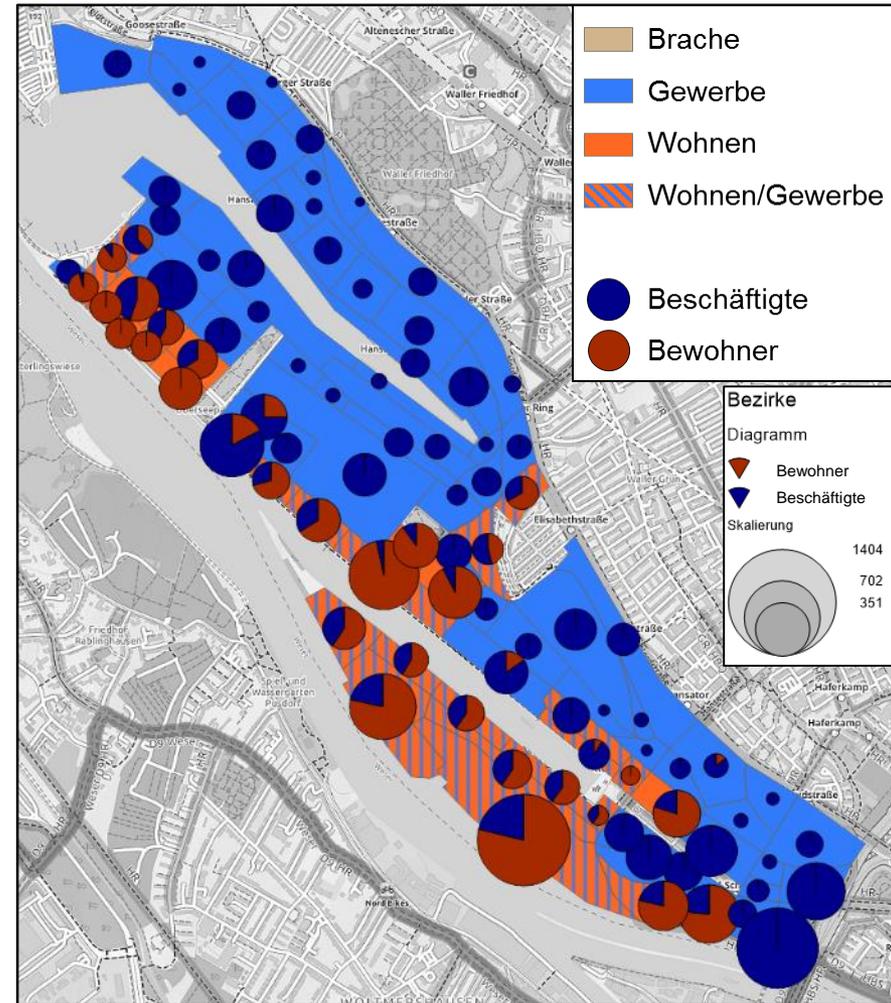
1. Rückblick Analyseergebnisse
- 2. Prognose des Verkehrsaufkommens**
3. Zu untersuchende Maßnahmenansätze
4. Ausblick



2. Prognose – Entwicklung der Strukturdaten



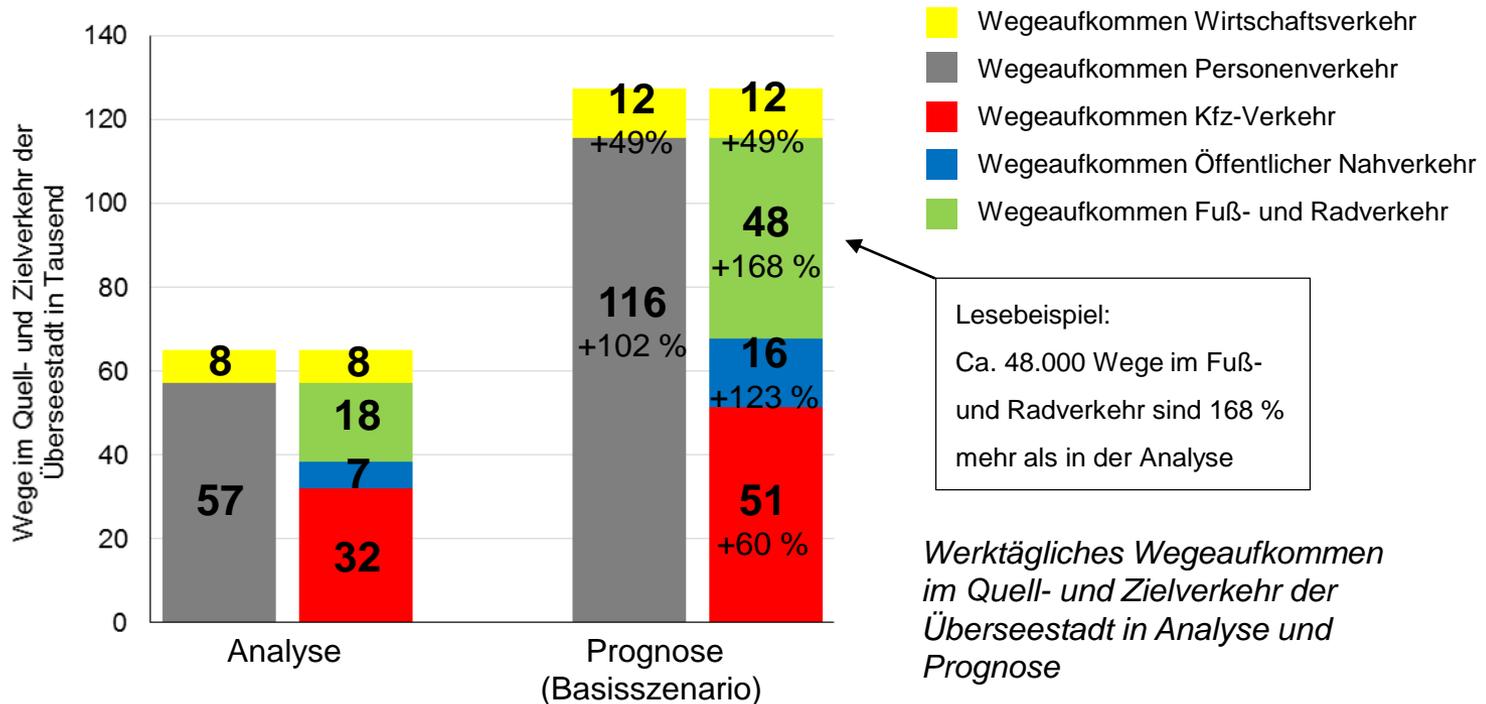
Räumliche Verteilung der Nutzungen Analyse (Ende 2015)



Räumliche Verteilung der Nutzungen Prognose

2. Prognose – Wegeaufkommen

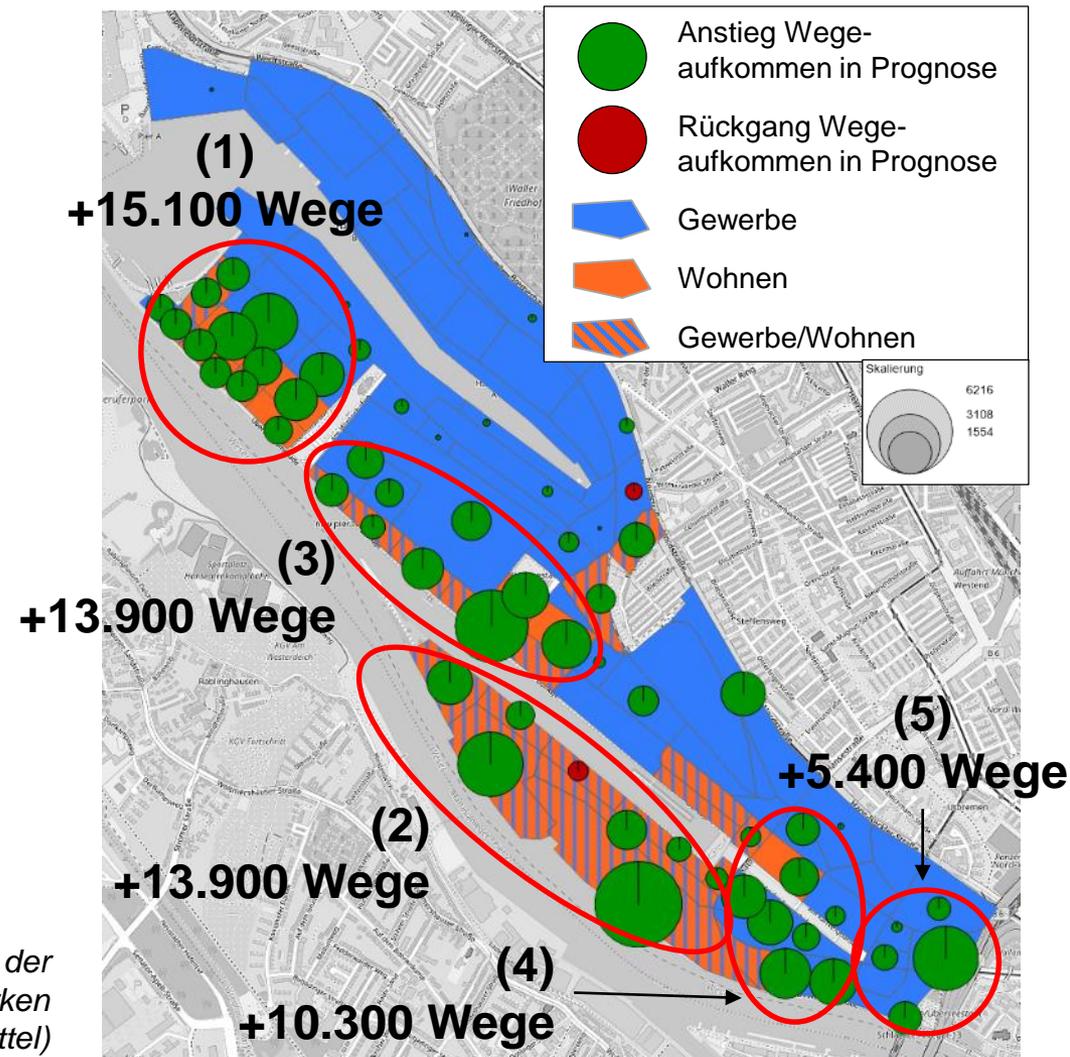
- Verdopplung der Wegeaufkommens im Personenverkehr (+102%)
- Überproportionale Steigerung im ÖPNV und im Fuß- & Radverkehr, unterproportionale Zunahme im MIV und Wirtschaftsverkehr (Gründe: größerer Anteil an Bewohnern, Linienanpassung Linie 20 berücksichtigt, Berücksichtigung gesamtstädtischer Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund, stärkere Nutzungsdurchmischung Überseestadt führt zu geringerem Kfz-Anteil in Prognose)



2. Prognose – Wegeaufkommen

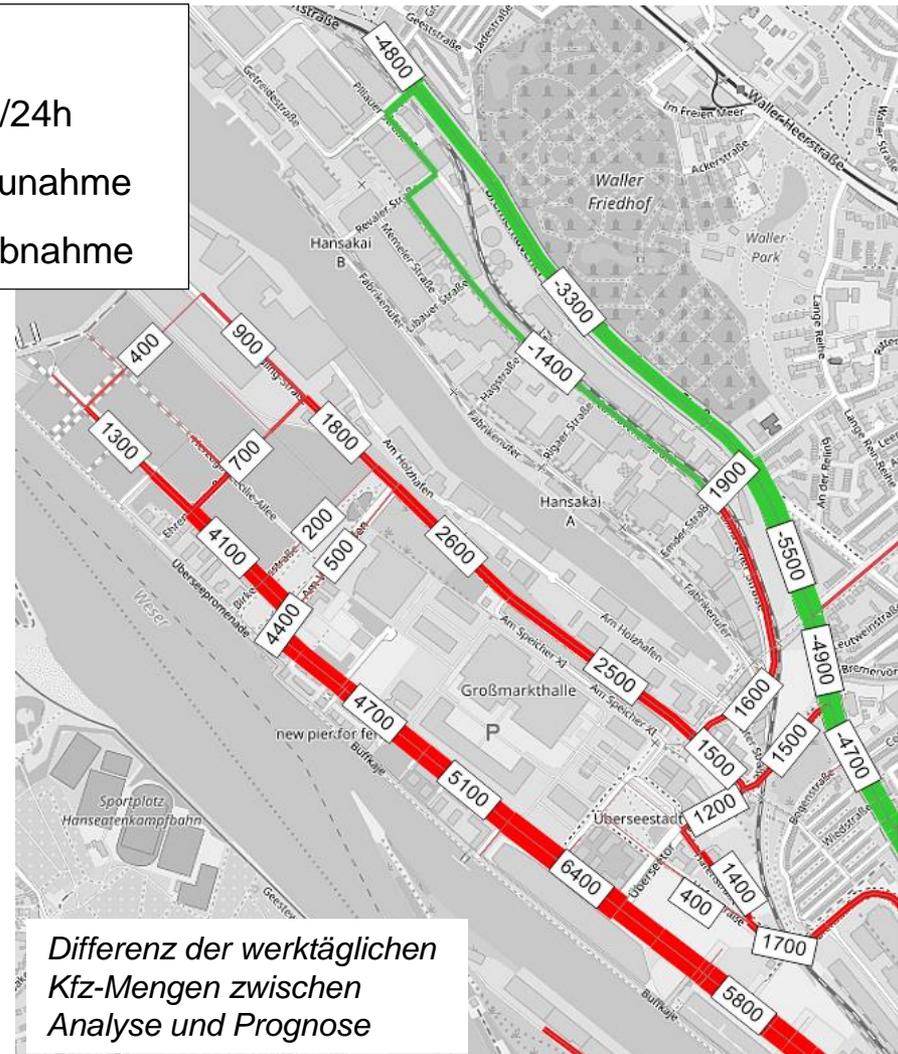
- Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht flächendeckend gleich
- Aufkommenszunahme besonders in verkehrlich ungünstigen Randlagen der Überseestadt:
 1. Hafenkante
 2. Halbinsel Stephanikirchenweide
- Weitere Zunahmeschwerpunkte:
 3. Mittlere Konsul-Smidt-Straße
 4. Kaffeequartier/ Reeperbahn
 5. Eduard-Schopf-Allee/ Löwenhof

Anstieg des Wegeaufkommens in der Prognose in den Verkehrsbezirken (über alle Verkehrsmittel)



Auftraggeber:

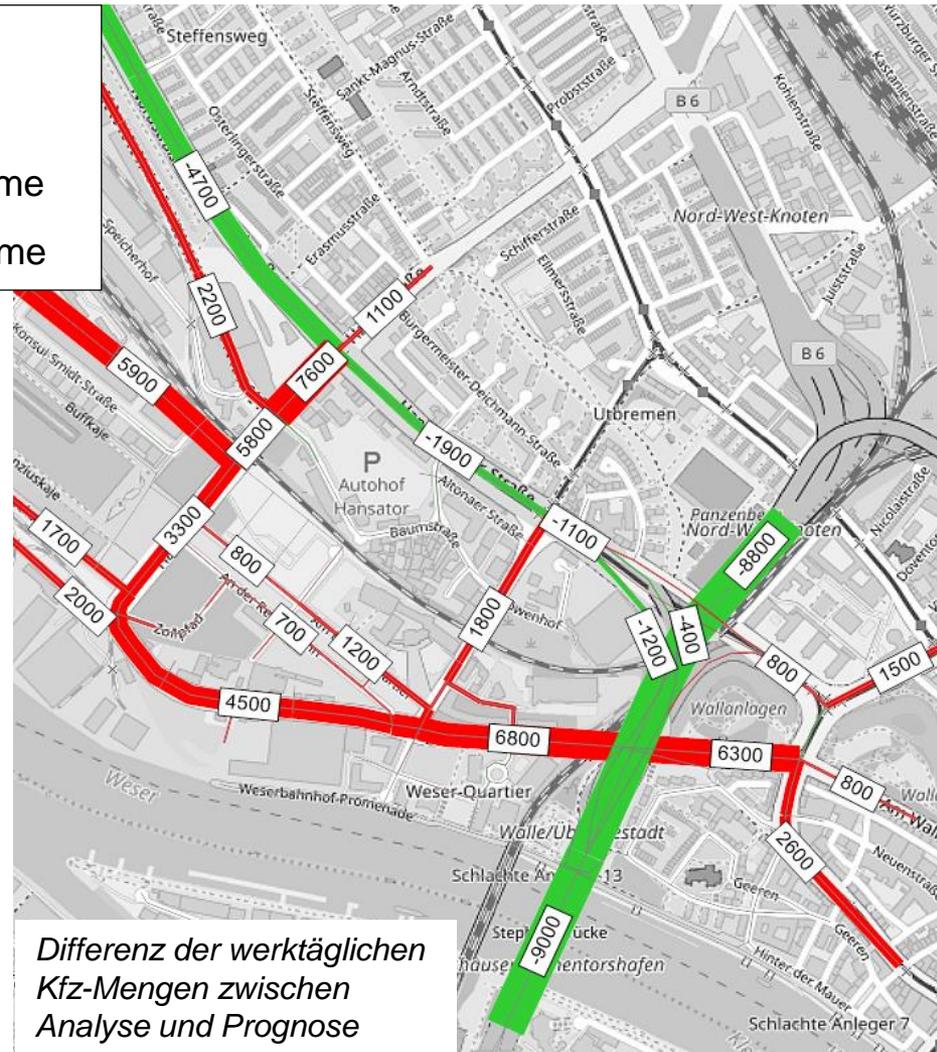
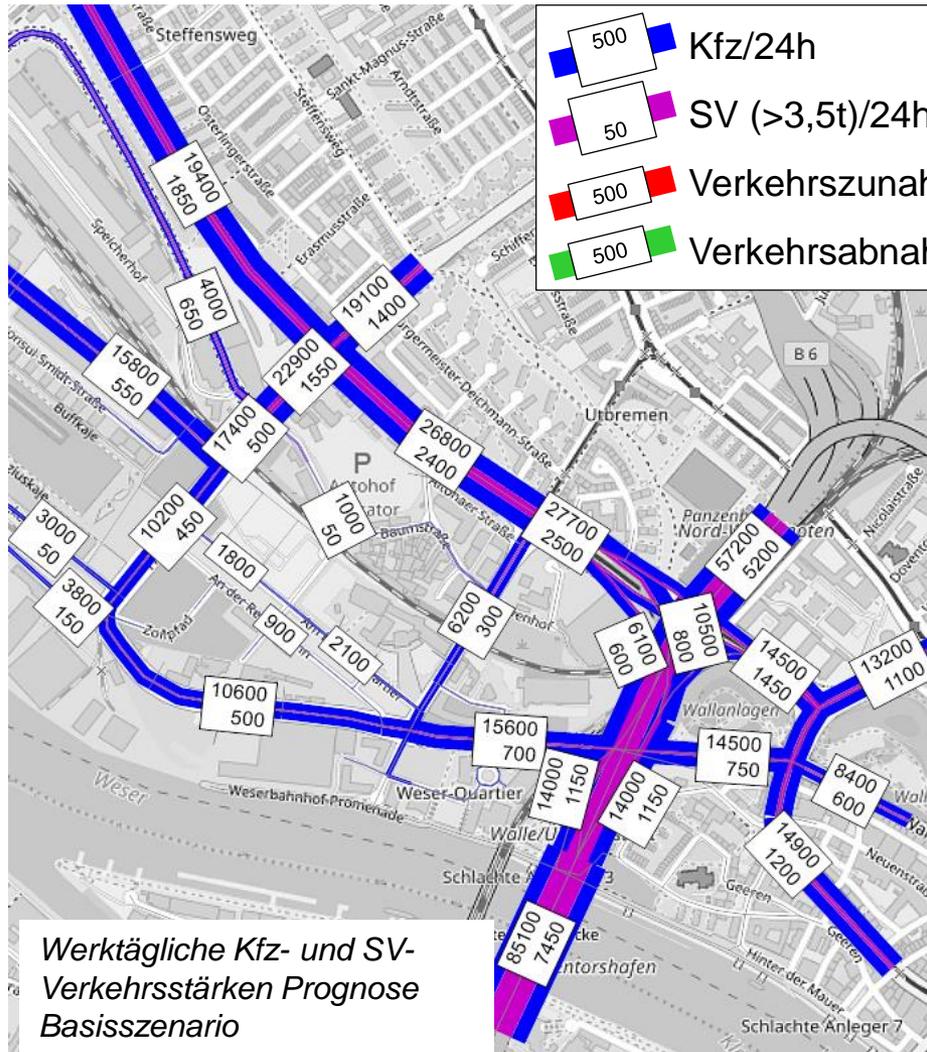
2. Prognose – Kfz-Verkehrs Überseestadt Nord



Auftraggeber:



2. Prognose – Kfz-Verkehrs Überseestadt Süd



Auftraggeber:

Gliederung



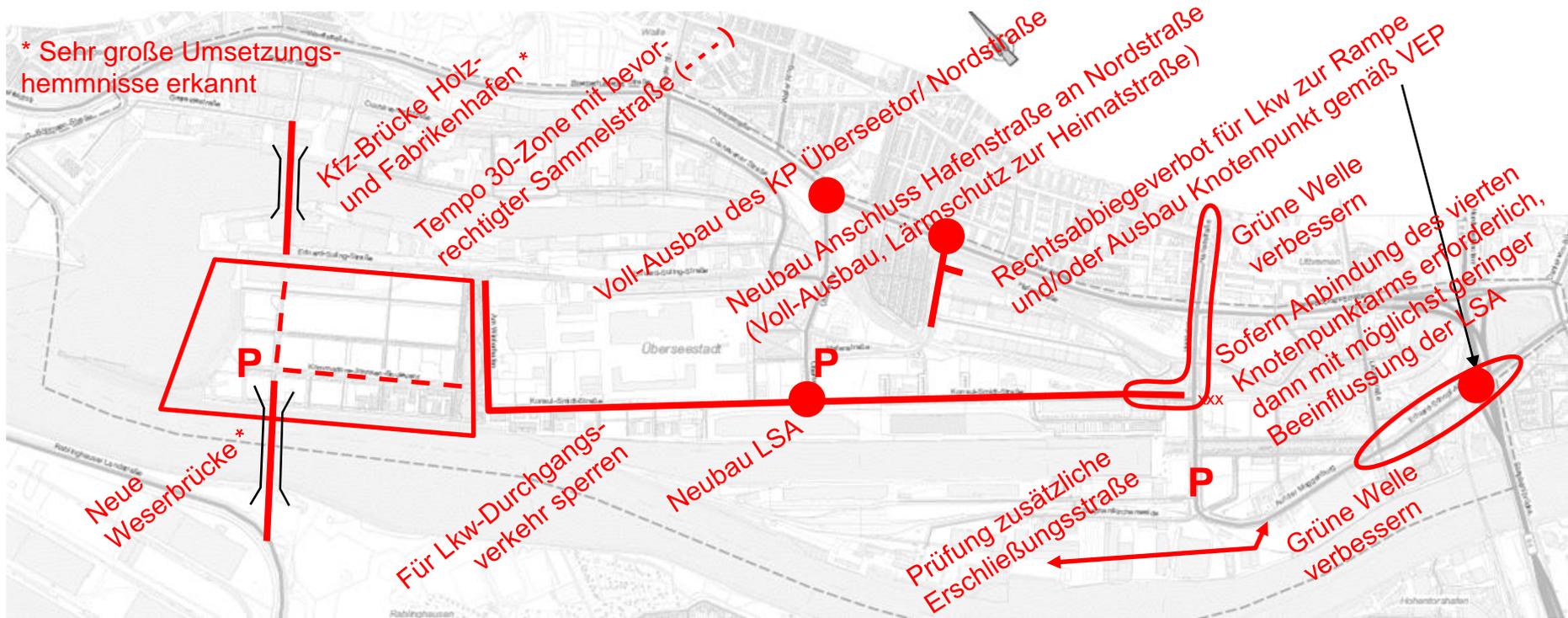
1. Rückblick Analyseergebnisse
2. Prognose des Verkehrsaufkommens
- 3. Potentielle Maßnahmenansätze**
4. Ausblick



3. Maßnahmenansätze – Überblick Kfz-Verkehr

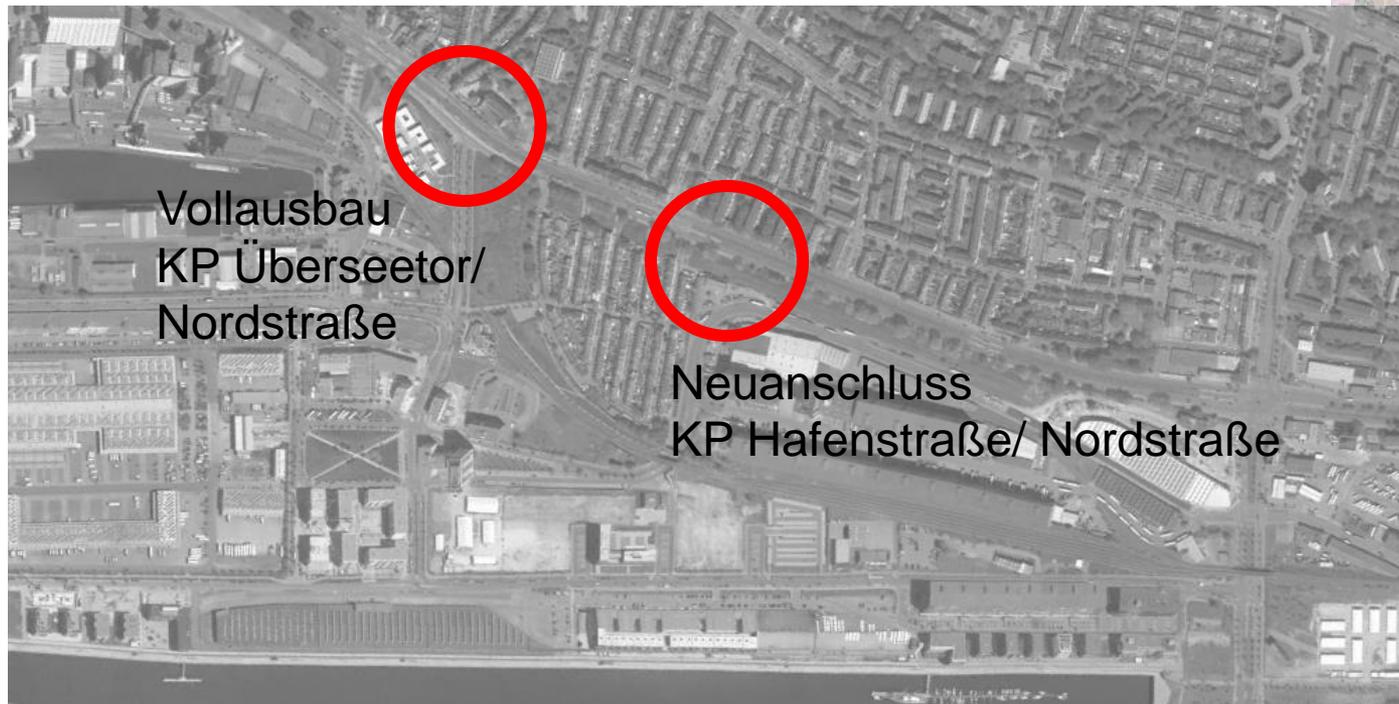
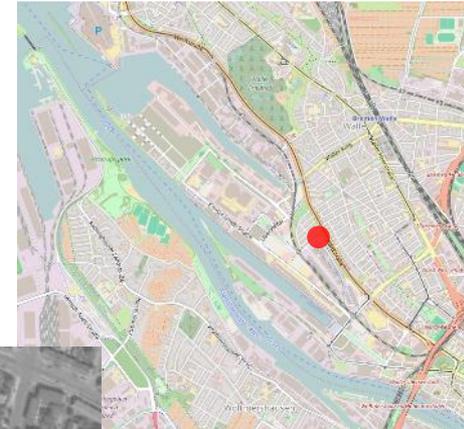
➤ Ausbau bestehender Knotenpunkte zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit

P Sicherung vorhandener Stellplätze in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen



3. Maßnahmenansätze – Verbesserung Anbindung an Nordstraße

- Zur Entlastung der südlichen Anschlussknotenpunkte werden potentielle zusätzliche Anschlussknotenpunkte zur Nordstraße in einem Variantenvergleich geprüft



Auftraggeber:



3. Maßnahmenansätze – Lkw-Durchfahrtsverbote Konsul-Smidt-Straße

- Entlastung der sensiblen Bereiche an der Konsul-Smidt-Straße vom Lkw-Durchgangsverkehr
- Lärmschutz an Ausweichrouten ist zu verbessern

Lage im UG und geplante Lkw-Routen

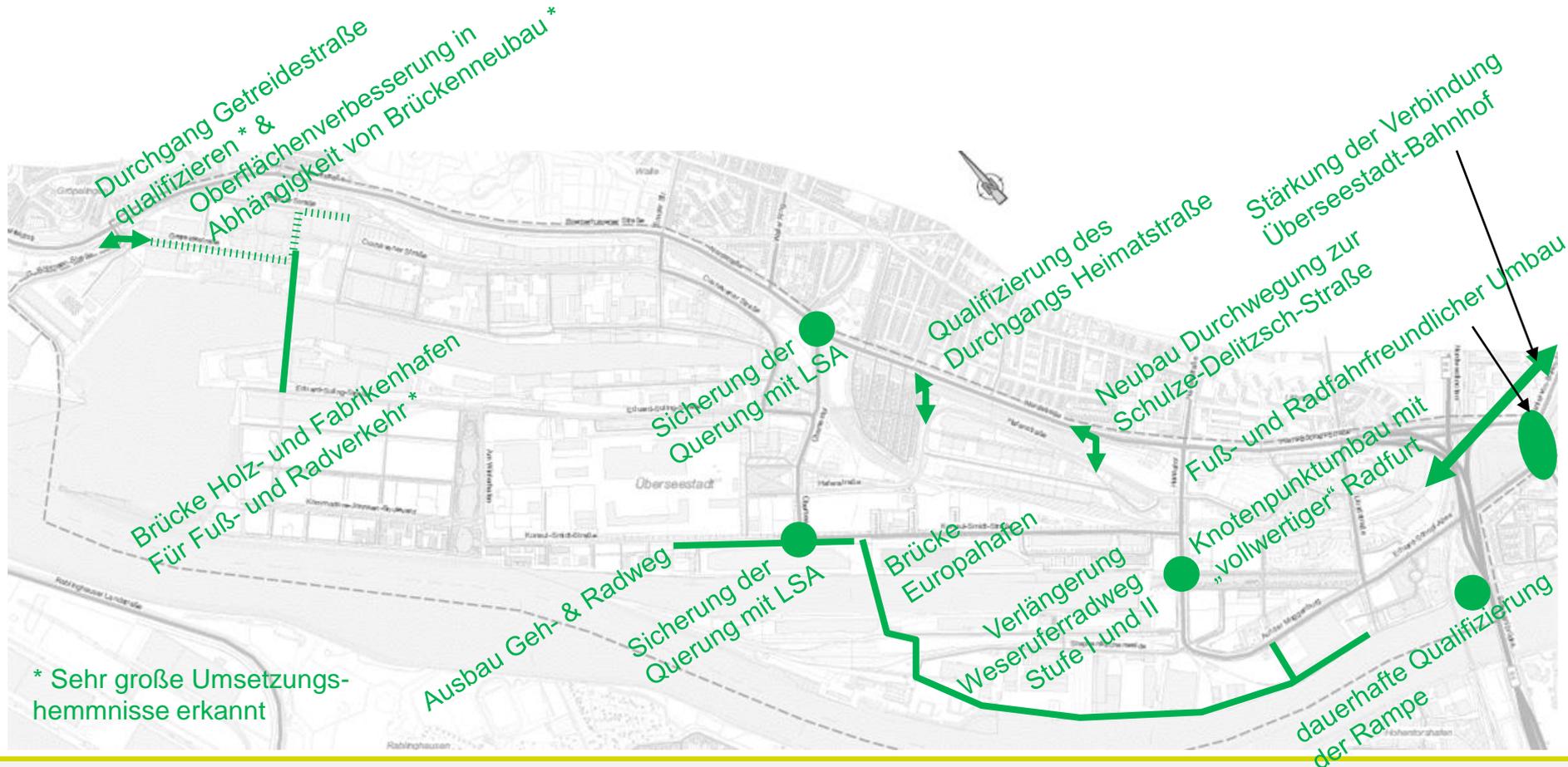


Auftraggeber:



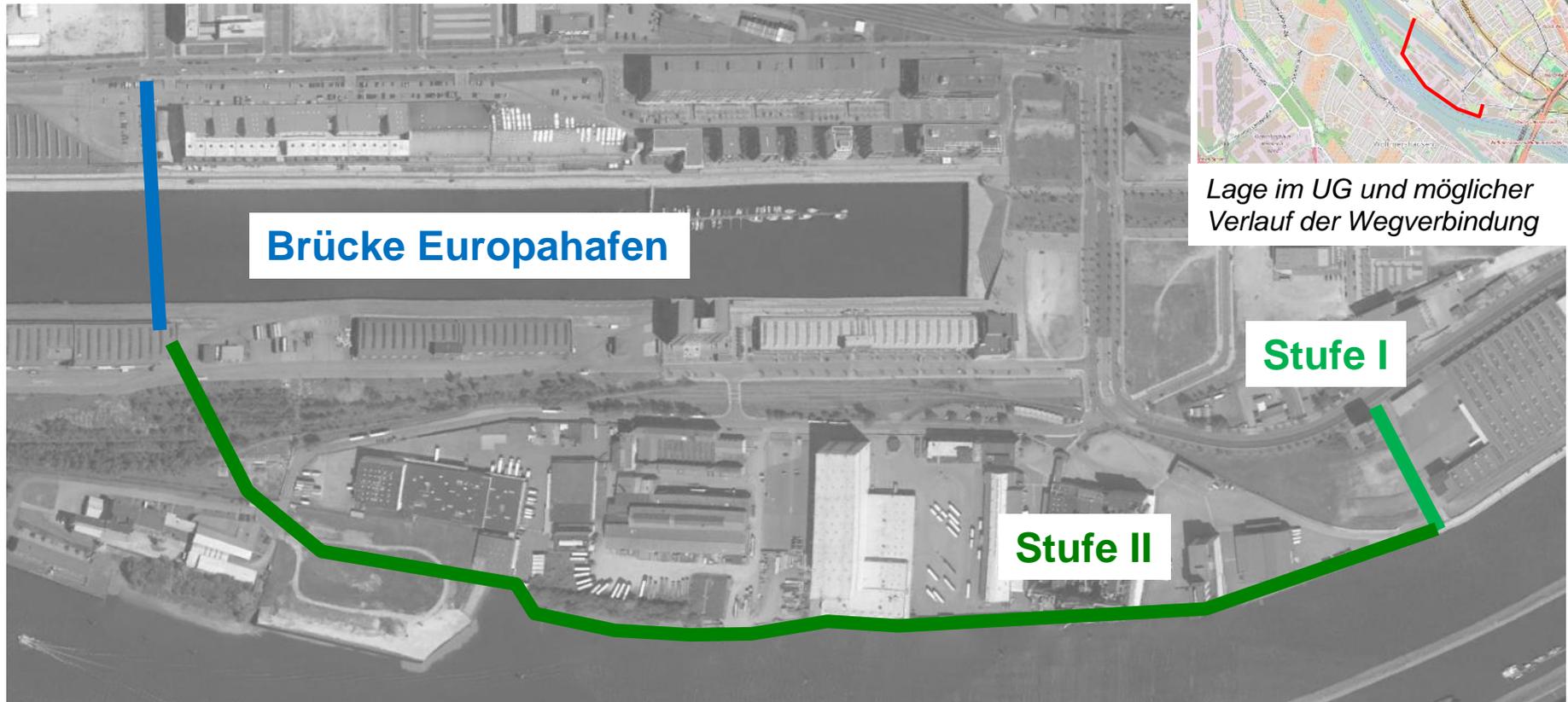
3. Maßnahmenansätze – Überblick Rad- und Fußverkehr

- Ausbau von Abstellanlagen an zentralen Punkten und bei Arbeitsschwerpunkten
- Weitere Förderung einer durchmischten Nutzungsstruktur → Stadtteil der kurzen Wege



3. Maßnahmenansätze – Verlängerung Weseruferradweg

- Verlängerung des attraktiven Weseruferradweges über die Halbinsel Stephanikirchenweide bis zum Europahafen
- Anschluss an Brücke Europahafen



3. Maßnahmenansätze – Überblick ÖPNV

Ö1 - Fähre Längsverkehr

Ö1 Weserbus (Längsverkehr)

Neubau Fähranleger

Ö2 - Fähre Querverkehr mit Neubau Fähranleger Woltmershausen

Ö2a Linie F1
Woltmershausen - Überseestadt

Ö2b Linie F2
Woltmershausen - Waterfront

Ö3 - Weser Fähre

Ö3 Relation Molenturm - Pier2/Waterfront

Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke gemäß VEP-Testszenario „ÖV-Offensive“

Ö4a Konsul-Smidt-Str.

Ö4b Überseetor - Nordstraße

Ö4c Konsul-Smidt-Str. -
Kommodore-Johnson-Blvd.

Ö4d Eduard-Suling-Straße - Überseetor

Ö5 - Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke)

Ö5 Verlängerung bis zum Streckenast der Linie 3: Überseestadt - Waterfront *

Ö7 - Neubau SPNV-Haltepunkt

Haltepunkt Stephanibrücke mit Verknüpfung zum BSAG-Netz *

Ö8 - Neuerschließung durch Bus

Ö8a Eduard-Suling Straße

Ö8b Am Kaffee-Quartier

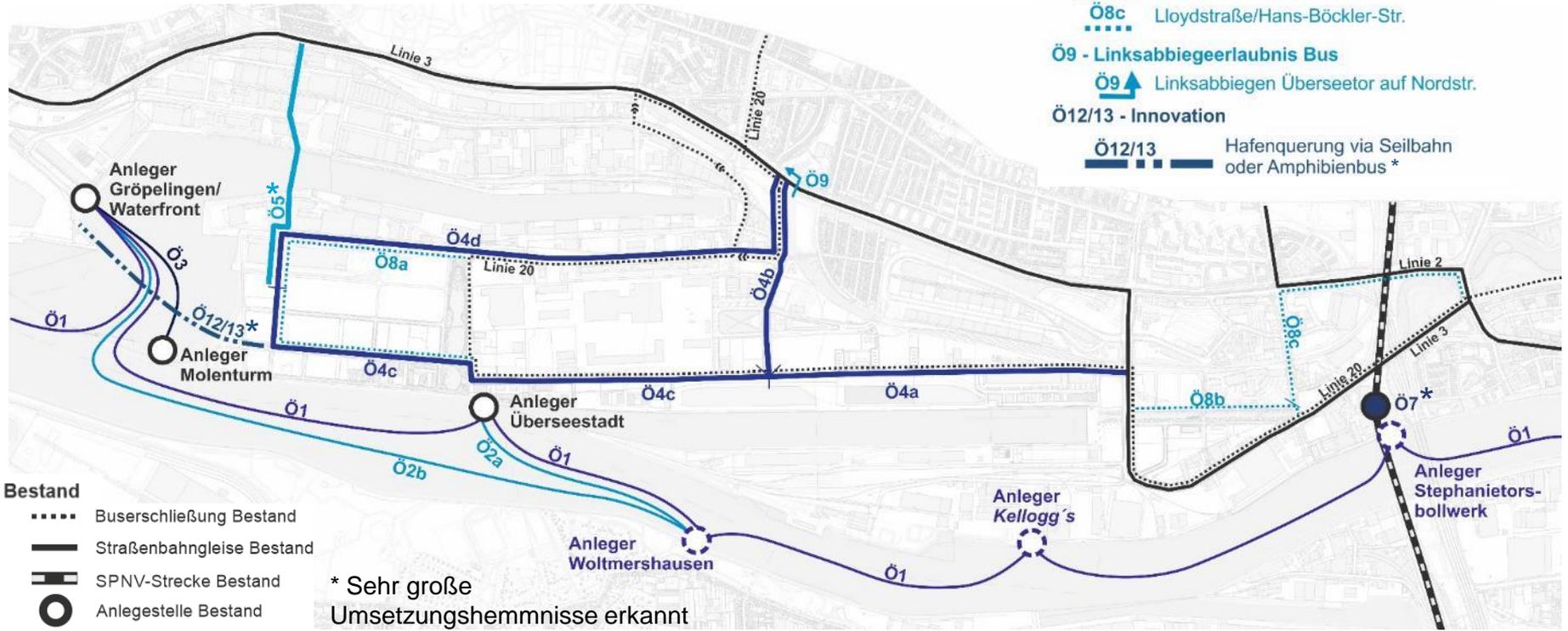
Ö8c Lloydstraße/Hans-Böckler-Str.

Ö9 - Linksabbiegeerlaubnis Bus

Ö9 Linksabbiegen Überseetor auf Nordstr.

Ö12/13 - Innovation

Ö12/13 Hafenerquerung via Seilbahn oder Amphibienbus *



- Bestand**
- Buserschließung Bestand
 - Straßenbahngleise Bestand
 - SPNV-Strecke Bestand
 - Anlegestelle Bestand

* Sehr große Umsetzungshemmnisse erkannt

Auftraggeber:



3. Maßnahmenansätze – Alltagsbetrieb der Weserfähre Hafenkante – Waterfront

- Verbindung Überseestadt (Molenturm) – Gröpelingen/ Waterfront bereits durch Weser Fähre bedient, jedoch nur saisonaler Betrieb von Mai bis September, jeden Samstag, Sonntag und Feiertag
- Derzeit eher Freizeit- und touristische Nutzung der Weser Fähre
- Zu weite fußläufige Distanz von der BSAG-Haltestelle zum bestehenden Anleger Molenturm → Neubau des Anlegers Hafenkante
- Aufnahme von einer Fährverbindung unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung im 20-min-Takt
- Fahrzeit: 10 min von Anleger zu Anleger
- Integration im VBN-Tarif
- Betriebszeiten:
 - Werktags 7 – 20 Uhr
 - Samstags 9 – 19 Uhr
 - Sonntags 10 – 19 Uhr



Lage im UG



Ö3 - Weser Fähre

Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront

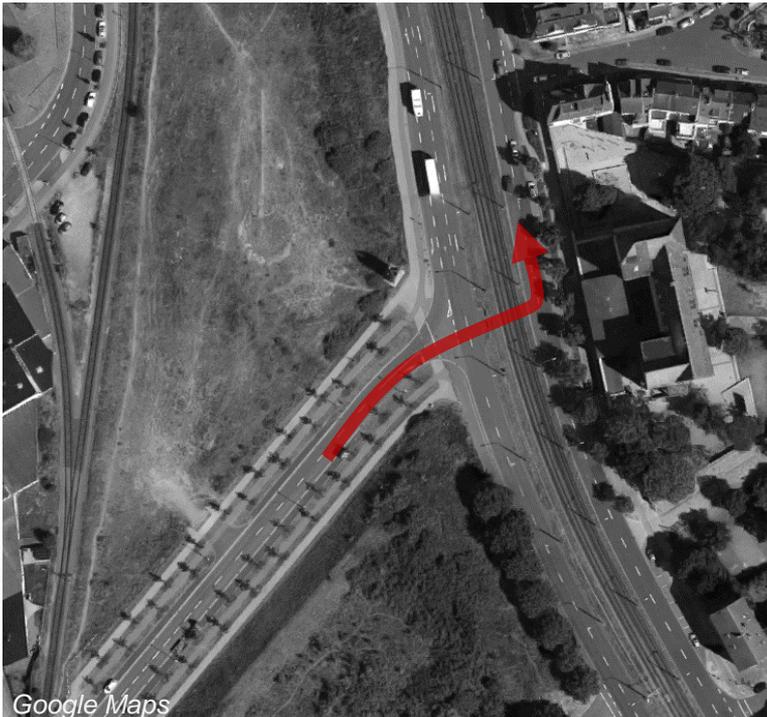
○ Anlegestelle Bestand

Auftraggeber:



3. Maßnahmenansätze – Linksabbieger für Busse Überseetor/Nordstraße

- Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseetor auf die Nordstraße, somit verhindern von unnötig getrennten Linienwegen im Busverkehr
- Ausbau Busüberfahrt über Gleise erforderlich mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes



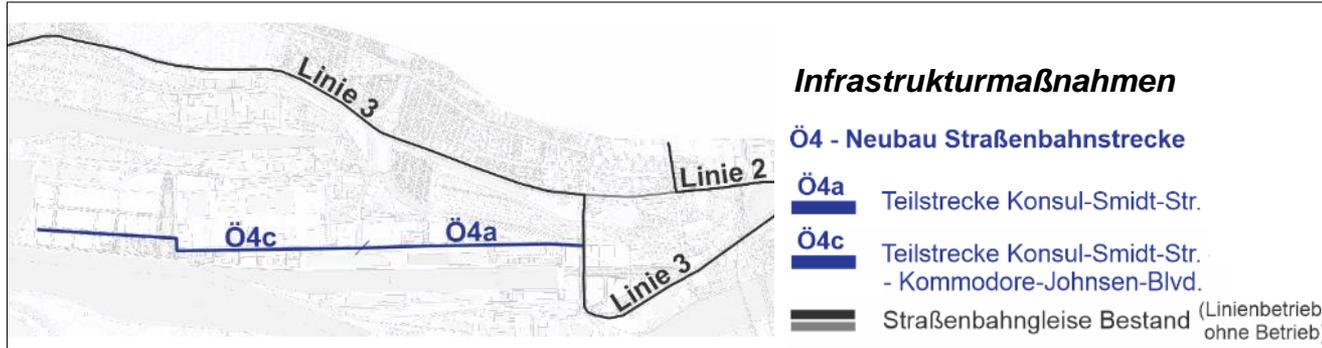
Lage im UG

Auftraggeber:

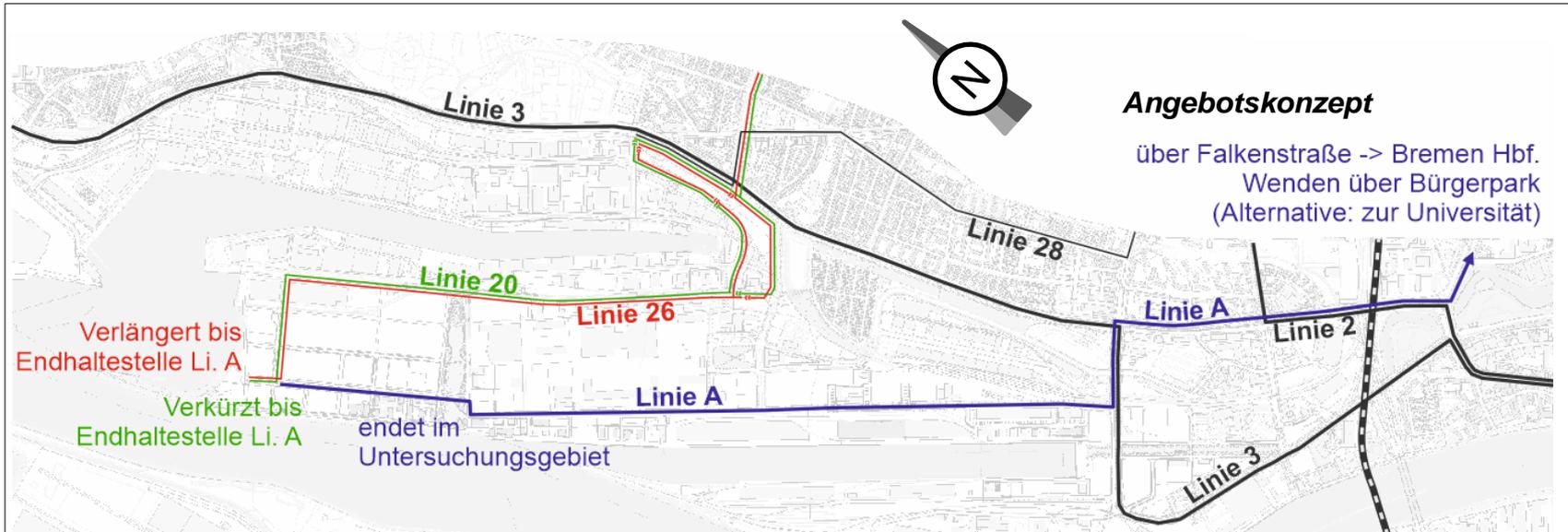


3. Maßnahmenansätze – Neuerschließung Straßenbahn mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Kommodore-Johnsen-Blvd.

- Aufnahme einer neuen Straßenbahnlinie mit Angebotsanpassungen



Lage im UG



Auftraggeber:



3. Maßnahmenansätze – Verkehrsträgerübergreifende Ansätze

- Ausweiten des stationsgebundenen Carsharings auf die Überseestadt (v.a. Hafenkante, Europahafen, Stephanikirchenweide (wenn entwickelt), Kaffeequartier, Weserufer)
- Einrichtung von Mobil-Punkten zur Verknüpfung von Rad, ÖPNV und Car-Sharing
- Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems als Ergänzung zum ÖPNV (Umsetzung nur für Gesamt-Bremen sinnvoll)
- Etablieren eines standortbezogenes Mobilitätsmanagment:
 - Gemeinschaftliche Informationen zu Mobilitätsangeboten für Bewohner und Beschäftigte (z.B. Vermittlung von Fahrgemeinschaften)
 - Zentrale Steuerung von Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Fahrradabstellanlagen und Duschen an Arbeitsorten)
 - Gemeinsames Jobticket für kleinere Unternehmen
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität (Ladesäulen für Kfz und Fahrrad)
- Prüfung von Smart City Ansätzen (z.B. autonome ÖPNV-Systeme, Mobilitäts-Apps)

Gliederung



1. Rückblick Analyseergebnisse
2. Prognose des Verkehrsaufkommens
3. Zu untersuchende Maßnahmenansätze
4. **Ausblick**



4. Ausblick

- Die Wirkungen der Einzelmaßnahmen sind jetzt zu ermitteln und zu bewerten
- Anschließend Zusammenstellung der Maßnahmen zu Szenarien und Bewertung der überlagerten Wirkungen → Abschätzung ob Ziele in Bezug auf Sicherstellung der Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr erreicht werden können:
 - Basisszenario: Weserquerung A 281, Linienanpassung und Taktverdichtung Linie 20
 - Optimierungsszenario: kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, die mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand umgesetzt werden können
 - Innovationsszenario: Aufwändige und eher mittel- bis langfristige Maßnahmen, die einen grundlegenden Eingriff in das Verkehrssystem der Überseestadt bedeuten
- Gutachter sehen bereits jetzt eine Lücke zwischen Optimierungs- und Innovationsszenario, da in zweiterem auch Maßnahmen beinhaltet sein werden, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind

Raum für Fragen und Diskussion



VCDB 

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt
Fachausschuss Walle 14.03.2017

Folie: 26

Auftraggeber:

