



Auftraggeber:



Der Senator
für Umwelt, Bau und Verkehr



Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt

Beirat Walle, Fachausschuss Überseestadt
28.09.2017



Gliederung



I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik



II. Verkehrsanalyse und Prognoseergebnisse

III. Kernmaßnahmen des Konzepts



IV. Fazit

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik

- Überseestadt als exponierte und größte innerstädtische Stadtentwicklungsfläche von enormer Bedeutung für Bremen.
- Bereits heute bestehen Defizite in der Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Anbindungen des Gebietes, die im Rahmen von Analysen zu quantifizieren waren
- Zielkatalog als Basis für die Maßnahmenfindung:
 - Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers mit verträglicher Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Handel und Gewerbe
 - Sicherstellung/Wiederherstellung der Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr auch bei mutmaßlich zunehmenden Verkehrsmengen
 - Hierzu Verlagerung von Quell- und Zielverkehren auf nachhaltige, umweltfreundliche Verkehrsmittel

I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik

Analyse/ Bewertung

- z.B. Leistungsfähigkeiten, Parkraumanalysen, Lkw-Führung, Rad- und Fußverkehrs-anlagen, Barrieren, räumliche und zeitliche ÖPNV-Erschließung, Fahrtenangebot und Auslastung ÖPNV, Ansätze des Mobilitätsmanagements → Stärken-Schwächen-Analyse

Prognose

- Verkehrsmittelübergreifende Prognose des Wege- und Fahrtenaufkommens
- Ermittlung der prognostischen Verkehrsbelastungen
- Interpretation der verkehrlichen Konsequenzen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf

Szenarien/ Maßnahmen

- Zusammenstellung wirkungsvoller Maßnahmen in Szenarien
- Integrierte Wirkungsbewertung der Szenarien
- Ableitung Vorzugsszenario und Überführung in stufenweise umsetzbares Maßnahmenkonzept

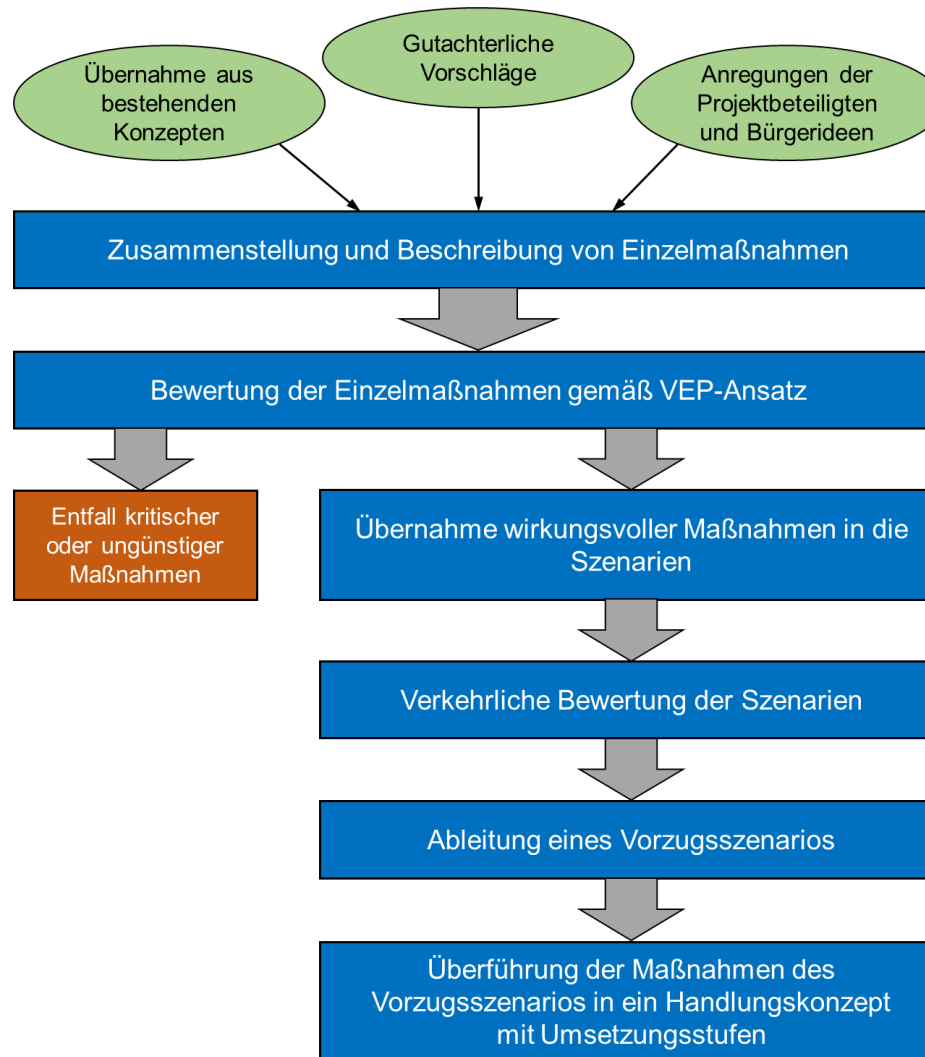
Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven

I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik



Weg von den Einzelmaßnahmen zum Stufenkonzept im Detail

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven

Gliederung



I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik



II. Verkehrsanalyse und Prognoseergebnisse

III. Kernmaßnahmen des Konzepts

IV. Fazit



Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

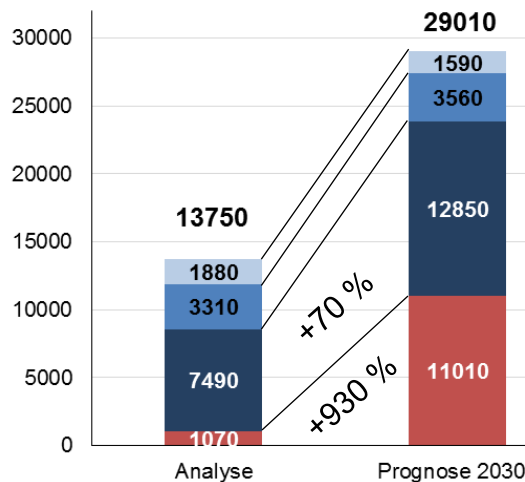
II. Verkehrsanalyse – wesentliche Defizite heute im Status Quo

- Unzureichende Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr an maßgeblichen Anschlussknotenpunkten am Rand der Überseestadt
- ÖPNV-Erschließung zwar hinsichtlich der Kapazitäten weitgehend bedarfsgerecht aber aufgrund geringer Taktung wenig attraktiv
- Zeitweise volle Belegung der Stellplätze vormittags im Bereich Großmarkt und Kaffee-Quartier, insgesamt aber ausreichend Parkplätze vorhanden
- Wege im Rad- und Fußverkehrsnetz im Wesentlichen anforderungsgerecht angelegt, einzelne Netzlücken, vor allem an Querungs- und Übergangsstellen vorhanden
- Wasserflächen, Gleisanlagen und umlaufende Hauptverkehrsstraßen als Barrieren innerhalb der Überseestadt und in den Verbindungen zu benachbarten Quartieren



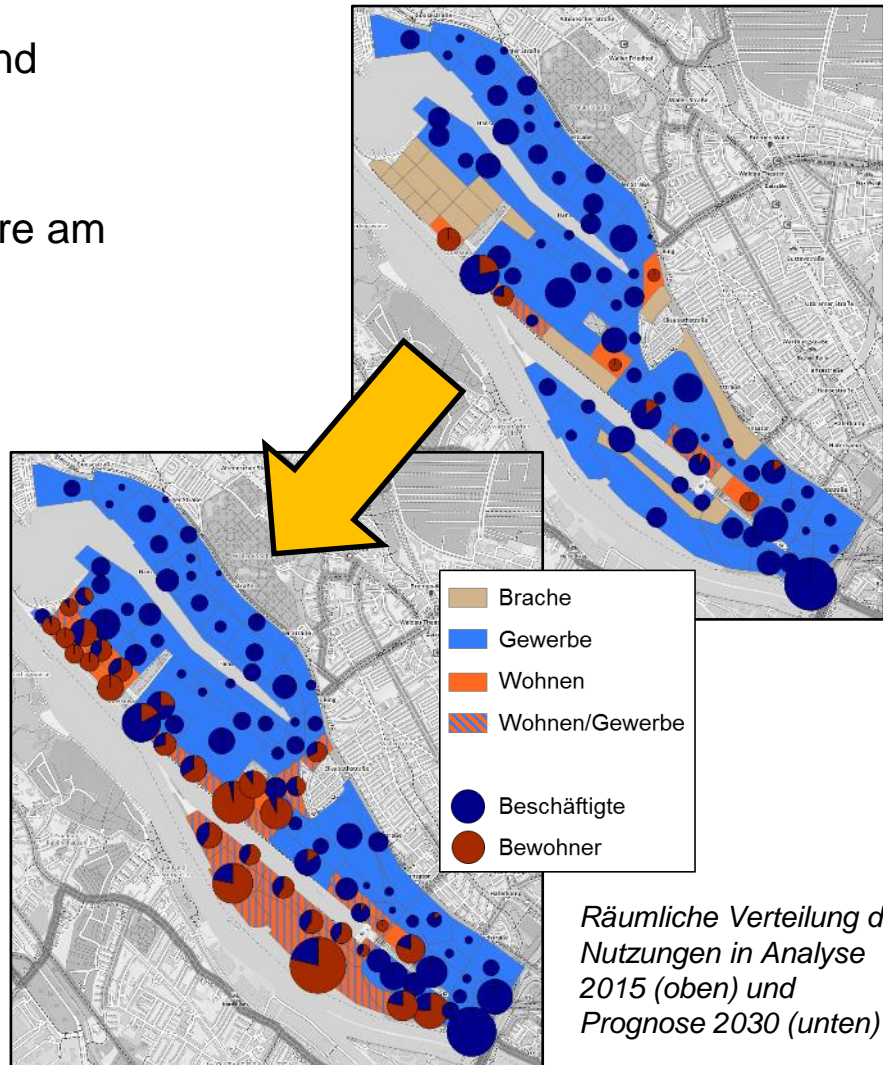
II. Verkehrsprognose – Entwicklung der Strukturdaten bis 2030

- Erhebliche Zunahme der Beschäftigten und Bewohnerzahlen bis 2030
- Entwicklung konzentriert sich insbesondere am Europahafen und Weserufer



■ Beschäftigte Logistik ■ Beschäftigte produzierendes Gewerbe
■ Beschäftigte Dienstleistung ■ Bewohner

Entwicklung der Bewohner- und Beschäftigtenzahlen 2015 bis 2030



Räumliche Verteilung der Nutzungen in Analyse 2015 (oben) und Prognose 2030 (unten)

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

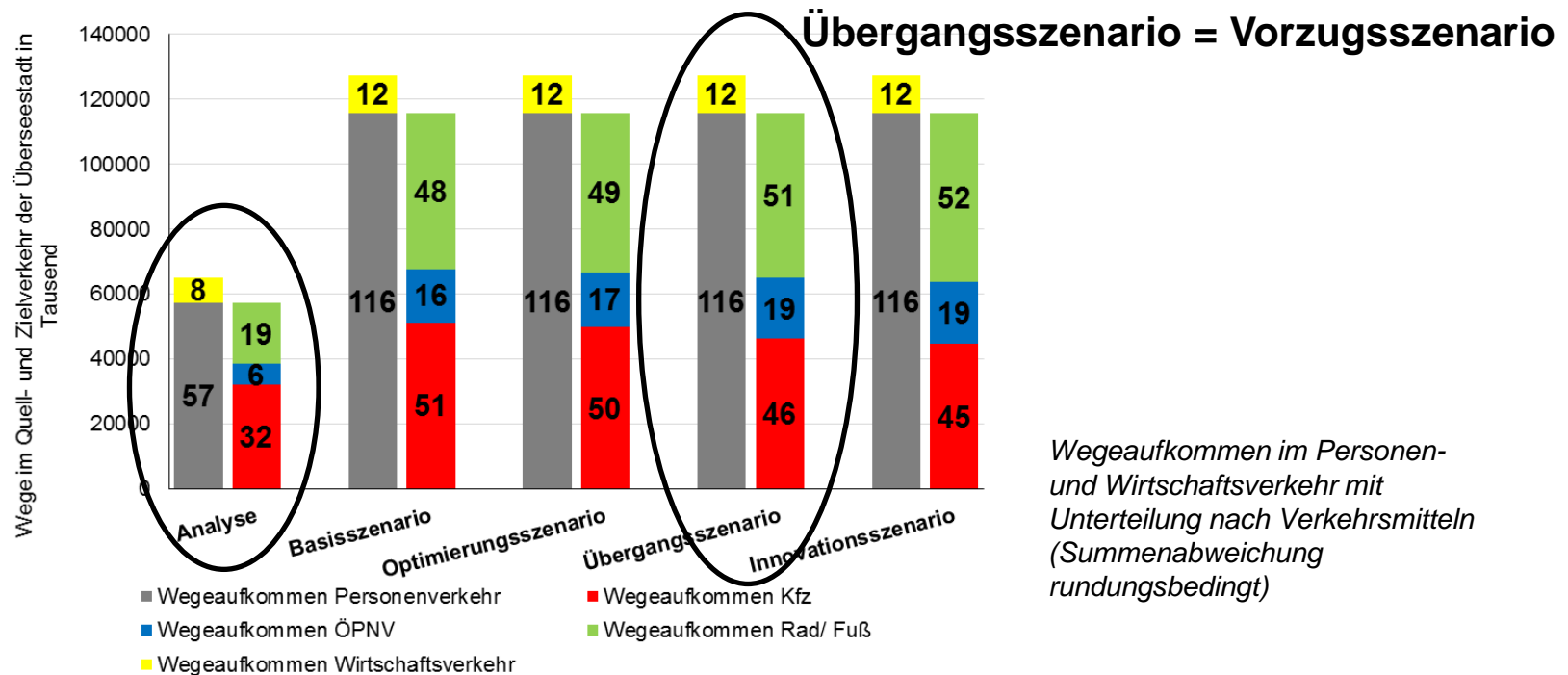
Freie
Hansestadt
Bremen

II. Verkehrsprognose – Fazit

- Zusammenstellung sinnvoller und wirkungsvoller Einzelmaßnahmen zu 3 Szenarien
 - Szenarien wurden hinsichtlich der folgenden Aspekte bewertet:
 - Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsmittel
 - Entwicklung der Verkehrsmengen in den Straßen der Überseestadt
 - Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs an den Hauptknotenpunkten der Überseestadt
 - Überschlägliche Kosten
 - Umsetzbarkeit der Einzelmaßnahmen
 - Alleine mit den „einfachen“ Maßnahmen des Optimierungsszenario gelingt es nicht, die Leistungsfähigkeit der Anschlussknotenpunkte sicherzustellen. Die Maßnahmen des Innovationsszenarios sind mit erheblich höheren Kosten und sowohl mit finanziellen als auch technischen Umsetzungshemmnissen verbunden.
- **Daher ist das Übergangsszenario das Vorzugsszenario mit Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zum Hauptbahnhof als zentrales Element. Wesentliche Kennzeichen des Szenarios sind:**

II. Verkehrsprognose – Fazit - Kennzeichen des Vorzugsszenarios

- Hohe Wirtschaftlichkeit (höher als im Innovationsszenario)
- Hoher ÖV-Anteil und Rad/Fuß-Anteil am Verkehrsaufkommen (mehr als im Basis- und Optimierungsszenario)
- Geringerer MIV-Anteil (weniger als im Basis- und Optimierungsszenario)



Gliederung



I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik



II. Verkehrsanalyse und Prognoseergebnisse

III. Kernmaßnahmen des Konzepts

IV. Fazit



Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



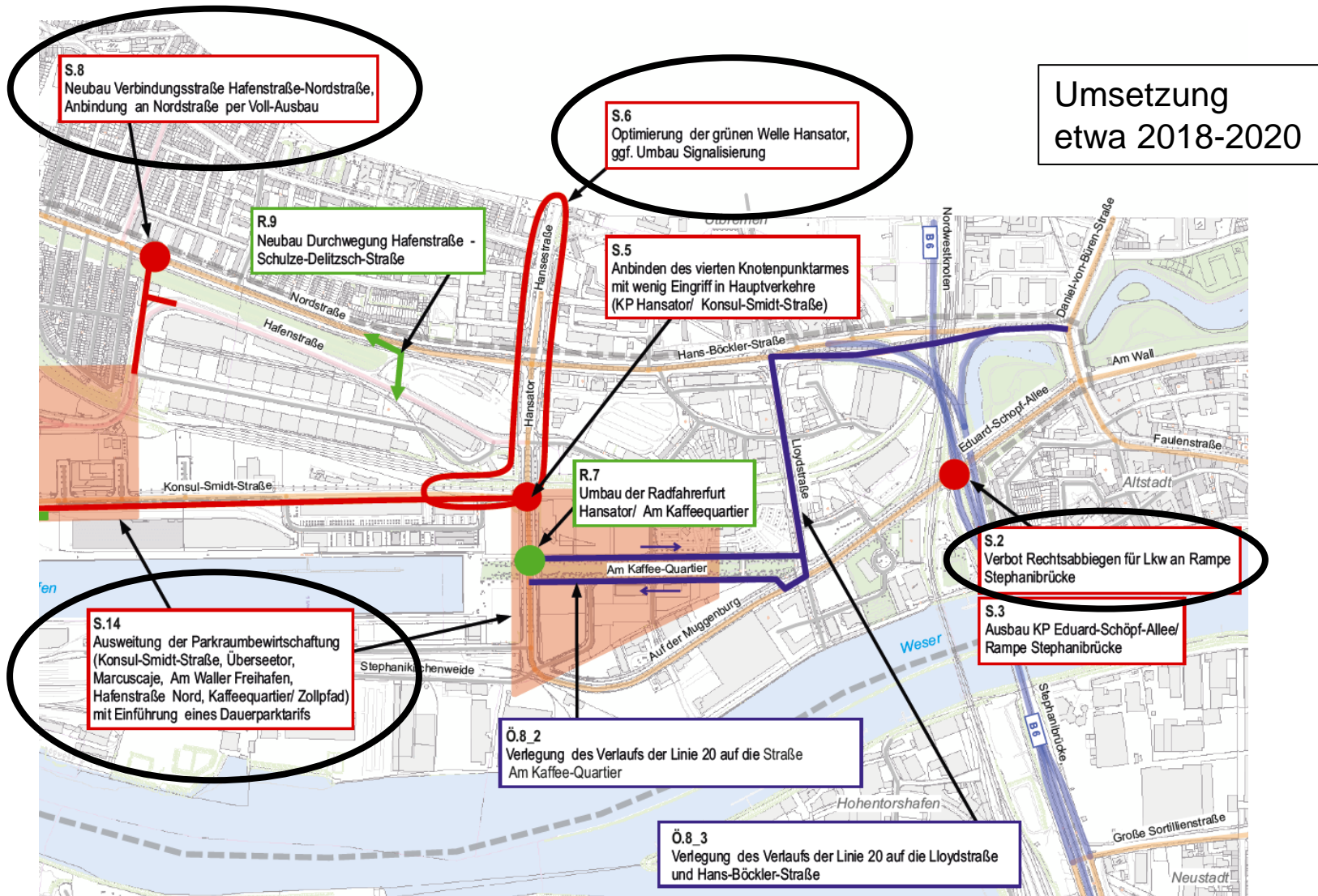
WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven

III. Kernmaßnahmen – Rahmenbedingungen

Im Verkehrskonzept aufgezeigte Maßnahmen in der Überseestadt alleine werden nicht ausreichen, um die bestehenden und sich abzeichnenden Verkehrsprobleme zu beheben. Hierzu sind weitere Maßnahmen außerhalb der Überseestadt als Basis erforderlich:

- Umsetzung der Maßnahmen des VEP zur Förderung des Radverkehrs (z. B. Premiumrouten) und des ÖPNV (z.B. Verdichtung S-Bahn-Takt)
- Lückenschluss der A 281 zur Entlastung der Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße
- Städtebauliche Konzepte, die zu einer Nutzungsdurchmischung in der Überseestadt beitragen (z.B. lokale Nahversorger, Schulstandorte)

III. Kernmaßnahmen – kurzfristige Maßnahmen (Süd)



III. Kernmaßnahmen – Kfz-Verkehr

- **Kurzfristige Optimierungen** zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, z.B. Abbiegeverbot für Lkw an der Rampe zur Stephanibrücke, Änderung der Koordinierung im Zuge des Hansators, Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Konsul-Smidt-Straße
- Verbesserung der Erreichbarkeit der nördlichen Überseestadt (Hafenkante) durch **Ergänzung eines weiteren Zugangspunktes zur Nordstraße:**
 - Untersucht wurden Ausbau des Knotenpunktes Überseedorf/ Nordstraße, ein Neuanschluss der Hafenstraße an die Nordstraße und die Umsetzung beider Varianten gemeinsam
 - Bewertet wurden die verkehrlichen Wirkungen (Entlastungen, Leistungsfähigkeiten), die Konsequenzen im Lärmschutz, weitere verkehrliche Effekte, bauliche Hindernisse und Kosten
 - Ergebnis: Nicht-Umsetzung eines zusätzlichen Anschlusses der Überseestadt an die Nordstraße wird dazu führen, dass sich Verkehrsabläufe im Bereich Hansator und Konsul-Smidt-Straße mit fortschreitender Gebietsentwicklung weiter verschlechtern
 - Ein Ausbau des KP Überseedorf/Nordstraße steht im Konflikt mit dem geplanten Schulbau an dieser Stelle und könnte Verkehrsverlagerungen auf den aufwändig verkehrsberuhigten Waller Ring bewirken
 - Vorzugslösung ist Neuanschluss der Hafenstraße an die Nordstraße in der Nähe der Heimatstraße

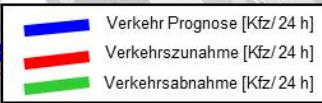
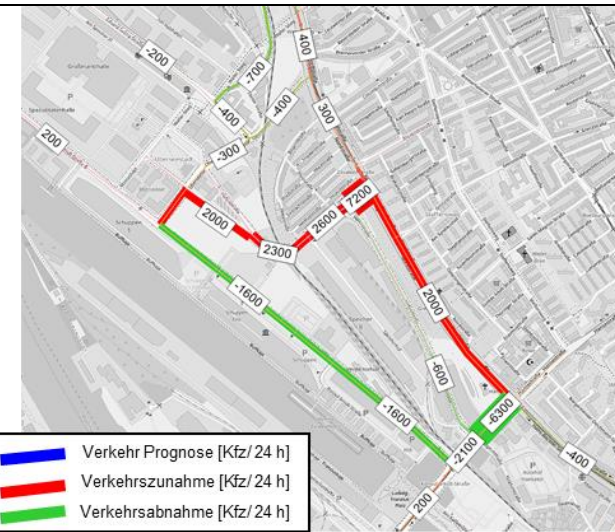
III. Kernmaßnahmen – Kfz-Verkehr (Anschluss Hafenstraße an Nordstraße)

- Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich – auch in Überlagerung mit dem Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Konsul-Smidt-Straße



Ideenskizze eines Anschlusses der Hafenstraße an die Nordstraße

*Prognostizierte Verkehrsmengen
2030 im mit-Fall und im Vergleich
von Mit-Fall zu Ohne-Fall 2030*



Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



III. Kernmaßnahmen – kurzfristige Maßnahmen (Nord)

Umsetzung
etwa 2018-2020

Ö.8_1
Erweiterung des Verlaufs der Linie 20 um die Teilstrecke
Kommodore-Johnsen-Boulevard/ Eduard-Suling-Straße und
Taktverdichtung auf 15 Minuten bis Hafenkante

S.4
Lkw-Durchfahrtsverbot Konsul-Smidt-Straße
mit Lärmschutz Heimatstraßenviertel

R.11
Neubau einer Querung der Nordstraße
auf Höhe Überseeetor

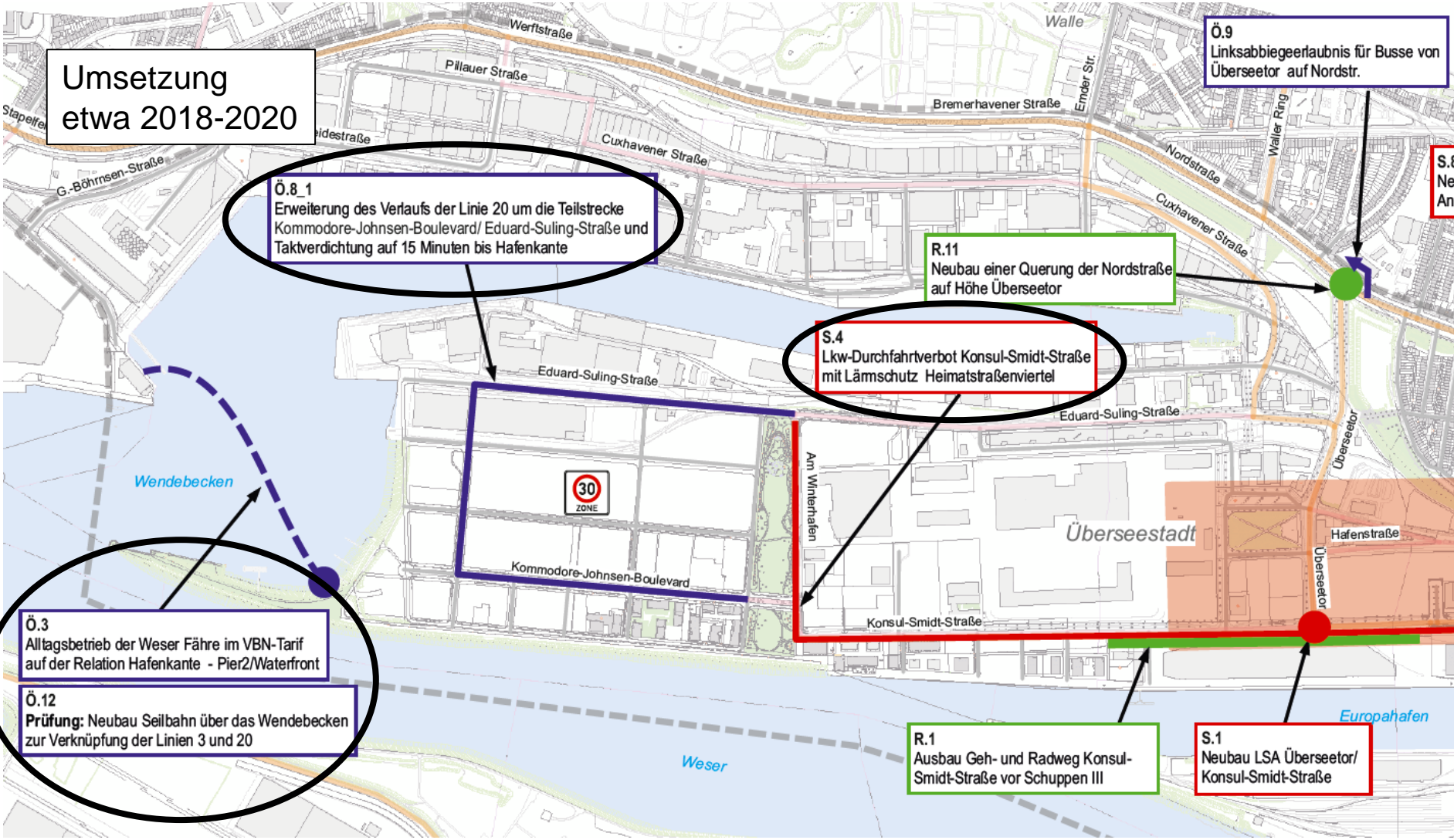
Ö.9
Linksabbiegeerlaubnis für Busse von
Überseeetor auf Nordstr.

Ö.3
Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif
auf der Relation Hafenkante - Pier2/Waterfront

Ö.12
Prüfung: Neubau Seilbahn über das Wendebecken
zur Verknüpfung der Linien 3 und 20

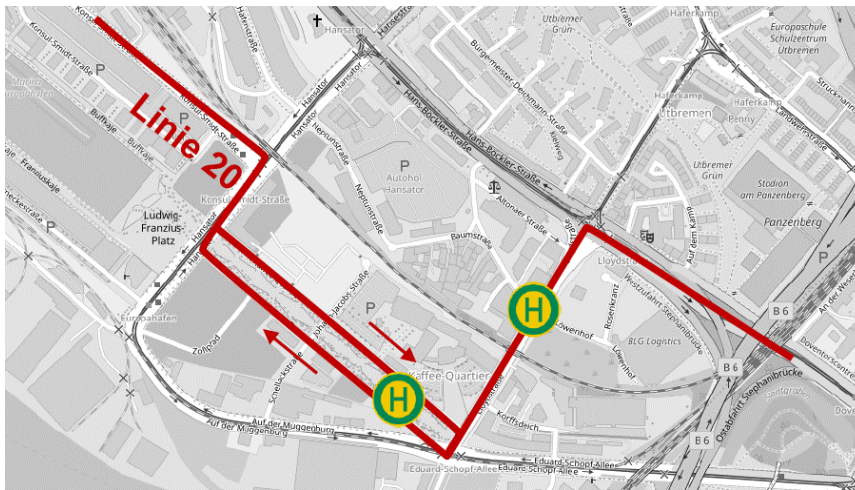
R.1
Ausbau Geh- und Radweg Konsul-Smidt-Straße
vor Schuppen III

S.1
Neubau LSA Überseeetor/
Konsul-Smidt-Straße



III. Kernmaßnahmen – ÖPNV-Angebot

- **Erhöhung des Taktes der Buslinie 20** in den Spitzenverkehrsstunden früh und Nachmittag zwischen Hbf. und Hafenkante und Linienenerweiterung mit fortschreitender Bebauung an der Hafenkante in Stufen (bereits umgesetzt)
- **Bessere Verbindung nach Gröpelingen** durch Überführung des Wochenend-Fährangebotes in ein tägliches Angebot im Tarif des VBN (mittelfristig auch Prüfung eines Weserlängsverkehrs mit Verknüpfung ÜSS – Woltmershausen)
- Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit der Buslinie 20 durch **Routenänderung im südlichen Bereich der Überseestadt** in der Nachmittagsspitze an Werktagen (Mo-Fr)



Linie 20: Routenanpassung im südlichen Bereich der Überseestadt

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

III. Kernmaßnahmen – Radverkehrsnetz

- **Ausbau des Radverkehrsnetzes** mit dem Ziel, bessere Verbindungen in die benachbarten Stadtquartiere zu etablieren:
 - Bessere Verbindungen nach Walle durch Neubau Querungsstelle Überseetor und der Durchwegungen Hafenstraße und Schulze-Delitzsch-Straße und zur Bahnhofsvorstadt
 - Weseruferradweg als attraktive und naturnahe Verbindung in die Innenstadt
 - Schaffung von Querungsmöglichkeiten der Wasserflächen (Fährangebote und Brücke Europahafen)

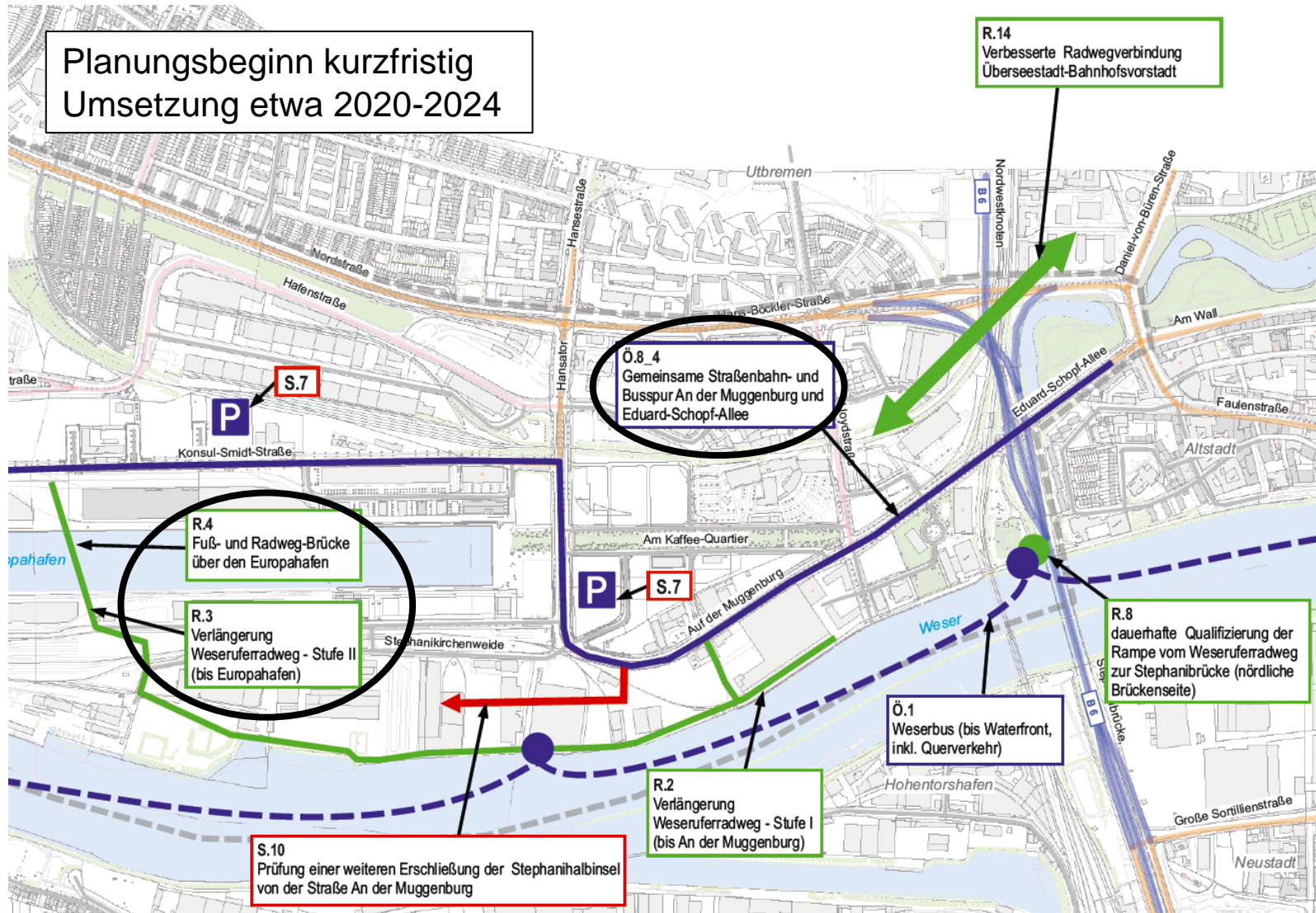


Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

III. Kernmaßnahmen – mittelfristige Maßnahmen (Süd)



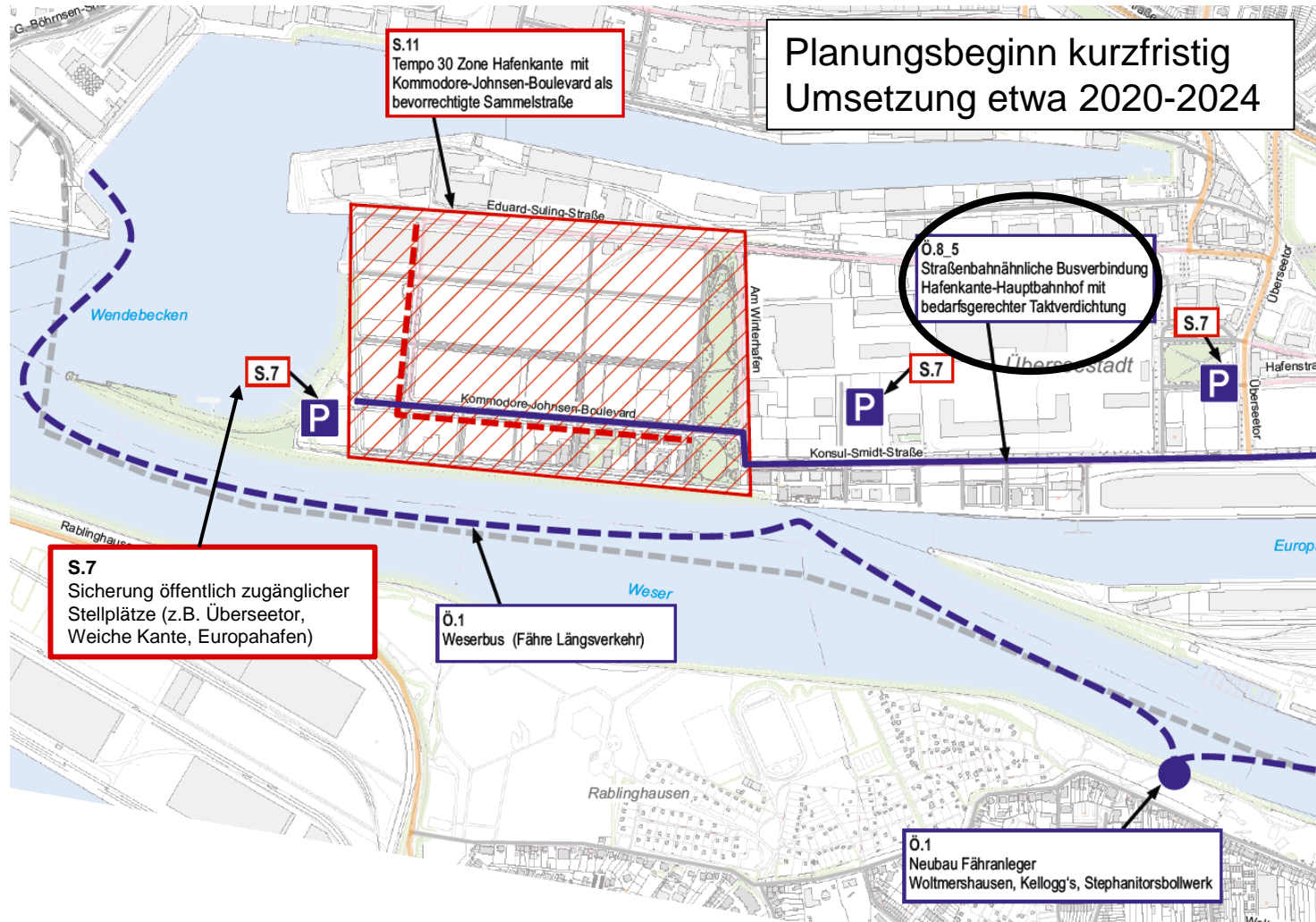
Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

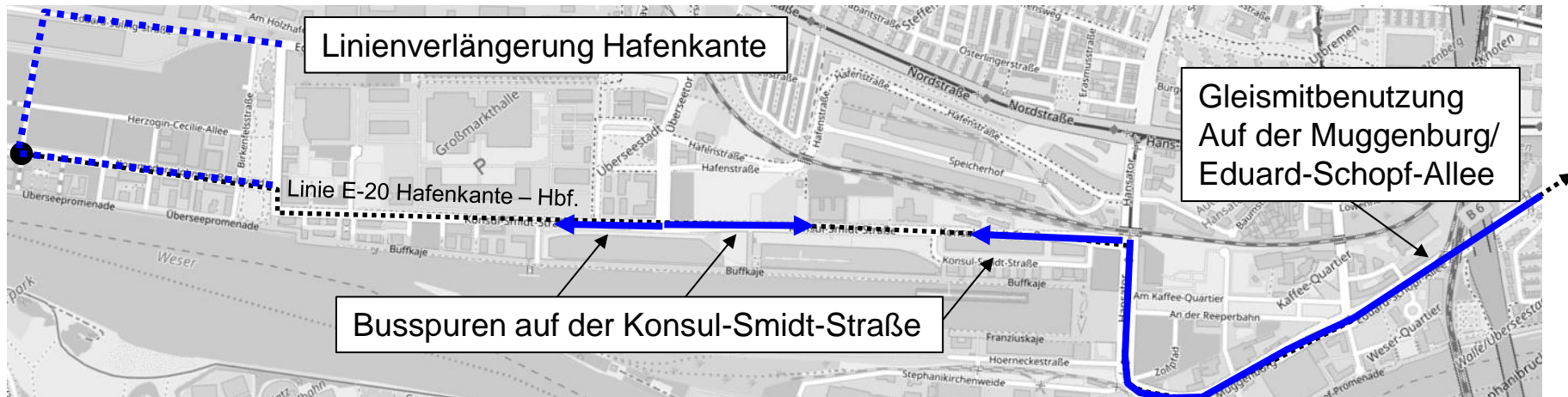
WFB
Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven

III. Kernmaßnahmen – mittelfristige Maßnahmen (Nord)



III. Kernmaßnahmen – ÖPNV-Angebot (hochwertiges Busangebot zum Hbf.)

- **Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zum Hauptbahnhof** durch Etablieren eines straßenbahnähnlichen Busangebots:
 - Einrichtung von Busspuren zur Entkopplung des Buslinienbetriebes von Stauereignissen im Kfz-Verkehr
 - Mitbenutzung der Gleise Auf der Muggenburg (bei Entfall des Güterbahngleises möglich)
 - Weitere Taktverdichtung
 - Einsatz hochwertiger Linienbusse



III. Kernmaßnahmen – Mobilitätsmanagement und Smart City

- **Standortbezogenes Mobilitätsmanagement** vorzugsweise unter dem Dach einer zentralen Standortverwaltung mit Informationen zu Mobilitätsoptionen und gemeinschaftlicher Beantragung von Jobtickets um diese auch kleineren Firmen zugänglich zu machen
- **Umsetzung der Ansätze aus dem Konzept einer Smart City:**
 - Nutzung der Weser als Verkehrsweg (Weserlängsverkehre)
 - Prüfung innovativer Beförderungssysteme (z.B. Seilbahn, Amphibienbus zur Querung Wendebecken)
 - Ausbau des Netzes an Mobilpunkten und Mobilitätshäusern
 - Schaffung von Voraussetzungen, dass sich Elektromobilität weiter durchsetzen kann (v.a. Ladeinfrastruktur)
- Die Überseestadt bietet sich an, als Testfeld für **autonomen öffentlichen Verkehr** zu dienen: Im Zuge der Entwicklung des Quartiers südlich des Europahafens und am Weserufer könnte eine spezielle Trasse für einen autonomen Mini-Bus freigehalten werden, der als Zubringer zur Hst. Europahafen für die Halbinsel dient.



Autonom verkehrender Mini-Bus im Testbetrieb
[www.internationales-verkehrswesen.de]

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

III. Kernmaßnahmen – langfristige Maßnahmen/ Daueraufgaben (Süd)

Umsetzung ab etwa
2025 bzw. nach 2030

R.12
Umbau des Doppelknotens am Doventor mit
anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen

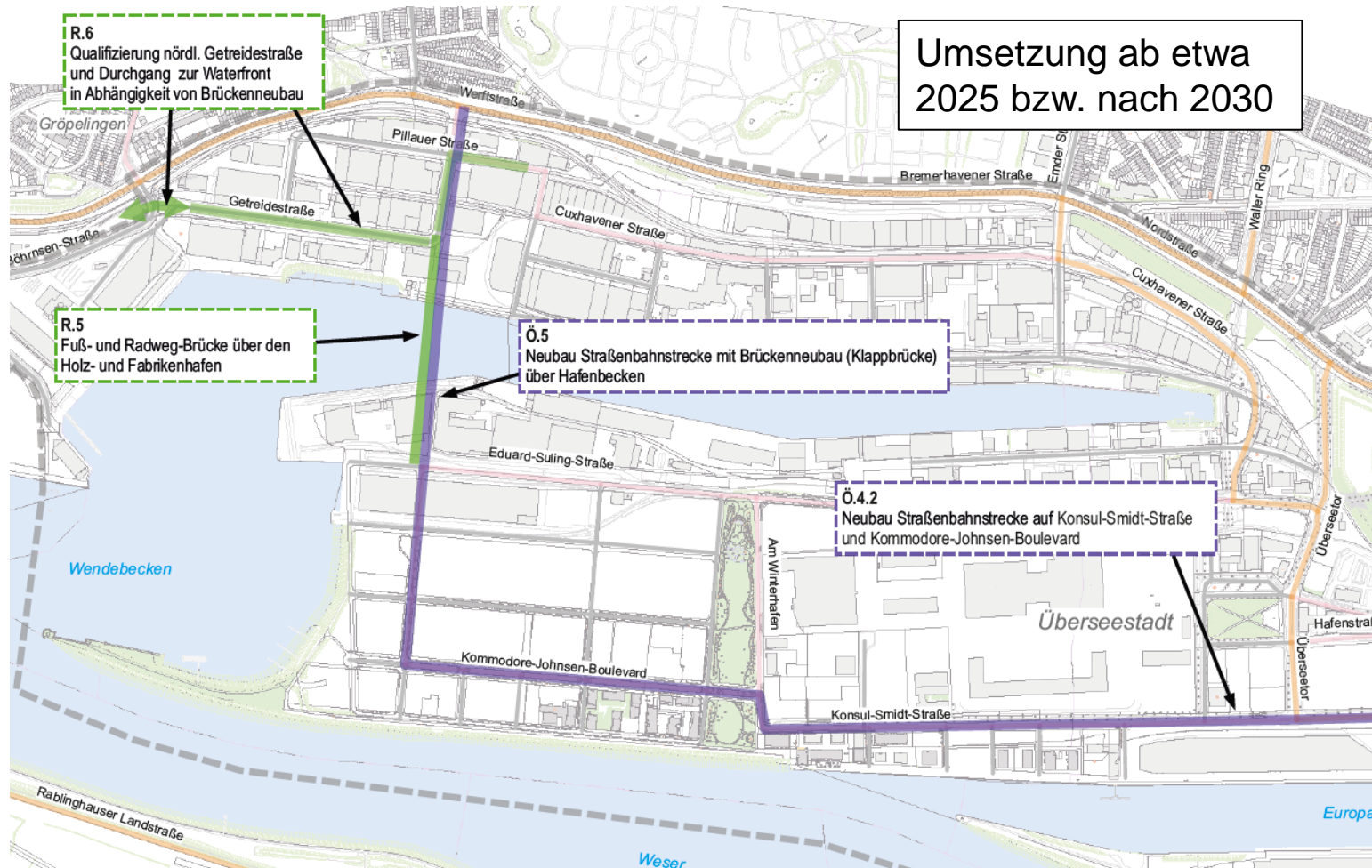
Ö.7
Neubau SPNV-Haltestelle Stephanibrücke mit
Verknüpfung zum BSAG-Netz

Daueraufgaben

- R.13 Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
- Ö.14 barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
- M.1 Ausweiten des gewerblich betriebenen Car-Sharings

Transparent dargestellte Maßnahmen sind Langfristoptionen für die Zeit nach 2030 deren Wirkungen in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurden

III. Kernmaßnahmen – langfristige Maßnahmen/ Daueraufgaben (Nord)



Transparent dargestellte Maßnahmen sind Langfristorptionen für die Zeit nach 2030 deren Wirkungen in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurden

Gliederung



I. Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik



II. Verkehrsanalyse und Prognoseergebnisse

III. Kernmaßnahmen des Konzepts

IV. Fazit



Auftraggeber:

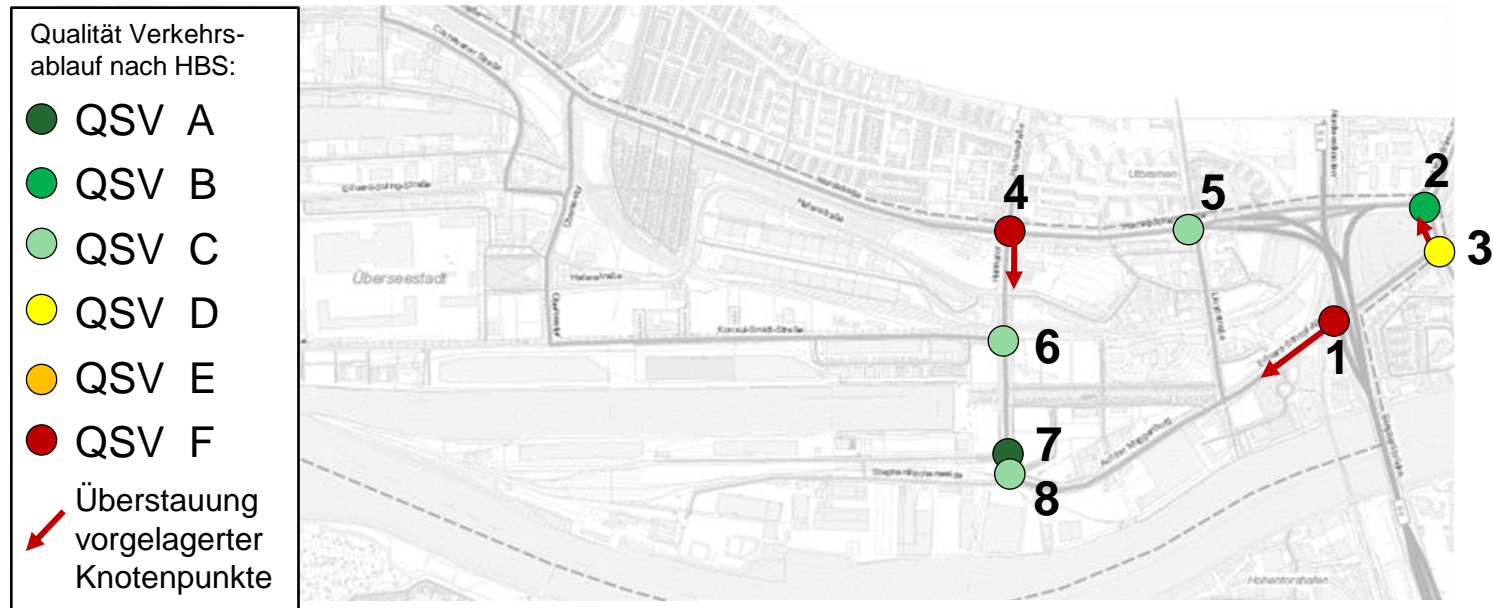
Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven

Fazit – Leistungsfähigkeiten Analyse

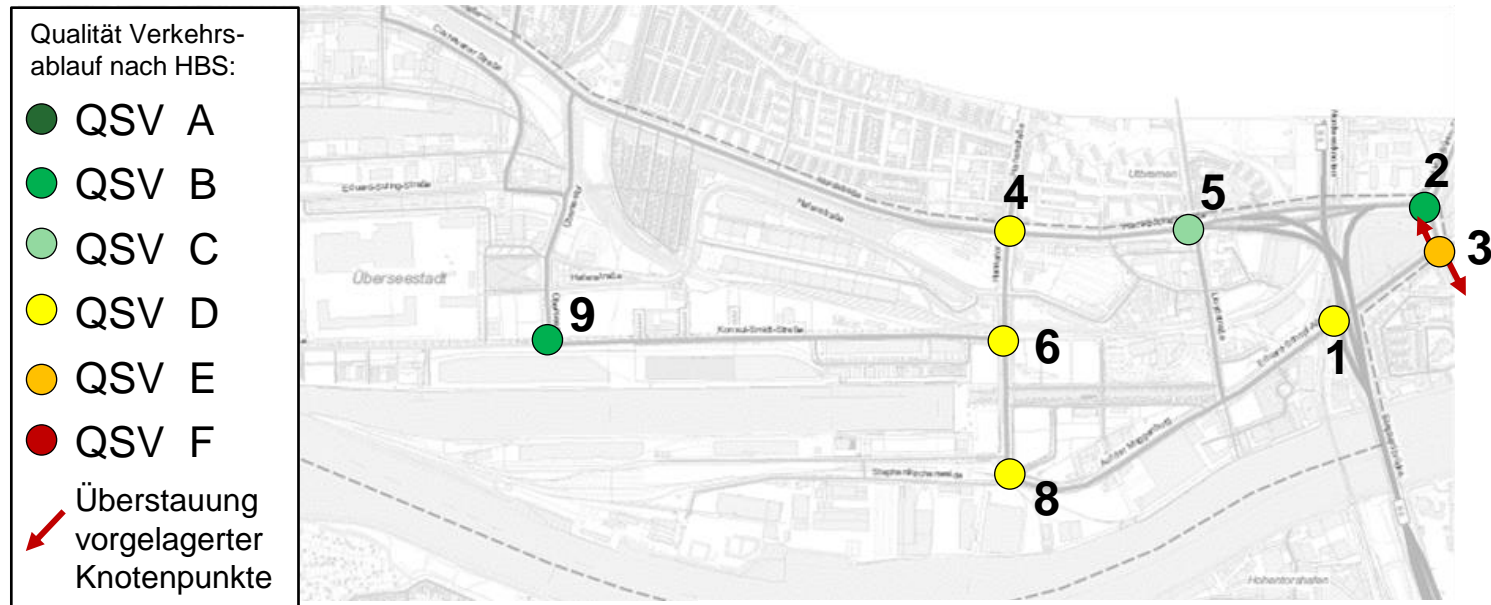
- In der Überseestadt konnten bereits heute einzelne Defizite im Verkehrsablauf und der Erreichbarkeiten im ÖPNV und Radverkehr aufgezeigt werden.
- Durch die strukturellen Entwicklungen steigt das Verkehrsaufkommen maßgeblich an, was zu einer weiteren Verschärfung der Problemlagen führt.



Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Analyse

Fazit – Leistungsfähigkeiten nach Umsetzung der 3 Maßnahmenstufen

- Maßnahmen des Vorzugsszenarios können dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet weitgehend sicherzustellen
- Problematisch verbleibt der Knotenpunkt Eduard-Schopf-Allee/ Am Wall: Dieser hat aufgrund seiner Lage nur geringe Ausbaupkapazitäten. es konnte in den Berechnungen jedoch gezeigt werden, dass in der Spitzenstunde alle anfallenden Verkehre abgewickelt werden können, wenngleich bei langen Wartezeiten



Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Vorzugsszenario

Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Fazit – Beteiligungsverfahren/ Weitere Schritte 2017/2018

- Sept. Öffentliche Vorstellung des Konzepts mit Diskussion sowie Einstellung ins Internet (ab sofort unter <http://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrskonzepte-3826> verfügbar) mit Möglichkeit der Stellungnahme für Bürger*innen
- 28. Sept. Vorstellung des Maßnahmenkatalogs im Fachausschuss Überseestadt des Beirates Walle
- 29. Sept. Vorstellung des Maßnahmenkatalogs bei verschiedenen Akteuren (Bewohner / Unternehmen / Investoren) der Überseestadt und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- Nov./ Dez. verwaltungsinterne Bearbeitung der eingegangenen Hinweise und Anregungen und deren Abwägung durch die Projektgruppe; ggf. erneute Gespräche mit den Beteiligten
- Jan./ Febr. Vorlage des ggf. infolge der Stellungnahmen überarbeiteten Abschlussberichts des Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt zur Beschlussfassung durch beide Deputationen.
Gremienbefassung zur Sicherung der erforderlichen Finanzmittel für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen

Alle zu beteiligenden Akteure erhalten die Unterlagen zur Stellungnahme vor den Terminen zugesandt und können innerhalb einer mehrwöchigen Frist ihre Stellungnahme einreichen.



Auftraggeber:



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

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Raum für weitere Diskussionen ...