

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

08.09.2017

Herr Gotzen
361-59535

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Herr Casper-Damberg
361-8580

**Vorlage Nr. 19/317
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 14.09.2017**

und

**Vorlage Nr. 19-414 -S
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 27.09.2017**

**„Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt“
Sachstand und geplantes weiteres Vorgehen**

A. Problem

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und Nutzungsbausteine, auf Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt als ein „neues Stück Stadt“.

Die heute bereits an vielen Stellen geplanten und in der Umsetzung und Diskussion befindlichen Entwicklungen und Projekte in der Überseestadt sind nur mit einer Optimierung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur denkbar.

Bereits mit Blick auf die bisher erfolgte Entwicklung zeigt sich, dass das heutige Verkehrssystem der Überseestadt nur noch eingeschränkt den Mobilitätsanforderungen der ansässigen Unternehmen sowie der Beschäftigten, Bewohner*innen und Besucher*innen gerecht werden kann. Das Verkehrsaufkommen in der Überseestadt hat in den vergangenen fünf Jahren deutlich zugenommen, so dass es auf den Hauptzu- und -abfahrtstraßen sowie den zentralen Knotenpunkten in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bereits heute regelmäßig zu erheblichen Verkehrsbelastungen kommt. Unter anderem hat sich die Verkehrsmenge im Einmündungsbereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator zwischen 2010 und 2015 verdoppelt.

Die verkehrliche Erschließung und Anbindung der Überseestadt an das überörtliche IV- und ÖPNV-Netz wird folglich zunehmend zu einem kritischen Standortfaktor für die Überseestadt als Unternehmens- und Wohnstandort, da die heute verfügbaren Kapazitäten in den Spitzenstunden sehr stark ausgelastet sind.

Nach einem Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 6. April 2016 wurde vor diesem Hintergrund die Arbeitsgemeinschaft IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Systeme, Dresden) und VCDB (VerkehrsConsult Dresden-Berlin) von der WfB und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit der Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes für die Überseestadt beauftragt. Die Phase der Analyse- und Konzepterstellung wurde entsprechend der vielfältigen Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung in der Überseestadt durch ressortübergreifende Projekt- und Lenkungsgruppen bestehend aus Vertreter*innen des Wirtschafts- und Bauressorts, der WfB, der BSAG und der BrePark begleitet.

Ziel der gemeinsamen Planung ist, auf Grundlage der bis 2030 vorauszusehenden Entwicklung der Überseestadt ein Integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erstellen und dabei Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die weitere Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch erforderliche verkehrliche Maßnahmen und Angebote unterstützt werden kann.

Entsprechend der oben skizzierten Handlungsbedarfe sollen konkret

- Maßnahmen zur Verlagerung, Verringerung und Vermeidung von Verkehren identifiziert und ganzheitliche Mobilitätslösungen für die Überseestadt entwickelt werden sowie
- Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie entsprechende Verbesserungen im bestehenden Verkehrsablauf und zeitnahe Lösungen für eine verbesserte Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen geschaffen werden können und
- vorausschauende Antworten auf die Frage geliefert werden, in welchen Bereichen neue Infrastrukturen und Angebote auf- und/oder ausgebaut werden sollen.

Hierbei wurden alle Verkehrsträger integriert betrachtet und aufbauend auf einer umfangreichen Chancen- und Mängelanalyse Maßnahmen sowohl für den Fuß- und Radverkehr, als auch den ÖPNV und den MIV entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkung, Wirtschaftlichkeit, Umsetzbarkeit und Zielerreichung bewertet. Dabei wurden auch innovative Ansätze und zukunftsweisende Konzepte betrachtet und bewertet.

Durch Vorstellung von Zwischenergebnissen im Ortsbeirat Walle, im Beirat Überseestadt sowie auf Basis durchgeführter qualitativer Erhebungen (halbstandardisierte Befragungen von Bewohner*innen und Beschäftigten, Gespräche und Interviews mit Investoren, Unternehmen und anderen Schlüsselakteuren) wurden im Rahmen des Konzeptes auch Befunde, Positionen und Anregungen einer Vielzahl von Akteuren berücksichtigt, die in der Überseestadt leben, arbeiten sowie hier investieren.

B. Lösung

Der vorläufige Endbericht des integrierten Verkehrskonzeptes liegt nunmehr im Entwurf vor und wird den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sowie Wirtschaft, Arbeit und Häfen in der beiliegenden Kurzfassung zur Kenntnis gegeben. Die umfangreiche Langfassung ist online verfügbar.

Nachfolgend werden die wichtigsten Befunde skizziert:

Die Ergebnisse der Gutachter aus der Verkehrsprognose für die Überseestadt zeigen für das Jahr 2030 auf, dass in den nächsten Jahren große Handlungserfordernisse in Bezug auf die zu erwartende Verkehrsentwicklung des Standortes bestehen. Auf Basis der heute für das Jahr 2030 prognostizierten Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Beschäftigte, Verteilung der Wegeaufkommen auf die Verkehrsarten, etc., wobei hierbei bereits die Entwicklung des südlichen Europahafens berücksichtigt wird) wird sich in der Überseestadt im Vergleich zum aktuellen Zustand in etwa eine Verdopplung des Wegeaufkommens im Personenverkehr ergeben (siehe folgende Abbildung):

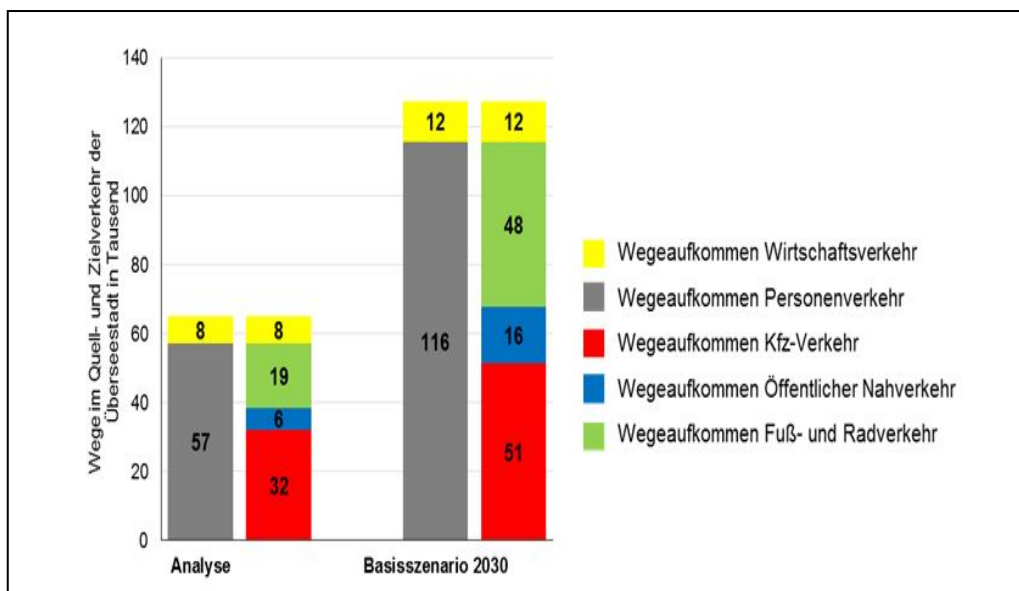


Abbildung: Prognose des Wegeaufkommens Analyse 2015 / Prognose 2030

Da zentrale Knotenpunkte in den Randbereichen der Überseestadt bereits heute in den Spitzenstunden am Rande ihrer Leistungsfähigkeit stehen, wäre die Konsequenz - ohne das Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen - eine deutliche Überlastung der bestehenden Infrastruktur, mit negativen Konsequenzen für die Erreichbarkeit der Überseestadt und der weiteren Gebietsentwicklung.

Im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung kommen die Gutachter vor diesem Hintergrund zum Ergebnis, dass rund 40% der in 2030 zusätzlich im Kfz-Verkehr entstehenden Fahrten auf andere Verkehrsträger verlagert werden müssen, um mit den im Folgenden angesprochenen Maßnahmen die künftigen Verkehrsmengen - bei einer straßenseitig weitgehend abgeschlossenen und nur in einzelnen Bereichen begrenzt erweiterbaren Straßeninfrastruktur - bezüglich der Umwelt und der Verkehrsqualität verträglich abwickeln zu können.

Aus diesen Analyse- und Prognoseergebnissen haben die Gutachter in einem nächsten Schritt geeignete und wirkungsvolle Maßnahmenvorschläge abgeleitet, fachlich bewertet und mit der Verwaltung abgestimmt. Als Bewertungsmethodik wurde dabei auf die Erfahrungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 zurückgegriffen, dessen Bewertungssystem auf die räumlichen Besonderheiten der Überseestadt angepasst wurde. Neben indikatorenbezogenen und räumlichen Wirkungen gingen dabei auch die von den Gutachtern prognostizierten Kosten für die Maßnahmen in die Bewertung mit ein.

Über alle Verkehrsbereiche bzw. Verkehrsarten wurden insgesamt 54 Einzelmaßnahmen identifiziert, im Hinblick auf Ihre Wirksamkeit und Priorität einer Bewertung unterzogen und im Rahmen eines sogenannten Stufenkonzeptes in eine zum jetzigen Zeitpunkt zweckmäßige zeitliche Reihenfolge gebracht.

Beispielhaft können die folgenden Maßnahmengruppen und Projekte genannt werden:

- Verringerung bestehender Barrieren für den Fuß- und Radverkehr durch die Neuschaffung und Stärkung von Wegeverbindungen.
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch zusätzliche Bus- und/oder Straßenbahnlinien.
- Überwindung der Halbinsellagen durch ergänzende Erschließungen der Überseestadt, z.B. durch einen zusätzlichen Anschluss im Bereich der Nordstraße sowie die Verstetigung und den Ausbau bestehender, bisher nur saisonaler Fährverkehre und den Neubau einer Brücke über den Europahafen für den Fuß- und Radverkehr.
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen für den Kfz-Verkehr sowie Ausbaumaßnahmen und neue Anbindungsmöglichkeiten an bestimmten Knotenpunkten.

- Nachfrageorientierte Maßnahmen, z.B. Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und des Car-Sharings.
- Maßnahmen im Bereich Steuerung des ruhenden Verkehrs.
- Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität, z.B. Aufstellung von Ladesäulen und Abstellboxen für Elektroräder.

Bevor den Deputationen eine endgültige Beschlussfassung zur Umsetzung des Konzeptes vorgelegt werden kann, soll das Konzept einschließlich des von den Gutachtern vorgeschlagenen und mit der o.g. Lenkungsrunde abgestimmten Maßnahmenkatalogs (Stufenkonzept) u.a. mit der Öffentlichkeit, dem Ortsbeirat und weiteren Akteuren diskutiert und bewertet werden.

Weiteres Vorgehen

Das „Integrierte Verkehrskonzept Überseeestadt“ einschließlich des Maßnahmenkatalogs (Stufenkonzept) soll vor seiner Umsetzung einen breiten Abstimmungsprozess wie folgt durchlaufen:

| | |
|-------------------|---|
| Sept. 2017 | Öffentliche Vorstellung des Konzepts mit Diskussion sowie Einstellung ins Internet mit Möglichkeit der Stellungnahme für Bürger*innen |
| Sept. / Okt. 2017 | Vorstellung des Maßnahmenkatalogs im Fachausschuss Überseeestadt des Beirates Walle |
| Sept. / Okt. 2017 | Vorstellung des Maßnahmenkatalogs bei verschiedenen Akteuren (Bewohner*innen / Unternehmen / Investoren) der Überseeestadt und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange |
| Nov./ Dez. 2017 | verwaltungsinterne Bearbeitung der eingegangenen Hinweise und Anregungen und deren Abwägung durch die Projektgruppe; ggf. erneute Gespräche mit den Beteiligten |
| Jan./ Febr. 2018 | Vorlage des ggf. infolge der Stellungnahmen überarbeiteten Abschlussberichts des Integrierten Verkehrskonzepts Überseeestadt 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.

Als vergleichsweise zeitnah umzusetzende verwaltungsintern abgestimmte Sofortmaßnahmen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes die folgenden Maßnahmen definiert:

1. Geänderte Lkw- Führung zur B 6/ B 75 , Rechtsabbiegeverbot für Lkw, statt dessen Führung der Lkw-Verkehre über die Lloydstraße in Richtung B 6/ B 75.
2. Änderung der Linienführung der Buslinie 20 zur Nachmittagsspitze, die Linie 20 wird über die Straße am Kaffeequartier in Richtung Lloydstraße geführt um den Staubereich auf der Eduard-Schopf-Allee zu umfahren.
3. Verbesserung der „Grünen Welle“ im Zuge der Straßen Hansator/ Hansestraße.
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.
5. Aufstellen von Fahrradboxen sowie Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität.
6. Anbindung des 4. Knotenpunktarmes in Höhe der Konsul-Smidt-Straße zur Anbindung des neuen Hotelstandortes und Verbesserung der Radwegführung aus dem Kaffeequartier in Richtung Konsul-Smidt- Straße.
7. Einrichtung von Mobilpunkten z. B. an der Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Eduard-Schopf-Allee.

Falls diese sieben Maßnahmen nach der Erörterung und Anhörung im Sep./ Okt. 2017 bestätigt werden, werden für die konkrete Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen in den Jahren 2018 / 2019 nach erster grober Abschätzung bis zu ca. 1,6 Mio € an Haushaltsmitteln benötigt.

Nach Beschluss des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt durch die Deputationen ist vorgesehen, diese Mittel ggf. über eine Senatsvorlage und Befassung der Deputationen sowie des Haushalts- und Finanzausschusses mit entsprechender Mittelbewilligung im Frühjahr 2018 zu sichern.

Ergänzende Prüfung im Bereich Straßenbahn:

Über das Gutachten hinaus wurde gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG die Einführung einer Straßenbahnlinie 3 S „Gröpelingen – Überseestadt – Doventor – Falkenstraße – Hauptbahnhof (- Bürgerpark)“ untersucht. Diese Linie 3 S könnte zumindest morgens und nachmittags im Berufsverkehr zusätzlich verkehren und ergänzend zur Buslinie 20 eine Verbesserung der Anbindung der Überseestadt herstellen bzw. die Buslinie 20 entlasten. Diese Maßnahme führt voraussichtlich zu einer Ergebnisverschlechterung von jährlich rund 0,4 bis 0,5 Mio. € für die BSAG. In Abhängigkeit sowohl von der Finanzierbarkeit dieser zusätzlichen Betriebskosten als auch in Verbindung mit im Zuge der Fahrzeugneubeschaffung dann ausreichend

verfügbaren zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen wird eine Umsetzung dieser Maßnahme zeitnah angestrebt.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit der Vorlage derzeit nicht verbunden.

Eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklung kommt allen Bevölkerungsgruppen zugute. Bei der Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen werden jeweils genderspezifische Aspekte sowie Belange der Barrierefreiheit geprüft und berücksichtigt.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

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.

Anlagen:

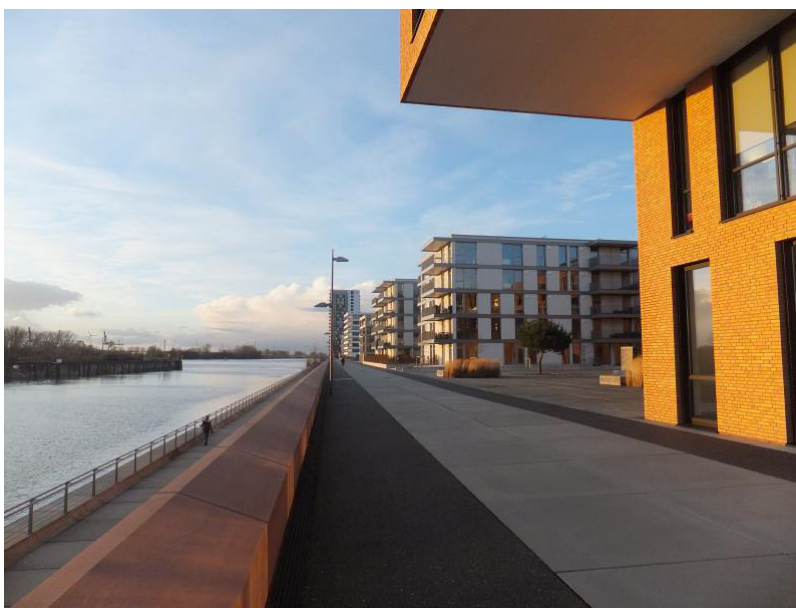
- Anlage 1 Kurzfassung des Endberichtes
- Anlage 2 Maßnahmenblätter für die gutachterlich vorgeschlagene Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen

Die Langfassung des Entwurfs des Endberichtes sowie die dazu gehörigen Anlagen sind auf der Homepage der vorliegenden Ressorts verfügbar:

link: www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrskonzepte-3826

Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt

Kurzfassung (Entwurf)



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Büro Dresden - Könnertstraße 31, 01067 Dresden
Tel.: (03 51) 4 82 31-00 - Fax: (03 51) 4 82 31-09
dresden@vcdb.de - www.vcdb.de

Impressum

Titel: Integriertes Verkehrskonzept für die Überseestadt
Kurzfassung

Auftraggeber: Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
über Sondervermögen Überseestadt
vertreten durch
WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Langenstraße 2-4, 28 195 Bremen

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

In Zusammenarbeit mit:

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Könneritzstraße 31, 01067 Dresden
Tel.: 0351-4 82 31-00, E-Mail: dresden@vcdb.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (IVAS)
Dipl.-Ing. Jan Schubert (IVAS)
Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach (VCDB)
Anne Schulze M.Sc. (VCDB)

Stand: August 2017

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

VerkehrsConsult
Dresden-Berlin

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach

1. Aufgabenstellung

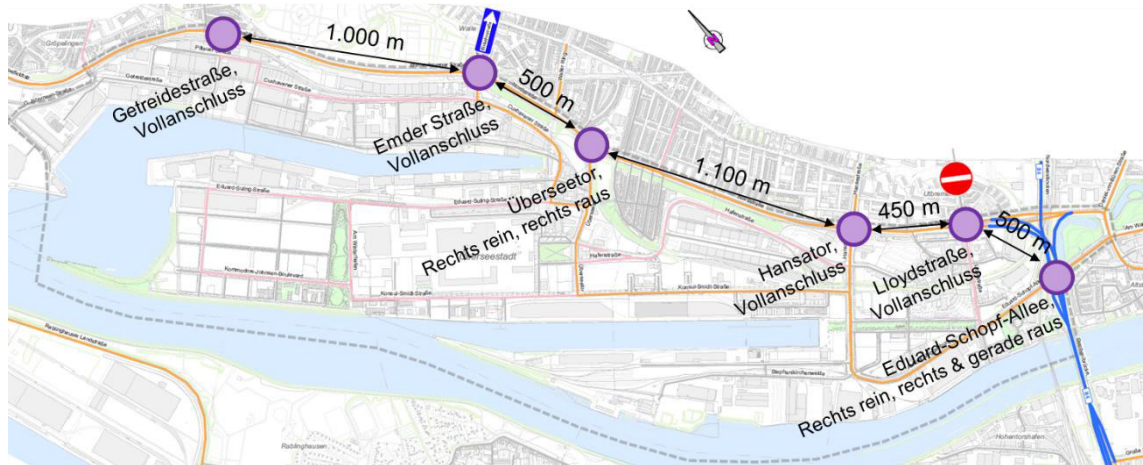
Die Überseestadt in Bremen stellt die bedeutendste innerstädtische Entwicklungsfläche der Hansestadt dar. Über 100 ha neu zu entwickelnde Flächen stehen hier in innenstadtnaher Lage zur Verfügung.

Bereits heute haben sich ausgehend von der enormen Entwicklung in den vergangenen Jahren zahlreiche verkehrliche Defizite herausgebildet. An den Anbindepunkten zu den benachbarten Stadtgebieten sind im Tagesverlauf mehrfach verkehrliche Überlastungserscheinungen im Straßennetz zu verzeichnen. Im Rahmen integrierter Analysen war zu eruieren, inwiefern dies durch unzureichende Verkehrsanlagen, ungünstige räumliche Randbedingungen (z.B. Barrieren) und eine nicht optimale Erschließung durch den ÖPNV begünstigt wird. Im Rahmen des vorliegenden Integrierten Verkehrskonzepts sind basierend auf diesen umfangreichen Analysen und einer Abschätzung zukünftiger Verkehrsmengen Ansätze für eine verbesserte Erreichbarkeit der Überseestadt zu entwickeln. Grundsätzliches Ziel ist es dabei, den Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu erhöhen bzw. wenn dies nicht möglich ist Kfz-Verkehre auf verträglichere Routen zu verlagern, um an den Anschlussknotenpunkten einen leistungsfähigen Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten sicherstellen zu können. Gleichzeitig soll dadurch ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet und erforderliche Kfz-Verkehre so verträglich wie möglich abgewickelt werden.

Im Ergebnis sind die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Umsetzbarkeit bewertet und in Szenarien zusammengestellt worden. So werden die sich überlagernden Wirkungen der in Zusammenhang stehenden Maßnahmen sichtbar und konnten hinsichtlich ihrer Zielerreichung überprüft werden. Abschließend sind die Maßnahmen in ein Handlungskonzept überführt worden, das sich für eine schrittweise Umsetzung eignet.

2. Verkehrliche Analysen

Das Straßen- und Wegenetz im Untersuchungsgebiet Überseestadt basiert auf dem Masterplan zur Entwicklung des Stadtgebietes von 2003 und ist mit Ausnahme einiger Erschließungsstraßen im Überseepark und im Kaffeequartier weitgehend fertiggestellt. Die Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz konzentrieren sich auf die ehemaligen Zugangsbereiche des Hafengebietes und weisen insbesondere im mittleren Bereich der Überseestadt eine vergleichsweise grobe Netzmaschengröße auf.



Grafik 1: Anschlüsse der Überseestadt zum anschließenden Straßennetz im Kfz-Verkehr

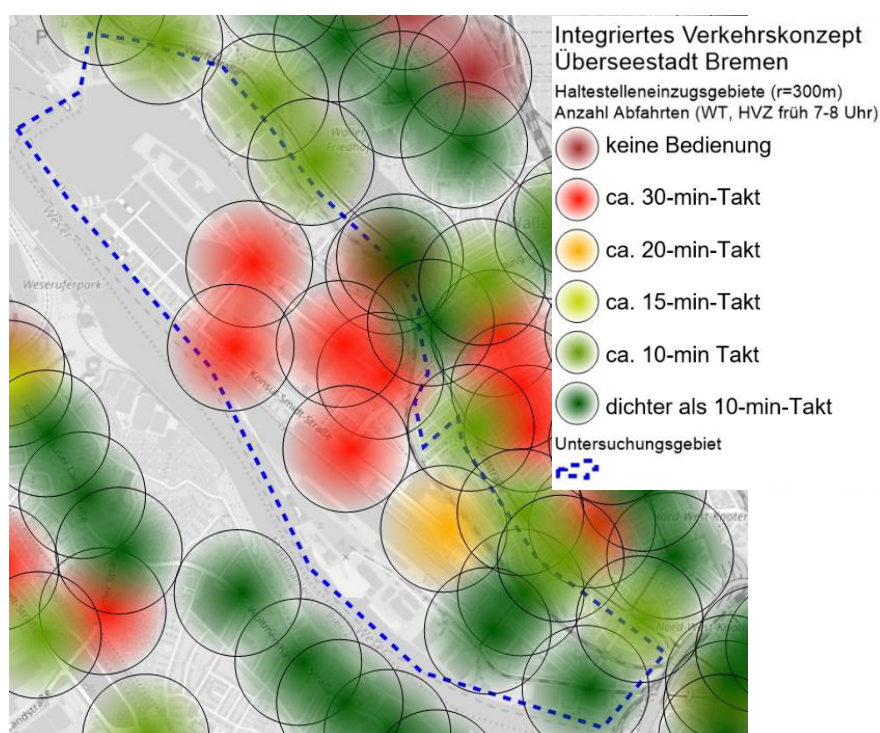
Darüber hinaus stellen Gleisanlagen und Hafenbecken wesentliche Barrieren dar, die zu erheblichen Umwegen zwischen benachbarten Quartieren führen, welche insbesondere im Rad- und Fußverkehrsnetz als sehr kritisch wahrgenommen werden. Die ÖPNV-Anbindung des Untersuchungsgebietes ist der Nachfrage angepasst, kann jedoch aufgrund der teils unattraktiven Takt- und Verkehrszeiten nicht als optimal bezeichnet werden. Die wesentlichen Erkenntnisse der Verkehrsanalysen in der Überseestadt können wie folgt zusammengefasst werden:

- Einzelne Knotenpunkte am Rand der Überseestadt weisen eine **nicht ausreichende Leistungsfähigkeit** für den Kfz-Verkehr auf, sodass die Qualität des Verkehrsablaufs an diesen Knotenpunkten mit der schlechtesten Stufe F bewertet werden muss. Die durch den ungenügenden Fahrzeugabfluss entstehenden Rückstauereignisse schränken teilweise die Leistungsfähigkeit vorgelagerter Knotenpunkte ein. Insbesondere betroffen sind die Kreuzungen entlang der Achse Hansator – Auf der Muggenburg – Eduard-Schopf-Allee.
- Im Bereich der Konsul-Smidt-Straße kommt es zu **Nutzungskonflikten** zwischen einer überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsmenge und den Belangen der Anwohner der Straße. Die undifferenzierte Zuordnung des Straßennetzes der Überseestadt zum Lkw-Führungsnetz hat hierbei einen wesentlichen Einfluss.
- Die Analyse der **Parkraumauslastung** in den am stärksten verdichteten Bereichen des Untersuchungsgebietes ergab zeitlich begrenzte Überlastungen vor allem in den Bereichen Am Kaffee-Quartier und zwischen Großmarkt und Schuppen 3. Insgesamt konnte jedoch kein flächendeckendes Parkplatzdefizit erkannt werden, da im Umfeld meist stark ausgelasteter und kostenfrei nutzbarer Stellplätze stets noch freie kostenpflichtige Stellplätze vorzufinden waren.



Grafik 2: Tagesverlauf der Stellplatzbelegung in 15 Teilbereichen der Überseestadt (6, 9, 12, 15, 18 und 21 Uhr)

- Im Netz des Rad- und Fußverkehrs bilden die Wasserflächen, Gleistrassen und Hauptverkehrsstraßen innerhalb und am Rand des Untersuchungsgebietes maßgebliche **Barrieren**, für die es teils keine Durchwegungen gibt (z.B. Europahafen, Querung Nordstraße auf Höhe Überseetor).
- Die räumliche **Erschließung der Überseestadt mit dem ÖPNV** ist weitgehend als gut zu bezeichnen. Durch die Verlängerung der Linie 20 im Bereich Hafenkante konnten Quartiere erschlossen werden, die zuletzt stark gewachsen sind. Zudem bietet die Buslinie Direktverbindungen zum SPNV (Hbf. und Bhf. Walle). Die zeitliche Erschließung ist zwar weitgehend nachfragegerecht, für ein attraktives ÖPNV-Angebot jedoch zu wenig dicht getaktet. Zuletzt wurde der Takt in den Hauptverkehrszeiten früh und Nachmittag zwischen der Hafenkante und dem Hauptbahnhof auf 15 Minuten verdichtet. Nachts wird die Überseestadt nicht vom ÖPNV erschlossen.

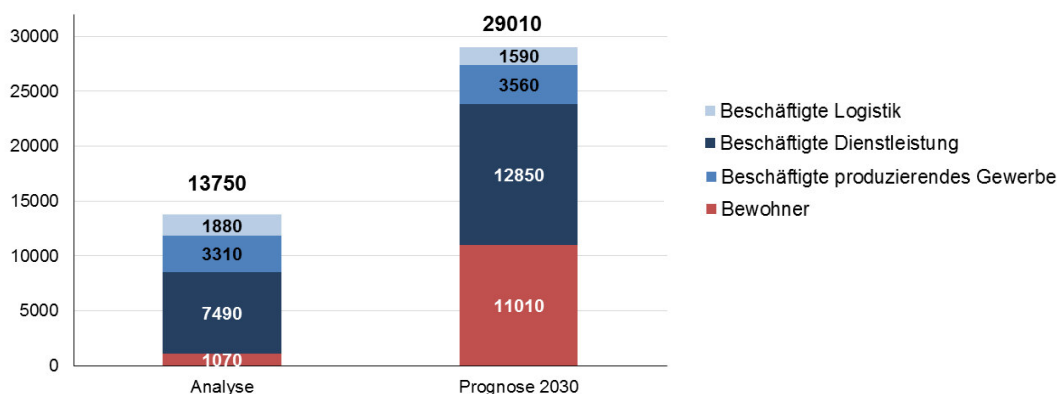


Grafik 3: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (HVZ früh, 7-8 Uhr), vor Anpassung Linie 20

- Die Busverbindung zum Hauptbahnhof leidet im Nachmittagsverkehr aufgrund der kritischen Leistungsfähigkeiten an den Anschlussknotenpunkten an hohen **Verspätungen** von regelmäßig etwa 10 Minuten. Die Signalisierung des Knotenpunkts Hansator/ Stephanikirchenweide nach EBO trägt zur Verspätungssituation bei.
- Die **Fähre** von der Hafenkante zum Lankenauer Höft bzw. zur Waterfront verkehrt nur am Wochenende und ist tariflich nicht mit dem Stadtverkehr verknüpft.
- Innerhalb der Überseestadt existieren derzeit keine Stationen gewerblich betriebener **Car-Sharing-Systeme**. In einzelnen Wohnhäusern der Hafenkante wurden Stellplätze nach Stellplatzordnung durch Mobilitätsmanagement in Form von Car-Sharing-Fahrzeugen abgelöst. Diese Fahrzeuge sind auch für die Bewohner der umliegenden Wohnhäuser zugänglich.
- Betriebliche Maßnahmen zum **Mobilitätsmanagement** werden nur vereinzelt umgesetzt, wengleich die meisten Unternehmen die verkehrliche Situation in der Überseestadt als kritisch einschätzen. In einer Unternehmensbefragung gab etwa ein Drittel der Firmen in der Überseestadt an, keine Fahrradabstellplätze für Mitarbeiter zur Verfügung zu stellen. Ein Jobticket existiert bei weniger als 10 % der Firmen.
- Eine **Befragung der Angestellten** aus der Überseestadt ergab, dass etwa 55 % einen Dienstweg von über 10 km haben. Dies ist laut SrV Bremen überdurchschnittlich und trägt dazu bei, dass die Kfz-Nutzung der Beschäftigten ebenfalls überdurchschnittlich hoch ist (56 %). Die meisten können dabei ihren Pkw auf einem Unternehmensstellplatz abstellen.
- In den Befragungen wurden häufig **Stauereignisse** auf den Zubringerstraßen zur Überseestadt bemängelt: Zubringer Überseestadt zur BAB A 27 und B 75 von/ nach Delmenhorst.

3. Gebietsentwicklung bis 2030 und verkehrliche Herausforderungen

In der Gebietsentwicklung der Überseestadt bis 2030 wird von einer deutlichen Zunahme der Beschäftigten- und Bevölkerungszahl ausgegangen. Während die Zahl der Beschäftigten über alle Branchen hinweg um etwa 50 % zulegt, verzehnfacht sich die Bewohnerzahl.

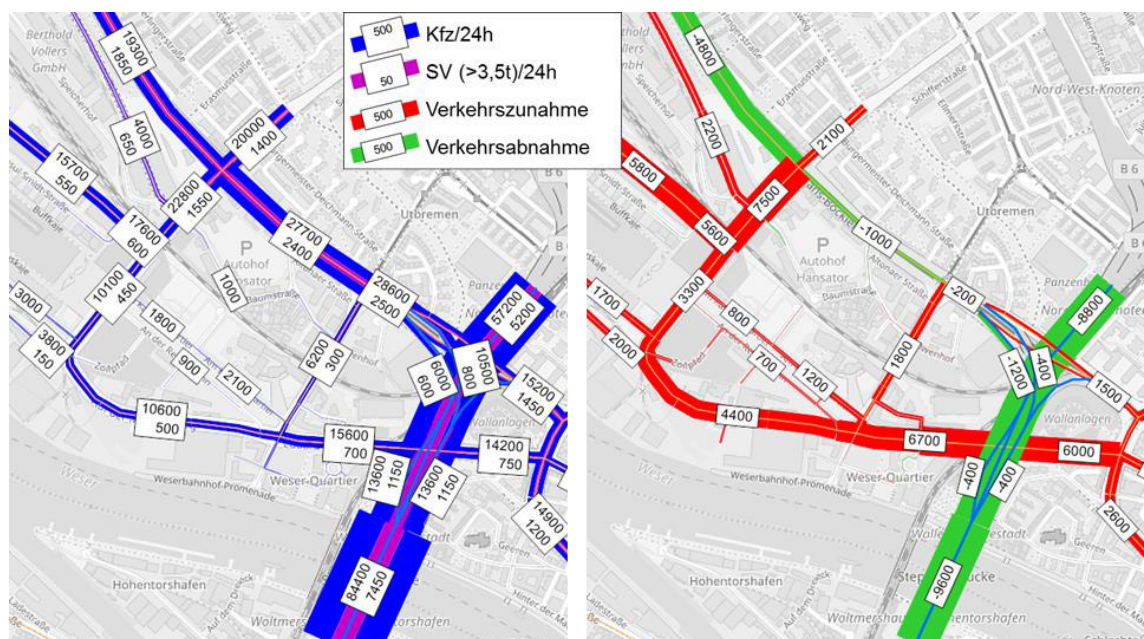


Grafik 4: Beschäftigte und Bewohner der Überseestadt in Analyse und Prognose

Auf Basis dieser Strukturdatenprognose wurde das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr ermittelt und auf die einzelnen Verkehrsträger aufgeteilt. In der Basisprognose wurden dabei außer den

Sowieso-Maßnahmen (Lückenschluss A 281 mit Wesertunnel und Taktverdichtung und Verlängerung der Linie 20 im Bereich Hafenkante) keine weiteren Maßnahmen berücksichtigt. Durch die Änderung der Strukturdaten kommt es bezüglich der werktäglich anfallenden Wege nahezu zu einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens von 57.000 Wegen auf 116.000 Wegen im Personenverkehr. Zusätzliche Wege entstehen hierbei insbesondere in den Entwicklungsgebieten der Überseestadt beidseits des Europahafens und an der Hafenkante sowie in der Hafenvorstadt. Durch die stärkere Nutzungsdurchmischung im Untersuchungsgebiet, weiteren Maßnahmen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens in Bremen im Zuge des VEP und äußeren Trends der Verkehrsmittelwahl ergibt sich jedoch eine Änderung des Modal Split, wodurch das Aufkommen im Kfz-Verkehr lediglich um etwa 60 % zunimmt (Grafik 8)

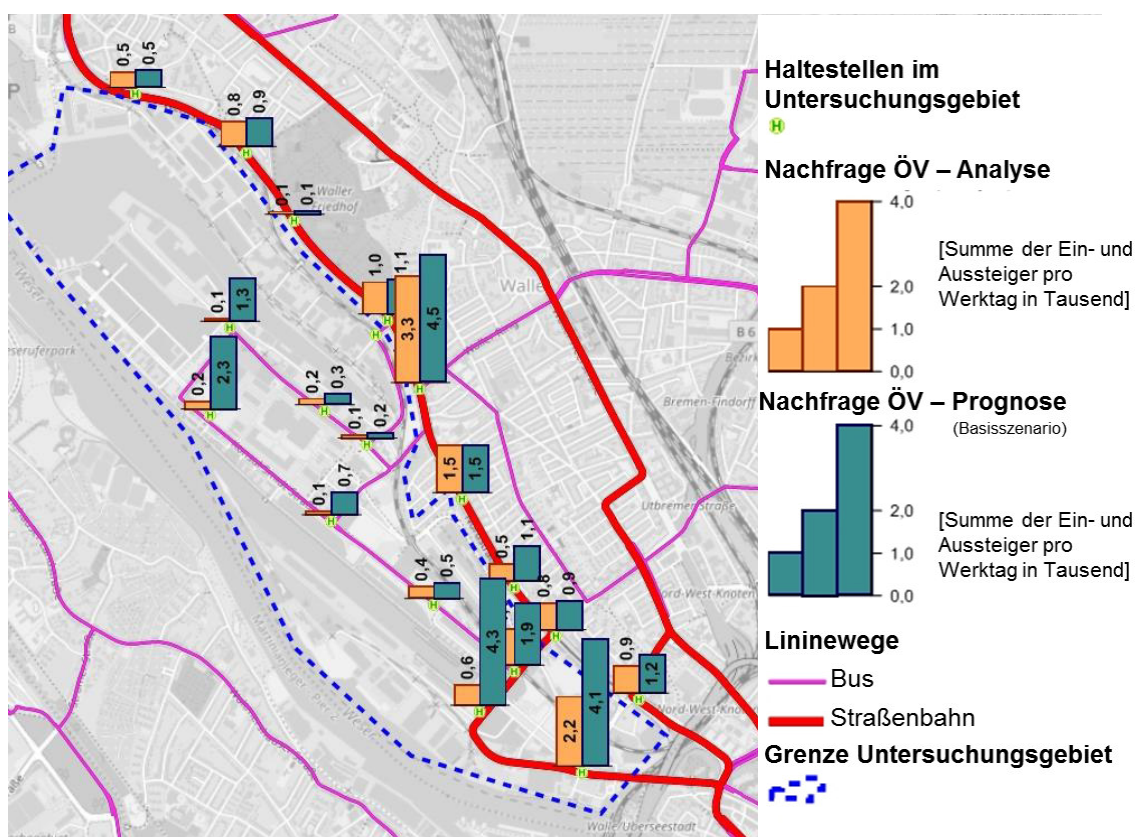
Hierdurch ergeben sich jedoch trotzdem maßgebliche Steigerungen der Verkehrsmengen auf den Straßen der Überseestadt und im angrenzenden Straßennetz. Rückgänge sind ausschließlich auf die Eröffnung des Wesertunnels im Zuge der A 281 zurückzuführen. Die Änderungen der Verkehrsmengen im Basisszenario gegenüber der Analyse 2015 werden in folgender Grafik veranschaulicht.



Grafik 5: Verkehrsbelastungen im Süden der Überseestadt im Basisszenario (links) und Differenz zur Analyse (rechts)

Durch die erheblichen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Hafenkante entstehen hier Verkehre, welche die Überseestadt auf ihrem Weg in Richtung Zentrum, Walle und zur Stephanibrücke komplett durchqueren müssen. Die Verkehrsbelastung im südlichen Bereich der Konsul-Smidt-Straße wächst um fast 50 % gegenüber der Analyse an. Ähnliche Verkehrszuwächse sind auf den Straßen Hansator, Eduard-Schopf-Allee und Lloydstraße zu erwarten.

Auch im ÖPNV ist mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen. Diese lassen sich am anschaulichsten durch Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen aufzeigen.



Grafik 6: Ein- und Aussteiger im ÖPNV in Analyse und Prognose Basisszenario der Überseestadt

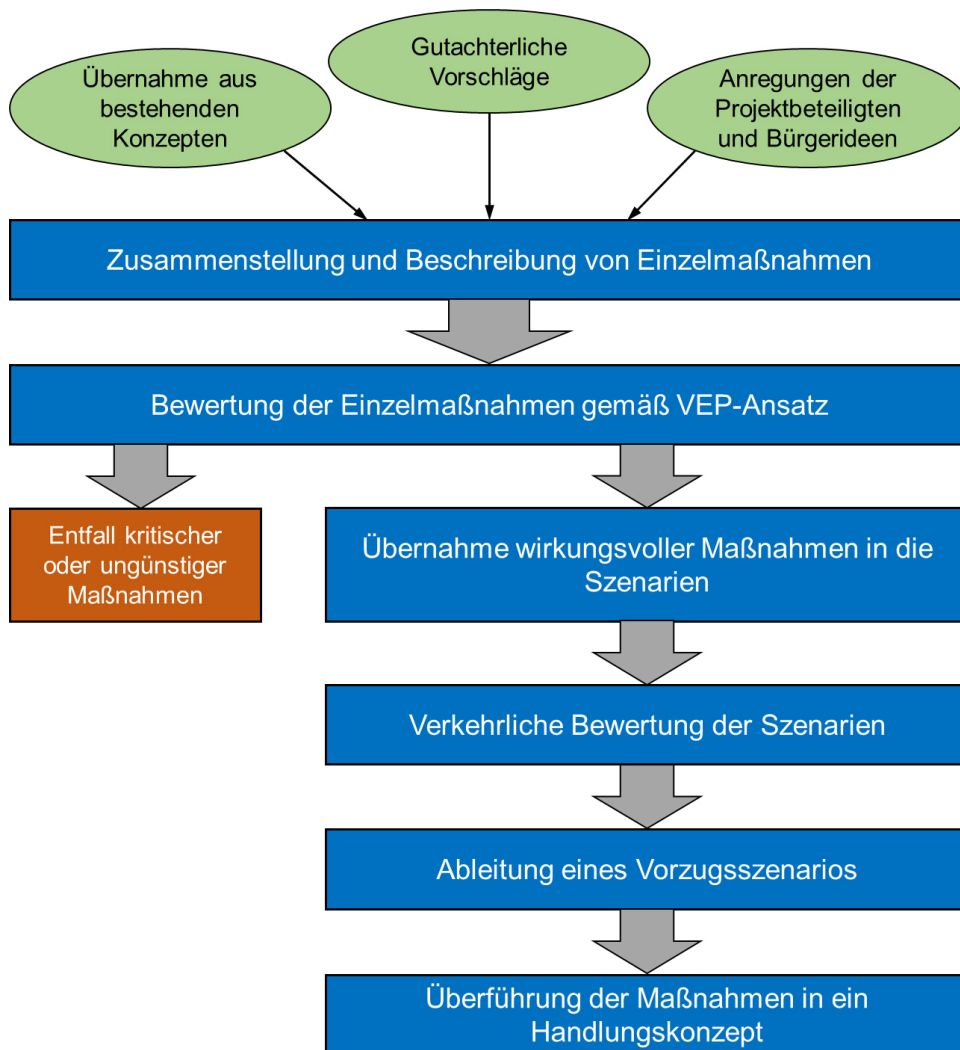
Es wird deutlich, dass insbesondere in den Bereichen der Haltestellen Eduard-Schopf-Allee, Europahafen, Konsul-Smidt-Straße, Schuppen 3, Silbermannstraße¹ und Am Winterhafen erhebliche Fahrgastzuwächse zu erwarten sind. Teilweise verzehnfachen sich die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen bzw. ist mit einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 3.700 Ein- und Aussteiger am Tag zu rechnen. Auch bei Beibehaltung des derzeit bestehenden Fahrplans sind ausreichend Kapazitäten zur Bedienung der Nachfrage vorhanden, es ist jedoch aufgrund der erhöhten Auslastung mit einem Absinken des Qualitätsniveaus der Beförderung zu rechnen.

4. Maßnahmenbewertung und Szenarienbetrachtung

Die Auswahl der Maßnahmen, die zur Umsetzung empfohlen werden, erfolgt über eine Einzelbewertung der Maßnahmen und über eine verkehrliche Gesamtbewertung von Szenarien, die aus Einzelmaßnahmen zusammengestellt wurden. Die folgende Grafik veranschaulicht den Prozess

¹ Zur besseren Vergleichbarkeit in der Darstellung, sind in oben stehender Grafik die Ein- und Aussteiger der im Basisszenario neu hinzukommenden Haltestellen an der Hafenkante der Haltestelle Silbermannstraße zugeordnet.

vom Zusammenstellen der Einzelmaßnahmen, über Szenarienbetrachtungen bis zum Handlungskonzept.



Grafik 7: Methodik der Maßnahmenfindung für das Handlungskonzept

Die Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgte hierbei mittels dem bereits im Verkehrsentwicklungsplan Bremens etablierten Verfahren. Aus einer Einschätzung der Wirksamkeit und einer Klassifizierung der Kosten ergibt sich hierbei eine Effizienz der Maßnahme bzw. ihr Grad der Zielerreichung. Ergänzt um Aspekte wie Zielkonflikte, Umsetzungshemmnisse und Abhängigkeiten ergab sich für jede Einzelmaßnahme eine Einschätzung, ob und wenn ja mit welcher Priorität sie ins Handlungskonzept übernommen werden sollte.

Ergänzend dazu wurden die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen summarisch in Szenarien bewertet, um zu überprüfen, inwiefern mit Maßnahmenpaketen die Ziele des Verkehrskonzepts erreicht werden können. Die Zusammenstellung der Szenarien erfolgte dabei nach den folgenden Anforderungen:

- **Optimierungsszenario:** Berücksichtigung kleinerer, vergleichsweise kostengünstiger Maßnahmen, die das Verkehrssystem zeit- und bestandsnah optimieren (Ausnahme bildet hierbei der Neuanschluss der Überseestadt an die Nordstraße im Bereich Hafenstraße – siehe Exkurs unten)
- **Übergangsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem, die eine mittelfristige Umsetzung als realistisch erscheinen lassen
- **Innovationsszenario:** Berücksichtigung der Maßnahmen des Optimierungsszenarios ergänzt um weitere tiefgreifende Eingriffe in das Verkehrssystem – auch solche, die mit erheblichen Umsetzungshemmnissen verbunden sind (Umsetzung teilweise nach 2030)

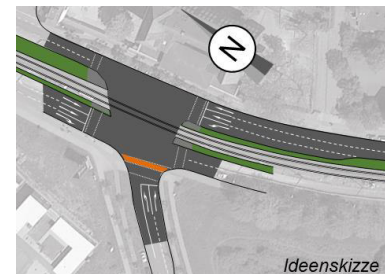
Exkurs – Variantenvergleich für einen zusätzlichen Anschluss der Überseestadt an die Nordstraße (Kurzfassung von Anlage 10 des Abschlussberichts)

In den Analysen zum Verkehrskonzept wurde festgestellt, dass sich Anbindungen der Überseestadt an die Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße vor allem im südlichen Bereich der Überseestadt befinden. Insbesondere für Fahrzeuge, welche in die nördliche Überseestadt einfahren wollen entsteht dadurch der Zwang lange Strecken innerhalb der Überseestadt zu fahren. Mit der Emders Straße besteht zwar ein Voll-Anschluss im Norden, der Umweg zwischen Innenstadt und beispielsweise Hafenkante über diese Anbindung beträgt jedoch über 1 km, was die Routenalternative sehr unattraktiv macht. Zudem ist die Befahrbarkeit der Anbindung über die Emders für Schwerverkehrsfahrzeuge aufgrund der zahlreichen Abbiegevorgänge kompliziert. Es wurden daher Optionen geprüft, die nördliche Überseestadt besser anzubinden und gleichzeitig Durchgangsverkehre aus der südlichen Überseestadt abzuziehen.

Es wurde untersucht, ob ein Voll-Anschluss im Bereich der Hafenstraße oder des Überseetors bzw. eine Umsetzung beider Ansätze effizienter ist. Zudem wurde auch beleuchtet, welche Konsequenzen zu erwarten sind, wenn keine der Maßnahmen umgesetzt werden würde.



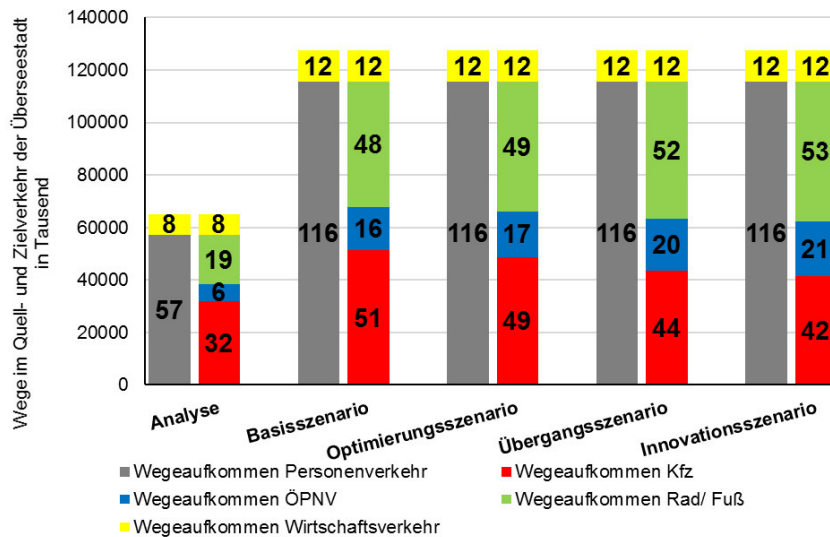
Ideenskizze eines Anschlusses an der Hafenstraße (links) bzw. am Überseetor (rechts) zur Nordstraße



Im Abgleich aller entscheidungsrelevanten Kriterien lässt sich folgendes feststellen:

- Ein Verzicht auf eine zusätzliche Anbindung der Überseestadt würde – unabhängig von möglichen Verkehrsentlastungen – zu Verkehrsmengen in der südlichen Überseestadt führen, die nicht leistungsfähig abzuwickeln sind.
- Der Neubau eines Anschlusses an der Hafenstraße ist dem Ausbau des Knotenpunkts am Überseetor vorzuziehen, da die verkehrlichen Wirkungen wesentlich effizienter in den hoch belasteten Bereich der südlichen Überseestadt eintreten. Außerdem ist im Bereich des Überseetors ein Ausbau des Grundschulstandortes geplant, bei dem eine Verkehrszunahme kritisch zu bewerten wäre. Durch den Voll-Anschluss des Überseetors könnten sich außerdem Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring ergeben, der den hier verfolgten Zielen einer Verkehrsberuhigung im Wege stehen würden. Mit lärmrelevanten Verkehrszunahmen ist bei beiden Ausbauvarianten zu rechnen, diese können jedoch z.B. durch den Bau einer Lärmschutzwand zum Heimatstraßenviertel ausgeglichen werden.
- Der Anschluss der Hafenstraße wird hinsichtlich der Kosten (ca. 1,5 Mio € günstiger bewertet als ein Ausbau des Knotenpunkts Überseetor/ Nordstraße (ca. 2,0 Mio €, aufgrund erforderlicher Gleisachsenverschiebungen).

Die Zugehörigkeit der einzelnen Maßnahmen zu den Szenarien kann der Langfassung des Berichts zum Verkehrskonzept entnommen werden. Für jedes der Maßnahmen-Szenarien sind Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsmittelwahl und der Leistungsfähigkeiten durchgeführt worden. Die folgende Grafik stellt die Ergebnisse der Verkehrsaufkommensberechnung der Szenarien im Vergleich zur Analyse und zum Basisszenario dar.



Grafik 8: Wegeaufkommen im Quell- und Zielverkehr der Überseestadt in Analyse und Prognoseszenarien

Während die Maßnahmen des Optimierungsszenarios zwar bereits zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens führen, tragen erst die umfangreicheren Maßnahmen des Übergangsszenarios zu einer signifikanten Änderung des Mobilitätsverhaltens bei. Die Maßnahmen des Innovationsszenarios führen zu einem noch stärkeren Zuwachs der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, weisen jedoch auch erheblich höhere Kosten gegenüber den anderen Szenarien auf. Neben dem Verkehrsaufkommen wurden auch die Verkehrsbelastungen der Strecken in der Überseestadt und die Leistungsfähigkeiten an den Hauptknotenpunkten für die untersuchten Szenarien bewertet. Die Einschätzungen bei diesen beiden Kriterien lauteten ähnlich dem oben Zusammengefassten:

- Im Optimierungsszenario lassen sich nur geringe Verbesserungen der festgestellten Defizite erreichen. Die Leistungsfähigkeiten an den Hauptknotenpunkten bleiben unzureichend.
- Im Übergangsszenario können teils erhebliche Verkehrsentlastungen gegenüber dem Basisszenario festgestellt werden. An nahezu allen Knotenpunkten kann eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden. Der kritischste Knotenpunkt bleibt weiterhin die Kreuzung Doventor/ Am Wall/ Eduard-Schopf-Allee: hier können den Berechnungen zufolge zwar alle in der Spitzenstunde ankommenden Fahrzeuge bedient werden, es ist jedoch mit erheblichen Wartezeiten und einem vergleichsweise instabilen Verkehrszustand zu rechnen (Qualitätsstufe Verkehrsablauf E).
- Im Innovationsszenario ergeben sich sowohl bezüglich der Verkehrsbelastungen als auch bei den Leistungsfähigkeiten nur noch geringe Verbesserungen gegenüber dem Übergangsszenario.

5. Handlungskonzept

5.1 Verbesserung der äußeren Rahmenbedingungen

Das Erreichen der mit dem Verkehrskonzept Überseestadt verbundenen Ziele hängt maßgeblich von der Umsetzung flankierender Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ab. Hierbei ist der Lückenschluss Weserquerung auf der A281 von besonderer Bedeutung. Die verkehrlichen Bewertungen der Szenarien und die Leistungsfähigkeitsberechnungen gingen von einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen im Zuge der Nordstraße/ Hans-Böckler-Straße/ Stephanibrücke aus, der so nur durch diesen Lückenschluss zu erreichen ist. Es kann derzeit nicht eingeschätzt werden, welche Folgen eine vollständige Bebauung der Überseestadt bei gleichzeitiger Nicht-Umsetzung der Weserquerung für den Verkehrsablauf im Umfeld der Überseestadt hätte. Es ist jedoch von deutlich schlechteren bis überlasteten Verkehrszuständen auszugehen.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 leisten darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und sind demnach eine wichtige Voraussetzung für die Erreichung der Mobilitätsziele in der Überseestadt. Aus Sicht der Gutachter weisen insbesondere die folgenden Maßnahmen eine hohe Bedeutung für die Überseestadt auf:

- Ausweisung von Premiumradrouten
- Taktverdichtung der Regio-S-Bahn-Linien
- Optimierung des Busnetzes
- Verbesserung und Ausbau der P&R- und B&R-Anlagen
- Ausbau des Car-Sharing-Angebots
- Mobilitätsmanagement

5.2 Stufenkonzept

Die Szenarienuntersuchung hat gezeigt, dass die Maßnahmenansätze des Übergangsszenarios grundsätzlich geeignet sind, einen leistungsfähigen Verkehrsablauf auch im Fall einer Vollentwicklung der Überseestadt sicherzustellen. Diese Maßnahmen werden daher zur Umsetzung empfohlen. Es scheint aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen jedoch sinnvoll, diese in ein stufenweise umsetzbares Konzept zu überführen. Die folgenden Bearbeitungsstufen werden hierfür empfohlen:

- **Stufe I – Kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen:** Für einige kurzfristig umsetzbare Maßnahmen existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Diese Ansätze sollten schnellstmöglich umgesetzt oder angestoßen werden. Die Maßnahmen der Stufe I sind in **Abbildung 1** zusammengefasst. Es handelt sich hierbei vor allem um verkehrsorganisatorische Maßnahmen, kleine bauliche Maßnahmen und Prüfaufträge für betriebliche Anpassungen. Wichtig scheint hier vor allem der Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements, das eine wesentliche Grundlage dafür schafft, einen nachhaltigen Wandel der Verkehrsmittelwahl in der Überseestadt zu unterstützen bzw. zu forcieren. Zudem sind in Stufe I die folgenden Maßnahmen von besonderer Bedeutung:

- Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw von Eduard-Schopf-Allee auf Stephanibrücke
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- Alltagsbetrieb der Fähre Hafenkante – Waterfront
- Optimierung der Grünen Welle Hansator
- Planungsvorbereitung für Anschluss der Hafestraße an die Nordstraße

Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe I wird bis etwa 2022 angestrebt.

- **Stufe II – Mittelfristige Maßnahmen:** Einige Neu- und Ausbaumaßnahmen sind erst mit Vorliegen bestimmter Voraussetzungen umsetzbar, die sich mittelfristig einstellen werden. Hierzu zählt z.B. der potentielle Entfall des Gütergleises an der Straße Auf der Muggenburg, der Voraussetzung für eine gemeinsame Führung einer Buslinie Überseestadt – Hauptbahnhof und der Straßenbahn ist. Auch die städtebauliche Entwicklung des Bereichs zwischen Europahafen und Weser ist eine der Voraussetzungen, die für eine sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen von Stufe II erforderlich sind. Von den Maßnahmen dieser Stufe scheinen insbesondere die folgenden Ansätze für ein Erreichen der Ziele des Verkehrskonzepts maßgeblich:
 - Etablieren eines straßenbahnähnlichen Busangebotes mit separaten Busspuren und Mitbenutzung des Gleiskörpers auf der Straße Auf der Muggenburg/ Eduard-Schopf-Allee
 - Verlängerung des Weseruferradweges und Bau der Rad- und Fußbrücke Europahafen
 - Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt – Hauptbahnhof

Die Maßnahmen der Stufe II sind in **Abbildung 2** zusammengefasst. Eine Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe II wird bis etwa 2026 angestrebt.

- **Stufe III – Langfristige Maßnahmen/ Daueraufgaben:** In Stufe III sind langfristige Maßnahmen und Daueraufgaben zusammengefasst. Langfristige Maßnahmen zeichnen sich entweder dadurch aus, dass sie nicht maßgeblich durch die Entwicklung der Überseestadt beeinflusst werden (Umbau Kreuzung Doventor) oder dass verkehrliche Wirkungen aufgrund ihres Innovationscharakters heute nur schwer abschätzbar sind (z.B. Weserlängsverkehr mit Fähren/ Booten). Daueraufgaben sind im Gegensatz dazu konsequent über die gesamte Betrachtungszeit und ggf. darüber hinaus umzusetzen. Hierzu zählt beispielsweise der Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Die Maßnahmen der Stufe III sind in **Abbildung 3** zusammengefasst. Eine Umsetzung der langfristigen Maßnahmen wird bis etwa 2030 angestrebt.
- **Stufe IV – Maßnahmen mit einer möglichen Umsetzung nach 2030:** Die Umsetzung der Maßnahmen der Stufe IV hängen maßgeblich von heute noch nicht absehbaren städtebaulichen Entwicklungen ab. Ein möglicher Strukturwandel im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens ist nach derzeitigem Kenntnisstand weit weniger wahrscheinlich als am Weserufer der Stephanikirchenweide. Gleichwohl ist er nicht ausgeschlossen, weshalb die damit zusammenhängenden sinnvollen Maßnahmen (insbesondere eine Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen) später durchaus relevant werden könnten. Der äußerst wirkungsvolle Bau eines S-Bahn-Haltepunkts an der Stephanibrücke kann erst im Zusammenhang mit dem Umbau der Eisenbahnbrücke über die Weser erfolgen. Ein Umsetzungszeitpunkt hierfür ist jedoch momentan nicht absehbar. Die Maßnahmen der Stufe IV sind in **Abbildung 3** zusammengefasst.

5.3 Innovative Ansätze des Verkehrskonzepts (Smart City)

Zur Stärkung der Überseestadt als Innovationsstandort und zur Verdeutlichung der Rolle des Stadtgebietes als Vorreiter zu einer Smart City Bremen wurden im Verkehrskonzept zudem die folgenden Maßnahmen aus dem Portfolio des Smart City Ansatzes integriert:

- Mobilitätspunkte und Mobilitätshäuser (Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote an einem Ort bzw. in einem Parkhaus, wie z.B. Car-Sharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für Elektro-Pkw und –Fahrräder, kurzer Übergang zum ÖPNV, ergänzende Services wie z.B. Paketstation, Fahrradwerkstatt)
- Weserlängsverkehre mit (Schnell-) Fähren oder Booten (auch autonom und/ oder elektrisch betrieben denkbar)
- Innovative Fähr- und Seilbahnsysteme
- Elektromobilität (v.a. Ladeinfrastruktur)

Die Integration autonomer Mobilität steht in der Verkehrsplanung noch am Anfang. Hier ist aus Sicht der Gutachter zunächst noch viel Forschungsarbeit zu leisten, bevor die verkehrsplanerischen Effekte besser quantifiziert werden können. Nichtsdestotrotz sehen die Gutachter durchaus Potentiale einer Autonomisierung, insbesondere im ÖPNV, durch welche kleinere Einheiten die Mobilitätswünsche der Fahrgäste individueller und möglicherweise kosteneffizienter abwickeln können. Hier bietet es sich z.B. an, beim städtebaulichen Konzept für das Südufer des Europahafens auf eine Kompatibilität mit autonom verkehrenden öffentlichen Fahrzeugen zu achten (z.B. Freihaltung einer Bustrasse abseits des öffentlichen Straßenraums auf dem autonome Mini-Busse ohne Beeinflussung des übrigen Verkehrs verkehren können). Diese könnten den Halbinselbereich in Form eines Zubringers an die Straßenbahnhaltestelle Europahafen anbinden. Der Betrieb einer klassischen fahrerbetriebenen Buslinie dürfte sich in diesem Bereich nicht als wirtschaftlich darstellen lassen.



Foto: Autonomer Mini-Bus im Testbetrieb in Baden-Württemberg²

² Quelle: www.internationales-verkehrswesen.de/testfeld-autonomes-fahren/

Abbildungen

Handlungskonzept - kurzfristige Optimierungen und Maßnahmen

- Maßnahmen MIV
- Maßnahmen Fuß- und Radverkehr
- Maßnahmen ÖPNV

Nicht verortbare Maßnahmen:

- M.2 Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III)
- M.4 Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements unter Regie einer Standortverwaltung (Informationen zu Mobilitätsangeboten, Jobticket...)
- M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro-Kfz
- M.6 Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder

Karteninhalte
Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

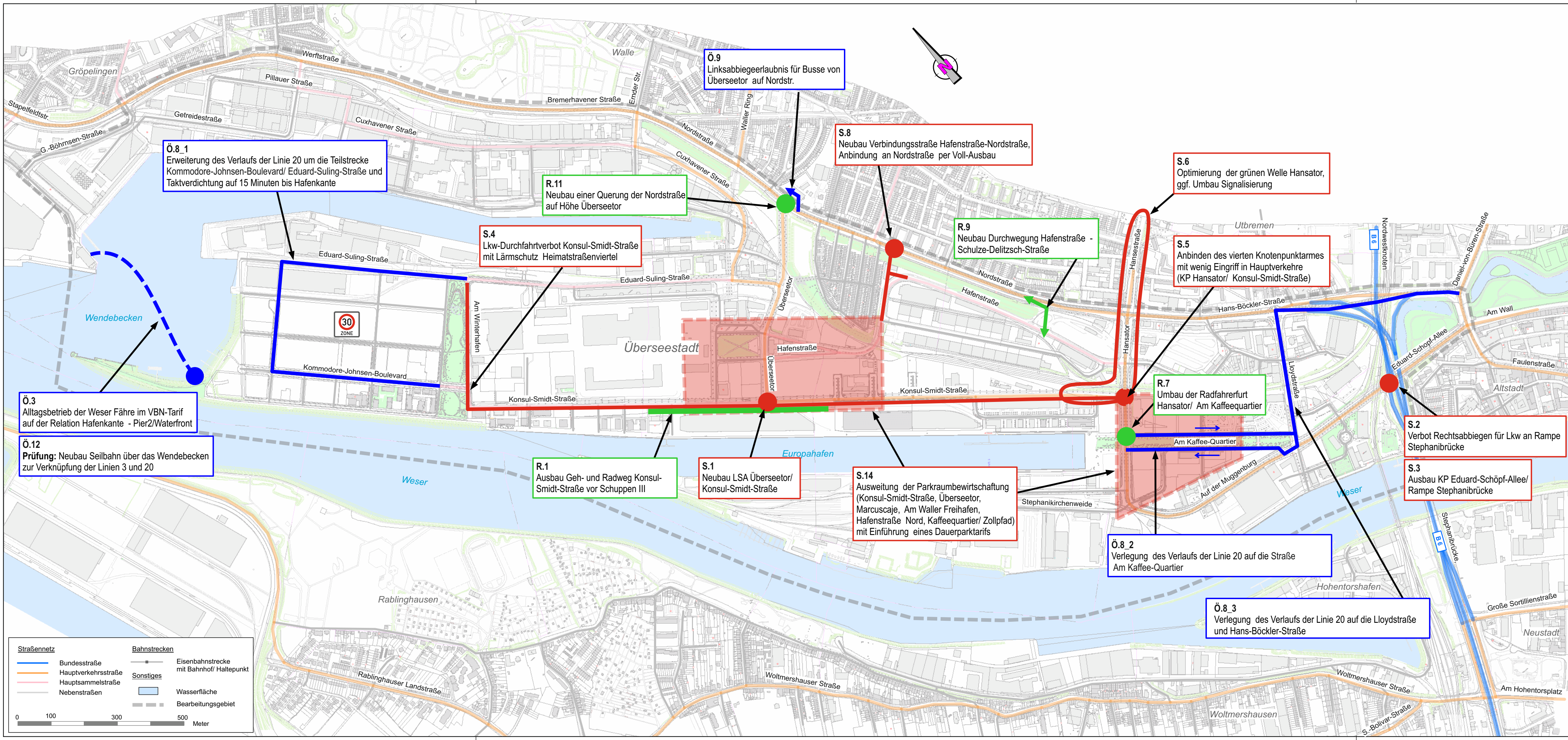


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



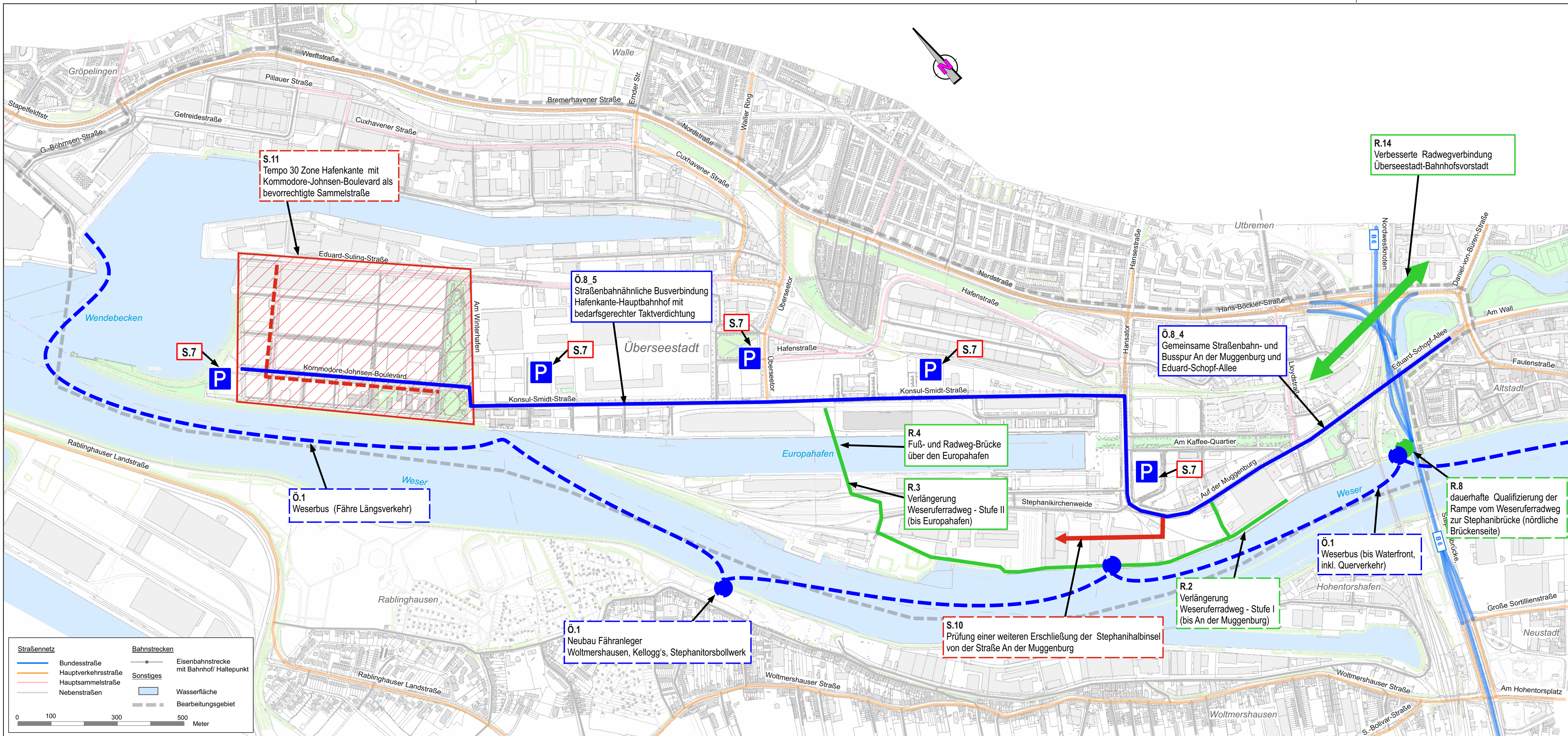
Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb1-3_Maßnahmen.de



| Straßennetz | | Bahnstrecken | |
|---------------------------------------|---------------------|--|--|
| — | Bundesstraße | — | Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt |
| — | Hauptverkehrsstraße | — | Sonstiges |
| — | Hauptsammelstraße | — | Wasserfläche |
| — | Nebenstraßen | --- | Bearbeitungsgebiet |

0 100 300 500 Meter



Handlungskonzept - Mittelfristige Maßnahmen

- Maßnahmen MIV
- Maßnahmen Fuß- und Radverkehr
- Maßnahmen ÖPNV

Erläuterung der Maßnahme:

- S.7 Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze (z.B. Überseedorf, Weiche Kante, Europahafen)

Abbildung 2

Karteninhalte
Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Handlungskonzept -
Langfristige Maßnahmen/
Maßnahmen mit möglicher
Umsetzung nach 2030

Langfristige Maßnahmen

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen mit möglicher Umsetzung nach 2030

Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen ÖPNV

Daueraufgaben:

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

Karteninhalte
Kartengrundlage: Geoinformation Bremen, Landesamt für Kataster - Vermessung - Immobilienbewertung - Informationssysteme

Abbildung 3

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

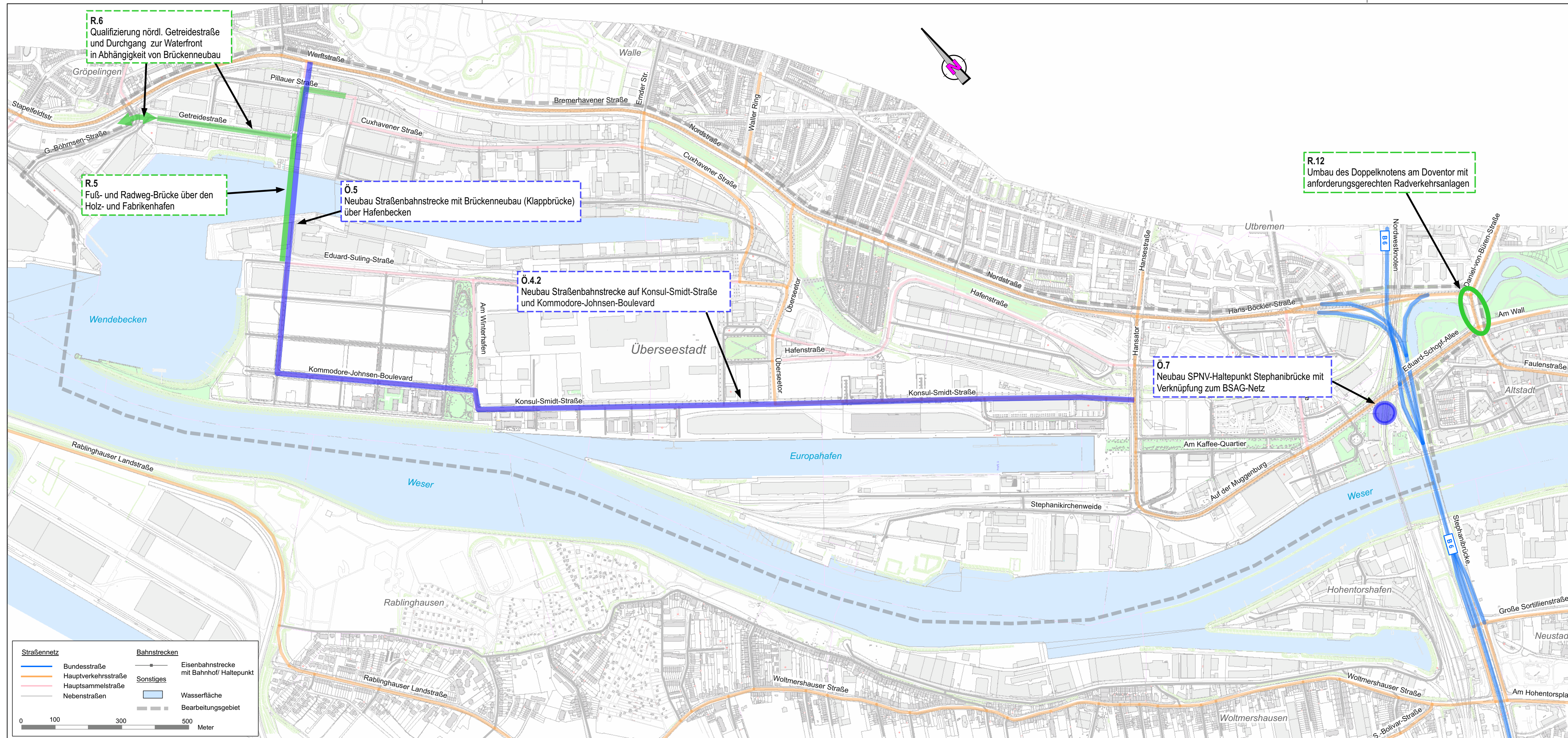


VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH



Bearbeitungsstand: August 2017

900_Abb1-3_Maßnahmen.de




| Straßennetz | | Bahnstrecken | |
|-------------|---------------------|--------------|--|
| | Bundesstraße | | Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt |
| | Hauptverkehrsstraße | | Sonstiges |
| | Hauptsammelstraße | | Wasserfläche |
| | Nebenstraßen | | Bearbeitungsgebiet |

0 100 300 500 Meter

Anlage 9: Maßnahmenblätter

Erläuterndes Maßnahmenblatt

| | |
|--|--|
| <p>Maßnahmennummer</p> <p>Nr. 7</p> | <p>Maßnahmentitel</p> <p>Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen III</p> |
| <p>Lage im Untersuchungsgebiet</p>  <p>www.openstreetmap.org</p> | <p>Maßnahmenskizze</p> |

Handlungsbedarf

- Hier wird der Handlungsbedarf aus derzeit bestehenden Defiziten oder in Prognose erwarteten Problemen abgeleitet.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Hier wird der Maßnahmeninhalt beschrieben, sowie umsetzungsrelevante Hinweise gegeben.

Erläuterndes Maßnahmenblatt

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----|-----------------------------|----|--|------------------|--------------------|--------------------|------|---------------------------------------|----|---|----|---------------------|---|---|--------------|---|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|--|
| <p>Wirkungsklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Summe Nutzwerte (gewichtet)</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">13</td> </tr> </table> <p>Wirkungsklasse: II</p> | Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Summe Nutzwerte (gewichtet) | 13 | <p>Kostenklasse</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenart</td> <td style="padding: 2px;">Kosten (Netto, T€)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Investitionskosten</td> <td style="padding: 2px;">1000</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung)</td> <td style="padding: 2px;">70</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten</td> <td style="padding: 2px;">10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenklasse</td> <td style="padding: 2px;">I</td> </tr> </table> | Kostenart | Kosten (Netto, T€) | Investitionskosten | 1000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung) | 70 | jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten | 10 | Kostenklasse | I | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Kostenklasse</td> <td style="padding: 2px;">5</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: orange;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">4</td> <td style="background-color: orange;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2</td> <td style="background-color: lightgreen;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: darkgreen;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: darkblue;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"></td> <td style="padding: 2px;">I</td> <td style="padding: 2px;">II</td> <td style="padding: 2px;">III</td> <td style="padding: 2px;">IV</td> <td style="padding: 2px;">V</td> <td style="padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"></td> <td colspan="5" style="padding: 2px;">Wirkungsklasse</td> <td style="padding: 2px;"></td> </tr> </table> | Kostenklasse | 5 | | | | | | 4 | | | | | | | 3 | | | | | | | 2 | | | | | | | 1 | | | | | | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwerte (gewichtet) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten (Netto, T€) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung) | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| jährliche Betriebs- / Unterhaltungskosten | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

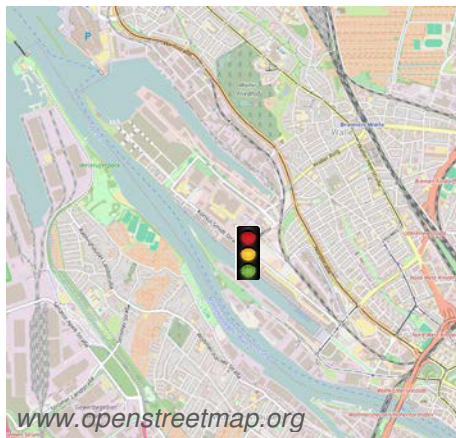
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden möglicherweise bestehende Zielkonflikte beschrieben, also wenn eine Maßnahme einem der städtischen Ziele der Verkehrsplanung widerspricht) |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier wird eine Einschätzung der verkehrlichen Wirksamkeit mit Bezug auf die Überseestadt beschrieben, also wie viele Kfz-Fahrten mit der Maßnahme vermieden/verlagert werden können oder wie hoch das ÖPNV-Kundenpotenzial ist. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden Voraussetzungen der Maßnahmen erläutert, die vor einer Umsetzung erfüllt sein müssen. Zudem werden hier Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander beschrieben. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier werden möglicherweise bestehende Umsetzungshemmnisse der Maßnahme beschrieben. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> niedrig hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> Basis Optimierung Übergang Innovation keine Aufnahme </div> |

Nr. S.1 Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße

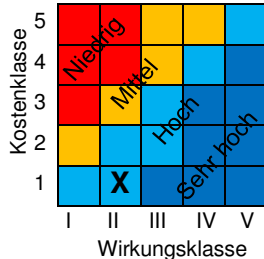


Handlungsbedarf

- Überschreiten-Unfälle mit Fußgängern auf der Konsul-Smidt-Straße im Bereich Marcuscaje – Überseetor
- Knotenpunkt im Prognose-Basiszenario ohne Lichtsignalanlage nicht mehr leistungsfähig

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Aufbau einer Lichtsignalanlage mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes
- Erarbeitung eines verkehrsabhängigen Signalprogramms, das – bei Bedarf – Verkehrsströme bevorzugt die zu Verkehrsverlagerungen auf verträglichere Routen führen (z.B. Überseetor – Nordstraße anstelle von Konsul-Smidt-Straße – Hansator)
- Prüfung inwiefern aus der Zufahrt Überseetor zwei Spuren benötigt werden, oder ob Stellplätze erhalten bleiben können (dann ist der Umbau des Knotens mit einem vorgezogenen Gehweg zu prüfen)

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|---|-----------|-----------------------|--------------------|-----|--|----|-------------------------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 10 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 150 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | <p>Kostenklasse: 1</p> | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | |
| <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | | | | |

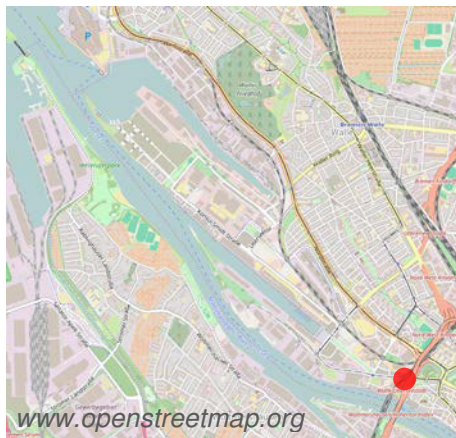
| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrssicherheit Sicherstellung der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs aber keine nennenswerte Erweiterung der Kapazitäten Möglichkeit der Verkehrslenkung zugunsten verträglicherer Verkehrsströme. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Die konkrete Ausgestaltung der Kreuzung steht in Verbindung mit den Planungen am Schuppen 3. Grundsätzlich wäre es auch möglich hier über einen vierten Knotenarm eine Erschließungsstraße dieses Entwicklungsgebietes anzubinden. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit wäre ein solcher deutlich schwächer belasteter Knotenarm jedoch nicht zu empfehlen. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.2 KP Eduard-Schupf-Allee/ Stephanibrücke - Rechtsabbiegeverbot für Lkw



Handlungsbedarf

- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Verbot des Rechtsabbiegens für Lkw um besseren Abfluss der Pkw zu gewährleisten
- Lkw erreichen die Stephanibrücke über das Hansator oder die Lloydstraße und überfahren den Knotenpunkt dann als Geradeausfahrer. Hier kann vor der Rampe mehr „Anlauf genommen“ werden und es steht eine zweite Spur zum Überholen für schneller anführende Pkw zur Verfügung.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------------|---|--|-----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---|---|---|---|--|----------------|--|--|--|--|--|---|----|-----|----|---|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,5</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 5 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | Wirkungsklasse | | | | | | I | II | III | IV | V |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | |
|--|---------|--------|-----------|-----------|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschlechterung der Erreichbarkeit der Überseestadt für Schwerverkehre • Schwerverkehrsführung entlang hochbelasteter und bebauter Straßen (Hans-Böckler-Straße) | | | | |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemäß Zählungen besteht ein Verlagerungspotential von maximal 350 Schwerverkehrsfahrzeugen. • Dürfte zu einer Verbesserung des Verkehrsablauf m Knotenpunkt führen (detaillierte Prüfung im Zusammenhang mit Umsetzungsplanung erforderlich) | | | | |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als temporäre Vorstufe zum grundhaften Ausbau des Knotenpunkts geeignet. • Bei erfolgtem Ausbau sollte Rechtsabbiegen für LKW wieder möglich sein → entsprechende Entwurfparameter wählen. | | | | |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Gewerbetreibenden erforderlich, Ausweichrouten scheinen jedoch ausreichend attraktiv zu sein. | | | | |
| <p>Priorität (Grad der Zielerreichung)</p> <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. S.3

KP Eduard-Schupf-Allee/ Stephanibrücke – Knotenpunktausbau



Handlungsbedarf

- Handlungsbedarf gemäß VEP Maßnahme
- Rückstauerscheinungen vom Knotenpunkt durch ungenügenden Abfluss der Rechtsabbieger zur Brücke
- Hoher Schwerverkehrsanteil, geringer Abbiegeradius und Steigung führt zu geringer Kapazität des Rechtsabbiegers
- Keine Überholmöglichkeit für Pkw bei langsam einbiegenden Lkw (keine zweite Abbiegespur)

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweis

- Im Rahmen des Verkehrskonzepts Überseestadt wird die Ergänzung einer zweiten Rechtsabbiegespur und die Aufweitung des Abbiegeradius der Rechtsabbieger von der Eduard-Schopf-Allee zur Rampe Stephanibrücke empfohlen.
- Erwartete positive Wirkung auf Verkehrsablauf ist bei Umsetzungsplanung detaillierter zu prüfen.
- In der Folge ist das Signalprogramm des Knotenpunktes zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Weitergehender komplexer Ausbau nur in Zusammenhang mit Umbau der Rampe zur Brücke und wahrscheinlich der Stephanibrücke selbst möglich, Ziel hier: Entzerrung der Einfädelvorgänge mglw. durch Ergänzen eines zusätzlichen Fahrstreifens auf der Brücke, Reduktion der Steigung
- → komplexen Umbau bei Sanierungserfordernis Stephanibrücke erneut auf Umsetzbarkeit und Erforderlichkeit prüfen.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-----------|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden. Tatsächliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sind im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Abbiegespur unter Beachtung der Spannweite der Eisenbahnbrücke, Radwegführung in bestehender Form sollte weiter möglich sein. Weitergehender komplexer Knotenumbau an Sanierungserfordernis der Stephanibrücke gekoppelt. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. S.4 Lkw-Durchfahrverbot Konsul-Smidt-Straße

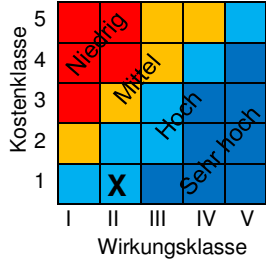


Handlungsbedarf

- Konflikte durch Nutzungsüberlagerung Schwerverkehr – Wohnen
- Derzeit vor allem am nördlichen Ende der Konsul-Smidt-Straße, zukünftig weitere Verschärfung durch weitere Wohnbauvorhaben auch südlich der Straße Überseetor (Schuppen 3)
- Andienung der Gewerbebetriebe am Holzhafen und des Großmarktes muss sichergestellt bleiben

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Beschilderung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes tagsüber auf den Abschnitten der Konsul-Smidt-Straße:
 - Hansator – Überseetor
 - Überseetor – Kommodore-Johnsen-Boulevard
- Wegweisung für Schwerverkehr über Hafenstraße und Eduard-Suling-Allee
- Einführung eines generellen Lkw-Fahrverbotes in der Konsul-Smidt-Straße in den Nachtstunden
- Überprüfung der Konsequenzen der verlagerten Lkw-Verkehre für die Anwohner des Heimatstraßenviertels, mglw. Aufbau einer Lärmschutzwand (Investitionskosten für eine 250 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand berücksichtigt)
- Herausnahme der Konsul-Smidt-Straße aus dem Quell- und Zielverkehrsnetz Bremens im Lkw-Stadtplan und generelle Überarbeitung des Lkw-Stadtplans mit Abgleich tatsächlich erforderlicher Lkw-Routen (bspw. Am Kaffeequartier)

| Bewertung | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|---|-----------------------|--------------------|-----|--|----|------------------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 16 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 350 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | Kostenklasse: 1 | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 350 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | |
| | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | | | | | | | |
| | |  | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Neue Lärmimmissionen am Heimatstraßenviertel ohne Errichtung von Lärmschutz |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Maßnahme können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) auf dem südlichen Abschnitt Hansator – Überseetor von 550 Fzg/Tag auf etwa 120 Fzg/ Tag gesenkt werden. Auf dem nördlichen Abschnitt (Überseetor – Am Winterhafen) können die Schwerverkehrsmengen (>3,5t) etwa halbiert werden (von 350 auf 170 Fzg/ Tag). Voraussetzung hierfür ist eine verständliche Beschilderung und eine hohe Regelbefolgung. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> • Voraussetzung für die Umsetzung ist die Klärung und bei Bedarf Umsetzung möglicher erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen am Heimatstraßenviertel (Investitionskosten für eine 250 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand berücksichtigt) • Für einen Erfolg der Maßnahme sind regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Regelungen erforderlich. • Bereits am Eingang eines gesperrten Querschnitts muss erkenntlich sein, bis wohin das Durchfahrtsverbot gilt, ansonsten könnten Lkw, die vom Hansator kommen und zur Silbermannstraße fahren fälschlicherweise annehmen, sie dürften den südlichen Abschnitt der Consul-Smidt-Straße durchfahren. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche Hürden wären im Vorfeld durch die Stadt zu prüfen. • Akzeptanz der Gewerbetreibenden nicht absehbar. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. S.5

KP Konsul-Smidt-Straße/ Hansator - Anbindung des vierten Knotenarmes



Handlungsbedarf

- Knotenpunkt Konsul-Smidt-Straße/ Hansator als zentraler Knotenpunkt innerhalb der Überseestadt in Analyse und Prognose sehr hoch belastet.
- Es besteht kaum mehr Spielräume zusätzliche Verkehrsströme am Knotenpunkt abzuwickeln.
- Südlich der Straße Hansator soll ein Mischgebiet entwickelt werden, für das gemäß Bebauungsplan die Erschließung über einen zusätzlichen Knotenarm an diesem Knotenpunkt sichergestellt werden soll.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es soll sichergestellt werden, dass durch die Anbindung des zusätzlichen Knotenarmes möglichst geringe kapazitätsmindernde Effekte auftreten.
- Der Knotenarm ist als Teil einer signalisierten Kreuzung ebenfalls zu signalisieren.
- Es sollte nur das Rechts-Ausbiegen zugelassen werden. Da der entgegenkommende Linksabbieger wahrscheinlich ein eigenes Spursignal erhält, ist die Abwicklung dieses Rechtsabbiegers über einen Grünpfeil bei Dauerrot nicht zulässig. Es ist demnach eine eigene Freigabe erforderlich, die jedoch möglichst kurz und gleichzeitig mit anderen Verkehrsströmen (Linksabbieger von der Muggenburg in die Konsul-Smidt-Straße) erfolgen sollte.
- Das Linkseinbiegen von der nördlichen Knotenzufahrt (Hansator) sollte nicht ermöglicht werden. Stattdessen ist sicherzustellen, dass am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier das Wenden (U-Turn) möglich ist.
- Die übrigen einfahrenden Ströme sollten möglichst zeitgleich mit anderen freigegebenen Strömen abgewickelt werden.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--|-----------------------|--------------------|---|--|-----|------------------------|---|---|---------|--|--|--|--|---|--|--------|--|--|--|---|--|--|------|--|--|---|--|--|--|-----------|--|---|---|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td>Mittel</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td>Hoch</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Sehr hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | I | II | III | IV | V | 5 | Niedrig | | | | | 4 | | Mittel | | | | 3 | | | Hoch | | | 2 | | | | Sehr hoch | | 1 | X | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Niedrig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | Mittel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | Hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

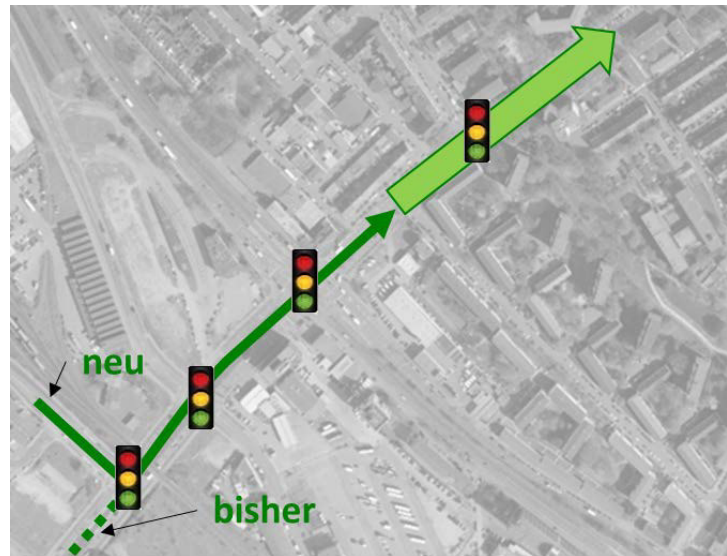
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit des Neubaugebietes Hansator/ Am Kaffeequartier wird etwas schwieriger. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Leistungsfähigkeit am Hauptknotenpunkt Hansator/ Konsul-Smidt-Straße wird durch Reduktion des Eingriffs durch Neuansbindung des vierten Knotenarms sichergestellt. Es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrstechnisches Gutachten für die Signalisierung der Knotenpunkte Konsul-Smidt-Straße/ Hansator und Hansator/ Am Kaffeequartier erforderlich. Gutachten muss klären, ob U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier geometrisch möglich ist. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine, wenn U-Turn am Knotenpunkt Hansator/ Am Kaffeequartier möglich ist. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. S.6 Optimierung Grüne Welle Hansator

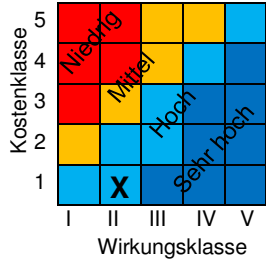


Handlungsbedarf

- Die Achse Hansator/ Hansestraße ist eine der wichtigsten Zu- und Abgangsstraßen der Überseestadt. Hier kommt es im Bestand häufig zu Stauerscheinungen.
- Eine Untersuchung zur Grünen Welle auf dieser Strecke formulierte bereits Anfang 2015 Verbesserungspotentiale.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Nachfragegerechtes Einkürzen der Fußgängerfreigabezeiten am KP Hansator/ Neptunstraße
- Änderung der Koordinierungsrichtung gemäß der Hauptnachfragerichtung nachmittags: von der Consul-Smidt-straße kommend möglichst bis über die Nordstraße hinaus
- Beachten der Anforderungen quer zur Grünen Welle verkehrender ÖPNV-Linien

| Bewertung | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|---|-----------------------|--------------------|-----|--|----|------------------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 16 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 250 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | Kostenklasse: 1 | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 250 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 17 | | | | | | | | |
| | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung | | | | | | | |
| | |  | | | | | | | |

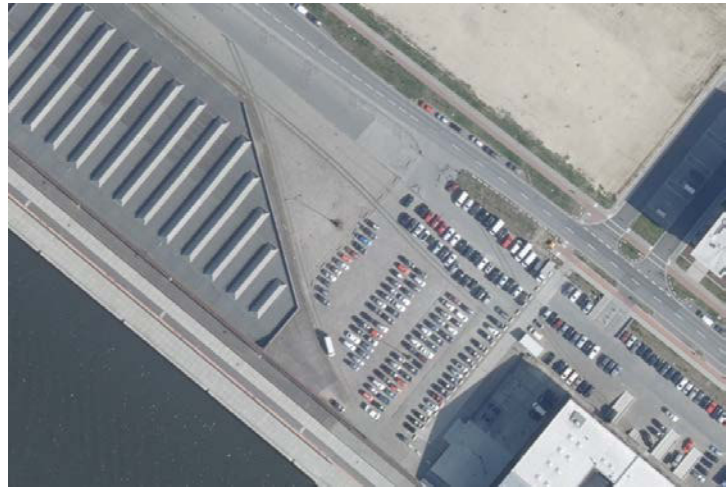
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Ausweitung der Grünen Welle sollte nicht zu Qualitätseinbußen der Freigabezeiten des öffentlichen Nahverkehrs führen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Leichterer Abfluss der Fahrzeuge reduziert die Überstauungserscheinungen an den gebietsinternen Knotenpunkten Maßnahme dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in der Prognose → es werden keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten erwartet werden. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Detaillierte verkehrstechnische Untersuchung erforderlich Die Effizienz der Maßnahme könnte durch das Nadelöhr Autobahnzubringer Überseestadt begrenzt sein. Optimierungen in diesem Bereich sind Bestandteil des VEP und werden daher als gegeben für dieses Verkehrskonzept vorausgesetzt. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Optimierung ist unter Beachtung der Anforderungen des ÖPNV anspruchsvoll. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.7 Sicherung öffentlich zugänglicher Stellplätze

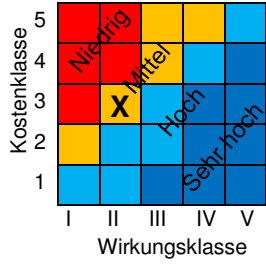


Handlungsbedarf

- Im Zuge von Bauvorhaben werden Brachflächen überbaut, die bisher zum Parken genutzt werden. Passiert dies in Bereichen mit einer bereits hohen Auslastung des Parkraums, kann dies zu unkontrollierbaren Parkplatzdefiziten und Fehlnutzungen führen.
- In der Überseestadt sind drei Bereiche identifiziert worden, in denen dies potentiell passieren könnte: an der Hafenkante, am Überseetor/ Schuppen III, am südlichen Europahafen.
- Hafenkante: zunehmende Wohnbebauung führt zu hoher Auslastung des Parkraums in den Straßen, Weiche Kante zieht als Stadtpark zusätzlich Besucher in das Quartier, die teilweise auch mit dem Pkw kommen werden → Um das Bewohnerparken sicherzustellen sollte eine nachfragegerechte Anzahl an Stellplätzen für Besucher organisatorisch gesichert werden
- Überseetor/ Schuppen III: auf den Entwicklungsflächen des Schuppen III entfallen etwa 120 Stellplätze, die derzeit tagsüber voll ausgelastet sind, unter der Annahme, dass alle erforderlichen Stellplätze der umliegenden Entwicklungsflächen auf den jeweiligen Flächen selbst erbracht werden können (also kein neues Defizit hinzukommt) besteht der Bedarf an diesen 120 Stellplätzen weiterhin. Sie sollten in einem Parkhaus auf den Entwicklungsflächen im Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Überseetor/ Hafenstraße untergebracht werden.
- Am südlichen Europahafen entfallen durch Bebauung 290 Stellplätze, die derzeit maximal mit 100 Pkw belegt sind. Es sollte hier ein öffentlich zugängliches Parkhaus geschaffen werden, das diesen zusätzlichen Bedarf decken kann. Es bieten sich hierfür die Flächen des bereits bestehenden Parkplatzes an der Ecke Hansator/ Hoerneckestraße oder Flächen zwischen Zollpfad und Hansastrasse an. Eine Integration in Parkhäuser, die den Bedarf des jeweiligen Baufeldes abdeckt, ist denkbar.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausbau anforderungsgerechter Parkieranlagen, Bewirtschaftung der Stellplätze in den Parkhäusern Überseetor und Europahafen, wie umliegende Straßenstellplätze (siehe S.14)
- Hafenkante: tatsächliche Wirkungen des Stadtparks auf die Stellplatznachfrage sollte beobachtet werden. Um Handlungsoptionen offen zu halten, sollte die Fläche für einen möglichen Parkplatz/ Parkhaus zunächst freigehalten werden.
- Weiterentwicklung der bestehenden Parkstandorte Überseestadt und Silbermannstraße: Prüfung auf konzeptionelle Erweiterung der Angebote innerhalb der Parkieranlage, bauliche Weiterentwicklung durch Integration in Hochbau mit anderen Funktionen anzustreben

| Bewertung | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--|-----------|-----------------------|--------------------|-------|--|-----|---|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 10 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>4.400</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>157</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kostenklasse: 3</p> | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 4.400 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 157 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 4.400 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 157 | | | | | | | | |

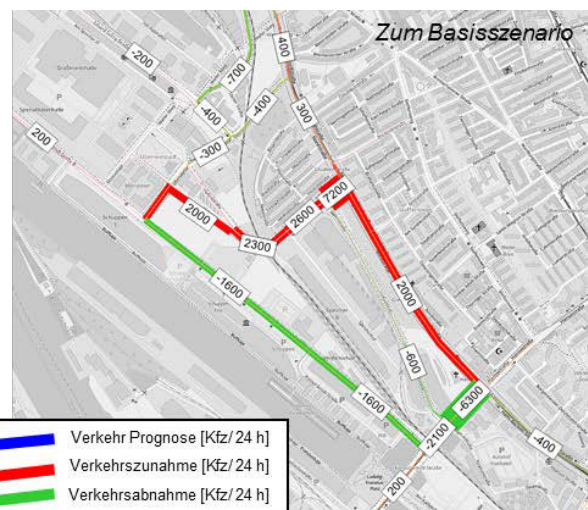
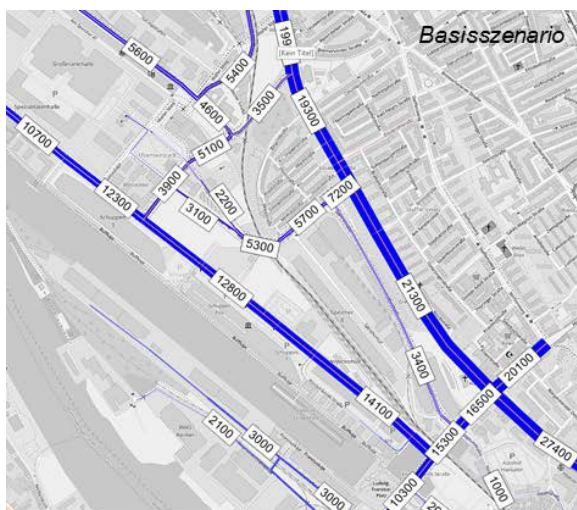
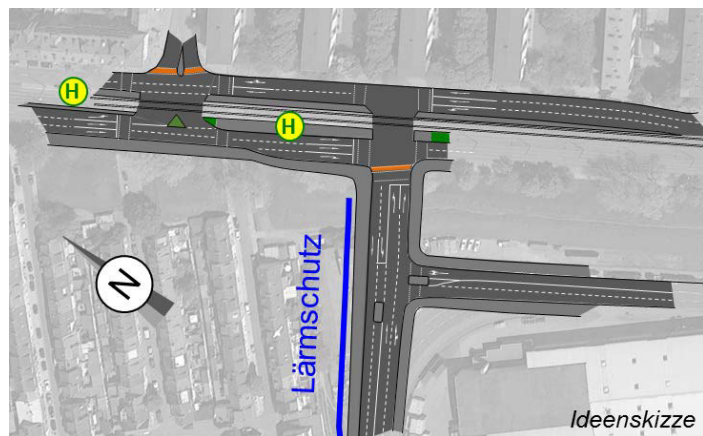
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine, wenn tatsächlich keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze geschaffen werden sondern nur bereits nachgefragte gesichert werden. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Stellplatzkapazitäten soll nicht angestrebt werden. Parkhäuser dienen ausschließlich dem Decken des bereits heute bestehenden Bedarfs, damit keine unkontrollierbaren Zustände im ruhenden Verkehr auftreten. Es werden daher keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gesehen, da keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Stadt muss tatsächlichen Zugriff auf die erforderlichen Flächen haben oder Investoren zum Bau öffentlicher Parkhäuser an den relevanten Punkten verpflichten. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.8 Neubau einer Verbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße



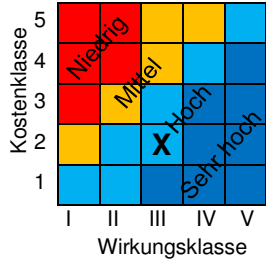
— Verkehr Prognose [Kfz/ 24 h]
— Verkehrszunahme [Kfz/ 24 h]
— Verkehrsabnahme [Kfz/ 24 h]

Handlungsbedarf

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Alternative Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Nordstraße südlich der Heimatstraße.
- Ausbau der zwei entstehenden Knotenpunkte als Voll-Ausbau mit allen Verkehrsbeziehungen als zugelassen. Bei Bedarf Signalisierung der Knotenpunkte (siehe Skizze oben).
- Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Hafenstraße zum Heimatstraßenviertel
- Südlich des Anschlusses der alten Hafenstraße ist die Erforderlichkeit des vierspurigen Querschnitts zu prüfen und ggf. auf einen schmaleren Querschnitt zu reduzieren.

| Bewertung | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|---|-----------|-----------------------|--------------------|-------|--|----|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 11 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 22 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>1.450</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 1.450 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 58 | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1.450 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 58 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

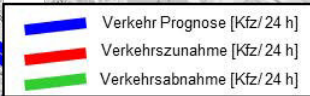
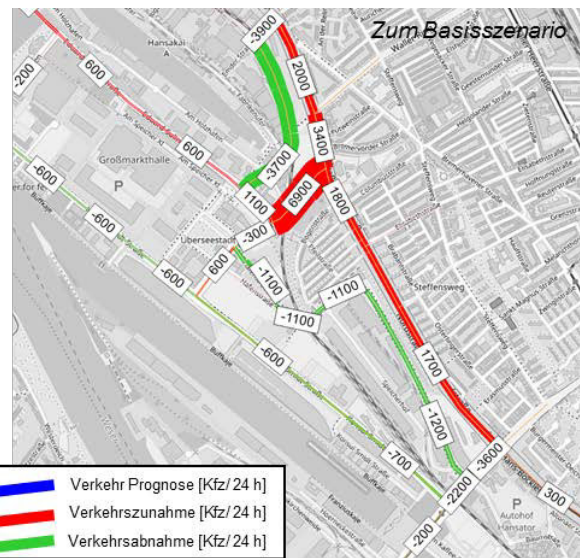
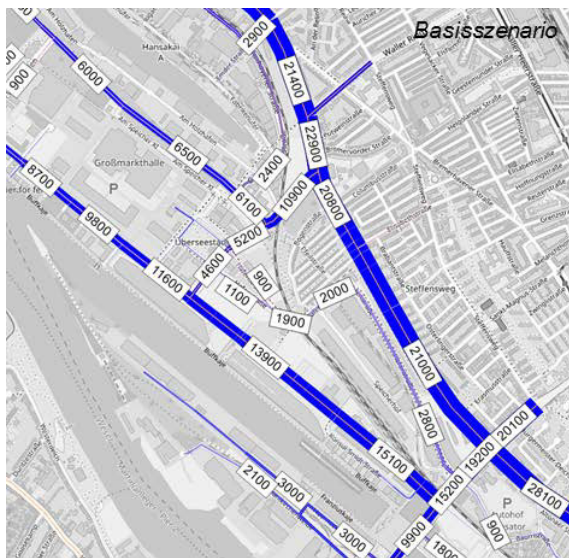
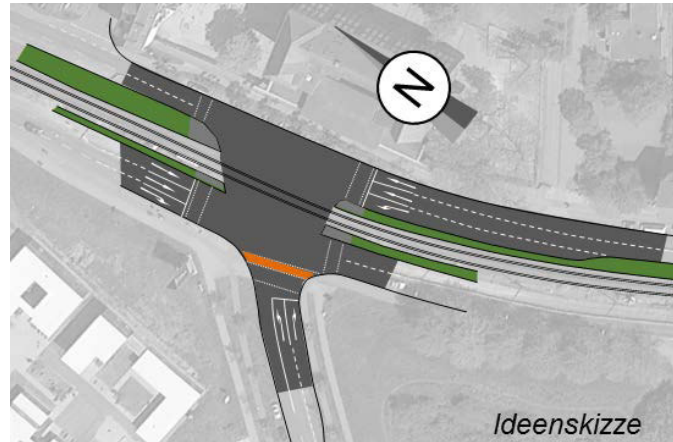
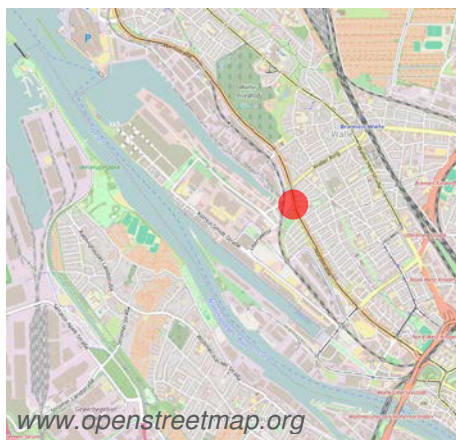
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Verschlechterung der Lärmsituation bei Nicht-Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen zur Heimatstraße. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlagerung maßgeblicher Verkehrsmengen von hochbelasteten Straßenabschnitten: <ul style="list-style-type: none"> - 6.300 Kfz/ Tag bzw. - 27 % im Prognose-Basisszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.600 Kfz/ Tag bzw. - 10 % im Prognose-Basisszenario auf Konsul-Smidt-Straße auf Höhe Speicher I |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Zusätzlicher Knotenpunkt an der Nordstraße muss in dortige Koordinierung eingebunden werden Lärmschutz zum Heimatstraßenviertel als Voraussetzung. Lärmauswirkungen auf Bebauung an der Nordstraße sind zu prüfen. Als Alternative oder Ergänzung zu S.9. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Lärmschutz zur Heimatstraße als Voraussetzung |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. S.9 Voll-Ausbau des KP Überseetor/ Nordstraße



Handlungsbedarf

- In Prognose starke Verkehrszunahmen im bereits überlasteten Bereich Konsul-Smidt-Straße/ Hansator.
- Alternative Anbindung der Überseestadt soll Entlastung für Anschlussknotenpunkte im Süden bringen.
- Erreichbarkeit der Gewerbestandorte der mittleren/nördlichen Überseestadt auf verträglichen Routen sicherstellen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Voll-Ausbau des Knotenpunktes Überseetor/ Nordstraße, bei dem alle Verkehrsbeziehungen zugelassen sein sollen. Signalisierung des Knotenpunktes.
- Herstellen einer Fußgängerquerung
- Buslinie 20 kann direkt links abbiegen, was bisher notwendigen Umweg über Emders Straße spart

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|-----------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | Kostenart | Kosten [brutto in T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 1.800 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 70 |
| | groß | Kostenklasse: 2 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | |
| Wirkungsklasse: III | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|----------------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | | I | II | III | IV | V |
| | | Wirkungsklasse | | | | |

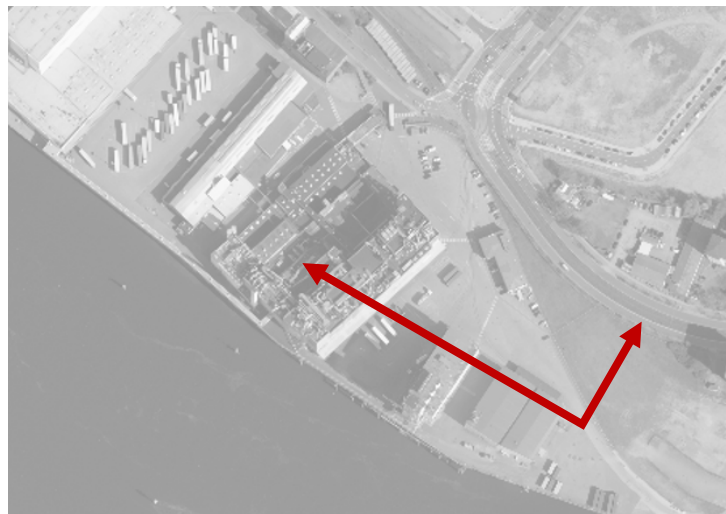
| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrsmengen im Bereich einer Grundschule Mögliche Verkehrsverlagerungen auf den Waller Ring als direkte Route zum Autobahnzubringer Überseestadt → weitere Entlastung der Hansestraße möglich aber gleichzeitig Mehrbelastung des dicht angebauten Waller Rings |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlagerung von Verkehren von hochbelasteten Straßenräumen: <ul style="list-style-type: none"> - 2.600 Kfz/ Tag bzw. - 11 % im Prognose-Basisszenario auf Hansator am Knotenpunkt Hansator/ Nordstraße - 1.100 Kfz/ Tag bzw. - 7 % im Prognose-Basisszenario auf Consul-Smidt-Straße auf Höhe Speicher I Zusätzlich maßgebliche Verkehrsverlagerungen aus unkritischen Straßenräumen (Emder Straße: - 3.900 Kfz/ Tag bzw. - 57 % im Prognose-Basisszenario |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplantem und vorhandenem Schulstandort beachten Wechselwirkungen zum geplanten Knotenpunkt an der Hafenstraße berücksichtigen Alternativmaßnahme zu R.11 (nur Fußgänger- und Radfahrerquerung) und Ö.9 (Busschleuse für linksausbiegende Busse aus Überseetor) |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufwändig, da Straßenbahngleise für Abbiegespuren verlegt werden müssten In Abwägung der beiden möglichen Anschlüsse an die Nordstraße (S.8 und S.9) zeigte sich S.8 wirkungsvoller in den kritischen Bereichen. Am Knotenpunkt Überseetor wird empfohlen eine Fußgängerquerung und eine Busschleuse einzurichten (R.11 und Ö.9). |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. S.10 Prüfung einer weiteren Anbindung südlicher Europahafen

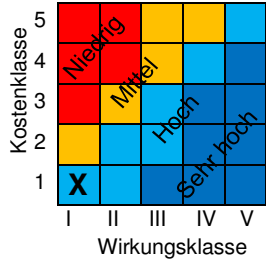


Handlungsbedarf

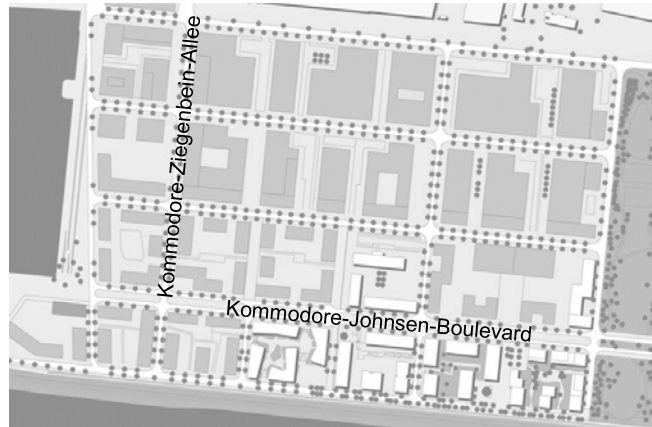
- Halbinsel südlich des Europahafen im Bestand über Hoerneckestraße (rechts raus/ rechts rein Kreuzung zur Muggenburg) und Stephanikirchenweide (alle Abbiegebeziehungen zur Muggenburg zugelassen, LSA-Kreuzung) angebunden.
- Halbinsel wird langfristig als ein bedeutendes Entwicklungsgebiet mit viel Potential für Wohnbau- und Dienstleistungsflächen gesehen. Entsprechend ist mit einem deutlichen Anwachsen der Verkehrsmengen zu rechnen.
- Anschluss über die zwei Bestandsknotenpunkte perspektivisch mit Leistungsfähigkeitsproblemen (v.a. am Knotenpunkt An der Muggenburg/ Stephanikirchenweide) verbunden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Bauleitplanung zur Entwicklung der Halbinsel soll die Umsetzung einer weiteren Anschlussstraße an die Muggenburg vorgesehen werden. Im Zuge der Neuerschließung dieses Gebietes werden Straßen angelegt werden müssen. Diese Maßnahme soll darauf hinwirken, dass die Erschließungsstraßen einen Anschluss an die Straße Auf der Muggenburg erhalten.
- Es ist dabei zu klären ob, ein Vollanschluss mit alle Fahrbeziehungen oder eine rechts raus/ rechts rein Kreuzung ausreichend sind.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|---|--|---|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 0 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0 | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | |
| Weitere Kriterien | | | | | | | | | | |
| Zielkonflikte | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> keine | | | | | | | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsentlastung an den Knotenpunkten der Hoerneckestraße und Stephanikirchenweide zur Straße Auf der Muggenburg zu erwarten. Umsetzung ist zur besseren Erschließung des Weserufers unabhängig von tatsächlicher verkehrstechnischer Erforderlichkeit zu begrüßen. | | | | | | | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> In Abhängigkeit der Entwicklungsperspektiven der Südseite Europahafen umzusetzen. | | | | | | | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung hängt vom Fortbestehen der derzeit hier ansässigen Gewerbeunternehmen ab. | | | | | | | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | | | | | | | |
| niedrig | | mittel | | | | | | | | |
| | | hoch | | | | | | | | |
| | | sehr hoch | | | | | | | | |
| Umsetzungshorizont | | | | | | | | | | |
| kurzfristig | | langfristig | | | | | | | | |
| | | mittelfristig | | | | | | | | |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | | | | | | |
| Basis | | Keine Aufnahme | | | | | | | | |
| Optimierung | | Übergang | | | | | | | | |
| | | Innovation | | | | | | | | |

Nr. S.11 Tempo-30 Zone Hafenkante

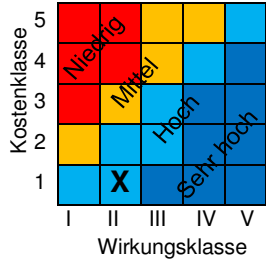


Handlungsbedarf

- Im Bereich der Hafenkante ist in den vergangenen Jahren ein attraktives Wohngebiet entstanden.
- Das Straßennetz wurde neu aufgebaut, ist aber bisher nur wenig gegliedert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Zur Sicherstellung eines möglichst verträglichen Verkehrsablaufs auf den Nebenstraßen soll nun ähnlich zu anderen Wohnquartieren der Stadt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Einrichtung einer Tempo-30 Zone erfolgen.
- Die genaue Ausdehnung dieser Zone soll in Abhängigkeit der tatsächlichen Ausdehnung der Wohnbereiche erfolgen. Ausschließlich gewerblich genutzte Bereiche können von dieser Regelung ausgespart bleiben.
- Der Kommodore-Johnsen-Boulevard und die Kommodore-Ziegenbein-Allee sollen als bevorrechtigte Sammelstraßen zunächst weiter mit 50 km/h befahren werden dürfen.

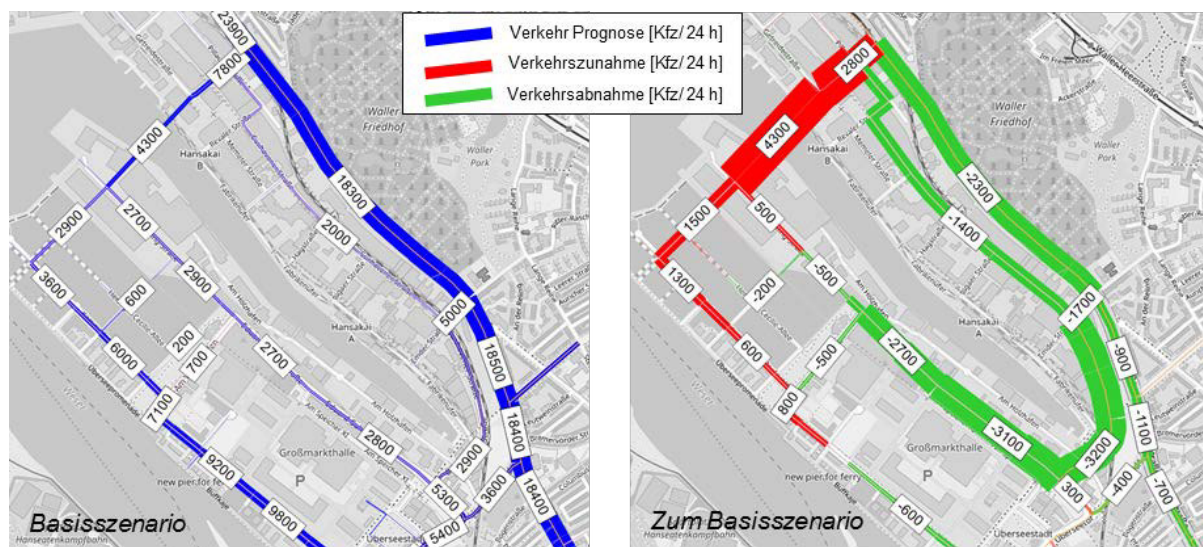
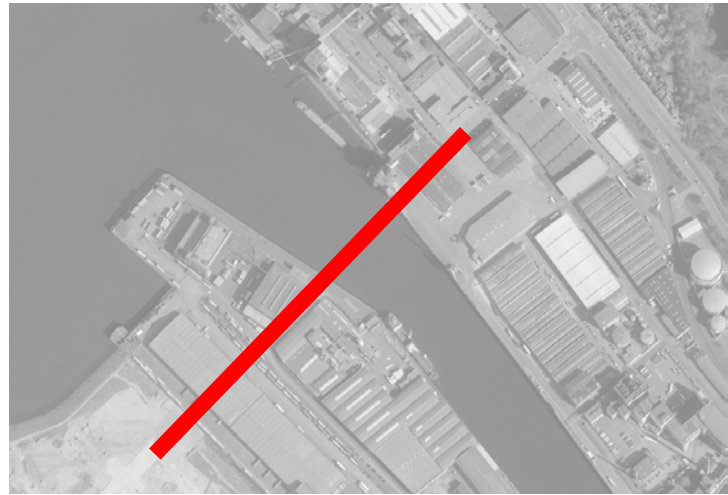
| Bewertung | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--|-----------|-----------------------|--------------------|---|--|-----|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 11 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto in T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,5</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto in T€] | Investitionskosten | 5 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | |
| Kostenart | Kosten [brutto in T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 5 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,5 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| Zielkonflikte | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> keine | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Es muss sichergestellt sein, dass die Maßnahme nicht zu längeren Fahrtzeiten im ÖPNV führt. | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. S.12 Neubau Kfz-Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen



Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafenrandstraße zu Überlastungen führen.
- Es wurden daher verschiedene Optionen zur besseren Anbindung des Gebietes geprüft, u.a. eine Brücke über den Holz-und Fabrikenhafen im Zuge der Kommodore-Ziegenbein-Allee.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Kfz-Brücke mit einem Fahrstreifen je Richtung zwischen Eduard-Suling-Straße und Getreidestraße.

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 60.000 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 2.700 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | Kostenklasse: 5 | |
| Wirkungsklasse: II | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|----------------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | X | | | | |
| | 4 | niedrig | Mittel | | | |
| | 3 | | | Hoch | | |
| | 2 | | | | Sehr hoch | |
| | 1 | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V |
| | | Wirkungsklasse | | | | |

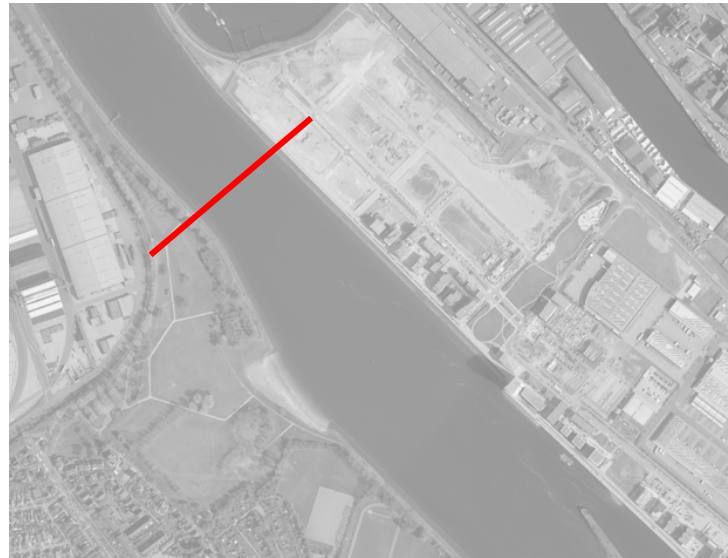
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leichter Kfz-Abfluss und deutliche Verkürzung der Kfz-Routen nach Norden könnten die Attraktivität des Kfz-Verkehrs steigern. • Steigerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentlastung vor allem im Bereich Cuxhavener Straße und Emders Straße zu erwarten • Keine Entlastungswirkung in kritischen Bereichen am Hansator • Mehrbelastung im Bereich des Wohngebietes Hafenkante. • Möglicherweise wird durch den Brückenschlag eine attraktive Durchgangsrouten zwischen Gröpelingen und der Stephanibrücke geschaffen, die weitere Verkehre in die Überseestadt zieht. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Wechselwirkung mit Ö.5 zu betrachten: wenn langfristig eine Hafenbrücke für die Straßenbahn geplant wird, sollte die Mitbenutzung für Kfz neu bewertet werden. Aus heutiger Sicht scheint diese jedoch nicht erforderlich und eher kontraproduktiv was die Zielstellung einer Verkehrsentslastung in der Überseestadt betrifft. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. • Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts-höhe und -breite der Seeschiffe). |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. S.13 Neubau Weserbrücke im Zuge Kommodore-Ziegenbein-Allee

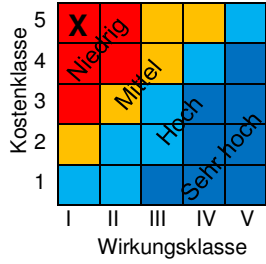


Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigenden Verkehrsmengen gerechnet, die insbesondere an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt zur Hafенrandstraße zu Überlastungen führen.
- Zur Entlastung dieser Bereiche wurde die Wirksamkeit einer neuen Weserquerung geprüft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Weserbrücke in Verlängerung der Kommodore-Ziegenbein-Allee mit Anschluss an die Straße Zum Lankenauer Höft.
- Wahrscheinlich Ausbaumaßnahmen im Zuge der Rablinghauser Landstraße und Stromer Straße erforderlich, die hier jedoch nicht weiter berücksichtigt worden.

| Bewertung | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|---------|--|-------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 2 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | | X | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>6.750</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 150.000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 6.750 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150.000 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 6.750 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

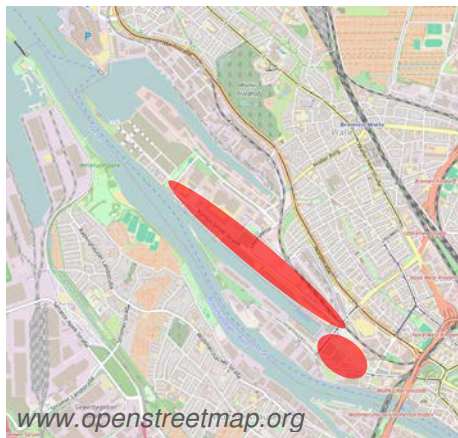
| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein leichter Kfz-Abfluss und deutlich verkürzte Fahrtstrecken nach Rablinghausen könnten Attraktivität des Kfz-Verkehrs insgesamt steigern. Deutliche Verkehrszunahme im Wohngebiet Hafenkante zu erwarten |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Attraktive Verbindung nach Rablinghausen und darüber hinaus für Kfz und Fahrräder. Möglichkeit der Einrichtung einer Buslinie wäre gegeben. Aus Angaben des gesamtstädtischen Verkehrsmodells wurde jedoch abgeschätzt, dass nur etwa 4 % der Quell- und Zielverkehre der Überseestadt in den Bereich Rablinghausen/ Woltmershausen/ GVZ verlaufen. Dies entspricht etwa 2.000 Kfz/ 24 h. Diese würden demnach an den Anschlussknotenpunkten im Süden der Überseestadt entfallen. Weitere Entlastungseffekte im Süden und Neubelastungen in der Überseestadt dürften infolge von Durchgangsverkehren entstehen, welche die neue Brücke zwischen A27 bzw. Walle und Rablinghausen und GVZ nutzen. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Umsetzung der Brücke wären Fährverbindungen nach Woltmershausen obsolet. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Brückenkonstruktion muss wie bisher Schiffsverkehr zulassen, Umfangreiche Eingriffe in Neubaufelder an der Hafenkante mit deutlicher Senkung der Wohnqualität erforderlich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|--|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. S.14 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

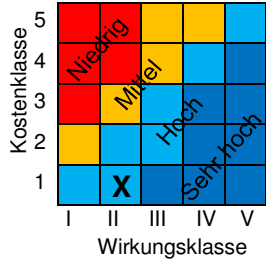


Handlungsbedarf

- In der Prognose wird mit deutlich ansteigender Verkehrsnachfrage in der Überseestadt gerechnet. Eine Ausweitung des öffentlichen Parkens ist zur Erreichung der Modal-Split Ziele nicht geplant
- Der zur Verfügung stehende Parkraum ist daher zukünftig noch effizienter zu nutzen.
- Darüber hinaus setzt kostenfrei nutzbarer Parkraum falsche Anreize in Anbetracht der ambitionierten Modal-Split Ziele, die in der Überseestadt verfolgt werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Ausweitung der bewirtschafteten öffentlichen Stellflächen. Neu als gebührenpflichtige Stellplätze aufnehmen: Konsul-Smidt-Straße (ganzer Streckenzug), Überseetor, Marcuscaje, Am Waller Freihafen, Hafenstraße (westlich der Bahnbrücke), Am Kaffeequartier, An der Reeperbahn, Zollpfad
- Der Tarif sollte dem bereits bestehenden Parktarif angepasst werden. Zusätzlich sollte ein Tagesticket auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen angeboten werden.
- Regelmäßige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an sich ändernde Randbedingungen.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|----|--|---|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 30 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 7 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 30 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 7 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

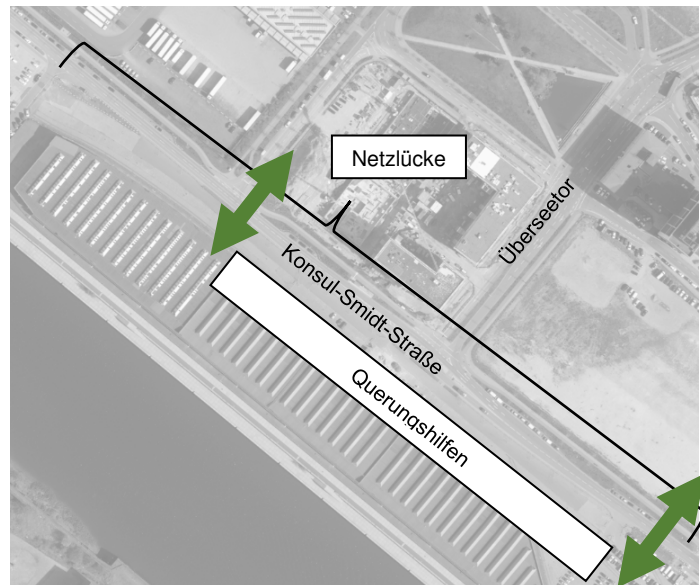
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> gutachterliche Schätzung: Maßnahme senkt den Kfz-Anteil des Modal Split der Beschäftigten und der Kunden um 1 % → Entlastung des Straßennetzes um etwa 350 Fahrten. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.1 Ausbau Geh- und Radweg vorm Schuppen III



Handlungsbedarf

- Im Bereich der Entwicklungsfläche des Schuppen III wurden im Zuge des Ausbaus der Konsul-Smidt-Straße ein Gehweg und ein Radweg vorgesehen, aber aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Hochbaumaßnahmen noch nicht umgesetzt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flächen des Schuppen III soll der fehlende Geh- und Radweg nun nachgerüstet werden.
- Gleichzeitig wird die Einrichtung von Querungshilfen über die Konsul-Smidt-Straße in diesem Bereich empfohlen.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|--------------|---------------------|--------------------|-----|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---|---|---|---|--|---|----|-----|----|---|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 300 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | I | II | III | IV | V | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

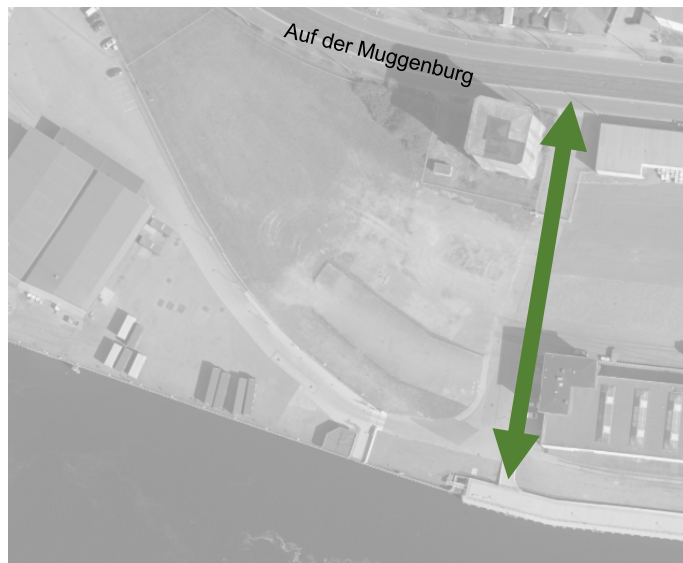
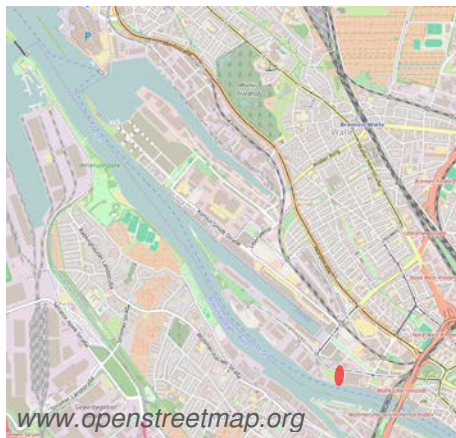
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Bau des Geh- und Radweges steht in engem Zusammenhang mit den Baumaßnahmen am Schuppen 3. Erst nach Abschluss dieser Hochbaumaßnahmen lässt sich der Neubau des Geh- und Radweges sinnvoll einordnen. Wechselwirkungen zu geplanter Fuß- und Radbrücke Europahafen beachten. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|--|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. R.2 Verlängerung Weseruferradweg Stufe I bis Auf der Muggenburg



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert. Dieses Wegende ist derzeit noch ohne Anschluss ans öffentliche Wegenetz.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Verbindungsweges zwischen dem Ende des Weserradweges und der Straße Auf der Muggenburg (etwa 130 m)
- Trassierung im Zuge des Entwicklungskonzeptes für die Südseite des Europahafens

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|-----------|--|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

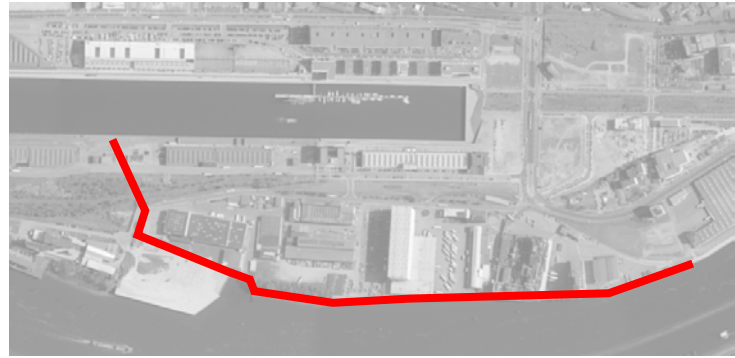
| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Erste Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. Die Umsetzung der Maßnahmen kann unter Umständen sinnvoll mit S.10 (bessere Erschließung südlich Europahafen) vollzogen werden. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|--|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. R.3 Verlängerung Weseruferradweg Stufe II bis Europahafen



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau eines Geh- und Radweges auf etwa 1,3 km Länge.
- Anschluss an geplante Brücke über den Europahafen (R.4) ist erforderlich.
- Der konkrete Verlauf ist im Rahmen des angestrebten städtebaulichen Entwicklungskonzepts zu konkretisieren. Denkbar wäre z. B. auch eine touristisch interessante Zusatzroute zur Spitze der Halbinsel am Weserufer und dem Ufer des Europahafens.

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 2.500 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 86 |
| | groß | Kostenklasse: 2 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | | |
| Wirkungsklasse: III | | | |

| | | | | | |
|--------------|---------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | I | II | III | IV | V |
| | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ist zweite Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist ohne den Brückenschlag über den Europahafen (R.4) eingeschränkt. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Flächen von Gewerbetreibenden erforderlich → Umsetzung erst nach Einstellung der Betriebe möglich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.4 Verlängerung Weseruferradweg Stufe III Brücke Europahafen



Handlungsbedarf

- Der Weseruferradweg wurde bereits auf etwa 280 m Länge hinter dem bisherige Ende am Stephanitorsbollwerk verlängert.
- Eine Fortsetzung ist bisher am Nordufer des Europahafens verfügbar. Beide Wege sollten miteinander verbunden werden.
- Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Halbinsel südlich des Europahafens nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen ist, da es bisher keine kurze Verbindung zu den Haltestellen auf der Konsul-Smidt-Straße gibt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau Geh- und Radwegbrücke über den Europahafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um Segelschiffen die Einfahrt in den Europahafen zu gewähren.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|----------------|---------------------|--------------------|-----------|--|-----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 57 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>6.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>320</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 6.000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 320 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 6.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 320 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

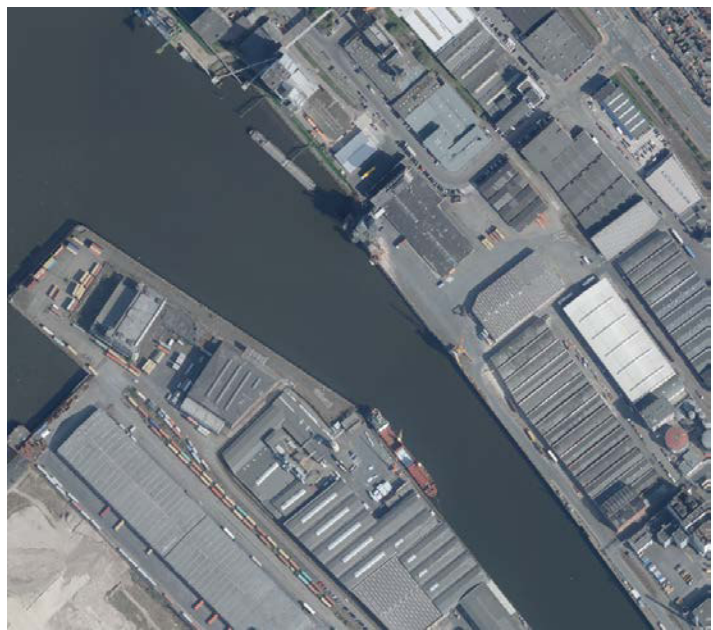
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kzfahrten je Tag über alle diese Maßnahmen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ist dritte Ausbaustufe der Verlängerung Weseruferradweg vom Stephanitorsbollwerk bis Schuppen III. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Es liegen bereits Planungen und Studien zur Brücke vor, weshalb von einer kurzfristigen Umsetzbarkeit ausgegangen wird. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.5 **Neubau Brücke Holz- und Fabrikenhafen**



Handlungsbedarf

- Im Bereich Hafenkante/ Eduard-Suling-Straße entsteht im Zuge der Entwicklung der Überseestadt ein kompaktes Quartier mit zahlreichen Wohnungen und Arbeitsplätzen.
- Nördlich des Holz- und Fabrikenhafens befinden sich mit dem Einkaufszentrum Waterfront und den Haltestellen der Straßenbahnlinie 3 wichtige Ziele für Wege aus dem Quartier. Darüber hinaus befinden sich hier zahlreiche Gewerbebetriebe mit einem entsprechend hohen Beschäftigtenpotential.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (Spannweite etwa 130 m).
- Brücke soll sich öffnen können, um großen Seeschiffen die Einfahrt in den Hafen zu gewähren.
- Brückenstandort sollte bei einer (derzeit nicht absehbaren) grundlegenden städtebaulichen Neuausrichtung des Holz- und Fabrikenhafens mit bedacht und freigehalten werden.

| Bewertung | | | |
|--|--------|------------------------|---------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 12.000 |
| | mittel | Jährliche Kosten | 640 |
| | groß | Kostenklasse: 4 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 45 | | |
| Wirkungsklasse: V | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|----------------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 4 | X | | | | |
| | 3 | | | | | |
| | 2 | | | | | |
| | 1 | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V |
| | | Wirkungsklasse | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt. |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine Umsetzung der Maßnahme wird aufgrund der hohen Widerstände (bauliche, nutzungsrechtliche) vorerst nicht empfohlen. Die Verknüpfung der Hafenkante und der Waterfront/Gröpelingen soll stattdessen mit einem regelmäßigen Fährbetrieb sichergestellt werden. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-4) verstanden werden. Brücke ist Alternativlösung zu Fährbetrieb Molenturm – Waterfront sowie Seilbahn und Amphibi-bus. Auch bei Umsetzung eines Straßenbahn- oder Kfz-Brücke in diesem Bereich ist eine Brücke für Fuß- und Radfahrer jeweils mit inkludiert. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Der Brückenneubau führt zu Nutzungskonflikten mit dem gewerblichen Betrieb der ansässigen Unternehmen am Ufer des Holz- und Fabrikenhafens. Eventuelle Kosten für die Verlagerung der Betriebe sind nicht mit in der Kalkulation enthalten. Bauliche Umsetzung anspruchsvoll aufgrund der Anforderungen aus Hafenbetrieb (Durchfahrts-höhe und -breite der Schiffe). |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.6

Qualifizierung Getreidestraße und Durchgang zur Waterfront



Handlungsbedarf

- Die Getreidestraße ist im Fahrradstadtplan als Nebenroute des Radverkehrs deklariert. Im Falle eines Brückenbaus über den Holz- und Fabrikenhafen würde sie zudem als Anbindung der Brücke an das weitere Straßennetz dienen.
- Sie ist als öffentliche Straße gewidmet, wird derzeit jedoch auch stark vom Lade- und Rangierbetrieb der angrenzenden Gewerbebetriebe genutzt. Die Straße befindet sich baulich in einem Zustand, der für den Radverkehr nicht attraktiv ist.
- Der Durchgang zur Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich nicht hergestellt und rechtlich nicht gesichert. Gleichwohl scheint er regelmäßig rechtswidrig genutzt zu werden (siehe Foto oben).

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Wenn die Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen gebaut werden sollte, wird empfohlen, die Oberfläche der Getreidestraße auf ganzer Länge zu sanieren und das Pflaster gegen einen Asphaltbelag zu tauschen.
- Der Durchgang zwischen Getreidestraße und Gustav-Böhrnsen-Straße ist baulich herzustellen und rechtlich zu sichern.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|-------|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 7 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 9 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>1.500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 1.500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 60 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1.500 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 60 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in gewerblich geprägtem Gebiet könnte die Betriebsaufläufe dort beeinflussen was die Betriebe möglicherweise einschränkt. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Da die Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen (R.5) nicht zur Umsetzung empfohlen wird, ist auch die Getreidestraße nicht weiter zu qualifizieren. Die verkehrliche Wirksamkeit ist ohne Brücke nicht gegeben. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme kann als Fortführung des Weseruferradweges (R.2-5) verstanden werden. Maßnahme ist nur umzusetzen, wenn Rad- und Gehwegbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen errichtet wird. Ansonsten sind eine Verlagerung der Radroute und eine Entwidmung der Getreidestraße zu prüfen. |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Rangier- und Ladebetrieb der ansässigen Gewerbeunternehmen |

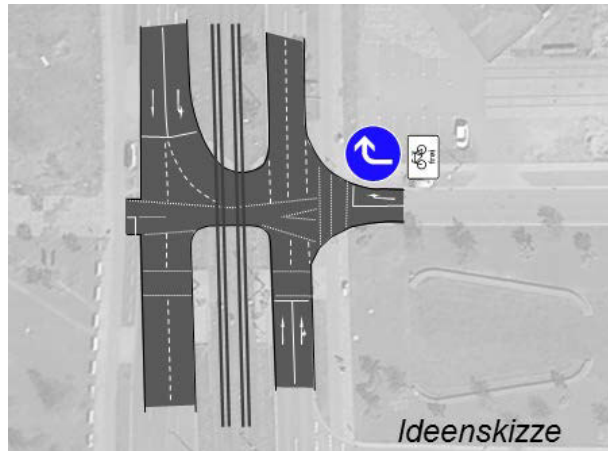
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. R.7

Umbau der Radfahrerfurt Hansator/ Am Kaffeequartier

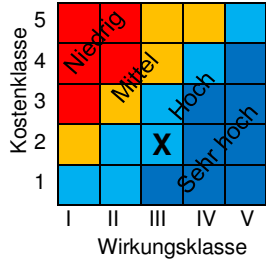


Handlungsbedarf

- Verbindung Nordufer Europahafen – Am Kaffeequartier ist Hauptradroute gemäß Fahrradstadtplan.
- Querung des Hansators bisher nur über Umlaufsperrern möglich. In der Praxis nutzen viele Radfahrer jedoch die Fahrbahn der Linksabbieger vom Hansator zur Straße Am Kaffeequartier.
- In den polizeilichen Statistiken finden sich keine Unfälle an dieser Kreuzung mit derart regelwidrig fahrenden Radfahrern.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt soll so umgebaut werden, dass ein direktes Queren des Hansators für Radfahrer möglich ist.
- Dazu ist die Straßenbahnfurt der linksabbiegenden Pkw derart zu erweitern, dass eine Radverkehrsanlage eingeordnet werden kann. Außerdem soll diese Fläche derart erweitert werden, dass von Norden kommend ein U-Turn auf dem Hansator möglich ist. Ziel ist eine bessere Erschließung des Neubauquartiers Am Kaffeequartier (siehe Maßnahme S.5).
- Außerdem ist die Signalisierung des Knoten auszubauen und auf alle Knotenarme auszuweiten.
- Die Straßenbahntrasse ist in die Signalisierung bevorrechtigt mit einzubeziehen.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|-----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>38</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 38 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 38 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Signalisierung darf nicht zu Einschränkung im Straßenbahnbetrieb führen → ansonsten kontraproduktive Behinderung des ÖPNV. |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> keine |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit Straßenbahnausbauplänen und Optimierung der Grünen Welle Hansator sind zu berücksichtigen. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. R.8 Qualifizierung der Rampe Weseruferradweg – Stephanibrücke (Nordseite)

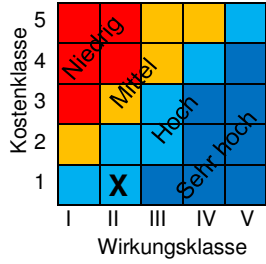


Handlungsbedarf

- Am südlichen Ende der Überseestadt kreuzen sich der Weseruferradweg und die Stephanibrücke.
- Südlich der Brücke sind beide Trassen durch eine Rampe verbunden. Nördlich der Brücke ist die Zuwegung für Radfahrer nicht ohne Absteigen möglich. Ein Ausweichen auf die südliche Rampe ist mit einem Umweg von 200 m verbunden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen die Rampe nördlich der Brücke in der Art zu qualifizieren, dass der Weseruferradweg und die Radwege an der Stephanibrücke für Radfahrer ohne Absteigen verbunden sind.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|-----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 7 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 9 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 150 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 10 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 150 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 10 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.9 **Verlängerung Gehwegverbindung Schulze-Delitzsch-Straße – Hafenstraße**

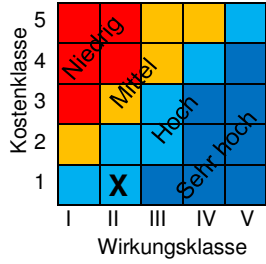


Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende Wegeverbindung an der Schulze-Delitzsch-Straße südlich der Nordstraße fortzusetzen.
- Dafür wird der Bau eines Geh- und Radweges zwischen Nordstraße und Hafenstraße auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Grenzstraße empfohlen.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|-----|--|---|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 11 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

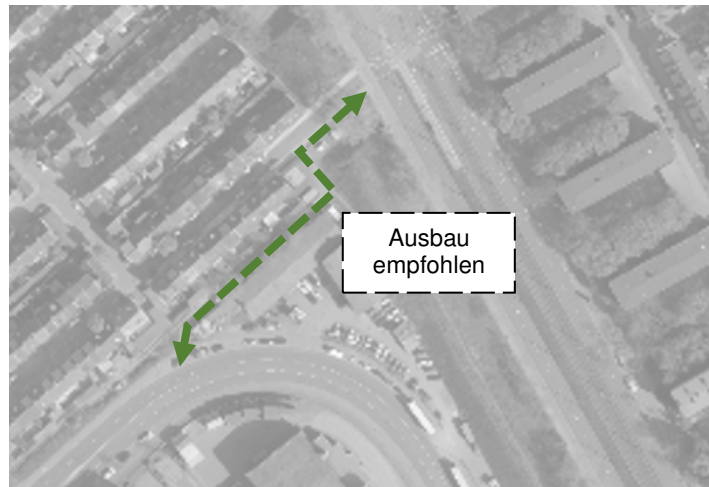
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.10 Qualifizierung des Durchgangs Hafenstraße – Heimatstraße

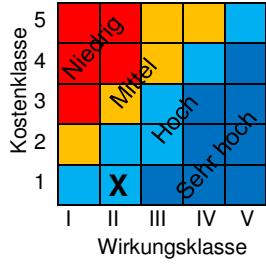


Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen, die bestehende unbefestigte Wegeverbindung zwischen Hafenstraße und Heimatstraße auszubauen und damit für den Rad- und Fußverkehr zu qualifizieren.

| Bewertung | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|------|-----------|--|--------------------|-----|--|---|------------------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 11 | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | Kostenklasse: 1 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4 | | | | | | | | | | |

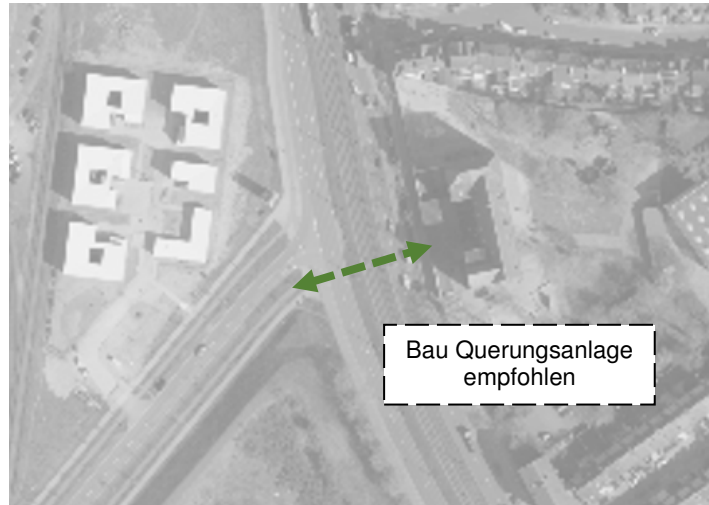
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.8 zu sehen. Im Fall des geplanten Knotenpunktausbaus ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit des Fortbestands des hier ansässigen Gewerbebetriebs. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.11 Neubau einer Querung der Nordstraße auf Höhe Überseetor

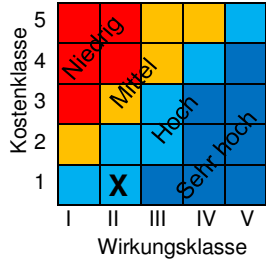


Handlungsbedarf

- Der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße – Bremerhavener Straße ist mit seinen Straßenbahngleisen eine maßgebliche Barriere zwischen der Überseestadt und Walle.
- Es sollten daher Optionen untersucht werden, die beiden Stadtteile besser miteinander zu verbinden.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen im Bereich des Überseetors eine Fußgängerquerung vorzusehen, um die Erreichbarkeit des bestehenden (nördlich Nordstraße) und des geplanten (südlich Nordstraße) Grundschulstandorts zu verbessern.

| Bewertung | | | | | |
|--|--------|--|---------------------|--|---|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 200 | | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 18 | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 13 | Kostenklasse: 1 | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ist als Alternativmaßnahme zu S.9 und als potentielle Ergänzung zu Ö.9 zu sehen. Im Fall des angedachten Vollausbaus des Knotenpunkts (S.9) ist die Verbindung der Überseestadt nach Walle hier ausreichend gesichert. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. R.12 Umbau des Doppelknotenpunkts Doventor



Handlungsbedarf

- Der Doppelknotenpunkt Doventor ist ein zentraler Verteilerknoten am Übergang zwischen Altstadt und Überseestadt.
- Es bestehen am Knotenpunkt auf diversen Fahrbeziehungen keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.
- Handlungsbedarf begründet sich zudem aus dem VEP, dessen Maßnahmenpaket den Umbau dieses Knotenpunkts beinhaltet.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der Knotenpunkt ist komplex umzubauen mit dem Ziel die Verkehrsflächen kompakter zu fassen und für alle Fahrbeziehungen anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen vorzusehen.
- Der Ausbau sollte in einer gesonderten Studie weiter vertieft werden.
- Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit in den Prognoseszenarien dieser Untersuchung wurde unterstellt, dass alle heute bestehenden Spuren in ihrer Anzahl auch bestehen bleiben.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------|--|-----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---|---|---|---|--|---|----|-----|----|---|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>5.000</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>167</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 5.000 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 167 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4</td> </tr> <tr> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2</td> </tr> <tr> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | I | II | III | IV | V | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 5.000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 167 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- keine

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden.
- Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen.

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- keine

Umsetzungshemmnisse

- Maßnahme begründet sich nicht ausschließlich aus Entwicklung der Überseestadt. Sie ist daher auch trotz des vergleichsweise ungünstigen Kosten-Wirkungs-Verhältnisses zu empfehlen.

Priorität (Grad der Zielerreichung)

| | | | |
|---------|--------|------|-----------|
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
|---------|--------|------|-----------|

Umsetzungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

| | | | | |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|

Nr. R.13 Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

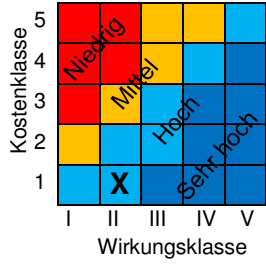


Handlungsbedarf

- Die Förderung des Radverkehrs soll einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Kfz-Mobilität beitragen.
- Hierfür werden neben dem Ausbau der Wegeinfrastruktur auch anforderungsgerechte Abstellanlagen benötigt.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Der stellenweise bereits begonnene Aufbau öffentlich zugänglicher Abstellanlagen für Fahrräder (Beispiel siehe Foto oben vom Ende des Kommodore-Johnsen-Boulevard) soll konsequent fortgeführt werden.
- Das Angebot an Abstellanlagen soll sich am potentiellen Bedarf orientieren. In dichter bebauten Quartieren und in Quartieren mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung dürfte der Bedarf höher sein, als in weitläufigen industriell geprägten Quartieren.

| Bewertung | | | | | | | | | |
|--|---------------------|---|-----------|---------------------|--------------------|----|--|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 7 | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | |
| | | X | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 14 | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 50 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 5 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 50 | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 5 | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | |

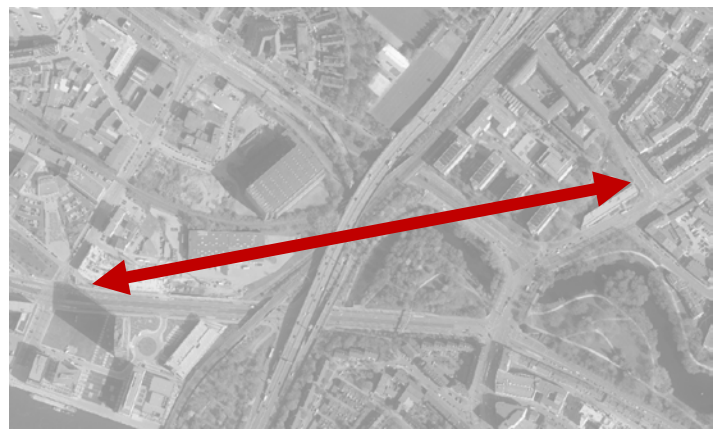
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> Langfristig/ Daueraufgabe |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. R.14 Radwegverbindung Überseestadt – Bahnhofsvorstadt



Handlungsbedarf

- Die Route zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof gehört zu den wichtigsten Zu- und Abgangs-routen der Überseestadt.
- Im Bestand sind die Wege auf dieser Relation jedoch streckenweise umständlich oder schlecht ausgebaut.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es sollten Optionen gefunden werden, die zu einer Aufwertung der Relation Überseestadt – Hauptbahnhof beitragen können.
- Dabei sind verschiedenen Routenoptionen mit ihren Vor- und Nachteilen einander gegenüberzu-stellen. Dabei ist – unter Berücksichtigung von Aspekten der Gebietsentwicklung – eine möglichst direkte Route für Radfahrende zu identifizieren und baulich zu stärken.
- Die Diskussionen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe haben hierzu folgendes ergeben:
 - Der Eigentümer der Grundstücke beidseits des Gleisbogens südlich des Löwenhofs beab-sichtigt nach Möglichkeit seine Flächen für eine gewerbliche Entwicklung zusammenzufas-sen. Eine Trasse über diesen Gleisbogen würde dann nicht mehr möglich sein.
 - Eine Führung der Radtrasse über den Gleisbogen fordert vergleichsweise aufwändige An-schlüsse an der Lloydstraße und je nach beabsichtigter Länge der Strecke an der Hans-Böckler-Straße oder Doventorsteinweg.
 - Grundsätzlich besteht auch die Option, den Gleisbogen zwischen Eduard-Schopf-Allee und Hans-Böckler-Straße und darüber hinaus für den Radverkehr zu qualifizieren. Es bestehen im Rahmen des VEP zudem Planungen, die Daniel-von-Büren-Straße und das Doventor fahrradfreundlich umzugestalten.
 - Inwiefern eine zusätzliche Radverkehrsverbindung in diesem Korridor jedoch angenommen wird kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Es scheint jedoch, dass eine Route über den Doventorsteinweg zum Hauptbahnhof als zu umwegig wahrgenommen werden könnte.

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|----------------|---------------------|--------------------|-----------|--|----|---|--|------------------------|--|-------------------------|--|--------------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 500 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 22 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kosten-Wirkungs-Matrix</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Grad der Zielerreichung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </tbody> </table> | | Kosten-Wirkungs-Matrix | | Grad der Zielerreichung | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad der Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

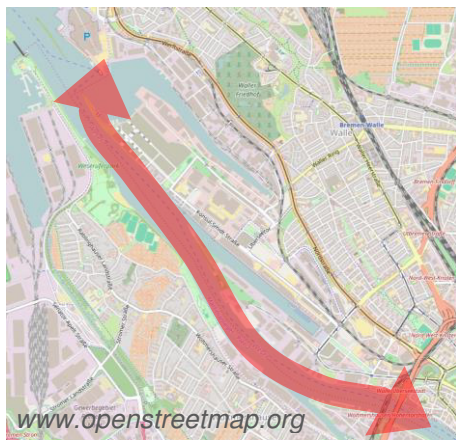
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr insgesamt zu einer zusätzlichen Reduktion (über die der Maßnahmen des Optimierungsszenarios hinaus) des Modal Split im MIV um 1 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 1.000 Kfz-Fahrten je Tag über alle diese Maßnahmen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung einer Route über die heutigen Anschlussgleise erst nach deren Außerbetriebsetzung möglich. Maßnahme R.12 trägt auch zu einer besseren Anbindung der Überseestadt an die Bahnhofsvorstadt bei. Wechselwirkungen sind daher zu berücksichtigen. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Vertiefende Untersuchung der Routenoptionen erforderlich |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. Ö.1 Weserbus (Fähre Längsverkehr) im VBN-Tarif



Ö1 - Fähre Längsverkehr

-  Weserbus (Längsverkehr)
-  optionales Angebot nach Blumenthal
-  Neubau Fähranleger
-  Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- Weserlängsverkehre als ÖPNV-ähnliche Verbindungen
- Längsverkehre auf der Weser derzeit hauptsächlich für touristische Zwecke angeboten:
Linienfahrten Bremen – Bremerhaven (Hal över)
 - Anleger in Bremen: Martinianleger und Pier 2/ Waterfront
 - 1 Fahrt/Tag hin (vormittags) und zurück (nachmittags)
 - Nicht im VBN-Tarif*Hafenrundfahrten (Hal över)*
 - Anleger: Martinianleger, Anleger 13/ GOP-Steigenberger, Anleger Überseestadt/Landmarktower
- Im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP 2025 (2014, S.116 ff.) wurde bereits ein Konzept für ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser (Weserbus) im Längsverkehr entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Linienverlauf zwischen Gröpelingen/Waterfront und Weserwehr mit Halt an insgesamt 7 Fähranlegern: davon 5 in der Überseestadt (2 Fähranleger sind bereits vorhanden: Gröpelingen/Waterfront und Überseestadt) und 2 Anleger liegen außerhalb der Überseestadt (Martini-Anleger, Weserstation)
- Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min
- Optionales Angebot von Gröpelingen/Waterfront bis Blumenthal (zusätzl. Fahrzeit pro Richtung ca. 40 min)
- Bedienung an Werktagen im 30-MinutenTakt zwischen 9 und 18 Uhr (Bedienung auch an Wochenenden)
- Einsatz von 3 Schiffen mit jeweils 2 Personen Besatzung
- Tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|---------------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|--------|------|-----------|-----------|---|------|-----------|-----------|-----------|--|--|---|----|-----|------|--|--|----------------|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | | 2,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | | 2,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV V | | | Wirkungsklasse | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

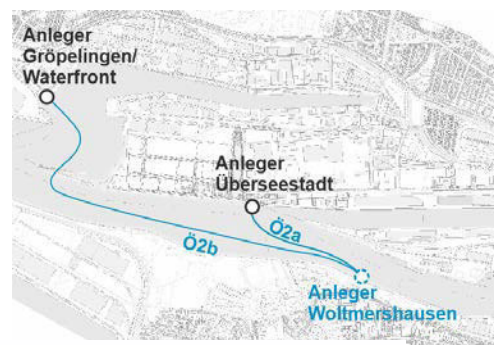
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit) <ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> zwischen Vegesack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Werktag zwischen Martini-Anleger und Weserstadion ca. 100 Personen/Werktag zwischen Blumenthal und Vegesack ca. 600 Personen/Werktag Für die Überseestadt ergibt sich hierdurch eine Entlastung um etwa 350 Kfz-Fahrten (Annahme 50 % neue Fahrgäste) Durch den Einsatz von Speed-Katamaranen anstatt von Fähren könnten aufgrund von Reisezeitersparnissen mehr Fahrgastpotenziale generiert werden |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen Ggf. bestmögliche Anbindung der Fähranleger in der Überseestadt an das BSAG-Netz Streckenabschnitt Woltmershausen – Überseestadt verliert mit Umsetzung der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) an Fahrgastpotenzial Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.2 sinnvoll |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Finanzierbarkeit Die Bestrebungen der Team Neusta GmbH, eigeninitiativ eine Fährverbindung von der Innenstadt zu ihrem Unternehmensstandort (Schuppen 1) zu etablieren, kann als Umsetzungschance gesehen werden |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.2 Fähre Weser-Querverkehr im VBN-Tarif



Ö2 - Fähre Querverkehr

- Ö2a Linie F1
Woltmershausen - Überseestadt
- Ö2b Linie F2
Woltmershausen - Waterfront

-  Neubau Fähranleger
-  Anlegestelle Bestand

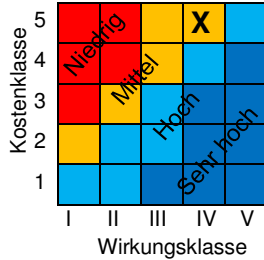
Handlungsbedarf

- öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser
- Verbindung von Woltmershausen und Überseestadt/Walle sowie Woltmershausen (Linie F1) und Gröpelingen/Waterfront (Linie F2)
- fahrplantechnische Einbeziehung des Berufsverkehrs
- Günstige Rahmenbedingungen für eine verkehrlich attraktive und wirtschaftlich akzeptable Fährverbindung:
 - Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Walle/Überseestadt
 - Arbeitsplätze im GVZ/Waterfront/Überseestadt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

Annahmen der Sonderbetrachtung zum VEP 2025:

- Aufnahme von 2 Fährverbindungen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
 - Linie F1: Woltmershausen – Überseestadt
 - Linie F2: Woltmershausen – Waterfront
- Neubau des Anlegers Woltmershausen sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Integration im VBN-Tarif
- Verknüpfung im 30-min-Takt mit folgender Fahrtenabfolge
 - Woltmershausen – Überseestadt (F1) und zurück sowie direkt im Anschluss
 - Woltmershausen – Waterfront (F2) und zurück
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---------------------------|--|------|--|---|--|--------------------|------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 13 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | | groß | | X | | Investitionskosten | 1,13 |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 26 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,15 | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Nach fachplanerischer Einschätzung können die im Rahmen des VEP von IVV errechneten Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Betrachtung aktueller Strukturgrößen angenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen/Waterfont ca. 500 Personen/Werktag Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt ca. 200 Personen/Werktag (Bewirkt eine Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag) |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen Anbindung der Fähranleger an das BSAG-Netz in der Überseestadt und Gröpelingen zeitgleicher Betrieb der Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt (Ö2a) mit der Maßnahme S.13 (Weserbrücke) nicht sinnvoll Keine gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme Ö.1 sinnvoll |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Ein kostendeckender Betrieb im VBN-Tarif wäre bei dieser Verbindung nicht darstellbar Pro Fahrgast müssten ca. 5,- Euro Fahrpreis für eine Kostendeckung erhoben werden (IVV, 2014) |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.3 Alltagsbetrieb der Weser Fähre auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront im VBN-Tarif



Ö3 - Weser Fähre
Ö3 Relation Hafenkante - Pier II/Waterfront
 Anlegestelle Bestand

Handlungsbedarf

- 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
 - nicht im VBN-Tarif integriert
- Einrichtung eines Alltagsbetriebs im VBN-Tarif auf der Relation Überseestadt/Hafenkante – Gröpelingen/Waterfront

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Aufnahme von einer Fährverbindung zwischen Überseestadt – Gröpelingen unter Einsatz von einem Schiff mit 2 Personen Besatzung
- verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Anleger zu Anleger
- Neubau des Anlegers Hafenkante sowie Qualifizierung des bestehenden Anlegers Waterfront
- Integration im VBN-Tarif
- Verknüpfung mit dem BSAG-Netz

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 0,5 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,97 |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 34 | Kostenklasse: 4 | |
| Wirkungsklasse: V | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|----------------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | | I | II | III | IV | V |
| | | Wirkungsklasse | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| <p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| <p>Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) |
| <p>Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen erforderlich (Integration der Fährverbindung in den VBN-Tarif) Hochwertige Verknüpfung mit dem BSAG-Netz für Hebung der Fahrgastpotenziale Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Fährbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Fährbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung |
| <p>Umsetzungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Konflikte bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

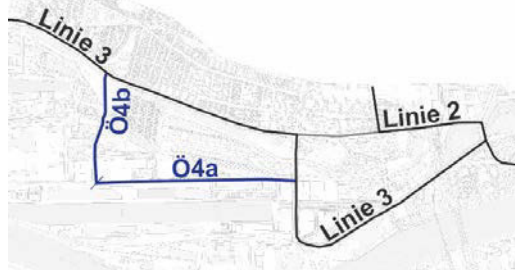
| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input checked="" type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.4_1 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) - mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Überseetor



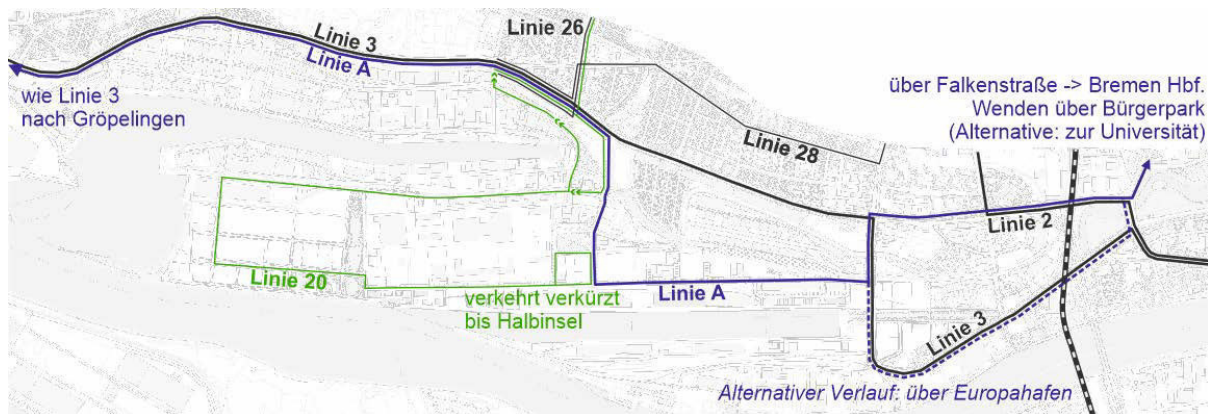
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4b** Teilstrecke Überseetor - Nordstraße
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienvläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20 bis ins Untersuchungsgebiet (Überseetor): 20-min-Takt

| Bewertung | | | | | |
|--|--------|--|--------------------------|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 35 | | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 3,2 | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | Kostenklasse: 5 | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | |

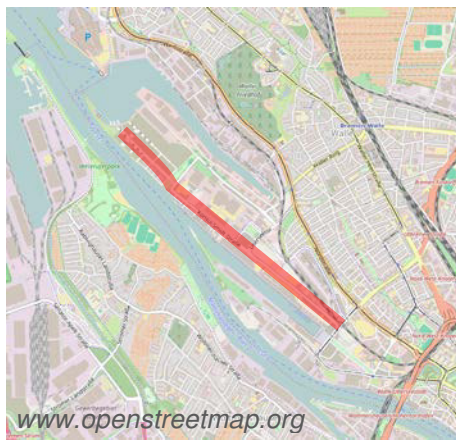
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung des neuen Wohngebietes an der Hafenkante durch die Straßenbahn Verbindung der hinteren Halbinsel/Weiche Kante mit der Innenstadt verschlechtert sich |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Abnahme von 1.700 ÖV-Personenfahrten pro Werktag durch geringeres Fahrtenangebot im Vgl. zum Basisszenario Zunahme um ca. 1.300 Kfz-Fahrten pro Werktag |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da neben hohen Investitionskosten in der Summe keine verkehrlichen Vorteile zu erwarten sind und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

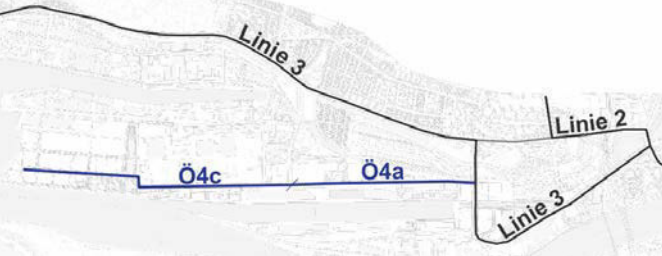
| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.4_2 Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) - mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. und Kommodore-Johnsen-Blvd.



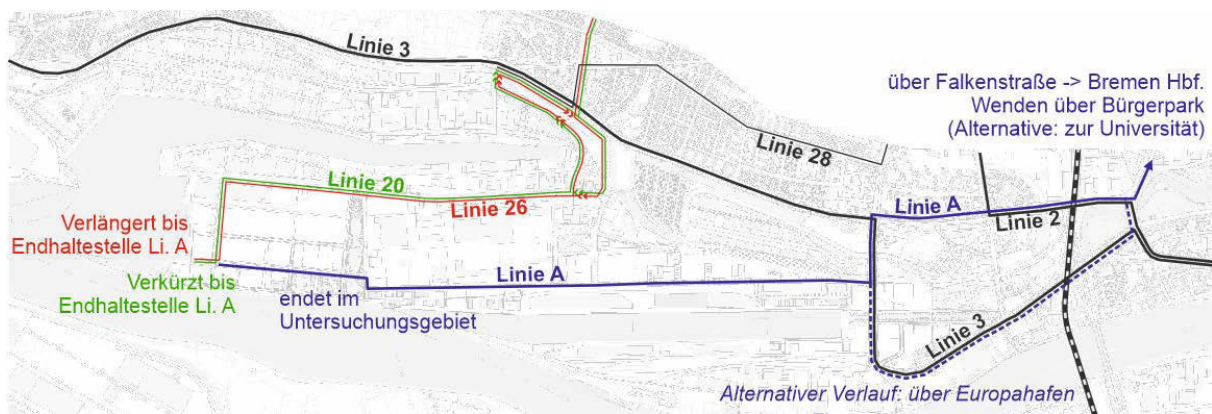
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

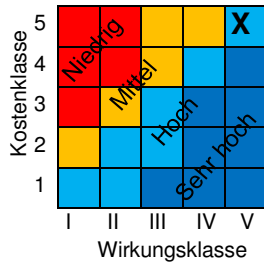


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienvverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (endet im UG): HVZ 10-min-Takt, NVZ 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Endhaltestelle Linie A
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. - Weiche Kante

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--------------------------|--|------|--|--|---|--------------------|----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table> | klein | mittel | | groß | | | X | Investitionskosten | 58 |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 45 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 4,6 | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: V | | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Zunahme von 2.000 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario Reduzierung um knapp 1.500 Kfz-Fahrten pro Werktag |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme ist als Vorstufe zur möglichen Umsetzung der Maßnahme Ö.5 geeignet |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

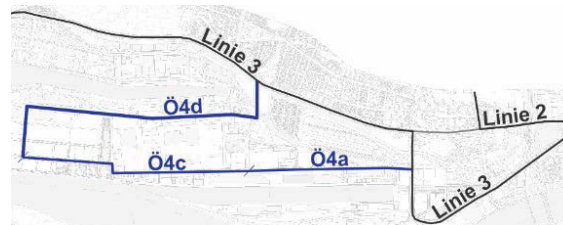
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td style="border: 2px solid green;">Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.4_3

Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) - mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str., Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee sowie Eduard-Suling-Str.



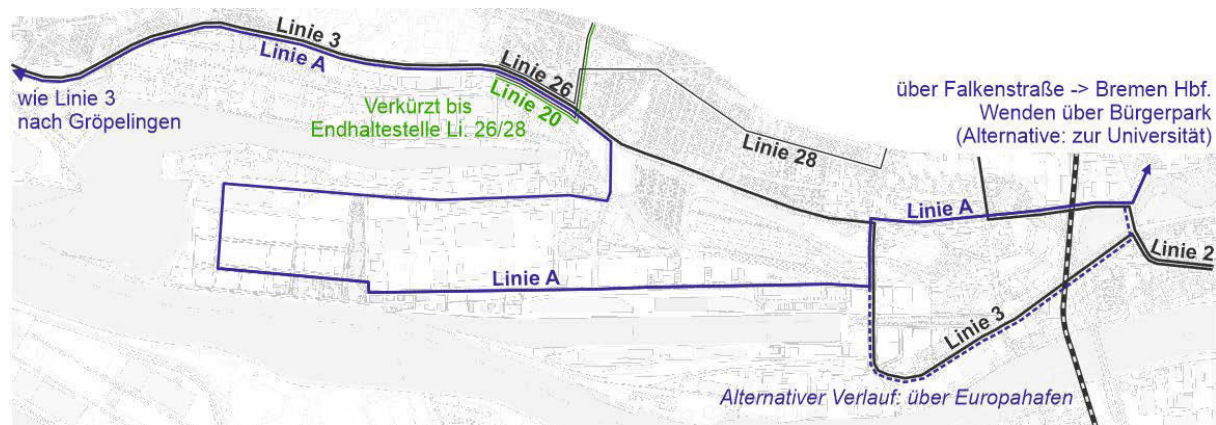
Infrastrukturmaßnahmen



Ö4 - Neubau Straßenbahnstrecke

- Ö4a** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str.
- Ö4c** Teilstrecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd.
- Ö4d** Teilstrecke Kommodore-Ziegenbein-Allee - Eduard-Suling-Str.
- Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept

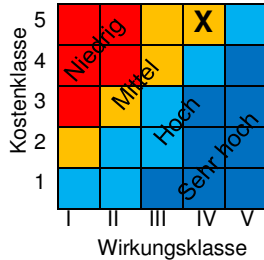


Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 26, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 20-min-Takt
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Endhaltestelle Linien 26/28, Beibehaltung 30-min-Takt

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|--|---|-----------|--------------------------|--------------------|------------------------|--|-----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio.€]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>81</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>5,4</td> </tr> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | Investitionskosten | 81 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 5,4 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 81 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 5,4 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | | X | Kostenklasse: 5 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • Umwegige Linienführung verursacht hohe Reisezeitnachteile für Ein- und Aussteiger von/nach Richtung Gröpelingen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> • Zunahme von 200 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario • Reduzierung um 150 Kfz-Fahrten pro Werktag |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> • Keine bekannt |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> • Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme sehr unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als nicht erreichbar eingeschätzt wird. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.5

Neuerschließung Straßenbahn (Linie A) - mit Neubau der Teilstrecke Konsul-Smidt-Str., Kommodore-Johnsen-Blvd. und Kommodore-Ziegenbein-Allee sowie Brückenneubau (Klappbrücke) über Hafenbecken



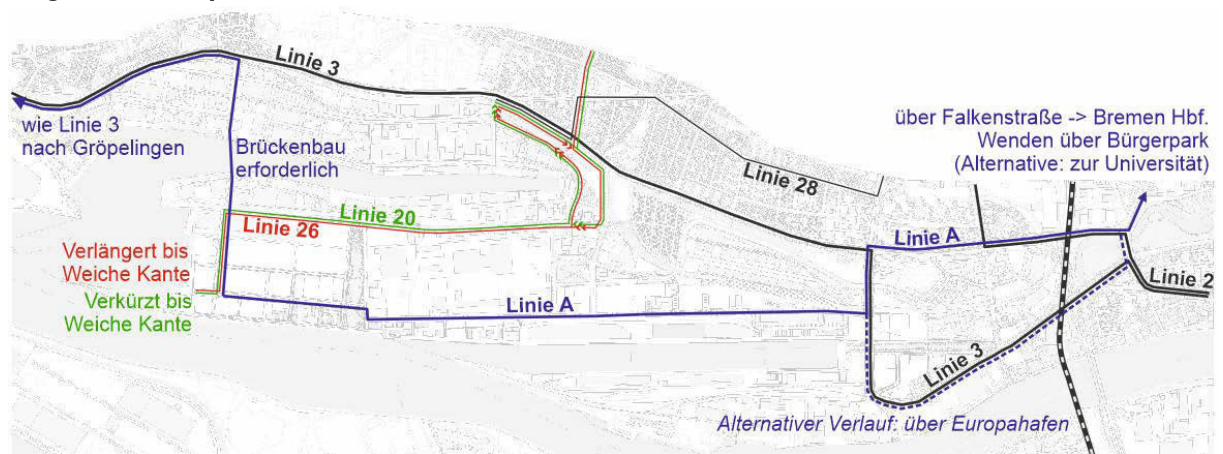
Infrastrukturmaßnahmen



Ö5 - Neubau Straßenbahnstrecke mit Brückenneubau (Klappbrücke)

-  Ö5 Strecke Konsul-Smidt-Str. - Kommodore-Johnsen-Blvd. - Kommodore-Ziegenbein-Allee verlängert bis zum Streckenast der Linie 3
-  Brückenneubau (Klappbrücke)
-  Straßenbahngleise Bestand (Linienbetrieb/ ohne Betrieb)

Angebotskonzept



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG
- Direkte Verbindung über eine Klappbrücke über das Hafenbecken nach Gröpelingen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbleib der bestehenden Linienverläufe mit den bestehenden Taktungen: Linie 2, Linie 3, Linie 28
- Hinzukommende Straßenbahnlinie A (Durchquerung des UG): 10-min-Takt in der HVZ, 20-min-Takt in der NVZ
- Verkürzung der Linie 20: Verlauf bis Weiche Kante
- Verlängerung der Linie 26: Verlauf bis Weiche Kante
- 10-min-Takt auf der Achse Holsteiner Str. – Weiche Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise (Fortsetzung)

- Brückenneubau erforderlich: Aufgrund der Vorgaben zu den Durchfahrtshöhen für Schiffe (ca. 60 m) kann die Betrachtung auf eine Klappbrücke reduziert werden → Überführung eines 2-gleisigen Straßenbahnverkehrs mit beidseitigen Geh- und Radbahnen

Bewertung

Wirkungsklasse

| | | | |
|--|-------|--------|------|
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | | | X |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 51 | | |

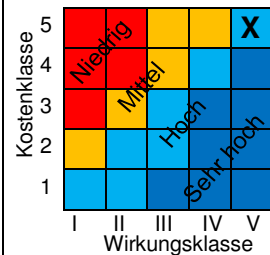
Wirkungsklasse: V

Kostenklasse

| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio €] |
|--|--------------------------|
| Investitionskosten | 120 |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 8,2 |

Kostenklasse: 5

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Der Güterverkehr zum Holz-und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 2.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario (Reduzierung um 1.900 Kfz-Fahrten pro Werktag)
- Es ist mit weiteren positiven verkehrlichen Effekten außerhalb der Überseestadt zu rechnen, die in der Folge zu Entlastungen im Kfz-Verkehr führen können (Rückgang durch höhere ÖV-Nachfrage in der Relation Gröpelingen – Innenstadt)

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Als Vorstufe wird die Umsetzung der Maßnahme Ö.4_2 empfohlen
- Der Betrieb der Weser Fähre (Ö.3) könnte als Übergangslösung bis zum Bau der Brücke aufgenommen werden
- Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.12 (Seilbahn) und Ö.13 (Amphibienbus) wird in Zusammenhang mit dem Bau der Brücke als nicht sinnvoll erachtet

Umsetzungshemmnisse

- Erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen (Trassenfreihaltung erforderlich)
- Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nach GVFG und damit die Finanzierbarkeit der Maßnahme unwahrscheinlich, da den hohen Investitionskosten nur geringe Nutzen gegenüberstehen und dadurch eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit als schwer erreichbar eingeschätzt wird

Priorität (Grad der Zielerreichung)

| | | | |
|---------|--------|------|-----------|
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
|---------|--------|------|-----------|

Umsetzungshorizont

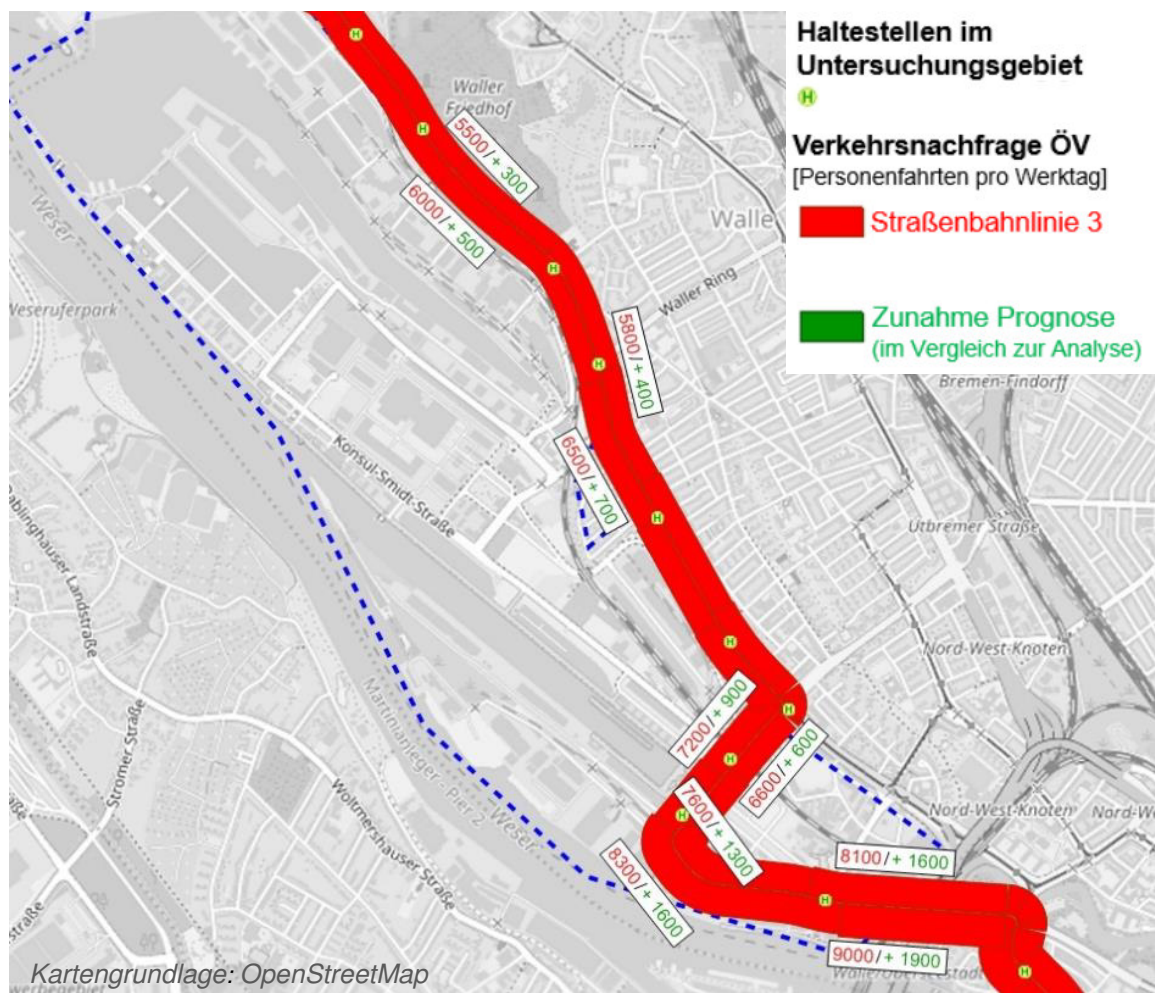
| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

| | | | | |
|-------|-------------|----------|-------------|----------------|
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation* | Keine Aufnahme |
|-------|-------------|----------|-------------|----------------|

*erst denkbar bei einer Nutzungsänderung im Bereich Holzhafen

Nr. Ö.6 Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3



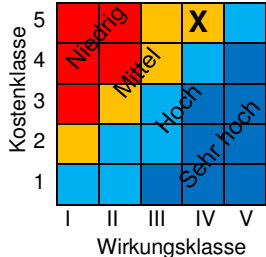
Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basisszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/Kapazitätserhöhung auf der Linie 3
→ bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 10-min-Takt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 3 auf einen 5-min-Takt in der HVZ, NVZ: 10-min-Takt

Bewertung

| | | | | | | |
|--|-------|--------|------|--|--------------------------|---|
| Wirkungsklasse | | | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | Investitionskosten | 29 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | | | X | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 3,7 | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | Kostenklasse: 5 | | |

Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Bestehende Leistungsdefizite im MIV und Busverkehr Auf der Muggenburg werden durch eine Taktverdichtung der Straßenbahn aufgrund der gekoppelten Signalisierung von BOStrab und EBO weiter erhöht

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Zunahme von 800 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario
- Reduzierung um 600 Kfz-Fahrten pro Werktag

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Entzerrung der Signalisierung zw. BOStrab und EBO am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide notwendig → sonst starke Leistungsdefizite im MIV (Stau)
- Keine Weiterverfolgung bei Umsetzung der Straßenbahnmaßnahmen Ö.4 bzw. Ö.5 empfohlen

Umsetzungshemmnisse

- Bestehende LSA-Signalisierung am KP Auf der Muggenburg/Stephanikirchenweide
- Die gemeinsame Gleisnutzung der Straßenbahn und der Eisenbahn von Kellogg's kann eine Taktverdichtung der Straßenbahn mit anschließender Einhaltung der Takttreue erschweren
- Geplante Kapazitätserhöhung von Straßenbahnen durch größere Fahrzeuge durch die BSAG machen eine Taktverdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht zwingend erforderlich

Priorität (Grad der Zielerreichung)

| | | | |
|---------|--------|------|-----------|
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
|---------|--------|------|-----------|

Umsetzungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

| | | | | |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|

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



Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung der Überseestadt sowie der Altstadt an den SPNV

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Neubau eines SPNV-Haltepunktes am Standort Überseestadt/Schlachte
- Anlage eines Außenbahnsteiges und Schaffung einer Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 14 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 20 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,3 |
| | groß | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 42 | | |
| Wirkungsklasse: V | | Kostenklasse: 5 | |

| | | | | | | |
|--------------|---|----------------|--------|------|-----------|---|
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | |
| | | I | II | III | IV | V |
| | | Wirkungsklasse | | | | |

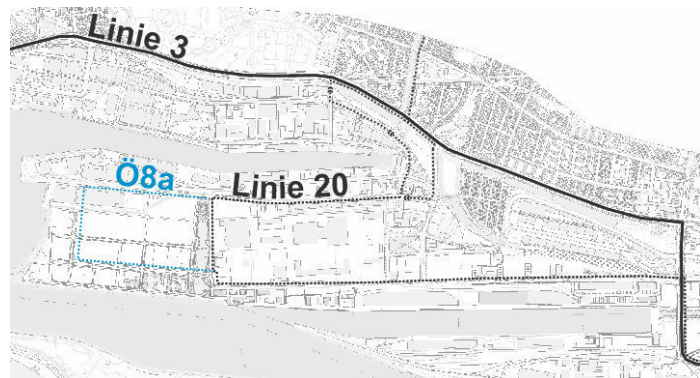
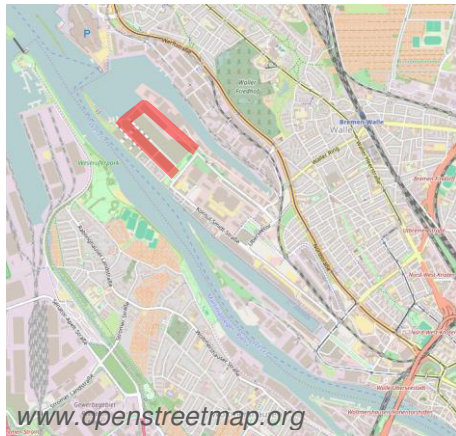
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des VEP wurde für den neuen Haltepunkt ein Potenzial von täglich 2.000 Ein-/ Aussteigern berechnet (Annahme: davon 50% neue Fahrgäste) Die Annahme entspricht einer Reduzierung um ca. 750 Kfz-Fahrten pro Werktag |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Maßnahme nur im Rahmen eines Brückenneubaus durch die DB möglich Die Ausgangsfläche zum Stadtbahnhof steht in Privateigentum. Die Stadt sollte sich um den Erwerb der notwendigen Grundstücksflächen bemühen, damit ihre Handlungsfähigkeit im Falle einer anstehenden Brückenerneuerung gewährleistet ist und keine Enteignung oder nachträglicher Erwerb notwendig wird. |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Gleisgeometrie lässt aktuell die Anlage eines Bahnsteigs nicht zu (zu enger Bogen) |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.8_1 Neuerschließung durch Bus (Linie 20) über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling-Str.



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

Ö8a Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling Straße

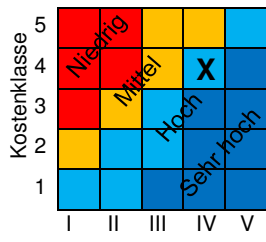
Buserschließung Bestand

Handlungsbedarf

- Entwicklungen im Bereich der „Weichen Kante“ (am Wendebecken) mit den Schwerpunkten Wohnungsbau, Einzelhandel, Naherholung und Freizeit machen eine Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV erforderlich, um eine nachhaltige, nichtmotorisierte Nahmobilität zu sichern auch in Verbindung mit den benachbarten Stadtteilen

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verlegung/Verlängerung der Linie 20 bis zur Hafenkante über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee und Eduard-Suling-Str.
- Inbetriebnahme 2 neuer Bushaltestellen: Hst. Ehrenfelsstraße und Hst. Hafenkante
- Verdichtung des Taktes zwischen Messe und Hafenkante auf 15 Minuten zwischen 5 und 20 Uhr bei prognostizierter Vollerentwicklung der Überseestadt im Jahr 2030

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------|--|--|-----------|---------------------------|--------------------|-----------------|--|-----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 13 | | <table border="1"> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,7</td> </tr> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 1,0 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,7 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 1,0 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,7 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <th>klein</th> <th>mittel</th> <th>groß</th> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 4 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 26 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

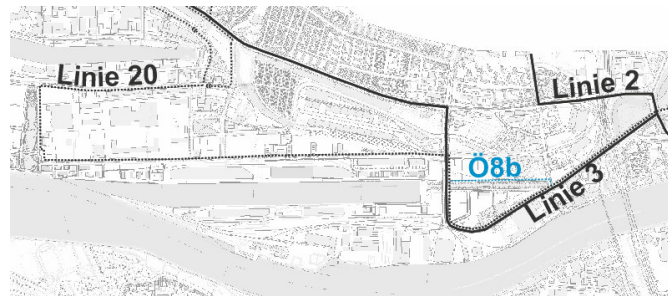
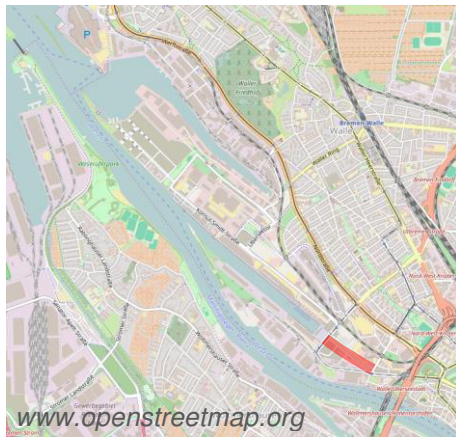
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme entspricht Basisszenario |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Ab April 2017 Realisierung der Maßnahme zunächst über Kommodore-Johnsen-Blvd., Kommodore-Ziegenbein-Allee, Herzogin-Cecilie-Allee, Birkenfelsstr. und Eduard-Suling-Str durch die BSAG im 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen 6 - 9 Uhr und 15 - 19 Uhr |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Genaue Streckenführung im Bereich der Hafenkante erfolgt in Abhängigkeit der Gebietsentwicklung und der zur Verfügung stehenden Straßeninfrastruktur |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td style="border: 2px solid green;">Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.8_2 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Teilstrecke Am Kaffee-Quartier



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

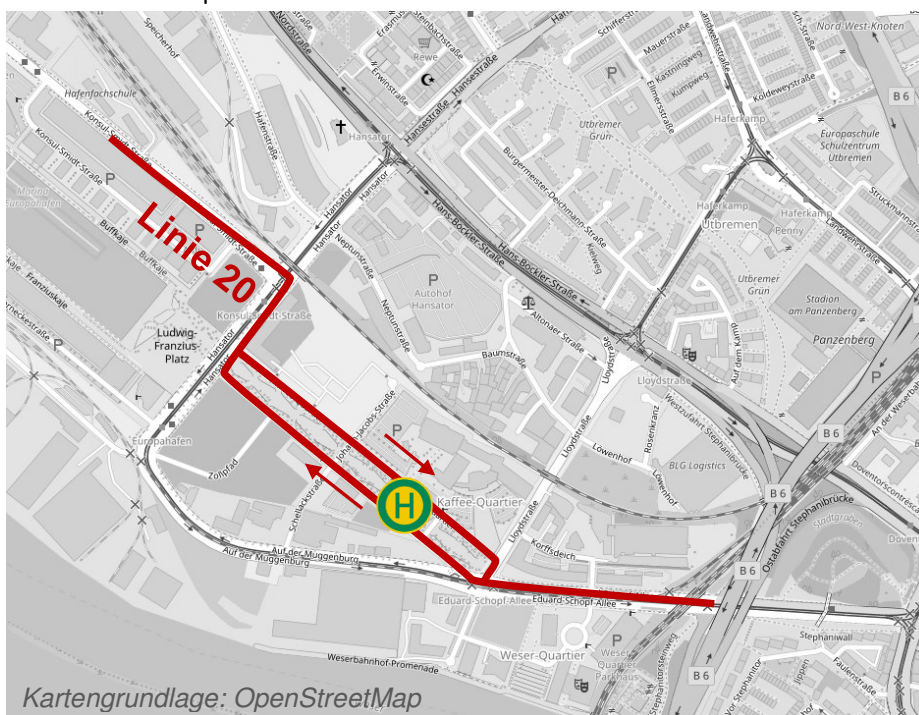
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/
An der Reeperbahn
- Buserschließung Bestand

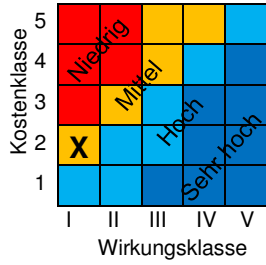
Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrt-richtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
 - Am Kaffee-Quartier: Verkehr Richtung Innenstadt
 - An der Reeperbahn: Verkehr Richtung Hafenkante
- Neuerschließung im Kaffeequartier mit einer neuen Haltestellen
- Weitere Bedienung der Haltestellen Konsul-Smidt-Str und Eduard-Schopf-Allee, Wegfall der Haltestelle Europahafen auf der Linie 20



| Bewertung | | | | | | | | |
|--|---|------------------------|---------------------------|--|------|---|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 5 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | | groß | X | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | |
| X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 6 | Kostenklasse: 2 | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | |

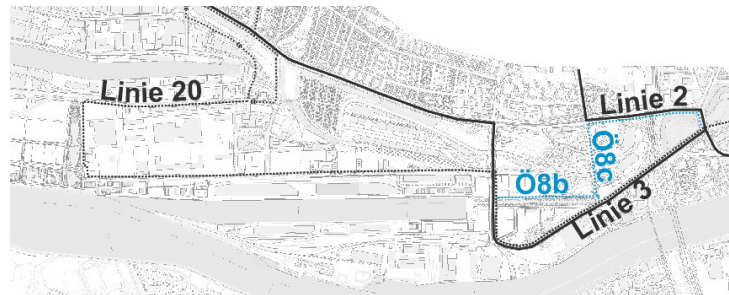
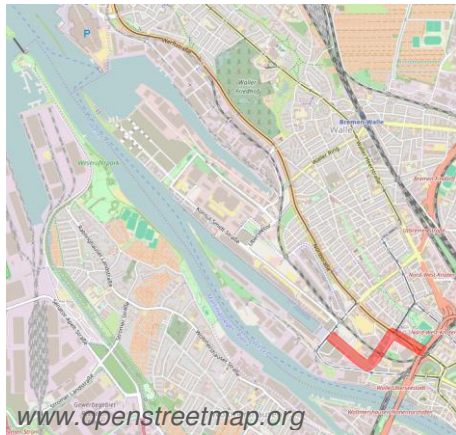
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 Durch Umsetzung der Maßnahme wird der Stau auf der Straße Auf der Muggenburg nicht vollständig und damit wirksam umgegangen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung Die Umsetzung der Maßnahme Ö.8_2 könnte als Übergangslösung bis zur Umsetzung der Maßnahme Ö.8_3 aufgenommen werden (schrittweise Umgewöhnung der Fahrgäste an die neue Verkehrssituation) |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td style="border: 2px solid green;">Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.8_3 Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über die Teilstrecke Lloydstr. – Hans-Böckler-Str. in Kombination mit Ö.8_2



Ö8 - Neuerschließung durch Bus

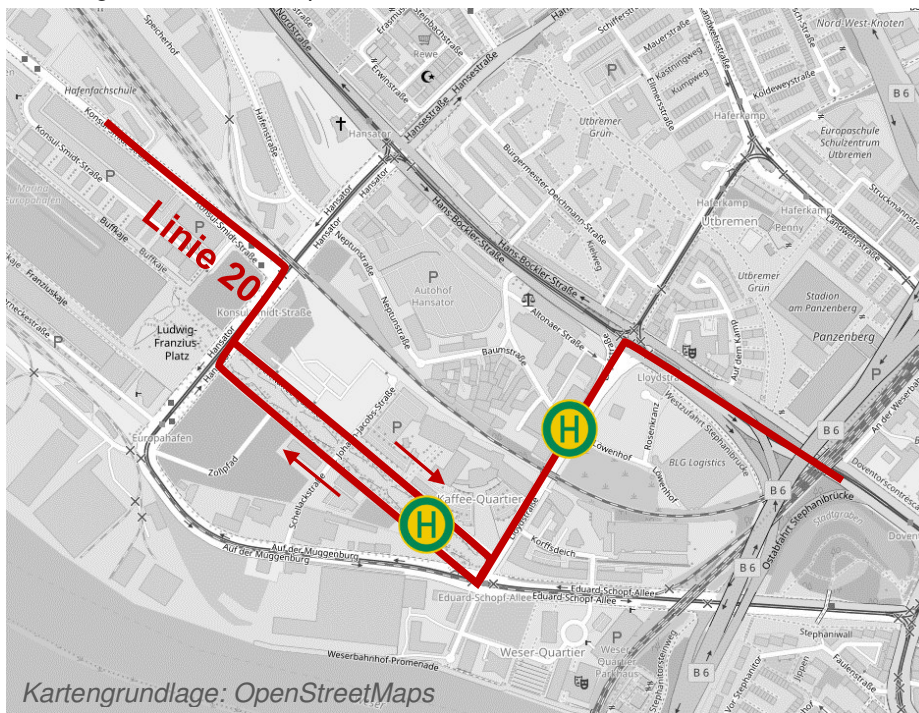
- Ö8b Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn
- Ö8c Lloydstraße/Hans-Böckler-Str.
- Buserschließung Bestand

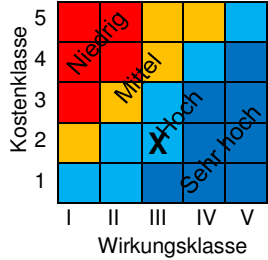
Handlungsbedarf

- Parallelverkehr der Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 20 von der Hst. Konsul-Smidt-Str bis zur Stephanibrücke
- regelmäßiger Stau Auf der Muggenburg verursacht Fahrplanabweichungen der Linie 20 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof → Verspätungen bis zu 9,5 min (Mittelwerte) zwischen 15 - 18 Uhr

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ausweichen von der stauanfälligen Strecke Auf der Muggenburg auf die Strecke Am Kaffee-Quartier/An der Reeperbahn, weiter über Lloydstraße und Hans-Böckler-Str. Richtung Hbf.
- Neuerschließung im nordöstlichen UG mit insg. 2 neuen Haltestellen (eine im Haltestellenbereich der Hst. Eduard-Schopf-Allee, Nutzung des bestehenden stadtauswärtigen Haltesteigs)
- Wegfall der Hst. Europahafen auf der Linie 20



| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------|--|--|-----------|---------------------------|--------------------|------------------------|--|-------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 9 | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>0,904</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,094</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 0,904 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,094 |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 0,904 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,094 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 2 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 18 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung der nachfragestarken Haltestelle Europahafen durch die Buslinie 20 |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Möglichen Nachfragerückgängen im Bereich der Haltestelle Europahafen stehen Nachfragezuwächse durch geänderte Linienführung und Erschließung gegenüber |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Aufhebung des Linksabbiegeverbot am Kaffee-Quartier/Lloydstr. erforderlich LSA-Signalisierung an den relevanten KP mit ÖPNV-Bevorrechtigung |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

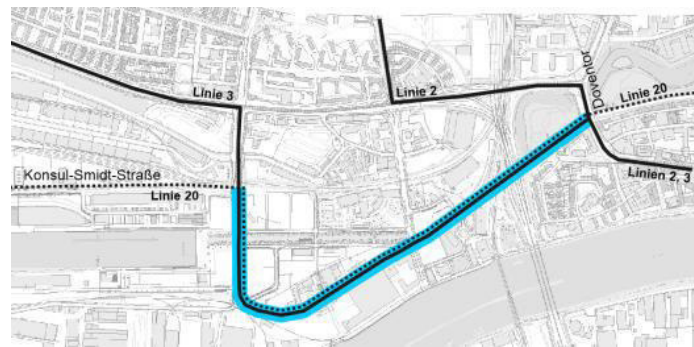
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td style="border: 2px solid green;">Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.8_4

Verlegung des Verlaufs der Linie 20 auf die Gleistrasse der Linie 3



Quelle: radiobremen.de



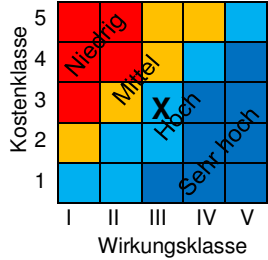
Ö8.4 - gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20

Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Steigerung der Qualität und Zuverlässigkeit im Betriebsablauf der Linie 20
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Führung der Linie 20 zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße und der Straße „Auf der Muggenburg“ bis zur Zufahrt Doventorstraße im Gleisbereich der Linie 3
- Umrüstung der Gleistrasse und der Haltestellen auf Gemeinschaftsbetrieb Bus und Straßenbahn
- Anpassung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Straße „Auf der Muggenburg“
- Umbau des Knotenpunktes Konsul-Smidt-Straße / Hansator

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|---|--|-----------|---------------------------|--------------------|---|--|-------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 11 | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>6,8*</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>0,23*</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 6,8* | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,23* |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 6,8* | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,23* | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table> | klein | mittel | groß | | X | | Kostenklasse: 3 * Zusätzlich zu Ö.8_5, Ö.10 | | |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 22 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |

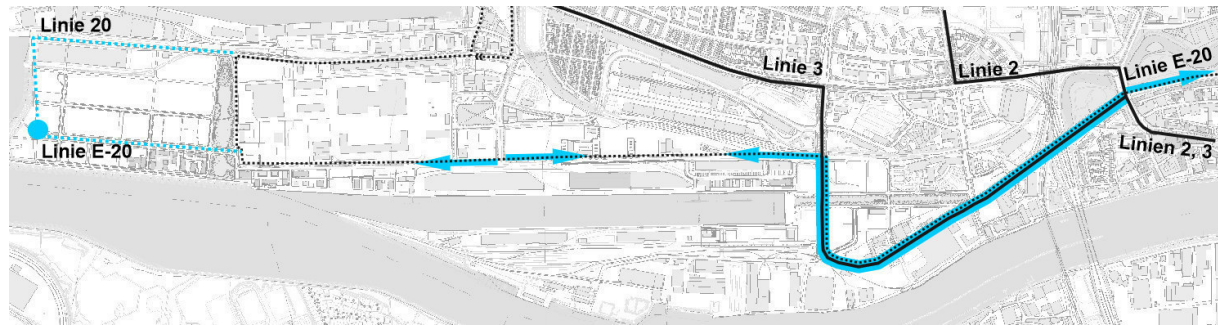
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_5 und Ö.10, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse „Auf der Muggenburg“ Umsetzung gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20) |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|-----------|-----------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td style="border: 2px solid green;">hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|--|---------------|---------------|-------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.8_5 Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebs auf der Linie 20



- gemeinsame Nutzung der Gleistrasse durch die Linien 3 und 20 (Ö.8.4)
- Einrichtung von Busspuren in staugefährdeten Zufahrten
- Wendemöglichkeit

Handlungsbedarf

- Verbesserte Anbindung insbes. des westlichen Untersuchungsgebietes an benachbarte Stadtteile sowie der Innenstadt
- Steigerung der Qualität und Zuverlässigkeit im Betriebsablauf der Linie 20
- Erhöhung des Komforts und der Reisegeschwindigkeit der Linie 20
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im UG

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Weitgehende behinderungsfreie Führung der Linie 20 zwischen der Hafenkante und Hauptbahnhof
- Nutzung der Gleistrasse der Linie 3 analog Maßnahme Ö.8_4 zwischen der Haltestelle Konsul-Smidt-Straße und der Straße „Auf der Muggenburg“ bis zur Zufahrt Doventorstraße
- Anpassung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Konsul-Smidt-Straße und Auf der Muggenburg
- Bau von separaten Busspuren in der nordwestlichen Zufahrt des KP Konsul-Smidt-Straße / Hansator sowie in den Zufahrten der Konsul-Smidt-Straße am KP Konsul-Smidt-Straße / Überseetor
- Teilung der Linie 20 an der Weichen Kante mit Bedienung des Abschnitts Hauptbahnhof – Weiche Kante durch Einsatz eines perspektivisch hochwertigen Bussystems (z. B. Elektrobus) im 10-min-Takt (analog Maßnahme Ö.10)

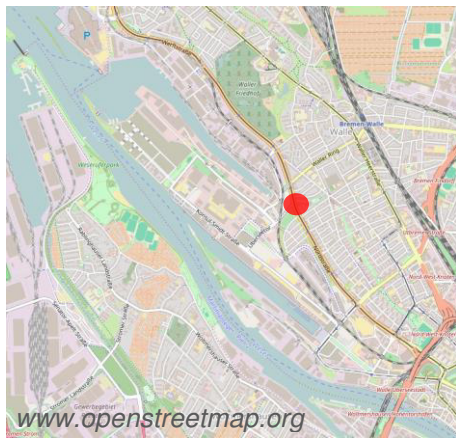
Bewertung

| <p>Wirkungsklasse</p> <table border="1"> <tr> <td>Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">17</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung</td> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Summe Nutzungspunkte (gewichtet)</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">51</td> </tr> </table> <p>Wirkungsklasse: V</p> | | Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | | | Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | X | Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 51 | | | <p>Kostenklasse</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [Brutto in Mio. €]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td style="text-align: center;">10*</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td style="text-align: center;">0,51*</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kostenklasse: 4</p> <p>* zusätzlich zu Ö.8_4, Ö.10</p> | | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | Investitionskosten | 10* | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,51* | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="5" style="vertical-align: middle;">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> <td style="background-color: blue;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">I</td> <td style="text-align: center;">II</td> <td style="text-align: center;">III</td> <td style="text-align: center;">IV</td> <td style="text-align: center;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | Kostenklasse | 5 | Niedrig | | | | 4 | Niedrig | | | X | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | 1 | | | | | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
|---|---------------------------|--|-----------|-----------|----------|--|-------|--------|------|--|--|----------|----------------------------------|-----------|--|--|--|--|-----------|---------------------------|--------------------|-----|--|-------|--|--------------|---|---------|--|--|--|---|---------|--|--|----------|---|---------|--------|------|--|---|--------|------|-----------|--|---|--|--|--|--|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 10* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,51* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien | | | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|----------------|----------------|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt | | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.10, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag | | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Einstellung des EBO-Betriebs auf der Gleistrasse „Auf der Muggenburg“ Schulung Fahrpersonal notwendig Evtl. Anpassung Betriebshofausrüstung notwendig Umsetzung gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.10 (Taktverdichtung Linie 20) | | | | | |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Ggf. Grunderwerb im Bereich der Busspuren erforderlich Ggf. Entfall von Flächen für den Ruhenden Verkehrs in der Straße Am Wall | | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td style="border: 2px solid green;">sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | | |
| Umsetzungshorizont | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td style="border: 2px solid green;">mittelfristig</td> <td>langfristig</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | | |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td style="border: 2px solid green;">Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. Ö.9

Linksabbiegerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstraße



Handlungsbedarf

- Durch das nicht mögliche Linksabbiegen von der Straße Überseetor auf die Nordstraße verkehrt die Buslinie 20 im derzeitigen Zustand in zwei unnötig getrennten Linienwegen (umwegiger Verlauf)
 - über Emders Str. - Cuxhavener Str. Richtung Hohweg
 - über Überseetor Richtung Hauptbahnhof

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Ermöglichung des Linksabbiegens für Busse vom Überseetor auf die Nordstraße
- Busbeschleunigung und einheitlicher Verlauf der Buslinie 20 in beiden Richtungen
- Ausbau Busüberfahrt über Gleise erforderlich mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes

Bewertung

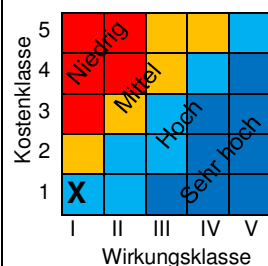
| | | | |
|--|-------|--------|------|
| Wirkungsklasse | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 4 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | X | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 5 | | |

Wirkungsklasse: I

| | |
|--|---------------------------|
| Kostenklasse | |
| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] |
| Investitionskosten | 0,45 |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,013 |

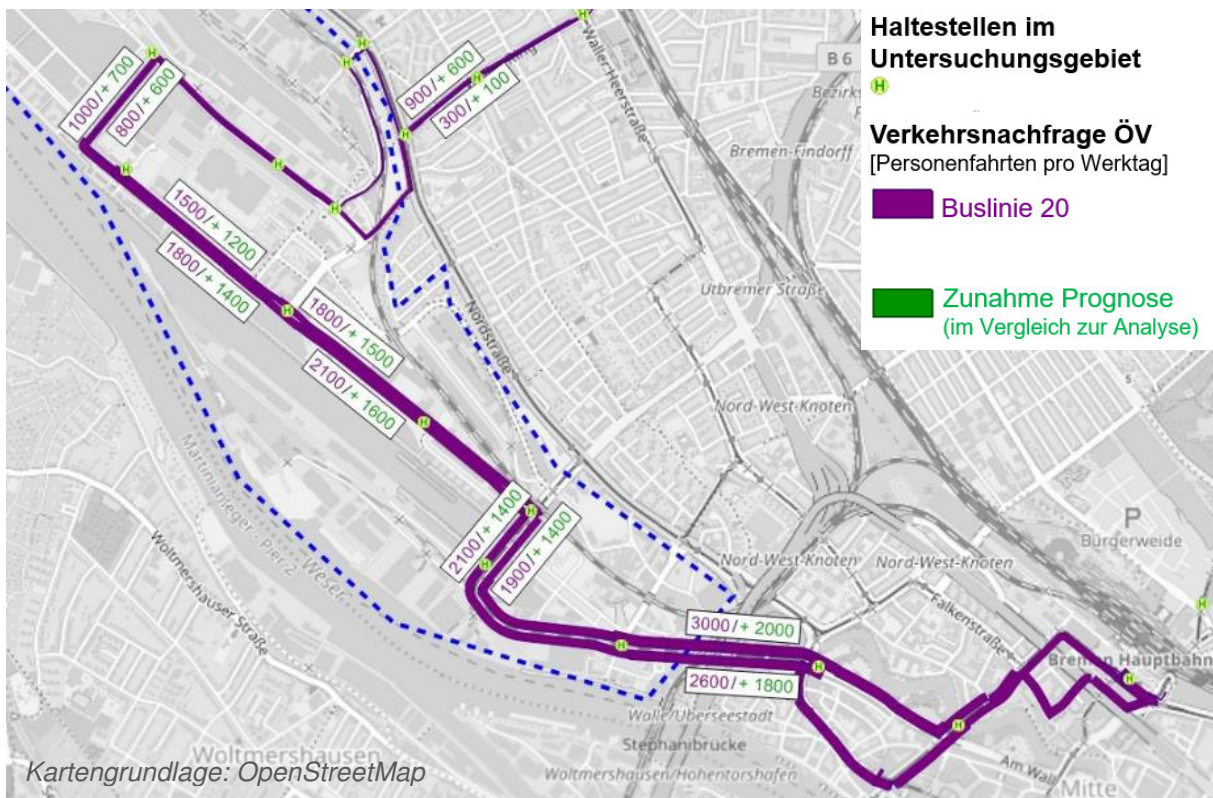
Kostenklasse: 1

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



| Weitere Kriterien | | | | |
|--|---------------|-------------|------------|----------------|
| Zielkonflikte | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Wegfall der Ein-Richtungs-Haltestelle Cuxhavener Straße | | | | |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine oder nur sehr geringe Änderungen aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme zu erwarten | | | | |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Anlegen der Haltestelle Speicher XI für den Zwei-Richtungs-Betrieb auf der Eduard-Suling-Str. notwendig | | | | |
| Umsetzungshemmnisse | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Prüfung des Straßenquerschnitts Nordstraße sowie vertiefende verkehrstechnische Untersuchung zum KP erforderlich | | | | |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |
| Umsetzungshorizont | | | | |
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig | | |
| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |

Nr. Ö.10 Taktverdichtung der Buslinie 20



Handlungsbedarf

- Aus dem Prognose-Basisszenario ergibt sich die Notwendigkeit einer Angebotsverdichtung/Kapazitätserhöhung auf der Buslinie 20
- bei gleichbleibender Kapazität ist ein Absinken des Qualitätsniveaus zu erwarten
- Derzeitiges Angebot: 30-min-Takt

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Taktverdichtung der Buslinie 20 auf einen 20-min-Takt, in der HVZ auf einen 10-min-Takt (Verstärkerfahrten bis Weiche Kante)

Bewertung

Wirkungsklasse

| | | | |
|--|-------|--------|----------|
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß |
| | | | X |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | |

Wirkungsklasse: IV

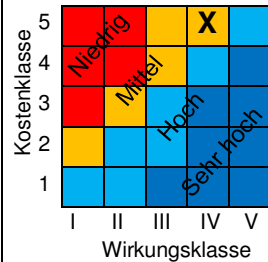
Kostenklasse

| Kostenart | Kosten [Brutto in Mio.€] |
|--|--------------------------|
| Investitionskosten | 1,5* |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,1* |

Kostenklasse: 5

* zusätzlich zu Ö.8_4, Ö.8_5

Kosten-Wirkungs-Matrix
Grad der Zielerreichung



Weitere Kriterien

Zielkonflikte

- Keine bekannt

Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt)

- Die Betrachtung der verkehrlichen Wirksamkeit erfolgt in Kombination mit den Maßnahmen Ö.8_4 und Ö.8_5, da diese gemeinsam umgesetzt werden sollten.
- Als Wirkung werden ca. 80% der Wirkung der Maßnahme Ö.4_2 abgeschätzt.
- Zunahme von 1.600 ÖV-Personenfahrten pro Werktag im Vgl. zum Basisszenario
- Reduzierung um ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Werktag

Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen)

- Anpassung Fuhrpark und Personal BSAG
- Keine Umsetzung bei Verlängerung der Straßenbahn gemäß Maßnahmen Ö.4 bzw. Ö.5
- Voraussetzung für die Umsetzung ist die Stabilisierung des Betriebsablaufs und die Erhöhung der Zuverlässigkeit, Umsetzung daher gemeinsam mit den Maßnahmen Ö.8_4 (Nutzung Gleistrasse Linie 3) und Ö.8_5 (straßenbahnähnlicher Busbetrieb)

Umsetzungshemmnisse

- Keine bekannt

Priorität (Grad der Zielerreichung)

| | | | |
|---------|--------|------|-----------|
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
|---------|--------|------|-----------|

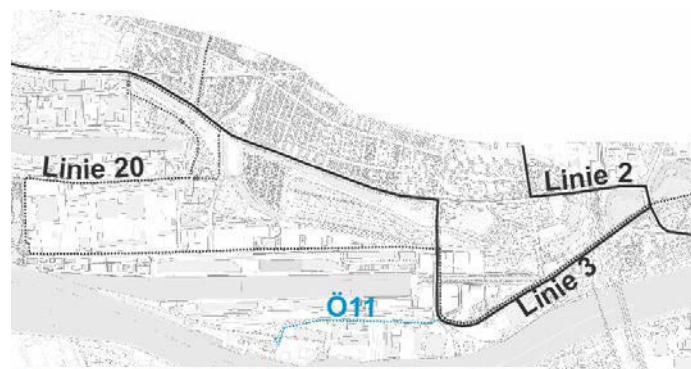
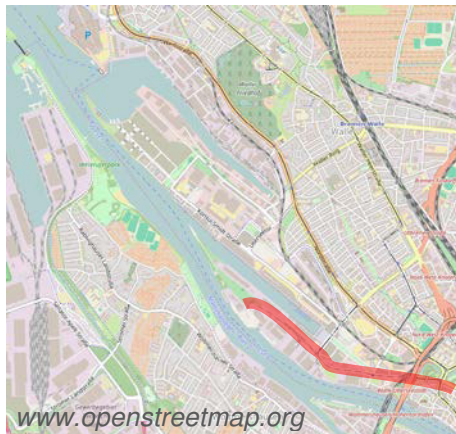
Umsetzungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-------------|---------------|-------------|

Aufnahme der Maßnahme im Szenario

| | | | | |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
|-------|-------------|----------|------------|----------------|

Nr. Ö.11 Buserschließung der Stephanihalbinsel durch zusätzliche Linie



Ö11 - Neuerschließung Stephanihalbinsel durch Bus

Ö11 Stephanikirchenweide

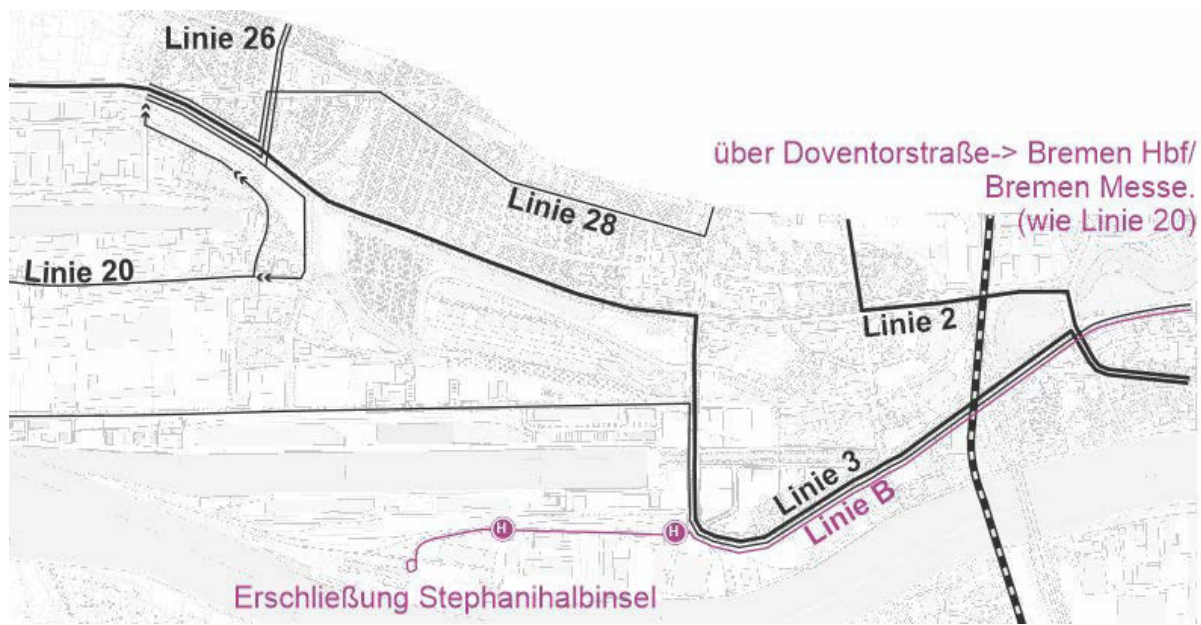
..... Buserschließung Bestand

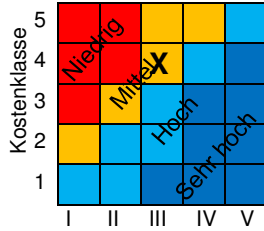
Handlungsbedarf

- Nach Aufgabenstellung Prüfung einer zusätzlichen Buslinie
- Anlass bietet die prognostizierte Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sowie die derzeitige bestehende Erschließungslücke (fehlende Anbindung an die Innenstadt)

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Etablierung einer neuen Buslinie B zur Erschließung der Stephanihalbinsel unter Einsatz von einem Bus im 30-min-Takt
- Neuerschließung mit vorläufig 2 neuen Haltestellen (Anzahl der Haltestellen abhängig von der Gebietsentwicklung)



| Bewertung | | | | |
|--|--------|--|---------------------------|---|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 0,7 | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,4 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | Kostenklasse: 4 | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | |

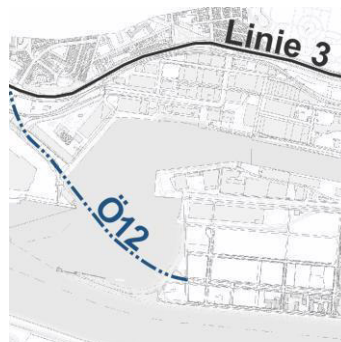
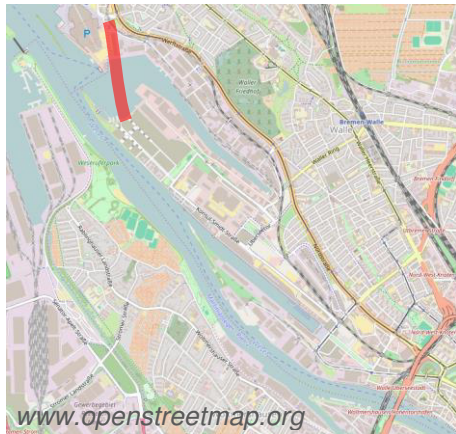
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme wird erst im Zuge der Gebietsentwicklung auf der Stephanihalbinsel sinnvoll auszugestalten und zu bewerten sein, da die derzeitige Situation (MIV-affines Gewerbe ansässig) keine weitere ÖV-Erschließung veranlasst |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Im derzeitigen Zustand sind die verkehrlichen Potenziale nicht sinnvoll zu bewerten Die Stichstrecke auf der Stephanihalbinsel bietet alternativ Potenziale für eine Teststrecke für autonomes Fahren als Zubringerlinie zur Straßenbahn |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Die Sinnhaftigkeit bei Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen ist zu prüfen (ÖV-Erschließung über Hst. Schuppen I) → Abhängigkeit zu Maßnahme Ö.10 (Taktverdichtung Bus) |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Bau der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Europahafen sowie Gebietsentwicklung |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input checked="" type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.12 Hafenquerung via Seilbahn



Ö12 - Innovation

 Hafenquerung via Seilbahn

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenbecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Hafenquerung via Seilbahn mit den Stationen Überseestadt/Weiche Kante und Gröpelingen/Use Akschen
- Verknüpfung der Buslinie 20 und Straßenbahnlinie 3
- Bau von 2 Masten notwendig, um Schiffquerung zu ermöglichen

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---|---------------------------|--------------|-----------|-----------|--------|----|-----------|---|---------|--------|----|-----------|---|---------|--------|----|-----------|---|---------|--------|----|-----------|---|---------|--------|----|-----------|--|--|---|----|-----|----|---|--|--|----------------|--|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | groß | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tr> <td rowspan="5">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Ho</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Ho</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Ho</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Ho</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Ho</td> <td>Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | 2 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | 1 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | | | I | II | III | IV | V | | | Wirkungsklasse | | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Ho | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Ho | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Ho | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Niedrig | Mittel | | Ho | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Niedrig | Mittel | Ho | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

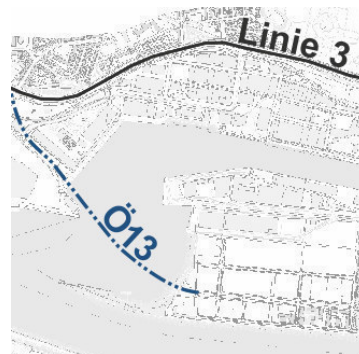
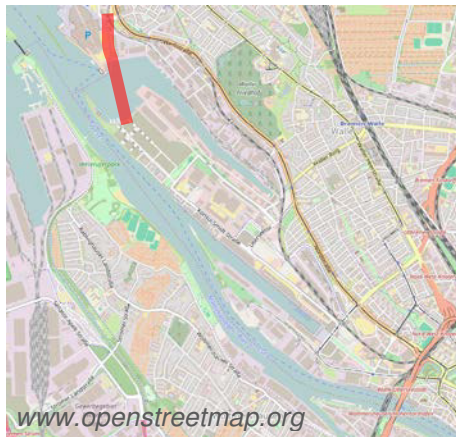
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante bestehen nach Auskunft der Projektgruppe Überseestadt nicht Der Güterverkehr zum Holz- und Fabrikenhafen ist zu berücksichtigen |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters der Seilbahn als Freizeitziel |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) Bestmögliche Anbindung an das BSAG-Netz Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.13 (Amphibienbus) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Seilbahnbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Seilbahnbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Zuverlässiger Betrieb bei hohen Windstärken erforderlich Da die Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Seilbahnbetrieb nicht sinnvoll. Die Maßnahme kann allerdings als Alternative betrachtet werden, falls die Umsetzung der Brücke nicht zustande kommt. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.13 Hafenquerung via Amphibienbus



Ö13 - Innovation

Ö13 Hafenquerung via Amphibienbus

Handlungsbedarf

- Vernetzung der Stadtquartiere Überseestadt und Gröpelingen mit ihrer funktionellen Verknüpfung
- Pendlerverkehr zwischen den beiden dicht beieinander liegenden Gebieten, welche nur durch das Hafenecken voneinander getrennt werden: Arbeit - Wohnen, Einkaufsverkehr zur Waterfront, Ausgleich des Freizeitflächendefizits in Gröpelingen durch Verbindung zur Weichen Kante

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Verbindung zwischen Gröpelingen und Überseestadt als Pendelverkehr (dadurch geringerer Fahrzeugbedarf als bei Integration in eine Linie)
- Bedienung unter Einsatz von einem Amphibienbus mit 2 Personen Besatzung (+1 Bus Reserve)
- Verkehrt im 20-min-Takt
- Betriebszeiten:
 - werktags 7:00 – 20:00 Uhr
 - samstags 9:00 – 19:00 Uhr
 - sonntags 10:00 – 19:00 Uhr
- Fahrzeit: 10 min von Bushaltestelle Hafenkante zu Haltestelle Use Akschen → direkte Verbindung zum ÖV-Netz
- Verkehrt im VBN-Tarif

| Bewertung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--|---------------------------|--------------|-----------|-----------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|---------|--------|------|-----------|---|--------|------|-----------|-----------|---|------|-----------|-----------|-----------|--|--|---|----|-----|------|--|--|----------------|--|--|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 1,40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 1,05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | Kostenklasse: 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tr> <td rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Kostenklasse</td> <td>5</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td style="background-color: red;">Niedrig</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td style="background-color: yellow;">Mittel</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: blue;">Hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> <td style="background-color: blue;">Sehr hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">Wirkungsklasse</td> </tr> </table> | | Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 4 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 3 | Niedrig | Mittel | Hoch | Sehr hoch | 2 | Mittel | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | I | II | III | IV V | | | Wirkungsklasse | | | |
| Kostenklasse | 5 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | Niedrig | Mittel | | Hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | Mittel | Hoch | | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | Sehr hoch | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | II | III | IV V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Wirkungsklasse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

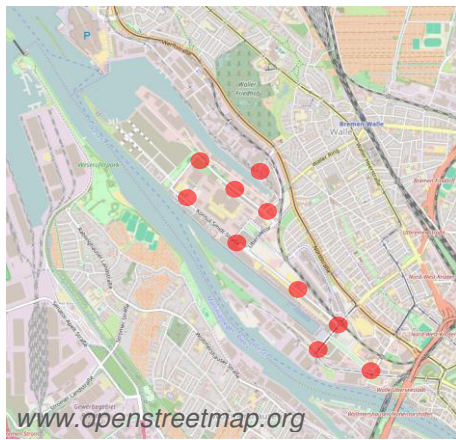
| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung der Maßnahmen Ö.3 (Weser Fähre) und Ö.12 (Seilbahn) bzw. ein zeitgleicher Betrieb wird in Verbindung mit dem Amphibienbusbetrieb zwischen Hafenkante und Waterfront als nicht sinnvoll erachtet Der Amphibienbusbetrieb verliert mit der Umsetzung der Maßnahmen Ö.5 sowie R.5 (Brückenbau über Holzhafen) an Wirkung Nutzungskonflikte mit der geplanten Anlegung eines Strandes (kein Badebetrieb) an der Hafenkante sind nicht zu erwarten |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Es wird von einer verkehrlichen Wirkung von zusätzlich 600 Personen/Werktag gegenüber dem Basisszenario ausgegangen (Reduzierung um 450 Kfz-Fahrten pro Werktag) Ggf. zusätzliche Potenziale aufgrund des Attraktionscharakters des Amphibienbusses als Freizeitziel und der direkten Verknüpfung mit dem Straßennetz |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Tarifabstimmungen erforderlich (Integration in den VBN-Tarif) BSAG-Personal mit Schifffahrtsberechtigung erforderlich |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt Da Aufnahme der Straßenbahnbrücke (bzw. in der ersten Stufe einer Fähre) über den Holz- und Fabrikenhafen empfohlen wird, ist ein paralleler Betrieb einer Amphibienbuslinie nicht sinnvoll. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input checked="" type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input checked="" type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. Ö.14 Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Haltestellen



Handlungsbedarf

- Thema Barrierefreiheit ist innerhalb der Qualitätsanforderungen an Haltestellen des VBN verankert



Übergangslösungen,
bspw. Hst. Speicher
XI



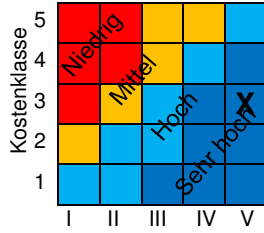
Hst. Konsul-Smidt-Str. (Li. 3)



Hst. Konsul-Smidt-Str. (Linie 20)

Maßnahmenbeschreibung / Hinweise

- Die insgesamt 3 Straßenbahnhaltestellen + 10 Bushaltestellen des UG werden auf ihre Barrierefreiheit geprüft und ggf. baulich umgestaltet

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---------------------------|---|------|--|--|---|--------------------|-----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 12 | Kostenart | Kosten [Brutto in Mio. €] | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | <table border="1"> <tr> <td>klein</td> <td>mittel</td> <td>groß</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table> | klein | mittel | | groß | | | X | Investitionskosten | 2,0 |
| klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 36 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 0,19 | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: V | | Kostenklasse: 3 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine oder nur sehr geringen Nachfragewirkungen zu erwarten |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) | | | | |
|---|---------|--------|------------------|------------------|
| <table border="1"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> </table> | niedrig | mittel | hoch | sehr hoch |
| niedrig | mittel | hoch | sehr hoch | |

| Umsetzungshorizont | | | |
|---|---------------|---------------------------------|---------------------------------|
| <table border="1"> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>mittelfristig</td> <td>Langfristig/Daueraufgabe</td> </tr> </table> | kurzfristig | mittelfristig | Langfristig/Daueraufgabe |
| kurzfristig | mittelfristig | Langfristig/Daueraufgabe | |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario | | | | | |
|---|--------------------|--------------------|------------|----------------|----------------|
| <table border="1"> <tr> <td>Basis</td> <td>Optimierung</td> <td>Übergang</td> <td>Innovation</td> <td>Keine Aufnahme</td> </tr> </table> | Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme |
| Basis | Optimierung | Übergang | Innovation | Keine Aufnahme | |

Nr. M.1 Ausweitung des gewerblich betriebenen Carsharings



www.cambio-carsharing.de

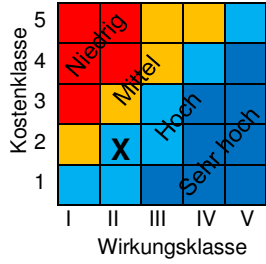


Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In einzelnen Baufeldern der Hafenkante wurden Carsharing Fahrzeuge im Zuge einer Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze realisiert.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen auf die Überseestadt auszudehnen.
- Dabei sind insbesondere die hochverdichteten Bereiche Hafenkante, Europahafen und Weserterminal potentielle Anwendungsgebiete.
- Im Innovationsgebiet Überseestadt ist dabei auch die Bereitstellung von elektrisch betriebenen Car-Sharing-Fahrzeugen zu fördern.

| Bewertung | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|--------------------|-----|--|----|--|--|-----------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 12 | | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: II | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table> | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 250 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 35 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kostenklasse: 2</th> </tr> </thead> </table> | | Kostenklasse: 2 | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 250 | | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 35 | | | | | | | | | | |
| Kostenklasse: 2 | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | | | | | | | | | |

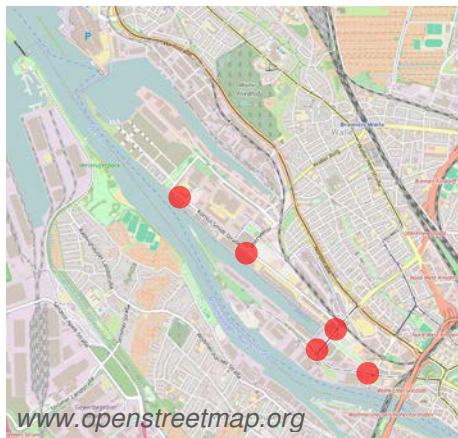
| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input checked="" type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="radio"/> Basis <input checked="" type="radio"/> Optimierung <input type="radio"/> Übergang <input type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |

Nr. M.2 Einrichtung von Mobilpunkten



Handlungsbedarf

- Carsharing trägt zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes bei, da das Vorhandensein der frei verfügbaren Fahrzeuge die Abhängigkeit vom Besitz eines privaten Pkw reduziert. Haushalte ohne Pkw nutzen nachgewiesenermaßen häufiger umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- In der Überseestadt existieren noch keine Stationen der in Bremen tätigen Carsharing Anbieter.
- In Bremen wurde das Modell der Mobilpunkte bereits mehrfach erfolgreich angewendet. An diesen Punkten werden Angebote des ÖPNV, Carsharing und des Radverkehrs verknüpft.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung ist das Netz der Mobilpunkte auf die Überseestadt auszuweiten.
- Es sind ausreichend aufkommensstarke Punkte im Untersuchungsgebiet zu identifizieren. Aus heutiger Sicht könnten beispielsweise die Haltestellen Silbermannstraße, Schuppen III, Konsul-Smidt-Straße, Europahafen und Eduard-Schopf-Allee für die Einrichtung von Mobilpunkten infrage kommen.
- Die Parkplätze Silbermannstraße und Überseestadt (Konsul-Smidt-Straße) bieten sich als erste Ansatzpunkte für eine konzeptionelle Weiterentwicklung zum Mobilitätshaus an. In diesem Ansatz werden neben Pkw, ÖPNV und Leihrad z. B. auch Elektrofahrzeug-Ladestationen, Paketstationen und/oder lokale Hubs von Zustelldiensten an einem Standort konzentriert.

| Bewertung | | | |
|--|--------|--|---------------------|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 15 | Kostenart | Kosten [brutto, T€] |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | 300 |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 30 |
| | groß | Kostenklasse: 2 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 30 | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | |

| | | | | | |
|--------------|----------------|--------|------|-----------|------|
| Kostenklasse | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | Niedrig | Mittel | Hoch | sehr hoch | hoch |
| | I | II | III | IV | V |
| | Wirkungsklasse | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

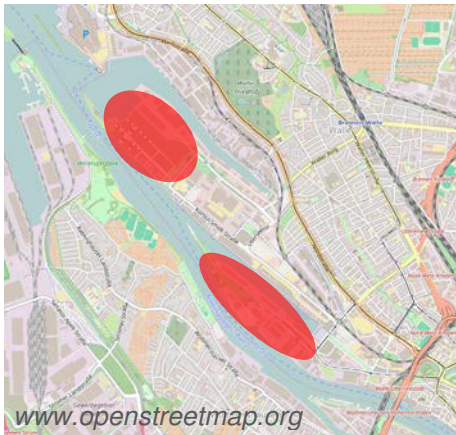
| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. M.3

Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zur Erschließung der Halbinseln in der Tiefe



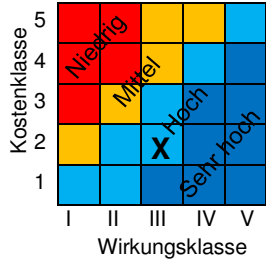
Leihstation in Leipzig [nextbike.de]

Handlungsbedarf

- Die ehemalige Nutzung der Entwicklungsgebiete der Überseestadt als Hafenterrassen begründet ihre verkehrlich ungünstige Ausformung als Halbinseln. Derartige Halbinseln sind insbesondere für den ÖPNV ungünstig zu erschließen.
- Es sollen daher Ansätze aufgezeigt werden, wie die Erschließung der Halbinseln mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln verbessert werden kann.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wurde betrachtet, inwiefern ein Fahrradverleihsystem, das sich auf die Überseestadt beschränkt geeignet ist, Erschließungslücken im ÖPNV zu reduzieren.
- Dazu wurde unterstellt, dass in den wenig erschlossenen Halbinsellagen der Hafenkante und südlich des Europahafens Fahrradverleihsysteme angeboten werden.
- Die Maßnahme ist als Alternative zu den Straßenbahnverlängerungsoptionen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5 und den Buserschließung Ö.8_1 und Ö.11 zu sehen. Außerdem würde eine Fuß- und Radwegbrücke über den Europahafen bereits Erschließungsdefizite südlich des Europahafens reduzieren.


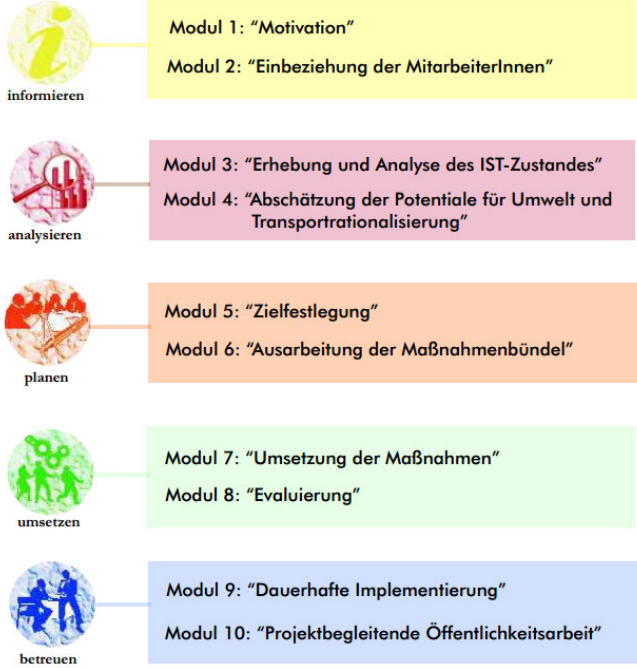
| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | | X | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 20 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: III | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 50 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 45 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 50 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 45 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 2 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. Der Beitrag der Maßnahme M.3 hierzu dürfte aufgrund der hohen Zugangsbarrieren (hoher Fahrradbesitz in Bremen, Fahrradfahrt für nur wenige 100m bis zur Haltestelle mit Ausleih- und Abgabevorgang u.U. zu umständlich) verschwindend gering sein. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> Abhängig bzw. alternativ zur Umsetzung von Straßenbahnverlängerungen Ö.4_2, Ö.4_3, Ö.5, den Buserschließungen Ö.8_1 und Ö.11 und der Brücke Europahafen R.4 zu sehen |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung als Lösung nur in der Überseestadt als schwierig einzuschätzen. Gesamtstädtisches Fahrradverleihsystem wurde jedoch politisch abgelehnt. Da eine bessere Erschließung der Hafenkante durch Bus und/ oder Straßenbahn im Maßnahmenkonzept und die Brücke Europahafen empfohlen wird, ist eine Umsetzung von M.3 nicht erforderlich. |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

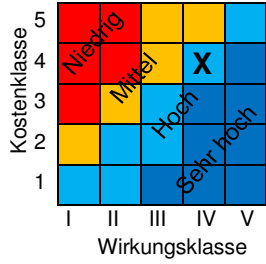
| Nr. M.4 | Standortbezogenes Mobilitätsmanagement Überseestadt |
|---|---|
|  <p>www.openstreetmap.org</p> |  <p>informieren</p> <p>analysieren</p> <p>planen</p> <p>umsetzen</p> <p>betreuen</p> <p>www.stuttgart.de Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement</p> |

Handlungsbedarf

- Das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten in der Überseestadt stellt einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrsaufkommens dar.
- Es sollen Ansätze aufgezeigt werden, mit denen das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gelenkt werden können.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter dem Dach einer Standortverwaltung umzusetzen.
- Im Rahmen des Mobilitätsmanagement sollten ortsspezifische Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens umgesetzt werden. Klassischerweise sind dies beispielsweise:
 - die Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsangeboten allgemein und spezifisch auf Basis individueller Anforderungen
 - die Bereitstellung eines Jobtickets (durch die Dachorganisation können hier auch kleinere Firmen angesprochen werden, für die der Aufwand hierfür zu hoch wäre)
- Eine Standortverwaltung könnte zudem mit Know-How und Organisation bei der Einrichtung von Infrastrukturen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel helfen. Hier geht es z.B. um den Ausbau von betriebseigenen Fahrradabstellanlagen.

| Bewertung | | | | | |
|--|--------|--|--|---------------------|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 10 | Kostenart | | Kosten [brutto, T€] | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | Investitionskosten | | 100 | |
| | mittel | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | | 310 | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | groß | Kostenklasse: 4 | | | |
| Wirkungsklasse: IV | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|--|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Optimierungsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insgesamt zu einer Reduktion des Modal Split im MIV um 0,5 Prozentpunkt führen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 500 Kfz-Fahrten je Tag über alle Maßnahmen des Optimierungsszenarios. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> Umsetzungserfolg hängt von der Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ab. In der Unternehmensbefragung signalisierten etwa 40 % der Unternehmen, dass sie sich eine Integration von Angeboten eines standortbezogenen Mobilitätsmanagement vorstellen können. Über 50 % könnten sich sogar vorstellen sich beim Aufbau oder Betrieb eines solchem Mobilitätsmanagement organisatorisch oder finanziell zu beteiligen. |
| Priorität (Grad der Zielerreichung) <div style="display: flex; justify-content: space-around; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> niedrig mittel hoch sehr hoch </div> |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> kurzfristig mittelfristig langfristig </div> |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> Basis Optimierung Übergang Innovation Keine Aufnahme </div> |

Nr. M.5 Aufbau von Ladestationen für Elektro-Pkw

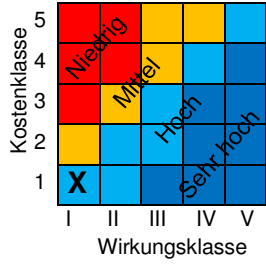


Handlungsbedarf

- Zur Reduktion des Ausstoßes von Luftschadstoffen und zur Reduktion des Verkehrslärms wird bereits seit Jahren der Elektromotor als innovative Antriebsquelle für Pkw gefördert.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird als wichtiger Baustein für die Etablierung der Elektromobilität gesehen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektro-Pkw in der gesamten Überseestadt anzubieten.
- Perspektivisch sollten Ladesäulen flächendeckend vorgesehen werden. Anfangs sollte sich die Aufstellung der Ladesäulen an aufkommensstarken Punkten konzentrieren: z.B. Nachrüsten auf/in bestehenden Parkplätzen/ Parkhäusern, Südende Europahafen, entlang der Konsul-Smidt-Straße, Hafenkante, Stephanitorsbollwerk, Kaffeequartier

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|------|--|---|---------------------|--------------------|-----|--|----|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung  | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 3 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 4 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table> Kostenklasse: 1 | | | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 100 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 19 |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 100 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 19 | | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> Die Förderung der Pkw-Elektromobilität verringert zwar Luftschadstoffe und Verkehrslärm, trägt jedoch nicht zu einer Entlastung des Verkehrsnetzes in Bezug auf Verkehrsmenge und fürs Parken beanspruchter Raum bei. |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) <ul style="list-style-type: none"> Die Förderung der Pkw-Elektromobilität dürfte keinen Effekt auf die Verkehrsmengen in der Überseestadt haben. Positive Effekte werden im Bereich Luftschadstoffausstoß und Verkehrslärm gesehen. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) <ul style="list-style-type: none"> Die Aufstellung von Ladeinfrastruktur ist in Verknüpfung zur Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Mobilitätshäusern zu sehen. |
| Umsetzungshemmnisse <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|---|
| <input type="checkbox"/> Basis <input type="checkbox"/> Optimierung <input checked="" type="checkbox"/> Übergang <input checked="" type="checkbox"/> Innovation <input type="checkbox"/> Keine Aufnahme |

Nr. M.6 Aufbau von Ladeinfrastruktur und Abstellboxen für Elektrofahräder

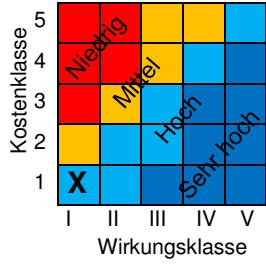


Handlungsbedarf

- Die Entwicklung von Elektrofahrädern stellt einen großen Fortschritt im Bereich des Radverkehrs dar. Mit ihnen kann es gelingen zukünftig auch längere Fahrtstrecken auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken. Darüber hinaus nimmt die Bedeutung von Wind und Steigungen als Barrieren des Radverkehrs ab.
- Wenngleich Elektrofahräder vorrangig im privaten Umfeld geladen werden (zu Hause oder in der Arbeitsstätte), wird dem Ausbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle in der Wahrnehmbarkeit dieser Mobilitätsoption eingeräumt.
- Darüber hinaus werden an Abstellmöglichkeiten für Elektrofahräder erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Fahrradboxen können diese Anforderungen weitgehend befriedigen.

Maßnahmenbeschreibung/ Hinweise

- Es wird empfohlen öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahräder und sichere Abstellboxen in der gesamten Überseestadt anzubieten. Dabei sind hochverdichtete und belebte öffentliche Räume zu bevorzugen.
- Standorte könnten beispielsweise sein: Südende Europahafen, Weiche Kante, Waller Stieg, Hochschule für Künste, Stephanitorsbollwerk. Auch eine Konzentration an den geplanten Mobilpunkten bzw. in den Mobilitätshäusern bietet sich an.
- Abstellboxen sollen derart im öffentlichen Raum eingeordnet werden, dass Sie sowohl täglichen Nutzern mit hochwertigen Fahrrädern zur Verfügung stehen als auch Touristen, die hier ihr Fahrrad mit Gepäck abstellen wollen.

| Bewertung | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|-----------|---------------------|--------------------|----|--|----|---|--|
| Wirkungsklasse | | Kostenklasse | | | | | | | | |
| Summe Wirkungsbeitrag der 16 Zielindikatoren | 6 | | | | | | | | | |
| Betroffenheitsfaktor für räumliche Wirkung | klein | mittel | groß | | | | | | | |
| | X | | | | | | | | | |
| Summe Nutzungspunkte (gewichtet) | 8 | | | | | | | | | |
| Wirkungsklasse: I | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kostenart</th> <th>Kosten [brutto, T€]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionskosten</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten)</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> | Kostenart | Kosten [brutto, T€] | Investitionskosten | 50 | Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | <p>Kosten-Wirkungs-Matrix Grad der Zielerreichung</p>  | |
| Kostenart | Kosten [brutto, T€] | | | | | | | | | |
| Investitionskosten | 50 | | | | | | | | | |
| Jährliche Kosten (inkl. Abschreibung, jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten) | 13 | | | | | | | | | |
| | | Kostenklasse: 1 | | | | | | | | |

| Weitere Kriterien |
|---|
| Zielkonflikte |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Potenziale (Verkehrliche Wirksamkeit im Bereich der Überseestadt) |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine verkehrliche Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement kann nicht seriös geschätzt werden. Daher wurde durch den Gutachter abgeschätzt, dass die Maßnahmen des Innovationsszenarios aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu einer zusätzlichen Reduktion des Modal Split (über den des Optimierungsszenarios hinaus) im MIV um 0,5 Prozentpunkte führen. Dies entspricht einem zusätzlichen Rückgang um etwa 550 Kfz-Fahrten je Tag. |
| Abhängigkeiten bzw. Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) |
| <ul style="list-style-type: none"> keine |
| Umsetzungshemmnisse |
| <ul style="list-style-type: none"> keine bekannt |

| Priorität (Grad der Zielerreichung) |
|--|
| <input type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input checked="" type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch |

| Umsetzungshorizont |
|--|
| <input checked="" type="radio"/> kurzfristig <input type="radio"/> mittelfristig <input type="radio"/> langfristig |

| Aufnahme der Maßnahme im Szenario |
|--|
| <input type="radio"/> Basis <input type="radio"/> Optimierung <input checked="" type="radio"/> Übergang <input checked="" type="radio"/> Innovation <input type="radio"/> Keine Aufnahme |