

26. Oktober 2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Herr Polzin
Tel. Nr. 361- 2162

**Vorlage Nr. 19/500 (S)
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 01.11.2018**

**„Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt (IVK)“
Handlungskonzept und erste Maßnahmen**

A. Sachdarstellung

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und deren Nutzungen, auf Investitionsentscheidungen von Privaten sowie die mittel- und langfristige städtebauliche Entwicklung der Überseestadt. 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.

Vor diesem Hintergrund wurde nach dem Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 06. April 2016 ein Gutachten von der WFB und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) für die Überseestadt in Auftrag gegeben. Ziel war es dabei, auf Grundlage der bis 2030 vorausszusehenden Entwicklungen der Überseestadt, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erstellen und dabei Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die weitere Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch verkehrliche Maßnahmen und Angebote unterstützt werden kann. Hierbei wurden alle Verkehrsträger integriert betrachtet und aufbauend auf einer Chancen- und Mängelanalyse ein Handlungskonzept entwickelt. Grundlage des IVK war ein Basisszenario (Stand Frühjahr 2017), nach dem sich die Bewohnerzahlen in der Überseestadt im Vergleich zum Stand Ende 2015 bis 2030 deutlich erhöhen (auf dann gut 11.000 EW). Ausgehend von derzeit rund 14.000 Arbeitsplätzen wird bei den Beschäftigtenzahlen bis 2030 demnach eine Steigerung um ca. 25% (auf rund 18.000 AP) erwartet. Die seitdem eingetretenen Entwicklungen (Überseeinsel, Europahafenkopf) sind zwar nicht mit dem jeweils konkreten Projekt, aber über Projektannahmen mit relevanten Größenordnungen berücksichtigt.

Grundsätzliches Ziel ist es, mögliche Verlagerungen vom Individualverkehr auf den Umweltverbund durch stärkende Maßnahmen zu fördern, gleichzeitig aber sicherzustellen, dass der nicht verlagerbare Kfz-Verkehr auch leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des IVK mit dem integrierten Handlungskonzept wurde den Deputationen Ende September 2017 vorgestellt (Drucksache 19/317: Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft; Drucksache 19/414-S: Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen). Anschließend wurde es in einer öffentlichen Sitzung im

Fachausschuss Überseestadt sowie bei verschiedenen Akteuren des Gebietes präsentiert und der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme über das Internet (öffentliches Beteiligungsverfahren) zur Verfügung gestellt.

Der Senat wird gebeten, auf Basis der beigefügten Senatsvorlage am 30.10.2018 folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Senat nimmt den beigefügten Endbericht mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Der Senat stimmt den geplanten Sofortmaßnahmen unter B. mit Kosten in Höhe von 5.232 TSD. EUR auf der Grundlage der in der Vorlage aufgezeigten Finanzierung (siehe D.) zu.
3. Der Senat stimmt der Einrichtung einer über das Sonstige Sondervermögen Überseestadt refinanzierten neuen Stelle (1,0 VZÄ) im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Abteilung Wirtschaft zur Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt und Begleitung der Entwicklung des Teilgebietes Überseeinsel zu und bittet die Senatorin für Finanzen und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung und zur Finanzierung der Stellen und der Arbeitsplatzkosten zu schaffen.
4. Der Senat nimmt die unter B. und D. dargestellte Finanzierung der verkehrlichen Maßnahmen zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Senatorin für Finanzen, die erforderlichen Beschlüsse der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.
5. Der Senat stimmt einer Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser zu.
6. Der Senat nimmt zur Kenntnis, dass bei einem Erfolg des Antrages als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer 2019 ein Beschluss über die Ko-Finanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.

B. Beschlussvorschlag

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft:

1. Die Deputation nimmt den beigefügten Endbericht mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. der Senatsvorlage vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Die Deputation nimmt die geplanten Sofortmaßnahmen unter B. der Senatsvorlage zur Kenntnis und bittet, den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Voraussetzungen zu schaffen, um die weitergehende Umsetzung bzw. Planungen einzuleiten.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft befürwortet eine Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt zur Kenntnis, bei einem Erfolg des Antrages als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer 2019 ein Beschluss über die Ko-Finanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.

Anlagen

Senatsvorlage mit allen Anlagen

**Neufassung der Vorlage für die Sitzung des Senats
am 30. Oktober 2018**

„Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt (IVK)“

Handlungskonzept und erste Maßnahmen

A. Problem

Sachdarstellung

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Sie hat Auswirkungen auf die strategische Weiterentwicklung einzelner Quartiere und deren Nutzungen, 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.

Vor diesem Hintergrund wurde nach dem Beschluss der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 06. April 2016 ein Gutachten von der WFB und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) für die Überseestadt in Auftrag gegeben. Ziel war es dabei, auf Grundlage der bis 2030 vorauszusehenden Entwicklungen der Überseestadt, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erstellen und dabei Maßnahmen und Projekte zu identifizieren, mit denen die weitere Entwicklung des Standortes als urbaner, nutzungsgemischter Ortsteil durch verkehrliche Maßnahmen und Angebote unterstützt werden kann. Hierbei wurden alle Verkehrsträger integriert betrachtet und aufbauend auf einer Chancen- und Mängelanalyse ein Handlungskonzept entwickelt. Grundlage des IVK war ein Basisszenario (Stand Frühjahr 2017), nach dem sich die Bewohnerzahlen in der Überseestadt im Vergleich zum Stand Ende 2015 bis 2030 deutlich erhöhen (auf dann gut 11.000 EW). Ausgehend von derzeit rund 14.000 Arbeitsplätzen wird bei den Beschäftigtenzahlen bis 2030 demnach eine Steigerung um ca. 25% (auf rund 18.000 AP) erwartet. Die seitdem eingetretenen Entwicklungen (Überseeinsel, Europahafenkopf) sind zwar nicht mit dem jeweils konkreten Projekt, aber über Projektannahmen mit relevanten Größenordnungen berücksichtigt.

Grundsätzliches Ziel ist es, mögliche Verlagerungen vom Individualverkehr auf den Umweltverbund durch stärkende Maßnahmen zu fördern, gleichzeitig aber sicherzustellen, dass der nicht verlagerbare Kfz-Verkehr auch leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des IVK mit dem integrierten Handlungskonzept wurde den Deputationen Ende September 2017 vorgestellt (Drucksache 19/317: Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft; Drucksache 19/414-S: Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen). Anschließend wurde es in einer öffentlichen Sitzung im Fachausschuss Überseestadt sowie bei verschiedenen Akteuren des Gebietes präsentiert und der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme über das Internet (öffentliches Beteiligungsverfahren) zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung der Ergebnisse des IVK, insbesondere des Handlungskonzepts

Das Handlungskonzept des Gutachtens umfasst ein Maßnahmenbündel von rund 40 Einzelmaßnahmen, untergliedert in „kurzfristige“, „mittelfristige“ und „langfristige“ Maßnahmen (siehe Anlage 2, Übersichtspläne des Handlungskonzeptes).

Nach Aussage des Gutachters wäre das vorgeschlagene Maßnahmenbündel des Handlungskonzeptes Voraussetzung dafür, dass alle aktuellen und auch die bis 2030 geplanten Projektentwicklungen in der Überseestadt von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur flankiert würden. Entsprechend der Ziele des VEP 2025 zur Vermeidung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs bestünde ein Schwerpunkt des Maßnahmenbündels im Bereich des Umweltverbundes (Rad-/Fußverkehr, ÖPNV/Fährverkehr, Mobilitätsmanagement). Angesichts der derzeit bereits bestehenden Verkehrsprobleme seien laut Gutachter gleichwohl auch Maßnahmen im Kfz-Bereich unerlässlich für eine verkehrlich zukunftsfähige Überseestadt.

Ergebnisse des öffentlichen Beteiligungsverfahrens

Im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens sind insgesamt 33 Einzelstimmungen eingegangen. Hierbei wurden insgesamt 80 Vorschläge/ Anregungen und 136 Kritikpunkte geäußert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei von den Einwendern auf Fragestellungen des motorisierten Verkehrs gelegt, aber auch Vorschläge zu ÖPNV-Maßnahmen und zum Thema Nahmobilität wurden eingereicht.

Die Antworten der Verwaltung zu den Stellungnahmen wurden in Abstimmung mit dem Gutachterbüro erarbeitet. Rund drei Viertel der eingegangenen Vorschläge / Anregungen waren entweder bereits im Gutachten berücksichtigt oder konnten übernommen werden. Die Ablehnung der nicht im IVK berücksichtigten Einwendungen wurde ausführlich begründet. Anschließend wurde das im September 2017 im Entwurf vorliegende Gutachten entsprechend in Teilen überarbeitet und angepasst. Im Zuge der Überarbeitung wurden die Kapitel 6.3 (Kernmaßnahmen) und 7 (Öffentlichkeitsarbeit) zusätzlich aufgenommen. Aufgrund der Hinweise und erneuten Prüfung kam es zudem zu Anpassungen in den vorhandenen Maßnahmenblättern in der Anlage des Berichtes.

Die Zusammenstellung aller eingegangenen Stellungnahmen und Vorschläge liegt als Kurzfassung in der Anlage 12 dem Bericht zum IVK Überseestadt bei (hier: Anlage 5 der Senatsvorlage). Sie wurde aus Datenschutzgründen anonymisiert.

B. Lösung

Empfehlungen der Verwaltung zum Umgang mit dem Handlungskonzept

Die Verwaltung empfiehlt grundsätzlich die Umsetzung des vom Gutachter empfohlenen Handlungskonzeptes. Auch aufgrund der zahlreichen öffentlichen Diskussionen, empfiehlt die Verwaltung in Einzelpunkten von den Empfehlungen des Gutachters abzuweichen bzw. darüber hinaus zu gehen. Diese werden nachfolgend dargestellt und der geplante Umgang damit konkretisiert:

- Maßnahme S.8 (Anschluss der Hafenstraße an die Nordstraße):
Bezüglich der vorgeschlagenen Maßnahme und noch offenen Fragestellungen, schlägt die Verwaltung vor, diese Maßnahme aus dem Verkehrskonzept heraus zu nehmen und Alternativen zu untersuchen.
- Linksabbiegen für Busse am Knotenpunkt Überseetor (Ö.9). Aufgrund des Verzichts der Maßnahme S.8 und in Verbindung mit der Überlastung des Hansators ist es zur Funktionsfähigkeit der Überseestadt erforderlich, dass hier auch Linksausbiegen für Kfz ermöglicht wird.
- Das Linksausbiegen aus dem Überseetor in die Nordstraße soll zeitnah ermöglicht werden. Mittelfristig ist zu prüfen, wie der Knoten Überseetor/ Nordstraße als Vollarbindung zur Entlastung der Straße Hansator ausgebaut werden kann. Mit dieser Maßnahme ergibt sich neben den verkehrlichen Entlastungen im Straßenzug Hansator zudem die Option, durch Wegnahme von Linksabbiegern am Knoten Hansator/ Nordstraße den verkehrlichen Abfluss zur B 6/ B 75 zu stärken und zu verbessern. Diese Maßnahme wird erst nach der Fertigstellung des Tunnels der A 281 (Bauabschnitt 4) zur politischen Entscheidung vorgelegt.
- Es wird eine weiterführende verkehrliche Untersuchung durchgeführt. Ziel ist es, eine genauere Aussage zu Fragen der Leistungsfähigkeit (z.B. Einbindung in die Grüne Welle auf der Nordstraße) zu erhalten sowie die verkehrlichen Wirkungen und Flächenbedarfe für den zu prüfenden Vollanschluss am Überseetor zu erhalten. Die Belange der Anwohner sollen hier berücksichtigt werden. Das übergreifende Ziel ist, eine erhebliche Entlastungswirkung auf die Kreuzung Hansator/ Nordstraße zu erreichen, da eine ausschließliche Abwicklung aller zukünftigen Verkehre – wie heute – hier nicht leistungsfähig möglich ist. Dies erfolgt unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der betroffenen Beiräte.
- Maßnahme Ö.8_5 (Straßenbahnähnlicher Busbetrieb zwischen Überseestadt und Hauptbahnhof):
Hier hat die parallel zum Gutachten erfolgte Prüfung bezüglich einer kurzfristigen direkten Anbindung der Überseestadt an den Hauptbahnhof bei der BSAG ergeben, dass dies unter bestimmten Voraussetzungen zum Frühjahr 2019 möglich ist. Mit der neuen Linie 5 wird es zudem möglich, das Busnetz nicht nur für die Überseestadt, sondern auch für die angrenzenden Stadtteile Walle und Findorff weiter zu optimieren. Dadurch entfällt in Teilen zukünftig die parallel zur Straßenbahn verlaufende Buslinie 20 wodurch die Führung eines Busses auf dem Bahnkörper der Straßenbahn in der Straße „Auf der Muggenburg“ zunächst nicht mehr erforderlich wird.

Ziel ist es, die infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen, u.a. neue Haltestellen, für den Straßenbahnbetrieb zum Frühjahr 2019 zu schaffen. Zum ÖPNV-Konzept Überseestadt erfolgt eine gesonderte Befassung der Deputation.

- Als weiteren Schritt wird die Verwaltung, unter den dann aktuellen Randbedingungen (neue Linie 5) und den bekannten baulichen Entwicklungen die grundsätzliche Frage zur Straßenbahnanbindung der Überseestadt untersuchen. Hierfür wird eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnanbindung des westlichen Teils der Überseestadt in Verbindung mit der neuen Linie 5 erstellt. In dieser Machbarkeitsstudie sollen verschiedene Varianten der Straßenbahnführung untersucht und bewertet werden.
- In einer weiteren Untersuchung sollen die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Verlegung der Erschließung des Großmarktes beleuchtet werden. Durch eine Neuordnung wäre es ggf. möglich, die Haupterschließung über die Cuxhavener Straße/ Emdener Straße abwickeln zu können, was ebenfalls Entlastungswirkungen im Straßennetz der Überseestadt bedeuten kann.
- Zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sollen gemeinsam mit den in der Überseestadt ansässigen Unternehmen Kooperationsmöglichkeiten zur Organisation der Verkehre u.a. mittels Fahrgemeinschaften, Carsharing, Flottenmanagement, Förderung der Nutzung des Umweltverbundes entwickelt werden.
- Zur mittelfristigen Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr soll gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Haltepunkt Überseestadt an der Stephanibrücke erarbeitet werden.
- Im Zuge der Entwicklung der Überseeinsel und der Entwicklungen in Woltmershausen sind weitere Optionen der Verkehrsanbindung im gemeinsamen Kontext zu untersuchen. Dies beinhaltet auch die Prüfung von Brücken für den Fuß- und Radverkehr und ggf. auch für den ÖPNV.

Empfehlungen der Verwaltung für Sofortmaßnahmen

Als vergleichsweise zeitnah umzusetzende verwaltungsintern abgestimmte Sofortmaßnahmen aus dem Handlungskonzept des IVK wurden im Rahmen der Deputationsbefassungen im September 2017 bereits die folgenden Maßnahmen aus dem IVK Verkehrskonzept angekündigt:

1. Geänderte Lkw-Führung zur B 6/ B 75, Rechtsabbiegeverbot für Lkw, stattdessen Führung der Lkw-Verkehre über die Lloydstraße in Richtung B 6 / B 75 (Maßnahme S.2). Erforderliche Mittel für ein Beschilderungskonzept: rd. 5 TSD. EUR.
2. Änderung der Linienführung der Buslinie 20 zur Nachmittagsspitze (Maßnahme Ö.8_3): Die Linie 20 wird über die Straße am Kaffeequartier in Richtung Lloydstraße geführt um den Staubereich auf der Eduard-Schopf-Allee zu umfahren. Die Maßnahme ist bereits seit Oktober 2017 mit Kosten in Höhe von 30 TSD. EUR in der Umsetzung.

Erste Aussagen zur Wirksamkeit:

Eine Überprüfung der Fahrzeiten durch die BSAG hat bislang eine insgesamt positive Wirkung der Sofortmaßnahme ergeben. Zwar kommt es im Zeitbereich Mo.-Fr. von 12:00 Uhr bis 18:00 weiterhin zu Verspätungen, diese ähneln jedoch denen vergleichbarer Linien mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und erscheinen vor dem Hintergrund des aktuellen Verkehrsaufkommens der Überseestadt vertretbar. Sofern Verspätungen auftreten, sind dafür andere Streckenabschnitte ursächlich, die Umleitungsstrecke über das Kaffeequartier ist unauffällig. Diese veränderte Linienführung wird mit Betriebsaufnahme des neuen ÖPNV-Konzepts (Linie 5) voraussichtlich im Frühjahr 2019 beendet.

3. Verbesserung der Koordination der Ampelschaltungen („Grüne Welle“) im Zuge der Straßen Hansator/Hansestraße (Maßnahme S.6). Die hierfür notwendige Beauftragung einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Straße Hansator ist zwischenzeitlich erfolgt. Die Umsetzung kann mit der Freigabe der Mittel beauftragt werden. Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 200 TSD. EUR.
4. Verbreiterung der Eduard-Schopf-Allee im Bereich der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee. Ziel ist eine 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs, um den Verkehrsfluss zu optimieren und die Geradeausfahrer und Abbieger zu trennen (Maßnahme Y.1; nicht im IVK). Die Beauftragung der Planung ist erforderlich, um die Baukosten und die für einen ggf. erforderlichen Grunderwerb notwendigen Kosten zu ermitteln). Erforderliche Planungsmittel: 30 TSD. EUR.
5. Aufstellen von Fahrradboxen sowie Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität (M.5 und M.6). Abstimmungsgespräche und Planung sind erforderlich. Erforderliche Mittel für Planung sowie Herstellung der Nebenanlagen: 150 TSD. EUR.
6. Anbindung des 4. Knotenpunktarmes in Höhe der Konsul-Smidt-Straße zur Anbindung des neuen Hotelstandortes (S. 5) und Verbesserung der Radwegführung aus dem Kaffeequartier in Richtung Konsul-Smidt-Straße (R.7). Die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahme S. 5 ist über das Projekt Kaffeequartier gesichert. Erforderliche Mittel Umsetzung Maßnahme R.7: 450 TSD. EUR.
7. Einrichtung von Mobilpunkten z. B. an der Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Eduard-Schopf-Allee, Kommodore-Johnsons-Boulevard. Erforderliche Mittel für die Umsetzung (Herstellung der Nebenanlagen): 300 TSD. EUR.

Die ermittelten Kosten werden unter D. im Rahmen dieser Vorlage abgesichert.

Um die derzeit bereits bestehenden Engpässe im Verkehrssystem der Überseestadt möglichst zeitnah beheben und auch für die mittelfristig umzusetzenden Projekte bereits mit den Planungen beginnen zu können, sollen im Zuge dieser Befassung darüber hinaus Planungs- und Baumittel für die folgenden Vorhaben bewilligt werden:

8. Geh-/ und Radweg „Auf der Muggenburg“ (Maßnahme R.2 (1)): Gesamtinvestition ca. 863 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 108 TSD. EUR Planung, 215 TSD. EUR Grunderwerb, 540 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 863 TSD. EUR.

9. Neubau Durchwegung Hafestraße – Schulze Delitzsch-Weg (Maßnahme R.9). Gesamtkosten ca. 100 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 20 TSD. EUR Planungskosten, 80 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel für die Umsetzung: 100 TSD. EUR.
10. Weserfähre Waller Sand - Gröpelingen (Ö.3). Bevor eine Umsetzung erfolgen kann, ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie erforderlich (Betreiberkonzept, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Kostenermittlung für Verlegung des Fähranlegers, Abstimmung mit VBN). Hierbei sollen auch Optionen des Betriebes und der Ausgestaltung aller über die Weser, die Hafenbecken und das Wendebecken möglichen Verkehrsbeziehungen sowohl in privater als auch in öffentlicher Trägerschaft Bestandteil der Untersuchung sein. Erforderliche Mittel für die Machbarkeitsstudie: 60 TSD. EUR.
11. Detaillierte Variantenuntersuchung zur Entlastung des Hansators. Bevor eine Entscheidung zur Maßnahmenauswahl getroffen wird, soll im Rahmen einer Untersuchung die Machbarkeit und die verkehrstechnische Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenspiel mit anderen derzeit laufenden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen und Detailplanungen genauer geprüft werden (z.B. mit Maßnahme S.6). Erforderliche Mittel für diese Variantenuntersuchung 100 TSD. EUR.
12. Linksabbiegen aus der Überseestadt heraus am Knotenpunkt Überseetor (Ö.9). Gesamtkosten ca. 450 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: Planungsmittel 70 TSD. EUR, Baukosten 380 TSD. EUR). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 450 TSD. EUR.
13. Für den Ausbau des Geh- und Radweges an der Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen 3 (R.1) liegt bereits eine Planung vor. Die Baukosten betragen ca. 250 TSD. EUR. Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 250 TSD. EUR.
14. In Verbindung mit den Planungen zur Einrichtung eines straßenbahnähnlichen Busbetriebes auf der Linie 20 (Ö.5 in Verbindung mit Ö.4) schlägt die Verwaltung - abweichend von den Empfehlungen des Gutachters - vor, zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung für die Umsetzung einer Straßenbahnverbindung (Ö.4_2 und Ö.5) zur Anbindung des Quartiers Hafenkante (Waller Strand) durchzuführen (Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und Optionen). Um in diesem Rahmen mögliche vorbereitende Arbeiten bereits mit vorzusehen bzw. Rahmenbedingungen abzusichern, sind Planungsmittel in Höhe von ca. 100 TSD. EUR erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 100 TSD. EUR.
15. Fuß- und Radwegebrücke über den Europahafen (R.4): Für eine Vorplanung (HOAI Lph. 1 bis 3) sind ca. 600 TSD. EUR erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 600 TSD. EUR.
16. Machbarkeitsstudie für eine Radwegeverbindung Überseestadt – Bahnhofsvorstadt (R.14). Erforderliche Planungsmittel: 50 TSD. EUR.
17. Für den Ausbau des Knotenpunktes Eduard-Schopf-Allee / Rampe Stephanibrücke (S.3) sind insgesamt ca. 500 TSD. EUR erforderlich (überschlägiger Kostenrahmen: 100 TSD. EUR Planungsmitteln, 400 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 500 TSD. EUR.
18. Verlängerung des Weserradwegs Stufe 1 (R.2): Gesamtkosten ca.100 TSD. EUR (überschlägiger Kostenrahmen: 15 TSD. Planung, 85 TSD. EUR Baukosten). Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 100 TSD. EUR.

19. Für die Stufe 2 (R.3) des Weseruferradweges werden Planungskosten in Höhe von ca. 500 TSD. EUR benötigt. Erforderliche Planungsmittel: 500 TSD. EUR.
20. Für den Neubau der LSA Überseetor / Konsul-Smidt-Straße werden ca. 115 TSD. EUR Baukosten geschätzt. Erforderliche Mittel zur Umsetzung: 115.000 EUR.
21. Für eine Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes An der Muggenburg zur Überseeinsel werden ca. 15 TSD. EUR Planungsmittel erforderlich. Erforderliche Planungsmittel: 15 TSD. EUR.
22. Optimierung des Verkehrsflusses aus dem westlichen Bereich der Überseestadt über die Konsul-Smidt-Straße in Richtung Hansator/Hansestraße. Dazu soll die Konsul-Smidt-Straße eine zusätzliche Linksabbiegespur erhalten. Diese Maßnahme korrespondiert mit der Maßnahme S.6 („Grüne Welle“). 264 TSD. EUR.

Im Zuge der vorbereitenden Planung und teils auch baulichen Umsetzung dieser 22 Einzelmaßnahmen sind finanzielle Mittel in Höhe von insgesamt etwa 5.232 TSD. EUR erforderlich.

Die Umsetzung dieser Sofortmaßnahmen wird mit Blick auf die heute bestehende Nutzungsdichte und -ausprägung bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Überseestadt führen. Soweit sich herausstellen sollte, dass es im Hinblick auf die angrenzenden Wohnstraßen im Umfeld der beschriebenen Maßnahmen zu erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt, werden geeignete Maßnahmen zur Entlastung geprüft. In diesem Zusammenhang ist auf die mittel- und langfristigen Maßnahmen des IVK-Handlungskonzeptes sowie die kontinuierlich im IVK genannten Daueraufgaben hinzuweisen, als auch auf die Maßnahmenvorschläge, deren mögliche Umsetzung nach 2030 ggf. anvisiert werden kann.

Bundesprogramm zur „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“

Im September wurde durch das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat ein Aufruf zur „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“ gestartet. Ziel ist die Förderung investiver sowie konzeptioneller Projekte mit besonderer nationaler bzw. internationaler Wahrnehmbarkeit, mit sehr hoher fachlicher Qualität, mit überdurchschnittlichem Investitionsvolumen oder mit hohem Innovationspotenzial.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr verfolgen die Absicht, einen Projektantrag mit dem Titel „Sprung über die Weser - Verknüpfung zweier historisch verbundener Stadtteile mit besonderem Entwicklungspotential“ zu stellen. Wesentlicher Bestandteil des Projektantrages soll die Planung und Realisierung des unter Nr. R.4 im IVK genannten Brückenprojekts über den Europahafen sein. Vor dem Hintergrund der beauftragten Rahmenplanung für die Überseeinsel und der aktuellen Planungen für das Vordere Woltmershausen sowie der großen Bedeutung dieser beiden Vorhaben für die Bremische Stadtentwicklung ist weiterer Bestandteil des Projektantrags zudem die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine mögliche Fuß- und Radwegbrücke als „Sprung über die Weser“.

Damit würden die beiden, durch die Hafenhistorie verbundenen Stadtteile Woltmershausen und Walle mit ihren großen Konversionsgebieten „Vorderes Woltmershausen“ und „Überseestadt“ verknüpft und stadtstrukturell verbunden. Ziel ist es, infrastrukturelle Synergien beider Stadtteile zu ermöglichen und durch alternative Wegeverbindungen die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität beider Standorte zu erhöhen.

Die Antragstellung erfolgt in 2 Phasen:

1. Phase: Zunächst ist bis zum 30.11.2018 eine Antragstellung auf Basis einer Projektskizze vorgesehen. Eine Expertenjury würde im Februar 2019 über den Antrag entscheiden. Bei erfolgreichem Abschluss der Antragstellung würde die zweite Phase des Projektauftrags erfolgen.
2. Phase: Nach Auswahl der Expertenjury würden Koordinierungsgespräche zwischen dem Zuwendungsgeber und dem Antragsteller erfolgen und der Finanzierungsplan endabgestimmt, der ab Juni 2019 in eine konkrete Beantragung der Bundesförderung münden würde (Zuwendungsantrag).

Im Falle einer Projektbewilligung würde der Bund das Vorhaben aufgrund der Haushaltsnotlage Bremens voraussichtlich zu 90 % des Investitionsvolumens fördern. Nach erster grober Abschätzung wird mit der Planung und Umsetzung einer Brücke über den Europahafen sowie einer Machbarkeitsstudie für den „Sprung über die Weser“, d.h. einer Brücke über die Weser mit Kosten in Höhe von rd. 9,15 Mio. € wie folgt gerechnet:

- Brücke Europahafen 9.000 T€ brutto (7.550 T€ netto)
 - Planung und Bauüberwachung: 1.050 T€ netto
 - Investition: 6.500 T€ netto
- Machbarkeitsstudie „Sprung über die Weser“ 150 T€ brutto

Die unter Punkt D. in der Tabelle 1, Nr. 15 in dieser Vorlage genannten 600.000 € zur Planung der Brücke über den Europahafen sollen bei einer erfolgreichen Antragstellung einen Beitrag zur städtischen Ko-Finanzierung leisten, die 10 % der Gesamtkosten und damit 915 T€ beträgt. Sofern der Antrag Erfolg hat, wird eine weitere Gremienbefassung zur Sicherung der Ko-Finanzierung notwendig.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle Auswirkungen

Die Gutachter des IVK gehen für die Umsetzung des erforderlichen Handlungskonzeptes von einem Investitionsvolumen von insgesamt ca. 48 Mio. EUR bis 2030 aus.

Um die derzeit bereits bestehenden Engpässe im Verkehrssystem der Überseestadt möglichst zeitnah beheben und auch für die mittelfristig umzusetzenden Projekte bereits mit den Planungen beginnen zu können, sollen für die hier unter B. benannten 22 Sofortmaßnahmen Finanzmittel mit einem Volumen von 5.232 TSD. EUR bewilligt werden.

Diese sind Voraussetzung, um bereits in Planung befindliche Projekte umzusetzen oder mit den Planungen als Voraussetzung für die spätere bauliche Umsetzung der Projekte beginnen zu können. Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung und der benötigten Personalkapazitäten.

Tabelle 1: Übersicht über alle Maßnahmen 1 bis 22 und die zu bewilligenden Mittel

Nr.	Maßnahme	Mittel- bedarf T EUR
1	Verbot Rechtsabbiegen für Lkw an Rampe Stephanibrücke	5
2	Verlegung des Verlaufs der Linie 20 über Am Kaffeequartier und Lloydstraße	30
3	Optimierung der grünen Welle Hansator, ggf. Umbau Signalisierung	200
4	Verbreiterung der Eduard-Schopf-Allee im Bereich der Haltestelle Eduard-Schopf-Allee	30
5	Aufbau von Ladesäulen und sicheren Abstellboxen für Elektro-Fahrräder / E-Pkw	150
6	Anbinden des vierten Knotenpunktarmes mit wenig Eingriff in Hauptverkehre (KP Hansator/ Konsul-Smidt-Straße)	450
7	Einrichtung von Mobilpunkten (z.B. Konsul-Smidt-Straße, Silbermannstraße, Europahafen, Eduard-Schopf-Allee, Schuppen III)	300
8	Nebenanlagen Südseite Muggenburg	863
9	Neubau Durchwegung Hafestraße - Schulze-Delitzsch-Straße	100
10	Machbarkeitsstudie Alltagsbetrieb der Weser Fähre im VBN-Tarif, Querungsmöglichkeiten Wendeböden	60
11	Variantenuntersuchung für die Schaffung eines weiteren straßenseitigen Anschlusses der ÜSS an die Nordstraße	100
12	Linksabbiegeerlaubnis für Busse von Überseetor auf Nordstr.	450
13	Ausbau Geh- und Radweg Konsul-Smidt-Straße vor Schuppen III	250
14	Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahn	100
15	Fuß- und Radweg-Brücke über den Europahafen	600
16	Verbesserte Radwegverbindung Überseestadt-Bahnhofsvorstadt	50
17	Ausbau KP Eduard-Schopf-Allee/Rampe Stephanibrücke	500
18	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe I (bis An der Muggenburg)	100
19	Verlängerung Weseruferradweg - Stufe II (bis Europahafen)	500
20	Neubau LSA Überseetor/ Konsul-Smidt-Straße	115
21	Machbarkeitsstudie Knotenpunkt / Anbindung Überseeinsel	15
22	Umbau Knotenpunkt Hansator/Konsul-Smidt-Straße/zusätzliche Abbiegespur	264
Gesamtsumme		5.232

Die Maßnahmen sollen aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt (SSV ÜSS) finanziert werden. Im Wirtschafts- und Finanzplan des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sind für den Grunderwerb des Kellogg-Areals in 2018: 8,8 Mio. EUR und in 2021: 8,2 Mio. EUR aus den vorhandenen Mitteln des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt eingestellt. Mit dem nunmehr abgeschlossenen Städtebaulichen Vertrag und der darauf basierenden Entwicklung des Areals durch einen Privaten in enger Abstimmung mit der Stadt Bremen werden die Mittel für den Ankauf nicht mehr benötigt. Aufgrund der bestehenden erheblichen Verkehrsproblematik in der Überseestadt sollen diese Mittel zur Umsetzung der hier in der Vorlage beschriebenen Sofortmaßnahmen genutzt und für die weitere, zwingend notwendige Umset-

zung des Ergebnisses des Integrierten Verkehrskonzeptes in der Finanzplanung des Sondervermögens vorgesehen werden. Mit der Umsetzung der Sofortmaßnahmen mit Kosten in Höhe von insgesamt 5.232 TSD. EUR muss kurzfristig begonnen werden.

Es ergibt sich die folgende Aufteilung der Kosten auf die Haushaltjahre 2018 - 2020.

2018: 630 TSD. EUR

2019: 2.427 TSD. EUR

2020: 2.175 TSD. EUR

Mit dieser Vorlage wird ein Grundsatzbeschluss zum Handlungskonzept in der Überseestadt beschlossen. Darüber hinaus wird die Finanzierung erster Maßnahmen sichergestellt. Für die im Handlungskonzept weitergehenden Maßnahmen müssen Finanzierungsbeschlüsse ggf. gesondert eingeholt werden. Diese werden im Rahmen der kommenden Haushaltsaufstellungen durch die beiden vorliegenden Ressorts Verkehr und Wirtschaft eingebracht. Hierbei soll stets die Einbindung und Konzentration von Drittmitteln in diese Maßnahmen zur Entlastung der Haushalte geprüft werden.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Um diese Sofortmaßnahmen sowie darüber hinaus das gesamte Handlungskonzept mit einem Investitionsvolumen von schätzungsweise rund 48 Mio. EUR bis 2030 mit hoher Priorität vorbereiten und umsetzen zu können, ist die Bereitstellung ausreichender Personalkapazitäten unerlässlich. Es handelt sich um eine neue bedeutsame Aufgabe für die weitere Entwicklung Bremens, die mit den vorhandenen Personalressourcen, die bereits gebunden sind, nicht umgesetzt werden kann.

Für den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr besteht hierzu die Notwendigkeit, die zusätzlich erforderliche Kapazität von zwei Verkehrsingenieure/innen in der Abteilung Verkehr im Referat Verkehrsprojekte bereit zu stellen. Die eine Stelle wird ihren Schwerpunkt im Bereich Baustellenmanagement haben, die andere Stelle wird Ihren Schwerpunkt im Bereich Verkehrsprojekte haben. Diese Stellen sind intern finanziert und werden zeitnah nach Beschlussfassung und Mitbestimmung ausgeschrieben.

Im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft und Häfen sind 2 Stellen, je eine im Ressort (Referat 10, Gewerbe- und Regionalplanung) und eine in der WFB erforderlich. Diese Stellen werden zeitnah nach Beschlussfassung und Mitbestimmung ausgeschrieben.

Die dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zugeordnete Stelle soll auch weitergehende anstehende Aufgaben im Rahmen der Entwicklung der Überseestadt und hier insbesondere der Überseeinsel (ehemals Südseite Europahafen) übernehmen. Die Entwicklung dieses 41,5 ha großen Areals war in der bisherigen Masterplanung der rd. 288 ha großen Überseestadt nicht vorgesehen und galt vielmehr als erhaltenswürdiger Bestand. Die entsprechend der Masterplanung Überseestadt bislang für eine Neuordnung vorgesehene Fläche betrug knapp 100 ha, so dass mit diesem neuen Teilprojekt ein erheblicher Aufgabenzuwachs verbunden ist, dem nicht die erforderlichen Personalkapazitäten gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund ist hier eine Qualifikation in Form eines abgeschlossenen Masterstudiums im Bereich Raumplanung / Geographie / Stadtplanung oder ein abgeschlossenes Masterstudium in einem vergleichbaren Bereich in Verbindung mit einer durch berufliche Erfahrung erworbenen entsprechenden Qualifikation erforderlich. Auch aufgrund der damit verbundenen Verantwortung in Bezug auf die Aufgaben der Koordinierung und Betreuung der Finanzierung der Projekte im

Sonstigen Sondervermögen Überseestadt ist eine Einstufung in die Entgeltgruppe TVL 14/A 14 angezeigt.

Die Kosten hierfür werden auf der Basis des Monatsdurchschnittswertes einer in dieser Entgeltgruppe in der Produktgruppe 71.01.04 „Gewerbeflächen/Regionalplanung“ eingestuften Stelle mit rd. 93 TSD. EUR (brutto) p.a. veranschlagt. Die Bereitstellung der zusätzlichen Stelle soll mit dieser Senatsbefassung beschlossen werden (siehe dazu G. Beschlusspunkt 3).

Die Stelle bei der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH ist auf der Grundlage des Geschäftsbesorgungsvertrages des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt einzurichten.

Für die bei der WFB einzurichtende Stelle (Verkehrsengeieur mit Hochschulabschluss und Berufserfahrung) wird gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag Sondervermögen Überseestadt eine Vergütung entsprechend dem Selbstkostenfestpreis auf Vollkostenbasis gem. § 6 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen inkl. 3 % Gewinnaufschlag und zzgl. der jeweils geltenden Umsatzsteuer ein Betrag von 155 TSD. EUR (brutto) jährlich angesetzt.

Eine Finanzierung beider Stellen kann aus dem Sonstigen Sondervermögen Überseestadt bis einschließlich 2030 erfolgen.

Es ist mit jährlichen Aufwendungen in Höhe von 93 TSD. EUR für SWAH, in Höhe von 155 TSD. EUR für die WFB und damit insgesamt 248 TSD. EUR für das Sonstige Sondervermögen Überseestadt zu rechnen, die aus den zu erzielenden Erträgen insbesondere aus Grundstückserträgen finanziert werden. Die mit der Einrichtung der Stellen verbundenen Aufwendungen werden entsprechend im Vollzug des aktuell geltenden Wirtschaftsplans als auch bei der künftigen Aufstellung der Wirtschaftspläne des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt abgebildet entsprechend berücksichtigt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Gesamtmaßnahme „Neuordnung der Überseestadt“ wurde im Rahmen der vom Senat am 20. Juni 2000 beschlossenen Entwicklungskonzeption für die Neuordnung der Häfen rechts der Weser erbracht. Nach 2004 wurde in 2012 diese regionalwirtschaftliche Bewertung aktualisiert und mit dem 4. Entwicklungsbericht der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Sitzung am 26.09.2012 vorgelegt. Mittels öffentlicher Investitionen in Höhe von bis zu 350 Mio. EUR (Worst-Case) sollen gemäß dieser regionalökonomischen Bewertung Privatinvestitionen von bis zu 1,98 Mrd. EUR (Best-Case) induziert sowie regionale Bruttowertschöpfungseffekte in einer Größenordnung von 11,3 bis 13,3 Mrd. EUR generiert werden. Es wird mit einem Beschäftigungspotential von bis zu 12.100 neu in dem Gebiet zu schaffende Arbeitsplätze sowie 3.300 neu zu verzeichnenden Einwohner*innen ausgegangen. Es ergibt sich im Jahr 2030 eine fiskalische Rentabilität (nach LFA) von - 37,0 Mio. EUR im Worst-Case und 28,4 Mio. EUR im Best-Case. Damit ergibt sich nach LFA ein Return of Invest im Jahr 2035 im Worst-Case sowie im Jahr 2028 im Best-Case (vgl. Anlage 6 – WU-Übersicht). Eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt aktuell. Über das Ergebnis wird voraussichtlich im Herbst 2018 berichtet. Weitere Überprüfungen sind für 2023 sowie 2028 vorgesehen.

Gender-Prüfung

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.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage wurde mit der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt. Nach der Senatsbeteiligung sind Beschlussfassungen in den Deputationen für Bau und Wirtschaft sowie im Haushalts- und Finanzausschuss vorgesehen.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt den beigefügten Endbericht mit Anlagen zum Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt zur Kenntnis und stimmt dem unter B. vorgeschlagenen Handlungskonzept mit dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehen zu.
2. Der Senat stimmt den geplanten Sofortmaßnahmen unter B. mit Kosten in Höhe von 5.232 TSD. EUR auf der Grundlage der in der Vorlage aufgezeigten Finanzierung (siehe D.) zu.
3. Der Senat stimmt der Einrichtung einer über das Sonstige Sondervermögen Überseestadt refinanzierten neuen Stelle (1,0 VZÄ) im Geschäftsbereich des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Abteilung Wirtschaft zur Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt und Begleitung der Entwicklung des Teilgebietes Überseeinsel zu und bittet die Senatorin für Finanzen und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung und zur Finanzierung der Stellen und der Arbeitsplatzkosten zu schaffen.
4. Der Senat nimmt die unter B. und D. dargestellte Finanzierung der verkehrlichen Maßnahmen zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Senatorin für Finanzen, die erforderlichen Beschlüsse der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt sowie des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.
5. Der Senat stimmt einer Bewerbung im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ zur Planung und Realisierung einer Brücke über den Europahafen sowie zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Sprung über die Weser zu .
6. Der Senat nimmt zur Kenntnis, dass bei einem Erfolg des Antrages als „Nationales Projekt des Städtebaus“ im Sommer 2019 ein Beschluss über die Ko-Finanzierung des beantragten Projektes herbeizuführen ist.

Anlagen

- 1) Bericht des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt
- 2) Übersichtspläne zum Handlungskonzept
- 3) Maßnahmenblätter
- 4) Anlage 10 des Berichtes (Abwägung der verkehrlichen Anbindung an die Nordstraße)
- 5) Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
- 6) WU-Übersicht
- 7) Darstellung nach Art. 131 a BremLV