

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der CDU
vom 10. Oktober 2023**

Wie ist das Verkehrskonzept bei Werder-Heimspielen gestaltet?

Die Fraktion der CDU hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Werder Bremen, die Polizei Bremen und die BSAG haben zur An- und Abreise der Stadionbesucher bei Werder-Heimspielen ein neues Verkehrskonzept erarbeitet. Demnach werden bei Heimspielen keine Busse der BSAG mehr eingesetzt, die die Fußballfans direkt zum Stadion bringen. Die Auswirkungen dieser Streichung sollen erst nach insgesamt drei Heimspielen evaluiert werden. Die Gründe für die Streichung der Busverbindungen wurden bisher nicht transparent kommuniziert. Nahe liegt, dass die Busse auch deshalb gestrichen wurden, weil der Senat Bovenschulte viel zu spät auf den Personalmangel bei der BSAG reagiert hat.

Wir fragen den Senat:

(Bitte bei der Beantwortung keine Frage, einschließlich Unterfragen, miteinander verbinden)

1. Wie gestaltet sich das aktuelle Mobilitätskonzept bei Fußballspielen im Weserstadion? Welche Modifikationen an diesem Konzept hat es seit 2019 gegeben (Bitte das aktuelle Konzept dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
 - a) Welche Rolle nehmen die einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten (Fußgänger, Radfahrende, ÖPNV, Fähren, Autos usw.) ein?
 - b) Welche Erfahrungen wurden mit den einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten in den zurückliegenden vier Jahren gemacht?
 - c) Welche Evaluationen fanden wann statt (etwaige Evaluationsberichte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?
 - d) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet und wann wie umgesetzt? Wenn Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, warum wurden sie nicht umgesetzt?
 - e) In welchem Zeitrahmen wurde das neue Mobilitätskonzept mit welchen Protagonisten entwickelt und in welchen (politischen) Gremien der Öffentlichkeit vorgestellt?
2. Welche Rolle nehmen Sicherheitsaspekte im aktuellen Mobilitätskonzept ein?
 - a) Welche Veränderungen werden bei Fußballspielen der unterschiedlichen Risikostufen im Mobilitätskonzept vorgenommen (bitte für jede einzelne Risikostufe gesondert darstellen)?
3. Welche Erfahrungen wurden mit der Einführung der Anwohnerparkzone seit deren Einführung gemacht?
 - a) Wann fanden welche Evaluationen statt, z.B. gegenüber Anreisenden und Abgewiesenen, Anreisenden mit Berechtigungsausweis für die Werderparkplätze, Anwohner in der Anwohnerparkzone, Anwohner in angrenzenden Gebieten zur Anwohnerparkzone usw. (etwaige Berichte bitte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?
 - b) Zu welchen Ergebnissen kamen die einzelnen Evaluationen?

- c) Welche Maßnahmen wurden aufgrund der Evaluationen wann durchgeführt?
 - d) Welche Maßnahmen waren geplant, wurden aber nicht durchgeführt (bitte Begründung angeben)?
 - e) Sind Veränderungen der Anwohnerparkzone geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?
 - f) Welche Probleme/Herausforderungen bestehen in der Umsetzung der Anwohnerparkzone? Wie wird hiermit in welchem Zeithorizont umgegangen?
4. Welche Rolle nimmt der ÖPNV im aktuellen Mobilitätskonzept ein?
- a) Sind nach der Streichung der Stadtteilbusse weitere Veränderungen am Mobilitätskonzept geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?
 - b) Warum wurden die Stadtteilbusse gestrichen?
 - c) Inwiefern ist fehlendes Fahrpersonal ein Grund für die Streichung der Stadtteilbusse?
 - d) Inwiefern war die Streichung der Stadtteilbusse mit der zuständigen senatorischen Behörde abgestimmt?
 - e) Wie werden die Stadtteilbusse kompensiert?
 - f) Welche Erfahrungen wurden mit der Kompensation der Stadtteilbusse gesammelt, welche Evaluationen fanden wann, in welchem Rahmen und mit welcher Zielsetzung statt?
 - g) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet? Wann werden diese wie umgesetzt?
5. Mit welchen Auswirkungen wird durch den Bau der gesamten Radpremiumroute (Osterdeich, Wesersprünge usw.) gerechnet?
- a) Inwiefern ist die Radpremiumroute als neuer Aspekt im aktuellen Mobilitätskonzept berücksichtigt? Inwiefern wird sie zukünftig berücksichtigt?
 - b) Welchen Auswirkungen vor Ort am Osterdeich hat die Radpremiumroute in Bezug auf das Mobilitätskonzept und wie werden diese Aspekte berücksichtigt?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie gestaltet sich das aktuelle Mobilitätskonzept bei Fußballspielen im Weserstadion? Welche Modifikationen an diesem Konzept hat es seit 2019 gegeben (Bitte das aktuelle Konzept dieser Anfrage als Anlage beifügen)?

Zu den Heimspielen des SV Werder Bremen reisen bis zu 42.100 Zuschauer:innen (bei ausverkauften Veranstaltungen) an. Die betroffenen Verkehrswege werden bei Heimspielen, durch

- anreisende Fußgänger- und Radfahrer:innen
- den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- durch Fahrzeuge der BSAG / des VBN und Taxenverkehr
- Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste
- Zulieferungsverkehr Veranstaltung (Catering/ Technik/ Personal)

zeitgleich in Anspruch genommen.

Die Anreise zu Großveranstaltungen im WESERSTADION ist grundsätzlich auf eine Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ausgelegt, da direkt an der Spielstätte Parkplätze in nur sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Einrichtung eines Park&Ride (P+R) -Verkehrs im Hemelinger Hafendamm.

Um Fanstromkollisionen und damit Auseinandersetzungen der beiden Fan-Lager Heim und Gast zu vermeiden, liegt aus Sicherheitsgründen ein Hauptaugenmerk auf einer Trennung dieser beiden Lager bei der An- und Abreise.

Durch die BSAG werden zusätzliche Straßenbahnen zur Verfügung gestellt und der P+R-Verkehr in Zusammenarbeit mit dem VBN organisiert. In der Vergangenheit wurden zusätzlich sog. Stadtteilbusse aus / in die Stadtteile bereitgestellt.

Aufgrund von Auswertungen sowohl zu den einzelnen Spieltagen als auch der gesamten Saison 2022/23 wurde resümiert, dass es im Bereich des P+R wiederkehrend zu Problemlagen aufgrund der Vermischung der unterschiedlichen Fanlager und die schwer einzuplanenden Stoßzeiten durch die zeitgleiche Ankunft mehrerer Reisebusse gekommen ist. Veranstalter, BSAG und Polizei Bremen haben daher gemeinsam den Bedarf einer Anpassung in der An- und Abreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen. Nach Abwägung unterschiedlicher Varianten wurde letztlich entschieden, ab der Bundesligasaison 2023/2024 durch die BSAG keine Stadtteilbusse mehr einzusetzen und dafür an den Heimspielen des SV Werder Bremen (1. Herrenmannschaft) zusätzliche Straßenbahnen zur Kompensation einzusetzen. Der erhöhte Beförderungsbedarf sollte so gedeckt werden.

Zusätzlich erfolgte eine Erweiterung der polizeilichen Maßnahmen im Bereich der Hamburger Straße (Ein- und Ausstiegsbereich Straßenbahn) durch situative Sperrungen.

Darüber hinaus wird nach Spielende durch den Veranstalter ein „Awareness-Bus“ zur Verfügung gestellt. Dieser steht auf dem Osterdeich, in Höhe Verdener Straße, für Frauen, intersexuelle Personen, Trans-Personen, A-Gender sowie Kindern bis 14 Jahren bereit. Durch ein „Awareness-Team“ wird gewährleistet, dass der Bus nur durch relevante Personen/-gruppen bestiegen und genutzt wird.

Der Bus fährt zum Bremer Hauptbahnhof. Seitens der Busfahrer:innen werden Ausstiegswünsche der Fahrgäste abgefragt und berücksichtigt, sofern sich die Haltestellen auf der Strecke zum Hauptbahnhof befinden. Eine Rückfrage bei der BSAG sowie bei der Fanbetreuung von Werder Bremen ergab, dass die Anzahl der den Bus nutzenden Personen stetig ansteigt. Zudem ist die Bereitstellung eines „Inklusionsbusses“ für benachteiligte Personen seitens des Veranstalters in Planung.

Der freigewordene Parkraum der Stadtteilbusse auf dem Osterdeich wurde seit dem Wegfall der Stadtteilbusse teilweise zum Abstellen für Reisebusse der Gäste (unproblematisches Klientel) genutzt, um so ebenfalls eine Entlastung des P+R-Verkehrs im Hemelinger Hafendamm als auch eine Bündelung der Gästefans in Stadionnähe zu erreichen. Der Bereich auf dem Osterdeich, zwischen Celler Straße und Verdener Straße, wurde nicht mehr als Abstellfläche für Busse genutzt, wodurch auch weitere Entfluchtungsmöglichkeiten parallel zum WESERSTADION geschaffen wurden. Des Weiteren konnte eine Sichtbehinderung für querenden Fahrzeugverkehr verringert und eine Erhöhung der Sicherheit insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen erzielt werden.

Weitere Aspekte des Mobilitätskonzepts sind dem „Verkehrskonzept Weserstadion“ zu entnehmen, welches auf der Internetseite der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hinterlegt und öffentlich einsehbar ist.

a) Welche Rolle nehmen die einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten (Fußgänger, Radfahrende, ÖPNV, Fähren, Autos usw.) ein?

Aufgrund der stark eingeschränkten Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Stadionumfeld, spielen Alternativen zur individuellen Anreise mit privaten PKW eine große Rolle. Seitens der Polizei Bremen wird im Vorfeld von Großveranstaltungen im WESERSTADION via Pressemeldungen sowie auf den verschiedenen Social-Media-Kanälen der Polizei Bremen über zu erwartende Verkehrsbehinderungen informiert. Hierdurch soll erreicht werden, dass Verkehrsteilnehmende, welche nicht in das Stadion möchten, den Bereich weiträumig umfahren und in das WESERSTADION anreisende Personen alternativen Anreisemöglichkeiten nutzen.

Im Folgenden wird auf einzelne relevante Mobilitätsmöglichkeiten eingegangen:

Reisebusse:

Die Anreise mittels Reisebussen wird sowohl von Seiten der Heimfanszene als auch durch Gästefans genutzt. Für Reisebusse der Heimfanszene stehen begrenzte Parkmöglichkeiten auf dem Parkplatz P5 des WESERSTADIONS zur Verfügung. Weitere Möglichkeiten zum Parken der Reisebusse bestehen im Hemelinger Hafendamm. Von hier aus ist ein P+R – Verkehr zum WESERSTADION eingerichtet.

Für Reisebusse der Gastfanszene stehen aufgrund der dargestellten Anpassungen seit dieser Saison, begrenzte Parkmöglichkeiten auf dem Osterdeich zur Verfügung. Zuvor standen für die (unproblematische) Gastfanszene ebenfalls Parkmöglichkeiten im Bereich des Hemelinger Hafendammes zur Verfügung. Hier kam es in der Vergangenheit zur Vermischung der Heim- und Gastfanszene, was insbesondere durch das eingesetzte Fahrpersonal der P+R- Busse problematisiert wurde.

ÖPNV:

Wie eingangs bereits erwähnt, kommt dem öffentlichen Personennahverkehr aufgrund der stark eingeschränkten Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Stadionumfeld, eine besondere Bedeutung zu. Um den erhöhten Beförderungsbedarf während der Heimspiele des SV Werder Bremen im WESERSTADION gerecht zu werden, werden seitens der BSAG zusätzliche Straßenbahnen in der Abreisephase eingesetzt. Das Stadionticket gilt auch als Fahrkarte für Angebote des ÖPNV.

Fähre:

Während der Heimspiele des SV Werder Bremen werden durch die Reederei ‚Hal över‘ zusätzliche Fahrten ab Farge, mit Zustiegsmöglichkeiten an den Anlegern in Blumenthal, Vegesack, Lankenauer Höft, Waterfront und Martinianleger zum WESERSTADION angeboten. Ein Fahrplan ist dem Internetauftritt der ‚Hal över Bremer Fahrgastschiffahrt GmbH‘ zu entnehmen.

Weiterhin verkehrt die Sielwallfähre zwischen Café Sand und Osterdeich außerhalb der normalen Fahrzeiten ab 2,5 Stunden vor Spielbeginn und bis 1,5 Stunden nach Spielbeginn. Im Bereich des Kuhhirten stehen unentgeltliche Parkmöglichkeiten für Stadionbesuchende zur Verfügung. Die Fähre hingegen ist kostenpflichtig.

PKW:

Wie bereits ausgeführt, ist eine individuelle Anreise mittels PKW zum Stadion für einen Großteil der Stadionbesuchenden nicht möglich. Für die individuelle Anreise mittels PKW ist der P+R-Parkplatz im Hemelinger Hafendamm vorgesehen.

b) Welche Erfahrungen wurden mit den einzelnen Mobilitätsmöglichkeiten in den zurückliegenden vier Jahren gemacht?

Fußgänger:innen und Radfahrende:

Grundsätzlich stellt sich die Anreise von Stadionbesuchenden zu Fuß bzw. mittels Fahrrad als unproblematisch dar. Es kommt jedoch regelmäßig, insbesondere bei einer konzentrierten Abreise nach Spielende, auf dem Osterdeich sowie im Bereich der Hamburger Straße und dem so genannten Gleisdreieck zu Verkehrsbehinderungen, welche sich allerdings erfahrungsgemäß zeitnah auflösen.

Zu beobachten sein wird, wie sich die geplante Fahrradpremium-Route entlang des Osterdeiches auf die Sicherheit an Spieltagen auswirkt.

Reisebusse - Heimfanszene:

Die Anreise mittels Reisebussen der Heimfanszene stellt sich als polizeilich unproblematisch dar.

Reisebusse - Gastfanszene:

Wie den bereits oben gemachten Ausführungen zu entnehmen, wurden, mit Umsetzung der Anpassung im bestehenden Verkehrskonzepts, Parkmöglichkeiten für Reisebusse der Gastfanszene auf dem Osterdeich, ab Celler Straße in Richtung Sielwall, geschaffen. Bei Auslastung dieser Kapazitäten, stehen weitere Parkmöglichkeiten im Hemelinger Hafendamm zur Verfügung. Über die Fanbetreuungen der jeweiligen Gastvereine werden die Anreisenden vorab über die jeweiligen Parkmöglichkeiten informiert.

Die Erfahrungen aus den ersten drei Heimspielen dieser Saison zeigten auf, dass die Parkmöglichkeiten auf dem Osterdeich ausreichend erscheinen und der P+R – Parkplatz im Hemelinger Hafendamm nicht in Anspruch genommen werden musste. Somit kann einer Vermischung der Heim- und Gastfanszene im Bereich des P+R und der damit verbundenen oben bereits thematisierten Problematik entgegengewirkt werden.

ÖPNV:

Seitens der Polizei Bremen werden während der An- und Abreisephase Verkehrskräfte vorgeplant und eingesetzt, um einen Verkehrsfluss, insbesondere für Straßenbahnen im Bereich des „Viertels“, zu gewährleisten. Insbesondere bei einer konzentrierten An- und Abreise von Besuchenden, kann es zu Verkehrsstörungen im Umfeld des Stadions kommen, von dem auch der ÖPNV betroffen sein kann. Seitens der Polizei Bremen werden hierzu lageangepasste verkehrsregelnde Maßnahmen getroffen, um die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten.

Fähren:

Die Nutzung von Fähren durch anreisende Personengruppen zum Stadion stellte in der Vergangenheit keine polizeiliche Relevanz dar.

c) Welche Evaluationen fanden wann statt (etwaige Evaluationsberichte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?

Seitens des Senators für Inneres und Sport wurden im thematischen Zusammenhang keine Evaluationen durchgeführt. Eine fortlaufende Bewertung der Umsetzung des Konzeptes insbesondere auf etwaige Änderungs- bzw. Anpassungsbedarfe erfolgte in jeder Einsatznachbereitung durch die Polizei Bremen.

- d) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet und wann wie umgesetzt? Wenn Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, warum wurden sie nicht umgesetzt?**

Siehe Ausführungen zu 1. c).

- e) In welchem Zeitrahmen wurde das neue Mobilitätskonzept mit welchen Protagonisten entwickelt und in welchen (politischen) Gremien der Öffentlichkeit vorgestellt?**

Eine Anpassung des Verkehrskonzeptes fand, nach Erörterung verschiedener Alternativen und in Abstimmung zwischen der BSAG, der Polizei Bremen sowie dem Veranstalter (Werder Bremen), zwischen den Spielzeiten der Saisons 2022/23 und 2023/24, statt.

Es wurden keine wesentlichen Veränderungen, sondern lediglich Anpassungen an dem bestehenden Verkehrskonzept vorgenommen.

2. Welche Rolle nehmen Sicherheitsaspekte im aktuellen Mobilitätskonzept ein?

Aus Sicht der Polizei Bremen flossen insbesondere die Aspekte Entfluchtung über den Osterdeich sowie eine sichere An- und Abreise der unterschiedlichen Fanggruppierungen bei den Anpassungen des Verkehrskonzepts mit ein. Weiterhin galt es, die Verkehrssicherheit für insbesondere Risikogruppen im Straßenverkehr (Fußgänger:innen, Radfahrer:innen) nicht zu verschlechtern und sofern möglich noch zu erhöhen. Auf alle Aspekte wurde bei der Beantwortung der Frage 1 bereits eingegangen.

- a) Welche Veränderungen werden bei Fußballspielen der unterschiedlichen Risikostufen im Mobilitätskonzept vorgenommen (bitte für jede einzelne Risikostufe gesondert darstellen)?**

Grundsätzlich gilt das unter Verantwortung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung stehende Verkehrskonzept für alle Großveranstaltungen im WESERSTADION mit mehr als 5.000 Besucher:innen. Einzelfallabhängig kann es aufgrund von Gefährdungsbewertungen, Anreiseverhalten, Parallelveranstaltungen/ -versammlungslagen zu Anpassungen durch polizeiliche Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der vorgegebenen Maßnahmen kommen. Eine Regelung, die sich schlichtweg nur auf die Kategorisierung der bestehenden Fußballpartie bezieht, gibt es nicht.

3. Welche Erfahrungen wurden mit der Einführung der Anwohnerparkzone seit deren Einführung gemacht?

Bei der Anwohnerzone handelt es sich um eine Sperrzone, durch die die Zufahrt in das Gebiet beschränkt wird. Es ist keine Parkzone, in der das Parken bewirtschaftet wird. Dies ist in der Zone unverändert.

- a) Wann fanden welche Evaluationen statt, z.B. gegenüber Anreisenden und Abgewiesenen, Anreisenden mit Berechtigungsausweis für die Werderparkplätze, Anwohner in der Anwohnerparkzone, Anwohner in angrenzenden Gebieten zur Anwohnerparkzone usw. (etwaige Berichte bitte als Anlage dieser Anfrage beifügen)?**

Das Verkehrskonzept Weserstadion wurde einige Zeit nach dessen Einführung von SBMS überprüft. Diese Überprüfung wurde intern und mit dem

ASV beraten. Es ergab sich keine Notwendigkeit einer zwingend erforderlichen Veränderung des Konzepts.

b) Zu welchen Ergebnissen kamen die einzelnen Evaluationen?

Siehe oben.

c) Welche Maßnahmen wurden aufgrund der Evaluationen wann durchgeführt?

keine

d) Welche Maßnahmen waren geplant, wurden aber nicht durchgeführt (bitte Begründung angeben)?

keine

e) Sind Veränderungen der Anwohnerparkzone geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?

nein

f) Welche Probleme/Herausforderungen bestehen in der Umsetzung der Anwohnerparkzone? Wie wird hiermit in welchem Zeithorizont umgegangen?

Es handelt sich, wie eingangs bemerkt, nicht um eine gesonderte Anwohnerparkzone.

4. Welche Rolle nimmt der ÖPNV im aktuellen Mobilitätskonzept ein?

Das Verkehrsangebot wurde ggü. der Saison 2022/2023 im Sommer 2023 wie folgt angepasst:

- Bis zu 17 x Straßenbahnen im Hinverkehr / 19 Straßenbahnen im Rückverkehr – überwiegend im Ringverkehr Hauptbahnhof – Domsheide – Weser Stadion – mit erhöhter Anzahl von Abfahrten
- Bis zu 33 x P+R Busse zum Hemelinger Hafen (im Ringverkehr 2,5 Std. vor dem Spiel bis mindestens 1,5 Std. nach Spielende)
- 1 Awareness – Bus für vulnerable Personengruppen

Es wurde zwischen Werder Bremen, Polizei, ASV und BSAG vereinbart, die Wirksamkeit an den ersten drei Spieltagen zu überprüfen. Diese Überprüfung hat keine Anpassungsnotwendigkeit aufgezeigt. Es gibt keine unzumutbaren Einschränkungen oder Engpässe, auf die hätte reagiert werden müssen aufgezeigt.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich um den Stand vom 25.10.2023 handelt. Es finden zurzeit viele Gespräche u.a. mit Werder statt, Ziel ist eine Erhöhung der Busfrequenz, dies befindet sich aktuell noch in der Abstimmung.

a) Sind nach der Streichung der Stadtteilbusse weitere Veränderungen am Mobilitätskonzept geplant? Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont?

Nein, es erfolgt aber eine durchgängige Evaluation bis zum Jahresende 2023.

b) Warum wurden die Stadtteilbusse gestrichen?

Das in der Saison 2022/2023 durchgeführte Verkehrsangebot an den Heimspieltagen war wie folgt (zusätzlich zum Linienverkehr der Straßenbahn Linien 2 – 3 – 10):

- Bis zu 15 x Straßenbahnen im Hinverkehr / 19 Straßenbahnen im Rückverkehr – größtenteils im Ringverkehr Hauptbahnhof – Domsheide – Weser Stadion;
- Bis zu 22 x Stadtteilbusse (auf 12 verschiedenen Linienwegen);
- Bis zu 33 x P+R Busse zum Hemelinger Hafen (im Ringverkehr 2,5 Std. vor dem Spiel bis mindestens 1,5 Std. nach Spielende);

Eine Evaluation hat folgende Handlungsfelder aufgezeigt:

- Der P+R-Platz Hemelingen wurde durch Gästereisebusse genutzt, was dort zu einer Überlastung des Platzes geführt hat – Der Platz und dessen Erschließungsanlagen sind für eine individuelle Anreise mit PKWs ausgelegt, nicht für Busse. Eine Aufstockung der ÖPNV-Transportkapazitäten zwischen P+R-Platz und Stadion ist nicht möglich und eine Fan-Trennung war in diesem Konzept nicht möglich;
- Es mussten daher Platzkapazitäten für Fan-Gästereisebusse im Bereich der für die Gästefans reservierten Westkurve am Osterdeich geschaffen werden – hier standen bisher die Stadtteilbusse; darüber hinaus stehen keine alternativen Abstellflächen in Stadionnähe zur Verfügung.
- Fahrgastzählungen haben ergeben, dass diese Busse nur eine geringe Auslastung hatten.

c) Inwiefern ist fehlendes Fahrpersonal ein Grund für die Streichung der Stadtteilbusse?

Das verfügbare Fahrpersonal spielte bei der Anpassung des Konzepts keine Rolle.

d) Inwiefern war die Streichung der Stadtteilbusse mit der zuständigen senatorischen Behörde abgestimmt?

Die Abstimmung erfolgte über das ASV. Insgesamt eingebunden waren in die Abstimmung das ASV, BSAG, Polizei, Werder Bremen und die Feuerwehr.

e) Wie werden die Stadtteilbusse kompensiert?

Eine Kompensation erfolgte durch mehr Abfahrten der 19 Einsatzbahnen. Dadurch, dass die Stadtteilbusse frühestens 40 Minuten nach Spielende abgefahren sind, kann durch die Fahrt mit Straßenbahnen, die im dichteren Takt fahren, in vielen Fällen ein Reisezeitverkürzung, trotz Umstiegs, erreicht werden. Es gibt keine Kapazitäts- oder Platz-Engpässe im Straßenbahnbereich.

f) Welche Erfahrungen wurden mit der Kompensation der Stadtteilbusse gesammelt, welche Evaluationen fanden wann, in welchem Rahmen und mit welcher Zielsetzung statt?

Verkehrlich gab es keine Probleme. Eine weitere Evaluation erfolgt nach dem dritten Heimspiel sowie zum Ende der Hinrunde im Dezember.

g) Welche Maßnahmen wurden aus den Evaluationen abgeleitet? Wann werden diese wie umgesetzt?

Aus verkehrlicher Sicht bedarf es keiner Anpassung. Es finden aktuell jedoch weitere Gespräche mit Werder Bremen statt. Sollten sich hieraus neue

Erkenntnisse ergeben, wird das Konzept zusammen mit allen Beteiligten nochmals überprüft.

5. Mit welchen Auswirkungen wird durch den Bau der gesamten Radpremiumroute (Osterdeich, Wesersprünge usw.) gerechnet?

Die Radpremiumroute hat zum Ziel, einen schnellen und komfortablen Radverkehr zu ermöglichen, hierdurch wird auch die Erreichbarkeit des Weserstadions verbessert. Der Bau der Radpremiumroute wird so vorgenommen, dass in der Bauphase der sichere An- und Abtransport der Zuschauer jederzeit gewährleistet ist. Im Rahmen der Planungen für die Premiumroute wurde Werder Bremen, die Polizei, der Beirat Östliche Vorstadt sowie das Ortsamt mit einbezogen.

a) Inwiefern ist die Radpremiumroute als neuer Aspekt im aktuellen Mobilitätskonzept berücksichtigt? Inwiefern wird sie zukünftig berücksichtigt?

Am Osterdeich ist bereits jetzt ein hohes Radverkehrsaufkommen vorhanden, durch die Realisierung der Radpremiumroute ist jedoch mit einer Steigerung der Radverkehrsmenge zu rechnen. Die Erreichbarkeit des Weserstadions mit dem Fahrrad wird dadurch verbessert. Durch Heimspiele von Werder Bremen wird die Funktionalität der Radpremiumroute zwar vor Spielbeginn und nach Spielende beeinträchtigt, dieses Ereignis tritt aber mit ca. 20 Heimspielen in Liga und Pokal pro Saison aktuell vergleichsweise selten ein.

b) Welchen Auswirkungen vor Ort am Osterdeich hat die Radpremiumroute in Bezug auf das Mobilitätskonzept und wie werden diese Aspekte berücksichtigt?

Bisher haben bei Sonderveranstaltungen mit Mobilitätskonzept die Busse auf der Fahrbahn geparkt. Dies ist auch zukünftig nach dem Bau der Rad-Premiumroute vorgesehen.

Beschlussempfehlung:

Kenntnisnahme.