

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

3. Phase zur Beteiligung

Ergebnisse der beiden Sonderplanfälle
Stand der Bearbeitung: 20. Februar 2014



Sonderbetrachtung 1: Netzfall zur Sperrung der Hochstraße Breitenweg

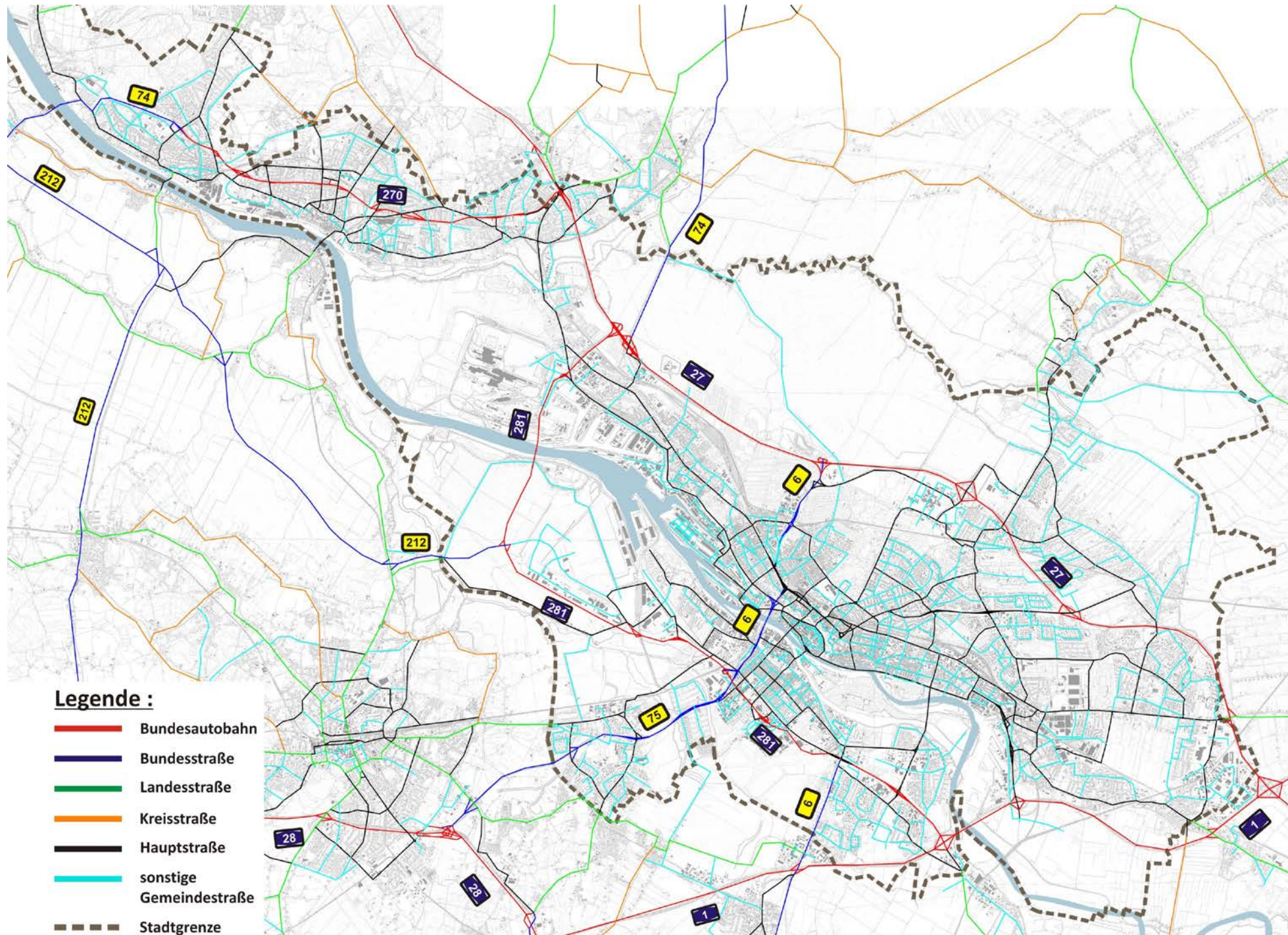
VEP Bremen 2020/2025



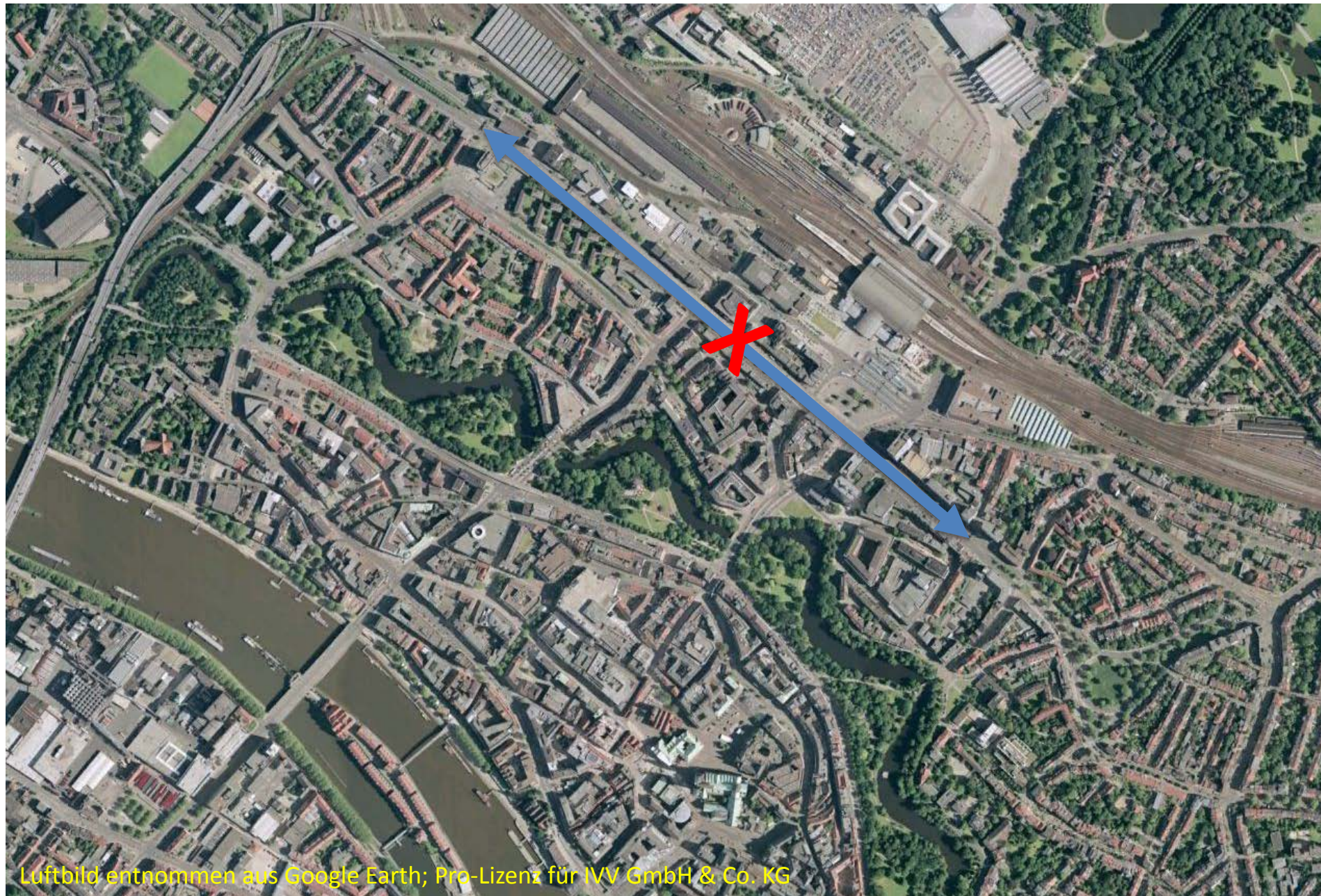
Netzfall zur Sperrung der Hochstraße am Breitenweg

- Netzwirkungen der Sperrung der Hochstraße ist so groß, dass diese nicht in eines der Testszenarien integriert wurde, um die Wirkungen gesondert darstellen zu können
- Ansatz der Stadtplanung ist zzt. die Sperrung der Hochstraße am Breitenweg für den fließenden Kfz-Verkehr und Umnutzung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufenthalt
- Die Netzkonstellation im Breitenweg selbst (unterhalb der Hochstraße) kann daher nicht grundlegend verändert werden
- Untersuchung erfolgt auf der Grundlage des Basisszenarios 2025

Netzfall zur Sperrung der Hochstraße Breitenweg – Straßennetz mit der Netzstruktur wie im Basisszenario

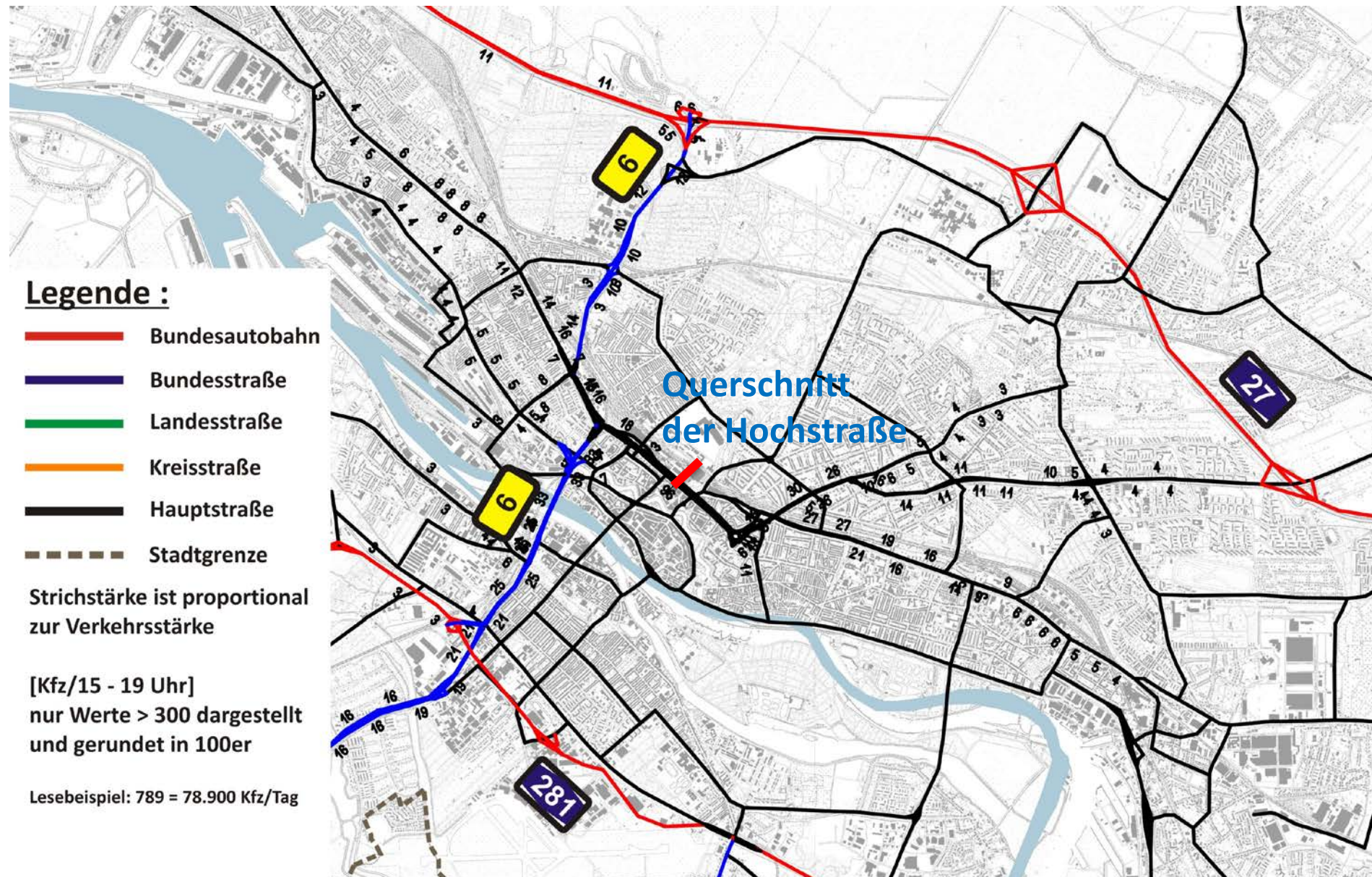


Ausgangssituation und Veränderung in der Sonderbetrachtung



- Sperrung der Hochstraße zwischen Rembertistr. und D.-von-Bürenstr. für den fließenden Kfz-Verkehr

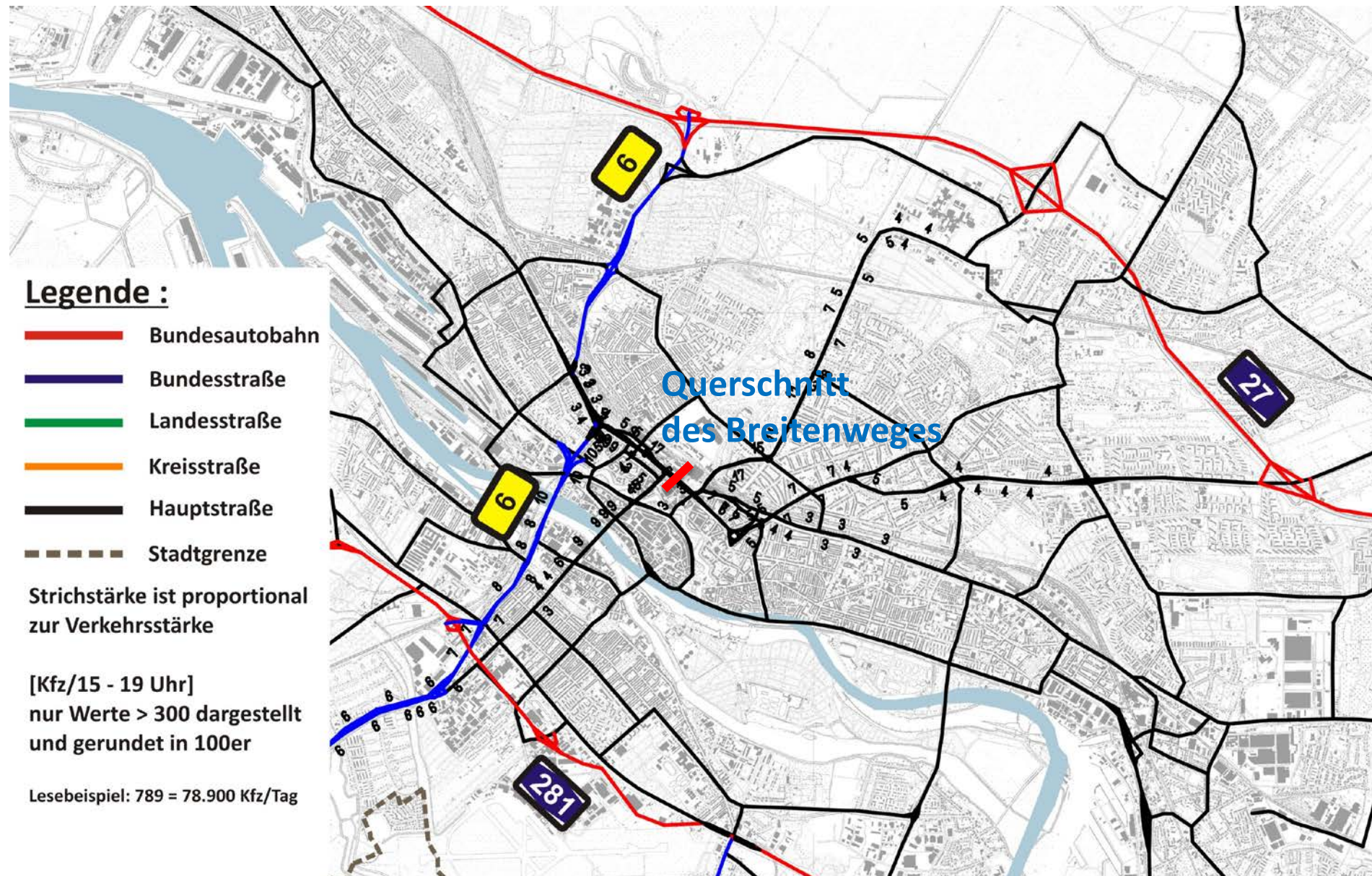
Netzfunktion der Hochstraße am Breitenweg im Basisszenario



- Routenverfolgung zeigt, dass die Hochstraße die Verkehre, die um die Innenstadt herumfahren, aufnimmt
- Bedeutung auf für die Verkehre zur B 6 /B 75 und die A 27
- Hochstraße hat damit Funktion für die weiter ausgreifenden Verkehre

Routenverfolgung für die werktägliche Nachmittagsstundengruppe 15.00 bis 19.00 Uhr;
bei einer Routenverfolgung werden alle Verkehre, die den betrachteten Querschnitt befahren, gesondert erfasst und dargestellt

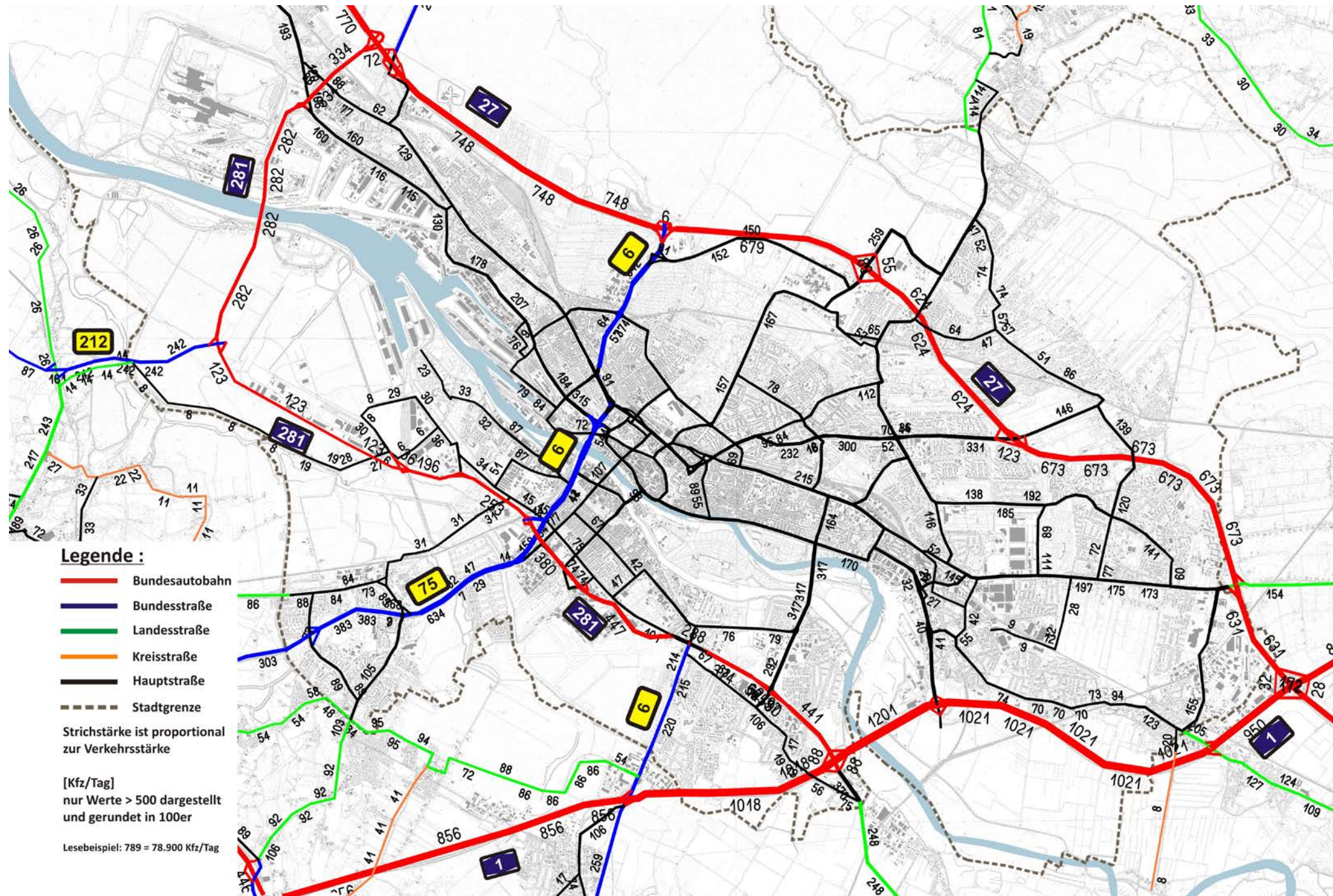
Netzfunktion des Breitenweges im Basisszenario



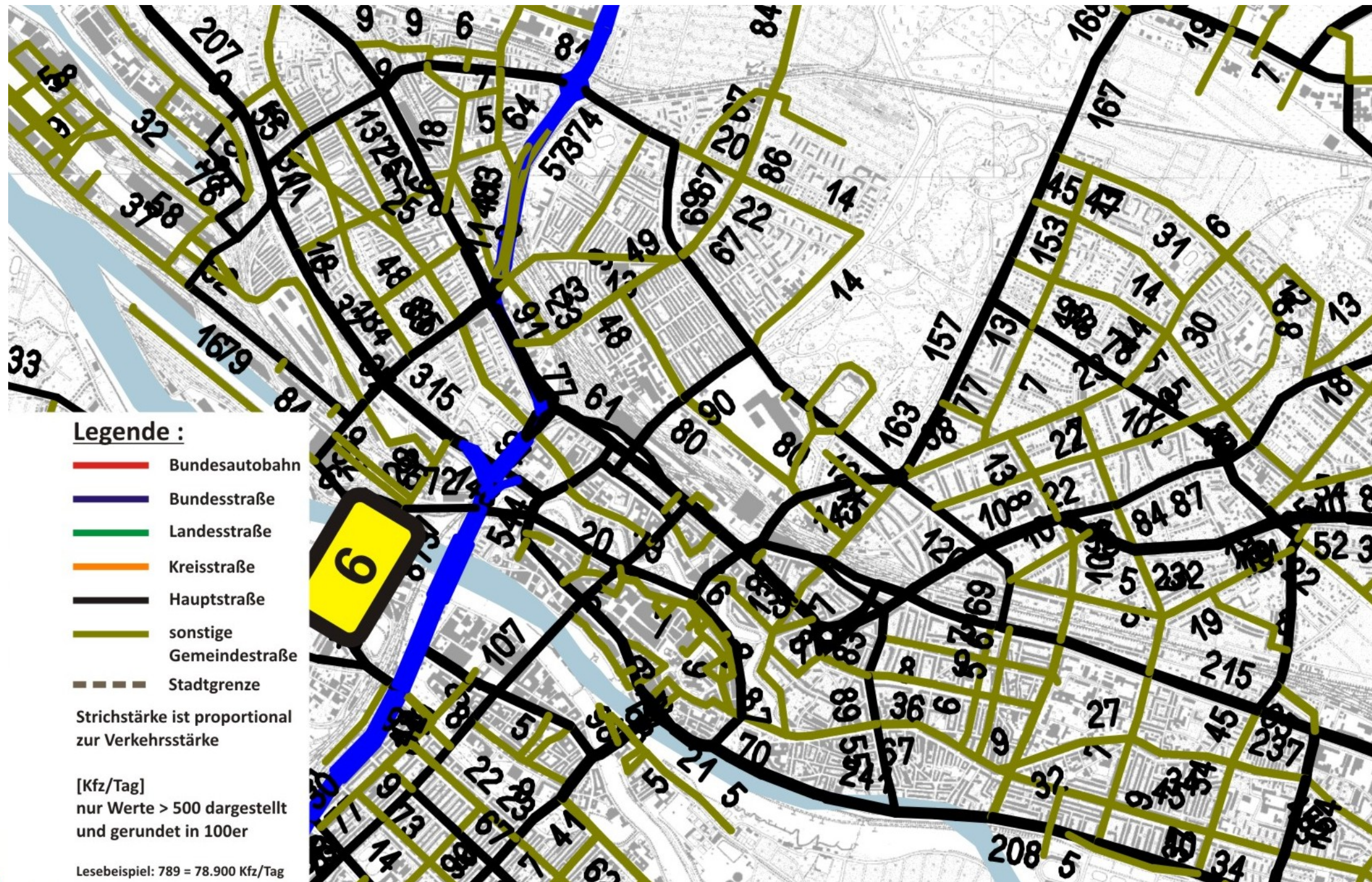
- Routenverfolgung zeigt, dass der Breitenweg die auf die Innenstadt bezogenen Verkehre aufnimmt
- keine Bedeutung für die Verkehre zur / von A 27
- Breitenweg hat damit Funktion für die eher lokalen Verkehre

Routenverfolgung für die werktägliche Nachmittagsstundengruppe 15.00 bis 19.00 Uhr;
bei einer Routenverfolgung werden alle Verkehre, die den betrachteten Querschnitt befahren, gesondert erfasst und dargestellt

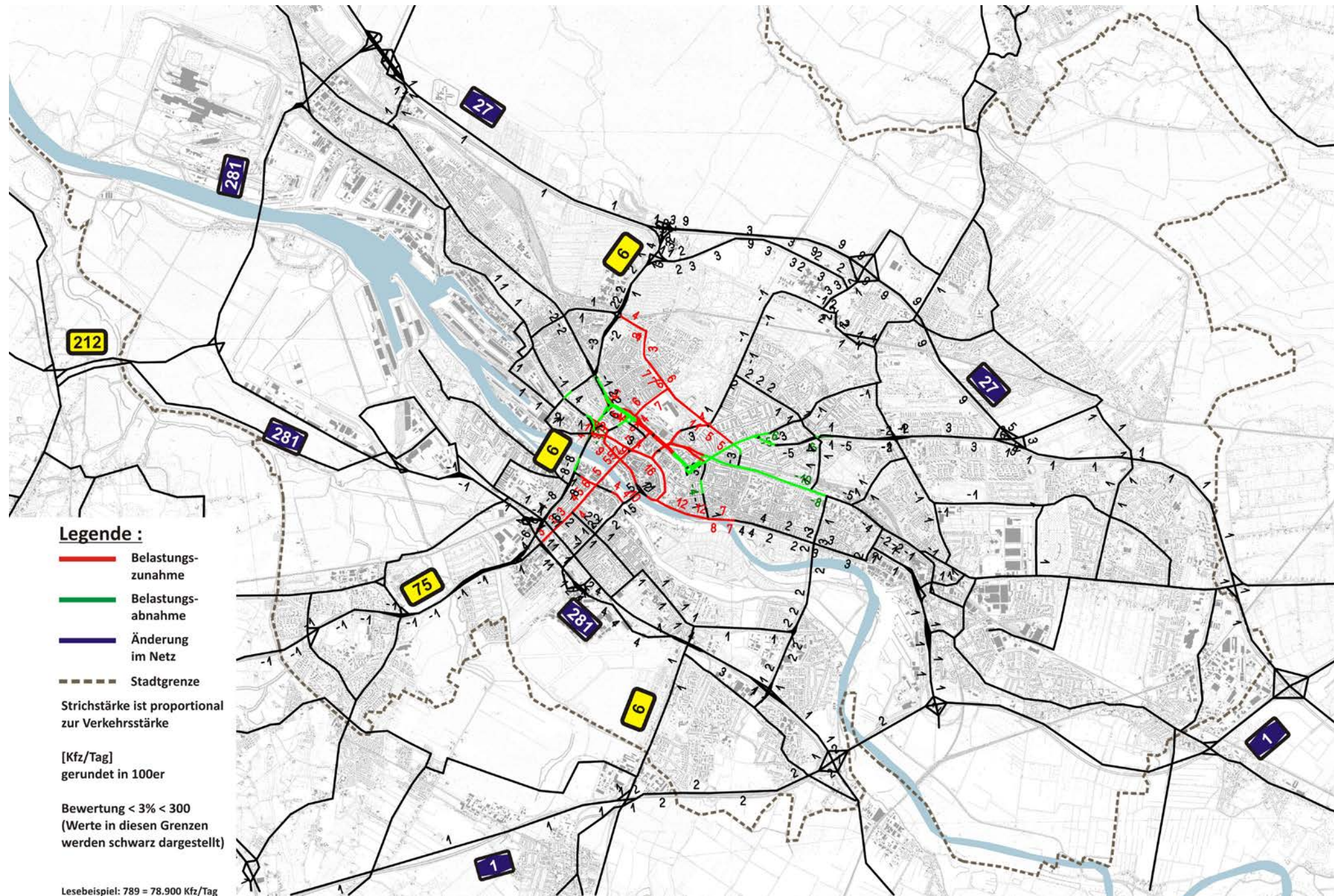
Netzfall Sperrung Hochstraße Breitenweg – Kfz-Belastungen im Hauptstraßennetz (DTV)



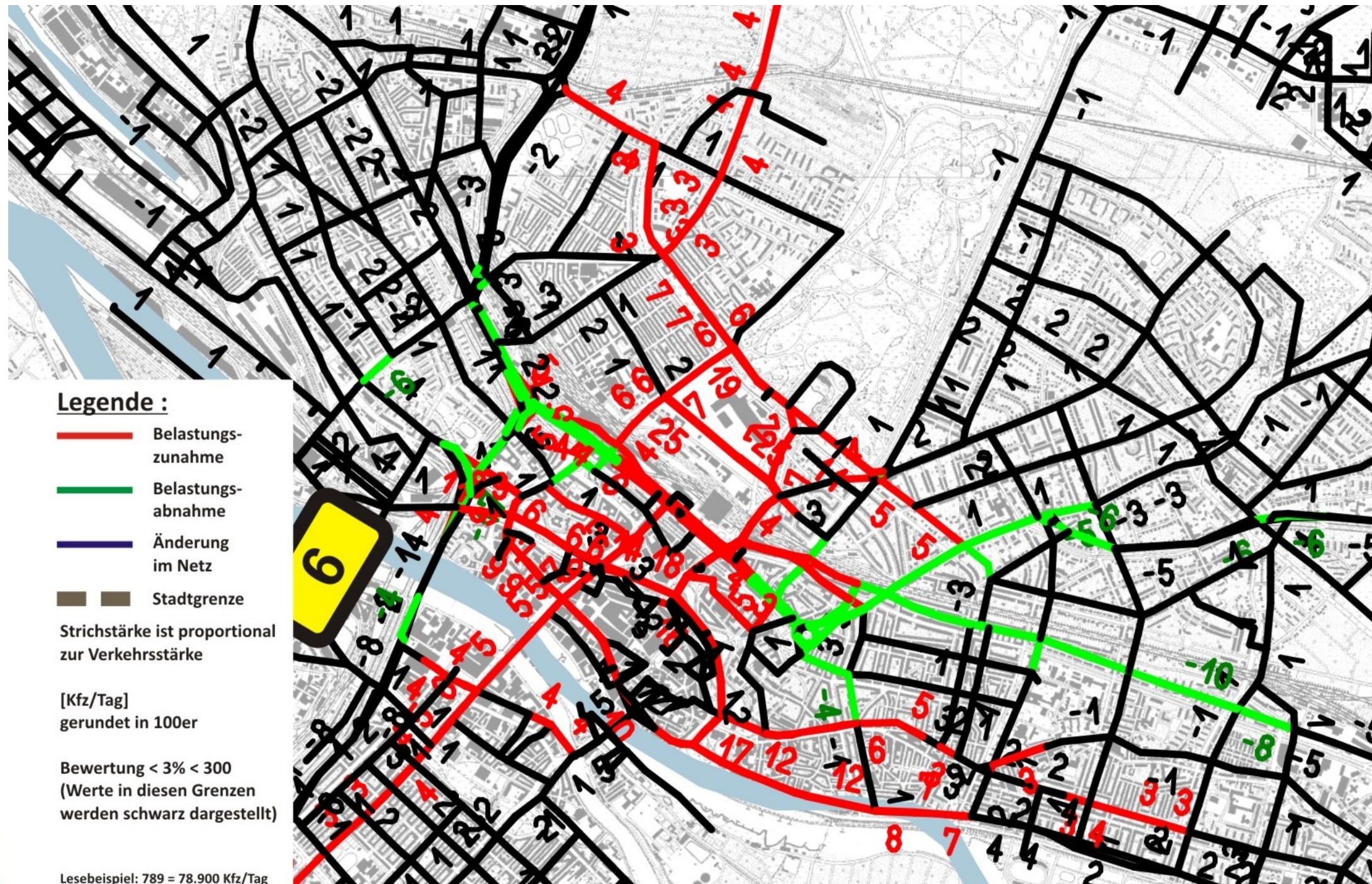
Netzfall Sperrung Hochstraße Breitenweg – Kfz-Belastungen im untersuchungsrelevanten Straßennetz (DTV), Ausschnitt



Netzfall Sperrung Hochstraße Breitenweg – Kfz-Belastungsdifferenz im Hauptstraßennetz (DTV) gegenüber Basisszenario 2025



Netzfall Sperrung Hochstraße Breitenweg – Kfz-Belastungsdifferenz im unter- suchungsrelevanten Straßennetz (DTV) gegenüber Basisszenario 2025, Ausschnitt

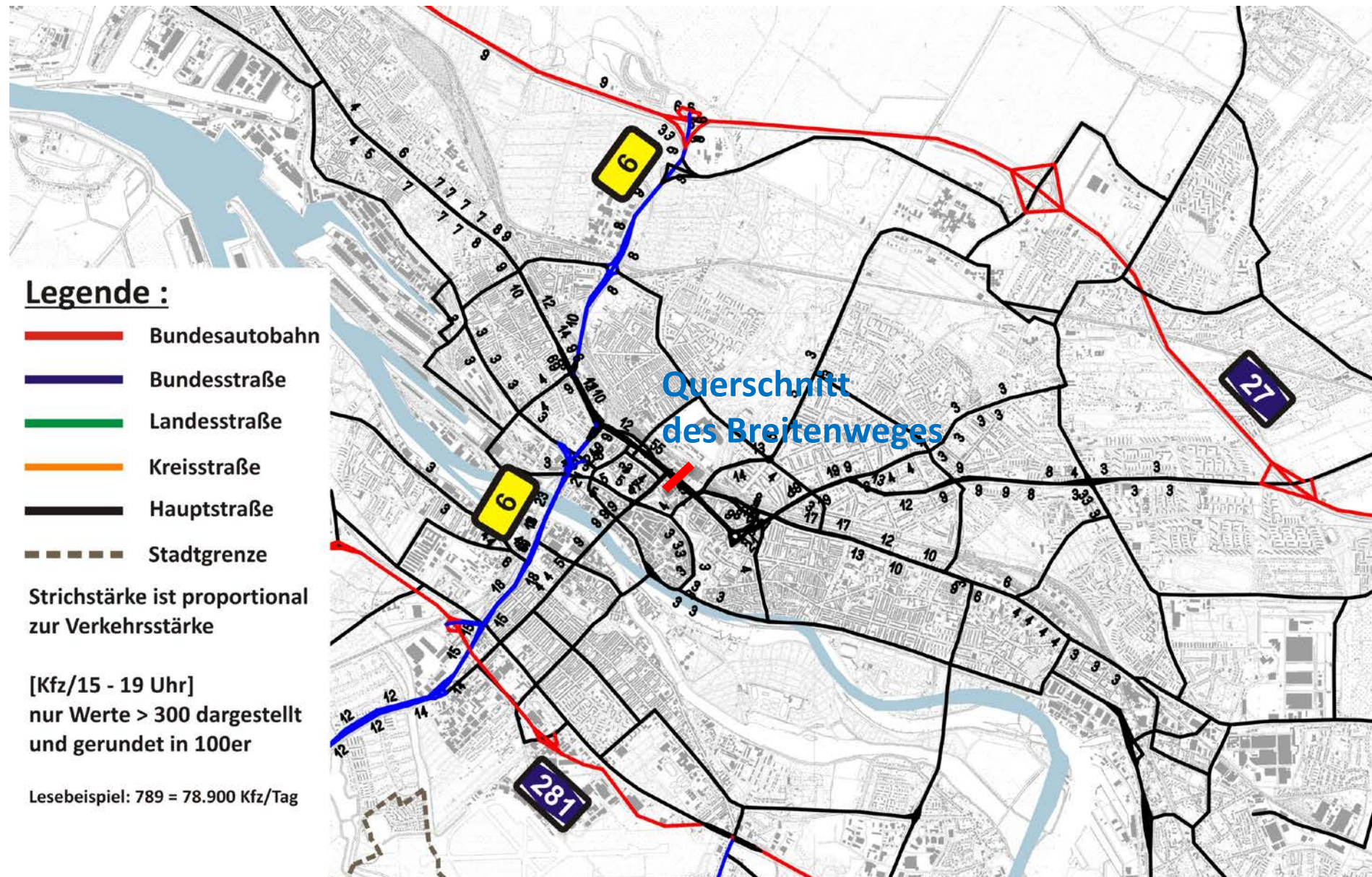


Belastungsverlagerungen durch Sperrung der Hochstraße Breitenweg

- deutliche Belastungsverlagerungen im Straßennetz mit Zunahmen u. a. auf:
 - Hollerallee
 - Theodor-Heuss-Allee
 - Breitenweg
 - Wall
 - Martinistr
 - Oster-/Westerstr.
 - Bürgermeister-Smidt-Str.
 - Osterdeich
- Breitenweg kann nicht alle Verkehre aufnehmen, die sonst über die Hochstraße verlaufen wären
- Breitenweg wird überlastet, die Knotenpunkte können die Verkehre in den Spitzenzeiten nur noch sehr bedingt abwickeln

Netzfunktion des Breitenweges im Netzfall Sperrung Hochstraße

Breitenweg



- Routenverfolgung zeigt, dass der Breitenweg so neben den auf die Innenstadt bezogenen Verkehren auch die Verkehre, die um die Innenstadt herumfahren, aufnimmt
- hat jetzt auch Bedeutung für die Verkehre zur B 6 / B 75 und die A 27
- Breitenweg muss damit neue Funktionen übernehmen

Routenverfolgung für die werktägliche Nachmittagsstundengruppe 15.00 bis 19.00 Uhr;
bei einer Routenverfolgung werden alle Verkehre, die den betrachteten Querschnitt befahren gesondert, erfasst und dargestellt

Aufwands-/Widerstandsveränderung durch die Sperrung der Hochstraße

- Es lassen sich Veränderungen in der mittleren Reisezeiten im Kfz-Verkehr (Zeitaufwand im Netz) für die Innenstadt und die angrenzenden Bereichen erkennen
- diese Veränderung lassen jedoch keine relevanten Rückwirkungen auf die Verkehrsnachfrage /Fahrtenvolumen im Kfz-Verkehr erwarten
- Belastungssituation im Hauptstraßennetz wird aber verschlechtert
- dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Spitzenstunden

Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Investitionskosten: ca. 25.0 Mio. € für die Umnutzung und Veränderung der Zugangssituation
- jährliche Betriebskosten: keine
- Wirkungsklasse gem. den 16 Zielindikatoren: ✓✓
- Kostenklasse (annuisierte Kosten): €€€€€
- Zielerreichungsgrad (gem. Wirkungs-Kosten-Matrix): **niedrig**
- Zielkonflikte bei: (9) Erreichbarkeit Innenstadt, (12) Verkehrslenkung
- verkehrliche Bedeutung:
 - aus verkehrlicher Sicht ist die „einfache“ Sperrung der Hochstraße am Breitenweg, ohne Kompensationsmaßnahmen, nicht zu empfehlen
 - damit sind Detail-/Sonderbetrachtungen zur konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes nötig
- wird daher **in dieser Form** nicht zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlen. Aber wegen der besonderen Bedeutung – u. a. aus städtebaulicher Sicht – werden Detailbetrachtungen zur vertieften Untersuchung angeraten.

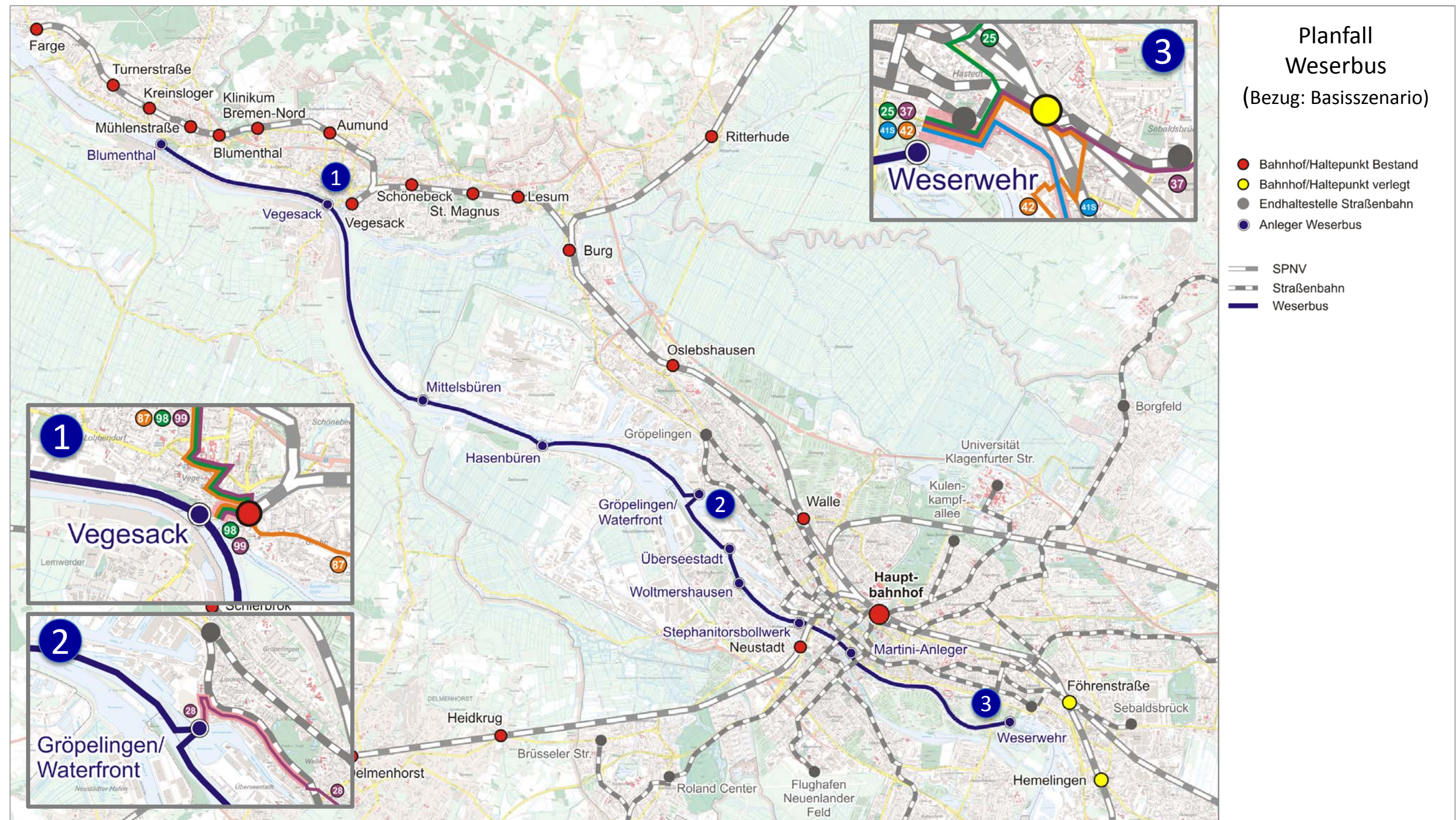
Sonderbetrachtung 2: Weserbus

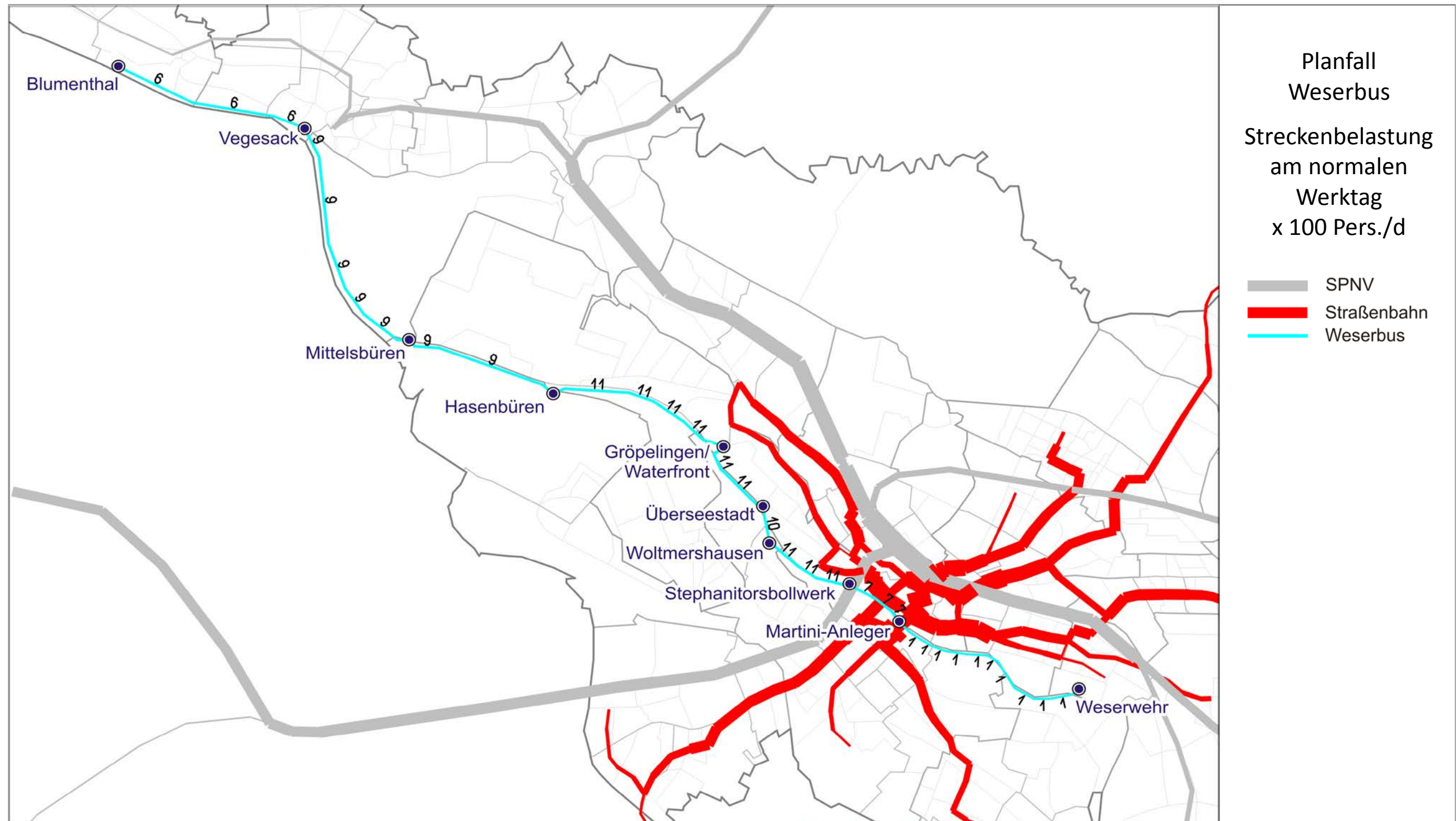
VEP Bremen 2020/2025



Planfall Weserbus

- Integration des Weserbusses in das Liniennetz des Basisszenarios
- Entwicklung des Weserbusses aufbauend auf Machbarkeitsstudie BVÖ/HC vom 28.12.1994
- 10 Anleger zwischen Blumenthal und Weserwehr
(Weserwehr, Martini-Anleger, Stephanitorsbollwerk, Woltmershausen, Überseestadt, Gröpelingen/Waterfront, Hasenbüren, Mittelsbüren, Vegesack, Blumenthal)
- 30 Minuten-Takt ganztags
- Fahrzeitprofil gemäß Studie BVÖ/HC; Fahrzeit ca. 79 Minuten
- Anbindung der Anleger an das Bus- und Straßenbahnnetz durch
 - Linienverlängerungen zu den Anlegern
 - Vegesack (Linie 87, 98, 99)
 - Gröpelingen/Waterfront (Linie 28)
 - Weserwehr (Linie 25, 37, 42 und 41S (Reaktivierung))
 - Anbindung der restlichen Anleger durch Fußwege von bis zu 5 Minuten zur nächstgelegenen Haltestelle (bis auf Anleger Mittelsbüren)
 - Anleger Mittelsbüren besitzt keine Anbindung zum ÖV-Netz





Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Investitionskosten: ca. 5.0 Mio. €
- jährliche Betriebskosten: ca. 7.6 Mio. €/a
- Wirkungsklasse gem. den 16 Zielindikatoren: ✓✓✓
- Kostenklasse (annuisierte Kosten): €€€€€
- Zielerreichungsgrad (gem. Wirkungs-Kosten-Matrix): **mittel**
- verkehrliche Bedeutung: geringes Fahrgastaufkommen zu erzielen
- wird daher nicht zur Aufnahmen in das Zielszenario empfohlen

Weserbus zwischen Waterfront und Martinianleger

- Ein verkürztes Bedienungskonzept mit einer Bedienung der Anleger zwischen Waterfront und Martinianleger wird derzeit noch geprüft.
- Die Ergebnisse der Prüfungen werden im März 2014 vorliegen und auf den Regionalausschüssen der Beiräte vorgestellt.