

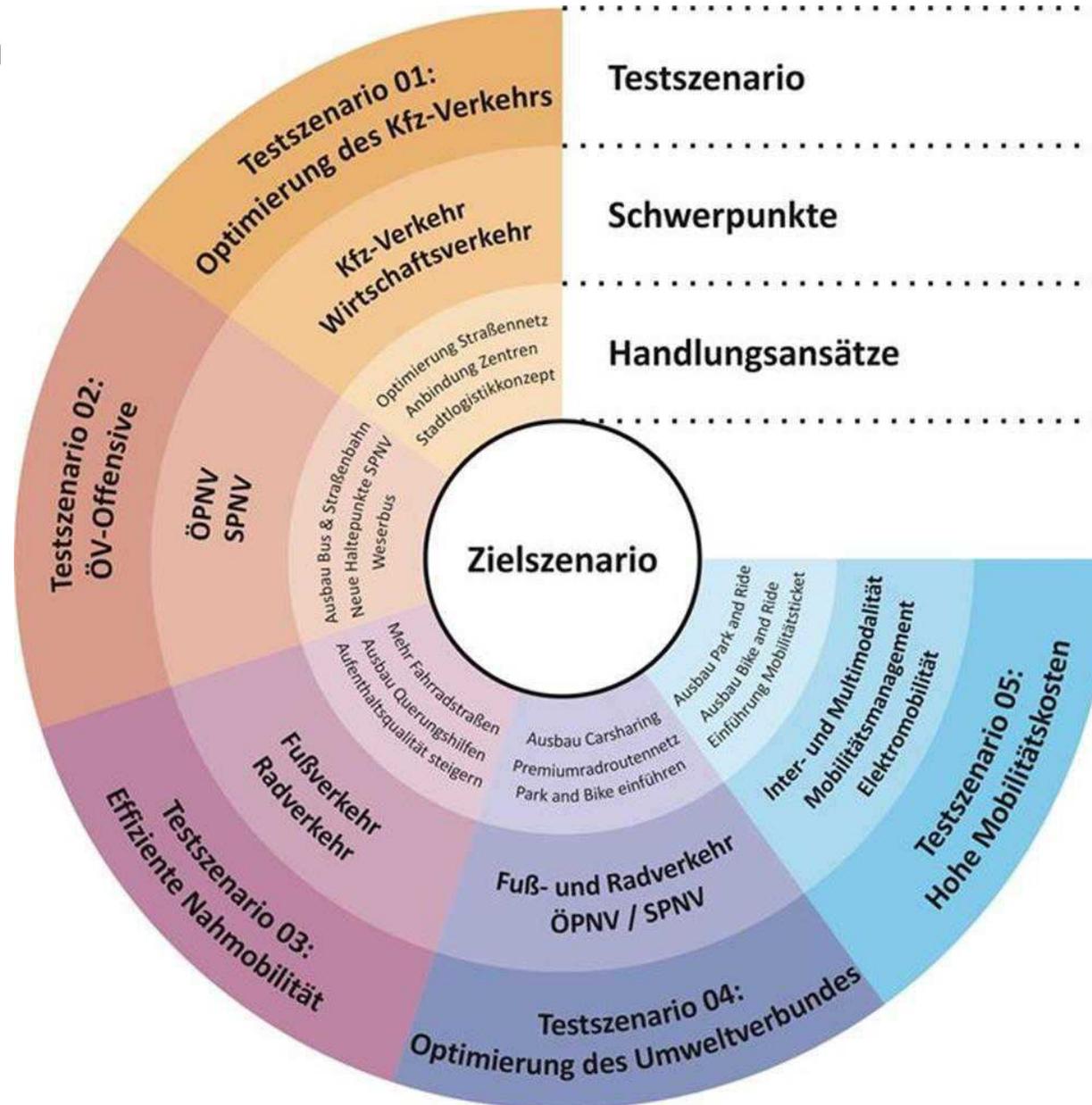
# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

## 3. Phase zur Beteiligung

Ergebnisse der Modellierung: Testszenario 02 „ÖV-Offensive“  
Stand der Bearbeitung: 20. Februar 2014



# Testszenarien im Überblick



## Zuordnung zwischen Maßnahmenfeldern und den fünf Testszenarien

	ÖPNV/ SPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Kfz- Verkehr	Wirtschafts- verkehr	Straßen- raum- gestaltung, Barriere- freiheit	Ruhender Kfz- Verkehr	Inter- und Multi- modalität	Verkehrs- und Mobilitäts- management	E- Mobilität	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- kultur und Öffentlich- keitsarbeit
<b>1</b> Optimierung Kfz-Verkehr				<b>X</b>	<b>X</b>		X		X	X	X	
<b>2</b> ÖV-Offensive	<b>X</b>				X	X		X	X	X	X	X
<b>3</b> Effiziente Nahmobilität		<b>X</b>	<b>X</b>			X	X	X	X	X	X	X
<b>4</b> Optimierung Umwelt- verbund	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		X	X	X	X	X	X	X	X
<b>5</b> Hohe Mobilitäts- kosten								<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		

**X** = Hauptschwerpunkte des Szenarios; X = weitere Themenbereiche des Szenarios

## Schwerpunkte und Handlungsansätze im Testszenario 02

### 02: ÖV-Offensive

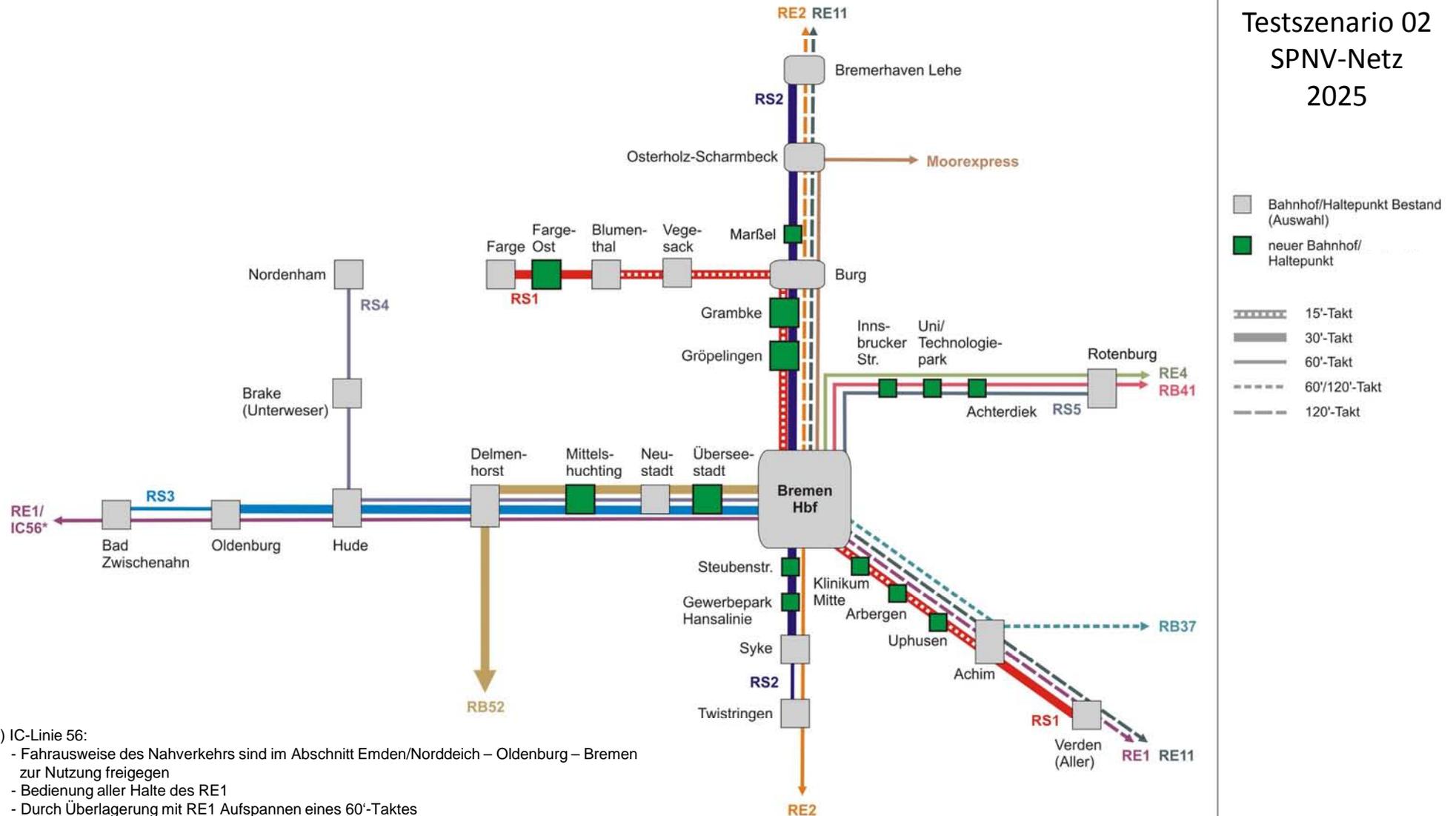
**Im Fokus steht der öffentliche Verkehr. SPNV, Straßenbahn und Busverkehr werden ausgebaut und optimiert.**

- Das Straßenbahn- und Busliniennetz wird ausgebaut und optimiert.
- Straßenräume werden mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird optimiert, das Umsteigen attraktiver.
- Wirtschaftsstandorte sind zügig und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
- Die Busflotte wird auf Elektromobilität umgestellt.
- Verkehrssicherheit wird grundsätzlich betrieben.
- Bus- und Bahnfahren wird mit Kommunikationsmaßnahmen beworben.
- Straßenbahnen und Busse fahren häufiger und schneller.
- Es gibt neue SPNV-Haltepunkte, der Takt im SPNV wird verdichtet.

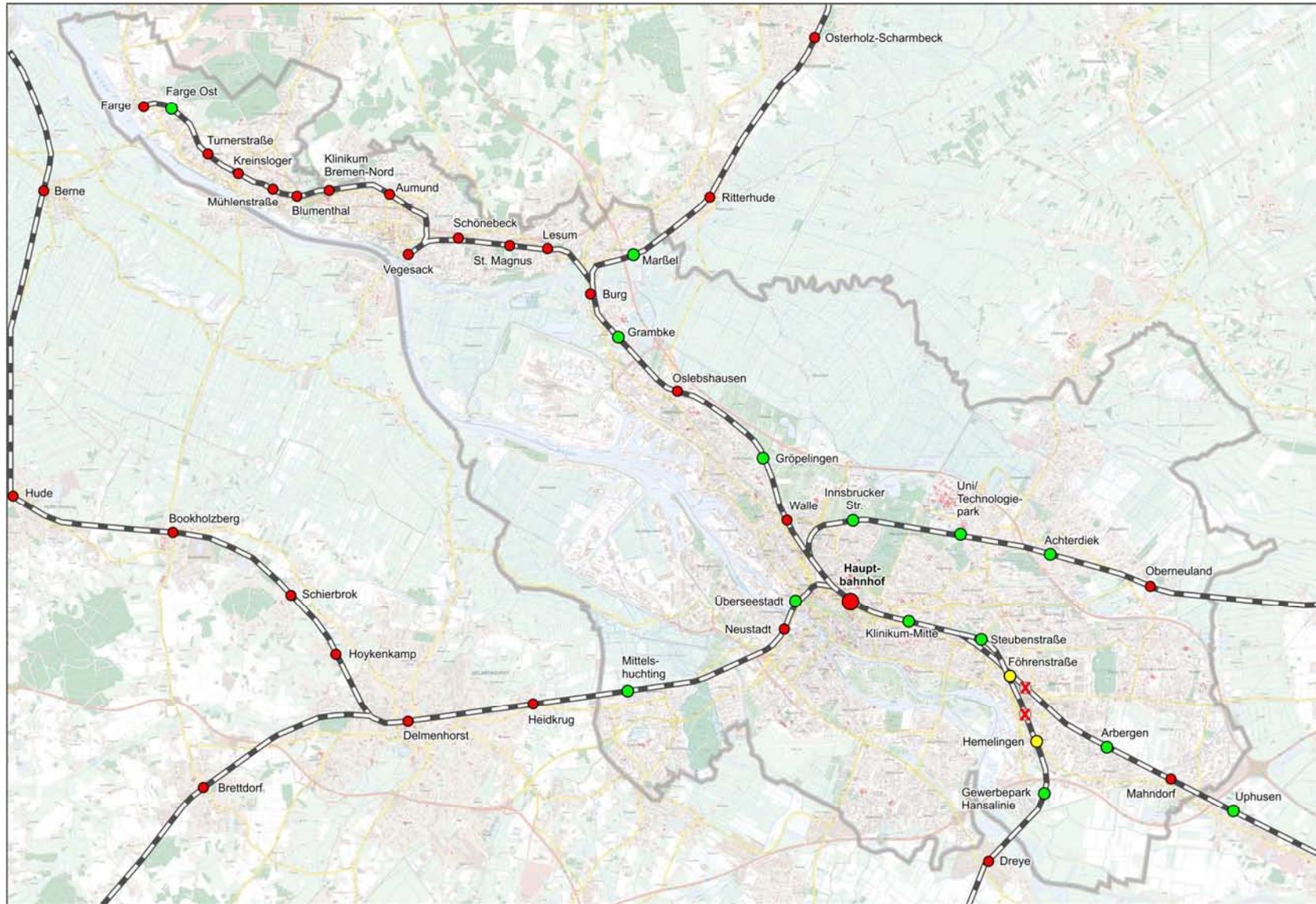
### Annahmen

Der Kommune stehen ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung, um den öffentlichen Verkehr auszubauen.

## Testscenario 02 SPNV-Netz 2025

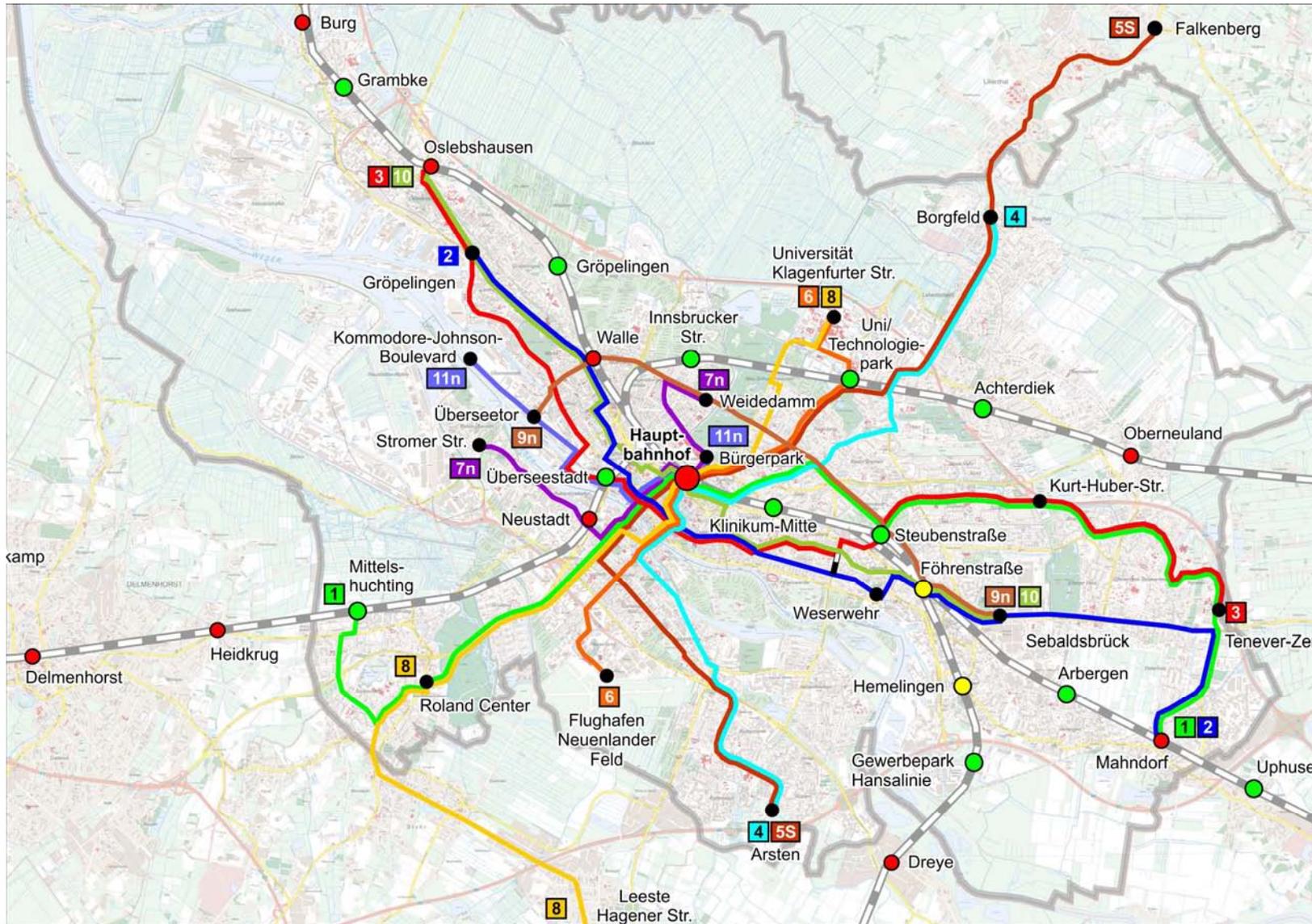


\*) IC-Linie 56:  
 - Fahrausweise des Nahverkehrs sind im Abschnitt Emden/Norddeich – Oldenburg – Bremen zur Nutzung freigegeben  
 - Bedienung aller Halte des RE1  
 - Durch Überlagerung mit RE1 Aufspannen eines 60'-Taktes



## Testszenario 02 SPNV-Netz 2025

- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
- Bahnhof/Haltepunkt neu
- Bahnhof/Haltepunkt verlegt
- ✘ Bahnhof/Haltepunkt entfällt



## Testszenario 02 Straßenbahnnetz 2025

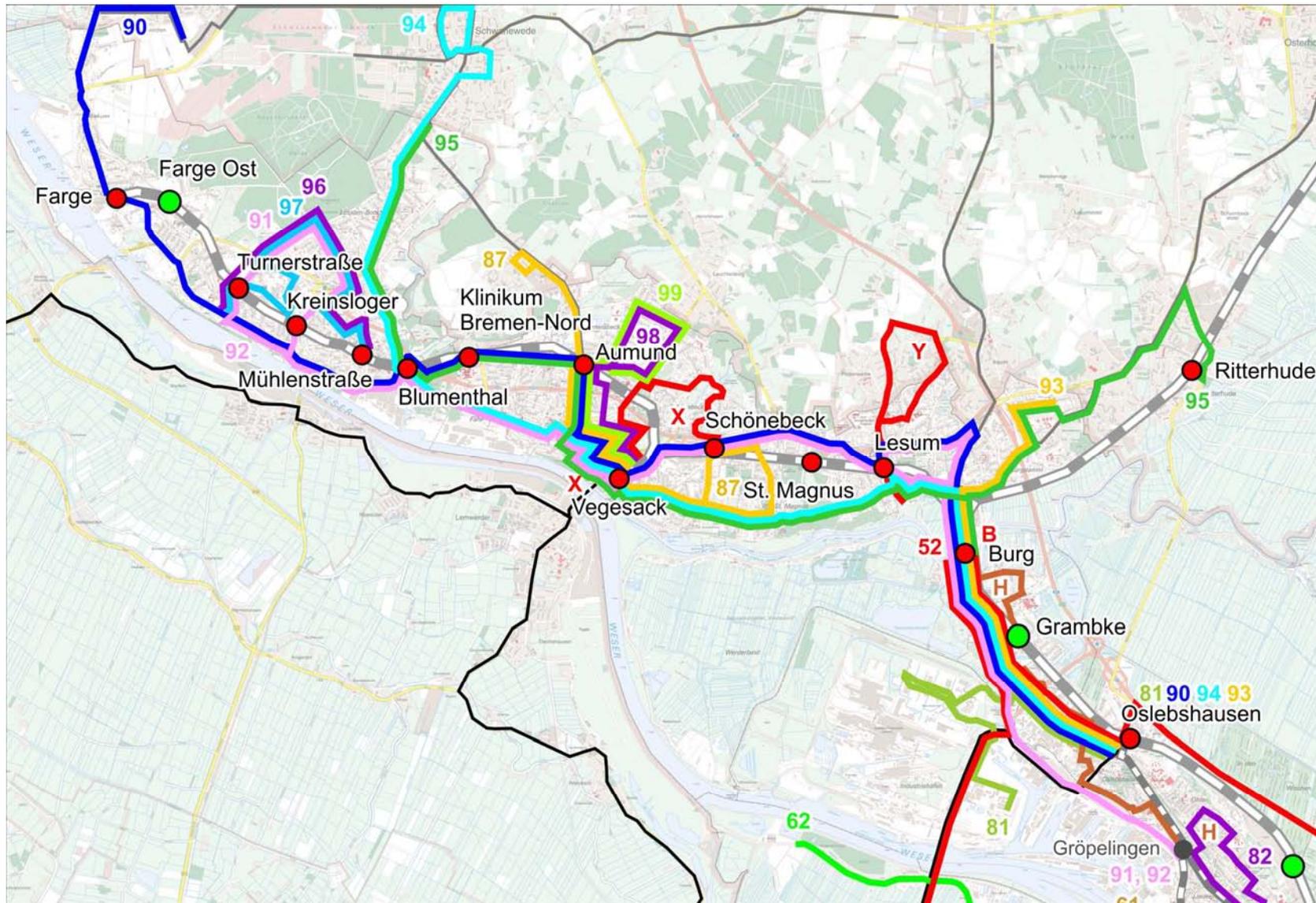
Liniennetz

- Bahnhof/Haltepunkt Bestand
- Bahnhof/Haltepunkt neu
- Bahnhof/Haltepunkt verlegt

### Bremen Stadt

Linie	Vorgesehener Takt [min]	
	HVZ	NVZ
1	10	10
2	10	10
3	10	10
4	10	10
5S	10	10
6	10	10
7n	10	10
8*	10	10
9n	10	10
10	10	10
11n	10	10

\*Abschnitt Roland Center – Leeste, Hagener Str. im 20'-Takt

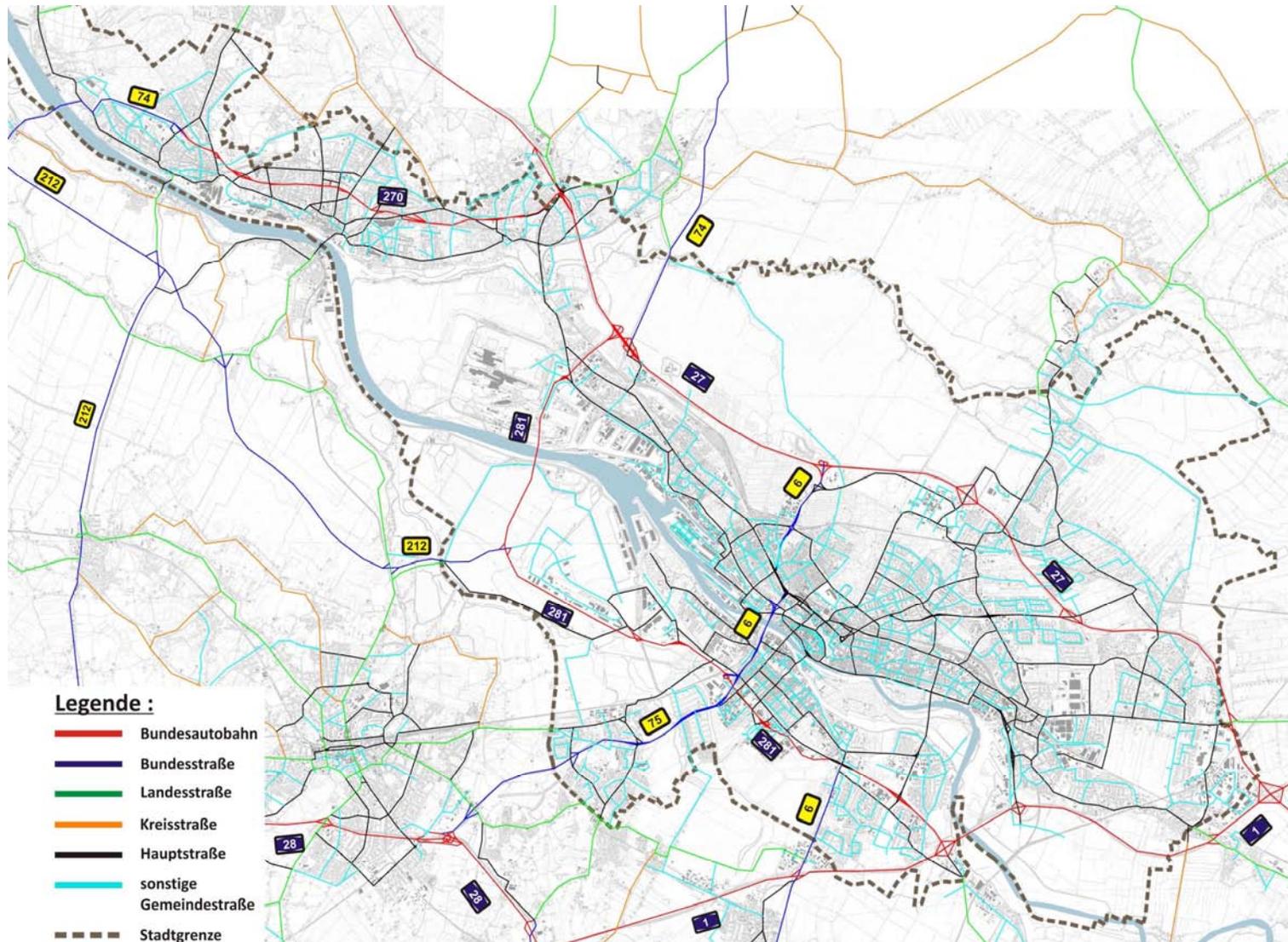


Testszenario 02  
Liniennetz Bus  
2025

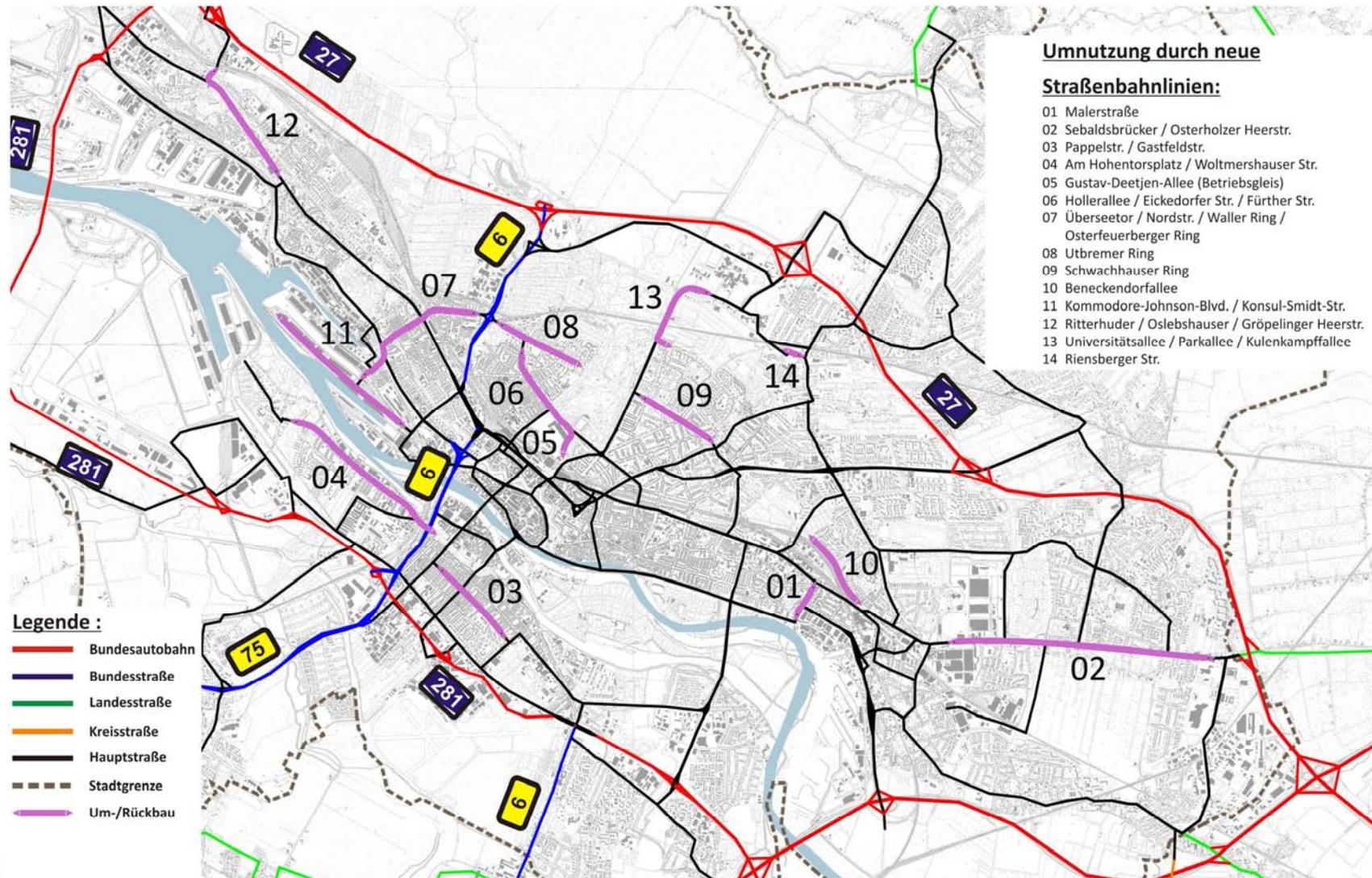
Bremen-Nord



## TestszENARIO 02 – Straßennetzangebot – Netzstruktur wie im Basisszenario

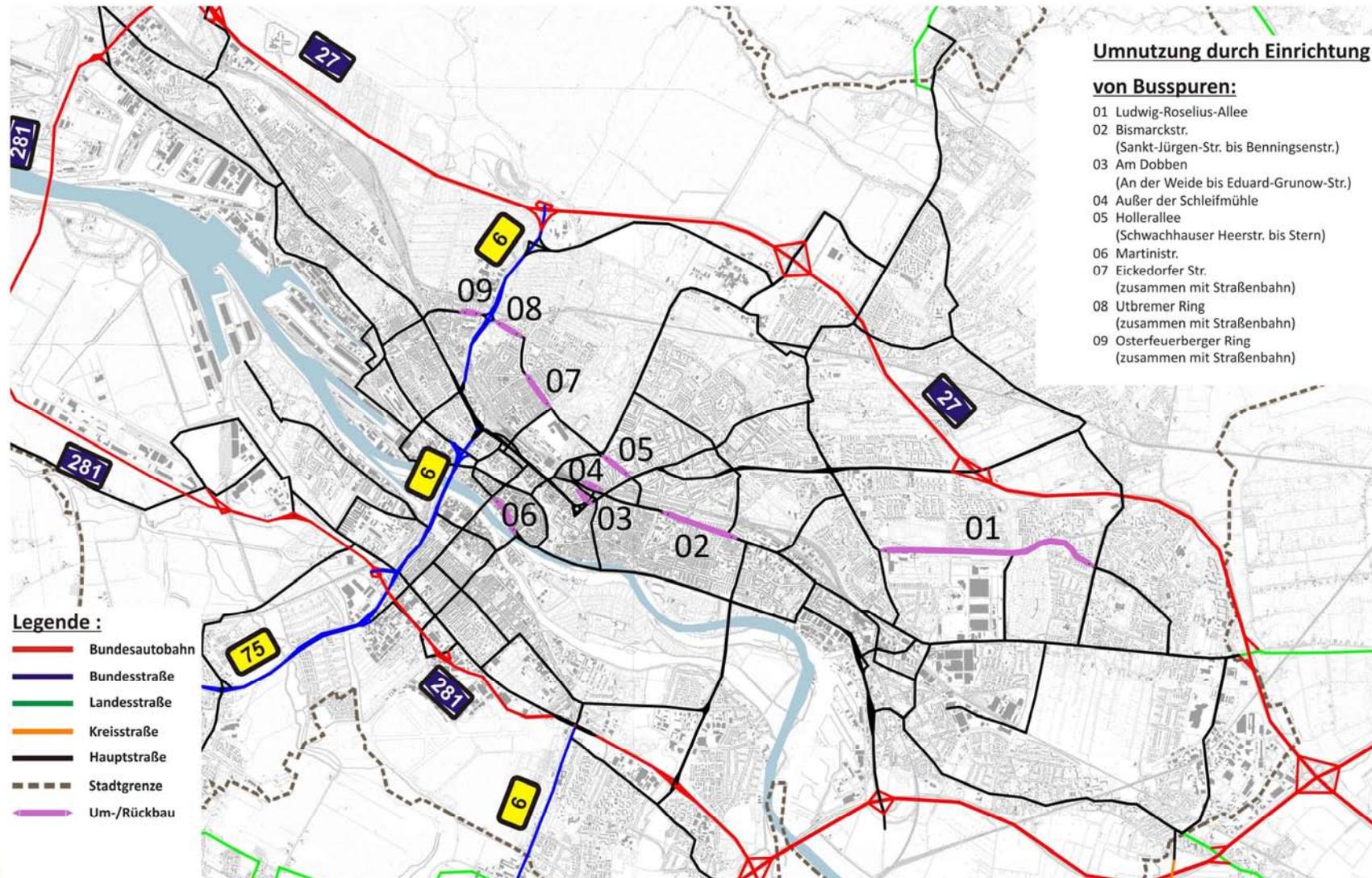


## Testszenario 02 – Um-/Rückbauten Straßennetz wg. Straßenbahnausbau



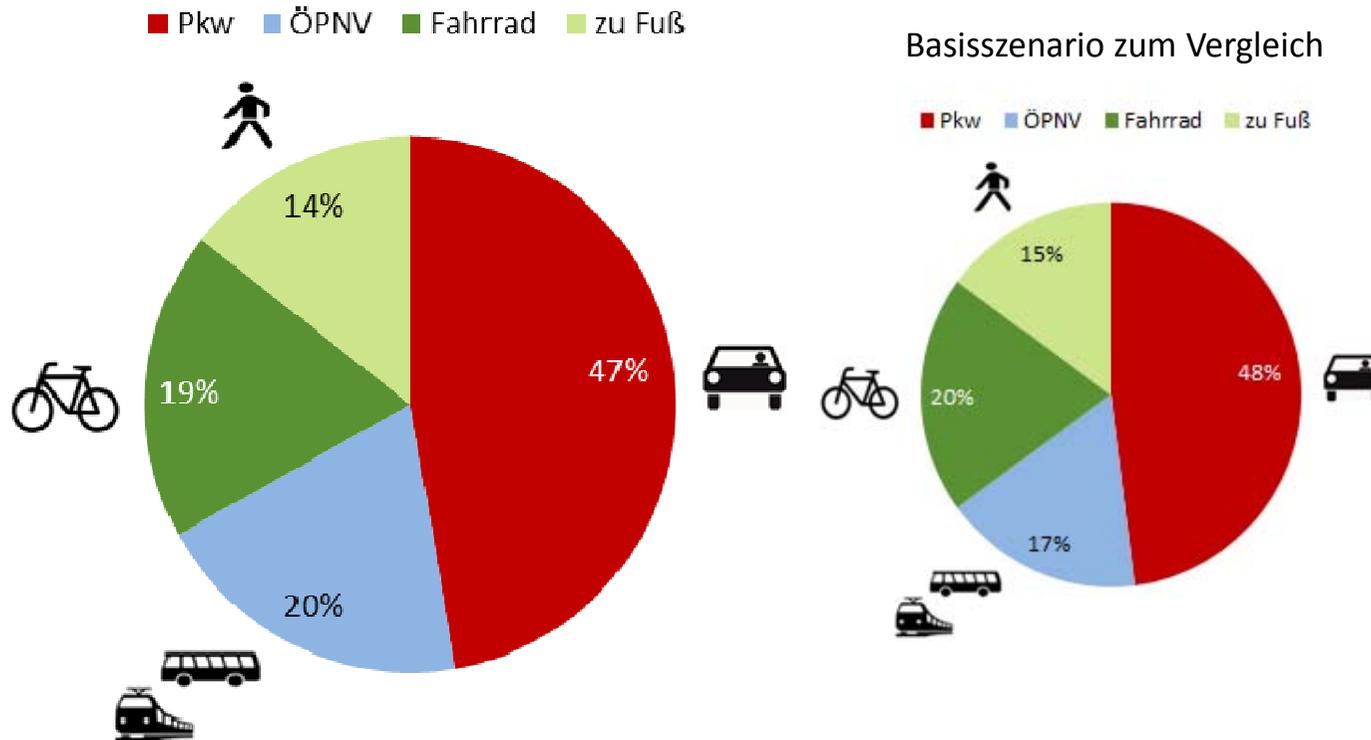
Die in der Karten verwendete Nummerierung dient der leichteren Auffindbarkeit der Maßnahme. Sie gilt jeweils nur für die jeweilige Karte.

## Testszenario 02 – Straßennetz Anpassungen wegen Busspuren



Die in der Karten verwendete Nummerierung dient der leichteren Auffindbarkeit der Maßnahme. Sie gilt jeweils nur für die jeweilige Karte.

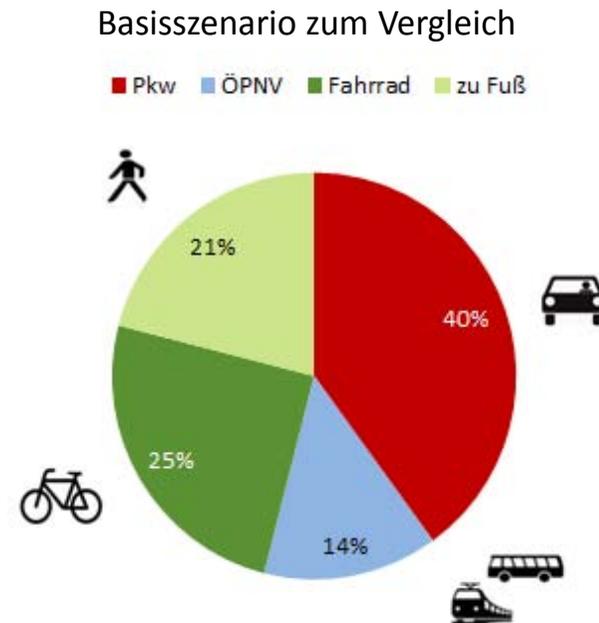
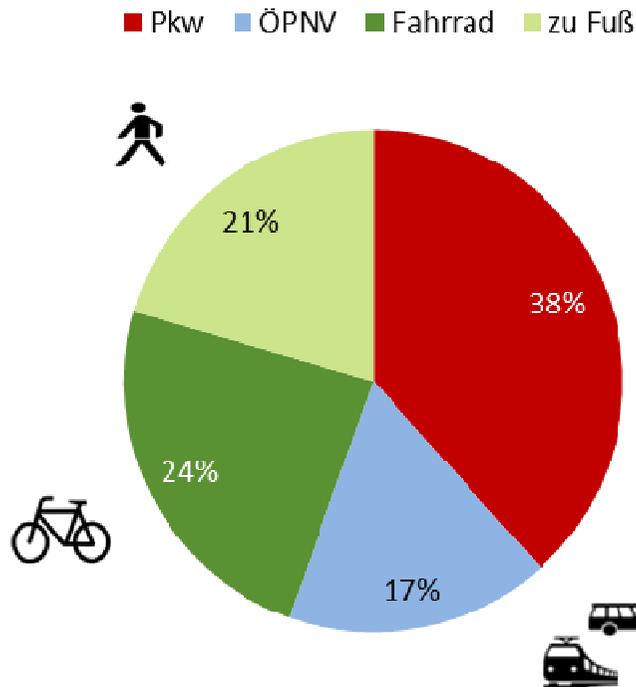
## Modal-Split-Abschätzung im Testszenario 02 – Gesamtverkehr



- Im Testszenario 02 sind beim Gesamtverkehr die Anteile im motorisierten Verkehr (ca. 67%) und im nicht motorisierten Verkehr (ca. 33 %) gegenüber dem Basisszenario um etwa 2%-Punkte verschoben
- Abnahme im Fuß- und Radverkehr sowie im MIV (Pkw)
- Zunahme im ÖV (ca. 3%-Punkte)

(Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; untersuchungsrelevante Netze; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

## Modal-Split-Abschätzung im Testszenario 02 – Bremerinnen und Bremer



- Im Testszenario 02 sind bei den Bremerinnen und Bremer die Anteile des motorisierten Verkehrs (ca. 55%) und des nicht motorisierten Verkehrs (ca. 45%) gegenüber dem Basisszenario um etwa 1%-Punkte verschoben
- Abnahme im Radverkehr sowie im MIV (Pkw)
- Zunahme im ÖV (gut 3%-Punkte)

(Bremerinnen und Bremer; ohne weiter ausgreifender Fernverkehr;  
ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

# TestszENARIO 02 – Nachfragekennwerte im mot. Personenverkehr (MIV+ÖV) – nach räumlichem Bezug

	Personenfahrten am Werktag im motorisierten Verkehr [Pers.-Fahrten/Werktag]		
	ÖV	MIV	Gesamt
Binnenverkehr	384.300	761.600	1.145.900
Quellverkehr	39.300	184.000	223.300
Zielverkehr	39.300	184.000	223.300
Gesamt	462.900	1.129.600	1.592.500

	Differenz Szenario 2 zu Basisszenario [Pers.-Fahrten/Werktag bzw. %]					
	ÖV		MIV		Gesamt	
Binnenverkehr	48.700	14,5%	-21.700	-2,8%	27.000	2,4%
Quellverkehr	7.500	23,4%	-2.300	-1,3%	5.100	2,3%
Zielverkehr	7.500	23,4%	-2.300	-1,3%	5.100	2,3%
Gesamt	63.600	15,9%	-26.400	-2,3%	37.200	2,4%

- Zuwachs der Nachfrage im motorisierten Personenverkehr (ca. 2,5%)
- leichte Abnahmen beim MIV (ca. 2,5%)
- deutlicher Zuwachs im ÖV (ca. 16 %)
- relative Zunahme beim Binnenverkehr im ÖV geringer als bei dem die Stadtgrenze überschreitenden Quell- und Zielverkehr, wegen stärkeren Gewichts der SPNV-Erweiterung
- Abnahme beim Binnenverkehr im MIV größer als bei dem die Stadtgrenze überschreitenden Quell- und Zielverkehr, da die MIV-Restriktionen innerhalb Bremens erfolgen
- Nachfrageveränderung im motorisierten Verkehr reagiert deutlich auf das verbesserte ÖV-Angebot
- Verlagerungen auch vom nichtmotorisierten Verkehr

(untersuchungsrelevante Netze; Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)  
(Differenzenbildung aus ungerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

## Testszenario 02 – Nachfragekennwerte im Kfz-Verkehr

	Kfz-Fahrten [Kfz/Tag]		
	Pkw	Lkw	Kfz
Binnenverkehr	593.200	72.500	665.700
Quellverkehr	148.900	22.600	171.500
Zielverkehr	148.900	22.600	171.500
Gesamt	891.000	117.700	1.008.700

	Differenz Szenario 2 zu Basisszenario [Kfz/Tag bzw. %]					
	Pkw		Lkw		Kfz	
Binnenverkehr	-17.200	-2,8%	> -100	0,0%	-17.200	-2,5%
Quellverkehr	-1.800	-1,2%	> -100	0,0%	-1.800	-1,1%
Zielverkehr	-1.800	-1,2%	> -100	0,0%	-1.800	-1,1%
Gesamt	-20.800	-2,3%	> -100	0,0%	-20.900	-2,0%

- Abnahme im Kfz-Verkehr
- Abnahme ist jedoch nur im Pkw-Verkehr festzustellen
- im Lkw-Verkehr zeigen sich praktisch keine Veränderungen, da das verbesserte Angebot im öffentlichen Verkehr den Lkw-Verkehr nicht beeinflusst

(untersuchungsrelevante Netze; Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)  
(Differenzenbildung aus ungerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

# TestszENARIO 02 – Netzentwicklung, Fahrleistung (Wegeaufwand) und Verweildauer (Zeitaufwand) im untersuchungsrelevanten Straßennetz

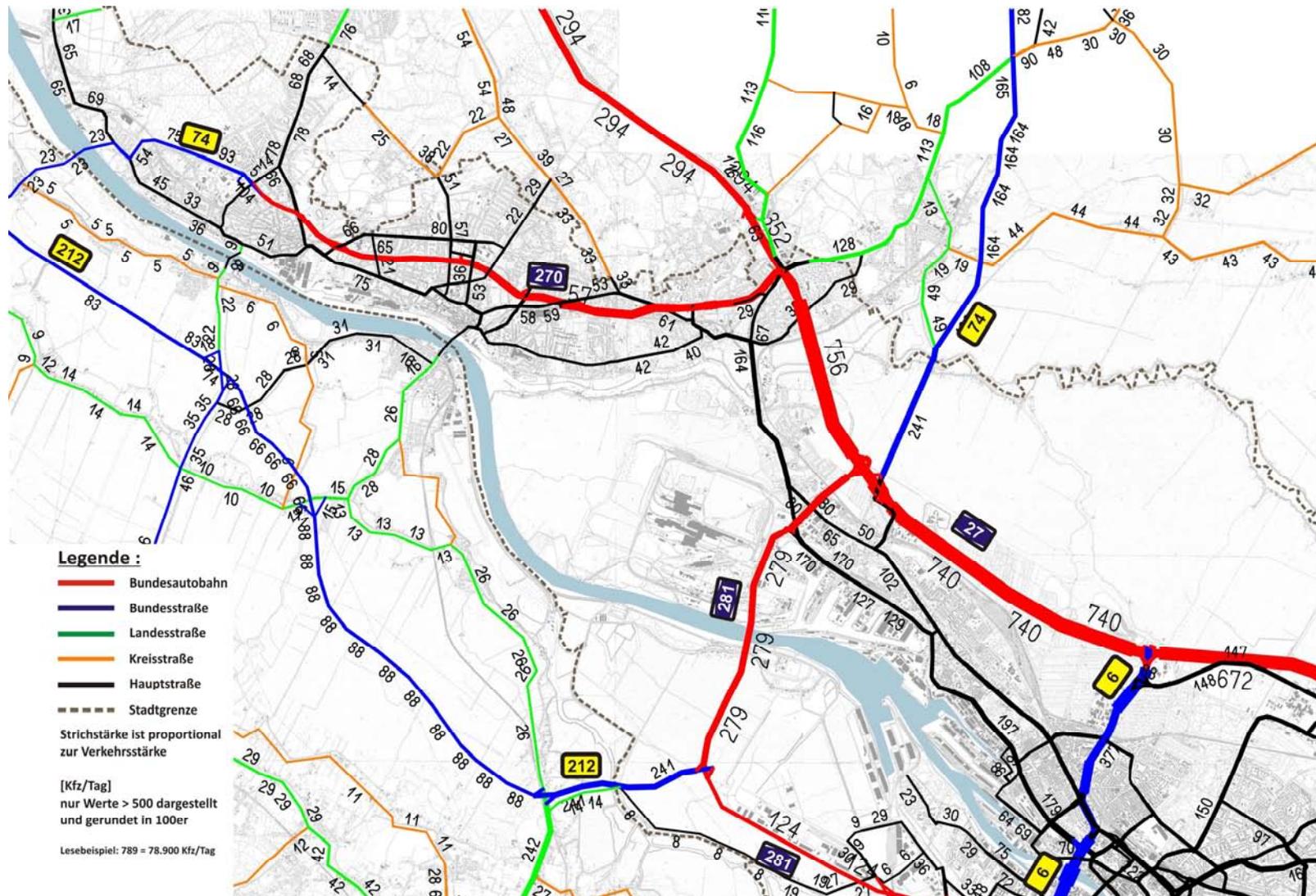
Klassifizierung	Netzlänge [km]	Kfz-Fahrleistung am Werktag [Kfz*km/Tag]	Lkw-Fahrleistung am Werktag [Lkw*km/Tag]	Kfz-Verweildauer am Werktag [Kfz*h/Tag]	Lkw-Verweildauer am Werktag [Lkw*h/Tag]
Autobahn	88.7	4.474.400	1.068.600	57.700	13.500
Bundesstr.	37.1	1.051.600	164.800	20.600	3.200
Hauptstr. (HVS)	256.8	3.035.800	286.700	78.100	7.400
sonst. Gemeindestr.	379.6	885.900	84.300	29.000	2.600
Gesamt	762.2	9.447.700	1.604.400	185.400	26.700

- Keine Veränderungen in der Netzlänge je Straßenklasse
- Kfz-Fahrleistung sinkt geringfügig; aber nicht so stark wie die Kfz-Nachfrage
- Verdrängung aus dem Netz mit neuem ÖV-Angebot
- Lkw-Fahrleistung nahezu unverändert
- Verweildauer im Kfz-Verkehr sinkt praktisch parallel zur Fahrleistung, somit keine wesentlichen Rückwirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau
- Verweildauer im Lkw-Verkehr verändert sich parallel zur Fahrleistung, somit keine wesentlichen Rückwirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau

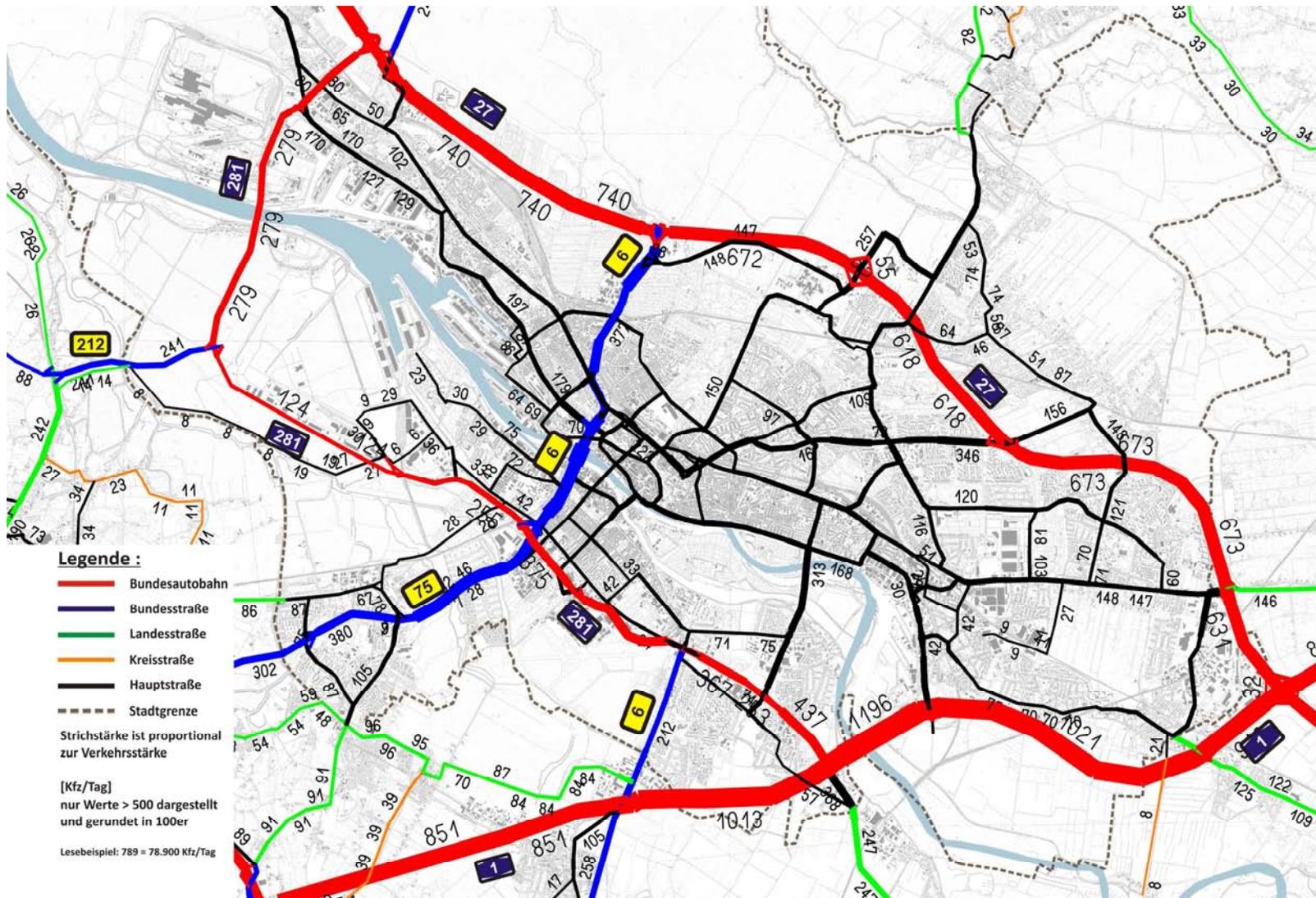
Klassifizierung	Differenz Szenario 2 zu Basisszenario [km o. Kfz*km/Tag o. Kfz*h/Tag bzw. %]									
	[km]		[Kfz*km/Tag]		[Lkw*km/Tag]		[Kfz*h/Tag]		[Lkw*h/Tag]	
Autobahn	0	0,0%	-19.300	-0,4%	2.000	0,2%	-400	-0,6%	< 100	0,1%
Bundesstr.	0	0,0%	-10.900	-1,0%	600	0,4%	-300	-1,5%	< 100	0,2%
Hauptstr. (HVS)	0	0,0%	-83.600	-2,7%	-600	-0,2%	-1.500	-1,9%	100	0,7%
sonst. Gemeindestr.	0	0,0%	-10.000	-1,1%	-200	-0,2%	-400	-1,3%	> -100	-0,3%
Gesamt	0	0,0%	-123.800	-1,3%	1.800	0,1%	-2.600	-1,4%	100	0,2%

(untersuchungsrelevante Netze in Bremen, Gesamtnachfrage (Bremer und Nicht-Bremer) inkl. weiter ausgreifender Fernverkehr; inkl. Durchgangsverkehr; gerundete Werte)  
(Differenzenbildung aus ungerundeten Werten; aufgrund der Rundungen Abweichungen zu den tatsächlichen Werten möglich)

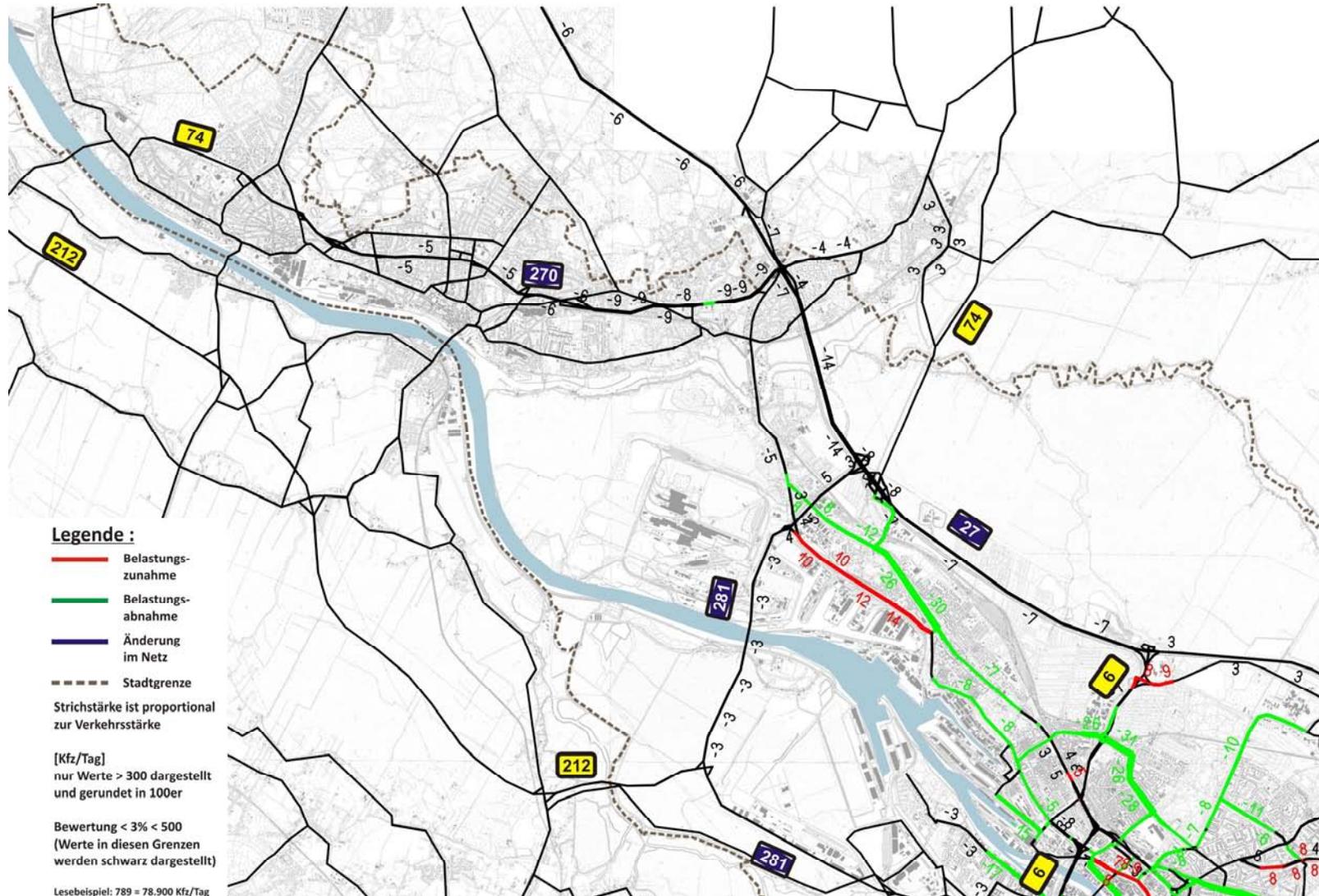
## Testszenario 02 – Kfz-Belastungen im Hauptstraßennetz (DTV)



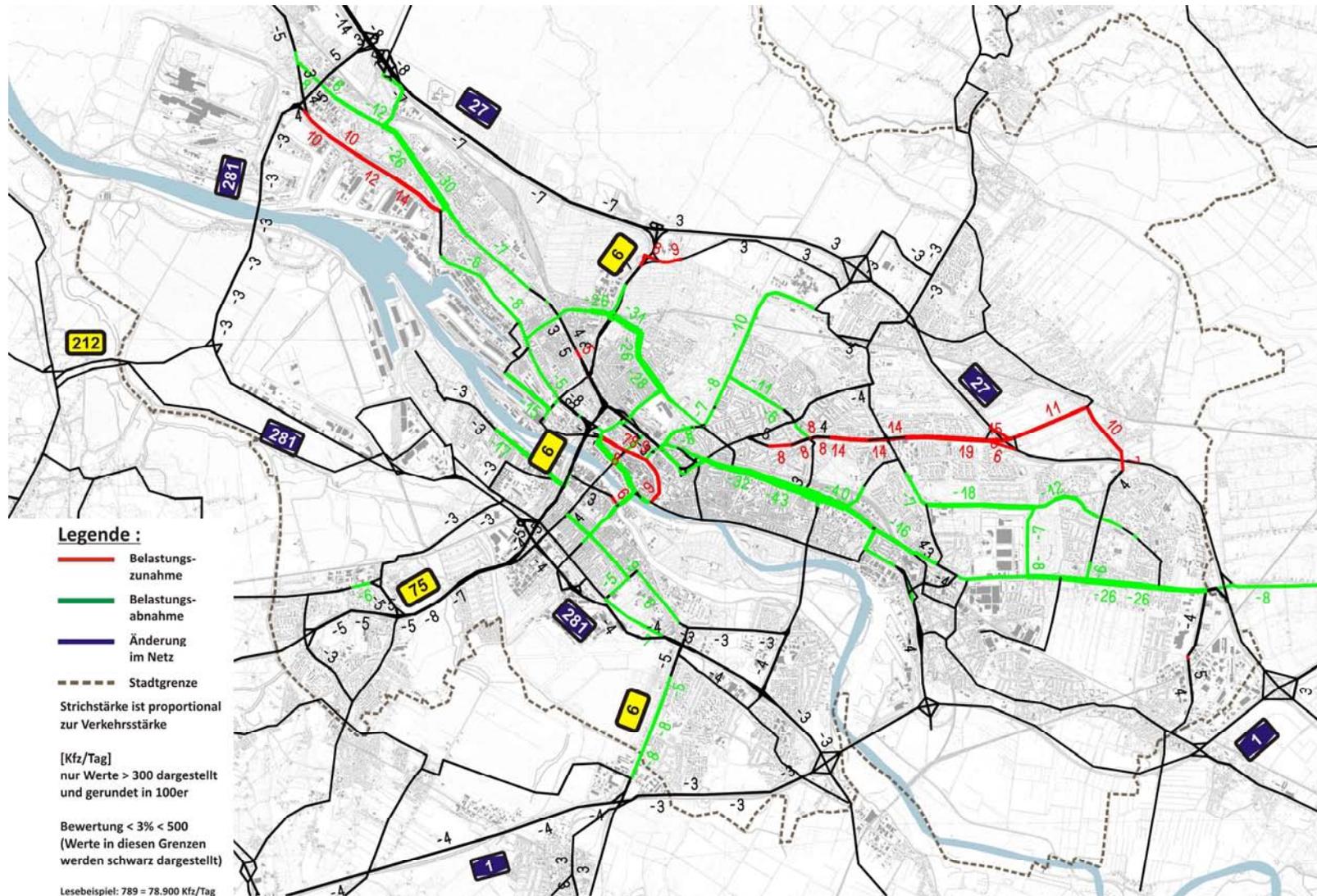
## Testszenario 02 – Kfz-Belastungen im Hauptstraßennetz (DTV)



# Testszenario 02 – Kfz-Belastungsdifferenz im Hauptstraßennetz (DTV) gegenüber dem Basisszenario 2025



# Testszenario 02 – Kfz-Belastungsdifferenz im Hauptstraßennetz (DTV) gegenüber dem Basisszenario 2025



## Testszenario 02: wesentliche Belastungsveränderungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen gegenüber dem Basisszenario 2025

- Belastungsveränderungen im Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Testszenario 02 und dem Basisszenario ergeben sich als Kombination aus:
  - Nachfragerückgang im Pkw-Verkehr infolge des verbesserten Angebotes im öffentlichen Verkehr
  - Belastungsverlagerung auf Grund der Veränderungen im Straßennetz wegen des ÖV-Ausbaus (u. a.: Um-/Rückbauten, LSA-Anpassung)
  - Überlagerung dieser beiden Effekte für das Netz der Hauptstraßen (teils gleichgerichtet, teils entgegengerichtet)
- Wesentlichen Belastungsverlagerungen bei den Hauptstraßen sind:
  - überwiegend Belastungsrückgänge im Hauptstraßennetz,
  - Belastungsrückgänge sind dort überproportional, wo die Um-/Rückbauten einbezogen wurden
  - es zeigen sich aber auch Belastungszunahmen, weil hier die Zuwächse aus den Belastungsverlagerungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragerückgang; Screenlines zeigen aber insgesamt Rückgänge bei den Belastungen im Straßennetz

Screenline meint die Zusammenfassung der Belastungszahlen mehrere benachbarter Querschnitte zu einem Vergleichswert.

## Testszenario 02: wesentliche Belastungsveränderungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen gegenüber dem Basisszenario 2025 – einzelne Straßen

### Belastungsrückgänge

sind dort überproportional, wo die Um-/Rückbauten wegen des ÖV-Ausbaus einbezogen wurden (u. a.):

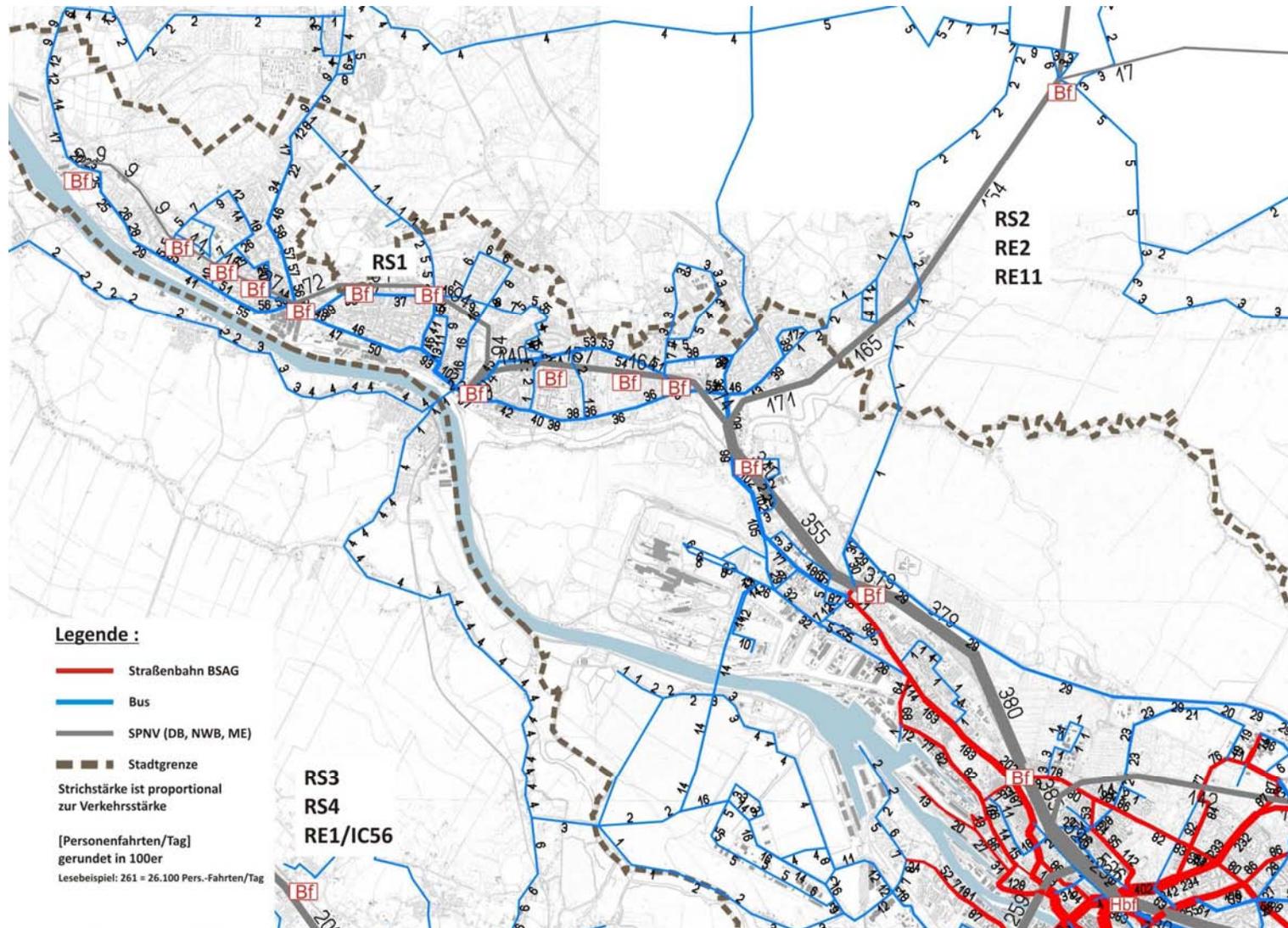
- Heerstraßenzug West
- Utbremer Ring /Fürther Straße
- Parkallee
- Osterholzer Heerstraße
- Ludwig-Roselius-Allee
- Bismarckstraße
- Martinistraße / Faulenstraße

### Belastungszunahmen

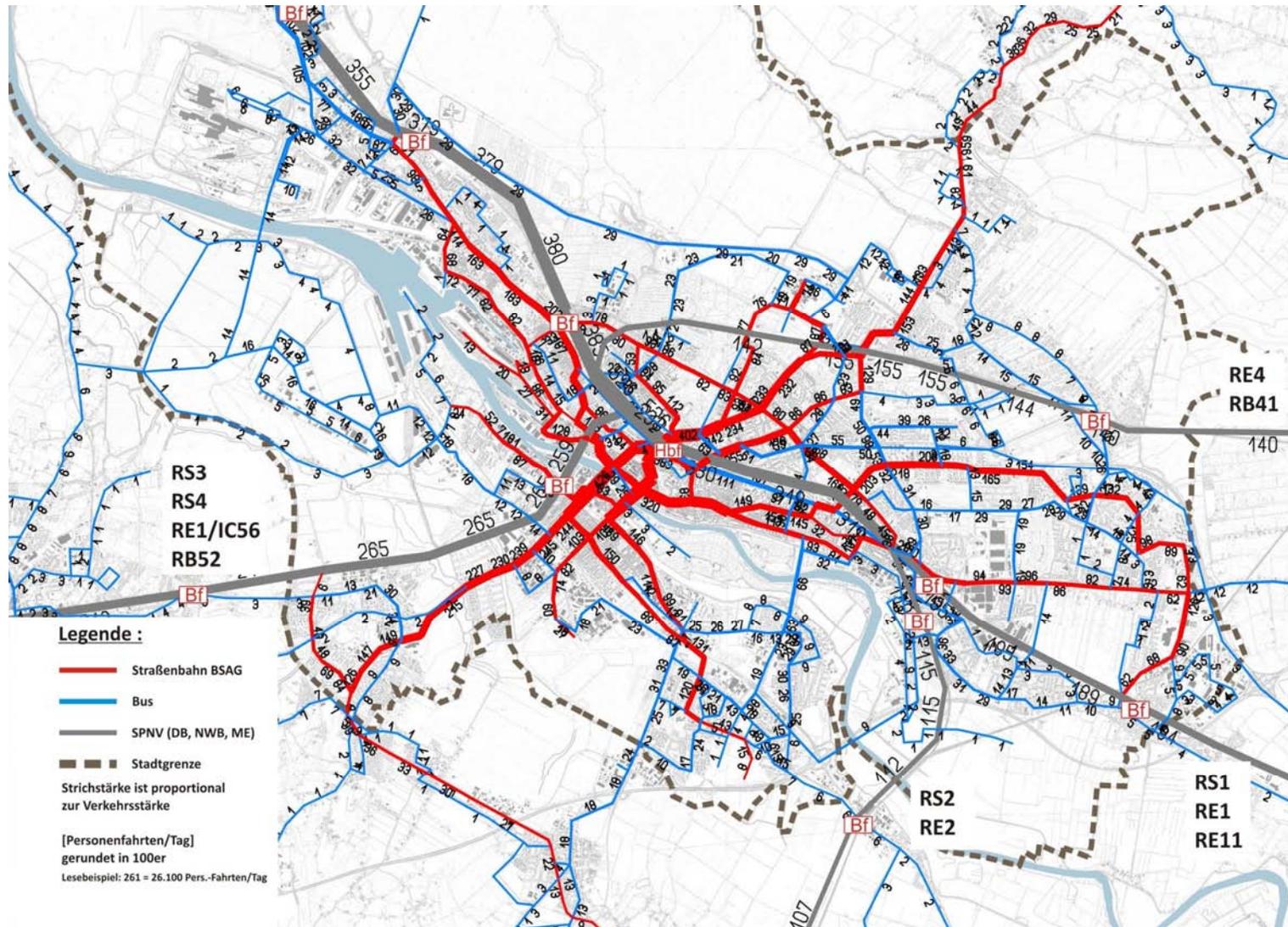
ergeben sich dort, wo die Zuwächse aus den Belastungsverlagerungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragerückgang (u. a.):

- nördliche Hafenrandstraße
- Straßenzug Kurfürstenallee / Richard-Boljahn-Allee
- Am Wall / Altenwall

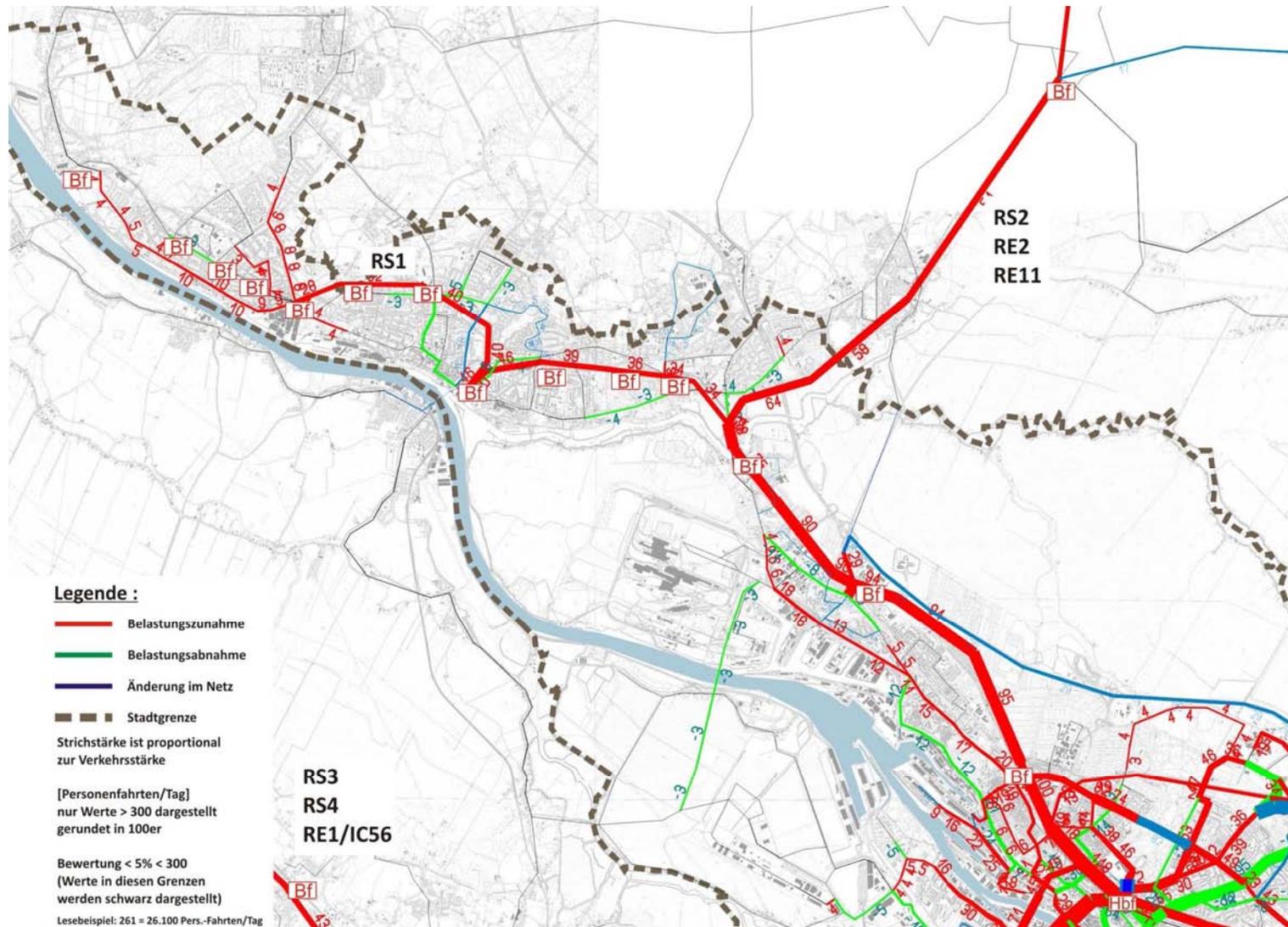
# TestszENARIO 02 – ÖV-Belastungen am Werktag



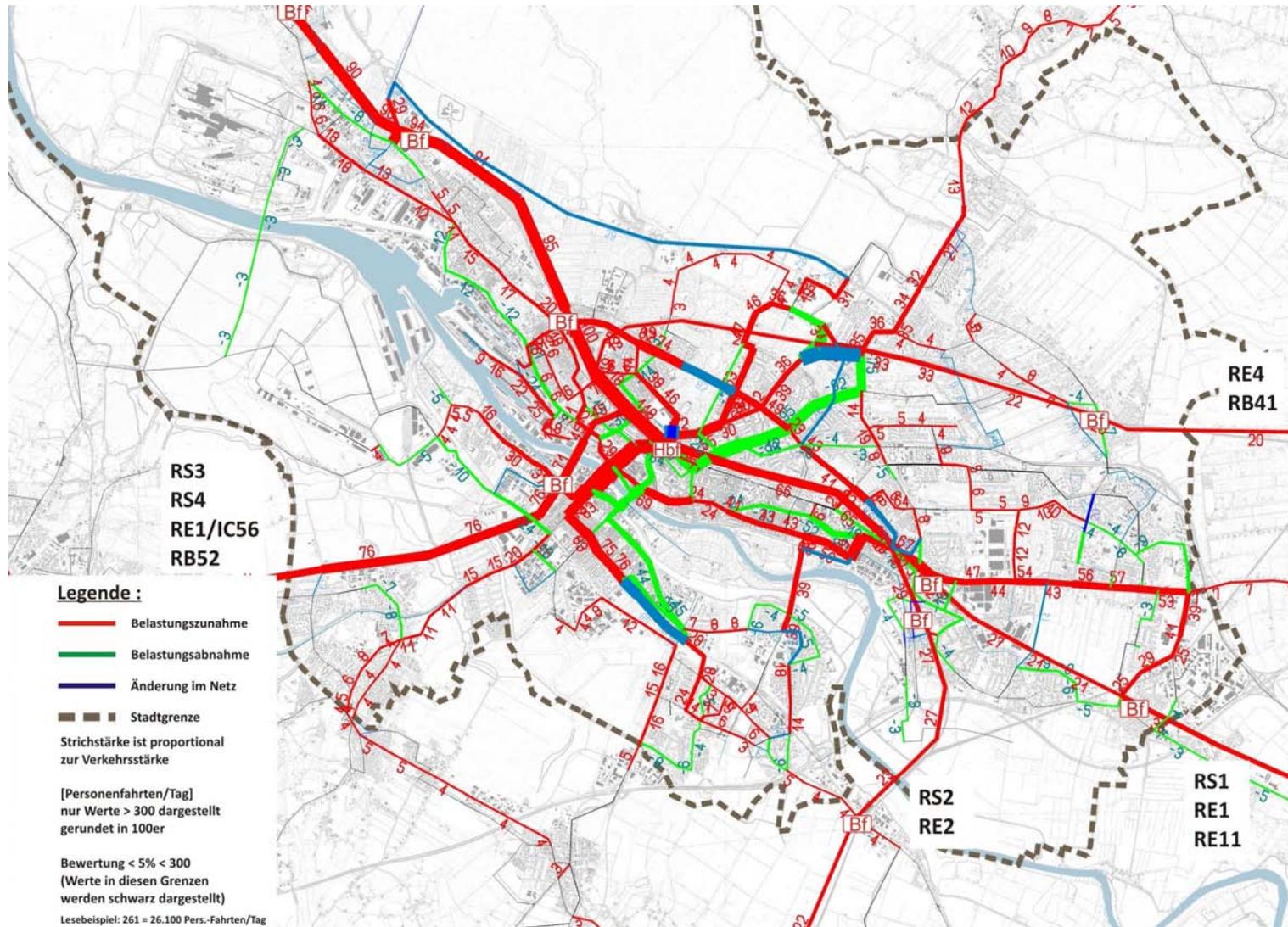
# TestszENARIO 02 – ÖV-Belastungen am Werktag



# Testszenario 02 – ÖV-Belastungsdifferenz (Werktag) gegenüber dem Basisszenario 2025



# Testszenario 02 – ÖV-Belastungsdifferenz (Werktag) gegenüber dem Basisszenario 2025



## Testszenario 02: wesentliche Belastungsveränderungen im öffentl. Liniennetz der Stadt Bremen gegenüber dem Basisszenario 2025

- Belastungsveränderungen im öffentlichen Liniennetz befinden sich auf insgesamt deutlich höherem Niveau als im Straßennetz
- Belastungsveränderungen im öffentlichen Liniennetz der Stadt Bremen zwischen dem Testszenario 02 und dem Basisszenario ergeben sich als Kombination aus:
  - Belastungsverlagerung auf Grund des Ausbaus im SPNV und im Straßenbahn- / Busnetz
  - deutlicher Nachfragezuwachs im öffentlichen Verkehr infolge des verbesserten Angebotes
  - Überlagerung dieser beiden Effekte für das öffentliche Liniennetz (teils gleichgerichtete, teils entgegengerichtet)
- Wesentlichen Belastungsverlagerungen bei den ÖV-Linien sind:
  - fast flächendeckende Belastungszuwächse im öffentlichen Liniennetz mit Belastungszuwächsen im SPNV und i. d. R. auch im Straßenbahnnetz aber auch im Busnetz
  - es zeigen sich aber auch Belastungsabnahmen, weil hier die Abnahmen aus den Belastungsverlagerungen größer sind als die Effekte aus dem Nachfragezuwachs, Screenlines zeigen aber insgesamt Zuwachs der Belastungen im öffentlichen Liniennetz

Screenline meint die Zusammenfassung der Belastungszahlen mehrere benachbarter Querschnitte zu einem Vergleichswert.

## Testszenario 02: wesentliche Belastungsveränderungen im öffentl. Liniennetz der Stadt Bremen gegenüber dem Basisszenario 2025 – einzelne Strecken

### Belastungsrückgänge

treten dort auf, wo Veränderungen im benachbarten Liniennetz erfolgt sind (u. a.):

- Schwachhauser Heerstraße
- Domsheide
- Friedrich-Ebert-Straße
- Buntentorsteinweg
- Hafenrandstraße
- Hastedter Heerstraße

### Belastungszunahmen

in überproportionalem Umfang ergeben sich dort, wo die Zuwächse aus dem Nachfrageanstieg noch durch eine Veränderung im Liniennetz verstärkt werden (u. a.):

- SPNV-Achse Vegesack – Hbf. Bremen
- Osterholzer Heerstraße
- H.-H.-Meier-Allee
- Auf dem Hohwisch
- Utbremer Ring
- Gastfeldstraße
- Woltmershauser Straße