

Sonderbetrachtung: Netzfall zur Sperrung der Hochstraße Breitenweg



Ausgangssituation und Veränderung in der Sonderbetrachtung

- Die Hochstraße wird zw. Rembertistr. und D.-von-Büren-Str. für den fließenden Kfz-Verkehr gesperrt.
- Die Netzwirkung der Sperrung ist so groß, dass diese nicht in eines der Testszenarien integriert wurde, um die Wirkungen gesondert darstellen zu können.
- Der Ansatz der Stadtplanung ist zzt. die Sperrung der Hochstraße für den fließenden Verkehr und die Umnutzung für andere Verkehrsteilnehmer zum Aufenthalt.
- Die Netzkonstellation im Breitenweg selbst (unterhalb der Hochstraße) kann daher nicht grundlegend verändert werden.
- Die Untersuchung erfolgt auf der Grundlage des Basisszenarios 2025.
- Die Hochstraße dient der Abwicklung der weiter ausgreifenden Verkehre.
- Der Breitenweg dient der Abwicklung der eher lokalen Verkehre.

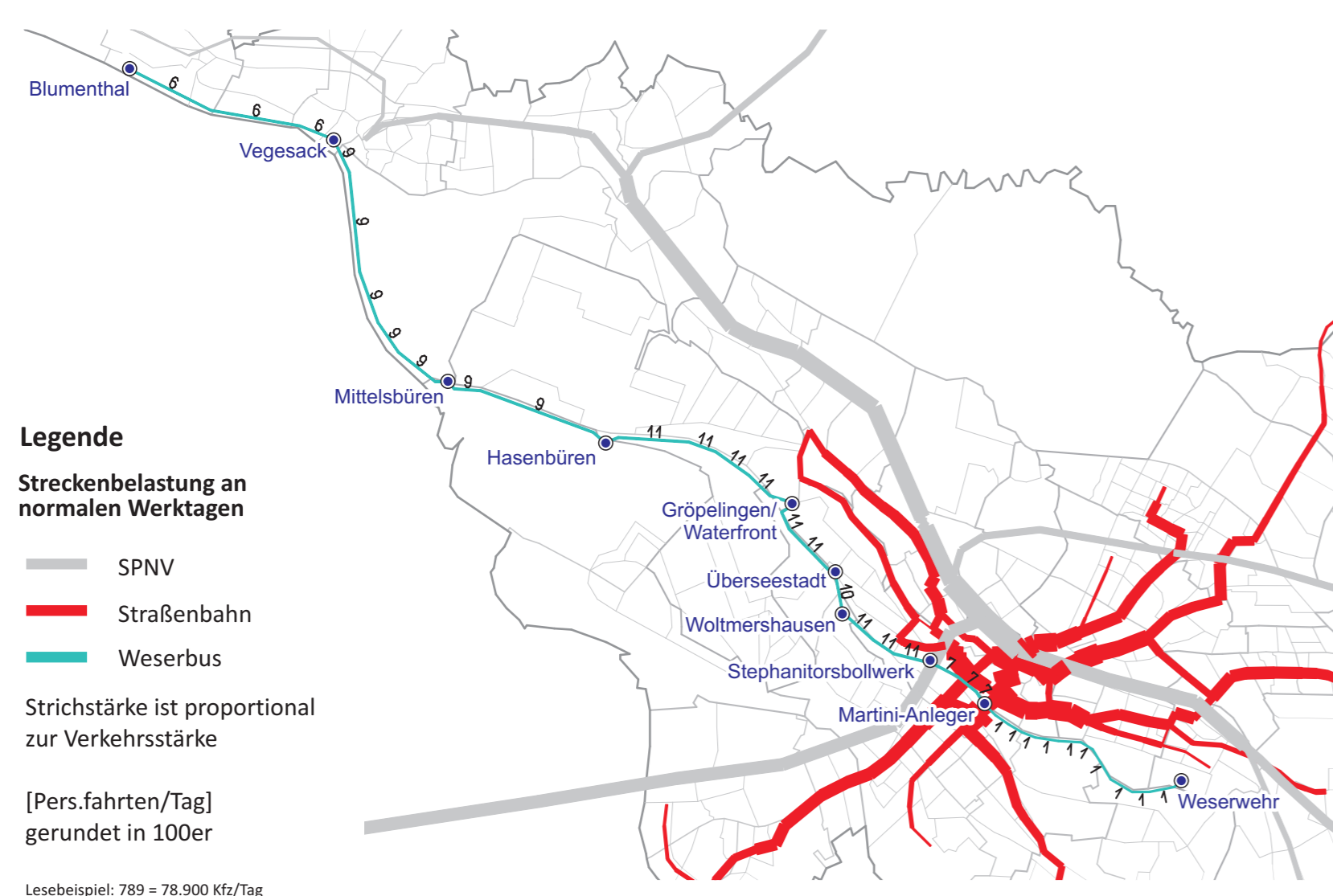
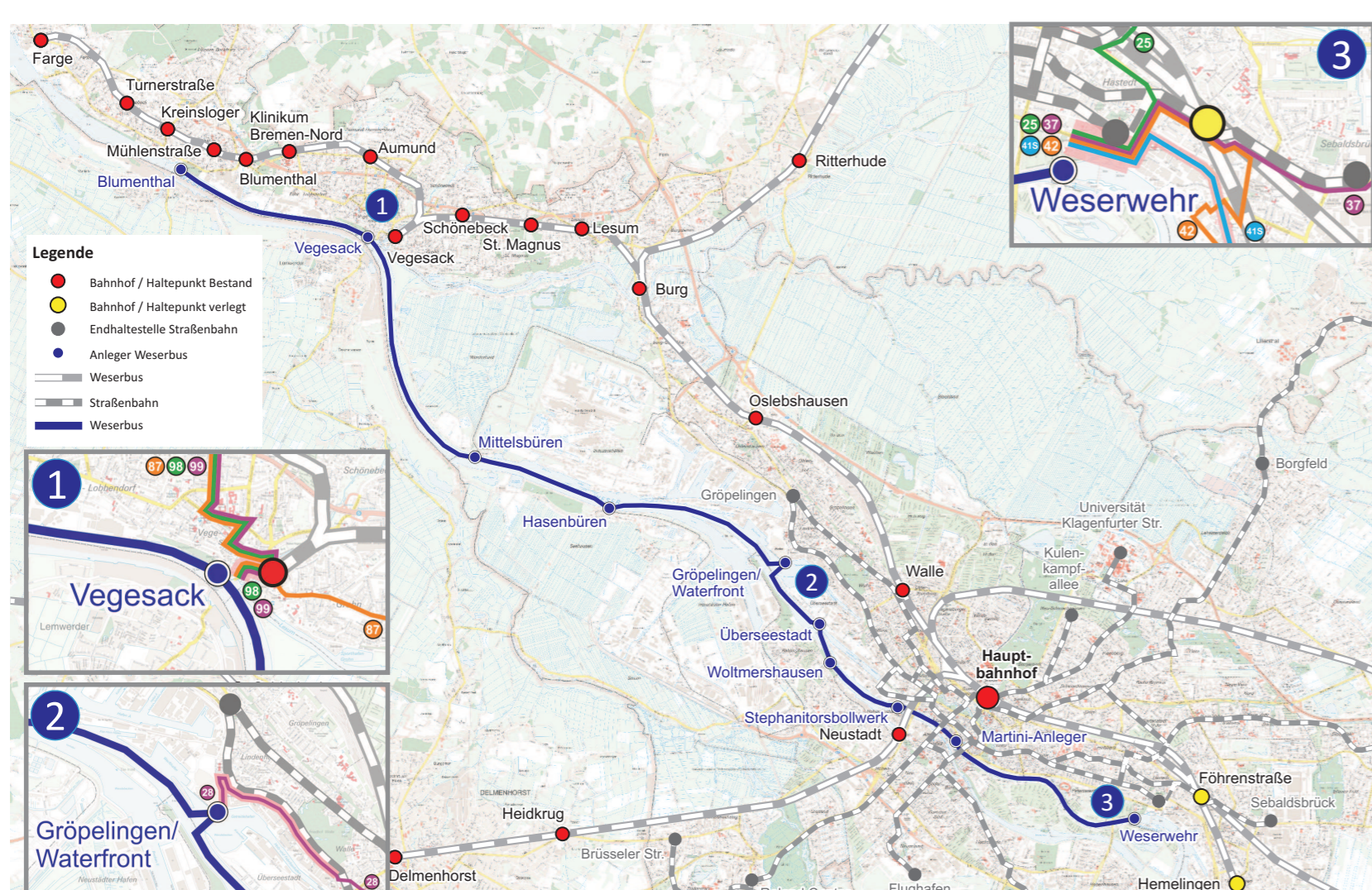
Belastungsverlagerungen durch Sperrung der Hochstraße Breitenweg

- Es treten deutliche Belastungsverlagerungen im Straßennetz mit Zunahmen auf vielen Straßen auf.
- Der Breitenweg kann nicht alle Verkehre aufnehmen, die sonst über die Hochstraße verlaufen wären.
- Der Breitenweg wird überlastet. Gleiches gilt für die von den Verlagerungen betroffenen Knotenpunkte, beispielsweise Breitenweg / Bürgermeister-Smidt-Str. oder Breitenweg / Bahnhofplatz.
- Es lassen sich Veränderungen in den mittleren Reisezeiten im MIV für die Innenstadt und angrenzende Bereiche erkennen.
- Diese Veränderungen lassen jedoch keine relevante Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage erwarten.
- Die Belastungssituation im Hauptstraßennetz wird verschlechtert.
- Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Spitzenstunden.

Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Wirkungsklasse gem. den 16 Zielindikatoren: ✓✓; Kostenklasse (annuisierte Kosten): €€€€€
- Zielerreichungsgrad (gem. Wirkungs-Kosten-Matrix): niedrig
- Zielkonflikte entstehen bei der Erreichbarkeit der Innenstadt und bei der Verkehrslenkung.
- Aus verkehrlicher Sicht ist die untersuchte Sperrung der Hochstraße am Breitenweg, ohne Kompensationsmaßnahmen, nicht zu empfehlen.
- Damit sind Detail- / Sonderbetrachtungen zur konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes nötig.
- Die Aufnahme in das Zielszenario wird nicht empfohlen. Wegen der bes. Bedeutung - u. a. aus städtebaulicher Sicht - werden Detailbetrachtungen zur vertieften Untersuchung angeraten.

Sonderbetrachtung: Weserbus



Planfall Weserbus

- Der Weserbus hat 10 Anleger zw. Blumenthal und Weserwehr (Weserwehr, Martini-Anleger, Stephanitorsbollwerk, Woltmershausen, Überseestadt, Gröpelingen / Waterfront, Hasenbüren, Mittelsbüren, Vegesack, Blumenthal).
- Er verkehrt im 30-Minuten-Takt ganztags.
- Das Fahrzeitprofil wurde gem. einer Studie von BVÖ / HC angesetzt; die Fahrtzeit beträgt ca. 79 Minuten.
- Die Anbindung der Anleger an das Bus- und Straßennetz erfolgt durch Linienverlängerungen zu den Anlegern: Vegesack (Linie 87, 98, 99), Gröpelingen / Waterfront (Linie 28), Weserwehr (Linie 25, 37, 42, 41S (Reaktivierung)).
- Die restlichen Anleger werden durch Fußwege von bis zu 5 Minuten Zugangszeit zur nächstgelegenen Haltestelle angebunden (bis auf den Anleger Mittelsbüren).
- Der Anleger Mittelsbüren besitzt keine Anbindung an das ÖV-Netz.

Bewertung und verkehrliche Einordnung

- Wirkungsklasse gem. den 16 Indikatoren: ✓✓✓; Kostenklasse (annuisierte Kosten): €€€€€
- Zielerreichungsgrad (gem. Wirkungs-Kosten-Matrix): mittel
- Da nur ein geringes Fahrgastaufkommen zu erzielen ist, ist die verkehrliche Bedeutung gering.
- Die Maßnahme wird daher nicht zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlen.
- Weiter betrachtet werden zzt. die Querverbindungen über die Weser zw. Woltmershausen und Gröpelingen.