



Straßenbahnquerverbindung Steubenstraße

Netzbetrachtung für Busse und Straßenbahnen

Dipl.-Ing. Volker Arndt

Bremer Straßenbahn AG

Stabsstelle Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Dipl.-Ing. Ulrich Just

Freie Hansestadt Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Ref. Leiter 50 - Strategische Verkehrsplanung

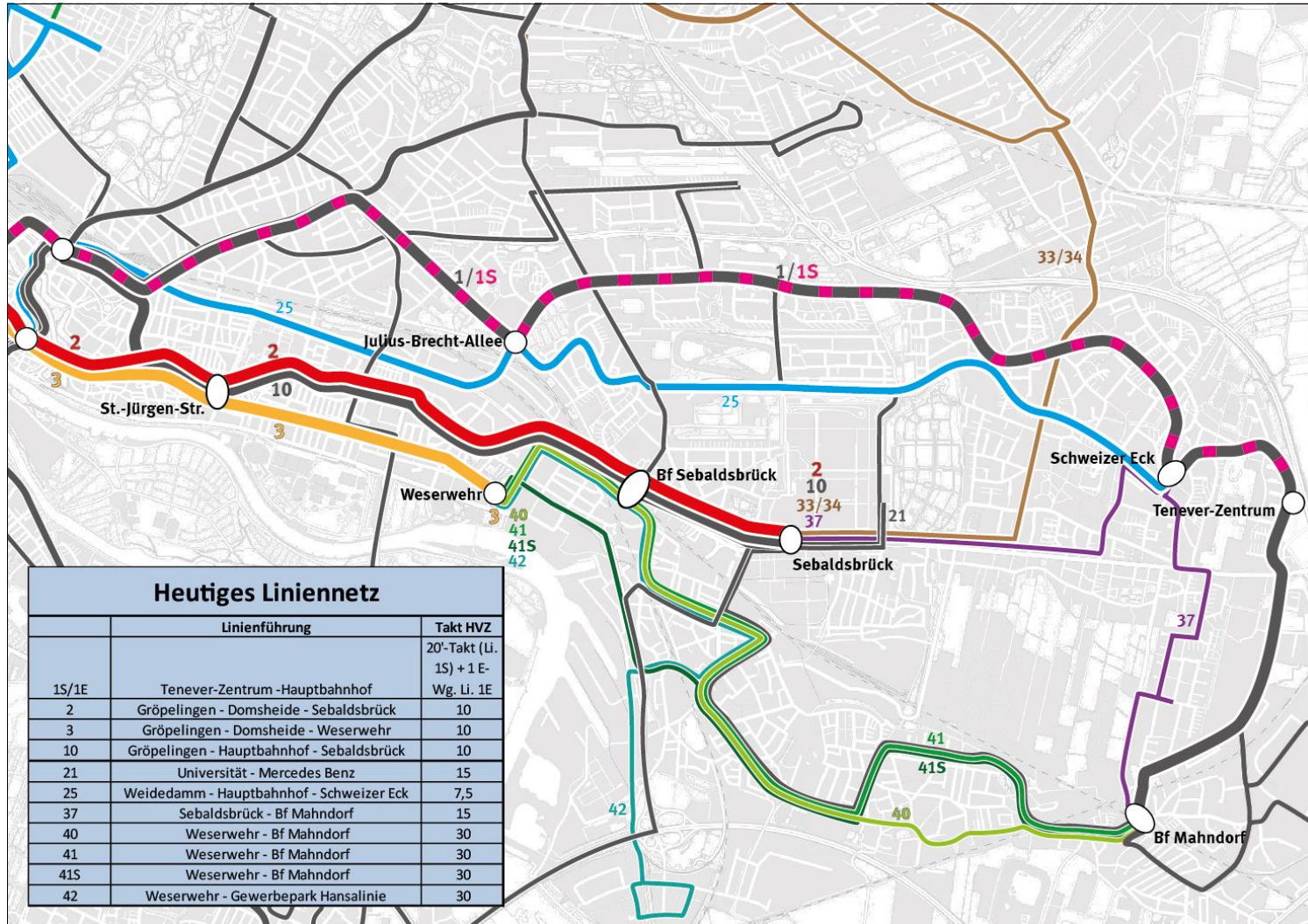


- 2007** **Nahverkehrsplan für 2008 – 2012 beschlossen**
(Maßnahme ohne Priorität)
- Februar 2011** **erster standardisierter Rechendurchlauf mit Linien 3 und 9 (Überseestadt)**
- Mai 2011** **Nutzen-Kosten-Untersuchung Verbindung Steubenstraße**
- ca. 8.300 Fahrten/ Tag auf Querverbindung (≈ Linie 1 Blockdiek)
- ca. 1.400 Fahrten/ Tag mehr als heute
- ca. 8.000 Pkw-km/ Tag vermieden
- Planung und Investition ca. 26,5 Mio. €
- NK-Faktor 1,51
- Februar 2012** **Deputationsvorlage**
Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV Programmplanung
(Auftrag an SUBV, Maßnahme mit dem Bund zu verhandeln und bei Erfolg
Erstellung weiterer Planungen)

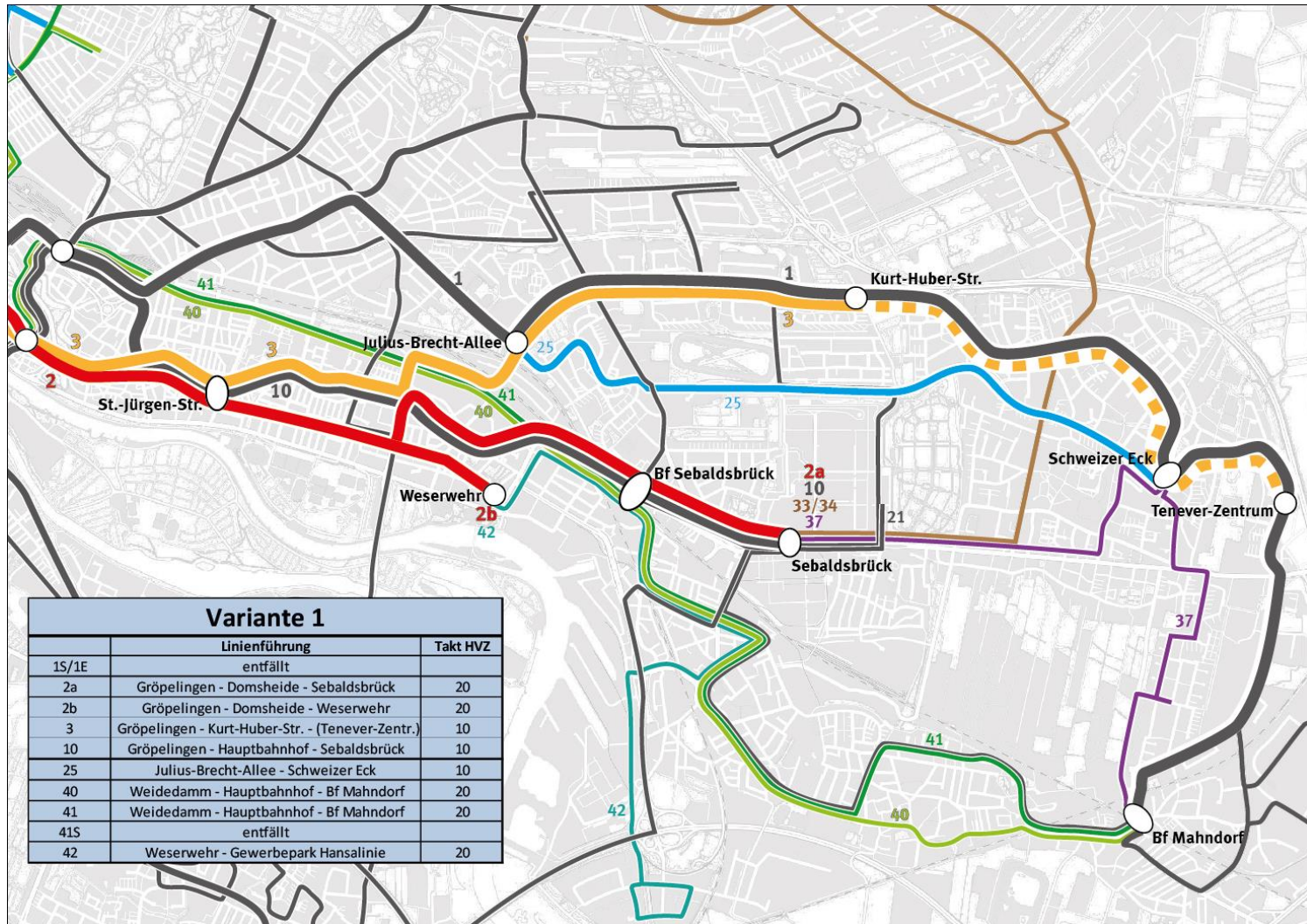


- März 2012** **Gespräch mit BMVBS**
(Aufnahme der Gleisverbindung Steubenstraße in das Großvorhabenprogramm, wenn hierfür eine Gesamtwirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann)
- Dezember 2012** **Nahverkehrsplan für 2013 – 2017 beschlossen**
Einbeziehung der Maßnahme in das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes wird zeitnah angestrebt
- Dezember 2012** **Bericht an die Deputation Sachstand Straßenbahnquerverbindung**
(Geplante Bürgerbeteiligung: Es ist vorgesehen, den gesamten Planungsprozess gemeinsam mit den betroffenen Beiräten Hemelingen, Vahr und östliche Vorstadt, und ihren Ortsämtern sowie den Bürgerinnen und Bürgern zu begleiten.)
- April 2013** **Arbeitskreis zum Beteiligungsprozess Querverbindung Stresemannstraße**
- SUBV (Verkehr, Stadtplanung, Umwelt), - ASV
- Ortsämter/Beiräte Vahr, östliche Vorstadt und Hemelingen
- ADAC, ADFC
- BSAG
- CTB ,
- Schüßler Plan
- 29. Juli 2014** **Voraussichtlich Beschluss der Deputation zum Handlungskonzept des VEP**
Straßenbahnquerverbindung in allen Finanzierungspfaden mit Realisierung bis 2019

Heutiges Liniennetz

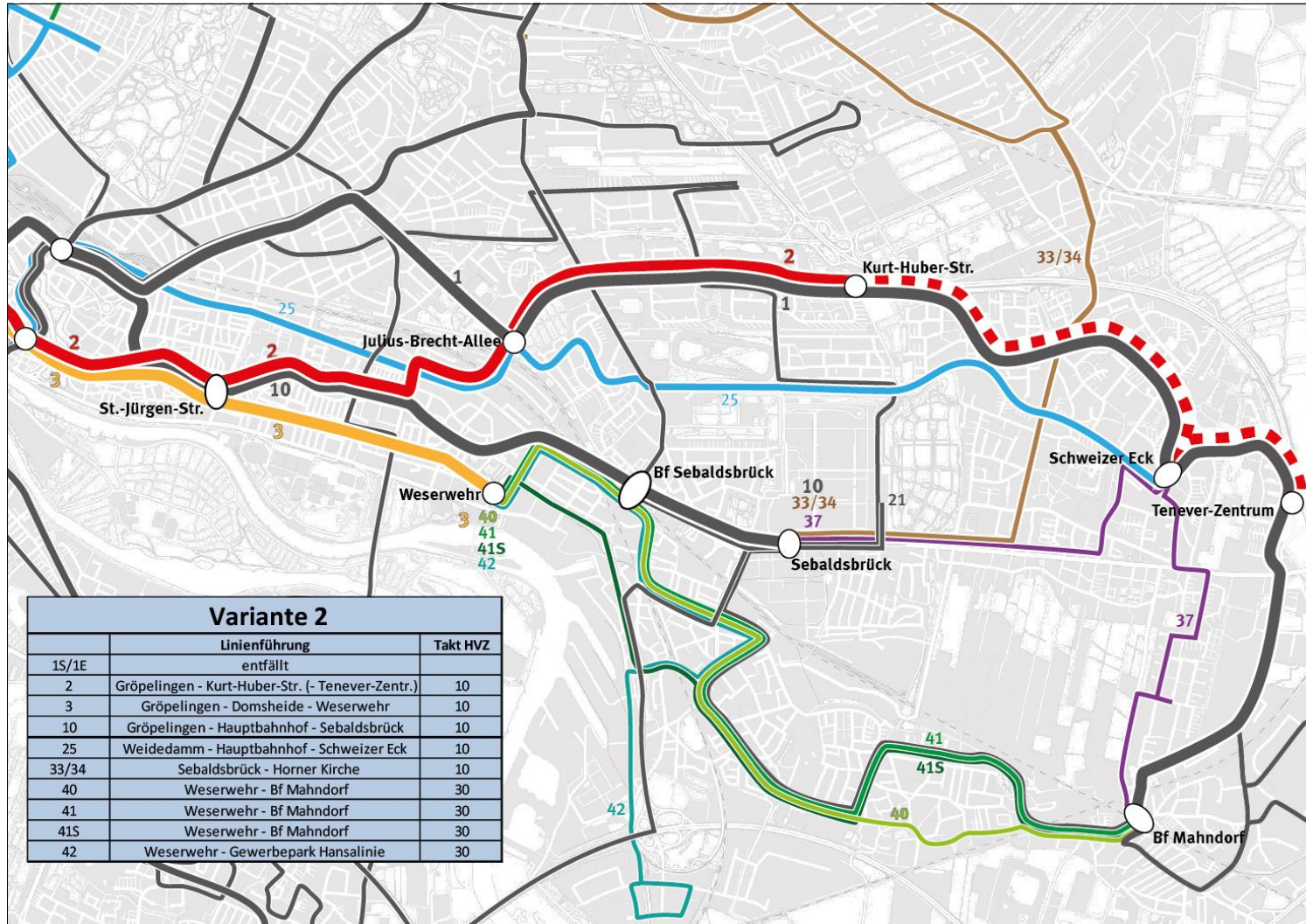


Variante 1: Netz nach Standardisierter Bewertung

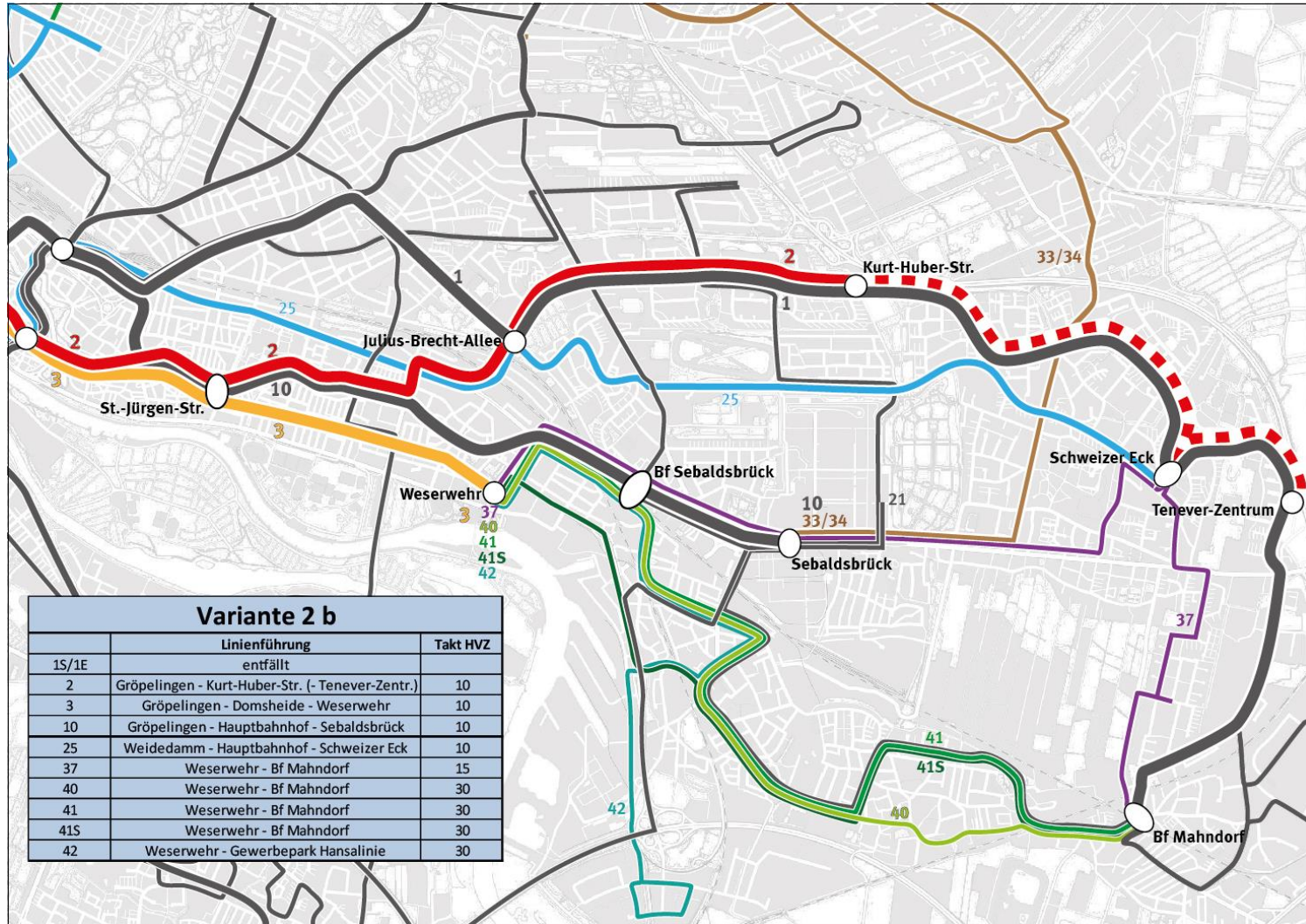


Variante 2: Veränderung Führung Straßenbahnlinie 2

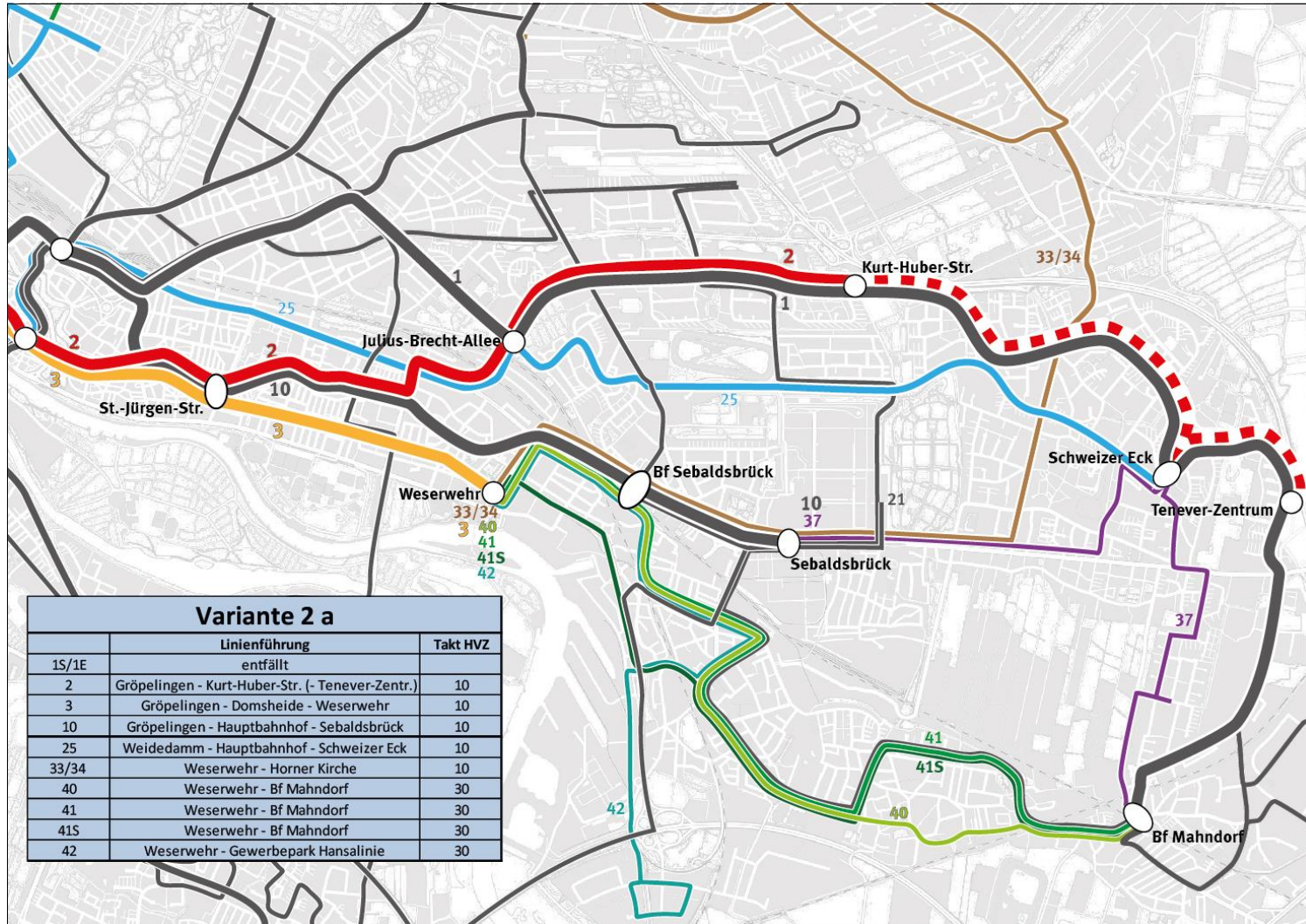
Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa



Variante 2b: Mit Verlängerung Linie 37



Variante 2a: Mit Verlängerung Linie 33/34



Kapazitätsbetrachtung für Variante 2 – Fahrten ab Sebaldsbrück



Fahrten Linien 2 und 10 ab
Sebaldsbrück - Mittelwerte
Oktober 2013 bis März 2014

stärkste Nachfrage/ Stunde
07:04 Uhr - 08:04 Uhr

Fahrgäste:

266
297
331
449
584
632
695
725

Sebaldsbrück
Schloßparkstr.
Trinidadstr.
Bf Sebaldsbrück
Föhrenstr.
Malerstr.
Ludwig-Quidde-Str.
Bennigsenstr.

Fahrzeugkapazität/ Stunde
bei 10min-Takt

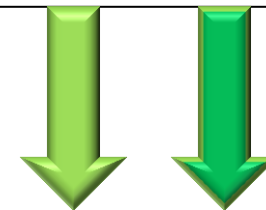
Gesamt:

816
816
816
816
816
816
816
816

ab Sebaldsbrück Linie 10



ab Bennigsenstraße zusätzlich Linie 2



Kapazitätsbetrachtung für Variante 2 – Fahrten nach Sebaldsbrück



Fahrten Linien 2 und 10 nach Sebaldsbrück - Mittelwerte Oktober 2013 bis März 2014

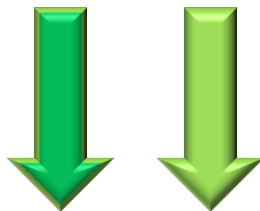
stärkste Nachfrage/ Stunde
12:40 Uhr - 13:40 Uhr

Fahrzeugkapazität/ Stunde
bei 10min-Takt

Gesamt:

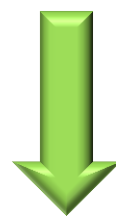
Fahrgäste:

bis Bennigsenstraße zusätzlich Linie 2



816
816
816
816
816
816
0

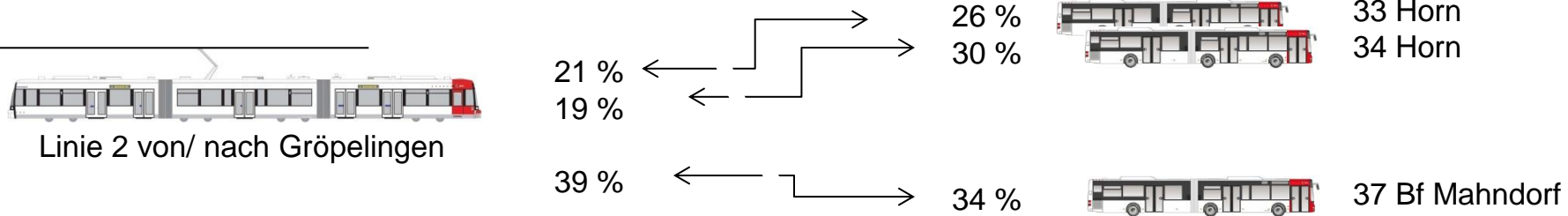
bis Sebaldsbrück Linie 10



Bennigsenstr.
Ludwig-Quidde-Str.
Malerstr.
Föhrenstr.
Bf Sebaldsbrück
Trinidadstr.
Schloßparkstr.
Sebaldsbrück

491
447
427
344
266
234
213
0

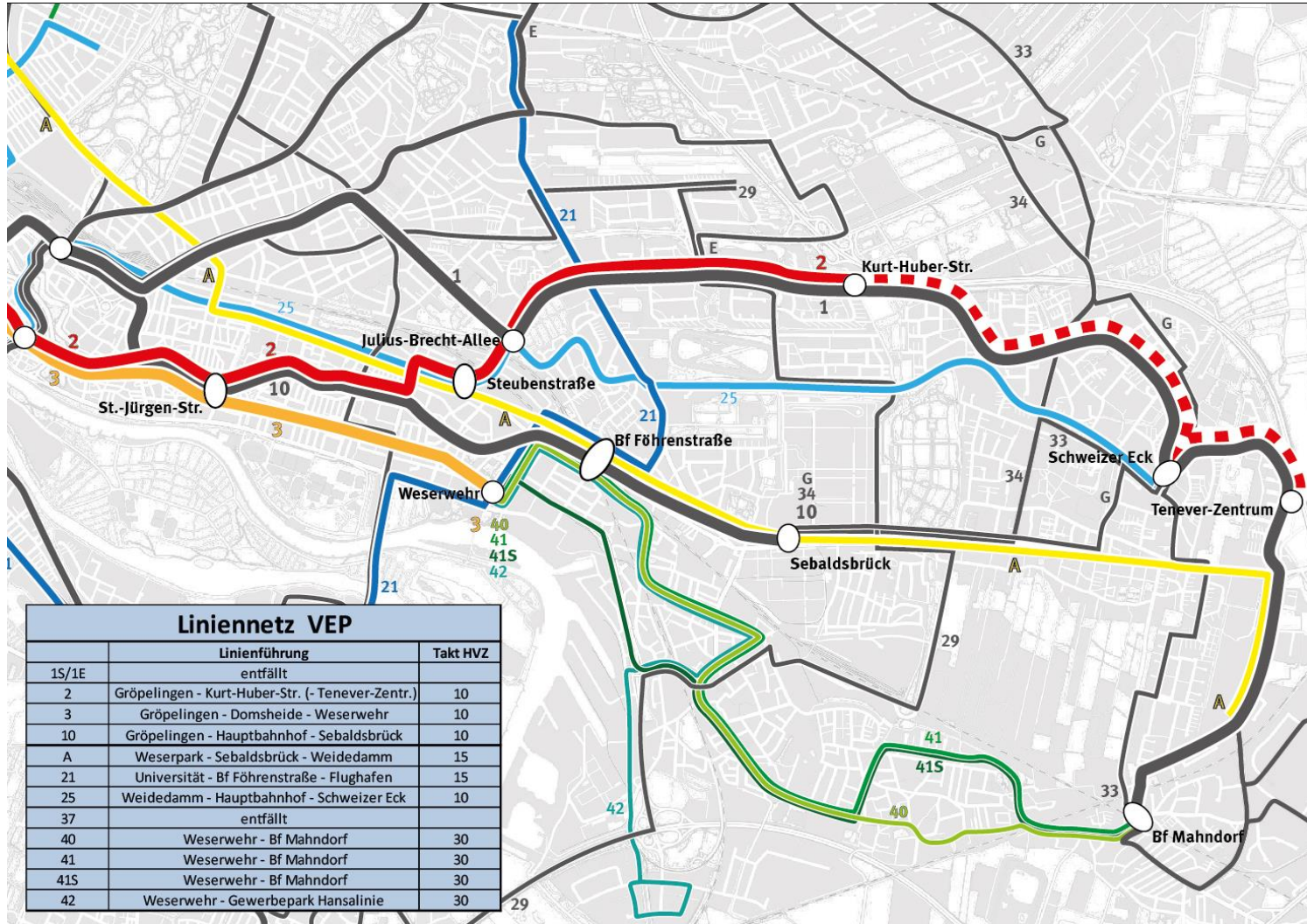
Umsteigevorgänge in Sebaldsbrück



- **Stärkste Umsteigebeziehungen bestehen zwischen der Linie 2 und den Linien 33/34 bzw. 37**
- **Über die Hälfte dieser Umsteiger kommen aus dem Bereich der nächsten 4 Haltestellen**
(Saarstraße, Osterholzer Friedhof, An der Kämenade, Osterholzer Heerstraße)

Linienetz Verkehrsentwicklungsplan 2020

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa



Verschiebung des Bahnhofs Hemelingen

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa

