

## 2.3 ÖPNV

Die ÖPNV-Verbindung in Richtung Innenstadt von Bremen ist über die Straßenbahnlinie 4 mit den Haltestellen Borgfeld, Daniel-Jacobs-Allee und Am Lehester Deich gewährleistet. Die Straßenbahnlinie 4 verkehrt im 10-Minuten-Takt, der in Hauptverkehrszeiten (6.00 bis 9.00 und 12.00 bis 18.00 Uhr) durch einen Schnellverkehr (Linie 4S) im 20-Minuten-Takt überlagert wird. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot für Borgfeld noch durch die Buslinie 30, die zwischen Borgfeld und Falkenberg im 20-Minuten-Takt verkehrt, und die Regionalbuslinien 630 (Bremen-Hbf – Zeven) und 670 (Bremen-Hbf – Wörpswede). Die Linie 30 bedient die das Wohngebiet Warf erschließende Haltestelle Warfer Landstraße. Die Regionalbuslinien bedienen die Haltestellen Am Lehester Deich, Borgfeld und Warfer Landstraße etwa einmal pro Stunde. Die genannten Haltestellen sind aus dem Gebiet zu Fuß und mit dem Fahrrad gut zu erreichen, da alle an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten liegen.

Zu Fuß sind die Wege zur Straßenbahn für die im Osten von Borgfeld liegenden Wohngebiete relativ weit. Die das Wohngebiet Borgfeld-Ost erschließende Buslinie 32 (Universität – Leher Feld – Upper Borg) fährt über die Bürgermeister-Kaisen-Allee und Albert-Bischof-Straße mit halbstündlicher Bedienung. Aufgrund der vier gebietsinternen Haltestellen ist die fußläufige Erreichbarkeit als gut zu bezeichnen.

## 2.4 Fuß- und Radverkehr

Für die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs im Untersuchungsgebiet Borgfeld ist vorrangig das vorhandene Straßennetz maßgebend. Die neuen Wohngebiete in Borgfeld-Ost sind über Fußwege mit den umliegenden Wohngebieten und mit der Ortsmitte vielfach verbunden – so durch Wege zu Kiebitzbrink, Katrepeler Landstraße, Upper Borg und Bekassinenstraße. Da nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist, sind – entsprechend der Verwaltungsverordnung für Zonengeschwindigkeitsregelungen – keine separaten Radwege anzulegen. Da der Straßenzug Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße nicht in die 30er-Zonenregelung einbezogen ist, verfügt die Haupterschließungsachse Bürgermeister-Kaisen-Allee auf der Nordseite im Abschnitt zwischen Borgfelder Heerstraße und Hans-Mohrmann-Weg<sup>Weg</sup> als einziger Straßenzug im Untersuchungsgebiet über einen (straßenbegleitenden) Radweg.

Eine besondere Qualität bildet das in zahlreichen Bestandteilen vorhandenen straßenunabhängige Wegenetz, das v.a. in den neuen Wohngebieten in Borgfeld-Ost abseits von Straßen oder als Durchstich zwischen Sackgassen und den Erschließungsstraßen anzutreffen

ist. Von besonderer Bedeutung ist das straßenunabhängige Wegenetz für die Schulwegsicherheit bezogen auf die Grundschule in Borgfeld (Ecke Borgfelder Landstraße/Katrepeler Landstraße) und für die nicht motorisierten Freizeitverkehre, als Verbindung zwischen den angrenzenden Erholungsgebieten Am Lehester Deich und Borgfelder Deich.

Die Anbindung der straßenunabhängigen Wege an das Erschließungsstraßennetz ist im Straßenraum aber selten hervorgehoben, wie z.B. im Mittelabschnitt des Krögersweg. Eine Kennzeichnung der Querungsstellen – bspw. die Anbindung des straßenunabhängigen Weges entlang der Wümme an die Borgfelder Landstraße – ist nahezu nicht vorhanden. Auch die durchlaufende Nord-Süd-Verbindung in Verlängerung des Kiebitzbrinks weist keine deutliche Kennzeichnung im Straßenraum der Bürgermeister-Kaisen-Allee auf. Ebenfalls nicht besonders gekennzeichnet sind die für die Schulwegsicherheit besonders wichtigen Querungsstellen an der Borgfelder Landstraße am Knotenpunkt Borgfelder Landstraße / Katrepeler Landstraße und die Querung der Straße <sup>Kiebitzweg</sup> Langer Streifen an der Einmündung in die Katrepeler Landstraße.

## 2.5 Straßennetzhierarchie

Die Netzhierarchie des Untersuchungsnetzes definiert sich in Abhängigkeit der gebietsbezogenen Nutzungen sowie der Möglichkeiten, das übergeordnete Verkehrsnetz anzufahren (vgl. Abbildung 2.3). So sind die Bewohner des Untersuchungsgebietes darauf angewiesen, entweder über den Upper Borg / Am Lehester Deich, die Bürgermeister-Kaisen-Allee, den Hamfhofsweg oder die Borgfelder Heerstraße zu fahren, um ohne zu Wenden in Richtung Stadtzentrum von Bremen fahren zu können. Eine direkte Erreichbarkeit des Gebietes aus Richtung Bremen ist zusätzlich über die Querlandstraße und den Distelkampsweg gegeben. Aus den Überlagerungen dieser Aspekte ergibt sich folgende Straßennetzhierarchie:

- Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet mit ortsteilbezogener Funktion und Verbindungsfunktion mit Warf, Timmersloh und Lilienthal-Butendiek sind die Borgfelder Heerstraße in ihrem Abschnitt zwischen „Langer Jammer“ und Borgfelder Landstraße sowie die Borgfelder Landstraße in ihrem Abschnitt zwischen Borgfelder Heerstraße und Wümmequerung.
- Abgestuft als Hauptsammelstraße zu bezeichnen sind die Katrepeler Landstraße, die Straße Upper Borg und die Bürgermeister-Kaisen-Allee mit der Verlängerung der Albert-Bischof-Straße.
- Weiter abgestufte Funktionen als Sammelstraße übernehmen der Kiebitzbrink sowie der östliche Abschnitt der Bürgermeister-Kaisen-Allee.

Alle anderen Straßen im Gebiet sind nachgeordnete (Wohngebiets-)Erschließungsstraßen und werden als Anliegerstraßen bezeichnet. Dazu gehört auch die Querlandstraße, die in

Verbindung mit dem Kiebitzbrink Erschließungsaufgaben übernimmt. Die ursprüngliche Erschließung des Baumarktes VIOHL über die Querlandstraße erfolgt inzwischen wie städtebaulich beabsichtigt über die Bürgermeister-Kaisen-Allee und Borgfelder Allee.

Die Grundlage für diese Einstufung in eine Straßennetzhierarchie wie für die nachfolgende Bewertung sind die von der Stadtbürgerschaft beschlossenen, in der Bauleitplanung formulierten Absichten zum Neubaugebiet Borgfeld-Ost (Bebauungspläne 2064 und 2065):

*„Die HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE (**BÜRGERMEISTER-KAISSEN-ALLEE**) des Plangebietes wird an die Hauptverkehrsstraße Borgfelder Heerstraße angebunden. Linienführung und Dimensionierung berücksichtigen, dass das östlich angrenzende Bebauungsplangebiet 2065 und im weiteren die Wohnbebauung im Bereich Upper Borg über diese HAUPTERSCHLIEßUNG direkt an die Hauptverkehrsstraße angeschlossen wird. Darüber hinaus ist eine Buslinie zu berücksichtigen. Die im Nord-Osten vorgesehene Straßenanbindung (**KIEBITZBRINK**) sichert den Anschluss des dem Kiebitzbrink anhängenden Wohnquartiers an die Borgfelder Heerstraße, da die geplante Straßenbahn Linie 4 einen Vollanschluss der Querlandstraße zukünftig unmöglich macht. Schleichverkehre im Zuge des Kiebitzbrink sollen verhindert werden. Die übrigen Straßen sind als reine Wohnstraßen sparsam dimensioniert zur Erschließung der jeweilig angrenzenden Wohnbebauung.“*

(Auszug aus dem B-Plan Nr. 2064 zwischen Borgfelder Heerstraße und Kiebitzbrink; spätere Straßenbenennungen sind fett eingefügt)

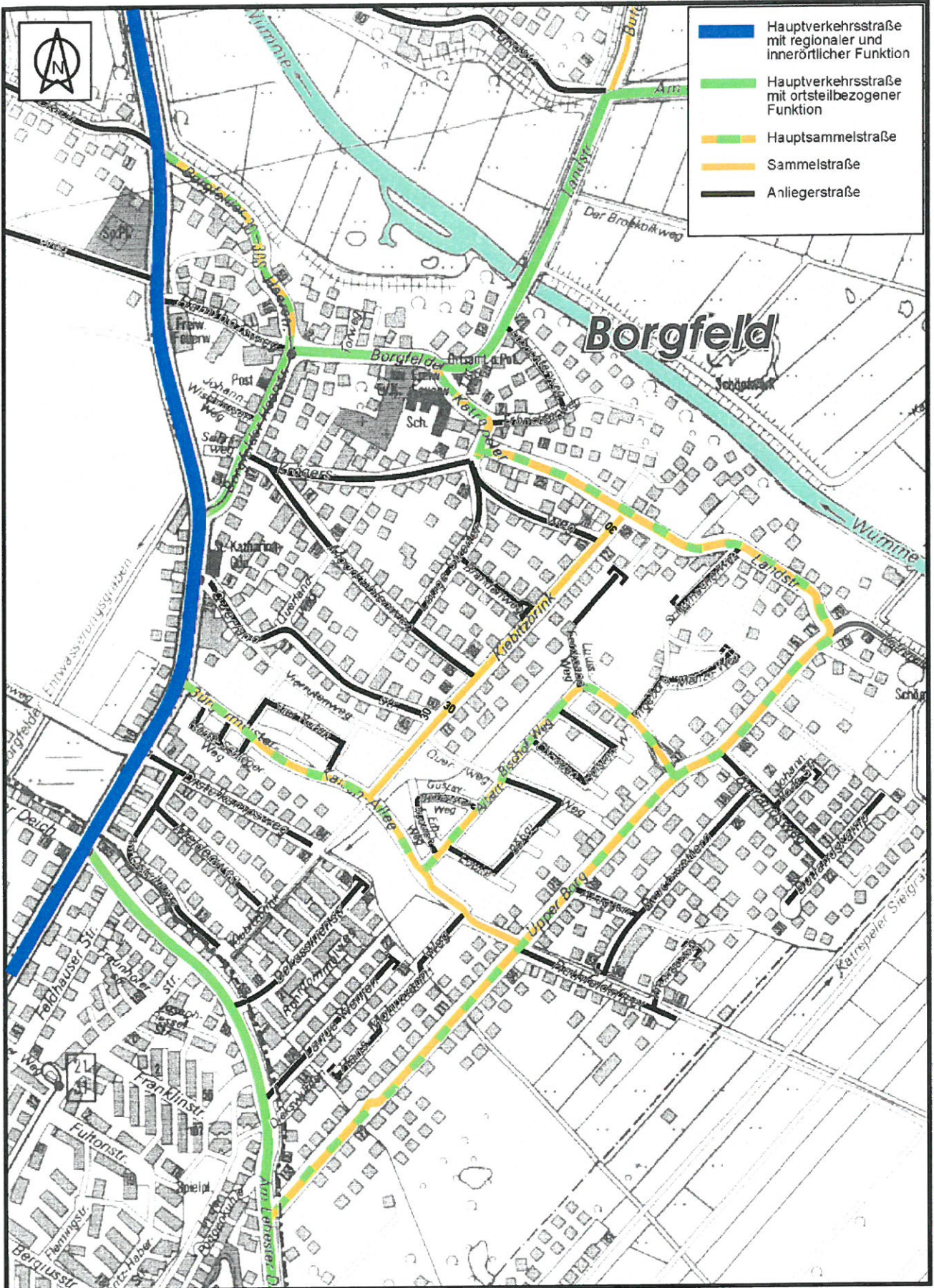
*„Die ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen entsprechen dem Ziel, bei sparsamer Erschließung der geplanten Wohnquartiere eine Durchlässigkeit zwischen alter und neuer Bebauung zu erreichen; dabei sollen Schleichverkehre ausgeschlossen werden.*

*Die HAUPTERSCHLIEßUNGSACHSE des Plangebiets (**BÜRGERMEISTER-KAISSEN-ALLEE / ALBERT-BISCHOF-STRAßE**) wird über die mit dem Bebauungsplan 2064 vorgesehene im Süd-Westen angrenzende HAUPTERSCHLIEßUNG (**BÜRGERMEISTER-KAISSEN-ALLEE**) an die Hauptverkehrsstraße Borgfelder Heerstraße angebunden. Die beiden im Osten vorgesehenen Straßenanbindungen (**BÜRGERMEISTER-KAISSEN-ALLEE und ALBERT-BISCHOF-STRAßE**) sichern den Anschluss des Wohnquartiers Upper Borg an die Borgfelder Heerstraße. Damit ist die Möglichkeit gegeben, Schleichverkehre im Upper Borg unterbinden zu können.*

*Linienführung und Dimensionierung der HAUPTERSCHLIEßUNG müssen eine geplante Buslinie berücksichtigen. Eine Buswendeanlage ist an der Straße Upper Borg im angrenzenden Bebauungsplangebiet 1986 geplant.*

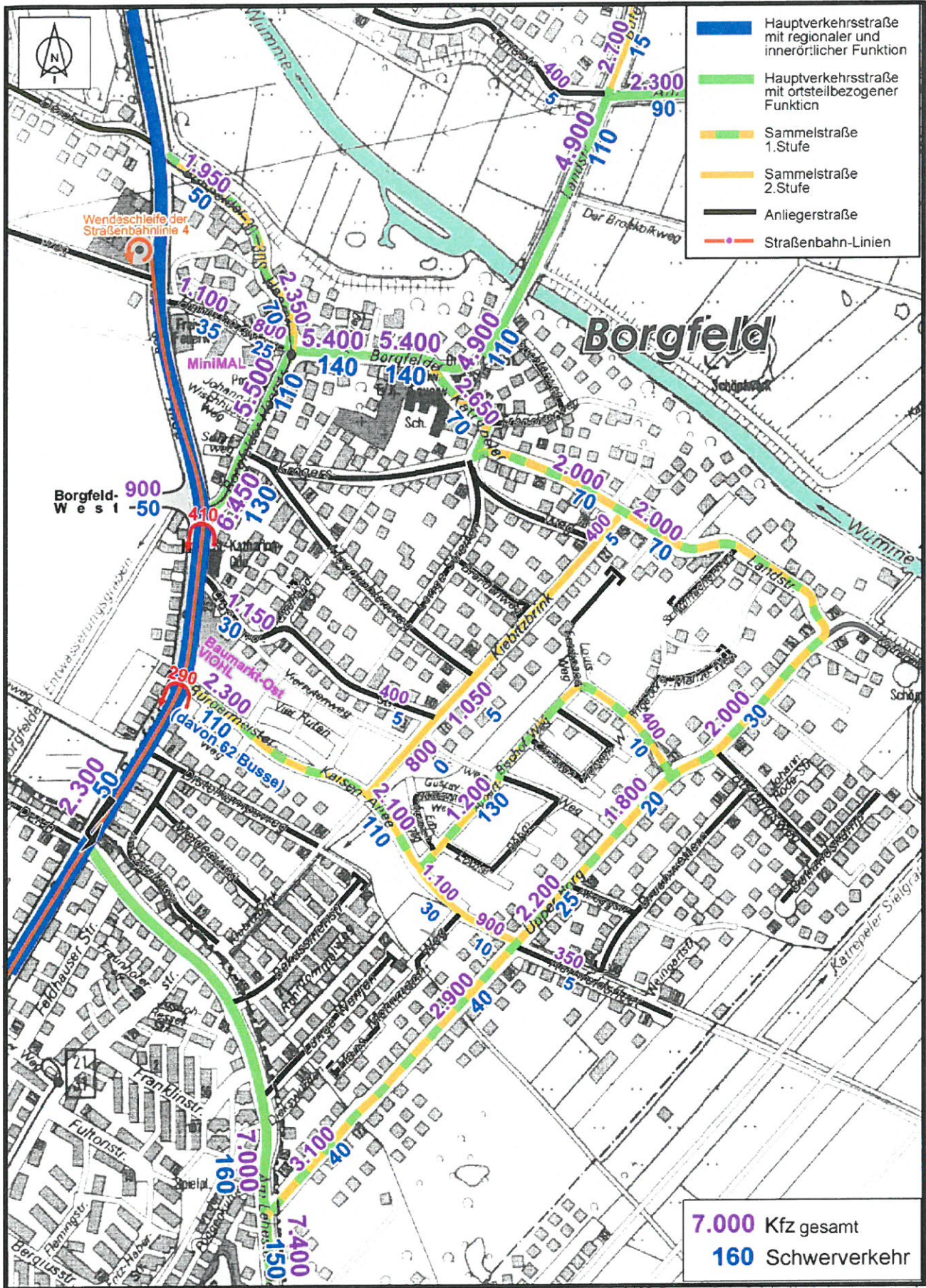
*Die übrigen Straßen sind als reine Anwohnerstraßen sparsam dimensionierte Stichstraßen zur Erschließung der jeweilig angrenzenden Wohnbebauung.“*

(Auszug aus dem B-Plan Nr. 2065 zwischen Kiebitzbrink und Upper Borg; spätere Straßenbenennungen sind fett eingefügt)



P 1495.Bremen-Borgfeld\Anlage2-3korrr.cdr  
16-04-2004

### VERKEHRSUNTERSUCHUNG BREMEN-BORGFELD



VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
**BREMEN-BORGFELD**

ANALYSEVERKEHRSMENGEN  
[Kfz/24 h]

### 3. Verkehrserhebung

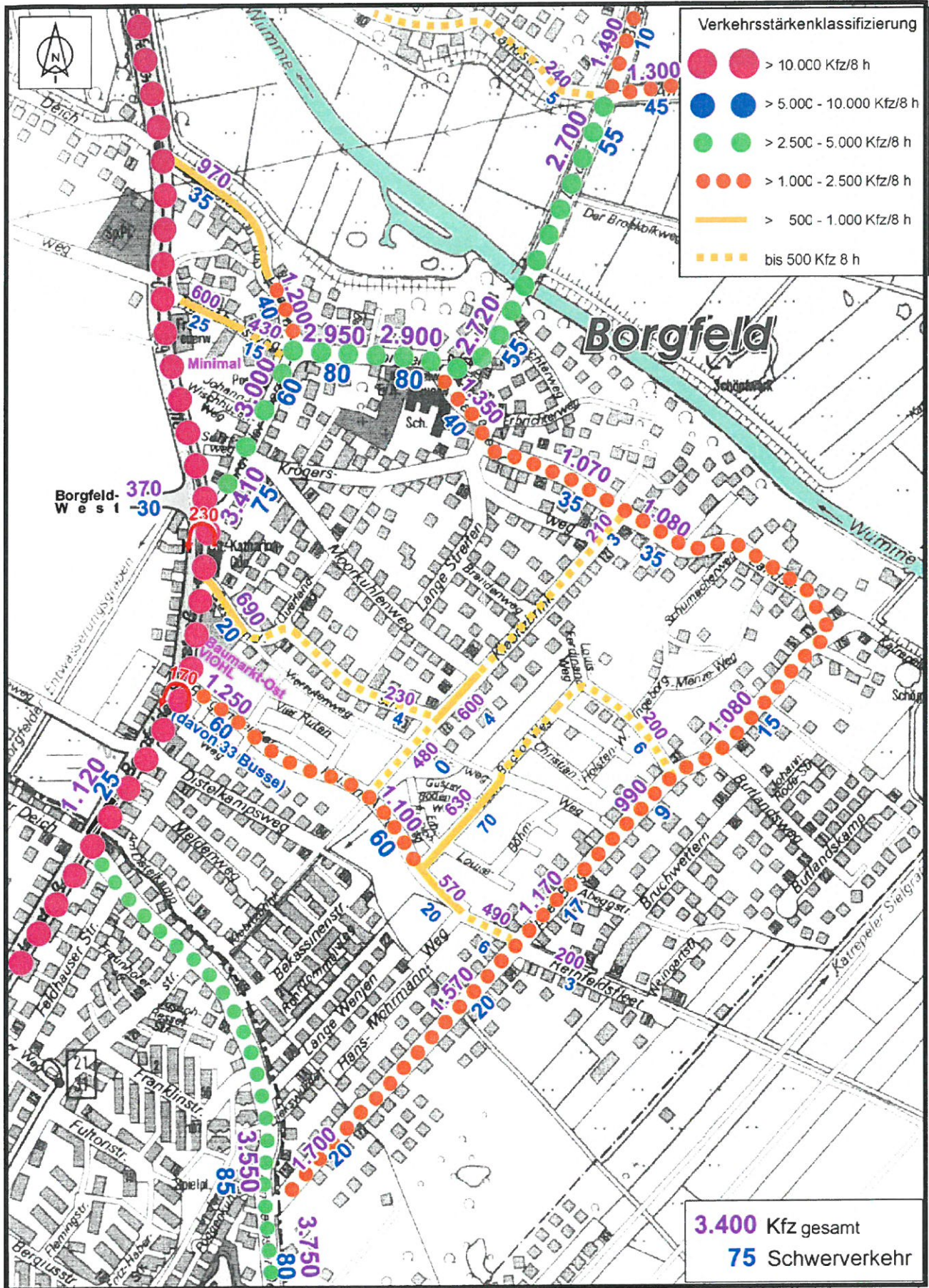
#### 3.1 Analyseverkehrsmengen

Zur Analyse der gegenwärtigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Ortsteil Borgfeld wurde am Dienstag, den 18. November 2003 eine umfassende Verkehrserhebung im Zeitraum von 6.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr an allen für das ortsteilbezogene Straßennetz wichtigen Knotenpunkten durchgeführt. Der gewählte Zählzeitraum ist ausreichend, um die erhobenen Verkehrsmengen mit Hilfe eines edv-gestützten Berechnungsmodells auf Tagesverkehrsmengen hochzurechnen.

Zusammenfassend zeigen die Zählergebnisse, dass der ortsteilverbindende Straßenzug **Borgfelder Landstraße/Borgfelder Heerstraße** mit seiner höherrangigen Funktion auch die höchste Verkehrsbelastung mit bis zu **6.450 Kfz/24 h** aufweist. Demgegenüber deutlich geringere Verkehrsmengen weisen die wohngebietsverbindenden Hauptsammelstraßen **Upper Borg** mit ca. **1.800 bis 3.100 Kfz/24 h** und die **Bürgermeister-Kaisen-Allee** mit ca. **2.100 bis 2.300 Kfz/24 h** auf. Alle anderen Straßen im Untersuchungsgebiet sind funktional weniger bedeutsam und dienen mit einer Verkehrsbelastung unter **1.200 Kfz/24 h** vorrangig der Erschließung. Der Schwerverkehr ist mit einem Anteil von unter 3% im gesamten Borgfelder Straßennetz sehr gering. Lediglich im Straßenzug **Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße** wird ein Anteil des Schwerverkehrs von knapp über 5% erreicht. Den Hauptanteil daran hat jedoch die über diesen Straßenzug verkehrende Buslinie 32.

Anhand der dargestellten Klassifizierung der erhobenen Verkehrsstärken (Kfz/8 h) in der Abbildung 3.2 wird die gegenwärtige Belastungssituation im Borgfelder Straßennetz auf einen Blick erkennbar. Die **höchste Verkehrsbelastung** im Untersuchungsgebiet verzeichnet die **Ortsdurchfahrt Borgfelder Landstraße / Borgfelder Heerstraße** mit einer mittleren Belastungsstärke von ca. **2.700 bis 3.400 Kfz/8 h**. Der die Borgfelder Landstraße und die Straße „Am Lehester Deich“ verbindende Straßenzug **Katrepeler Landstraße / Upper Borg** ist mit einer Belastung unter **1.700 Kfz/8 h** ebenso wie der westliche Abschnitt der **Bürgermeister-Kaisen-Allee**, die v.a. das neue Wohngebiet Borgfeld-Ost erschließt, und der Nordabschnitt der Borgfelder Heerstraße bereits als relativ gering belastet einzustufen.

Alle anderen Straßenzüge des ortsteilbezogenen Straßennetzes weisen nur sehr geringe Verkehrsbelastungen (< 500 Kfz/8 h) auf und sind z.T. reine Anliegerstraßen. Lediglich im Abschnitt des Kiebitzbrink zwischen Moorkuhlenweg und Querlandstraße, im östlichen Abschnitt der **Bürgermeister-Kaisen-Allee** zwischen **Albert-Bischof-Straße** und **Hans-Mohrman-Weg**, sowie im **Hamfhofsweg** und im westlichen Abschnitt der Querlandstraße traten im Zählzeitraum noch Verkehrsbelastungen zwischen 500 und 1.000 Kfz/8 h auf.



VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
**BREMEN-BORGFELD**

ANALYSEVERKEHRSMENGEN  
[Kfz/8 h]

### 3.2 Verkehrsbeziehungen

Im Rahmen dieses Gutachtens wird der **Durchgangsverkehr** als derjenige Verkehr definiert, der den Ortsteil zwischen der Wümmequerung am Nordrand von Alt-Borgfeld und dem „Langen Jammer“ (Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Allee) bzw. der Straße „Am Lehester Deich“ das Gebiet nur durchfährt. **Umgangssprachlich** werden diese Durchgangsverkehre als **Schleichverkehre** bezeichnet. Bezogen auf die einzelnen Gebietsstraßen gibt es jedoch einen erheblich größeren Anteil an **lokalen Verkehren, die durchfahren**, (z.B. aus dem Gebiet östlich der Upper Borg durch die Bürgermeister-Kaisen-Allee bzw. aus dem Gebiet Katrepeler Landstraße über die Upper Borg). **Dieser kleinräumige Verkehr**, von den Bewohnern ebenfalls als Schleichverkehr bezeichnet, ist jedoch bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet Borgfeld dem **Quell- und Zielverkehr (stadtteilbezogener Verkehr)** zuzuordnen. Maßgeblich für die Beurteilung der örtlichen Situation ist, dass der Ortsteil Borgfeld als gesamtverkehrlich zusammenhängender Bereich definiert ist. Dieser ist so gestaltet, dass ein Erreichen der Ortsmitte sowohl über Verkehrsstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen als auch über ein dichtes und teilweise straßenunabhängiges Wegenetz möglich ist.

Neben der reinen Verkehrsmengenerhebung wurden am Dienstag, den 18. November 2003 **mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung** (ebenfalls jeweils vierstündiger Zählzeitraum vormittags und nachmittags) eine **zuverlässige Grundlage zur Ermittlung der Durchgangsverkehre geschaffen**. Dabei wurden ausgehend von einem geschlossenen Kordon um das Untersuchungsgebiet alle ein- und ausfahrenden Fahrzeuge mit ihrem **(hinteren) Kennzeichen** unter Nichtbeachtung der Ortskennziffern erfasst. Mit einem edv-gestützten Auswerteprogramm konnten dann identische Kennzeichen von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen in einem definierten Zeitintervall als Durchgangsverkehre identifiziert werden. Bei der Bewertung der Ergebnisse ist die Definition der Verkehrsarten (vgl. Abbildung 3.3) zu beachten.

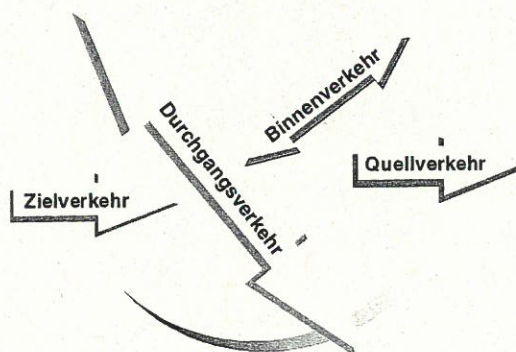


Abb. 3.3: Definition der Verkehrsarten

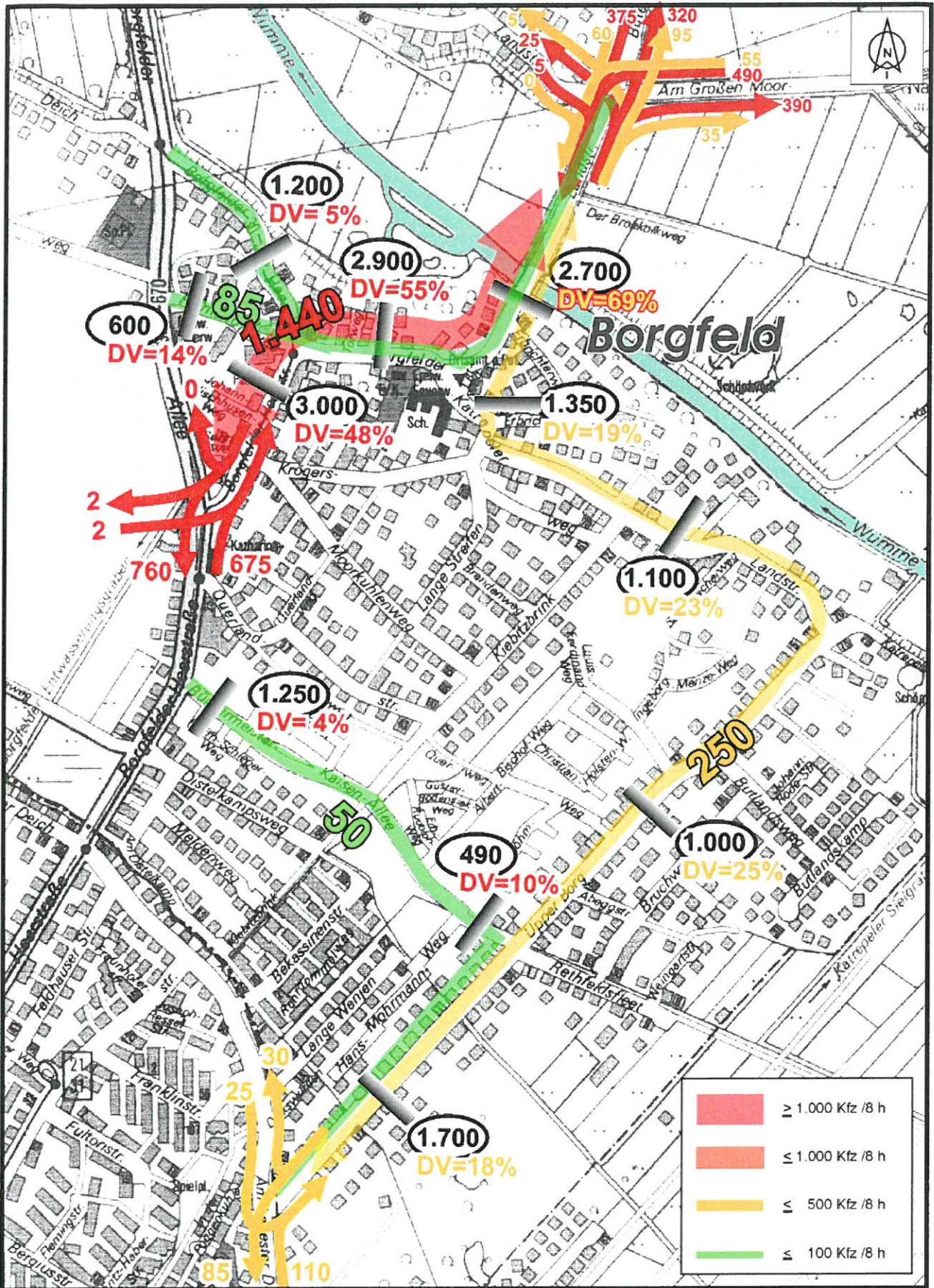


Im Ergebnis steht die Ortsdurchfahrt Borgfelder Landstraße / Borgfelder Heerstraße als Hauptdurchgangsverkehrsbeziehung mit ca. 1.440 Kfz/8 h im Vordergrund (vgl. Abbildung 3.4). Gemessen an der Gesamtbelastung an einzelnen Querschnitten der Ortsdurchfahrt hat der Durchgangsverkehr hier einen Anteil von 48 bis 69%. Wesentlich weniger von Bedeutung demgegenüber sind die ermittelten Durchgangsverkehre über den Straßenzug Katrepeler Landstraße / Upper Borg mit ca. 250 Kfz/8 h. Bei einer deutlich geringeren Gesamtbelastung dieses Straßenzuges (ca. 1.000 – 1.700 Kfz/8 h) gegenüber der Ortsdurchfahrt (2.700 – 3.400 Kfz/8 h) tritt auch der Durchgangsverkehr anteilmäßig mit querschnittsbezogenen Werten von 18 bis 25% weniger in Erscheinung, wie aus der Abbildung 3.5 sehr gut ersichtlich wird.

Mengenmäßig sehr geringe Durchgangsverkehrsbeziehungen mit unter 100 Kfz/8 h verlaufen noch über den nördlichen Abschnitt der Borgfelder Heerstraße (ca. 60 Kfz/8 h), den Hamfhofsweg (ca. 85 Kfz/8 h) und die Bürgermeister-Kaisen-Allee (ca. 50 Kfz/8 h). Die sehr geringen Durchgangsverkehre über die Bürgermeister-Kaisen-Allee enthalten zudem mengenmäßig durch die Erhebungsmethodik nicht eindeutig identifizierbare Bring- und Holverkehre des dort ansässigen Kindergartens. Ebenso enthält der Nordabschnitt der Borgfelder Heerstraße Bring- und Holverkehre der Schule und v.a. auch Einkaufs-/Erledigungsverkehre bezogen auf das Borgfelder Ortszentrum, die neben den zur P&R-Anlage orientierten Verkehren auch Bestandteile der Durchgangsverkehre im Hamfhofsweg sind.

Keine Durchgangsverkehre wurden bei der Kennzeichenerfassung in der Albert-Bischof-Straße erfasst. Im Kiebitzbrink wurden vereinzelt am Erhebungstag einige wenige Durchgangsverkehrsfahrten (< 10 Kfz/8 h) registriert.

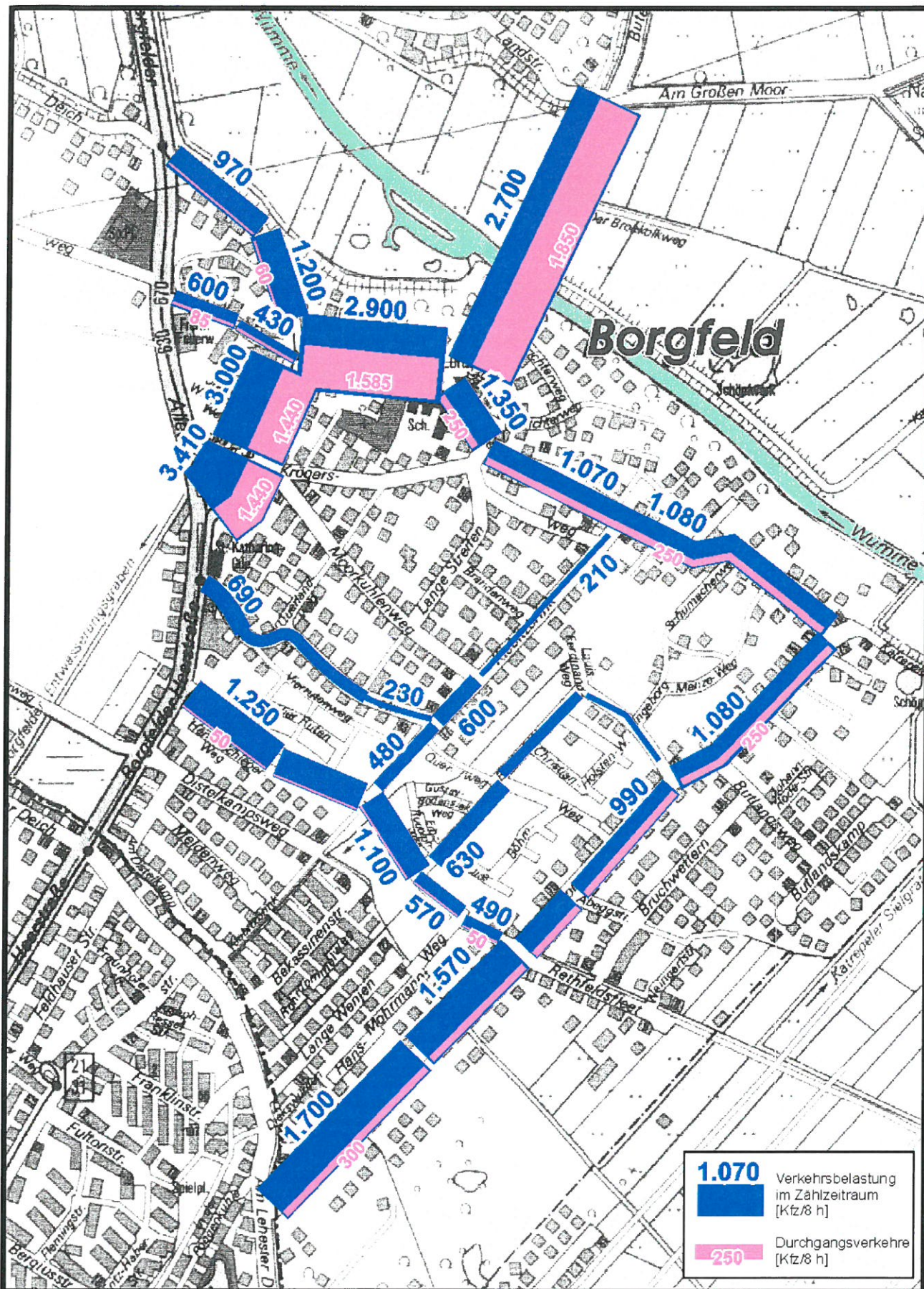
Die durchgeführten Analysen erlauben differenzierte Aussagen zum Durchgangsverkehr, die in den Anlagen im Anhang dargestellt sind. Alle ermittelten Durchgangsverkehrsbeziehungen bezogen auf Alt-Borgfeld verlaufen über den Zählquerschnitt südlich des Knotenpunktes Borgfelder Landstraße / Am Großen Moordamm / Butendieker Landstraße / Warfer Landstraße. Sie verteilen sich dort je zur Hälfte in östlicher Richtung nach Timmersloh und in nördlicher Richtung zum Lilienthaler Ortsteil Butendiek. Anhand der in den Anlagen 1a bis 1d dargestellten Wegespinnen kann die Zusammensetzung und Verteilung der ein-/ausfahrenden Durchgangsverkehre über die Zählstelle 1 im Vor- und Nachmittagszeitraum nachvollzogen werden. Die zwischen den Zählstellen 6 und 9 ermittelten Verkehre sind für den Vormittagszeitraum in der Anlage 1e und für den Nachmittagszeitraum in der Anlage 1f dargestellt. Dabei wird deutlich, dass nicht alle dargestellten Fahrbeziehungen der Definition für „Durchgangsverkehre“ gerecht werden, sondern teilweise als Quell-/Zielverkehre einzustufen sind (z.B. Bring-/Holverkehre des Kindergartens).



P 1495.borgfeld \ Durchgangsverkehr.cdr  
19-04-2004

VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
BREMEN-BORGFELD

DURCHGANGSVERKEHRE  
[Kfz / 8 h ]



P 1495.borgfeld \ Anlage3-5korr.cdc  
16-04-2004

VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
BREMEN-BORGFELD

GESAMTVERKEHR IM ZÄHLZEITRAUM  
MIT ANTEIL DER DURCHGANGSVERKEHRE  
[Kfz / 8 h]

3.5