

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung
und Energie (S)
Vorlage Nr. 18/460 (S)

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 04.12.2014

Standortuntersuchung Fernbusterminal

I. Sachdarstellung

A. Problem

Zum 1. Januar 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz geändert und der Fernbuslinienverkehr in Deutschland damit weitgehend liberalisiert. Seitdem ist bundesweit das Angebot der nationalen Fernbuslinien stark gestiegen. Auch in Bremen sind erhebliche Zuwächse im Fahrtenangebot zu verzeichnen.

Diese Zuwächse sind mit dem heutigen Fernbusbahnhof mit den Haltebereichen am Breitenweg und auf dem Hugo-Schauinsland-Platz zusätzlich zu den internationalen Fernbuslinien und den Fahrten im Gelegenheitsverkehr nicht sachgerecht und kundenfreundlich abzuwickeln. Es bestehen Konfliktpunkte zwischen Radfahrern und Fahrgästen aufgrund der geringen Warteflächen. Zudem treten bei der Gepäckverladung Personen auf den Fahrbahnbereich. Der Hugo-Schauinsland-Platz wird nur selten angefahren, weil die Anfahrt nur indirekt möglich ist, dort die Radien für große Busse nicht ausreichend sind und es außerdem häufig zu Behinderungen durch parkende Pkw kommt. Die Ausstattung ist sowohl am Breitenweg als auch auf dem Hugo-Schauinsland-Platz wenig nutzerfreundlich. Darüber hinaus resultiert aus dem steigenden Fernbuslinienangebot eine erhöhte Anforderung an die Infrastruktur.

Neben den Forderungen aus dem Nutzerkreis nach einem innenstadtnahen Standort für einen ausreichend dimensionierten Fernbusterminal, hatte der Flughafen Bremen eine derzeit als Parkplatz genutzte Fläche an der Henrich-Focke-Straße (Airport-Stadt) als neuen Terminalstandort vorgeschlagen.

B. Lösung

Um mit den beschriebenen Aspekten bedarfsgerecht umzugehen und sämtliche abwägungsrelevanten Aspekte bei einer Standortwahl zu ermitteln, wurde ein Standortgutachten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Auftrag gegeben. Es besteht sowohl hinsichtlich der Eignung des heutigen Standortes als auch potenzieller Alternativstandorte Untersuchungsbedarf.

Das Projekt „Standortuntersuchung Fernbusterminal“ wurde von einem Arbeitskreis unter Beteiligung des Amtes für Straßen und Verkehr, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, des Fachbereiches Bau und Stadtentwicklung, der betroffenen Ortsämter Mitte / östliche Vorstadt und Neustadt / Woltmershausen, der Seniorenvertretung, der Bremer Straßenbahn AG, der ZOB GmbH, der Flughafen Bremen GmbH, der Handelskammer Bremen und der Bremer Touristik-Zentrale begleitet.

Im Vorfeld wurde im Rahmen des Innenstadtkonzeptes Bremen 2025 die Fläche am ehemaligen Güterbahnhof auf ihre grundsätzliche Eignung geprüft. Ebenso wurde seitens der Flughafen Bremen GmbH eine Fläche an der Henrich-Focke-Straße untersucht. Beide Grundstücke sind aufgrund ihrer Größe und ihrer Anbindung theoretisch für die Aufnahme eines Fernbusterminals geeignet.

Aufbau des Gutachtens

Im Februar 2014 wurden der Auftrag an das Büro SHP Ingenieure Hannover in Zusammenarbeit mit dem Büro KCW GmbH Berlin vergeben, mit der Aufgabenstellung, ein Konzept für einen geeigneten Standort oder für eine Kombination aus mehreren Standorten zu erstellen. Als Standortalternativen sollten untersucht werden:

1. Heutiger Standort am Breitenweg / Hugo-Schauinsland-Platz
2. Standort im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes
3. Standort in der Nähe des Flughafens, an der Henrich-Focke-Straße
4. Ggf. eine Kombination

Das vorliegende Gutachten begann im ersten Untersuchungsschritt mit der Grundlagenermittlung. Neben einer Auswertung der heutigen Belegung des ZOB durch nationale und internationale Fernbuslinien sowie durch den Gelegenheitsverkehr wurde eine Prognose der Busbewegungen für den Standort Bremen erstellt. Um die Anforderungen der Fahrgäste und der Busbetreiber an ein Fernbusterminal zu ermitteln, wurden sowohl eine Fahrgastbefragung als auch eine Busbetreiberbefragung durchgeführt. Aus diesen Ergebnissen wurden anschließend die Mindestanforderungen hinsichtlich Kapazität, Lage, Anbindung und Ausstattung abgeleitet.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen wurden im zweiten Teil des Gutachtens Entwurfsskizzen für alle drei Standorte entwickelt. Anschließend erfolgte im zweiten Untersuchungsschritt eine vergleichende Standortbewertung. Untersucht und bewertet wurden folgende Kriterien:

- Kapazität
- Ausstattungselemente
- Lage
- Erreichbarkeit
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit
- Allgemeines (Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, städtebauliche Wirkung, Akzeptanz)

Die Schritte eins und zwei werden hier vorgesellt. Der dritte und letzte Arbeitsschritt des Gutachtens soll die Erstellung eines Standortkonzeptes für den Vorzugsstandort, auf Basis dieser zu beschließenden Deputationsvorlage, beinhalten. Darüber hinaus sollen mögliche Betreibermodelle untersucht und ein für Bremen geeignetes Modell entwickelt werden.

Ergebnisse der Untersuchung

Grundlagenermittlung

Die Befragungen haben hinsichtlich der Lage ergeben, dass sowohl die Busbetreiber als auch die Fahrgäste eine zentrale Lage in der Innenstadt und eine gute ÖPNV- /SPNV-Anbindung deutlich favorisieren. Über 90% der befragten Betreiber schätzen das Fahrgastpotenzial höher ein, wenn ein Terminal in der Innenstadt liegt. Über 75% der Nutzer gelangen mit dem ÖPNV / SPNV zum heutigen Fernbusbahnhof. Die Nähe zur Autobahn spielt dem gegenüber eine sekundäre Rolle.

Die Betreiber fordern eine vom öffentlichen Verkehr getrennte Anlage. Die Anlage soll so konzipiert werden, dass keine Fußgänger die Fahrbahn queren müssen. Wenn die Anordnung von Parktaschen in Erwägung gezogen wird, soll das Einfahren in die Parktaschen von rechts erfolgen und das rückwärtige Fahren sollte dann durch entsprechende technische Einrichtungen gesichert werden. Die Anlage muss grundsätzlich für 15m-Busse dimensioniert werden und darüber hinaus Positionen für Busse mit Anhängern vorsehen. Eine Zuweisung der Halteposition wird gewünscht.

Sowohl von den Busbetreibern als auch von den Fahrgästen werden für Bremen in erster Linie grundlegende Ausstattungselemente gefordert. Dazu gehören ausreichend dimensionierte Unterstellmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten und Toiletten. Darüber hinaus ist ein Informationssystem (Anzeigesystem) für beide Nutzergruppen ein wichtiges Ausstattungsmerkmal. Busbetreiber fordern die Einrichtung einer WC-Entsorgungsanlage, für die sie auch bereit sind, eine Gebühr zu entrichten.

In der Befragung sprechen sich sowohl Betreiber als auch Nutzer gegen eine dezentrale Lage aus.

Heutige und prognostizierte Belegung des Fernbusbahnhofes

Heute fahren durchschnittlich 104 Busse den ZOB Bremen pro Tag an. Diese teilen sich auf drei Kategorien wie folgt auf:

- ca. 72 Halte pro Tag im Nationalen Fernbusverkehr
- ca. 18 Halte pro Tag im Internationalen Fernbusverkehr
- Gelegenheitsverkehr in Höhe von 10 bis 20 % des Fernbusverkehrs (9 bis 18 Halte pro Tag)

Der höchste Belegungsgrad findet derzeit freitags und samstags zwischen 17 Uhr und 18 Uhr statt. In dieser Stunde halten bis zu 11 Busse des Fernverkehrs gleichzeitig in Bremen. Zuzüglich des Gelegenheitsverkehrs halten heute max. 12 Busse zeitgleich. Zur Ermittlung der Zahlen wurden Fahrpläne ausgewertet und eine Erhebung durchgeführt.

Die durchschnittliche Bedienhäufigkeit am ZOB im Fernbusverkehr ist von 2013 (16.200 Fernbusabfahrten pro Jahr) auf 2014 (32.900 Fernbusabfahrten pro Jahr) um 100% gestiegen. Es ist davon auszugehen, dass das Angebot auf dem Fernbusmarkt für Bremen mindestens konstant bleibt und eher eine weitere Erhöhung der Abfahrten um nochmals 25% erfährt. Es ist davon auszugehen, dass 2015 zwischen 38.000 und 46.000 Busse des Fernbuslinien und des Gelegenheitsverkehrs pro Jahr Bremen bedienen. Ausgehend von 46.000 Bussen wurden durch den Gutachter maximal 14 Abfahrten gleichzeitig in der Spitzenstunde für das Jahr 2015 ermittelt. Bis zum Jahr 2020 ist für Bremen nochmals mit einer Zunahme von bis zu 25% zu rechnen. Demnach würden bis zum Jahr 2020 maximal 17 Busse in der Spitzenstunde zeitgleich halten und entsprechend 17 Haltepositionen erforderlich sein. Weitere Kapazitäten können zudem durch eine Anpassung der Benutzungs- und Gebührenordnung erreicht werden.

Vergleichende Bewertung der einzelnen Standorte

Breitenweg / Hugo-Schauinsland-Platz

Die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und zu den Angeboten des ÖPNV / SPNV spricht für diesen Standort. Zudem sind die voraussichtlich erforderlichen Investitionskosten hier am geringsten (ca. 485.000 €, grobe Schätzung). Jedoch kann weder ein zusammenhängender überdachter Wartebereich eingerichtet werden, noch die von den Busbetreibern geforderte WC-Entsorgungseinrichtung. Sämtliche Serviceangebote müssten in die umliegenden Gebäude integriert werden. Der Konflikt am Breitenweg zwischen Fahrgästen einerseits und Radfahrern und Fußgängern andererseits bliebe bestehen. Ebenso ist die Barrierefreiheit insbesondere am Hugo-Schauinsland-Platz nur schwer realisierbar. Um den Hugo-Schauinsland-Platz wieder für alle Busse anfahrbar zu machen, müsste die Zuwegung über die Gleistrasse erfolgen. Ebenso müsste dafür das WC-Gebäude weichen. Die überschlägliche Betriebskostenabschätzung ergab ca. 280.000 € pro Jahr. Die Betriebskosten für diesen Standort fallen im Vergleich zu den anderen Standorten geringer aus, da wesentliche Bestandteile eines modernen und attraktiven Terminals nicht hergestellt werden können.

Das maßgebliche Kriterium gegen diesen Standort aber ist die Größe, mit 5 Haltepositionen am Breitenweg und 4 Haltepositionen auf Hugo-Schauinsland-Platz, und somit die nicht ausreichenden Anzahl an Haltepositionen. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der ungünstigen Lage am Fahrbahnrand kann kein attraktives und verkehrssicheres Terminal geschaffen werden.

Standort am ehemaligen Güterbahnhof

Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist eine moderne Anlage mit ausreichend vielen Haltepositionen (voraussichtlich 17 Haltepositionen) realisierbar. Alle für einen attraktiven Fernbusterminal erforderlichen Ausstattungselemente und Serviceeinrichtungen finden auf dem Gelände Platz. Die Nähe zum Hauptbahnhof und die damit einhergehende gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zu allen Tageszeiten stellen den wesentlichen Vorteil gegenüber dem Standort am Flughafen dar. Darüber hinaus wurde bereits im Rahmen des Innenstadtkonzeptes die Entwicklung eines ZOB als Schlüsselprojekt definiert, um einen städtebaulichen Impuls zur Belebung des Gebietes dazustellen. Für die Realisierung werden voraussichtlich Investitionsmittel von ca. 5,7 Mio. € benötigt. Hinzu kommen Grunderwerbskosten in nicht unerheblicher Größenordnung. Inwiefern hier ein wirtschaftlicher Erwerb der Flächen möglich sein wird, ist noch zu klären. Die überschlägigen Betriebskosten wurden auf ca. 370.000 € pro Jahr geschätzt.

Standort am Flughafen

Der Standort am Flughafen bietet ebenfalls Platz für einen ausreichend dimensionierten (voraussichtlich 19 Haltepositionen) und modernen Fernbusterminal. Alle erforderlichen Ausstattungselemente und Serviceeinrichtungen sind integrierbar. Dieser Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und könnte einen städtebaulichen Impuls für die Airport-Stadt darstellen. Neben voraussichtlich Investitionen in Höhe von ca. 6,5 Mio. € fallen hier keine Grunderwerbskosten an, da die Flughafen Bremen GmbH die Flächen kostenfrei zur Verfügung stellen würde. Eine überschlägliche Kostenschätzung ergibt Betriebskosten in Höhe von ca. 415.000 € pro Jahr. Für die Betriebskostenabschätzung wurden die gleichen Werte wie beim Standort ehemaliger Güterbahnhof verwendet. Die Differenz resultiert aus den flächenabhängigen Kosten.

Aufgrund der Ergebnisse der Befragung der Betreiber und Nutzer ist allerdings mit einer deutlich geringen Akzeptanz des Standortes zu rechnen. Maßgeblich für die Ablehnung ist die dezentrale Lage, die große Entfernung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof sowie die eingeschränkte ÖPNV-Anbindung insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.

Standortkombination

Im Rahmen der Standortuntersuchung ist auch die Kombination eines zentralen und eines dezentralen Standortes geprüft worden. Vor dem Hintergrund, dass sowohl die Fahrgäste des Gelegenheitsverkehrs als auch des Fernbusverkehrs ebenso wie die Fernbusbetreiber einen dezentralen Standort aufgrund der großen Entfernung zur Innenstadt und der eingeschränkten ÖPNV-Anbindung Großteils ablehnen, wird dies jedoch als nicht zielführend bewertet. Während die Haltepositionen am Breitenweg aufgrund der genannten funktionalen Mängel und der eingeschränkten Verkehrssicherheit als nicht zukunftsfähig betrachtet werden, kann der Hugo-Schauinsland-Platz den Standort Güterbahnhof bei der Abwicklung des Gelegenheitsverkehrs bei Bedarf ergänzen.

Zusammenfassung der vergleichenden Bewertung

Die unten aufgeführte Tabelle fasst die Ergebnisse der durchgeführten Bewertung zusammen. Die Gewichtung sowie die Ergebnisse wurden in der dritten Arbeitskreissitzung vorgestellt und diskutiert. Es ist zu erkennen, dass sowohl das ungewichtete als auch das gewichtete Endergebnisse des Standortes ehemaliger Güterbahnhof, wenn auch knapp im Vergleich zum Standort Flughafen, das beste Ergebnis darstellt.

		Gewichtung	Standort		
			H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg	ehemaliger Güterbahnhof	Flughafen
Lage	Lage zur Innenstadt	2,0	●●	●●	●
	Lage zum Flughafen	1,0	●	●	●●●
Erreichbarkeit	Anbindung ÖPNV	2,0	●●●	●●●	●●
	Lage zum Hbf / Anbindung SPNV	1,5	●●●	●●●	●
	Anbindung BAB	1,0	●●	●●	●●
Funktionalität	Nutzbarkeit (Fernbusbetreiber)	2,0	●	●●●	●●●
	Ausstattung / Komfort (Nutzer)	2,0	●	●●●	●●●
	Service	1,0	●	●●●	●●●
	ausreichend Haltepositionen	3,0	●	●●●	●●●
	Reserve	1,5	●	●●●	●●●
	Erweiterbarkeit	1,0	●	●●	●●●
Kosten	Grunderwerb erforderlich	3,0	●●●	●	●●●
	Umbaukosten	3,0	●●●	●	●
	Betriebskosten	3,0	●●●	●●	●●
Einnahmemöglichkeiten	Stationsgebühren	2,0	●	●●●	●●
	Parkraumbewirtschaftung	1,5	●	●●	●●●
	Sonstige Einnahmen	1,0	●	●●	●●
Allgemeines	Verkehrssicherheit	3,0	●	●●●	●●●
	Barrierefreiheit	3,0	●●	●●●	●●●
	Städtebauliche Wirkung	1,5	●	●●●	●●
	Akzeptanz (Betreiber & Kunden)	3,0	●●	●●●	●
Gesamtbewertung (Durchschnitt, ungewichtet)			1,67	2,43	2,33
Gesamtbewertung (Durchschnitt, gewichtet)			3,62	4,88	4,59

Rot = 1 Punkt = schlechte Bewertung
 Gelb = 2 Punkte = durchschnittliche Bewertung
 Grün = 3 Punkte = gute Bewertung
 best mögliche Bewertung (Durchschnitt, ungewichtet) = 3,00
 best mögliche Bewertung (Durchschnitt, gewichtet) = 6,00

Empfehlungen der Gutachter

Da die Busbetreiber nicht dazu verpflichtet sind, ein Fernbusterminal anzufahren, erhöht sich die Akzeptanz stark, wenn eine neue Anlage in Lage und Ausstattung dem Bedarf der Betreiber entspricht.

Aus gutachterlicher Sicht wird daher empfohlen, unter Berücksichtigung der zusätzlichen Grunderwerbskosten ein Fernbusterminal am Standort ehemaliger Güterbahnhof weiter zu verfolgen. Der Hugo-Schauinsland-Platz kann ggf. als Ergänzungsfläche zum Standort ehemaliger Güterbahnhof in Betracht gezogen werden.

Beteiligung der maßgeblichen Interessenvertreter

Zu Beginn der Untersuchung wurde ein Informationstermin für sämtliche Bremen anfahren- den Betreiber durchgeführt, um auch deren Belange und Anregungen in die Arbeit einfließen zu lassen.

Stellungnahmen des Arbeitskreises

Es wurden insgesamt drei Arbeitskreissitzungen durchgeführt, in denen die Inhalte des geplanten Gutachtens dargestellt und diskutiert wurden, die Ergebnisse der Grundlagenermittlung erläutert und die Ergebnisse der Kunden- und Betreiberbefragungen ausgewertet wurden. In der dritten Arbeitskreissitzung wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die vergleichende Bewertung und die gutachterliche Standortempfehlung präsentiert. Anschließend wurden die Teilnehmer um Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

Insgesamt sind sieben Stellungnahmen (ASV, BSAG, Fachbereich Stadtplanung, Seniorenvertretung, Handelskammer Bremen, ZOB GmbH) eingegangen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Standort am ehemaligen Güterbahnhof präferiert wird. Das ASV äußert sich neutral zu den Standorten.

Die Beteiligung des Landesbehindertenverbandes erfolgt nach Rücksprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten Herrn Dr. Steinbrück erst mit der konkreten Planung des Vorzugsstandortes.

Empfehlungen eines Vorzugsstandortes

Aufgrund der Ergebnisse der Befragungen, der vergleichenden Bewertung sowie der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sollte der Standort am ehemaligen Güterbahnhof weiter verfolgt werden. Dieser Standort bietet sowohl die geforderte zentrale Innenstadtlage mit der Nähe zum Hauptbahnhof als auch das Flächenpotenzial für ausreichend Haltepositionen und Serviceeinrichtungen. Voraussetzung ist ein wirtschaftlich vertretbarer Erwerb des Grundstückes, um den Standort Güterbahnhof gegenüber dem Flughafen den Vorzug gewähren zu können. Mit Inbetriebnahme eines neuen Fernbusterminals wäre ein Um- und Rückbau am Breitenweg möglich. Diese Rückbaukosten wären gesondert zu bewerten.

Mit diesem Vorgehen kommt man den im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 beschlossenen Maßnahmen zum Bau eines neuen Fernbusbahnhofes

(Maßnahme-Nr. H.10) und der Maßnahme zur Umgestaltung und Aufwertung des Breitenweges (Maßnahme-Nr. F.1b) nach.

Weiteres Vorgehen / Ausblick

Sofern ein wirtschaftlich vertretbarer Erwerb der Flächen möglich ist, sollgemeinsam mit dem Fachbereich Bau und Stadtentwicklung sowie nach Möglichkeit in Abstimmung mit dem Eigentümer eine Lösung für den Standort ehemaliger Güterbahnhof z erarbeitet werden.

Neben dem reinen Fernbusterminal spielen die zukünftige bauliche Nutzung der verbleibenden Flächen und damit auch planungsrechtliche Fragestellungen eine besondere Rolle.

Die weitere Planung umfasst die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes rund um den Standort sowie die Ausführungsplanung für das Terminal inklusive eines Betreibermodells. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit. Ziel des Betreibermodells ist es, mit Hilfe einer Gebührenordnung einen möglichst kostendeckenden Betrieb zu gewährleisten.

Die erforderlichen Planungs- und Baumittel werden gesondert eingeworben.

C Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Bau- und Betriebskosten des ZOB/Fernbusterminals sind im laufenden Haushalt nicht abgesichert.

Für Planung und Bau sind nach heutigem Stand ca. 5,7 Mio. € erforderlich. Jährlich entstehen Betriebskosten in Höhe von ca. 370.000 €. Das Betreibermodell soll einen möglichst kostendeckenden Betrieb gewährleisten. Im Falle der Realisierung am Standort ehemaliger Güterbahnhof können die nur an diesem Standort erforderlichen Grunderwerbskosten aufgrund des frühen Projektstandes noch nicht ermittelt werden.. Eine wirtschaftliche Lösung in Abstimmung mit dem Eigentümer ist notwendig.

D Gender-Belange

Bei einem Um-/ Neubau eines Fernbusbahnhofes werden neben den Genderbelangen insbesondere die Belange mobilitätseingeschränkter Personen Berücksichtigung finden.

E Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

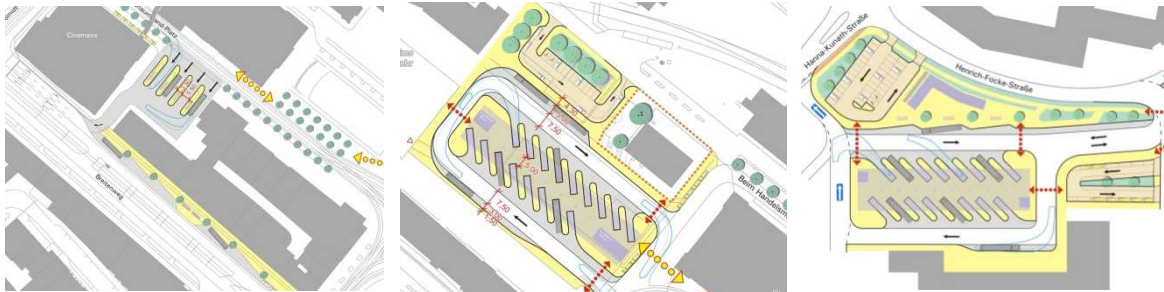
Geeignet nach Beschlussfassung. Die Standortuntersuchung ist auf der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr veröffentlicht.

II. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt das Ergebnis der Standortuntersuchung Fernbusterminal zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, auf der Basis der Standortuntersuchung Fernbusterminal zu prüfen, inwieweit der Standort ehemaliger Güterbahnhof unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten realisiert werden kann.
3. Sollte eine wirtschaftlich vertretbare Lösung am Standort ehemaliger Güterbahnhof nicht möglich sein, ist die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) über das weitere Vorgehen zu informieren.
4. Nach Abschluss des Standortkonzeptes und Fertigstellung des Betreibermodells wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) Bericht erstattet.

Anlage

Anlage 1: Standortuntersuchung Fernbusterminal – Stand Oktober 2014



Freie Hansestadt Bremen Standortuntersuchung Fernbusterminal

Stand Oktober 2014

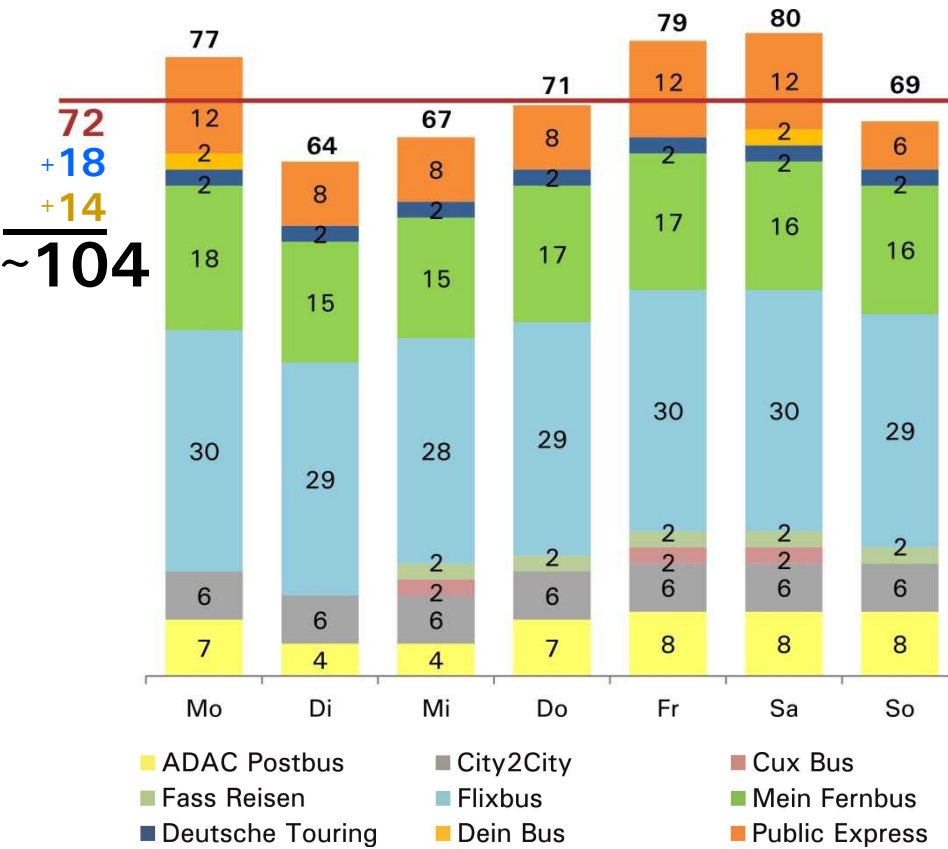
Anlage zur Deputationsvorlage für die Sitzung am 21.11.2014

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Gliederung

- 1. Aktuelle Entwicklungen in Bremen
- 2. Mögliche zukünftige Entwicklung in Bremen
- 3. Standortuntersuchung
 - Erschließung der Standorte
 - Standortbetrachtung Hugo-Schauinsland-Platz / Breitenweg
 - Standortbetrachtung ehemaliger Güterbahnhof
 - Standortbetrachtung Flughafen
 - Vergleichende Bewertung
- 4. Standortempfehlung
- 5. Weiteres Vorgehen

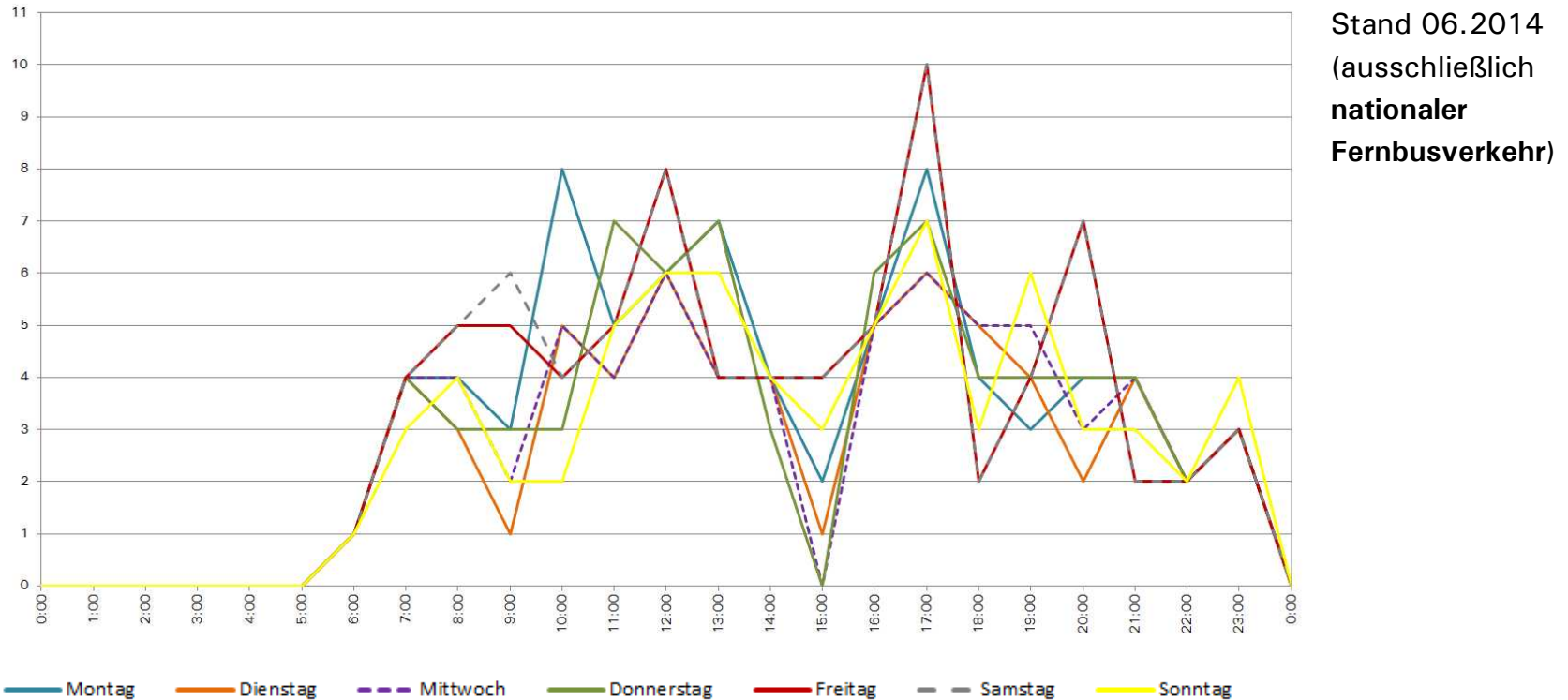
Aktuelle Entwicklung in Bremen – Bedienungshäufigkeit



Stand 06.2014 (ausschließlich nationaler Fernbusverkehr)

- Es wird von derzeit **durchschnittlich 72 Abfahrten** in nationalen Fernbusverkehr pro Tag in Bremen (Hugo-Schauinsland-Platz / Breitenweg und Flughafen) ausgegangen.
- Ebenfalls hinzu kommt der internationale Fernbusverkehr mit durchschnittlich **18 Abfahrten** pro Tag. Durchschnittswert Erhebung 06.-12.10.2014
- Hinzukommt der Gelegenheitsverkehr mit einer Höhe von **10-20% des Fernbusverkehrs**. Spitzentage sind Samstag / Sonntag. Durchschnittswert: 16 (Erhebung 06.-12.10.2014)
- Fass Reisen und Cux Bus verkehren derzeit am Flughafen, werden aber der Vollständigkeit halber hier mitaufgeführt

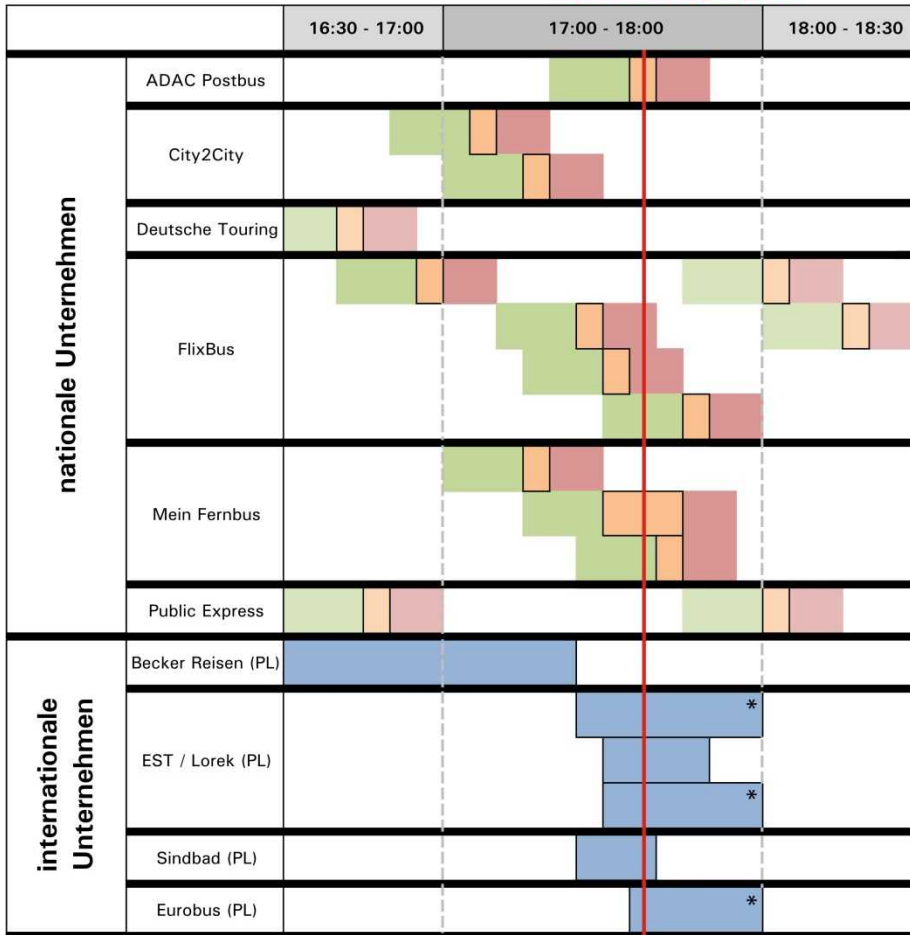
Aktuelle Entwicklung in Bremen – Bedienungshäufigkeit



- Der höchste Belegungsgrad findet derzeit zwischen 17.00 und 18.00 Uhr mit 10 Buslinien statt (freitags und samstags)
- Weitere Spitzenbereiche sind zwischen 9.00 und 12.00 Uhr sowie zwischen 19.00 und 20.00 Uhr

Aktuelle Entwicklung in Bremen – Bedienhäufigkeit

Maximalbelegung: 11



- Nur Fernbusverkehr
- Gelegenheitsverkehre sind zum Zeitpunkt der Erhebung nicht abgefahren
- Es wird von einer maximalen Aufenthaltsdauer von etwa 30 Minuten je Bus ausgegangen, so dass jeder Bussteig theoretisch zwei mal pro Stunde belegt werden kann.
- In der Spitzenstunde halten derzeit max. 11 Busse gleichzeitig.

nationale Unternehmen: Fahrplanauswertung Stand Juni 2014

10 Min. Vorlauf Aufenthaltsdauer gem. Fahrplan 5 Min. Nachlauf

internationaler Unternehmen: Erhebung Freitag 10.10.2014

erhobene Aufenthaltsdauer (* = Abfahrzeit unbekannt)

Aktuelle Entwicklung in Bremen – Freimarkt

Freimarkt: Freitag, 18.10.2013 (Spitzentag)

Maximalbelegung: 6

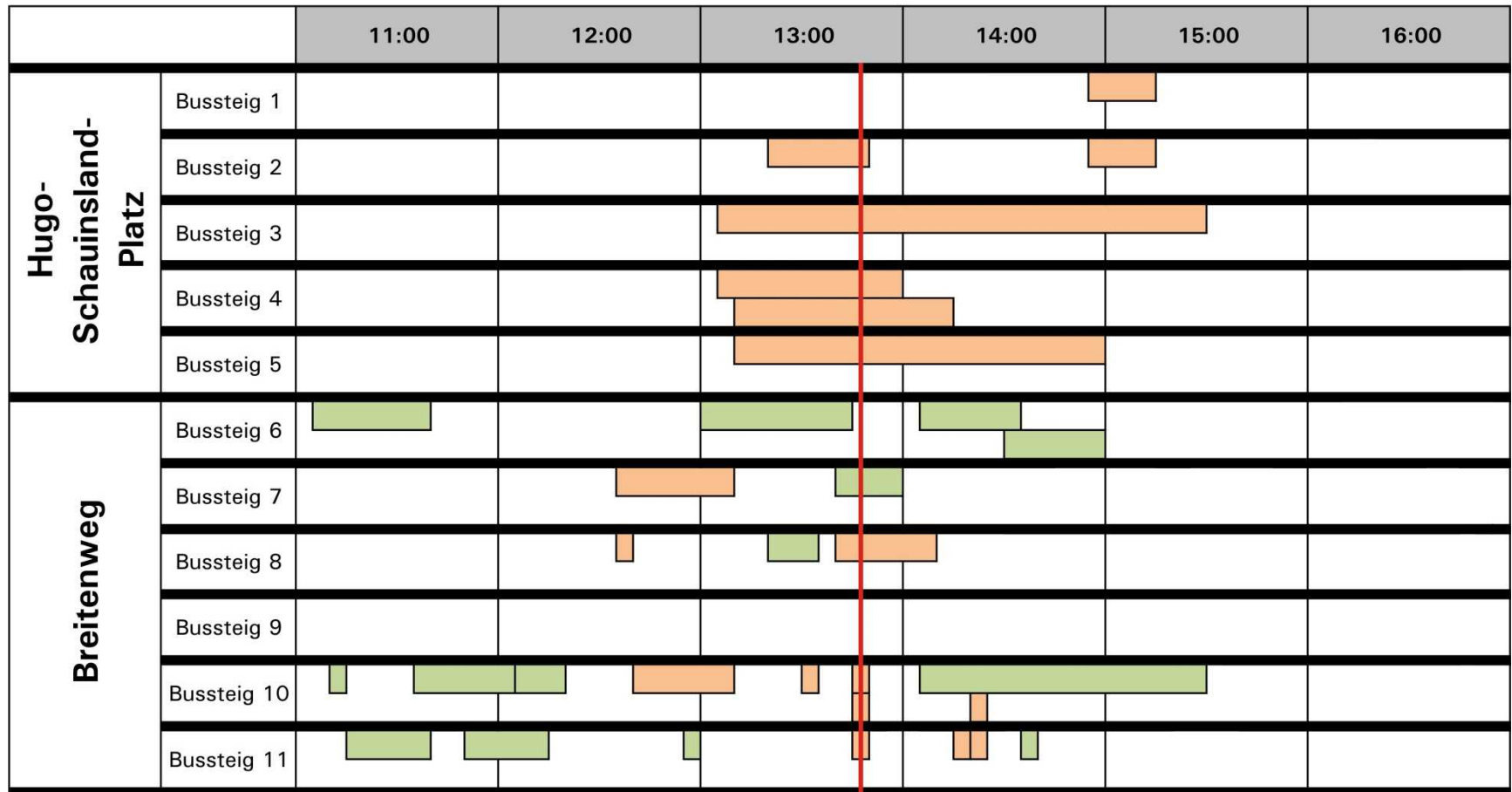


Legende Linienverkehr Gelegenheitsverkehr

Aktuelle Entwicklung in Bremen – Weihnachtsmarkt

Weihnachtsmarkt: Samstag, 14.12.2013 (Spitzentag)

Maximalbelegung: 10

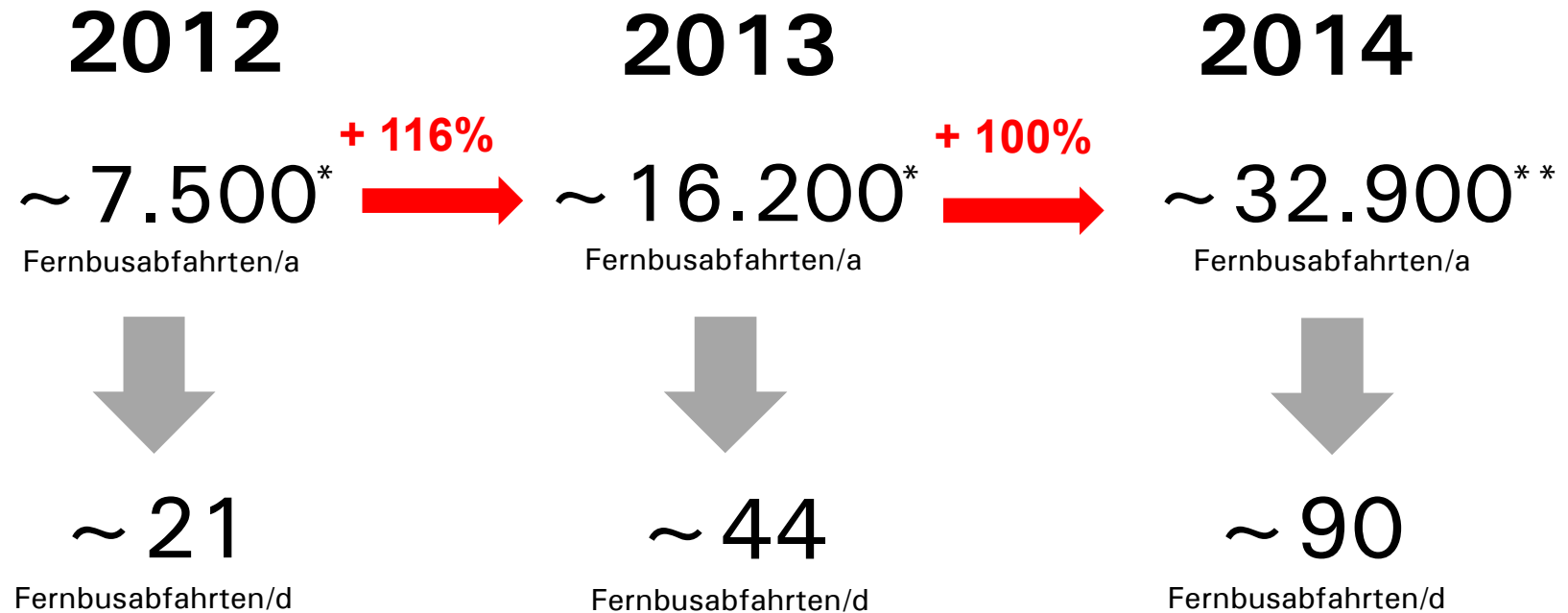


Legende Linienverkehr Gelegenheitsverkehr

Aktuelle Entwicklungen in Bremen – Zwischenfazit

- Der ZOB Bremen wird derzeit (Stand 06.2014) durchschnittlich von **72 nationalen Fernbussen täglich** angefahren.
- **Freitag (79) und Samstag (80)** stellen derzeit die **Spitzentage** im Hinblick auf die Fernbusbedienung am ZOB Bremen dar.
- Die **größte Auslastung** des ZOB findet mit **10 nationalen Fernbussen** freitags und samstags zwischen 17.00 und 18.00 Uhr statt.
- Hinzu kommt weiterhin der **internationale Fernbusverkehr** mit durchschnittlich **18 Bussen täglich**.
- Hinzu kommt der **Gelegenheitsverkehr**, der erfahrungsgemäß in Bremen eine Größenordnung von **10 - 20%** des Fernbusverkehrs hat.
- Die **Spitzentage im Gelegenheitsverkehr** sind aufgrund des nahezu ausschließlichen touristischen Hintergrundes **Samstag und Sonntag**. Zum Freimarkt und Weihnachtsmarkt ist mit einem erhöhten Aufkommen im Gelegenheitsverkehr zu rechnen.

Aktuelle Entwicklung in Bremen – Durchschnittliche Bedienungshäufigkeit im Fernbusverkehr



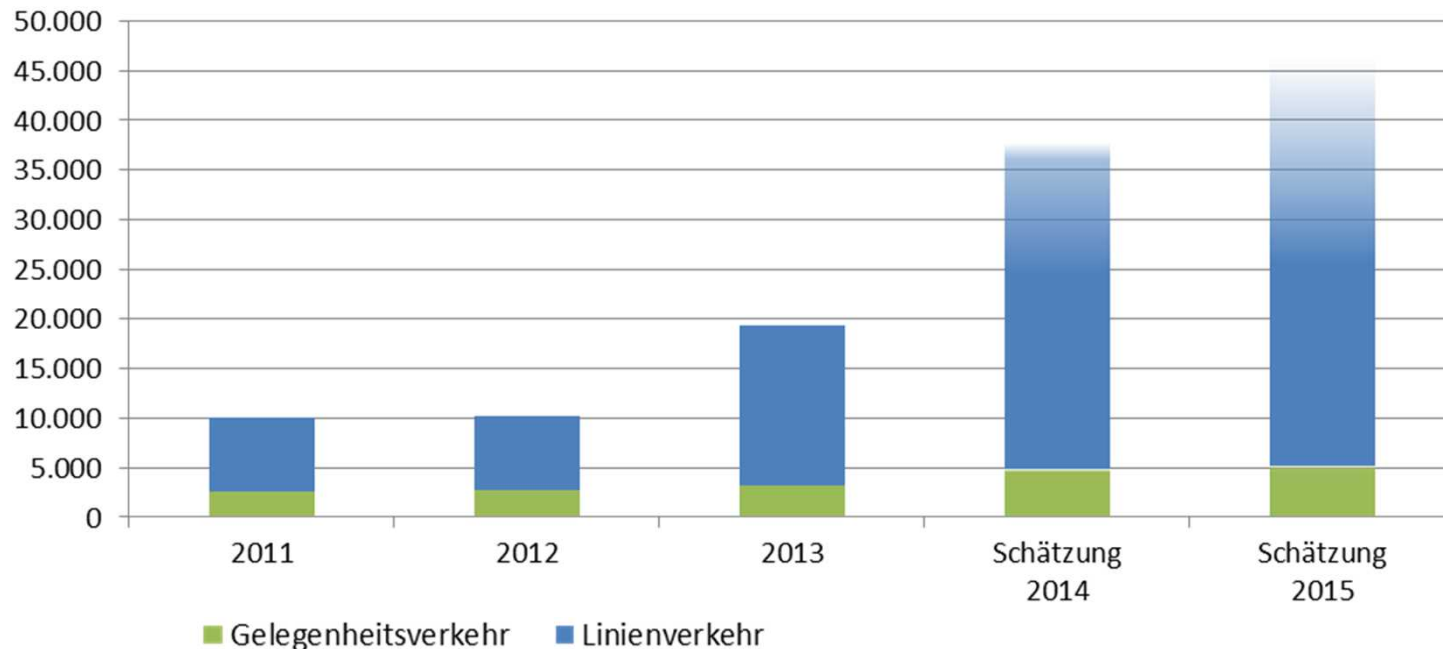
* Aussage ZOB GmbH Bremen, Angaben aus Jahresabschluss ZOB GmbH abzgl. VBN 94% (2012) bzw. 88% (2013)

** Hochrechnung aus Fahrplanauswertung (national) 06.2014 und Erhebung der internationale Fernbusverkehre in der Zeit vom 06.10.-12.10.2014

■ Angaben ohne Gelegenheitsverkehr (10 - 20%)

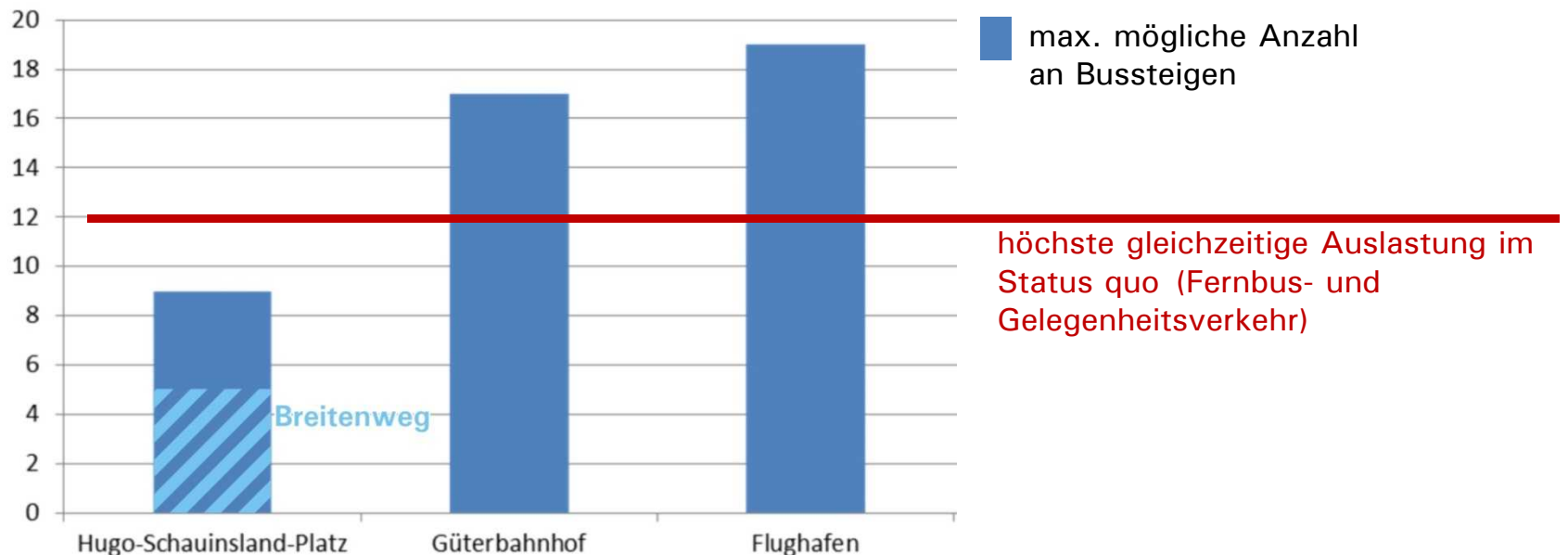
Mögliche zukünftige Entwicklung

- Es ist davon auszugehen, dass der Fernbusangebotsmarkt in Bremen mindestens konstant bleibt und eher eine weitere Erhöhung der Abfahrten um nochmals 25% erfährt.
- Je nachdem wie sich der Markt entwickelt, bedienen Bremen zukünftig ca. 38.000 bis 46.000 Busse pro Jahr im Fernbuslinien- und Gelegenheitsverkehr.



Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

- Bereits heute fahren zeitweise bis zu 11 Fernbusse gleichzeitig die Bremer Innenstadt an. Zusätzlich wird pauschal 1 Bus für den Gelegenheitsverkehr angenommen ($\Sigma = 12$).
- Da die Haltepositionen am Hugo-Schauinsland-Platz für 15 m – Busse nicht nutzbar sind, sind die 5 Bussteige am Breitenweg bereits 2014 überlastet.



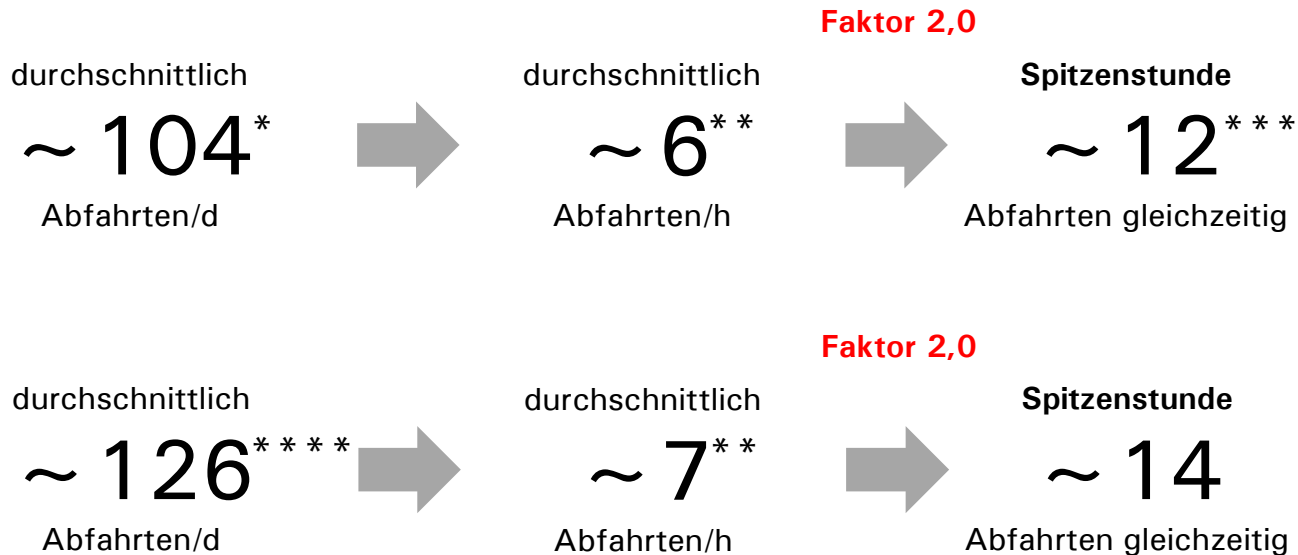
Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

Erläuterung der Herangehensweise

- Bei 10 Bussteigen liegt die Belegung bei **20 Bushalten** je Stunde (inkl. Puffer)
 - Annahme Haltezeit: 30 Minuten
- Datengrundlage:
 - Ausgewertete Fahrpläne des nationalen Fernbusverkehrs (durchschnittlich 72 Abfahrten/d – Stand Juni 2014), zzgl. 10 - 20% Gelegenheitsverkehr, zzgl. 18 Abfahrten/d internationaler Fernbusverkehr > **durchschnittlich 104 Abfahrten/d**
 - Annahme Betriebszeit: **18 Stunden**
 - Auswertung der Belegungs-Spitzenstunde (freitags und samstags zw. 17.00 und 18.00 Uhr: maximal 11 Busse des Fernbusverkehrs zzgl. pauschal 1 Bus des Gelegenheitsverkehrs > **maximal 12 Busse gleichzeitig**

Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

2014
ab
2015



- * 72 Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr zzgl. 10 – 20% Gelegenheitsverkehr zzgl. etwa 18 Abfahrten im internationalen Fernbusverkehr
- ** bei 18 Stunden Betriebszeit
- *** gemäß Fahrplanauswertung Juni 2014 (nat. Fernbusverkehr), Erhebung 10.10.2014 (Spitzenstunde 17.00 – 18.00 Uhr, internat. Fernbusverkehr) und Annahme von 1 Bus im Gelegenheitsverkehr
- **** bei 46.000 Abfahrten pro Jahr (25% Steigerung zum Status quo)

Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

Weitere Entwicklung nach 2015

- Die Entwicklung des Linienangebotes nach 2015 lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht zuverlässig abschätzen.
- Der Bund Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) geht zwischen 2014 und 2020 von einer **Fahrgastzunahme** von etwa 50% aus.
- Bei einer vorsichtigen Umlage dieser Annahme auf das Linienangebot in Bremen wäre von einer weiteren **Zunahme von bis zu 25% bis 2020** auszugehen (bis zu 57.500 Abfahrten pro Jahr).
- Bei einer Umlegung auf die Spitzenstunde würden bis **2020** entsprechend etwa 17 Bussteige erforderlich werden (inkl. Puffer für Verspätungen).

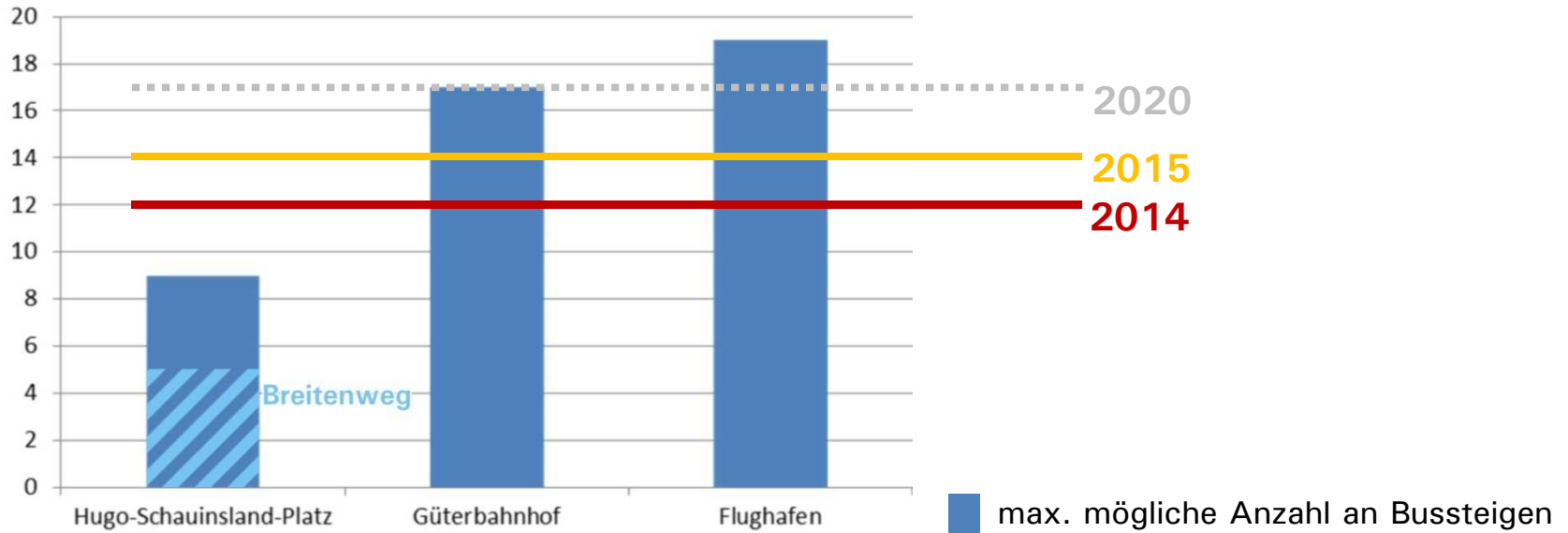
Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

Weitere Entwicklung nach 2015

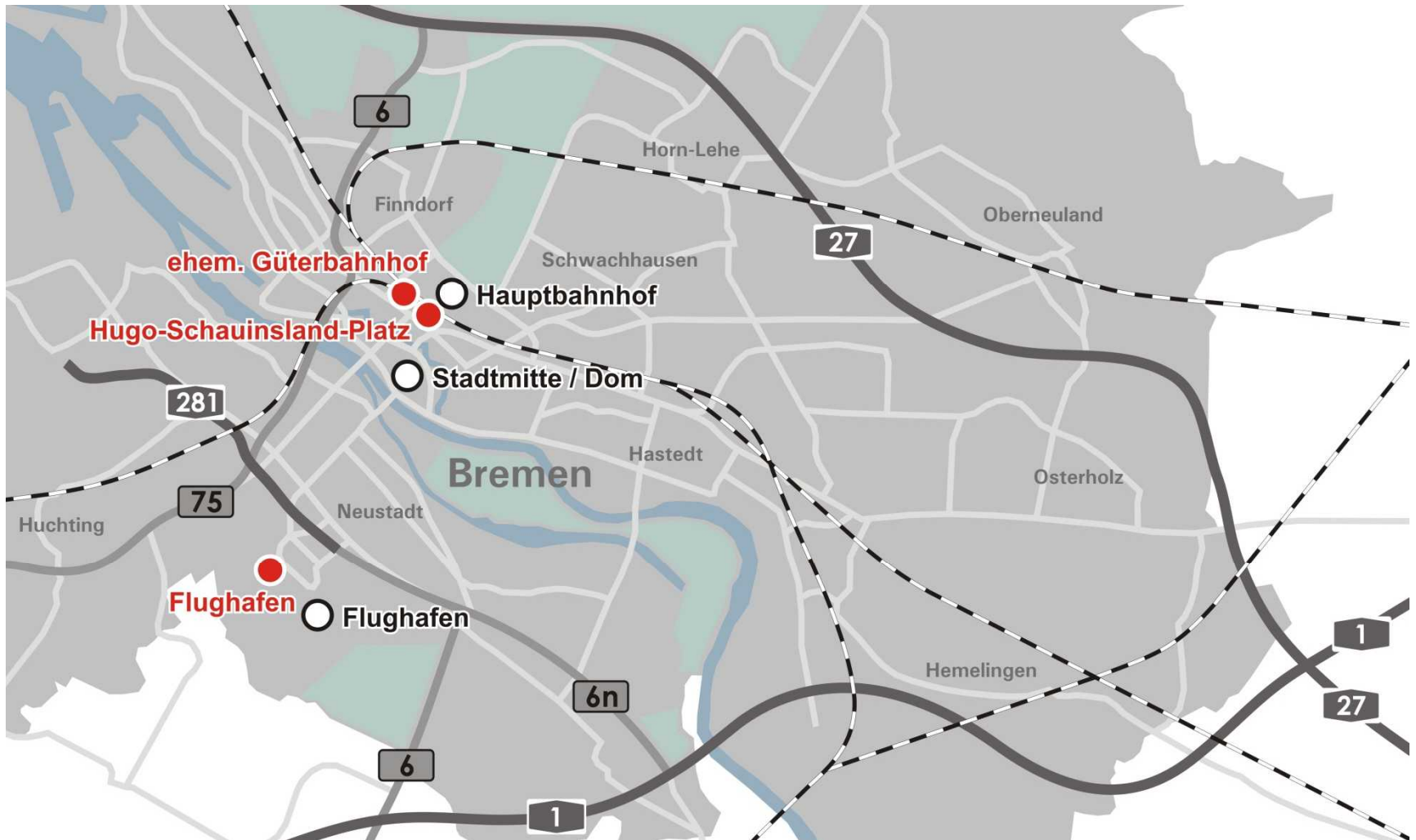
- Da die zukünftigen Abfahrtzeiten jedoch unbekannt sind, kann es sich hierbei nur um eine **grobe Abschätzung** handeln.
- Durch **betriebliche Optimierung** (Preissystem, Slot-Zuweisung) können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.
- Die Kapazität der Standorte ehemaliger Güterbahnhof (17 Haltepositionen) und Flughafen (19 Haltepositionen) wird aus gutachterlicher Sicht als ausreichend befunden.
- Beide Standorte bieten zudem Reserven für saisonale Fahrten (z. B. Weihnachtsmarkt, Freimarkt) des Gelegenheitsverkehrs. Am Standort ehemaliger Güterbahnhof kann dazu der Hugo-Schauinsland-Platz dienen.

Mögliche zukünftige Entwicklungen– Kapazität und Auslastung an den Standorten

- Es ist davon auszugehen, dass ab 2015 in der Spitzenstunde bis zu 14 Busse gleichzeitig in Bremen halten werden.
- Wird davon ausgegangen, dass sich das Linienangebot entsprechend dem geschätzten Fahrgastaufkommen entwickelt, so ist bis 2020 die Bedienung durch bis zu 17 Bussen gleichzeitig denkbar.
- Die Standorte Güterbahnhof und Flughafen bieten Reserven für zusätzliche saisonale Fahrten (z. B. Weihnachtsmarkt, Freimarkt).

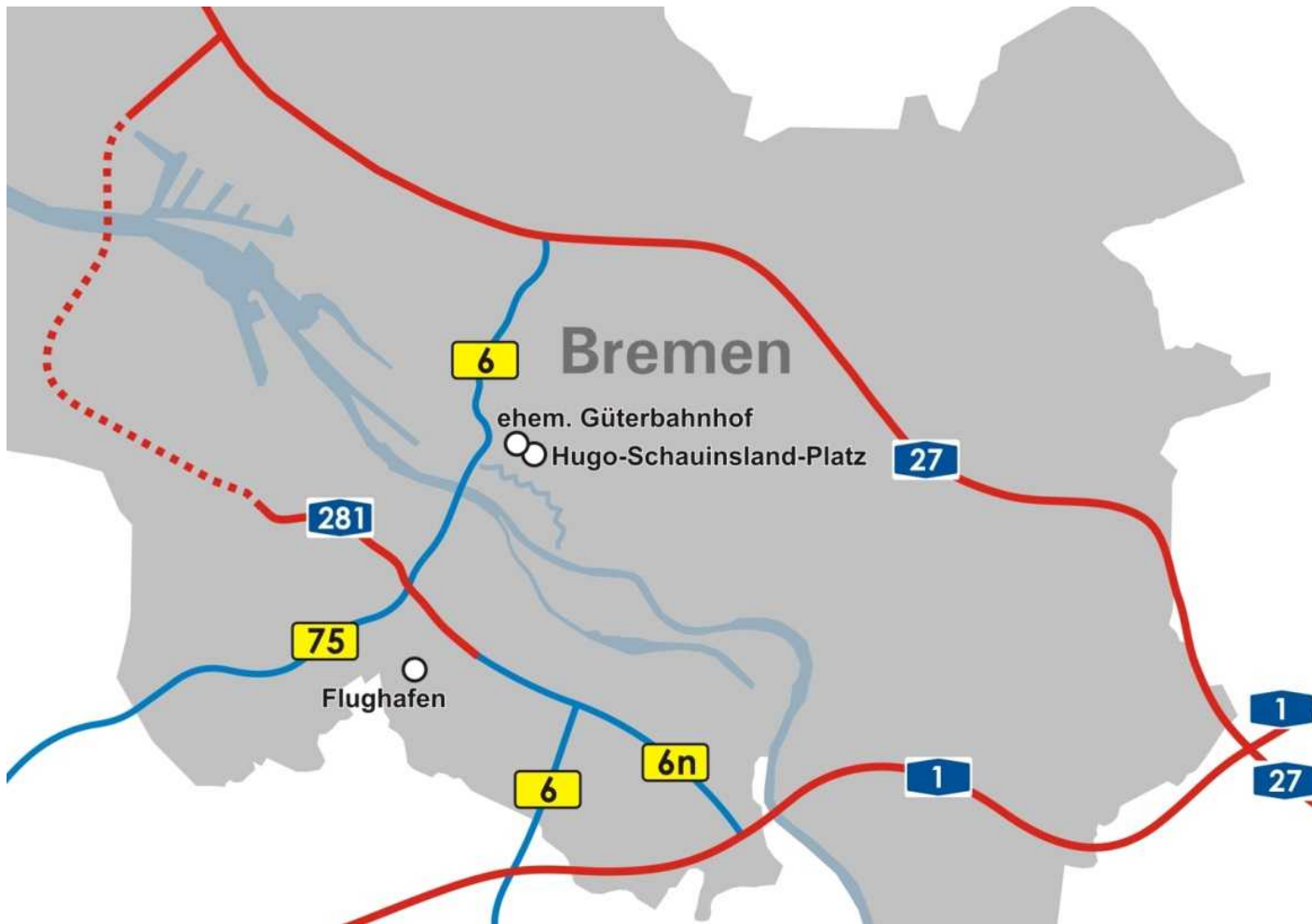


Standortuntersuchung



Standortuntersuchung – Erschließung

Anbindung Bundesautobahn – Übersicht



Standortuntersuchung – Erschließung

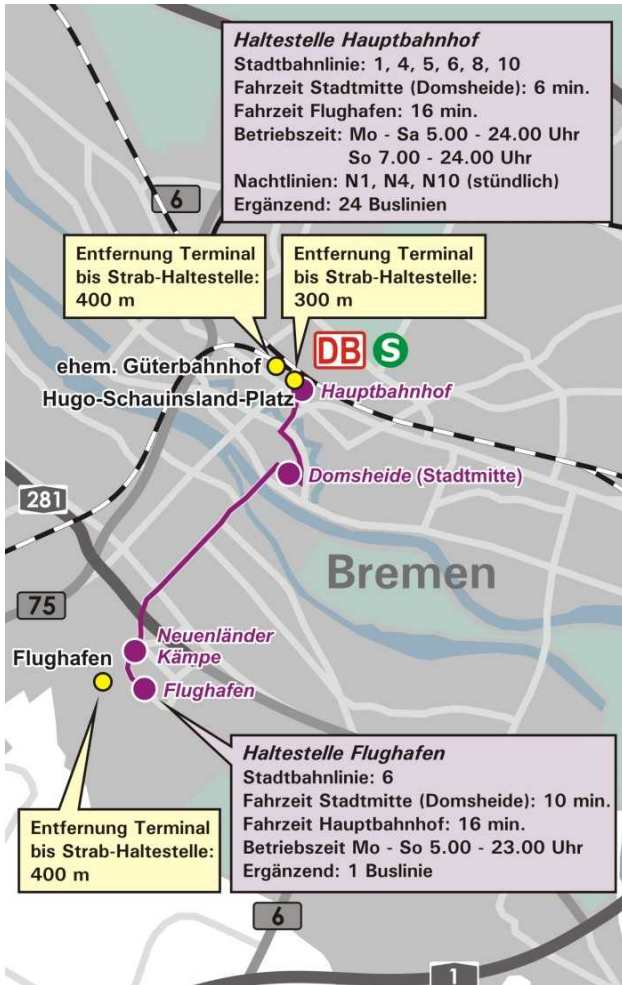
Anbindung Bundesautobahn – Detail



- Gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und an die Bundesautobahnen aller Standorte
- Bei Fertigstellung der A 281 verbessert sich die Anbindung des Standortes Flughafen

Standortuntersuchung – Erschließung

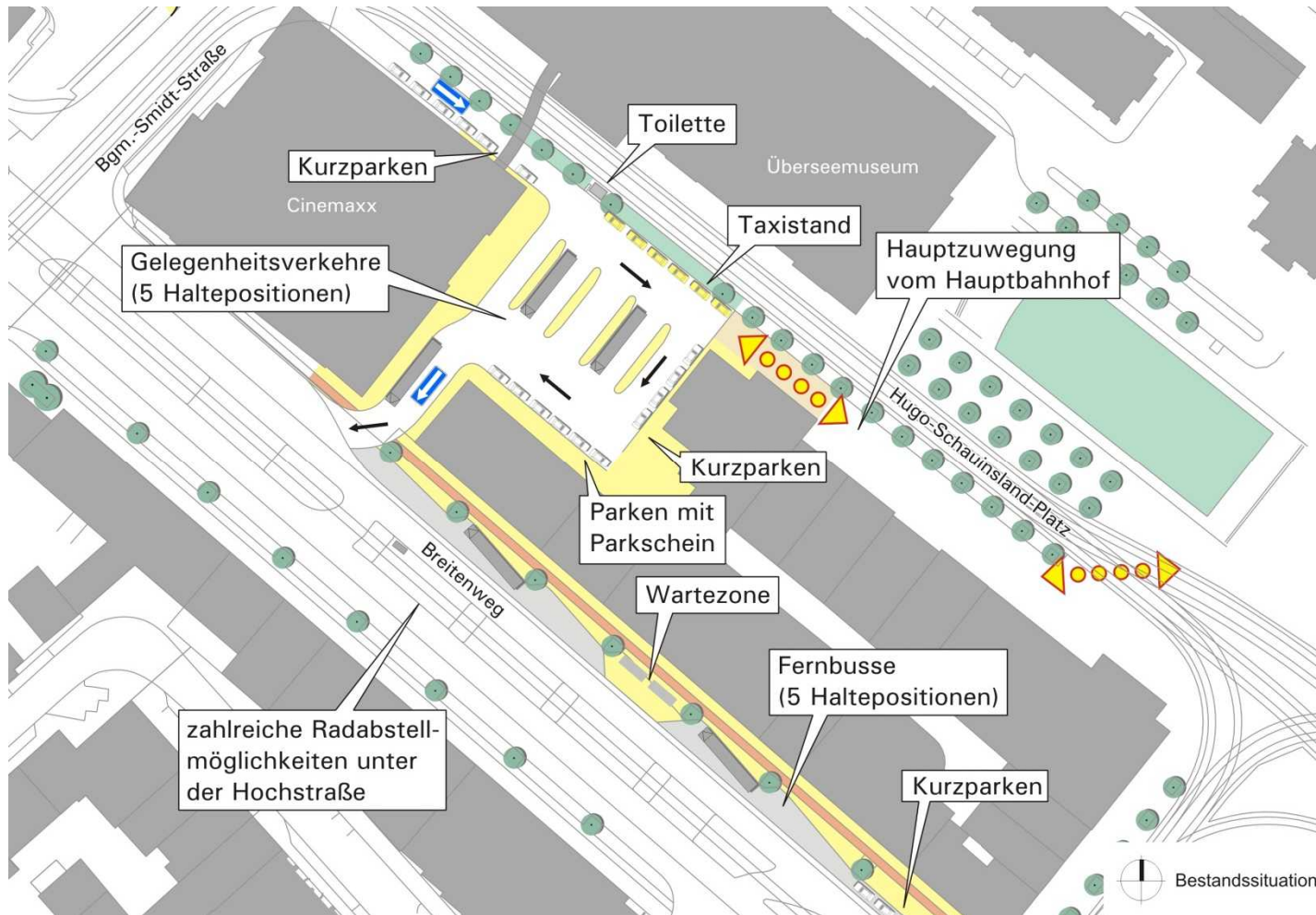
Anbindung Öffentlicher Personennahverkehr



- Sehr gute Erschließung der Standorte H.-Schausinsland-Pl. und Güterbahnhof
- Eingeschränkte Erschließung des Standortes Flughafen

Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Bestandsituation



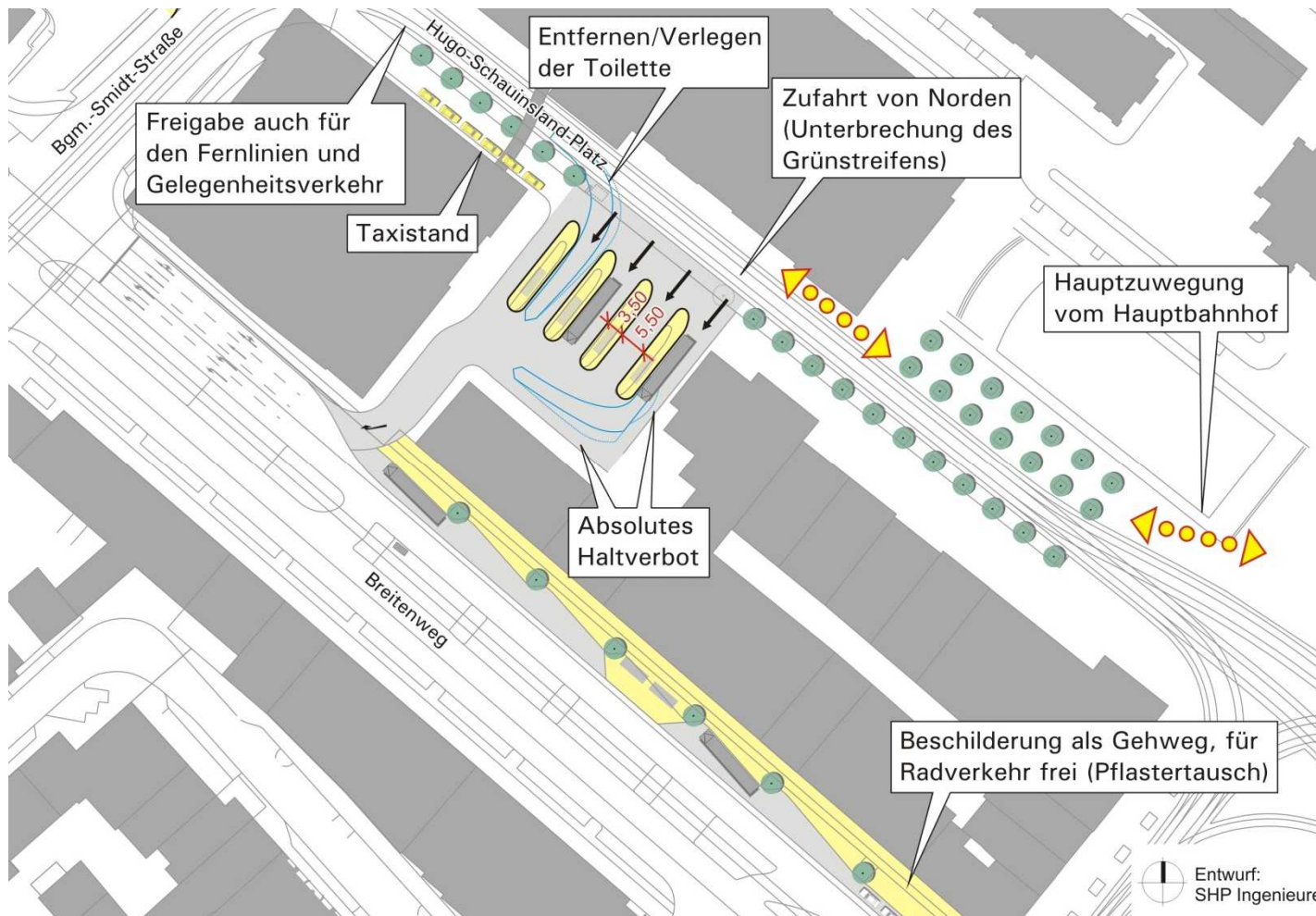
Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Bestandsituation



Standortuntersuchung – H.-Schausinsland-Pl. / Breitenweg

Entwurf



Standortuntersuchung

Überschlägige Kostenschätzung – Allgemeine Herangehensweise (erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Anzahl der Haltepositionen)

- Tiefbau: Umzubauende Flächen (Fahrbahn, Nebenanlagen)
- Ausstattung: Fahrgastunterstand, Dynamische Fahrgast-Info, Mobiliar, Baumpflanzungen, Beleuchtung, Radabstellmöglichkeiten etc.
- Servicegebäude: 300 m² Nutzfläche (Beispiel Hannover)
- Terminalüberdachung
- Entwässerung: Regen- und Schmutzwasserentwässerung
- Flankierenden Maßnahmen: Anpassung anliegender Straßenräume
- Grunderwerb
- Baustelleneinrichtung und Nebenkosten: 15% der Summe
- Planungskosten: 17% der anrechenbaren Baukosten

Die Kostenschätzung erfolgt ohne Kenntnis des Baugrundes.

Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Überschlägige Kostenschätzung

(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Anzahl der Haltepositionen)

■ Umzubauende Fläche: ~ 1.700 m ² , 9 Haltepositionen	
– Tiefbau:	~ 180.000 EUR
– Ausstattung:	~ 150.000 EUR
– Servicegebäude:	-
– Dach:	-
– Grunderwerb:	-
– Baustelleneinrichtung/Nebenkosten (15%):	~ 50.000 EUR
■ Summe (netto):	~ 380.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 73.000 EUR
– Planungskosten (17% anrechenbare Baukosten):	~ 31.000 EUR
■ Summe (brutto):	~ 485.000 EUR

Standortuntersuchung

Überschlägige Betriebskostenschätzung – Allgemeine Herangehensweise (erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Betriebszeiten)

■ Personalkosten

- Betriebszeit: Montag – Sonntag, 7.00 – 21.00 Uhr
- Personal: 1 Mitarbeiter (TöD) während der Betriebszeit vor Ort (unter Berücksichtigung von Urlaub und Krankheit werden voraussichtlich 3 Vollzeitstellen für den Betrieb erforderlich)

■ Infrastrukturbetriebskosten (abhängig von Fläche, Ausstattung, Betriebsstunden)

- Instandhaltung von Fahrbahn, Gehwegen, Bussteigen, Überdachung, Servicegebäude etc. (Grundlage der Berechnung: neu gebautes Terminal)

■ Betriebskosten (abhängig von Fläche, Ausstattung, Betriebsstunden)

- Kosten für Energie- und Versorgung, Entsorgung, Reinigung und Winterdienst, Büro- und Geschäftsausstattung, Software, Verwaltung etc.

Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Überschlägige Betriebskostenschätzung

(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Betriebszeiten)

■ Betriebszeit 7.00 – 21.00 Uhr	
– Personalkosten:	~ 160.000 EUR
– Infrastrukturbetriebskosten:	~ 10.000 EUR
– Betriebskosten	~ 65.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (netto):	~ 235.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 45.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (brutto):	~ 280.000 EUR

Die Betriebskosten werden auf etwa **280.000 EUR** jährlich geschätzt.

Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Städtebauliche Wirkung

- Gute städtebauliche Integration des Hugo-Schauinsland-Platzes
- Ungünstige Lage der Haltepositionen am nördlichen Fahrbahnrand des Breitenweges, da sich dadurch die ohnehin schon starke Trennwirkung des Breitenweges verstärkt (Behinderung der Sichtbeziehung)
- **Innenstadtkonzept:** Aufwertung des Raumes unter der Hochstraße (Schaufenster, Lichtkonzept) zur Verknüpfung beider Straßenseiten
> Haltepositionen am nördlichen Fahrbahnrand konterkarieren den Wunsch der Verknüpfung
- Optimierungspotenzial aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit gering, daher kein städtebaulicher Impuls zu erwarten
- Beeinträchtigung der Anlieger des Breitenweges durch zusätzliches Busverkehrsaufkommen

Standortuntersuchung – H.-Schauinsland-Pl. / Breitenweg

Vorteile

- Keine „Umgewöhnung“ durch Beibehaltung der Lage
- Lediglich geringe Investitionskosten zur Aufwertung des Bestandes
- Unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und Angeboten des ÖPNV– (eingeschränkter) Stadtbahn- und Busbetrieb rund um die Uhr

Nachteile

- Die insgesamt neun Haltepositionen decken bereits heute bei voller Auslastung nur knapp den Bedarf
- Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und wartenden Fahrgästen am Breitenweg bleibt bestehen
- Wenig komfortabel: Kein zusammenhängender Wartebereich, Serviceangebote müssten in umliegende Gebäude integriert werden
- Keine Entsorgungsanlage
- Zur Anfahrt des Hugo-Schauinsland-Platzes müssen die Gleise der Stadtbahn befahren werden
- Barrierefreiheit am Hugo-Schauinsland-Platz schwer realisierbar

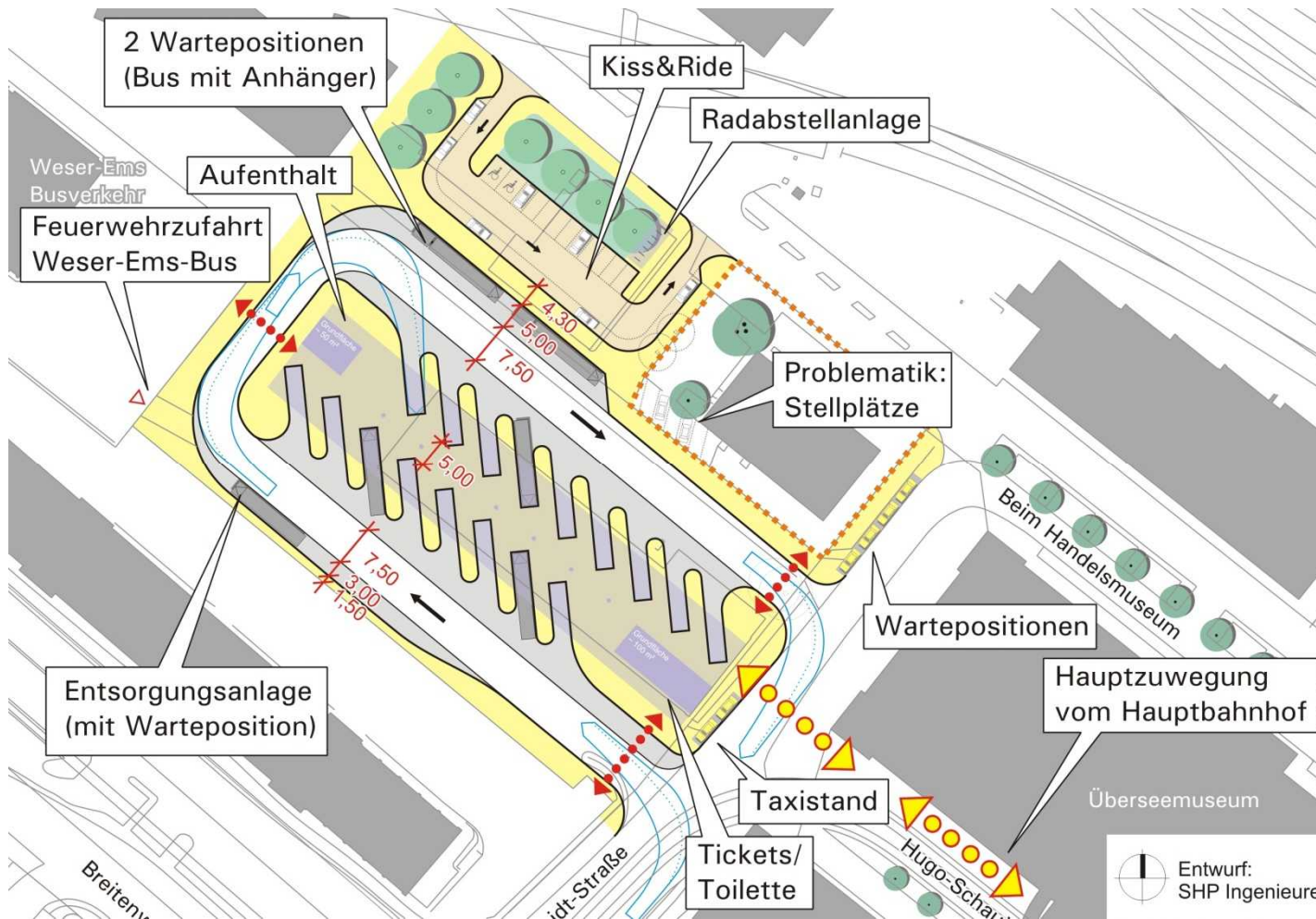
Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Bestandssituation



Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Entwurf



Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Überschlägige Kostenschätzung

(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Anzahl der Haltepositionen)

■ Umzubauende Fläche: ~ 8.500 m ² , 17 Haltepositionen	
– Tiefbau:	~ 963.000 EUR
– Ausstattung:	~ 336.000 EUR
– Servicegebäude:	~ 510.000 EUR
– Dach:	~ 1.700.000 EUR
– Entwässerung:	~ 120.000 EUR
– Flankierenden Maßnahmen:	~ 363.000 EUR
– Grunderwerb/Baufeld frei räumen:	erforderlich
– Baustelleneinrichtung/Nebenkosten (15%):	~ 600.000 EUR
– Summe (netto):	~ 4.592.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 872.000 EUR
– Planungskosten (17% anrechenbare Baukosten):	~ 223.000 EUR
– Summe (brutto):	~ 5.685.000 EUR

zzgl. Grunderwerb/Baufeld frei räumen

Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Überschlägige Betriebskostenschätzung

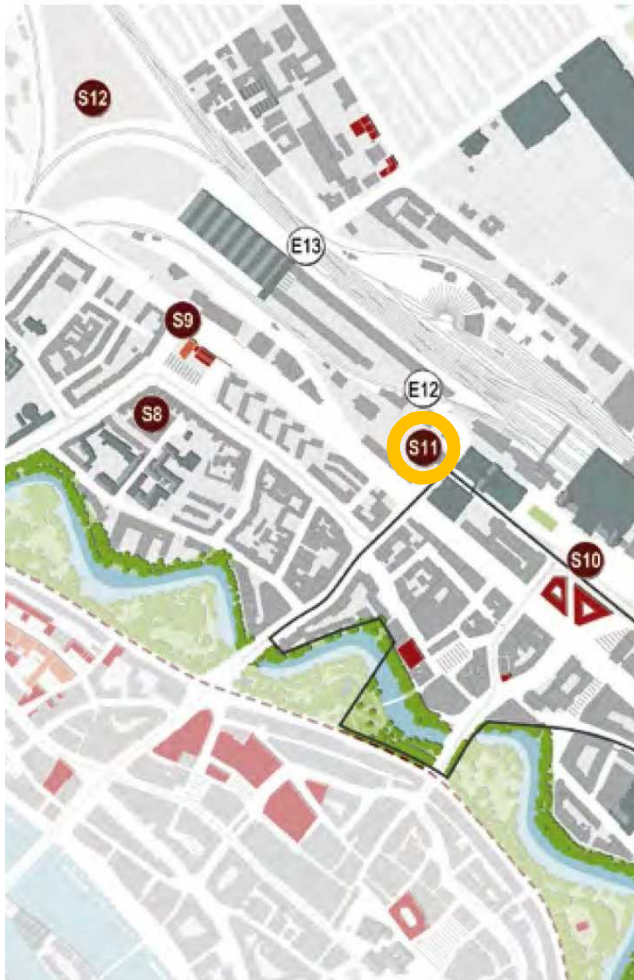
(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Betriebszeiten)

■ Betriebszeit 7.00 – 21.00 Uhr	
– Personalkosten:	~ 160.000 EUR
– Infrastrukturbetriebskosten:	~ 30.000 EUR
– Betriebskosten	~ 120.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (netto):	~ 310.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 60.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (brutto):	~ 370.000 EUR

Die Betriebskosten werden auf etwa **370.000 EUR** jährlich geschätzt.

Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Städtebauliche Wirkung



Innenstadtkonzept Bremen

● Schlüsselprojekte

- S8 Wohnungsbestandspflege
- S9 Umnutzung Bundeswehrhochhaus
- S10 Bebauung Bahnhofplatz
- S11 Entwicklung ZOB
- S12 Gestaltung und Ausbildung Gleisdreieck

○ Einzelprojekte

- E10 Entwicklung Blockinnenraum Grünenweg
- E11 Aufwertung Gustav-Deetjen-Tunnel
- E12 Aufwertung des Eingangs zum Kreativquartier (Güterbahnhof)
- E13 Betrachtung der Achse Falkenstraße/Bürgerweide

- Umfeld derzeit schwach frequentiert
- Busterminal kann Impuls zu Belebung darstellen, Kombination mit weiteren Maßnahmen erstrebenswert
- Günstige Lage im Hinblick auf Städtetourismus
- Beeinträchtigung der Anlieger des Breitenweges durch zusätzliches Busverkehrsaufkommen

Quelle Abbildung: pesch partner architekten stadtplaner BDA SRL
Bremen Innenstadt 2025, Juli 2013

Standortuntersuchung – ehemaliger Güterbahnhof

Vorteile

- Moderne Anlage mit bis zu 17 Haltepositionen bietet Reserven für die Steigerung des Fernbusaufkommens
- Entsorgungsanlage integrierbar
- Kiss&Ride-Parkplatz integrierbar
- (fußläufige) Nähe zum Hauptbahnhof und Angeboten des ÖPNV – (eingeschränkter) Stadtbahn- und Busbetrieb rund um die Uhr
- Städtebaulicher Impuls in der Bahnhofsvorstadt möglich

Nachteile

- Hohe Investitionskosten
- Flächen der DB im Nordosten des Gebietes stehen auch langfristig nicht zur Verfügung – Parksituation auf dem Grundstück muss neu organisiert werden, um Pkw-Verkehr im Terminalbereich zu vermeiden

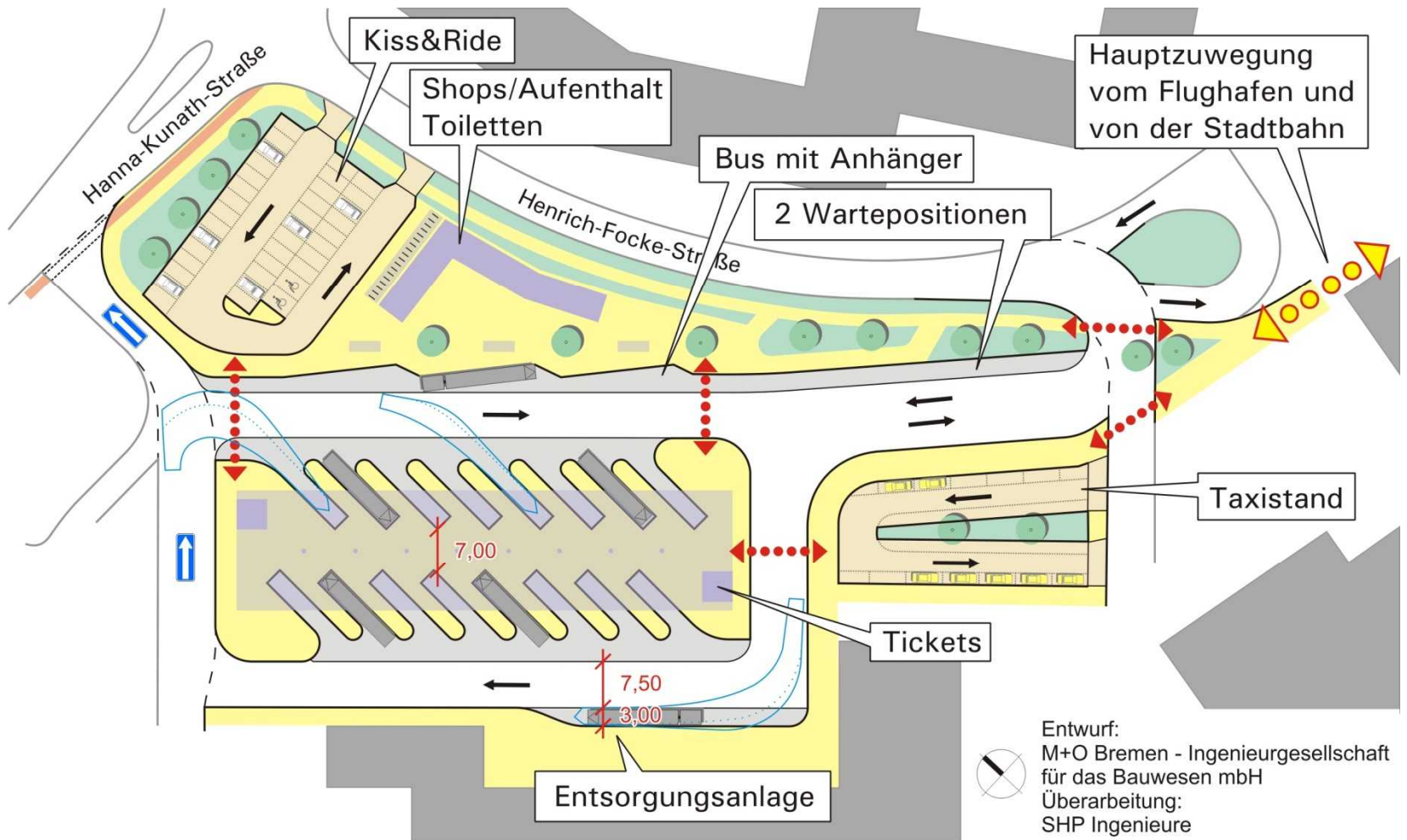
Standortuntersuchung – Flughafen

Bestandssituation



Standortuntersuchung – Flughafen

Entwurf



Standortuntersuchung – Flughafen

Überschlägige Kostenschätzung

(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Anzahl der Haltepositionen)

■ Umzubauende Fläche: ~ 12.250 m ² , 19 Haltepositionen	
– Tiefbau:	~ 1.375.000 EUR
– Ausstattung:	~ 390.000 EUR
– Servicegebäude:	~ 510.000 EUR
– Dach:	~ 1.700.000 EUR
– Entwässerung:	~ 240.000 EUR
– Flankierende Maßnahmen:	~ 275.000 EUR
– Grunderwerb:	-
– Baustelleneinrichtung/Nebenkosten (15%):	~ 673.000 EUR
– Summe (netto):	~ 5.164.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 981.000 EUR
– Planungskosten (17% anrechenbare Baukosten):	~ 305.000 EUR
– Summe (brutto):	~ 6.450.000 EUR

Standortuntersuchung – Flughafen

Überschlägige Betriebskostenschätzung

(erster Ansatz über die umzubauende Fläche und die Betriebszeiten)

■ Betriebszeit 7.00 – 21.00 Uhr	
– Personalkosten:	~ 160.000 EUR
– Infrastrukturbetriebskosten:	~ 40.000 EUR
– Betriebskosten	~ 150.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (netto):	~ 350.000 EUR
– Mehrwertsteuer (19%):	~ 65.000 EUR
	<hr/>
■ Summe (brutto):	~ 415.000 EUR

Die Betriebskosten werden auf etwa **415.000 EUR** jährlich geschätzt.

Standortuntersuchung – Flughafen

Städtebauliche Wirkung

- Zusätzlicher Verkehrsknotenpunkt verbessert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Airport-Stadt
- Direkte Nähe zur A 281 bedingt eine geringe Belastung der umliegenden Straßenzüge
- In Bezug auf Städtetourismus geringe Attraktivität aufgrund der großen Entfernung zum Stadtzentrum und der eingeschränkten ÖPNV-Anbindung

Standortuntersuchung – Flughafen

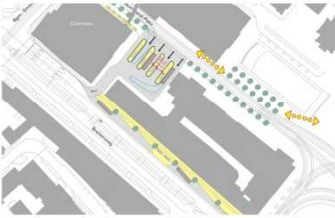
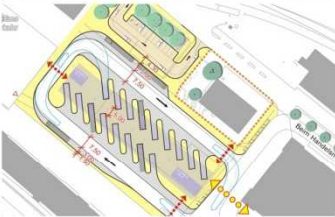

Vorteile

- Moderne Anlage mit bis zu 19 Haltepositionen bietet Reserven für die Steigerung des Fernbusaufkommens
- Entsorgungsanlage integrierbar
- Kiss&Ride-Parkplatz integrierbar
- (fußläufige) Nähe zum Flughafen
- Städtebaulicher Impuls in der Airport-Stadt möglich

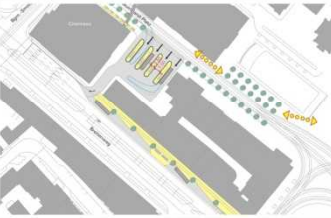


Nachteile

- Hohe Investitionskosten
- Erschließung mit dem ÖPNV nur eingeschränkt durch eine Stadtbahn- und eine Buslinie (eingeschränkte Betriebszeit)
- Große Entfernung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof
- Vermutlich geringe Akzeptanz seitens der Busbetreiber aufgrund dezentraler Lage und eingeschränkte ÖPNV-Anbindung

Vergleichende Bewertung – Parameter

Standort	Parameter					
	Haltepositionen	Wartepositionen/ Busse mit Anhänger	Entsorgunganlage	Stellplätze Pkw (Kiss&Ride)	Taxipositionen	Fahrradstellplätze
Hugo-Schauinsland-Platz 	9	0	nein	5 Kurzzeitstellplätze am Breitenweg	8	zahlreiche Radabstell- möglichkeiten unter der Hochstraße (Breitenweg)
ehem. Güterbahnhof 	17	2	ja	12 (inkl. 2 Behinderten- stellplätze) zzgl. etwa 15 Kurz- zeitstellplatz	2 zzgl. 4 Warte- positionen	14 (7 Radbügel, überdacht)
Flughafen 	19	1 bis 2	ja	37 (inkl. 2 Behinderten- stellplätze)	11 (zzgl. 12 Wartepositionen)	40 (20 Radbügel)

Vergleichende Bewertung – Lage und Erreichbarkeit

Standort	Lage			Erreichbarkeit		
	zur Innenstadt (Dom)	zum Hauptbahnhof	zum Flughafen	Anbindung ÖPNV	Anbindung SPNV	Anbindung BAB
 <p>Hugo-Schauinsland-Platz</p>	<p>fußläufige Entfernung: 1,1 km (14 min.) mit ÖPNV: 6 min. Fahrzeit</p>	<p>fußläufige Entfernung: 0,3 km (3 min.)</p>	<p>fußläufige Entfernung: 4,1 km (51 min.) mit ÖPNV: 16 min. Fahrzeit</p>	<p>sehr gute Anbindung durch zahlreiche Stadtbahn- und Buslinien</p>	<p>sehr gute Anbindung (fußläufige Entfernung: 0,3 km)</p>	<p>sehr gute Anbindung an die Bundesauto- bahnen A 1 und A 27</p>
 <p>ehem. Güterbahnhof</p>	<p>fußläufige Entfernung: 1,3 km (16 min.) mit ÖPNV: 6 min. Fahrzeit</p>	<p>fußläufige Entfernung: 0,4 km (4 min.)</p>	<p>fußläufige Entfernung: 4,3 km (54 min.) mit ÖPNV: 16 min. Fahrzeit</p>	<p>sehr gute Anbindung durch zahlreiche Stadtbahn- und Buslinien</p>	<p>sehr gute Anbindung (fußläufige Entfernung: 0,4 km)</p>	<p>sehr gute Anbindung an die Bundesauto- bahnen A 1 und A 27</p>
 <p>Flughafen</p>	<p>fußläufige Entfernung: 3,1 km (40 min.) mit ÖPNV: 10 min. Fahrzeit</p>	<p>fußläufige Entfernung: 4,1 km (51 min.) mit ÖPNV: 16 min. Fahrzeit</p>	<p>fußläufige Entfernung: 0,3 km</p>	<p>eingeschränkte Anbindung durch nur eine Stadtbahn- und Buslinie</p>	<p>eingeschränkte aber umstiegs- freie Anbindung mit der Stadtbahnlinie 15</p>	<p>sehr gute Anbindung an die Bundesauto- bahnen A 1 und A 27</p>

Vergleichende Bewertung – Funktionalität

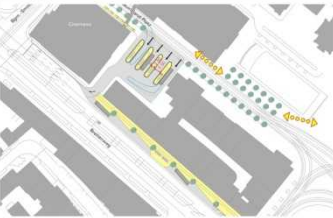
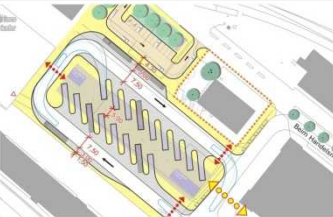

Standort	Funktionalität					
	Nutzbarkeit	Ausstattung/ Komfort	Service	ausreichend Haltepositionen	Reserve	Erweiterbarkeit
 <p>Hugo-Schauinsland-Platz</p>	Anfahrbarkeit der Haltepositionen gewährleistet, Gepäckverladung weiterhin problematisch	Grundausrüstung: Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformation	keine terminaleigenen Serviceleistungen aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit	nein	nein	nein
 <p>ehem. Güterbahnhof</p>	Haltepositionen von rechts anfahrbar, Gepäckverladung sicher möglich	gehobener Standard: Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Fahrgastinfo, Toilette, Service	Serviceeinrichtungen (Ticket-schalter, Kiosk) in vorgesehenen Servicegebäuden integrierbar	ja	ja	der H.-Schauinsland-Pl. kann als Erweiterungsfläche dienen
 <p>Flughafen</p>	Haltepositionen von rechts anfahrbar, Gepäckverladung sicher möglich	gehobener Standard: Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Fahrgastinfo, Toilette, Service	Serviceeinrichtungen (Ticket-schalter, Kiosk) in vorgesehenen Servicegebäuden integrierbar	ja	ja	zu Lasten angrenzender Parkplatzflächen grundsätzlich möglich

Vergleichende Bewertung – Kosten/Einnahmemöglichkeiten

Standort	Kosten			Einnahmemöglichkeiten		
	Grunderwerb erforderlich	überschlägig geschätzte Umbaukosten	überschlägige Betriebskosten	Stationsgebühren	Parkraum-bewirtschaftung	sonstige Einnahmen*
Hugo-Schauinsland-Platz 	nein	485.000 EUR (brutto)	280.000 EUR/a (brutto)	nicht möglich da Kapazität und Ausstattungsmöglichkeiten begrenzt	Parkraum-bewirtschaftung nicht möglich	nicht/kaum möglich
ehem. Güterbahnhof 	ja	5.685.000 EUR (brutto)	370.000 EUR/a (brutto)	möglich, da Kapazität und Möglichkeiten mind. für Grundausstattung vorhanden	Parkraum-bewirtschaftung kaum möglich	möglich
Flughafen 	nein	6.450.000 EUR (brutto)	415.000 EUR/a (brutto)	möglich, da Kapazität und Möglichkeiten mind. für Grundausstattung vorhanden	Parkraum-bewirtschaftung mind. eingeschränkt möglich	möglich

*z. B. Gewerbemieteinnahmen

Vergleichende Bewertung – Allgemeines

Standort	Allgemeines			
	Verkehrssicherheit	Barrierefreiheit	Städtebauliche Wirkung	Akzeptanz
Hugo-Schauinsland-Platz 	nur teilweise abgeschlossene Verkehrsanlage, weiterhin Konfliktpotenzial am Breitenweg	aufgrund einzelner Bussteige schwer realisierbar	gering, da kaum Veränderung zur Bestandssituation	ja: zentrale Lage - jedoch Kritik durch Betreiber/ Nutzer aufgrund eingeschränkter Funktionalität
ehem. Güterbahnhof 	abgeschlossene Verkehrsanlage; zusammenhängen der Wartebereich	aufgrund zusammenhängenden Wartebereiches realisierbar	Aufwertung der Bahnhofsvorstadt im Zusammenhang mit anderen Schlüsselprojekten	voraussichtlich gut aufgrund zentraler Lage und hohem Standard
Flughafen 	abgeschlossene Verkehrsanlage; zusammenhängen der Wartebereich	aufgrund zusammenhängenden Wartebereiches realisierbar	innerhalb der Airport-Stadt gut, im Hinblick auf die Gesamtstadt eingeschränkt	voraussichtlich gering trotz hohen Standard aufgrund dezentraler Lage

Vergleichende Bewertung – ungewichtet und gewichtet

		Gewichtung	Standort		
			H.-Schausland-Pl. / Breitenweg	ehemaliger Güterbahnhof	Flughafen
Lage	Lage zur Innenstadt	2,0	●●	●●	●
	Lage zum Flughafen	1,0	●	●	●●●
Erreich- barkeit	Anbindung ÖPNV	2,0	●●●	●●●	●●
	Lage zum Hbhf / Anbindung SPNV	1,5	●●●	●●●	●
	Anbindung BAB	1,0	●●	●●	●●
Funktionalität	Nutzbarkeit (Fernbusbetreiber)	2,0	●	●●●	●●●
	Ausstattung / Komfort (Nutzer)	2,0	●	●●●	●●●
	Service	1,0	●	●●●	●●●
	ausreichend Haltepositionen	3,0	●	●●●	●●●
	Reserve	1,5	●	●●●	●●●
	Erweiterbarkeit	1,0	●	●●	●●●
Kosten	Grunderwerb erforderlich	3,0	●●●	●	●●●
	Umbaukosten	3,0	●●●	●	●
	Betriebskosten	3,0	●●●	●●	●●
Einnahme- möglichkeiten	Stationsgebühren	2,0	●	●●●	●●
	Parkraumbewirtschaftung	1,5	●	●●	●●●
	Sonstige Einnahmen	1,0	●	●●	●●
Allgemeines	Verkehrssicherheit	3,0	●	●●●	●●●
	Barrierefreiheit	3,0	●●	●●●	●●●
	Städtebauliche Wirkung	1,5	●	●●●	●●
	Akzeptanz (Betreiber & Kunden)	3,0	●●	●●●	●
Gesamtbewertung (Durchschnitt, ungewichtet)			1,67	2,43	2,33
Gesamtbewertung (Durchschnitt, gewichtet)			3,62	4,88	4,59

Standortempfehlung

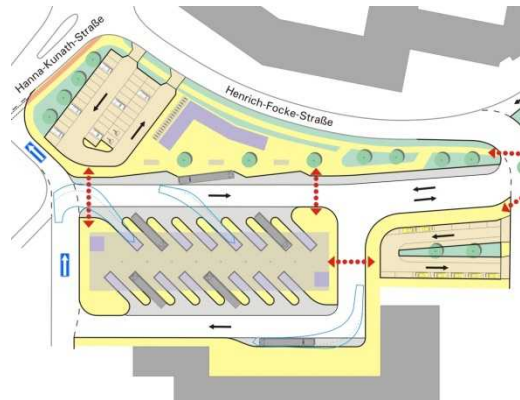
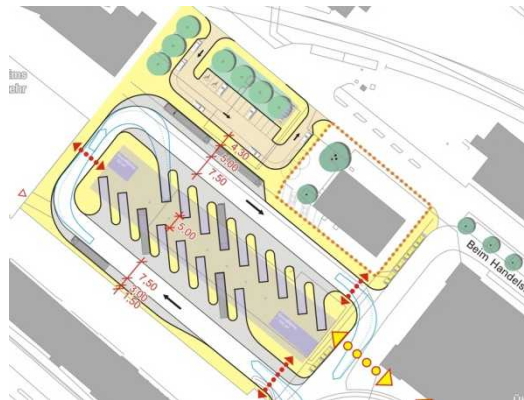
- Sowohl die **Befragung** der Buslinienbetreiber als auch der Fahrgäste ergibt, dass eine **zentrale Lage** und eine **gute ÖPNV-Anbindung** eine hohe Priorität haben.
- Der Standort **Hugo-Schauinsland-Platz / Breitenweg** liegt verkehrsgünstig in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und weist eine **sehr gute ÖPNV-Anbindung** auf. Doch auch durch Umgestaltung kann an diesem Standort aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der ungünstigen Lage am Fahrbahnrand des Breitenweges **kein attraktives und verkehrssicheres Terminal** geschaffen werden.
- Am Standort **Flughafen** kann aufgrund der großen verfügbaren Flächen ein **modernes und attraktives Terminal** geschaffen werden. Die Lage am Stadtrand wird jedoch von Busbetreibern und Nutzern gleichermaßen abgelehnt, da die **Entfernung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof** als **zu groß** empfunden wird. Die **ÖPNV-Anbindung ist eingeschränkt**.

Standortempfehlung

- Der Standort **ehemaliger Güterbahnhof** weist nur eine geringfügig größere Entfernung zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt Bremens auf als der Standort Hugo-Schauinsland-Platz / Breitenweg. Die **ÖPNV-Anbindung ist sehr gut**. Die zur Verfügung stehende Fläche bietet die Möglichkeit ein **modernes und attraktives Terminal** einzurichten.
- Die **Busbetreiber sind nicht dazu verpflichtet ein angebotenes Terminal anzufahren**. Die Akzeptanz eines neuen Terminals erhöht sich stark, wenn dieses in Lage und Ausstattung dem Bedarf der Betreiber entspricht!
- **Es wird daher aus gutachterlicher Sicht empfohlen, trotz der zusätzlichen Grunderwerbskosten ein Fernbusterminal für Bremen am Standort ehemaliger Güterbahnhof weiter zu verfolgen.**
- Der Standort **Hugo-Schauinsland-Platz** kann **langfristig ggf. als Ergänzungsfläche** (für den Gelegenheitsverkehr) zum Standort ehemaliger Güterbahnhof in Betracht gezogen werden.

Weiteres Vorgehen

- **Stellungnahme** seitens des Arbeitskreises bis zum 02. Oktober 2014
- **Politischer Beschluss** für eine Vorzugsvariante bis Ende 2014
- Empfehlung und Skizzierung eines möglichen **Betreibermodells** für die Vorzugsvariante



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!