

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L/S)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 28.11.2013

SPNV-Haltepunkt Universität/Technologiezentrum
Zwischenbericht

Die Bremische Bürgerschaft hat in der Sitzung am 7.6.2012 den Senat gebeten, Randbedingungen für den Bau eines SPNV-Haltepunktes im Bereich der Universität abzuklären. Im Beschluss heißt es dazu:

In diesem Kontext spricht sich die Bürgerschaft (Land) für die Errichtung eines Bahn-Haltepunkts Technologiepark/Universität aus und bittet den Senat zu prüfen,

- a. wo genau ein solcher Haltepunkt eingerichtet werden könnte, wie er in das bestehende Verkehrsnetz einzubinden wäre und welche (neuen) Verkehre sich hier sinnvoll anbinden ließen,*
- b. welche Kosten für welche Träger durch die Realisierung dieses Haltepunkts und ggf. damit verbundener weiterer Maßnahmen entstünden und wie diese zu finanzieren wären,*
- c. wie viele Fahrgäste diesen Haltepunkt insgesamt nutzen würden, wie viele zusätzliche ÖPNV-Kunden gewonnen werden könnten und welche Entlastungseffekte sich für die Straßenbahnlinie 6 sowie beim motorisierten Individualverkehr ergäben,*
- d. welche Auswirkungen eine solcher Haltepunkt auf die Attraktivität des Technologieparks, der Universität und umliegender Wohngebiete hätte,*
- e. die Einrichtung eines Ring-Shuttle-Busverkehrs und*
- f. in welchem Zeitrahmen eine Realisierung möglich erscheint.*

1 Vorbemerkungen

Die Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes bedeutet immer einen erheblichen Eingriff in das komplexe System des Schienenverkehrsnetzes. Hiervon sind vielfältige technische und betriebliche Aspekte berührt, die zu beachten und anzupassen sind. Ebenso gehen damit auf kommunaler Seite Anpassungen beim Bau und Betrieb von Infrastrukturen einher. Um dieses umfassende Prüfungs- und Planungsprocedere anzustoßen, muss im Vorfeld Klarheit über ein ausreichendes Fahrgastpotential (Verkehrsaufkommen) eines neuen SPNV-Haltepunktes hergestellt werden.

Vor diesem Hintergrund findet die Untersuchung zur Einrichtung eines SPNV-Haltepunktes an der Universität Bremen in 3 Stufen statt. Die Ermittlung des Fahrgastpotentials erfolgt dabei im Rahmen der Prognoseberechnungen für den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025/2030, um Wechselwirkungen mit anderen Vorhaben beurteilen zu können.

Stufe 1: Identifikation möglicher Standorte

- Stadtstrukturelle Analyse und Betrachtung der Erschließungsdichte der bestehenden Haltepunkte.

Stufe 2: Berechnung des Fahrgastpotentials und Grobanalyse der Machbarkeit

- Einstellen des Standortes in das Verkehrsmodell im Rahmen der VEP-Berechnungen/Potentialermittlungen
- Grobanalyse der baulichen Machbarkeit, Kostenschätzung und Prüfung der betrieblichen Machbarkeit, z.B. Einbindung in bestehendes oder geplantes SPNV-Liniennetz.

Stufe 3: Feinanalyse und Validierung

- Einbindung in das SPNV-Streckennetz, Ermittlung des Fahrzeugbedarfs
- Prüfung von Details der städtebaulichen Einbindung
- Ermitteln der möglichen Auswirkungen auf das Straßennetz
- Anpassung des ergänzenden kommunalen ÖPNV-Netzes
- Prüfung der Streckenleistungsfähigkeit, signaltechnische Expertise
- Eisenbahntechnische Vorentwurfsplanung für Strecke und Bahnsteige

2 Erste Ergebnisse

In der oben genannten Stufe 1 sind zwei mögliche Standorte im näheren Umfeld der Universität identifiziert worden (vgl. **Anlage 1**).

Der Standort „Variante A“ befindet sich westlich der Achterstraße im Bereich der Unterführung der Straßenbahnlinie 6. Dieser Standort zeichnet sich durch eine gute Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz aus und erschließt sowohl umliegende Wohngebiete als auch Teile der Universität und des Technologieparks.

Der Standort „Variante B“ liegt im Schnittpunkt einer gedachten Verlängerung der Otto-Hahn-Allee mit der Eisenbahnstrecke Bremen – Hamburg. Dieser Standort verfügt derzeit über keinerlei Anbindung an das bestehende ÖPNV-Netz, sein direkter Einzugsbereich ist in weiten Teilen durch Kleingartennutzung geprägt. Die Realisierung eines SPNV-Haltepunktes an diese Stelle setzt eine weitere städtebauliche Entwicklung des Umfeldes und eine Anbindung an das Netz des straßengebundenen ÖPNV voraus (vgl. **Anlage 2, 3**).

Aufgrund der zuvor genannten Randbedingungen konnte die Ermittlung des Fahrgastpotentials zunächst nur für den Standort „Variante A“ erfolgen. Das Ergebnis deutet mit etwa 1500 täglichen Ein- und Aussteigern auf eine gute Potentialerreichung hin, als Grenzwert für einen SPNV-Haltepunkt gelten rund 1000 tägliche Ein- und Aussteiger. Das mögliche Fahrgastpotential für den Standort „Variante B“ kann erst dann ermittelt werden, wenn die geplante städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Haltepunktes sowie die Anbindung an den straßengebundenen ÖPNV konkretisiert worden sind.

Variante A:

- Lage unmittelbar westlich der Achterstraße, bei der Unterführung der Straßenbahnlinie 6
- Einbindung in bestehendes Wegenetz relativ unproblematisch über Rampen möglich
- Bedienung durch den Metronom im 60-Minuten-Takt

- Gute Verknüpfung zum ÖPNV möglich (Linie 6, 21, 31), kurze Wege zwischen den Verkehrsmitteln; optional eine gute Anbindung an eine mögliche Straßenbahn-Verbindungsstrecke zwischen den Linien 4 und 6 („Horner Spange“)
- Erschließung Uni/Technologiepark: mäßig, über Umstieg in Linien des straßengebunden ÖPNV gut
- Erschließung Wohnbebauung: gut
- Kosten (Stand 2012) ca. 3,5 Mio. €
- Realisierung mittelfristig möglich
- Potentialberechnung: rd. 1500 Ein-/Aussteiger pro Tag

Variante B:

- Lage im Bereich einer gedachten Kreuzung der nach Süden verlängerten Otto-Hahn-Allee mit der Eisenbahnstrecke Bremen - Hamburg
- Kreuzungsbauwerk (Fuß/Rad) mit der Eisenbahn sowie Einbindung in das städtische Wegenetz ist neu zu erstellen
- Bedienung durch den Metronom im 60-Minuten-Takt
- ÖPNV-Verknüpfung nicht vorhanden, Anbindung z.B. durch Verlängerung der Linie 8 zur Universität erforderlich
- Erschließung Uni/Technologiepark: am Rande liegend, aber Flächen mit hohem Entwicklungspotential beidseits der Bahnlinie vorhanden
- Erschließung Wohnbebauung: derzeit minimal, aber Flächen mit hohem Entwicklungspotential beidseits der Bahnlinie vorhanden
- Kosten (Stand 2012) ca. 6,0 Mio. €
- Realisierung eher langfristig
- Potentialberechnung konnte wegen ungeklärter städtebaulicher Entwicklung noch nicht durchgeführt werden

Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchung sind beide Standorte machbar. Betrachtet man die derzeitige Entwicklung des Gebietes, so sprechen wesentliche Aspekte für den Standort A. Beim Standort B sind jedoch langfristig erhebliche Potentiale im unmittelbaren Umfeld des Haltepunktes vorhanden, die aber zunächst städtebaulichen entwickelt werden müssten. Weiterhin ist bei der Variante B ein Anschluss an den straßengebundenen ÖPNV erforderlich. Hier wäre z.B. eine Verlängerung der Linie 8 zu prüfen. Hinweise hierzu werden aus den Testszenarien des VEP erwartet.

Die Kosten für einen neuen Haltepunkt wären vollständig vom Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremen zu tragen.

Nach einer Variantenentscheidung sind weitere Detailprüfungen in der dritten Stufe (Feinanalyse) durchzuführen. Hierzu zählen z.B. eine exakte Fahrplansimulationen und Prüfung der örtlichen Streckeninfrastruktur, die Prüfung der Auswirkungen auf die Streckenleistungsfähigkeit oder die Analyse der Auswirkung auf den städtischen Verkehr (z.B. verlängerte Schrankenschließzeiten des Bahnübergangs Achterstr.). Weiterhin sind die Verknüpfung mit dem straßengebunden ÖPNV räumlich zu konkretisieren und die städtebauliche Einbindung ist zu entwerfen. In diesem Zusammenhang werden also Straßenbahn- und Busnetz überprüft und ggf. Linienführungen und Takte optimiert. Schließlich gehört zu dieser Phase auch die abschließende Klärung des künftigen SPNV-Verkehrsangebotes.

3 Weiteres Vorgehen

Um eine Variantenentscheidung zu den Standorten A und B vorzubereiten, werden im weiteren Untersuchungsverlauf zunächst die städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen weiter konkretisiert. In der Variante B sind dies primär das künftige städtebauliche Nutzungskonzept im Umfeld der Station sowie deren Einbindung in das ÖPNV-Netz. Auf dieser Basis wird die zur Bewertung erforderliche Potentialberechnung auch für diese Variante durchgeführt.

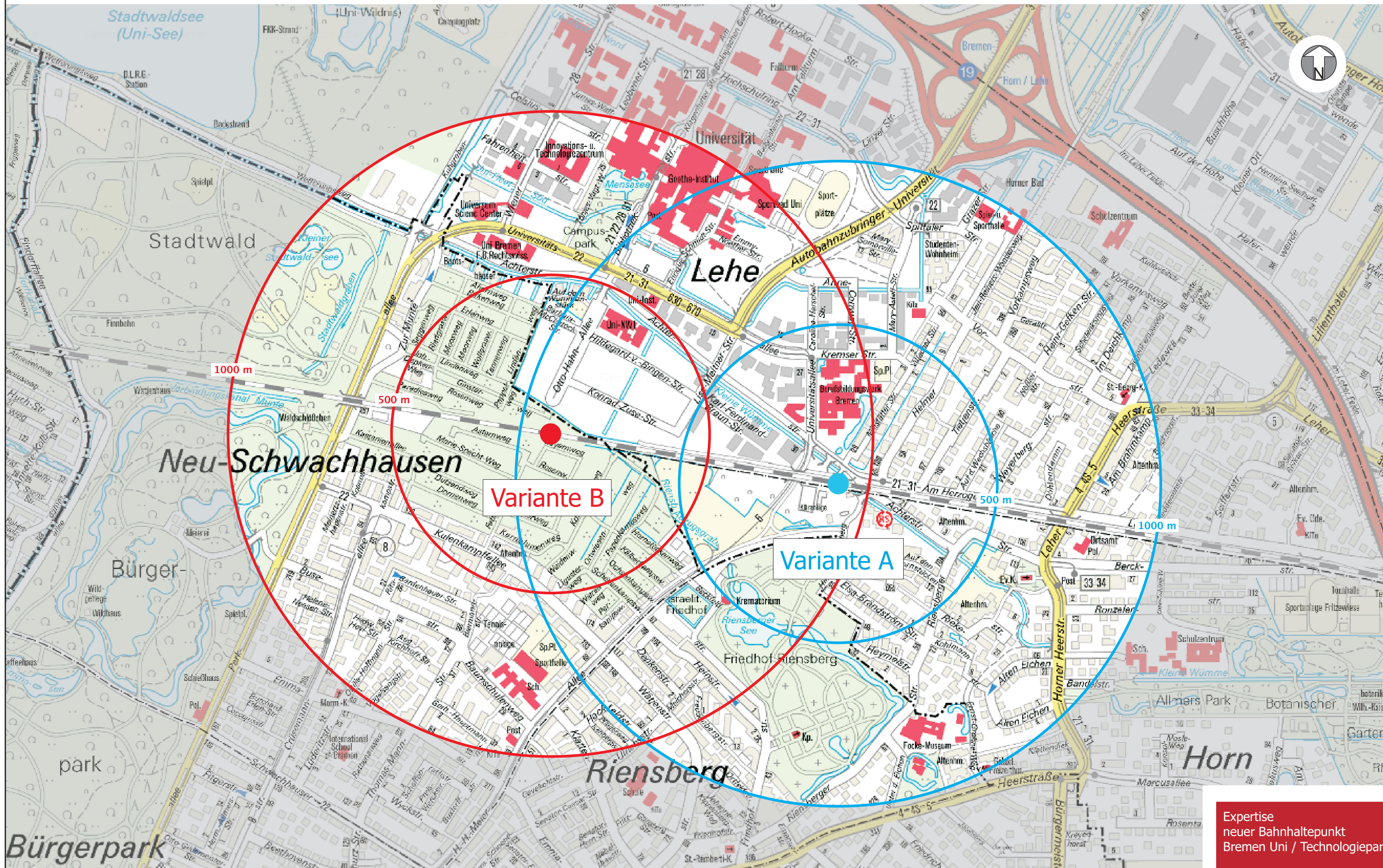
Parallel dazu wird soweit möglich die weitere Detaillierung der in der Stufe 3 notwendigen Feinanalyse durchgeführt. Diese betrifft insbesondere den eisenbahnbetrieblichen und -technischen Bereich.

Parallel dazu hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr begonnen, das Thema neue SPNV-Haltepunkte im Land Bremen gesamthaft zu bearbeiten. Ziel ist, eine konzeptionell abgesicherte Liste mit möglichen neuen SPNV-Haltepunkten zu erstellen und diese gemeinsam mit den noch ausstehenden Modernisierungsvorhaben bestehender Stationen zu priorisieren. Diese Arbeiten werden im Rahmen der Aufstellung des neuen SPNV-Nahverkehrsplans durchgeführt, die in die Erarbeitung des VEP integriert sind. Mit der Fertigstellung des VEP sowie des SPNV-Nahverkehrsplanes wird die Untersuchung zum Haltepunkt Universität/Technologiepark zu einer eindeutigen Entscheidung für eine Vorzugsvariante kommen, die dann in weiteren Planungen konkretisiert wird.

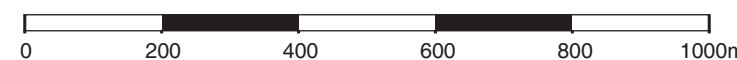
ANLAGEN 1 - 3

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.



Ausdruck vom 25.03.2013 um 14:28:20



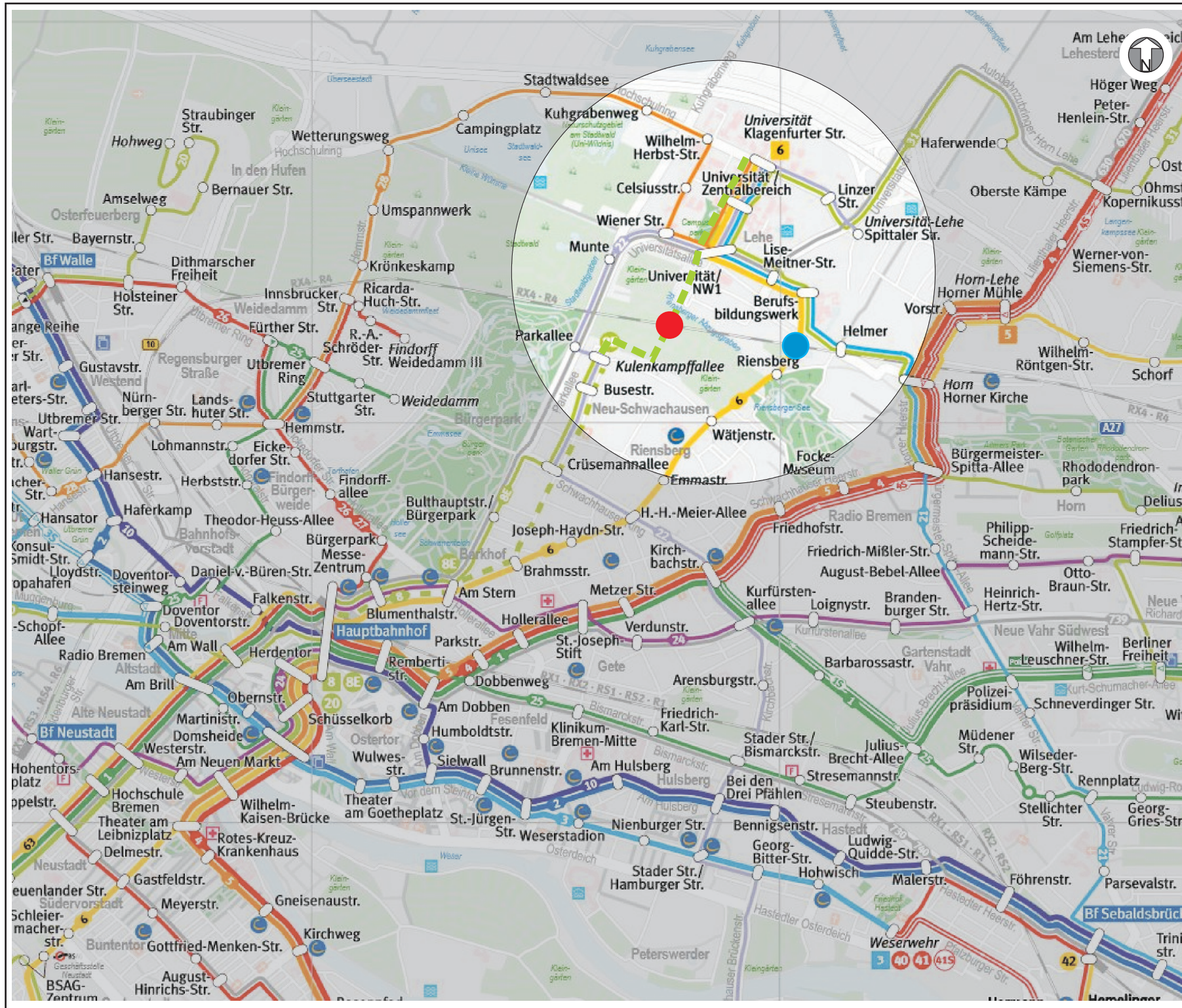
Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung von GeoInformation Bremen vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden. (c) Geobasis-DE/GeoInformation Bremen

agentur
BAHNSTADT

Expertise
neuer Bahnhaltepunkt
Bremen Uni / Technologiepark

Plan-Nr. 1:
Einzugsbereiche neuer
Bahnhaltepunkt
(Varianten A und B)

22.03.2013



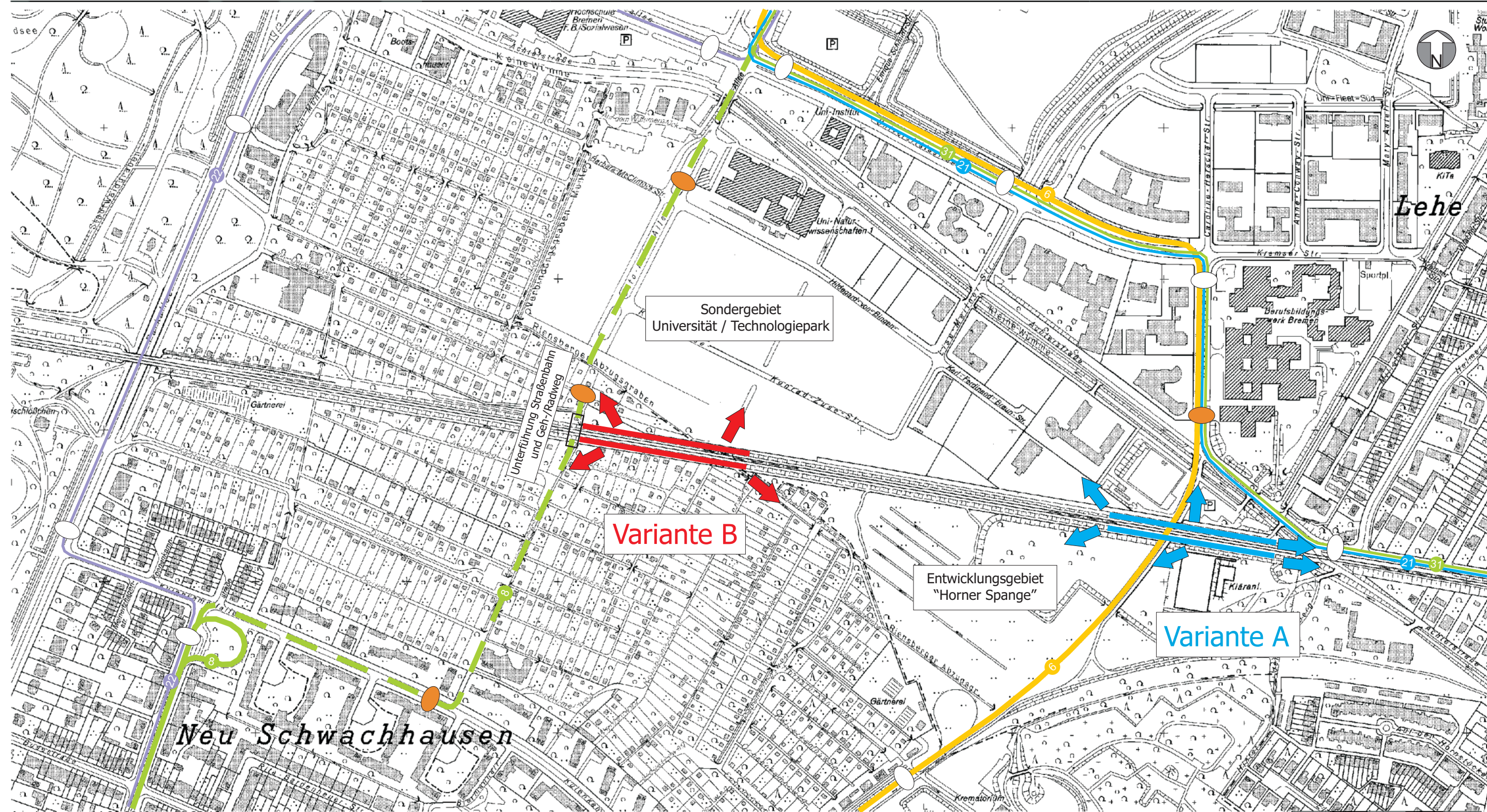
- Verlängerung Linie 8
- ● Neuer Haltepunkt, Varianten A und B

agentur **BAHNSTADT**

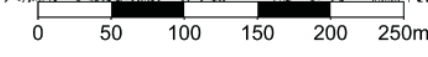
Expertise
neuer Bahnhaltepunkt
Bremen Uni / Technologiepark

Plan-Nr. 2:
Großräumige
ÖPNV-Anbindung

22.03.2013



Ausdruck vom 14.03.2013 um 09:22:18



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung von GeoInformation Bremen vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden. (c) Geobasis-DE/GeoInformation Bremen

Linienverlauf - Straßenbahn

- 6 Flughafen - Bremen Hbf - Universität
- 8 Huchting - Bremen Hbf - Kulenkampallee
- 8 Verlängerung Linie 8: ca. 1,3 km

Linienverlauf - Bus

- 21 Mercedes Benz - Horn - Universität
- 22 Kattenturm-Mitte - Kurfürstenallee - Universität/Lehe
- 31 Nedderland - Horn - Universität - Upper Borg

- ÖPNV-Haltestelle Bestand
- ÖPNV-Haltestelle geplant

Expertise
neuer Bahnhaltepunkt
Bremen Uni / Technologiepark

Plan-Nr. 3:
Bahnsteiglagen und
ÖPNV-Verknüpfung