

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, den 23.06.2014
Fr. Gerber/ Fr. Weiskopf

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

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
am 06. Juni 2014

Bahnhofsumfeld im Umbruch

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD vom 17. September 2013 (Drucksache 18/386S)

A. Beschluss der Bürgerschaft

In der Sitzung am 10. Dezember 2013 beschließt die Bürgerschaft folgenden Antrag und bittet den Senat,

1. ein Konzept für die Umbauphase zu entwickeln, das die bestehenden Nutzungen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und die Erreichbarkeit und Erkennbarkeit der umliegenden Bereiche berücksichtigt.
2. ein Konzept für zukünftige Nutzungen des Bahnhofsvorplatzes zu entwickeln. Dabei sind Alternativen für eine städtebauliche Weiterentwicklung und eine landschaftsarchitektonische Aufwertung des vorhandenen Rasenplatzes mit höherer Aufenthaltsqualität vor dem Überseemuseum sowie Regeln für temporäre Nutzungen des Bahnhofsvorplatzes zu erarbeiten. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität könnten mehr standortadäquate Pflanzen Verwendung finden.
3. ein planerisches Konzept für die Fußwege- und Fahrradbindung des Hauptbahnhofs in Richtung Innenstadt, aber auch in Richtung Schwachhausen, Walle und Findorff sowie zum ehemaligen Güterbahnhof zu entwickeln. Die angrenzenden Verkehrsbeziehungen sind hierbei bedarfsgerecht und städtebaulich sinnvoll einzupassen sowie das Auto- und Fahrradparken in der Bahnhofsvorstadt neu zu strukturieren.
4. eine bessere Radwegenbindung der Radstation zu ermöglichen und mehr bahnhofsnahe Fahrradparkplätze zu schaffen.
5. den Beirat Mitte sowie betroffene Institutionen und Gruppen, wie z. B. die Seniorenvertretung Bremen oder den ADFC, frühzeitig zu beteiligen.
6. der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie ein halbes Jahr nach Beschlussfassung Bericht zu erstatten.

Der Senat nahm den Beschluss am 17. Dezember 2013 zur Kenntnis und überweist den Beschluss an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur weiteren Veranlassung.

B. Sachdarstellung

1) Erreichbarkeit des Bahnhofsplatzes während der Bauphase des Projektes auf dem Bahnhofsplatz (Konzept)

Der Baustelleneinrichtungsplan für den Neubau des Geschäftshauses befindet sich derzeit in der Endabstimmung zwischen der Verwaltung und dem Vorhabenträger. Ziel ist es, in diesem innerstädtischen hoch frequentierten Bereich alle Wegeverbindungen möglichst beizubehalten und gleichzeitig eine wirtschaftlich akzeptable Baustellenabwicklung zu gewährleisten.

Die Planung sieht vor, dass alle Radwegebeziehungen erhalten bleiben: südlich entlang des Breitenweges, westlich entlang der Bahnhofstraße und östlich entlang des Bahnhofsplatzes.

Auch die Fußwegeverbindungen bleiben weitestgehend erhalten. Lediglich für die Fußgänger aus dem Gustav-Deetjen-Tunnel ist für die Baustellenzeit eine Verkehrslenkung vorgesehen, da direkt entlang der Baustelle am Bahnhofsplatz lediglich ein Radweg verbleiben kann. Entweder werden sie über den Bahnhofsvorplatz nach Westen zur Bahnhofstraße geführt, oder über den Vorplatz des Postamtes 5 und des Tivolihochhauses zum Platz Auf der Brake oder über den Breitenweg zum Herdentorsteinweg.

Der für die Realisierung des Objektes erforderliche Baustelleneinrichtungsbereich wurde auf das notwendigste Maß reduziert. Vorgesehen sind hierfür der Abschnitt zwischen den ersten und zweiten Brückenpfeilern unter der Hochstraße vis a vis der Baustelle. Für die Baustelleneinrichtung müssen in diesem Bereich die Fahrradbügel entfernt werden. Ersatzfahrradbügel werden vor dem Tivolihochhaus vorgesehen, so dass in der Bilanzierung sogar eine größere Anzahl an Fahrradstellplätzen - allerdings nicht überdacht - angeboten werden kann. Geprüft wurde auch die Lage der Baustelleneinrichtung auf der Vorfläche des Tivolihochhauses. Aufgrund des erheblich größeren Verkehrsaufkommens am Bahnhofsplatz ist die Lage logistisch als Baustelleneinrichtungsplatz nicht geeignet.

Das Baustellenkonzept wird zunächst mit den betroffenen Institutionen, wie z.B. der BSAG, der Verkehrsbehörde und der Polizei, abgestimmt. Anschließend wird der Maßnahmenträger es dem Beirat Mitte vorstellen.

Die planungsrechtliche Grundlage für eine Bebauung am Bahnhofsplatz ist durch den Bebauungsplan 2141, rechtskräftig seit 11.06.1999, gegeben. Zu diesem wurde das im Baugesetzbuch vorgesehene förmliche Beteiligungsverfahren durchgeführt. Das Ergebnis des im Anschluss durchgeführten Investorenwettbewerbes und damit einhergehend die Verkaufsentscheidung wurde mit dem Beirat Mitte in einer öffentlichen Sitzung diskutiert. In dieser hat der Beirat mit großer Mehrheit für das Konzept gestimmt.

Durch den Bauprozess wird sich eine zentrale Adresse der Stadt maßgeblich wandeln und ein neues Stadtbild am Bahnhofsplatz entstehen, das mit einer Veränderung der Nutzungsangebote und öffentlichen Wegebeziehungen einhergeht. Dieser Wandel soll auf Vorschlag der Fachbereichsleitung Bau und in Abstimmung mit dem Vorhabenträger in den kommenden Semestern an der school of architecture dokumentiert und interpretiert werden. Die Studenten setzen sich in diesem Semester mit der geplanten Baustelleneinrichtung auseinander und entwickeln Aussichtspunkte / Blickwinkel / Standorte, von denen die

Öffentlichkeit / der Interessierte die große Baustelle beobachten können. Die Studienarbeit erfolgt in enger Kooperation mit dem Vorhabenträger, der bereits signalisiert hat, dass - sofern geeignet – die eine oder andere Aussicht auf die Baustelle als temporäre Installation realisiert werden kann.

Von Seiten der Verwaltung wird das Projekt unterstützt; insbesondere die Erfahrungen mit der Baustelle der Bremer Landesbank haben gezeigt, dass in der Öffentlichkeit ein großes Interesse besteht, den Prozess einer großen und zentral gelegenen Baustelle zu verfolgen.

2) Künftige Nutzungen des Bahnhofsplatzes und städtebauliche Weiterentwicklung vor dem Überseemuseum

In den vergangenen Jahren wurden Konzepte mit erheblichen finanziellen Aufwendungen im Bereich des Bahnhofsplatzes einschließlich des Bereichs vor dem Überseemuseum umgesetzt. Der Bahnhofsplatz wurde in den Jahren 1999 - 2000 auf Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses ausgebaut. Die Pflasterarbeiten wurden 2001 durchgeführt. 2012 wurden ergänzende Blindenleiteinrichtungen baulich hergestellt. Nach der baulichen Umsetzung der neuen Geschäftsgebäude am Bahnhofsplatz soll der öffentliche Bereich hinsichtlich seiner Funktionalität und Aufenthaltsqualität erneut betrachtet und ggf. in Abstimmung mit der BSAG weiter konkretisiert werden. Darin einbezogen wird der Bereich vor dem Überseemuseum. Vorstellbar ist in diesem Bereich eine Stärkung des öffentlichen Raums zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität mit einer dem Ort und der Funktion angemessenen Grünstruktur. Auch diese Überlegungen werden im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit den betroffenen Institutionen und dem Beirat vorgestellt und diskutiert werden.

3) Fuß- und Fahrradbindung des Hauptbahnhofes und

4) Radanbindung der Radstation und bahnhofsnahe Fahrradparkplätze

Ein planerisches Konzept für die Fußwege- und Fahrradbindung des Hauptbahnhofes wurde mit dem Konzept zur Innenstadtentwicklung „Bremen Innenstadt 2025“, das gemeinsam vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Handelskammer Bremen erarbeitet wurde, entwickelt.

Die Partner des Innenstadtkonzeptes haben als Umsetzungsstrategie ein Handlungskonzept formuliert, das unter anderem den Bereich des Hauptbahnhofes umfasst. Hierin sind u.a. eine fußgänger- und fahrradfreundlichere Gestaltung der Bahnhofstraße und des Herdentorsteinwegs als Schwerpunktmaßnahmen vorgesehen, wodurch die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt gestärkt werden soll.

Der Hauptbahnhof ist für Fußgänger und Radfahrer aus Findorff und Schwachhausen über die Theodor-Heuss-Straße und seinen Zugang an der **Bahnhofsnordseite** gut erreichbar. Die auf der Nordseite befindliche Station bietet Pendlern (Dauernutzern mit Karte) etwa 400 Fahrradparkplätze und besitzt eine gute Auslastung.

Die auf der **Bahnhofssüdseite** befindliche Radstation hat 1.500 Fahrradabstellmöglichkeiten, die sowohl für Spontanutzer als auch für Dauernutzer zur Verfügung stehen. Das Nutzungsendgeld liegt bei 7,0 €/Monat (bzw. 70 Cent am Tag und 70 Euro im Jahr). Die Auslastung liegt je nach Jahreszeit zwischen 40-60 %. Hier sind demnach noch Reserven vorhanden. Eine komfortable Zuwegung zum Fahrradparkhaus auf der Bahnhofssüdseite ist über die Straße Beim Handelsmuseum möglich, andere Zuwegungen bestehen nur über den Bahnhofplatz.

Im Rahmen der Verbesserung der Radwegführung Radstation Bahnhof Innenstadt wird zzt. die Machbarkeit einer verbesserten **Radverkehrsführung von der Fahrradstation über den Bahnhofplatz** mit Anschluss an die vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Bahnhofstraße untersucht. Nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung werden die Ergebnisse und Möglichkeiten zwischen den Partnern des Innenstadtkonzepts abgestimmt und den Gremien vorgestellt.

Bezüglich der Schaffung von **weiteren Fahrradstellplätzen am Bremer Hauptbahnhof** hat ein umfangreicher Prüfungsprozess zum Thema „Fahrradparken in Bremen“ stattgefunden, in welchem alle potenziellen Flächen zum Fahrradparken unter Einbezug der Flächen im Bahnhofsumfeld geprüft wurden. Auch die Beiräte wurden im Vorfeld eingebunden, indem sie Vorschläge für potentielle neue Standorte für Fahrradabstellanlagen einbringen konnten. Im Rahmen der anschließenden Standortprüfung wurden die verschiedenen Aspekte wie z.B. Stadtgestaltung, straßenverkehrliche, straßenverkehrsbehördliche und straßenerhaltungstechnische Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Erste Vorschläge, die diese Aspekte im Bahnhofsumfeld erfüllen, wurden mit dem Ortsamt und dem Beirat abgestimmt und im Anschluss daran wurden 70 zusätzliche Bügel im April 2014 installiert.

Weitere Möglichkeiten der Aufstellung von Fahrradbügeln im Bahnhofsumfeld werden im Kontext mit den Planungen der zukünftigen Nutzungsansprüche des Bahnhofsumfeldes noch geprüft. Dazu zählen folgende im Fahrradparkgutachten 2013 ermittelte und mit seitens des Straßenbaulastträgers abgestimmte Standorte mit 158 Stellplätzen, die somit aus verkehrlicher Sicht kurzfristig umgesetzt werden könnten:

- Platz der deutschen Einheit Nordseite: 60 Stellplätze
- Platz der deutschen Einheit Südseite: 70 Stellplätze
- Bahnhofplatz Ostende der Businsel: 28 Stellplätze

Eine weitere Verbesserung wird mit der Fertigstellung der **Bahnhofplatzbebauung** einhergehen, da der Vorhabenträger in seinem Gebäudekomplex ca. 320 neue Fahrradabstellanlagen in seinem Untergeschoss schafft, die über einen Fahrstuhl angefahren werden können. Diese Abstellmöglichkeiten können auch von Kunden, die aus dem westlich des Bahnhofs gelegenen Areal das Gebäude anfahren, genutzt werden.

Der **Gustav-Deetjen-Tunnel**, der Schwachhausen mit dem südlichen Bahnhofsumfeld verbindet, weist für Fußgänger und Radfahrer beengte Verhältnisse auf. Eine Aufweitung des bestehenden Bahnbauwerkes ist nicht vorgesehen und würde erhebliche Kosten für Bremen

bedeuten. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) wurde der Planfall – komplette Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus dem Abschnitt Theodor-Heuss-Allee – An der Weide im Testszenario 04 (Optimierung Umweltverbund) untersucht. Danach ist eine Herausnahme aus dem Verkehrsnetz des Kfz-Verkehrs auszuschließen. Der Verkehrsentwicklungsplan gibt dazu in seinem Handlungskonzept folgende Empfehlung ab:

„Der Gustav-Deetjen-Tunnel ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Engpass. Es soll untersucht werden, wie die Situation zugunsten der Nahmobilität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbessert werden kann.“

Die Auswirkungen bzw. Verlagerungseffekte im Vergleich zum Basisszenario auf die benachbarten Bahnunterquerungen sind aber nicht unerheblich, auch wenn im Testszenario 04 das Kfz-Verkehrsaufkommen insgesamt durch eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes bereits geringer ist. Beim Findorfftunnel bzw. bei der Findorffstraße steigt die Verkehrsmenge um rund 1.400 Kfz/Tag, was dort etwa 11% bedeutet. Im Rembertitunnel bzw. in der südlichen Parkallee ist von einer deutlichen Verkehrszunahme von 2.400 bzw. 3.300 Kfz/Tag, was dort etwa 27% bis 43% bedeutet, auszugehen. Aufgrund dieser Verlagerungen und des Zielkonfliktes mit der geplanten Fahrradstraße in der südlichen Parkallee soll diese Teilmaßnahme nicht in das Zielszenario aufgenommen werden bzw. nicht weiter verfolgt werden. Dies wurde auch von dem - den VEP begleitenden - Projektbeirat gebilligt.

Auf Basis der vorhandenen Abmessungen der Bahnunterführung sollen Lösungen für alle Verkehrsarten gesucht werden. Ziel ist es, die Sicherheit und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit für den ÖPNV und Kfz-verkehr zu gewährleisten sowie auch die Veranstaltungsverkehre von und zur Bürgerweide angemessen zu berücksichtigen. Diese Untersuchung wird auf Basis des VEP nach dessen Beschluss erfolgen.

Im Bereich der westlichen Zuwegung zum Hauptbahnhof wird derzeit eine **Verlegung des ZOBs** im Rahmen eines Standortgutachtens geprüft. Dabei wird neben dem Standort ‚Alter Güterbahnhof‘ auch eine Alternative außerhalb der Innenstadt (im Bereich des Flughafens) betrachtet. Dazu wurde der Deputation über einen gesonderten Bericht der Sachstand dargestellt (BdV vom 06. Februar 2014 und BdV vom 24. April 2014). Die Ergebnisse des Gutachtens sind abzuwarten. Wenn der innenstadtnahe Standort zur Umsetzung gelangen sollte, wird die fußläufige Anbindung entsprechend sicher und attraktiv gestaltet.

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Energie hat am 19. September 2013 den 4. Fortschrittsbericht zur Entwicklung der Bremer Innenstadt, der das Handlungskonzept beinhaltet, zur Kenntnis genommen. Am 20. Februar 2014 hat die Baudeputation das Handlungskonzept und die Umsetzungsstrategie als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung beschlossen. Gerade im Hinblick auf die genannte Fragestellung werden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) in die konkrete Umsetzung des Innenstadtkonzeptes einfließen.

5) Frühzeitige Beteiligung der betroffenen Institutionen und Gruppen

Eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Institutionen wird durch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei den oben genannten Überlegungen berücksichtigt, teilweise sind die

Institutionen direkt – wie oben dargestellt – in begleitende Arbeitskreise bzw. Lenkungsgruppen eingebunden.

C. Gender Aspekt

Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs dienen der Verfolgung von Gender-Aspekten im besonderen Maße.

D. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht zu den Projekten im Bereich des Bahnhofsumfelds zur Kenntnis.