

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

**Vorlage Nr. 19/410 (S)**

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation  
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft (S)  
am 19.04.2018**

**Fernbusterminal Bremen – Ergebnisse der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“ und Freigabe der Finanzmittel für Planung und Grunderwerb**

**A. Sachdarstellung**

Der Fernbusterminal im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes wird als Schlüsselprojekt S11 im Konzept „Bremen Innenstadt 2025“, beschlossen durch die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 12.02.2014 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 06.02.2014, bezeichnet.

Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2025, beschlossen durch die Stadtbürgerschaft am 23.09.2014 (Drs. 18/609 S), ist im Maßnahmenfeld H „Inter- und Multimodalität“ die Realisierung eines neuen Busbahnhofes für den Linienverkehr mit Fernbussen als Maßnahme H.10 enthalten. Es heißt dort, dass auf Grund der fehlenden Kapazität und der nicht hinreichenden Ausstattung für einen attraktiven Busverkehr am Breitenweg Alternativstandorte auf dem Gelände des Güterbahnhofes und ein Standort am Flughafen zu untersuchen sind.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 03.06.2010 beschlossen, dass geeignete Flächen für eine mittel- bis langfristig notwendige Standortverschiebung des Zentralen Omnibusbahnhofes zu ermitteln seien.

Im Jahr 2013 wurde eine entsprechende Standortuntersuchung in Auftrag gegeben. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 04.12.2014 beschlossen, dass die Realisierung eines Fernbusterminals unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten am Standort ehemaliger Güterbahnhof zu prüfen ist (Drs. 18/460 S).

In der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wurde am 05.11.2015 berichtet, dass zur Klärung stadtplanerischer, verkehrlicher und immobilienwirtschaftlicher Fragestellungen eine Studie mit Betrachtung verschiedener Standortvarianten im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes beauftragt wird. Das zu betrachtende Gebiet wird begrenzt durch den Breitenweg und die Gleistrasse der Oldenburger Kurve sowie durch die Bürgermeister-Smidt-Str. und die Friedrich-Rauers-Str. Das Areal ist ein zentraler, aber untergenutzter Bereich, welcher enormes städtebauliches Entwicklungspotenzial besitzt. Mit der Realisierung eines leistungsgerechten und modernen Fernbusterminals kann für das gesamte Areal ein städtebaulicher Impuls gesetzt werden.

Planungsgrundlage für den Fernbusterminal ist eine gegenüber der Standortuntersuchung von 2014 optimierte und somit kompaktere Verkehrsanlage mit einer Kapazität von 11 Bushaltestellen. Der Terminal dient dabei sowohl den Linienbussen des Fernverkehrs als auch den Reisebussen des Gelegenheitsverkehrs. Die Bemessung der Kapazität basiert auf Erhebungen der ZOB GmbH am bestehenden Busbahnhof in den Jahren 2013, 2014 und 2015 und berücksichtigt die aktuelle und zukünftige Entwicklung im Fernbusverkehr. Durch die angestrebte Bewirtschaftung des Fernbusterminals und die damit verbundenen kurzen Aufenthaltszeiten der Fernbusse wurde eine Reduzierung der erforderlichen Haltestellen gegenüber dem Standortgutachten von 2014 möglich. Der Fernbusterminal wird über eine Überdachung und über einen attraktiven Servicebereich für die Fahrgäste (mit Warteraum, behindertengerechten Sanitäranlagen, Ticket-Shop, Kiosk) sowie über moderne Fahrgastinformationen verfügen.

Vor dem Hintergrund dieser Randbedingungen wurde Ende 2015 die Studie „Fernbusterminal Bremen - Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“ mit der Zielsetzung in Auftrag gegeben, für das ausgewählte Plangebiet ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, das in Varianten die Integration eines modernen, attraktiven Fernbusterminals untersucht und diese sowohl verkehrlich als auch immobilienwirtschaftlich bewertet.

In der Untersuchung wurden von der beauftragten Arbeitsgemeinschaft die nachfolgenden vier Standortvarianten betrachtet:

- Variante A: Lage des Fernbusterminals auf dem Betriebsgelände eines Regionalbusunternehmens an der Friedrich-Rauers-Straße.
- Variante B: Lage des Fernbusterminals auf einer privaten Grundstücksfläche nordwestlich des Überseemuseums zwischen Fruchthof und den Bahngleisen.
- Variante AB: Lage des Fernbusterminals unabhängig von den o.g. bestehenden Grundstücksverhältnissen.
- Variante C: Lage des Fernbusterminals auf einer derzeit bebauten Grundstücksfläche der Aurelis GmbH zwischen der Straße „Beim Handelsmuseum“ und den Bahngleisen.

Wie bereits als Zwischenergebnis in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 23.02.2017 berichtet, ist die Errichtung eines Fernbusterminals an allen Standortvarianten grundsätzlich möglich. In der Vorzugsvariante AB können darüber hinaus deutliche Synergien bezüglich der Realisierung des Busterminals unter Einbeziehung des bisherigen und künftigen Grundstückseigentümers (im Folgenden „Grundstückseigentümer“) für die Entwicklung der verbleibenden angrenzenden Grundstücksfläche gewonnen werden.

## **B. Lösung**

Für nachfolgendes Konzept wird die Deputation um die Zustimmung zur weiteren Planung und den dargestellten Grundstücksgeschäften und ihrer Finanzierung gebeten. Aktuell befindet sich das Projekt noch in der Vorplanung der Kostenschätzung vergleichbar mit der Leistungsphase 1/2 gem. HOAI. Es sind die Grundlagen für das Projekt ermittelt worden und Kostenschätzungen liegen vor.

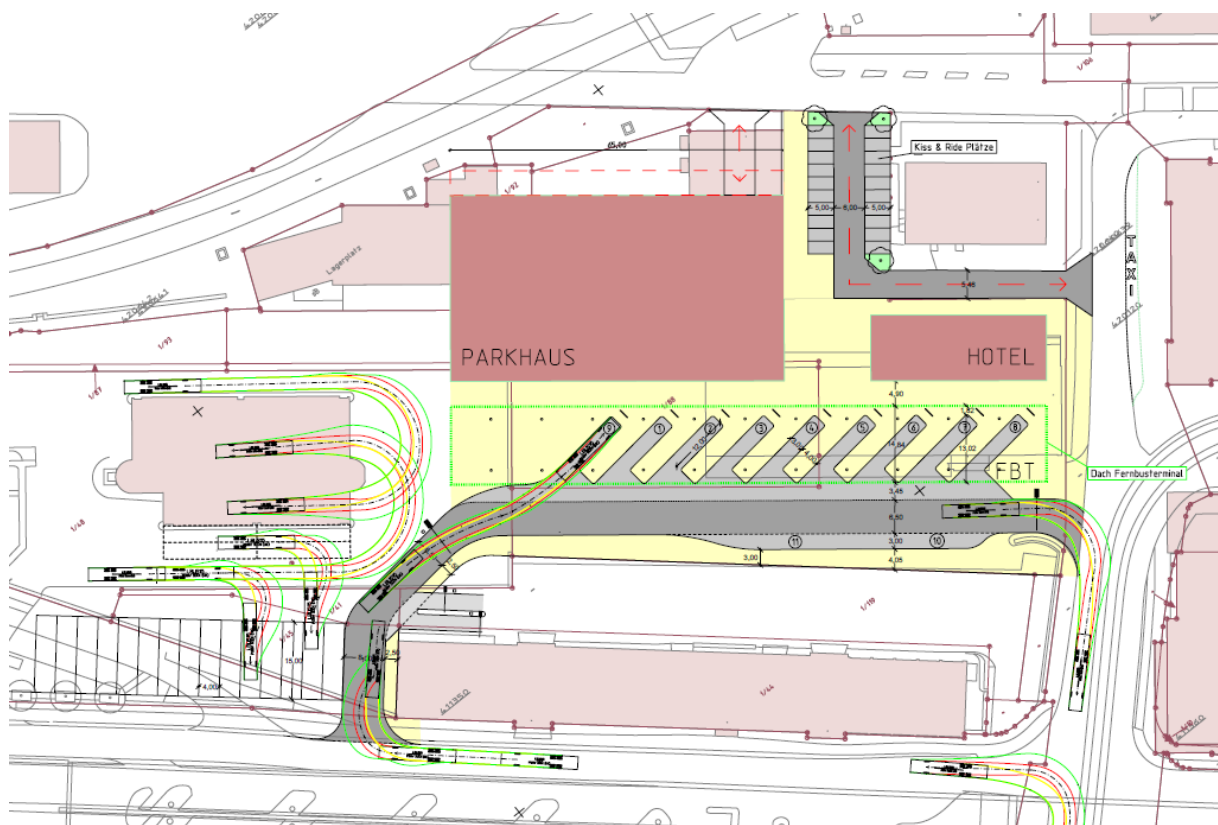
### **(1) Städtebauliche Entwicklung und Verkehrskonzept**

Von einem begleitenden Lenkungskreis unter Leitung der damaligen Staatsrätin für Bau und Verkehr und mit Beteiligung der Senatsbaudirektorin, der Abteilungen Zentrales und Ressortplanung sowie Verkehr sowie Vertretern des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der ZOB GmbH wurde auf Basis der Ergebnisse der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung festgelegt, dass der Standort AB als Vorzugsvariante weiterzuverfolgen ist. Durch die kompakte und flächensparende Planung des Fernbusterminals besteht bei dieser Standortvariante die

Möglichkeit, ein modernes Busterminal mit einem attraktiven privatwirtschaftlich finanzierten Hotelstandort und einem Parkhaus zu kombinieren. Gleichzeitig kann mit der Planung eine für das gesamte Areal gewünschte städtebauliche Entwicklung angestoßen werden. In einem städtebaulichen Konzept wurde aufgezeigt, wie die geplante Raumstruktur mit Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus in Stufen langfristig auf die angrenzenden Flächen erweiterbar ist.

Das Fernbusterminal erstreckt sich in dieser Planung parallel zum Breitenweg hinter dem Verwaltungsgebäude des ehemaligen Fruchthofs. Die Einfahrt für die Busse erfolgt über den Breitenweg, die Ausfahrt zur Bürgermeister-Smidt-Str. Das Terminal verfügt über insgesamt elf Haltepositionen. Neun sind davon als sogenannte Bustaschen angeordnet, die eine beidseitige Gepäckverladung in die Busse ohne Betreten von Verkehrsflächen ermöglichen. Zwei Haltemöglichkeiten in Seitenlage bieten Platz für Busse mit Anhänger. Die Zu- und Abfahrt wird über Schranken geregelt. Die Benutzung für die Busse wird kostenpflichtig sein. Der Busterminal wird mit einem Dach zum Schutz der wartenden Fahrgäste sowie mit elektronischen Anzeigetafeln für die Fahrgastinformation versehen. Die gesamte Verkehrsanlage wird entsprechend den Bremer Richtlinien für die Barrierefreiheit gestaltet. Der Servicebereich mit beheiztem Warteraum, behindertengerechten Toiletten, Verkaufsmöglichkeiten für Tickets sowie einem Kiosk wird in das direkt an den Wartebereich angrenzende Parkhaus integriert. Kurzzeitstellplätze für Pkw zum Hinbringen und Abholen von Fahrgästen, Taxistellplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden in der unmittelbaren Nähe teilweise auf privaten Flächen vorgesehen.

Das neue Fernbusterminal kann sowohl von Linienbusunternehmen als auch von Reisebussen oder für Ausflugsfahrten genutzt werden.



**Abb. 1: Standortvariante AB mit Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus - Stufe I**

Das Fernbusterminal wird in Kombination mit einem privat finanzierten Hotelstandort und einem öffentlich zugänglichen Parkhaus realisiert. Planung, Bau und Finanzierung des Fernbusterminals liegen dabei in der Verantwortung der Stadtgemeinde Bremen. Für die

Realisierung des Hotels und des Parkhauses sowie des dort integrierten Servicebereichs für das Fernbusterminal ist der Investor verantwortlich.

Die Planungen der Stadtgemeinde und des Investors werden aufeinander abgestimmt. Um im Wege kooperativen Städtebaus die Ziele beider Parteien zu erreichen, wurde zwischen der Stadtgemeinde Bremen und dem Grundstückseigentümer eine Absichtserklärung geschlossen, die die Grundlage der weiteren Zusammenarbeit bildet:

- Grundlage für die weitere Planung sind die Ergebnisse zum Standort AB der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“. Danach kann das Hotel bei 11 Vollgeschossen über ca. 200 Zimmer verfügen. Das Parkhaus kann ca. 500 Stellplätze umfassen.
- Für die Realisierung des Fernbusterminals verkauft der Grundstückseigentümer ca. 3.613 m<sup>2</sup> an die Stadtgemeinde. Er erhält ein Rücktrittsrecht vom Kaufvertrag, falls das Fernbusterminal nicht realisiert wird. Die Stadtgemeinde unterstützt den Grundstückseigentümer im Hinblick auf etwaige benötigte Dienstbarkeiten und Baulasten.
- Die Serviceeinrichtungen für den Fernbusterminal (Warteraum mit Toiletten, Betriebsräume für den Busterminal, Verkaufsräume für Tickets, Kiosk usw.) werden innerhalb des Parkhauses errichtet und vom Grundstückseigentümer an den künftigen Betreiber des Fernbusterminals zu marktüblichen Konditionen vermietet.
- 12 Kurzzeitstellplätze für den Fernbusterminal werden vom Grundstückseigentümer auf seinem Grundstück errichtet, unterhalten und entsprechend der Bremer Parkgebührenverordnung betrieben.
- Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplanes, mit dem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorgesehenen Nutzungen geschaffen werden sollen.
- Die Stadtgemeinde und der Grundstückseigentümer vereinbaren die Durchführung eines gemeinsamen Architektenwettbewerbes, so dass ein gestalterisch ansprechendes Gesamtprojekt für Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus realisiert werden kann.
- Für die Anpassung der Technik der Ampelanlage an der Straßenkreuzung Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Str wird eine Kostenteilung zwischen der Stadt und dem Investor vereinbart.

Der Standort mit dem Fernbusterminal wird insbesondere durch die Nähe zum Überseemuseum geprägt. Die zukünftige fußläufige Erschließung des Fernbusterminals vom Hauptbahnhof aus wird sich größtenteils entlang dieses Baukörpers orientieren. Daher hat für die städtebauliche Entwicklung des Standortes die Bauflucht des Museums eine hohe Bedeutung. Sie wird folglich bei der Planung der Lage des Hotels und des Parkhauses wieder aufgegriffen. Die Bebauungsstruktur knüpft somit an den Bestand an und setzt diesen fort.

Das Hotel wird als markanter Hochpunkt gestaltet und kann bei bis zu elf Vollgeschossen über bis zu 200 Zimmer verfügen. Das Parkhaus soll eine Kapazität von ca. 500 Stellplätzen aufweisen und über erweiterte Nutzungsfunktionen im Erdgeschoss verfügen. Neben den Serviceangeboten für das Fernbusterminal (Warteraum, Ticketschalter, Kiosk usw.) sind auch weitere Mobilitätsangebote wie Autoverleih, Carsharing-Standort oder Fahrradverleih denkbar.

Um das Ziel einer städtebaulich und architektonisch ansprechenden Bebauung zu erreichen, wird entsprechend der gemeinsamen Absichtserklärung ein zwischen der Stadt Bremen und dem Investor abgestimmter begrenzter hochbaulicher Realisierungswettbewerb mit ca. zehn Teilnehmern für das Ensemble aus Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus ausgeschrieben.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden die verkehrliche Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte überprüft. Unter Berücksichtigung der durch das Fernbusterminal induzierten Verkehre (Fernbusse, Pkw für das Hinbringen und Abholen von Fahrgästen) ist festzustellen, dass alle angrenzenden Knotenpunkte eine hinreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Unter zusätzlicher Beachtung der durch das Hotel und durch das Parkhaus bedingten Verkehre stößt lediglich der Knotenpunkt Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Str im Ab- und Zulauf zur neuen Bebauung an die Leistungsfähigkeitsgrenze. Durch Anpassung an der Signaltechnik ist aber grundsätzlich eine hinreichende Leistungsfähigkeit ohne bauliche Änderung der Infrastruktur erreichbar.

In der weiteren Planung ist für diesen Knotenpunkt zu prüfen, ob in Ergänzung zur Fernbusterminal-Planung zur Verbesserung des Verkehrsabflusses über die Bürgermeister-Smidt-Straße aus dem neuen Bahnhofsareal sowie dem Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes eine zusätzliche eigenständige Rechtsabbiegespur in der Bürgermeister-Smidt-Str. einzurichten ist. Für die erforderliche Fläche wurde bereits von der Stadtgemeinde das Vorkaufsrecht ausgeübt. In der aktuellen Finanzierungsübersicht ist diese Maßnahme nicht enthalten, da diese Maßnahme nicht integrativer Bestandteil der Planungen für den Fernbusterminal ist und bisher keine Vorplanung und Kostenannahme vorliegen.

## (2) Grunderwerb und Planung

Der Fernbusterminal wird eine Größe von ca. 4.400 m<sup>2</sup> haben. Für seine Realisierung sind An- und Verkäufe von Flächen sowie Flächentausche der Stadtgemeinde durch das Sondervermögen Infrastruktur erforderlich. Dies betrifft vorrangig den o.g. Erwerb vom Grundstückseigentümer (rd. 3.613 m<sup>2</sup>) zur Errichtung der Verkehrsanlage.

In einem weiteren Schritt findet ein Flächentausch zwischen Stadtgemeinde und dem benachbarten Verkehrsbetrieb statt. Dabei werden rd. 625 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche auf die Stadtgemeinde übertragen. Rd. 538 m<sup>2</sup> werden davon für das Fernbusterminal genutzt, ca. 56 m<sup>2</sup> werden für den Parkhausbau weiterveräußert, ca. 31 m<sup>2</sup> werden mit einer vergleichbar großen Fläche des Eigentümers des ehemaligen Fruchthofes zur Herstellung einer Zufahrtsmöglichkeit zum zugehörigen Parkplatz getauscht.

Im Gegenzug überträgt die Stadtgemeinde dem Verkehrsunternehmen ca. 1.140 m<sup>2</sup>. Dabei handelt es sich um eine städtische Fläche, die derzeit für einen öffentlichen Busparkplatz insbesondere für den Linienverkehr im Regionalbusverkehr vorgehalten wird, jedoch nicht mehr für den Regionalverkehr erforderlich ist. Der Tausch ist Voraussetzung für die Neuordnung des Betriebsgeländes und berücksichtigt die beim Verkehrsunternehmen entstehenden Kosten dafür.

Auch wenn das Grundstück erst zum Baubeginn verfügbar sein muss, ist vorgesehen, die Verträge mit den jeweiligen Grundstückseigentümern mit der aufschiebenden Bedingung noch in 2018 zu schließen, dass die Beschlüsse für die Realisierung des Fernbusterminals und dessen Finanzierung durch die zuständigen politischen Gremien gefasst werden. Auf diese Weise können die Voraussetzungen für die weiteren Schritte der Planung und Umsetzung gesichert werden.

Die Grundstücksgeschäfte basieren auf den Wertempfehlungen von GeoInformation. Die Kosten belaufen sich inklusive der Regulierungsbedarfe und Nebenkosten auf rd. 1 Mio. €.

Der Planungsbereich für die Verkehrsanlage Fernbusterminal im engeren Sinne (ohne Serviceflächen) umfasst die Verkehrsfläche mit den zugehörigen infrastrukturellen Maßnahmen in den Nebenanlagen (Zuwegung für Fußgänger und Radverkehr, Taxistand usw.) und die Überdachung des Wartebereiches des Fernbusterminals. Die Planung des Servicebereiches im Parkhaus plant der Grundstückseigentümer als Investor von Hotel und Parkhaus nach Vorgaben der FHB auf eigene Kosten.

Für die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung der Verkehrsanlage sowie für die Vergabe und Projektsteuerung und ggf. weiteren Untersuchungsbedarf (Vermessung, Bodenuntersuchung, Kampfmitteluntersuchung, Architektenwettbewerb) werden Planungsmittel erforderlich (vgl. Abschnitt E).

Die notwendigen Planungsmittel werden mit ca. 760.000 € kalkuliert und teilen sich wie folgt auf:

<b>Planungsmaßnahme</b>	<b>Planungsmittel</b>
Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung Verkehrsanlage	200.000 €
Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung Tragwerk (Überdachung)	150.000 €
Projektsteuerung	200.000 €
Weiterer Untersuchungsbedarf (u.a. Vermessung, Bodenuntersuchung, Kampfmittel, Architektenwettbewerb)	210.000 €

Die Kurzzeitstellplätze des Fernbusterminals für das Hinbringen und Abholen von Fahrgästen werden auf dem Grundstück des Investors angelegt. Das Grundstück des Investors mit Parkhaus und Hotel ist über die Straße Beim Handelsmuseum erreichbar. Die Straße befindet sich im Eigentum der DB AG und ist als Bahnfläche gewidmet. Zur Erschließung der Kurzzeitstellplätze sowie des Hotels und des Parkhauses ist beabsichtigt, mit der DB ein notariell abgesichertes Überwegungs- und Leitungsrecht zu vereinbaren, das von der Stadt auch Dritten überlassen werden kann. Die Straße Beim Handelsmuseum dient bereits heute als alleinige Erschließung des städtischen Areals im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes. Vor diesem Hintergrund ist mit der Gestattung des Überwegungsrechtes auch die Bedingung der DB verbunden, dass die Stadt die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für die Straße Beim Handelsmuseum zu übernehmen hat.

### (3) Ausblick auf Bau und Betrieb des Fernbusterminals

Die Investitionskosten für den Fernbusterminal werden auf Basis einer Kostenschätzung mit insgesamt ca. 4,0 Mio. € angenommen.

Diese Kostenannahme beinhaltet eine Abschätzung der Investitionskosten im Rahmen der Untersuchung „Fernbusterminal Bremen – Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“, wonach für die Erstellung der Verkehrsanlage (Abbruch der vorhandenen Bebauung, Herstellung der Verkehrsfläche, Terminalinfrastruktur und Anpassungen der Ampeltechnik) Kosten in Höhe von 1,78 Mio. € und für die Terminalüberdachung Kosten in Höhe von 1,32 Mio. € anfallen werden.

Für weitere Maßnahmen wie die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, möglicherweise auftretende Altlasten oder das Erfordernis von Bodenverbesserungen, die im Rahmen der Variantenuntersuchung nicht betrachtet wurden, sind weitere Kosten in Höhe von ca. 0,90 Mio. € anzusetzen.

Nach Abschluss der Entwurfsplanung ist eine weitere Konkretisierung der Investitionskosten möglich, die der Deputation dann zur Beschlussfassung über Bau und Betrieb vorgelegt werden wird.

Die Gutachter der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung kommen bei ihrem Vergleich von verschiedenen Betreibermodellen zu dem Ergebnis, dass das Betreiberkonzept besonders geeignet ist, bei dem die Stadtgemeinde Bremen das Fernbusterminal plant und baut und den Betrieb des Terminals an einen Betreiber vergibt. In diesem Fall sichert sich die Stadt hohen Einfluss auf alle

Phasen der Entstehung und des Betriebs des Terminals. Darüber hinaus rechtfertigen laut Gutachter die insgesamt zu erwartenden geringeren Gesamtkosten dieses Betreibermodells – insbesondere gegenüber einem ÖPP-Modell – die zusätzlich investive Belastung der Stadt durch den Grundstückserwerb und Terminalbau.

Die Gutachter lassen für den Betrieb des Fernbusterminals ein ausgeglichenes bis leicht negatives betriebswirtschaftliches Ergebnis erwarten. Diese Einschätzung bezieht sich auf die Konstellation, dass der Betreiber nur für die Betriebsdurchführung des Fernbusterminals, nicht jedoch für die grundlegende Instandhaltung und Ersatzinvestitionen verantwortlich ist.

Als Betreiber kommen neben städtischen Gesellschaften auch am Markt vorhandene private Gesellschaften in Betracht, die über eine öffentliche Ausschreibung zu finden sind. Über die Tragfähigkeit einer bremschen „Konzernlösung“ werden derzeit vorrangig Gespräche geführt.

Sowohl der Verkehrsbetrieb wie auch die anzumietenden Serviceeinrichtungen (s.o.) fallen in den Aufgabenbereich des Betreibers. Im Rahmen des anstehenden Betreiberwahlverfahrens wird zudem geklärt, ob auch Aufgaben der Infrastrukturunterhaltung und der Verkehrssicherungspflicht übertragen werden.

Detailliertere Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Fernbusterminals können erst nach Vorliegen von Angeboten potenzieller Betreiber, der konkreten Gestaltung der Anlage/Dachkonstruktion und weiteren Planungen getroffen werden. In der Standortuntersuchung von 2014 wurden in einer ersten Näherung die jährlichen Aufwendungen den jährlichen Erlösen gegenüber gestellt. Danach kann das jährliche Defizit auf ca. 100.000 bis 150.000 € beziffert werden.

#### (4) Baurechtliche Voraussetzung

Als Voraussetzung für die Genehmigung des Fernbusterminals, des Hotels und des Parkhauses wird für das Plangebiet begrenzt durch den Breitenweg und die Bahnlinie Bremen-Oldenburg sowie die Bürgermeister-Smidt-Str und die Friedrich-Rauers-Str. ein Bebauungsplan aufgestellt. Planungsziel des Bebauungsplanes ist die Ermöglichung der Errichtung eines leistungsfähigen Fernbusterminals in Kombination mit einem Hotel und einem Parkhaus als neuer Eingang zum ehemaligen Güterbahnhofsareal.

Der erforderliche Planaufstellungsbeschluss wird in einem separaten Verfahren der Deputation vorgelegt. Das Verfahren läuft parallel zur Planung des Fernbusterminals, wobei die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs in den Bebauungsplan einfließen werden.

#### (5) Zeitraumen und Organisation im Überblick

Auf Basis des noch sehr frühen Planungstandes kann für die Realisierung des Fernbusterminals der nachstehende Zeitrahmen abgeleitet werden. Selbstverständlich können sich aus der notwendigen Abstimmung mit dem privaten Investitionsvorhaben sowie aus der weiteren Planung noch Änderungen im Zeitrahmen ergeben.

	2018				2019				2020			
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
Grundstücksgeschäfte	■											
Architektenwettbewerb		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Projektsteuerung					■	■	■	■	■	■	■	■
Entwurfs- und Genehmigungsplanung									■	■	■	■
Ausführungsplanung und Vergabe												
Aufstellung Bebauungsplan												
Bau										■	■	■
Betreibersuche												■

erneute Beschlussfassung

### C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die erforderliche Finanzierung für den **Grunderwerb** sowie die **Planungskosten** gestaltet sich wie folgt:

<b>Finanzmittel für Planung und Grunderwerb [Mio. €]</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Planungsmittel</b> inkl. Projektsteuerung	0,35	0,31	0,05	0,05	<b>0,76</b>
<b>Grunderwerb*</b>		1,0			<b>1.0</b>
<b>Summe</b>	<b>0,35</b>	<b>1,31</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>1,76</b>

*\*Unterstellt Zahlung nach Beschluss über die Baufinanzierung*

Die Planungs- und Grunderwerbsmittel in Höhe von insgesamt 1,76 Mio. € sind im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur / Teilbereich Verkehr bei der Maßnahme „Neuer ZOB“ eingeplant. Die Finanzierung erfolgt vollständig aus Drittmittelabrechnungen, die auf dem Projektkonto für Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen. Eine VE ist entsprechend nicht erforderlich. Über das Grundstücksgeschäft und die Finanzierung ist die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind nicht vorhanden.

Es liegen keine Erkenntnisse zur geschlechtsspezifischen Nutzung von Fernbussen vor. Durch Bau und Betrieb des Fernbusterminals soll die Wartesituation insgesamt komfortabler und sicherer werden. Davon profitieren Männer und Frauen gleichermaßen.

### D. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Entscheidung für die vorgelegte Variante AB zum Fernbusterminal Bremen zu und nimmt die weiteren Kostenschätzungen für die Investitionen und den Betrieb zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenberechnung für Planung und Grunderwerb zur Kenntnis, stimmt der Finanzierung der Planungsmittel und der Durchführung der erforderlichen Grundstücksgeschäfte in Höhe von 1,76 Mio. € zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet um erneute Berichterstattung über die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs und eine Befassung mit Betriebskonzept zur Freigabe der Baumittel.

Anlage:

- Ergebnis für Standort AB aus „Fernbusterminal Bremen – Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“
- Wirtschaftlichkeitsnachweis



# **ARBEITSGEMEINSCHAFT FERNBUSTERMINAL BREMEN**

**BPR DIPL.-ING. BERND F. KÜNNE & PARTNER | WESTPHAL ARCHITEKTEN BDA**  
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH | IGES INSTITUT GMBH | JUSTUS WOHLTSMANN OHG

c/o BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ostertorstraße 38/39 | 28195 Bremen

**Fernbusterminal Freie Hansestadt Bremen**

**Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung**

**Standort AB, Überarbeitung**

**Erläuterungsbericht**

**Auftraggeber:**

Freie Hansestadt Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Contrescarpe 73

28195 Bremen

Telefon 0421 / 361-10179

E-Mail [ralf.zoellner@bau.bremen.de](mailto:ralf.zoellner@bau.bremen.de)

**Aufsteller:**

ARBEITSGEMEINSCHAFT Fernbusterminal Bremen

c/o BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstr. 38 / 39,

28195 Bremen

Telefon 0421 / 33 50 2-0

E-Mail [info@bpr-bremen.de](mailto:info@bpr-bremen.de)

**Bearbeitung:**

Jens Wittrock, Daniela Helms

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB

Jost Westphal, Xenia Röpe

Westphal Architekten BDA

Nick Krmek, Hendrik Pierer

brenner Bernard ingenieure GmbH

Bremen, im März 2017

.....

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. AUFGABENSTELLUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>2. VARIANTENUNTERSUCHUNG</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1 Allgemeines</b> .....	<b>5</b>
2.1.1 Städtebau.....	5
2.1.2 Verkehr.....	6
<b>2.2 Variante A</b> .....	<b>7</b>
<b>2.3 Variante B</b> .....	<b>10</b>
<b>2.4 Variante C</b> .....	<b>12</b>
<b>2.5 Fazit</b> .....	<b>14</b>
<b>3. BESCHREIBUNG DER VORZUGSVARIANTE</b> .....	<b>15</b>
<b>3.1 Verkehr</b> .....	<b>15</b>
<b>3.2 Städtebau</b> .....	<b>15</b>
<b>3.3 Kosten</b> .....	<b>18</b>
<b>3.4 Leistungsfähigkeit</b> .....	<b>18</b>

## 1. Aufgabenstellung

Ausgelöst durch Gespräche zwischen der Stadt Bremen und dem „Grundstückseigentümer Standort B“ wurde im Nachgang an die Variantenuntersuchung eine Überarbeitung des Konzeptes für den Standort AB zur Prüfung der Integration von konkreten Realisierungsabsichten des Eigentümers in die Gesamtkonzeption beauftragt.

Im Rahmen dieser Betrachtung sind am Standort B ein Hotel mit ca. 140 Zimmern sowie ein Parkhaus mit ca. 500 Stellplätzen inkl. einer Teilnutzung für Autovermietung in die Planung zu integrieren. Für ggf. weitere entstehende Baumassen ist eine Büronutzung beabsichtigt.

Die vorliegende Untersuchung umfasst die Darstellung verschiedener Varianten der Baukörperanordnung und der resultierenden verkehrlichen Erschließung sowie die Anpassung der Fernbusterminalgeometrie inklusive einer Überarbeitung der Kostenschätzung. Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bürgermeister-Smidt-Straße / Breitenweg unter Berücksichtigung der Verkehrserzeugung von Hotel und Parkhaus geprüft.

Folgende Parameter waren im Rahmen der konzeptionellen Überarbeitung zu berücksichtigen:

- Beibehaltung der Anzahl der Busstellplätze im Fernbusterminal
- Getrennte Erschließung für das Fernbusterminal
- Keine Inanspruchnahme der Flächen des ehem. Atlanta-Gebäudes (Fruchthof)
- Integration des Servicegebäudes in das Erdgeschoss eines angrenzenden Baukörpers
- Gute Sichtbarkeit des Hotels im Stadtraum
- Erschließung des Hotels über die Bürgermeister-Smidt-Straße
- Nachweis der notwendigen PKW-Stellplätze des Beherbergungsbetriebes im Parkhaus

## 2. Variantenuntersuchung

### 2.1 Allgemeines

#### 2.1.1 Städtebau

Für den wirtschaftlichen Betrieb eines Hotels am Standort B ist die Sichtbarkeit des Baukörpers im Stadtraum ein wesentliches Kriterium. In der Vorzugsvariante am Standort AB ist die Integration eines in Richtung Süd-Osten sichtbaren Hotels in den ersten Realisierungsstufen nur unter Vernachlässigungen der Anforderungen des Parkhauses möglich. Folglich war eine Anpassung des Konzeptes notwendig.

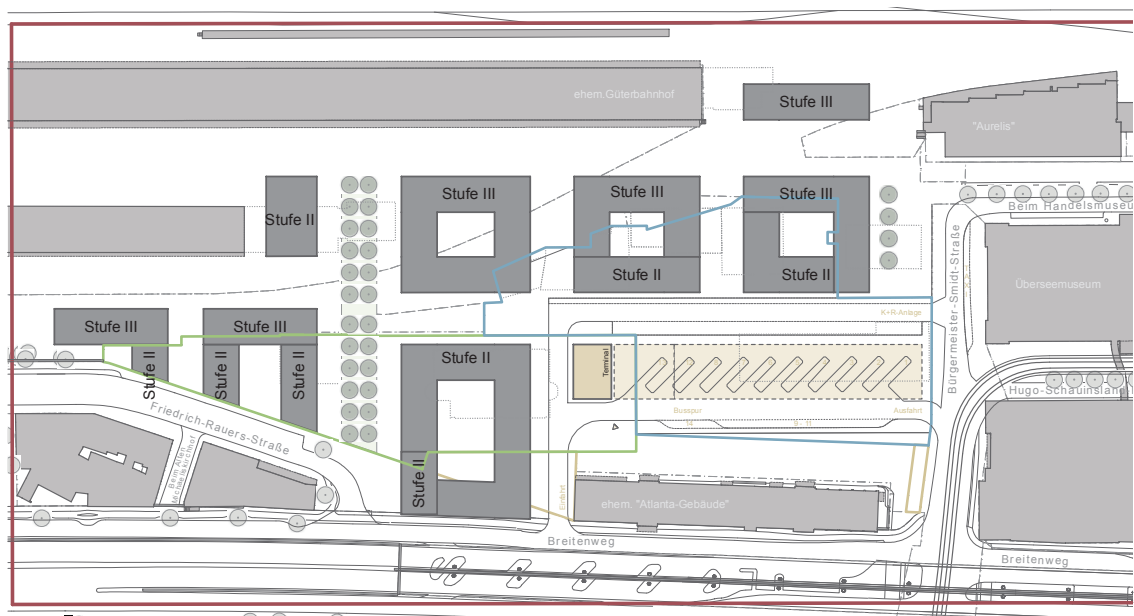


Abbildung 1: Standort AB - Städtebauliche Studie – Stufe III

Der Standort B wird insbesondere durch die Nähe zum Überseemuseum geprägt. Die zukünftige fußläufige Erschließung des Fernbusterminals vom Hauptbahnhof aus wird sich größtenteils entlang dieses Baukörpers orientieren. Für die weitere Entwicklung am Standort ist die Bauflucht des Museums deshalb von besonderer Bedeutung.

Basierend auf dieser Annahme wird in der Überarbeitung der Vorzugsvariante AB die Flucht des Überseemuseums als zukünftige Bauflucht für das Hotel und das Parkhaus angesetzt – die Bebauungsstruktur knüpft somit an den Bestand an und setzt diesen fort.

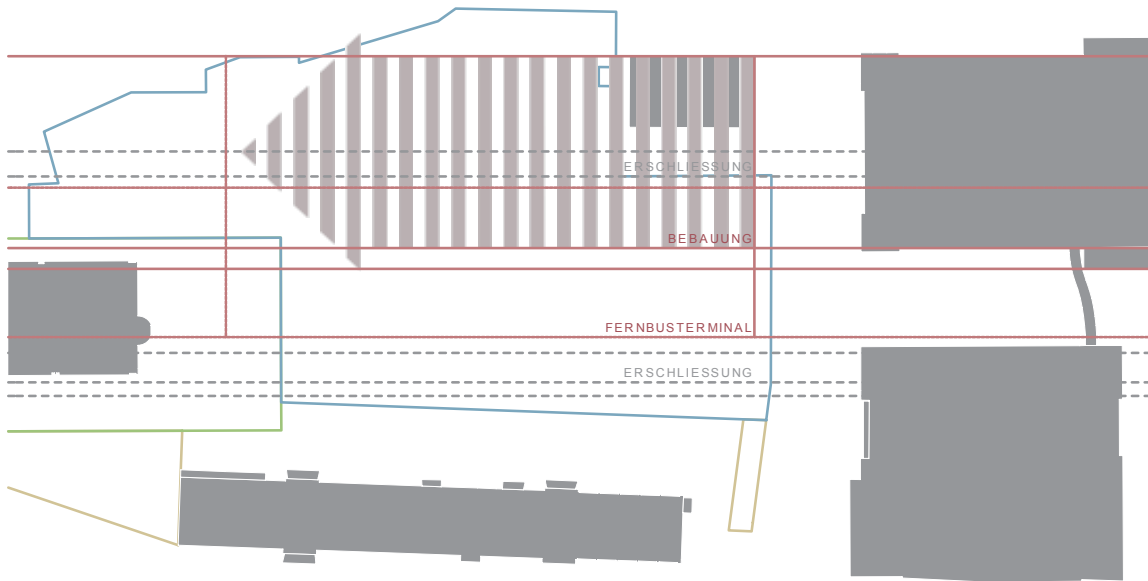


Abbildung 2: Piktogramm Konzeptansatz Überarbeitung

Um die Erschließung des Hotels über die Bürgermeister-Smidt-Straße zu ermöglichen, wird eine Beanspruchung der Verkehrsflächen des DB-Gebäudes, welche heute bereits der Erschließung des Standorts B dienen, vorausgesetzt. Ausgehend von der bestehenden Fahrbahn wird so das Baufeld für das geplante Hotel zwischen DB-Gebäude und Bauflucht Überseemuseum definiert.

### 2.1.2 Verkehr

Die verkehrliche Realisierung des Fernbusterminals am modifizierten Standort AB erfolgt über eine Einfahrt vom Breitenweg. Diese befindet sich unmittelbar hinter dem Gebäude des Fruchthofes und verläuft in nordwestliche Richtung um anschließend parallel zum Grundstück Fruchthof die einzelnen Bussteige zu erschließen. Die Bussteige selbst sind in einzelnen „Taschen“ angeordnet. Für Busse mit Anhängern sind Längsstellplätze auf der südlichen Terminalseite vorgesehen. Insgesamt können am Standort AB elf Wartepositionen angeboten werden. Die Ausfahrt des Fernbusterminals erfolgt auf die Bürgermeister-Smidt-Straße. Von dort können über den Knotenpunkt Bürgermeister-Smidt-Straße / Breitenweg sämtliche Fahrbeziehungen angefahren werden.

Durch die Erschließung hinter dem Fruchthofgebäude sind Teilflächen des Weser-Ems-Bus-Geländes hinzuzuziehen. Dadurch entfallen die Busabstellplätze östlich der Wartungshalle auf dem Gelände. Als Ersatzstandort kann der gegenwärtige Busparkplatz für Reisebusse am Breitenweg / Friedrich-Rauers-Straße angeboten werden. Ei-

ne Schleppkurvenüberprüfung des reduzierten Freiraumes im Bereich des Weser-Ems-Bus-Werkstattgebäudes konnte positiv nachgewiesen werden.

Die Fahrgastflächen am Fernbusterminal werden komplett überdacht, so dass ein durchgängiger Wetterschutz vorhanden ist. Dies ist für die Bereiche der Längsbusstände nur über Fahrgastunterstände zu realisieren. Aufgrund der Nähe zum Hotelgebäude ist auf den Abstand zwischen dem Dach des Fernbusterminals und der Fassade des Hotels eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Kiss & Ride – Parkplätze werden im Zwischenbereich zwischen Hotel und Parkhaus in angemessener Anzahl angeboten. Ggf. können Stellplätze im Parkhaus nachgewiesen werden.

## 2.2 Variante A

In der Variante A wird das Hotel direkt an der Grundstücksgrenze zum DB Gebäude platziert und die vorhandene Fahrbahn zwischen den beiden Gebäuden für die Erschließung des rückwärtig angeordneten Parkhauses verlängert. Entlang einer Verbindung zur Straße „Beim Handelsmuseum“ werden einige Stellplätze u. a. für den K+R-Verkehr des Fernbusterminals angeboten.

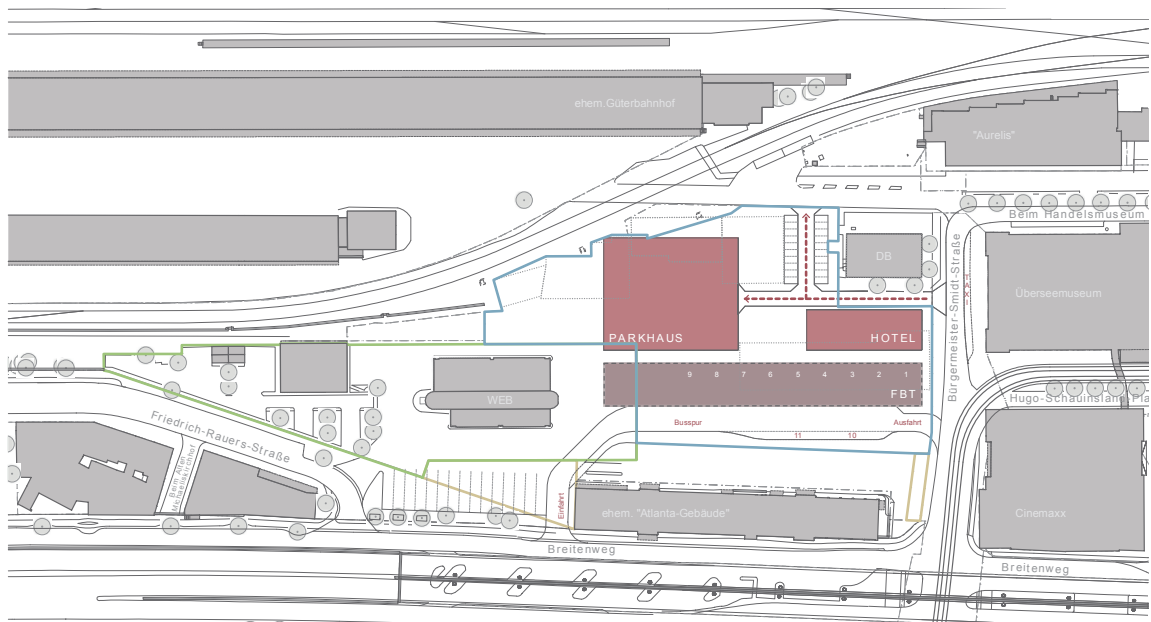


Abbildung 3: Standort AB - Variante A - Städtebauliches Konzept – Stufe I

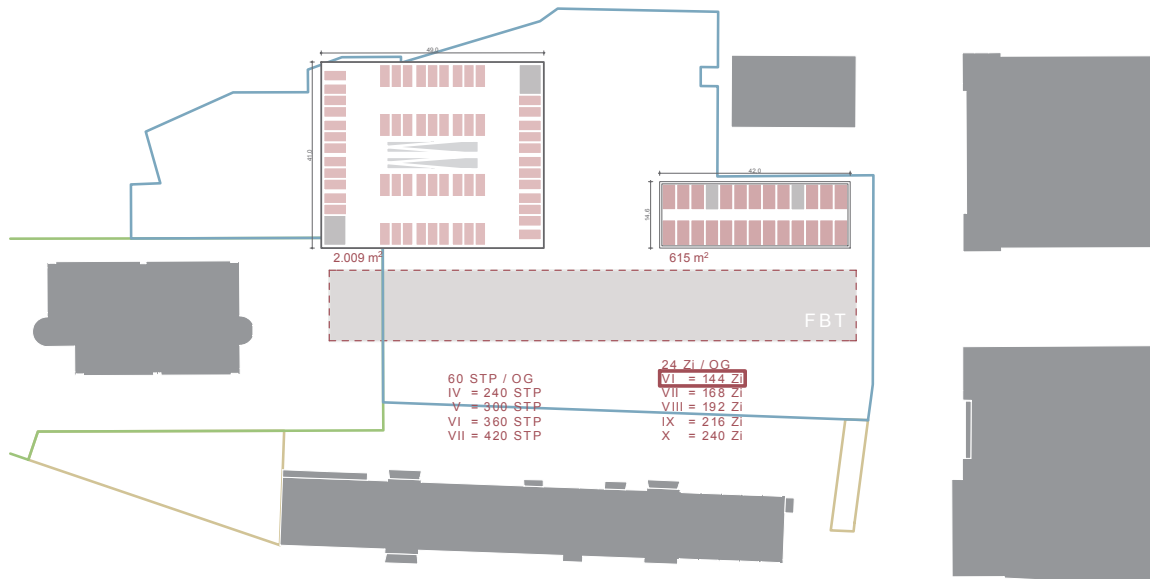


Abbildung 4: Standort AB - Variante A – Systemgrundriss Regelgeschoss

Die Baukörpertiefe des Hotels resultiert aus der zweihüftigen Anordnung von Doppelzimmern mit den Abmessungen 3,2 x 5,8 m auf einer Grundfläche von ca. 615 qm. Bei einer Zimmeranzahl von ca. 24 Zimmern pro Etage würden folglich 6 Obergeschosse für die Hotelnutzung zzgl. Empfang und Nebennutzflächen benötigt.

Ein straßenbegleitender Fußweg wird mit einer Arkade auf dem Grundstück Standort B in das Hotel integriert um eine fußläufige Erschließung der rückwärtigen Flächen zu ermöglichen. Auf Grund des geringen Flächenangebotes im Erdgeschoss wird empfohlen die Nebennutzflächen im ersten Obergeschoss auf der dem Fernbusterminal zugewandten Seite unterzubringen - so würde auch die Problematik der Lärmbelastung in diesem Bereich umgangen.



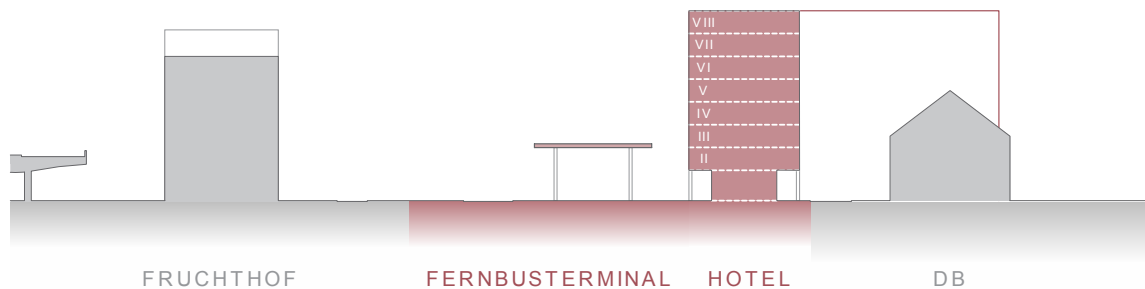


Abbildung 5: Standort AB - Variante A – Systemschnitt

Das Parkhaus wird über eine mittig in Verlängerung der Erschließungsachse angeordnete Vollgeschosssrampe erschlossen und bietet Platz für ca. 60 STP pro Geschoss. Um die Forderung nach ca. 500 Stellplätzen zu erfüllen, müsste das Parkhaus folglich mindestens acht Parkebenen mit 2.000 qm Grundfläche beinhalten. Im Erdgeschoss könnte zum Terminal hin eine weitere Nutzung integriert werden – eine gebäudeinterne Anlieferung im hinteren Bereich wäre jedoch auf Grund der Lage der Rampe bei einem kleinteiligem Zuschnitt von Nutzungseinheiten nur eingeschränkt möglich.

### 2.3 Variante B

Die Variante B greift die Ansätze zur Erschließung aus Variante A auf, zeigt jedoch andere Baukörpergeometrien für das Parkhaus und das Hotel. Die Erschließungsflächen zwischen Hotel und DB-Gebäude sind in dieser Variante großzügiger gestaltet.

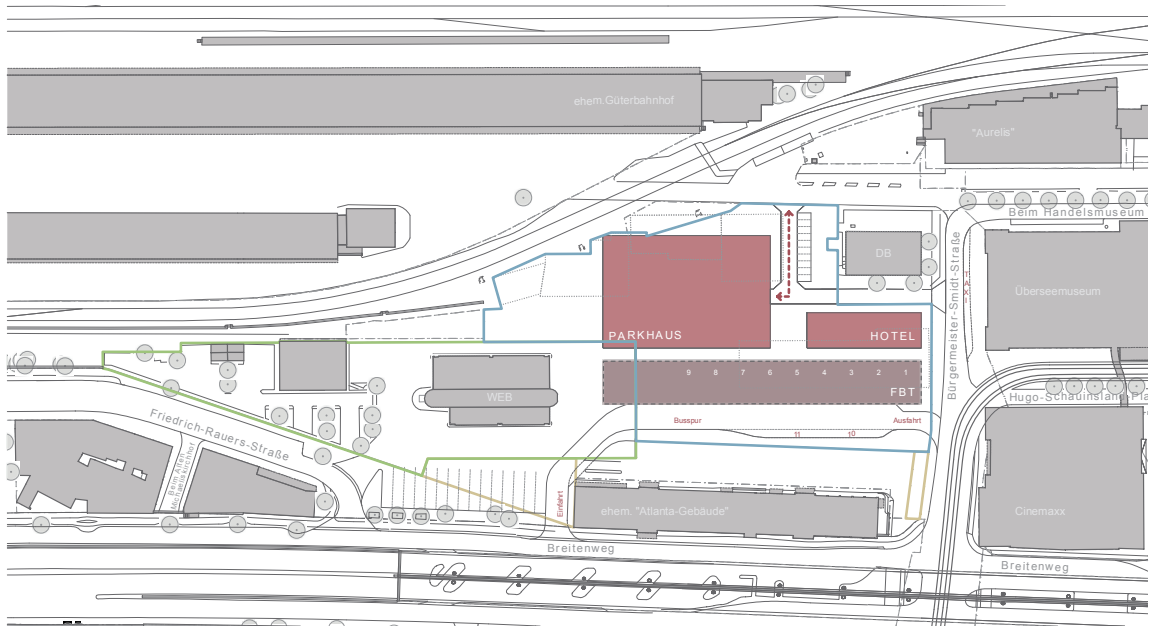


Abbildung 6: Standort AB - Variante B - Städtebauliches Konzept – Stufe I

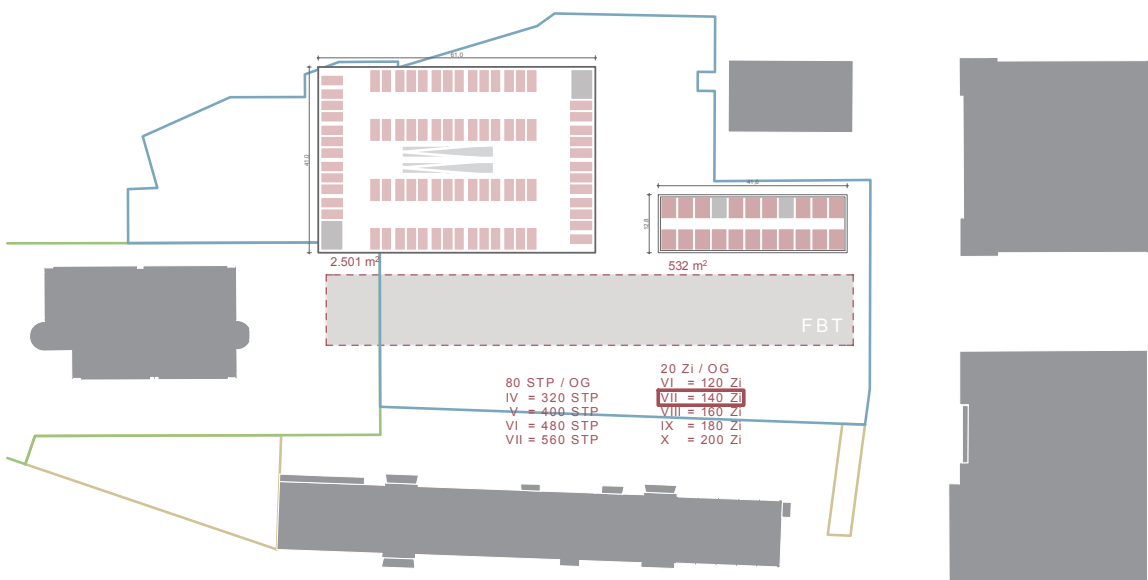


Abbildung 7: Standort AB - Variante B – Systemgrundriss Regelgeschoss

In dieser Variante wird die Tiefe des Hotelbaukörpers über eine Anpassung der Abmessungen der Zimmer (auf ca. 3,70 x 4,90 m) verringert. Diese Anpassung ermöglicht den Verzicht auf eine Arkade und die vollflächige Nutzung des Erdgeschosses. Bei einer Planung mit ca. 20 Zimmern pro Etage entsteht so ein Baukörper mit einer Grundfläche von ca. 530 qm und sieben Obergeschossen.

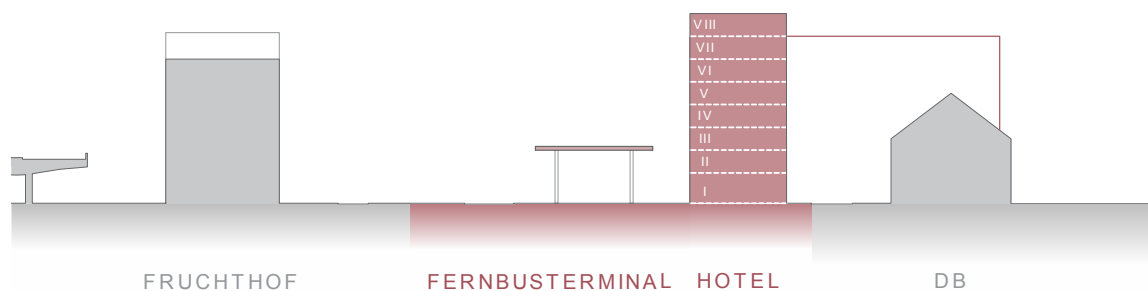


Abbildung 8: Standort AB - Variante B – Systemschnitt

Die Grundkonzeption des Parkhauses bleibt in dieser Variante unverändert, eine Vollgeschossrampe im Zentrum des Gebäudes erschließt alle Ebenen. Bei einer Stellplatzanzahl von ca. 80 Einstellplätzen pro Geschoss ergibt sich so ein Baukörper mit mindestens 6 Obergeschossen auf einer Grundfläche von ca. 2.500 qm.

## 2.4 Variante C

Abweichend von den vorherigen Varianten wird die Erschließung von Hotel und Parkhaus in dieser Konzeption getrennt. Während das Hotel weiterhin von der Bürgermeister-Smidt-Straße erschlossen wird, erfolgt die Zufahrt in das Parkhaus über die Straße Beim Handelsmuseum.

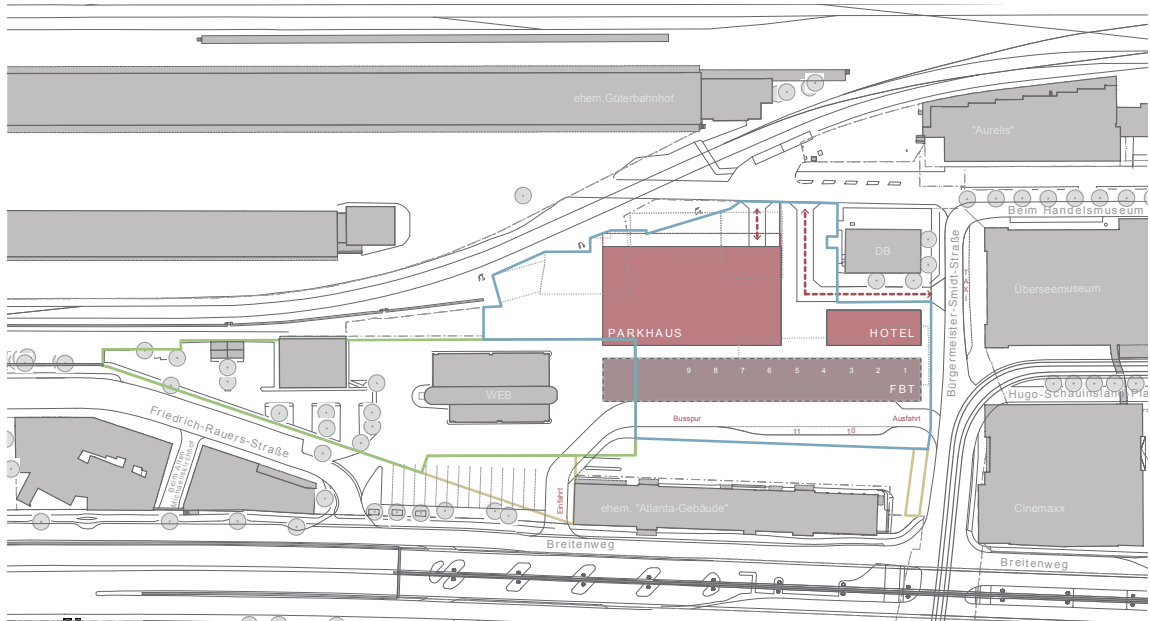


Abbildung 9: Standort AB - Variante C - Städtebauliches Konzept – Stufe I

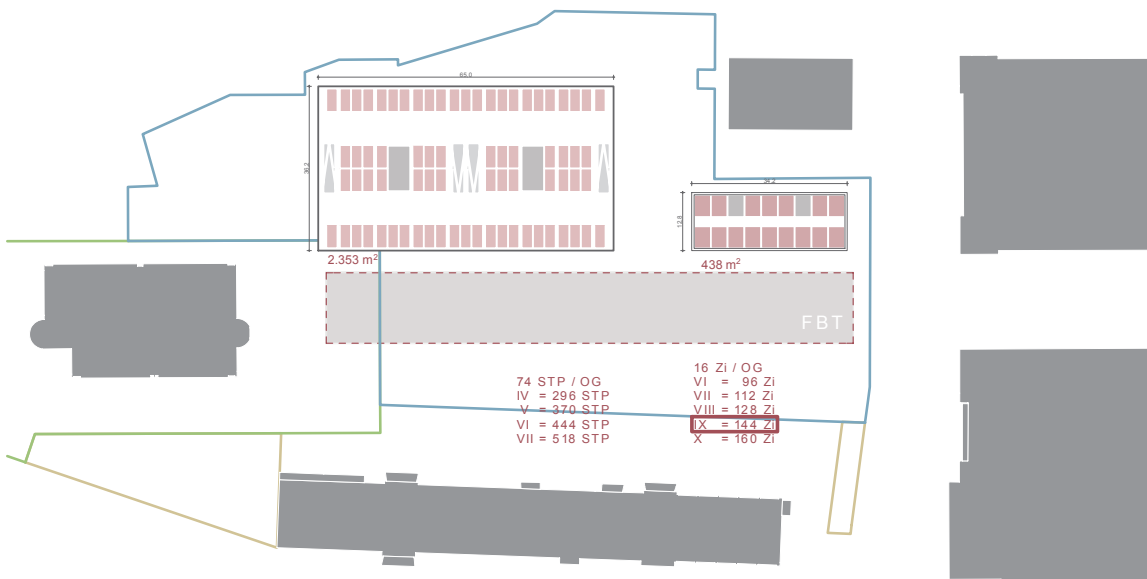


Abbildung 10: Standort AB - Variante C – Systemgrundriss Regelgeschoss

Das Umfeld des Standortes B würde von der Platzierung eines Hochpunktes mit Fernwirkung an der Bürgermeister-Smidt-Straße profitieren – deshalb wurde in dieser Variante die Grundfläche des Baukörpers auf 440 qm reduziert, die Anzahl der Zimmer pro Etage verringert und die Geschossanzahl auf elf erhöht.

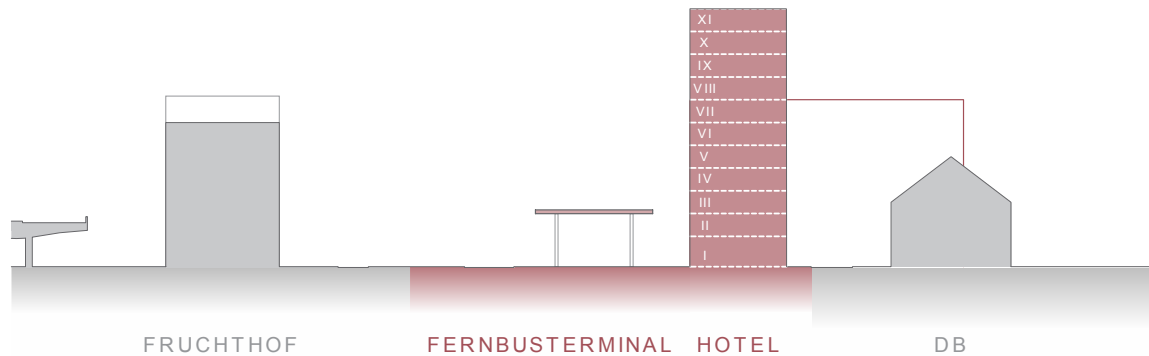


Abbildung 11: Standort AB - Variante C – Systemschnitt

In den hinteren Bereichen des Standortes B liegt das Geländeniveau deutlich unter dem Niveau der Straße Beim Handelsmuseum. In dieser Variante wird der Höhenversprung in die Erschließung eines Parkhauses mit Halbrampen integriert. Jedes Geschoss verfügt auf einer Grundfläche von ca. 2.350 qm über insgesamt ca. 74 Stellplätzen auf zwei jeweils um eine halbe Geschosshöhe versetzten Parkebenen. Je nach Konzeption des Erd- und Dachgeschosses wären in dieser Variante bis zu sieben Obergeschosse notwendig um die gewünschten 500 Einstellplätze zu schaffen.

Da die Erschließungsfunktion für die PKW entfällt, wird das Erdgeschoss in dieser Variante deutlich flexibler nutzbar.

## 2.5 Fazit

Die grundsätzliche Anbindung (Ein- und Ausfahrt) des Fernbusterminals bleibt bei sämtlichen Varianten gleich. Unterschiedlich ist lediglich die Verkehrsführung zwischen Hotel und Parkhaus. In den Varianten A und B erfolgt dies über gemeinsame Ein- und Ausfahrten und Erschließungen. In der Variante C wird eine separate Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus auf die Straße Beim Handelsmuseum vorgesehen. Diese Variante wird bevorzugt, da eine Trennung der Verkehre einen verbesserten Verkehrsablauf zur Folge hat. Ein besonderer Augenmerk ist allerdings auf die Lage der Ein- und Ausfahrt im Zusammenhang mit dem vorhandenen Bahnübergang zu nennen.

Die Variante C ist als Vorzugsvariante zu benennen.

### 3. Beschreibung der Vorzugsvariante

#### 3.1 Verkehr

Das verkehrliche Gesamtkonzept orientiert sich an den grundsätzlichen Aussagen zum Fernbusterminal am Standort AB. Die Zufahrt über den Breitenweg sowie die Ausfahrt über die Bürgermeister-Smidt-Straße erlaubt eine leistungsfähige und leicht verständliche Abwicklung der Verkehre. Durch die innere Erschließung zwischen Hotel und Parkhaus sind auch Kiss & Ride – Plätze sowie Taxistellplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen. Die Verkehre auf dem Weser-Ems-Bus-Terminal können nahezu ungestört abgewickelt werden, sofern die Ersatzstellplätze im Bereich Breitenweg / Friedrich-Rauers-Straße angeboten werden.

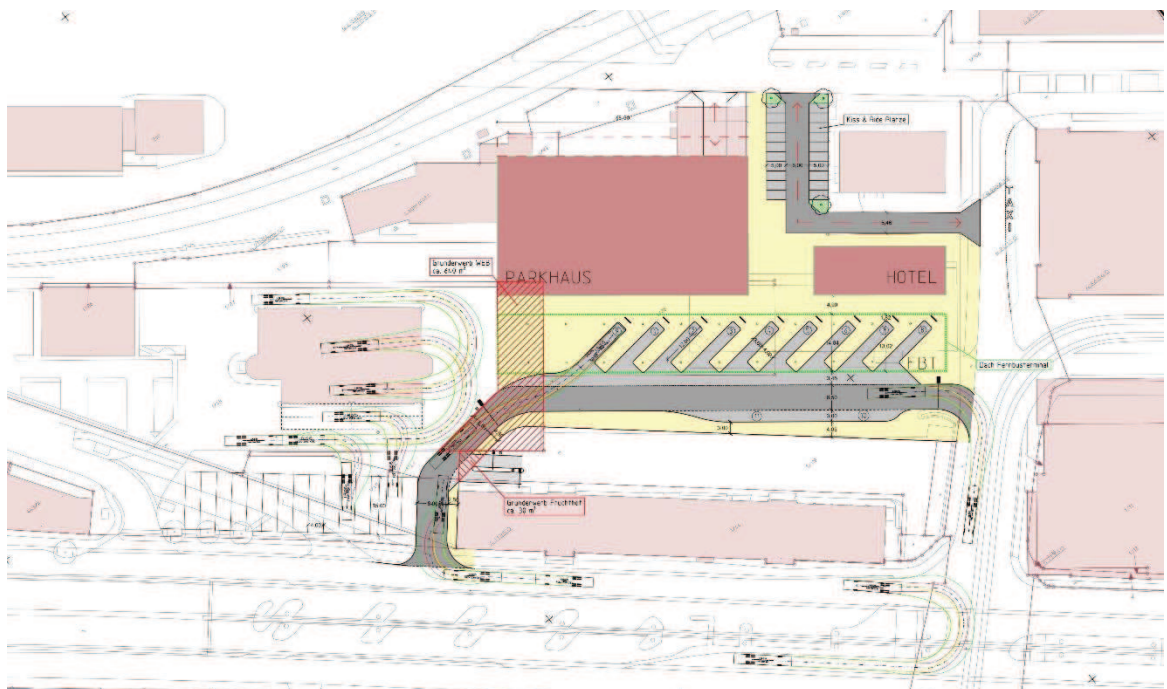


Abbildung 12: Lageplan

#### 3.2 Städtebau

Das städtebauliche Gesamtkonzept für das Quartier folgt den gleichen Grundsätzen wie das Grundkonzept vor der Überarbeitung. Die Baufluchten der vorhandenen Gebäude werden - wenn möglich - in den neuen Strukturen fortgesetzt und die

Durchlässigkeit des neuen Quartiers von Norden nach Süden steht weiterhin im Vordergrund.

Abweichend von der im Erläuterungsbericht dargestellten Konzeption wird der Querschnitt des Straßenraumes in Norden des Plangebiets (zum ehem. Güterbahnhof) nicht reduziert, um die Flucht des Überseemuseums auch im Norden aufgreifen und fortsetzen zu können.

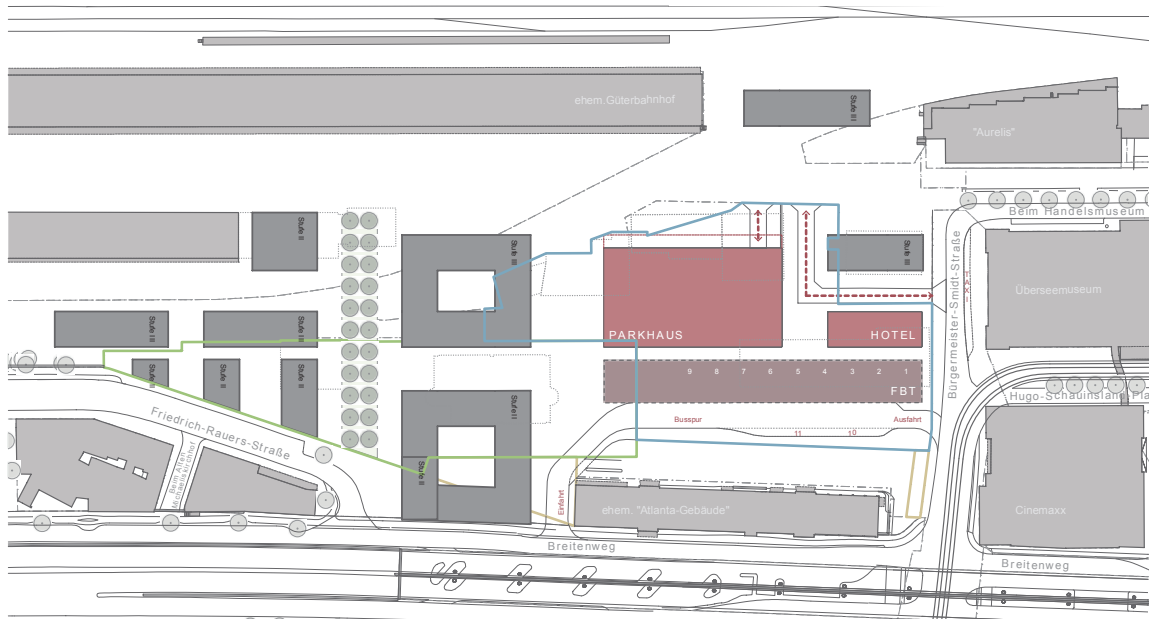


Abbildung 13: Standort AB - Variante C – Städtebauliches Konzept – Stufe III

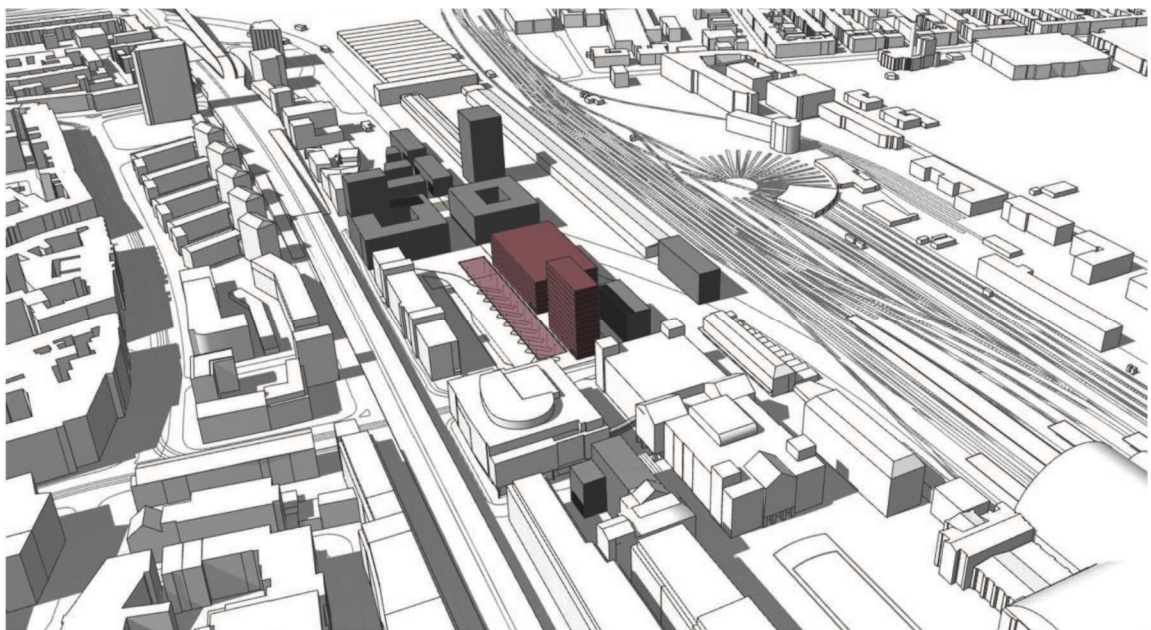


Abbildung 14: Standort AB - Variante C – Vogelperspektive – Stufe III



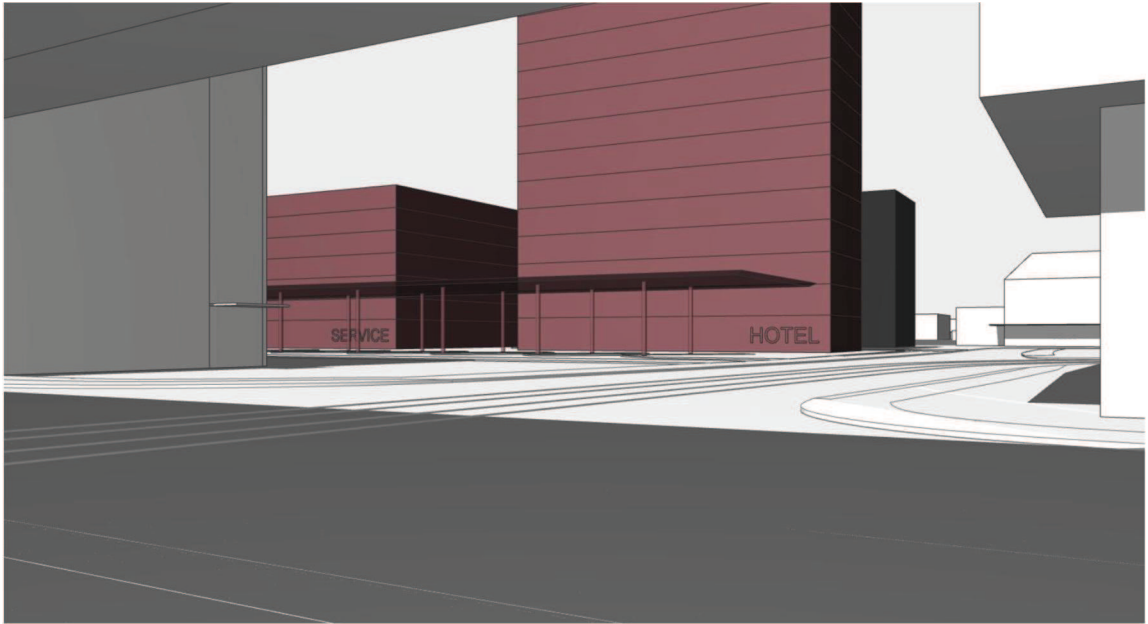


Abbildung 15: Standort AB - Variante C – Stufe III - Perspektive Breitenweg

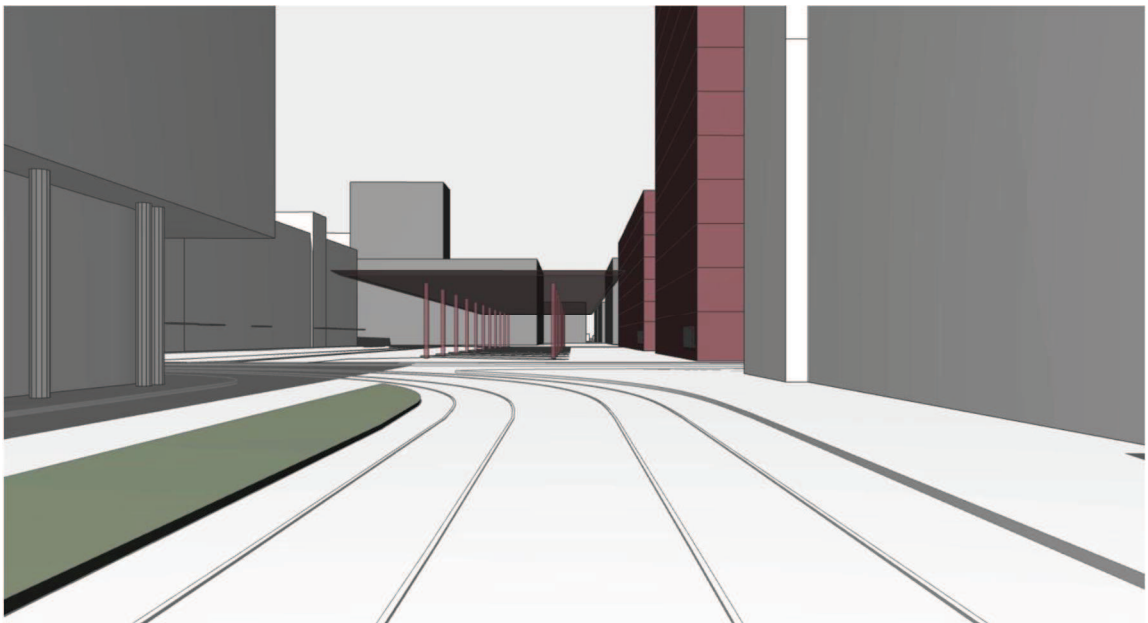


Abbildung 16: Standort AB - Variante C – Stufe III – Hugo-Schauinsland-Platz

### 3.3 Kosten

Der Investitionsaufwand für den Fernbusterminal am modifizierten Standort AB teilt sich in folgende Kostengruppen auf:

• Abbruch Bestand	148.500,00 €
• Flächenbefestigung	1.235.000,00 €
• Terminalüberdachung	1.320.000,00 €
• Terminal Ticketgebäude	entfällt, da im Parkhaus integriert
• Terminalinfrastruktur	250.000,00 €
• Anpassung LSA-Logik	150.000,00 €
Summe	<u>3.103.500,00 €</u>

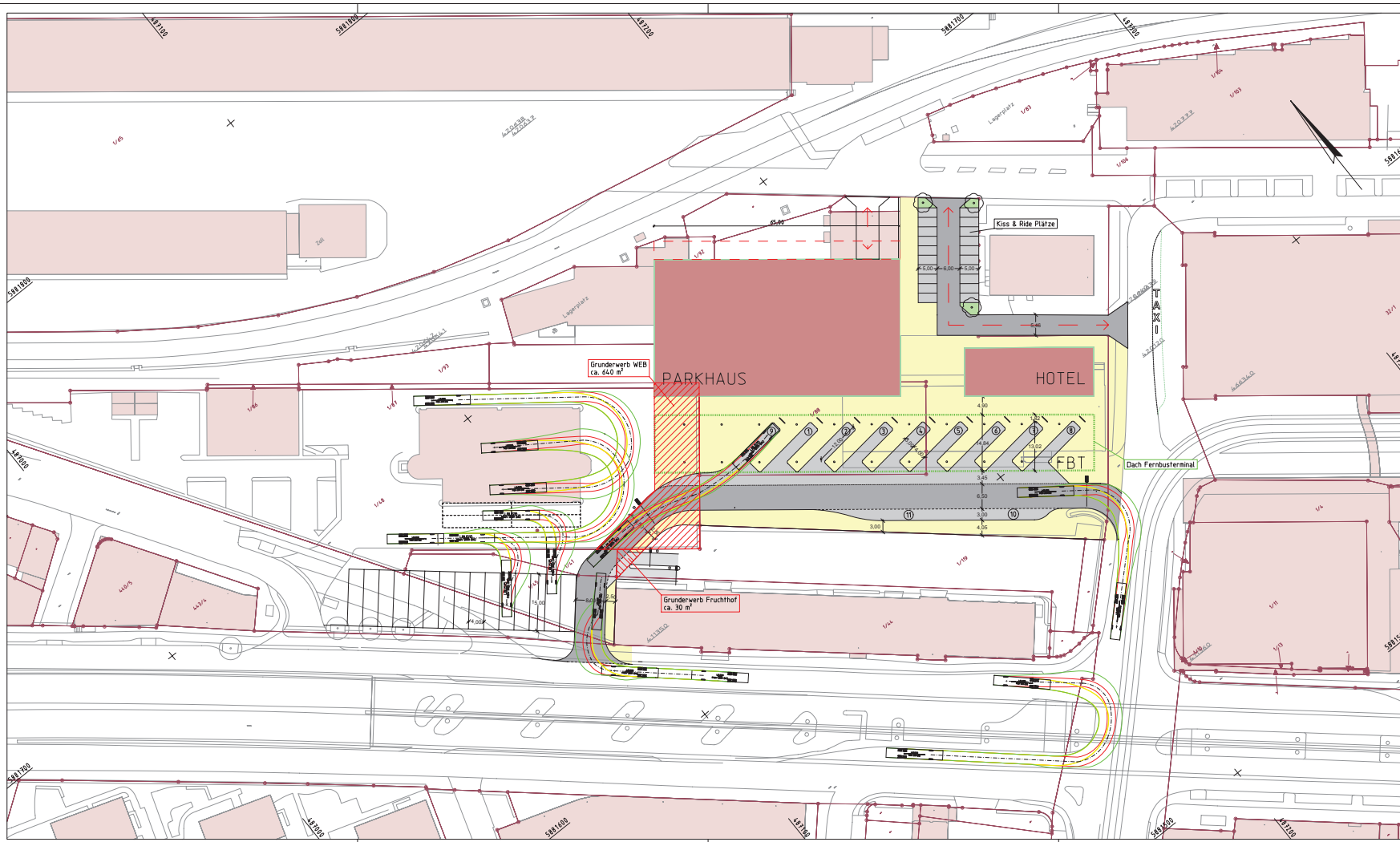
Dabei ist darauf hinzuweisen, dass Kosten für den Grundstückserwerb, die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, möglicherweise auftretende Altlasten oder die Erfordernis von Bodenverbesserungsmaßnahmen nicht betrachtet wurden.

### 3.4 Leistungsfähigkeit

Der Knotenpunkt Breitenweg / Bgm.-Smidt-Straße ist unter Beibehaltung der bestehenden Knotengeometrie in der Lage die zukünftig zu erwartenden Verkehre (Fernbusterminal, Hotel, Parkhaus) leistungsfähig abzuwickeln. Dafür ist eine Anpassung der Freigabezeitverteilung in den Signalprogrammen notwendig.

Um die Rückstaugefahr vom KP Bgm.-Smidt-Straße / Hugo-Schauinland-Platz in den Knotenpunkt Breitenweg / Bgm.-Smidt-Straße zu vermeiden, sind zusätzliche Maßnahmen unerlässlich (Stauschleife, Meldungsaustausch). Für konkretere Aussagen ist hierfür allerdings eine Simulationsuntersuchung erforderlich.

Die vollständige Verkehrstechnische Untersuchung inkl. Ergebnisse und Verkehrsumlegung ist der Anlage zum Anhang 17 zu entnehmen.



Projekt	Fernbusterminal Bremen Variantenuntersuchung				
Auftraggeber	Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Conradstraße 72 28195 Bremen +49 421 361 2407 office@umwelt.bremen.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Osterstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de				<b>BPR</b>
	<b>WESTPHAL ARCHITEKTEN BDA</b> WESTPHAL, JOST WESTPHAL, GILLESBERG, Prof. Ing. Dr. Ingeborg				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie - Phase 0				
Planbeschreibung	Lageplan mit Schleppkurve Standort AB Variante 1				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Plannummer
2333	1:500	06.12.2016	DHDH		15-5

# **Freie Hansestadt Bremen**

## **Verkehrserzeugung und Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS für den Knotenpunkt LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)**

brenner BERNARD ingenieure GmbH  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Bremen

## **IMPRESSUM**

- Auftraggeber** BPR Beraten/Planen/Realisieren  
Ostertorstraße 38/39  
28195 Bremen
- Auftragnehmer** brenner BERNARD ingenieure GmbH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe  
Violenstraße 12  
28195 Bremen  
Telefon (04 21) 3 64 95 51  
Telefax (04 21) 3 64 95 53  
[www.brenner-bernard.com](http://www.brenner-bernard.com)  
[info.bremen@brenner-bernard.com](mailto:info.bremen@brenner-bernard.com)
- Bearbeiter** Dipl.-Ing. Hendrik Pierer  
Falko Müller M.Sc.  
Madeleine Hartwig M.Eng.

Bremen, März 2017

---

Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)

**INHALT**

1	AUFGABENSTELLUNG .....	1
2	KNOTENPUNKT LSA „BREITENWEG / BGM.-SMIDT-STR.“ (AZ 30) .....	2
2.1	Beschreibung .....	2
2.2	Planungsvariante.....	2
3	VERKEHRSELASTUNG .....	2
3.1	Bestand .....	2
3.2	Verkehrserzeugung .....	3
3.3	Prognosebelastung .....	3
4	LEISTUNGSFÄHIGKEITSERMITTLUNG.....	4
4.1	Allgemein.....	4
4.2	Qualitätsstufen .....	4
5	ERGEBNISSE .....	5
6	FAZIT .....	6

---

**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)**

**1 AUFGABENSTELLUNG**

Im Zuge der Planungen für das neue Fernbusterminal in Bremen hat sich eine Vorzugsvariante herauskristallisiert. Bei dieser Variante sind auf der nordwestlichen Seite der Bgm.-Smidt-Straße (gegenüber des Überseemuseums) ein Hotel und ein Parkhaus vorgesehen.

Im Zuge dieser Untersuchung ist eine Verkehrserzeugung (Quell- und Zielverkehr) für das neue Fernbusterminal vorzunehmen. Die ermittelten Verkehrswerte werden auf die Bestandsverkehre des zu untersuchenden Knotenpunktes addiert. Die daraus resultierende neue Verkehrsbelastung für die vorliegende Untersuchungsvariante dient als Grundlage für eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung nach HBS an der LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30).

Optional werden (falls erforderlich) Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit geprüft und beschrieben.

---

**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)****2 KNOTENPUNKT LSA „BREITENWEG / BGM.-SMIDT-STR.“ (AZ 30)****2.1 BESCHREIBUNG**

Anl. 1.1 Der Knotenpunkt „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30) ist ein signalisierter vierarmiger Knotenpunkt bestehend aus dem Breitenweg als übergeordneter Achse und der verkehrsrechtlich untergeordneten Bgm.-Smidt-Straße. Er befindet sich im koordinierten Streckenzug Breitenweg und bildet dort den Start- bzw. Zielknoten. Über die Hauptrichtung verkehren Straßenbahnen der Linien 1 und 10 sowie diverse Buslinien.

Anl. 1.2 In einer Entfernung von etwa 50 m in nordöstlicher Richtung befindet sich die LSA „Am Bahnhofplatz / Übermaxx“ (Az 307). Der Aufstellbereich von Sg. A bis zur davorliegenden Fg.-Furt (Sg. 9) der Az 30 beträgt ca. 20 m.

**2.2 PLANUNGSVARIANTE**

Anl. 2 Änderungen an der Knotengeometrie der Az 30 sind nicht geplant. In der Bgm.-Smidt-Straße ist in einem Abstand von ca. 30 m zur Haltelinie von Sg. E die Ausfahrt für abfahrende Fernbusse aus dem ZOB vorgesehen. Die Einfahrt befindet sich im Breitenweg, etwa 130 m hinter der Az 30. Verkehre vom und zum geplanten Hotel bzw. Parkhaus erhalten ihre Zufahrt in der Bgm.-Smidt-Str. gegenüber des Überseemuseums in einem Abstand von etwa 80 m zur Haltelinie von Sg. E.

**3 VERKEHRSELASTUNG****3.1 BESTAND**

Anl. 3.1 Als Basis für die Verkehrsmengen dienen Zählwerte, die am Dienstag, den 09. Februar 2016 mittels Videozählung zwischen 06.00 Uhr und 10.00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr erhoben wurden. Die maßgebende Spitzenstunde (Stunde mit der höchsten Verkehrsbelastung) befindet sich im Zeitbereich von 16:45 Uhr bis 17:45 Uhr. Dieser Bemessungszeitraum bildet daher die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnung.



---

**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)****3.2 VERKEHRSERZEUGUNG**

Anl. 3.2 In die Berechnung der neu induzierten Verkehre gehen sowohl die Fernbusprognose als auch die Frequentierung der geplanten Stellplätze für das Hotel und das Parkhaus mit ein.

Stellplätze

Nach Angaben des Investors gelten folgenden Randbedingungen:

Das Parkhaus soll insgesamt über maximal 550 Stellplätze verfügen. Diese unterteilen sich in 70 % für Kurzzeitparker, 20 % für Dauerparker und 10 % für Hotelgäste und den geplanten Servicebereich (Autovermietung). Es wird im Rahmen der Berechnung von einer Stellplatzauslastung von 100 % (worst case) ausgegangen. Die Frequentierung beträgt ein Fahrzeug pro Tag für die Stellplätze der Dauerparker und der Hotel- bzw. Servicebereichstellplätze. Die Frequentierung der Kurzzeitstellplätze wird mit drei Fahrzeugen pro Tag angesetzt. Die Verteilung des MIV im Quell- bzw. Zielverkehr wird im Verhältnis zu den bestehenden Verkehren umgelegt. Diese Annahmen wurden mit der SUBV abgestimmt.

Fernbusse

Die Grundlage der Verkehrserzeugung für die Fernbusse bilden die Zählungen der Busankünfte aus den Jahren 2014 und 2015 über einen Zeitraum von jeweils einer Woche. Die Auswertung ergab, dass werktags in der nachmittäglichen Spitzenstunde 7 Reisebusse die Haltepositionen für Fernbusse ansteuern. Unter der Berücksichtigung einer Steigung von 25% bis zum Jahr 2020 (Untersuchung „Fernbusterminal Freie Hansestadt Bremen – Ermittlung der erforderlichen Haltepositionen“), ist mit insgesamt 9 Reisebussen je Stunde zu rechnen.

**3.3 PROGNOSEBELASTUNG**

Anl. 3.3 Die Überlagerung der bestehenden Verkehre und der neu induzierten Verkehre ergibt die maßgebende Belastung für den Untersuchungsfall. Dabei wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Verkehre der Az 30 komplett erhalten bleiben. Die neu induzierten Verkehre werden als zusätzliche Belastung komplett hinzugenommen.

---

**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)****4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSERMITTLUNG****4.1 ALLGEMEIN**

Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs an signalisierten Knotenpunkten wird die mittlere Wartezeit der Kfz-Ströme angesehen. Dabei wird die Qualität des Verkehrsablaufs jedes einzelnen Nebenstroms getrennt ermittelt. Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation ist lt. HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Bei der Berechnung nach HBS wird von einer zufälligen Ankunftsverteilung ausgegangen.

**4.2 QUALITÄTSSTUFEN**

Dabei bedeuten:

Stufe A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

Stufe B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

Stufe C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

Stufe D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

Stufe E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

Stufe F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Fahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

## Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)

Tabelle 1: Einteilung der Qualitätsstufen nach HBS für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit $w$ [s]
	Kraftfahrzeugverkehr
A	$\leq 20$
B	$\leq 35$
C	$\leq 50$
D	$\leq 70$
E	$> 70$
F	- <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt.

### 5 ERGEBNISSE

Anl. 4.1 Mit dem bestehenden Signalzeitenplan der nachmittäglichen Spitzenstunde lassen sich die prognostizierten Verkehrsmengen nicht leistungsfähig bedienen. Maßgebend ist der Fahrzeugstrom aus der Bgm.-Smidt-Str. über Sg. E, die Wartezeit beträgt ca. 149 s. Der Knotenpunkt weist die QSV E auf.

Anl. 4.2 Mit einer angepassten Freigabezeitverteilung ist die leistungsfähige Bedienung der prognostizierten Verkehre am Knotenpunkt möglich. Dafür ist eine zusätzliche Freigabezeit von 4s für Sg. E erforderlich. Die mittlere Wartezeit für die Verkehre aus der Bgm.-Smidt-Str. sinkt dadurch auf ca. 48 s. In der vorliegenden Betrachtung wurden die Freigabezeiten der Sg. A und Sg. B um jeweils 4 s gekürzt. Etwaige Auswirkungen auf die Grüne Welle im Breitenweg sind möglich.  
Der Knotenpunkt weist mit dem angepassten Signalzeitenplan die QSV C auf.

In der Zufahrt Bgm.-Smidt-Str. (Sg. E) umfasst die mittlere Rückstaulänge bei einer Sicherheit von 95 % ca. 16 Fahrzeuge. Das heißt, dass die Rückstaulänge in 5 % der Spitzenstunde 99 m überschreiten kann.

In der Knotenpunktausfahrt der Az 30 in Fahrtrichtung Az 307 ist ein Rückstau bis in den Knotenpunktbereich der Az 30 somit nicht auszuschließen. Mögliche Maßnahmen zur Optimierung sind das Vorsehen einer Stauschleife für Sg. A an der Az 307 sowie eine Meldungsübertragung zwischen den LSA.

---

**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)****6 FAZIT**

Der Knotenpunkt Az 30 „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Straße“ ist unter Beibehaltung der bestehenden Knotengeometrie in der Lage die zukünftig zu erwartenden Verkehre leistungsfähig abzuwickeln. Dafür ist eine Anpassung der Freigabezeitverteilung in den Signalprogrammen notwendig.

Um die Rückstaugefahr von der Az 307 in den Knotenpunkt der Az 30 zu vermeiden, sind zusätzliche Maßnahmen unerlässlich (Stauschleife, Meldungsaustausch). Für weitergehende Aussagen ist eine Simulationsuntersuchung erforderlich.

Aufgestellt: Bremen, März 2017

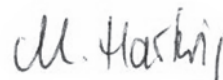
brenner BERNARD ingenieure GmbH



Projektleiter,  
i. V. Dipl.-Ing. Hendrik Pierer



Projektingenieur,  
i. A. Falko Müller M.Sc.



Projektingenieur  
i. A. Madeleine Hartwig M.Eng.

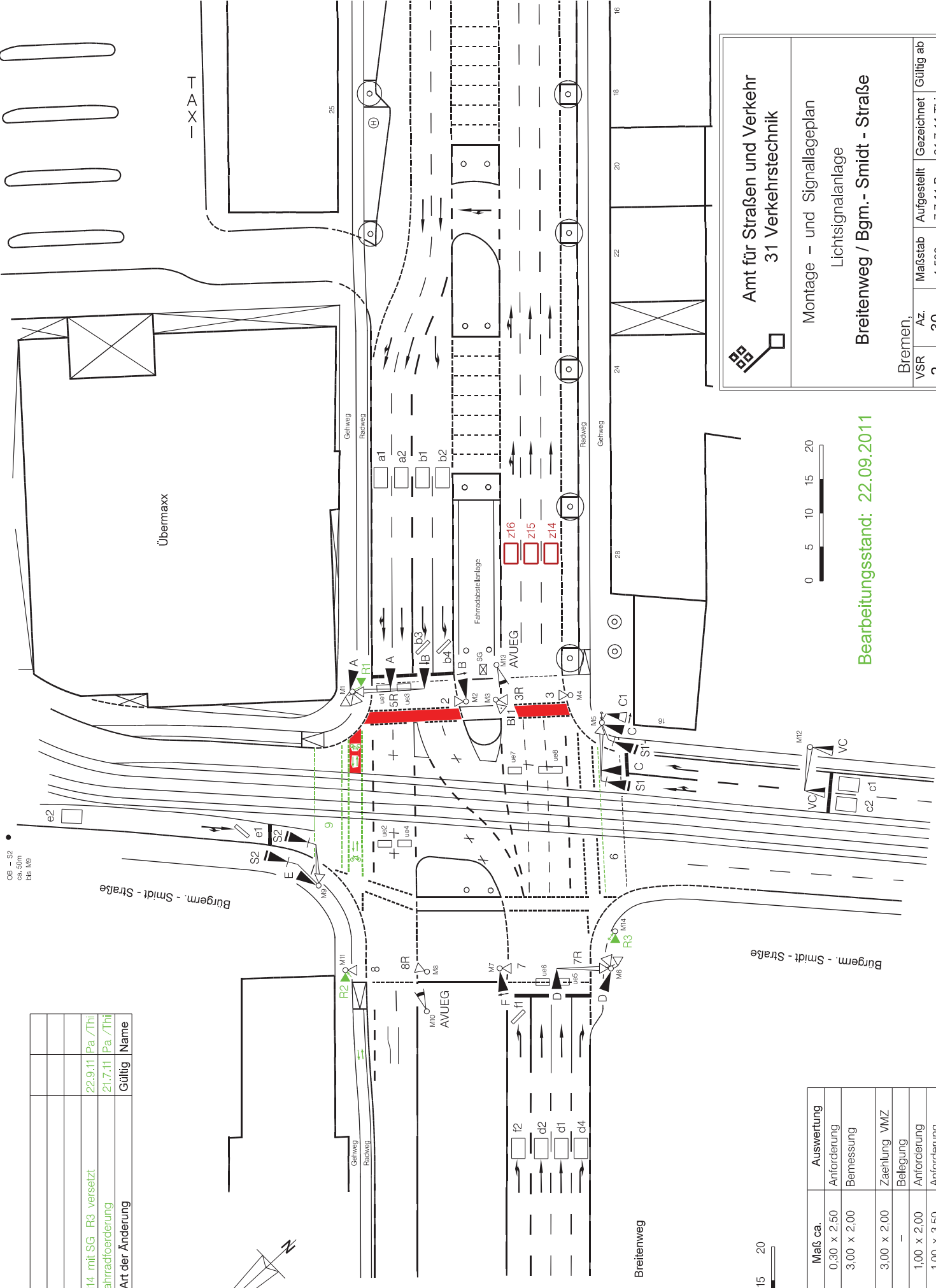
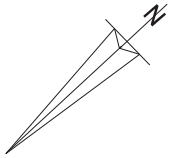
**Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)**

**Anlage 1**

Signallageplan Az 30 „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“  
Signallageplan Az 307 „Am Bahnhofsplatz / Übermaxx“



Nr.	Art der Änderung	Gültig	Name
2	M14 mit SG R3 versetzt	22.9.11	Pa / Thi
1	Fahrradforderung	21.7.11	Pa / Thi



Bearbeitungsstand: 22.09.2011

**Amt für Straßen und Verkehr**  
31 Verkehrstechnik

Montage – und Signallageplan  
Lichtsignalanlage

**Breitenweg / Bgm.- Smidt - Straße**

Bremen, VSR	Az.	Maßstab	Aufgestellt	Gezeichnet	Gültig ab
2	30	1:500	7.7.11 Pa	21.7.11 Thi	

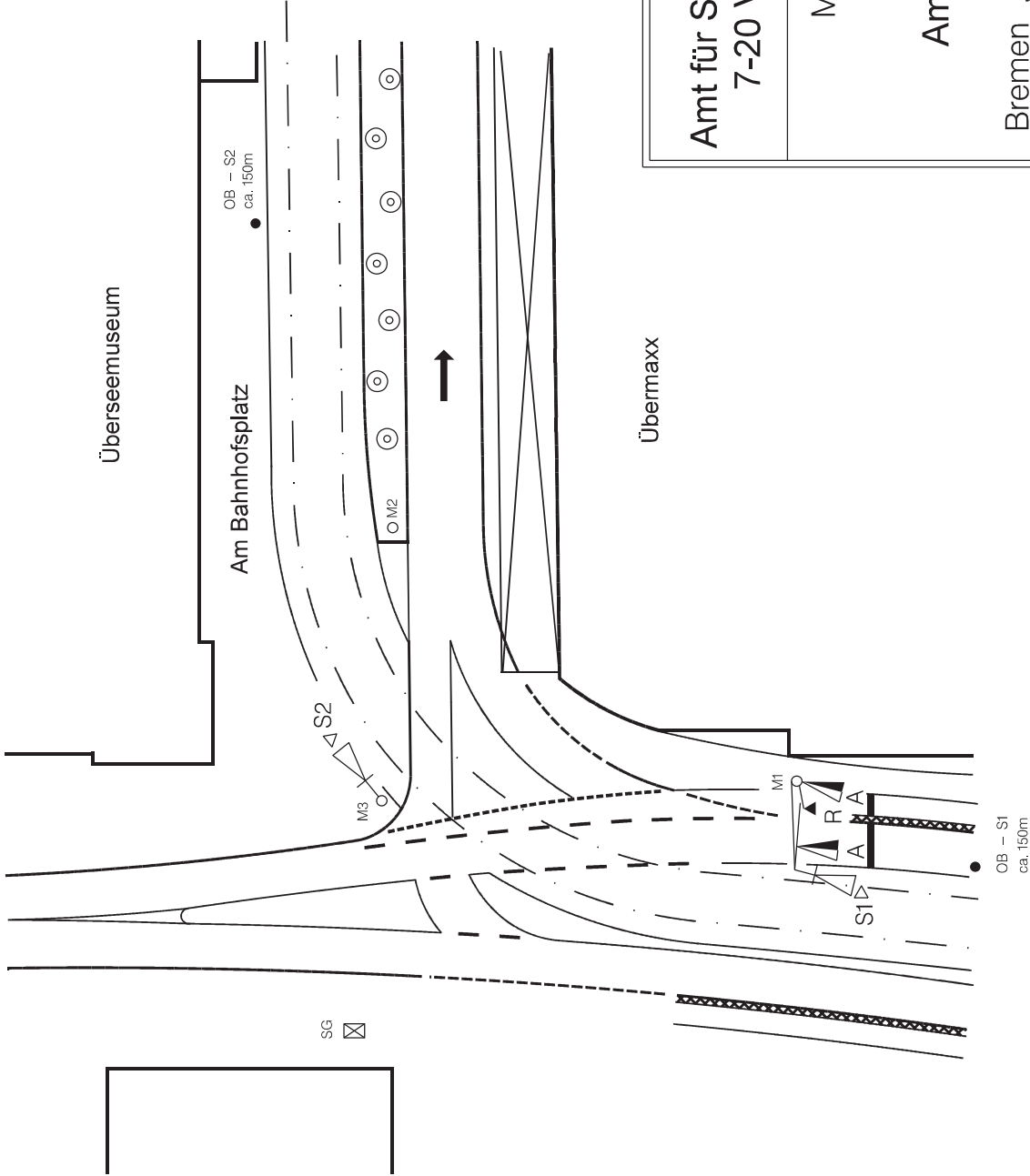
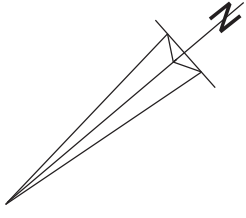
Detektor	Maß ca.	Auswertung
b3, b4, e1, f1	0,30 x 2,50	Anforderung
a1, a2, b1, b2, c1, c2, d1, d2, d4, e2, f2	3,00 x 2,00	Bemessung
z14, z15, z16	3,00 x 2,00	Zaehlung VMZ
OB-S1, OB-S2	-	Belegung
ue1 - ue7	1,00 x 2,00	Anforderung
ue8	1,00 x 3,50	Anforderung




OB - S1  
ca. 100m  
bis M5

OB - S2  
ca. 50m  
bis M3

3	Gruener Blechpfeil an M1 abgebaut	15.9.14	Di/Thi
2	An M1 grüener Blechpfeil	31.1.03	Ra /Thi
1	In CAD neu gez., Darstell. ueberarbeitet.	14.3.01	Thi
<b>Nr.</b>	<b>Art der Änderung</b>	<b>Datum</b>	<b>Name</b>





**Amt für Straßen und Verkehr**  
**7-20 Verkehrstechnik**

---

Montage – und Signallageplan  
Lichtsignalanlage

**Am Bahnhofplatz / Übermaxx**

---

<b>Bremen , 27.3.01 gez. Wunderlich</b>			
Anw.Nr.	Az.	Maßstab	Aufgestellt
2029	307	1:500	16.2.98 LZ
			Gezeichnet
			14.3.01 Thi
			Gültig ab
			29.1.99



---

Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)

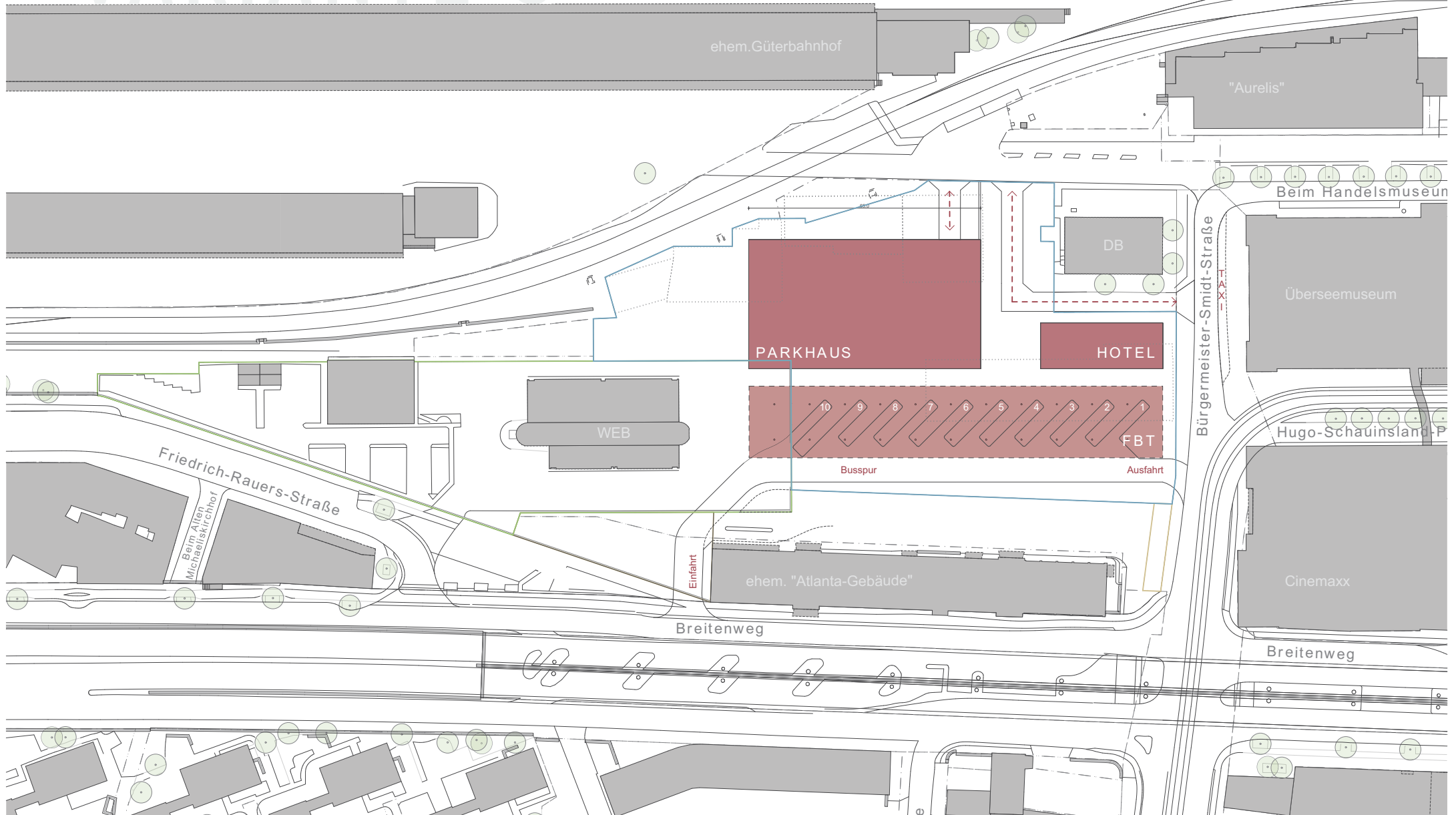
**Anlage 2**

Übersichtsplan des Planungsgebietes





# VARIANTE C



## Anlage 3

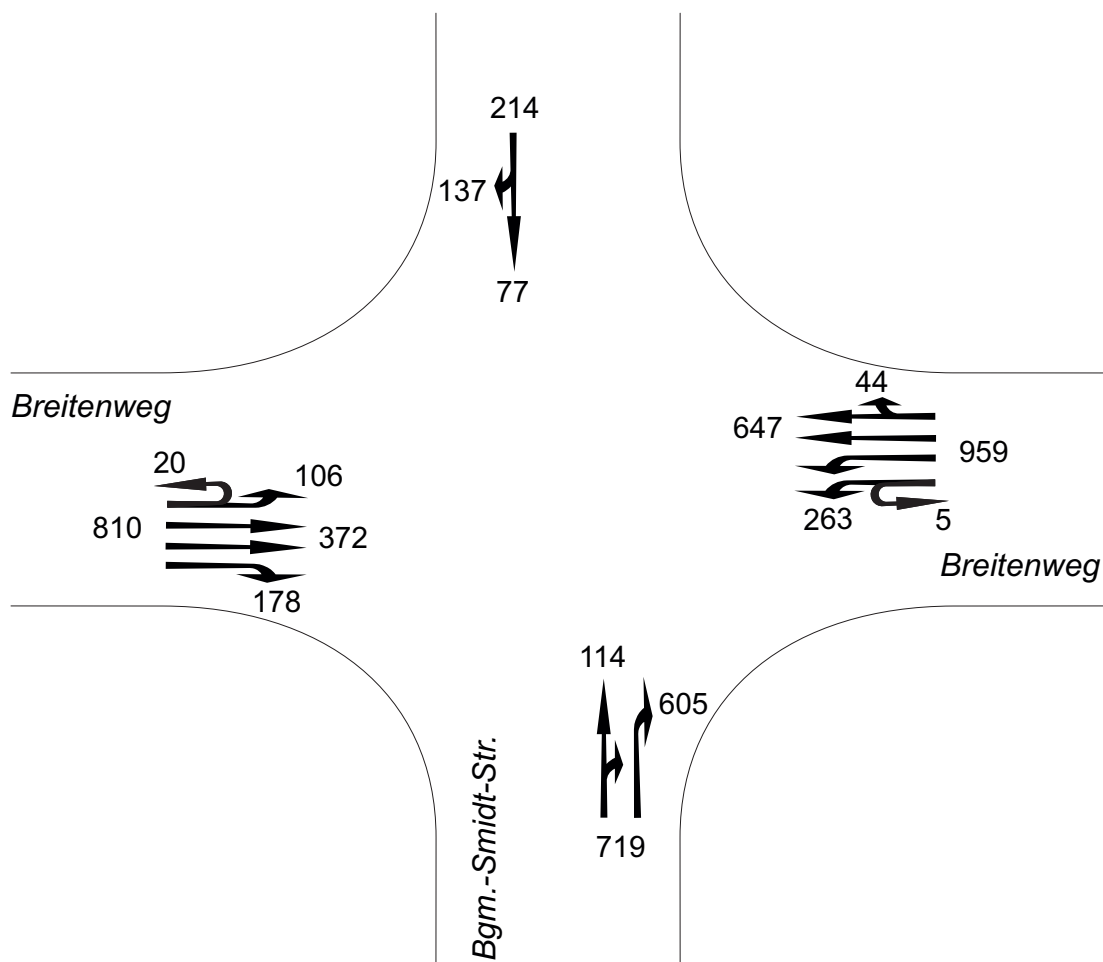
Verkehrsmengenübersichten



# Verkehrsmengenübersicht [Kfz/h]

Bestand

Abendspitze



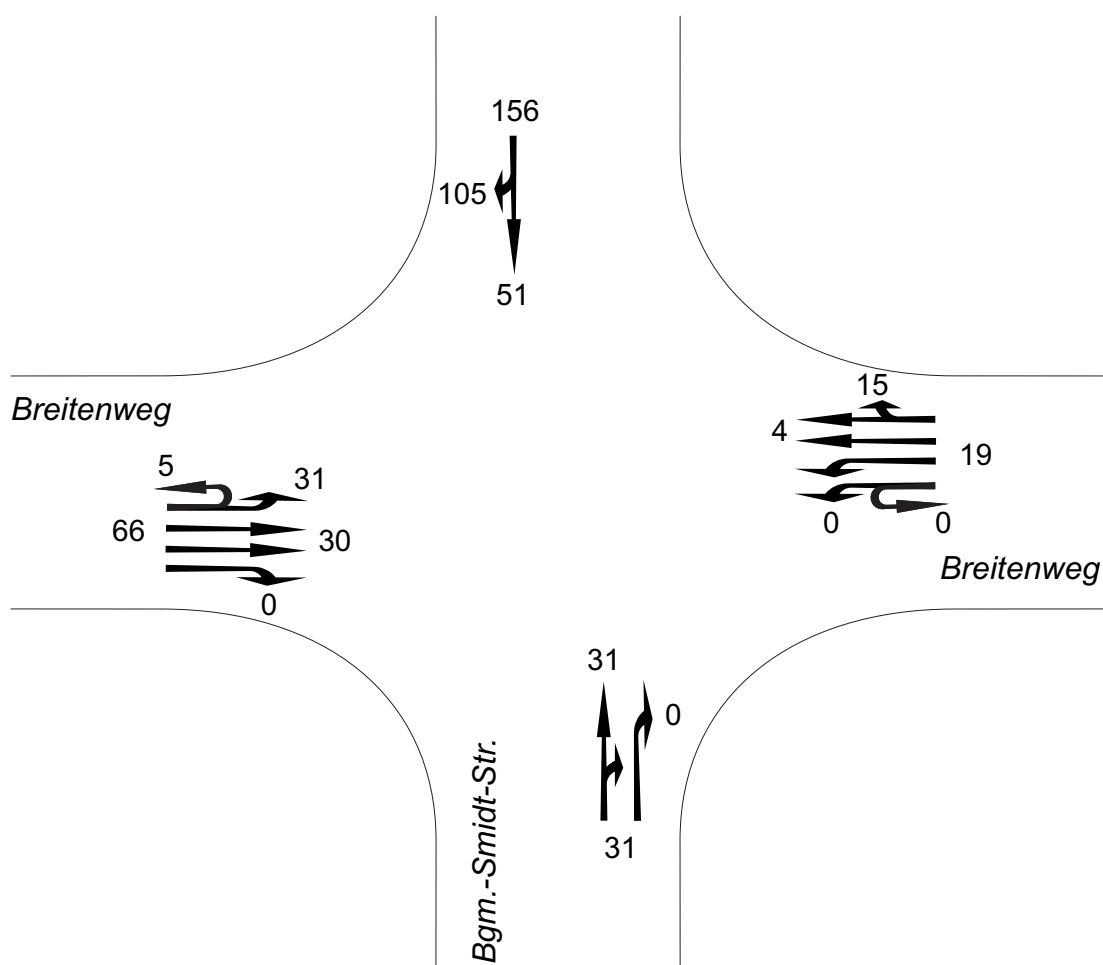
Anlage 3  
Blatt 1



# Verkehrsmengenübersicht [Kfz/h]

Neu induzierter Verkehr

Abendspitze



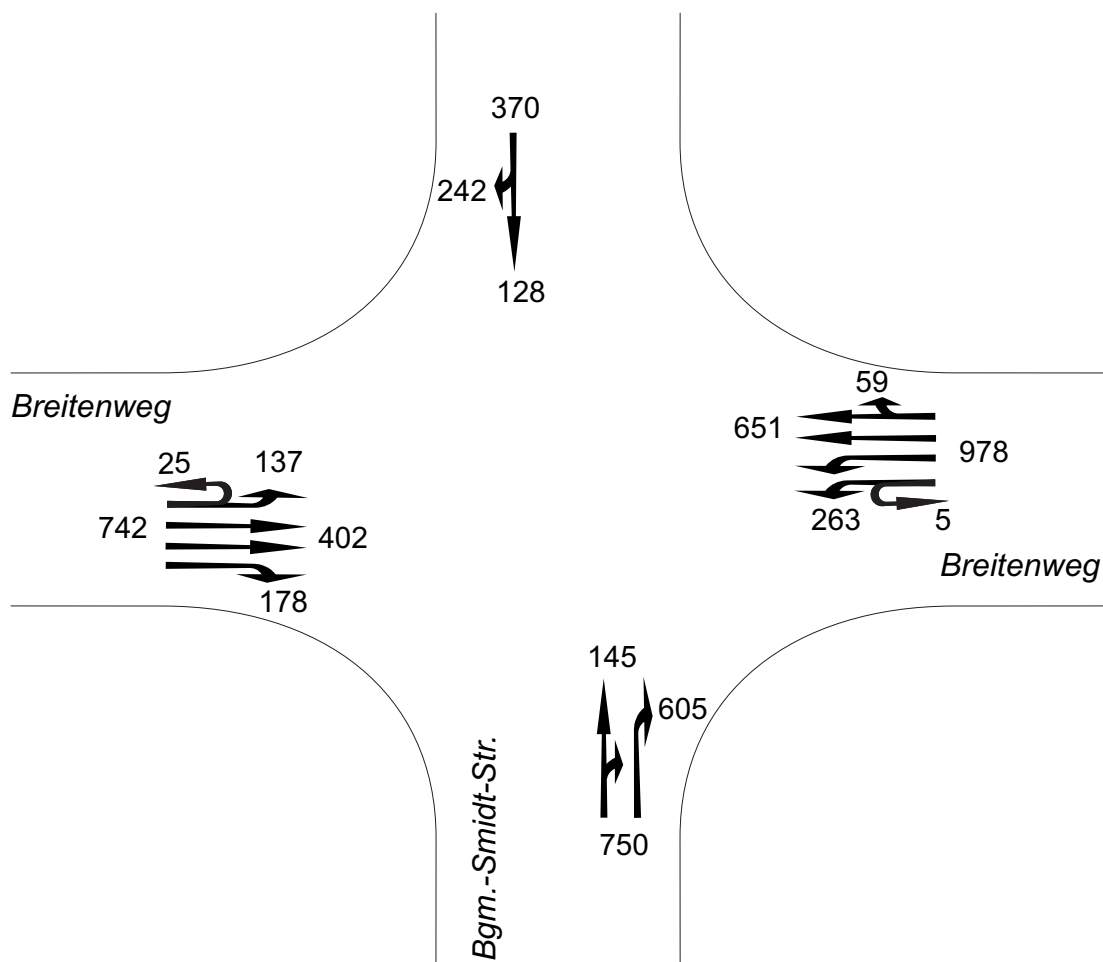
Anlage 3  
Blatt 2



# Verkehrsmengenübersicht [Kfz/h]

Bestand und neu induzierter Verkehr

Abendspitze



Anlage 3  
Blatt 3



---

Verkehrsuntersuchung LSA „Breitenweg / Bgm.-Smidt-Str.“ (Az 30)

**Anlage 4**

Berechnungen nach HBS









**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage : Fernbusterminal Bremen

Datum : 19.04.2018

Stand: 27.02.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Planungsmittel und Mittel für Grunderwerb für Realisierung des Fernbusterminals Bremen**

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

**Ergebnis**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	2.	n.
----	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1			
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen  
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

Die Realisierung eines Fernbusterminal ist im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 in allen Finanzierungspfade für die Zeitperiode I – II (2015-2024) enthalten. Der vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof am Breitenweg genügt in keinster Weise den Ansprüchen der Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen sowie den Sicherheitsansprüchen an eine derartige Verkehrsanlage.

## Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Fernbusterminal Bremen

Datum : 19.04.2018

Im Rahmen der 2014 abgeschlossenen Standortuntersuchung wurden fundiert drei Standorte untersucht: Neubau am Flughafen und im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes sowie die Optimierung an dem bestehenden Standort am Breitenweg. Das Ergebnis der umfassenden Gegenüberstellung war, dass der zentrumsnahe Standort im Bereich des Güterbahnhofes am vorteilhaftesten für den Neubau eines modernen leistungsfähigen Fernbusterminals ist. Entsprechend dem Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 04.12.2014 wurde insbesondere unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte die in der vorliegenden Vorlage beschriebene Lösung für den Fernbusterminal im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes erarbeitet.

### Wirtschaftlichkeit für Planung, Bau und Betrieb

In der 2016 abgeschlossenen Untersuchung „Fernbusterminal Bremen – Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Untersuchung“ wurden hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit drei Modell für die Planung, Bau und Betrieb untersucht und bewertet:

- Grundstückseigentümer plant und baut das Terminal und Stadt mietet das Terminal und vergibt ggf. den Betrieb an einem Betreiber.
- Stadt Bremen erwirbt Areal, plant und baut den Terminal und vergibt den Betrieb an einen Betreiber.
- Realisierung eines ÖPP-Modells.

Als Ergebnis hat der Gutachter unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien

- Einflussmöglichkeiten der Stadtgemeinde,
- Effizienzaspekte und
- Investitions- und Finanzierungsaspekte

empfohlen, dass Bremen die Flächen erwerben, das Terminal planen und bauen und anschließend den Betrieb an einen Betreiber vergeben soll. Diese Modell

- sichert der Stadt Bremen einen hohen Einfluss auf Planung und Betrieb.
- Durch die Vertragsgestaltung können Risiken sachgerecht auf den Eigentümer, d.h. die Stadt Bremen, und den Betreiber aufgeteilt werden. Gleichzeitig kann bei entsprechender Vertragsgestaltung dem Betreiber ein hoher Anreiz zum effizienten Betrieb gesetzt werden.
- Die Ausschreibung des Betriebs ermöglicht die Auswahl eines Anbieters mit hohem Know how und liefert einen Anhaltspunkt für die realisierbaren Betriebsergebnisse, sprich die in Zukunft zu erwartenden laufenden Defizite oder Überschüsse des Terminals.
- Die Transaktionskosten sind aufgrund der hohen Standardisierbarkeit des Betreibervertrages als gering einzuschätzen; d.h. bei der Auswahl des Betreibers und dem Vertragscontrolling entstehen vergleichsweise geringe Kosten.
- Im Gegensatz zu anderen Betreiberkonzepten, insbesondere ÖPP-Modellen, muss die Stadt Bremen allerdings vollständig den Grundstückskauf und die Investition in das Terminal finanzieren. Die insgesamt zu erwartenden geringeren Gesamtkosten des Betreibermodells rechtfertigen nach Einschätzung des Gutachters jedoch diese zusätzlich investive Belastung.

Mit der in der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung erarbeiteten Lösung konnte ein im Vergleich zu der Machbarkeitsstudie von 2014 sehr kompakter und flächensparender Fernbusterminal auf lediglich ca. 4.400 qm Grundfläche konzipiert werden. Damit ist lediglich ein Teilerwerb der Grundstücksfläche vom jetzigen Eigentümer erforderlich. Durch eine optimierte und mit dem Grundstückseigentümer abgestimmte Konzeption wurde ermöglicht, dass auf der verbleibenden Grundstücksfläche der Investor eine hoch attraktive Nutzung mit einem Hotel und einem Parkhaus umsetzen kann. Mit der aktuellen Lösung wurde für den Fernbusterminal somit ein flächensparender und wirtschaftlicher Grunderwerb für die Stadt erreicht.

Die Unterhaltungs- und Betriebskosten des Fernbusterminals sind im Wesentlichen durch die Gestaltung der Verkehrsanlage, insbesondere der Dachkonstruktion und von dem betriebswirtschaftlich relevanten Betriebskonzept des künftigen Betreibers (z.B. Betriebszeiten und Personaleinsatz des Fernbusterminals) abhängig. Da derzeit lediglich eine Machbarkeitsstudie für die Verkehrsanlage vorliegt, der Architektenwettbewerb für die Dachkonstruktion in Vorbereitung ist und der Betrieb des Fernbusterminals im weiteren Planungsprozess geklärt wird, können derzeit die laufenden Kosten für den Terminal nur abgeschätzt werden. In der Standortuntersuchung von 2014 wurden in einer ersten Näherung die jährlichen Aufwendungen den jährlichen Erlösungen gegenüber gestellt. Danach kann das jährliche Defizit auf ca. 100.000 bis 150.000 € beziffert werden.

Dem jährlichem Defizit stehen deutliche Gewinne für die Stadt Bremen gegenüber. Mit dem neuen Fernbusterminal im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes wird eine attraktive, geordnete und sichere Abwicklung des seit der Liberalisierung 2013 stark wachsenden Fahrgastaufkommens im Fernbusmarkt sowie des Reisebusverkehrs in zentraler Lage gewährleistet.

## **Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage : Fernbusterminal Bremen

Datum : 19.04.2018

Mit dem Fernbusterminal

- wird die Verkehrssicherheit für Fahrgäste erhöht, da der Wartebereich – abseits von Verkehrsflächen des Individualverkehrs - ausreichend dimensioniert ist und durch die Anordnung der Haltepositionen der Busse in sogenannten Parktaschen eine Gepäckverladung auf beiden Busseiten vom sicheren Wartebereich möglich ist,
- wird dem starken Wachstum im Fahrgastaufkommens im Fernbusverkehr Rechnung getragen und diese Entwicklung unterstützt,
- wird die Willkommenskultur für auswärtige Besucher in Bremen gestärkt und somit der Städtetourismus in der Hansestadt gefördert,
- kann ein Impuls für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des derzeit untergenutzten Bahnhofsareal gesetzt werden, welches zur Belebung des gesamten Stadtquartiers führt,
- erhält der Fernbusverkehr von und nach Bremen eine neue Qualität, wodurch Verkehre vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden können.