

Mitteilung des Senats vom 3. Dezember 2002

Ausbau des Weserstadions – Mantelbau an der Nordgerade Finanzierungs- und Verkehrskonzept, Umfeldmaßnahmen

Die Stadtbürgerschaft hat auf Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU am 14. Mai 2002 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Stadtbürgerschaft befürwortet den Ausbau des Weserstadions, weil er – unabhängig von der Entscheidung gegen Bremen als Austragungsort für die Fußballweltmeisterschaft 2006 – eine weitere Aufwertung des Stadions darstellt, neue Zuschauerpotentiale erschließt und Arbeitsplätze in Bremen sichert bzw. neue Arbeitsplätze schafft.

Die Stadtbürgerschaft befürwortet in diesem Zusammenhang auch die kommerzielle Nutzung für Dienstleistungen und Gastronomie im Bereich der Nordtribüne. Durch neue Büroflächen und Restauration im Mantelbau vor der Nordtribüne sowie durch die Kapazitätsausweitung des Stadions wird das Verkehrsaufkommen im Bereich des Weserstadions zunehmen und das Umfeld des Stadions verändert.

Die Stadtbürgerschaft erwartet vom Senat für die weiteren Entscheidungsprozesse eine Darlegung, die im Einzelnen umfasst:

1. Die verkehrlichen Wirkungen des Stadionumbaus sowie der Ansiedlung von Gastronomie sowohl für die internen Verkehrswege und Parkplatzbedarfe als auch für die Leistungsfähigkeit des Osterdeichs; dabei ist auch den Sicherheitsanforderungen für Fußgänger, Kinder und Fahrradfahrer zu entsprechen,
2. in welchen Zeiträumen die erforderlichen Maßnahmen im Bereich der Pauliner Marsch wie Neugestaltung der unteren Weserpromenade, Umgestaltung des Bootshafens, Verlegung der Tennisplätze sowie Sanierung des Stadionbades erfolgen werden,
3. wie sichergestellt werden kann, dass die Sauberhaltung des Areals und der angrenzenden Wohngebiete – insbesondere auch zeitnah nach Großveranstaltungen – gewährleistet wird.
4. Die Stadtbürgerschaft erwartet vom Senat weiterhin, dass zeitgleich zur Vorlage des Verkehrskonzeptes der im Mai 2001 angekündigte beschlussreife Umsetzungsvorschlag insbesondere zur privaten Finanzierung, aber auch zur Finanzierung der erforderlichen und vorhabenbezogenen verkehrlichen Maßnahmen, vorgelegt wird.“

Der Senat gibt dazu folgenden Bericht ab:

Zu 1.: Verkehrliche Auswirkungen des Stadionumbaus/Verkehrskonzept

Im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung des Stadions sowie der geplanten Errichtung des Mantelbaus an der Nordgerade wurde das Büro Schnüll, Haller und Partner aus Hannover im Oktober 2001 von der BWS mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens zur Optimierung der Erschließung des Weserstadions beauftragt.

In einer ersten Bearbeitungsstufe wurde Ende November 2001 eine Untersuchung vorgelegt, die v. a. als Bestandteil der Bewerbungsunterlagen für die WM 2006 benötigt wurde und vorrangig die Leistungsfähigkeit der weiträumigen Stadionserschließung thematisierte. Die Untersuchung wurde insbesondere durch das Bauressort, das Wirtschaftsressort, die örtliche Polizei und die BWS begleitet.

In einer seit Juni 2002 (24. KW) vorliegenden zweiten Bearbeitungsstufe wurde nunmehr eine detaillierte Analyse der verkehrlichen Anbindung des Stadions durchgeführt¹⁾. Auf Basis einer Bestandsanalyse wurden Problembereiche identifiziert und Lösungsmöglichkeiten sowohl für die weiträumige Erschließung als auch das direkte Stadionumfeld erarbeitet.

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zusammengefasst dargestellt und bewertet:

1. Analyse der derzeitigen Situation

Die unmittelbare Erschließung des Weserstadions erfolgt über den Osterdeich. Im Bereich des Stadions weist der Osterdeich derzeit werktäglich eine Verkehrsstärke von ca. 22.000 Kfz/24 h auf. Die Verkehrsmenge ist heute abwickelbar.

Bei Veranstaltungen werden Park-and-Ride(P+R)-Möglichkeiten derzeit im Bereich des Hemelinger Hafens angeboten. Die hier zur Verfügung stehenden 2.000 Stellplätze weisen eine hohe Akzeptanz auf und werden je nach Spiel von 5,5 bis 6,5 % der Stadionbesucher genutzt.

Die Erschließung des Stadions mit ÖPNV erfolgt durch die Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 sowie durch Stadtteilbusse, die auf dem Osterdeich abgestellt werden. Bei allen Fußballspielen und sonstigen Veranstaltungen im Weserstadion sind schon seit mehreren Jahren die Eintrittskarten als Fahrschein für die An- und Abreise mit den Bussen und Bahnen der BSAG gültig. Des Weiteren spielen der Rad- und der Fußgängerverkehr eine erhebliche Rolle.

Ein grundsätzliches Problem ist das fehlende P+R-Angebot für Verkehre aus Richtung Bremerhaven und Richtung Oldenburg. Darüber hinaus ist das Angebot an Parkmöglichkeiten für Kfz im direkten Stadionumfeld begrenzt. Aufgrund des während Stadionveranstaltungen vollständig belegten Stellplatzangebotes werden der Osterdeich sowie das Quartier nördlich des Osterdeichs intensiv beparkt. Diese extreme Parksituation baut sich bei Bundesligaspielen ca. zwei Stunden vor Spielbeginn auf und normalisiert sich erst 45 Minuten nach Spielende wieder.

Das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten ist nicht ausreichend.

Bei der An- und Abreise werden folgende Problembereiche identifiziert:

- Bei der Anreise ist der Zufluss vom Osterdeich auf die Ostrampe für Verkehr aus Richtung Osten aufgrund einer fehlenden Ampelphase für Linksabbieger nicht sichergestellt. Dies führt zu erheblichem Rückstau in Richtung Georg-Bitter-Straße. Von diesem Rückstau sind auch die P+R-Busse aus Richtung Hemelinger Hafen betroffen.
- Die Radien im Einmündungsbereich der Ostrampe sind für die abbiegenden Busse aus Richtung Westen zu gering.
- Westlich der Lüneburger Straße führt Parken auf dem Grünstreifen der Deichkrone zu erheblichen Behinderungen bzw. Gefährdungen des Fußgänger- und Radverkehrs
- Die Lichtsignalsteuerung sämtlicher Knotenpunkte im Stadionumfeld verfügt nicht über eine Programmierung für den An- und Abreiseverkehr bei Veranstaltungen.
- Am Knotenpunkt Lüneburger Straße können Rechtsabbieger vom Osterdeich aufgrund der Fußgängerströme bei der Abreise nicht abfließen und blockieren somit die gesamte Fahrtrichtung.
- Am Fuß der Westrampe entstehen zwischen den beträchtlichen Fußgängerströmen und den zu den VIP-Parkplätzen sowie den im Kleingartengebiet genutzten Parkmöglichkeiten zu- und abfahrenden Pkw erhebliche Behinderungen.

1) Das gesamte Verkehrsgutachten kann im Hause des Wirtschaftsressorts eingesehen werden.

- An der während Veranstaltungen gesperrten Rampe am Rollsportstadion kommt es zu erheblichen Konflikten zwischen Polizei und Autofahrern, die diese Rampe als Schleichweg zur Zu- und Abfahrt nutzen wollen.
- Fußgänger nutzen statt des mit einer wassergebundenen Decke ausgestatteten Fußweges auf der Deichkrone des Osterdeichs den asphaltierten Fahrradweg und führen damit zu Behinderungen des Radverkehrs.

2. Ziele zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung

Die Planungsziele für das Verkehrskonzept zur Erschließung des Bremer Weserstadions werden aus den Ergebnissen der Zustandsanalyse abgeleitet. Im Wesentlichen werden die folgenden Oberziele definiert:

- Abminderung von Störungen des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer bei der An- und Abreise,
- Reduzierung von Schleichverkehr in den nördlich angrenzenden Quartieren,
- Sicherstellung der Erschließung des Weserstadions im Werktagsverkehr.

Die vorgenannten Ziele zeigen, dass konkurrierende Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen (Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer) bestehen. Hier gilt es im Einzelfall abzuwägen, welche Ansprüche mit welcher Priorität Berücksichtigung finden sollen.

3. Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung des Weserstadions

Das Gutachterbüro hat auf Basis der Bestandsanalyse verschiedene Empfehlungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung der Situation gegeben. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen zur Optimierung der Verkehre bei Veranstaltungen und zur Regelung des Verkehrs an Werktagen, wobei letzterer aufgrund des geplanten Mantelbaus mit den angedachten Nutzungen gegenüber dem Status quo zunehmen wird ²⁾.

Die Empfehlungen des Gutachters wurden in Zusammenarbeit zwischen dem ASV, dem Senator für Bau und Umwelt und dem Senator für Wirtschaft und Häfen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Realisierbarkeit bewertet.

Die Erschließung folgt dem Prinzip, den werktäglichen Verkehr über die Westrampe und den Veranstaltungsverkehr über die Ostrampe zu führen.

Aufgrund des Verzichts auf die Einrichtung eines Drive-In bei der Realisierung des Mantelbaus an der Nordgeraden des Weserstadions sind entsprechend der Abwägungsentscheidung zu dem Vorhaben- und Erschließungsplan 5 keine Erschließungsmaßnahmen für einen Mantelbau mit den nunmehr zu schaffenden Nutzungen und dem dadurch erzeugten Verkehrsaufkommen notwendig.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation bei Veranstaltungen werden folgende Maßnahmen als sinnvoll bewertet:

1. Zusätzliche P+R-Standorte für Veranstaltungen im Weserstadion. Derzeit werden dafür zwei Standorte im Bereich Neuenlander Straße und Bürgerweide hinsichtlich ihrer Eignung näher geprüft.
2. Die Ausschilderung der P+R-Parkplätze durch die im Aufbau befindliche dynamische Wechselwegweisung.
3. Einrichtung eines speziellen „Veranstaltungsprogramms“ für die relevanten Lichtsignalanlagen am Osterdeich.
4. Die Erschließung der Parkplätze am Stadion ausschließlich über die Ostrampe. Nutzung der Westrampe für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge.
5. Eigene Grünphase für den am Knotenpunktes Ostrampe/Osterdeich aus östlicher Richtung anfahrenden Linksabbiegerverkehr auf die Ostrampe.
6. Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ostrampe/Osterdeich durch Aufweitung des Einmündungsbereichs der Ostrampe für Busverkehre aus Richtung Westen.

2) Zusätzlich zu der vorhandenen Grundbelastung der Westrampe von derzeit etwa 2.300 Kfz pro Tag wird durch die geplanten Nutzungen des Mantelbaus (exkl. Drive-In) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 850 Kfz pro Tag prognostiziert.

7. Dreispuriger Ausbau der Ostrampe zur besseren Abwicklung der veranstaltungsbezogenen Verkehre. Aus der Ostrampe wird bei Abreise das Linksabbiegen in den Osterdeich sowie das Geradeausfahren in die Stader Straße unterbunden. Gleichzeitig fließt der Verkehr bei Abreise zweistreifig von der Ostrampe über den Osterdeich bis zum Knoten Georg-Bitter-Straße. Durch diese Maßnahmen soll Schleichverkehr über die Stader Straße vermieden werden.
8. Unterbindung des Linksabbiegen in den Osterdeich.
9. Prüfung einer Optimierung der ÖPNV-Anbindung vom Hauptbahnhof über eine veränderte Linienführung der Linie 10 durch die Hamburger Straße.

Die Empfehlungen des Gutachters sind am 11. Juni 2002 im Verkehrsausschuss des Beirates Östliche Vorstadt und am 18. Juni 2002 in einer öffentlichen Sitzung durch die BWS als Auftraggeberin des Gutachtens, den Gutachter, das Bauressort und das Wirtschaftsressort dargestellt und diskutiert worden.

Das Maßnahmenkonzept ist am 28. Juni 2002 Vertretern der Geschäftsführung der BWS vorgestellt worden.

4. Kosten des Maßnahmenkonzeptes

1. Werktagsverkehr

Es fallen keine Kosten an.

2. Veranstaltungsverkehr

Kurzfristige Maßnahmen	Kosten in €
Fußweg Ostrampe	40.000
Fahrradabstellmöglichkeiten	80.000
Einmündung Ostrampe	45.000
Änderung Lichtsignalprogramme	50.000

Folgende mittel- und langfristige Maßnahmen für den Veranstaltungsverkehr sind in dieser Kostenaufstellung noch nicht enthalten:

Anfallende Kosten für P+R,

Aufrüstung der Wechselwegweisung,

Umleitung Linie 10,

Verbreiterung der Ostrampe.

Die Umsetzung dieser Optimierungsmaßnahmen erfolgt in Abstimmung zwischen dem Senator für Bau und Umwelt, der BWS und dem Senator für Wirtschaft und Häfen. Die Finanzierung ist im Innenverhältnis zwischen der BWS und dem Senator für Wirtschaft und Häfen zu klären.

Etwaige Maßnahmen zur Verbesserung der Beschaffenheit der Stellplätze im Stadionumfeld sind seitens des Vorhabenträgers bisher nicht beantragt worden, und somit nicht Gegenstand dieser Betrachtung.

Zu 2.: Aufwertungsmaßnahmen im Umfeld des Weserstadions

Für die erforderlichen Maßnahmen im Bereich der Pauliner Marsch, insbesondere die Neugestaltung des Promenadenwegs, die Umgestaltung des Bootshafens sowie die Schaffung einer Platzfläche am Endpunkt der Promenade wurden von den Wirtschaftsförderungsausschüssen in der Sitzung am 26. September 2002 Investitionsmittel in Höhe von insgesamt ca. 3,8 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung der Maßnahmen soll bis zum Jahr 2005 erfolgen.

Bezüglich der Sanierung des Stadionbades sind die Aussagen des vom Senat in seiner Sitzung am 27. November 2001, unter der Voraussetzung der Sicherung der Finanzierung, beschlossenen Bäderkonzeptes heranzuziehen. Hiernach ist das Freibad am Stadion dasjenige mit den höchsten Besucherzahlen und dem vordringlichsten Sanierungsbedarf. Insgesamt wird das Freibad am Stadion in einer Prioritätenliste an vierter Stelle aufgeführt und die notwendigen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollen bis spätestens 2004 erfolgen.

Zu 3.: Sauberhaltung des Areals

Die BWS verpflichtet sich zu einer hinsichtlich der Frequenz und der Reichweite über das bisherige Maß hinausgehenden Reinigung des Stadionumfeldes.

Zu 4.: Finanzierung des Mantelbaus sowie der erforderlichen und vorhabenbezogenen Verkehrsmaßnahmen

Die Baukosten für die Errichtung des Mantelbaus an der Nordgeraden betragen ca. 15,7 Mio. € (ohne Bauzeitinsen).

Vertrag mit der Vereins- und Westbank AG

Die Vereins- und Westbank AG in Hamburg hat sich mit Schreiben vom 31. Oktober 2002 erneut zu einer Finanzierung der Errichtung eines Mantelbaus an der Nordgeraden des Weserstadions bereit erklärt. Ein entsprechender Darlehensvertrag kann umgehend nach einer Zustimmung der Senats unterzeichnet werden. Zugrunde gelegt werden die am Tag der Unterzeichnung geltenden Zinssätze.

Stadion-Gastronomie

Nach Verhandlungen mit mehreren an dem Betrieb der Stadion-Gastronomie interessierten Bewerbern hat sich die BWS unter Beteiligung der Gesellschafter SV Werder Bremen und Hansatische Veranstaltungsgesellschaft mbH (HVG) sowie unter Hinzuziehung des Consulting-Unternehmens Reisner, Frank und Partner für die Firma EUREST Deutschland GmbH (im Folgenden EUREST) entschieden. EUREST führt z. B. im Gottlieb-Daimler-Stadion in Stuttgart das Stadion-Catering durch und verfügt über umfangreiches Know-how auf diesem Gebiet.

EUREST bezahlt für die zur Verfügung gestellten Flächen, Baulichkeiten etc. einen Pachtzins an die BWS. Dieser ist unterteilt in eine monatliche Mindestpacht und eine umsatzabhängige Pacht.

Vorhabenbezogene Verkehrsmaßnahmen

Aufgrund des Verzichts auf die Einrichtung eines Drive-In in dem geplanten Mantelbau an sind entsprechend der Regelung des am 2. November 1999 beschlossenen Vorhaben- und Erschließungsplans 5 sowie des mit dem Vorhabenträger BWS geschlossenen Durchführungsvertrag keine vorhabenbezogenen Verkehrsmaßnahmen notwendig.

Finanzielle Konsequenzen für das Projekt Nordgerade und die BWS

Die Auswirkungen des Verzichts auf die Einrichtung eines Drive-In auf das Investitions- und Finanzierungskonzept für den Mantelbau an der Nordgerade wurde von der BWS umfassend geprüft.

Hierbei wurde zugrunde gelegt, dass die aufgrund des Verzichts auf das Drive-In freiwerdenden Flächen als Büroräume ausgebaut und vermietet werden und des Weiteren auf der Erschließungs- und Umgangsebene zusätzliche Verkaufsstände für die gastronomische Versorgung der Stadionbesucher entstehen. Die hierbei zu erzielenden Einnahmen wurden der entfallenden Mietvorauszahlung der Firma McDonald's Immobilien GmbH in Höhe von 2,556 Mio. € nach dem Barwert-Verfahren gegenübergestellt. Hierbei wurde ein Fehlbetrag ermittelt, der durch zusätzliche Einnahmen der BWS aus inzwischen vom DFB fest zugesagten Länderspielen sowie aus bisher nicht in die Kalkulation einbezogenen DFB- und UEFA-Pokal-Spielen finanziert werden kann. Des Weiteren haben sich die Finanzierungsbedingungen im Laufe des Jahres deutlich verbessert.

Insoweit kommt die BWS zu dem durch zwei Gutachten der KPMG abgesicherten Ergebnis, dass eine Investition in das Projekt Mantelbau an der Nordgerade auch ohne Belastung der öffentlichen Haushalte weiterhin, mit einem jedoch deutlich höheren finanziellen Risiko, durch die BWS wirtschaftlich zu leisten ist.

Insgesamt ist der Verzicht auf das dem Senat am 9. Juli 2002 vorgelegte Realisierungs- und Finanzierungskonzept inklusive der Einrichtung eines Drive-In mit einem deutlich höheren finanziellen Risiko für die BWS als Vorhabenträger verbunden.

Die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Weserstadions als Veranstaltungstätte im nationalen und internationalen Maßstab muss aber mittel- bis langfristig,

insbesondere hinsichtlich der immer mehr an Bedeutung gewinnenden VIP- und Logenbereiche, der gastronomischen Situation sowie der Vermarktungsmöglichkeiten, aus strukturpolitischen Gründen unbedingt gewährleistet werden. Nur so können negative Folgen für die Stadt Bremen und ihre oberzentrale Funktion sowie auch den SV Werder Bremen als Hauptnutzer des Stadions, der ein wichtiger Imageträger für Bremen ist, vermieden werden. Aus diesem Grund stimmt der Senat trotz des gestiegenen finanziellen Risikos dem Finanzierungsvorschlag der BWS zu.