

Mitteilung des Senats vom 17. Dezember 2013**SPNV-Haltepunkt Universität/Technologiezentrum – Zwischenbericht**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in der Sitzung am 7. Juni 2012 den Senat gebeten, Randbedingungen für den Bau eines SPNV-Haltepunktes im Bereich der Universität abzuklären. Im Beschluss heißt es dazu:

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

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

Vorbemerkungen

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

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

Stufe 1: Identifikation möglicher Standorte

- Stadtstrukturelle Analyse und Betrachtung der Erschließungsdichte der bestehenden Haltepunkte.

Stufe 2: Berechnung des Fahrgastpotentials und Grobanalyse der Machbarkeit

- Einstellen des Standortes in das Verkehrsmodell im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für Berechnungen und Potenzialermittlungen.

- Grobanalyse der baulichen Machbarkeit, Kostenschätzung und Prüfung der betrieblichen Machbarkeit, z. B. Einbindung in bestehendes oder geplantes SPNV-Liniennetz.

Stufe 3: Feinanalyse und Validierung

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

Erste Ergebnisse

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

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

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

Aufgrund der zuvor genannten Randbedingungen konnte die Ermittlung des Fahrgastpotenzials zunächst nur für den Standort „Variante A“ erfolgen. Das Ergebnis deutet mit etwa 1 500 täglichen Ein- und Aussteigern auf eine gute Potenzialreichung hin, als Grenzwert für einen SPNV-Haltespunkt gelten rund 1 000 tägliche Ein- und Aussteiger. Das mögliche Fahrgastpotenzial für den Standort „Variante B“ kann erst dann ermittelt werden, wenn die geplante städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Haltespunktes sowie die Anbindung an den straßengebundenen ÖPNV konkretisiert worden sind.

Variante A

- Lage unmittelbar westlich der Achterstraße, bei der Unterführung der Straßenbahnlinie 6.
- Einbindung in bestehendes Wegenetz relativ unproblematisch über Rampen möglich.
- Bedienung durch den Metronom im 60-Minuten-Takt.
- Gute Verknüpfung zum ÖPNV möglich (Linie 6, 21, 31), kurze Wege zwischen den Verkehrsmitteln; optional eine gute Anbindung an eine mögliche Verbindung zwischen den Linien 4 und 6.
- Erschließung Universität/Technologiepark: mäßig, über Umstieg in Linien des straßengebundenen ÖPNV gut.
- Erschließung Wohnbebauung: gut.
- Kosten (Stand 2012) ca. 3,5 Mio. €.
- Realisierung mittelfristig möglich.
- Potenzialberechnung: rd. 1 500 Ein-/Aussteiger pro Tag.

Variante B

- Lage im Bereich einer gedachten Kreuzung der nach Süden verlängerten Otto-Hahn-Allee mit der Eisenbahnstrecke Bremen – Hamburg.

- Kreuzungsbauwerk (Fuß/Rad) mit der Eisenbahn sowie Einbindung in das städtische Wegenetz ist neu zu erstellen.
- Bedienung durch den Metronom im 60-Minuten-Takt.
- ÖPNV-Verknüpfung nicht vorhanden, Anbindung z. B. durch Verlängerung der Linie 8 zur Universität erforderlich.
- Erschließung Universität/Technologiepark: am Rande liegend, aber Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial beiderseits der Bahnlinie vorhanden.
- Erschließung Wohnbebauung: derzeit minimal, aber Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial beiderseits der Bahnlinie vorhanden.
- Kosten (Stand 2012) ca. 6,0 Mio. €.
- Realisierung eher langfristig.
- Potenzialberechnung konnte wegen ungeklärter städtebaulicher Entwicklung noch nicht durchgeführt werden.

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

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

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

Weiteres Vorgehen

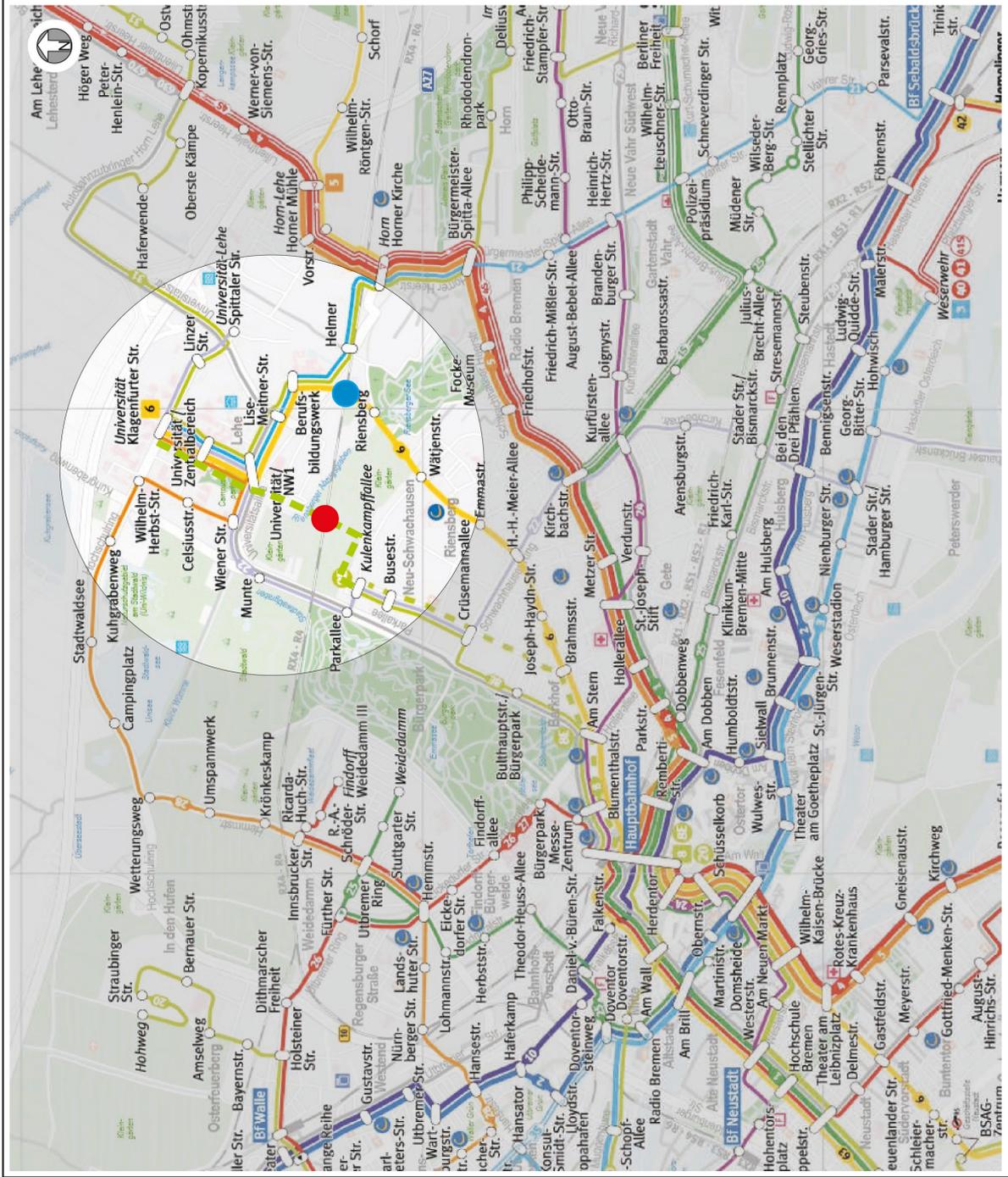
Um eine Variantenentscheidung zu den Standorten A und B vorzubereiten, werden im weiteren Untersuchungsverlauf zunächst die städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen weiter konkretisiert. In der Variante B sind dies primär das künftige städtebauliche Nutzungskonzept im Umfeld der Station sowie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

Zeitgleich wird die weitere Detaillierung der in der Stufe 3 notwendigen Feinanalyse durchgeführt. Diese betrifft insbesondere den eisenbahnbetrieblichen und -technischen Bereich. Aber auch Fragen der Sensitivität der unmittelbaren Anlieger unter Einschluss von Lärmaspekten werden hierbei berücksichtigt.

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

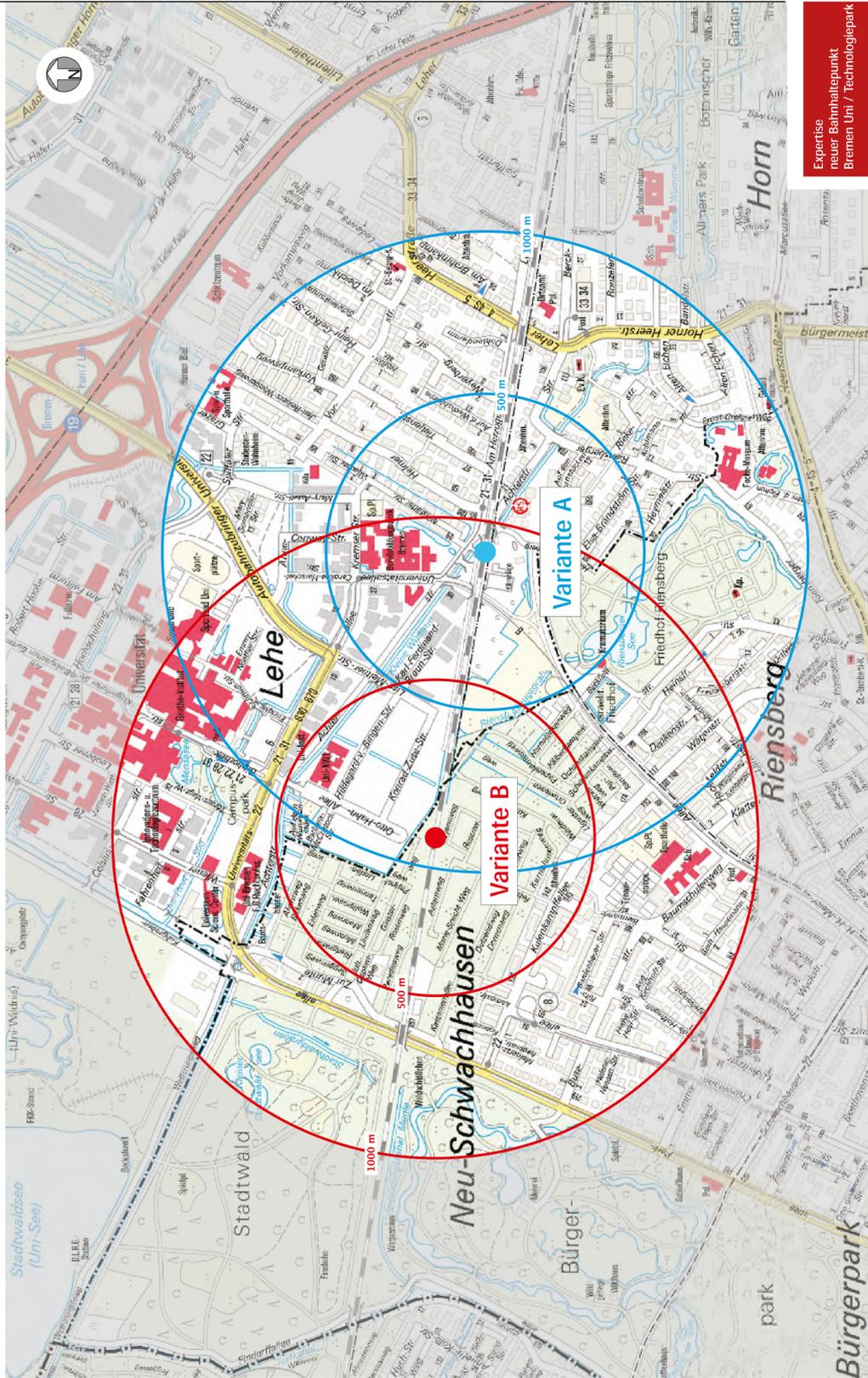
Sobald eine abschließende Bewertung der Prüfaufträge vom 7. Juni 2012 möglich ist, wird die Bürgerschaft durch den Senat erneut informiert.

Anlagen 1 bis 3



age **BÄHNSTADT**

Expertise
neuer Bahnhaltspunkt
Bremen Uni / Technologiepark
Plan-Nr. 2:
Großräumige
ÖPNV-Anbindung
22.03.2013

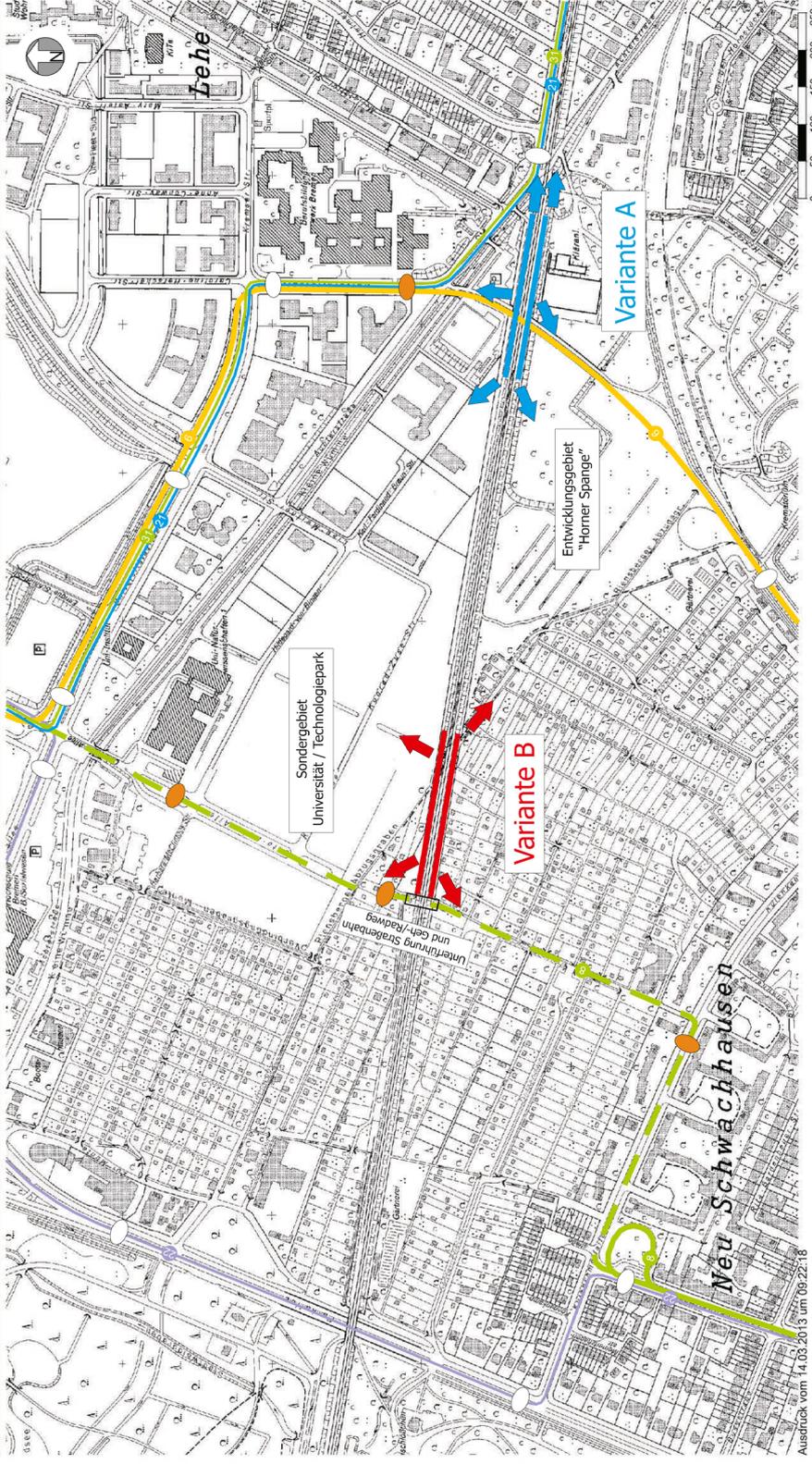


Expertise
 neuer Bahnhaltelpunkt
 Bremen Uni / Technologiepark

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

22.03.2013





Austrick vom 14.03.2013 um 09:22:18

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

- Linienverlauf - Straßenbahn**
- 8 Flughafen - Bremen Hbf - Universität
 - 9 Huchting - Bremen Hbf - Kulenkampallee
 - 10 Verlängerung Umlie 8: ca. 1,3 km

- Linienverlauf - Bus**
- 21 Mercedes-Benz - Horn - Universität
 - 22 Kattenturm-Mitte - Kurfürstendamm - Universität/Lehe
 - 31 Niederland - Horn - Universität - Upper Borg

- ÖPNV-Haltestelle Bestand
- ÖPNV-Haltestelle geplant

Expertise
neuer Bahnhaltelpunkt
Bremen Uml / Technologiepark
Plan-Nr. 3:
Bahnstieglagen und
ÖPNV-Verknüpfung
22.03.2013