

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 5. April 2019**Mit der S-Bahn zur Universität – Wann wird der Haltepunkt am Technologiepark endlich realisiert?**

17,8 Prozent der deutschen Treibhausgasemissionen stammen aus dem Verkehrssektor, zur Senkung dieser Emissionen ist ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Schienenverkehrs notwendig.

Bereits 2012 hat sich eine große Mehrheit der Bremischen Bürgerschaft für einen Bahnhaltelpunkt Technologiepark ausgesprochen. An dieser positiven Bewertung hat sich nichts geändert, und auch im Verkehrsentwicklungsplan ist dieses Projekt zu finden. Doch gibt es ihn bislang noch nicht. Die Vorteile liegen auf der Hand – und sind unstrittig. Strittig ist zurzeit noch die genaue Lage dieses Haltepunktes, hierfür stehen zwei Standorte zur Auswahl.

Der eine bietet eine Umsteigemöglichkeit zu den Linien 6, 21 und 31 und ist geeignet, den Ortsteil Lehe teilweise mitzuversorgen (Standort Achterstraße/Variante A), eine Erreichbarkeit des Zentralbereichs der Universität erfordert allerdings den Umstieg in die bisher zu Stoßzeiten bereits ausgelastete Straßenbahnlinie 6. Für diesen Standort sollte ein begleitendes Konzept erstellt werden, wie Fahrgäste, über die bisherige Vollausslastung der Straßenbahnlinie 6 zu Stoßzeiten hinaus, weitertransportiert werden können.

Der andere liegt in der Verlängerung der Otto-Hahn-Allee, circa 900 m vom Zentralbereich der Universität entfernt (Variante B). Bei letzterem bestände die hypothetische Zukunftsoption bei einem aus vielen Gründen mehr als umstrittenen Weiterbau der Linie 8 durch die Schwachhauser Kleingärten eine zukünftige Umsteigeoption zu schaffen. Die vom Verband öffentlicher Verkehr 1981 herausgegebenen Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) lassen diesen Haltepunkt jedoch auch als im äußeren Grenzbereich der „fußläufigen“ Entfernung zum Zentralbereich der Universität erscheinen, sodass auch ohne den langfristig unwahrscheinlichen Straßenbahnausbau der Linie 8 eine Anbindung an die Universität gewährleistet sein könnte. Für diesen Standort müsste allerdings ein Konzept erstellt werden, wie mittelfristig über die reine Fußgängeranbindung zum Zentralbereich Universität hinaus die öffentlichen Transportmöglichkeiten in andere Universitäts- und Technologieparkbereiche gewährleistet werden, und inwieweit hier auf andere zusätzliche, gegebenenfalls autonome, ÖPNV-Angebote oder Mobilitäts-Sharing-Konzepte zurückgegriffen werden soll.

Trotz des grundsätzlichen Vorteils haben die beiden Standorte also insoweit im Vergleich untereinander auch unterschiedliche Nachteile. Zum jetzigen Zeitpunkt neigt die Fraktion der SPD in Abwägung eher der Variante A zu, wesentlicher erscheint aber der zügige Bau eines entsprechenden Haltepunktes.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Bis wann wird ein konkreter Standort des S-Haltepunktes Technologiepark/Universität festgelegt werden?

2. In welchem Verfahren und mit welchen Beteiligten wird diese fachpolitisch zu treffende Entscheidung vorbereitet?
3. Wie und wann werden die zu beteiligenden Beiräte Horn-Lehe und Schwachhausen einbezogen?
4. Wie sieht der weitere Umsetzungszeitplan nach der Entscheidung für einen der beiden Standorte aus? Ist eine der Varianten geeignet, schneller als die andere realisiert zu werden?
5. Wann ist voraussichtlich mit der Fertigstellung beziehungsweise einer Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunktes Technologiepark/Universität zu rechnen?

Heike Sprehe, Stephanie Dehne, Antje Grotheer, Arno Gottschalk,
Andreas Kottisch, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 21. Mai 2019

1. Bis wann wird ein konkreter Standort des S-Haltepunktes Technologiepark/Universität festgelegt werden?
2. In welchem Verfahren und mit welchen Beteiligten wird diese fachpolitisch zu treffende Entscheidung vorbereitet?
3. Wie und wann werden die zu beteiligenden Beiräte Horn-Lehe und Schwachhausen einbezogen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1, 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

Eine konkrete Festlegung für einen Vorzugsstandort soll durch einen Beschluss des Senats in der kommenden Legislaturperiode erfolgen.

Hierzu werden zunächst im Rahmen einer Variantenbewertung Nutzen und Kosten der beiden Standorte umfassend miteinander verglichen und eine Vorzugsvariante erarbeitet. Neben dem Fahrgastpotenzial stehen hier unter anderem Fragen der baulichen Umsetzung, der künftigen Flächennutzung oder der Anbindung an das städtische Verkehrsnetz im Fokus. Das Verfahren läuft in diesem Stadium behördenintern zwischen den beteiligten Ressorts der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr unter Federführung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr. Anschließend werden die Ergebnisse der Variantenprüfung und die daraus abgeleitete Vorzugsvariante den betroffenen Beiräten vorgestellt und zur Beschlussfassung dem Senat und der zuständigen Fachdeputation vorgelegt.

Die Machbarkeitsuntersuchung wurde seit 2013 nicht weiter vertieft, daher konnte auch noch keine Beiratsbefassung stattfinden.

4. Wie sieht der weitere Umsetzungszeitplan nach der Entscheidung für einen der beiden Standorte aus? Ist eine der Varianten geeignet, schneller als die andere realisiert zu werden?
5. Wann ist voraussichtlich mit der Fertigstellung beziehungsweise einer Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunktes Technologiepark/Universität zu rechnen?"

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Nach einer Entscheidung für einen der beiden Standorte wird die eigentliche, ingenieurmäßige Planungsphase der jeweiligen Gewerke beginnen (Erschließung Stadt, gegebenenfalls Neubau Straßenbahn, Anpassung DB

(Deutsche Bahn) Netz sowie Neubau DB Station & Service). Aufgrund des Neubaustatus sind hier jeweils Planfeststellungsverfahren (nach Landesbeziehungsweise nach Eisenbahnbundesrecht) erforderlich, im städtischen Bereich voraussichtlich Bebauungsplan-Verfahren. Vor diesem Hintergrund kann derzeit keine Aussage dazu getroffen werden, ob eine Variante schneller als die andere realisiert werden kann. Als Teil des trans-europäischen Netzes sind in jedem Fall Sperrpausen für den Bauzeitraum an der Strecke Bremen-Hamburg mit einem Vorlauf von mindestens drei Jahren auf Grundlage einer Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphase 3 [Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen]) anzumelden. Es wird daher von einem Baubeginn nicht vor 2025 auszugehen sein. Die Kernbauzeit einer Bahnstation beträgt rund zwei Jahre.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann aufgrund der vorliegenden Informationen aus der Machbarkeitsstudie keine Aussage dazu getroffen werden, wann mit einer Fertigstellung eines neuen Haltepunktes an der Universität zu rechnen ist. Planung, Baurechtschaffung, Abstimmungen mit der Deutschen Bahn, Abstimmungen mit Leitungsträgern, Ausschreibung, Vergabe und Bau sind durch eine Vielzahl von Einflussfaktoren risikobehaftet. Unter günstigen Rahmenbedingungen und vorbehaltlich einer auskömmlichen Finanzierung kann die Fertigstellung im Jahr 2027 erfolgen.