

Mitteilung des Senats vom 30. April 2019

Auf geht's ins Weser-Stadion: bequem, umwelt- und anwohnerfreundlich

Die Fraktionen der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD haben in der Sitzung der Stadtbürgerschaft am 23. Januar 2018 unter dem Titel „Auf geht's ins Weser-Stadion: bequem, umwelt- und anwohnerfreundlich“ den folgenden Antrag mit Datum vom 12. Dezember 2017 (Drucksache 19/708 S) gestellt:

„Das Weser-Stadion ist im Vergleich zu anderen Stadien ein besonders zentrumsnaher Standort. Dies begründet Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner in den angrenzenden, dicht bebauten Wohnquartieren. Mit einer temporären Anwohnerparkzone werden die dort wohnenden Menschen vor Belastungen geschützt.

Zweieinhalb Stunden vor Großveranstaltungen im Stadion wird das angrenzende Quartier für den allgemeinen Autoverkehr gesperrt. Die Zufahrten in die Zone werden von der Polizei und einem privaten Sicherheitsdienst kontrolliert. Nur Anwohnerinnen, Anwohner und ansässige Gewerbetreibende mit einer Ausnahmegenehmigung sowie Besucher und Besucherinnen mit Berechtigung für die etwa 1000 Stadionparkplätze dürfen in die Anwohnerzone einfahren.

Mit der Anwohnerzone sollen die Parksuchverkehre und das Parken der Stadionbesucher in der Nähe des Weser-Stadions verhindert und so diese Bereiche entlastet werden. Insgesamt hat sich das Konzept bewährt.

Für die Anreise mit dem Auto gibt es Park-and-ride-Angebote und begrenzte Parkkontingente am Stadion. Bei Bundesliga-Heimspielen reisen viele Fans mit der Straßenbahn oder dem Bus, zu Fuß oder mit dem Fahrrad an. Viele kommen mit dem öffentlichen Nahverkehr, der in Bremen besonders besucherfreundlich geregelt ist, da auch Besucherinnen und Besucher aus dem Umland kostenlos zum Weser-Stadion gelangen.

Direkt am Stadion gibt es im Bereich der Ostkurve und neuerdings auch in der Westkurve gesicherte Fahrradstellplätze. Bremen verfügt nach der jüngsten Erweiterung über 800 solcher Plätze. Nach wie vor werden allerdings vielfach an den Zäunen in den umliegenden Straßen Fahrräder angeschlossen.

Daher stellt sich die Frage, ob bei der Problematik des Fahrradabstellens nicht eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Dabei könnten bereits vorhandene, mobile Fahrradstände der Stadt genutzt werden.

Die verdichtete Verkehrslage zu Spielbeginn und -ende erfordert von allen Besucherinnen und Besuchern gegenseitige Rücksichtnahme – unabhängig davon, ob diese per Pkw, öffentlichen Personennahverkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad anreisen. Ein temporäres Fahrradkonzept, das es den Fahrradfahrern ermöglicht, in Laufweite zum Stadion ihre Räder sicher abzustellen, könnte Konflikte zwischen den Nutzerinnen und Nutzern der anderen Verkehrsträger und den Radfahrerinnen und Radfahrern entschärfen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat, unter Beteiligung der Bremer Weser-Stadion GmbH und des Beirats konzeptionell zu erörtern, wie an Spieltagen im Umfeld des Stadions Verkehrsraumkonflikte zwischen Fahrradfahrern und den Nutzern anderer Verkehrsträger vermieden werden können. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob unter temporärer Nutzung der vorhandenen mobilen Fahrradständer eine Verbesserung der Abstellproblematik im Stadionumfeld erreicht werden kann.“

Der Senat hat in seiner Sitzung am 30. Januar 2018 folgenden Beschluss gefasst:

Der Senat nimmt Kenntnis und überweist den Beschluss der Stadtbürgerschaft an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (federführend) und den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur weiteren Veranlassung.

A. Sachstand

1. Verkehrskonzept Weser-Stadion

Das Weser-Stadion bietet zu Fußballspielen eine Kapazität von etwa 42 000 Besucherinnen/Besucher. Zu Fußballspielen erfolgt die Anreise überwiegend innerhalb von etwa zwei bis drei Stunden vor Spielbeginn. Die Abreise erfolgt noch geballter nach Spielschluss. Das Weser-Stadion liegt zentrumsnah mit sehr eingeschränkter Erreichbarkeit für den Autoverkehr. Weder die Straßeninfrastruktur noch die Anzahl an Stellplätzen direkt am Stadion sind für eine Anreise per Auto ausgelegt. Deshalb wurde zum Schutz der Wohnquartiere in unmittelbarer Umgebung das Verkehrskonzept Weser-Stadion entwickelt und in der Saison 2007/2008 eingeführt. Das Bundesligaticket gilt gleichzeitig als Fahrschein im gesamten VBN-Gebiet (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen) und damit auch für die Fahrt mit Bussen und Bahnen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und Sonderlinien zum Stadion sowie Park-and-ride-Verkehren, um die Besucherinnen/Besucher in der Nutzung von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie Angeboten im Park-and-ride möglichst stark zu unterstützen.

Das Ticket als Fahrschein ist ein maßgeblicher Bestandteil des Verkehrskonzeptes.

Weitere „Push-and-Pull“-Maßnahmen wurden mit dem Verkehrskonzept Weser-Stadion eingeführt:

- Sperrung des Osterdeichs zwischen Sielwall und Stader Straße für den Autoverkehr,
- Anordnung von Haltestellen für Busse im Park-and-ride-Verkehr am Osterdeich
- und auch im Sonderbedarf für Fantransporte auf Anforderung der Polizei – Stichwort Sicherheit,
- Zufahrt in das Anwohnerquartier nur für Berechtigte,
- Park-and-ride-Parkplätze,
- Zusatzverkehre per Straßenbahn zu den Haltestellen in der Hamburger Straße.

Das Amt für Straßen und Verkehr hat die Übernahme der Betriebskosten zur Beschilderung der Umleitungs-Wegweisung, der spieltäglichen Einrichtung der Anwohnerschutzzone und der Ausstellung der Berechtigungsscheine mit Werder Bremen und der Weser-Stadion GmbH vertraglich geregelt.

Gut die Hälfte der Besucherinnen/Besucher reist mit dem ÖPNV an, maßgeblich unterstützt durch das zwischen dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH und Werder Bremen vertraglich vereinbarte Kombiticket (Eintrittskarte = Fahrschein).

Insgesamt betrachtet sind in der Hamburger Straße, in den Straßen zum Osterdeich und am Osterdeich bei ausverkauftem Stadion etwa 38 000 Fans zu Fuß unterwegs.

Das Verkehrskonzept Weser-Stadion ist der wesentliche Baustein zur Vermeidung von Verkehrsüberlastung durch motorisierten Individualverkehr (MIV) im Anreiseverkehr in den direkt angrenzenden Wohnquartieren.

Neben dem Verkehrskonzept Weser-Stadion haben die Sicherheits- und Rettungskräfte ein Sicherheitskonzept Weser-Stadion aufgestellt.

Hierfür sind Flächen und Wegebeziehungen für

- Fantransporte,
- Fantrennung,
- Notfallversorgung im Katastrophenfall für den Massenanfall Verletzten,
- Feuerwehreinsätze und
- Fluchtwege

freizuhalten.

2. Hochwasserschutz Weser-Stadion

Das direkte Stadionumfeld ist aus Gründen des Hochwasserschutzes überplant und 2017 neugestaltet worden. Die Tennisplätze, die aus Sicherheitsgründen aufgegeben werden mussten, wurden in die Freiraumplanung einbezogen. Die entstandene Freifläche vor der Westkurve dient als Freifläche zur Räumung des Stadions und für die Notfallversorgung im Katastrophenfall und wird von der Polizei bei Hochsicherheitsspielen zur Trennung der Gästefans in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Um- und Neugestaltung des Stadionumfeldes wurden 720 Fahrradabstellplätze aufgestellt, baurechtlich gefordert waren 600.

B. Ergebnisse des Prüfauftrages

Weitere Abstellanlagen von Fahrrädern im direkten Stadionumfeld würden Risikolagen verschärfen, da Fluchtwege dezimiert und Warteflächen für Fans verkleinert würden. Neue Standorte sind dahingehend abzuwägen.

1. Temporäre Nutzung von Fahrradabstellanlagen

Nach Sichtung und Prüfung käme nur eine Fläche zwischen Stadionbad-Eingang, UBB-Betriebshof und Tennisverein für eine temporäre Nutzung südöstlich vom Stadion am östlichen Ende der Franz-Böhmert-Straße in Frage (Fläche 8, siehe Grafik unten). Diese Fläche ist heute Parkfläche (Grünanlage) innerhalb der Pauliner Marsch. Für Radfahrerinnen/Radfahrer würde sich ein relativ kurzer Fußweg von etwa 200 m zur Ostkurve ergeben, gut erreichbar per Rad ist die Fläche aus Richtung Hastedt und Hemelingen.

Allerdings sind mobile Fahrradständer beim Amt für Straßen und Verkehr nicht mehr vorhanden. Diese müssten beschafft oder gemietet werden, im Falle der Beschaffung wäre ein Lagerplatz in unmittelbarer Nähe erforderlich, ansonsten kämen noch Transportkosten hinzu. Die temporären Fahrradständer müssten zu jedem Spiel auf- und abgebaut werden. Im Nachgang ist der Zustand der Fläche zu prüfen und gegebenenfalls auszubessern. In trockenen Sommermonaten könnte die Nutzung als temporäre Fahrradabstellanlage zu einer vollständigen Zerstörung des heutigen

Grasbewuchses führen, ebenso in Herbst- und Wintermonaten bei regnerischem Boden durch vielfaches Befahren und Betreten.

Für einen Spieltag wäre dafür ein enorm hoher logistischer Aufwand (Personal/Aufbau/Abbau/Transport/Lagerung/Grünflächenerhaltung) mit einem entsprechend hohen Kostenaufwand erforderlich.

Eine Zuständigkeit zur Aufstellung temporärer Fahrradabstellanlagen wird nach Abstimmung mit der Bremer Weser-Stadion GmbH und SV Werder Bremen dort nicht gesehen. Die baurechtlich geforderte Anzahl an Fahrradstellplätzen wurde nicht nur erreicht, sondern mit der Einrichtung von 720 Abstellplätzen an Anlehnbügeln rund um das Weser-Stadion im Zusammenhang mit der Hochwasserschutzmaßnahme in 2017 deutlich überschritten.

Die Umsetzung einer temporären Fahrradabstellanlage auf der Fläche 8 (Übersicht der Potenzialstandorte hängt an) ist aus Gründen der starken Beschädigungen der Grasnarben der Grünflächen sowie aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar und wird im Weiteren nicht weiterverfolgt.

2. Fest installierte Fahrradabstellanlagen

Erhebungen an den letzten beiden Spieltagen der Saison 2017/2018 haben gezeigt, dass zu bremischem Standardwetter eine Vollausslastung der Fahrradabstellplätze rund um das Stadion bislang nicht festgestellt werden konnte, bei besten sommerlichen Wetterbedingungen sind dagegen alle Stellplätze und darüber hinaus auch Zäune im direkten Umfeld des Stadions zur Fahrradabstellung genutzt. Hiermit wird zudem eine eventuelle Risikolage verschärft.

Um das „Wildparken“ von Fahrrädern zu minimieren, ist es sinnvoll, weitere Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Hierfür bieten sich unterschiedliche Flächen an, die teilweise auch aktuell schon zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden. Zum Ausbau der Abstellanlagen sind auch Doppelstockparker in die Überlegungen einzubeziehen, um die in Anspruch zu nehmenden Flächen möglichst gering zu halten bei gleichzeitig hohem Angebot an Abstellplätzen. So könnten zudem Verkehrsströme gebündelt und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden vermindert werden.

Hierfür geeignete Standorte konnten im Rahmen einer Standortanalyse erfasst werden. Eine Übersicht über die überprüften Flächen sowie die daraus nach Abstimmung der Beteiligten hervorgegangenen Potenzialflächen befindet sich im Anhang. Die Anzahl der umsetzbaren Radabstellanlagen hängt von der Größe sowie dem finalen Zuschnitt der Teilflächen ab und kann nach der Abstimmung vor Ort ermittelt werden.

Uneingeschränkt geeignet sind eine Teilfläche zwischen Stadionbad-Eingang, UBB-Betriebshof und Tennisverein, die aktuell mit Betonelementen verstellt ist (westliche Teilfläche Nr. 8) sowie eine Teilfläche nördlich des Bootshauses unterhalb des Osterdeichs (Teilfläche Nr. 14). Hier ist aktuell ein Fahrradständer vorhanden, der in seiner Form ungeeignet ist und durch eine entsprechend dimensionierte Anlage (Fahrradbügel und Unterbau) ersetzt und ausgebaut werden kann. Weiterhin wäre in Abstimmung mit den zuständigen Gremien zu prüfen, ob zwischen Stadionbad-Eingang, UBB-Betriebshof und Stadion die Flächen entlang der Spundwand zwischen den Materialcontainern Abstellanlagen aufgebaut werden können (Fläche 19). Die Bremer Weser-Stadion GmbH hat hierzu mitgeteilt, dass an dieser Stelle 40 weitere Fahrradbügel technisch möglich seien. Die Fläche sei allerdings Teil der neu geschaffenen „Grünen Promenade Weser-Stadion“ und sollte daher ihren Charakter nicht verlieren.

Empfehlenswert ist insbesondere die Nutzung der Teilfläche zwischen Stadionbad-Eingang, UBB-Betriebshof und Tennisverein (Teilfläche 8, siehe beigefügte Karte) sowie die Flächen zwischen Stadionbad-Eingang, UBB-

Betriebshof und Stadion (Fläche 19). Bei der Teilfläche 8 ist die Möglichkeit für Doppelstockparken gegeben. Zur dezentralen Konzentration der abgestellten Fahrräder, auch mit Blick auf Aufstellflächen für Besucherinnen/Besucher und das Freihalten von Fluchtwegen sollte ebenfalls die Fläche 14 mitentwickelt werden. Vor der Konkretisierung ist vom Referat 51 im Frühsommer ein Termin vor Ort mit allen relevanten Stellen anzusetzen, um die Details abzustimmen. Anschließend erfolgt die Rücksprache in der AG Verkehrskonzept Weser-Stadion.

In der AG Verkehrskonzept Weser-Stadion mit Teilnehmenden aus mehreren Referaten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, des Senators für Inneres, Vertreterinnen/Vertreter von Polizei und Feuerwehr, der Weser-Stadion GmbH sowie Werder Bremen wurde bereits im Vorfeld diskutiert, ob eine Erweiterung der Fahrrad-Abstellplätze am Weser-Stadion die Anzahl an abgestellten Fahrräder im Viertel reduzieren könnte. Dies ist nach Ansicht der Vertreterinnen/Vertreter dort nicht der Fall. Die Stellplätze an Zäunen und Pfählen werden auch dann weiterhin genutzt, wenn am Weser-Stadion weitere Kapazitäten geschaffen würden. Denn im Viertel verbleiben die Fahrräder im Blick von Passantinnen/Passanten und Anwohnerinnen/Anwohnern. Restaurants und Kneipen werden nach dem Fußballspiel aufgesucht wobei die Räder häufig bereits vor dem Spiel direkt am Stammlokal abgestellt werden.

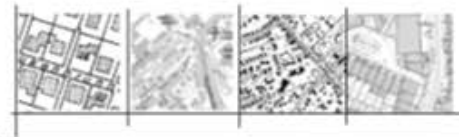
Auch aus diesem Grund wird parallel weiter geprüft, ob das Abstellen von Rädern im Bereich der Hamburger Straße und im Umfeld des Brommyplatzes verbessert werden könnte. Hierbei ist es ein Ansatz, weitere Fahrradabstellmöglichkeiten auf den Schulhöfen des Gymnasiums an der Hamburger Straße und der Gesamtschule Mitte (Hemelinger Straße) zu schaffen.

Die Schaffung von Fahrradabstellanlagen außerhalb des direkten Stadionumfeldes hat zudem den Vorteil, dass es keine weiteren Konflikte zwischen den Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrern vor dem Stadion gibt (inklusive den Auswärtsfans).

Die Finanzierung weiterer Radabstellanlagen am Weser-Stadion ist bisher offen, dies hängt unter anderem von der Ausgestaltung der Flächen sowie Anzahl und Art der Radabstellanlagen ab.

In einem weiteren Prüfschritt sind daher die Kosten genauer zu ermitteln und mögliche Finanzierungswege zu prüfen. Nach Rücksprache mit den Beteiligten ist geplant, die Baudeputation nach Ende der Sommerpause über den Sachstand zu informieren.

Auswahl Potenzialflächen



Geoinformation Bremen

Fläche **17**: Weiteres Potenzial am Brommy Platz, auch für Nutzer*innen des Spielplatzes

WWW.GEO.BREMEN.DE



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