

Vorlage
für die Sitzung des Senats
am 02.06.2020

Einrichtung eines Bahnhaltendes im Bereich
„Bremen-Technologiepark/Universität“

A. Problem

Am 07.06.2012 hat die Bremische Bürgerschaft beschlossen, an der Eisenbahnstrecke Hamburg – Bremen einen Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Bereich der Universität zu errichten. In der Folge dieses Beschlusses wurden in einer Machbarkeitsstudie zwei potenzielle Standorte herausgearbeitet: Variante A im Bereich der Achterstraße und Variante B in der Verlängerung der Otto-Hahn-Allee (vgl. Abb. 1). Noch ausstehend ist die Entscheidung für einen der beiden herausgearbeiteten möglichen Standorte.

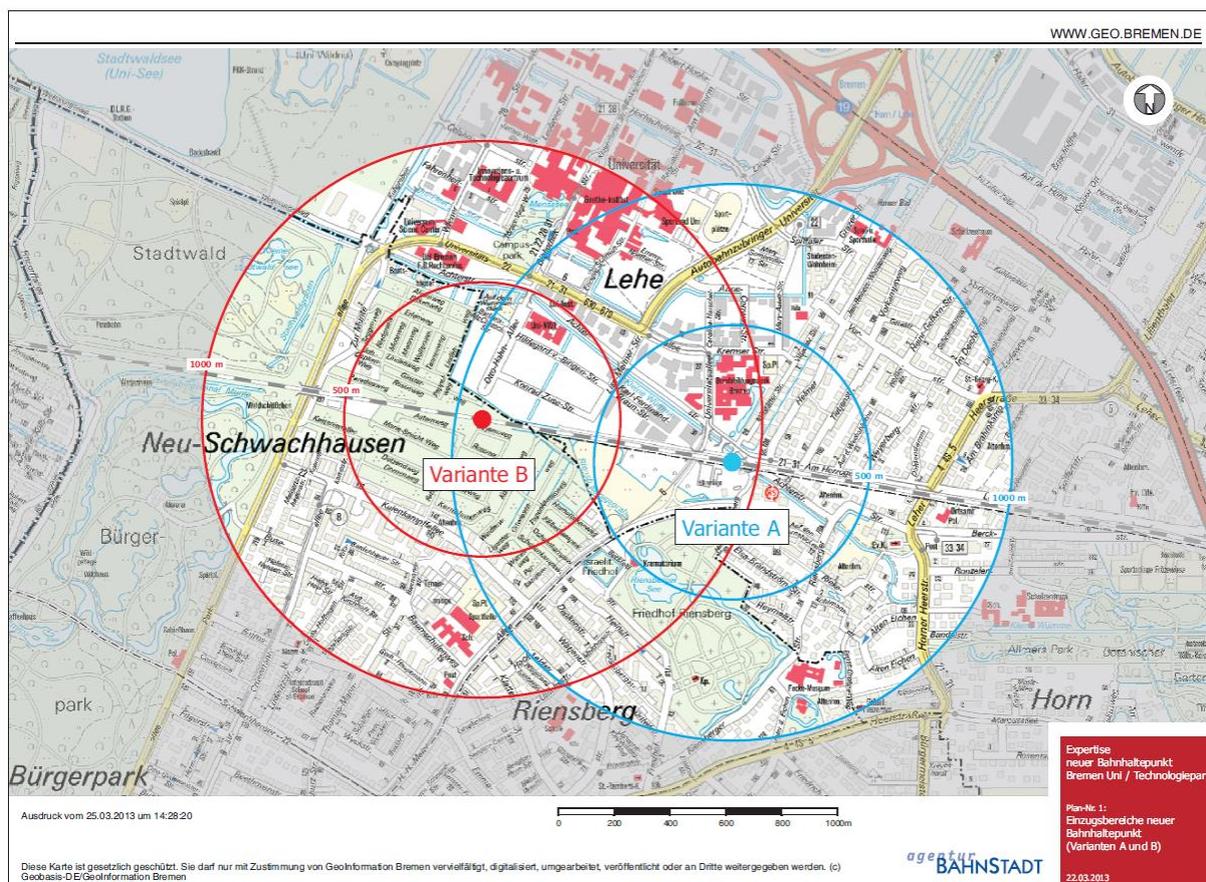


Abb. 1: Mögliche Standorte eines neuen SPNV-Haltendes Universität
Bei einer Entscheidung über den Bau eines SPNV-Haltendes an den Standorten der Varianten A und B sind jeweils die folgenden Randbedingungen zu berücksichtigen.

Standort Variante A (an der Straßenbahnlinie 6, im Bereich Achterstraße):

- Querung der Bahnstrecke im Bestand vorhanden
- Verknüpfung mit Bus und Straßenbahn (Linien 6, 21 und 31) im Bestand möglich
- Erschließt im Bestand (500 m Einzugsbereich) neben einem kleinen Teil des Technologieparks auch Teile von Wohngebieten in Horn. Eine mögliche direkte Anbindung des Technologieparks Süd mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration mit einem Zugang des nördlichen Außenbahnsteigs vom Manfred-Fuchs-Platz aus ist zu prüfen.
- Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) prognostizierte Ein-/Aussteiger ca. 1600 pro Tag.
- Mit Realisierung einer neuen Straßenbahnverbindung zwischen Horn und Riensberg gäbe es hier zusätzlich eine gute Anbindung weiterer Bereiche Horns, Borgfelds und Lilienthals an die SPNV-Achse Hamburg - Bremen
- Die Entfernung zum Zentralbereich der Universität beträgt rd. 1,2 km.

Standort Variante B (in der Verlängerung der Otto-Hahn-Allee):

- Bau einer neuen Querung der Bahnstrecke zwingend erforderlich
- Verknüpfung mit Bus und Straßenbahn erfordert Neubau einer Straßenbahnstrecke (Verlängerung Linie 8) und neue Linienführungen im Busnetz, dadurch entstehen Kapazitätserweiterungen in der Fahrgastbeförderung gegenüber einer alleinigen Beförderung über die Linie 6, die bereits heute stark ausgenutzt ist.
- Erschließt im Bestand (500 m Einzugsbereich) einen Teil des Technologieparks mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration, ansonsten Kleingärten.
- Weist ohne weitere Infrastrukturmaßnahmen kein ausreichendes Potential auf. Mit der Entscheidung für diesen Standort müsste zwingend ein Gesamtprojekt aus SPNV-Haltepunkt, leistungsfähiger ÖPNV-Anbindung und Flächenentwicklung im unmittelbaren Umfeld entwickelt werden, um eine Wirtschaftlichkeit nachzuweisen
- Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) prognostizierte Ein-/Aussteigerzahlen je nach Anbindung und Flächenentwicklung entsprechend dem geltendem Flächennutzungsplan ca. 1100 bis 1400 pro Tag.
- Die Entfernung zum Zentralbereich der Universität beträgt rd. 0,9 km.

B. Lösung

Für die Auswahl des bevorzugten Standortes wurden im Wesentlichen die folgenden Kriterien zur Bewertung herangezogen:

- Erwartete Baukosten
- Verknüpfung mit städtischen ÖPNV-Linien
- Erschließung der heutigen Siedlungsstrukturen (Ein- /Aussteiger)
- vorhandene Entwicklungspotenziale
- Zeitraum bis zur Inbetriebnahme

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Kriterien schlägt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau den Standort Variante A vor.

- Da eine Querung der Eisenbahnstrecke Hamburg – Bremen durch die Strecke der Straßenbahnlinie 6 und einen danebenliegenden Fuß- und Radweg bereits gegeben ist, werden die Baukosten bei der Variante A deutlich geringer ausfallen als bei der Variante B.
- Auch eine Verknüpfung mit dem Straßenbahn- und Busnetz kann bei der Variante A zu deutlich geringeren Kosten als bei der Variante B realisiert werden; eine Anpassung des Bus- und Straßenbahnnetzes ist nicht erforderlich. Die Linie 6 ist heute teilweise überlastet, so dass auch den Buslinien 21 und 31 eine wichtige Aufgabe bei der Anbindung der Universität an den neuen SPNV-Haltepunkt zukommt.

- Der Standort Variante B liegt fußläufig etwa 300 m näher am Zentralbereich der Universität als die Variante A. Allerdings erschließt der Standort Variante A derzeit eine deutlich größere besiedelte Fläche als Variante B.
- Vor diesem Hintergrund wird die erwartete Fahrgastnachfrage im Bestand bei der Variante A höher als bei der Variante B sein. Zwar kann die Nachfrage bei der Variante B durch eine gezielte Flächenentwicklung und den Bau einer Straßenbahnlinie (Verlängerung Linie 8) gesteigert werden, allerdings erfordert diese Flächenentwicklung den Eingriff in bestehende Grünflächen bzw. Kleingartengebiete. Diese Flächenentwicklung ist derzeit nicht planungsrechtlich abgesichert. Auch die Variante A bietet über den Bau einer Straßenbahnverbindung zwischen Horn und Riensberg die Möglichkeit, weitere Gebiete an den SPNV-Haltepunkt anzuschließen und so seine Fahrgastnachfrage weiter zu steigern
- Sollte in der Zukunft entschieden werden, dass die Flächen im Bereich der Otto-Hahn-Allee über das derzeit geplante Maß hinaus entwickelt werden sollen, so steht die Variante A dem nicht entgegen. Auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität ist weiterhin möglich. Möglicherweise erhält diese Option sogar zusätzliche Freiheitsgrade bei der Trassenwahl, da eine Verknüpfung mit der Eisenbahn nicht mehr zwingend erforderlich ist.

Die Planung der neuen Verkehrsstation und deren Bau erfolgt durch die DB Station&Service AG als Bauherrin und künftige Betreiberin des Haltepunkts. Zu diesem Zweck wird die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im nächsten Schritt einen Vertrag zur Planung mit der DB abschließen. Dieser wird den zuständigen Gremien rechtzeitig zur Beschlussfassung vorgelegt.

D. Finanzielle oder personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Die bloße Standortbestimmung des SPNV-Haltepunkts löst keine aktuellen Finanzierungsbedarfe aus. Mit der Wahl des Standortes „Achterstraße“ wird die Variante präferiert, die in der künftigen Umsetzung kostengünstiger ist. Personalwirtschaftliche Auswirkungen liegen nicht vor.

Die Finanzierung der Planung soll vollständig aus den zur Verfügung stehenden konsumtiven Regionalisierungsmitteln erfolgen, die der Bund den Ländern über das Regionalisierungsgesetz insbesondere für Maßnahmen des SPNV zur Verfügung stellt, die Baukosten sind bis zu 90% förderungsfähig.

Die Maßnahme kommt Frauen und Männern gleichermaßen zu gute. Dabei hat der ÖPNV, der auch den SPNV umfasst, für die Teilhabe von Frauen am öffentlichen Leben eine besonders große Bedeutung und bildet eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung ihrer vielfältigen Alltagsaufgaben.

E. Beteiligung/Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt. Der Beirat Horn-Lehe ist in einer Beiratssitzung am 21.02.2020 über das Vorhaben informiert worden.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Standortvariante A „Achterstraße“ für einen künftigen SPNV-Haltepunkt am Technologiepark/Universität zu. Er bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Gespräche mit der DB Station&Service AG aufzunehmen, um die Planungs- und Baukosten zu ermitteln.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, die Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie für Wirtschaft und Arbeit sowie den Ausschuss für Wissenschaft, Medien, Datenschutz und Informationsfreiheit von diesem Beschluss in Kenntnis zu setzen und ihr jährlich über den Fortgang des Projektes Bericht zu erstatten.