

## **In der Senatssitzung am 2. Februar 2021 beschlossene Fassung**

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,  
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

29.01.2021

### **Neufassung der Vorlage für die Sitzung des Senats am 02.02.2021**

#### **B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025**

##### **A. Problem**

Gemäß Senatsbeschluss zu den Eckwerten 2020/2021 vom 01.10.2019 sind Maßnahmen mit einem Finanzbedarf von mehr als 500 T€ p.a., die ihre finanzielle Auswirkung außerhalb des derzeitigen Planungshorizonts (ab 2024) entfalten und damit künftige Haushalte belasten, dem Senat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der Ausbau des Bike-und-Ride-Angebots (B+R) in Bremen ist im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 im Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität enthalten. Die Maßnahme H.7 sieht mehr B+R vor, die Maßnahme H.8 eine qualitative Verbesserung. Diese Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt. Die Situation der Fahrradabstellanlagen ist an den meisten Bahnstationen in Bremen nicht zufriedenstellend. An vielen Stationen ist die Qualität der Abstellplätze unzureichend. Oft sind auch zu wenig Stellplätze vorhanden. An einzelnen Stationen gibt es keine überdachten Abstellplätze.

Ein Mangel besteht auch an gesicherten Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder. Abschließbare Fahrradstellplätze in Fahrradboxen sind nur an sieben der 20 bremischen SPNV-Stationen vorhanden. Die Zahl der Fahrradboxen kann den Bedarf nicht decken. Zudem sind die Fahrradboxen oft verschmutzt und beeinträchtigen das Erscheinungsbild am Zugang der Bahnstationen. Auch vereinzelt auftretende Diebstahl- und Vandalismusprobleme mindern das Vertrauen in die Sicherheit und die Qualität der Anlagen.

Im Sommer 2017 gab es an den 20 SPNV-Stationen der Stadtgemeinde Bremen 2.250 Fahrradabstellplätze. Hinzu kommen rund 1.800 Plätze in der Fahrradstation am Bremer Hauptbahnhof (Nord- und Südseite) sowie 364 Plätze in der Fahrradstation Vegesack.

Organisation und Betrieb der B+R-Anlagen sind bisher eher heterogen. Sowohl ASV, BREPARK als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (FVE, teilweise auch noch DB AG) sind zuständig.

In den Jahren 2012 und 2017 hat die Agentur BahnStadt für den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Erhebungen der an den Bahnstationen in Bremen vorhandenen B+R-Stellplätze und deren Auslastung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass an sieben Bahnstationen deutlich zu wenig Fahrradstellplätze zur

Verfügung stehen. An zehn Stationen ist die Qualität der Abstellanlagen unzureichend. Die sieben Stationen, an denen deutlich zu wenig Stellplätze zur Verfügung stehen, zählen zu dieser letztgenannten Kategorie.

Aufgrund des durch die Corona-Pandemie veränderten und eingeschränkten Mobilitätsverhaltens, wurde in 2020 auf eine vorgesehene erneute Zählung verzichtet, da diese keine darüberhinausgehenden und für das Konzept hilfreichen Erkenntnisse ergeben hätte.

## **B. Lösung**

Für den Ausbau des B+R-Angebots an den Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen bis 2025 wurde die Agentur BahnStadt mit der Ausarbeitung eines Ausbauprogramms beauftragt (siehe Anlage). Die nachfolgenden Darstellungen basieren auf diesem Konzept.

### **1. Kriterien für das Ausbaukonzept**

Grundsätzlicher Handlungsbedarf und Prioritäten ergeben sich in erster Linie aus den bei der Bestands- und Auslastungserhebung im Juni 2017 festgestellten Defiziten. In den letzten drei Jahren wurden nur punktuell Veränderungen der Situation an einzelnen Bahnhöfen vorgenommen. Grundlegende Verbesserungen gab es an keiner Station. Zur Abschätzung des Bedarfs an Stellplätzen werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Im Wesentlichen sind dies:

- Einzugsbereich der Station
- Fahrgastzahl
- abgestellte Fahrräder
- Qualität der vorhandenen Fahrradstellplätze

Das Angebot von attraktiven Fahrradabstellanlagen führt zu einer Steigerung der an den Stationen abgestellten Fahrräder. Diese Steigerung wird bei der Festlegung der anzustrebenden Stellplatzzahl berücksichtigt. Für eine Fahrradabstellanlage ist eine zentrale, zugangsnah Lage unverzichtbar. Statt eines weiten Fußwegs vom Abstellplatz zum Bahnsteig wird von den Radfahrenden oft die Entscheidung getroffen, das Fahrrad zugangsnah an ein Geländer oder an einen Lichtmast anzuschließen. Grundsätzlich gilt: Je höher die Qualität der Anlage desto weitere Wege werden akzeptiert.

Insofern spielt auch die Flächenverfügbarkeit an den Standorten hinsichtlich der Größe der Anlagen eine Rolle bei der Festlegung von Maßnahmen für ein Ausbauprogramm. Ziel des Programms ist es, die zurzeit noch bestehenden Defizite der Fahrradabstellanlagen an den einzelnen Standorten möglichst weitgehend zu beseitigen.

Eine wünschenswerte Kapazitätsreserve kann zurzeit mangels Flächenverfügbarkeit nicht an allen Standorten berücksichtigt werden.

## 2. Grundsätzliche Festlegungen

- Den Ausbau und den Betrieb der Fahrradabstellanlagen im Rahmen dieses Programms übernimmt die BREPARK.
- Es wird eine möglichst einheitliche Gestaltung der Anlagen angestrebt. Deren Entwicklung erfolgt im Rahmen der Realisierung der Maßnahmen an den ersten beiden geplanten Standorten Bremen-Neustadt und Bremen-Mahndorf. Für beide Standorte ist die Entwurfsplanung abgeschlossen. Die Realisierung ist im Jahr 2021 vorgesehen.
- Als Halter werden in der Regel „Bremer Bügel“, das sind Anlehnbügel mit hohem Knieholm, verwendet. Der Abstand zwischen zwei Bügeln soll 1,0 m betragen. Dieses Maß stellt einen bewährten Kompromiss zwischen komfortabler Nutzung und optimaler Ausnutzung der verfügbaren Fläche dar. Für Anlagen mit überdurchschnittlich hoher Kapazität oder bei beengten Platzverhältnissen kann auf Doppelstockparker zurückgegriffen werden, um möglichst viele Abstellplätze auf kleiner Fläche zu schaffen. Hierfür sind die zum Einsatz kommenden Systeme nachrüstbar.
- Für die Bereitstellung gesicherter Abstellplätze sollen abgängige Fahrradboxen durch Sammelschließanlagen ersetzt werden.
- Es ist darüber hinaus möglich und sinnvoll, durch den Bau von Sammelschließanlagen freigesetzte Boxen an Stationen mit nur geringem Bedarf zu versetzen, um dort ein Grundangebot abschließbarer Stellplätze anzubieten.

## 3. Ausgewählte Stationen und Prioritäten

Mit dem auf fünf Jahre angelegten Ausbauprogramm wird das Ziel verfolgt das, die bestehenden Defizite bei den Fahrradstellplätzen an den SPNV-Stationen in Bremen durch Neu- und Umbau zu beseitigen und ein sicheres, funktionales und attraktives Fahrradparken mit dem Ziel der Nachfragesteigerung anzubieten. Ergänzend zu den Maßnahmen an zwölf bestehenden SPNV-Stationen wird auch die Einrichtung von B+R-Anlagen an neuen SPNV-Stationen Bestandteil des Programms sein, damit zeitgleich zur Inbetriebnahme einer neuen Bahnstation auch geeignete Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen.

B+R-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen sind nicht Teil dieser Vorlage.

Für die Entscheidung welche Maßnahmen in den einzelnen Jahren zu realisieren sind, gelten die Kriterien:

- Dringlichkeit des Handlungsbedarfs
- Anzahl der profitierenden Fahrgäste
- Abstimmung mit anderen geplanten Maßnahmen
- Termine für Inbetriebnahmen neuer Stationsstandorte

Eine Übersicht über das Ausbauprogramm bietet die nachfolgende Tabelle:

Bahnhof	Anzahl heutige Fahrradstellplätze	Gesamtzahl B+R- Stellplätze nach Realisierung	Realisierungsjahr	Kostenschätzung (brutto)
Mahndorf	380	462	2021	Teil des Aktionsprogramms Innenstadt
Neustadt	104	147	2021	214,20 TEUR
Oberneuland	94	118	2022	255,85 TEUR
Lesum	152	250	2022	476,00 TEUR
Burg	138	250	2022	434,35 TEUR
St. Magnus	48	70	2023	374,85 TEUR
Walle	84	158	2023	238,00 TEUR
Föhrenstraße (oben)	0	160	2023	422,45 TEUR
Veogesack	364	500	2024	517,65 TEUR
Oslebshausen	31	72	2024	232,05 TEUR
Blumenthal	64	88	2024	255,85 TEUR
Farge	40	60	2025	202,30 TEUR
Schönebeck	48	90	2025	249,90 TEUR
Hemeligen	0	110	2025	309,40 TEUR
<b>Summe</b>	<b>1547</b>	<b>2535</b>		<b>4.182,85 TEUR</b>

Für jeden dieser Standorte gibt es ein Programmblatt mit einem Steckbrief (siehe ANLAGE: *Diese enthält die Nettowerte, die Maßnahme Bf .Mahndorf wird zudem aus dem Innenstadtprogramm finanziert und ist in dieser Vorlage daher nicht enthalten*), der die wesentlichen Informationen zu den geplanten Maßnahmen enthält. Die darin angegebenen geplanten Stellplatzzahlen müssen nicht exakt realisiert werden, sondern sind als Orientierung zu verstehen. Erst eine detaillierte Planung kann zeigen, welche exakten Zahlen sinnvoll zu realisieren sind. Die Kostenschätzungen beinhalten die Herstellung von Stromanschlüssen, eine Anbindung an die Entwässerung und eine Planungskostenpauschale (20 % der Baukosten).

Wie unter 2. bereits erklärt, sollen die Maßnahmen 1. Mahndorf und 2. Föhrenstraße in erster Priorität in 2021 umgesetzt werden.

Für die beiden neu zu errichtenden Bahnstationen 8. Föhrenstraße und 14.Hemeligen (vgl. obige Tabelle) sind die genauen Standorte für Fahrradabstellanlagen in Abstimmung mit den Beteiligten (mindestens mit der DB AG) im Zuge der Detailplanungen für die Bahnsteigzugänge festzulegen.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird die BREPARK beauftragt.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung**Finanzierungsbedarf

Für die Finanzierung des B+R-Ausbauprogramms werden Mittel in Höhe von 4.182,85 TEUR (brutto) benötigt.

**Tabelle: Finanzierungsbedarfe in den einzelnen Jahren**

<b>Jahr</b>	<b>Stationen</b>	<b>Kosten (brutto)</b>
2021	Neustadt	214,20 TEUR
2022	Oberneuland, Lesum, Burg	1.166,20 TEUR
2023	St. Magnus, Walle, Föhrenstraße (oben)	1.035,30 TEUR
2024	Vegesack, Oslebshausen, Blumenthal	1.005,60 TEUR
2025	Farge, Schönebeck, Hemelingen (neuer Standort)	761,60 TEUR
	<b>Summe</b>	<b>4.182,90 TEUR</b>

Fördermittel

Noch bis Ende 2022 läuft das Förderprogramm „Bike+Ride-Offensive“ als Kooperation des Bundesumweltministeriums und der DB Station&Service AG. Die Förderquote für Anträge zur Errichtung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen liegt seit dem 1. August 2020 bis zum 31. Dezember 2021 bei 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Von einer Fortführung des Programms ist auszugehen.

Sollte keine Förderung über das Programm „Bike+Ride-Offensive“ möglich sein, kann eine Förderung alternativ über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ erfolgen.

Dieses sieht eine feste Zuweisung von Mitteln für Förderprojekte im Land Bremen vor. Die Förderung beträgt 80 % in 2021 und 75 % in 2022 und 2023. Auch hier ist von einer Verstetigung des Programms auszugehen.

Für die Finanzierung wird eine 70%-Förderung angesetzt, entsprechend des Förderprogramms „Bike+Ride-Offensive“

Übersicht**Tabelle: Finanzierung**

<b>Jahr</b>	<b>Finanzierungsbedarf in TEuro</b>	<b>Davon aus dem bremischen Haushalt</b>	<b>Davon Fördermittel</b>
2021	214,2	64,3	149,9
2022	1.166,2	349,9	816,3
2023	1.035,3	310,6	724,7
2024	1.005,6	301,7	703,9
2025	761,6	228,5	533,1
<b>Summe</b>	<b>4.182,9</b>	<b>1.255,00</b>	<b>2.927,9</b>

Die erforderliche Finanzierung der bremischen Mittel für 2021 in Höhe von 64,3 TEUR stehen bei der Maßnahme „Verstärkung Radverkehr“ im Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr zur Verfügung. Die Mittel für 2022/2023 in Höhe von 660,5 TEUR sind im Rahmen der Finanzplanung 2022/2023 berücksichtigt. Die Mittel ab 2024 in Höhe von 530,2 TEUR (bremische Mittel) sowie die geplante Drittmittelfinanzierung i.H.v. 1.237 TEUR werden im Rahmen der Finanzplanung 2024/2025 im entsprechenden Haushaltsaufstellungsverfahren im Ressortekwert prioritär eingeplant.

Die bremischen Mittel und die Drittmittel des Bundes ab 2022 müssen in Höhe von 3.968,7 TEUR haushaltsrechtlich abgesichert werden. Dafür wird die Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 3.968,7 TEUR bei der Haushaltsstelle 3687/884 10-7 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (ASV)“ über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

Es bestehen keine personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen. Frauen und Männer profitieren gleichermaßen von den geplanten Qualitätsverbesserungen an den genannten B+R Stationen.

**E. Beteiligung/Abstimmung**

Die Vorlage wurde mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen abgestimmt.

**F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung geeignet.

## **G. Beschluss**

1. Der Senat nimmt das Ausbauprogramm für die Erweiterung und Qualifizierung der B+R-Anlagen in der Stadtgemeinde Bremen zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der dargestellten Finanzierung des Ausbauprogramms und dem damit verbundenen Eingehen einer Verpflichtung i.H.v. 3.968,7 TEUR zu und bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die für die Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung erforderlichen Mittel in der zukünftigen Finanzplanung des PPL 68 prioritär zu berücksichtigen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss die erforderliche haushaltsrechtliche Ermächtigung einzuholen.

## **B+R-Konzept für die Freie Hansestadt Bremen 2021 – 2025**

### **1. Ausgangslage**

Die Situation der Fahrradabstellanlagen ist an den meisten Bahnstationen in Bremen nicht zufriedenstellend. An vielen Stationen ist die Qualität der Abstellplätze unzureichend. Oft sind auch zu wenig Stellplätze vorhanden. An einzelnen Stationen gibt es keine überdachten Abstellplätze.

Ein Mangel besteht auch an gesicherten Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder. Abschließbare Fahrradstellplätze in Fahrradboxen sind nur an sieben der 20 bremischen SPNV-Stationen vorhanden. Die Zahl der Fahrradboxen kann den Bedarf nicht decken. Zudem sind die Fahrradboxen oft verschmutzt und beeinträchtigen das Erscheinungsbild am Zugang der Bahnstationen.

Bei einigen Stationen ohne abschließbare Stellplätze spielen Diebstahl und Vandalismus eine große Rolle.

Im Sommer 2017 gab es an den 20 SPNV-Stationen der Freien Hansestadt Bremen 2.614 Fahrradabstellplätze. Hinzu kommen rund 1.500 Plätze in der Fahrradstation am Bremer Hauptbahnhof.

Organisation und Betrieb der Bike+Ride-Anlagen sind bisher sehr heterogen. Sowohl ASV, BREPARK als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (FVE, teilweise auch noch DB AG) sind zuständig.

In den Jahren 2012 und 2017 hat die Agentur BahnStadt für den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Erhebungen der an den Bahnstationen in Bremen vorhandenen B+R-Stellplätze und deren Auslastung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass an sieben Bahnstationen deutlich zu wenig Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. An zehn Stationen ist die Qualität der Abstellanlagen unzureichend. Die sieben Stationen, an denen zu wenig Stellplätze zur Verfügung stehen, zählen alle dazu.

Aufgrund des durch die Corona-Pandemie veränderten und eingeschränkten Mobilitätsverhaltens, würde eine aktuelle Zählung im Herbst 2020 keine darüber hinausgehenden und für das Konzept hilfreichen Erkenntnisse ergeben.

### **2. Kriterien für das Ausbaukonzept**

Grundsätzlicher Handlungsbedarf und Prioritäten ergeben sich in erster Linie aus den bei der Bestands- und Auslastungserhebung im Juni 2017 festgestellten Defiziten. In den letzten drei Jahren wurden nur punktuell Veränderungen der Situationen an einzelnen Bahnhöfen vorgenommen. Grundlegende Verbesserungen gab es an keiner Station.



Zur Abschätzung des Bedarfs an Stellplätzen werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Im Wesentlichen sind dies:

- Einzugsbereich der Station
- Fahrgastzahl
- abgestellte Fahrräder
- Qualität der vorhandenen Fahrradstellplätze

Das Angebot von attraktiven Fahrradabstellanlagen führt zu einer Steigerung der an den Stationen abgestellten Fahrräder. Diese Steigerung wird bei der Festlegung der anzustrebenden Stellplatzzahl berücksichtigt.

Für eine Fahrradabstellanlage ist eine zentrale, zugangsnah Lage unverzichtbar. Statt eines weiten Fußwegs vom Abstellplatz zum Bahnsteig wird von den Radfahrern oft die Entscheidung getroffen, das Fahrrad zugangsnah an ein Geländer oder an einen Lichtmast anzuschließen. Grundsätzlich gilt: Je höher die Qualität der Anlage desto weitere Wege werden akzeptiert.

Insofern spielt auch die Flächenverfügbarkeit an den Standorten hinsichtlich der Größe der Anlagen eine Rolle bei der Festlegung von Maßnahmen für ein Ausbauprogramm. Es ist zu erwarten, dass auch nach Abschluss des Programms an einzelnen Standorten noch Defizite bei den Fahrradabstellanlagen bestehen. Eine wünschenswerte Kapazitätsreserve kann mangels Flächenverfügbarkeit nur an einzelnen Standorten berücksichtigt werden.

### **3. Grundsätzliche Festlegungen**

- Den Ausbau und den Betrieb der Fahrradabstellanlage im Rahmen dieses Programms übernimmt die BREPARK.
- Es wird eine einheitliche Gestaltung der Anlagen angestrebt. Die Entwicklung erfolgt im Rahmen der Realisierung der Maßnahmen an den ersten beiden Standorten Bremen-Neustadt und Bremen-Mahndorf. Für beide Standorte ist die Entwurfsplanung abgeschlossen. Die Realisierung ist im Jahr 2021 geplant.
- Als Halter werden in der Regel „Bremer Bügel“, das sind Anlehnbügel mit hohem Knieholm, verwendet. Der Abstand zwischen zwei Bügeln soll 1,0 m betragen. Dieses Maß stellt einen bewährten Kompromiss zwischen komfortabler Nutzung und optimaler Ausnutzung der verfügbaren Fläche dar. Für Anlagen mit überdurchschnittlich hoher Kapazität oder bei beengten Platzverhältnissen kann auf Doppelstockparker zurückgegriffen werden, um möglichst viele Abstellplätze auf kleiner Fläche zu schaffen.
- Für die Bereitstellung gesicherter Abstellplätze sollen abgängige Fahrradboxen durch Sammelschließanlagen ersetzt werden.

- Es ist darüber hinaus möglich und sinnvoll, durch den Bau von Sammel-schließanlagen freigesetzte Boxen an Stationen mit nur geringem Bedarf zu versetzen, um dort ein Grundangebot abschließbarer Stellplätze anzubieten.

#### 4. Ausgewählte Stationen und Prioritäten

Das auf fünf Jahre angelegte Ausbauprogramm bietet die Möglichkeit, die größten Defizite bei den Fahrradstellplätzen an den SPNV-Stationen in Bremen zu beseitigen.

Ergänzend zu den Maßnahmen an bestehenden Stationen wird auch die Einrichtung von B+R-Anlagen an neuen Stationen Bestandteil des Programms sein. B+R-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen können hinzukommen. Es ist wichtig, dass zeitnah zur Inbetriebnahme einer neuen Bahnstation geeignete Fahrrad-abstellanlagen zur Verfügung stehen.

Für die Entscheidung welche Maßnahmen in den einzelnen Jahren zu realisieren sind, gelten die Kriterien

- Dringlichkeit des Handlungsbedarfs
- Anzahl der profitierenden Fahrgäste
- Abstimmung mit anderen geplanten Maßnahmen
- Termine für Inbetriebnahmen neuer Stationsstandorte

Eine Übersicht über das Ausbauprogramm bietet die folgende Tabelle:

	Bahnhof	Anzahl heutige Fahrradstellplätze	Gesamtzahl B+R-Stellplätze nach Realisierung	Realisierungs-jahr	Kostenschätzung (netto)
1	Mahndorf	380	462	2021	365.000 €
2	Neustadt	104	147	2021	180.000 €
3	Oberneuland	94	118	2022	215.000 €
4	Lesum	152	250	2022	400.000 €
5	Burg	138	250	2022	365.000 €
6	St. Magnus	48	70	2023	315.000 €
7	Walle	84	158	2023	200.000 €
8	Föhrenstraße (oben)	0	160	2023	355.000 €
9	Veogesack	364	500	2024	435.000 €
10	Oslebshausen	31	72	2024	195.000 €
11	Blumenthal	64	88	2024	215.000 €
12	Farge	40	60	2025	170.000 €
13	Schönebeck	48	90	2025	210.000 €
14	Hemelingen (neuer Standort)	0	110	2025	260.000 €
	<b>SUMME</b>	1.547	2.535		3.880.000 €

Für jeden dieser Standorte gibt es ein Programmblatt mit einem Steckbrief, der die wesentlichen Informationen zu den geplanten Maßnahmen enthält.

Die darin angegebenen geplanten Stellplatzzahlen müssen nicht exakt realisiert werden, sondern sind als Orientierung zu verstehen. Erst eine detaillierte Planung kann zeigen, welche exakten Zahlen sinnvoll zu realisieren sind. Die Kostenschätzungen beinhalten die Herstellung von Stromanschlüssen, eine Anbindung an die Entwässerung und eine Planungskostenpauschale (20% der Baukosten).

Für die beiden neu zu errichtenden Bahnstationen Föhrenstraße (oben) und Hemelingen sind die genauen Standorte für Fahrradabstellanlagen in Abstimmung mit den Beteiligten (mindestens mit der DB AG) im Zuge der Detailplanungen für die Bahnsteigzugänge festzulegen.

Noch bis Ende 2022 läuft das Förderprogramm „Bike+Ride-Offensive“ als Kooperation des Bundesumweltministeriums und der DB Station&Service AG. Die Förderquote für Anträge zur Errichtung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen liegt seit dem 1. August 2020 bis zum 31. Dezember 2021 bei 70% der zuwendungsfähigen Kosten.

Zurzeit wird zwischen dem Bund und den Ländern eine Verwaltungsvereinbarung zum „Stadt- und Land“-Programm des Bundes ausgearbeitet. Darin ist eine Förderquote von 75-80% vorgesehen.

Sven Jagdhuhn

Agentur BahnStadt GbR  
02.10.2020

Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Mahndorf</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden RE 1/RE 8: Hannover – Bremen – Bremerhaven/Norddeich	4.000

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	88	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig wettergeschützte Stellplätze</li> <li>➤ zu wenig gesicherte Stellplätze</li> </ul>
Plätze ohne Dach	286	
Fahrradboxen	6	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>380</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rückbau von 64 Stellplätzen ohne Dach</li> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage</li> <li>➤ Neubau einer überdachten frei zugänglichen Anlage</li> </ul>
Besonderheiten:		
Bemerkungen: Für den Bau der neuen Anlagen müssen 3 Behindertenparkplätze an anderer Stelle ausgewiesen werden.		

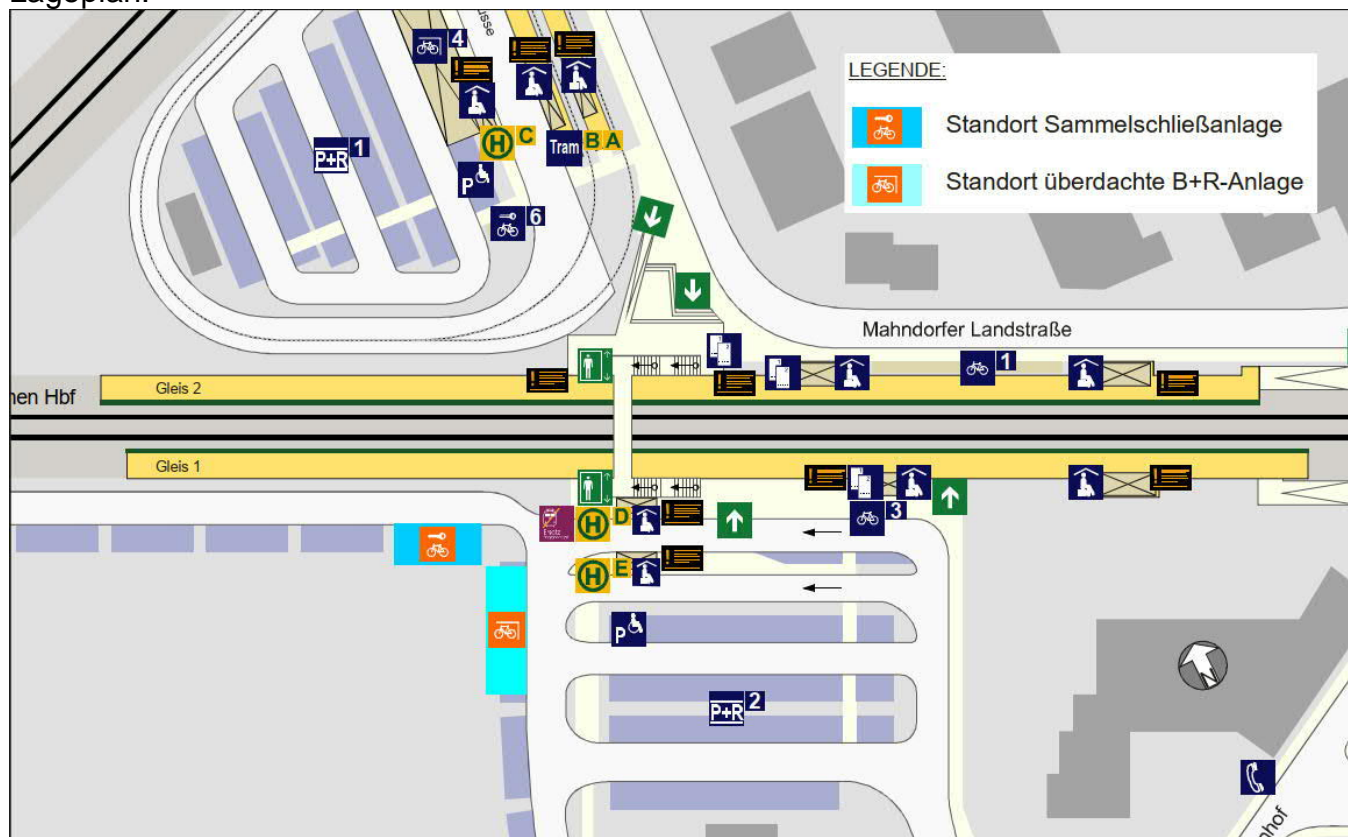
Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	168	<b>2021</b>
ohne Überdachung	222	
Sammelschließanlage	66	
Fahrradboxen	6	
<b>SUMME</b>	<b>462</b>	

Kostenschätzung (netto)	365.000 €
-------------------------	-----------

Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Neustadt</b>	RS3: Bremen – Bad Zwischenahn RB 58: Bremen – Osnabrück	700

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine wettergeschützten Stellplätze</li> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> </ul>
Plätze ohne Dach	104	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>104</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer kombinierten überdachten frei zugänglichen Anlage mit einer Sammelschließanlage</li> </ul>
Besonderheiten:		
Bemerkungen: Das für den Bau vorgesehene Grundstück wird durch die Stadt von der DB erworben.		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	31	<b>2021</b>
ohne Überdachung	92	
Sammelschließanlage	24	
<b>SUMME</b>	<b>147</b>	

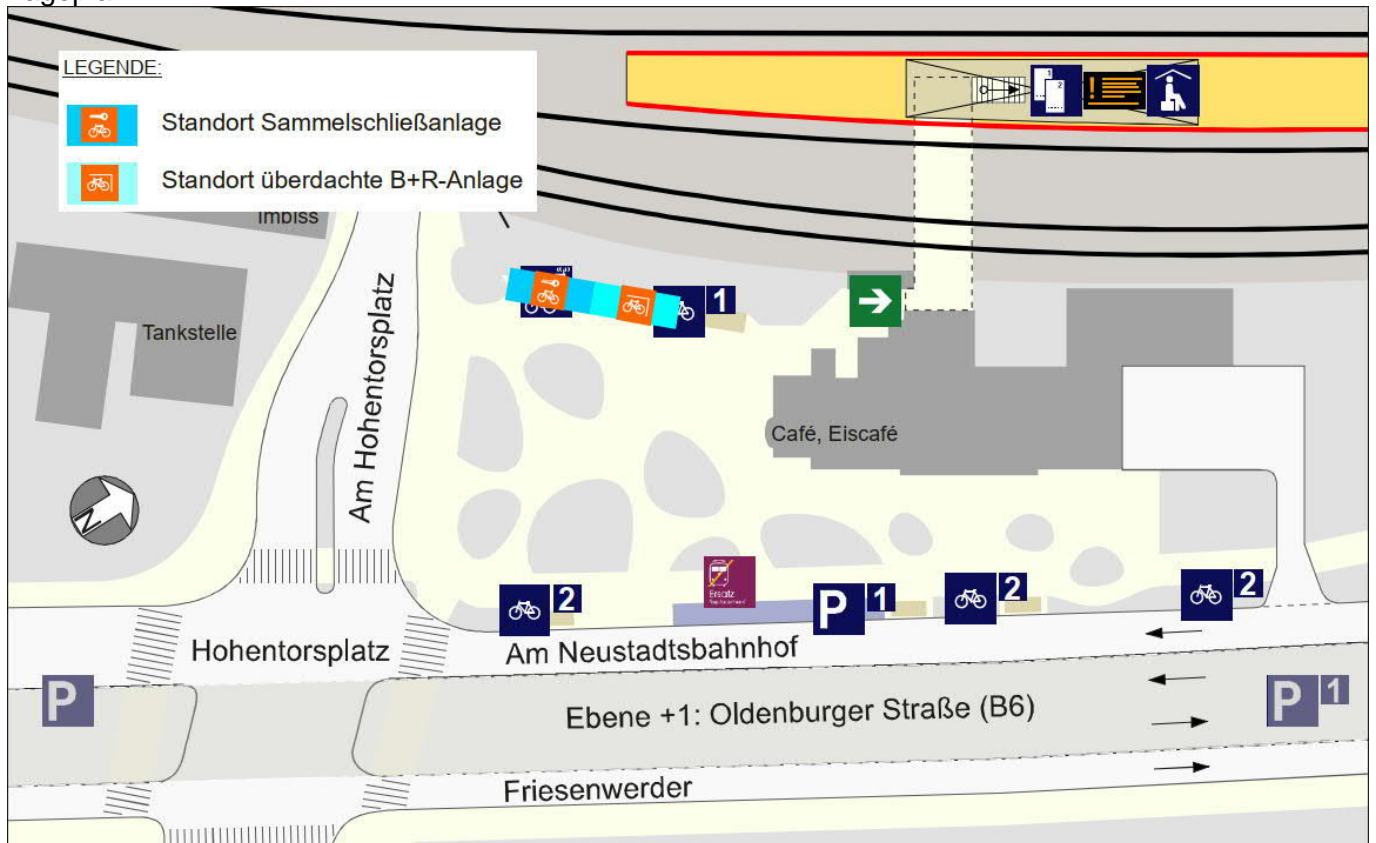
Kostenschätzung (netto)	180.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Oberneuland</b>	RB 41: Bremen – Hamburg	450

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine wettergeschützten Stellplätze</li> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> </ul>
Plätze ohne Dach	94	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>94</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage</li> <li>➤ Überdachung vorhandener Bügel und/oder Neubau überdachter frei zugänglicher Anlage(n)</li> </ul>
<p><b>Besonderheiten:</b> Der Einzugsbereich ist sehr weitläufig. Da kaum Parkplätze zur Verfügung stehen, ist der Anteil der Radfahrer überdurchschnittlich hoch.</p>		
<p><b>Bemerkungen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die vorhandenen Bügel am Zugang zu Gleis 3 sind auf DB-Gelände platziert. Für die angedachte Überdachung ist die bestehende Vereinbarung mit der DB zu prüfen und ggf. anzupassen.</li> <li>2. Die für die Sammelschließanlage an Gleis 2 vorgesehene Fläche gehört der DB. Sollte eine Nutzung nicht möglich sein, kann alternativ auf der Südseite im Zugangsbereich zu Gleis 3 eine Sammelschließanlage eingerichtet werden.</li> </ol>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	52	<b>2022</b>
ohne Überdachung	42	
Sammelschließanlage	24	
<b>SUMME</b>	<b>118</b>	

Kostenschätzung (netto)	215.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Standort für überdachte Anlage an Gleis 3



Standort für überdachte Anlage an Gleis 2

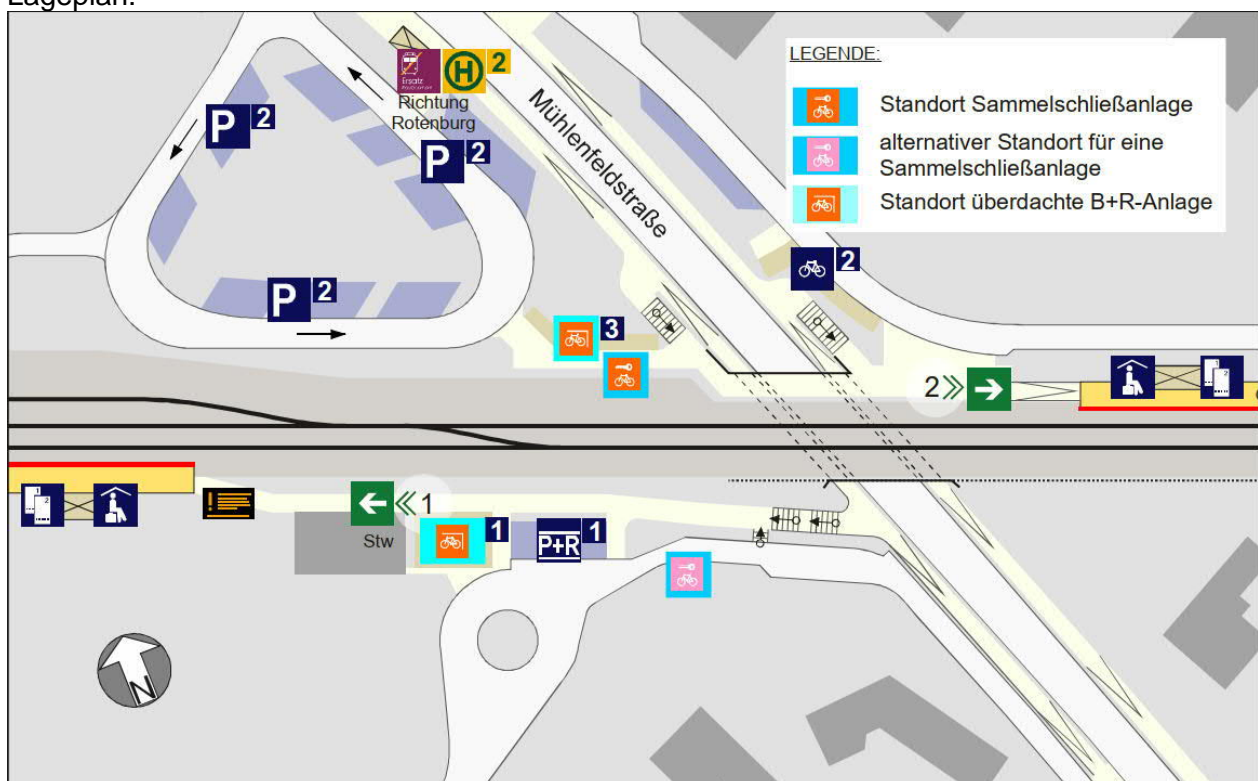


Vozugsstandort für Sammelschließanlage



Alternativer Standort für Sammelschließanlage

Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Lesum</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	2.700

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	88	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> <li>➤ zu wenig Stellplätze überdacht</li> <li>➤ Überdachung mit Alterserscheinungen</li> <li>➤ Boxen sind unansehnlich und werden oft verschmutzt</li> <li>➤ großes Potenzial</li> </ul>
Plätze ohne Dach	52	
Fahrradboxen	12	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>152</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rückbau der Fahrradboxen</li> <li>➤ Neubau einer überdachten und einer abschließbaren B+R-Anlage am bewährten Standort</li> <li>➤ Vergrößerung der B+R-Fläche durch Rückbau einzelner PKW-Stellplätze</li> </ul>
<p>Besonderheiten: Durch die relativ engen Stationsabstände (nach St. Magnus ca. 1 km, nach Burg ca. 2 km) ist der Einzugsbereich begrenzt. Überdurchschnittlich viele Fahrgäste kommen zu Fuß und mit dem Fahrrad zum Bahnhof.</p>		
<p>Bemerkungen:</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	200	<b>2022</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	50	
<b>SUMME</b>	<b>250</b>	

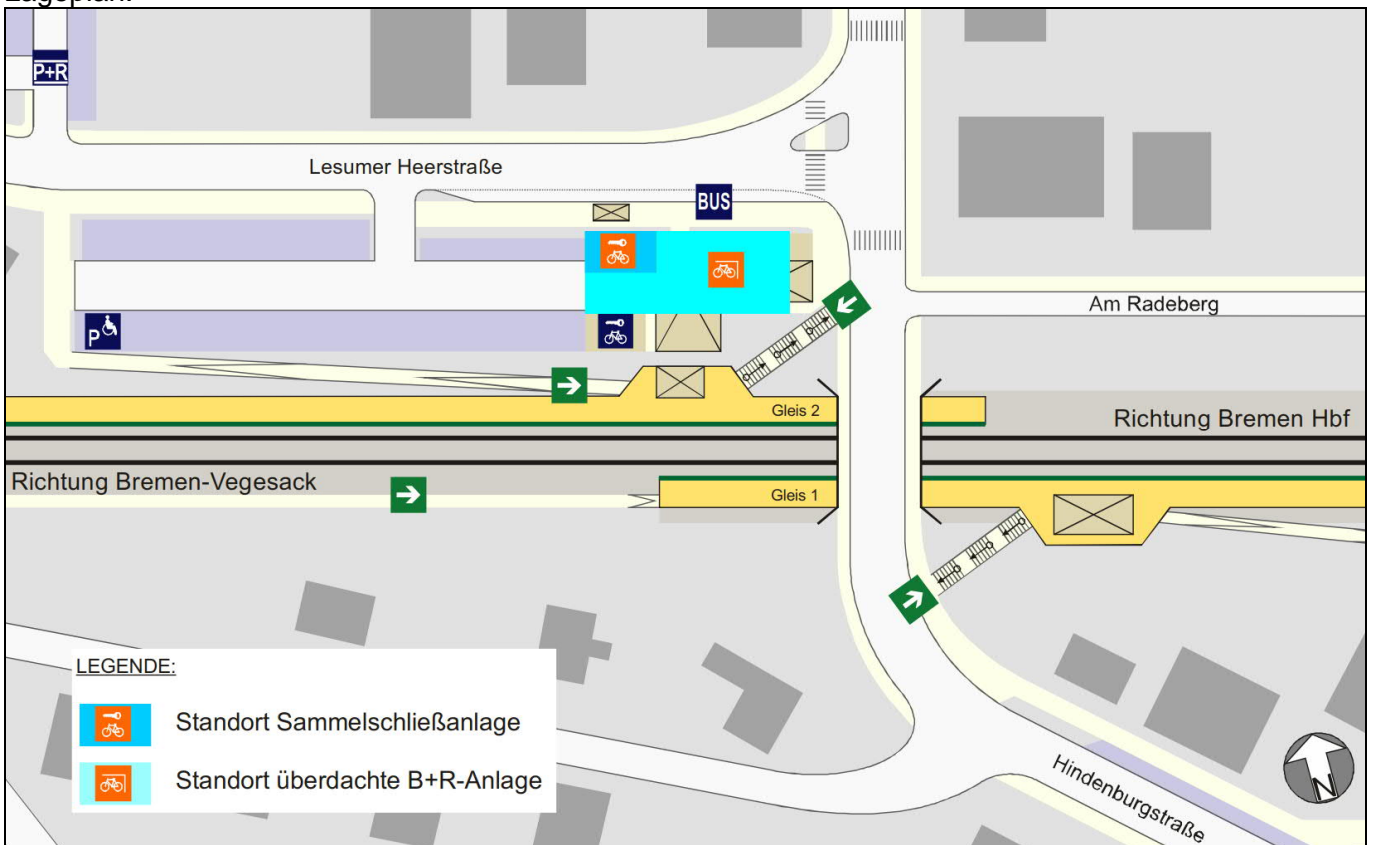
Kostenschätzung (netto)	400.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Burg</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden RS2: Bremerhaven – Twistringen	5.200

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	110	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> <li>➤ Überdachung knapp bemessen</li> <li>➤ Boxen sind unansehnlich und werden oft verschmutzt</li> <li>➤ großer Handlungsdruck</li> </ul>
Plätze ohne Dach	-	
Fahrradboxen	28	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>138</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage</li> <li>➤ Bau einer zusätzlichen überdachten Anlage</li> </ul>
<p><b>Besonderheiten:</b> Eine Neugestaltung des Zugangsbereichs vor dem Stellwerk, dem Standort der Fahrradboxen, wird empfohlen. Dabei ist über den Erhalt bzw. die zukünftige Anzahl der Boxen zu entscheiden.</p>		
<p><b>Bemerkungen:</b> Der Bau einer Sammelschließanlage am heutigen Standort der Fahrradboxen wird nicht empfohlen. Es ist zu erwarten, dass der Bau der Fundamente aufgrund notwendiger Kabelverlegungen sehr aufwändig wäre.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	190	<b>2022</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	60	
<b>SUMME</b>	<b>250</b>	
ggf. zzgl. Fahrradboxen	28	

Kostenschätzung (netto)	365.000 €
-------------------------	-----------

Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:

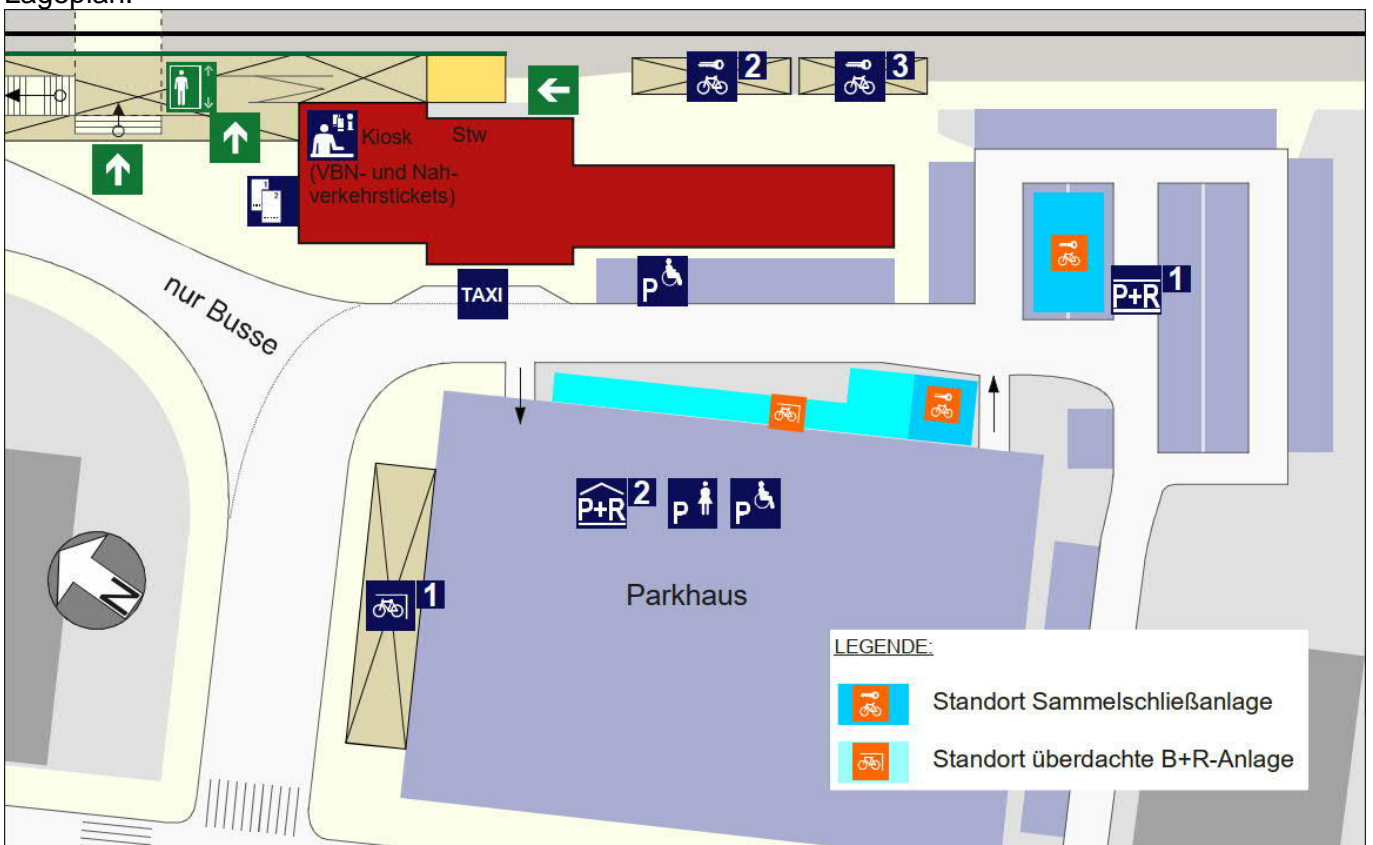


12 Stellplätze entfielen für die Sammelschließanlage.



Bereich vor dem Parkhaus.

Lageplan:





Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-St. Magnus</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	1.300

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig wettergeschützte Stellplätze</li> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> <li>➤ vorhandene Überdachung erneuerungsbedürftig</li> </ul>
Plätze ohne Dach	28	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>48</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erneuerung der vorhandenen überdachten Anlage</li> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage</li> <li>➤ Neubau einer überdachten frei zugänglichen Anlage</li> </ul>
<p>Besonderheiten: Die Lage der Zugänge auf der Brücke erfordert die Platzierung der B+R-Anlagen unmittelbar an der Brücke. Durch Abhänge wird voraussichtlich der Bau von Balkonen erforderlich, um die erforderlichen Flächengrößen einzurichten.</p>		
Bemerkungen:		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	50	<b>2023</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	20	
<b>SUMME</b>	<b>70</b>	

Kostenschätzung (netto)	315.000 €
-------------------------	-----------

Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Erneuerung der überdachten Anlage

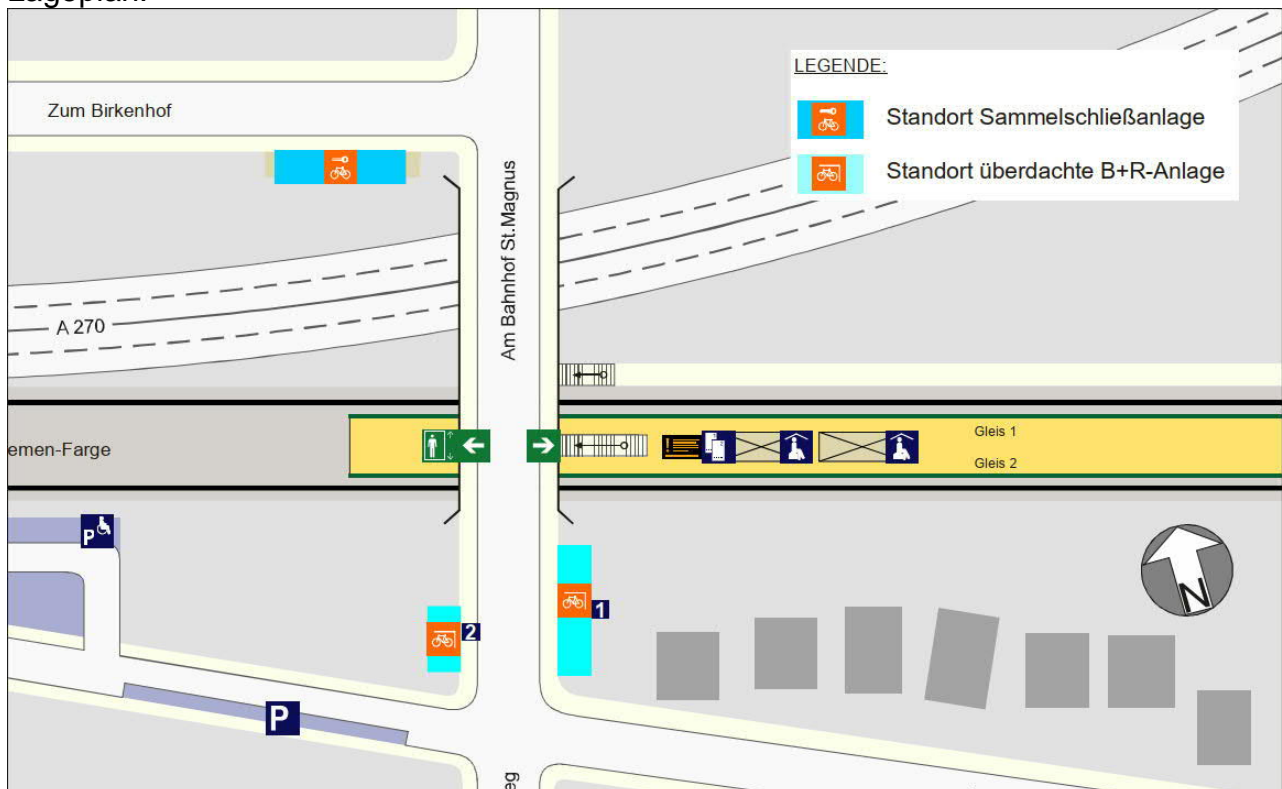


Standort für Sammelschließanlage



Standort für zweite überdachte Anlage

Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Walle</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	3.700

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	36	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> <li>➤ etwas eingeschränkter Wetterschutz unter den Bahnbrücken</li> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> </ul>
Plätze ohne Dach	48	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>84</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer kombinierten Sammelschließanlage mit überdachten frei zugänglichen Plätzen</li> </ul>
Besonderheiten:		
Bemerkungen: Es wird empfohlen, in Abstimmung mit der DB begleitend eine Aufwertung der Abstellplätze unter den Bahnbrücken vorzunehmen. Dies könnte durch das Aufbringen gestalteter Motive auf den Wänden geschehen.		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	60	<b>2023</b>
ohne Überdachung	48	
Sammelschließanlage	50	
<b>SUMME</b>	<b>158</b>	

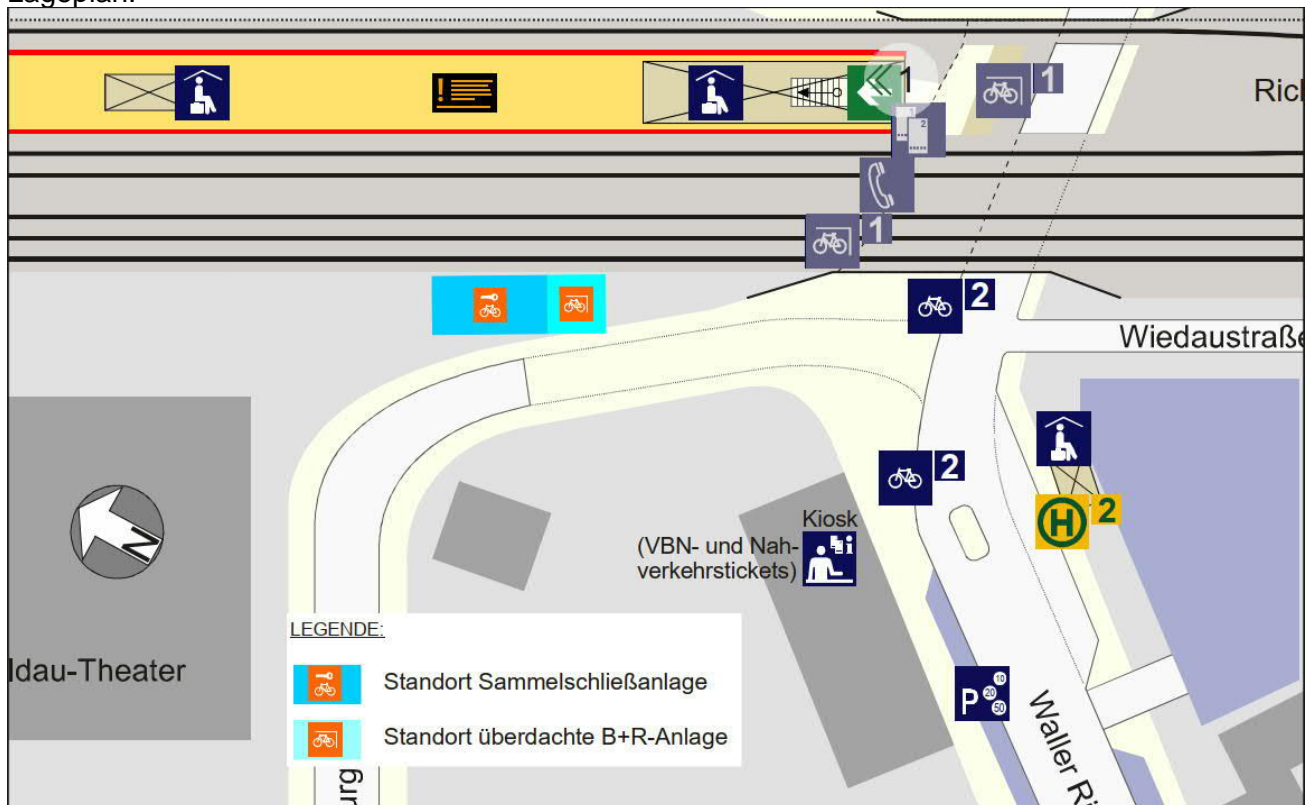
Kostenschätzung (netto)	200.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Lageplan:



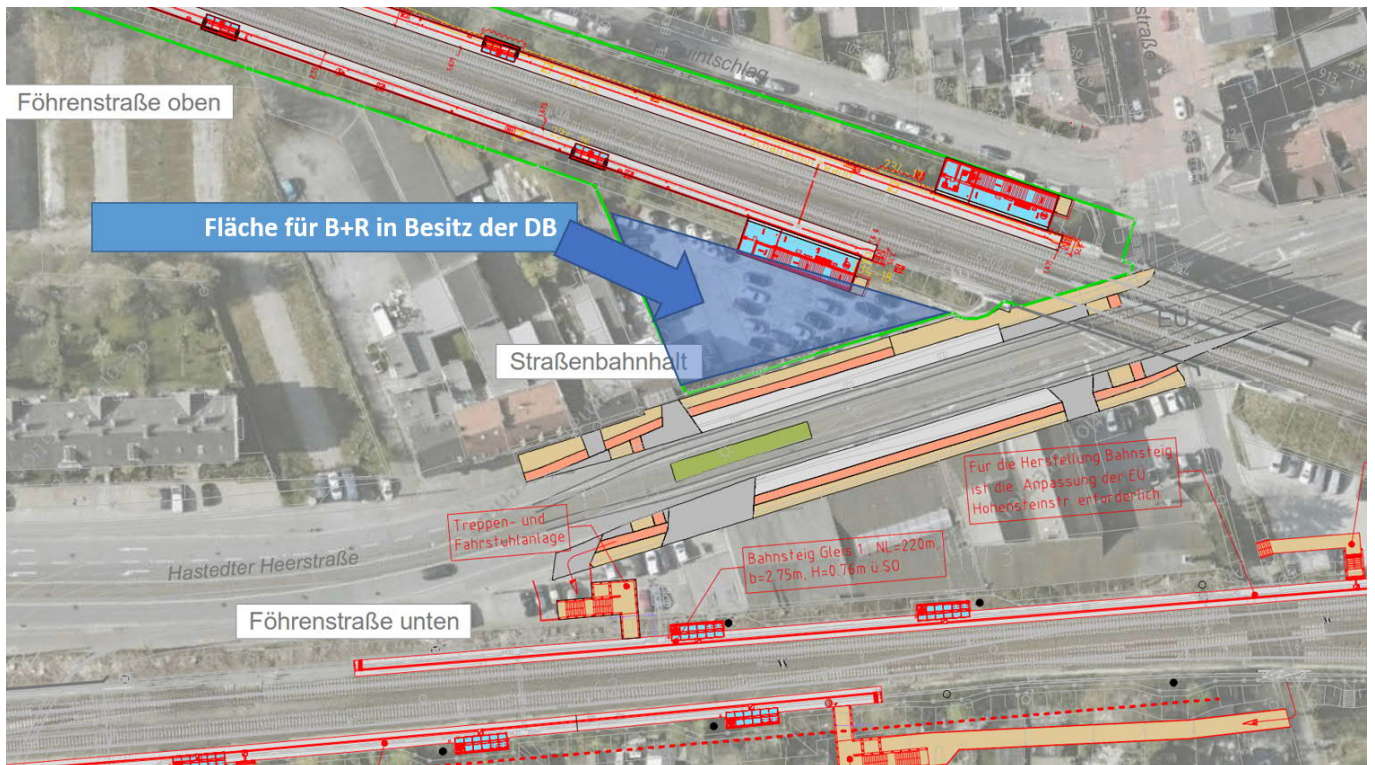
Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen Föhrenstraße (oben)</b>	RS2: Twistringen - Bremerhaven	neue Station

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	-	➤ Neueinrichtung
Plätze ohne Dach	-	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	-	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	➤ Neubau überdachter frei zugänglicher Stellplätze an einem oder zwei Standorten ➤ Neubau einer Sammelschließanlage
Besonderheiten: In unmittelbarer Nähe ist wenige Jahre nach der Inbetriebnahme der Bahnsteige an der Strecke Osnabrück – Bremen (Föhrenstraße oben) der Bau von Bahnsteigen an der Strecke Hannover – Bremen (Föhrenstraße unten) als Ersatz für die Station Bremen-Sebaldsbrück vorgesehen.		
Bemerkungen: Nur am Hauptzugang zum Bahnsteig in Richtung Bremen Hbf steht eine ausreichend große Fläche für die Errichtung von B+R-Anlagen zur Verfügung. Diese Fläche befindet sich im Besitz der DB AG.		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	120	<b>2023</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	40	
<b>SUMME</b>	<b>160</b>	

Kostenschätzung (netto)	<b>355.000 €</b>
-------------------------	------------------

Planung Föhrenstraße oben und unten (Stand: September 2020):





Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Vegesack</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	11.300

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	154	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ alle Stellplätze mit schlechter Qualität</li> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> <li>➤ Sammelschießanlage unattraktiv</li> </ul>
Plätze ohne Dach	-	
Sammelschließanlage (ehemalige Radstation)	210	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>364</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Vorderradhalter, Doppelstockparker	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rückbau der Altanlagen am Bahnsteigzugang</li> <li>➤ Neubau von überdachten frei zugänglichen Stellplätzen am Bahnsteigzugang</li> <li>➤ Attraktivitätssteigerung der Sammelschließanlage</li> </ul>
<p>Besonderheiten: Die ehemalige Radstation ist von der BREPARK zusammen mit dem Gastronomiebereich verpachtet.</p>		
<p>Bemerkungen: Das Nebengebäude im Zugangsbereich wird nicht mehr benötigt und soll abgerissen werden. Eine Modernisierung des Bahnhofsgebäudes, wobei auch ein Abriss des Anbaus mit einer Neugestaltung der Zugangssituation im Raum steht, wird diskutiert. Federführend ist als Eigentümerin die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB). Die optimale Lage der neuen B+R-Anlagen ist von den Entscheidungen zum Umgang mit den Gebäuden abhängig. Die Verbesserung der B+R-Situation am Bahnhof Vegesack hat grundsätzlich eine hohe Priorität. Durch die Abhängigkeit zum zukünftigen Gebäudebestand ist die Maßnahme jedoch erst für das Jahr 2024 eingereicht.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (neu)	300	<b>2024</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	200	
<b>SUMME</b>	<b>500</b>	

Kostenschätzung (netto)	435.000 €
-------------------------	-----------

Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:

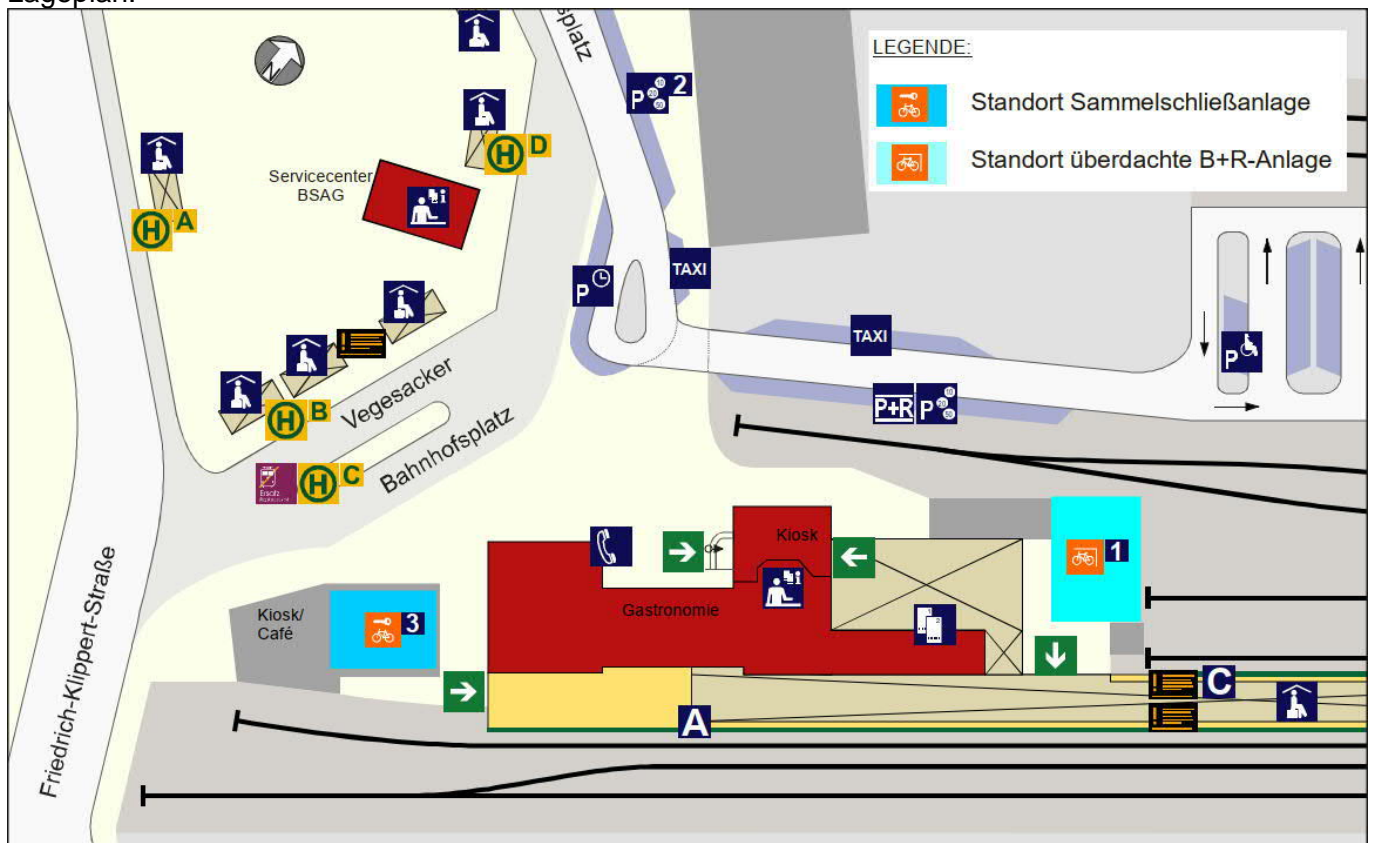


Flächen der heutigen Abstellanlagen direkt am Bahnsteigzugang



Die ehemalige Fahrradstation wird heute als Sammelschließanlage betrieben, jedoch kaum genutzt.

Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Oslebshausen</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	2.100

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu wenig Stellplätze</li> <li>➤ zu wenig gesicherte Plätze</li> <li>➤ Fahrradboxen im Zugang beeinträchtigen das Erscheinungsbild</li> </ul>
Plätze ohne Dach	8	
Fahrradboxen	7	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>31</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage als Ersatz für die Fahrradboxen</li> <li>➤ Neubau überdachter Abstellplätze am Zugang mit Doppelstockparkern</li> </ul>
<p><b>Besonderheiten:</b> Die Auswahl geeigneter städtischer Flächen ist in Oslebshausen sehr begrenzt. Es sollte geprüft werden, ob die Errichtung einer überdachten Anlage, eventuell mit Integration einer Sammelschließanlage, auf dem Vorplatz direkt gegenüber des ehemaligen Bahnhofsgebäudes möglich ist.</p>		
<p><b>Bemerkungen:</b> Für die Vergrößerung der vorhandenen Anlage muss in der Böschung eine neue Stützwand gesetzt werden, damit der Zugangsbereich nicht zu schmal wird. Für den Bau der Sammelschließanlage sollen die Pkw-Stellplätze neben den Behindertenstellplätzen genutzt werden.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	40	<b>2024</b>
ohne Überdachung	8	
Sammelschließanlage	24	
<b>SUMME</b>	<b>72</b>	

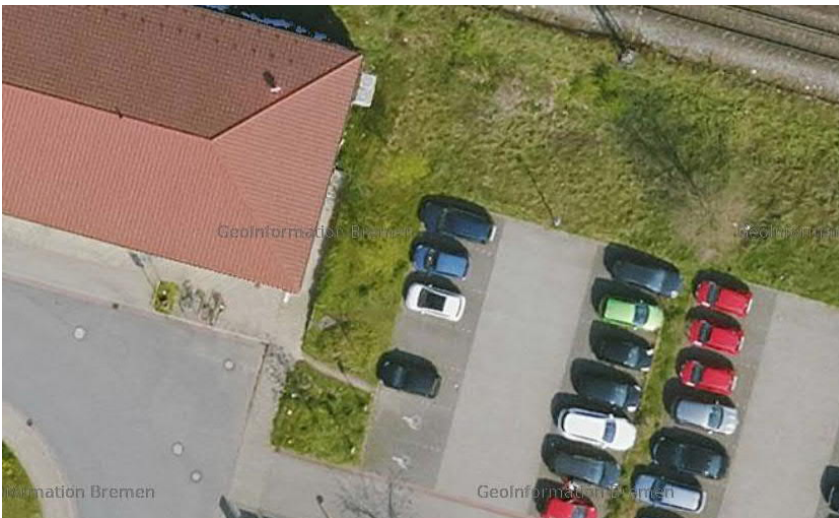
Kostenschätzung (netto)	195.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:

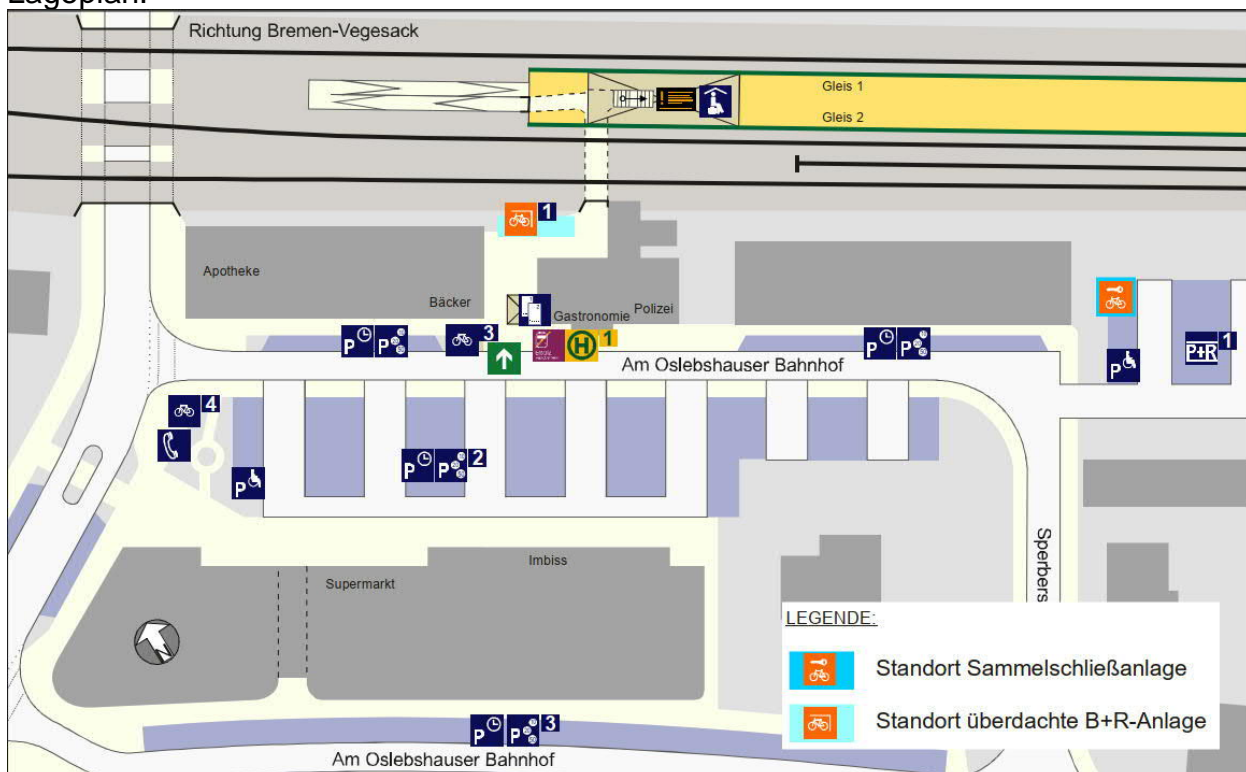


Vergrößerung und Installation von Doppelstockparkern am Standort der bisherigen Anlage.



Neben den Behindertenplätzen Bau einer Sammelschließanlage.

Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Blumenthal</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	1.500

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	40	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> <li>➤ Anpassung im Zuge der anstehenden Neugestaltung des Zugangsbereichs sinnvoll</li> </ul>
Plätze ohne Dach	24	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>64</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ersatz einer überdachten Anlage durch eine Sammelschließanlage</li> <li>➤ Ersatz der vorhandenen Plätze durch überdachte Plätze an zwei Standorten</li> </ul>
<p><b>Besonderheiten:</b> Die beiden vorhandenen überdachten Anlagen stehen auf FVE-Gelände und sind von der FVE errichtet worden. Für eine Erneuerung oder einen Umbau ist eine Abstimmung mit der FVE erforderlich.</p>		
<p><b>Bemerkungen:</b> Da die Neuplanung für den Zugangsbereich im Zusammenhang mit der Revitalisierung des ehemaligen Empfangsgebäudes (Privatbesitz) nicht bekannt ist, müssen die genaue Lage und die Größe der Abstellanlagen zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Der Güterschuppen neben dem ehemaligen Bahnhofsgebäude soll abgerissen werden. Eine Fahrradabstellanlage direkt neben dem Bahnsteig mit einem neuen Bahnsteigzugang wäre ideal.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	64	<b>2024</b>
ohne Überdachung	0	
Sammelschließanlage	24	
<b>SUMME</b>	<b>88</b>	

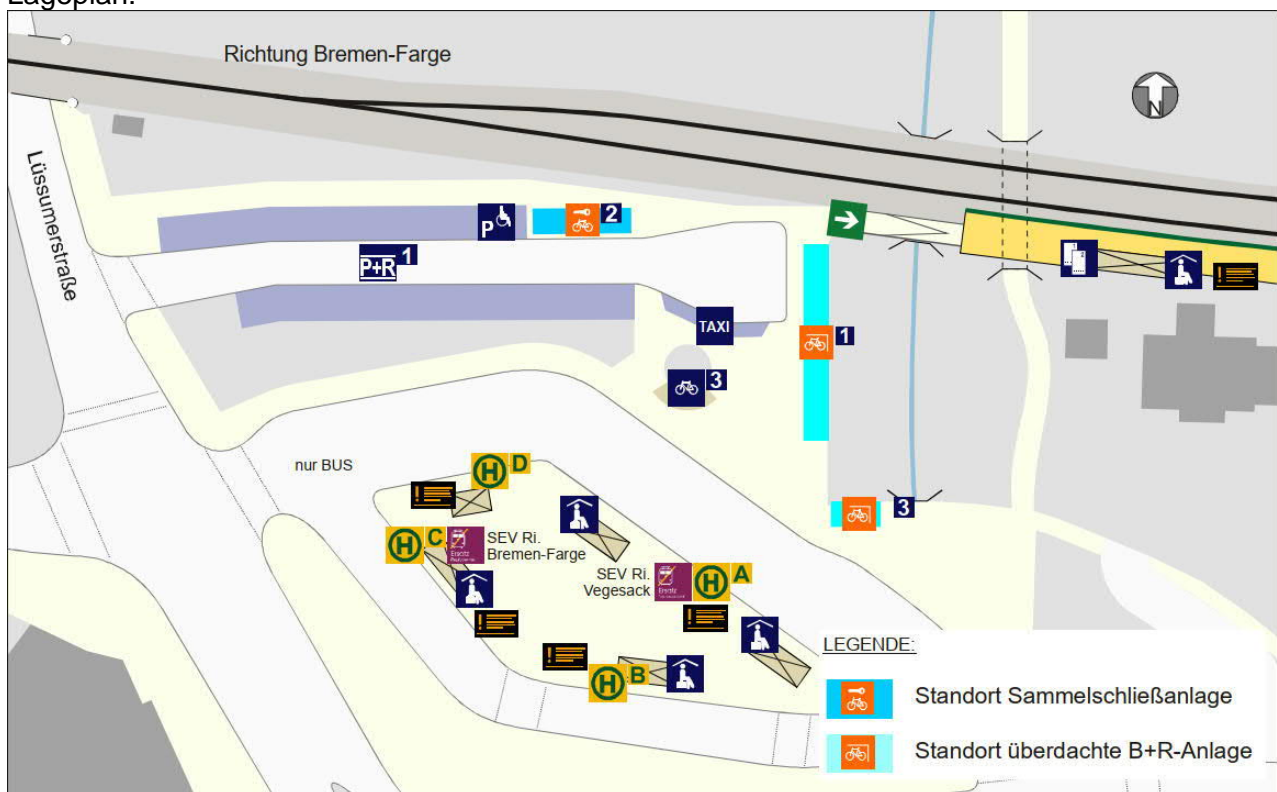
Kostenschätzung (netto)	215.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Farge</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	800

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	40	➤ keine gesicherten Stellplätze
Plätze ohne Dach	-	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>40</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	➤ Neubau einer Sammelschließanlage
<p>Besonderheiten: Die vorhandene B+R-Anlage steht auf Gelände der FVE und wurde von dieser errichtet. Der gesamte Vorplatz ist im Grundbesitz der FVE. Alle Maßnahmen müssen daher mit der FVE abgestimmt werden.</p>		
<p>Bemerkungen: Als Test für die Nachfrage nach gesicherten Abstellplätzen sollten sechs bis 8 gut erhaltene Fahrradboxen aus Lesum oder Burg nach Farge umgesetzt werden, wenn die dortigen Maßnahmen im Jahr 2022 realisiert werden. Die Kostenschätzung bezieht sich ausschließlich auf den Neubau einer Sammelschließanlage.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (alt+neu)	40	<b>2025</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	20	
<b>SUMME</b>	<b>60</b>	

Kostenschätzung (netto)	<b>170.000 €</b>
-------------------------	------------------

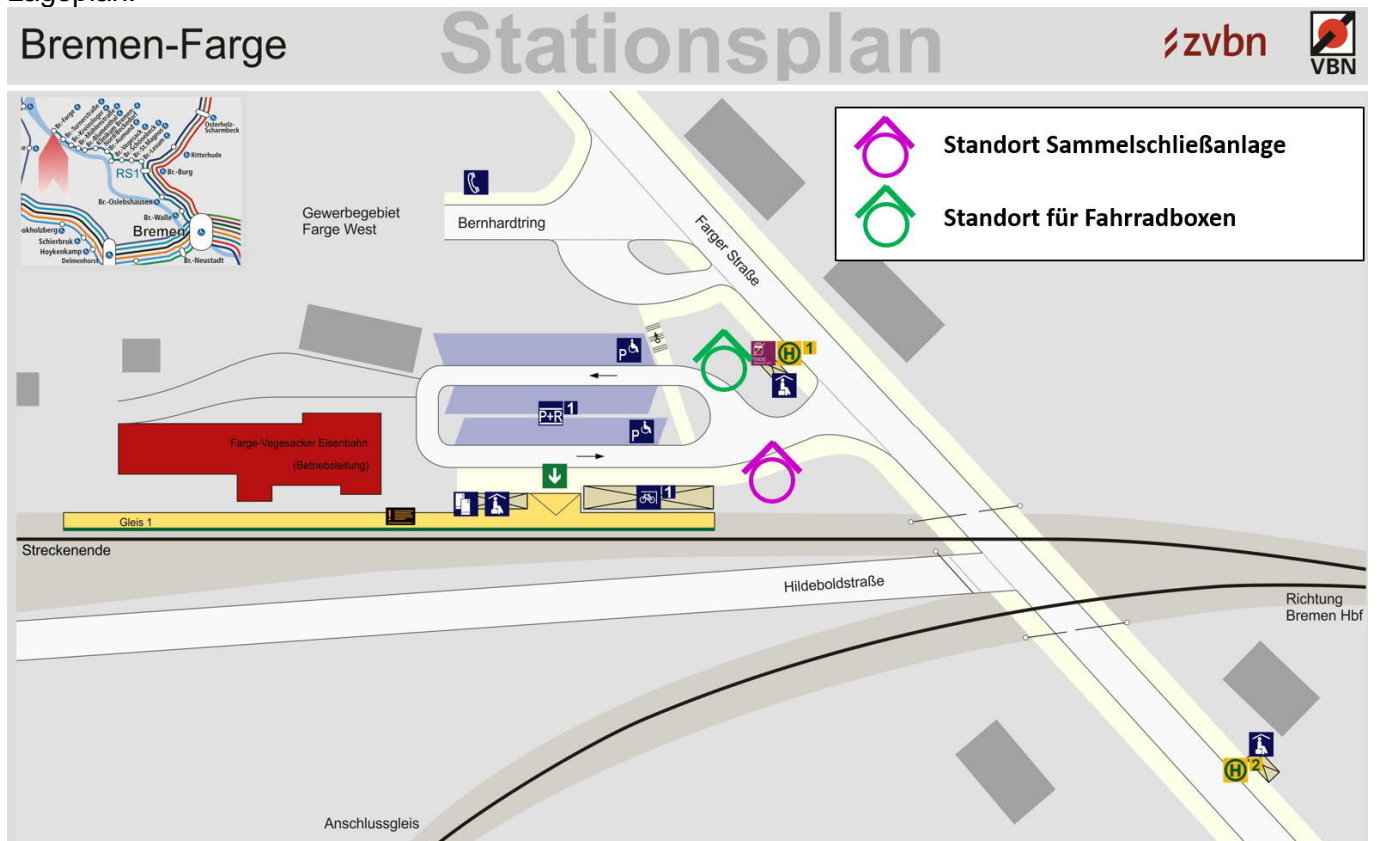


Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:



Links neben dem Fußweg möglicher Standort für eine Sammelschließanlage. Rechts neben der Einfahrt möglicher Standort für Fahrradboxen.

Lageplan:



Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Schönebeck</b>	RS1: Bremen-Farge – Verden	2.300

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	42	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ unattraktive Lage der überdachten Plätze</li> <li>➤ keine gesicherten Stellplätze</li> </ul>
Plätze ohne Dach	6	
Fahrradboxen	.	
<b>Plätze gesamt</b>	<b>48</b>	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau einer überdachten frei zugänglichen Anlage</li> <li>➤ Neubau einer Sammelschließanlage</li> </ul>
<p><b>Besonderheiten:</b> Da der Weg zwischen den Bahnsteigen nur über die Straßenbrücke führt, werden auf der Brücke viele Fahrräder an das Geländer angeschlossen. Eine Abstellanlage auf der Brücke zu platzieren ist leider nicht möglich.</p>		
<p><b>Bemerkungen:</b> Für die Anlage der überdachten Stellplätze sind 6-10 Pkw-Stellplätze direkt am Zugang zum Bahnsteig an Gleis 1 zu nutzen. Ggf. können 2-3 Pkw-Stellplätze durch Wegfall der Fahrradbügel unter der Brücke neu angelegt werden.</p>		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht (neu)	60	<b>2025</b>
ohne Überdachung	6	
Sammelschließanlage	24	
<b>SUMME</b>	<b>90</b>	

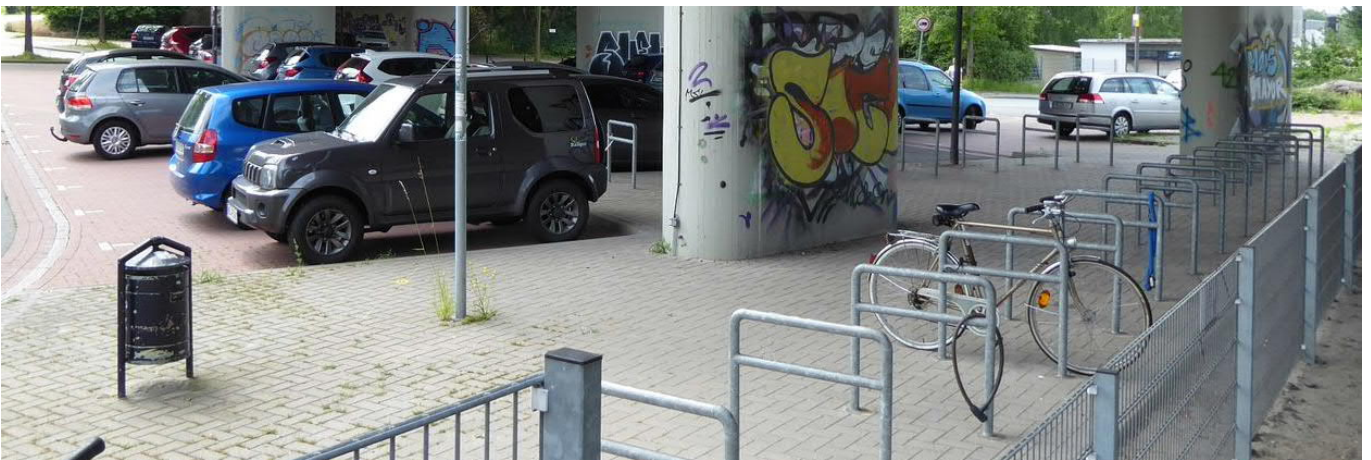
Kostenschätzung (netto)	210.000 €
-------------------------	-----------



Foto(s) der Fläche(n) für die Neubauten:

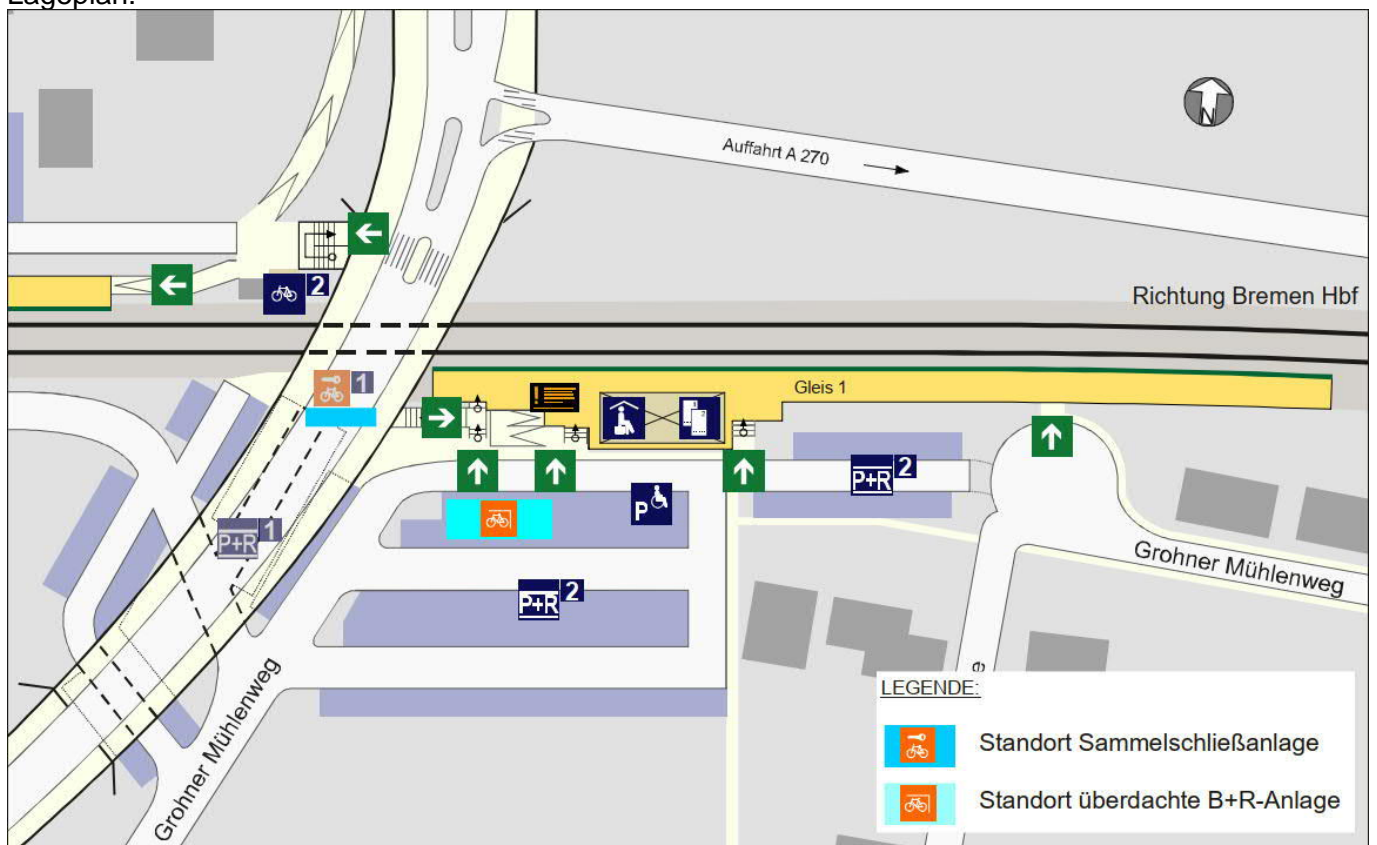


Fläche für überdachte Anlage auf Parkplatz am Zugang zu Gleis 1.



Die Sammelschließanlage könnte unter der Brücke platziert werden.

Lageplan:



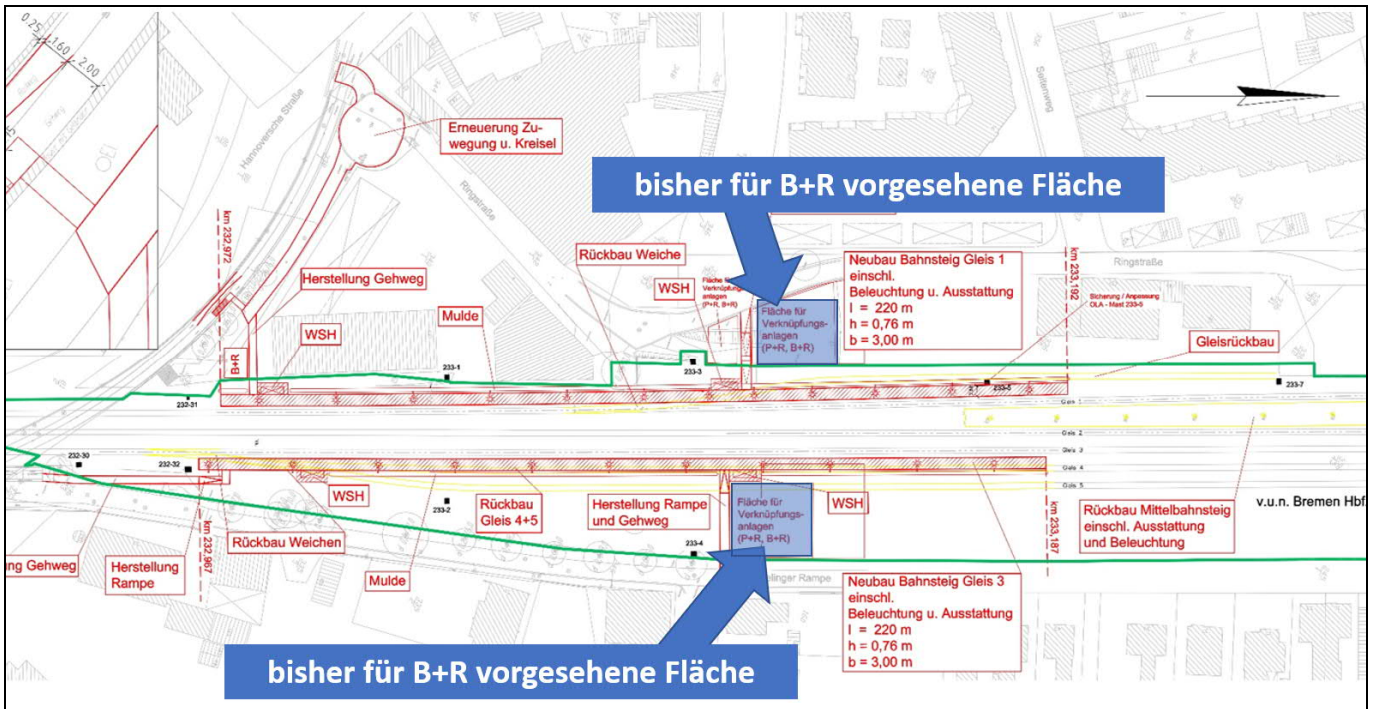
Bahnhof	SPNV-Linien	tägliche Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
<b>Bremen-Hemelingen (neuer Standort)</b>	RS2: Twistingen – Bremerhaven	1.100 (alter Standort)

Bestand		Defizite + Kriterien für die Aufnahme in das Programm
überdachte Plätze	-	➤ Neueinrichtung
Plätze ohne Dach	-	
Fahrradboxen	-	
<b>Plätze gesamt</b>	-	<i>Maßnahmen</i>
Haltertypen	Anlehnbügel	➤ Neubau je einer überdachten frei zugänglichen Anlage an beiden Zugängen ➤ Neubau einer Sammelschließanlage
Besonderheiten:		
Bemerkungen: Als Ersatz für den heutigen Bahnhof Bremen-Hemelingen sollen nördlich der Hannoverschen Straße zwei Außenbahnsteige errichtet werden. Die Zugänge sollen jeweils im südlichen und im mittleren Bahnsteigbereich angelegt werden. Die vorhandene Unterführung soll als Verbindung zwischen den Bahnsteigen genutzt werden. In der Vorplanung wurden Flächen für Verknüpfungsanlagen an den mittleren Bahnsteigzugängen berücksichtigt. Günstiger wären jedoch Standorte an den südlichen Zugängen. An beiden südlichen Zugangsbereichen befinden sich Flächen im Eigentum der Stadt. Als Standort für die Sammelschließanlage ist die Ostseite (Bahnsteig Richtung Bremen Hbf) zu bevorzugen.		

Zielvorgabe	Plätze	Realisierungsjahr
überdacht	80	<b>2025</b>
ohne Überdachung	-	
Sammelschließanlage	30	
<b>SUMME</b>	<b>110</b>	

Kostenschätzung (netto)	260.000 €
-------------------------	-----------

Vorplanung aus dem Jahr 2016:





Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

B+R- Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre): 2021-2025 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Neu- oder Ausbau von 14 B+R-Anlagen bis 2025 (siehe Vorlage)	1
2	Neu- oder Ausbau von weniger als 14 B+R-Anlagen bis 2025	2
3	Kein Neu- oder Ausbau von B+R Anlagen bis 2025	3

Ergebnis

Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel können die Potenziale des Umweltverbunds für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden. Der Ausbau des Bike-and-Ride-Angebots (B+R) in Bremen ist daher im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 im Maßnahmenfeld H: Inter- und Multimodalität enthalten. Die Maßnahme H.7 sieht mehr B+R vor, die Maßnahme H.8 eine qualitative Verbesserung.

Um die o.g. Potenziale in vollem Umfang zu realisieren, ist eine möglichst zügige Umsetzung des Ausbauprogramms erforderlich. Unter Berücksichtigung der Kapazitäten sowie baulicher und verkehrlicher Randbedingungen an den einzelnen Standorten ist der in der Anlage dargestellte Umsetzungspfad optimal.

Weitergehende Erläuterungen

Keine

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2025	2.	n.
---------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Anzahl umgesetzter B+R-Anlagen	Stück	14
2	Anzahl zusätzlicher B+R-Stellplätze	Stück	988
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung