

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)**
Vorlage Nr. 19/194(S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 19.01.2017**

**Planungsmittel für den Bau einer neuen Umsteiganlage in Bremen
Gröpelingen im Zusammenhang mit dem Umbau des BSAG-Depots und
dem Integrierten Entwicklungskonzept Gröpelingen**

A. Sachdarstellung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat dem Senat die in der Anlage beigefügte Senatsvorlage „Planungsmittel für den Bau einer neuen Umsteiganlage in Bremen Gröpelingen im Zusammenhang mit dem Umbau des BSAG-Depots und dem Integrierten Entwicklungskonzept Gröpelingen“ für die Sitzung am 13.12.2016 mit der Bitte um Beschlussfassung zugeleitet.

Der Senat hat in seiner Sitzung folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Senat nimmt die vorgeschlagenen Lösung Variante B2 zum Umbau des Betriebshofes einschließlich der Umsteiganlage und dem angrenzenden Straßenraum auf Basis der Planungsstudie (Anlage 2) zur Kenntnis
2. Zur Finanzierung der Planungsmittel stimmt der Senat der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Abdeckung aus Regionalisierungsmitteln im Jahr 2018) zu.
3. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, die Vorlage der Deputation zur Beschlussfassung vorzulegen und über die Senatorin für Finanzen die notwendigen haushaltsrechtlichen Verpflichtungen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Entsprechend der Beschlussfassung des Senats wird die Deputation um Zustimmung zur Form der Finanzierung der Planungsmittel gebeten.

B. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Senatsvorlage vom 13.12.2016 zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Lösung Variante B2 zum Umbau des Betriebshofes einschließlich der Umsteiganlage und dem angrenzenden Straßenraum auf Basis der Planungsstudie (Anlage 2 der beiliegenden Senatsvorlage) zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Form der Finanzierung der Planungsmittel zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die dargestellten Planungsabsichten zur Variante B2 mit den örtlichen Gremien und den Bürgerinnen und Bürgern zu kommunizieren.

Anlage

Vorlage für die Sitzung des Senats am 13.12.2016 mit Anlagen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

13. Dezember 2016
Tel. Nr. 361-14486/-2162
Gerber/Polzin

Beschlossene Fassung der Vorlage für die Sitzung des Senats am 13. Dezember 2016

Planungsmittel für den Bau einer neuen Umsteiganlage in Bremen Gröpelingen im Zusammenhang mit dem Umbau des BSAG-Depots und dem Integrierten Entwicklungskonzept Gröpelingen

A Problem

Gemäß Senatsbeschluss vom 29. September 2015 zur Aufstellung der Haushalte 2016 und 2017 sowie der Planung 2018 bis 2020 sind Deputationsvorlagen, die eine Vorbelastung der künftigen Haushalte darstellen, vorab dem Senat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Gemäß Senatsbeschluss vom 10. November 2015 wird die BSAG 67 neue Straßenbahnfahrzeuge als Ersatz für die heute im Einsatz stehenden GT8N beschaffen, die ab 2019 in Betrieb gehen sollen. Gleichzeitig sieht die Vorlage vor, dass die begleitende Infrastruktur in den Werkstätten angepasst und bis 2022 in Betrieb genommen wird, da es ansonsten zu Engpässen bei den Instandhaltungs- und Abstellkapazitäten für die Neufahrzeuge kommen würde. Hierzu ist insbesondere ein Ersatz des Betriebshofs Gröpelingen erforderlich, da die dort derzeit zur Verfügung stehenden Werkstätten einschließlich der Arbeitsstände für die Instandhaltung und Abstellung für 2,65 m breite Straßenbahnen (gleiche Breite wie die GT8N-1) anstelle der bisher vorhandenen 2,30 m breiten GT8N nicht ausreichen bzw. rechtlich nicht zulässig sind.

Der o. g. Senatsbeschluss deckt bezüglich der Betriebsanlagen in Gröpelingen ausschließlich die durch die Neubeschaffung unmittelbar ausgelösten Maßnahmen an Werkstatt und Abstellanlagen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 33,58 Mio. EUR ab. Hinter dieser Maßnahme steht eine Planung, die mit Blick auf die reine Aufgabe im Straßenbahnbetrieb als die wirtschaftlichste Lösung gewählt wurde (Variante A1 „Betriebshof Gröpelingen“, Anlage 1)

Es ist dabei vorgesehen, unter Beibehaltung der heutigen Umsteiganlage die Funktionen Wartung/Werkstatt sowie die Straßenbahnabstellung nach dem Durchlaufprinzip auf dem verbleibenden Gelände einschließlich einer angrenzenden, heute unbebauten Fläche, die im Eigentum der BSAG steht, neu zu organisieren. Um die Funktionen und die notwendige Abstellung von Straßenbahnen auf dem Restgelände sicherstellen zu können, ist es unumgänglich, den Abstellbereich auf dem nördlichen Geländeteil direkt an die Gröpelinger Heerstraße angrenzend anzuordnen. Aus Gründen des Lärmschutzes ist es dabei zwingend, diesen Abstellbereich in einer neu zu erstellenden Halle unterzubringen. Direkt angrenzend an den Gehweg der Gröpelinger Heerstraße entstünde damit ein Gebäude von ca. 200 m Länge bei einer Gebäudehöhe von ca. 6 m.

Das Wartungs-/Werkstattgebäude entstünde bei dieser Variante auf dem südlichen, zur Stapelfeldtstraße liegenden Grundstücksteil.

Angesichts eines derart umfassenden Eingriffs wurde nunmehr vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr geprüft, wie bei dem Umbau zugleich

1. die fahrgastrelevanten Mängel der Umsteigeanlage Gröpelingen behoben und eine zukunftsfähige Verknüpfung des Umweltverbunds geschaffen (inkl. Carsharing),
2. eine Verbesserung der städtebaulichen Einbindung zur Stabilisierung und Aufwertung Gröpelingens erreicht (IEK Gröpelingen) sowie
3. die Zukunftsoptionen lt. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) berücksichtigt und integriert werden können.

Daraus hat sich die Notwendigkeit einer Umplanung ergeben. Im Einzelnen:

Zu 1.:

Die vorhandene Wendeanlage, die im Jahr 1992 ihre heutige Gestalt erhielt, liegt bisher in einem von den Fahrgastströmen abgewandten Grundstücksteil und entspricht weder in ihrem technischen Zustand noch in ihrer funktionalen Ordnung den Anforderungen, die an derart bedeutsame Anlagen zu stellen sind. Insbesondere ist aufgrund der Gleisgeometrie eine Barrierefreiheit durch entsprechend erhöhte Haltestellenplattformen nicht herstellbar.



Abb. 1 Blick auf den Bereich der Wende- und Betriebsanlage von der Gröpelinger Heerstraße aus

Mit ca. 24.000 Fahrgastbewegungen pro Tag, wovon ca. 60% ortsbezogene Ein- und Ausstiege und ca. 40% Umstiege sind, liegt Gröpelingen an vierter Stelle aller bremischen ÖPNV-Haltestellen. Hier enden zurzeit drei Straßenbahnlinien und neun Buslinien (einschließlich Regio-Buslinie 680). Neben der schlechten Übersichtlichkeit der Anlage stellt vor allem die nicht vorhandene und baulich derzeit nicht machbare Trennung von innerbetrieblichen und öffentlichen Funktionen einen erheblichen sicherheitsrelevanten Mangel dar. Zudem sind für die Fahrgäste gegenwärtig unattraktiv weite Wege zu bewältigen: täglich ca. 7.500 direkt ein- und aussteigende Fahrgäste, deren Quelle bzw. Ziel nördlich der Gröpelinger Heerstraße liegt, müssen einen zusätzlichen und vermeidbaren Weg von ca. 100 m zurücklegen, für den kein Witterungsschutz vorliegt. Diese langen und ungeschützten Umsteigewege stehen einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes entgegen. Aufgrund der nicht mehr adäquaten Funktionalität ist ein Umbau der Umsteigeanlage sinnvoll.



Abb. 2 Blick von der Debstedter Straße auf einen Teil der Umsteigeanlage im Bestand

Zu 2.:

Der heutige Betriebshof und die Umsteigeanlage werden durch zwei stadträumlich bedeutsame Erschließungsachsen eingefasst, im Süden durch die Stapelfeldstraße und im Norden durch die Gröpelinger Heerstraße. Dennoch weist die derzeitige Situation deutlich wahrnehmbare städtebauliche Mängel auf.



Abb. 3 Blick vom Betriebshof auf die nord-östliche Gröpelinger Heerstraße

Art und Zustand der baulichen Anlagen sind den Anforderungen einer hier zukünftig entstehenden modernen „Mobilitätsdrehscheibe“ anzupassen. Im Zuge des erforderlichen Neubaus eines Betriebshofes und des unter Punkt 1) dargelegten Erfordernisses einer funktionalen Neuordnung des Areals sollten auch die Nutzungen und Funktionen des anliegenden Straßen- und Stadtraumes so ausgerichtet sein, dass sie die im VEP 2015 attestierten markanten Mängel in der Straßenraumgestaltung (s. VEP S. 167) beheben und den Zielen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Gröpelingen (s. Deputationsbeschluss 11. September 2014) Rechnung tragen: U.a.

- Öffnung der Umsteigestelle zur Heerstraße,
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer sowie
- Herausstellen der städtischen Qualitäten und Aufwertung der Erdgeschosse entlang der Heerstraße (IEK, S. 29).

Erst die Einbeziehung des Straßenraumes und seiner einfassenden Bebauung ermöglicht es, die Freiräume mit Anschluss an das Quartier zu entwickeln sowie ggf. ortsbezogene Waren- und Dienstleistungen in den Erdgeschosszonen zu installieren und dem Ort damit eine lokale Zentralität zu verleihen. Als „Drehscheibe“ im IEK ausgewiesen, soll die Umsteigehaltestelle entlang der Heerstraße zu einem attraktiven Wechsellpunkt der Verkehrsmittel ausgebaut werden: Flächen für die E-Mobilität (Fahrrad und Auto) und Car-Sharing in Nachbarschaft zu den neuen Haltestellen von Straßenbahn und Bus, mit attraktiven Anbindungen an die angrenzenden Quartiere – alles in einem neu gestalteten Stadtraum, der dann auch für private Investitionen in den Gebäudebestand attraktiv werden würde.

Zu 3.:

Die Beibehaltung der bisherigen Planung würde eine denkbare Weiterführung der Straßenbahnlinien nach Oslebshausen endgültig ausschließen, insoweit eröffnet die Umplanung auch Möglichkeiten zu einer Verwirklichung der im VEP beschriebenen perspektivischen Fortentwicklung des bremischen ÖPNVs.

B Lösung

Vor diesem Hintergrund wurde eine alternative Vorplanungsstudie als Variante B2 erarbeitet, die neben der Erneuerung der Werkstatt und der Abstellanlagen zusätzlich eine Neuordnung der Umsteigeanlage beinhaltet (Variante B2, Anlage 2). Diese Planungsstudie ist dadurch charakterisiert, dass betriebliche und öffentliche Funktionen strikt getrennt werden: alle Umsteigevorgänge konzentrieren sich entlang der Gröpelinger Heerstraße, während der Betriebsteil mit Werkstatt und Abstellanlagen im hinteren, betrieblich eindeutig abgegrenzten Teil des Grundstücks angesiedelt wird (Richtung Stapelfeldstraße).

Dieser Neubau erlaubt gegenüber dem Bestand eine kompakte Gestaltung mit kurzen Wegen und einem direkten Zugang von der Gröpelinger Heerstraße. Er bietet zudem die Möglichkeit, die suboptimale gegenwärtige städtebauliche Situation zukunftsorientiert aufzuwerten und damit einen wesentlichen Beitrag zur aktuell anstehenden städtebaulichen Sanierung in Gröpelingen zu leisten. Aus stadtgestalterischer Sicht ist es erforderlich, die Umsteigeanlage und den angrenzenden Straßenraum integriert zu betrachten und hinsichtlich der Verkehrsflächen und entsprechend zu gestaltenden Nebenanlagen als einheitliche Planungsaufgabe zu verstehen. Als zentraler Anlaufpunkt mit hoher Bedeutung im Stadtteil kann dieser Bereich auch einen Impuls für weitere Sanierungsaktivitäten Dritter auslösen.

Mit der erarbeiteten Planungsstudie können neben der kompakten Umsteigeanlage durch die erforderlich werdenden Anpassungen im angrenzenden Straßenraum weitere Verbesserungen erfolgen. Wie sich gezeigt hat, kommen zahlreiche ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer aus den an die Gröpelinger Heerstraße angrenzenden Gebieten. In Höhe Marßeler Straße kann mit Anpassungen in den Nebenanlagen auch eine zusätzliche Fußgängerinsel geschaffen werden. Die Fahrbahn und die Spuraufteilung werden bei der gesamten Planung nicht verändert, lediglich die Nebenanlagen und teilweise die Borde müssen angepasst werden (südliche Gröpelinger Heerstraße). Die nördlichen Nebenanlagen werden dagegen nur sortiert („aufgeräumt“) und allein dadurch schon aufgewertet, so dass mit der Planung ein akzeptabler Ver-

kehrsräum entsteht. Die Debstedter Straße wird an die neuen Gleisachsen angepasst und der Radweg als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt.

Diese Studie integriert und ermöglicht die im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 optionierte Straßenbahnverlängerung nach Oslebshausen, ohne bereits jetzt wesentlich in die Fahrbahn eingreifen zu müssen (Anlage 3).

Um den Busverkehr von und nach Bremen Nord weiterhin zügig abwickeln zu können, muss der Abbiegefahrstreifen für den Bus in den Betriebshof erhalten bleiben. Dies bedeutet, dass die Spurigigkeit der Gröpelinger Heerstraße mit den damit verbundenen Abbiegebeziehungen zurzeit bestehen bleibt. Im Falle einer etwaigen Verlängerung sind entsprechende Umbaumaßnahmen notwendig und möglich, ohne die Grundkonzeption des Betriebshofes und der Umsteigeanlage zu beeinträchtigen.

Die zu beschließende Maßnahme ist ein Teilprojekt des Integrierten Entwicklungskonzeptes Gröpelingen, das im September 2014 von der Baudeputation beschlossen wurde. Als HOT.SPOT Drehscheibe bilden der Umbau der Umsteigeanlage und die Aufwertung des städtebaulichen Umfeldes einen räumlichen Schwerpunkt entlang des Heerstraßenzuges und erfüllt die aufgeführten Ziele des IEK (s. S. 4).

Die geplante Umgestaltung entspricht auch den Förderungskriterien für die anvisierten finanziellen Mittel der Städtebauförderung sowie des EFRE. Dies wäre nicht der Fall bei Ausführung der Variante A.

Folgende Planungsschritte sind bis zur Entscheidung über die konkreten Umbaukosten für die neue Umsteigeanlage und den angrenzenden Straßenraum erforderlich:

- Erstellung eines Lärm- und Erschütterungsgutachtens für den Bereich der Umsteigeanlage und den angrenzenden Maßnahmen im Straßenraum, um Erkenntnisse zu Betroffenheiten und ggf. weitergehende Lärmschutzmaßnahmen bzw. lärmindernde Maßnahmen zu erhalten.
- Prüfung von möglichen Bauzuständen und den daraus resultierenden Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen
- Erstellung einer qualifizierten Planung (HOAI Planungsphasen 1 bis 4) für den Bereich der geplanten Umsteigeanlage und die beschriebenen Anpassungen im Straßenraum. In diesem Zuge werden auch die Betroffenheiten bezüglich möglicher Leitungsverlegungen etc. ermittelt. Die daraus hervorgehende Kostenberechnung wird Grundlage für die erforderliche Finanzierung.

Um diese Schritte vollziehen zu können, sind zusätzliche Planungsmittel von 1,0 Mio. EUR in 2017/2018 erforderlich, die aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden können.

Um die aufgezeigten Begrenzungen der vorliegenden Planungen Variante A1 zu beheben, sollen in 2017/2018 Planungsmittel bereitgestellt werden, um unter einer ganzheitlichen Betrachtung der städtebaulichen und verkehrsentwicklungspolitischen Aspekte eine optimierte Planung zu erreichen. Dazu wird die Zustimmung zur Eingehung einer Vorverpflichtung für die Planungsmittel durch den Senat erbeten. Nach Erteilung der Verpflichtungsermächtigung sollen die Abstimmungsgespräche mit den örtlichen Gremien eingeleitet werden.

C Alternativen

Der reine Umbau der Betriebsanlagen des BSAG Betriebshof Gröpelingen (Variante A1) würde zwar den innerbetrieblichen und wirtschaftlichen Bedürfnissen der BSAG gerecht, erbrächte aber weder eine Verbesserung für die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer noch einen Beitrag zur dringend nötigen und erwünschten städtebaulichen Aufwertung des Stadtteilzentrums Gröpelingen (s. kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen, Leitbild der Stadtentwicklung 2020). Aus städtebaulicher Sicht wäre der ausschließliche Umbau des Betriebshofes eine klare städtebauliche Verschlechterung in Gröpelingen und auch im Hinblick auf die im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 enthaltene optionale Verlängerung der Straßenbahn von Gröpelingen zum Bahnhof Oslebshausen, nicht zukunftsfähig.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung

Die notwendigen Planungsmittel zur Erlangung größerer Kostensicherheit (für die Genehmigungsplanung einschl. Gutachten) werden mit 1,0 Mio. EUR kalkuliert. Sie sollen in 2017/2018 aus konsumtiven Regionalisierungsmitteln des Bundes zu 100 % finanziert werden.

Die Planungsmittel von 0,4 Mio. € stehen mit Beginn des Haushaltsjahres 2017 bei den konsumtiven Regionalisierungsmitteln zur Verfügung. Für die Mittel in 2018 ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in 2018 über 0,6 Mio. EUR bei der Hst. 3687/884 11-5, „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr BGA“ erforderlich.

Fördergegenstand sind nicht die Betriebsanlagen der BSAG, sondern ausschließlich die im Eigentum der Stadt befindlichen bzw. durch sie von der BSAG zu erwerbenden Flächen und Anlagen wie z.B. Verkehrsflächen oder die Anlagen der Umsteigestelle, die insbesondere im Zusammenhang mit den anzustrebenden Zielen des integrierten Entwicklungskonzept Gröpelingen stehen.

Für die mit der Neuplanung angestrebte Variante B2 wird ein Kostenrahmen (einschl. Planungsmittel) in einer Größenordnung von 12,5 Mio. EUR angenommen. Diese Kosten wurden auf der Basis einer Planungsstudie erstellt, die aber noch nicht die Genauigkeit einer Kostenschätzung aufweist und daher gewisse Unsicherheiten beinhaltet (siehe dazu Ausführungen unter B).

Die Mehrkosten entstehen im Wesentlichen in den Positionen:

Maßnahme Angaben in Mio.	Kosten Variante A1 (nur BSAG)	Kosten Variante B2 (BSAG u. Stadtgemeinde Bremen)
Kosten Umbau des Betriebshofes	33,58 Mio. EUR	33,58 Mio. EUR
Planungskosten		
a) Genehmigungsplanung einschl. Gutachten	0	1,0 Mio. EUR
b) weiterführende Planung		1,25 Mio. EUR
Neubau der Umsteiganlage	Kein Neubau	rd. 8,35 Mio. EUR
Anpassung des Straßenraumes	Keine Anpassung erforderlich	rd. 1,9 Mio. EUR
zusätzliche Kosten	0	rd. 12,5 Mio. EUR

Insgesamt liegt der Kostenrahmen für den Betriebshof mit Umsteiganlage bei rd. 46,08 Mio. EUR. Die Finanzierung der Kosten gemäß Variante A1 ist in der Finanzierung der Straßenbahnbeschaffung enthalten.

Die allein der FHB zuzuordnen zusätzlichen Kosten eines Baus einschl. Planung der Variante B 2 in Höhe von 12,5 Mio. EUR soll zu mehr als $\frac{3}{4}$ aus verfügbaren Drittmitteln erfolgen:

	Finanzierungsanteil	davon Anteil EU	davon Anteil Bund	davon Eigenanteil Stadt / Land Bremen
Anteil EFRE/ Städtebauförderung	3,0 Mio. EUR	1,25 Mio. EUR	0,583 Mio. EUR	1,167 Mio. EUR
Anteil BremÖPNVG	9,5 Mio. EUR	./.	8,55 Mio. EUR	0,95 Mio. EUR
SUMME	12,5 Mio. EUR	1,25 Mio. EUR	9,133 Mio. EUR	2,117 Mio. EUR

Maximal wird der bremische Anteil an der Kofinanzierung der eingeworbenen Fördermittel auf insgesamt rd. 2,2 Mio. EUR für die ausstehende Maßnahme geschätzt.

Aus der obigen Tabelle ergibt sich somit, bezogen auf die Gesamtsumme von 12,5 Mio. EUR, ein bremischer Eigenanteil in Höhe von 17%.

Die eingeplanten EFRE/ Städtebaufördermittel aus dem Programm Stadtumbau West werden im Rahmen der verfügbaren Programmmittel bereitgestellt. Das Projekt ist Bestandteil der im IEK dargestellten Maßnahmen; die Mittelverwendung steht nicht in Konkurrenz zu anderen Projekten der Städtebauförderung der Stadtgemeinde Bremen.

Die Finanzierung aus Mitteln des BremÖPNVG erfolgt im Rahmen der durch die Verständigung über die Regionalsierungsmittel aufwachsenden Mittel.

Die erforderlichen Komplementärfinanzierungen werden durch SUBV prioritär eingeplant bzw. angemeldet. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird die für die Umsetzung der Planung erforderlichen bremischen Eigenmittel in Höhe von rd. 2,2 Mio. EUR in den künftigen Haushaltsaufstellungen berücksichtigen.

Die neue Umsteiganlage ist bisher nicht im bestehenden Wirtschaftsplan des SV Infra als Investitionsmaßnahme enthalten. Darüber ist im Rahmen einer späteren Finanzierungsvorlage nach Vorlage des Ergebnisses der konkretisierten Planung sowie der künftigen Haushaltsaufstellungen zu entscheiden.

Die neue Umsteiganlage kommt Frauen und Männern gleichermaßen zugute.

E Beteiligung / Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen abgestimmt.

F Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

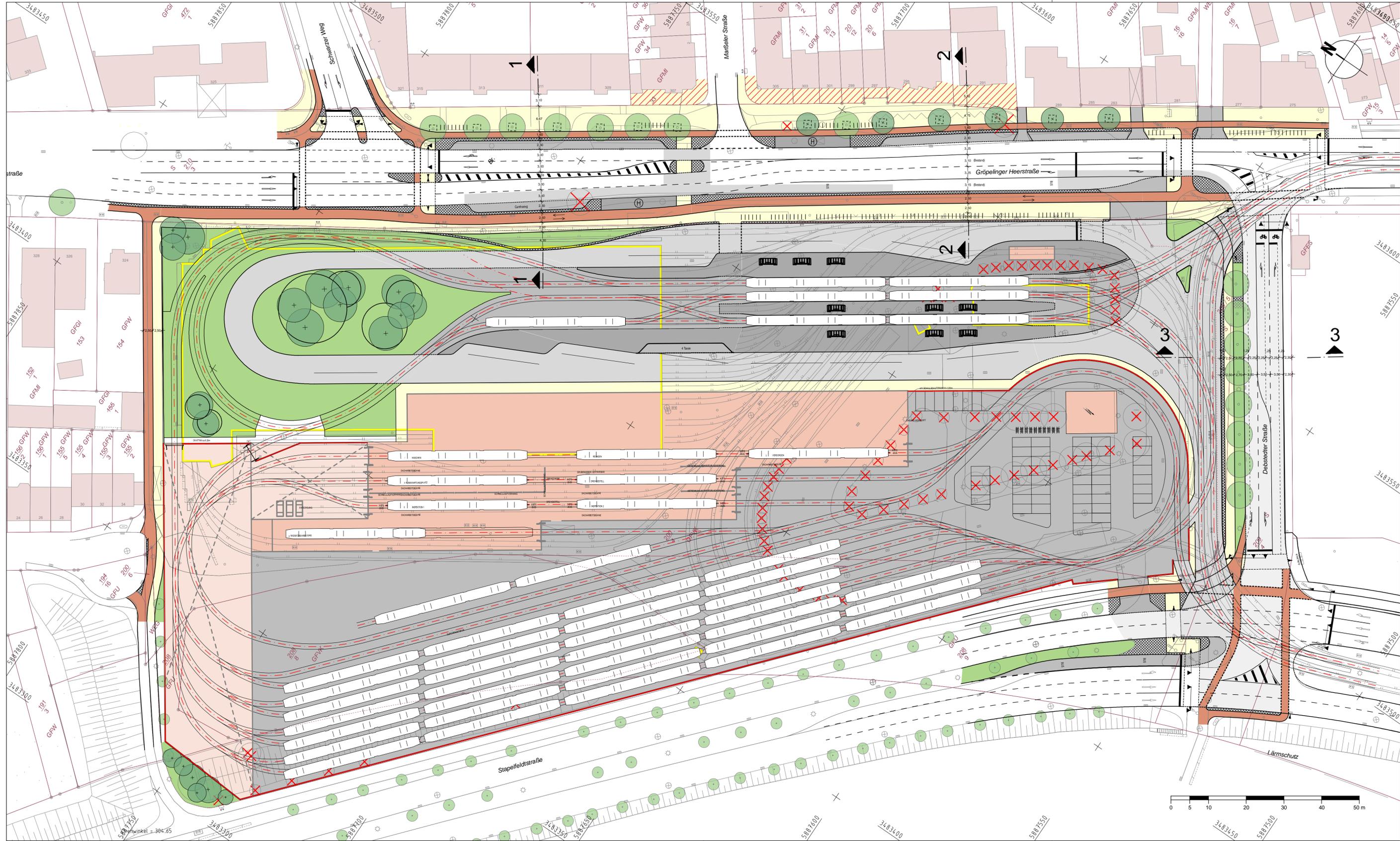
G Beschluss

1. Der Senat nimmt die vorgeschlagenen Lösung Variante B2 zum Umbau des Betriebshofes einschließlich der Umsteiganlage und dem angrenzenden Straßenraum auf Basis der Planungsstudie (Anlage 2) zur Kenntnis.
2. Zur Finanzierung der Planungsmittel stimmt der Senat der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Abdeckung aus Regionalisierungsmitteln im Jahr 2018) zu.
3. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, die Vorlage der Deputation zur Beschlussfassung vorzulegen und über die Senatorin für Finanzen die notwendigen haushaltsrechtlichen Verpflichtungen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlagen:

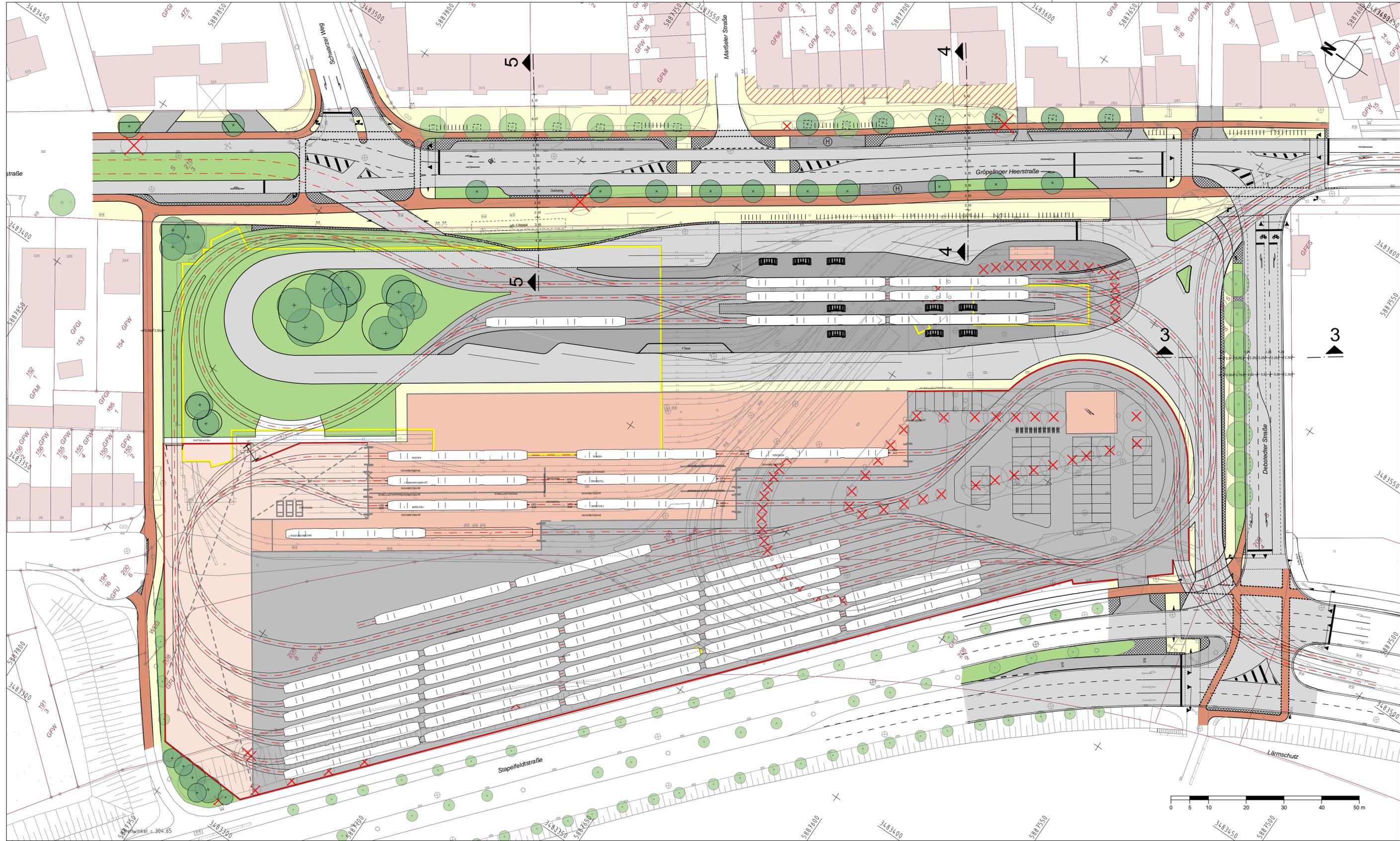
- 1 Umplanung des Betriebshofes ohne Berücksichtigung der Umsteiganlage
- 2 Neuplanung des Betriebshofes und der Umsteiganlage Gröpelingen mit Anpassungen im Straßenraum
- 3 Neuplanung des Betriebshofes und der Umsteiganlage Gröpelingen unter Berücksichtigung der optionalen Straßenbahnverlängerung in Richtung Oslebshausen
- 4 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU)





Die Planung für den Betriebshof, die Umsteigeanlage sowie sämtliche Gleisanlagen stammen von der BSAG

Projekt	Umgestaltung BSAG Betriebsbahnhof Gröpelingen				
Auftraggeber	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Contrescarpe 73 28195 Bremen				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de				
Leistungsphase	Konzeptstudie				
Planbezeichnung	Lageplan, Stufe 1				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2409	1 : 500	11.08.2016	VK	Helms	1.01



Die Planung für den Betriebshof, die Umsteigeanlage sowie sämtliche Gleisanlagen stammen von der BSAG

Projekt	Umgestaltung BSAG Betriebshof Gröpelingen				
Auftraggeber	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Contrescarpe 73 28195 Bremen				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de				
Leistungsphase	Konzeptstudie				
Planbezeichnung	Lageplan, Stufe 2				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2409	1 : 500	01.08.2016	VK	Helms	1.02

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Stand: 06.10.16

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Planung und Bau einer Umsteiganlage in Bremen Gröpelingen im Zusammenhang mit dem Umbau des BSAG-Betriebshofes
Integriertes Entwicklungskonzept Gröpelingen:
Umsetzung der Maßnahme „Hot.Spot Drehscheibe“ aus dem Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen
x **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

X 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):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umbau Betriebshof	2
2	Umbau Betriebshof mit Umsteiganlage, Anpassung des Straßenraumes, Teilumsetzung des IEK Gröpelingen	1
n		

Ergebnis

- Die im VEP beschlossene Maßnahme (Maßnahme Nr. E1) „Straßenbahnverlängerung nach Oslebshausen“ ist bei der jetzt anstehenden Planung des Betriebshofes zwingend zu berücksichtigen.
- Die Variante B integriert und ermöglicht die mit dem Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Straßenbahnverlängerung nach Oslebshausen, ohne bereits jetzt wesentlich in die Fahrbahn eingreifen zu müssen.
- Die kompakte Gestaltung der Umsteiganlage mit kurzen Wegen und einem direkten Zugang von der Gröpelinger Heerstraße ermöglicht den Kunden schnell und übersichtlich alle gewünschten Verbindungen zu erkennen und diese schnell, barrierefrei und problemlos erreichen zu können. Im Gegensatz zur heutigen Anlage, die den Kunden häufig lange Wege zwischen Ausstieg und Einstieg in weiterführende Linien aufzwingt, bietet die neue Anlage Aus- und Einstieg von Straßenbahn in Buslinien teils an einem Bahnsteig an.
- Diese Planungsstudie ist dadurch charakterisiert, dass betriebliche und öffentliche Funktionen strikt getrennt werden. Alle Umsteigevorgänge konzentrieren sich entlang der Gröpelinger Heerstraße, während der Betriebsteil mit Werkstatt und Abstellanlagen im hinteren, betrieblich eindeutig abgegrenzten Teil des Grundstücks angesiedelt wird (Richtung Stapelfeldstraße). Die klare Trennung der Funktion des Betriebshofes von der Funktion der Umsteiganlage erhöht darüber hinaus die Sicherheit der Kunden, da ein Eintreten in den Rangierbereich des Betriebshofes gegenüber der Variante A ausgeschlossen ist.
- Mit der erarbeiteten Planungsstudie können neben den erforderlichen Anpassungen im angrenzenden Straßenraum weitere Verbesserungen erfolgen. Wie sich gezeigt hat, kommen zahlreiche ÖPNV-Nutzer aus den an die Gröpelinger Heerstraße angrenzenden Gebieten. In Höhe Marßeler Straße kann mit den Anpassungen in den Nebenanlagen auch eine zusätzliche Fußgängerinsel geschaffen werden.
- Die Fahrbahn und die Spuraufteilung werden bei der gesamten Planung nicht verändert, lediglich die Nebenanlagen und tw. die Borde müssen angepasst werden (südliche Gröpelinger Heerstraße).
- Die nördlichen Nebenanlagen werden sortiert („aufgeräumt“) und allein dadurch schon aufgewertet, so dass mit der Planung ein akzeptabler Verkehrsraum entsteht. Die Debstedter Straße wird an die neuen Gleisachsen angepasst und der Radweg als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt.
- Als „Drehscheibe“ im IEK ausgewiesen, soll die Umsteigestelle entlang der Heerstraße zu einem attraktiven Wechsellpunkt der Verkehrsmittel ausgebaut werden: Flächen für die E-Mobilität (Fahrrad und Auto) und Car-Sharing in Nachbarschaft zu den neuen Haltestellen von Straßenbahn und Bus, mit attraktiven Anbindungen an die angrenzenden Quartiere – alles in einem neu gestalteten Stadtraum, der dann auch für private Investitionen in den Gebäudebestand (Neubau) attraktiv werden würde.
- Erst die Einbeziehung des Straßenraumes und seiner einfassenden Bebauung ermöglicht es, die Freiräume mit Anschluss an das Quartier zu entwickeln sowie ggf. ortsbezogene Waren- und Dienstleistungen in

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

- den Erdgeschosszonen zu installieren und dem Ort damit eine lokale Zentralität zu verleihen. Die gesamte Ortssituation wird verbessert und die Aufenthaltsqualität deutlich gestärkt.**
- **Die zu beschließende Maßnahme ist ein Teilprojekt des Integrierten Entwicklungskonzeptes Gröpelingen, das im September 2014 von der Baudeputation beschlossen wurde. Als HOT.SPOT Drehscheibe bilden der Umbau der Umsteiganlage und die Aufwertung des städtebaulichen Umfeldes einen räumlichen Schwerpunkt entlang des Heerstraßenzuges. Das IEK formuliert hier folgende Ziele:**
 - **Öffnung der Umsteiganlage zur Heerstraße und Reduzierung der Insellage**
 - **Schaffung von Aufenthaltsqualitäten (im öffentlichen Straßenraum, insbesondere im Bereich der Haltestellen)**
 - **Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer**
 - **Herausstellen der städtebaulichen Qualitäten und Aufwertung der Erdgeschosse entlang der Heerstraße.**

Weitergehende Erläuterungen

Die geplante Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Integrierten Entwicklungskonzept –Gröpelingen (IEK) zu sehen, die hier mit dem Teilprojekt „Drehscheibe“ eine Aufwertung des Raumes entlang der Gröpelinger Heerstraße einfordert und darüber hinaus gleichzeitig die Mobilität an diesem Standort verbessert werden soll. Die Maßnahme ist weiterhin mit der vom Senat beschlossenen Umbaumaßnahme des Betriebshofes Gröpelingen verknüpft, welche durch die Straßenbahnneubeschaffung erforderlich wird. In diesem Gesamtpaket war der Umbau des Betriebshofes mit 33,58 Mio. € veranschlagt. Durch die neue Variante bleiben die Kosten der BSAG für den Neubau des Betriebshofes gleich.

Der öffentlich Raum wird an der Gröpelinger Heerstraße neu gegliedert und für die ca. 24.000 Fahrgäste ein moderner Ein- Aus- und Umsteigepunkt geschaffen.

Die dargelegten Kosten in Höhe von 12,5 Mio. € basieren auf einer fachlich qualifizierten Planungsstudie mit entsprechender Planungstiefe die bereits verwaltungsintern abgestimmt ist und die jetzt nach erfolgtem Beschluss mit dem Beirat und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger weiter betrieben werden soll.

Die Maßnahme kann als wirtschaftlich eingeschätzt werden, da sie nach den anerkannten Regeln der Technik für die Planung von Umsteiganlagen erfolgte und für die Herstellung nur Standardmaterialien verwendet werden.

Die für die Planfeststellung erforderliche vertiefende Planung wird mittels eines VOF- Verfahrens ausgeschrieben, so dass auch hier eine günstige Planungsleistung abgerufen werden kann. Der Bau der Anlage erfolgt nach öffentlicher Ausschreibung, so dass auch hier der Wettbewerb und die Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Alternative Ansätze:

In der Vorlage (Anlage1) ist die finanzierte und auch umsetzbare Variante A dargestellt, die aber unter Berücksichtigung einer Straßenbahnverlängerung nach Oslebshausen folgende Nachteile aufweist:

- Die Straßenbahn muss für die beabsichtigte Verlängerung nach Oslebshausen aus dem Heerstraßenzug heraus verlängert werden. Die Haltestelle wäre kurz hinter der Debstedter Straße anzuordnen. Unter Berücksichtigung beidseitiger Nebenanlagen (Geh- und Radweg), nur einem ein Fahrstreifen pro Richtung für den Individualverkehr, neuer Gleislage und Haltestellen (Mittelinsel) wird dann ein Verkehrsraum von ca. 30,7 m Breite benötigt. Die heute zur Verfügung stehende Verkehrsraumbreite beträgt 28,8 m, bis zur Gebäudekante (Beispiel Gröpelinger Heerstraße 285 beträgt sie nur 28,2 m). Der zur Verfügung stehende Raum reicht also hier nicht aus, um eine Haltestelle mit entsprechenden Mindestmaßen zu realisieren.
- Dies bedeutet, dass die Haltestellenlage erst ab Gebäude Haus Nr. 291 beginnen könnte. Sie läge dann ca. 70 m vom Signalisierten Knotenpunkt der Debstedter Straße entfernt. Signaltechnisch gesicherte Übergänge zu den Haltestellen sind bei diesem Abstand kaum zu realisieren.
- Die Wege zur heutigen Umsteiganlage bleiben gleich unkomfortabel lang und das ist dann für alle Zeiten festgeschrieben.
- Eine Entzerrung von Betriebsverkehren des Depots und Fahrgastwegen findet für diese Alternative nicht statt, ist aber aus sicherheitsrelevanten Aspekten grundsätzlich erstrebenswert.
- Es entfallen alle heute vorhandenen Bäume auf der Bebauungsseite der Gröpelinger Heerstraße (Nord).

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

- Mit dieser Maßnahme sind die im IEK gesetzten Ziele für Gröpelingen nicht zu erreichen.
- Die im VEP beschlossene Straßenbahnverlängerung in Richtung Oslebshausen hätte mit den hier zu erwartenden Schwierigkeiten erhebliche Nachteile bei der umsetzungsorientierten Planung.
- Es ist Grunderwerb zu tätigen, der bei Verfolgung der empfohlenen Alternative B nicht erforderlich wäre.

Da es für eine solche Planung noch keine belastbaren Zahlen gibt, können die mit dieser Alternativüberlegung verbundenen Nachteile monetär nicht zu bewertet werden. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist daher nicht möglich.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. nach Kostenberechnung	2.	n.
--------------------------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung der Mehrkosten (Aktuelle Schätzung)		12,5 Mio.€
2			
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.