



Der Senator für Bau,  
Umwelt und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen

## Umgestaltung Domsheide

Dokumentation des Beteiligungs- und Auswahlprozesses  
Januar - März 2019

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>Seite 3</b>	<b>5. Bewertungs- und Vorauswahlprozess</b>	<b>Seite 55</b>
<b>2. Prozess der Erarbeitung einer Vorzugslösung zur Umgestaltung der Domsheide</b>	<b>Seite 5</b>	<i>5.1 Erläuterung der Bewertungskriterien</i>	<i>Seite 55</i>
<i>2.1 Kurzdarstellung der Prozessschritte</i>	<i>Seite 5</i>	<i>5.2 Weiterentwicklung der Varianten</i>	<i>Seite 69</i>
<i>2.2 Beteiligte im Planungsprozess</i>	<i>Seite 6</i>	<i>5.3 Bewertung der Einzelvarianten</i>	<i>Seite 70</i>
<b>3. Ausgangssituation und Anforderungen an die Umgestaltung Domsheide</b>	<b>Seite 7</b>	<i>5.4 Öffentliche Präsentation in der Hochschule für Künste</i>	<i>Seite 85</i>
<i>3.1 Ausgangssituation</i>	<i>Seite 7</i>	<b>6. Ausblick</b>	<b>Seite 86</b>
<i>3.2 Anforderungen an die Verkehrsplanung</i>	<i>Seite 10</i>	<i>6.1 Varianten der engeren Wahl</i>	<i>Seite 86</i>
<i>3.3 Anforderungen an die Stadtplanung</i>	<i>Seite 11</i>	<i>6.2 Auswahlprozess Vorzugsvariante</i>	<i>Seite 88</i>
<i>3.4 Besondere Anforderungen an die Anlagen des ÖPNV</i>	<i>Seite 13</i>	<b>Impressum</b>	<b>Seite 90</b>
<i>3.5 Zielfelder zur Umgestaltung Domsheide</i>	<i>Seite 15</i>		
<b>4. Der Beteiligungsprozess</b>	<b>Seite 17</b>		
<i>4.1 Die Beteiligungsrunden</i>	<i>Seite 17</i>		
<i>4.2 Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Beteiligungsrunden</i>	<i>Seite 23</i>		
<i>4.3 Themenlandkarte zur Umgestaltung der Domsheide</i>	<i>Seite 53</i>		

## 1. Einleitung

### *Liebe Leserinnen, Liebe Leser,*

die Domsheide bildet das östliche Tor zur zentralen Altstadt von Bremen. Eingerahmt von bedeutsamen Gebäuden mit größtenteils historischen Fassaden und in unmittelbarer Nähe zum Weltkulturerbe Rathaus und Roland sowie zum Dom hat dieser Stadt- raum mit einer wesentlichen Umsteigehaltestelle eine herausra- gende Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr. Er bildet außerdem die Adresse für Bremens renommiertes Konzert- haus „Die Glocke“.

Die Zukunftskommission Bremen 2035 hat in dem Leitziel 1 – „Attraktive Städte“ die Umgestaltung der Domsheide zum attrak- tiven neuen Eingangsbereich der Bremer City beschrieben und damit den Handlungsbedarf herausgestellt. Auch im Konzept Bremen Innenstadt 2025 und im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 sind bereits Bedarfe zur Umgestaltung der Doms- heide erkannt worden.

Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wird die Bestand- situation der Domsheide wie folgt beschrieben:

*„Die Domsheide ist ein zentraler Angelpunkt des bremischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Aufgrund der Gestal- tung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden, Radfahrenden und dem ÖPNV. Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt barrierefrei und sicher machen.“*

An der Haltestelle Domsheide sind werktags rund 50.000 Fahrgäste unterwegs (Jahresdurchschnitt 2018). Im Mittel der kalten Monate sind es rund 54.000 Fahrgäste werktags.

### *Warum eine Umgestaltung der Domsheide?*

Im November 2018 ist die Projektplanung zur Umgestaltung der Domsheide aufgenommen worden.

Mit der Umgestaltung der Domsheide soll eine vollständige Barrierefreiheit an Haltestellenanlagen, die nach dem Personen- beförderungsgesetz (PBefG) bis zum Jahr 2022 erforderlich ist, erreicht werden. Darüber hinaus sind auch dringende Instandset- zungsmaßnahmen der Gleisanlagen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) notwendig. Im Jahr 2018 ist bereits eine Notreparatur von vier Weichen im Bereich vor der Glocke erfolgt, die jedoch schon im 2019 erneuert werden müssen.

Im Planungsprozesses zur Umgestaltung der Domsheide müssen noch im Jahr 2019 erste Ergebnisse erarbeitet sein, um einen zeitnahen Baubeginn zu ermöglichen, da sonst schon im Jahr 2020 vier weitere Weichen (zwei neben dem Kirkeby-Turm, zwei vor dem Landgericht) dringend erneuert werden müssen. Falls die zwingend erforderliche Sanierung dieser Gleisanlagen auf Grund von Planungsverzögerungen im Bestand umgesetzt wer- den muss, würde die nächste Chance einer Umgestaltung der Domsheide frühestens mit dem nächsten anstehenden Ersatzbau genutzt werden können. Dies wäre nach Ablauf der Lebenszeit der zu erneuernden Weichen nach etwa 12-15 Jahren der Fall. Auf Grund der besonderen Bedeutung der Domsheide auf die unmittelbare Nachbarschaft von Marktplatz, Dom, Rathaus und Bürgerschaft kann nur das Ziel sein, mit der umfassenden Umge- staltung dieses Platzes unmittelbar zu beginnen. Neben der Domsheide umfasst der Planungsbereich die

Balgebrückstraße bis zur Tiefer, die Violenstrasse bis zur Sandstra- ße, die Ostertorstraße bis zur Dechanatstraße und Am Dom bis etwa zu den Domtreppen.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die Prozessschritte ge- zeigt, die seit Auftakt des Projekts im Januar 2019 erfolgt sind.

Dabei wird die Komplexität dieses Projekts deutlich – Anforde- rungen, Themen und Ziele wurden während des aufeinander aufbauenden Beteiligungsprozesses (Januar 2019) und des ersten Auswahlprozesses (Februar und März 2019) ergänzt oder ge- schärft bis schließlich Kriterien zur Auswahl von Vorzugslösungen entwickelt werden konnten.

Die Ausgangsanforderungen an den Platzraum beinhalten u.a. folgende wesentliche Aspekte:

- Barrierefreiheit,
- attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV,
- gute und sichere Fußwegführung,
- Räume und Verbindungen für den Radverkehr,
- Aufenthaltsqualität,
- Aufwertung des Stadtraumes unter Berücksichtigung der historischen Fassaden
- Lärmreduzierung für anliegende Gebäude.



2. Prozess der Erarbeitung einer Vorzugslösung zur Umgestaltung der Domsheide

2.1 Kurzdarstellung der Prozessschritte

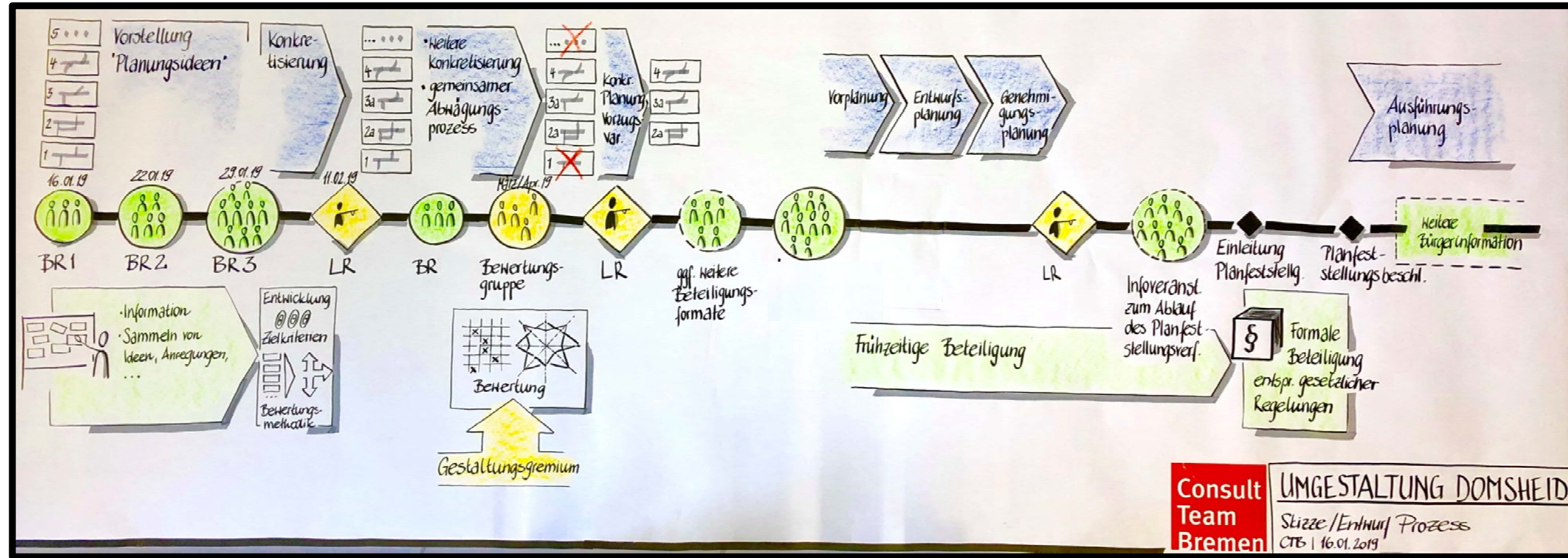


Abbildung: Darstellung der Prozessschritte für die Umgestaltung Domsheide

Quelle: CTB, eigene Darstellung

Anfang des Jahres wurden im Rahmen eines mehrstufigen Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses u.a. Stadtplanung, Bremer Straßenbahn AG (BSAG), Wirtschaft, Anlieger, Denkmalschutz, der Landesbehindertenbeauftragte, Seniorenvertretung, Behindertenverbände, Ortsamt und Beirat Mitte sowie Verbände für Nahmobilität und Träger öffentlicher Belange in den startenden Planungsprozess eingebunden.

Anliegen, Interessen, Anforderungen und rechtsverbindliche Bedarfe wurden damit vor dem Start des Planungsprozesses eingebracht.

Auch die Öffentlichkeit wurde in einem Workshop eingebunden und Anregungen sowie Ideen aufgenommen. Im Hinblick auf Gestaltungsfragen des Freiraums in diesem historisch geprägten Stadtraum wird das Gestaltungsgremium, ein Format der Stadt-

planung unter Leitung der Senatsbaudirektorin und unter Einbeziehung von externen Architekten beteiligt. Ziel ist es, Bilder und zielführende Varianten bis ca. Mitte des Jahres 2019 vorzulegen.

## 2.2 Beteiligte im Planungsprozess

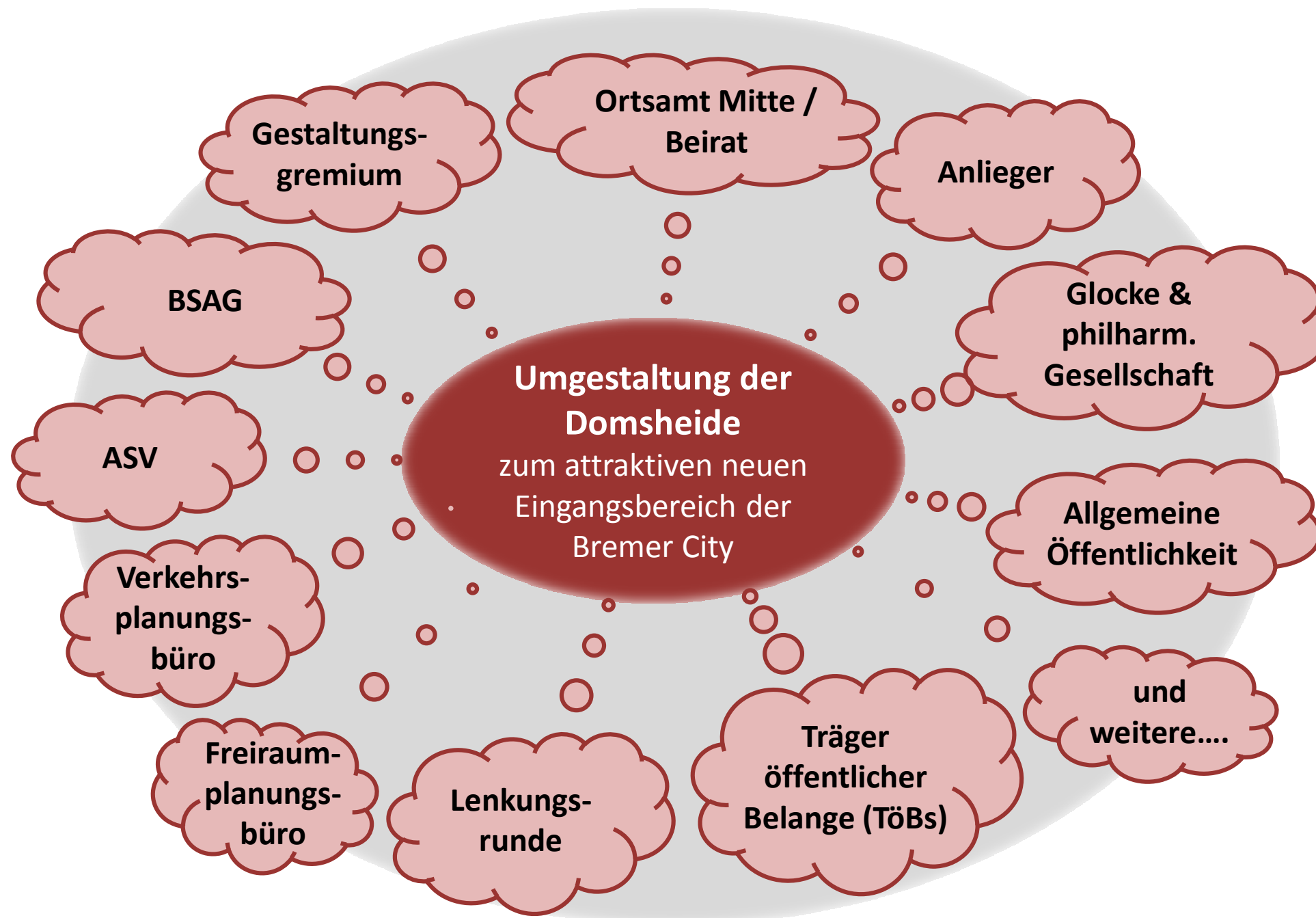


Abbildung: Beteiligte im Planungsprozess

Quelle: CTB, eigene Darstellung

Die Umgestaltung Domsheide unterliegt der Federführung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, unter Einbeziehung der weiteren Beteiligten

- der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
- und dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV)

der Projektsteuerung

- Consult Team Bremen – Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH (CTB)

den beauftragten Fachplanern

- BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB
- Horeis + Blatt Partnerschaft mbB Garten- und Landschaftsarchitekten BDLA

und Gestaltungsgremium der Stadt Bremen.

Im Januar 2019 startete der Beteiligungsprozess mit drei Beteiligungsrounden. Darin wurden u.a. das Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt und der Beirat, verschiedene Institutionen, Träger öffentlicher Belange, Anlieger und die allgemeine Öffentlichkeit in den Beteiligungsprozess eingebunden.

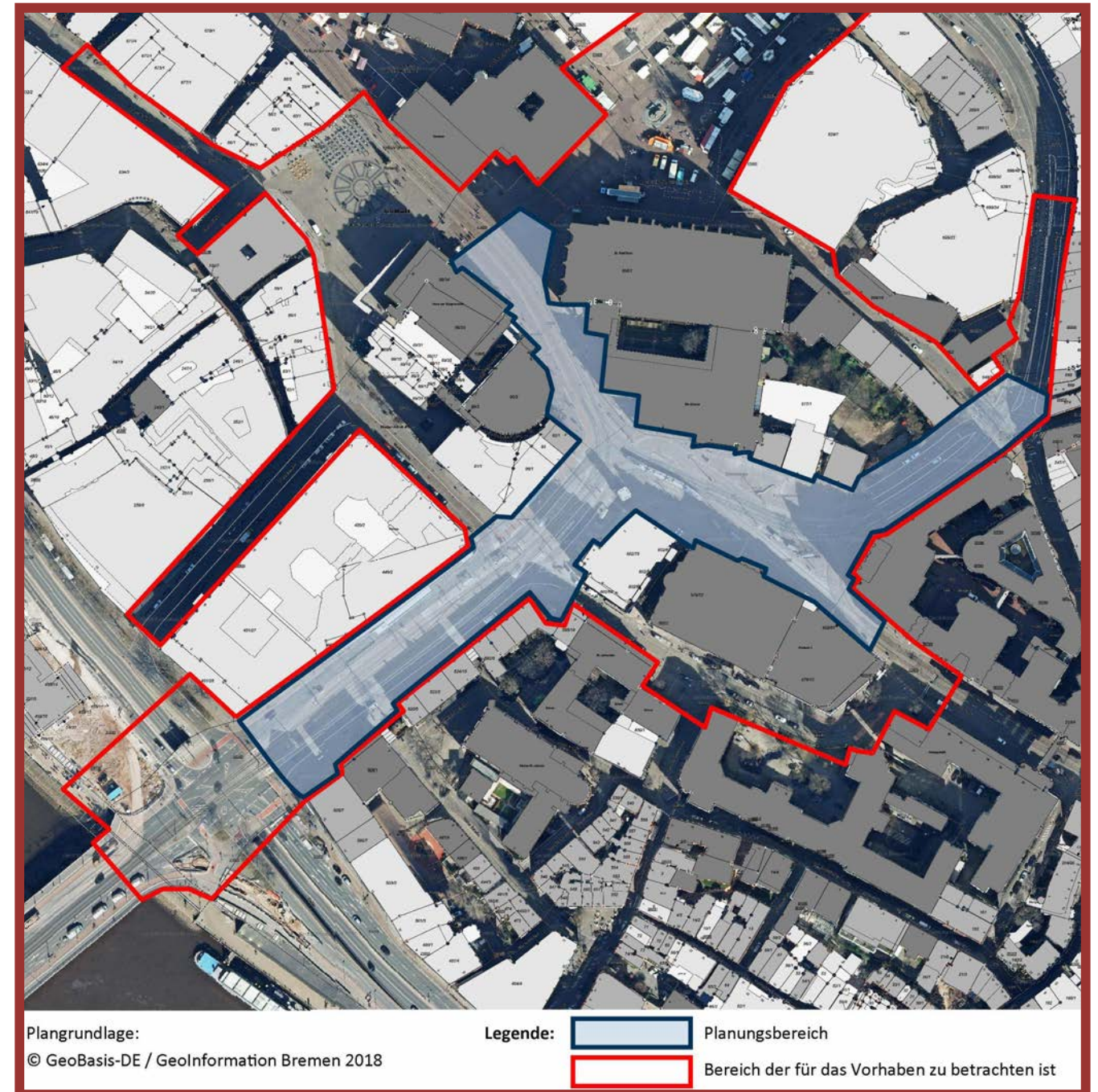
In der Lenkungsrunde sind unter der Federführung vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung Verkehr folgende Ressorts eingebunden:

Senatsbaudirektorin, Senatskanzlei, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Senator für Kultur, Beirat Mitte

### 3. Ausgangssituation und Anforderungen an die Umgestaltung Domsheide

#### 3.1 Ausgangssituation

#### Planungs- und Betrachtungsbereich der Umgestaltung Domsheide



**Abbildung: Verortung der Domsheide**

Quelle: Studio B GmbH, Detmar Schmolli, Luftbildaufnahme Innenstadt Bremen, 2012

**Abbildung: Darstellung des Planungs- und des zu betrachtenden Bereiches**

Quelle: CTB, Darstellung auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2018

Die Domsheide als Stadtplatz, als Eingangstor und als Netzknoten



Abbildung: Domsheide als Stadtplatz besonderer Anspruch an Aufenthalt

Quellen: SUBV, Präsentation zur Umgestaltung Domsheide—Domsheide, warum eine Umgestaltung?, 29.01.2019

Darstellung aller Abbildungen auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2019

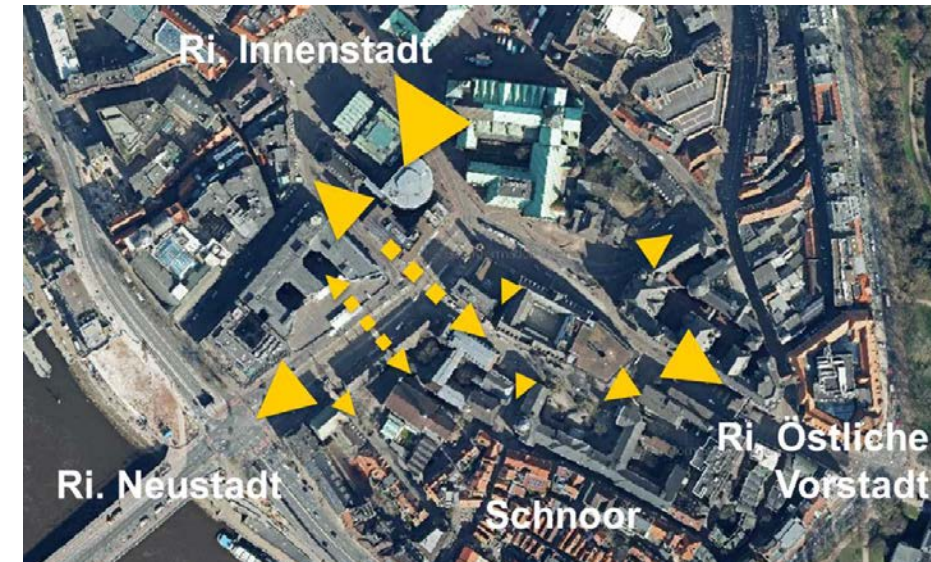


Abbildung: Domsheide als Eingangstor—wichtige fußläufige Verbindungen

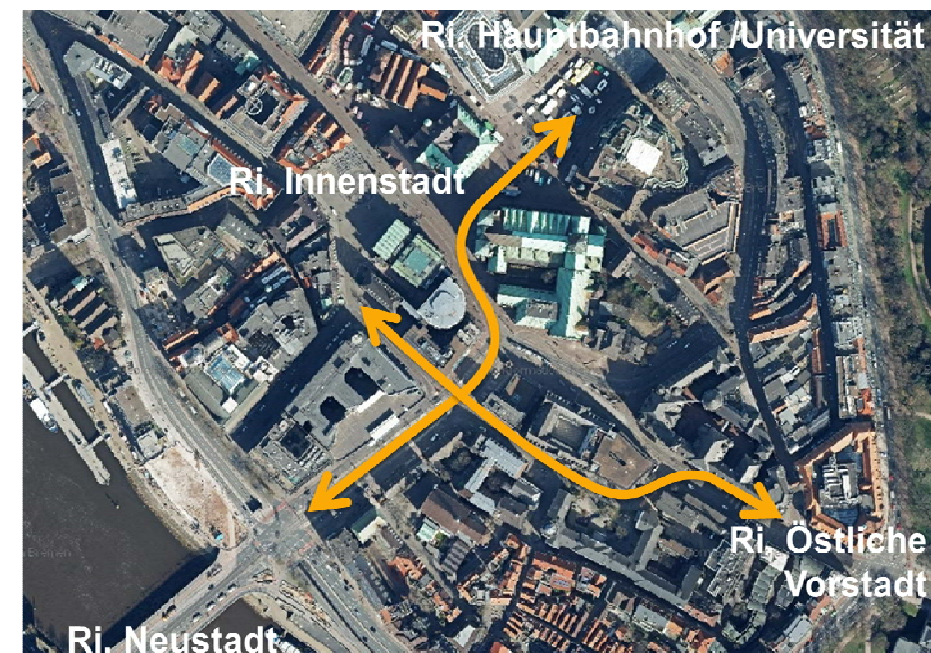
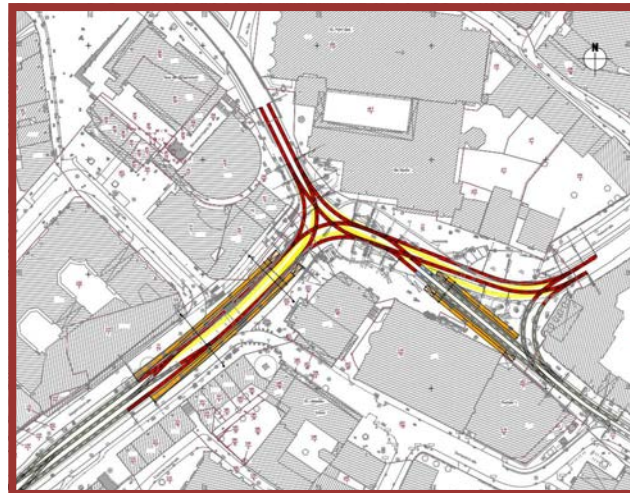
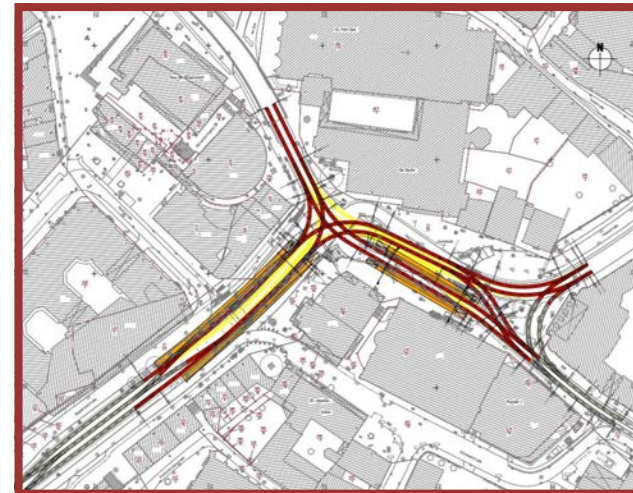


Abbildung: Domsheide als Netzknoten— wichtige Radverkehrsverbindungen

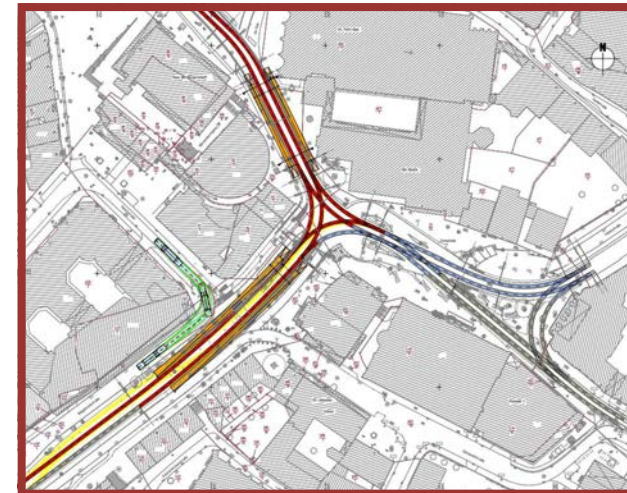




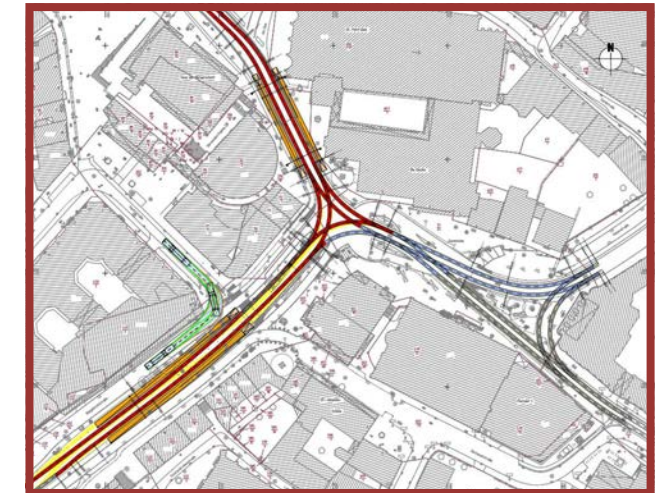
Variante 1



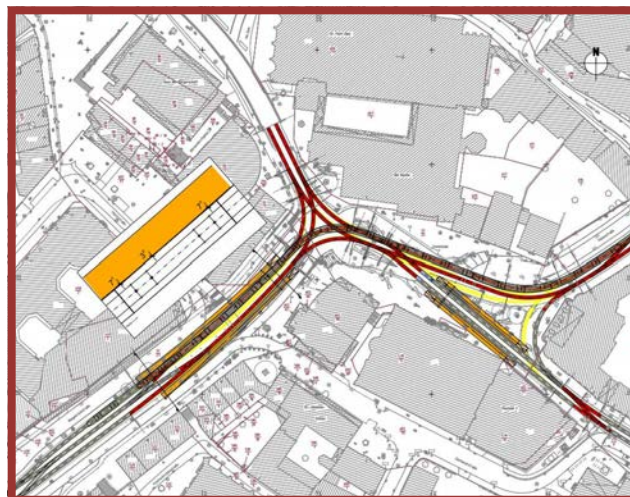
Variante 2



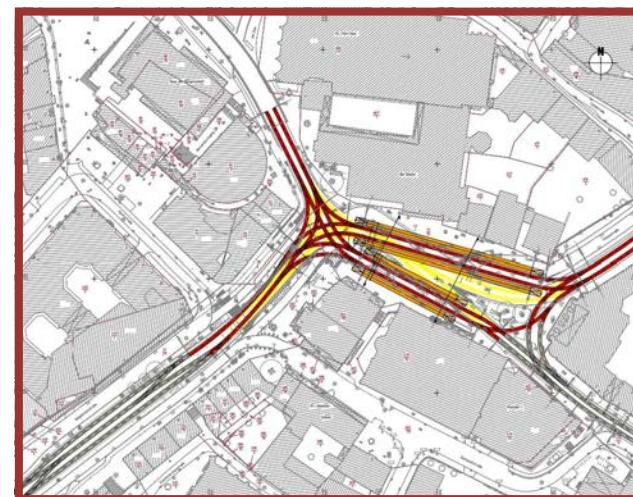
Variante 3



Variante 3.3.1



Variante 4



Variante 5

Bis zum Jahr 2020 ist es erforderlich, umfangreiche Gleis- und Weichenbereiche am ÖPNV – Verknüpfungspunkt Domsheide grundlegend zu erneuern. Die ersten Maßnahmen (Weichenersatz) müssen bereits im Jahr 2019 durchgeführt werden.

In den Jahren 2014/2015 hat das Büro BPR gemeinsam mit den Landschaftsarchitekten Horeis und Blatt im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr eine städtebauliche Machbarkeitsstudie für den Bereich Domsheide/Balgebrückstraße erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden erste städtebauliche und verkehrliche Potenziale erkannt.

Darauf aufbauend hat das Büro BPR im Auftrag der Bremer Straßenbahn AG im Rahmen einer trassierungstechnischen Machbarkeitsstudie verschiedene Gleisführungen zur Verbesserung der Bestandssituation untersucht und 5 Trassierungsvarianten entwickelt, die insbesondere Überlegungen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an Straßenbahn- und Bushaltestellen berücksichtigen.

**Abbildung: Auszug Trassierungsvarianten aus der Machbarkeitsstudie**

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

## 3.2 Anforderungen an die Verkehrsplanung

Für die Umgestaltung der Domsheide ergeben sich u.a. die folgenden Eingangsanforderungen für die Verkehrsplanung:

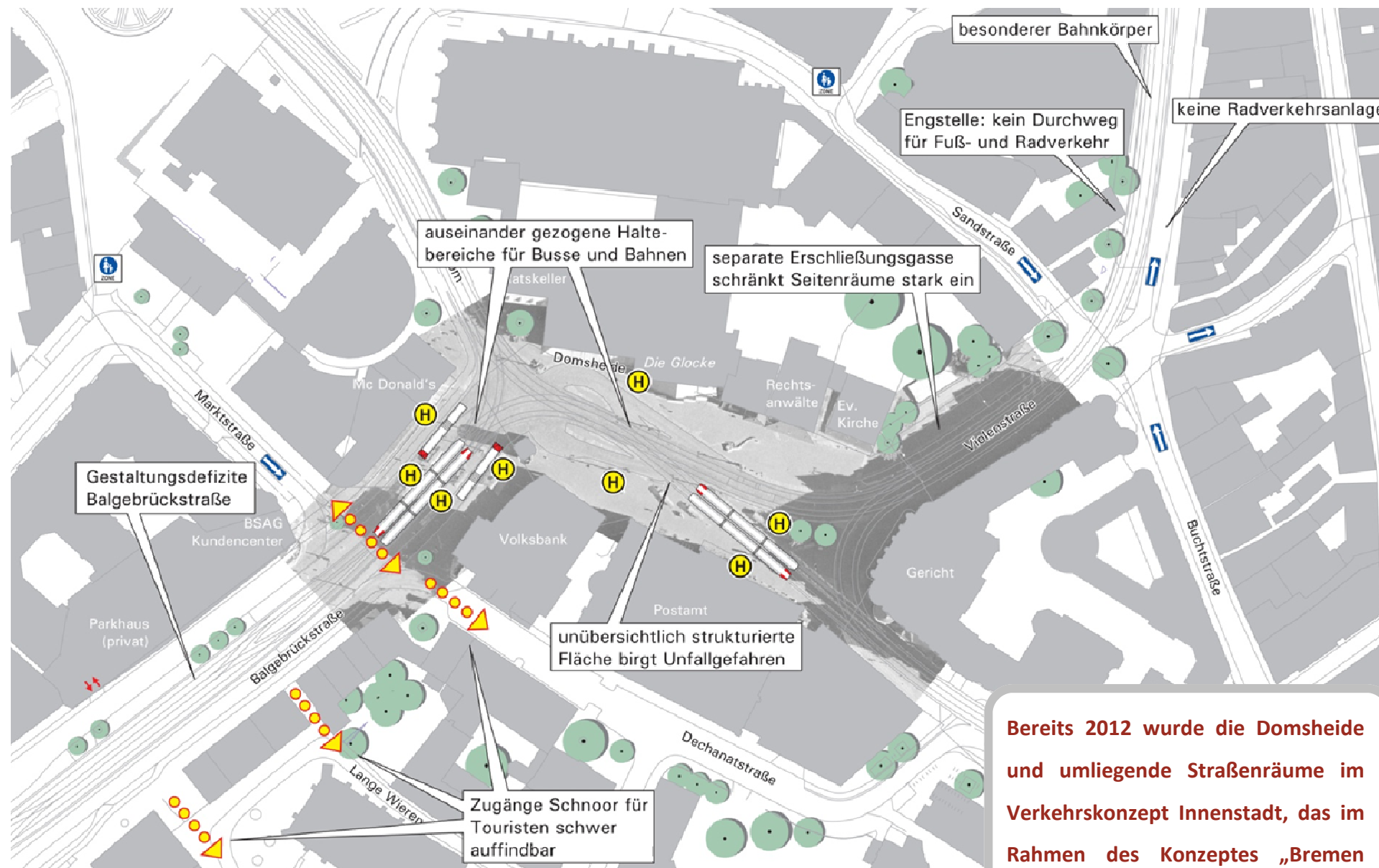


Abbildung: Bestandsituation Domsheide/Violenstraße

Quelle: SHP Ingenieure GbR, Verkehrskonzept Innenstadt Domsheide/Violenstraße, 2012

Bereits 2012 wurde die Domsheide und umliegende Straßenräume im Verkehrskonzept Innenstadt, das im Rahmen des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“ erarbeitet wurde, einer Mängelanalyse unterzogen.

- Optimierung des Rad- und Fußverkehrs an der Domsheide
- Optimierung der Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Radverkehrsführung
- Optimierung von Wegeverbindungen, wichtigen Direktverbindungen und Erreichbarkeit der Haltestellen für den Fußverkehr
- Optimierung von Wegeverbindungen Violenstraße/ Domsheide/Balgebrückstraße/Am Dom für den Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Straßenbahnen, zu Fuß gehenden und Radfahrenden
- gute Querbarkeit auch für sehbehinderte und in der Mobilität eingeschränkte Menschen
- und weitere

## 3.3 Anforderungen an die Stadtplanung



Abbildung: Übersicht der Verwaltungs- und Kulturstandorte im Betrachtungsbereich

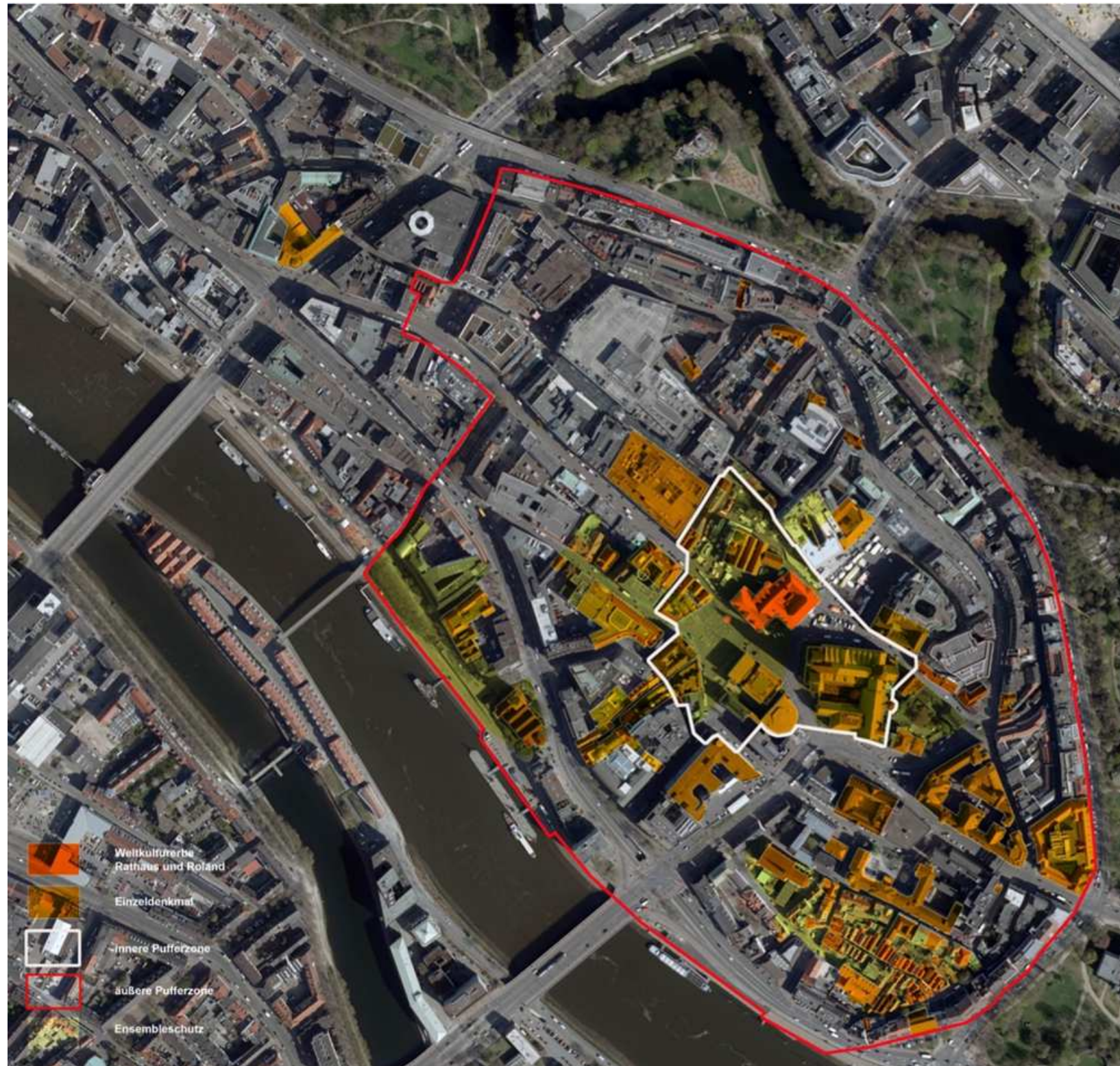
Quelle: SUBV, Präsentation zur Umgestaltung Domsheide—städtebauliche Ziele, 29.01.2019

Darstellung auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2018

## Aufwertung des Stadtraums

Der Platzraum der Domsheide soll sich in seiner Funktion als Zutrittsraum in den Altstadt kern und als Übergangsraum zum Schnoor und der östlichen Altstadt angemessen und würdig in die Abfolge der historischen Platzräume einordnen. Die bedeutsamen Gebäude sind in einen räumlichen Zusammenhang zu bringen und durch die Gestaltung des Stadtraums in ihrem städtebaulichen Auftritt zu unterstützen.

- gute Erreichbarkeit zum Schnoor
- Abbau von faktischen und gefühlten Barrieren
- Neukonzeption des Stadtbodens
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Wartebereichen der Haltestellen



**Abbildung: Übersicht Weltkulturerbe Rathaus und Denkmalschutz**

Quelle: SUBV, Präsentation zur Umgestaltung Domsheide—städtebauliche Ziele, 29.01.2019

Darstellung auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2019

### *Würdiger Auftritt für die Anlieger und denkmalgeschützten Gebäude*

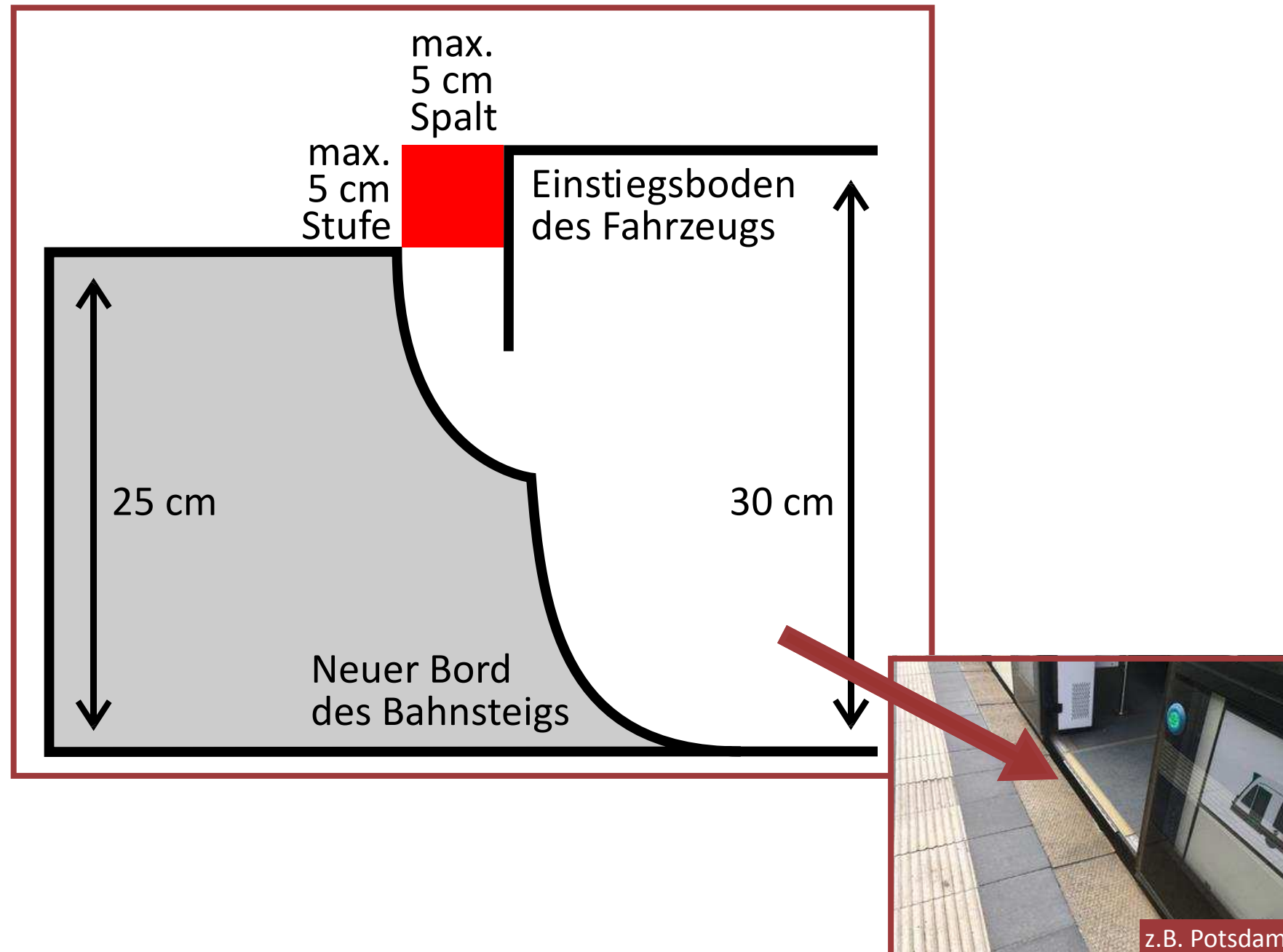
So wird beispielweise im Vorfeld des Eingangsbe-  
reichs der Glocke ein attraktiver Stadtraum  
benötigt, der geeignet ist, das Warten und Treffen  
vor den Konzerten so angenehm wie möglich zu  
gestalten.

### *Selbstverständliche Integration der verkehrlichen Anlagen*

Die verkehrlichen Anlagen der BSAG (Gleise und  
Haltestellen mit erhöhten Bahnsteigen) werden  
auch in Zukunft einen erheblichen Raumbedarf ha-  
ben und das Bild der Domsheide entscheidend prä-  
gen. Ziel ist die Entwicklung eines gestalterischen  
Prinzips, das die verkehrlichen Anlagen selbstver-  
ständlich in den Platzraum integriert.

### 3.4 Besondere Anforderungen an die Anlagen des ÖPNV

#### Vollständige Barrierefreiheit



**Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**  
**fordert ab 2022 die Umsetzung**  
**einer vollständigen Barrierefreiheit.**

- Benutzung von Bahnen und Bussen *ohne fremde Hilfe*
- Leiteinrichtungen und Informationen für Menschen mit Seheinschränkungen
- Ein- und Ausstieg möglichst eben und mit kleinem Spalt  
⇒ Neue Bahnsteighöhe von 25 cm und *gerade* Gleisführung

„... die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen [sind] mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis ... 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. ...“

Quelle: Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 2013, § 8 Absatz 3

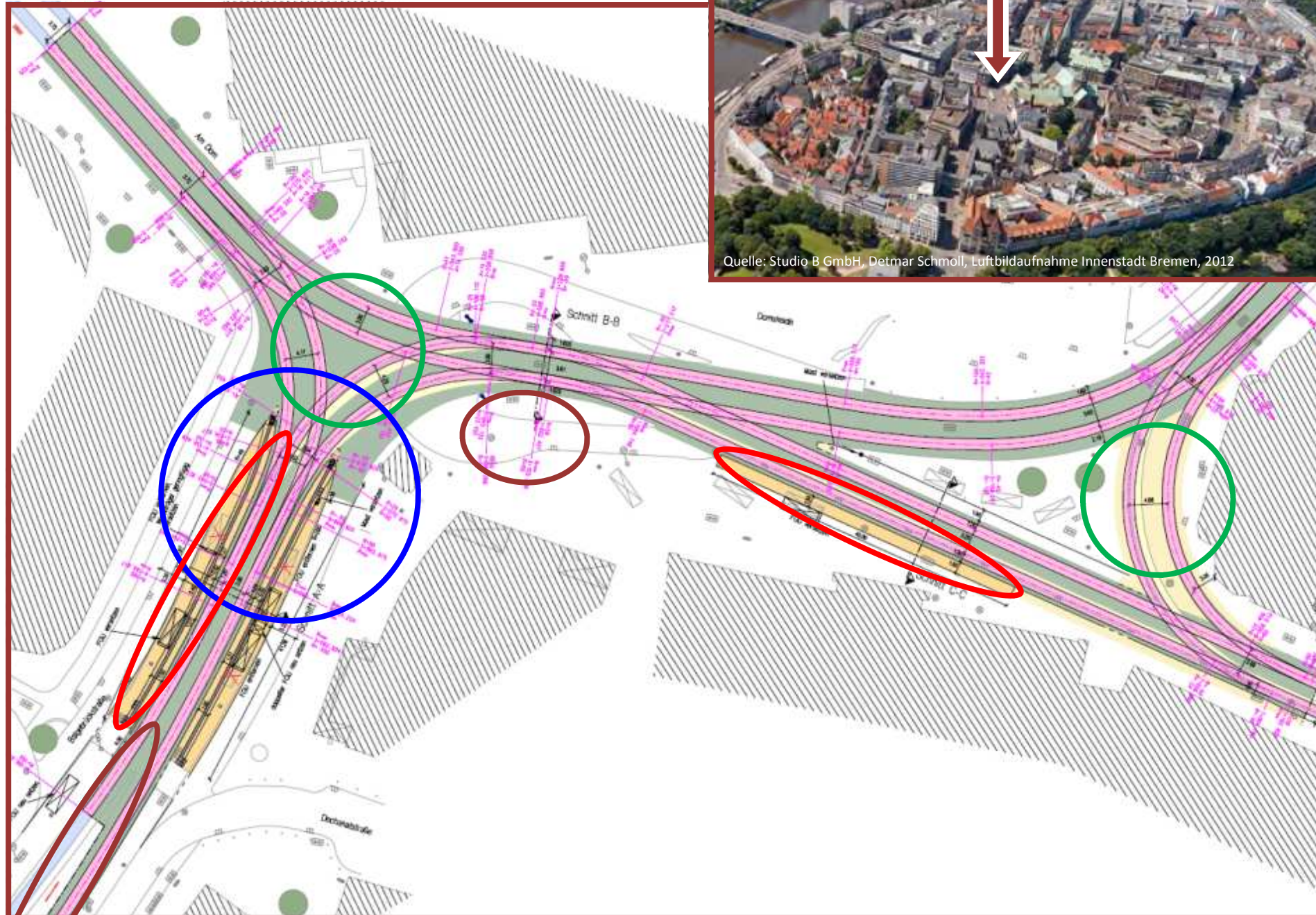
„Barrierefrei sind ... Verkehrsmittel ..., wenn Sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Quelle: Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), § 4 Definition der vollständigen Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln

**Abbildung: Querschnitt einer barrierefreien Haltestellenkante und Gestaltungsbeispiele des barrierefreien Zugangs**

Quelle: BSAG, Präsentation zur Neugestaltung Domsheide Beteiligungsrunde 3, 29.01.2019

Sicherheit, Betrieb und Instandhaltung



Quelle: Studio B GmbH, Detmar Schmoll, Luftbildaufnahme Innenstadt Bremen, 2012

Abbildung: Verortung Anforderungen zur Sicherheit, Betrieb und Instandhaltung an die BSAG

Quelle: BSAG, Präsentation zur Neugestaltung Domsheide Beteiligungsrunde 3, 29.01.2019

Plangrundlage: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

- **Sichere, übersichtliche und barrierefreie Querungen über Gleise**
- **Gewährleistung der Leistungsfähigkeit**  
Zukunftsfähig! Derzeit bis zu 84 Straßenbahnen und 32 Busse in der Spitzenstunde.
- **Breitere Bahnsteige**  
für sicheres und bequemes Ein-/Aussteigen und Warten.

- **Beibehaltung aller Fahrmöglichkeiten**  
Flexibilität für Einsatzwagen, Störungen, Bau stellen, Sonderverkehre ( z. B. Bundesliga Fußballspiele)
- **Abstellmöglichkeiten 1 Bahn, 1 Bus**  
für Wenden in Innenstadt, schadhafte Fahrzeuge und Einsatzwagen.
- **Geringer Aufwand für Instandhaltung, einfache Gleisführung, wenig Weichen und Kreuzungen**

3.5 Zielfelder zur Umgestaltung Domsheide

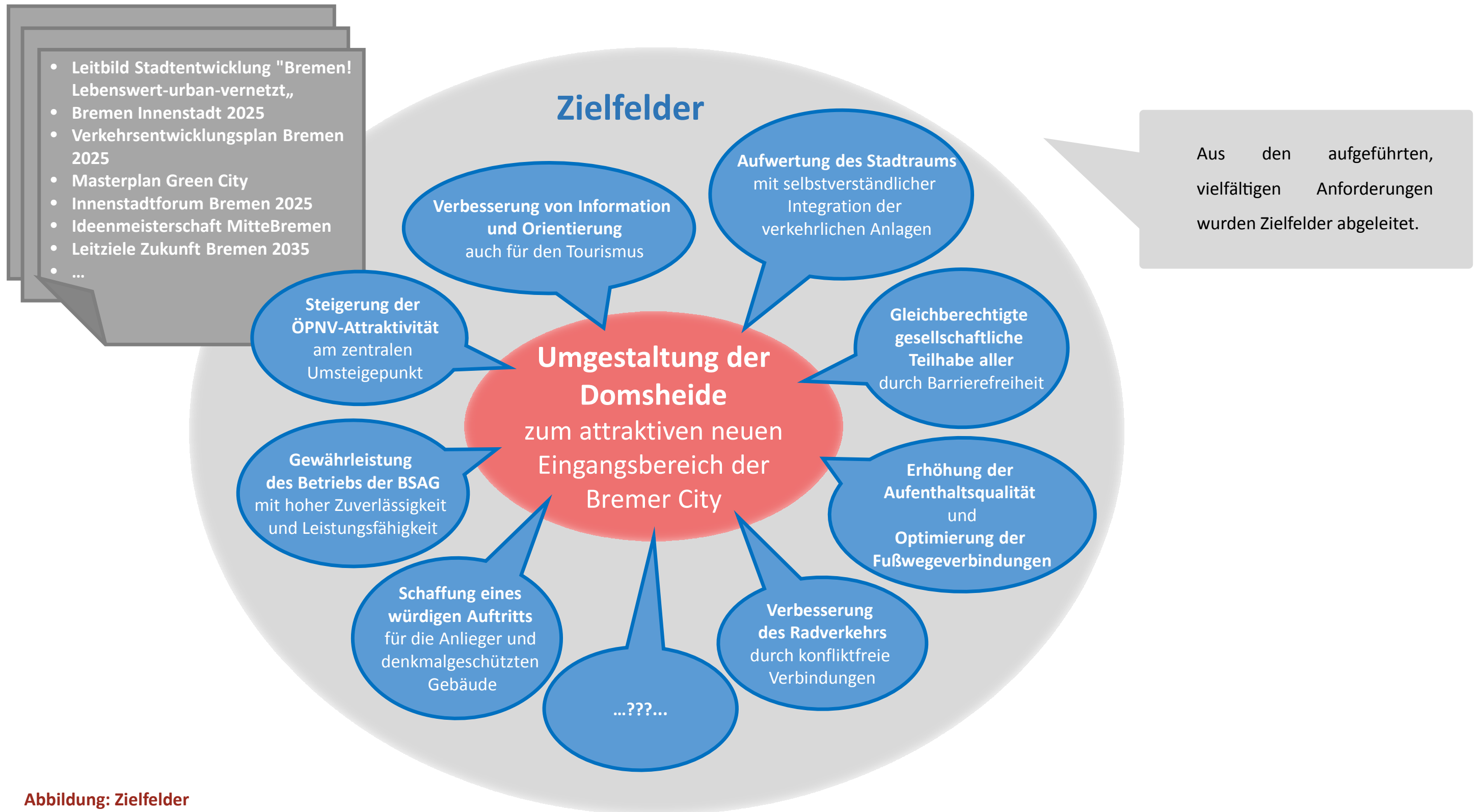


Abbildung: Zielfelder

Quelle: CTB, eigene Darstellung





## 4. Der Beteiligungsprozess

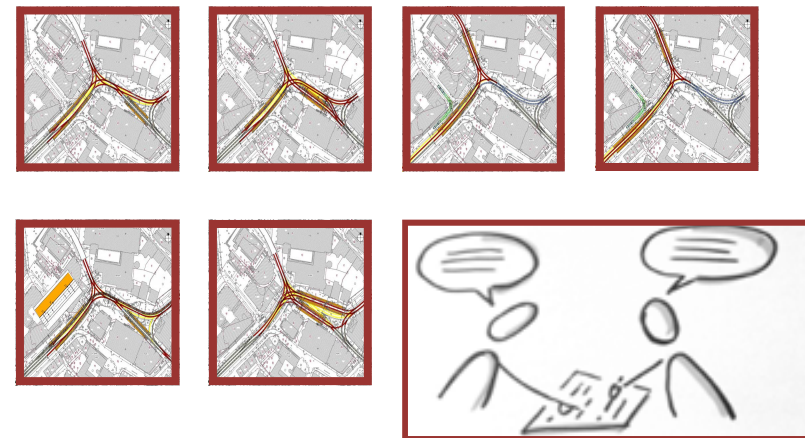
### 4.1 Die Beteiligungsrounden

Im Rahmen eines mehrstufigen Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses wurden Institutionen, der Beirat, Träger öffentlicher Belange, Anlieger und die Öffentlichkeit in die Planungsüberlegungen eingebunden.

Drei Beteiligungsrounden boten den jeweils Beteiligten einen angemessenen Rahmen sich in den Planungsprozess einzubringen.

- 16.01.2019  
Auftakt des Beteiligungsprozesses mit Verwaltung
- 22.01.2019  
Workshop mit Institutionen, dem Beirat, Träger öffentlicher Belange und Anliegern
- 29.01.2019  
Öffentlicher Workshop zur Umgestaltung Domsheide

Ziel des Beteiligungsprozesses war es, frühzeitig Anliegen, Ideen, Hinweise, Anforderungen und weitere Aspekte einzusammeln, um diese in den weiteren Planungsprozess einfließen lassen zu können.



Diskussionsgrundlage für die Beteiligungsrounden bilden Planungsideen, die auf der Machbarkeitsstudie des Büros BPR basieren.

Diese haben nur die technische Machbarkeit verschiedener Gleisführungen untersucht. Es handelt sich somit um keine fertige Planung sondern nur um erste Überlegungen der gezeigten Planungsideen.



#### Die Themen-Landkarte

In den Beteiligungsrounden 1, 2 und 3 sollten von den Teilnehmenden Themen und Aspekte zum Vorhaben „Umgestaltung der Domsheide“ benannt werden, um alle Belange und Interessen im weiteren Prozess zu berücksichtigen.

Dazu wurde die nebenstehende Themen-Landkarte innerhalb der Beteiligungsrounden 1, 2 und 3 gefüllt.

#### Themen-Landkarte zur Umgestaltung Domsheide

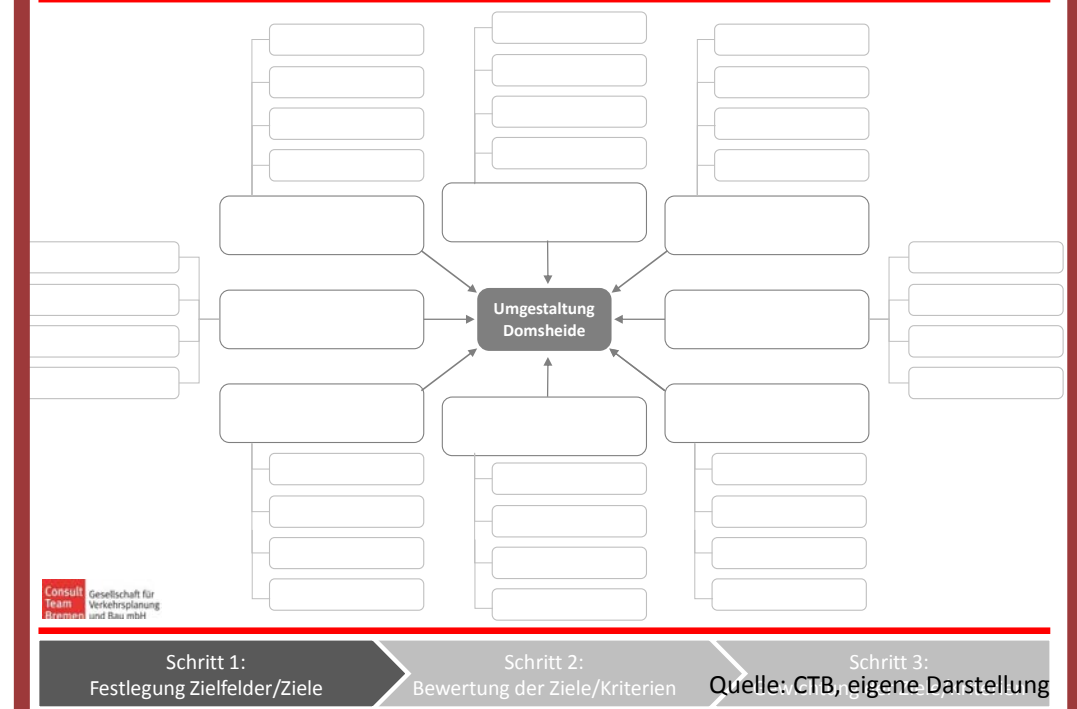


Abbildung: Themen-Landkarte, Diskussionsgegenstand für die Beteiligungsrounden

Beteiligungsrunde 1 (BR1) - 16.01.2019

# Auftakt des Beteiligungsprozesses mit Verwaltung

Mit der Beteiligungsrunde 1 wurde durch Herrn Senator Dr. Lohse der Beteiligungsprozess eröffnet. Die Teilnehmenden der Beteiligungsrunde setzten sich aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Senatsressorts und weiteren Verwaltungseinheiten zusammen.

Nach Impulsvorträgen zu den Themen

- verkehrsplanerische und städtebauliche Anforderungen und Ziele (Herr Polzin, SUBV, Senatsbaudirektorin Prof. Dr. Reuther)
- Anforderungen und Ziele für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Herr Hünig, Vorstand BSAG)
- sowie Erläuterungen zum Prozess (Herr van der Velde, CTB)

werden in der anschließenden Workshop-Phase erste Anregungen gesammelt sowie Themen und Aspekte benannt und in der Themen-Landkarte gesammelt.

Abbildung: Impressionen aus der Beteiligungsrunde 1

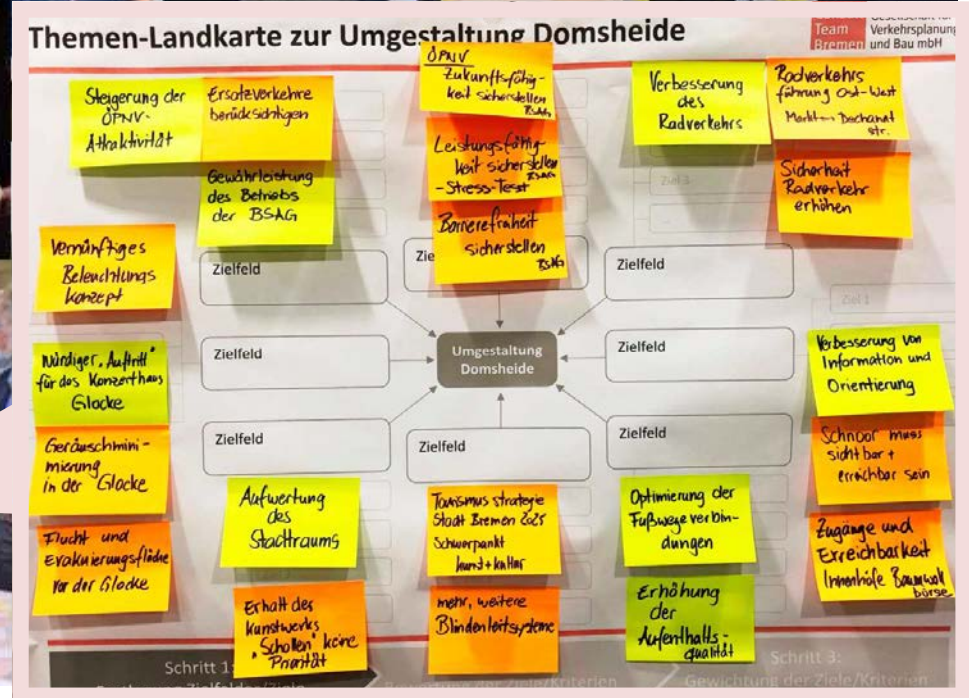
Quelle: CTB, eigene Aufnahmen



**Ablauf**

Begegnung

- Kurzeinleitung zu den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen und Zielen
- Kurzeinleitung zu den Anforderungen und Zielen für den ÖPNV
- Erläuterungen zum Prozess- und Veranstaltungsablauf
- Workshop: Ideensammlung auf Basis von Teilergebnissen
- Kurze Zusammenfassung, Ausblick und Abschluss



Beteiligungsrunde 2 (BR2) - 22.01.2019

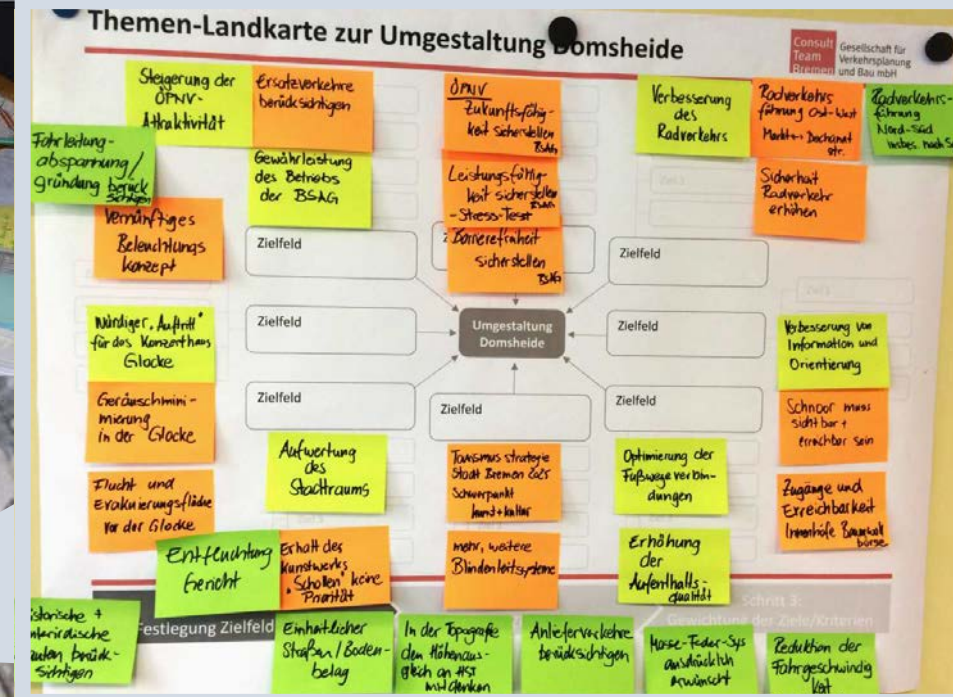
Abbildung: Impressionen aus der Beteiligungsrunde 2

Quelle: CTB, eigene Aufnahmen

**Workshop mit Institutionen, dem Beirat, Träger öffentlicher Belange und Anliegern**

Aufbauend auf die Beteiligungsrunde 1, wurden durch verschiedene Institutionen, dem Beirat, den Trägern öffentlicher Belange und Anliegern weitere Themen und Aspekte benannt.

Neue Aspekte (grüne Karten) wurden der Themen-Landkarte hinzugefügt.



## Beteiligungsrunde 3 (BR3) - 29.01.2019

## Öffentlicher Workshop zur Umgestaltung Domsheide



**Herzliche Einladung  
zum öffentlichen Workshop zur  
Umgestaltung der Domsheide**

Der Planungsprozess für die Domsheide hat begonnen!  
- Bringen Sie sich gerne ein!

**Heute ab 17:00 Uhr in der Glocke**

**Öffentlicher Workshop zur Umgestaltung  
der Domsheide am 29. Januar 2019, ab 17:00 Uhr**

Die Domsheide ist ein Raum mit vielfältigen Nutzungen und Anforderungen. Neben einem attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr und einem davon ungestörten Musikgenuss im benachbarten Konzerthaus Glocke, sollen sichere Fußwege mit umfassender Barrierefreiheit sowie gute Verbindungen für den Radverkehr und eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet werden.

Diese Aspekte zu berücksichtigen stellt die Planung vor große Herausforderungen. Denn alle diese Ziele haben ihre Berechtigung und sind bei der Umgestaltung so gut wie möglich miteinander in Einklang zu bringen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr lädt daher am heutigen Dienstag, den 29. Januar 2019 alle interessierten Bürgerinnen und Bürger ein, sich im Zeitraum zwischen 17 und 20 Uhr im Foyer der Glocke in Workshop-Atmosphäre zu den aktuellen Planungsüberlegungen zu informieren und Ihre Anregungen und Ideen einzubringen.

Um 18 Uhr wird es außerdem in Form einiger Kurzvorträge einen Informationsblock zu den Zielsetzungen der Planung geben.

Für Fragen kontaktieren Sie uns gerne unter: 0421 - 162 06 10

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr  Freie Hansestadt Bremen   Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

Quelle: CTB, eigene Darstellung

## Pressemitteilung zum öffentlichen Workshop zur Umgestaltung Domsheide

Der Planungsprozess für die Domsheide hat begonnen. Die Domsheide bildet das östliche Tor zur zentralen Altstadt von Bremen. Eingerahmt von bedeutsamen Gebäuden mit größtenteils historischen Fassaden und in unmittelbarer Nähe zum Weltkulturerbe Rathaus und Roland sowie zum Dom hat dieser Stadtraum mit einer wesentlichen Umsteigehaltestelle eine herausragende Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr. Er bildet außerdem die Adresse für Bremens renommiertes Konzerthaus „Die Glocke“. Ein wichtiges Ziel der Umgestaltung ist es, die Domsheide besonders für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrenden sicherer zu machen und barrierefrei zu gestalten.

Die Zukunftskommission Bremen 2035 hat darum in dem Leitziel 1 – „Attraktive Städte“ die Umgestaltung der Domsheide zum attraktiven neuen Eingangsbereich der Bremer City beschrieben und damit den Handlungsbedarf herausgestellt.

Anfang dieses Jahres hat daher eine Veranstaltung unter der Leitung von Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, mit Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Senatsressorts und einigen weiteren Akteuren stattgefunden. Diese bildete den Auftakt eines Beteiligungsprozesses, bei dem in Werkstattformaten die Ziele der Planung und der Umgestaltung erarbeitet werden. In einem weiteren Schritt soll der allgemeinen Öffentlichkeit nun die Gelegenheit gegeben werden, sich zu informieren und sich in den Abstimmungs- und Planungsprozess einzubringen. Aufbauend darauf soll bereits im Frühjahr dieses Jahres ein funktional überzeugender und gestalterisch ansprechender Entwurf vorliegen und präsentiert werden.

„Die Domsheide ist ein Raum mit vielfältigen Nutzungen und Anforderungen“, so Senator Lohse. „Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr, davon ungestörter Musikgenuss im benachbarten Konzerthaus Glocke, sichere Fußwege mit umfassender Barriere-

freiheit, gute Verbindungen für den Radverkehr und eine hohe Aufenthaltsqualität, all dies soll gleichzeitig gewährleistet werden. Das stellt die Planung vor große Herausforderungen. Denn alle diese Ziele haben ihre Berechtigung und sind bei der Umgestaltung so gut wie möglich miteinander in Einklang zu bringen.“

Darüber hinaus wird von den Konzertbetreibern und Besuchern der Glocke die Geräuschbelastung durch den Straßenbahn- und Busbetrieb bemängelt. Auch dies gilt es, bei dem Planungsprozess und möglichen Varianten zu betrachten.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr lädt am Dienstag, den 29. Januar 2019 alle interessierten Bürgerinnen und Bürger ein, sich im Zeitraum zwischen 17 und 20 Uhr im Foyer der Glocke über den aktuellen Planungsprozess zu informieren. In Workshop-Atmosphäre können sich alle Beteiligten zu den bisherigen Überlegungen äußern und ihre Anregungen und Ideen einbringen. Um 18 Uhr wird es in Form einiger Kurzvorträge einen Informationsblock zu den Zielsetzungen der Planung geben. Quelle: Senatspressestelle Senator Umwelt Bau und Verkehr, 25.01.2019



Quelle: CTB, eigene Aufnahme



Abbildung: Impressionen aus der Beteiligungsrunde 3

Quelle: CTB, eigene Aufnahmen



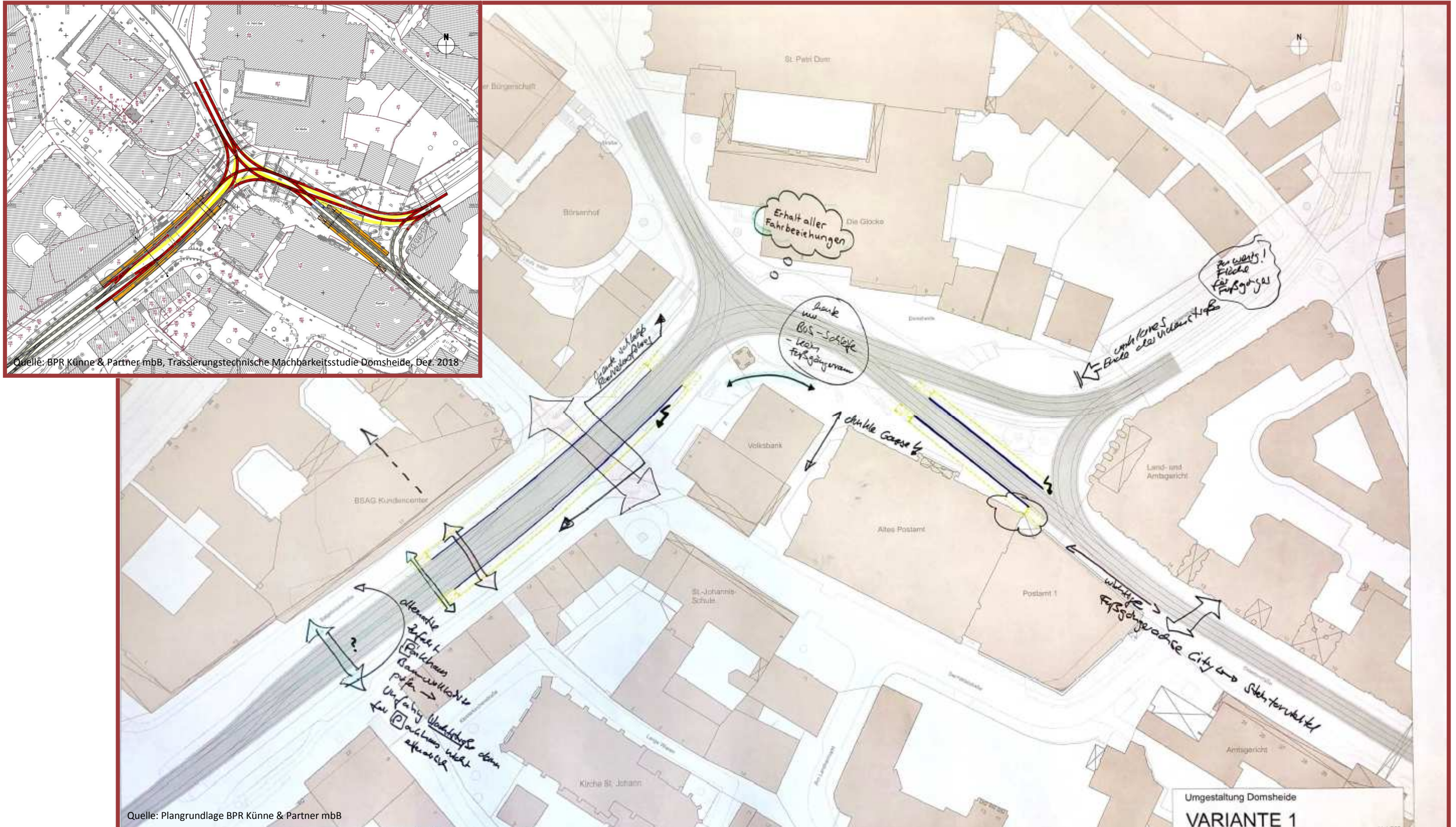
4.2 Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Beteiligungsrounden



Quelle: CTB, eigene Aufnahme

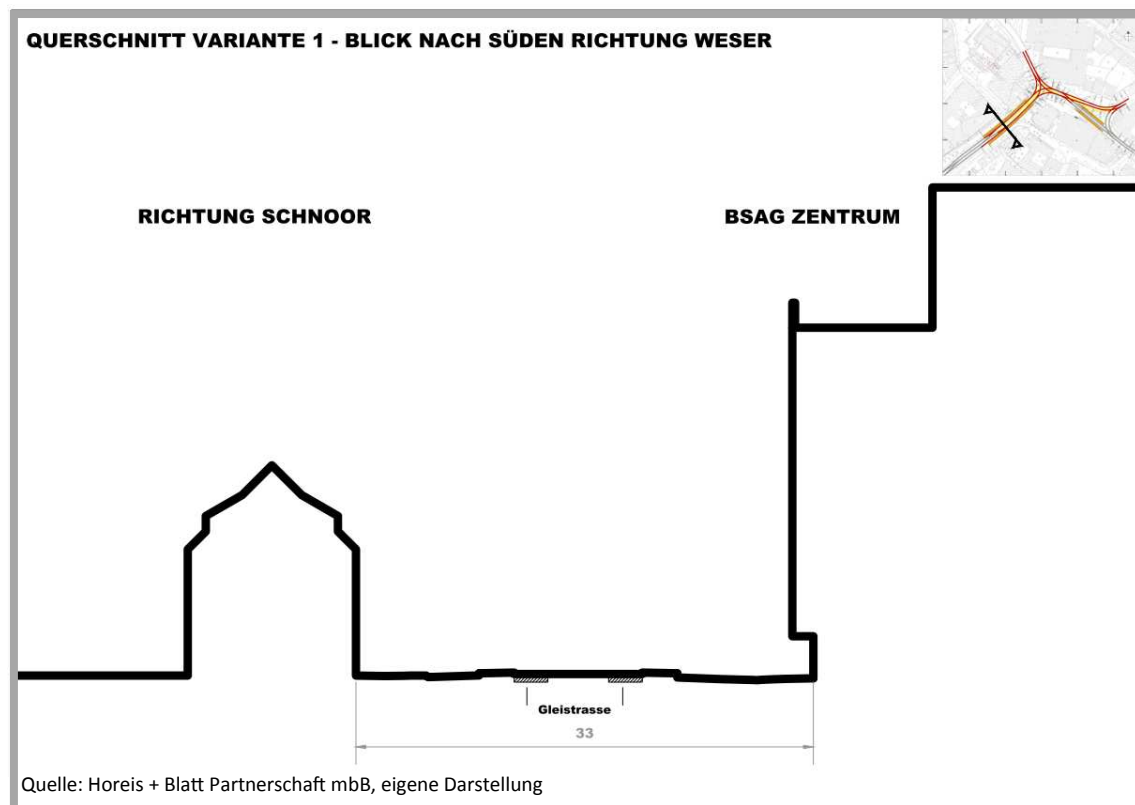
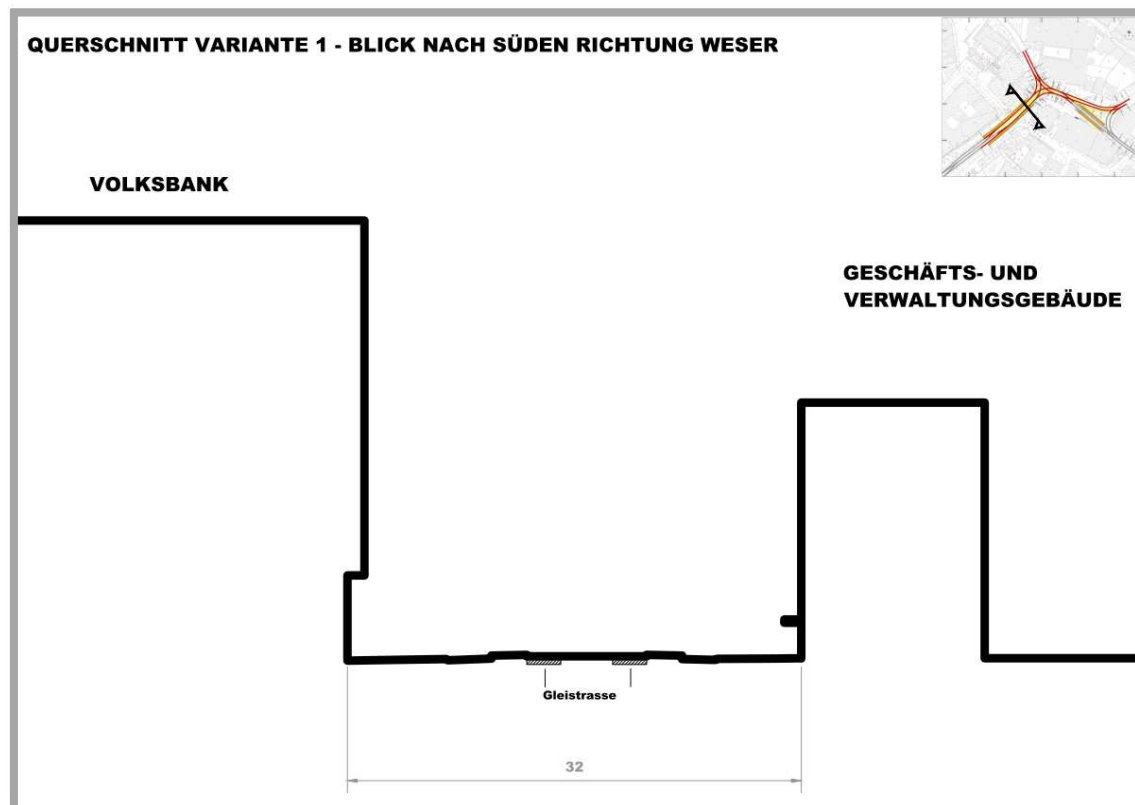
Variante 1

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsrunden 1, 2 und 3





Querschnitte zur Variante 1



Variantenbeschreibung

In der Variante 1 wurde zunächst versucht, die Haltestellenkanten in der Balgebrückstraße mit einer Gesamtlänge von 75 m auszubilden. Gleichzeitig wurde die Gleislage so gewählt, dass Busse und Straßenbahnen die Haltestellen gemeinsam anfahren können.

Die Haltestellenkante wurde mit einem Radius  $R=500$  m statt mit einer Geraden trassiert, um den baulichen Eingriff in die westliche Balgebrückstraße so gering wie möglich zu halten. Damit soll eine Umfahrung des anschließenden Gebäudeblocks mit Reisebussen über Wacht- und Marktstraße weiterhin gewährleistet sein.

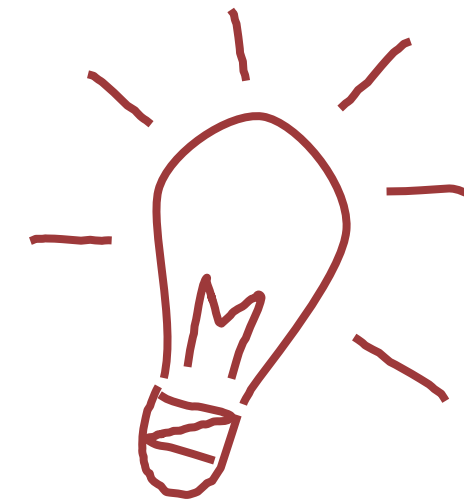
Des Weiteren wurde das Betriebsgleis in der Balgebrückstraße Richtung Martinstraße beibehalten.

Durch die Verschiebung der Gleistrasse der Linien 4, 6 und 8 auf der Domsheide Richtung Norden (Violenstraße) wurde eine Verbesserung der Haltestellensituation für die Linien 2 und 3 vor dem Postgebäude angestrebt.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 1

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden

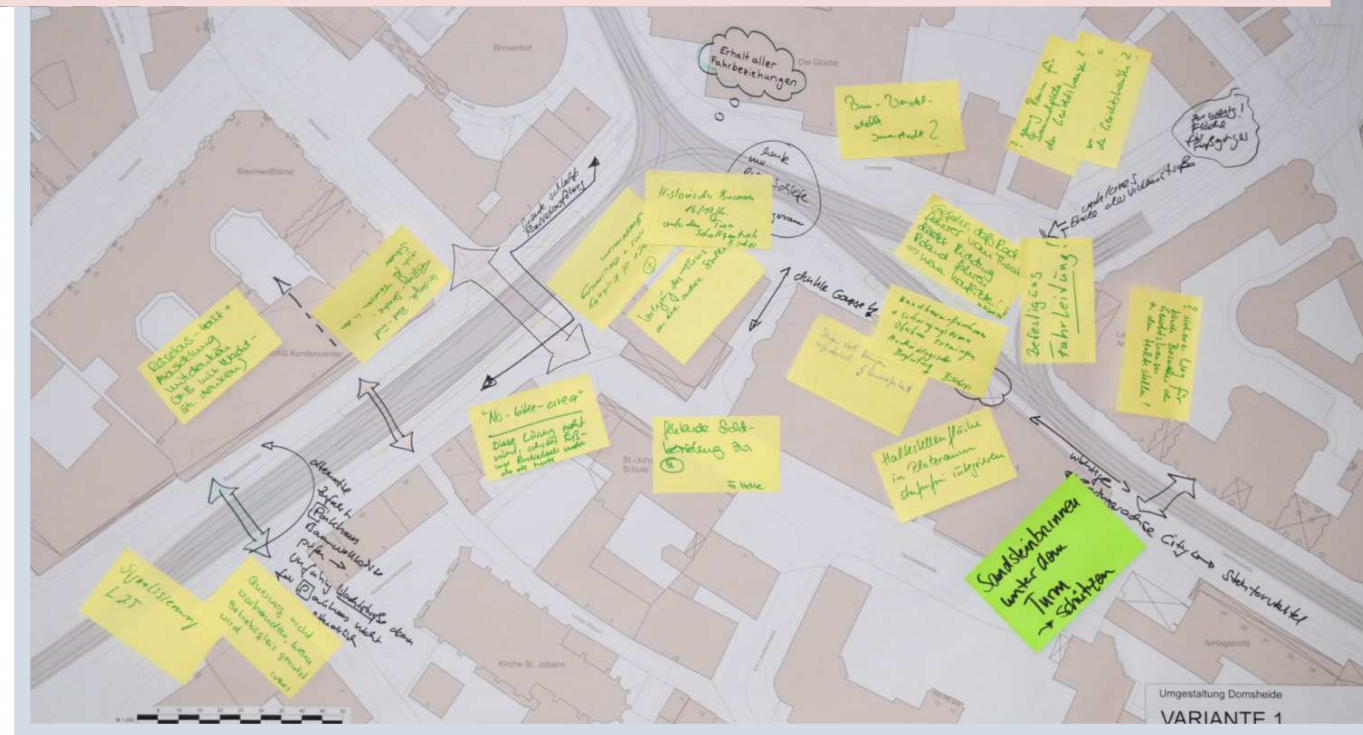


BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 1 sind hier!

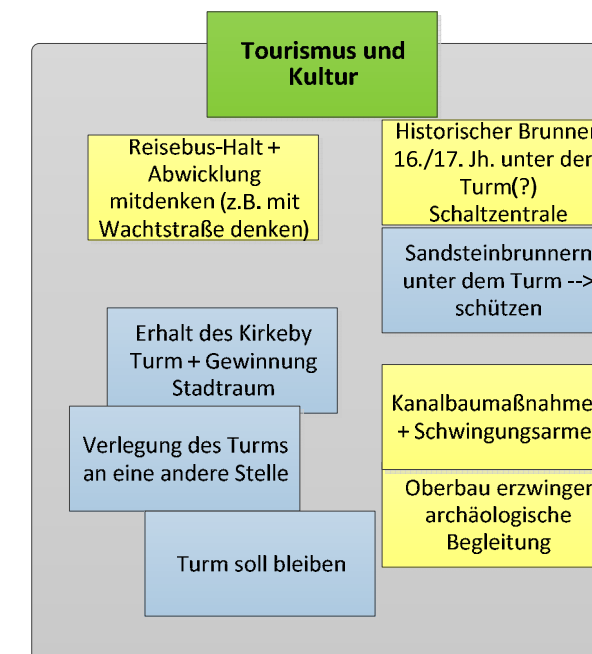
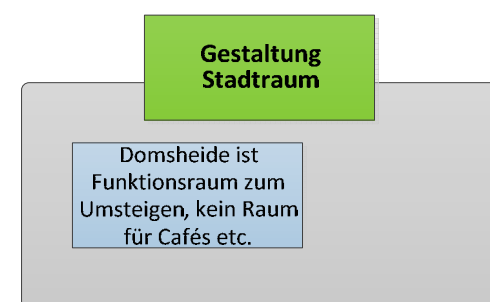
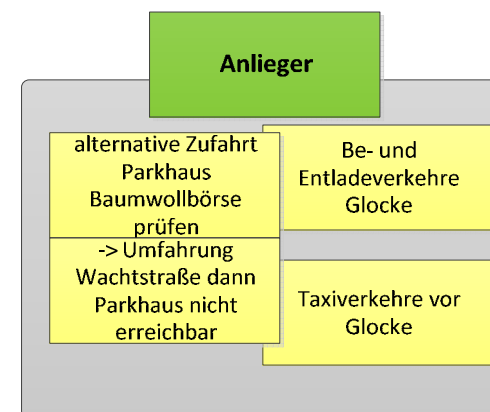
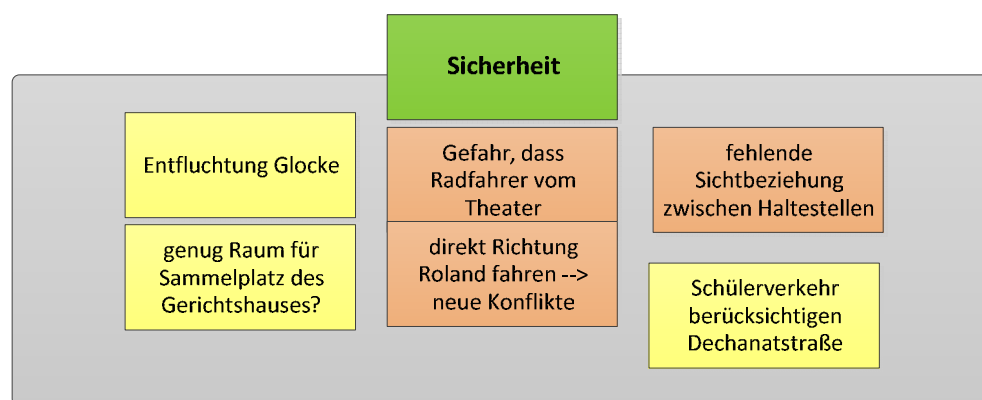
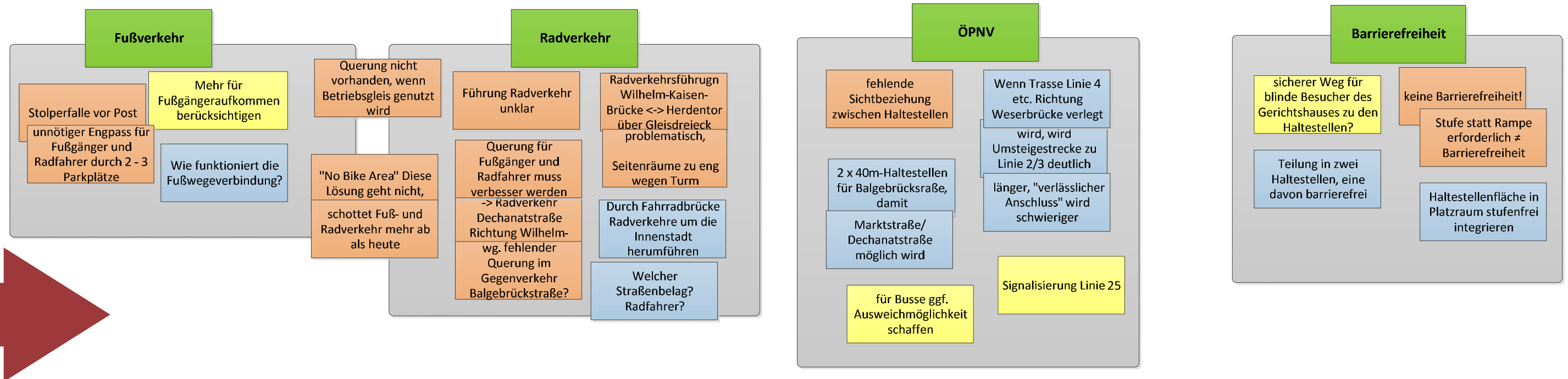
BR2

BR3

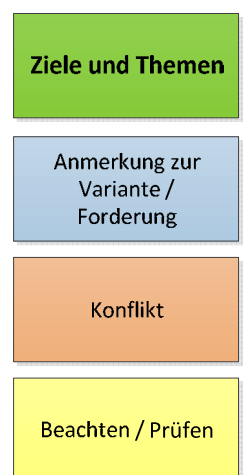


Variante 1

In den Beteiligungsrounden gesammelte Anmerkungen und Anregungen

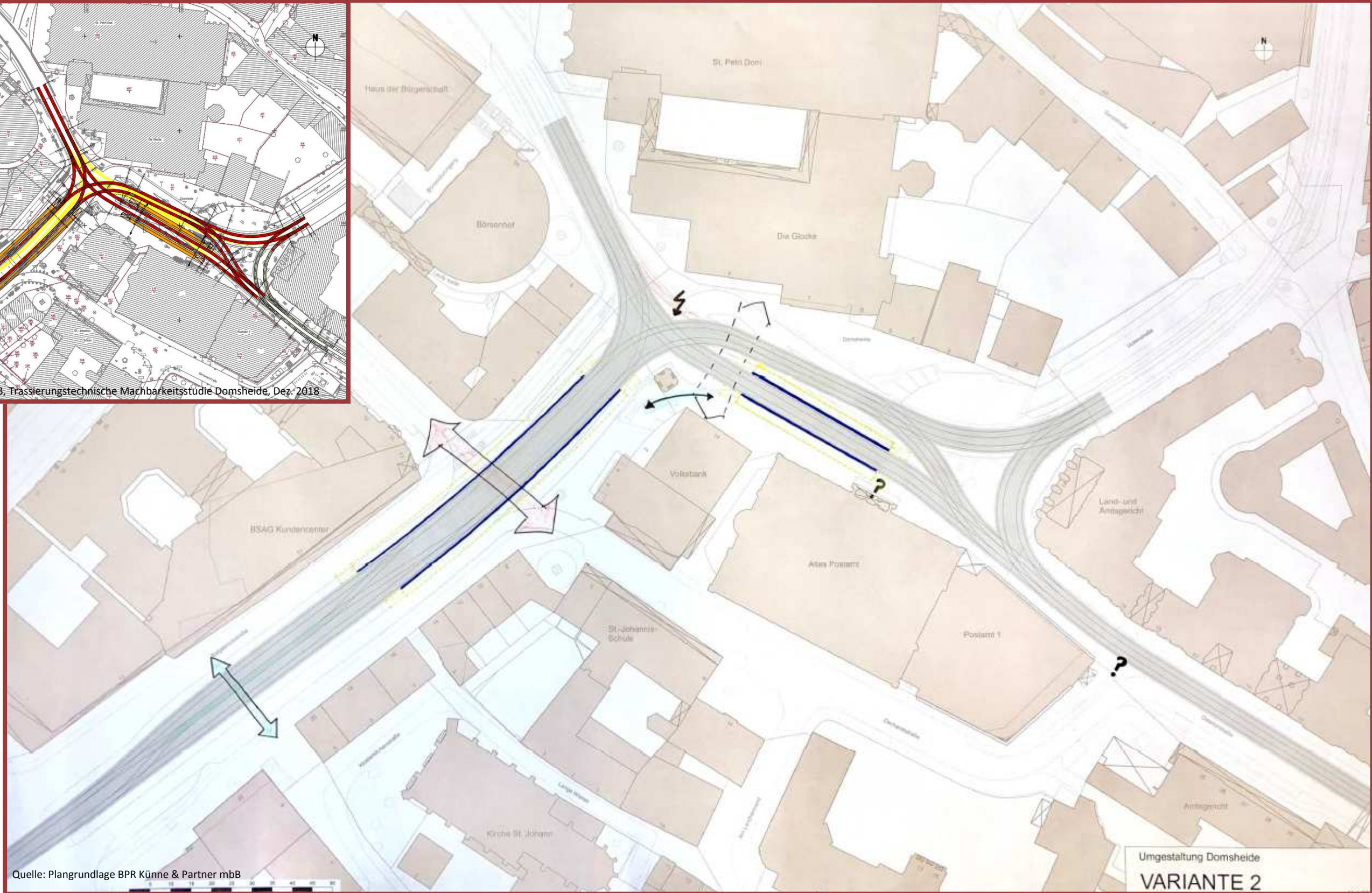
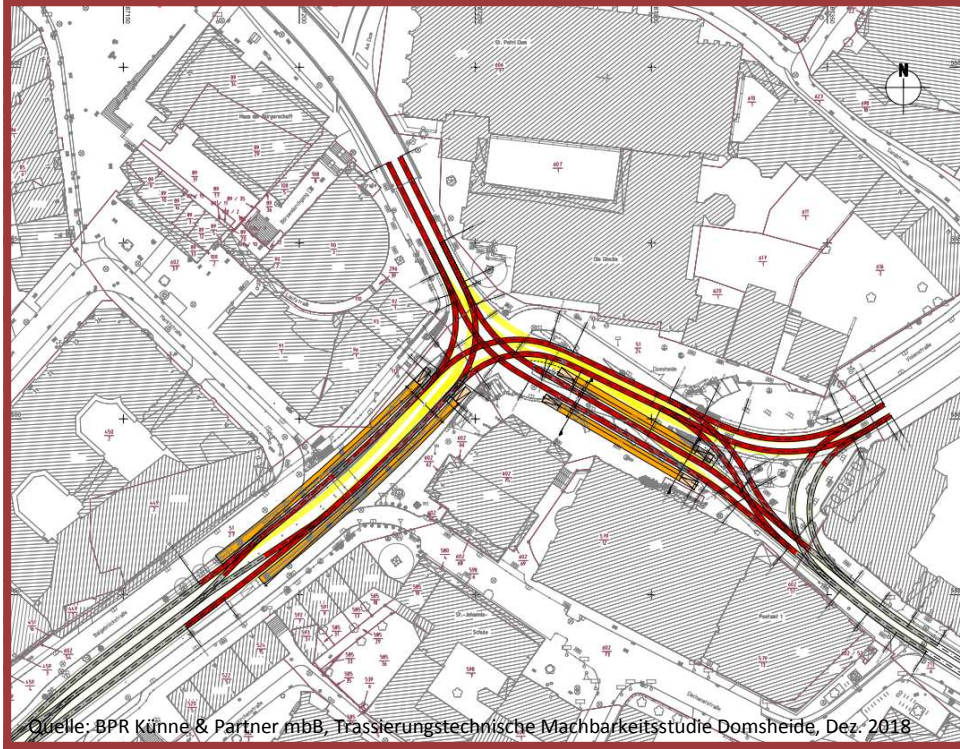


Legende:

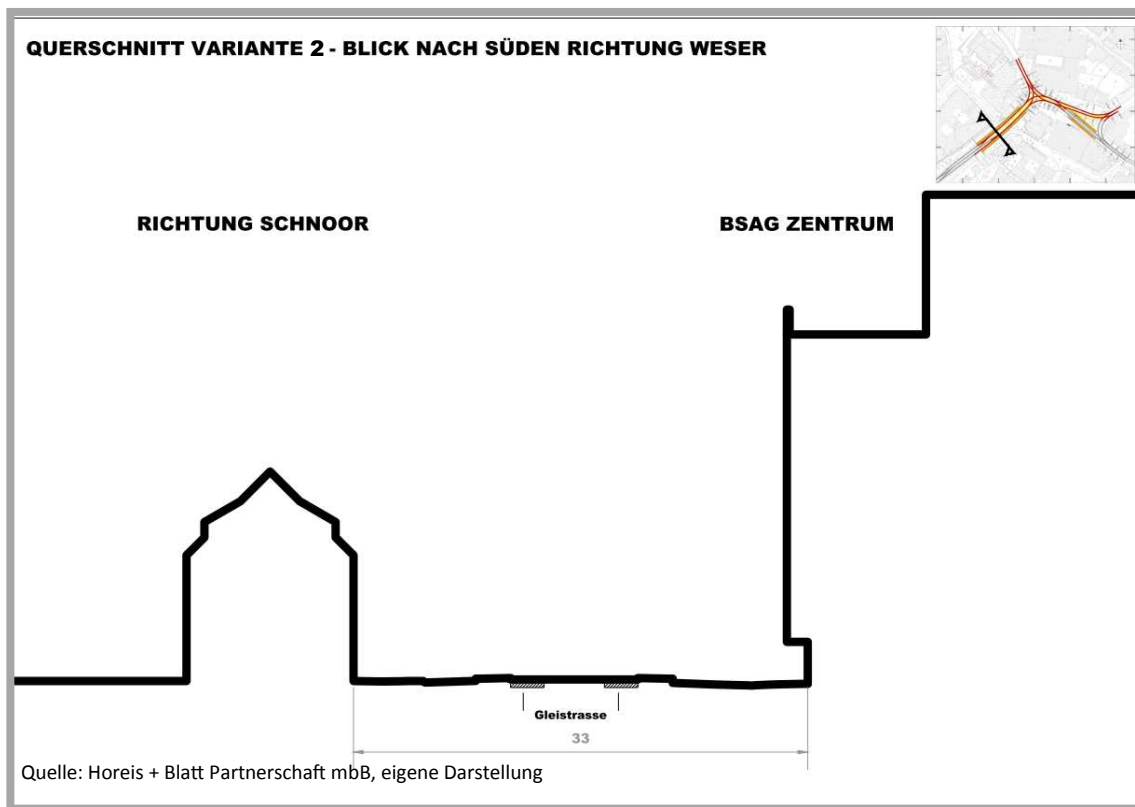
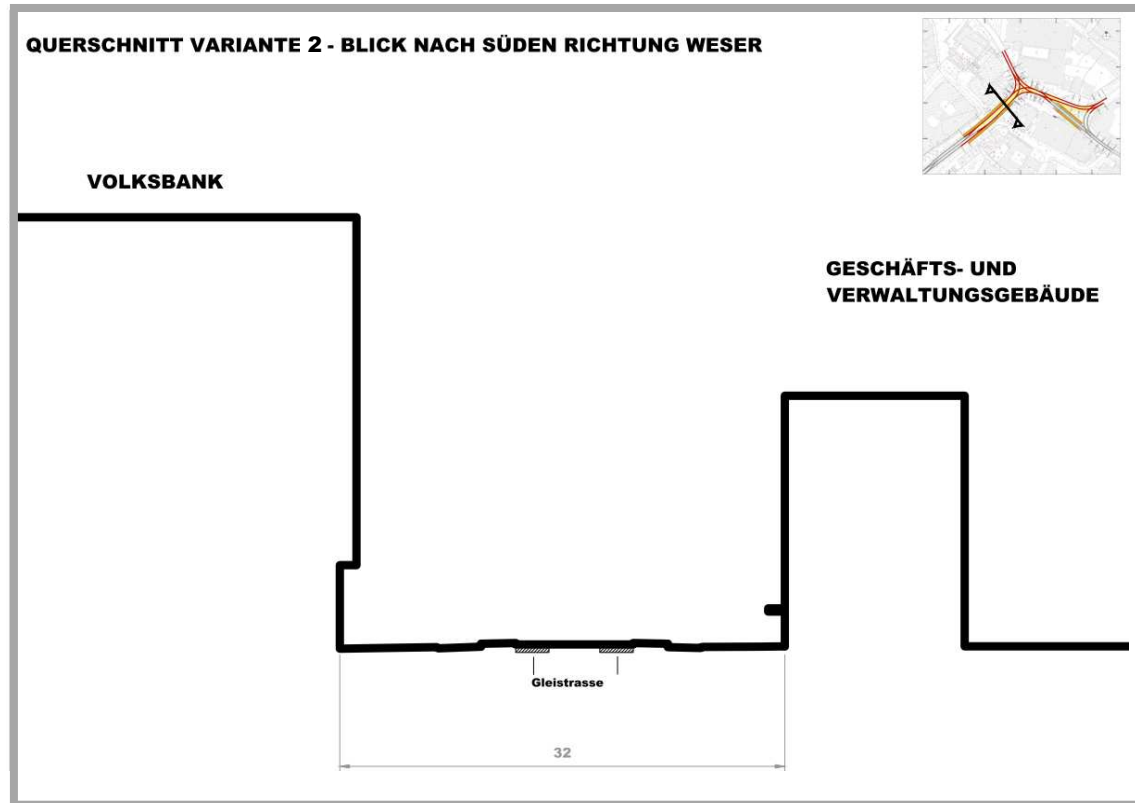


Variante 2

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden 1, 2 und 3



Querschnitte zur Variante 2



Variantenbeschreibung

Bei Variante 2 entspricht die Trassierung für die Linien 4, 6 und 8 im Wesentlichen der zuvor beschriebenen Variante 1.

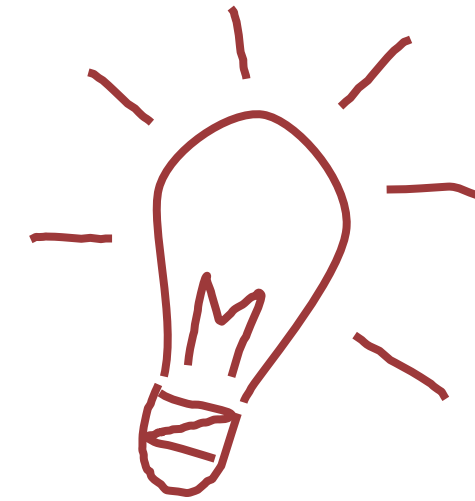
Für die Linien 2 und 3 wurde eine Trassierung parallel zum Postgebäude gewählt. Hierdurch wurde eine Verbesserung für die Lage der dortigen Haltestellen erreicht.

Eine direkte Führung der Linien 2 und 3 in Richtung Wilhelm-Kaisen-Brücke ist so jedoch nicht mehr möglich. Hierfür wurde eine neue Gleisverbindung östlich der Haltestellen vor dem Postgebäude vorgesehen.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 2

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsrunden



BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 2 sind hier!

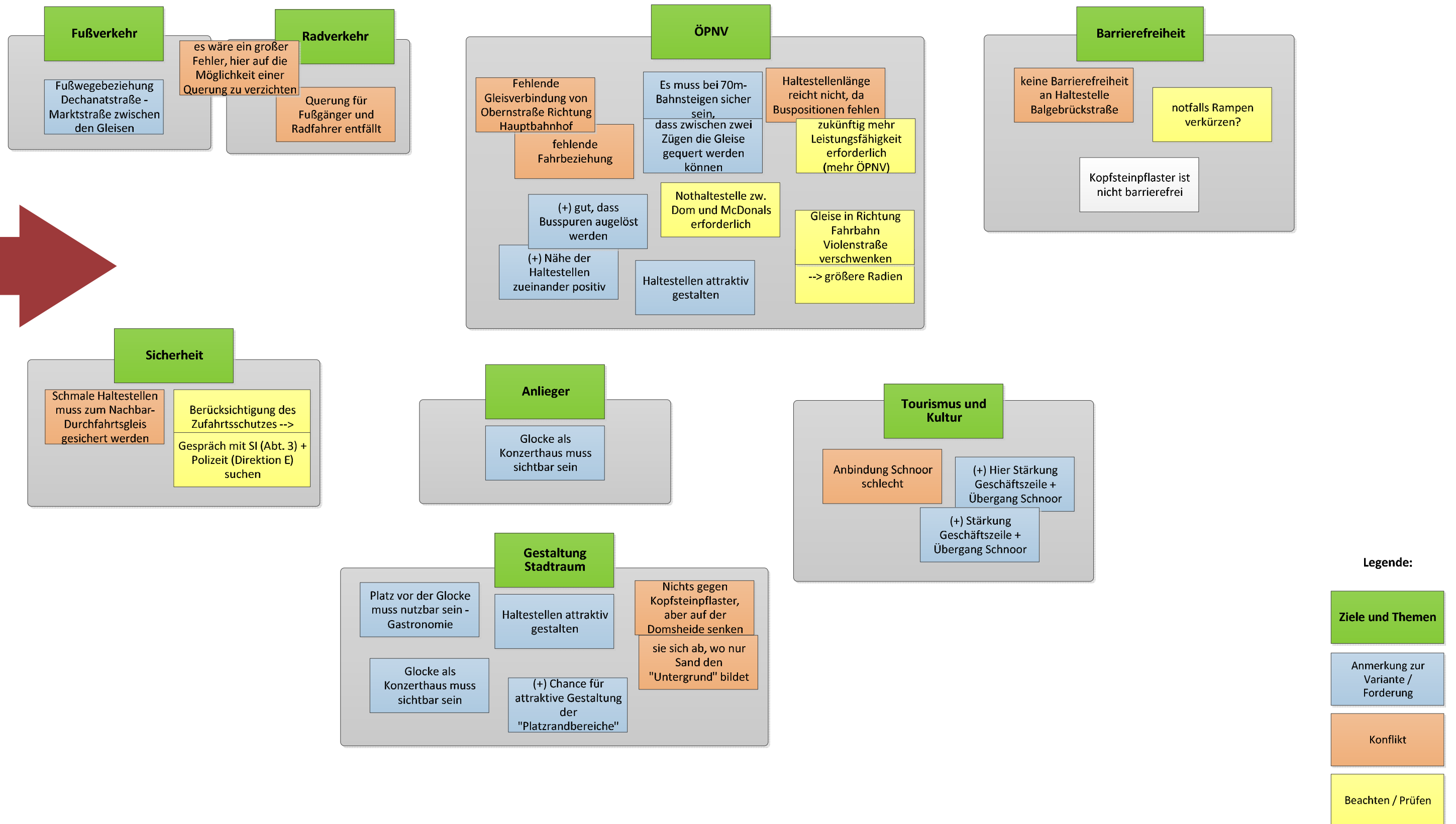
BR2

BR3



Variante 2

In den Beteiligungsrunden gesammelte Anmerkungen und Anregungen



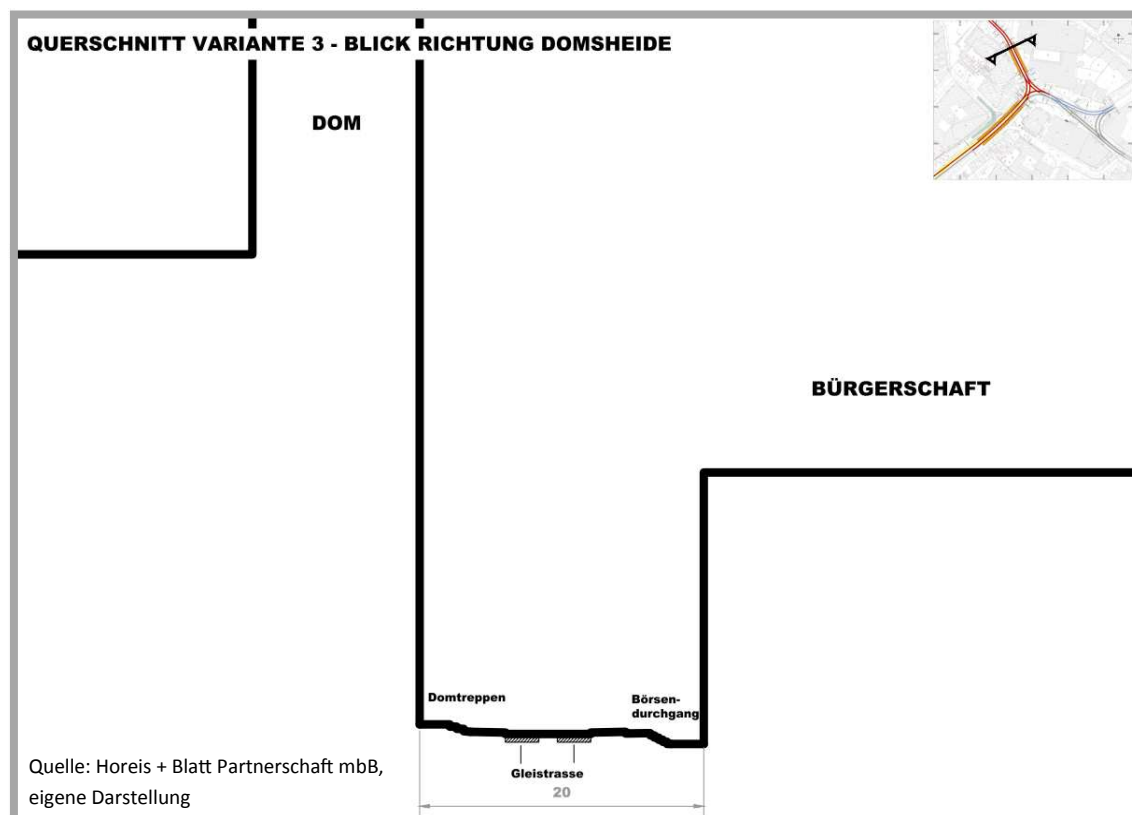
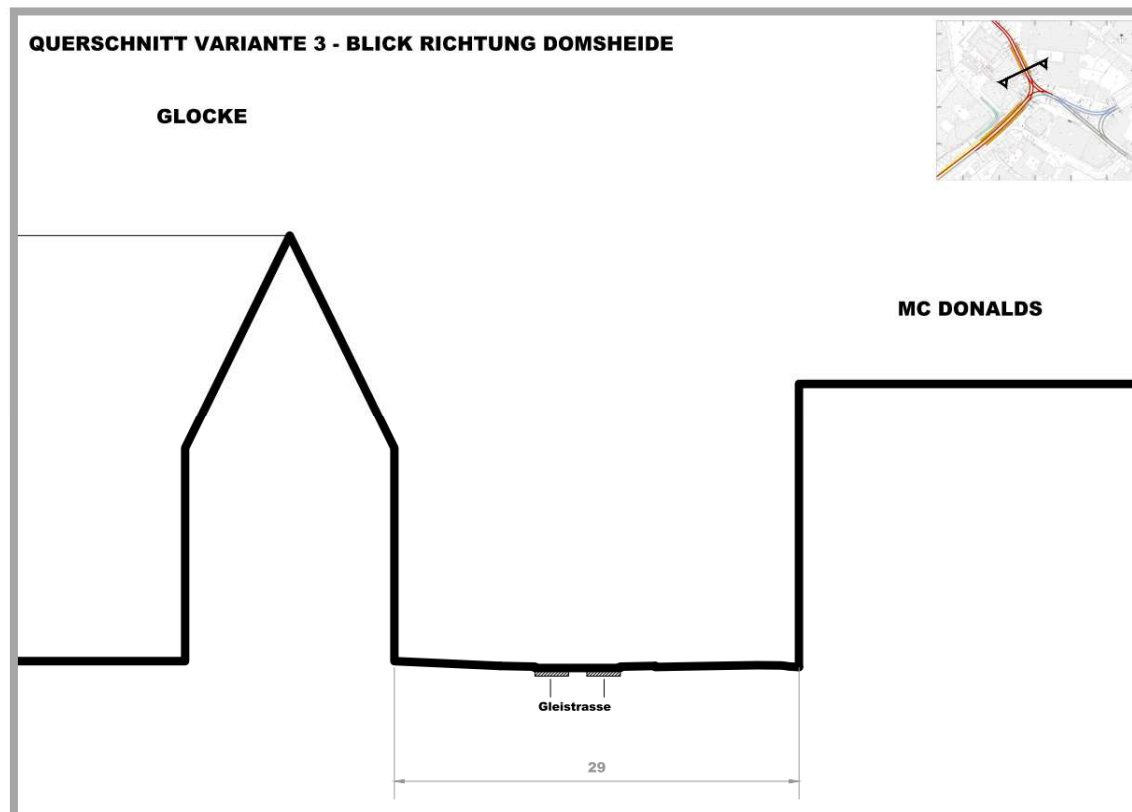
Variante 3

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden 1, 2 und 3





Querschnitte zur Variante 3



Variantenbeschreibung

Das Ziel dieser Variante ist möglichst viel von der Bestandsanlage zu erhalten ohne damit zukünftige Entwicklungen zu verbauen. Darüber hinaus sollte dabei eine gemeinsame Führung von Bus und Straßenbahn in der Balgebrückstraße ermöglicht und die Haltestellensituation insgesamt verbessert werden, ohne dies sofort umsetzen zu müssen.

Die Trassierung in der Balgebrückstraße ist ähnlich zu der in Variante 1, wurde jedoch etwas kompakter trassiert, um einerseits den baulichen Eingriff in die Balgebrückstraße zu minimieren und zum anderen eine möglichst breite Haltestelle zu generieren. Das hat zur Folge, dass das bestehende Betriebsgleis aus Platzgründen nicht mehr zu halten ist. Die Beibehaltung einer Abstellanlage in ähnlicher Form wie im derzeitigen Bestand ist bei dieser Variante nicht mehr möglich.

Der Fahrkomfort in Richtung Neustadt wird durch die geradlinige neue Trassierung jedoch wesentlich verbessert.

Darüber hinaus war zu untersuchen, ob eine Verlegung der Haltestellen der Linien 2 und 3 in Richtung Dom möglich ist. Diese Haltestellen sind planerisch umsetzbar.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 3

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsrunden

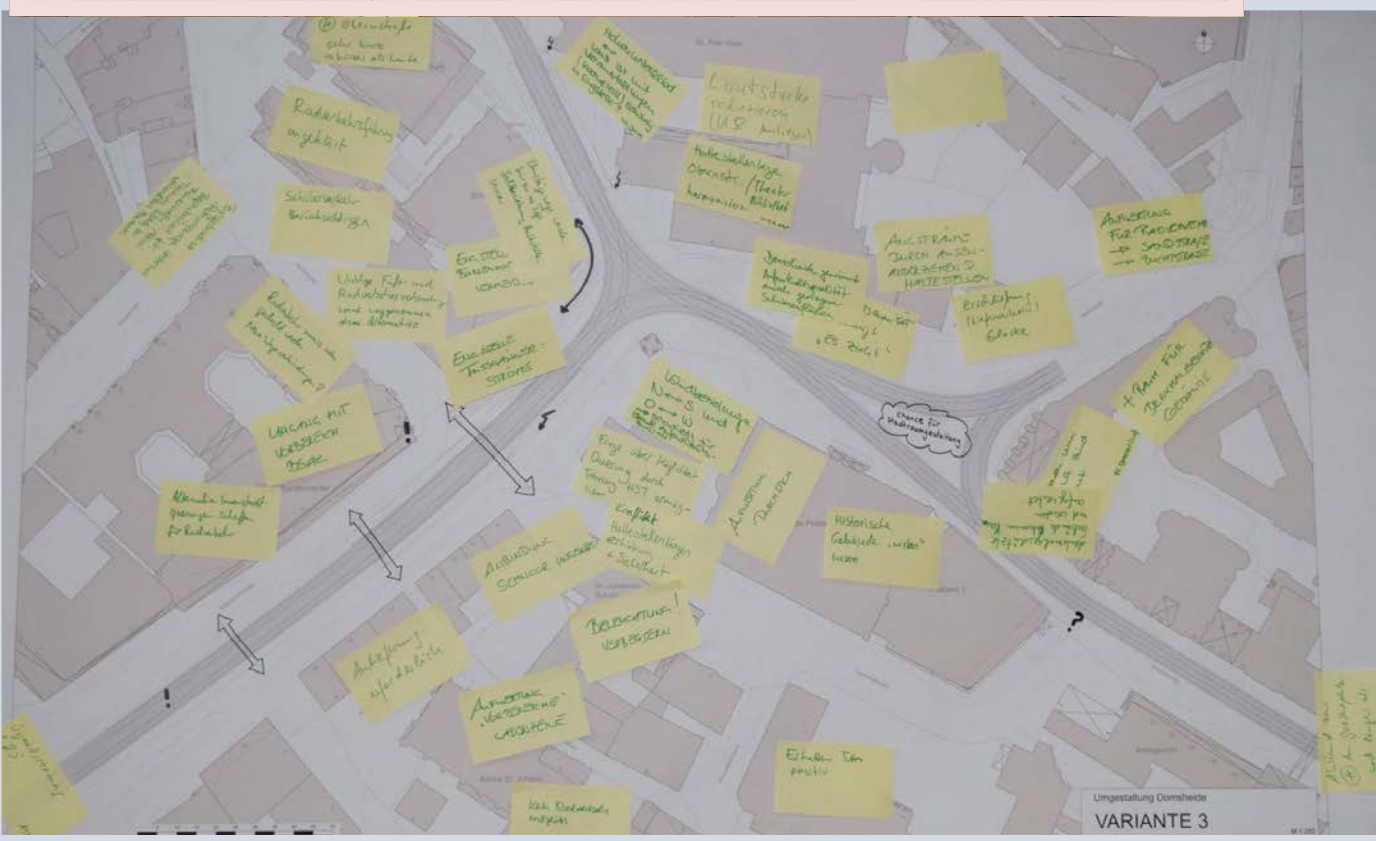


BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 3 sind hier!

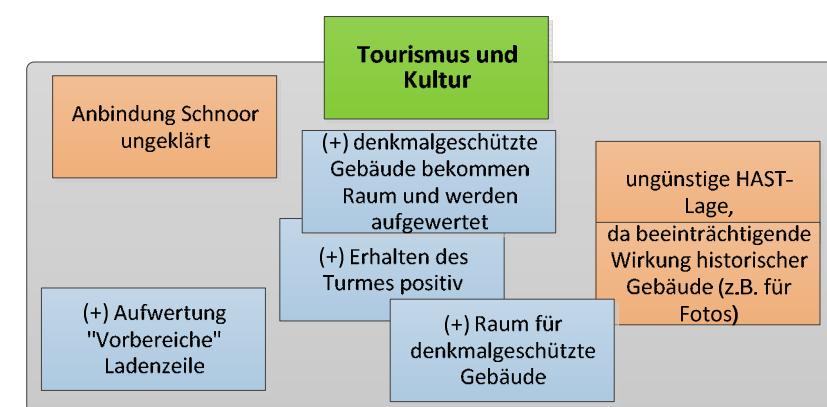
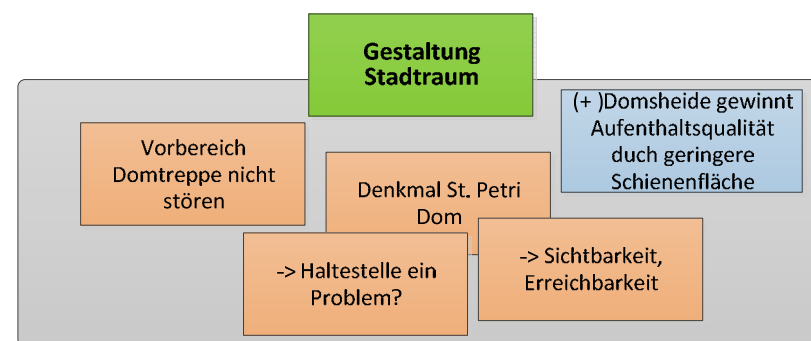
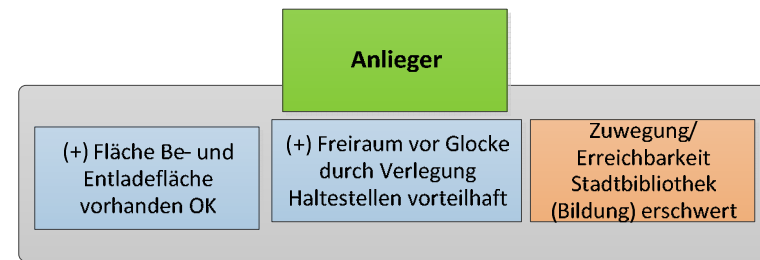
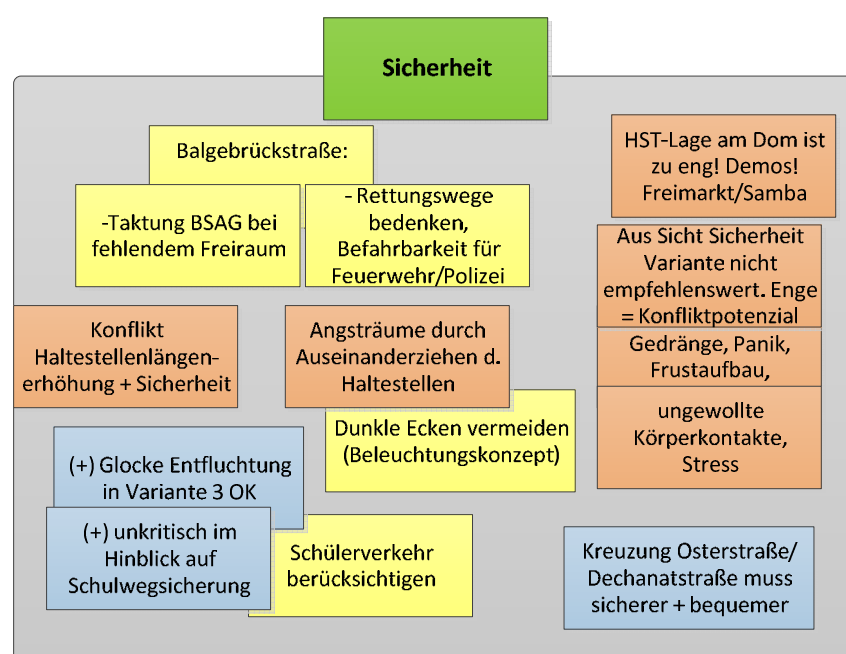
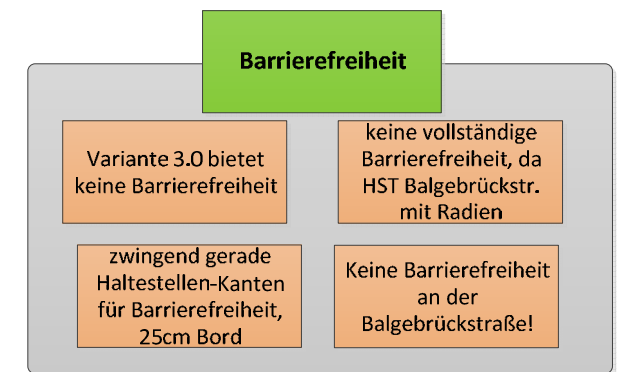
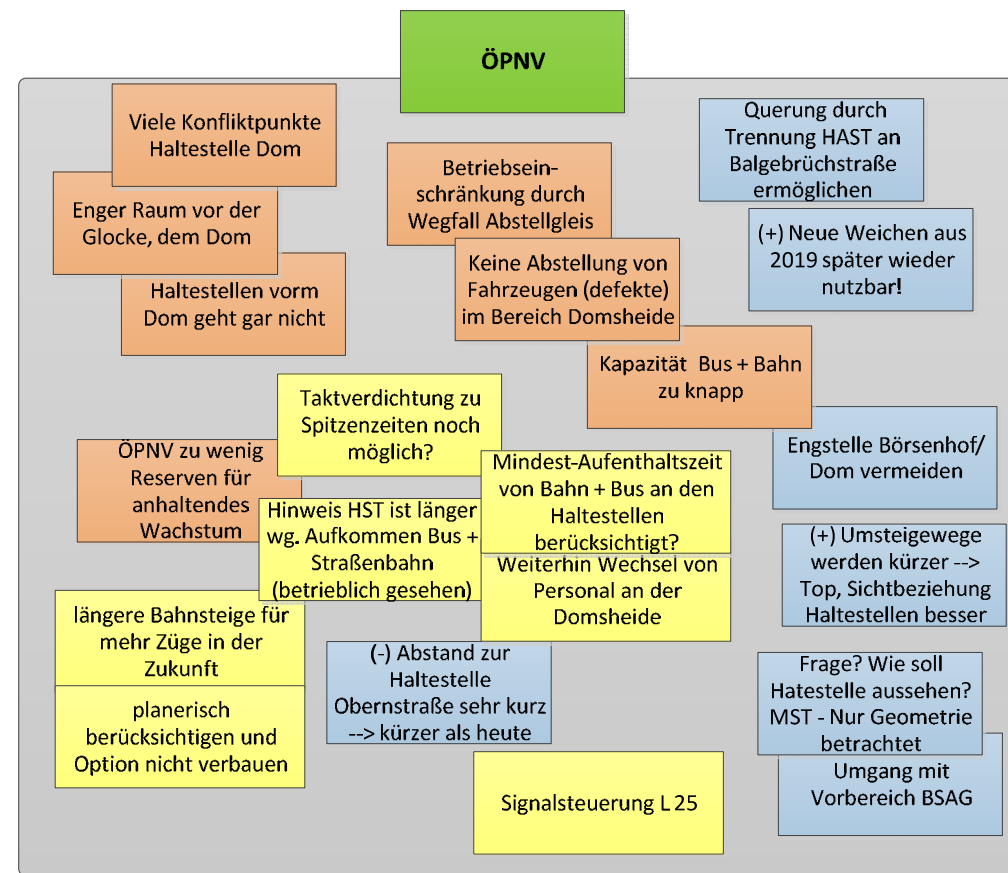
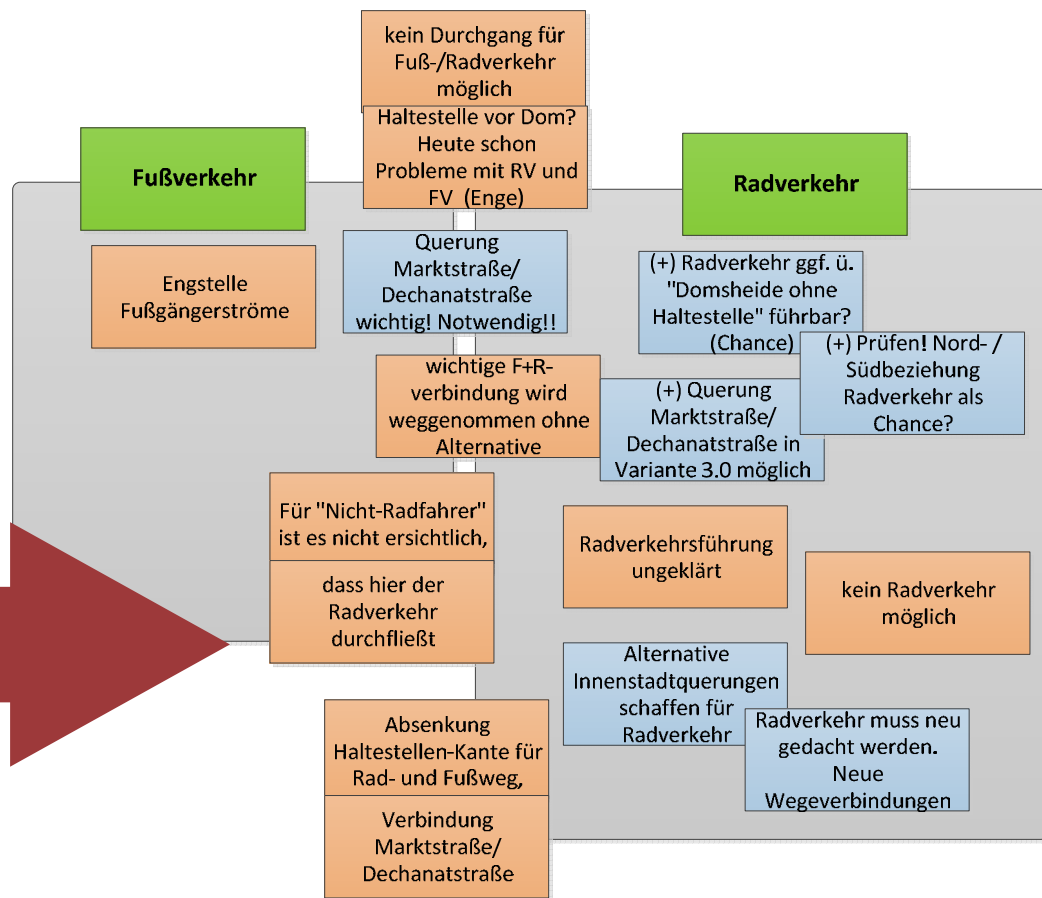
BR2

BR3

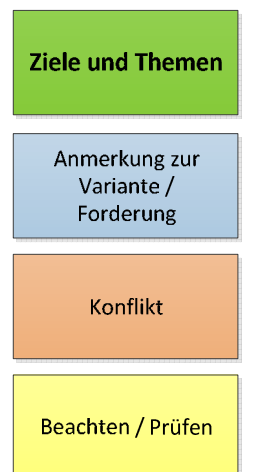


Variante 3

In den Beteiligungsrunden gesammelte Anmerkungen und Anregungen

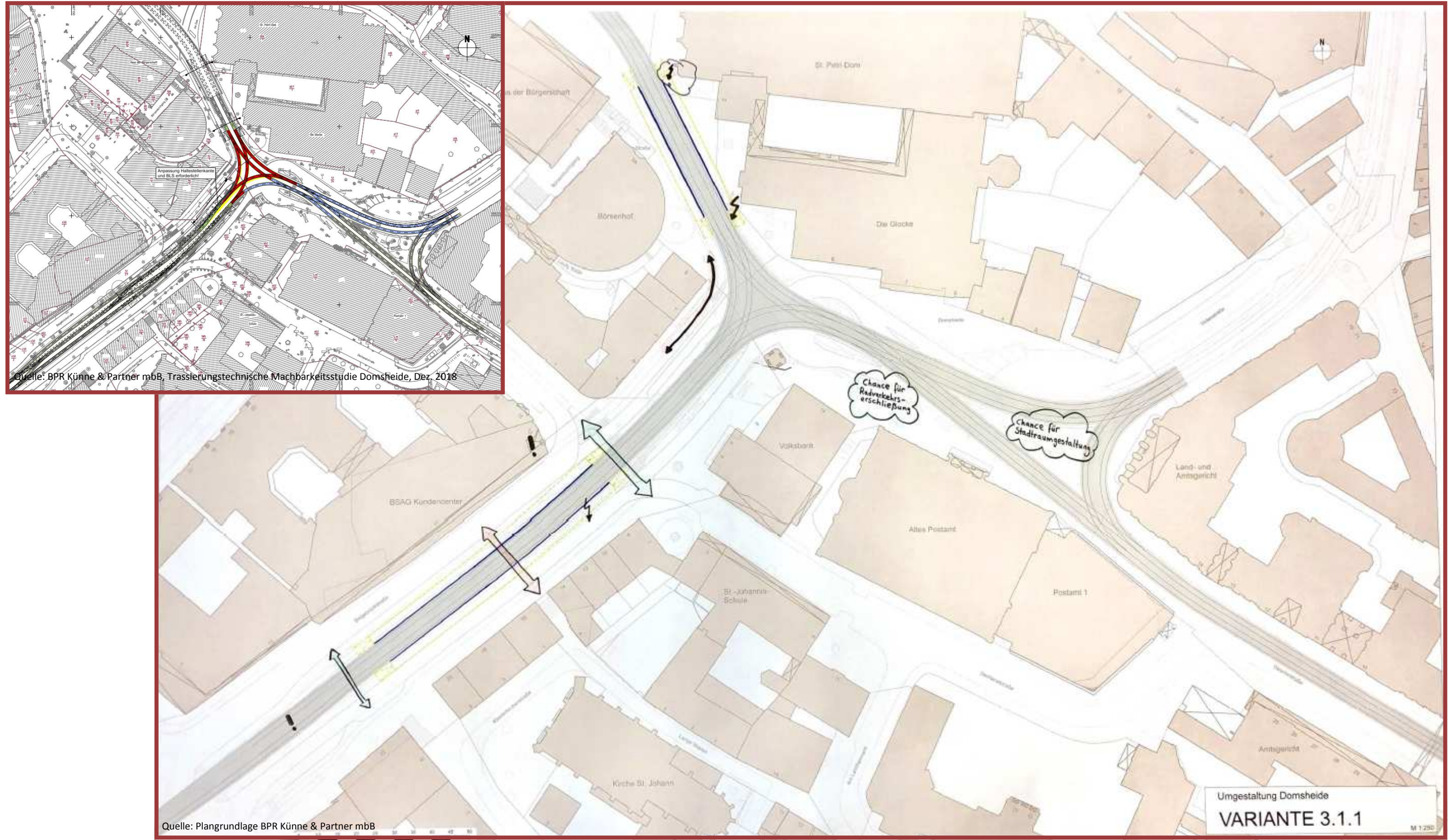


Legende:

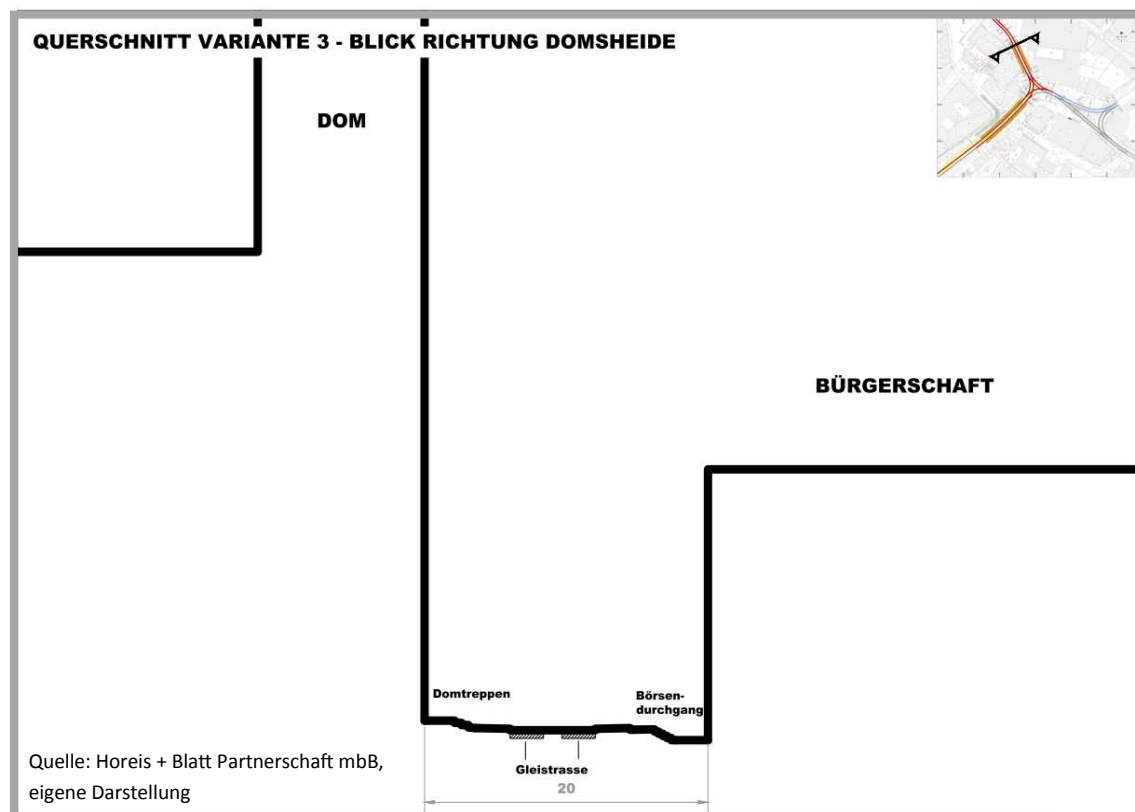
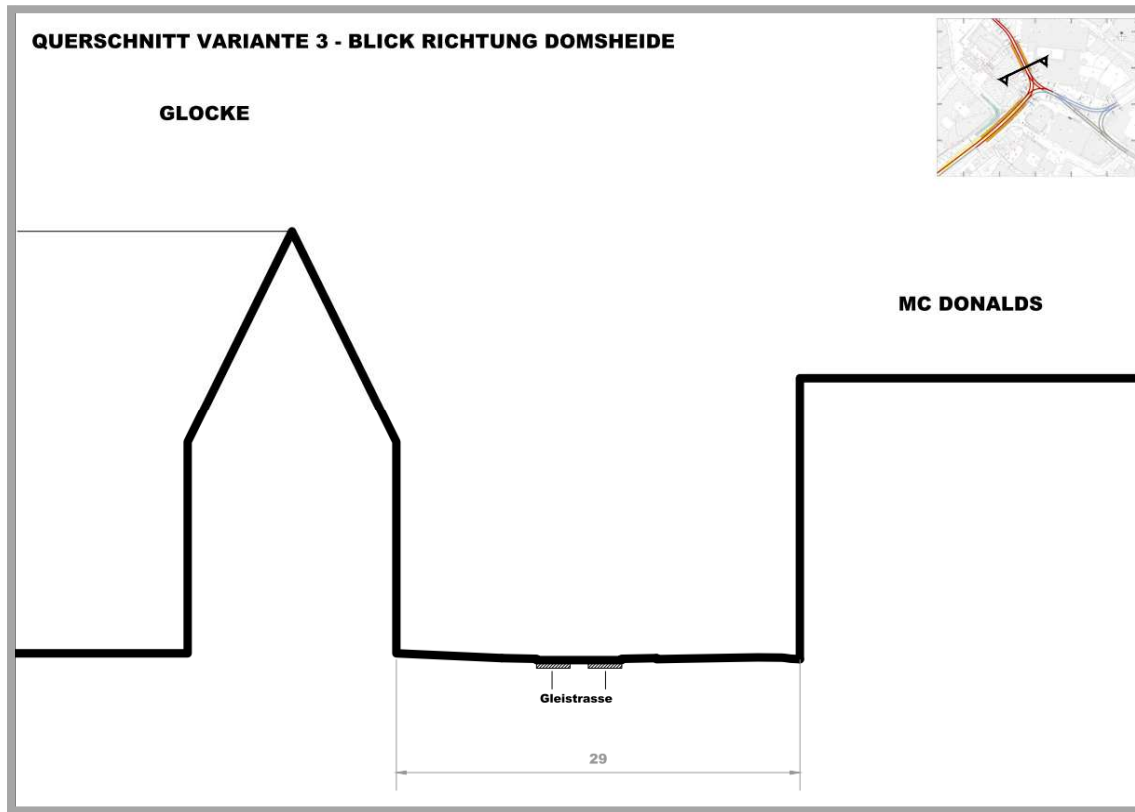


Variante 3.1.1

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden 1, 2 und 3



Querschnitte zur Variante 3.1.1



Variantenbeschreibung

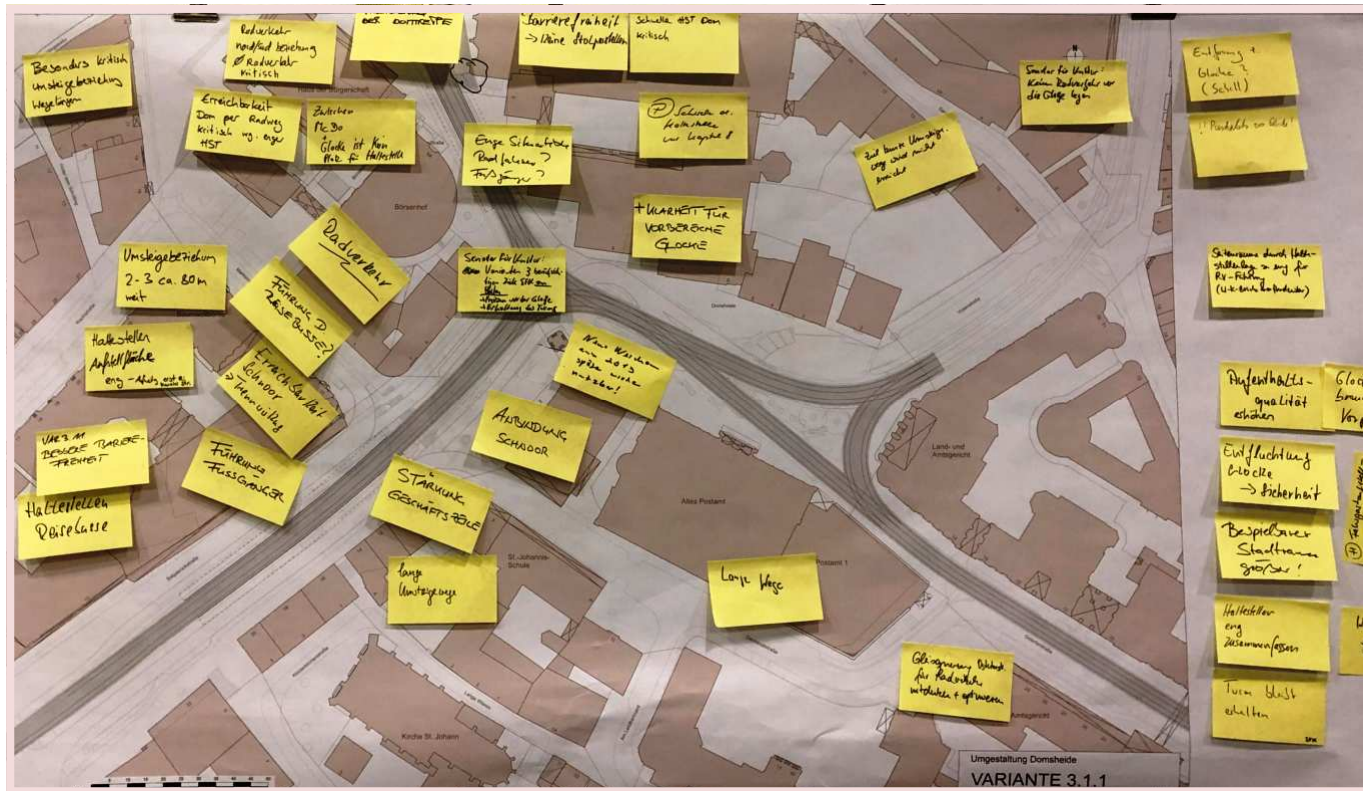
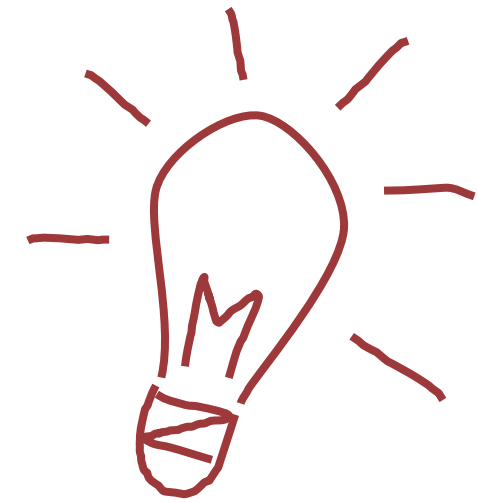
Variante 3.1.1 entspricht im Wesentlichen der Variante 3 bis auf die Lage der Haltestellen in der Balgebrückstraße. Gegenüber der Variante 3 wurden hier die Haltestellen soweit in Richtung Wilhelm-Kaisen-Brücke verschoben, dass die wichtige Fußgängerquerung zwischen Mark- und Dechanatstraße aufrecht gehalten werden kann.

Das stadteinwärts führende Gleis wurde so trassiert, dass ein Eingriff in die südliche Balgebrückstraße vermieden werden konnte.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 3.1.1

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsrunden



BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 3.1.1 sind hier!



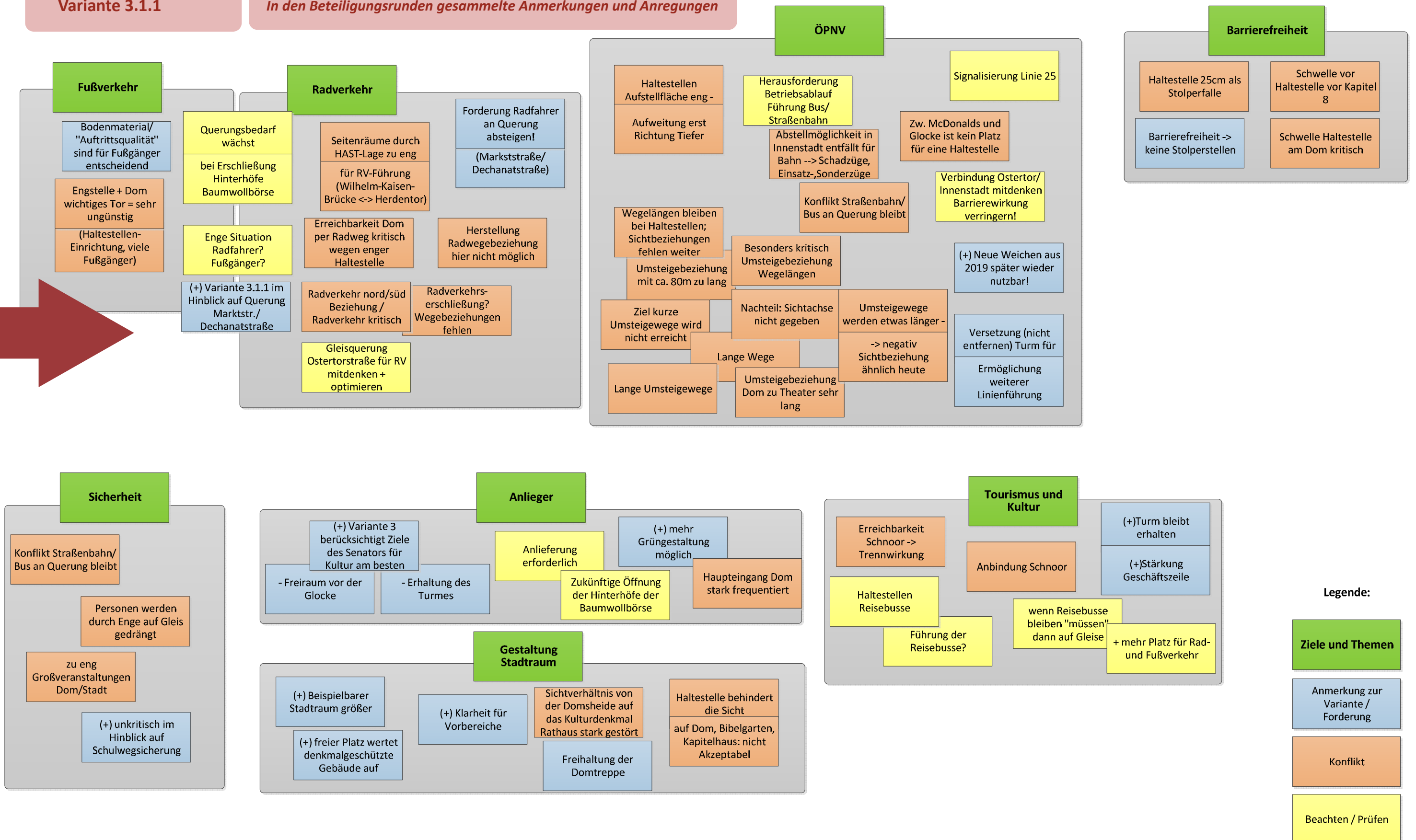
BR2



BR3

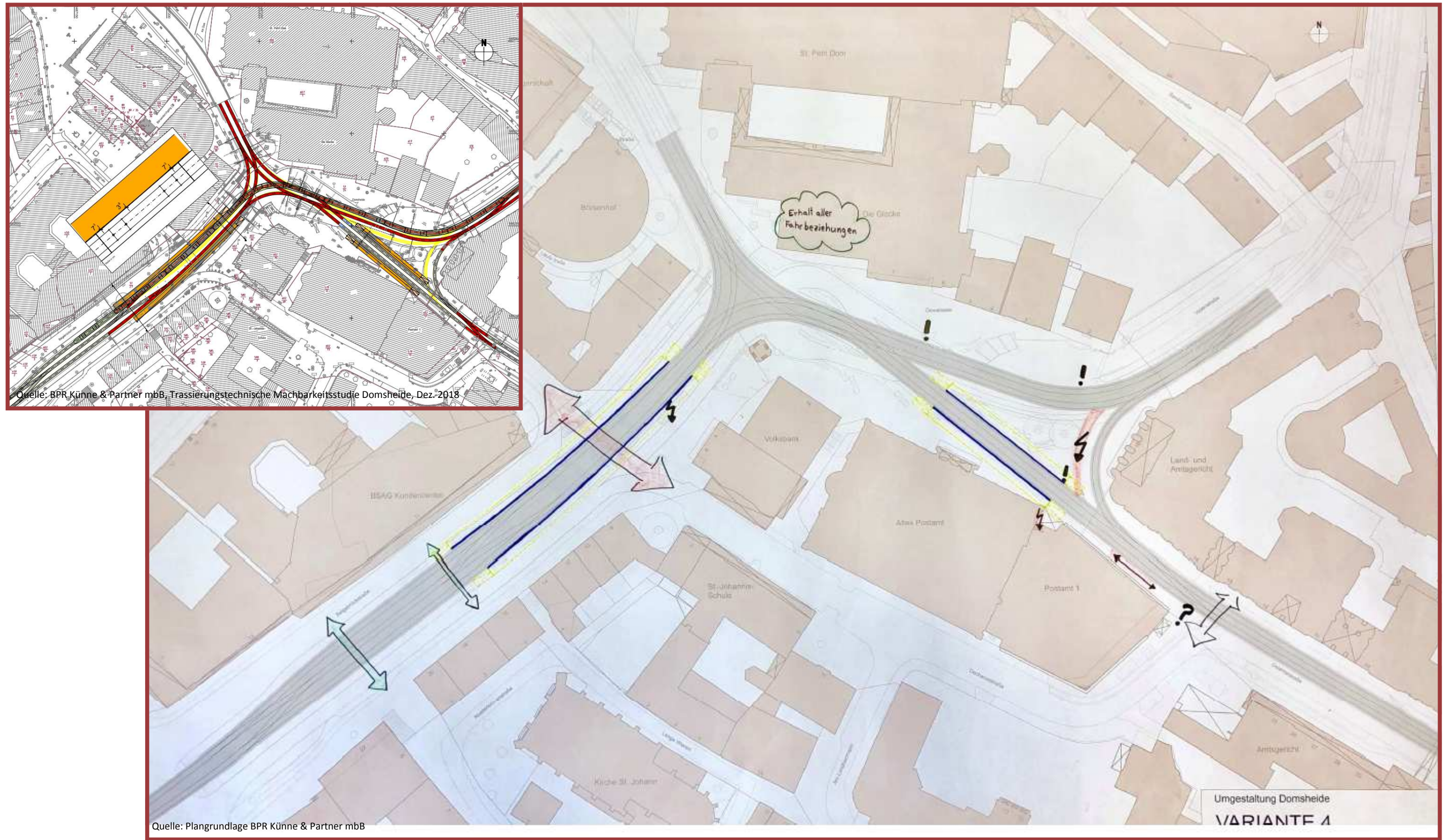
Variante 3.1.1

In den Beteiligungsrounden gesammelte Anmerkungen und Anregungen



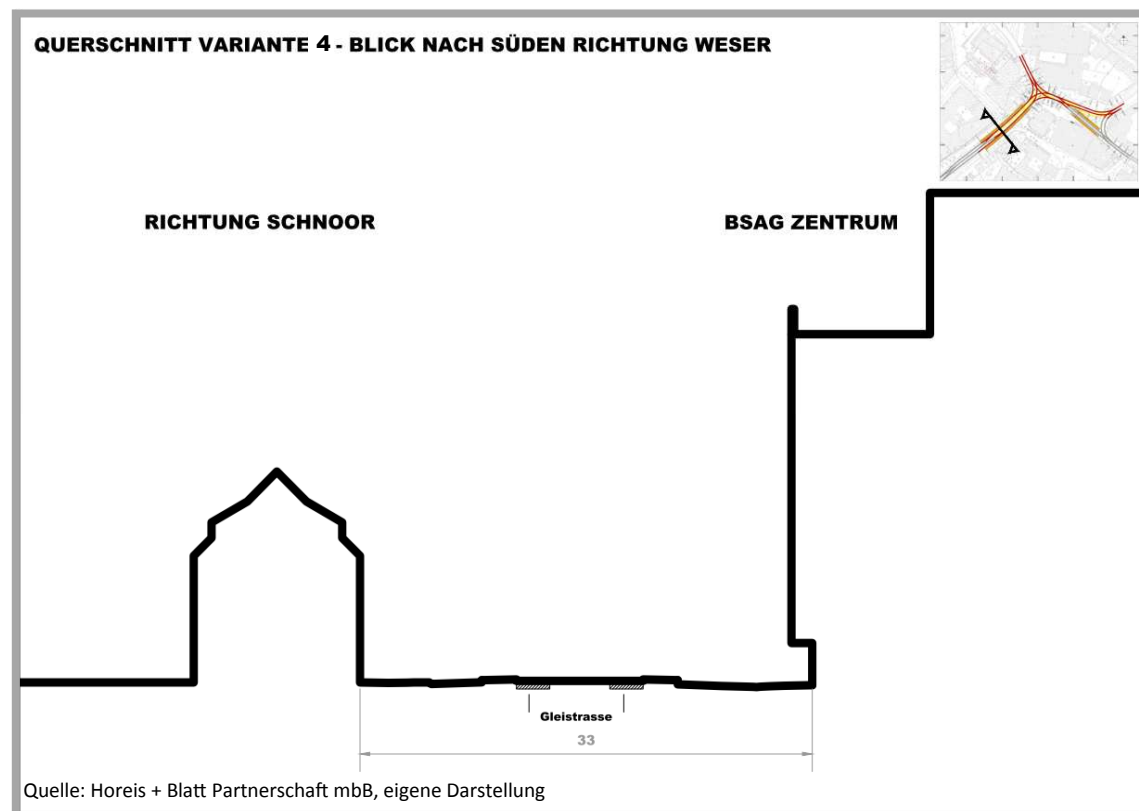
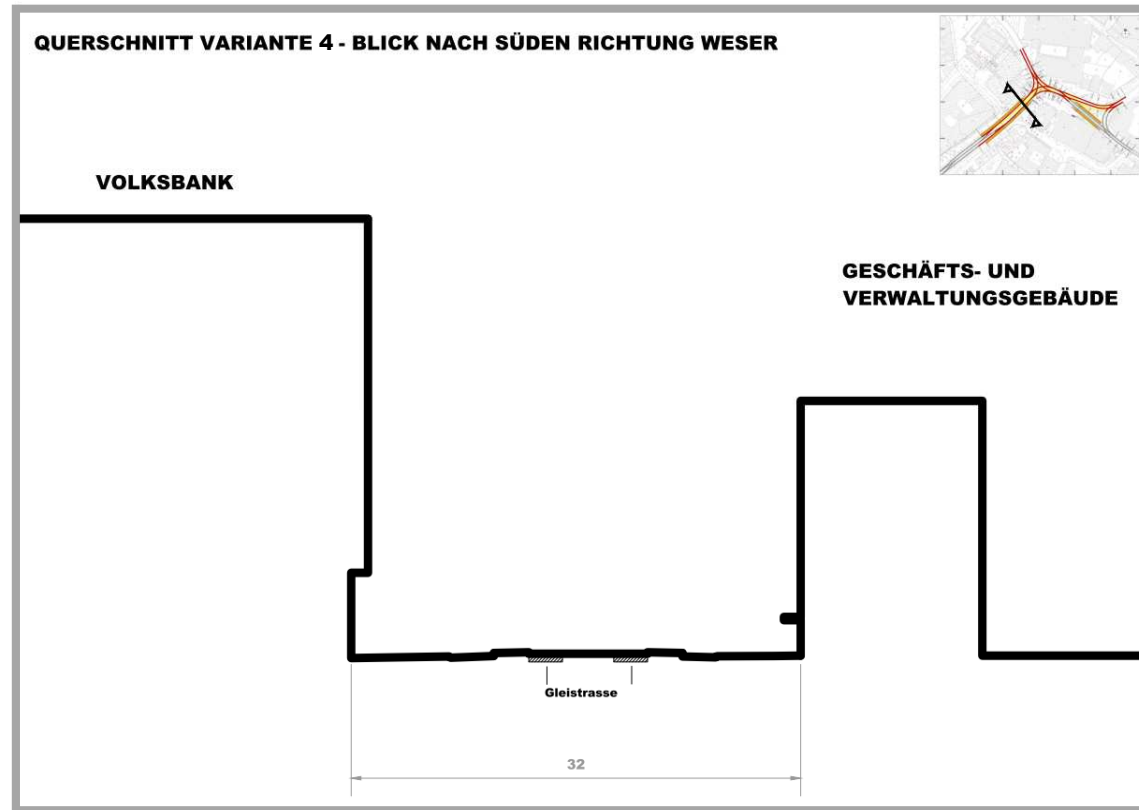
Variante 4

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsrounden 1, 2 und 3





Querschnitte zur Variante 4



Variantenbeschreibung

Die Variante 4 ist eine Kombination aus den Varianten 1 und 3.

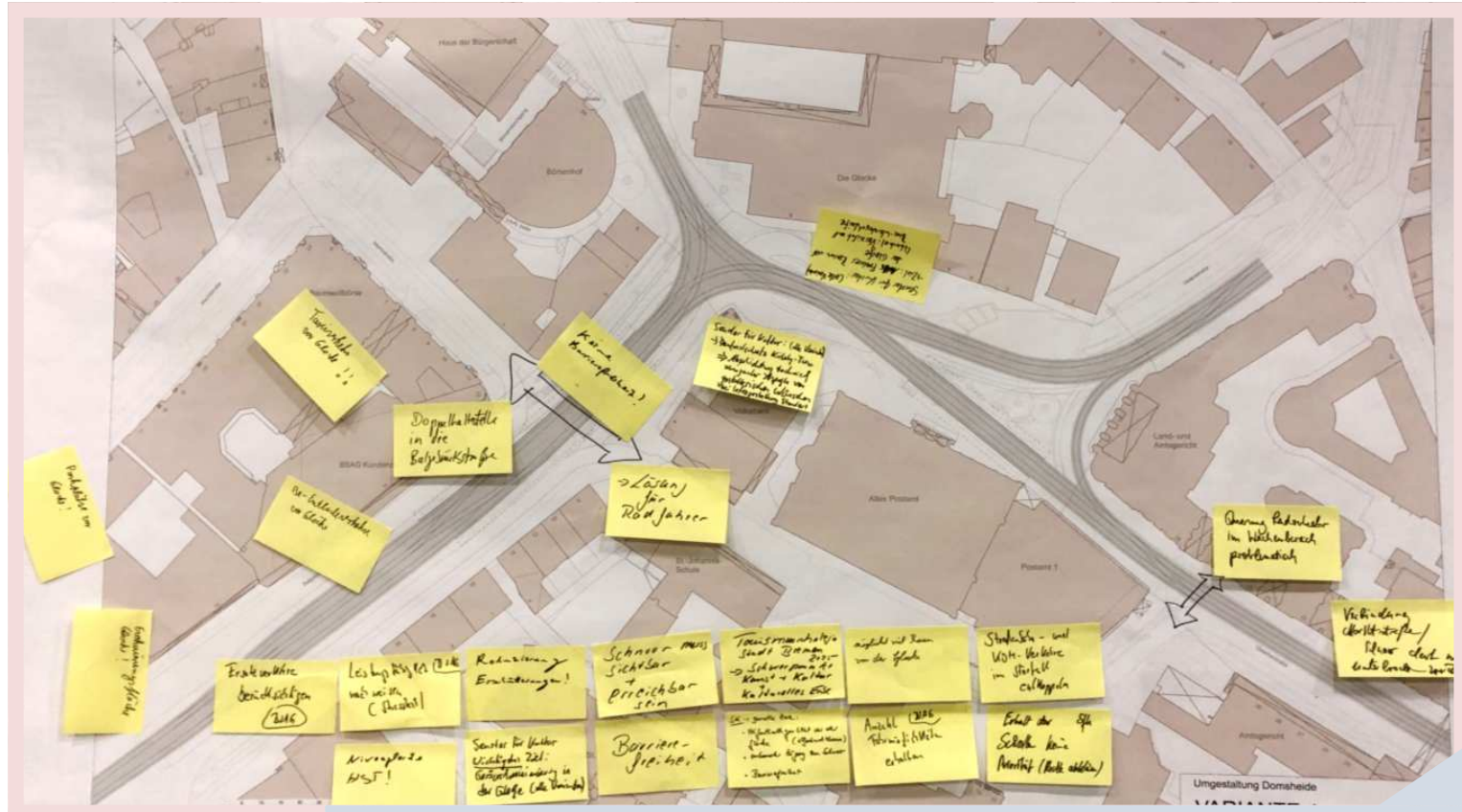
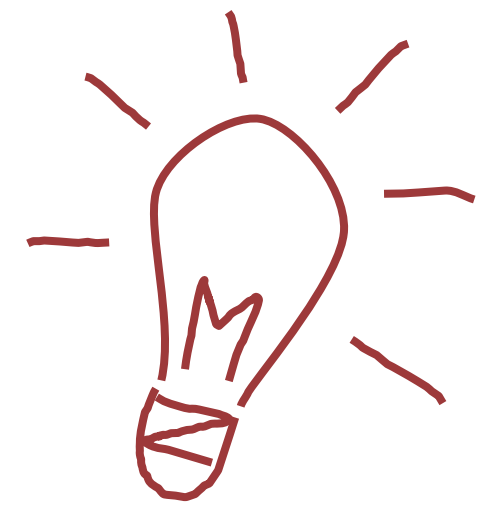
Hierzu muss die vorhandene Gleisverbindung in der Relation Fahrtrichtung Nord nach Ost (Violenstraße-Ostertorstraße) vor dem Landgericht Bremen so geändert werden, dass hier zukünftig nur noch eingleisig im Gegenverkehr gefahren werden könnte.

Dieser Gleiswechsel macht zudem eine technische Sicherung der „Falschfahrt“ über eine Signalisierung erforderlich.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 4

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden



BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 4 sind hier!

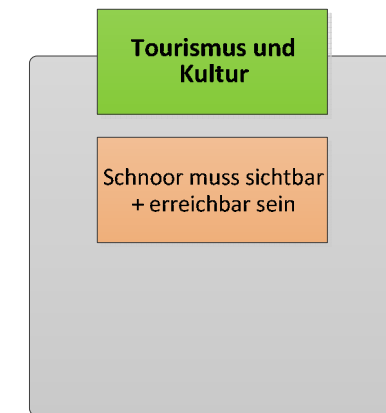
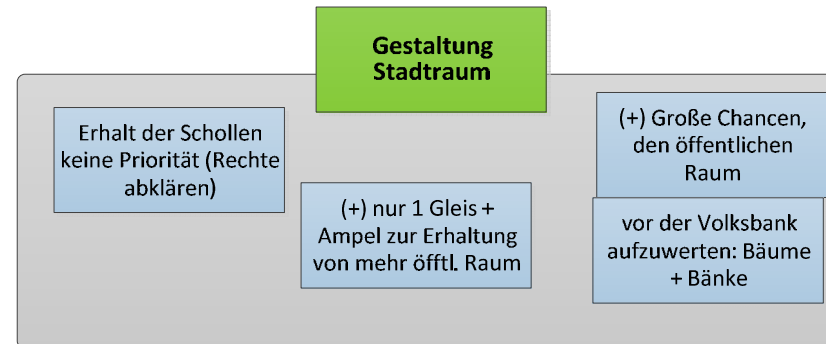
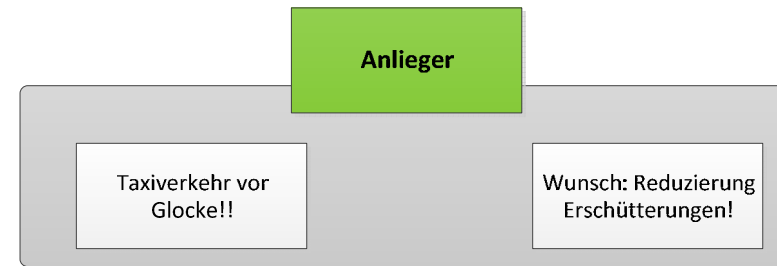
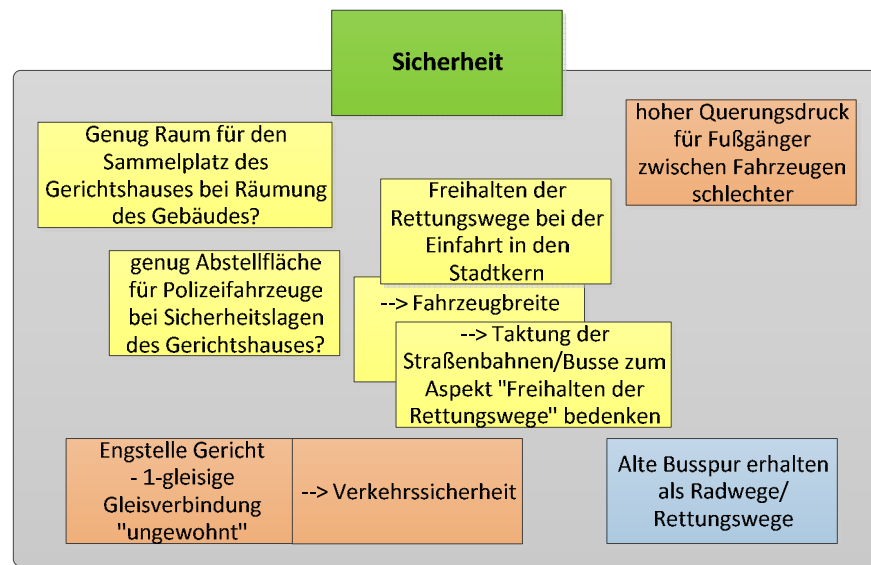
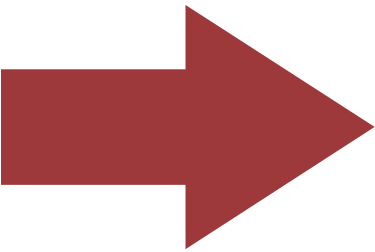
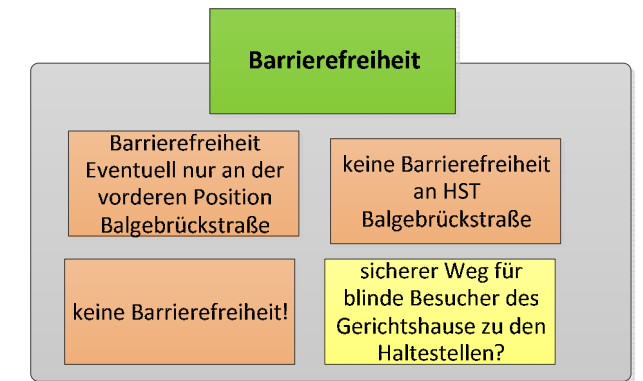
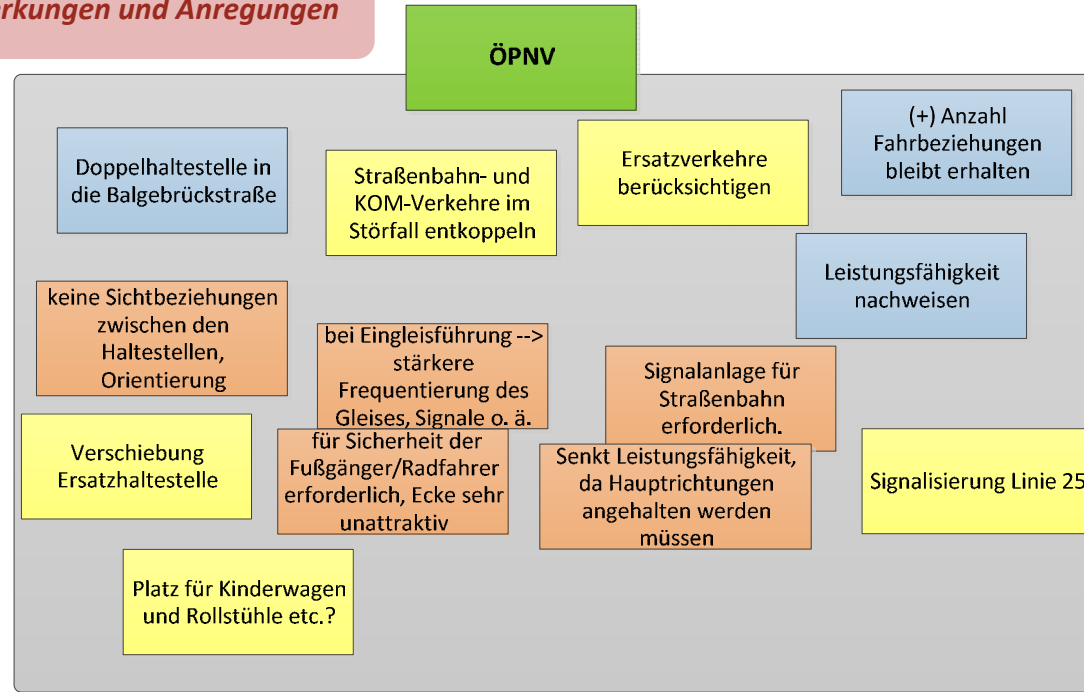
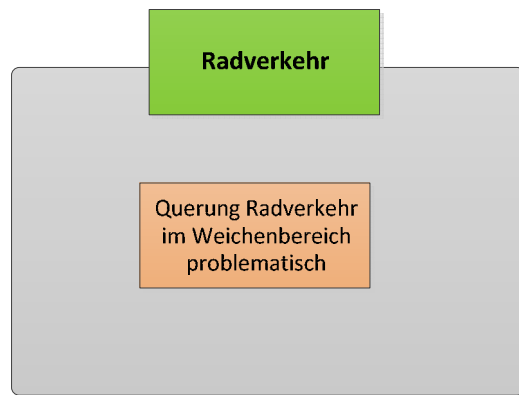
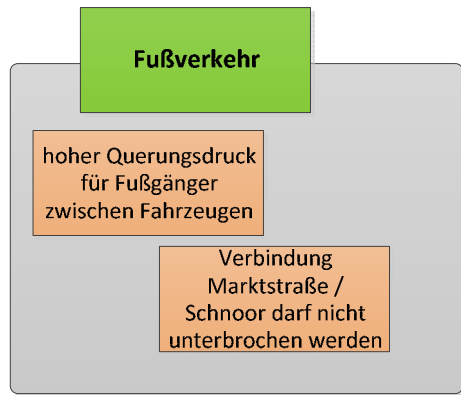
BR2

BR3

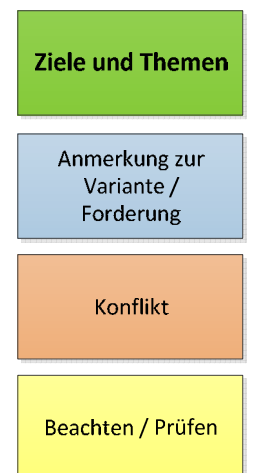


Variante 4

In den Beteiligungsrunden gesammelte Anmerkungen und Anregungen

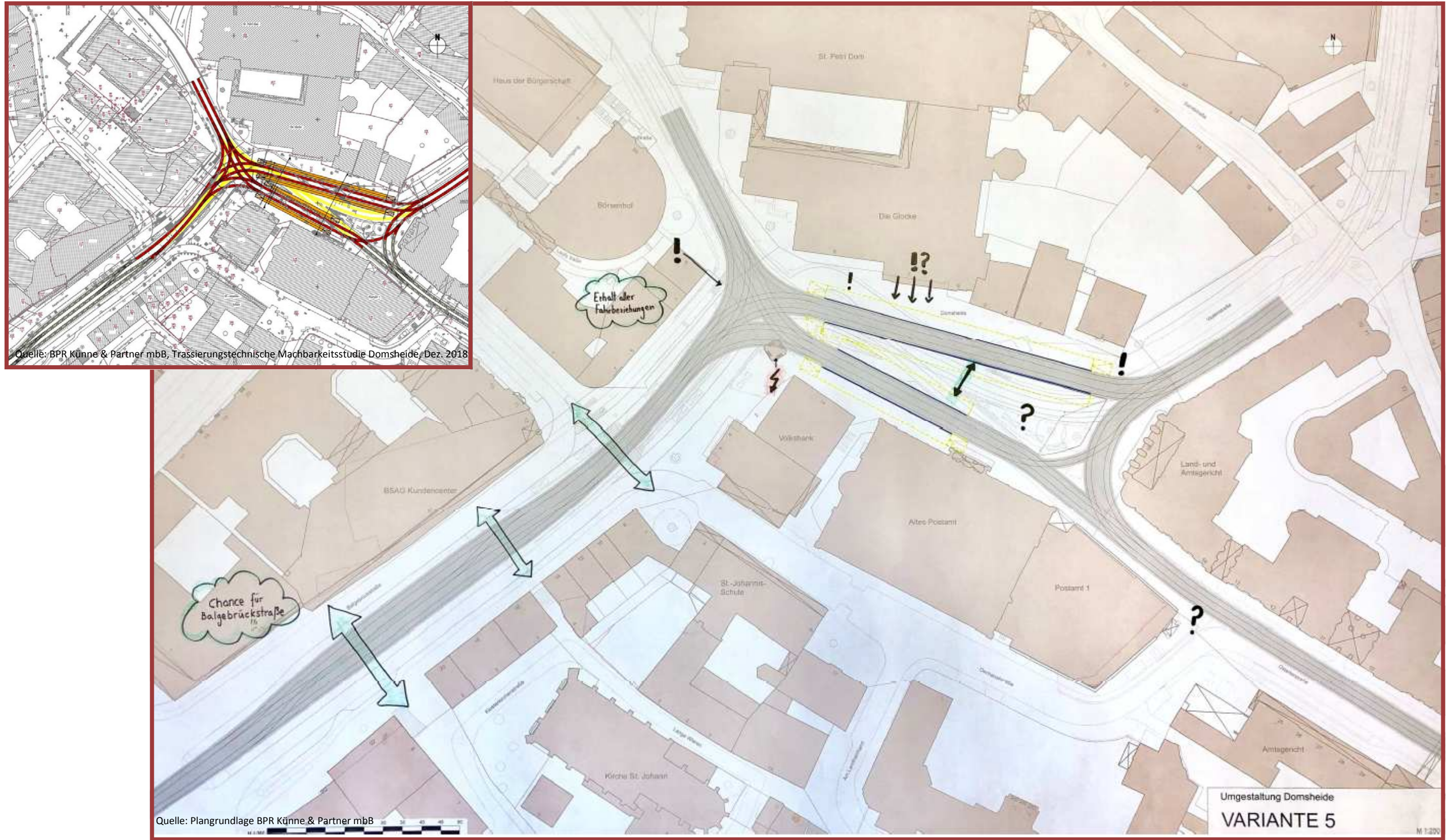


Legende:

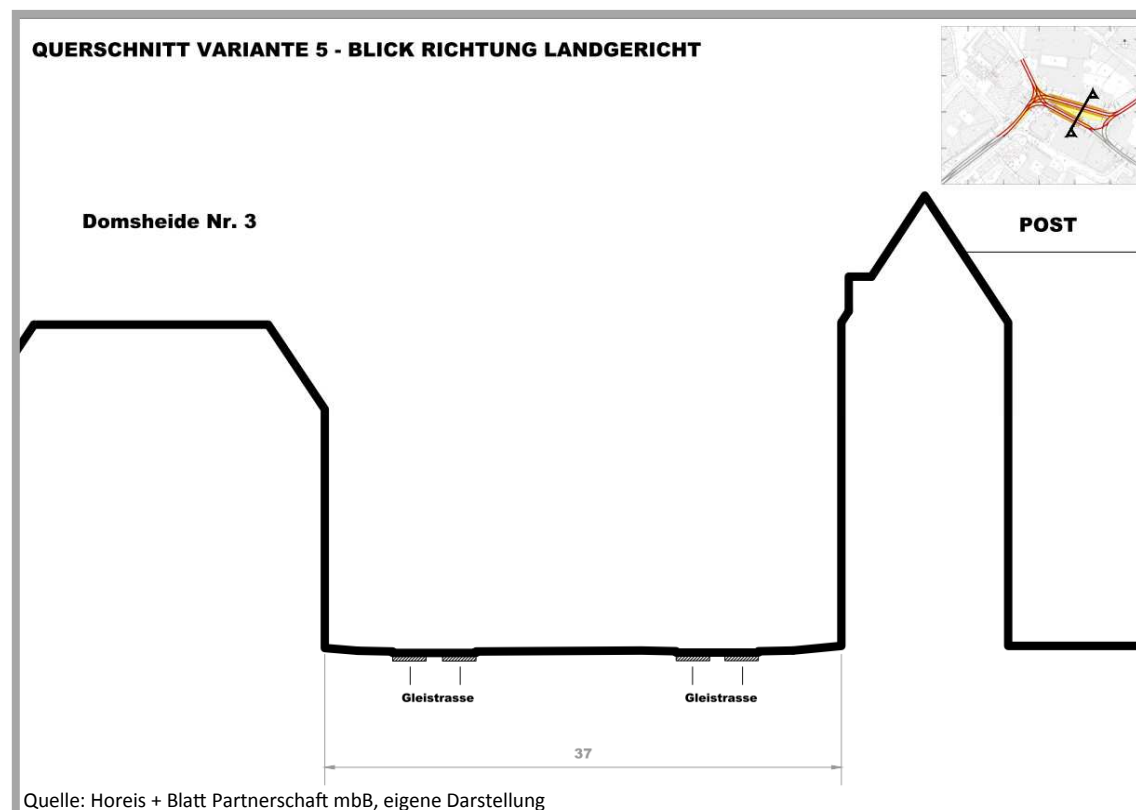
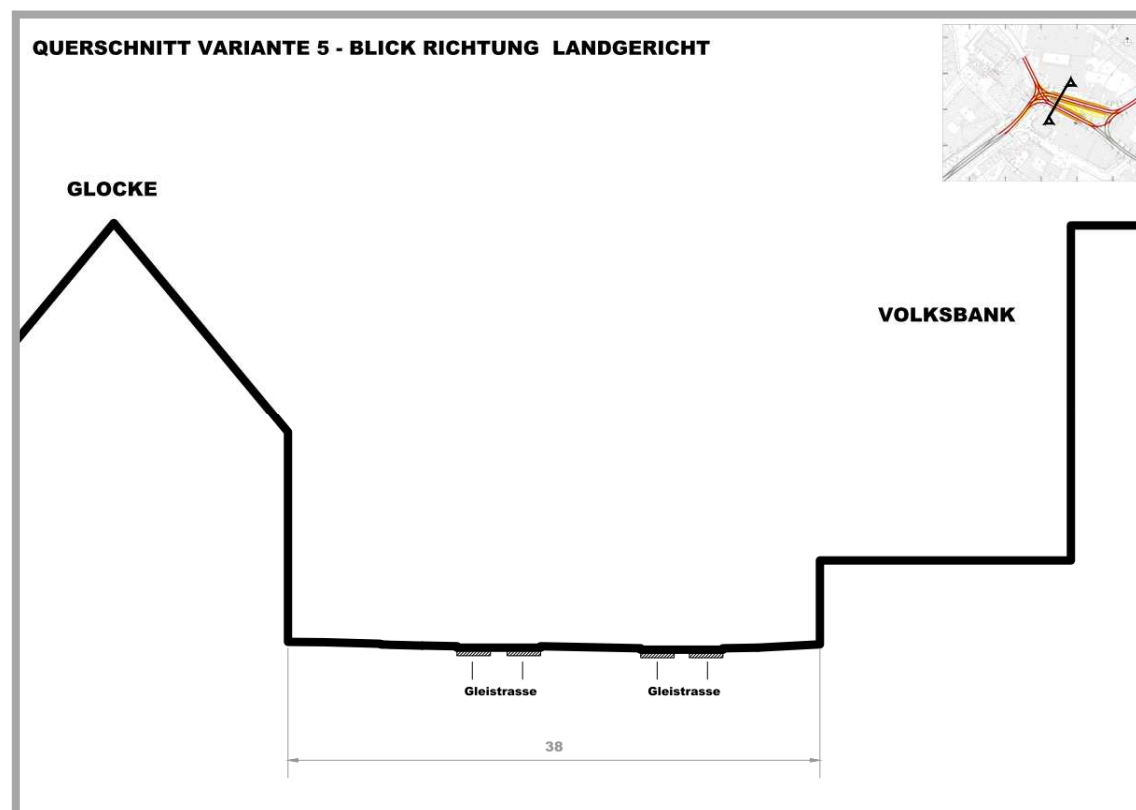


Variante 5

Darstellung der technischen Betrachtung und Anmerkungen aus den Beteiligungsunden 1, 2 und 3



Querschnitte zur Variante 5



Quelle: Horeis + Blatt Partnerschaft mbB, eigene Darstellung

Variantenbeschreibung

Bei der Variante 5 wurde für die Linien 2 und 3 eine ähnliche Trassierung wie bei der Variante 2 gewählt, die Gleislage wurde jedoch noch näher zum Postgebäude verschoben.

Die Führung der Linien 4, 6 und 8 wurde komplett neu trassiert und die Haltestellen aus der Balgebrückstraße in den Bereich der Domsheide verlegt. Hierdurch ergeben sich für die Fahrgäste die kürzesten Umsteigewege zwischen den einzelnen Linienverbindungen.

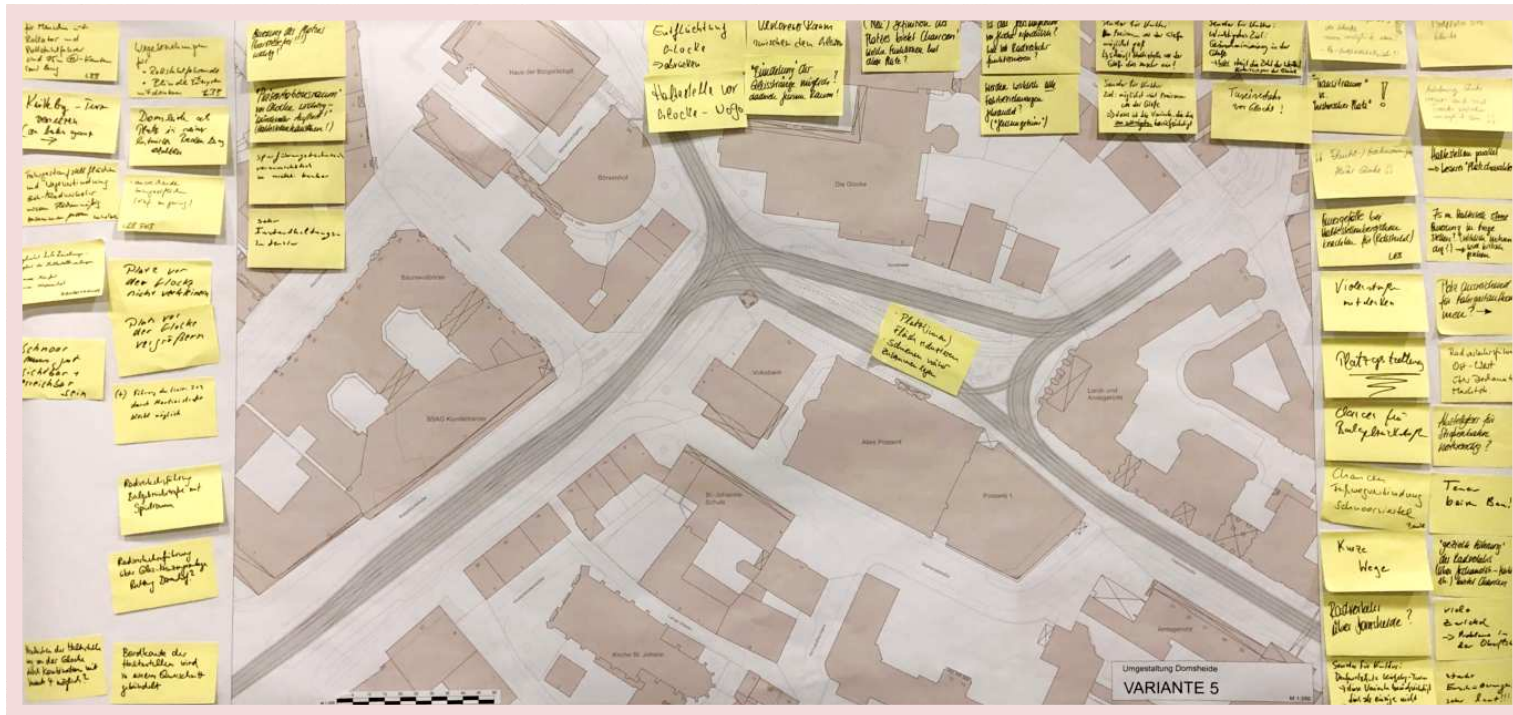
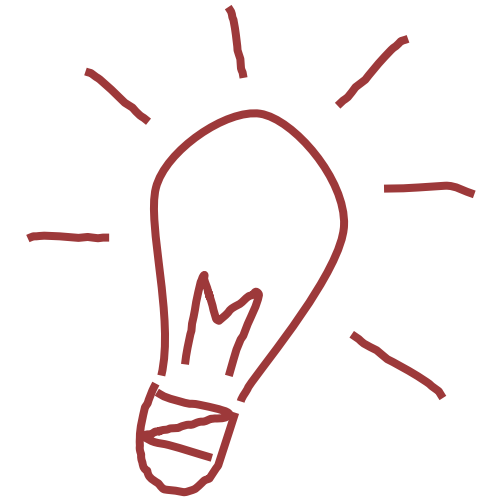
Für den Bereich der Balgebrückstraße ergibt sich bei dieser Variante ein erhebliches Entwicklungspotential, das zu Gunsten der Radfahrenden, zu Fuß gehenden, der Anliegenden sowie für den Aufenthalt genutzt werden könnte.

Durch Wegfall der beiden separaten Bushaltestellen können die gewonnen Flächen einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden.

Quelle: BPR Künne & Partner mbB, Trassierungstechnische Machbarkeitsstudie Domsheide, Dezember 2018

Variante 5

Zusammenfassung der Anregungen und Anmerkungen aus den Beteiligungsrounden



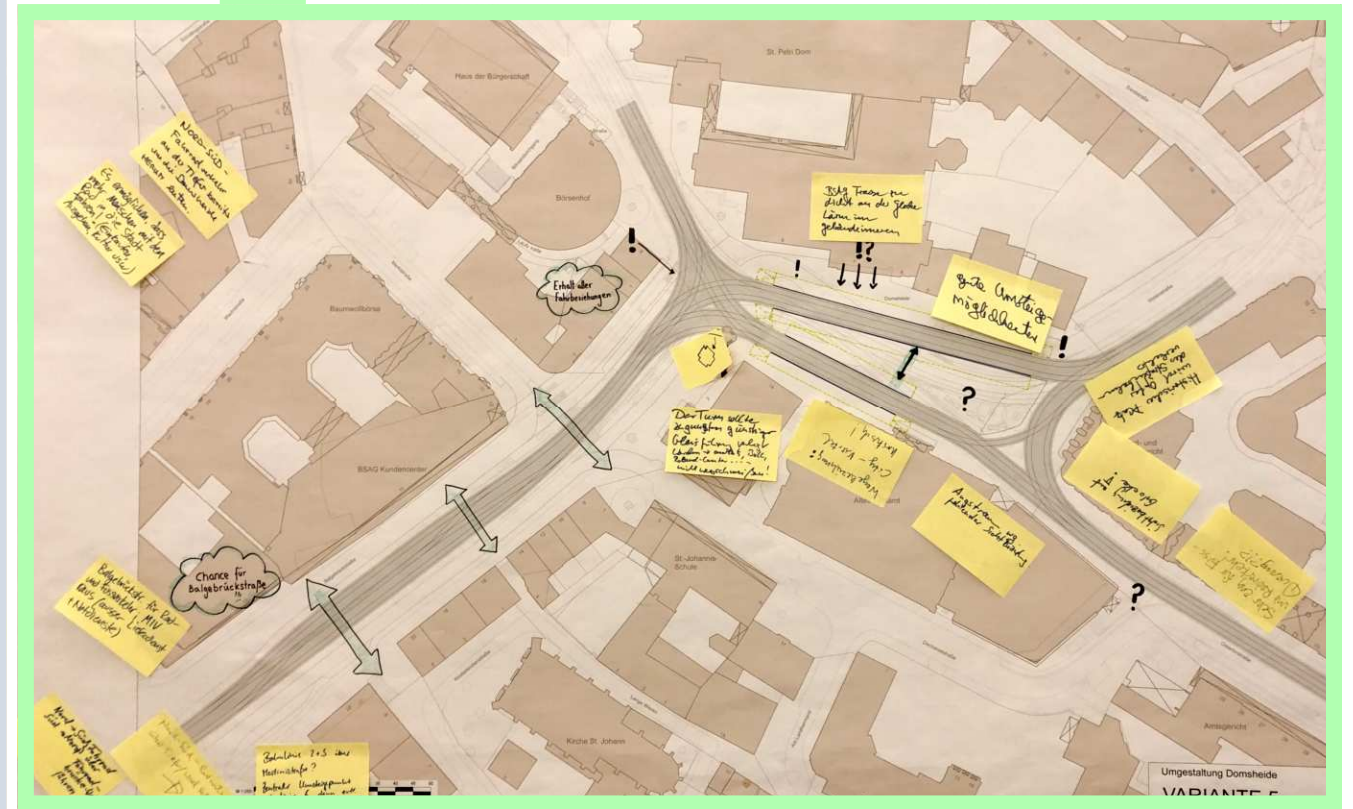
BR1

Alle Anmerkungen und Anregungen zur Variante 5 sind hier!



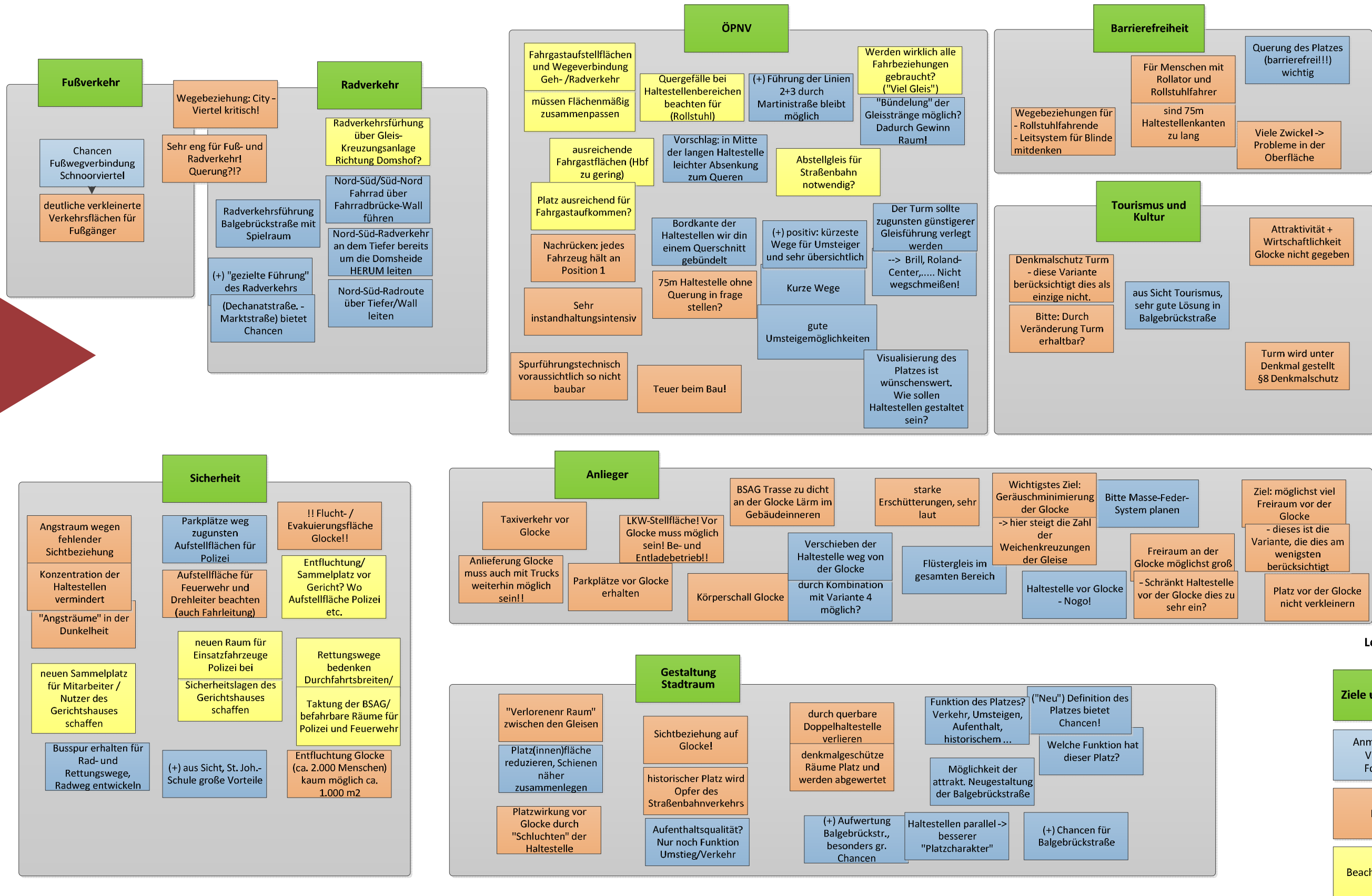
BR2

BR3



Variante 5

In den Beteiligungsrounden gesammelte Anmerkungen und Anregungen

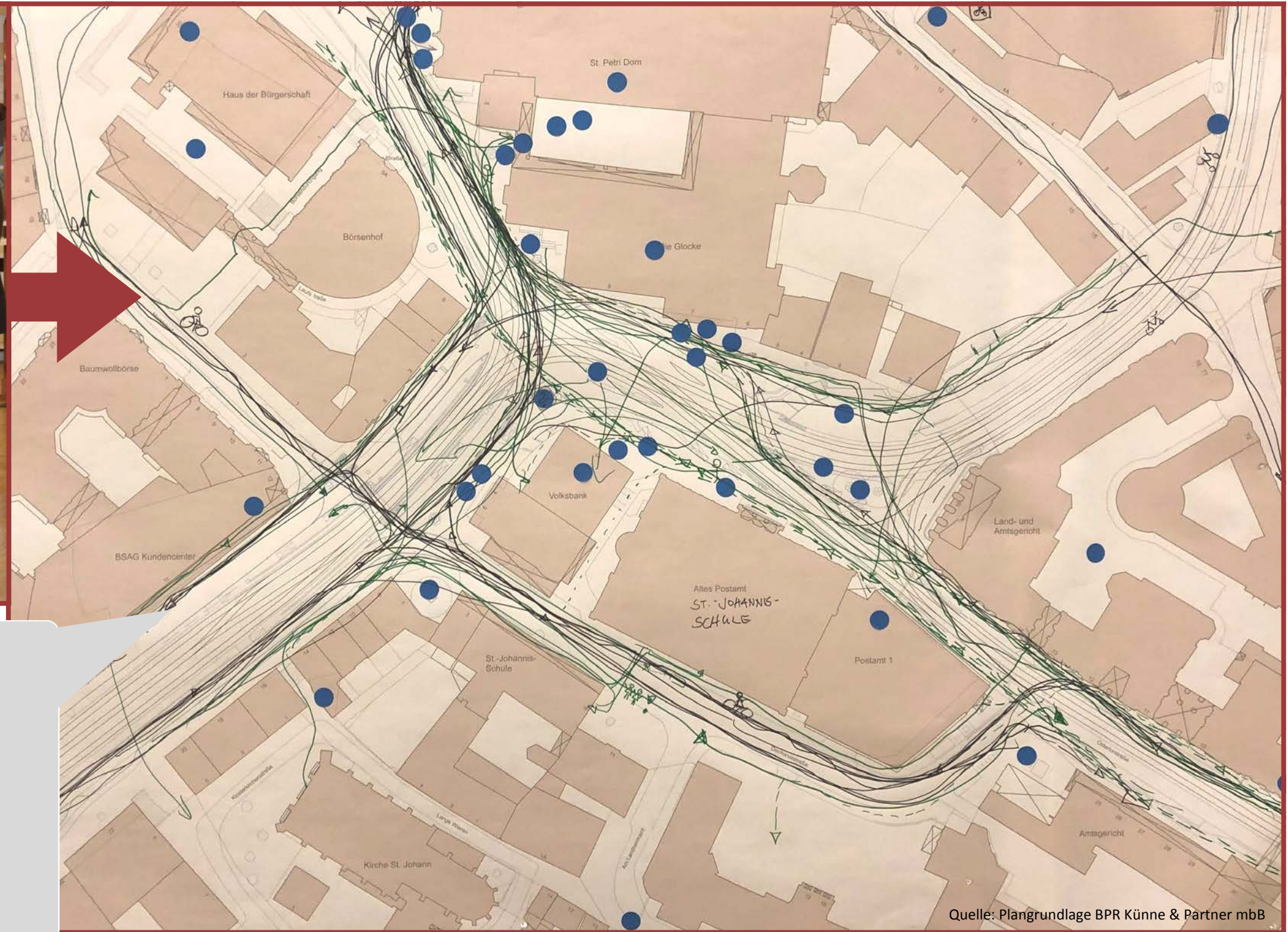


Bewegungsanalyse aus Beteiligungsrunde 3

Darstellung genutzter Wegebeziehungen und favorisierte Aufenthaltsorte im Planungsbereich



Quelle: CTB, eigene Aufnahme



Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB

An der interaktiven Themenwand wurde den Anwesenden die Möglichkeit geboten die für sie

- wichtigen Fußwegebeziehungen (grün),
- wichtigen Radwegebeziehungen (schwarz),
- und wichtigen Aufenthaltsorte (blau)

in die Themenwand einzuzichnen.



Die Themen-Landkarte



Abbildung: Entwicklung der Themen-Landkarte

Quelle: CTB, eigene Aufnahme

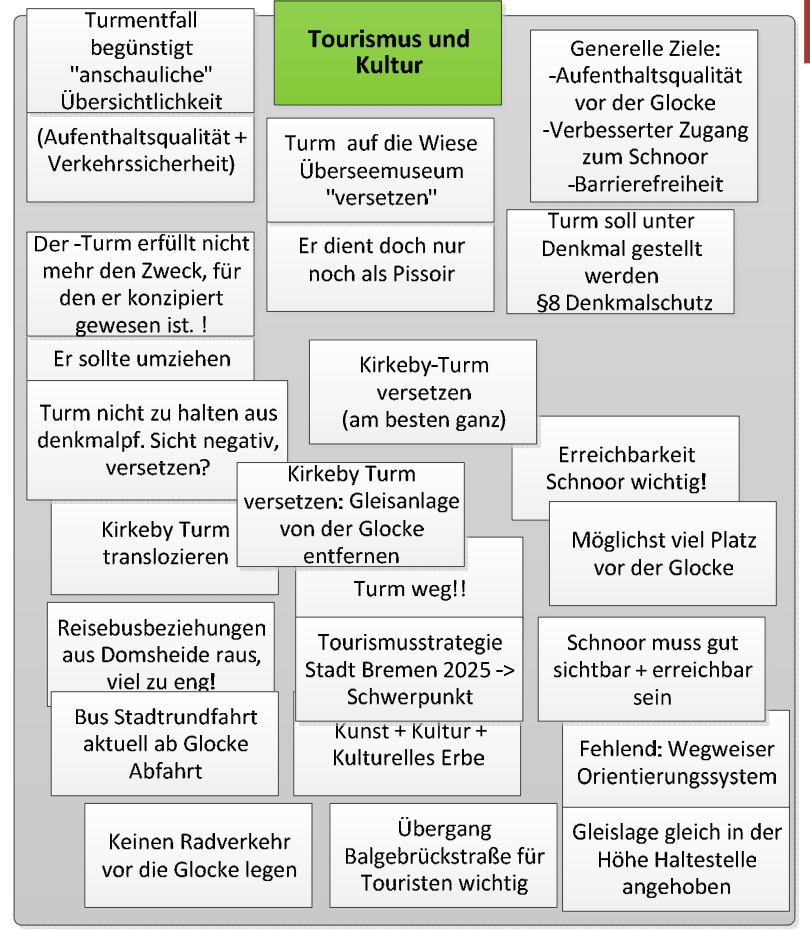
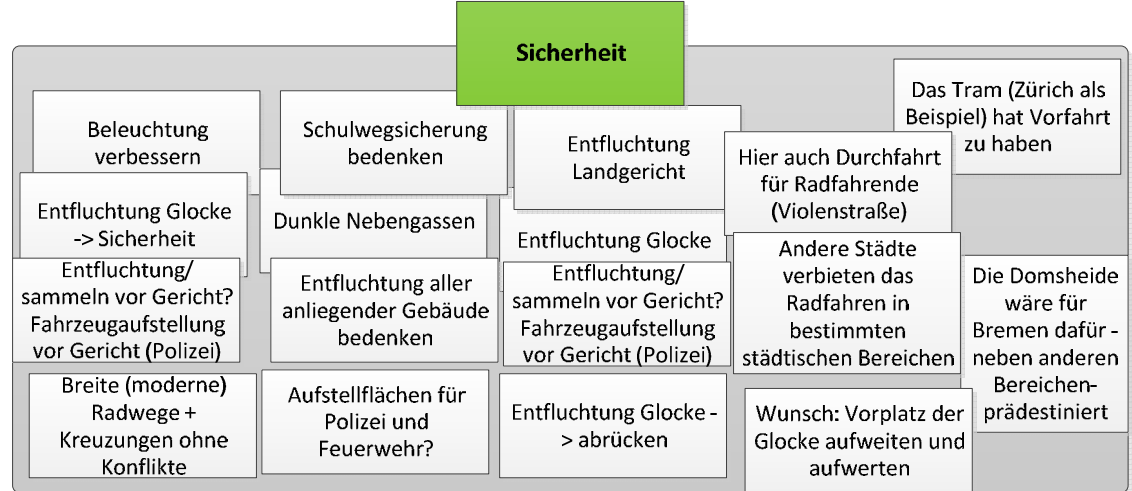
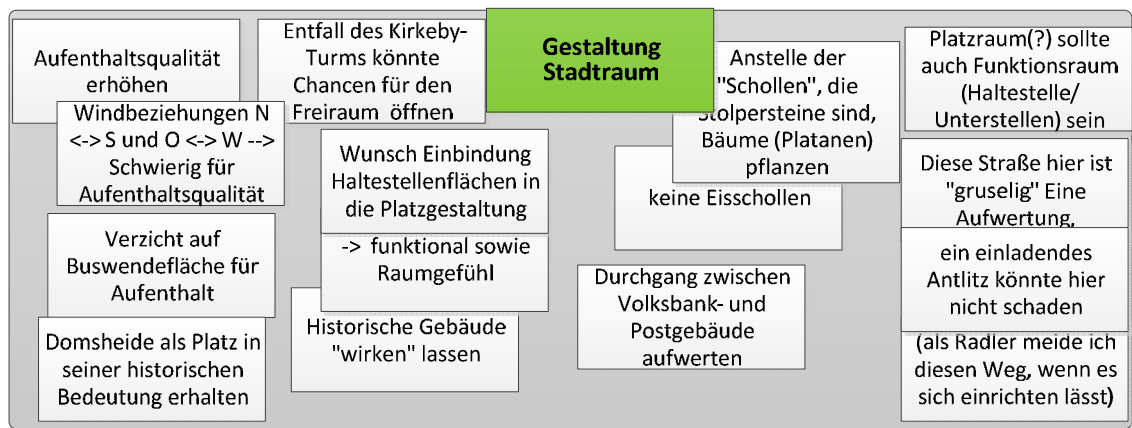
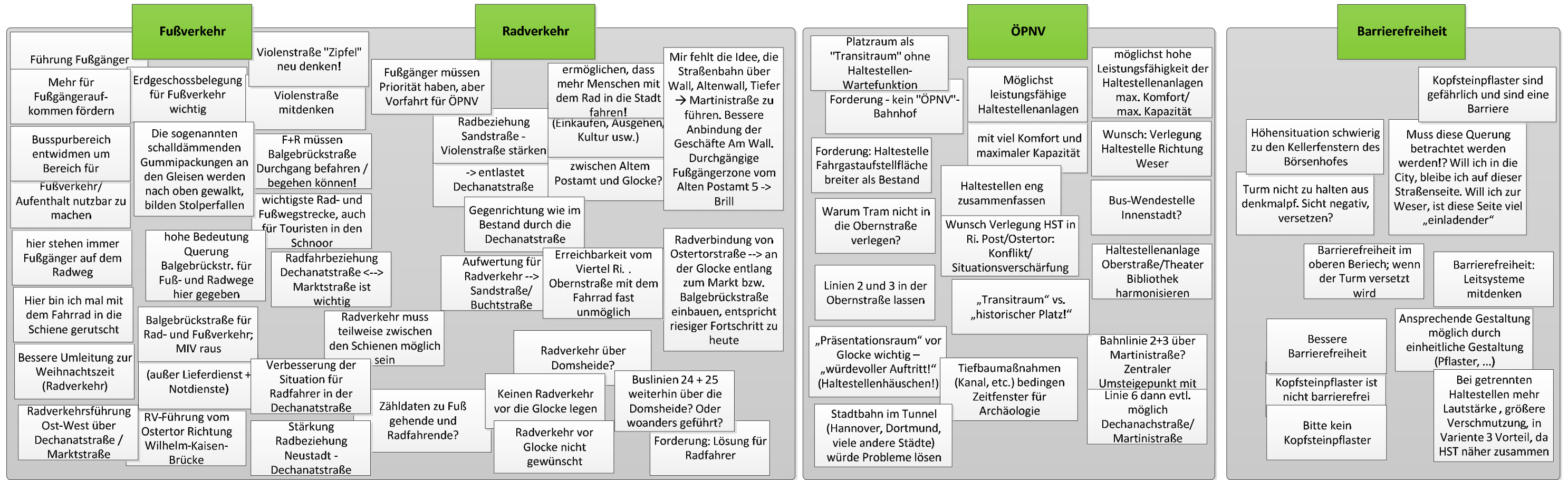
Entwicklung Themen-Landkarte

In den drei Beteiligungsrounden 1, 2 und 3 wurden von den Teilnehmenden Themen und Aspekte zum Vorhaben Umgestaltung der Domsheide benannt. Diese wurden aufgenommen und zur Visualisierung in die Themen-Landkarte eingepflegt.

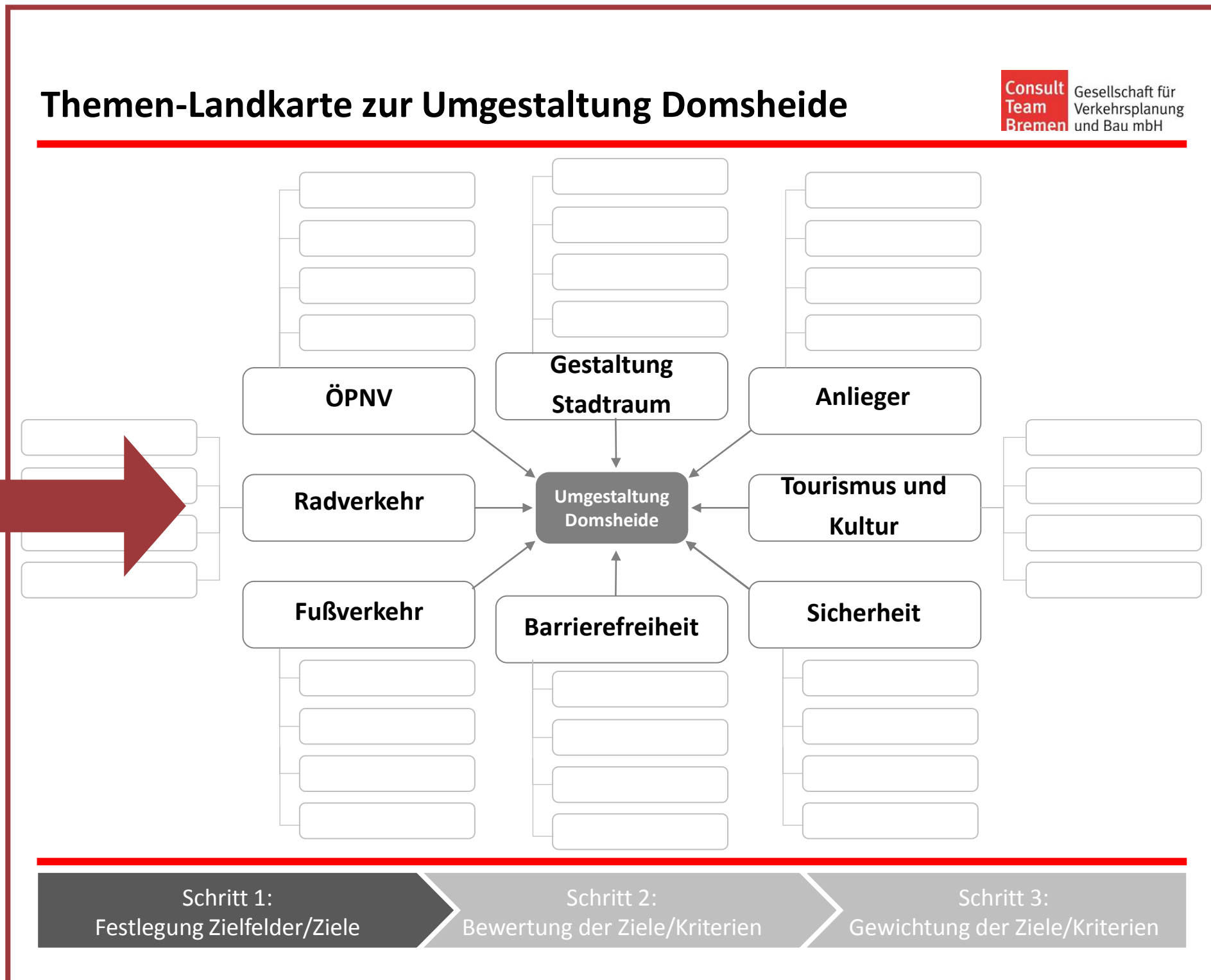
Die Themen-Landkarte wurde von Beteiligungsrounde zu Beteiligungsrounde weiter gefüllt und erweitert.

Weitere gesammelte Themen aus den Beteiligungsrounden sind auf der nachstehenden Seite dargestellt





Abgeleitete Ziele /Kriterien zur Umgestaltung Domsheide




 Aus den Ergebnissen der Beteiligungsunden wurden Hauptzielfelder der Themen-Landkarte zur Umgestaltung Domsheide abgeleitet. Diese werden im weiteren Prozess unter Berücksichtigung aller eingegangenen Hinweise und Aspekte konkretisiert.

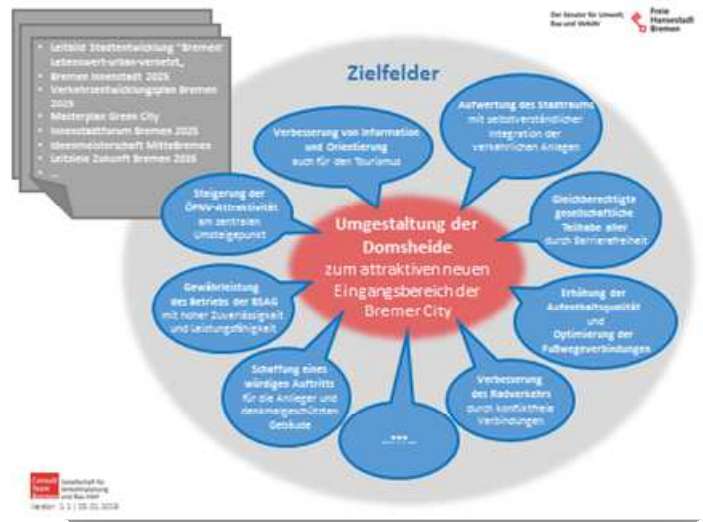
Abbildung: Themen-Landkarte zur Umgestaltung Domsheide

Quelle: CTB, eigene Darstellung

Was geschieht mit den Ergebnissen aus dem Beteiligungsprozess?

**1. Zielfelder u. a. aus:**

- VEP 2025
- Innenstadtkonzept

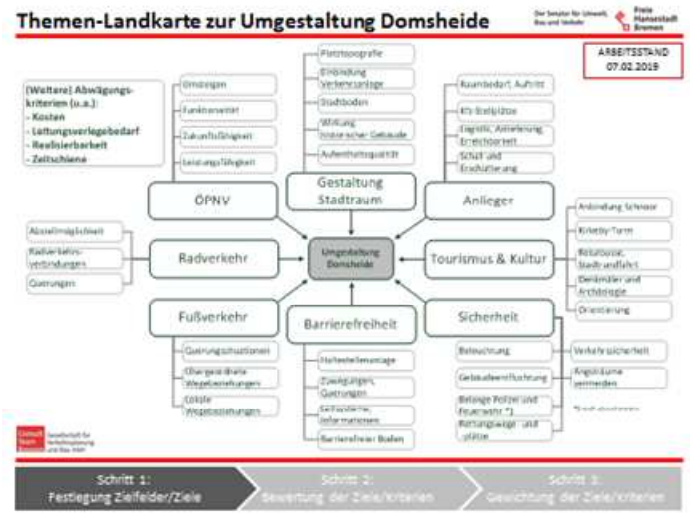


**2. Themen und Ideen:**

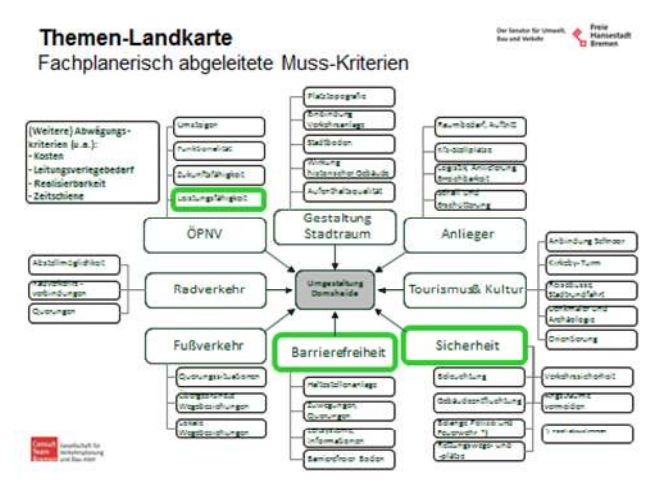
- Beteiligungsunden 1 bis 3



**3. Festlegung der Zielfelder/Ziele:**



**4. Festlegung von Kriterien und Gewichtung:**



Quelle: CTB, eigene Darstellungen, 2019

### 4.3 Themenlandkarte zur Umgestaltung der Domsheide

Auswertung der Themen und Festlegung der Kriterien nach dem Beteiligungsprozess



Abbildung: Festlegung der Zielfelder und Kriterien

Quelle: CTB, eigene Darstellung 2019

Fachplanerisch abgeleitete Muss-Kriterien



Abbildung: Festlegung der Zielfelder und Kriterien und zwingend einzuhaltende Musskriterien

Quelle: CTB, eigene Darstellung 2019

## 5. Bewertungs- und Vorauswahlprozess

## 5.1 Erläuterung der Bewertungskriterien

## Bewertungskriterium: Gestaltung Stadtraum

**Aufenthaltsqualität**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die **Aufenthaltsqualität** und die damit verbundene Gestaltung des Stadtraumes
- Die Domsheide als Platz nimmt zu einem großen Teil die Funktionalität für Mobilität und das Umsteigen im ÖPNV-Netz ein
- Bewertung **erhöhende/verringende** Auswirkung auf Aufenthaltsqualität
  - räumliche Betrachtung mit Fokus:
    - vorrangig auf eng gefassten Raum der Domsheide als Platz
    - nachrangig auf weiter gefasste Räume der anliegenden Nebenbereiche (z.B. Balgebrückstraße).
  - unter Berücksichtigung Auswirkungen auf den Domsheide -Platz durch bspw.
    - Veränderung der Haltestellenanlage und ggf. Fahrgastunterstände,
    - Verschieben der Gleistrasse und der damit verbundenen aufzustellenden Fahrleitungsmasten

**Wirkung historischer Gebäude**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung verbessernd/beeinträchtigend auf die Wirkung der umliegenden Gebäude
- Die Bewertung soll unter der eng gefassten räumlichen Betrachtung der eigentlichen Domsheide als Platz erfolgen
  - Ausnahme: Für die Varianten 3 und 3.1.1 soll auch die Räumlichkeit im Bereich des Doms und der umliegenden denkmalgeschützten Gebäude des Weltkulturerbes betrachtet werden.
- Betrachtungsaspekte sind
  - Auftritt und Sichtbarkeit der Gebäude im eng gefassten Platzraum der Domsheide
    - Der Auftritt und Sichtbarkeit der Gebäude kann durch folgende Merkmale bewertet werden:
      - Lage der Haltestellenanlage
      - Verbesserung/Verschlechterung Sichtbeziehungen auf Gebäude
      - Verbesserung/Verschlechterung der „sicheren“ Platzquerung
      - d.h. Herstellen Wegeausgestaltung, die zulässt, dass Betrachter mit gehobenen Kopf umliegende Gebäude wahrnimmt
  - d.h. Vermeidung potenzielle Gefahrenquellen, die den Betrachter den Kopf senken lässt um Gefahren ausschließen.
  - Sicht-Beeinträchtigung durch zusätzlich erforderliche Fahrleitungsmasten
  - Fahrleitungsmasten werden zusätzlich erforderlich sobald in der Variante eine Veränderung der Gleislage vorgesehen wird. Die Fahrleitungen in der IST-Variante sind zum Teil an den Gebäuden gespannt. Durch eine veränderte Gleislage wird eine erneute Verspannung der Fahrleitungen erforderlich. Die Gebäudefassaden sind für zukünftige Verspannungen (u.a. vor dem Hintergrund der Statik-Nachweispflicht) voraussichtlich nicht mehr nutzbar.

## Bewertungskriterium: Gestaltung Stadtraum

## Stadtboden

- Unter Stadtboden versteht sich die Gestaltung der Oberflächen in Bezug auf der im weiteren Umfeld der Innenstadt verwendeten Materialien
- Bewertung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf die Gestaltung des Stadtbodens im eng gefassten Raum der Domsheide im Hinblick auf z.B.
  - **viel/wenig Bodenwechsel**
  - Veränderung durch:
    - Integration der taktilen Leitsysteme im Stadtboden,
    - Haltestellenlage sowie damit verbundene Lage der Bahnsteige (25 cm Absatz)
    - Gleislage,
    - Rad- und Fußwegführung,
    - Querungshilfen
  - optische Wirkung der Topographie z. B.
    - Ausbildung Gleis-/Fahrspur

## Einbindung Verkehrsanlage

- Betrachtung der Veränderungen des Raumbedarfs der verkehrlichen Anlagen im engfassten Raum der Domsheide als Platz
- Beurteilung der **auffälligen/zurückhaltenden** Einbindung der Verkehrsanlage und die Auswirkung auf die Gestaltung des Stadtraumes:
  - Raumbedarf und Ausprägung Verkehrsanlage
  - Raumbedarf und Ausprägung Haltestellenanlage
  - Veränderung Gleislage und ggf. erforderliche Fahrleitungsmasten
  - Veränderung der Haltestellenanlage
    - und erforderliche Fahrgastunterstände
    - und Bahnsteigkante mit 25 cm Absatz



## Bewertungskriterium: Anlieger

## Platztopografie

- Betrachtung der Veränderungen der Topographie die durch die Umgestaltung der Domsheide im weit gefassten Raum der Domsheide und den anliegenden Nebenbereichen resultieren.
- Bewertung Verringerung/Erhöhung der Topografie
  - Durch die Aspekte:
    - Haltestellenlage
      - Integration der Haltestellenflächen in den Platzbereich
      - Lage der Bahnsteigkanten mit 25 cm Absatz
    - In den Bereichen:
      - Platzbereich Domsheide
      - Vorbereich Glocke
      - Querungsbereich Marktstraße/Dechanatstraße

## Schall und Erschütterung

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf Schall und Erschütterung im eng gefassten Raum der Domsheide.
- Bei allen Varianten wird planerisch das Masse-Feder-System berücksichtigt.
- Bewertung Verbesserung/Verschlechterung Lärm auf die der Domsheide-Platz anliegenden Gebäude (insbesondere Glocke) durch:
  - Nähe Gleislage:
    - **Viel/wenig Gleiswechsel**
    - Weichen und Kreuzungen
      - **Anzahl (viel/wenig)**
      - **Ballung/Entzerrung Lage** der Weichen und Kreuzungen zueinander
      - **Verortung Weichen und Kreuzungen** in Bezug auf insbesondere die Glocke

## Logistik, Anlieferung, Erreichbarkeit

- Betrachtung der Aspekte Logistik, Anlieferung, Erreichbarkeit der Domsheide anliegenden Gebäude mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit sowie Anlieferungswege der/zur Glocke.
- Bewertung Verbesserung/Verschlechterung im Vergleich zum IST-Zustand

**Bewertungskriterium: Anlieger****Kfz-Stellplätze**

- Betrachtung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf Kfz-Stellplätze (insbesondere Violenstraße)
- Bewertung Entfall öffentlicher Kfz-Stellplätze gegenüber dem IST-Zustand

**Raumbedarf, Auftritt**

- Betrachtung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf die Flächen der Domsheide
- Bewertungsaspekt
  - **Schaffung/Verringerung Freiraum**
    - Domsheide-Platz
    - Balgebrückstraße
  - Verringerung Verkehrsflächen
    - Entfall/Verringerung Wendeanlage vor Glocke
    - Entfall/Verringerung Verkehrsflächen Balgebrückstraße

**Bewertungskriterium: Tourismus & Kultur****Anbindung Schnoor**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Anbindung des Schnoors.
- Bewertung **Verbesserung/Verschlechterung** Anbindungssituation
  - viel/wenig Zugänge
  - Überwege
    - mehr/weniger im Vergleich zum IST-Zustand
    - lang/kurz
    - Erhalt/Entfall Querungsbeziehung Marktstraße/Dechanatstraße
    - Verbesserung/Verschlechterung Platzquerung
  - Nähe zu Haltestellenanlagen

**Kirkeby-Turm**

- Bewertung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf den Kirkeby-Turm
- Eine Bewertung erfolgt nach dem folgendem Schema:
  - positiv; Erhalt des Turmes und weniger Konfliktpotential mit Verkehrsströmen
  - neutral; Erhalt des Turmes
  - negativ; Versetzung des Turmes

## Bewertungskriterium: Tourismus &amp; Kultur

## Reisebusse, Stadtrundfahrt

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf den derzeitigen Reisebusverkehr entlang der Marktstraße/Wachtstraße sowie der Balgebrückstraße und der darin platzierten Stellflächen für die Reisebusse
- Bewertung:
  - **Verbesserung/Erhalt/Beeinträchtigung** einer Möglichkeit der Umfahrung Marktstraße/Wachtstraße für den Reisebusverkehr
  - **Erhalt/Beeinträchtigung/Wegfall** Stellflächen für Reisebusse in der Balgebrückstraße
  - Betrachtungsaspekte
    - Umfahrung
    - Ausgestaltung Kurvenbereich Marktstraße/Balgebrückstraße
    - Konfliktpotential des Reisebusverkehrs zu Planungen für die Rad- und Fußverkehrsführung

## Orientierung

- Betrachtung der bestehenden Orientierungsmöglichkeiten durch die Umgestaltung der Domsheide
- Alle Varianten sehen einen gemeinsamen Bus- und Straßenbahnverkehr auf der Gleistrasse vor
- Bewertung einer Verbesserung/Verschlechterung über Orientierung bzw. des Zurechtfindens auf dem Platz. Herstellen einer Klarheit über
  - Wegeföhrung
  - Platzquerung
  - Zuwegung Innenstadt, Schnoor
  - Umsteigebeziehungen

## Denkmäler und Archäologie

- Betrachtung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf Denkmäler und den weiteren Raum
- Betrachtungsgegenstände u.a. Domtreppe,
- Betrachtungsraum ist der weiter gefasste Raum
  - Dom, Rathaus
  - „Welterbe“
- Bewertung keine **Veränderung / Beeinträchtigung / erforderlicher Eingriff der Objekte** bzw. Welterbe
- Objekte, die sich unter der Oberfläche befinden sind zum Zeitpunkt dieser Betrachtung nicht bewertbar, da nicht bekannt ist welches Gleissystem bzw. Masse-Feder-System verwendet wird, oder die Objekte erst während der Umsetzung gefunden werden.

## Bewertungskriterium: Sicherheit

**Beleuchtung**

- Mit der Umgestaltung der Domsheide soll die Beleuchtung verbessert werden. Für jede Variante ist ein umfassendes Beleuchtungskonzept zu planen.
- Es wird davon ausgegangen, dass alle Varianten gleichermaßen eine beträchtliche Verbesserung gegenüber des IST-Zustandes erzielen und sind in ihrer Bewertung entsprechend bewertet worden.

**Verkehrssicherheit**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Verkehrssicherheit
- Bewertung
  - Verbesserung/Verschlechterung Sichtbeziehungen und Übersichtlichkeit Verkehrssituationen (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr)
  - Klarheit / Konfliktpotential
    - Querungssituation Marktstraße/Dechanatstraße
    - Querung Platzbereich
  - Lage Haltestellenanlage und Verkehrsströme
    - Lage Haltestellen und Bahnsteigkanten

**Gebäudeentfluchtung**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Entfluchtung der Domsheide anliegenden Gebäude
- Bewertung:
  - **ausreichend/wenig Platz** in den Vorbereichen der Gebäude:
    - Der Platzbedarf zur Gebäudeentfluchtung umfasst 2 Personen pro 1 m<sup>2</sup>.
    - Die Glocke lässt mit maximal 2.000 Gästen das höchste Personenaufkommen erwarten. Davon ausgehend beträgt der Platzbedarf vor der Glocke mindestens 1.000 m<sup>2</sup>.
  - **Anordnung Haltestellenlage und Ausgestaltung Wetterschutz:** Im Schadensfall: Ermöglichung des schnellen Verteilens (in alle Richtungen) der aus Gebäuden flüchtenden Personenmenge insbesondere vor dem Eingangsbereich der Glocke. Es wird davon ausgegangen, dass Besucher der Glocke im Schadensfall denselben Weg zur Flucht nutzen wollen, auf dem sie das Gebäude zuvor betreten haben. Neben den vorgesehenen Fluchtwegen ist auch der Eingang zur Glocke als Fluchtweg zu berücksichtigen.
    - Lage Bahnsteigkante - Betrachtung Barrierewirkung für Personen durch 25 cm Absatz
    - Die Ausgestaltung der Haltestelle bzw. des Wetterschutzes ist zurzeit nicht bewertbar, da zu diesem Sachverhalt noch keine Festlegungen vorliegen.

**Bewertungskriterium: Sicherheit****Belange Polizei**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Belange der Polizei
- Betrachtung Einsatzfall bzw. besondere Einsätze der Polizei
  - Gewährleistung der uneingeschränkten Erreichbarkeit des Domsheideplatzes im Einsatzfall
    - Zufahrtswege Domsheide-Platz und Gebäude
    - Befahrbarkeit Trassen und Umfahrungsmöglichkeit bei stehenden Fahrzeugen in der Gleisanlage
    - unter Berücksichtigung Lage Haltestellenanlage und Aufstellflächen für Fahrgäste
  - Gewährleistung Einsatz Wasserwerfer
    - Mindestmaße 2,50 m breit, 4,00 m hoch
  - Bereitstellungsfläche für Fahrzeuge vor dem Landgericht
    - Bspw. Standort während Veranstaltungen, Bringverkehr
- Betrachtung zivile sowie innere Sicherheit
  - Menschenmassen, Kleinkriminalität, Demonstrationen, Terrorabwehr

**Belange Feuerwehr und Rettungskräfte**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Belange der Rettungskräfte und Feuerwehr
- Betrachtung Einsatzfall Rettungskräfte und Feuerwehr
  - Gewährleistung der uneingeschränkten Erreichbarkeit des Domsheideplatzes im Einsatzfall
    - Zufahrtswege Domsheide-Platz und Gebäude
    - Befahrbarkeit Trassen und Umfahrungsmöglichkeit bei stehenden Fahrzeugen in der Gleisanlage
    - unter Berücksichtigung Lage Haltestellenanlage und Aufstellflächen für Fahrgäste
  - Gewährleistung der „Anleitung“ der Feuerwehr an Gebäude
    - Aufstellfläche Feuerwehr
      - Mindestabstand Fassade Wagenkante = 9,00 m
      - unter Berücksichtigung der Fahrleitung bzw. Fahrleitungsmasten

**Bewertungskriterium: Sicherheit****Angsträume vermeiden**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf den Aspekt der Vermeidung von Angsträumen:
  - Alle Trassierungsvarianten lassen keine neuen Angsträume entstehen.

**Bewertungskriterium: Barrierefreiheit****Zuwegungen, Querungen**

- Betrachtung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf barrierefreie Zuwegungen und Querungen
- Bewertung der **Umsetzbarkeit/Umsetzbarkeit mit Einschränkungen** von:
  - Zuwegungen
    - zu den Haltestellenanlagen
    - zu anliegenden Gebäuden
  - Querungen
    - Platzbereich
    - Haltestellenbereiche (davor, dahinter)
    - Länge der Querung
- Unter Berücksichtigung der verschiedenen Erfordernisse an die Barrierefreiheit
  - Personen mit Geheinschränkung, Kinderwagen, Gepäck o. ä., mit Rollatoren sowie Rollstuhlfahrende
  - Personen mit Seheinschränkung/Sehbehinderung
  - Personen mit Höreinschränkung, Taubheit

## Bewertungskriterium: Barrierefreiheit

**Haltestellenanlage –  
vollständige Barrierefreiheit**

- Betrachtung einer Umsetzbarkeit der **vollständigen Barrierefreiheit** an den Haltestellenanlagen durch die Umgestaltung der Domsheide
- Bewertung **Umsetzbarkeit/Umsetzbarkeit mit Einschränkungen** der vollständigen Barrierefreiheit
  - u. a. vollständig durchgehende gerade Bahnsteigkante mit 25 cm Bord
  - Einhaltung der erforderlichen Mindestlängen der Rampen
  - Einhaltung der erforderlichen Mindestbreiten und -aufstellflächen der Haltestellenanlage

**Leitsysteme, Informationen**

- Betrachtung der Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf die erforderliche Integration der Leitsysteme und Informationen
- Betrachtungsraum ist der weitgefaste Raum der Domsheide
- Bei der Bewertung gilt, dass die Varianten in Bezug auf den IST-Zustand grundsätzlich eine **starke/mittlere/leichte Verbesserung** der Leitsysteme und Information erzielen
  - Möglichkeit der Umsetzung und begreifbare Integration der Informations- und Leitsysteme
    - in Verkehrsbereichen sowie Zuwegungen
    - in Bereichen der Haltestellenanlage
    - in Querungsbereichen

## Bewertungskriterium: Barrierefreiheit

## Barrierefreier Boden

- Betrachtung der Integration eines barrierefreien Bodens im Rahmen der Umgestaltung der Domsheide
- Betrachtungsraum ist der weitgefaste Betrachtungsraum
- Bei der Bewertung gilt, dass die Varianten in Bezug auf den IST-Zustand grundsätzlich eine **starke/mittlere/leichte Verbesserung** erzielen.
- Bewertung der zukünftigen Oberflächenbeschaffenheit durch Herstellung eines **vollständigen /teilweise** barrierefreien Boden
  - Stolperkanten
  - viel/wenig Bodenwechsel
  - Ausgestaltung Bodenbefestigung (u.a. Kopfsteinpflaster)
  - Unter Berücksichtigung der verschiedenen Erfordernisse an die Barrierefreiheit
    - Personen mit Geheinschränkung, Rollatoren sowie Rollstuhlfahrende
    - Personen mit Gepäck (Touristen und Reisende - Rollkoffer)
    - Personen mit Kinderwagen
    - Sehbeeinträchtigte Personen

## Bewertungskriterium: Fußverkehr

## Querungssituationen

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Querungssituation für den Fußverkehr
- Betrachtungsraum ist der weitgefaste Betrachtungsraum
- Bewertung einer **Verbesserung/Verschlechterung der Querungssituation** für den Fußverkehr unter Betrachtung von
  - Fußgängerströmen, die aus der Haltestellenlage resultieren
  - unter Betrachtung der zu erwartenden Fußgängerströme gemäß den Erkenntnissen aus der Bewegungsanalyse aus der Beteiligungsrunde 3 vom 29.01.2019



## Bewertungskriterium: Fußverkehr

## Übergeordnete Wegebeziehungen

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Übergeordnete Wegebeziehungen für den Fußverkehr
- Betrachtungsraum ist der weitgefaste Raum
- Bewertung einer **Verbesserung/Verschlechterung der übergeordneten Wegebeziehungen** für den Fußverkehr
  - Wegebeziehungen
    - Innenstadt, Viertel, Neustadt, Schnoor
    - unter Berücksichtigung Platzbedarf für Wegebeziehungen und Engpassbereiche
      - (bspw. Dom, Gebäudeecke McDonald's)
    - unter Betrachtung der zu erwartenden Fußgängerströme gemäß den Erkenntnissen aus der Bewegungsanalyse aus der Beteiligungsrunde 3 vom 29.01.2019

## Lokale Wegebeziehungen

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die lokalen Wegebeziehungen für den Fußverkehr
- Betrachtungsraum ist der eng gefaste Raum der Domsheide
- Bewertung einer **Verbesserung/Verschlechterung der lokalen Wegebeziehungen** für den Fußverkehr
  - Wegebeziehungen zu
    - anliegenden Gebäuden
    - Haltestellenanlagen
    - Verbindung beider Platzseiten der Domsheide
  - unter Betrachtung der zu erwartenden Fußgängerströme gemäß den Erkenntnissen aus der Bewegungsanalyse aus der Beteiligungsrunde 3 vom 29.01.2019

## Bewertungskriterium: Radverkehr

**Radverkehrsverbindungen**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Radverkehrsverbindungen
- Betrachtungsraum ist der weitgefasste Betrachtungsraum
- Bewertung einer **Verbesserung/Verschlechterung der Radverkehrsverbindung**
  - unter Berücksichtigung:
    - Gleisquerung (viel/wenig zu überwindendes Gleis)
    - Konfliktpotential mit Fußgängerströmen
    - Dechanatstraße - Marktstraße
    - Potential Alternativroute „Domshof-Überquerung“. Ziel Aufrechterhaltung der Radverkehrsverbindung Nord-Süd-Achse während des Weihnachtsmarktes
    - Potential für die Integration einer Fahrradstraße
  - unter Betrachtung der zu erwartenden Radverkehrsströme gemäß den Erkenntnissen aus der Bewegungsanalyse aus der Beteiligungsrunde 3 vom 29.01.2019

**Querungen**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Querungssituation für den Radverkehr
- Betrachtungsraum ist der weitgefasste Betrachtungsraum
- Bewertung einer **Verbesserung/Verschlechterung der Querungssituation** für den Radverkehr
  - unter Betrachtung von:
    - Konfliktpotentialen
    - Fußgängerströme, die aus der Haltestellenlage resultieren
  - unter Betrachtung der zu erwartenden radverkehrsströme gemäß den Erkenntnissen aus der Bewegungsanalyse aus der Beteiligungsrunde 3 vom 29.01.2019

**Abstellmöglichkeiten**

- Die Auswirkung durch die Umgestaltung der Domsheide auf die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bewertbar, da Konkretisierungen zu diesem Sachverhalt erst in einer noch folgenden Planungsphase vorgenommen werden.

## Bewertungskriterium: ÖPNV

**Leistungsfähigkeit**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Leistungsfähigkeit des ÖPNV
- Der IST-Zustand erfüllt alle Kriterien der optimalen Funktionalität für den ÖPNV
- Alle zu betrachtenden Varianten sehen vor, den zuvor separiert geführten Bus- und Straßenbahnverkehr auf eine gemeinsame Fahrspur führen zu lassen.
- Bewertung:
  - **Beibehaltung/Verschlechterung Leistungsfähigkeit**
  - **Erhalt aller/Entfall von Fahrbeziehungen**
  - Anzahl Halteplätze für Sonderfahrten und Nachtlinien

**Zukunftsfähigkeit**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Zukunftsfähigkeit der Verkehrsanlage des ÖPNV
- Bewertung der
  - Haltestellenanlage
    - Auslegung der Haltestellen für Fahrzeuge (Fahrzeugbreiten, -höhen, -längen)
    - Erweiterungspotential der Aufstellflächen im Haltestellenbereich
    - Zukünftige Anforderungen auf die vollständige Barrierefreiheit
  - zu erwartender Mehrverkehr
    - Potential Erhöhung Taktdichte
    - Einschränkung durch ggf. Erfordernis Lichtsignalanlage
  - Ausgestaltung ÖPNV-Netz
    - Möglichkeiten einer zukünftigen Ausgestaltung des Netzes/ des zu erwartenden Netzbedarfes nach der Umgestaltung der Domsheide

## Bewertungskriterium: ÖPNV

**Funktionalität**

- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Funktionalität der Verkehrsanlage des ÖPNV
- Der IST-Zustand erfüllt alle Kriterien der optimalen Funktionalität für den ÖPNV
- Bewertung:
  - **Beibehaltung derzeitiger/ Ausschluss** Fahrbeziehungen
  - **Ermöglichung zukünftiger** Fahrbeziehungen
  - Fahrerwechsel
  - Abstellgleise
  - Ausgestaltung Haltestellenanlage

**Umsteigen**

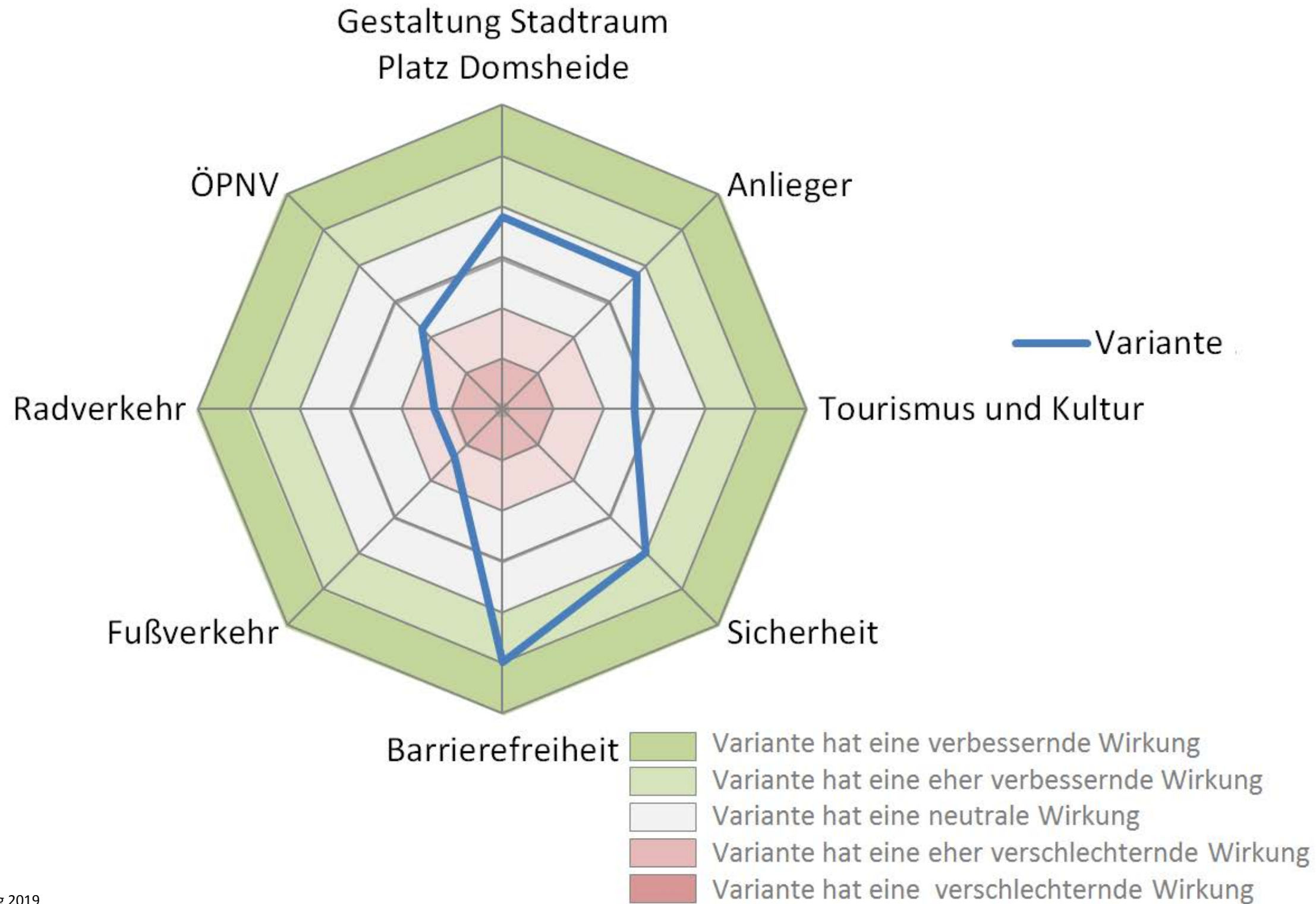
- Betrachtung der Auswirkung der Umgestaltung der Domsheide auf die Umsteigesituationen zwischen den Linien/Haltestellenanlagen
- Bewertung:
  - **Verbesserung/Beibehaltung/Verschlechterung** Umsteigemöglichkeiten an der Domsheide
  - **Verständlichkeit und schnelle Begreifbarkeit** der Umsteigebeziehung bzw. Orientierung
  - **Verkürzung/Verlängerung** Umsteigewege
  - Unter Berücksichtigung:
    - von Engpassstellen (an Fußwegen, an Haltestellen)
    - von Sichtbeziehungen

5.2 Weiterentwicklung der Varianten



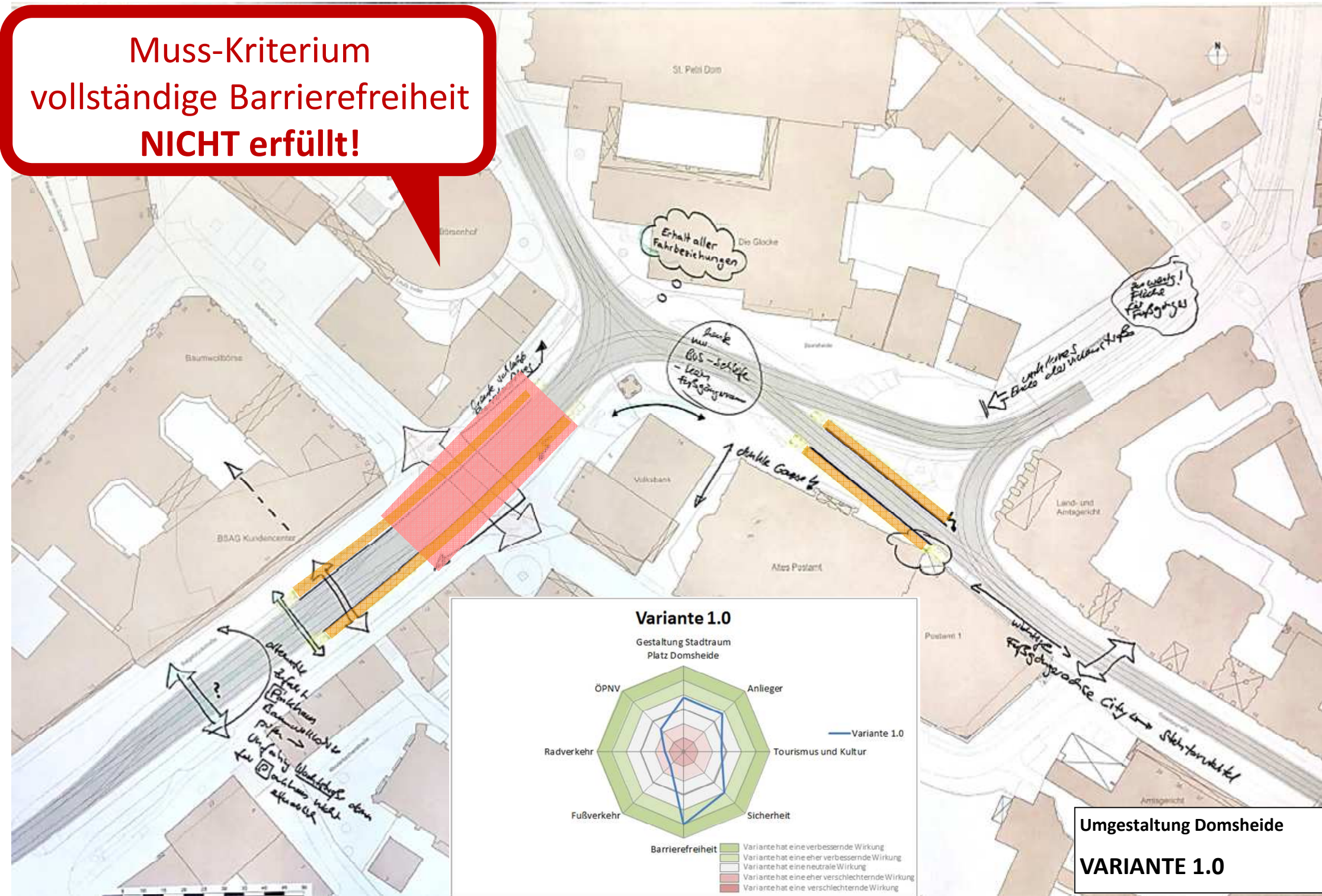
5.3 Bewertung der Einzelvarianten

Beispiel der Bewertungsvisualisierung



Quelle: CTB, eigene Darstellung 2019

Variante 1.0



Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 2.0



Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

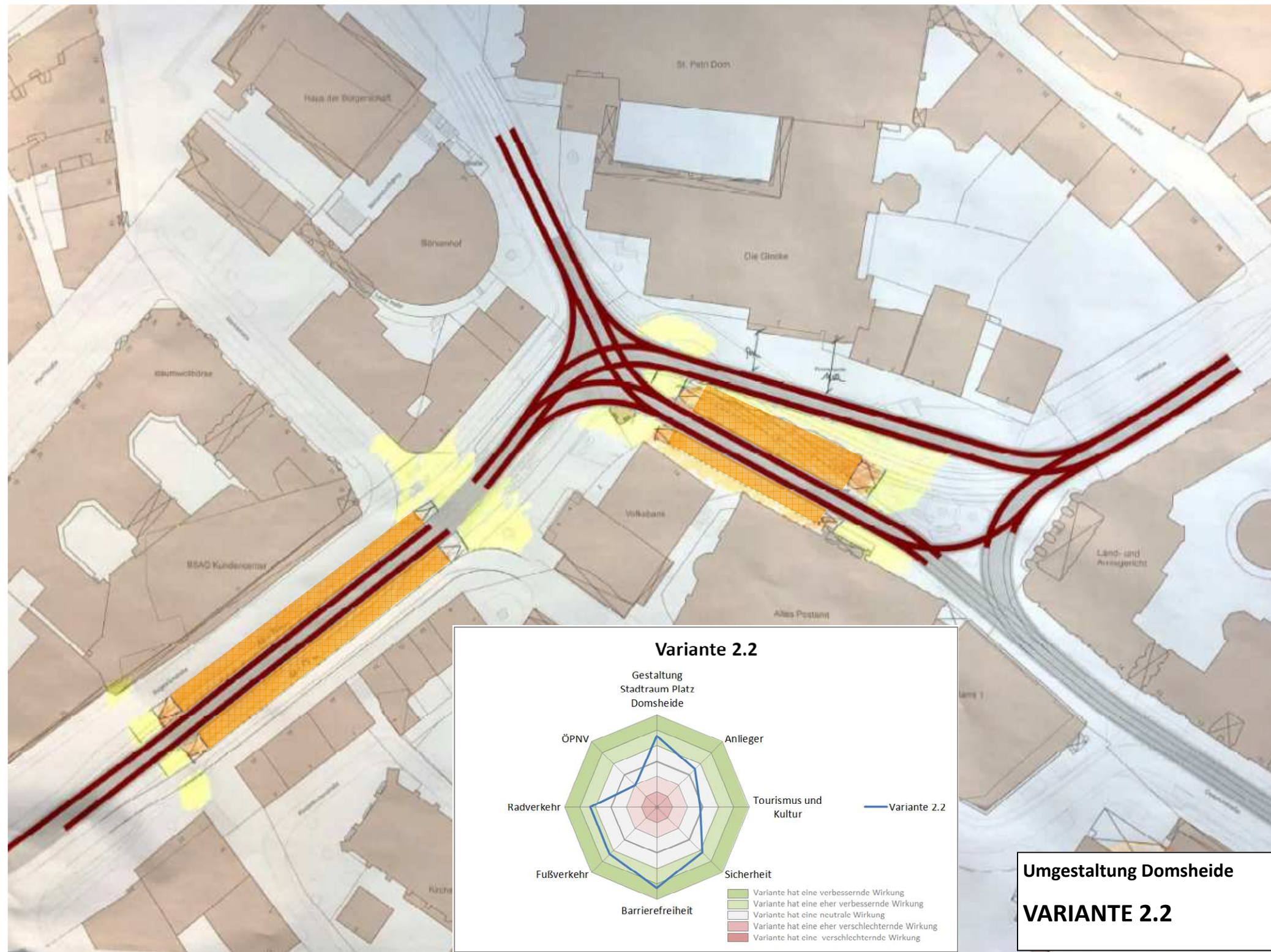


Variante 2.1



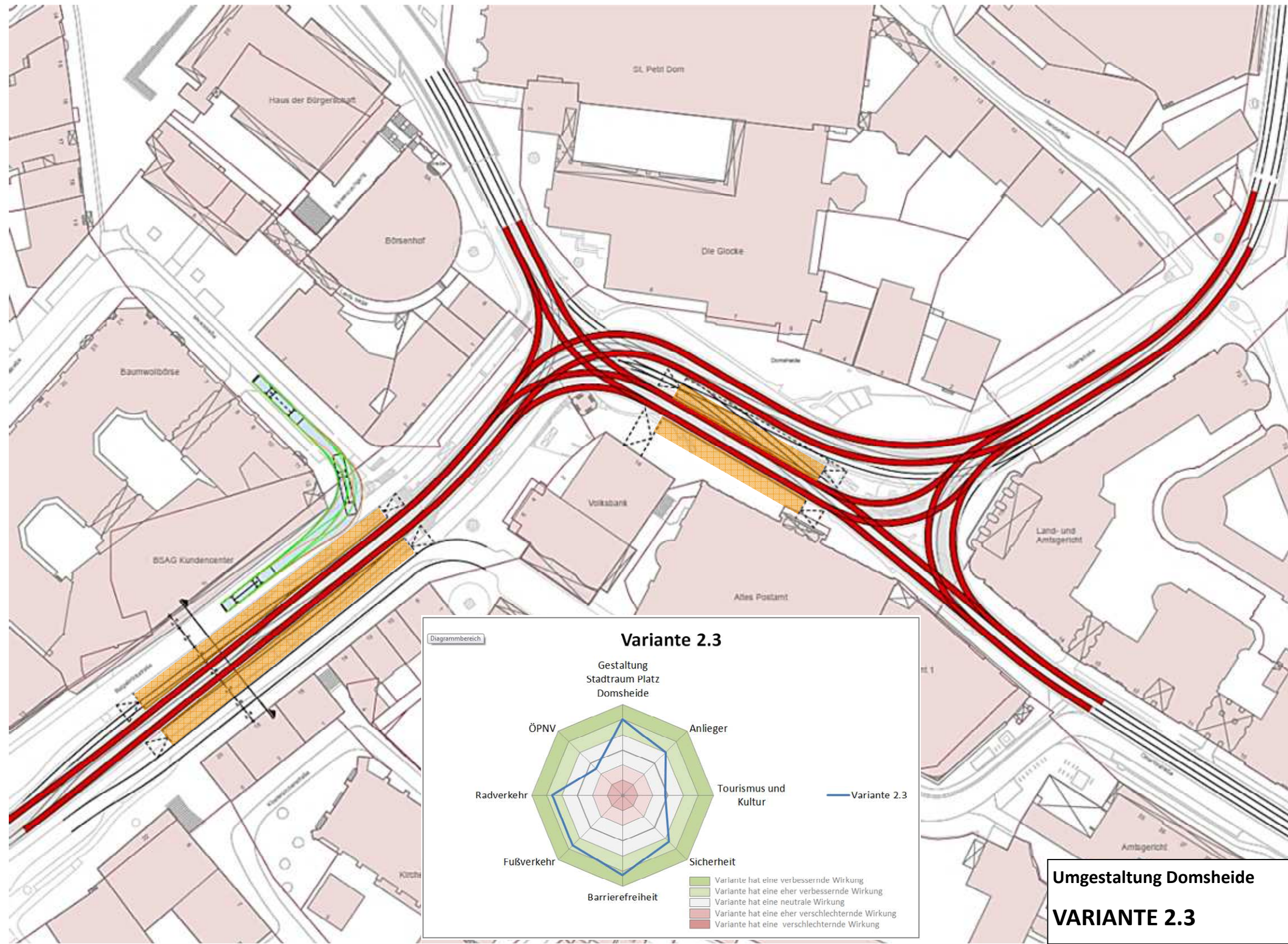
Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 2.2



Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

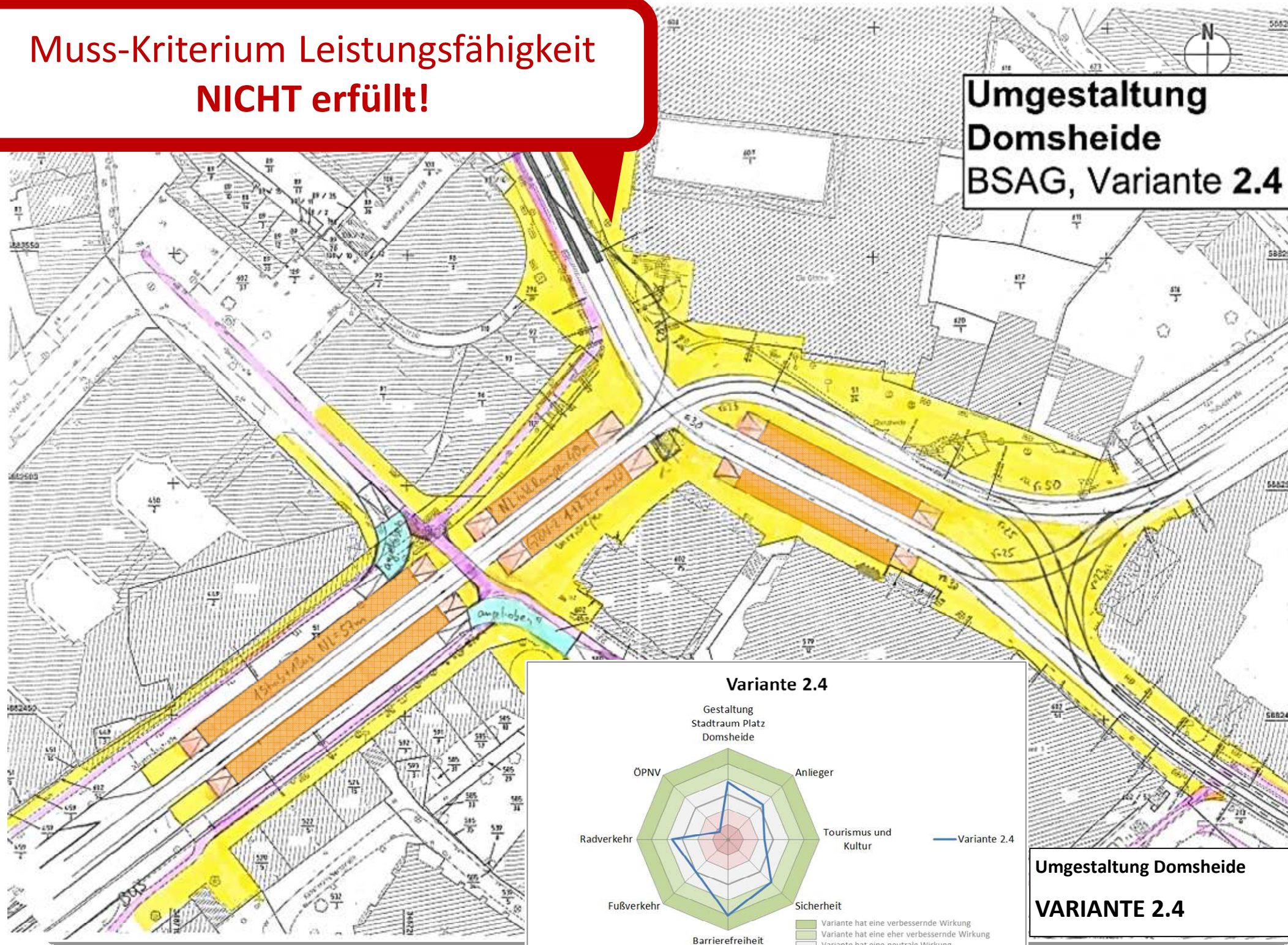
Variante 2.3



Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

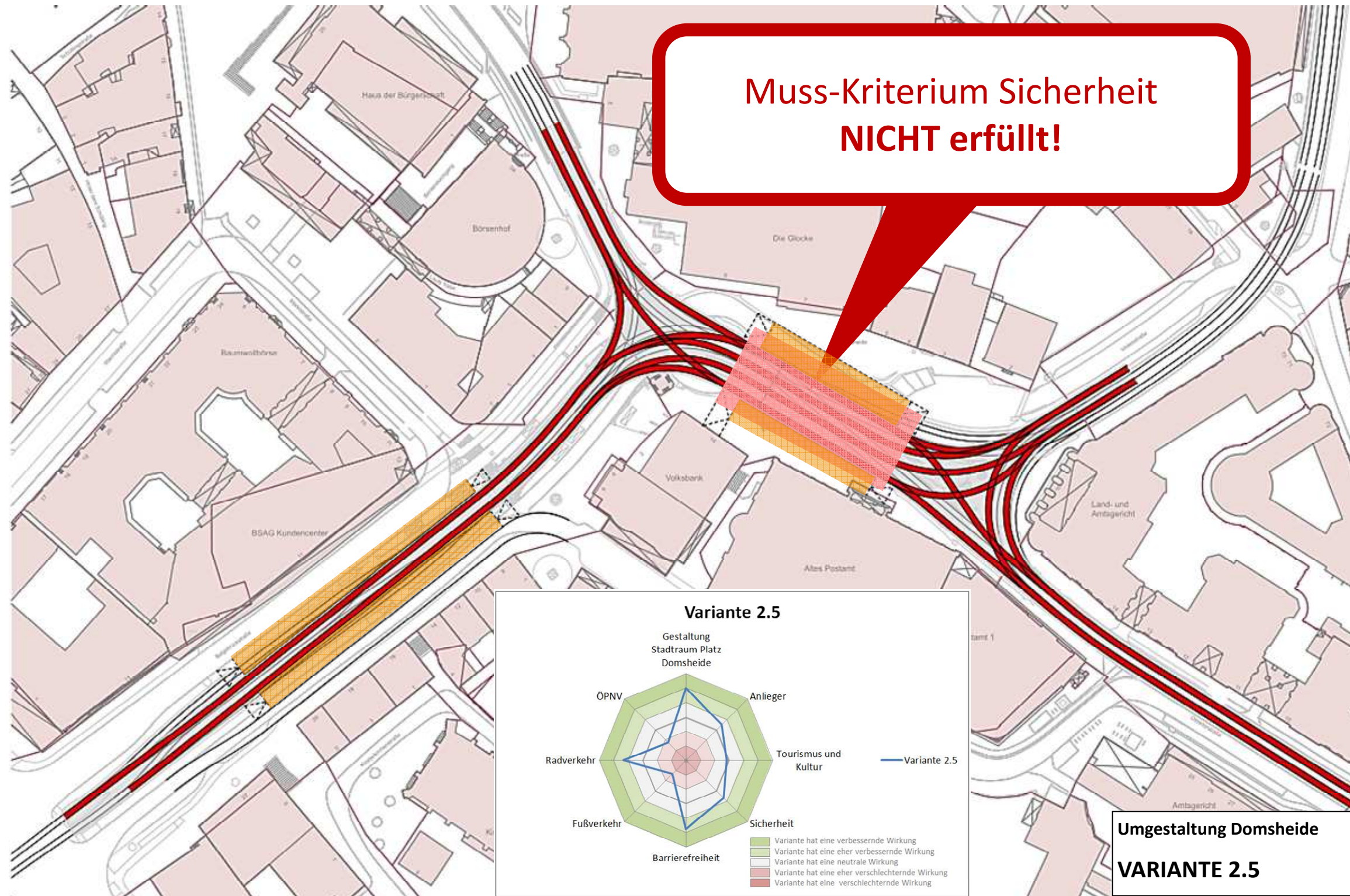
Variante 2.4

**Muss-Kriterium Leistungsfähigkeit NICHT erfüllt!**



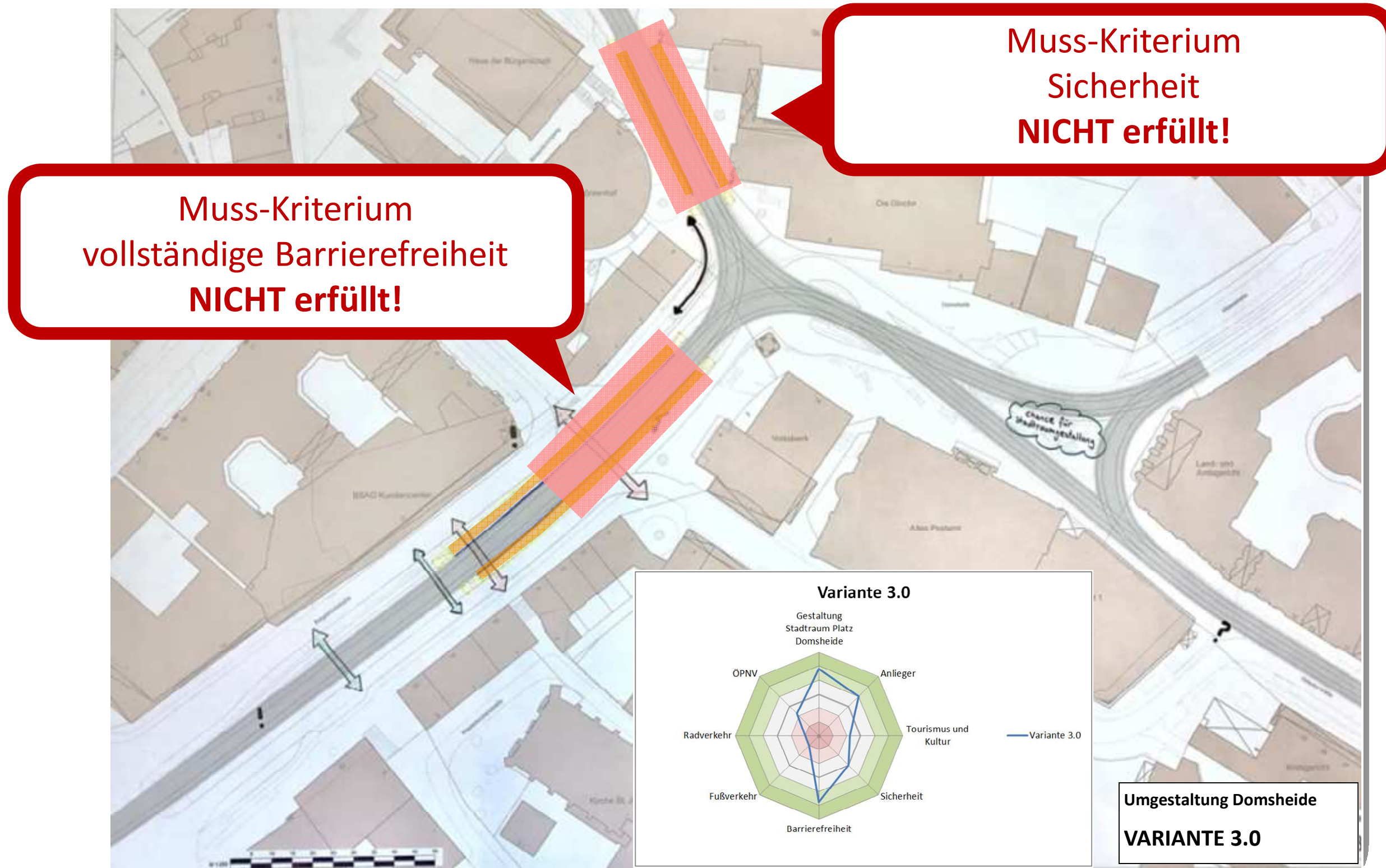
Quelle: Plangrundlage BSAG, 2019

Variante 2.5



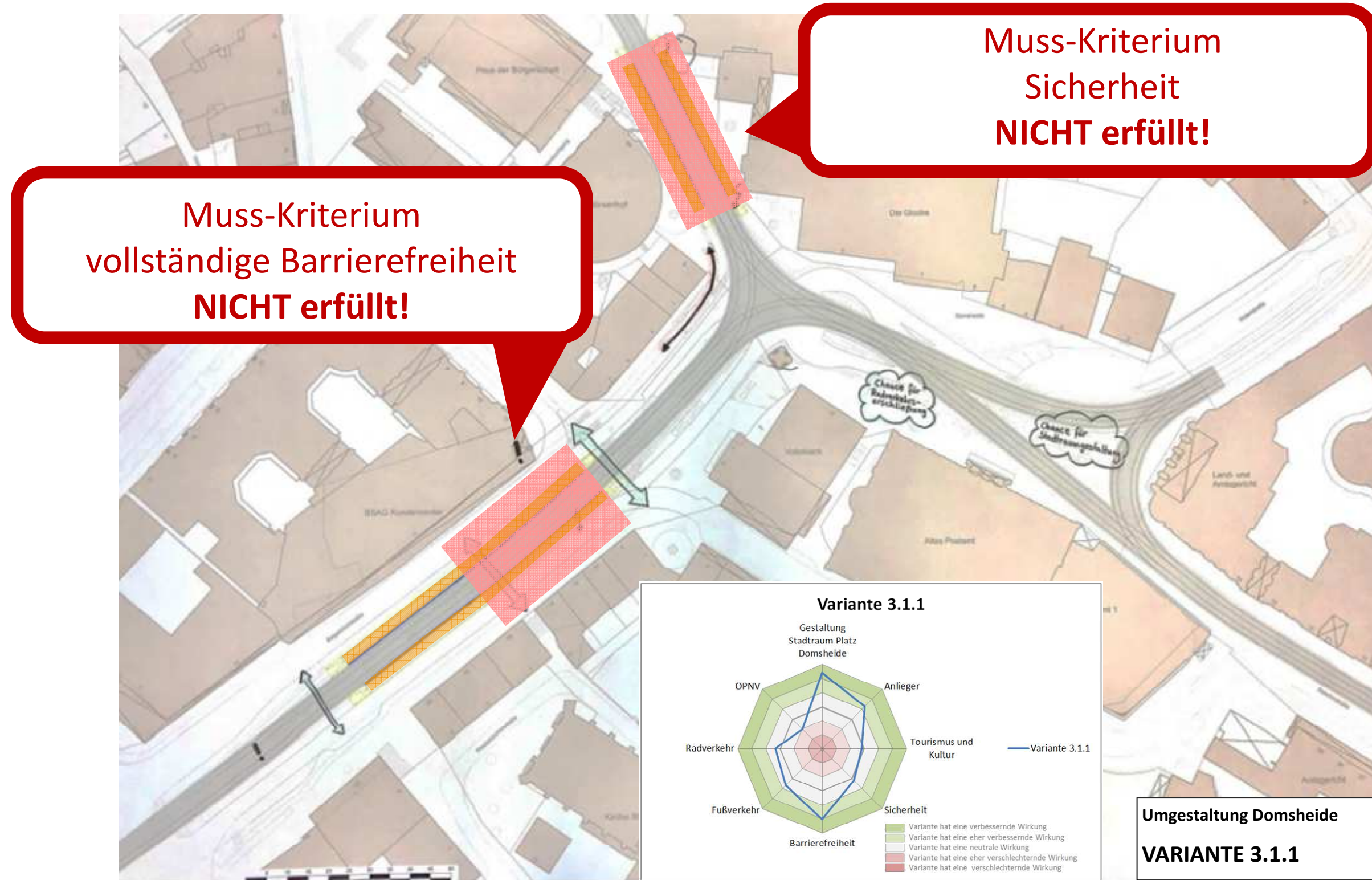
Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 3.0



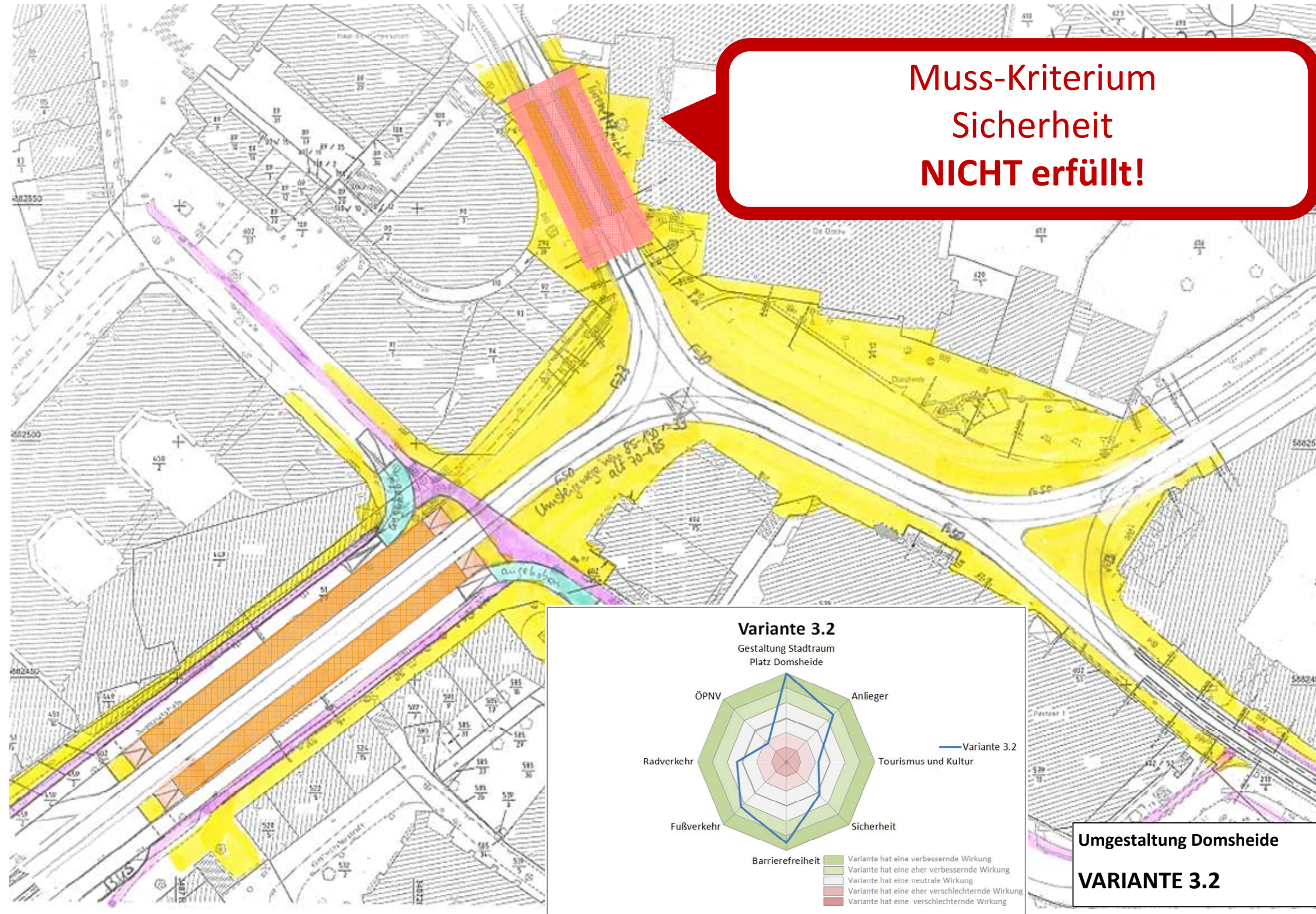
Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 3.1.1



Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

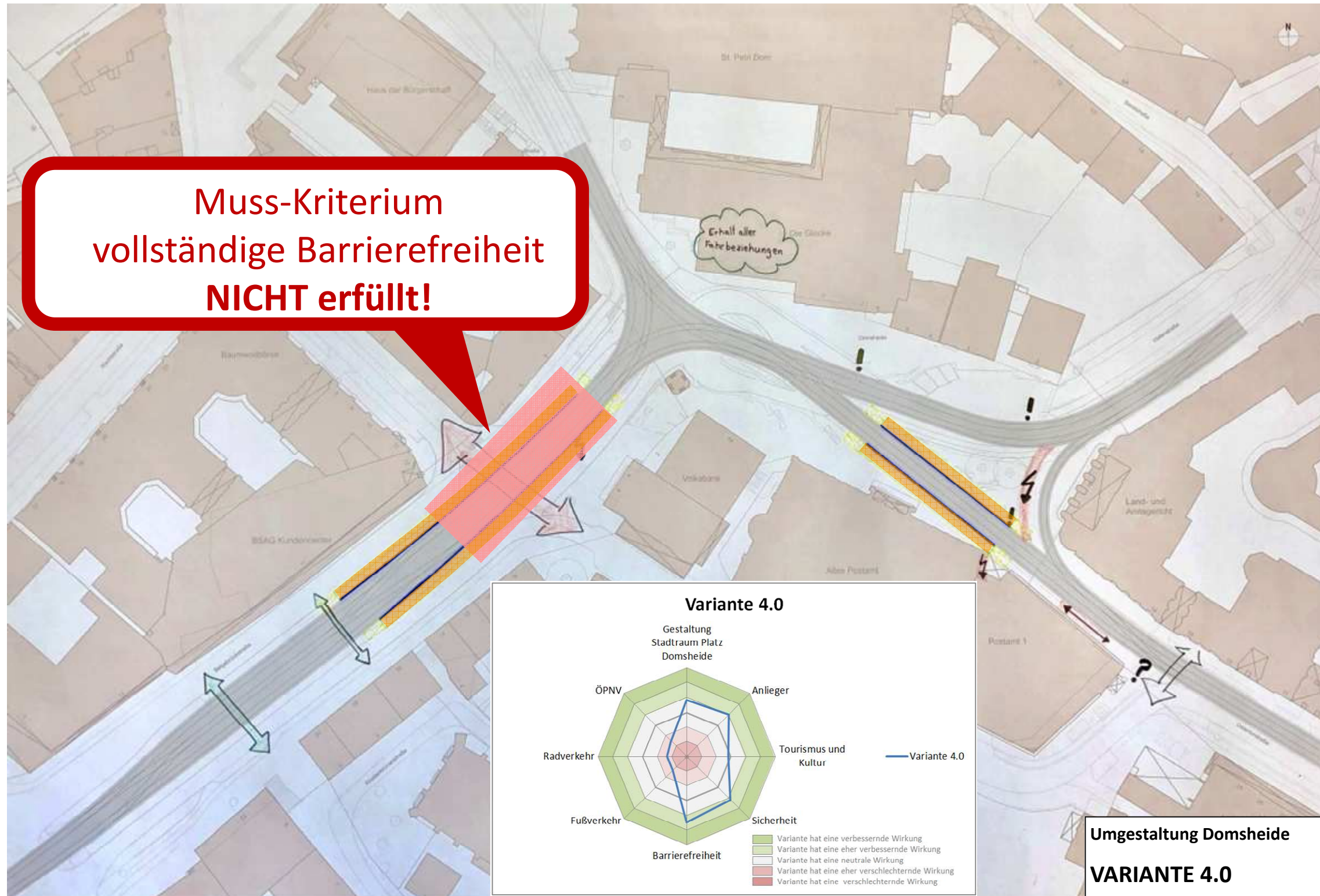
Variante 3.2



Quelle: Plangrundlage BSAG, 2019

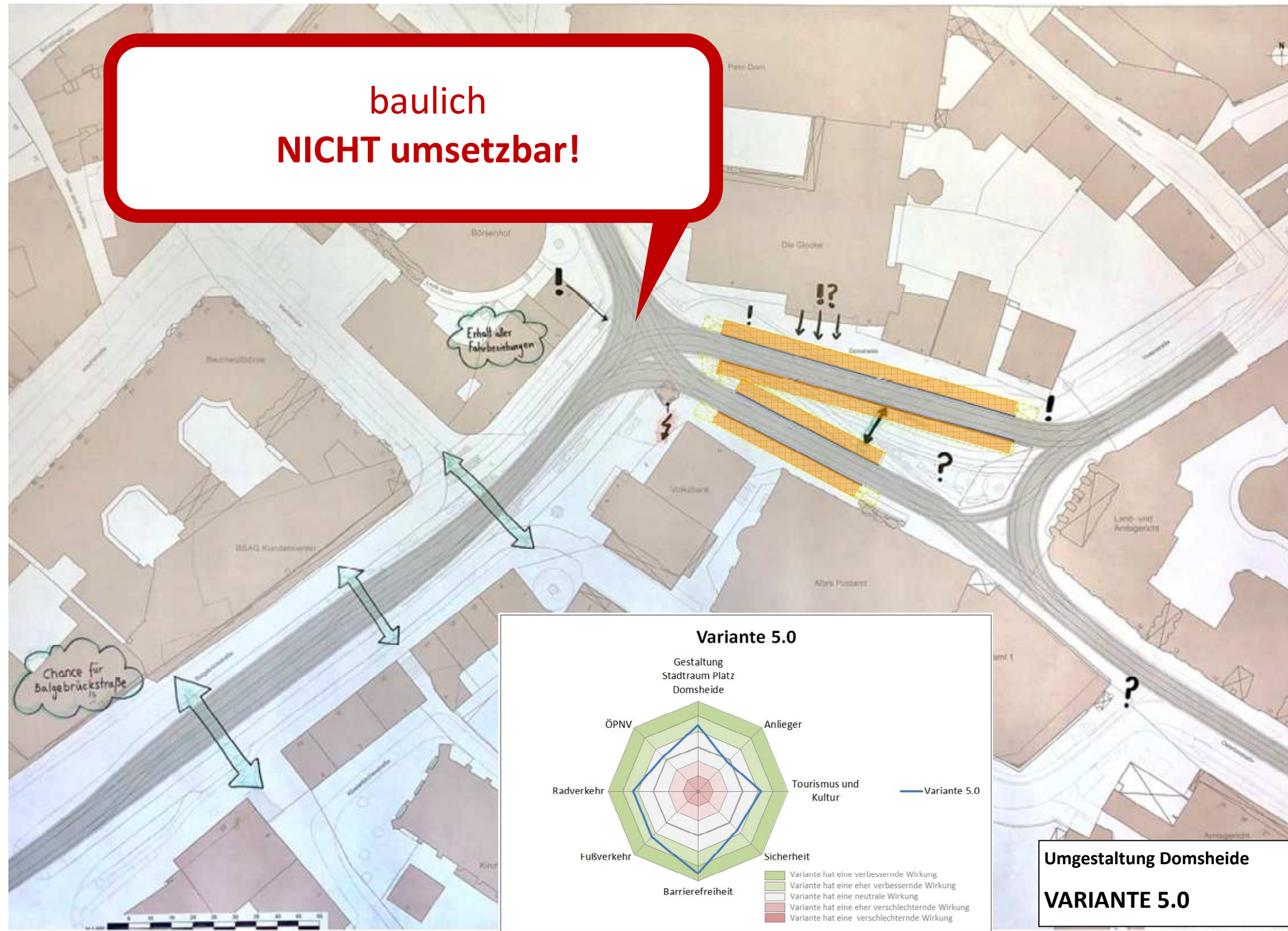


Variante 4.0



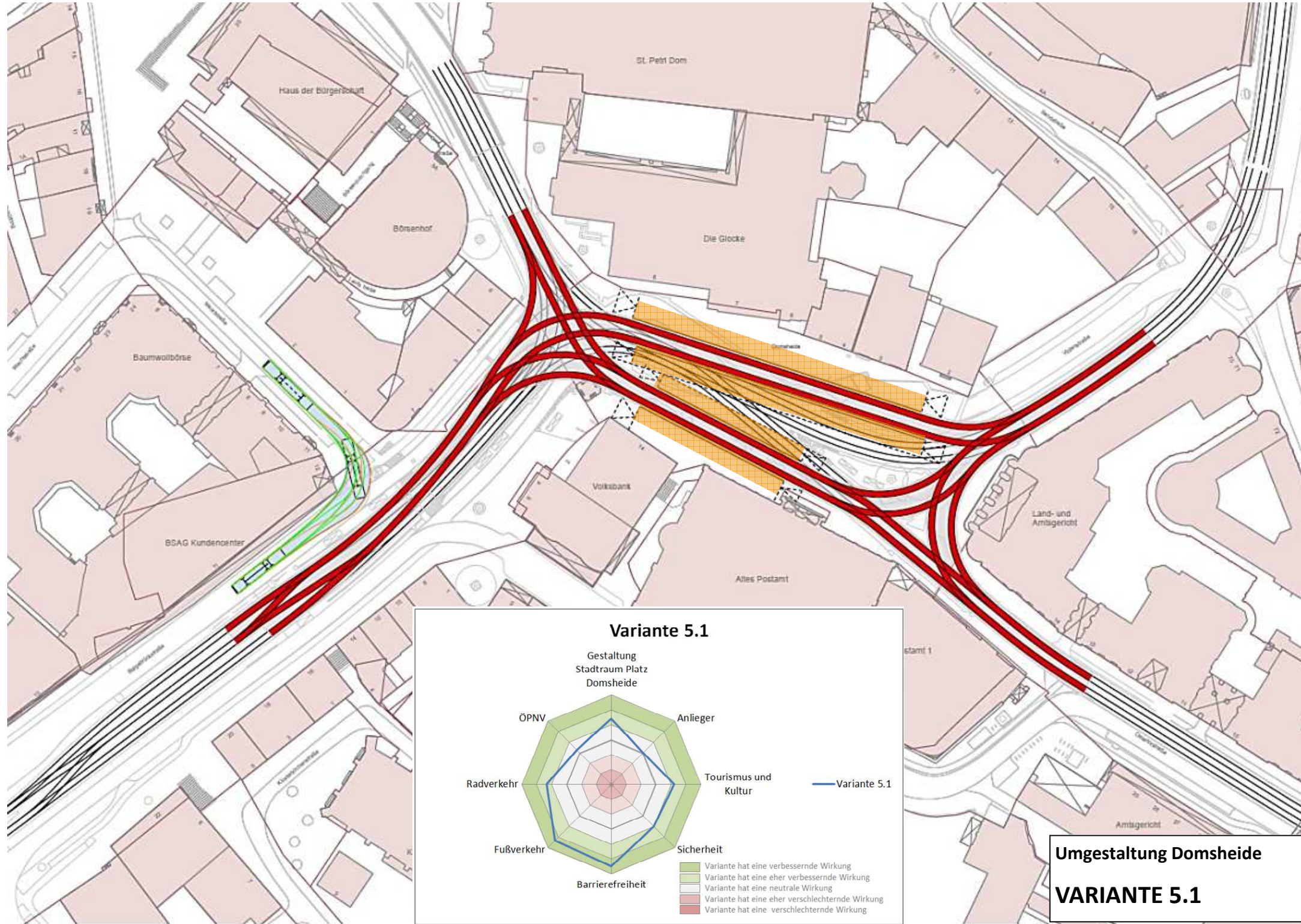
Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 5.0



Quelle: Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess, Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019

Variante 5.1



Quelle: Plangrundlage BPR Künne & Partner mbB, 2019



# 5.4 Öffentliche Präsentation in der Hochschule für Künste

Ihr Laufzettel für die Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 26. März 2019 zur Umgestaltung der Domsheide

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr **Freie Hansestadt Bremen**

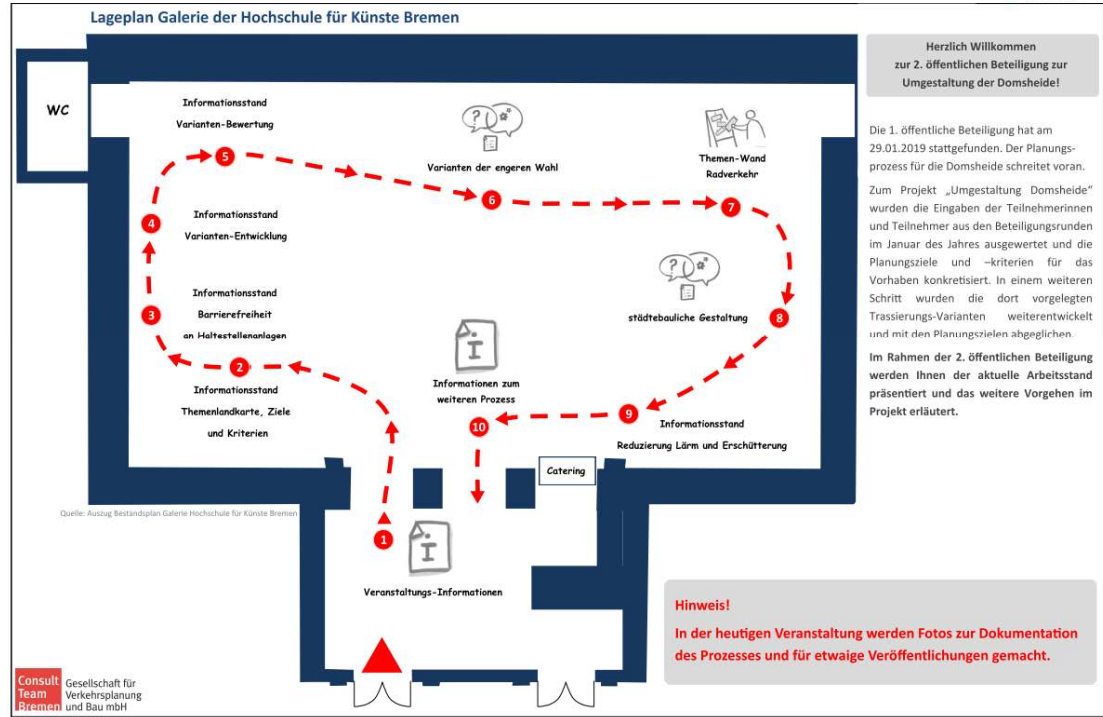
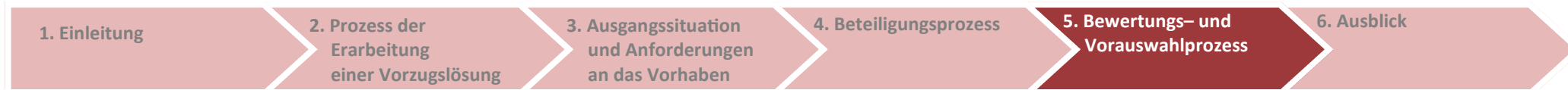


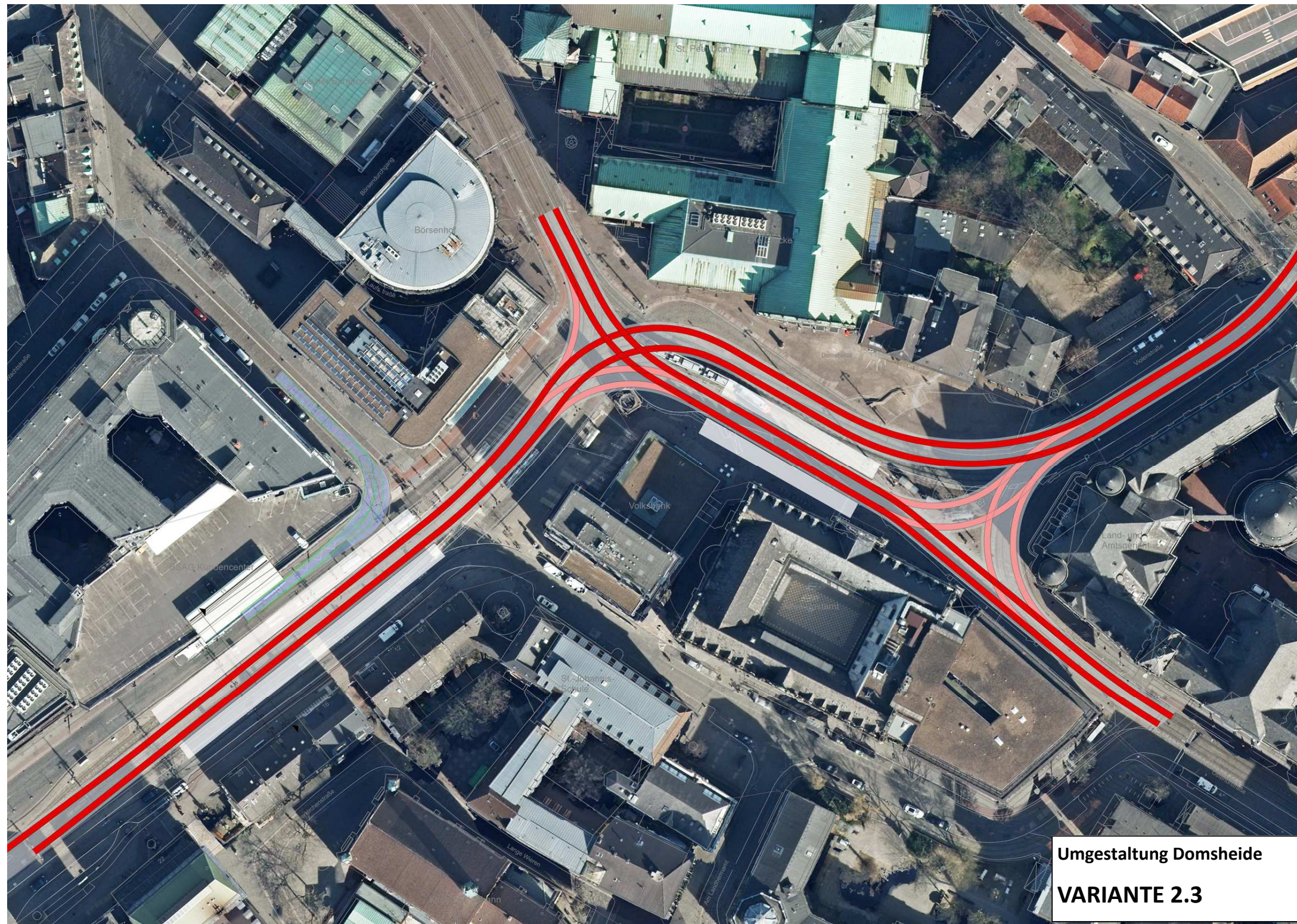
Abbildung: Impressionen aus der öffentlichen Präsentation

Quelle: CTB, eigene Aufnahmen



6. Ausblick

6.1 Varianten der engeren Wahl

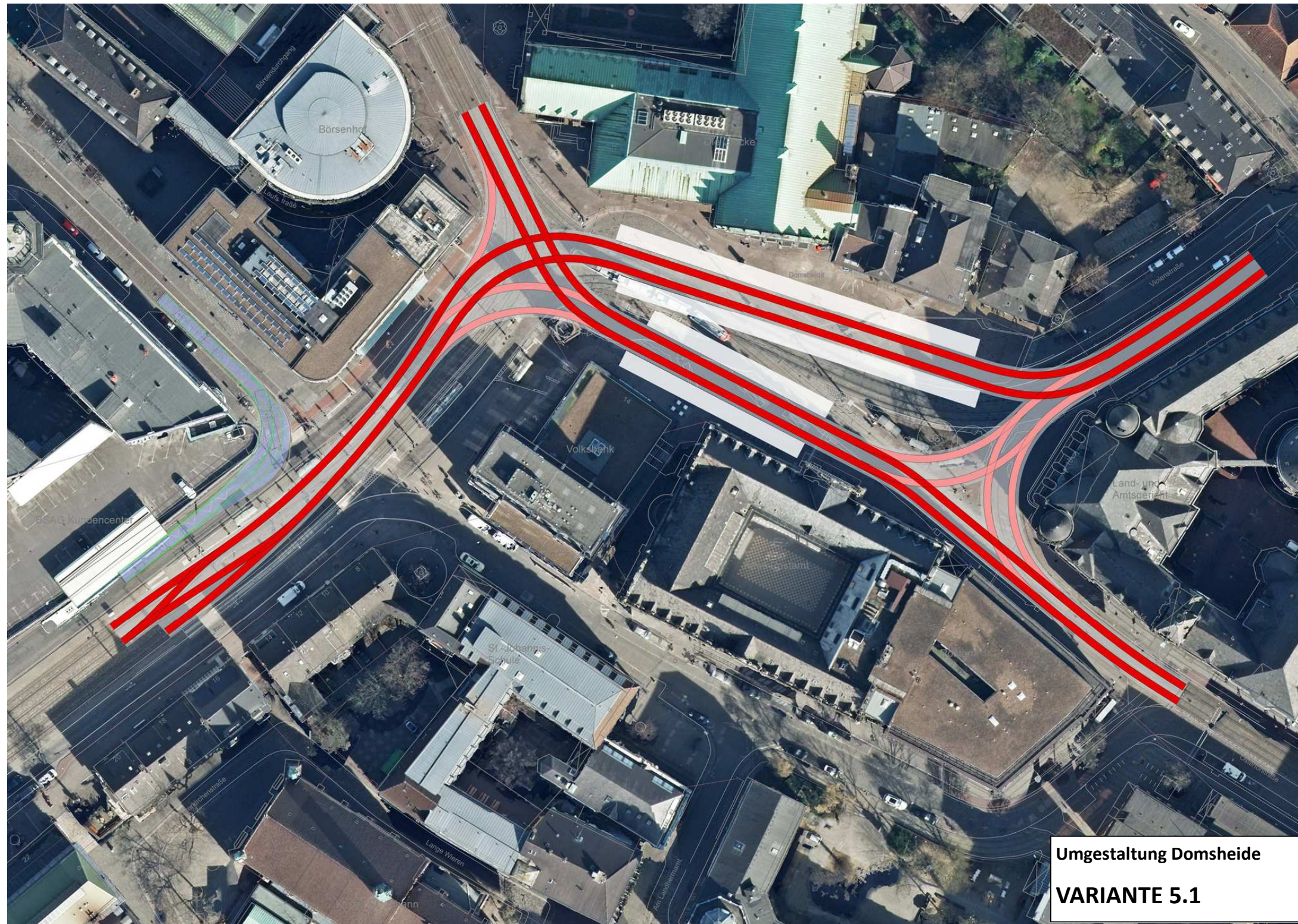


Die Varianten 2.3 und 5.1 haben nach heutigem Stand die größte Übereinstimmung mit den Planungskriterien und werden in der weiteren Planungsphase vertieft untersucht.

**Abbildung: Luftbild zu Variante 2.3 mit Haltestellenanlage**

Quelle: BPR Künne & Partner mbB und Horeis + Blatt Partnerschaft mbB

Darstellung auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2019

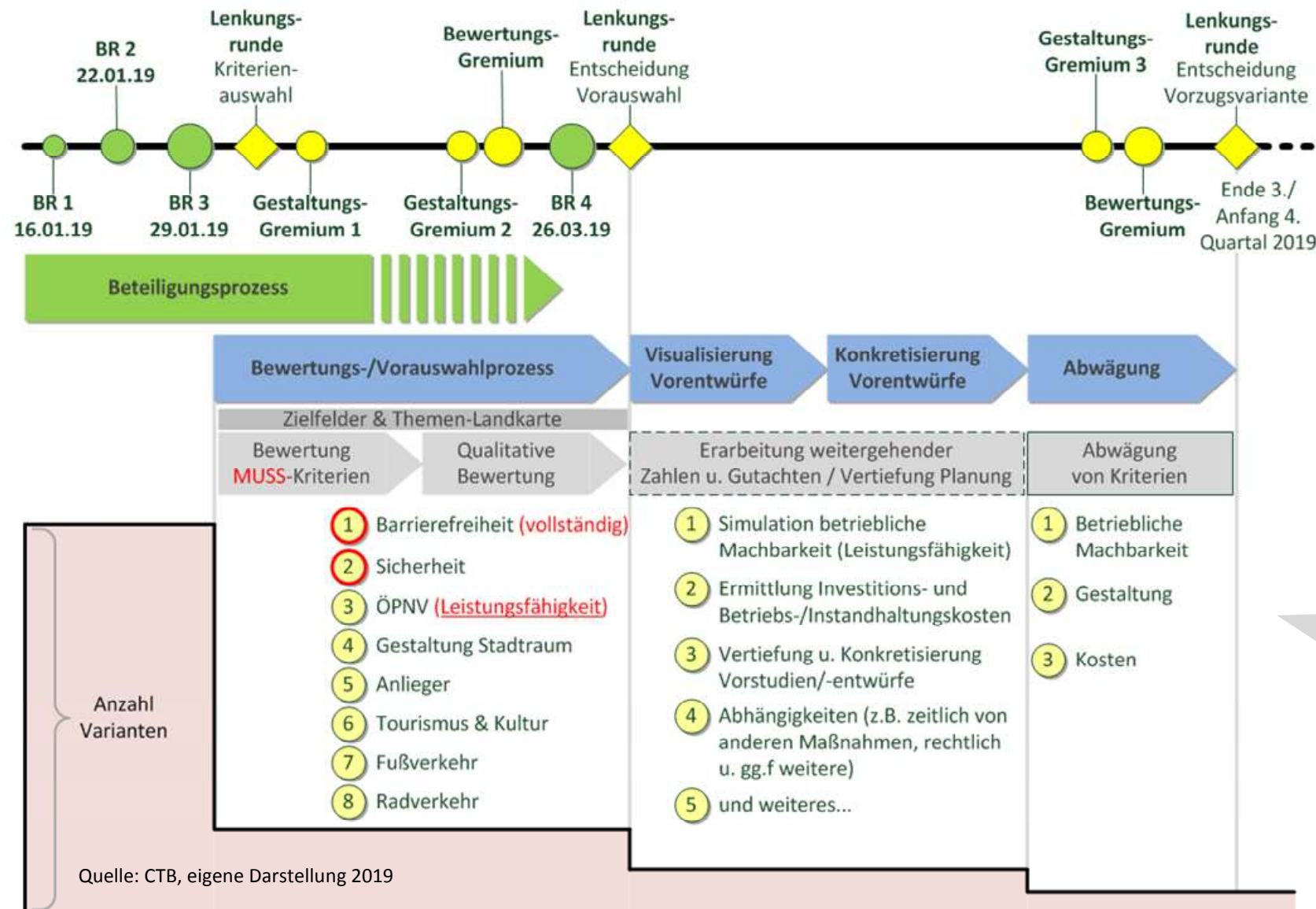


**Abbildung: Luftbild zu Variante 5.1 mit Haltestellenanlage**

Quelle: BPR Künne & Partner mbB und Horeis + Blatt Partnerschaft mbB

Darstellung auf Plangrundlage © GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, 2019

## 6.2 Auswahlprozess Vorzugsvariante



Weitere Abstimmungsschritte im Bewertungs- und Vorauswahlprozess:

- 11.02.2019 Lenkungsrunde (Nr. 1)
- 12.02.2019 Gestaltungsgremium (Nr. 1)
- 11.03.2019 Beiratssitzung Mitte
- 22.03.2019 Gestaltungsgremium (Nr. 2)
- 25.03.2019 Bewertungsgremium

Im Beteiligungsprozess (Januar 2019) wurde die Komplexität dieses Projektes deutlich - Anforderungen, Themen und Ziele wurden ergänzt oder geschärft. Im anschließenden Bewertungs- und Vorauswahlprozess (Februar und März 2019) sind weitere Sitzungen erfolgt, in denen schließlich Kriterien zur Auswahl von Vorzugslösungen entwickelt werden konnten.

Der Öffentlichkeit konnte bereits in der Beteiligungsrunde 4 (26.03.2019, in der Hochschule für Künste) vier Varianten (Varianten 2.1, 2.2, 2.3 und 5.1) vorgestellt werden, die eine große Übereinstimmung mit den Planungskriterien aufweisen. Die Varianten 2.3 und 5.1 haben nach heutigem Stand die größtmögliche Übereinstimmung mit den Planungskriterien und sind am geeignetsten für die weiteren planerischen Vertiefungen.

Am 01.04.2019 ist im Rahmen der Lenkungsrunde (Nr. 2) entschieden worden, die Varianten 2.3 und 5.1 planerisch vertieft zu untersuchen. Hierfür werden für beide Varianten weitergehende Gutachten erstellt und Untersuchungen wie z. B. die Simulationen der Leistungsfähigkeit, Ermittlung von Kosten, und weitere, erfolgen. In einem weiteren Schritt erfolgt die Abwägung



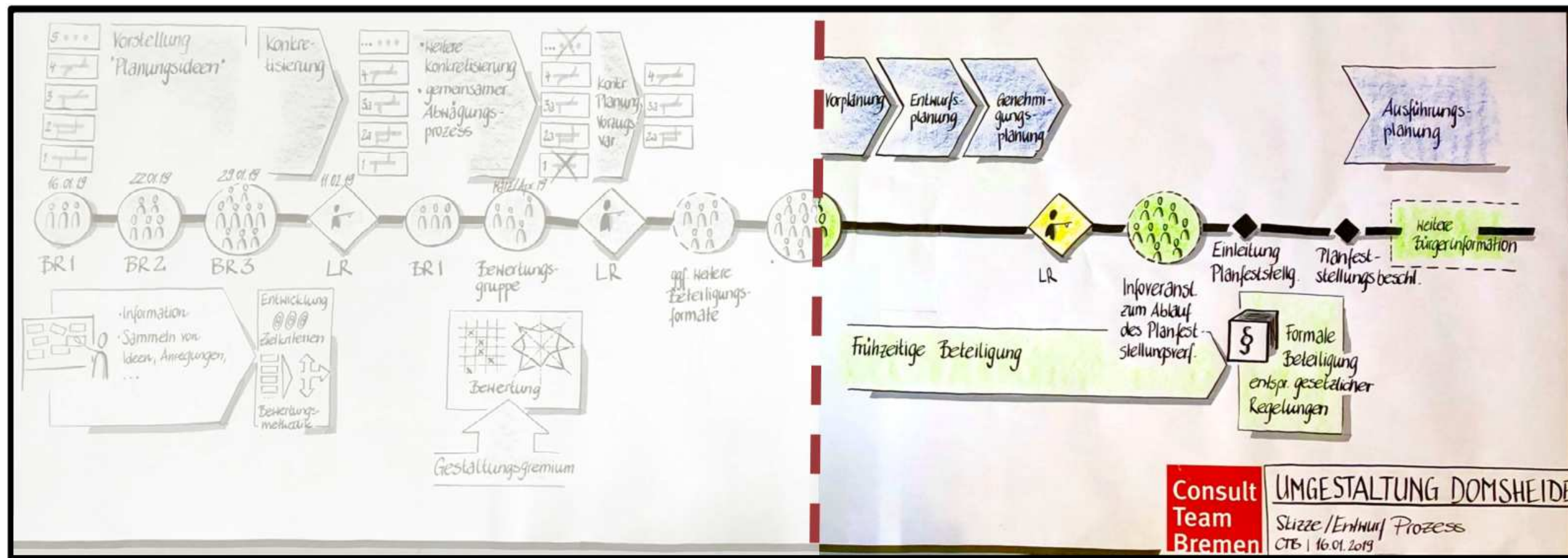


Abbildung: Darstellung der weiteren Prozessschritte für die Umgestaltung der Domsheide

Quelle: CTB, eigene Darstellung, 2019

der Varianten auf die Kriterien

- betriebliche Machbarkeit,
- Kosten und
- Gestaltung,

um eine Entscheidung zur Vorzugsvariante zum Ende des 3. / Anfang des 4. Quartals 2019 treffen zu können. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wird die Öffentlichkeit in den Planungsprozess weiterhin eingebunden.

## Impressum

### *Herausgeber*

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
Telefon: 0421 361-4800  
[www.bau.bremen.de](http://www.bau.bremen.de)

### *Redaktion*

Consult Team Bremen  
Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH  
[www.ctb-bremen.de](http://www.ctb-bremen.de)

### *Gestaltung und Bildnachweis*

Consult Team Bremen  
Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

### **Hinweis:**

Für Umarbeitungen oder die Veröffentlichung und (auch auszugsweise) Weiterverwendung dieser Unterlage ist die Zustimmung des Herausgebers erforderlich.