

Anhang 16
zu Kapitel 8 Zusammenfassung und Ausblick

ARBEITSGEMEINSCHAFT FERNBUSTERMINAL BREMEN

BPR DIPL.-ING. BERND F. KÜNNE & PARTNER | WESTPHAL ARCHITEKTEN BDA
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH | IGES INSTITUT GMBH | JUSTUS WOHLTMANN OHG

c/o BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Küne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ostertorstraße 38/39 | 28195 Bremen

Fernbusterminal Freie Hansestadt Bremen

Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung

Standort C

Erläuterungsbericht

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Contrescarpe 73

28195 Bremen

Telefon 0421 / 361- 10179

E-Mail ralf.zoellner@bau.bremen.de

Aufsteller:

ARBEITSGEMEINSCHAFT Fernbusterminal Bremen

c/o BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstr. 38 / 39, 28195 Bremen

Telefon 0421 / 33 50 2-0

E-Mail info@bpr-bremen.de

Bearbeitung:

Jens Wittrock, Daniela Helms

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB

Bremen, im März 2017

.....

INHALTSVERZEICHNIS

1. AUFGABENSTELLUNG	4
2. STANDORT C	6
2.1 Zustandsermittlung	6
2.2 Variantenbeschreibung	7
2.2.1 Allgemeines.....	7
2.2.2 Variante A	7
2.2.3 Variante B	9
2.2.4 Variante C	10
2.3 Kostenermittlung	11
2.4 Stellplatzbilanz.....	12
3. ZUSAMMENFASSUNG	12

1. Aufgabenstellung

Aufgrund der Öffnung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs stellt sich der Freien Hansestadt Bremen die Aufgabe, das steigende Linienangebot in das öffentliche Straßen- und Verkehrsnetz zu integrieren und mit den damit einhergehenden Anforderungen an die Infrastruktur bedarfsgerecht umzugehen. In diesem Zusammenhang wurde ein Standortgutachten zur Lage eines zentralen Fernbusterminals in Bremen erarbeitet. Als Standort hat sich eine Fläche am ehemaligen Güterbahnhof, nördlich des Überseemuseums, am geeignetsten herausgestellt. (Quelle: Freie Hansestadt Bremen, Standortgutachten Fernbusterminal, Mai 2016).

In diesem Zusammenhang wurden von der Planungsgemeinschaft BPR / Westphal Architekten auf verschiedenen Standorten („A“, „B“ und „AB“) westlich der Bürgermeister-Smidt-Straße mögliche Anordnungen von Fernbusterminals vor dem Hintergrund städtebaulicher, verkehrlicher und infrastruktureller Aspekte untersucht.

Im Zuge der Bearbeitung hat sich herausgestellt, dass neben den betrachteten Standorten auf den Grundstücken A, B und AB eine darüberhinausgehende Überprüfung eines Standortes C erforderlich ist. Bei dem Standort C handelt es sich um das Grundstück der Aurelis Real Estate, sowie der Deutschen Bahn AG nordöstlich der Einmündung Bürgermeister-Smidt-Straße / Beim Handelsmuseum. Unter der Annahme, dass die dort vorhandenen Gebäude abgerissen werden können, wurde geprüft, inwieweit auf diesem Grundstück unter Einbeziehung der angrenzenden Straßenräume ein Fernbusterminal umsetzbar ist.



Quelle Bildmaterial: Maps

2. Standort C

2.1 Zustandsermittlung

Das zu untersuchende Grundstück liegt nordwestlich der Einmündung Bürgermeister-Smidt-Straße / Beim Handelsmuseum. Gegenwärtig wird diese Fläche durch öffentliche und private Stellplätze genutzt. Die Bebauung, ein einfaches Büro und Lagergebäude, befindet sich im hinteren Teil des Grundstücks. Insgesamt handelt es sich um einen typischen bahnhofsnahe Bürostandort der späten 60er Jahre. Neben der beschriebenen Infrastruktur befindet sich im nordöstlichen Grundstücksbereich eine ehemals genutzte Autoverladerampe für Güterzüge. Auf dem betrachteten Grundstück befinden sich Fahrleitungsmasten der DB AG.



Abbildung 1: Zufahrt zum Aurelis Gelände



Abbildung 2: Blick vom Bahnübergang Richtung Überseemuseum

2.2 Variantenbeschreibung

2.2.1 Allgemeines

Die Einfahrt in den Fernbusterminal am Standort C liegt in der Straße Beim Handelsmuseum, ca. 80 m hinter der Einmündung Bürgermeister-Smidt-Straße / Beim Handelsmuseum. Die 5 m breite Zufahrtsstraße für die Einfahrt in den Fernbusterminal verläuft mit einem Abstand von ca. 2,75 m am Ämtergebäude vorbei, sodass ein Gehweg vorhanden ist. Die Schranken und ein Automat für die kostenpflichtige Einfahrt in den Terminal befinden sich am Ende der Zufahrtsstraße. Eine Aufstelllänge von 15 m wird gewährleistet. Die Bushaltepositionen in Längsaufstellung, welche sich in der Nähe der Gleise befinden, müssen zwecks Gleisstilllegung oder Sicherungsmaßnahmen mit der DB AG abgestimmt werden.

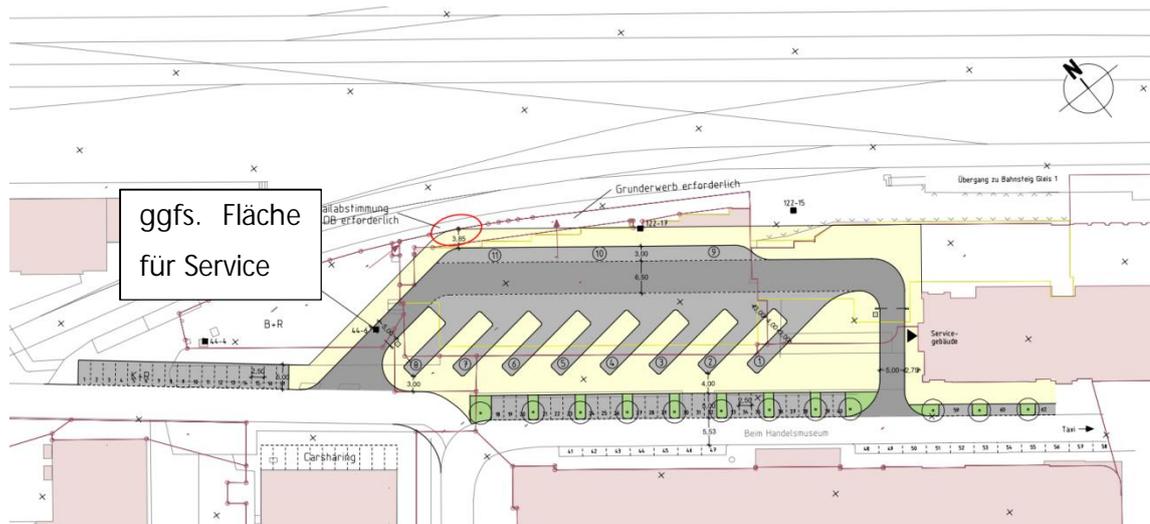
Ein Bike+Ride-Anlage kann auf dem Gelände der DB AG vorgesehen werden. Kiss+Ride-Stellplätze werden in die Senkrechtstellplätze, welche ebenfalls auf dem Gelände der DB AG errichtet werden, integriert.

Eine direkte Anbindung an den Bahnsteig 1 des Bremer Hauptbahnhofes ist möglich. Das Servicegebäude könnte im bestehende Gebäudeteil der DB AG untergebracht werden. Dazu wären separate Vereinbarungen zu treffen.

2.2.2 Variante A

Ein Bussteig von 50 m bietet Platz für 3 Fernbusse in Längsaufstellung und garantiert zudem eine Vorbeifahrt an einem wartenden Bus. Diese Busstellplätze befinden sich in nördlicher Richtung am vorhandenen Gleis der Oldenburger Kurve. Für den Ausstieg der Passagiere ist ein Abstand von mind. 3,80 m bis max. 10 m zum Gleis vorhanden.

8 Haltepositionen in Taschenform mit je 3 m Breite, wie sie schon für die anderen Standorte angedacht sind, bieten ebenfalls Platz zum Ein- und Ausladen sowie dem Be- und Entladen der Gepäckstücke. Zwischen jeder Halteposition befindet sich ein 4 m breiter Passagierwartebereich. Ein ca. 4 m breiter Weg zwischen den Haltebuchten und öffentlichen Stellplätzen sichert eine gefahrlose Weiterreise für die Fußgänger unter anderem zum 200 m entfernten Bremer Hauptbahnhof oder zu den ebenfalls am Hauptbahnhof befindlichen Taxistellplätzen.



Die Ausfahrt aus dem Terminal befindet sich ca. 4 m neben der letzten Halteposition. Vor den Ausfahrtschranken ist eine Aufstellfläche von mind. 15 m gewährleistet. 17 öffentliche Stellplätze können hinter der Ausfahrt in Richtung Bahnübergang angeordnet werden. Diese dienen unter anderem als Kiss+Ride-Stellplätze.

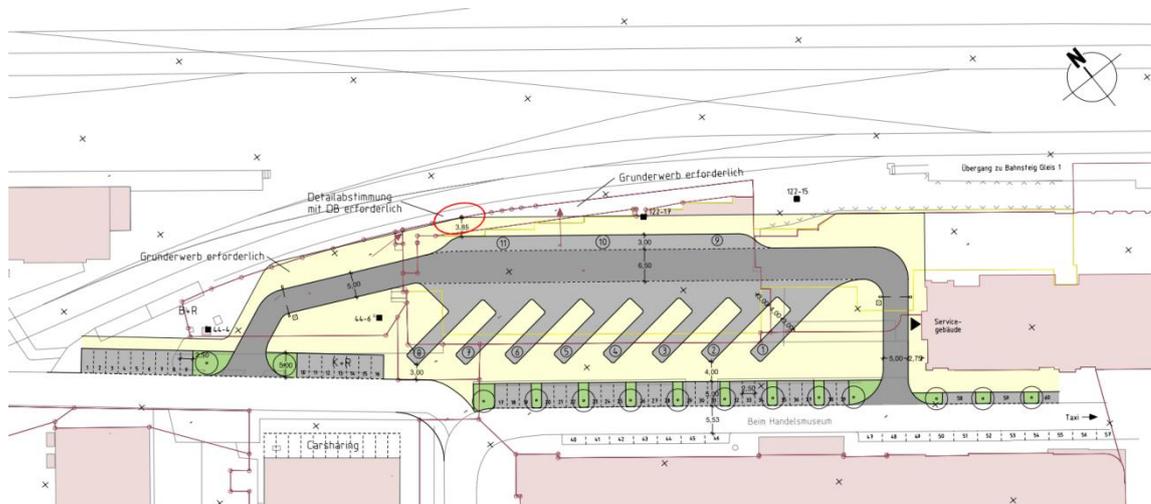
Die Ein- und Ausfahrtsituation, sowie die Einfahrt in die Straße Beim Handelsmuseum wurde mittels Schleppkurven geprüft und bestätigen die verkehrliche Machbarkeit in dieser Variante.

Da sich die Grundstücke, auf denen der Busterminal errichtet werden soll, neben den Gleisen der Deutschen Bahn AG befinden, sind hier diverse Maste der DB AG zu finden. Für diese Variante muss der Mast mit der Nummer 44-6 versetzt werden. Dies kann nur unter einem erheblichen Aufwand erfolgen.

Um ein Versetzen der Maste zu umgehen, werden zwei weitere Varianten aufgezeigt (B und C). Diese unterscheiden sich somit lediglich in der Ausfahrtsituation und in der Anordnung der westlichen Stellplätze.

2.2.3 Variante B

Die 5 m breite Ausfahrt aus den Fernbusterminal befindet sich weiter westlich zwischen zwei Masten der DB AG. Somit kann auf ein Versetzen der Maste verzichtet werden. Vor den Ausfahrtschranken ist eine Aufstellfläche von mind. 15m gewährleistet. Insgesamt 16 Stellplätze in Senkrechtaufstellung befinden sich links und rechts neben der Ausfahrt. Diese dienen unter anderem als Kiss+Ride-Stellplätze. Dadurch kommt es zu unerwünschten Verflechtungen zwischen dem Busverkehr und dem K+R-Verkehr.

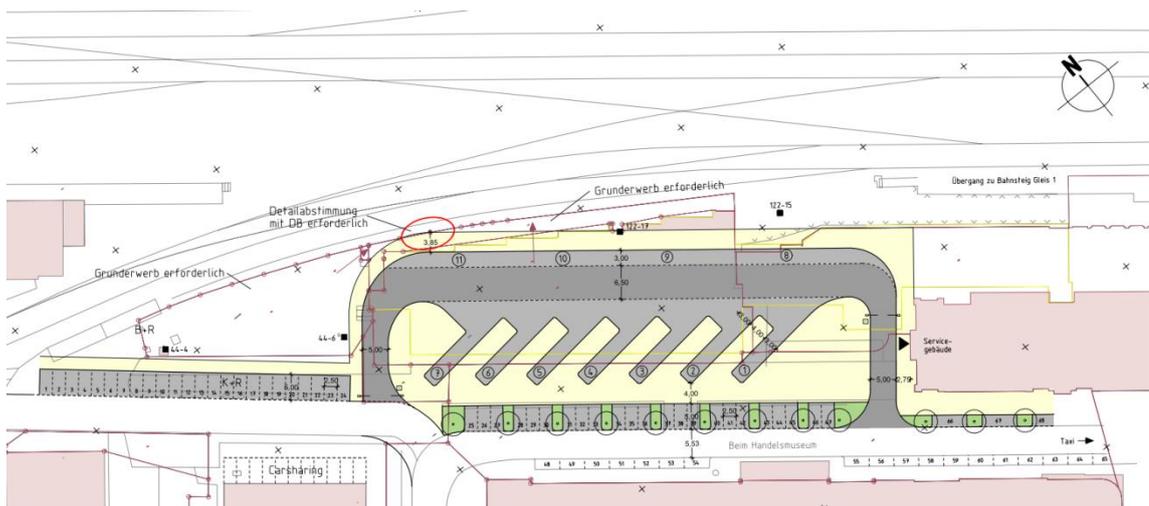


2.2.4 Variante C

Die Anordnung der Haltepositionen wird innerhalb des Terminals von vorher 3/8-Positionen auf 4/7 verändert. Die 8. Halteposition, in Variante A und B in Taschenform, befindet sich nun in Längsaufstellung im Bereich der Einfahrt.

Durch die Stauchung des Busterminals befindet sich die Ausfahrt weiter südlich, unmittelbar im Übergang der letzten Halteposition. Dadurch ist es dem Bus außerdem ermöglicht aus dem Fernbusterminal auszufahren und ohne große Lenkbewegungen auf die Bürgermeister-Smidt-Straße abzufahren, da die Einsicht in alle Straße von dieser Ausfahrposition am besten ist. Auch in dieser Variante kann auf ein Versetzen der Maste verzichtet werden.

Insgesamt 24 Stellplätze in Senkrechtaufstellung befinden sich westlich der Ausfahrt in Richtung Bahnübergang.



2.3 Kostenermittlung

Der Investitionsaufwand für den Fernbusterminal am Standort C orientiert sich an den Vorgaben der Kostenermittlung für die Standorte A, B und AB. Vor diesem Hintergrund treten folgende Kostengruppen auf:

- Abbruch Bestand:	300.000,00 €
- Flächenbefestigung:	1.600.000,00 €
- Oberleitungsmast DB AG	250.000,00 €
- Terminalüberdachung:	1.488.000,00 €
- Terminal Ticketgebäude (Umnutzung vorhandenes DB-Gebäude)	860.000,00 €
- Terminal Infrastruktur:	<u>250.000,00 €</u>
Summe	4.748.000,00 €

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass Kosten für den Grundstückserwerb, die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, möglicherweise auftretende Altlasten oder die Erfordernis von Bodenverbesserungsmaßnahmen nicht betrachtet wurden.

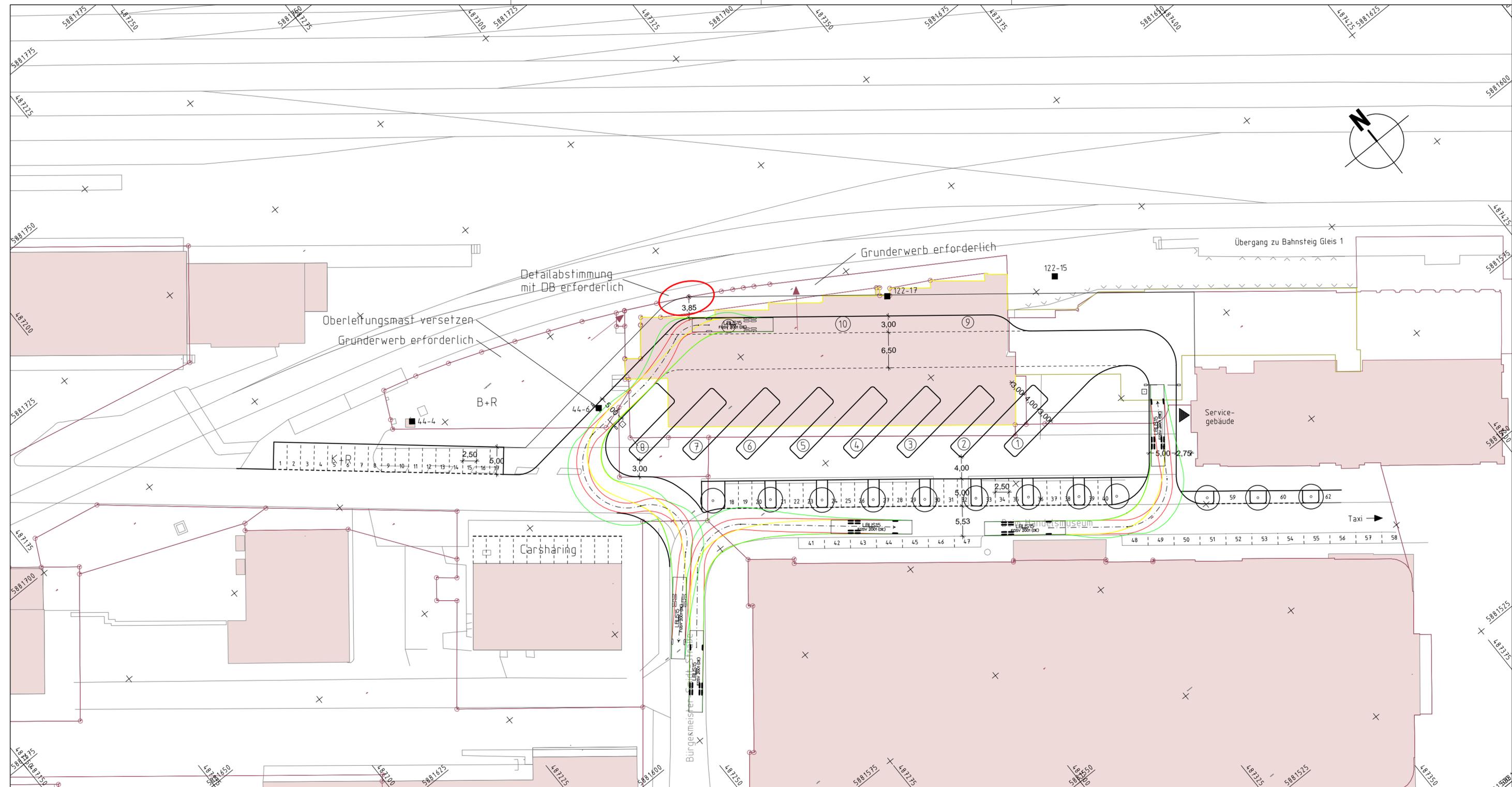
2.4 Stellplatzbilanz

In der Betrachtung des Gesamttraumes kann festgestellt werden, dass sich ohne Berücksichtigung der Wildparker die Stellplatzbilanz nur geringfügig verschlechtert. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass von den zukünftig vorhandenen Stellplätzen nicht mehr alle frei nutzbar wären, da Teile davon als P+R dem Fernbusterminal zugeordnet werden müssten.

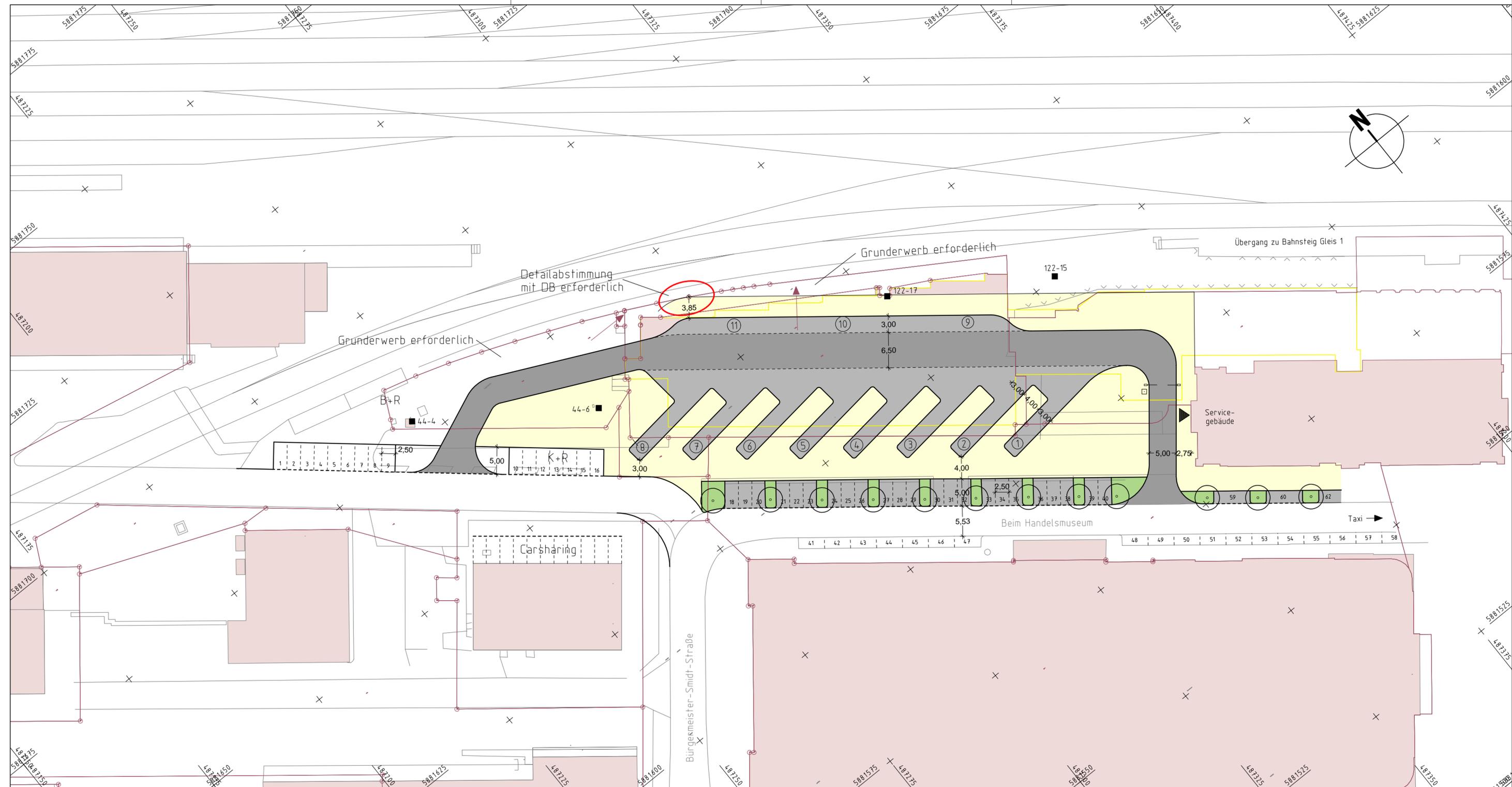
	Bestand	Variante A	Variante B	Variante C
Beim Handelsmuseum (rechts von Bürgermeister-Smidt-Straße)				
Längsaufstellung	35	21	21	21
Senkrechtaufstellung	33	23	23	23
Wildparker	11	0	0	0
Beim Handelsmuseum (links von Bürgermeister-Smidt-Straße)				
Carsharing	11	11	11	11
Schrägaufstellung	9	0	0	0
Senkrechtaufstellung	0	17	16	24
Wildparker	5	0	0	0
Insgesamt (inkl. Wildparker)	88 (104)	73	72	80

3. Zusammenfassung

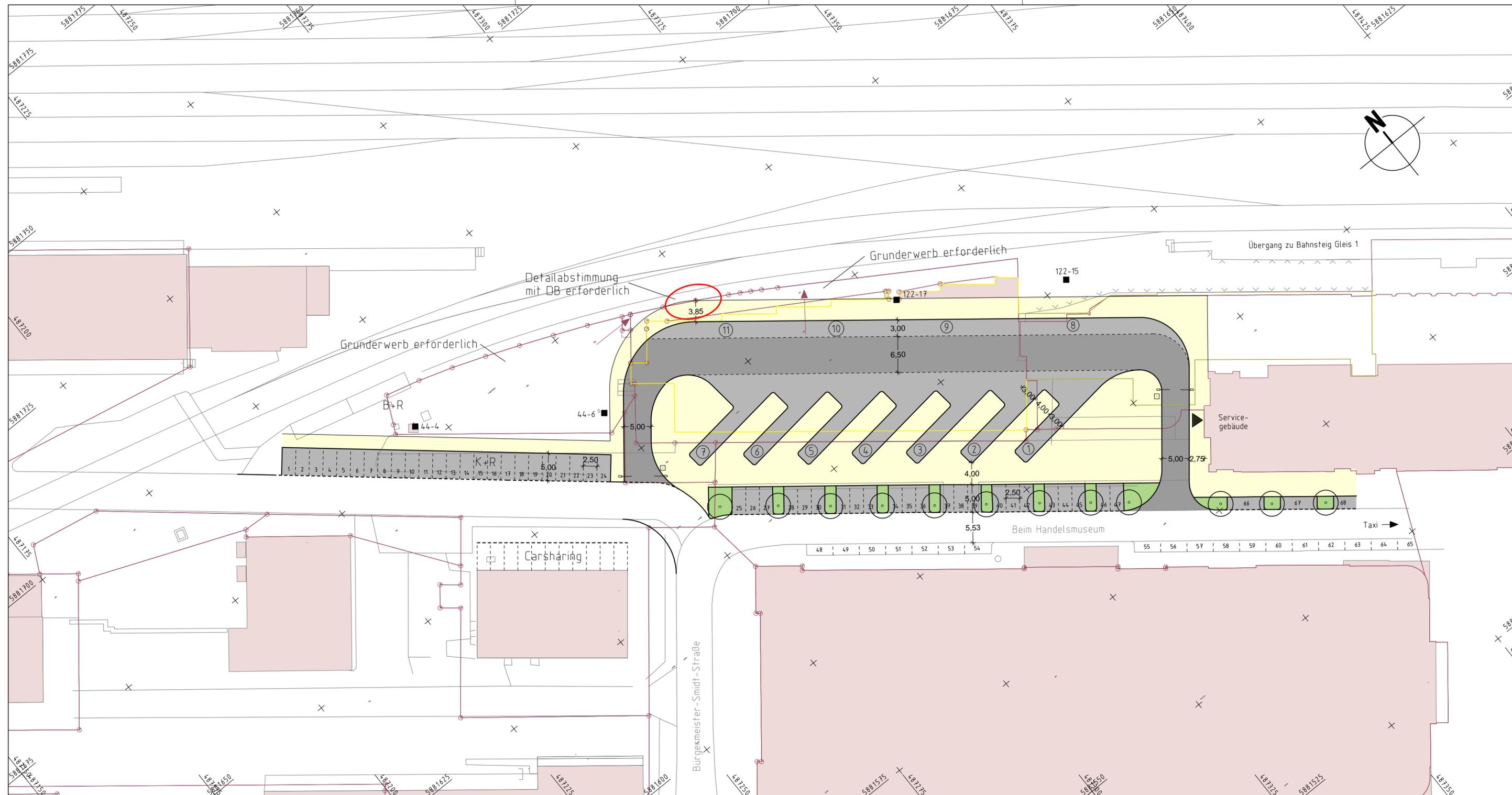
Die Platzierung eines Fernbusterminals in der Freien Hansestadt Bremen am Standort C, nordwestlich der Einmündung Bürgermeister-Smidt-Straße / Beim Handelsmuseum ist grundsätzlich möglich. Die dortigen Flächen stehen in einem ausreichenden Maße nach Abbruch der vorhandenen Gebäudestruktur zur Verfügung. Neben dem Grundstück der Aurelis Real Estate ist darüber hinaus auch das DB-Grundstück nordwestlich der Einmündung zu erwerben, um notwendige Stellplätze bzw. die Ausfahrt aus dem Fernbusterminal realisieren zu können. Unter Verzicht der Umsetzung von Fahrleitungsmasten ist es möglich, bei einer Anordnung von 7 + 4 Busposition (Variante C) den Fernbusterminals kostengünstiger zu realisieren. Der Investitionsaufwand beträgt bei dieser Variante ca. 4,75 Mio. Euro.



Projekt	Fernbusterminal Bremen Variantenuntersuchung				
Auftraggeber	Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr <small>Contrescarpe 72 28195 Bremen +49 421 361 2407 office@umwelt.bremen.de</small>				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB <small>Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de</small>				BPR
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie - Phase 0				
Planbezeichnung	Lageplan Standort C Variante A mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2333	1:500	15.08.16	/WE		16-2



Projekt	Fernbusterminal Bremen Variantenuntersuchung				
Auftraggeber	Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Contrescarpe 72 28195 Bremen +49 421 361 2407 office@umwelt.bremen.de				
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				BPR
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie - Phase 0				
Planbezeichnung	Lageplan Standort C Variante B				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2333	1:500	19.08.16	/WE		16-3



Projekt	Fernbusterminal Bremen Variantenuntersuchung				
Auftraggeber	Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr <small>Contrescarpe 72 28195 Bremen +49 421 361 2407 office@umwelt.bremen.de</small>				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB <small>Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de</small>				BPR
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie - Phase 0				
Planbezeichnung	Lageplan Standort C Variante C				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2333	1:500		WE/		16-4