

Machbarkeitsstudie Mobilitätsstation Kattenturm

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung



Freie
Hansestadt
Bremen

Impressum

Beauftragt von

Die Senatorin für Bau, Mobilität und
Stadtentwicklung
Referat 72 – Stadtumbau
www.bau-bremen.de

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung  Freie
Hansestadt
Bremen

Patrick Chojnowski

Erarbeitet von

Planersocietät Frehn Steinberg Partner
GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
www.planersocietaet.de

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Sebastian Schröder-Dickreuter
Markus Grundmann
Markus Geiger
Roman Herzog

mit

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
www.nts-plan.de

 nts
Ingenieurgesellschaft

Hartmut Leiking
Alicia Hindersmann

Bildnachweis

Planersocietät

gefördert durch:

 Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

 STÄDTBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

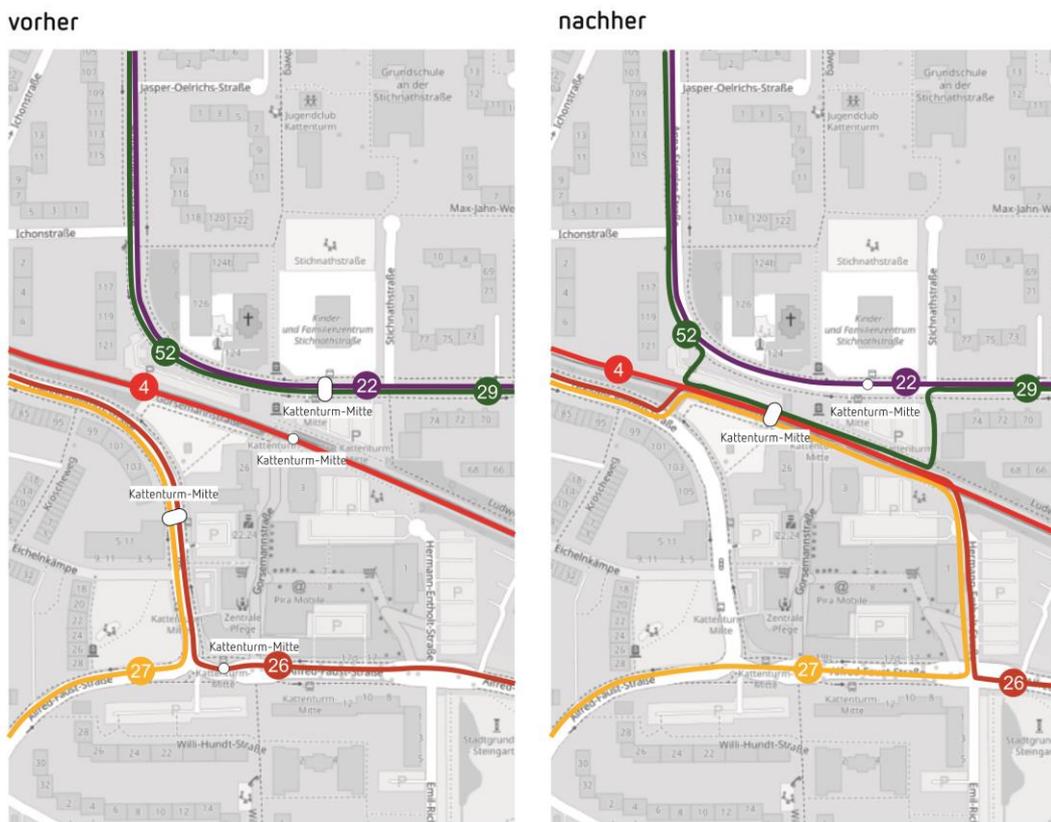
Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung  Freie
Hansestadt
Bremen

Mai 2025

Die Idee

Die Haltestelle ist ein wichtiger Ort in Kattenturm und bildet zusammen mit dem Wochenmarkt, den Geschäften und den Ortsamt in der Gorsemannstraße das Stadtteilzentrum. Heute sind die Haltestellen für Busse und Straßenbahnen an verschiedenen Stellen. Diese Aufteilung stammt noch aus den 1960er Jahren. Jetzt sollen alle Haltestellen für die Busse und Straßenbahn an einem zentralen Ort zusammengeführt werden, um kurze Laufwege beim Umstieg zu ermöglichen. Die Idee zur Neugestaltung der Haltestelle Kattenturm-Mitte sowie zur Aufwertung zu einer Mobilitätsstation findet ihren Ursprung in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 der Freien Hansestadt Bremen. Dies wurde im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) Kattenturm 2022 aufgegriffen, weitergedacht und als Leuchtturmprojekt eingestuft. So soll das neue Zentrum von Kattenturm moderner und lebendiger werden. Die vorliegende Machbarkeitsstudie prüfte die Zusammenlegung der Haltestellen in Varianten und erarbeitet einen ersten Entwurf für den angrenzenden Mobility-Hub.

Linienführung Bus und Straßenbahn im Vorher-Nachher-Vergleich



Legende

- | | | | |
|--|-------------------------------|--|---------------------|
| 4 | Arsten - Lilienthal | | Umstiegshaltestelle |
| 22 | Kattenturm - Universität-Ost | | Bus- / Bahnstation |
| 26 | Kattenturm - Überseestadt | | |
| 27 | Brinkum-Nord - Weidedamm-Nord | | |
| 29 | Kattenturm - Neue Vahr Nord | | |
| 52 | Huchting - Kattenturm | | |

Linienführung Vorher-Nachher-Vergleich

Die Buslinien 52 bzw. 29 sowie 26 und 27 werden zukünftig über die zusammengelegte Haltestelle Kattenturm-Mitte geführt. Dies bedeutet, dass im südlichen Bereich der Theodor-Billroth-Straße kein Busverkehr mehr stattfindet. Die Ludwig-Waigand-Straße, die derzeit als Geh- und Radweg dient, wird für den Busverkehr ausgebaut. Für den westlichen Bereich der Haltestelle werden neue Zu- und Abfahrten zur Anna-Stiegler-Straße und Theodor-Billroth-Straße gebaut.

Im zentralen Bereich fahren die Busse gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem Gleisbett. Dafür wird das Gleisbett so umgebaut, dass es von Bussen und Straßenbahnen genutzt werden kann. Eine grundlegende Herausforderung besteht auch darin, dass der Fuß- und Radverkehr das Gleisbett an den gleichen Stellen überquert, wo der Busverkehr auf das Gleisbett fährt.

Die Ausgangslage

Eine genaue Untersuchung hat mehrere Probleme an der Haltestelle aufgezeigt: Es gibt zum Beispiel Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, da diese sich die gleichen Wege teilen müssen. Zudem sind die Wege häufig nicht klar gekennzeichnet. Zudem sind die Wege häufig nicht klar gekennzeichnet, in einem schlechten Zustand und selten barrierefrei gestaltet. Es gibt zwar Sitzmöglichkeiten im Haltestellenbereich, jedoch sind diese oft von schlechter Qualität. Zudem gibt es nur wenige Bäume und Grünflächen. Die Straßenbahngleise können ausschließlich im Bereich des Marktes überquert werden, da im übrigen Haltestellenbereich Zäune sind. Das Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn ist unpraktisch, weil die Haltestellen etwa drei Minuten Fußweg auseinander liegen.

Ausgangslage Kattenturm-Mitte



Die Gespräche

Für die Machbarkeitsstudie wurden Bürgerinnen und Bürger vor Ort und online zu ihren Wünschen für die Mobilitätsstation Kattenturm-Mitte befragt.

Die Beteiligung vor Ort fand am 28. August 2024 direkt neben der Haltestelle Kattenturm-Mitte statt. Interessierte Personen konnten sich zu dem Vorhaben informieren und auf einem Plakat die fünf wichtigsten Ausstattungselemente für die Mobilitätsstation auswählen. Weitere Ideen und Hinweise wurden aufgenommen. Parallel lief vom 28. August bis 15. September eine Online-Umfrage, bei der ca. 50 Personen ihre Wünsche äußerten. Insgesamt gingen 380 Beiträge ein, davon 185 vor Ort und 195 online.

Die Auswertung zeigte, dass Sitzmöglichkeiten, ein offener Warteraum und öffentliche Toiletten die meisten Stimmen erhielten, gefolgt von Spielelementen, einem Kiosk/Bäcker und Begrünung.

Einzelne Themen wurden in Fachgesprächen mit Verwaltung, Akteuren aus dem Stadtteil, dem kommunalen Verkehrsunternehmen und einer Wohnungsbaugesellschaft vertieft. Außerdem fanden während der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie drei Treffen mit wichtigen Akteuren (z.B. BSAG, ASV) statt, die das Projekt beratend begleitet haben.

Beteiligung vor Ort



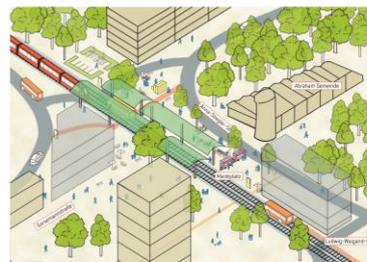
28.08.2024

**Ihre Wünsche für die Haltestelle
Kattenturm-Mitte**

Teilen Sie uns Ihre Ideen für die Mobilitätsstation Kattenturm-Mitte mit.

Beteiligung vor Ort:

Marktplatz/ Haltestelle Kattenturm-Mitte
am Mittwoch um 12:00-16:00 Uhr



Machen Sie jetzt auch **Online** mit
- bis zum 15.09. -

weitere Informationen



Link zur Umfrage: <https://tinyurl.com/Kattenturm-Mitte>



Der Konzeptvorschlag

Im Rahmen der Neugestaltung soll in Kattenturm-Mitte eine moderne Mobilitätsstation entstehen. Ziel ist es, die Wege für alle Verkehrsarten – also für zu Fußgehende, Radfahrende, Nutzende von Straßenbahn und Bus und Autofahrende – zu verbessern. Die bisherigen Haltestellen werden an einem Ort gebündelt, damit die Orientierung leichter fällt. So wird das Umsteigen einfacher, die Wege insgesamt kürzer und die Angebote besser. Der Haltepunkt soll kein Hindernis mehr zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil von Kattenturm sein, sondern durch neue Möglichkeiten der Gleisquerung beide Seiten miteinander verbinden. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität erhöht und es werden mehr Grünflächen eingeplant.

Wichtige Elemente der Mobilitätsstation Kattenturm-Mitte:

- Eine begrünte Überdachung, die über die Gleise reicht und vor Wind, Regen und Sonne schützt
- Großzügiger Aufenthaltsbereich mit Grün und Sitzmöglichkeiten nördlich der Haltestelle
- Überdachte Fahrradabstellanlagen mit Servicestation im Nordwesten
- Eine klare und einfache Wegführung, damit alle die Haltestelle gut erreichen können
- Attraktive Radwegführung rund um die Haltestelle
- Kfz-Stellplätze mit E-Ladestationen im westlichen Bereich
- Spielelemente, Packstation und Trinkwasserbrunnen in der Nähe der Haltestelle

Die Ausstattung der Mobilitätsstation richtet sich nach dem tatsächlichen Bedarf. Dabei wird auf Funktionalität, Komfort und Barrierefreiheit geachtet.

Mindestausstattung: Haltestellenmast, Abfallbehälter, Wartefläche, Blindenleitsystem

- **Basiselemente** eines attraktiven ÖPNV: Sitzmöglichkeiten, Überdachung/Witterungsschutz und klare Wegweisung sowie gut sichtbare Informationsangebote
- **Barrierefreiheit:**
 - Gilt für **alle Bereiche** (Haltestellen, Zuwegungen, Ausstattung)
 - Es wird nach dem sogenannten **Zwei-Sinne-Prinzip** gearbeitet: Informationen sollen zum Beispiel gleichzeitig gesehen und ertastet oder gehört werden können.
 - Ziel: **Nutzung ohne fremde Hilfe**, auch für Menschen mit Behinderungen oder anderen Einschränkungen in der Mobilität
- **Klimaanpassungen:**
 - **Entsiegelung** und **Begrünung** sorgen für Kühlung und Wasserrückhalt und machen den Bereich angenehmer für Wartende, Ankommende, Fußgänger und Radfahrer.

Visualisierung Mobilitätstation Kattenturm-Mitte

Kfz-Verkehr

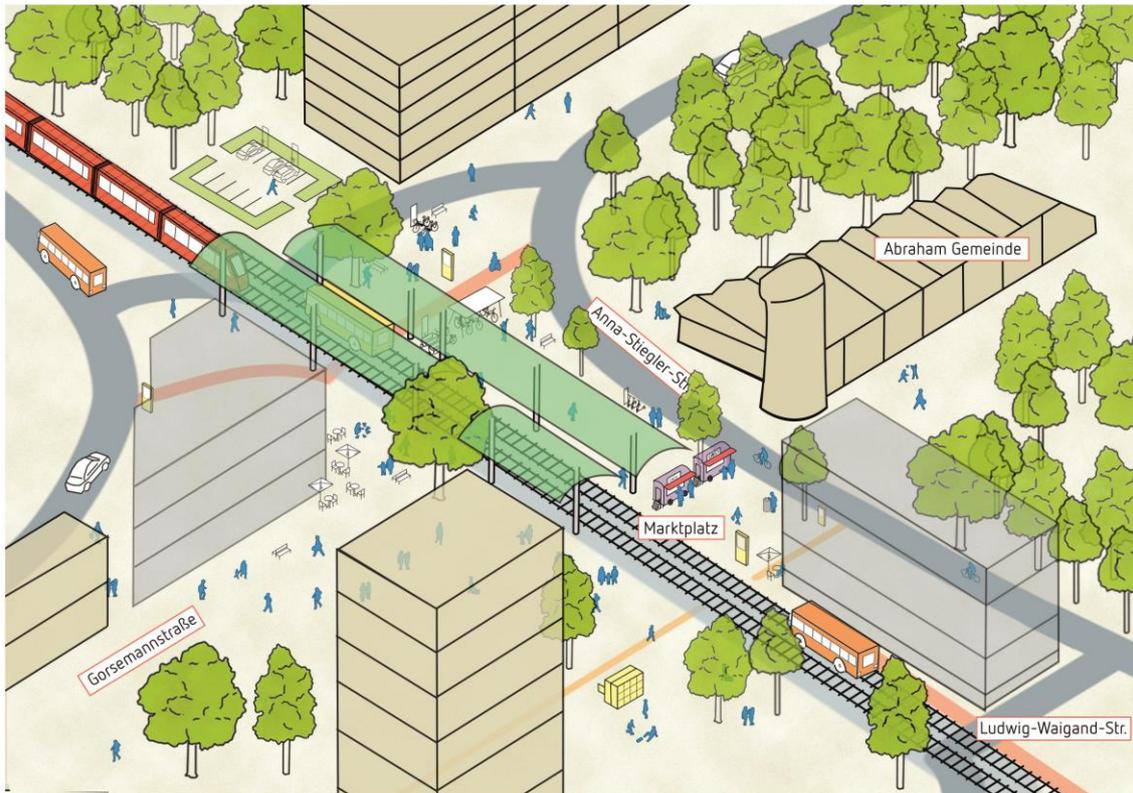
- Parkplätze an der Anna-Stiegler-Straße inkl. E-Ladesäule
- Beibehaltung der Carsharing-Station
- Perspektivisch Prüfung eines Carsharing-Angebots südlich der Schiene

Komfort & Service

- WLAN-Punkt/Mobilfunkempfang
- Ticketautomat
- Begrünung & Sitzmöglichkeiten
- Gleisübergreifende Überdachung inkl. Windschutzelementen

Sicherheit & Sauberkeit

- Vermeidung von Angsträumen durch Beleuchtung
- Vandalismussichere Ausstattungselemente
- Helle Bodenbeläge
- Möglicherweise Videoüberwachung



Komfort & Service

- Radservicestation im Bereich der Abstellanlagen
- Überdachte offene Anlagen
- Ebenendig erreichbar & beleuchtet
- gesicherte Anlagen
- Integration von Lastenradabstellanlagen
- Ambienteneutral gekennzeichnete Abstellflächen für Sharing-Angebote

Information

- Infotafeln (Standortbeziehungen, Lage- und / oder Umgebungs-plan, Wegweisung)
- Wegweisende Beschilderung
- Karten & Pläne inkl. QR-Codes
- Dynamische Fahrgastinformationen mit Echtzeitinformationen zum ÖPNV-Angebot

Umfeldangebot & sonstige Services

- Gastronomische Nutzung des geplanten GWOBA-Neubaus (Bäckerei)
- Einzelhandelsangebot im neuen Zentrum Kattenturms
- Prüfung Integration des Konzepts „Die nette Toilette“
- Selbstbedienungseinrichtungen & Automaten

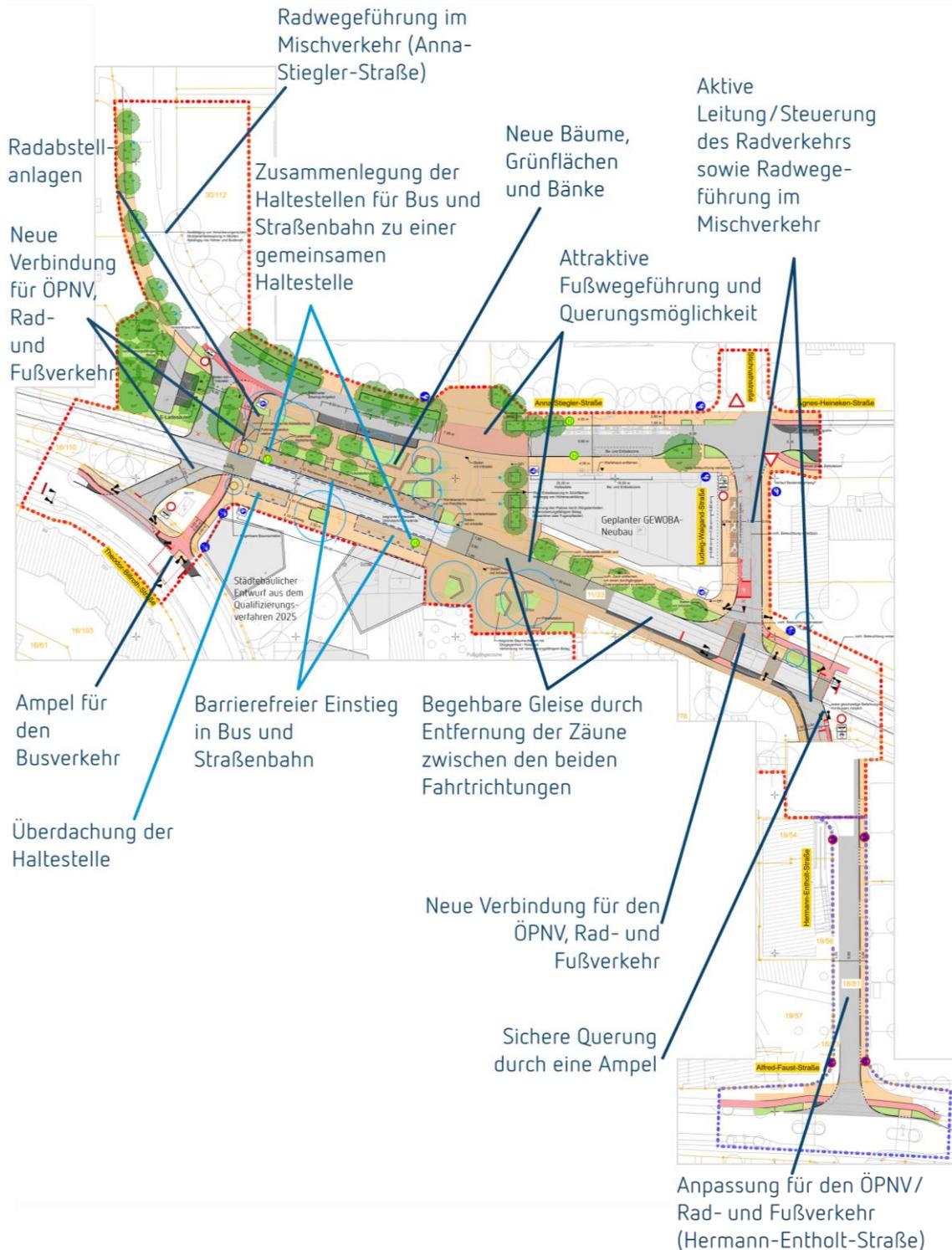
Sonderparkplätze

- Errichtung einer Hol- und Bringzone für die Kita
- Einrichtung von 3 Behindertenparkplätzen östlich des GEWOBA-Neubaus
- Einrichtung von 4 Parkplätzen für Marktbeschickende
- Be- & Entladezone für die innerhalb des GEWOBA-Gebäudes geplante Kita
- Anordnung bestehender Haltestellen vor der Be- & Entladezone

Die Verkehrsplanung für die neue Haltestelle Kattenturm-Mitte

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden vier verschiedene Varianten für die Anordnung der Haltestellen untersucht. Dabei spielten unter anderem die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad, die Möglichkeiten zur Begrünung sowie die Barrierefreiheit eine zentrale Rolle.

Lageplanentwurf Mobilitätsstation Kattenturm-Mitte



Zentrale verkehrliche Elemente der Vorzugsvariante sind:

- **Neue Haltestellenanordnung:**
 - Die bisherigen Haltestellen werden auf der Westseite zusammengeführt. Dort entsteht eine gegenüberliegende Haltestelle mit einer Nutzlänge von 60 Metern und einem Wartebereich auf beiden Seiten von jeweils 4,50 Metern Breite.
 - Ergänzung der Haltestelle durch überdachte Abstellanlagen für Fahrräder und einer Reparaturstation für Fahrräder
 - Markierung von Flächen für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen (z.B. E-Scooter, Fahrradverleihsystem)
- **Barrierefreie Gestaltung:** Es wird ein sogenanntes Kombi-Bord eingebaut, das sowohl für Busse als auch Straßenbahnen einen stufenlosen und niveaugleichen Ein- und Aussteigen ermöglicht. So können Personen im Rollstuhl, mit Rollatoren oder Kinderwägen komfortabel in den Bus oder die Straßenbahn einsteigen.
- **Offene Gestaltung und Haltestellenkomfort:**
 - Zäune werden entfernt und die Gleise können künftig einfacher zu Fuß überquert werden. Das erleichtert die Orientierung und verbessert die Wegebeziehungen im Quartier.
 - Einrichtung von Sitzmöglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen.
 - Neue Grünflächen für eine bessere Abkühlung bei hohen Temperaturen und Verwendung von Belägen für die Platzgestaltung für eine gute Versickerung und Aufnahme von Regenwasser.
 - Für mehr Komfort an der Haltestelle wird eine Überdachung gebaut, die über beide Gleise hinweg reicht und so besseren Schutz bei Wind und Wetter bietet.
- **Sicherheit und Verkehrsführung:**
 - Zur Verbesserung der Sicherheit verkehren Straßenbahn und Busse im Bereich des begehbaren Gleises mit sehr geringer Geschwindigkeit
 - Die Kreuzung Ludwig-Waigand-Straße/Hermann-Entholt-Straße wird durch Ampelanlagen für alle Verkehrsteilnehmenden organisiert
 - Die Haltestelle ist von der Anna-Stiegler-Straße, der Theodor-Billroth-Straße, der Ludwig-Waigand-Straße sowie der Hermann-Entholt-Straße erreichbar.
 - Zum Abbau von Konflikten zw. Fuß- und Radverkehr entsteht westlich der Haltestelle ein 3 Meter breiter Zweirichtungsradweg
 - Die Bereiche rund um die Haltestelle werden als Fußgängerzone ausgewiesen (Fahrräder werden geschoben)

- **Straßenanpassungen:**

- Umgestaltung der Ludwig-Waigand-Straße zur Nutzung für Bus- und Radverkehr mit 7 m Fahrbahnbreite, die ausreichend Platz für entgegenkommende Busse bietet
- Radverkehr auf der Fahrbahn der Ludwig-Waigand-Straße, beidseitige 2,50 m Gehwege
- Verbindung Hermann-Entholt-Straße zur Haltestelle für den Busverkehr
- Durchstich mit Zufahrten für die Busse im westlichen Bereich zur Anna-Stiegler-Straße und zur Theodor-Billroth-Straße
- Einrichtung von vier Parkplätzen entlang der Anna-Stiegler-Straße, die insbesondere als Flächen für die Marktbeschickenden dienen sollen
- Ausweisung einer Be- und Entladezone im östlichen Bereich der Anna-Stiegler-Straße für den Gebäudeneubau (z.B. Lieferverkehre)

Beispielhafte Ausstattungselemente

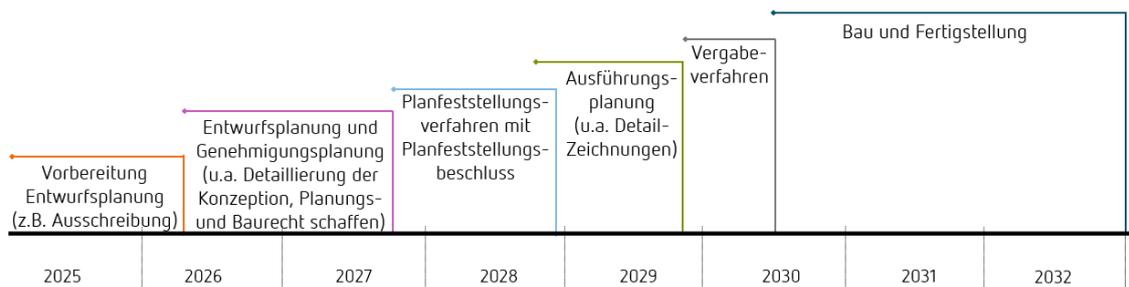


Ausblick - Wie geht es weiter?

Ein detailliert Erläuterungsbericht zur geplanten Mobilitätsstation wurde auf Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse erstellt und den zuständigen Stellen übergeben. Im Laufe des Jahres 2025 übernimmt das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) das Projekt. Für die weitere Abstimmung ist eine Koordinierungsrunde geplant – unter Beteiligung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS), des ASV, der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sowie weiterer relevanter Akteure.

Die anschließende Entwurfsplanung wird voraussichtlich etwa 1,5 Jahre in Anspruch nehmen. In diesem Zeitraum erfolgten die weitere Ausarbeitung und Detaillierung des bisherigen Konzeptes. Ziel ist eine umsetzungsfähige Planung, die als Grundlage für die Realisierung dienen kann. Daran schließt sich die Genehmigungsplanung an – ebenfalls mit einem zeitlichen Rahmen von rund 1,5 Jahren. In dieser Phase werden die Voraussetzungen für Planungs- und Baurecht geschaffen, bis hin zum erforderlichen Satzungsbeschluss.

Möglicher Zeitplan für das weitere Vorgehen



Nach Abschluss dieser vorbereitenden Schritte folgt die Ausführungsplanung. Sie umfasst die Erstellung detaillierter Zeichnungen sowie die Zusammenstellung aller Ausschreibungsunterlagen, die für die Umsetzung notwendig sind. Damit rückt die Vision einer modernen, barrierefreien und klimafreundlichen Haltestelle und Mobilitätsstation in Kattenturm-Mitte Schritt für Schritt näher an die Realisierung.

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Referat 72 - Stadtumbau
Contrescarpe 72
28195 Bremen
www.bau.bremen.de



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden