

# Projekt Umgestaltung Domsheide: Variantenabwägung / Prozessablauf

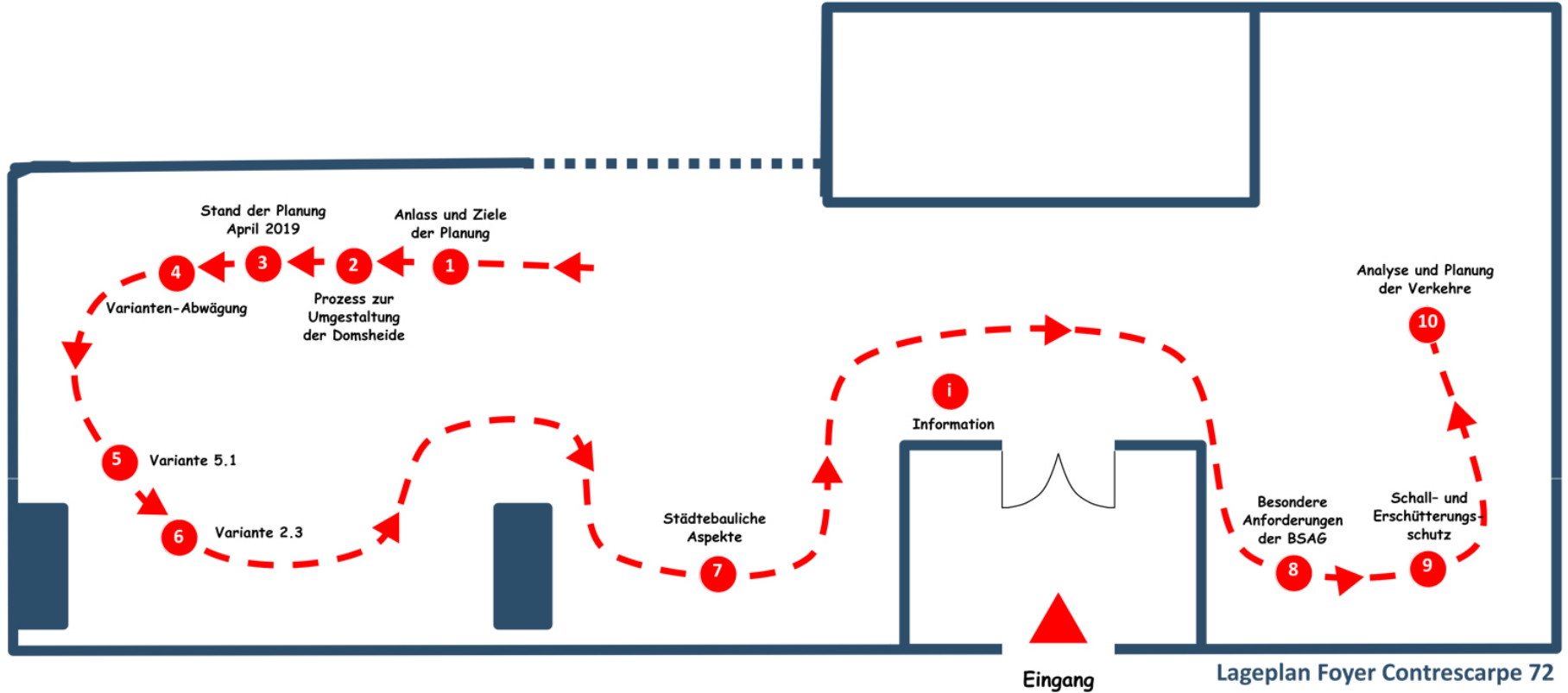
## Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

SKUMS    CTB    BSAG



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Lageplan



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019





# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019





# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019





# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019



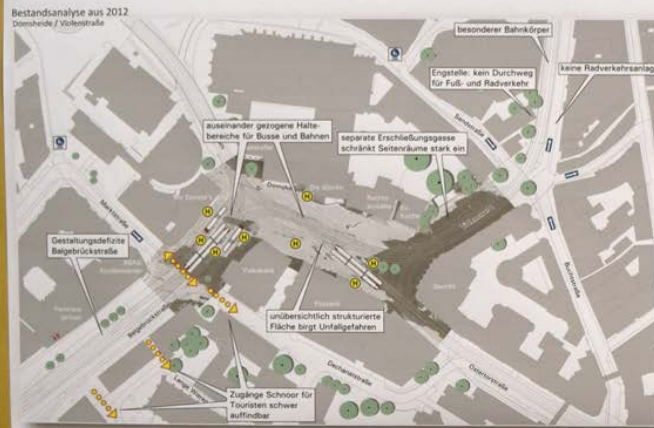


# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 1 – Anlass und Ziele der Planung

### Ausgangssituation und Ziele

Bestandsanalyse aus 2012  
Domsheide / Viefenstraße



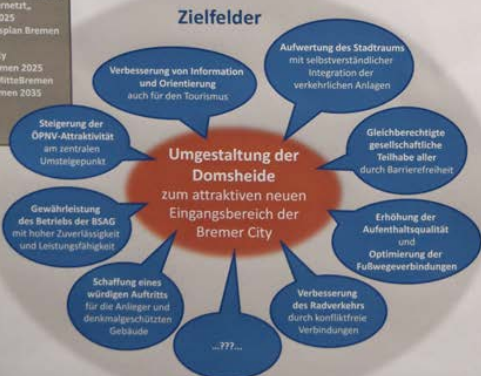
Bremen Innenstadt 2025  
Balgebrückstraße: Tropfen zwischen Schoroor und Böttcherstraße



Sanierungsbedarf BSAG  
Erforderlicher Gleiserausbau in den Jahren 2019 und 2020



- Leitbild Stadtentwicklung "Bremen! Lebenswert-urban-verbnetzt"
- Bremen Innenstadt 2025
- Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
- Masterplan Green City
- Innenstadtdialog Bremen 2025
- Ideenwerkstatt Mitte/Bremen
- Leitziele Zukunft Bremen 2035



Zukunft Bremen 2035



Leitbild  
Impulse für wachsende Städte  
Passende Angebote schaffen

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025  
Umgestaltung Domsheide / Balgebrückstraße



ZUKUNFT BREMEN HANDLUNGSFELDER

## ZUKUNFT BREMEN 2035 Ideen für morgen

Quelle: Senatskanzlei Bremen, Broschüre Zukunft Bremen 2035, 2018

### Leitziel 1 Impulse für wachsende Städte

Passende Angebote schaffen  
Umgestaltung der Domsheide zum attraktiven neuen Eingangsbereich der Bremer City



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Die Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Freie Hansestadt Bremen

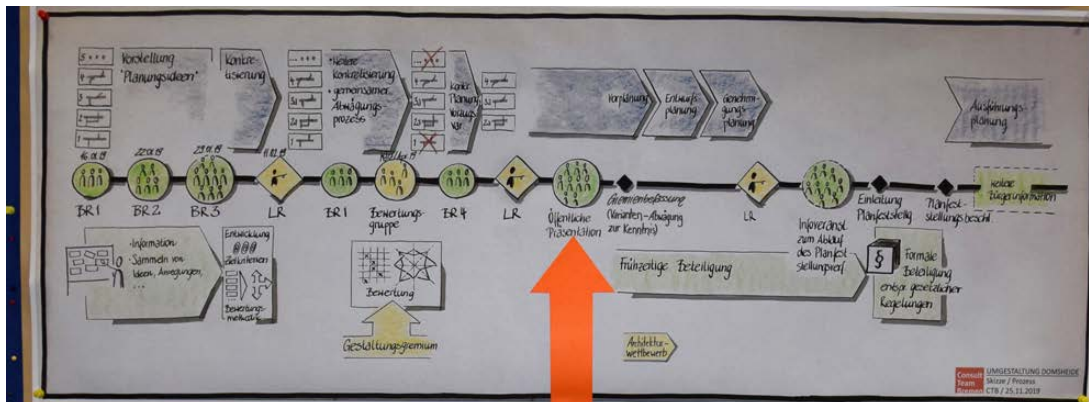
### Maßnahmenfeld C: Fußverkehr / Nahmobilität Maßnahme C.12

Die Domsheide ist ein zentraler Angelpunkt des bremischen ÖPNV. Aufgrund der Gestaltung der Haltestellenbereiche kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und dem ÖPNV.

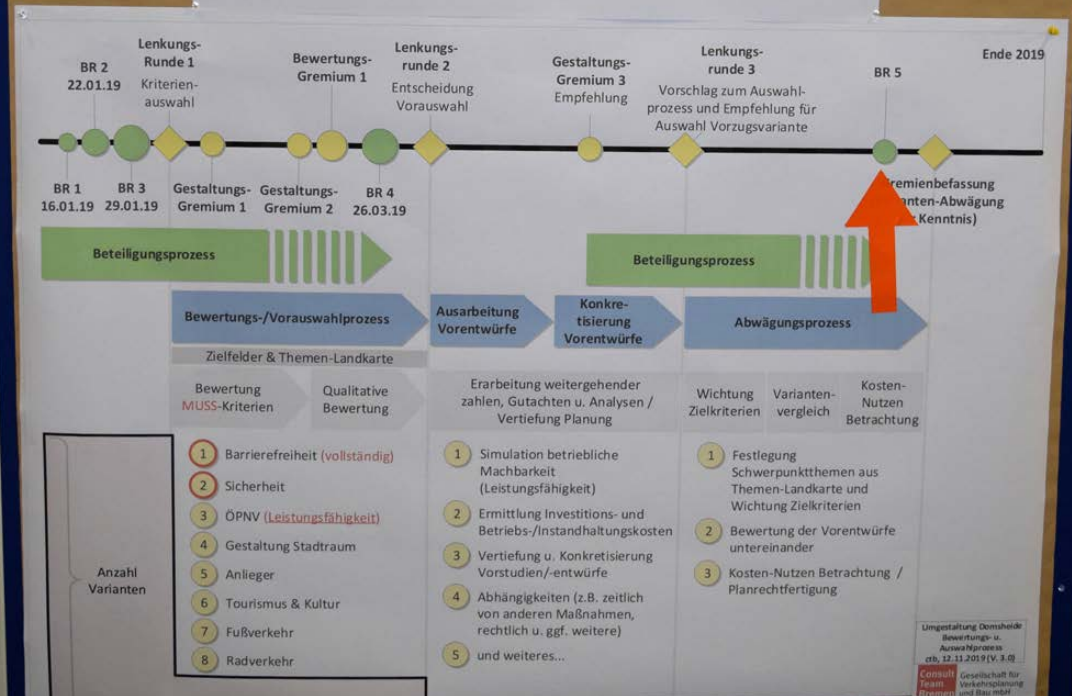
Eine Neugestaltung soll diesen zentralen Punkt barrierefrei und sicher machen.

# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 2 – Prozess zur Umgestaltung der Domsheide: Zeitstrahl



### Bewertungs- und Auswahlprozess





# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 3 – Stand der Planung April 2019

### Der Beteiligungsprozess

#### 1. Diskussion der Ziele und Varianten

Anfang des Jahres 2019 wurden in drei Beteiligungsrunden mit jeweils unterschiedlichen Zielgruppen in Workshop-Atmosphäre Anforderungen, Themen und Ziele diskutiert.

Die große Nachfrage und Resonanz zum Planungs- und Beteiligungsprozess zeigt ein großes Interesse an der Umgestaltung dieses zentralen Platzes in Bremen. Es zeichnete sich insbesondere ab, wie sehr die einzelnen Planungsziele untereinander konkurrieren und wie komplex die Planungsaufgabe ist.

Im März wurden der Öffentlichkeit in der Beteiligungsrunde 4 eine Vorauswahl der entwickelten Varianten präsentiert.

#### 2. Themen und Ideen in Beteiligungsrunden

Themen-Landkarte zur Umgestaltung Zentrale

Die Hinweise der Teilnehmenden aus den Beteiligungsrunden sind in einer „Themen-Landkarte“ zusammengestellt worden, die alle wesentlichen, zur Umgestaltung zu berücksichtigenden Inhalte und Ziele enthält. Im anschließenden Bewertungsprozess (Februar und März 2019) sind weitere Sitzungen erfolgt, in denen schließlich Kriterien zur Auswahl von Vorzugslösungen entwickelt werden konnten.

#### 3. Themenlandkarte und Kriterien

Die Hinweise der Teilnehmenden aus den Beteiligungsrunden sind in einer „Themen-Landkarte“ zusammengestellt worden, die alle wesentlichen, zur Umgestaltung zu berücksichtigenden Inhalte und Ziele enthält. Im anschließenden Bewertungsprozess (Februar und März 2019) sind weitere Sitzungen erfolgt, in denen schließlich Kriterien zur Auswahl von Vorzugslösungen entwickelt werden konnten.

Minu-Kriterium

### Variantenentwicklung und Vorauswahl

Januar 2019: Varianten 1 bis 6 zur Machbarkeitsstudie für Lösungsvarianten

Februar 2019: Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess führt zu Weiterentwicklung der Varianten 2, 3 und 5

Februar 2019: Endbewertung von Varianten nach Empfehlungen der Fachplanung und dem Sachverständigenrat

März 2019: Abschluss der Varianten, die als MSZ-Alternativen Berücksichtigung, Sicherheit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV gewährleisten

April 2019: Berücksichtigung der Ergebnisse der

Anfang des Jahres 2019 wurden in drei Beteiligungsrunden mit jeweils unterschiedlichen Zielgruppen in Workshop-Atmosphäre Anforderungen, Themen und Ziele diskutiert.

Die große Nachfrage und Resonanz zum Planungs- und Beteiligungsprozess zeigt ein großes Interesse an der Umgestaltung dieses zentralen Platzes in Bremen. Es zeichnete sich insbesondere ab, wie sehr die einzelnen Planungsziele untereinander konkurrieren und wie komplex die Planungsaufgabe ist.

Im März wurden der Öffentlichkeit in der Beteiligungsrunde 4 eine Vorauswahl der entwickelten Varianten präsentiert.



Die Hinweise der Teilnehmenden aus den Beteiligungsrunden sind in einer „Themen-Landkarte“ zusammengestellt worden, die alle wesentlichen, zur Umgestaltung zu berücksichtigenden Inhalte und Ziele enthält.

Im anschließenden Bewertungsprozess (Februar und März 2019) sind weitere Sitzungen erfolgt, in denen schließlich Kriterien zur Auswahl von Vorzugslösungen entwickelt werden konnten.



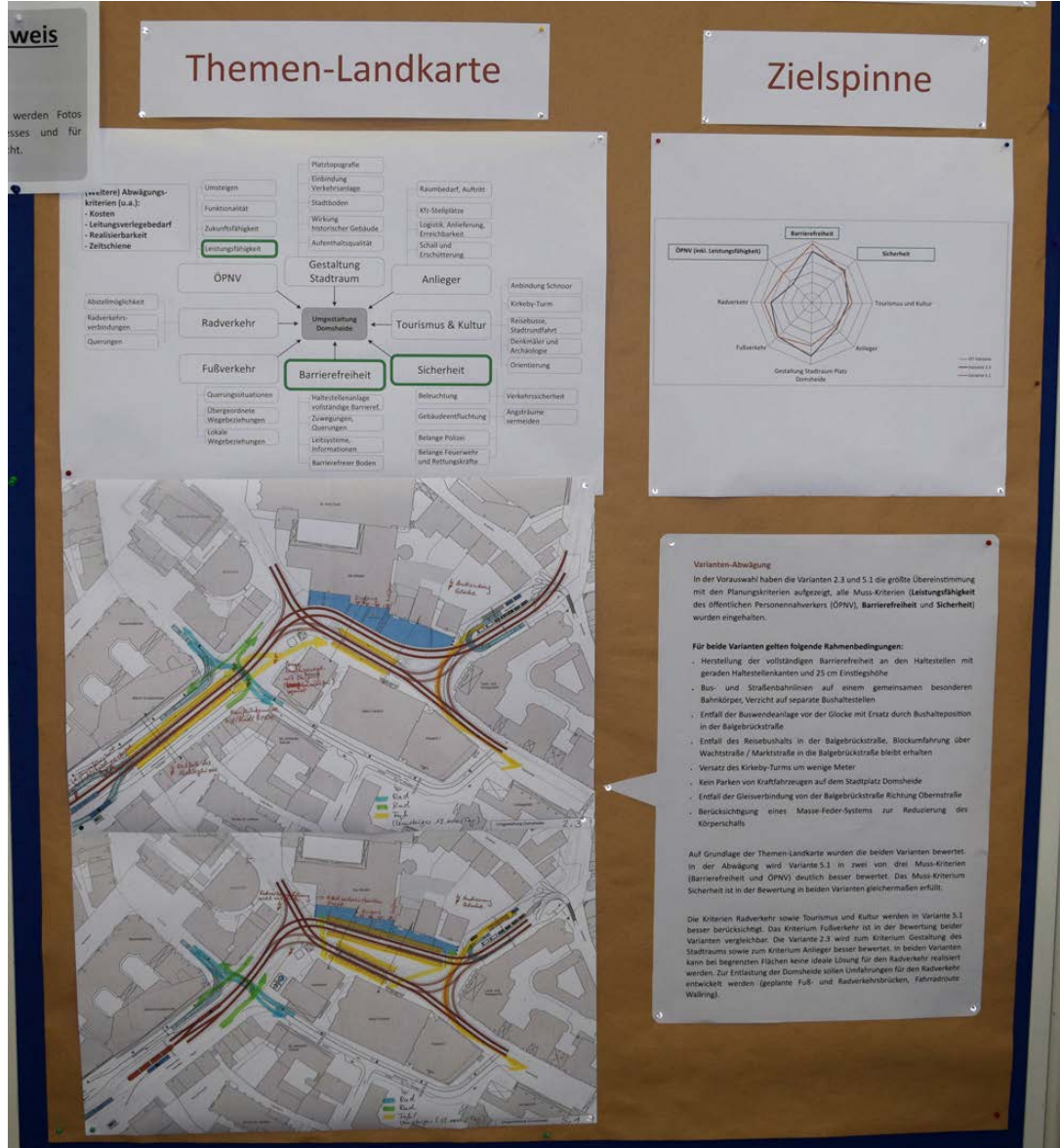
# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Themen-Landkarte mit Abwägungskriterien



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 4 – Varianten-Abwägung



### Varianten-Abwägung

In der Vorauswahl haben die Varianten 2.3 und 5.1 die größte Übereinstimmung mit den Planungskriterien aufgezeigt, alle Muss-Kriterien (**Leistungsfähigkeit** des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), **Barrierefreiheit** und **Sicherheit**) wurden eingehalten.

#### Für beide Varianten gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den Haltestellen mit geraden Haltestellenkanten und 25cm Einstieghöhe
- Bus- und Straßenbahnlagen auf einem gemeinsamen besonderen Bahnkörper, Verzicht auf separate Bushaltestellen
- Entfall der Buswendeanlage vor der Glocke mit Ersatz durch Bushalteposition in der Balgebrückstraße
- Entfall des Reisebushalts in der Balgebrückstraße, Blockumfahrung über Wachtstraße / Marktstraße in die Balgebrückstraße bleibt erhalten
- Versatz des Kirkeby-Turms um wenige Meter
- Kein Parken von Kraftfahrzeugen auf dem Stadtplatz Domsheide
- Entfall der Gleisverbindung von der Balgebrückstraße Richtung Obernstraße
- Berücksichtigung eines Masse-Feder-Systems zur Reduzierung des Körperschalls

Auf Grundlage der Themen-Landkarte wurden die beiden Varianten bewertet. In der Abwägung wird Variante 5.1 in zwei von drei Muss-Kriterien (Barrierefreiheit und ÖPNV) deutlich besser bewertet. Das Muss-Kriterium Sicherheit ist in der Bewertung in beiden Varianten gleichermaßen erfüllt.

Die Kriterien Radverkehr sowie Tourismus und Kultur werden in Variante 5.1 besser berücksichtigt. Das Kriterium Fußverkehr ist in der Bewertung beider Varianten vergleichbar. Die Variante 2.3 wird zum Kriterium Gestaltung des Stadtraums sowie zum Kriterium Anlieger besser bewertet. In beiden Varianten kann bei begrenzten Flächen keine ideale Lösung für den Radverkehr realisiert werden. Zur Entlastung der Domsheide sollen Umfahrungen für den Radverkehr entwickelt werden (geplante Fuß- und Radverkehrsbrücken, Fahrradroute Wallring).

# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 5 – Variante 5.1





# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 5 – Variante 5.1

### ÖPNV (inkl. Muss-Kriterium Leistungsfähigkeit)

- Großer Abstand der Haltestellenanlage zur Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Balgebrückstraße/Tiefer, dadurch längere Anmeldezeit. Der überwiegende Anteil der ÖPNV-Fahrzeuge kann störungsfrei über den Knotenpunkt in Richtung Neustadt passieren.
- Erhalt Abstellgleis in der Balgebrückstraße ohne entstehende zusätzliche Kosten zur Herstellung einer Ersatzposition in Innenstadtnähe
- in Platz integrierte Haltestellenflächen, Haltestellen ohne Durchgangsverkehr im Rücken wartender Fahrgäste
- kompakte Haltestellenanordnung mit kurzen Umsteigewegen verkürzen sich auf 7m bis 55m (Bestandssituation 90m bis 170 m, insgesamt ca. 705 km werktäglich, d.h. Verkürzung von 20 % ggü. Bestand)
- Maximale Verkürzung der Umsteigewege ohne Gleisquerung auf der Mittellinsel
- Übersicht über Haltestellenanlage gegeben und damit Sichtbeziehung auf wartende Fahrzeuge bei Umsteigebeziehungen

### Muss-Kriterium Barrierefreiheit

- Kurze Umsteigewege ohne Steigung aus topografischen Verhältnissen
- Kompaktes Leitsystem herstellbar, da Haltestellen komprimiert

### Muss-Kriterium Sicherheit

- Es gibt keine Ausschlussgründe im Hinblick auf Gebäudeentfluchtung, die Belange der Polizei und die Belange der Rettungskräfte und der Feuerwehr.
- Entflechtung der Fuß- und Radverkehre an der Querung der Marktstraße/Dechanatstraße
- Radverkehr muss Gleiskreuzung ohne vorgegebene Führung queren. Ungünstige Sichtverhältnisse durch Kirkeby-Turm
- Fahrgäste haben alle Teilhaltestellen im Blick, weniger Angsträum für wartende Fahrgäste, insbesondere in den Tagesrandzeiten und im Dunkeln.

### Tourismus und Kultur

- Einfache Orientierung durch klare funktionale, räumliche Zuordnung der Haltestellen
- Orientierung zum Schnoor von allen Haltestellen einheitlich

### Anlieger

- Fläche vor der Glocke und den Nachbargebäuden mit Überlagerung durch Haltestellenfunktion
- Für die Anlieferung der Glocke und der Nachbargebäude muss ein Lieferkonzept entwickelt werden.
- Obere Balgebrückstraße wird frei von Fußverkehr der umsteigenden Fahrgäste

### Gestaltung Stadtraum

- Klare Funktion der Domsheide und Verständlichkeit für Haltestellen- und Platzbereich.
- Insgesamt weniger Abstand zwischen Gleisen und Gebäuden.  
gute Aufenthaltsqualität durch Raumangebot in der Balgebrückstraße zwischen Am Dom und Marktstraße/Dechanatstraße
- Durch gebündelte Haltestelle und erforderliche Einbauten hoher stadtgestalterischer Anspruch an Planung und Gestaltung des Witterungsschutzes sowie der Stadtmöblierung im Hinblick auf umgebende historisch geprägte Fassaden und Gebäude.

### Fußverkehr

- Stärkung der Verbindung zwischen Balgebrückstraße und Am Dom (Nord-Süd-Achse) für Fuß- und Radverkehr und Entzerrung der Nutzungsansprüche in der Balgebrückstraße
- Balgebrückstraße als Trittstein für die lokalen Wegebeziehungen.
- Anordnung von Querungsstellen in der Balgebrückstraße an den Treppen zum Schnoor vorhanden

### Radverkehr

- Durch konfliktfreie Führung zwischen Marktstraße/Dechanatstraße sind wichtige Verbindungen im Radverkehr komfortabel und sicher.
- keine Radverkehrsführung zwischen oberer Balgebrückstraße und Am Dom
- Engstelle vor McDonalds

# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 6 – Variante 2.3



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 6 – Variante 2.3

### ÖPNV (inkl. Muss-Kriterium Leistungsfähigkeit)

- Geringer Abstand der Haltestellenanlage zur Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Balgebrückstraße/Tiefer. Störanfällige Fahrt der ÖPNV-Fahrzeuge über den Knotenpunkt in Richtung Neustadt aufgrund kurzer Anmeldezeit an der LSA. Dadurch ggf. Rückstau in die Haltestelle
- Entfall Abstellgleis in der Balgebrückstraße bedingt zusätzliche Kosten für die Herstellung eines Ersatzes in Innenstadtnähe; Standortsuche erforderlich
- Eingeschränkte Haltestellenflächen mit Durchgangsverkehr im Rücken wartender Fahrgäste
- lange Umsteigewege zwischen den Haltestellen in der Balgebrückstraße und denen auf der Domsheide (rund 140m bis 175m vglb. Bestandssituation 90m bis 170m, insgesamt ca. 3.500 km Umsteigewege werktäglich)
- Störung der Umsteigebeziehung durch kreuzenden Radverkehr an der Marktstraße/Dechanatstraße

### Muss-Kriterium Barrierefreiheit

- Umsteigewege zwischen Haltestellen Balgebrückstraße und Domsheide mit Steigung. Topografische Gegebenheit zwischen Teilhaltestellen ist für mobilitäts-eingeschränkte Personen nur eingeschränkt barrierefrei
- Komplexes Blindenleitsystem zwischen Teilhaltestellen erforderlich
- hohes Konfliktpotential an der Querungsstelle Marktstraße/Dechanatstraße, da barrierefreier Zugang zur Teilhaltestelle Balgebrückstraße am stark frequentierten Knotenpunkt liegt
- Engstelle zwischen Kirkeby-Turm und Volksbank als empfundene Gefahrenstelle für mobilitätsbeeinträchtigte Personen infolge Fußverkehr durch umsteigende Fahrgäste, ("rennend und hektisch")

### Muss-Kriterium Sicherheit

- Es gibt keine Ausschlussgründe im Hinblick auf Gebäudeentfluchtung, die Belange der Polizei und die Belange der Rettungskräfte und der Feuerwehr.
- Hohes Konfliktpotential zwischen Rad-, Fuß- und Umsteigeverkehr sowie ÖPNV-Fahrzeugen an der Querungsstelle Marktstraße/Dechanatstraße
- Die Verteilung der Haltestellen führt zur Belegung beider Stadträume, in den Tagesrandzeiten und nachts allerdings weniger soziale Kontrolle an den weit auseinanderliegenden Teilhaltestellen

### Tourismus und Kultur

- Orientierung schwierig durch getrennte Lage der Haltestellen, insbesondere für Ortsfremde
- Orientierung kompliziert im Hinblick auf die Blickbeziehungen und Wegebeziehungen zu den Zugängen zum Schnoor

### Anlieger

- großzügiger Abstand zwischen Gleisen und Gebäuden, mehr Freifläche vor den Gebäuden
- Für die Anlieferung der Glocke und der Nachbargebäude muss ein Lieferkonzept entwickelt werden.

### Gestaltung Stadtraum

- Stärkung Platzcharakter durch insgesamt mehr Freiflächen und Bewegungsräume
- Wirkung historischer Gebäude durch größeren Abstand zwischen Gleisen und Gebäuden und durch freiere Sichtachsen

### Fußverkehr

- gute Erreichbarkeit zwischen Am Dom – Ostertorstraße, an der Nordseite der Domsheide (Ost-West-Achse)
- Bewegungsräume/Bewegungsmöglichkeiten auf dem nördlichen Platzbereich der Domsheide.
- Die Querungen der Balgebrückstraße sind nur an den Haltestellenzugängen, nicht im Bereich der Haltestelle möglich. Die Haltestellen sind barrierefrei erreichbar.

### Radverkehr

- Alle wichtigen Radverkehrsverbindungen durch Konfliktpotential mit Fußverkehr und ÖPNV-Fahrgästen an der Querung Marktstraße/Dechanatstraße eingeschränkt
- Geführter Radverkehr über Am Dom-Balgebrückstraße für die Nord-Süd-Route.



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 7 – Städtebauliche Aspekte

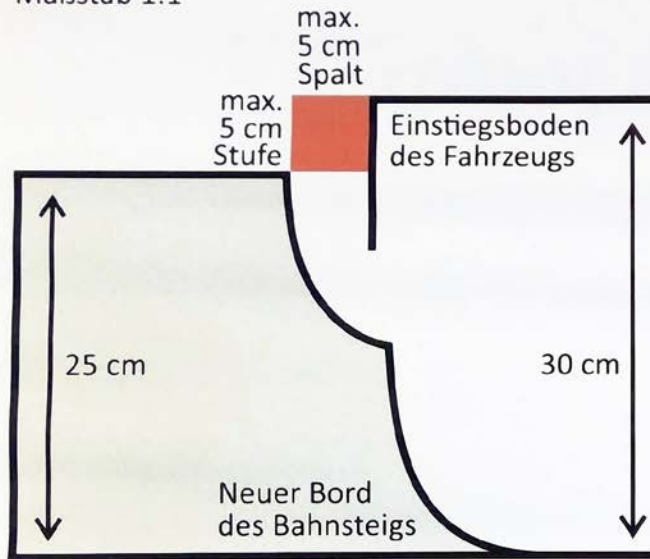


# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 8 – Besondere Anforderungen der BSAG: Barrierefreiheit

### Vollständige Barrierefreiheit

Maßstab 1:1



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

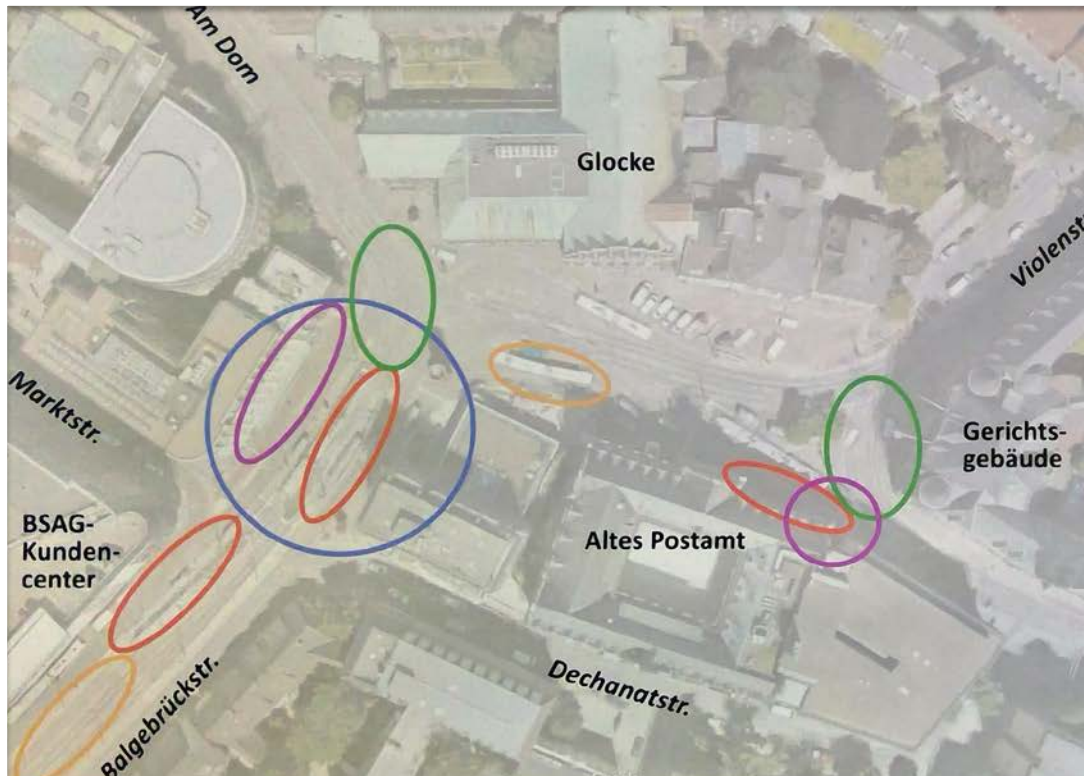




# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 8 – Besondere Anforderungen der BSAG: Sicherheit, Betrieb und Instandhaltung

### Sicherheit, Betrieb und Instandhaltung



**Sichere, übersichtliche und barrierefreie Querungen über Gleise.**

**Gewährleistung der Leistungsfähigkeit** zukunftsfähig. Derzeit bis zu 84 Straßenbahnen und 32 Busse je Stunde.

**Breitere Bahnsteige** für sicheres und bequemes Ein-/Aussteigen und Warten.

**Vermeidung der Konflikte mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.**

**Beibehaltung aller Fahrmöglichkeiten** Flexibilität für Einsatzwagen, Störungen, Baustellen, Werderverkehr.

**Abstellmöglichkeiten 1 Bahn, 1 Bus** für Wenden in Innenstadt, schadhafte Fahrzeuge und Einsatzwagen.

**Geringer Aufwand für Instandhaltung** Einfache Gleisführung, wenige Weichen und Kreuzungen.



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

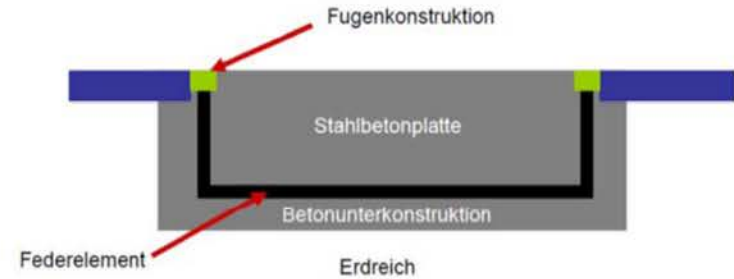
## Stellwand 9 – Schall- und Erschütterungsschutz: Technische Möglichkeiten



Umbau Domsheide 2004



System Polyplan



Quelle I.B.U.

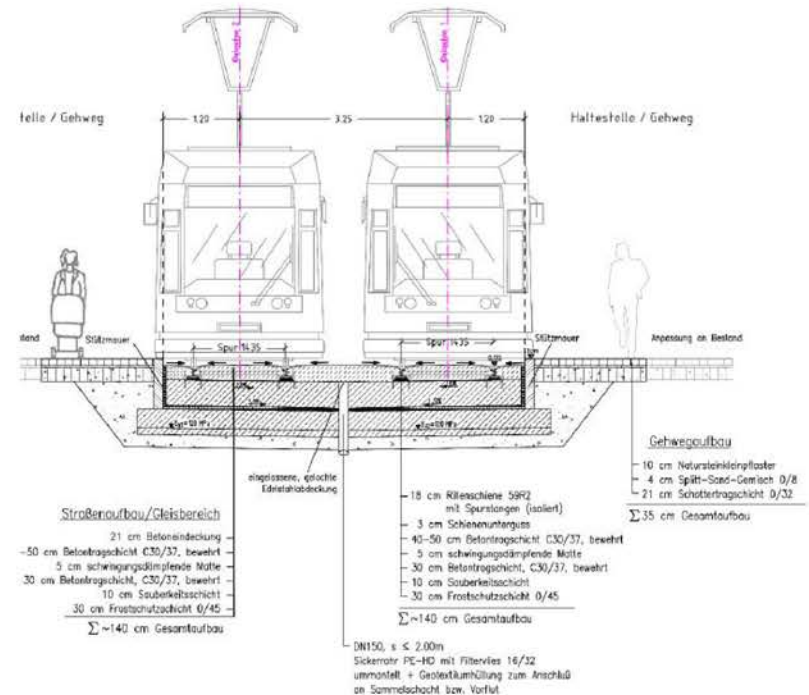
### 4. Beschreibung Masse-Feder-System



#### Übersicht Gleisbaumaßnahme



Quelle I.B.U.

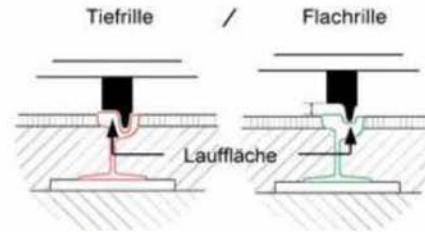


# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

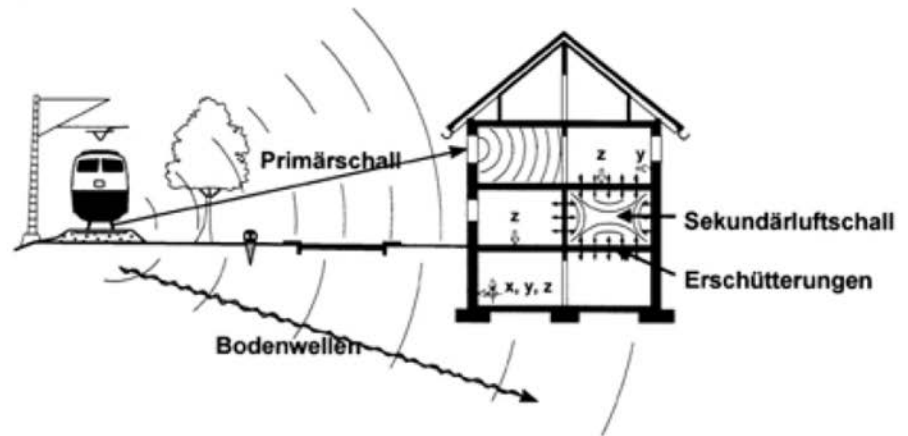
## Stellwand 9 – Schall- und Erschütterungsschutz: Schallübertragung



Quelle BSAG



Befahrung der Radreifen in Tiefrippen- und Flachrippenherzstücken



Ausbreitung Körperschall

Quelle:  
[https://www.ag.ch/media/konton\\_aargau/bvu/bilder-2/umwelt\\_natur\\_landschaft\\_1/umweltschutzmassnahmen/laermschutz/US\\_Lae\\_Er Erschuetterungen\\_Sekundaerluftschall\\_01.jpg](https://www.ag.ch/media/konton_aargau/bvu/bilder-2/umwelt_natur_landschaft_1/umweltschutzmassnahmen/laermschutz/US_Lae_Er Erschuetterungen_Sekundaerluftschall_01.jpg)



Quelle: <http://www.stadtcasino.ch/images/slider/2014/Musiksaal-4.jpg>  
Stadtcasino in Basel

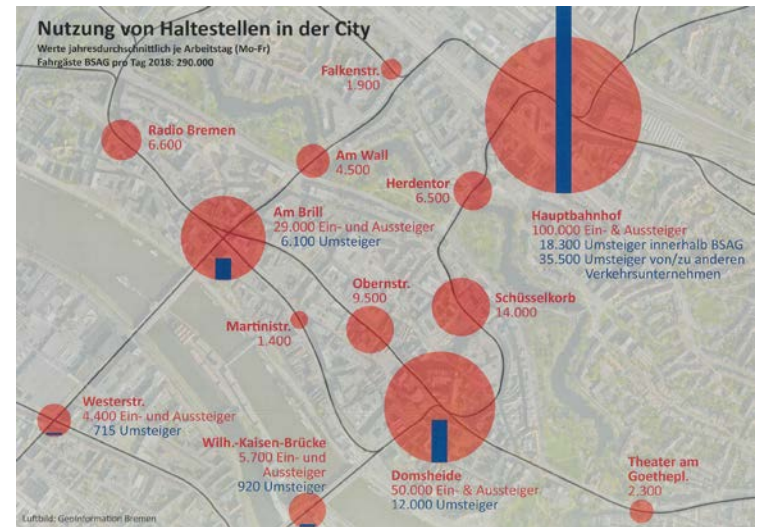
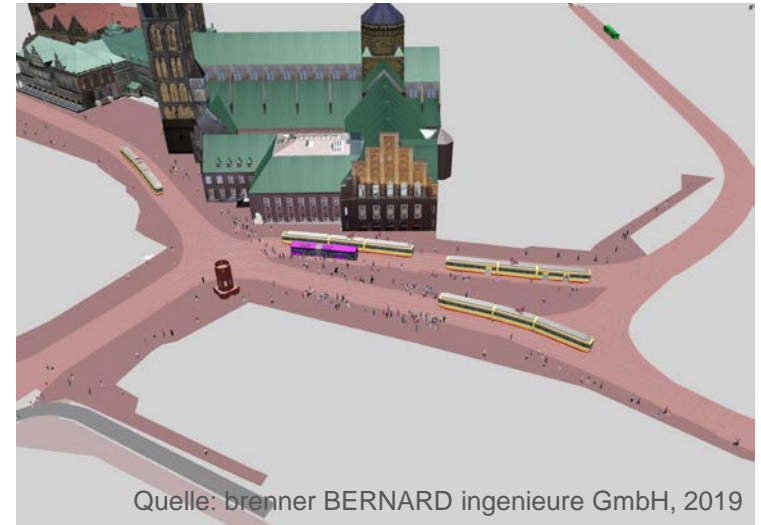


# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 10 – Analyse und Planung der Verkehre



Quelle: Consult Team Bremen, 2019



Quelle: Bremer Straßenbahn AG, 2019



# Beteiligungsrunde 5 am 27.11.2019

## Stellwand 11 – Themenspeicher



### Anmerkungen und Anregungen der Öffentlichkeit

- **5 Positivmeldungen zur Variante 5.1**
- **zur Variante 2.3:**
  - keine Verbesserung zum heutigen Zustand
- **zum Radverkehr:**
  - Radverkehr aus Richtung Neustadt in Innenstadt berücksichtigen
  - bei Radverkehrsführung Schülerverkehre zur St. Johannis Schule beachten
- **zum Kirkeby-Turm:**
  - Turm umsetzen / entfernen / mit Nutzung versehen
- **zur Dechanatstraße:**
  - Bring- und Holverkehr St. Johannis Schule betrachten
  - Dechanatstraße parkfrei gestalten
- **zur Begrünung:**
  - Grünkonzept berücksichtigen / Begrünung wichtig für Aufenthaltsqualität
- **zur autofreien Innenstadt:**
  - Gelegenheit für autofreie Domsheide nutzen
  - mögliche Straßenbahn in Martinstraße mitdenken
- **Lärm und Erschütterung:**
  - Lärm- und Erschütterungsschutz einplanen
- **Anlieger:**
  - Anlieferung Glocke gewährleisten