

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

20.03.2019

Tel. Nr. 361- 17254

P. Megger (ASV 20-16)

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)**

Vorlage Nr. 19/603 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 21.03.2019**

Fernbusterminal Bremen

**Erforderliche Erweiterung des Planungsbereichs mit Integration des
öffentlichen Straßenraums**

Freigabe weiterer Finanzierungsmittel für Planungs- und Ingenieurleistungen

A. Sachdarstellung

(A.1) Ausgangssituation gemäß Depu-Vorlage 19/410 (S) vom 19.04.2018

Bremen plant in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof den Bau eines leistungsfähigen, modernen Fernbusterminals (FBT). Der Bau eines neuen Fernbusbahnhofs ist als Maßnahme H.10 im beschlossenen Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 enthalten.

Die kompakte und flächensparende Anordnung des Busterminals an der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen dem ehemaligen Fruchthof und der DB-Gleistrasse ermöglicht die Kombination mit einem attraktiven privatwirtschaftlich finanzierten Hotelstandort und einem Parkhaus.

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat am 19.04.2018 für die Umsetzung des Vorhabens FBT Bremen folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Entscheidung für die vorgelegte Variante AB zum Fernbusterminal Bremen zu und nimmt die weiteren Kostenschätzungen für die Investitionen und den Betrieb zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenberechnung für Planung und Grunderwerb zur Kenntnis, stimmt der Finanzierung der Planungsmittel und der Durchführung der erforderlichen Grundstücksgeschäfte in Höhe von 1,76 Mio. € (brutto) zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet um erneute Berichterstattung über die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs und eine Befassung mit dem Betriebskonzept zur Freigabe der Baumittel.

Planung und Bau des Hotels und des Parkhauses mit dortiger Integration des FBT-Servicebereichs werden vom Investor privatwirtschaftlich finanziert. Darunter zählen auch Kurzzeitparkplätze und Fahrradabstellanlagen für den FBT, die auf seinem Grundstück

errichtet, unterhalten und betrieben werden. Das Grundstück des Investors mit Hotel und Parkhaus wird über die Straße „Beim Handelsmuseum“ erschlossen, das sich derzeit im Eigentum der DB Netz AG befindet, mit bestehendem Überwegungsrecht zu Gunsten der Stadtgemeinde Bremen. Dieses Überwegungsrecht sichert die Erschließung des städtischen Areals im Bereich des Güterbahnhofs hinter der DB-Schrankenanlage.

In der Verantwortung der Stadtgemeinde Bremen liegen Finanzierung und Bau des FBT sowie vorrangig die planerische Umsetzung des vorliegenden Konzepts der Verkehrsanlagen mit allen Nutzungsansprüchen, seinen verkehrsmittelbezogenen Anforderungen sowie der Integration in den Straßenraum, die erforderliche infrastrukturelle Erschließung und Bewirtschaftung, die Berücksichtigung der Anforderungen an Haltepositionen und umfassende Barrierefreiheit. Planerische Grundlage der Depu-Vorlage bildet die Machbarkeitsstudie von März 2017.

Betrieb und Unterhaltung des FBTs werden mit dem zukünftigen Betreiber gesondert geregelt.

(A.2) Planungsumfang gemäß Depu-Vorlage 19/410 (S) vom 19.04.2018

Mit Deputationsbeschluss vom 19.04.2018 erfolgte die Zustimmung der in der Depu-Vorlage 19/410 (S) dargelegten Kostenannahmen zur Finanzierung der Planungsmittel für den FBT und der Durchführung der erforderlichen Grundstücksgeschäfte.

Das Projekt wurde gemäß Depu-Vorlage dem Stand einer Leistungsphase 2 (Vorplanung) nach HOAI 2013 zugeordnet. Finanzierungsmittel wurden für die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Planungs- und Ingenieurleistungen für Entwurfs-, Genehmigungs-, und Ausführungsplanung (HOAI-Leistungsphase 3 bis 5) sowie den Grunderwerb bewilligt.

Planungsleistungen	Leistungsphasen 3 bis 5 Entwurfs-, Genehmigungs- u. Ausführungsplanung
Objektplanung Verkehrsanlage FBT	200 T€
Objektplanung Tragwerk Überdachung	150 T€
Projektsteuerung	200 T€
Weiterer Untersuchungsbedarf (Vermessung, Boden- u. Kampfmitteluntersuchung, Architektenwettbewerb)	210 T€
Planungs- und Ingenieurleistungen	Gesamt 760 T€
Grunderwerb	1.000 T€

(alle Angaben brutto)

Insgesamt wurden Finanzierungsmittel in Höhe von 1.760 T€ brutto für die Leistungsphasen 3 bis 5 gemäß HOAI einschließlich Grunderwerbskosten bewilligt, davon für den Grunderwerb in Höhe von 1.000 T€

Die in der Depu-Vorlage 19/410 (S) benannten Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Finanzierungsmittel (außer Grunderwerb) beziehen sich ausschließlich auf die Errichtung der Verkehrsanlagen des zukünftigen FBTs sowie dessen Überdachung. Weitere Planungsbereiche wurden nicht betrachtet (siehe auch Depu-Vorlage 19/410 (S), Seite 5

Absatz 2 in Anlage 3). Ein möglicher Erwerb der Straße „Beim Handelsmuseum“ (anvisierte öffentliche Widmung) wurde noch nicht berücksichtigt.

B. Erforderliche Anpassungen zu den Planungs- und Ingenieurleistungen

Im Zuge des Projektfortschritts wurden aus erweiterten Planungsaufgaben sowie aus vertraglichen Regelungen in den Kaufvertragsentwürfen diverse Sachverhalte identifiziert, die gegenüber der Depu-Vorlage 19/410 (S) unmittelbare Auswirkungen auf

- den Planungsbereich (siehe B.1)
- den Umfang der erforderlichen Planungs- und Ingenieurleistungen (siehe B.2) und
- somit auf die Gesamtkosten bzw. die bewilligten Mittel haben (siehe B.3).

Diese detaillierten Sachverhalte waren zum Zeitpunkt der Depu-Vorlage (April 2018) nicht erkennbar.

(B.1) Planungsbereich

Aus den nachfolgend aufgeführten Erfordernissen ergibt sich ein, gegenüber der Depu-Vorlage 19/410 (S), erheblich erweiterter Planungsraum:

- Forderungen aus den Grundstücksverträgen bezüglich Umplanungen von Bereichen insbesondere auf dem Grundstück der B29 GmbH (Parkplatz Fruchthof der B 29 GmbH)
- Funktionale Erfordernisse zur Gewährleistung der Anforderungen an eine uneingeschränkte Nutzung des FBT für Busse, MIV sowie Fußgänger- und Radverkehre im öffentlichen Verkehrsraum
- Erschließung und verkehrliche Anbindung zukünftiger Gebäudekomplexe.

Der erweiterte Planungsraum wird im Übersichtslageplan Anlage 1 dargestellt. Die hier mit blauer Umrandung gekennzeichneten Flächen stellen die erweiterten Planungsbereiche und –aufgaben dar, die sich aus den oben genannten Sachverhalten ergeben.

Straße Beim Handelsmuseum (zwischen Bgm.-Smidt-Straße und Bahnübergang)

Für die Straße „Beim Handelsmuseum“ (zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Bahnübergang) ist eine Ausbauplanung zu erarbeiten. Zur Abwicklung zusätzlicher Verkehre für Parkhaus und Hotel unter Berücksichtigung des Bahnübergangs sowie der weiteren Erschließung des DB-Grundstücks wird die Dimensionierung einer neuen Verkehrsanlage mit entsprechenden Fahrspuren, Nebenanlagen zur Integration von Fußgängerverkehren sowie mit einem neu zu konzipierenden Einmündungsbereich Bgm.-Smidt-Straße / Beim Handelsmuseum erforderlich. Die Straße „Beim Handelsmuseum“ befindet sich in diesem Abschnitt derzeit im Eigentum der DB Netz AG und soll zukünftig öffentlich gewidmeter Verkehrsraum werden.

Bürgermeister-Smidt-Straße

In der Bürgermeister-Smidt-Straße ergeben sich diverse Erfordernisse, die umfangreiche Anpassungen der Nebenanlagen und Fahrbahnen nach sich ziehen und somit in die Planungen des FBTs zu integrieren sind. Hierzu zählen unter anderem:

- Anordnung von Taxenständen
- Optimierung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit in Verlängerung des Hugo-Schauinsland-Platzes zur Führung von Reisenden vom und zum Hauptbahnhof Bremen sowie zur ÖPNV-Umsteiganlage am Bahnhof
- Ausbau der Einmündung (Knotenpunkt) in die Straße Beim Handelsmuseum für die neu zu generierenden Verkehre

- Prüfung der Kompatibilität einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur am Knotenpunkt zum Breitenweg zur Optimierung der Terminalausfahrt sowie der geforderten Ausfahrt vom Parkplatz des Fruchthofes
- Gewährleistung einer konfliktfreien Terminalausfahrt unter Berücksichtigung der Gleistrasse der BSAG (Rückbau einer Stützwand, Anlage einer separaten Abbiegespur)
- Neuordnung der Geh- und Radwegbeziehungen mit Anbindung an den Bestand sowie den Knotenpunkten Breitenweg / Beim Handelsmuseum unter Berücksichtigung der sich einstellenden Wegebeziehungen zum Terminal.

Parkplatz Fruchthof der B29 GmbH

Auf dem Grundstück der B29 GmbH / Fruchthof werden Grundstücksanpassungen im Zuge der Errichtung des FBTs erforderlich. Eine neue Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz der B29 GmbH hinter dem Gebäude des Fruchthofs im Einrichtungsverkehr sind gemäß Grundstücksvertrag zu planen, sowie alle daraus resultierenden Anpassungen auf dem Fruchthof-Grundstück unter Berücksichtigung der Höhenverhältnisse, dem erforderlichen Rückbau der Sichtschutz- und Stützwand sowie neuer Einfriedungen.

Friedrich-Rauers-Straße / Breitenweg

Neben der Ausgestaltung der Terminalzufahrt am Breitenweg erfordert die geplante Grundstücksumgestaltung des Weser-Ems-Bus Betriebshofes neu zu definierende Abgrenzungen des öffentlichen Straßenraums gemäß Bebauungsplan 2484. Die erforderlichen Geh- und Radwegebeziehungen mit Anschluss an den Bestand insbesondere im Bereich der Einmündung Friedrich-Rauers-Straße unter Berücksichtigung der Planungen von Weser-Ems-Bus erfordern weiteren Planungsaufwand.

(B.2) Umfang der Planungs- und Ingenieurleistungen

In den oben beschriebenen angrenzenden Bereichen des FBT muss mit einer Grundlagenermittlung und Vorplanung (HOAI-Lph. 1 und 2) begonnen werden.

Somit umfassen die erforderlichen Planungen für den beschriebenen Planungsraum entgegen der Depu-Vorlage die Leistungsphasen 1 (teilweise) bis 5 gemäß HOAI 2013.

Neben den in der Depu-Vorlage bereits benannten Planungsleistungen, sind weitere Fachplanungen und Ingenieurleistungen zur Umsetzung des Projekts erforderlich, hierzu zählen u.a.:

- Objektplanung Verkehrsanlagen der angrenzenden Bereiche
- Objektplanung Überdachung
- Prüfstatik Überdachung
- Planung Beleuchtung (öffentlicher Raum und FBT)
- Planung Signaltechnik
- Grünplanung
- Entwässerungsplanung FBT und Straße Beim Handelsmuseum
- Unterstützung bei der Betreibersuche und Erarbeitung des Betreiberkonzepts.

(B.3) Planungsmittel

Entsprechend den genannten Sachverhalten zum erweiterten Planungsumfang (siehe B.1 bis B.2) wurden im 4. Quartal 2018 die zum jetzigen Zeitpunkt erkennbaren erforderlichen Planungs- und Ingenieurleistungen in den Leistungsphasen 1 – 5 HOAI identifiziert und eine Fortschreibung der Kostenannahmen für Planungs- und Ingenieurleistungen vorgenommen.

Auf Grundlage dieser Planungskostenfortschreibung ist festzustellen, dass die zur Verfügung stehenden und bewilligten Mittel laut Depu-Vorlage 19/410 (S) für die jetzigen Planungsphasen bis einschließlich Ausführungsplanung (Lph. 1-5) nicht ausreichend sind.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird von nachfolgendem Mittelbedarf ausgegangen
(Angaben brutto):

Leistungsphasen 1 bis 3	790.000 €
<u>Leistungsphasen 4 bis 5</u>	<u>695.000 €</u>

Mittelbedarf gesamt Lph. 1 bis 5 ca. **1.485.000 €** (gemäß Kostenannahme 12/2018)

Auf Grundlage der aktuellen vorvertraglichen Kostenannahme von Dezember 2018 beläuft sich der Gesamtmittelbedarf bis einschließlich Ausführungsplanung (Lph. 1-5) unter Berücksichtigung des erweiterten Planungsbereichs / Planungsleistungen und der erforderlichen, erweiterten Leistungsphasen somit auf etwa 1.485.000 € brutto.

Gegenüber den in der Depu-Vorlage 19/410 (S) bewilligten Mitteln in Höhe von 760.000 € brutto ergibt sich somit ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 725.000 € brutto für Planungs- und Ingenieurdienstleistungen in den Leistungsphasen 1 bis 5.

Die Anlage 2 enthält eine Gegenüberstellung der bewilligten Mittel aus der Depu-Vorlage 19/410 (S) mit der vorvertraglichen Kostenannahme von Dezember 2018 und den jeweiligen Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Leistungsphasen gemäß HOAI.

Es ist für die weitere, zügige Projektabwicklung erforderlich, die notwendigen Planungsmittel für die Leistungsphasen 1 bis 5 der HOAI über insgesamt 1.485.000 € brutto abzusichern und somit die Finanzierung der zusätzlich benötigten Planungsmittel in Höhe von 725.000 € brutto gegenüber der Depu-Vorlage 19/410 (S), vor Beauftragung der Leistungsphasen 1 bis 3 zu beschließen.

Die mit der Depu-Vorlage 19/410 (S) bewilligten Mittel für die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung können nach Zustimmung zu dieser Vorlage dann zur Beauftragung und Ausführung der erforderlichen Planungs- und Ingenieurleistungen für die Leistungsphasen 1 bis 3 HOAI verwendet werden, die Beauftragung der Leistungsphasen 4 bis 5 erfolgt vorerst optional.

Mit Abschluss der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) wird eine erneute Beschlussfassung durch die Deputation über die Finanzierung von Bau und Betrieb des FBTs erforderlich, die auf den dann konkretisierten und fortgeschriebenen Investitionskosten sowie dem Betreiberkonzept basieren.

(B.4) Zeitrahmen im Überblick

Der in der Depuvorlage 19 / 410 (S) ausgewiesene Zeitrahmen wurde fortgeschrieben. Neben den terminlichen Anpassungen auf Grund der bereits genannten Sachverhalte zur Planungerweiterung (siehe Punkte B.1 und B.2) wurden insbesondere auch die Zeiten für das erforderliche VgV-Verfahren (EU-weit) sowie das TÖB-Verfahren im Zuge der Genehmigungsplanung berücksichtigt. Zum jetzigen Projektstand ergeben sich folgende Meilensteine für den Planungsablauf:

- | | |
|--|---------------------|
| 1. Grundstücksgeschäfte abgeschlossen | 2. Quartal 2019 |
| 2. Architektenwettbewerb abgeschlossen | Ende September 2018 |
| 3. Baurecht (Planreife) liegt vor | Mai 2019 |
| 4. Betreibersuche abgeschlossen | 3. Quartal 2019 |
| 5. Entwurfsplanung abgeschlossen | 1. Quartal 2020 |
| Genehmigungsplanung abgeschlossen | 3. Quartal 2020 |
| 6. Ausführungsplanung abgeschlossen | 1. Quartal 2021 |
| 7. erneute Beschlussfassung über Finanzierung, Bau und Betrieb | 1. Quartal 2021 |

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Gegenüber der ursprünglichen Planung wird folgender zusätzlicher Mittelbedarf erwartet:

Finanzmittel für Planung [T €brutto] Depu-Beschluss 19/410 (S)	2018	2019	2020	2021	Gesamt
Planungsmittel (Lph. 3-5) inkl. Projektsteuerung	350	310	50	50	760
Zusätzlicher Mittelbedarf	0	20	695	10	725
Gesamt	350	330	745	60	1.485

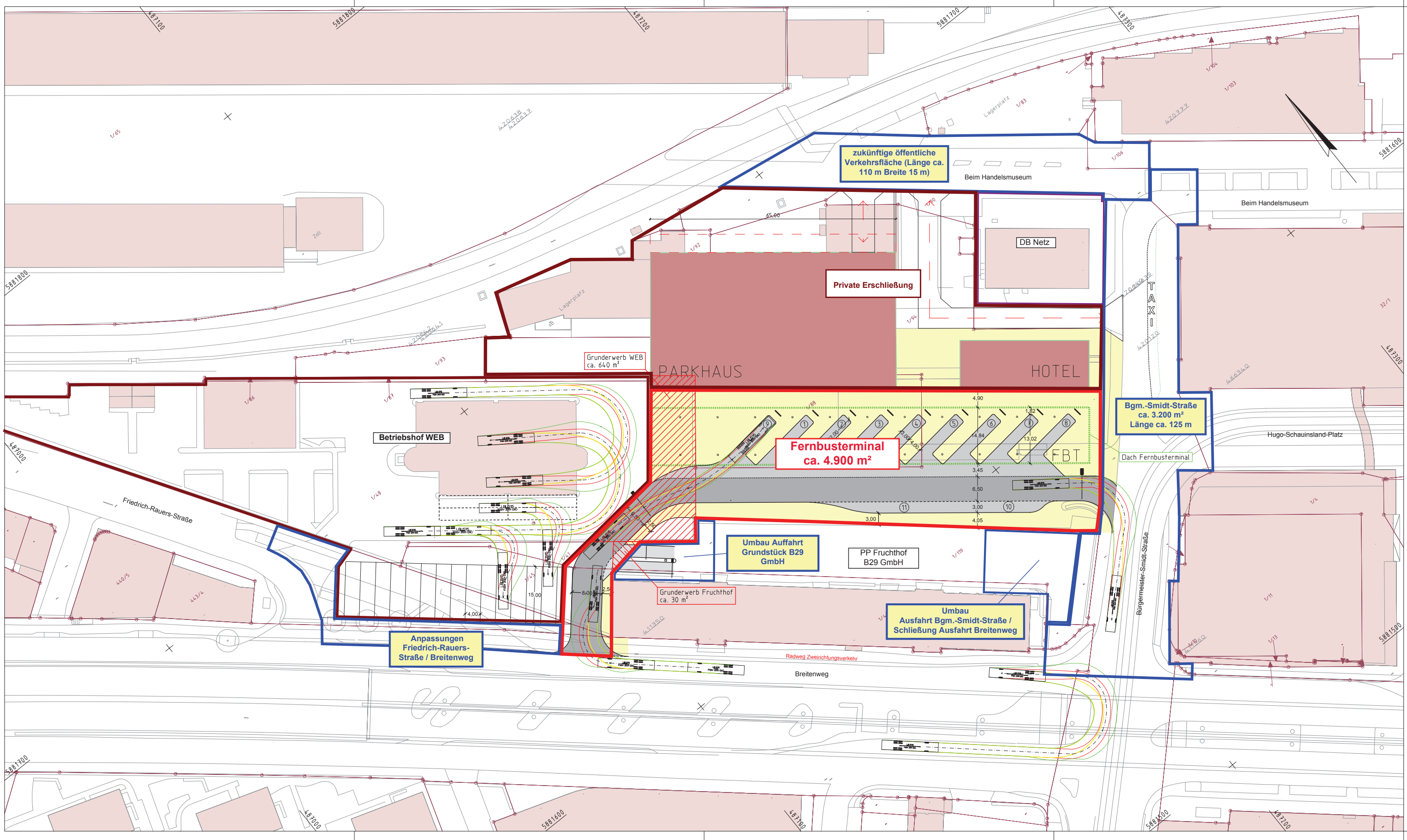
Die zusätzlichen Planungsmittel in Höhe von 0,725 Mio. € sind im Rahmen der für 2018 im Sondervermögens Infrastruktur / Teilbereich Verkehr für die Maßnahme „Neuer ZOB“ bereitgestellten Mittel in Höhe von 5,4 Mio. Euro darstellbar.

D. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die erforderliche Erweiterung des Planungsbereichs mit Integration des öffentlichen Straßenraums zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Finanzierung der zusätzlichen Kosten für Planungs- und Ingenieurleistungen in Höhe von insgesamt 0,725 Mio. € (brutto) zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr nach abgeschlossener Entwurfsplanung ein Betreiberkonzept und eine Baufinanzierung vorzulegen.

Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtslageplan
- Anlage 2 Gegenüberstellung: Stand der Bewilligung Depu – vorvertragliche Kostenannahme
- Anlage 3 Depuvorlage 19/410 (S)
- Anlage 4 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung



zukünftige öffentliche Verkehrsfläche (Länge ca. 110 m Breite 15 m)

Private Erschließung

Gründerwerb WEB ca. 640 m²

Betriebshof WEB

PARKHAUS

HOTEL

Fernbusterminal ca. 4.900 m²

Bgm.-Smidt-Straße ca. 3.200 m² Länge ca. 125 m

Umbau Auffahrt Grundstück B29 GmbH

PP Fruchthof B29 GmbH

Gründerwerb Fruchthof ca. 30 m²

Umbau Ausfahrt Bgm.-Smidt-Straße / Schließung Ausfahrt Breitenweg

Anpassungen Friedrich-Rauers-Straße / Breitenweg

Breitenweg

Bürgermeister-Smidt-Straße

Hugo-Schauinsland-Platz

Beim Handelsmuseum

Beim Handelsmuseum

V/65

L20638
L20637

Lagerplatz V/83

V/104

V/103

588 1500

588 1800

Zell

DB Netz

Lagerplatz

V/93

V/87

L47200

Friedrich-Rauers-Straße

L4075

L4374

V/48

V/45

V/43

V/41

V/39

V/37

V/35

V/33

V/31

V/29

V/27

V/25

V/23

V/21

V/19

V/17

V/15

588 1700

588 1600

L47200

588 1500

L47200

588 1500

Fernbusterminal Bremen - Planungs- und Ingenieurkosten
Gegenüberstellung Stand der Bewilligung (Depu 19/410(S))
mit vorvertraglicher Kostenannahme 12/2018

Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH

		Bezug: Leistungsphasen HOAI in Anlehnung an Depu								
		Grundlagenermittlung	Vorplanung	Entwurfsplanung	Genehmigungsplanung	Ausführungsplanung	Vorbereiten der Vergabe	Mitwirken bei Vergabe	Bauoberleitung / BÜ	Objektbetreuung
		Lph. 1	Lph. 2	Lph. 3	Lph. 4	Lph. 5	Lph. 6	Lph. 7	Lph. 8	Lph. 9
	Planungs- / Ingenieurleistungen									
gemäß Depu-Vorlage	Objektplanung Verkehrsanlage (FBT)				bewilligte Mittel Depu 760 T€ brutto (rd. 639 T€ netto)					
	Dach (Tragwerk)									
	Projektsteuerung									
	weiterer Untersuchungsbedarf									
weitere erforderliche Planungs- und Ingenieurleistungen, z.B.	Objektplanung angrenzende Verkehrsanlagen	Mittelbedarf* Lph. 1 bis 3 rd. 790 T€ brutto (rd. 664 T€ netto)			Mittelbedarf* Lph. 4 bis 5 rd. 695 T€ brutto (rd. 584 T€ netto)					Mittelbedarf* Lph. 6 bis 9 einschl. öBÜ rd. 1.310 T€ brutto (rd. 1.100 T€ netto)
	Objektplanung Dach									
	Planung Beleuchtung (öffentl. Raum, FBT)									
	Planung Signalisierung (LSA, FSA)									
	Grünplanung									
	Prüfstatik									
	...									

Anmerkungen:

- * Mittelbedarf gemäß Kostenannahme 12/2018 (anrechenbare Kosten basieren auf Annahmen!)
- Darstellung nur schematisch (ohne Maßstab)

Überschlägige Ermittlung des zusätzlichen Mittelbedarfs bis einschl. Ausführungsplanung (Lph. 5)	
Mittelbedarf Lph. 1 bis 3	790.000 € (brutto)
Mittelbedarf Lph. 4 bis 5	695.000 € (brutto)
Mittelbedarf gesamt Lph. 1 bis 5	1.485.000 € (brutto)
abzüglich bewilligte Mittel	760.000 € (brutto)
Zusätzlicher Mittelbedarf Lph. 1 bis 5	725.000 € (brutto)

Wesentliche Hintergründe für die Fortschreibung des Mittelbedarfs:

- Erweiterter Planungsbereich ("angrenzende Bereiche" - Beim Handelsmuseum, Bgm.-Smidt-Str., Breitenweg, F.-Rauers-Str., Gelände Fruchthof)
- Erweiterter erforderlicher Planungsumfang (entgegen Depu entspricht die vorliegende Planung (Machbarkeitsstudie) nicht den Anforderungen einer Vorplanung (Leistungsphase 2); d.h. im Bereich des FBT muss tlw. in vorherige Leistungsphasen "zurückgesprungen" werden; in den angrenzenden Bereichen muss mit Leistungsphase 1 begonnen werden.
- Neben den in der Depu benannten Planungsleistungen sind weitere Fachplanungen und Ingenieurleistungen erforderlich.

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L/S)**

Vorlage Nr. 19/410 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 19.04.2018**

Fernbusterminal Bremen – Ergebnisse der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“ und Freigabe der Finanzmittel für Planung und Grunderwerb

A. Sachdarstellung

Der Fernbusterminal im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes wird als Schlüsselprojekt S11 im Konzept „Bremen Innenstadt 2025“, beschlossen durch die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 12.02.2014 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 06.02.2014, bezeichnet.

Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2025, beschlossen durch die Stadtbürgerschaft am 23.09.2014 (Drs. 18/609 S), ist im Maßnahmenfeld H „Inter- und Multimodalität“ die Realisierung eines neuen Busbahnhofes für den Linienverkehr mit Fernbussen als Maßnahme H.10 enthalten. Es heißt dort, dass auf Grund der fehlenden Kapazität und der nicht hinreichenden Ausstattung für einen attraktiven Busverkehr am Breitenweg Alternativstandorte auf dem Gelände des Güterbahnhofes und ein Standort am Flughafen zu untersuchen sind.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 03.06.2010 beschlossen, dass geeignete Flächen für eine mittel- bis langfristig notwendige Standortverschiebung des Zentralen Omnibusbahnhofes zu ermitteln seien.

Im Jahr 2013 wurde eine entsprechende Standortuntersuchung in Auftrag gegeben. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 04.12.2014 beschlossen, dass die Realisierung eines Fernbusterminals unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten am Standort ehemaliger Güterbahnhof zu prüfen ist (Drs. 18/460 S).

In der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wurde am 05.11.2015 berichtet, dass zur Klärung stadtplanerischer, verkehrlicher und immobilienwirtschaftlicher Fragestellungen eine Studie mit Betrachtung verschiedener Standortvarianten im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes beauftragt wird. Das zu betrachtende Gebiet wird begrenzt durch den Breitenweg und die Gleistrasse der Oldenburger Kurve sowie durch die Bürgermeister-Smidt-Str. und die Friedrich-Rauers-Str. Das Areal ist ein zentraler, aber untergenutzter Bereich, welcher enormes städtebauliches Entwicklungspotenzial besitzt. Mit der Realisierung eines leistungsgerechten und modernen Fernbusterminals kann für das gesamte Areal ein städtebaulicher Impuls gesetzt werden.

Planungsgrundlage für den Fernbusterminal ist eine gegenüber der Standortuntersuchung von 2014 optimierte und somit kompaktere Verkehrsanlage mit einer Kapazität von 11 Bushaltepositionen. Der Terminal dient dabei sowohl den Linienbussen des Fernverkehrs als auch den Reisebussen des Gelegenheitsverkehrs. Die Bemessung der Kapazität basiert auf Erhebungen der ZOB GmbH am bestehenden Busbahnhof in den Jahren 2013, 2014 und 2015 und berücksichtigt die aktuelle und zukünftige Entwicklung im Fernbusverkehr. Durch die angestrebte Bewirtschaftung des Fernbusterminals und die damit verbundenen kurzen Aufenthaltszeiten der Fernbusse wurde eine Reduzierung der erforderlichen Haltepositionen gegenüber dem Standortgutachten von 2014 möglich. Der Fernbusterminal wird über eine Überdachung und über einen attraktiven Servicebereich für die Fahrgäste (mit Warteraum, behindertengerechten Sanitäranlagen, Ticket-Shop, Kiosk) sowie über moderne Fahrgastinformationen verfügen.

Vor dem Hintergrund dieser Randbedingungen wurde Ende 2015 die Studie „Fernbusterminal Bremen - Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“ mit der Zielsetzung in Auftrag gegeben, für das ausgewählte Plangebiet ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, das in Varianten die Integration eines modernen, attraktiven Fernbusterminals untersucht und diese sowohl verkehrlich als auch immobilienwirtschaftlich bewertet.

In der Untersuchung wurden von der beauftragten Arbeitsgemeinschaft die nachfolgenden vier Standortvarianten betrachtet:

- Variante A: Lage des Fernbusterminals auf dem Betriebsgelände eines Regionalbusunternehmens an der Friedrich-Rauers-Straße.
- Variante B: Lage des Fernbusterminals auf einer privaten Grundstücksfläche nordwestlich des Überseemuseums zwischen Fruchthof und den Bahngleisen.
- Variante AB: Lage des Fernbusterminals unabhängig von den o.g. bestehenden Grundstücksverhältnissen.
- Variante C: Lage des Fernbusterminals auf einer derzeit bebauten Grundstücksfläche der Aurelis GmbH zwischen der Straße „Beim Handelsmuseum“ und den Bahngleisen.

Wie bereits als Zwischenergebnis in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 23.02.2017 berichtet, ist die Errichtung eines Fernbusterminals an allen Standortvarianten grundsätzlich möglich. In der Vorzugsvariante AB können darüber hinaus deutliche Synergien bezüglich der Realisierung des Busterminals unter Einbeziehung des bisherigen und künftigen Grundstückseigentümers (im Folgenden „Grundstückseigentümer“) für die Entwicklung der verbleibenden angrenzenden Grundstücksfläche gewonnen werden.

B. Lösung

Für nachfolgendes Konzept wird die Deputation um die Zustimmung zur weiteren Planung und den dargestellten Grundstücksgeschäften und ihrer Finanzierung gebeten. Aktuell befindet sich das Projekt noch in der Vorplanung der Kostenschätzung vergleichbar mit der Leistungsphase 1/2 gem. HOAI. Es sind die Grundlagen für das Projekt ermittelt worden und Kostenschätzungen liegen vor.

(1) Städtebauliche Entwicklung und Verkehrskonzept

Von einem begleitenden Lenkungskreis unter Leitung der damaligen Staatsrätin für Bau und Verkehr und mit Beteiligung der Senatsbaudirektorin, der Abteilungen Zentrales und Ressortplanung sowie Verkehr sowie Vertretern des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der ZOB GmbH wurde auf Basis der Ergebnisse der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung festgelegt, dass der Standort AB als Vorzugsvariante weiterzuverfolgen ist. Durch die kompakte und flächensparende Planung des Fernbusterminals besteht bei dieser Standortvariante die

Möglichkeit, ein modernes Busterminal mit einem attraktiven privatwirtschaftlich finanzierten Hotelstandort und einem Parkhaus zu kombinieren. Gleichzeitig kann mit der Planung eine für das gesamte Areal gewünschte städtebauliche Entwicklung angestoßen werden. In einem städtebaulichen Konzept wurde aufgezeigt, wie die geplante Raumstruktur mit Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus in Stufen langfristig auf die angrenzenden Flächen erweiterbar ist.

Das Fernbusterminal erstreckt sich in dieser Planung parallel zum Breitenweg hinter dem Verwaltungsgebäude des ehemaligen Fruchthofs. Die Einfahrt für die Busse erfolgt über den Breitenweg, die Ausfahrt zur Bürgermeister-Smidt-Str. Das Terminal verfügt über insgesamt elf Haltepositionen. Neun sind davon als sogenannte Bustaschen angeordnet, die eine beidseitige Gepäckverladung in die Busse ohne Betreten von Verkehrsflächen ermöglichen. Zwei Haltemöglichkeiten in Seitenlage bieten Platz für Busse mit Anhänger. Die Zu- und Abfahrt wird über Schranken geregelt. Die Benutzung für die Busse wird kostenpflichtig sein. Der Busterminal wird mit einem Dach zum Schutz der wartenden Fahrgäste sowie mit elektronischen Anzeigetafeln für die Fahrgastinformation versehen. Die gesamte Verkehrsanlage wird entsprechend den Bremer Richtlinien für die Barrierefreiheit gestaltet. Der Servicebereich mit beheiztem Warteraum, behindertengerechten Toiletten, Verkaufsmöglichkeiten für Tickets sowie einem Kiosk wird in das direkt an den Wartebereich angrenzende Parkhaus integriert. Kurzzeitstellplätze für Pkw zum Hinbringen und Abholen von Fahrgästen, Taxistellplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden in der unmittelbaren Nähe teilweise auf privaten Flächen vorgesehen.

Das neue Fernbusterminal kann sowohl von Linienbusunternehmen als auch von Reisebussen oder für Ausflugsfahrten genutzt werden.

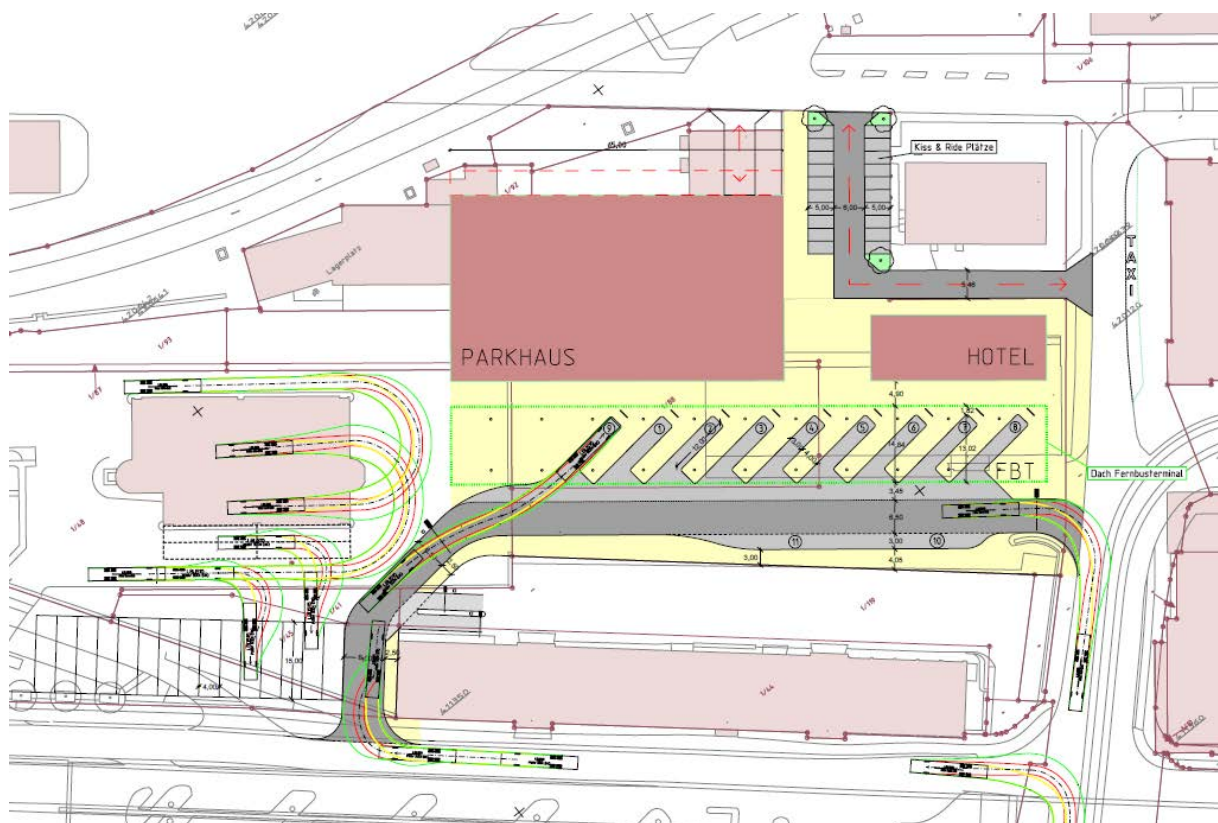


Abb. 1: Standortvariante AB mit Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus - Stufe I

Das Fernbusterminal wird in Kombination mit einem privat finanzierten Hotelstandort und einem öffentlich zugänglichen Parkhaus realisiert. Planung, Bau und Finanzierung des Fernbusterminals liegen dabei in der Verantwortung der Stadtgemeinde Bremen. Für die

Realisierung des Hotels und des Parkhauses sowie des dort integrierten Servicebereichs für das Fernbusterminal ist der Investor verantwortlich.

Die Planungen der Stadtgemeinde und des Investors werden aufeinander abgestimmt. Um im Wege kooperativen Städtebaus die Ziele beider Parteien zu erreichen, wurde zwischen der Stadtgemeinde Bremen und dem Grundstückseigentümer eine Absichtserklärung geschlossen, die die Grundlage der weiteren Zusammenarbeit bildet:

- Grundlage für die weitere Planung sind die Ergebnisse zum Standort AB der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“. Danach kann das Hotel bei 11 Vollgeschossen über ca. 200 Zimmer verfügen. Das Parkhaus kann ca. 500 Stellplätze umfassen.
- Für die Realisierung des Fernbusterminals verkauft der Grundstückseigentümer ca. 3.613 m² an die Stadtgemeinde. Er erhält ein Rücktrittsrecht vom Kaufvertrag, falls das Fernbusterminal nicht realisiert wird. Die Stadtgemeinde unterstützt den Grundstückseigentümer im Hinblick auf etwaige benötigte Dienstbarkeiten und Baulasten.
- Die Serviceeinrichtungen für den Fernbusterminal (Warteraum mit Toiletten, Betriebsräume für den Busterminal, Verkaufsräume für Tickets, Kiosk usw.) werden innerhalb des Parkhauses errichtet und vom Grundstückseigentümer an den künftigen Betreiber des Fernbusterminals zu marktüblichen Konditionen vermietet.
- 12 Kurzzeitstellplätze für den Fernbusterminal werden vom Grundstückseigentümer auf seinem Grundstück errichtet, unterhalten und entsprechend der Bremer Parkgebührenverordnung betrieben.
- Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplanes, mit dem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorgesehenen Nutzungen geschaffen werden sollen.
- Die Stadtgemeinde und der Grundstückseigentümer vereinbaren die Durchführung eines gemeinsamen Architektenwettbewerbes, so dass ein gestalterisch ansprechendes Gesamtprojekt für Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus realisiert werden kann.
- Für die Anpassung der Technik der Ampelanlage an der Straßenkreuzung Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Str wird eine Kostenteilung zwischen der Stadt und dem Investor vereinbart.

Der Standort mit dem Fernbusterminal wird insbesondere durch die Nähe zum Überseemuseum geprägt. Die zukünftige fußläufige Erschließung des Fernbusterminals vom Hauptbahnhof aus wird sich größtenteils entlang dieses Baukörpers orientieren. Daher hat für die städtebauliche Entwicklung des Standortes die Bauflucht des Museums eine hohe Bedeutung. Sie wird folglich bei der Planung der Lage des Hotels und des Parkhauses wieder aufgegriffen. Die Bebauungsstruktur knüpft somit an den Bestand an und setzt diesen fort.

Das Hotel wird als markanter Hochpunkt gestaltet und kann bei bis zu elf Vollgeschossen über bis zu 200 Zimmer verfügen. Das Parkhaus soll eine Kapazität von ca. 500 Stellplätzen aufweisen und über erweiterte Nutzungsfunktionen im Erdgeschoss verfügen. Neben den Serviceangeboten für das Fernbusterminal (Warteraum, Ticketschalter, Kiosk usw.) sind auch weitere Mobilitätsangebote wie Autoverleih, Carsharing-Standort oder Fahrradverleih denkbar.

Um das Ziel einer städtebaulich und architektonisch ansprechenden Bebauung zu erreichen, wird entsprechend der gemeinsamen Absichtserklärung ein zwischen der Stadt Bremen und dem Investor abgestimmter begrenzter hochbaulicher Realisierungswettbewerb mit ca. zehn Teilnehmern für das Ensemble aus Fernbusterminal, Hotel und Parkhaus ausgelobt.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden die verkehrliche Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte überprüft. Unter Berücksichtigung der durch das Fernbusterminal induzierten Verkehre (Fernbusse, Pkw für das Hinbringen und Abholen von Fahrgästen) ist festzustellen, dass alle angrenzenden Knotenpunkte eine hinreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Unter zusätzlicher Beachtung der durch das Hotel und durch das Parkhaus bedingten Verkehre stößt lediglich der Knotenpunkt Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Str im Ab- und Zulauf zur neuen Bebauung an die Leistungsfähigkeitsgrenze. Durch Anpassung an der Signaltechnik ist aber grundsätzlich eine hinreichende Leistungsfähigkeit ohne bauliche Änderung der Infrastruktur erreichbar.

In der weiteren Planung ist für diesen Knotenpunkt zu prüfen, ob in Ergänzung zur Fernbusterminal-Planung zur Verbesserung des Verkehrsabflusses über die Bürgermeister-Smidt-Straße aus dem neuen Bahnhofsareal sowie dem Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes eine zusätzliche eigenständige Rechtsabbiegespur in der Bürgermeister-Smidt-Str. einzurichten ist. Für die erforderliche Fläche wurde bereits von der Stadtgemeinde das Vorkaufsrecht ausgeübt. In der aktuellen Finanzierungsübersicht ist diese Maßnahme nicht enthalten, da diese Maßnahme nicht integrativer Bestandteil der Planungen für den Fernbusterminal ist und bisher keine Vorplanung und Kostenannahme vorliegen.

(2) Grunderwerb und Planung

Der Fernbusterminal wird eine Größe von ca. 4.400 m² haben. Für seine Realisierung sind An- und Verkäufe von Flächen sowie Flächentausche der Stadtgemeinde durch das Sondervermögen Infrastruktur erforderlich. Dies betrifft vorrangig den o.g. Erwerb vom Grundstückseigentümer (rd. 3.613 m²) zur Errichtung der Verkehrsanlage.

In einem weiteren Schritt findet ein Flächentausch zwischen Stadtgemeinde und dem benachbarten Verkehrsbetrieb statt. Dabei werden rd. 625 m² Grundstücksfläche auf die Stadtgemeinde übertragen. Rd. 538 m² werden davon für das Fernbusterminal genutzt, ca. 56 m² werden für den Parkhausbau weiterveräußert, ca. 31 m² werden mit einer vergleichbar großen Fläche des Eigentümers des ehemaligen Fruchthofes zur Herstellung einer Zufahrtsmöglichkeit zum zugehörigen Parkplatz getauscht.

Im Gegenzug überträgt die Stadtgemeinde dem Verkehrsunternehmen ca. 1.140 m². Dabei handelt es sich um eine städtische Fläche, die derzeit für einen öffentlichen Busparkplatz insbesondere für den Linienverkehr im Regionalbusverkehr vorgehalten wird, jedoch nicht mehr für den Regionalverkehr erforderlich ist. Der Tausch ist Voraussetzung für die Neuordnung des Betriebsgeländes und berücksichtigt die beim Verkehrsunternehmen entstehenden Kosten dafür.

Auch wenn das Grundstück erst zum Baubeginn verfügbar sein muss, ist vorgesehen, die Verträge mit den jeweiligen Grundstückseigentümern mit der aufschiebenden Bedingung noch in 2018 zu schließen, dass die Beschlüsse für die Realisierung des Fernbusterminals und dessen Finanzierung durch die zuständigen politischen Gremien gefasst werden. Auf diese Weise können die Voraussetzungen für die weiteren Schritte der Planung und Umsetzung gesichert werden.

Die Grundstücksgeschäfte basieren auf den Wertempfehlungen von GeoInformation. Die Kosten belaufen sich inklusive der Regulierungsbedarfe und Nebenkosten auf rd. 1 Mio. €.

Der Planungsbereich für die Verkehrsanlage Fernbusterminal im engeren Sinne (ohne Serviceflächen) umfasst die Verkehrsfläche mit den zugehörigen infrastrukturellen Maßnahmen in den Nebenanlagen (Zuwegung für Fußgänger und Radverkehr, Taxistand usw.) und die Überdachung des Wartebereiches des Fernbusterminals. Die Planung des Servicebereiches im Parkhaus plant der Grundstückseigentümer als Investor von Hotel und Parkhaus nach Vorgaben der FHB auf eigene Kosten.

Für die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung der Verkehrsanlage sowie für die Vergabe und Projektsteuerung und ggf. weiteren Untersuchungsbedarf (Vermessung, Bodenuntersuchung, Kampfmitteluntersuchung, Architektenwettbewerb) werden Planungsmittel erforderlich (vgl. Abschnitt E).

Die notwendigen Planungsmittel werden mit ca. 760.000 € kalkuliert und teilen sich wie folgt auf:

Planungsmaßnahme	Planungsmittel
Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung Verkehrsanlage	200.000 €
Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung Tragwerk (Überdachung)	150.000 €
Projektsteuerung	200.000 €
Weiterer Untersuchungsbedarf (u.a. Vermessung, Bodenuntersuchung, Kampfmittel, Architektenwettbewerb)	210.000 €

Die Kurzzeitstellplätze des Fernbusterminals für das Hinbringen und Abholen von Fahrgästen werden auf dem Grundstück des Investors angelegt. Das Grundstück des Investors mit Parkhaus und Hotel ist über die Straße Beim Handelsmuseum erreichbar. Die Straße befindet sich im Eigentum der DB AG und ist als Bahnfläche gewidmet. Zur Erschließung der Kurzzeitstellplätze sowie des Hotels und des Parkhauses ist beabsichtigt, mit der DB ein notariell abgesichertes Überwegungs- und Leitungsrecht zu vereinbaren, das von der Stadt auch Dritten überlassen werden kann. Die Straße Beim Handelsmuseum dient bereits heute als alleinige Erschließung des städtischen Areals im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes. Vor diesem Hintergrund ist mit der Gestattung des Überwegungsrechtes auch die Bedingung der DB verbunden, dass die Stadt die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für die Straße Beim Handelsmuseum zu übernehmen hat.

(3) Ausblick auf Bau und Betrieb des Fernbusterminals

Die Investitionskosten für den Fernbusterminal werden auf Basis einer Kostenschätzung mit insgesamt ca. 4,0 Mio. € angenommen.

Diese Kostenannahme beinhaltet eine Abschätzung der Investitionskosten im Rahmen der Untersuchung „Fernbusterminal Bremen – Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“, wonach für die Erstellung der Verkehrsanlage (Abbruch der vorhandenen Bebauung, Herstellung der Verkehrsfläche, Terminalinfrastruktur und Anpassungen der Ampeltechnik) Kosten in Höhe von 1,78 Mio. € und für die Terminalüberdachung Kosten in Höhe von 1,32 Mio. € anfallen werden.

Für weitere Maßnahmen wie die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, möglicherweise auftretende Altlasten oder das Erfordernis von Bodenverbesserungen, die im Rahmen der Variantenuntersuchung nicht betrachtet wurden, sind weitere Kosten in Höhe von ca. 0,90 Mio. € anzusetzen.

Nach Abschluss der Entwurfsplanung ist eine weitere Konkretisierung der Investitionskosten möglich, die der Deputation dann zur Beschlussfassung über Bau und Betrieb vorgelegt werden wird.

Die Gutachter der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung kommen bei ihrem Vergleich von verschiedenen Betreibermodellen zu dem Ergebnis, dass das Betreiberkonzept besonders geeignet ist, bei dem die Stadtgemeinde Bremen das Fernbusterminal plant und baut und den Betrieb des Terminals an einen Betreiber vergibt. In diesem Fall sichert sich die Stadt hohen Einfluss auf alle

Phasen der Entstehung und des Betriebs des Terminals. Darüber hinaus rechtfertigen laut Gutachter die insgesamt zu erwartenden geringeren Gesamtkosten dieses Betreibermodells – insbesondere gegenüber einem ÖPP-Modell – die zusätzlich investive Belastung der Stadt durch den Grundstückserwerb und Terminalbau.

Die Gutachter lassen für den Betrieb des Fernbusterminals ein ausgeglichenes bis leicht negatives betriebswirtschaftliches Ergebnis erwarten. Diese Einschätzung bezieht sich auf die Konstellation, dass der Betreiber nur für die Betriebsdurchführung des Fernbusterminals, nicht jedoch für die grundlegende Instandhaltung und Ersatzinvestitionen verantwortlich ist.

Als Betreiber kommen neben städtischen Gesellschaften auch am Markt vorhandene private Gesellschaften in Betracht, die über eine öffentliche Ausschreibung zu finden sind. Über die Tragfähigkeit einer bremsischen „Konzernlösung“ werden derzeit vorrangig Gespräche geführt.

Sowohl der Verkehrsbetrieb wie auch die anzumietenden Serviceeinrichtungen (s.o.) fallen in den Aufgabenbereich des Betreibers. Im Rahmen des anstehenden Betreiberwahlverfahrens wird zudem geklärt, ob auch Aufgaben der Infrastrukturunterhaltung und der Verkehrssicherungspflicht übertragen werden.

Detailliertere Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Fernbusterminals können erst nach Vorliegen von Angeboten potenzieller Betreiber, der konkreten Gestaltung der Anlage/Dachkonstruktion und weiteren Planungen getroffen werden. In der Standortuntersuchung von 2014 wurden in einer ersten Näherung die jährlichen Aufwendungen den jährlichen Erlösen gegenüber gestellt. Danach kann das jährliche Defizit auf ca. 100.000 bis 150.000 € beziffert werden.

(4) Baurechtliche Voraussetzung

Als Voraussetzung für die Genehmigung des Fernbusterminals, des Hotels und des Parkhauses wird für das Plangebiet begrenzt durch den Breitenweg und die Bahnlinie Bremen-Oldenburg sowie die Bürgermeister-Smidt-Str und die Friedrich-Rauers-Str. ein Bebauungsplan aufgestellt. Planungsziel des Bebauungsplanes ist die Ermöglichung der Errichtung eines leistungsfähigen Fernbusterminals in Kombination mit einem Hotel und einem Parkhaus als neuer Eingang zum ehemaligen Güterbahnhofsareal.

Der erforderliche Planaufstellungsbeschluss wird in einem separaten Verfahren der Deputation vorgelegt. Das Verfahren läuft parallel zur Planung des Fernbusterminals, wobei die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs in den Bebauungsplan einfließen werden.

(5) Zeitraumen und Organisation im Überblick

Auf Basis des noch sehr frühen Planungsstandes kann für die Realisierung des Fernbusterminals der nachstehende Zeitrahmen abgeleitet werden. Selbstverständlich können sich aus der notwendigen Abstimmung mit dem privaten Investitionsvorhaben sowie aus der weiteren Planung noch Änderungen im Zeitrahmen ergeben.

	2018				2019				2020			
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
Grundstücksgeschäfte	■											
Architektenwettbewerb		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Projektsteuerung					■	■	■	■	■	■	■	■
Entwurfs- und Genehmigungsplanung									■	■	■	■
Ausführungsplanung und Vergabe												
Aufstellung Bebauungsplan		■	■	■	■	■	■	■				
Bau										■	■	■
Betreibersuche												■

erneute Beschlussfassung

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die erforderliche Finanzierung für den **Grunderwerb** sowie die **Planungskosten** gestaltet sich wie folgt:

Finanzmittel für Planung und Grunderwerb [Mio. €]	2018	2019	2020	2021	Gesamt
Planungsmittel inkl. Projektsteuerung	0,35	0,31	0,05	0,05	0,76
Grunderwerb*		1,0			1.0
Summe	0,35	1,31	0,05	0,05	1,76

**Unterstellt Zahlung nach Beschluss über die Baufinanzierung*

Die Planungs- und Grunderwerbsmittel in Höhe von insgesamt 1,76 Mio. € sind im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur / Teilbereich Verkehr bei der Maßnahme „Neuer ZOB“ eingeplant. Die Finanzierung erfolgt vollständig aus Drittmittelabrechnungen, die auf dem Projektkonto für Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen. Eine VE ist entsprechend nicht erforderlich. Über das Grundstücksgeschäft und die Finanzierung ist die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind nicht vorhanden.

Es liegen keine Erkenntnisse zur geschlechtsspezifischen Nutzung von Fernbussen vor. Durch Bau und Betrieb des Fernbusterminals soll die Wartesituation insgesamt komfortabler und sicherer werden. Davon profitieren Männer und Frauen gleichermaßen.

D. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Entscheidung für die vorgelegte Variante AB zum Fernbusterminal Bremen zu und nimmt die weiteren Kostenschätzungen für die Investitionen und den Betrieb zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenberechnung für Planung und Grunderwerb zur Kenntnis, stimmt der Finanzierung der Planungsmittel und der Durchführung der erforderlichen Grundstücksgeschäfte in Höhe von 1,76 Mio. € zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet um erneute Berichterstattung über die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs und eine Befassung mit Betriebskonzept zur Freigabe der Baumittel.

Anlage:

- Ergebnis für Standort AB aus „Fernbusterminal Bremen – Städtebauliche, verkehrliche und immobilienwirtschaftliche Variantenuntersuchung“
- Wirtschaftlichkeitsnachweis

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
Jost Westphal, Xenia Röpe
Nick Krmek, Hendrik Pierer

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB
Westphal Architekten BDA
brenner Bernard ingenieure GmbH

Bremen, im März 2017

.....

3.3 Kosten

Der Investitionsaufwand für den Fernbusterminal am modifizierten Standort AB teilt sich in folgende Kostengruppen auf:

• Abbruch Bestand	148.500,00 €
• Flächenbefestigung	1.235.000,00 €
• Terminalüberdachung	1.320.000,00 €
• Terminal Ticketgebäude	entfällt, da im Parkhaus integriert
• Terminalinfrastruktur	250.000,00 €
• Anpassung LSA-Logik	150.000,00 €
Summe	<u>3.103.500,00 €</u>

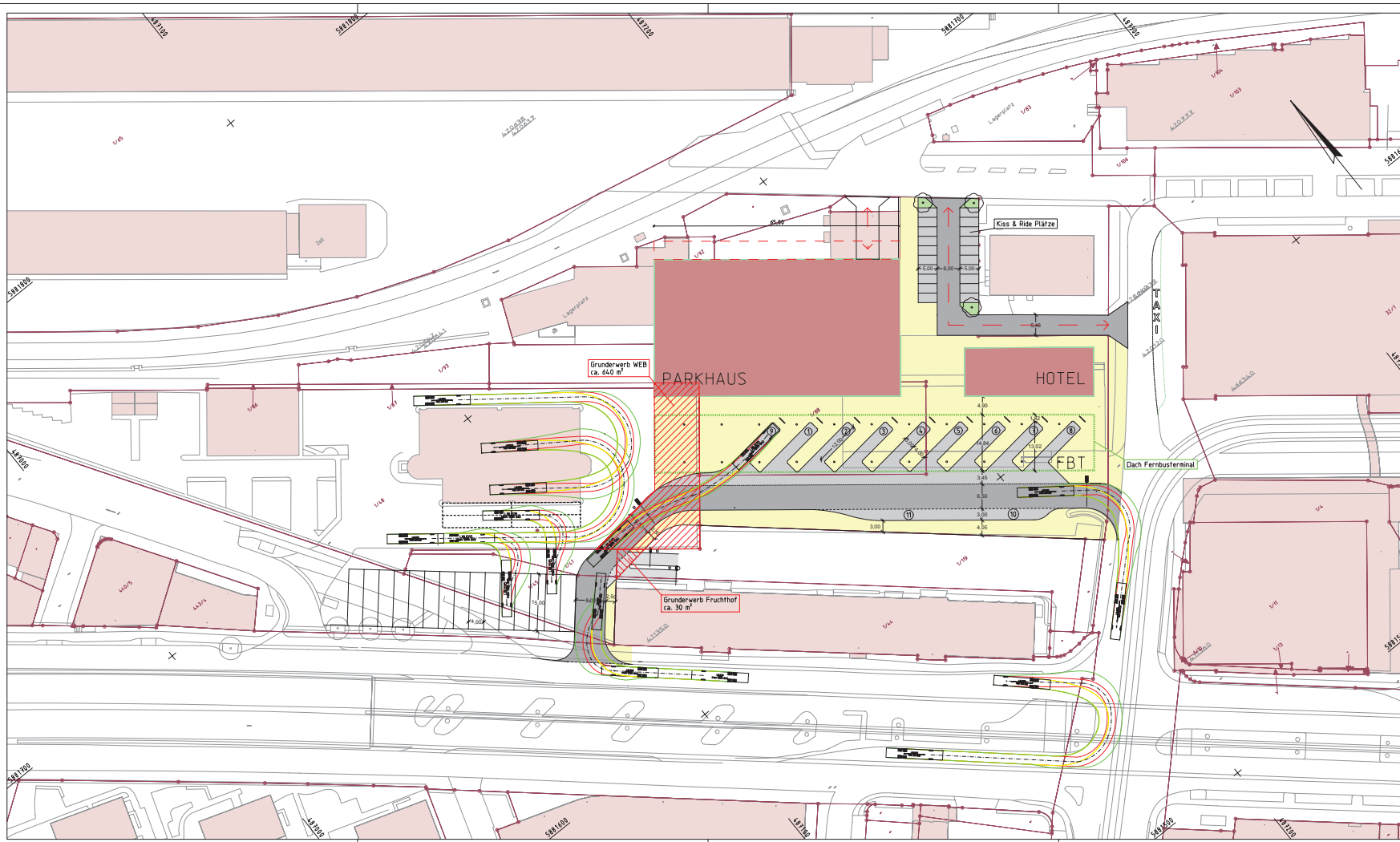
Dabei ist darauf hinzuweisen, dass Kosten für den Grundstückserwerb, die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, möglicherweise auftretende Altlasten oder die Erfordernis von Bodenverbesserungsmaßnahmen nicht betrachtet wurden.

3.4 Leistungsfähigkeit

Der Knotenpunkt Breitenweg / Bgm.-Smidt-Straße ist unter Beibehaltung der bestehenden Knotengeometrie in der Lage die zukünftig zu erwartenden Verkehre (Fernbusterminal, Hotel, Parkhaus) leistungsfähig abzuwickeln. Dafür ist eine Anpassung der Freigabezeitverteilung in den Signalprogrammen notwendig.

Um die Rückstaugefahr vom KP Bgm.-Smidt-Straße / Hugo-Schauinland-Platz in den Knotenpunkt Breitenweg / Bgm.-Smidt-Straße zu vermeiden, sind zusätzliche Maßnahmen unerlässlich (Stauschleife, Meldungsaustausch). Für konkretere Aussagen ist hierfür allerdings eine Simulationsuntersuchung erforderlich.

Die vollständige Verkehrstechnische Untersuchung inkl. Ergebnisse und Verkehrsumlegung ist der Anlage zum Anhang 17 zu entnehmen.



Projekt	Fernbusterminal Bremen Variantenuntersuchung				
Auftraggeber	Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr <small>Conradscaupe 72 28195 Bremen +49 421 361 2407 office@umwelt.bremen.de</small>				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB <small>Osterhorststraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de</small>				BPR
	WESTPHAL ARCHITEKTEN BDA <small>WESTPHAL, WESTPHAL, KLASCHENBERG, Prof. Ing. Architekten</small>				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie - Phase 0				
Planbeschreibung	Lageplan mit Schleppkurve Standort AB Variante 1				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Plannummer
2333	1:500	06.12.2016	DH/DH		15-5

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 12.03.2019

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Fernbusterminal – Erforderliche Erweiterung des Planungsbereichs mit Integration des öffentlichen Straßenraums

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichem Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Planung Fernbusterminal wird fortgeführt	1
2	Abbruch der Planung des Fernbusterminals – keine Umsetzung	2

Ergebnis

Vorbemerkung:

Bremen plant in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof den Bau eines leistungsfähigen, modernen Fernbusterminals (FBT). Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat am 19.04.2018 die Umsetzung des Vorhabens FBT Bremen am Standort des ehemaligen Güterbahnhofs entsprechend der Standortvariante AB der städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung von März 2017 beschlossen. Die in der Vorlage benannten Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Finanzierungsmittel (außer Grunderwerb), beziehen sich ausschließlich auf die Errichtung der Verkehrsanlagen des zukünftigen FBT sowie dessen Überdachung. Weitere Planungsbereiche wurden nicht betrachtet. Im Zuge des Projektfortschritts ergab sich das Erfordernis, den Planungsraum zu erweitern. Die Planungskosten erhöhen sich um ca. 0,725 Mio. €

Variante 1: Die Planung für den FBT wird fortgeführt. Die neuen Gesamt-Planungskosten betragen 1,485 Mio. €

Variante 2:

Der Bau des FBT ist eine Maßnahme im beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplaners 2025. Mit Abbruch der Planung kann der FBT nicht realisiert werden.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	31.12.2021	n.
----	------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	1,485 Mio. €
1	Abschluss der Planung des FBT in 2021	Ja/nein
n		

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.
 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil