



# Untersuchung zur Verlagerung der Umsteigestelle *Huckelriede* an den Standort *Sielhof*

Zusammenfassende Darstellung der Aspekte in den Planungsüberlegungen, an denen mitgewirkt haben:

- Bremer Straßenbahn AG
- SUBVE, Referat Grünordnung
- SUBVE, Referat Stadtplanung
- SUBVE, Referat Stadtumbau
- SUBVE, Referat Verkehrsplanung
- Amt für Straßen und Verkehr

## *Ausgangslage*

Die Verlagerung der Busumsteigeanlage vom Standort "Huckelriede" in den Bereich "Hinterm Sielhof" ist eine bereits zu Beginn des 21. Jh. entstandene Idee, die einerseits im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer veränderten Führung der Straßenbahntrasse (Kornstraße), andererseits mit städtebaulich-nutzungsstrukturellen Entwicklungsabsichten im Gewerbegebiet "Sielhof", einhergehend mit einer neuen Straßenanbindung an das Gewerbegebiet Habenhausen, stand.

Die Verlagerung der Umsteigestelle ist auch in die u.g. Untersuchungen / Gutachten eingegangen:

### **Aussagen der Vorbereitenden Untersuchungen**

In den "Vorbereitenden Untersuchungen Huckelriede / Kattenturm (Sielhof)" (Dezember 2006) ging man noch von einer (gewünschten) Verlagerung der Busumsteigestelle Huckelriede und der Straßenbahnwendeschleife in den Bereich "Hinterm Sielhof" aus (so u.a. als Sektorales Entwicklungsziel formuliert). Damit einhergehend erwartete man eine Neugestaltung der Straßen- und Platzsituation in dem zentralen Bereich Huckelriedes sowie eine Umnutzung und Bebauung; letztgenanntes für den Bereich der Wendeschleife (so u.a. S. 66, 73f [Potenziale für Umgestaltung des Bereiches um die Huckelriede durch Verlegung der Wendeschleife und Endstation der BSAG]).

### **Aussagen des Bürgergutachtens**

Die im Bürgergutachten "Huckelriede – Unsere Zukunft" (Februar 2010) von den BürgergutachterInnen formulierten Empfehlungen zur stadtplanerischen Umgestaltung (des zentralen Bereiches) sehen auch eine Verlegung der Haltestelle vor (S. 24). Diese Empfehlung wurde auch von den BürgerInnen in weiteren Veranstaltungen zum Sanierungsgeschehen wiederholt vorgetragen.

### **Beauftragung einer Untersuchung zur Verlagerung**

Im Zuge der Erstellung des Städtebaulichen Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet erfolgte eine zunächst verwaltungsintern geführte Diskussion über das Festhalten an einer Verlagerungsabsicht; im Ergebnis zeichnete sich die Tendenz eines

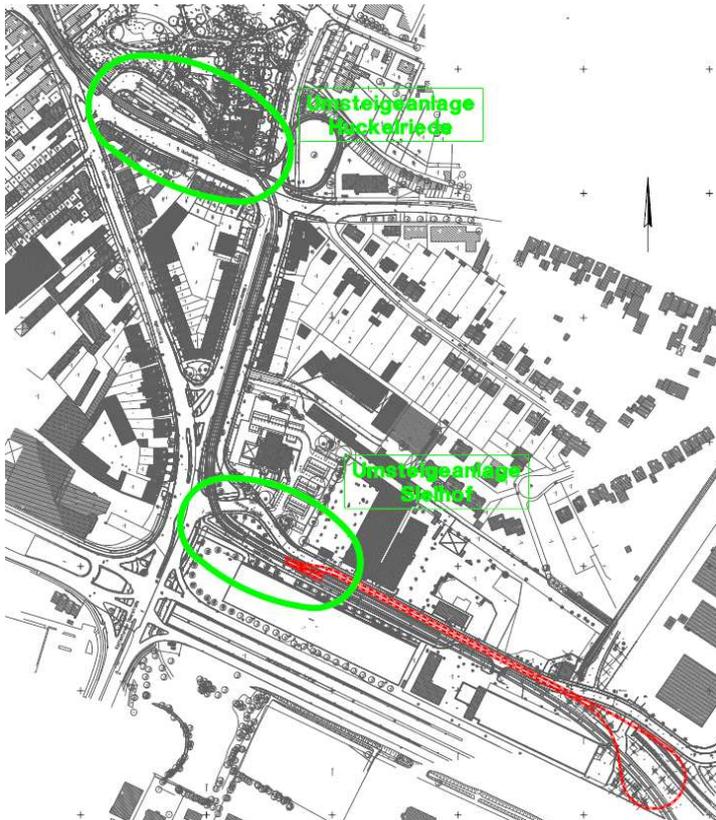


Beibehalten am derzeitigen Standort ab, verbunden mit einer dann jedoch erforderlichen umfassenden Umgestaltung des gesamten zentralen Bereiches. Um sowohl die Umsetzbarkeit am Ersatzstandort unter den aktuellen Rahmenbedingungen als auch die Kosten der Verlagerung einschätzen zu können, wurde das Ingenieurbüro BPR Ende 2010 mit einer Untersuchung beauftragt.

### *Varianten einer Umsteiganlage am Ersatzstandort Sielhof*

Zu prüfen war, unter welchen Bedingungen eine Umsteiganlage Bahn / Bus im Bereich "Hinterm Sielhof" realisiert werden könnte. Entwurfsbestimmende Parameter sind:

- der Standort der Straßenbahnhaltestellen "Sielhof",
- das gegenwärtige (=zukünftige) Aufkommen der BSAG- und VBN Busse,
- die Anzahl von sechs Anlegekanten,
- der daraus resultierende Flächenbedarf,
- das von der BSAG geplante neue Zuführungsgleis für die am östlichen Strassenende liegende geplante Straßenbahnwendeschleife (Ersatz für die stillgelegte Schleife am Niedersachsendam).



Allen Varianten gemeinsam ist, dass mit der Verlagerung der Busumsteigestelle auch eine Verlagerung der Straßenbahnwendeschleife in den Bereich "Hinterm Sielhof" aufgrund der Betriebsabläufe zwingend erforderlich wäre. Hier sind die von der BSAG bereits erstellten Planungen (mit Kostenschätzung) für den Ersatzstandort im Bereich der Vorflut zu Grund zu legen.



Mit der Verlagerung der Busumsteigestelle erfolgt keine Aufgabe der ÖPNV-Nutzung am bestehenden Standort Huckelriede. Es verbleiben weiterhin die Haltestellenanlage der Straßenbahn sowie Bushaltestellen in der Straße Huckelriede – lediglich die Fläche zwischen Straßenbahnhaltestelle und Huckelrieder Park (ca. 17m Tiefe und ca. 80m Länge = rund 1.400m<sup>2</sup>) könnte dann für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Geprüft werden sollten eine Variante mit neuer Erschließungsstraße für die östlich liegenden Gewerbegrundstücke (Variante 1) sowie weitere Varianten unter Nutzung der vorhandenen Erschließungsstraße (Varianten 2 und 3).

### **Variante 1 "Umsteiganlage mit Neubau Erschließungsstraße"**

In die Anlage fahren ausschließlich die ÖPNV-Busse / Straßenbahnen; Zu- und Abfahrt erfolgen über eine direkte Anbindung an den Niedersachsendamm. Der Ziel- / Quellverkehr des Gewerbegebietes wird über eine neu zu bauende Erschließungsstraße geführt, die über einen neu anzulegenden Kreuzungsbereich (u.a. mit der Ortsfahrbahn und den Straßenbahngleisen) an den Niedersachsendamm angebunden wird.

#### Vor- / Nachteile

- + Trennung von MIV- und ÖPNV-Verkehren durch Bau einer neuen Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet
  - + Zufahrt zu allen Privatgrundstücken über diese neue Erschließungsstraße
  - + Kurze Wege zwischen Straßenbahnhaltestelle und Bussteigen
  - Neue Erschließungsstraße mit Grunderwerb und Ausbau eines neuen Knotenpunktes am Niedersachsendamm erforderlich
  - Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf dem N-Damm durch dichte Abfolge lichtsignalgesteuerter Knotenpunkte
  - 1.250m<sup>2</sup> Grunderwerb (ohne Grunderwerb für die neue Gewerbebestraße)
  - Kosten: rund 8,21 Mio. € (\*) plus X
- (\*) Kosten der Erschließungsstraße mit Stand 2001 berücksichtigt

### **Variante 2 "Umsteiganlage mit Erschließungsverkehr in Randlage"**

Die in Form eines typischen "Busbahnhofes" konzipierte Anlage liegt nördlich der Straße "Hinterm Sielhof", so dass der MIV nicht durch die Anlage geführt wird und über die bestehende Straße in das Gewerbegebiet gelangt; beide nutzen die gemeinsame Anbindung an den Niedersachsendamm. Die Zufahrt der beiden ersten Grundstücke könnte nicht mehr von Süden aus erfolgen; daher ist eine neue Stichstraße im nördlichen Bereich dieser Grundstücke zu bauen, die an die Ortsfahrbahn anschließt. Da die Ortsfahrbahn keinen Anschluss im Süden mehr haben wird (hier ist die Zu- / Ausfahrt der Busanlage), könnte die Erreichbarkeit dieser Grundstücke nur von Norden (Habenhauser Landstraße) über die bestehende Ortsfahrbahn erfolgen.



#### Vor- / Nachteile

- + Entkoppelung von MIV- und ÖPNV-Verkehren in der Wendeanlage („Busbahnhof“), jedoch gemeinsame Zufahrt über den bestehenden Einmündungsbereich „Sielhof“
- Längerer Weg zwischen Straßenbahnhaltestelle und Busbahnhof
- Umsteigende Fahrgäste müssen die Fahrbahn queren
- Zufahrt zu den Privatgrundstücken nur über eine neu zu bauende Anliegerstraße
- Von Süden kommende Zielverkehre mit umwegiger Zufahrt zu der o.g. Anliegerstraße über die Ortsfahrbahn (500m Umweg)  
Folge: Unverträglichkeit mit dem Charakter der Ortsfahrbahn
- Erheblicher Standortnachteil für das auf Pkw-Besucher ausgelegte "Café del Sol" sowie Verlust von Kundenparkplätzen
- 2.400m<sup>2</sup> Grunderwerb erforderlich
- Kosten: rund 4,88 Mio. €

#### **Variante 3 "Umsteigestelle mit Erschließungsverkehr in Mittellage"**

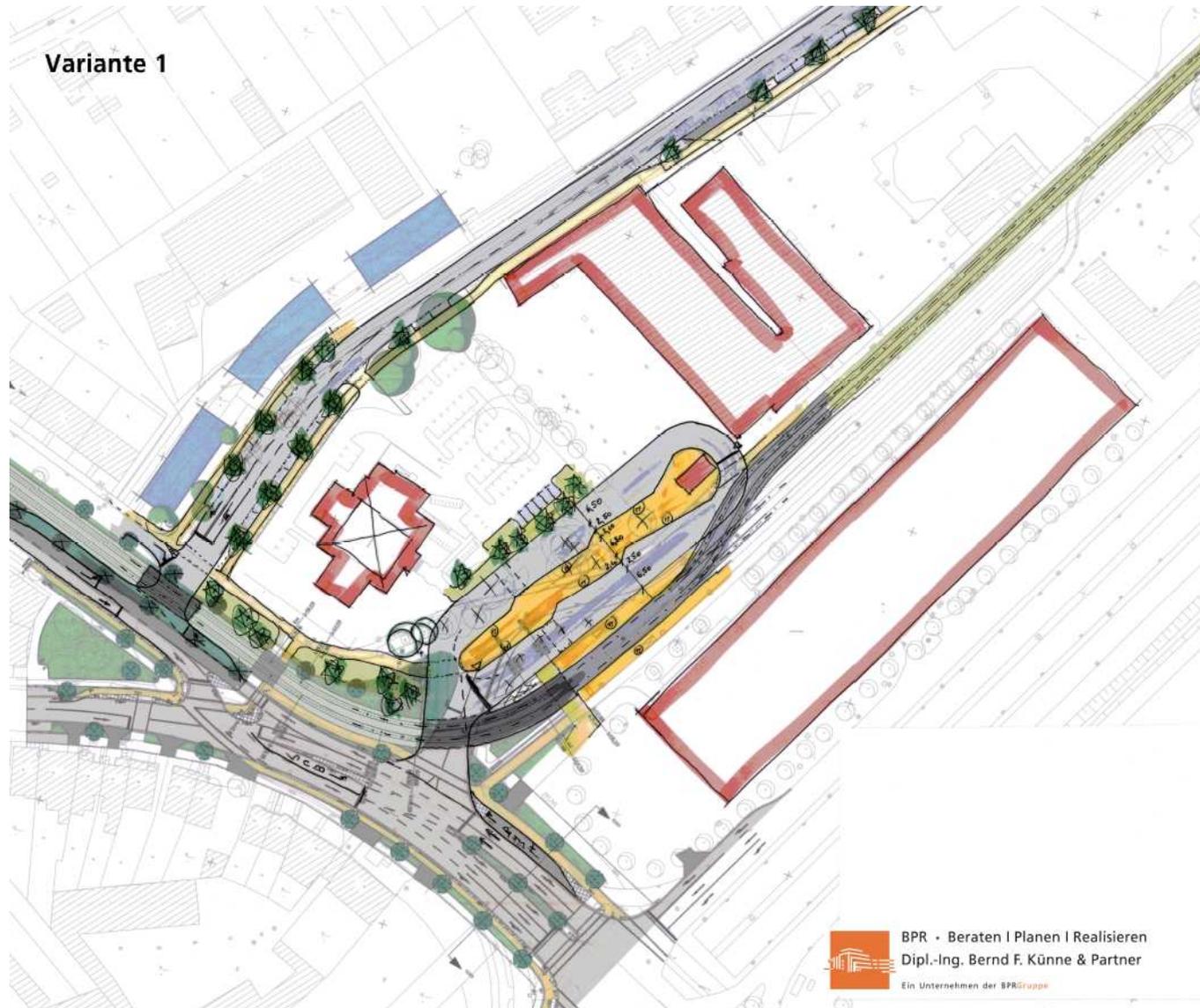
Der Erschließungsverkehr wird auf einer separaten Fahrbahn mittig durch die Anlage geführt. Nördlich und südlich schließen sich zwei Busbahnsteige mit jeweils drei Halteplätzen an. Während der südliche Busbahnsteig direkt an der Straßenbahnhaltestelle liegt, kann der nördliche nur durch Querung der Verkehrsflächen von umsteigenden Fahrgästen erreicht werden. Auch hier gibt es einen gemeinsamen Anschluss an den Niedersachsendamm. Bezüglich der Zufahrt zu den beiden Grundstücken siehe Variante 2.

#### Vor- und Nachteile

- + Entkoppelung von MIV- und ÖPNV-Verkehren in der Wendeanlage (MIV in „separater“ Mittellage), jedoch gemeinsame Zufahrt über den bestehenden Einmündungsbereich „Sielhof“
- o Je nach Lage: direktes Umsteigen Bahn / Bus möglich bzw. Querung der MIV-Trasse
- Zufahrten der Privatgrundstücke: siehe Variante 2
- 2.000m<sup>2</sup> Grunderwerb erforderlich
- Kosten: rund 4,76 Mio. €

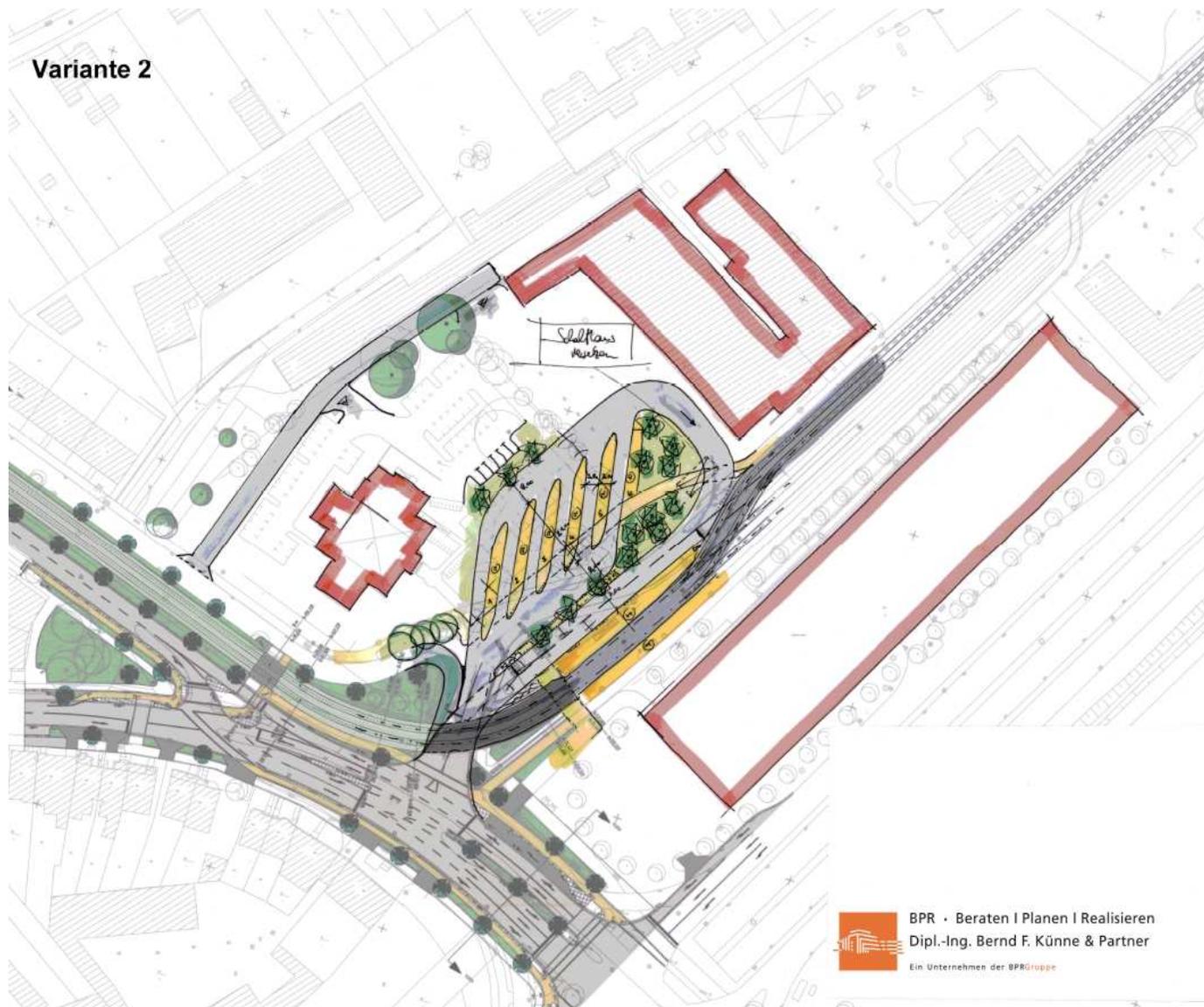


## Variante 1



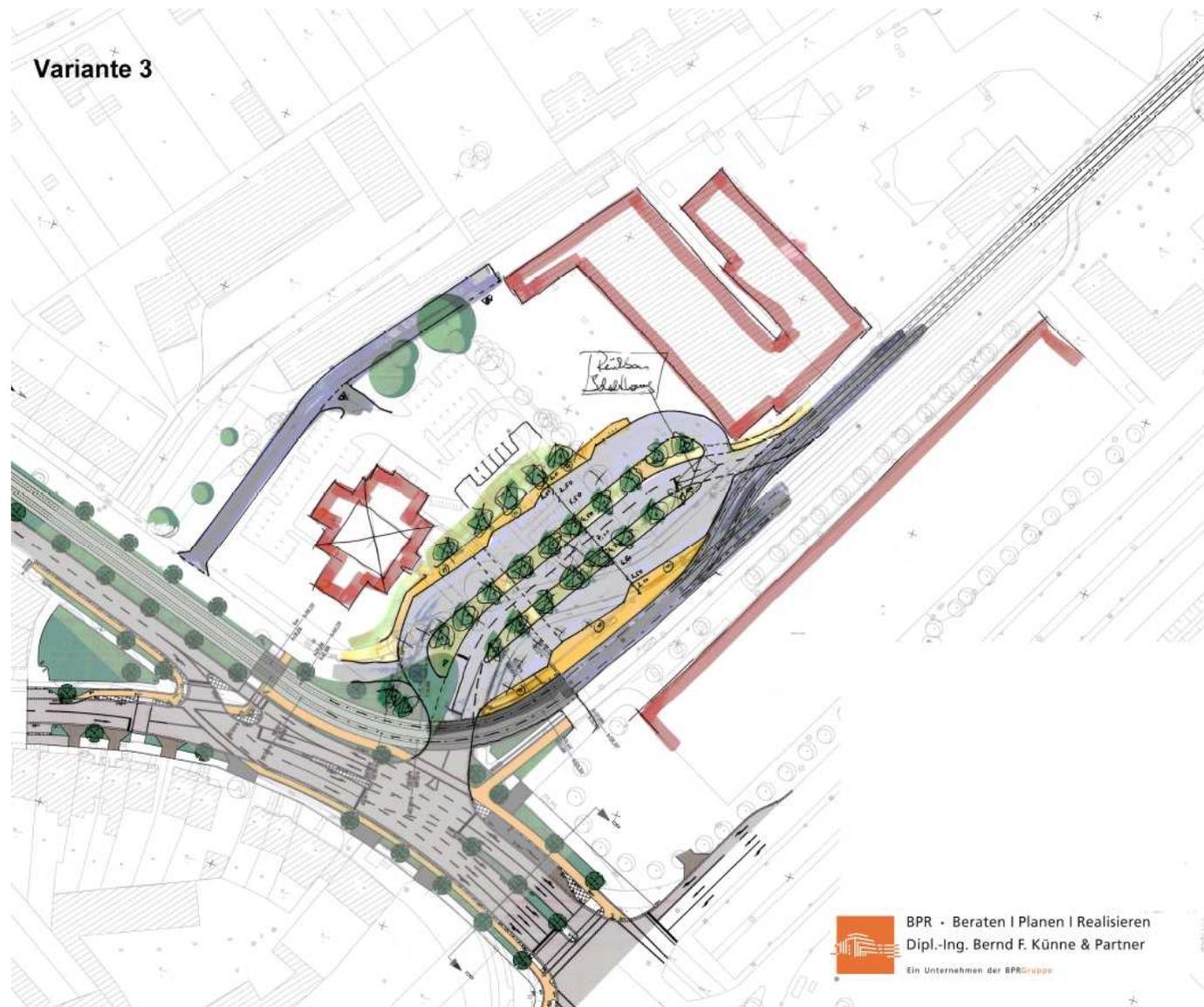


## Variante 2





### Variante 3



 BPR · Beraten | Planen | Realisieren  
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Ein Unternehmen der BPRGruppe



## Übersicht der Kostenschätzung (BPR, Feb 2011)

	Variante 1		Variante 2		Variante 3	
<b>Bausumme</b>	950.000,00 €	1.130.500,000 €	1.250.000,00 €	1.487.500,00 €	1.150.000,00 €	1.368.500,00 €
<b>Verlegung Wendeschleife BSAG</b>	2.700.000,00 €	3.213.000,000 €	2.700.000,00 €	3.213.000,00 €	2.700.000,00 €	3.213.000,00 €
<b>Neues Fahrzeug BSAG</b>	150.000,00 €	178.500,000 €	150.000,00 €	178.500,00 €	150.000,00 €	178.500,00 €
<b>Verlegung der Straße Am Sielhof (Schätzung aus 2001)</b>	3.100.000,00 €	3.689.000,000 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>Gesamtsumme</b>	6.900.000,00 €	8.211.000,000 €	4.100.000,00 €	4.879.000,00 €	4.000.000,00 €	4.760.000,00 €
	Netto	Brutto	Netto	Brutto	Netto	Brutto
	ohne Grunderwerbskosten		ohne Grunderwerbskosten		ohne Grunderwerbskosten	

*Vor- und Nachteile einer Standortverlagerung***1. Positive Auswirkungen****1.1 Auswirkung auf den ÖPNV**

Eine Verlegung der Umsteiganlage von der Huckelriede an den Sielhof ermöglicht den Fahrgästen ein direktes Einsteigen von P+R Nutzern in die BSAG-Buslinien 26 / 27 und in die VBN-Busse (7 Linien). Die direkte Anbindung an die P+R-Anlage würde zu einer weiteren Entlastung der Neustadt und der Bremer Innenstadt durch entfallende Pkw-Fahrten führen. Die dadurch erzielbaren Fahrgastzuwächse können aber als gering eingeschätzt werden.

Für Umsteiger aus den VBN-Linien oder den BSAG Linien 26/ 27, die aus der Kornstraße kommend weiter in Richtung Buntentorsteinweg / Innenstadt fahren wollen verbessert sich die Umsteigesituation nicht, sie könnte sich u. U. sogar verschlechtern (siehe Pkt. 2.6)

**1.2 Stadtgestaltung**

Durch die Verlegung der Umsteiganlage wird ein Flächengewinn (ca. 17m tiefer und rund 80m langer Streifen) in der Huckelriede erzielt, der es ermöglicht, die heute von den Bussen genutzten Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen. Es verbleibt aber weiterhin der Flächenbedarf für die Straßenbahnhaltestelle und Flächen für die Anlage von Bushaltestellen in der Straße Huckelriede (im Straßenraum oder in Kombination mit der Straßenbahnhaltestelle).

**2. Negative Auswirkungen****2.1 Kosten der Verlegung**

Die Investitionskosten der Verlegung betragen in Abhängigkeit der gewählten Variante zwischen 4,7 Mio. € und 8.3 Mio. €. Es handelt sich bei diesen Kosten um eine



Kostenschätzung (Basis: Kostenschätzung der Voruntersuchung aus dem Jahr 2002). In diesen Kosten sind keine Planungs- und Grunderwerbskosten bzw. Entschädigungszahlungen an die betroffenen Grundstückseigentümer / Betriebe enthalten; diese können nicht verlässlich eingeschätzt werden.

Zudem ergeben sich durch die Verlegung Fahrzeitverlängerungen / Verlängerungen der Umlaufzeiten auf einzelnen Linien; die daraus resultierende Erhöhung der Betriebskosten wäre für alle Linien zu prüfen. Bereits geprüft wurden die Auswirkungen auf die Linien 26 / 27. Hier wäre der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges notwendig.

## **2.2 Verlorene Bau- / Umbaukosten im Niedersachsendamm**

Der Umbau des südlichen Abschnittes des Niedersachsendammes ist für das Jahr 2011 / 2012 geplant. Bis dahin würde sich die Verlegung der Umsteiganlage nicht realisieren lassen.

Da eine Umgestaltung des Niedersachsendammes aber aus finanziellen Gründen (Verlust der Bundesmittel) zeitlich nicht in einen späteren Zeitraum zu verschieben ist, würden bei zeitversetzter Realisierung der Umsteiganlage verlorene Baukosten in noch nicht abschätzbarer Höhe entstehen. Diese verlorenen Baukosten würden bei einer möglichen Umsetzung der Variante 1 am höchsten ausfallen.

## **2.3 Realisierungszeitraum**

Der Realisierungszeitraum incl. aller Vorläufe (Schaffung des Baurechtes über die Bauleitplanung, Grunderwerb, Sicherung der Finanzierung sowie ggf. notwendige Enteignungsverfahren etc.) ist zeitlich schwer einschätzbar. Ein betroffener Grundeigentümer hat bereits erklärt, dass er aus betrieblichen Gründen auf keine Flächen verzichten kann / wird; hier müsste dann im Extremfall ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

## **2.4 Auswirkungen auf den ÖPNV**

Eine Verlegung der Umsteiganlage bedingt längere Fahrwege für die Buslinien 26 / 27 der BSAG. Aufgrund dieser Tatsache wird lt. Aussage der BSAG ein zusätzliches Fahrzeug in den Umlauf zu bringen sein. Die Personal- / Betriebskosten für diesen zusätzlichen Betrieb betragen ca. 200.000 € / Jahr. Auch die Busse des VBN werden einen höheren Zeitbedarf beim Anfahren der neuen Umsteiganlage haben. Inwieweit sich das auf die Gesamtreisezeit auswirkt, kann nicht abgeschätzt werden.

Die Linie 53 erreicht das Zentrum von Huckelriede nicht mehr und endet bereits am Sielhof. Für Fahrgäste mit dem Ziel Huckelriede Mitte oder Rolandklinik muss eine Verlängerung der Linie 53 über die neue Endhaltestelle hinaus geplant werden. Dies ist wiederum mit erhöhtem Aufwand und zusätzlichen Kosten verbunden.

Die Linie 51 muss entweder umwegig mit längerer Fahrzeit über die Kornstraße geführt werden oder das Zentrum Huckelriede wird wie bei der Linie 53 gar nicht oder nur schlecht erreicht (bedingt durch die heutige Haltestellenanordnung).



Je nach gewählter Art der neuen Umsteiganlage verlängern sich die Umsteigewege von den Buslinien in die Straßenbahn oder umgekehrt.

## 2.5 Auswirkungen auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die Leistungsfähigkeit im MIV sinkt im Bereich der Kornstraße / Niedersachsendamm. Diese Minderung der Leistungsfähigkeit hat diverse Ursachen und ist abhängig von der gewählten Art der Anbindung der Umsteiganlage an die Kornstraße / Niedersachsendamm. Bei Wahl der Variante 1 bedingt das u. a. die Dichte der Knotenpunktsfolge. Bei allen Varianten wird aber durch die zusätzlichen ÖPNV Anforderungen an den Lichtsignalanlagen die Freigabezeit für den MIV und damit die Leistungsfähigkeit der Straße eingeschränkt.

Bei den Varianten 2 und 3 wird die Erreichbarkeit der anliegenden Betriebe nur über die Ortsfahrbahn im Niedersachsendamm zu gewährleisten sein. In diese Ortsfahrbahn gelangt man nur von Norden (Habenhauser Landstraße); dies ist eine umwegige, nicht zufriedenstellende Verkehrsführung und bedeutet auch eine höhere Belastung der anliegenden Wohnbebauung.

## 2.6 Auswirkungen in der Huckelriede

Wie unter 1.1 dargestellt, werden die Busse der Linie 26 / 27 und die VBN Busse auch künftig die Haltestelle Huckelriede bedienen; für die Linie 51 gelten die unter 2.4 genannten Einschränkungen.

Dies kann auf zwei unterschiedliche Arten geschehen:

### a) Die Busse halten am Fahrbahnrand

In stadtauswärtiger Richtung hält der Bus am südlichen Fahrbahnrand der Huckelriede auf dem durchgehenden Radfahrstreifen. Dies hat negative Auswirkungen auf den Radverkehr. Die Fahrgäste der Linie 51 müssen beim Umsteigen in die Straßenbahn die Fahrbahn überqueren oder den längeren Weg zum Sielhof wählen.

In stadteinwärtiger Richtung halten die Busse in alter Lage neben der Straßenbahnhaltestelle. Hier wird heute schon auf dem Schutzstreifen für Radfahrer angehalten. Diese Situation wird dadurch negativ verstärkt, da neben den VBN – Bussen künftig auch die BSAG Linien 26 / 27 dort halten würden.

### b) Die Busse werden mit in die Straßenbahnhaltestelle (Gleistrasse) einbezogen

Die heutige Länge der Straßenbahnhaltestellen ist nicht auf eine Doppelnutzung Bus / Bahn ausgelegt. Auch im Querschnitt ist die Breite des Bahnkörpers nur für schienengebundene (und damit spurtreue) Fahrzeuge ausgelegt. Für den Busverkehr muss ein breiterer Querschnitt vorgesehen werden. Die Haltestellen wären baulich mit entsprechenden Kosten anzupassen. Das An- und Abfahren aus der Gleistrasse ist signaltechnisch zu regeln (ÖPNV-Ansteuerung); dadurch werden die Lichtsignalanlagen in dem Bereich beeinflusst, was zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Straße / des Knotenpunktes führt, da Busse und Bahnen bei der einfahrt die Spuren kreuzen und jede Richtung somit eine eigene Freiphase benötigt..



## 2.7 Stadtgestaltung / Stadtplanung

Die Knotenpunktsgometrie des Einmündungsbereiches Kornstraße / Sielhof / Niedersachsendamm ist bei Variante 1 (Neue Erschließungsstraße Sielhof) zu ändern. Für die Anfahrbarkeit der neuen Erschließungsstraße ist im Niedersachsendamm eine entsprechende Abbiegespur für Linksabbieger einzurichten. Dies geht nur zu Lasten des jetzt geplanten Straßenbegleitgrüns. Der gewollte Alleecharakter im Niedersachsendamm ist damit nicht mehr durchgängig aufrecht zu erhalten.

Die planerischen Zielsetzungen im Bereich Sielhof haben sich im Laufe der letzten Jahre erheblich verändert. Der seinerzeit aufgestellte B-Plan ruht, die ehemaligen Ziele können nicht mehr verfolgt werden. Zu den Zielen gehörten, neben der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels und weiterer Dienstleistungen, auch die geplante Neuerschließung sowie die Straßenverbindung zwischen dem Gewerbegebiet "Hinterm Sielhof" und dem Gewerbegebiet Habenhausen. Diese Ziele wurden aufgrund der Nicht-Finanzierbarkeit nicht weiter verfolgt und können mittlerweile durch baulich geschaffene Tatsachen im Bereich des Gewerbegebietes Habenhausen jetzt auch nicht mehr umgesetzt werden.

## 2.8 Flächenverfügbarkeit

Für die Realisierung sind diverse Grundstücksankäufe erforderlich. Ein unverzichtbares Schlüsselgrundstück ist im freihändigen Erwerb nicht verfügbar (keine Verkaufsbereitschaft des Eigentümers); daher müssten ggf. Zwangsmaßnahmen ergriffen werden.

Bei einigen Varianten ist der Erwerb und Abbruch eines wichtigen Produktions- und Lagergebäudes eines Gewerbebetriebes erforderlich. Hierfür ist eine Ersatzmaßnahme zu finanzieren.

## 2.9 Planungsrecht

Das derzeitige Planungsrecht gibt keine Realisierungsmöglichkeiten. Der im Entwurf vorliegende Bebauungsplan müsste den neuen Planungszielen entsprechend angepasst werden.

## 2.10 Sonstige städtebauliche Gründe für die Beibehaltung der Busumsteigehaltestelle Huckelriede

Die Huckelriede ist ein Verkehrsknotenpunkt mit hoher ÖPNV-Frequenz sowohl der BSAG-Linien (Straßenbahn und Busse) als auch der regionalen Busverkehre mit Anbindungen in das Bremer Umland. Diese Konzentration der Verkehre an zentraler Stelle im Ortsteil ist sehr fahrgastfreundlich: gute Erreichbarkeit, geringe Umsteigezeiten und kurze Wege kennzeichnen diesen Standort. Die gemeinsame Nutzung der Fahrgastunterstände und sonstiger Verkehrsinfrastrukturanlagen durch BSAG und VBN haben große Synergieeffekte.

Die Bündelung der ÖPNV-Verkehre, d.h. die Beibehaltung der Huckelriede als zentrale Umsteigeanlage zeichnet diesen Raum aus, der durch eine ansprechende Gestaltung als Ort der Begegnung und Kommunikation aufgewertet werden kann. Durch



das hohe Fahrgastaufkommen ist dieser Raum sozial kontrollierbar und beugt somit der Entstehung sogenannter "Angstorte" vor.

Dem städtebaulichen Ziel, die Mitte Huckelriedes zu stärken, kann insbesondere durch die belebte und vielgenutzte Umsteigehaltestelle Rechnung getragen werden.

Die Beibehaltung der zentralen Umsteigehaltestellen aller ÖPNV Verkehre am Standort Huckelriede eröffnet uneingeschränkte Handlungsmöglichkeiten für die zukünftig Entwicklung im Bereich "Hinterm Sielhof".

### *Perspektiven am bestehenden Standort*

Parallel zu der o.g. Untersuchung sind, in Weiterführung der bisher vorliegenden Umgestaltungsideen aus den drei Städtebaulichen Konzepten des Bürgergutachtens, Möglichkeiten einer funktionalen Verbesserung und stadtgestalterischen Aufwertung der bestehenden Umsteiganlage erarbeitet worden. Unter Einbeziehung der westlich und östlich der Anlage angrenzenden "Restflächen" und der Straße Huckelriede könnte ein umfassender Umbau die Herausbildung eines zentralen Bereiches von Huckelriede befördern. Diese Maßnahme wäre eingebunden in die Umnutzung / Neubebauung der Straßenbahnwendeschleife, in die Umgestaltung der Quartiersachse Niedersachsendamms und in den bereits neu hergerichteten Huckelrieder Park.

Neben der städtebaulichen Umgestaltung und einer Optimierung der ÖPNV-Verkehrsanlage, werden auch dringend erforderliche Arbeiten an der Gleisanlage in diesem Streckenabschnitt (Anpassung an die neue Fahrzeuggeneration) durchgeführt. Hier sind erhebliche Synergien bei der Baudurchführung und Kosteneinsparungen für alle Beteiligten zu erwarten.



Eine von mehreren Werkstattskizzen zur Umgestaltung "Huckelriede"

### *Straßenbahnwendeschleife*

Die in allen (städtebaulichen) Planungen stets gewünschte Verlagerung der Straßenbahnwendeschleife ist seitens der BSAG und der Verwaltung nochmals geprüft worden. Ausgelöst durch die sehr hohen Baukosten in Höhe von rund 3,29 Mio. € (netto)<sup>1</sup> am Ersatzstandort Sielhof (im Bereich der Vorflut) wurde eine Prüfung der Notwendigkeit und der Alternativen mit folgendem Ergebnis vorgenommen:

- a) Eine Wendemöglichkeit für Straßenbahnen ist im Bereich aufgrund betrieblicher Gründe unbedingt erforderlich.
- b) Mit dem Wegfall der Verlagerung der Busumsteigestelle an den Standort Sielhof würde auch für die BSAG die verkehrliche Notwendigkeit einer Wendeanlage in diesem Bereich entfallen.
- c) Die aktuell ermittelten Kosten liegen weit über den bisher geschätzten Aufwendungen, die zum Zeitpunkt der ersten Planungsüberlegungen entstanden. Die Stadtgemeinde Bremen ist dabei zu einer Übernahme aller straßenbauseitigen Kosten verpflichtet.
- d) Zum jetzigen Ersatzstandort gibt es innerhalb des Bereiches Sielhof aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse und eines nicht zu sichernden Zugriffes auf diese Grundstücke keine Alternativen. Aktuelle Berechnungen der BSAG weisen für diese Alternativstandorte Kosten in Höhe von 2,1 bis 2,3 Mio. € (netto) aus.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Auskunft BSAG vom Mai 2011, basierend auf Kostenberechnung des Büros HBI vom Feb 2009

<sup>2</sup> Auskunft BSAG vom Mai 2011, ohne Kosten des erforderlichen Grunderwerbes



- e) Aus a) bis d) folgt, dass der bestehende Standort auch der zukünftige sein wird. Hier schlägt die BSAG zwei Lösungen vor, die aus betrieblicher Sicht gleichwertig sind:
- 1) Bau einer neuen Wendeschleife
  - 2) Bau eines Ausziehgleises in den Niedersachsendamm
- f) SUBVE prüft diese Lösungen; tendenziell wird der Bau eines Ausziehgleises favorisiert, weil er den geringsten Eingriff in den Bereich des Huckelrieder Parks darstellt und den größeren Spielraum bei der zukünftigen Nutzung und Bebauung des Grundstückes der ehemaligen Wendeschleife bietet.

### *Schlussfolgerung*

1. Die Verlagerung der Umsteigestelle an den Standort Sielhof bietet bei den aktuellen Rahmen- und Entwicklungsbedingungen in diesem Bereich keine Vorteile gegenüber einer umfassenden Umgestaltung am bestehenden Standort Huckelriede.
2. Eine Straßenbahn-Wendemöglichkeit im Bereich Huckelriedes ist aus Gründen des Betriebsablaufes unbedingt erforderlich.
3. Eine mit den Sanierungszielen zu vereinbarende Wendemöglichkeit am bestehenden Standort wäre städtebaulich akzeptabel und betriebstechnisch machbar.
4. Ein Beibehalt beider Verkehrsanlagen im Bereich Huckelriede würde erhebliche Kosteneinsparungen gegenüber einer Verlagerung in den Bereich Sielhof bewirken.

SUBVE, Referat Stadtumbau

C. Gieseler

01. Juni 2011