

Vorlage VL 21/4559

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	24. April 2025	Kenntnisnahme

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Berichtsbitte: ÖPNV-Ausbauprojekte

Vorlagentext

A. Problem

Der Abgeordnete Michael Jonitz (CDU) bittet um einen aktualisierten Sachstandsbericht bzgl. der Planung und voraussichtlichen Umsetzung, inklusive einer aktualisierten Kostenschätzung folgender ÖPNV-Ausbauprojekte:

- Ausbau Osterholz ab Sebaldsbrück
- Weserwehr – Malerstraße
- Querverbindung Ost
- Straßenbahnverlängerung Überseestadt

B. Lösung

Auf die Bitte um einen aktualisierten Sachstandsbericht antwortet die Verwaltung mit folgenden Informationen:

**Ausbau Osterholz ab Sebaldsbrück (VEP E.4)
Gleisverbindung Weserwehr – Malerstraße (VEP E.3)**

Die beiden o.g. Maßnahmen werden zusammen in einem Projekt bearbeitet („Straßenbahn im Bremer Osten“) und hier gemeinsam beantwortet.

Das Projekt ist im Dezember 2024 mit einer zunächst verwaltungsinternen Beteiligungsrunde gestartet. Es folgte eine halb-öffentliche Beteiligungsrunde im Januar 2025 mit Akteuren aus dem Stadtteil, Wirtschaft, Verbänden und anderen Stakeholdern. Die dritte Beteiligungsrunde fand am 27. Februar 2025 mit der öffentlichen Veranstaltung im Haus im Park in Osterholz statt.

Auf Grundlage der zahlreichen Eingebungen, Wünsche und Hinweise folgt aktuell deren umfassende Auswertung. Anschließend daran steht eine eingehende Untersuchung auf technische Machbarkeit,

Sinnhaftigkeit im ÖPNV-Netz, Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit im Projekt an. Mit dem Abschluss der Untersuchung wird im Frühjahr 2026 gerechnet. Damit einher geht auch ein erster Kostenrahmen, dieser ist erforderlich für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit. Mittels Ko-Förderung aus GVFG und ÖPNVG-Mitteln kann bei Straßenbahnprojekten ein Fördersatz von bis zu 90 % erreicht werden.

Nach erfolgter Prüfung auf Sinnhaftigkeit, Förderfähigkeit und technische Machbarkeit schließen ab dem Jahr 2026 die eigentlichen Planungsphasen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) an. Eine Inbetriebnahme kann bei idealem Projektlauf Mitte der 2030er Jahre erfolgen.

Querverbindung Ost / „Linie 2 verbindet“

Die Umsetzung des Projekts „Linie 2 verbindet“ ist in zwei separate Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt befindet sich derzeit im Vergabeverfahren, während der zweite Abschnitt sich in der finalen Bearbeitung befindet und kurzfristig die Ausschreibung gestartet werden soll. Laut der vorliegenden Zeitpläne werden folgende Termine aktuell geprüft bzw. sind angestrebt:

Bauabschnitt 1
Gleisviereck Bennigsenstraße/Bei den Drei Pfählen
geplanter Baubeginn ab Juni 2025

Bauabschnitt 2
Steubenstraße inkl. Trogbauwerke Nord
geplanter Baubeginn ab Oktober 2025

Voraussetzung ist hier, dass die Baumaßnahme der Deutschen Bahn im Bereich des Zeppelintunnels bis zum 01.10.2025 abgeschlossen ist.

Die angegebenen Zeiten sind vorbehaltlich der Freigabe der Baustellenkoordination durch SBMS, um vermeidbare räumliche und zeitliche Überschneidungen mit anderen Baumaßnahmen auszuschließen.

Weitere Informationen und Updates sind auf der Internetseite <https://www.linie2verbindet.de/bau-und-verkehrskonzept-planung-bis-2028> zu finden. Diese werden regelmäßig aktualisiert.

Auf Grundlage der Deputationsbeschlüsse aus den letzten Jahren steht für das Projekt „Linie 2 verbindet“ ein Gesamtbudget in Höhe von derzeit 68,34 Mio. EUR zur Verfügung. Mittels Ko-Förderung aus GVFG und ÖPNVG-Mitteln kann bei Straßenbahnprojekten ein Fördersatz durch Bund und Land von bis zu 90 % erreicht werden. Die Fertigstellung ist für 2028 geplant.

Straßenbahnverlängerung Überseestadt

In der bereits 2021 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurde aufgezeigt, dass zwei Hauptvarianten als technisch umsetzbar bewertet wurden, die in unterschiedlicher Ausprägung zur Erreichung der definierten Maßnahmenziele führen. Die Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch Führungen über die Konsul-Smidt-Straße (KSS) gegenüber Führungen über die Überseeinsel (Hoerneckestraße, HOE) mit einer kombinierten Fuß-, Rad- und Straßenbahnbrücke über den Europahafen bis zum Europaplatz.

Die letztgenannte Variante HOE hat sich verkehrlich als Vorzugsvariante herausgestellt: sie zeigt vor allem eine deutlich bessere verkehrliche Wirkung hinsichtlich einer attraktiven und effektiven ÖPNV-Anbindung der Überseeinsel auf. Die konkrete Führung der Straßenbahn ist ein Element eines integrierten ÖPNV-Konzepts, das in der Gesamtbetrachtung des Nutzens und der Kosten volkswirtschaftlich vorteilhaft sein muss, um eine Umsetzung zu ermöglichen.

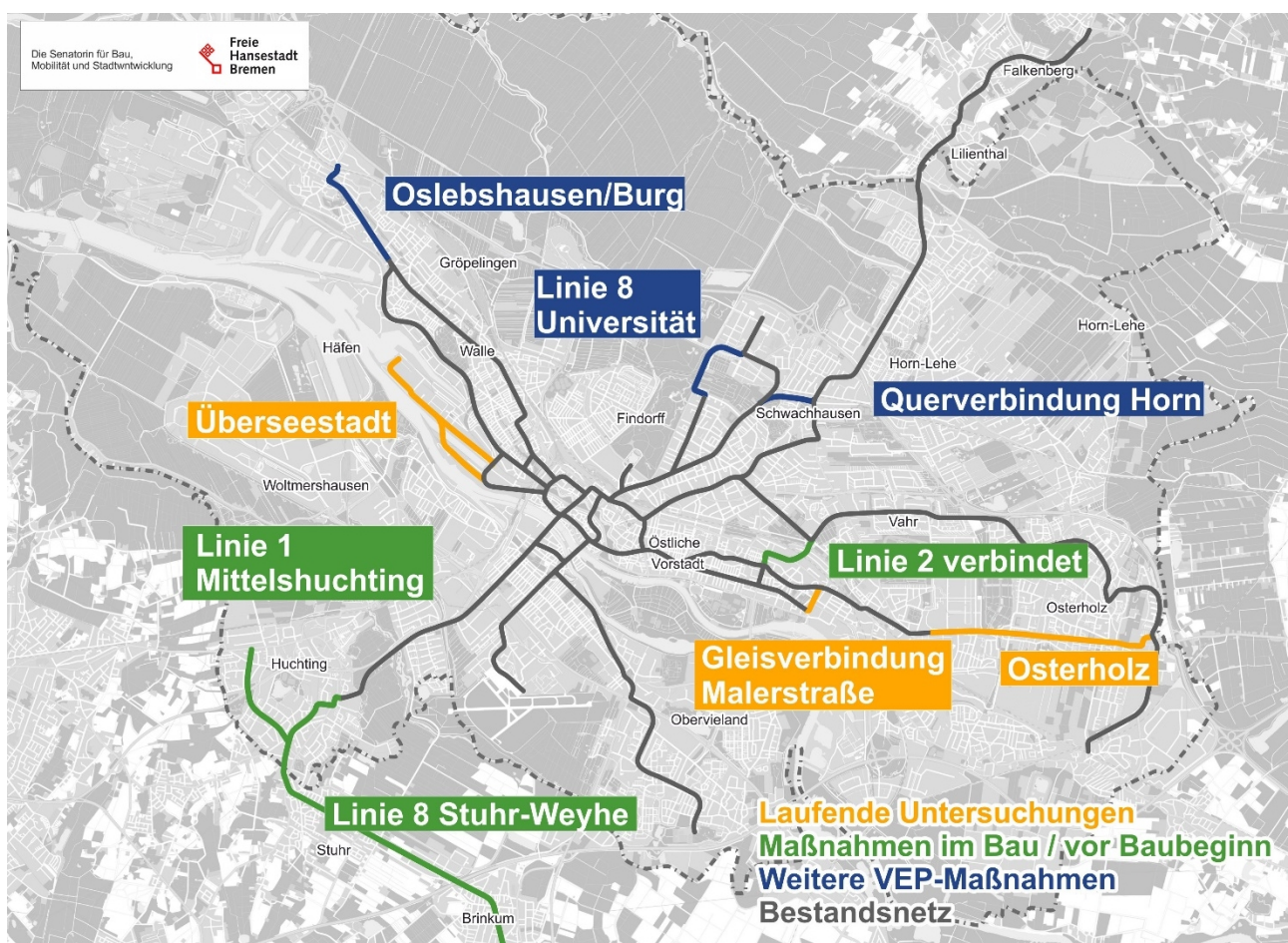
Die Optionen am westlichen Ende der geplanten Straßenbahnverlängerung im Bereich Hafenkante werden im Rahmen des dort laufenden Wettbewerbsverfahrens „Zukunftsquartier Piek 17“ und dessen Weiterentwicklung in einer Städtebaulichen Rahmenplanung weiter betrachtet. Die grundsätzliche Streckenführung wurde bereits in der Machbarkeitsuntersuchung untersucht und findet hier Berücksichtigung.

Parallel zu diesen Maßnahmen wurden die beiden Knotenpunkte am Hansator, wovon einer der beiden Knotenpunkte den Anschluss der Neubaustrecke an das Bestands-Straßenbahnnetz übernehmen soll,

auf ihre verkehrstechnische Leistungsfähigkeit untersucht. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, dass beide Knoten in der Lage sind, das zusätzliche Ein- und Ausbiegen der Straßenbahnen verträglich abzuwickeln, jedoch mit der Tendenz, dass der Knoten Hansator/Hoerneckestraße sich dafür besser eignet, weil dann insgesamt weniger Eingriffe durch Busse und Straßenbahnen an den beiden Knoten erfolgen müssen.

Aktuelle Untersuchungen drehen sich um die Fragestellung der Konzeption einer Europahafenbrücke unter weiter verschärften Hochwasserschutzvorgaben. In dem Rahmen wird auch der Kostenrahmen für das Brückenbauwerk fortgeschrieben. Für die Gesamtmaßnahme haben weiterhin die ermittelten Kostenrahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Bestand. Diese betragen auf Basis der Machbarkeitsuntersuchung zwischen 56,4 und 63,6 Mio. €. Mittels Ko-Förderung aus GVFG und ÖPNVG-Mitteln kann bei Straßenbahnprojekten ein Fördersatz von bis zu 90 % erreicht werden. Für die Prüfung auf Förderfähigkeit (Standardisierte Bewertung) werden die Kostenansätze fortgeschrieben.

Ab dem Jahr 2026 sollen sich die eigentlichen Planungsphasen nach HOAI anschließen. Mit Inbetriebnahme kann dann ab den früheren 2030er-Jahren gerechnet werden.



C. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit der Beantwortung der Fragen sind keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden.

E. Beteiligung/Abstimmung

Eine Abstimmung ist nicht erforderlich.

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.