

| Methodik der Verkehrserhebung |  |  |
|-------------------------------|--|--|
|                               | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen   |  |
| 1                             | Sind die Verkehrsmengen im Mai geringer als in den Wintermonaten, weil dann einige Leute auf das Fahrrad umsteigen?            | Die Erfahrungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr in den Sommermonaten nur etwas geringer ist. Dieses kann bei einer Verkehrszählung vernachlässigt werden. |
| 2                             | Wurde in der Prognose berücksichtigt, dass während des Ausbaus der A 281 mehr Verkehr auf der Habenhauser Landstraße entsteht? | Bei dem Bau der A 281 handelt es sich um eine Sondersituation, die nicht in die Berechnung eingeflossen ist.   |

| Habenhauser Straße und Knotenpunkte in der Umgebung |   |   |
|---|---|---|
|   | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen  |   |
| 3   | Was geschieht mit dem Verkehrsabfluss zur Erdbeerbrücke?  | Der Knoten Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße soll ausgebaut werden, damit der Verkehr besser abfließen kann. |
| 4   | Muss der Knoten mit Habenhauser Brückenstraße nicht ausgebaut werden, bevor der Baustellenverkehr zum neuen Wohngebiet beginnt? | Der Baustellenverkehr könnte bereits jetzt ohne deutlichen Mehrverkehr abgewickelt werden.                                    |
| 5   | Hat der Verkehrsfluss in der Habenhauser Landstraße Einfluss auf die Platzierung der Ampeln?                                    | Es werden keine Empfehlungen für Ampeln in der Habenhauser Landstraße ausgesprochen.  |
| 6   | Die Knotenpunkte (insbesondere Habenhauser Brückenstraße) müssen rechtzeitig ausgebaut werden.                                  | Der Ausbau erfolgt voraussichtlich 2015 bis 2024, je nach Finanzierungspfad und Haushaltslage.                                |

| Anbindung an die Habenhauser Straße |   |  |
|-------------------------------------|---|--|
|                                     | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen  |  |
| 7                                   | Die Bäume sollten soweit wie möglich erhalten werden.   | Dieser Hinweis wird aufgenommen und auch bei der Entwicklung weiterer Varianten geprüft.   |
| 8                                   | Es sollte eine barrierefreie Haltestelle eingerichtet werden.                                 | Alle neuen Haltestellen müssen barrierefrei angelegt werden.   |
| 9                                   | Es muss eine sichere Lösung für in die Straße einbiegende Radfahrer gefunden werden.          | Dieser Hinweis wird aufgenommen und auch bei der Entwicklung weiterer Varianten geprüft.   |
| 10                                  | Das Wohngebiet sollte bevorrechtigt in Richtung Habenhauser Brückenstraße erschlossen werden. | Die Habenhauser Landstraße ist HAUPTerschließungsstraße für das Baugebiet „Gartenstadt Werdersee“ und Hauptverkehrsstraße im städtischen Straßennetz. Damit ist die Verkehrsverteilungsmöglichkeit im Straßennetz gegeben und es kann kein Richtungsverkehr vorgegeben werden. |

| ÖPNV |   |   |
|------|---|---|
|      | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen  |   |
| 11   | Wenn neue Buslinien kommen, bleibt dann die Linie 51 mit ihren Haltestellen erhalten?                                   | Bei der Linie 51 handelt es sich derzeit um eine der am wenigsten ausgelasteten Linien der BSAG. Es steht noch nicht fest, wie damit zukünftig umgegangen wird. Eventuell wird diese Linie zu einer Ortsbuslinie umstrukturiert. D.h. es fahren dort möglicherweise kleinere Busse weniger häufig. Diese Überlegungen stehen im Raum und sind weder konkret noch inhaltlich abgeschlossen. Durch die geplante Verlängerung der Linie 27 wird Obervieland besser erschlossen und mit Kattenturm, Huckelriede, der Neustadt und der Innenstadt direkt verbunden. Die Linie 27 wird häufiger verkehren als die Linie 51. |
| 12   | Auch mit dem Bus steht man im Stau. Warum wird die Planung der Straßenbahnlinie 5 nicht weiter verfolgt?                | Die Planung ist bereits seit 30 Jahren überholt, weil ein Anschluss in Huckelriede durch den schmalen Querschnitt der Habenhauser Landstraße nicht machbar ist.   |
| 13   | Liegen die Bushaltestellen im Straßenraum und führen haltende Busse dann zu Staus?                                      | Die Berechnungen gehen davon aus, dass die Busse zusammen mit den PKWs in einer Spur fahren. Beim Halt des Busses führt dies zu einem so genannten Pulkverkehr, der insgesamt eine Entschleunigung des Verkehrs in der Habenhauser Landstraße bewirkt.  |
| 14   | Ist eine Haltestelle in der Nähe des Plangebietes notwendig? Das vorhandene Wohngebiet sollte besser angebunden werden. | Die genaue Lage der Haltestelle wird im Rahmen der Konkretisierung der Anbindung und der Querschnittsmöglichkeiten geprüft. Diese soll sowohl aus dem neuen Plangebiet als auch aus dem vorhandenen Wohngebiet gut erreichbar sein.   |

| Rad- und Fußgängerverkehr |  |   |
|---------------------------|--|---|
|                           | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen   |   |
| 15                        | Der Fußweg am Friedhof soll erhalten bleiben.  | Es ist vorgesehen, den Fußweg am Friedhof zu erhalten.  |
| 16                        | Der Radverkehr sollte stärker gefördert werden (bereits heute ist der Deich sehr stark belastet und nicht beleuchtet). | Dass der kombinierte Rad-/Fußweg am Deich im Abschnitt südöstlich der „Gartenstadt Werdersee“ zu schmal ist, ist bekannt. Da in der nächsten Zeit in diesem Abschnitt keine Deicherhöhung geplant ist, wird hier vorerst auch kein Ausbau erfolgen. |
| 17                        | Es sollte auch einen Radweg zum Habenhauser Friedhof geben.  | Eine solche Verbindung ist angedacht.   |
| 18                        | Wie lang soll die neue Rampe zum Fußweg am Friedhof sein?  | Die Rampe soll ca. 60 - 70 m lang werden.   |
| 19                        | Wie kann man ausschließen, dass die "Grünen Finger" keine Straßen werden?  | Im Bebauungsplan kann die konkrete Nutzung der "Grünen Finger" festgesetzt werden.  |
| 20                        | Wird es eine weitere Nord-Süd-Verbindung durch das Quartier geben?   | Dies wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft.   |

| Straßen im Gebiet |  |  |
|-------------------|--|--|
|                   | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen   |  |
| 21                | Eine Tempo 30-Zone erscheint sinnvoller als einzelne Straßen mit einem Streckengebot von 30 km/h.  | Dieser Hinweis wird bei der Realisierung des Plangebietes aufgenommen. In den Planungen wird davon ausgegangen, dass alle Straßen als Tempo 30-Zonen ausgebildet werden. Dies ist auch Grundlage für die schalltechnischen Untersuchungen.   |
| 22                | Der Boulevard sollte zum Begegnungsraum werden, nicht nur für Autos.   | Dieser Hinweis wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Der Boulevard wird durch unterschiedliche Gebäudenutzungen flankiert. Nach Westen durch Wohn- und Geschäftslagen, nach Osten durch reine Wohnnutzungen. Dadurch ergeben sich u.a. unterschiedliche Qualitäten und Breiten der Fußwege. Für den Boulevard selbst sind verschiedene Nutzungen und Funktionen mit unterschiedlichen Gestaltungsansätzen geplant: Parken, Marktplatz, Spielen, Carsharing...     |
| 23                | Die östliche Straße sollte regelmäßige Verkehrsberuhigungselemente beinhalten. Dazu könnten auch entsprechende Baumpflanzungen beitragen.  | Dieser Hinweis wird bei der Überarbeitung des Entwurfs sowie bei der Konkretisierung der Planung für die Straßenräume geprüft und aufgenommen.   |
| 24                | Die Spielstraßenregelung ist umstritten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelne Straßen sollten zu Spielstraßen werden. Es kann auch später noch geprüft werden, ob weitere Straßen zu Spielstraßen werden können. Aber der Ring ("Loop") sollte nicht zur Spielstraße werden, weil dieser den meisten Verkehr aufnimmt und eine Spielstraßenregelung deshalb nicht realistisch ist.</li> <li>• Alle Straßen sollten zu Spielstraßen werden.</li> </ul> | Die Hinweise werden bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft.  |
| 25                | Inwieweit soll es sich bei den Straßen um Einbahnstraßen handeln?  | Mögliche Einbahnstraßenregelungen werden noch geprüft. Eventuell könnte für die letzte Schleife am Deich eine Einbahnstraßenregelung getroffen werden.   |
| 26                | Wem sollen die Straßen gehören? Soll es sich dabei um öffentliche Flächen handeln, die Unterhaltskosten für die öffentliche Hand verursachen?  | Die Straßen werden der Stadt Bremen übertragen, die dann für die Pflege der Straßen zuständig sein wird. Es wurden bereits an anderer Stelle schlechte Erfahrungen mit der Pflege von Straßenräumen durch eine sehr große Zahl privater Eigentümer gemacht. Die Herstellung der Straßen erfolgt in der Regel über private Erschließungsverträge und Erschließungsbeiträge von den Anliegern, so dass nur der künftige Unterhalt von der Stadt Bremen aufzubringen sein wird. |

| Stellplätze im Gebiet |   |  |
|-----------------------|---|--|
|                       | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen  |  |
| 27                    | Es ist besser, wenn man von den Stellplatzanlagen über die Straßenräume zu den Häusern gelangt, damit diese als Begegnungsräume genutzt werden. | Dieser Hinweis wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft.  |
| 28                    | Wenn die Bewohner älter werden, sind die Stellplätze, wie sie aktuell vorgesehen sind, zu weit von den Häusern entfernt.                        | Dieser Hinweis wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Alle Häuser sind auch mit dem Auto erreichbar, die Grundstücke in den östlichen Baufeldern erhalten auch Stellplätze an den Häusern.   |
| 29                    | Car-Sharing-Plätze sollten ebenfalls bei der Planung berücksichtigt werden.   | Dieser Hinweis wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Ein möglicher Standort ist u.a. die nördliche Fläche am Boulevard.   |
| 30                    | Aufgesetztes Parken sollte unterbunden werden.  | Der Straßenraum ist ausreichend breit, so dass kein aufgesetztes Parken notwendig sein wird. Dieses findet sich vor allem in engen Straßen in Altbaugebieten wieder.   |
| 31                    | Wie viele Stellplätze soll es pro Wohnung geben?  | Laut Stellplatzverordnung ist 1 Stellplatz / WE > 90 qm gefordert. Selbst wenn diese Stellplätze auf der Grundlage eines Mobilitätskonzeptes reduziert werden könnten, soll an dieser Anzahl festgehalten werden. Sollte sich herausstellen, dass weniger Stellplätze benötigt werden, könnten in diesem Fall Parktaschen später anderen Nutzungen zugeführt werden. |
| 32                    | Wie kommt man von den Stellplatzanlagen zu den Häusern, beispielsweise am nördlichen Grünen Finger?   | Hinter den Grundstücken befinden sich "Mist-/Dungwege", die mit den Stellplatzanlagen verbunden sind. Der kürzeste Weg zum Haus führt über den "Mist-/Dungweg" durch den Garten.   |

| Lärm |  |   |
|------|--|---|
|      | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen   |   |
| 33   | Im Aktionsplan zur Lärminderung wird das Ziel benannt, dass außerhalb von Gebieten, in denen tagsüber Werte von über 60 dB(A) und nachts von über 50 dB(A) erreicht werden, nicht mehr gebaut werden soll. Warum entsteht dort trotzdem ein Baugebiet? | Die Karten in der Präsentation zeigen, dass der überwiegende Teil des Baugebietes unter den genannten Werten liegt.   |
| 34   | Was würde passieren, wenn das Gebiet innerhalb des Lärmschutzbereiches des Flughafens läge?  | Innerhalb eines Lärmschutzbereiches sollte kein neuer Wohnungsbau realisiert werden.  |
| 35   | Warum liegen gerade die öffentlich geförderten Wohnungen an der am stärksten verlärmten Stelle?  | Die öffentlich geförderten Wohnungen sollen sich im gesamten Gebiet verteilen. Die genauen Standorte stehen noch nicht fest.  |
| 36   | Wie wurde berücksichtigt, dass sich die Flugrouten in Richtung des Werdersees verschoben haben?  | Es wurden die aktuellsten Messwerte der Messstation MS 2 aus dem Jahr 2014 ausgewertet. Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs.  |
| 37   | Welche Auswirkungen hat die Bebauung auf die Reflexion des Fluglärms?  | Der von oben kommende Fluglärm wird von der geplanten Bebauung nicht relevant reflektiert. Der Schalleinfallwinkel entspricht im Wesentlichen dem Schallausfallwinkel. Daher wirkt sich eine künftige Bebauung nicht negativ auf die Umgebung aus.  |
| 38   | Wurde die Auswirkung der neuen Verkehre auf das vorhandene Wohngebiet berücksichtigt?  | Die Karten zeigen anschaulich, dass durch die Erschließungsstraßen des neuen Wohngebietes kein relevanter Lärm auf den Fellendsweg einwirkt. Dieser ist aktuell, insbesondere aufgrund der vorhandenen Buslinie, bereits durch Verkehrsgereusche belastet. Der erwartete Anstieg des Verkehrs in der Habenhauser Landstraße von rund 15% führt dort zu einem geringfügigen Lärmanstieg von weniger als 1 dB(A). |
| 39   | Gibt es eine Verpflichtung, dass der öffentlich geförderte Wohnungsbau im südlichen Bereich realisiert wird?   | Nein, diese Verpflichtung besteht nicht. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau soll sich nicht an einer Stelle konzentrieren, sondern über das Gebiet verteilt werden.  |
| 40   | Wie werden die Nachbarn vom Baustellenlärm betroffen sein?   | Die Baustellenabwicklung wurde bei der Entwurfsgestaltung bereits mit bedacht. Allerdings kann sie erst später konkretisiert werden, da diese u.a. von den Realisierungsabsichten der einzelnen Bauträger abhängt und nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens ist.  |
| 41   | Steigt der Flugverkehr in den nächsten Jahren weiter?  | Der festgelegte Lärmschutzbereich ergibt sich aus den Prognosewerten von 2020. Ein möglicher Anstieg des Flugverkehrs ist bereits berücksichtigt.   |
| 42   | Sind die Flugrouten weiter in Richtung Friedhof gewandert?   | Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs.  |
| 43   | Besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster)?  | Das Gebiet liegt außerhalb der Lärmschutzzonen (Tag und Nacht), daher besteht kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.  |

| Lärm (weiter) |  |  |
|---------------|--|--|
|               | Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen   |  |
| 44            | Ab wann ist eine dauerhafte Lärmbelastung gesundheitsschädlich?  | Die Frage ist abhängig von der Lärmart. Lärmwirkungsstudien betrachten die Auswirkung von Verkehrslärmquellen auf die erlebte Lärmbelästigung, Belastung und Krankheitsrisiken. Das „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ enthält keine Immissionsgrenzwerte im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, sondern Werte für die Einrichtung von Lärmschutzzonen. Diese werden im „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (FluLärmG) festgelegt. Sie liegen am Tag bei bestehenden zivilen Flugplätzen in der Schutzzone 1 bei 65 dB(A) und in der Schutzzone 2 bei 60 dB(A) des durch Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegels (L(tief)Aeq Tag) und in der Nacht bei 55 dB(A) des durch Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegels (L(tief)Aeq Nacht). Dabei dürfen nachts die Werte von 57 dB(A) maximal sechs Mal überschritten werden. Die Definition der Lärmschutzzonen wird ebenfalls in diesem Gesetz dargestellt. |
| 45            | Ist es richtig, dass lärmtechnisch kein Änderungsbedarf am Entwurf besteht?  | Die Grenzwerte werden überwiegend eingehalten werden. Im südlichen Bereich kann mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen (siehe Vortrag) auf die höhere Lärmbelastung reagiert werden.  |
| 46            | Sind bei der Ermittlung des Lärms auch Varianten mit weniger Bäumen berücksichtigt worden?   | In der Reihe stehende Einzelbäume haben keinen messbaren Einfluss auf eine Lärminderung.   |
| 47            | Können Auswirkungen des Straßenlärms durch Linienführung und andere Maßnahmen beeinflusst werden?  | Da im Plangebiet Tempo 30 vorgesehen ist, kann der Lärm durch lärmoptimierte Straßenbeläge nicht mehr vermindert werden, denn bei einer Geschwindigkeit unter 30 km/h übersteigt die Lautstärke der Motoren die der Rollgeräusche durch den Reifen-Fahrbahn-Kontakt. Wenn die Verkehrsführung kleinteiliger wird, d.h. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung realisiert werden, kann dies zu etwas mehr Lärm durch Brems- und Anfahrgeräusche führen.   |
| 48            | Wie wird der durch künftige Nutzungen entstehende Lärm berücksichtigt?   | Im konkreten Baugenehmigungsverfahren muss ggf. ein Lärmgutachten erstellt werden, das einen ausreichenden Nachweis zur Verträglichkeit der Nutzung mit der Nachbarschaft belegt. Der gesetzliche Rahmen muss dabei eingehalten werden. Bei einer Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (WA) in der Gartenstadt sind nur Läden und Gaststätten zulässig, die der Versorgung des Gebietes dienen. Veranstaltungsräume müssen Belange der Anwohner berücksichtigen.   |
| 49            | Der Flugverkehr ist in den letzten Jahren gestiegen und wird vermutlich weiter steigen. Die Neubürger sollten darüber informiert werden. | Es werden neue Flugtechnologien erprobt, die die Flugzeuge mittel- bis langfristig leiser machen. Darüber hinaus wird aktuell ein lärmabhängiges Flugentgelt für den Flughafen Bremen (Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen) umgesetzt, das sich möglicherweise ebenfalls positiv auf die zukünftige Lärmsituation auswirken wird. Allerdings werden die 20-Sekunden Spitzenwerte bleiben.  |
| 50            | Die Route der Kleinflugzeuge sollte verlegt werden. Der Lärm durch Kleinflugzeuge ist nicht mit der Gartenstadt vereinbar.               | Die Kleinflugzeuge sind durch einen Lärmzuschlag bei der Lärmberechnung berücksichtigt worden. Für eine Verlegung der Flugrouten ist die Flugsicherung zuständig.  |

Lärm (weiter)

| Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen |   |   |
|--|---|---|
| 51   | Die Lärmschutzzone reicht in diesem Bereich nicht aus.                    | Im „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ werden Dauerschallpegel als „Auslösewerte“ für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung des Flughafens festgelegt. Der Lärmschutzbereich beruht auf einer Prognose von Flugbewegungszahlen für das Jahr 2020.  |
| 52   | Der Fluglärm sollte eingeschränkt werden.                                 | Vgl. Nr. 49   |
| 53   | Der Fluglärm im Umweltbericht des Flächennutzungsplans wurde "weggewogen" | Der auf das Gebiet einwirkende Lärm wurde im Rahmen des vorgetragenen Lärmschutzgutachtens geprüft. Dabei wurden sowohl die Lärmschutzzone als auch die Entwicklung des Flugverkehrs sowie der durch die Kleinflugzeuge entstehende Lärm berücksichtigt.<br>Notwendige Schallschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt. |
| 54   | Das Empfinden von Fluglärm hat sich geändert.                             | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.   |
| 55   | Fluglärmreflexionen von Gebäuden müssen berücksichtigt werden.            | Vgl. Nr. 37   |

### Weitere Anregungen und Fragen

| Fragen und Hinweise aus den Arbeitsgruppen |  |  |
|--|--|--|
| 56   | Bleiben die vorhandenen Bäume und Hecken erhalten?   | Es steht noch nicht fest, ob diese erhalten werden können. Es hängt u.a. von der notwendigen Erhöhung des Gebietes ab. Wenn das Gebiet an dieser Stelle aufgesandet werden muss, kann ein Erhalt schwierig sein.   |
| 57   | Der Verkehr darf nicht in angrenzende Wohnstraßen verdrängt werden.  | Die benachbarten Gebiete erhalten keine direkte Anbindung für den motorisierten Verkehr. Ein Verkehrsaustausch des motorisierten Verkehrs erfolgt immer über die Habenhauser Landstraße.   |
| 58   | Das Gewerbegebiet südlich des Fellendsweges sollte mit dem PKW durchquert werden können.                                       | Das Gewerbegebiet südlich des Fellendswegs ist nicht Gegenstand des Planverfahrens.  |
| 59   | Parkverbot im Fellendsweg!   | Der Fellendsweg ist nicht Gegenstand des Planverfahrens.   |
| 60   | Hinweise zu Informationen und Gutachten im Protokoll!  | Auf die Gutachten wird im Protokoll hingewiesen. Die in Form einer PowerPoint Präsentation vorliegenden Zwischenergebnisse werden ebenfalls in das Netz gestellt.  |
| 61   | Wird eine Grundwasserabsenkung stattfinden? Unter welchen Bedingungen wird ein Gutachten der angrenzenden Häuser durchgeführt? | Der Grundwasserstand liegt im Mittel bei ca. 2,0m unter Gelände. Insbesondere für die Herstellung von Kellern oder Tiefgaragen im westlich gelegenen Geschosswohnungsbau sind ggf. für Baugruben geringe Grundwasserabsenkungen notwendig. Diese wirken sich jedoch kleinräumig um das Vorhaben aus und haben keinen Einfluss auf die Bestandsgrundstücke am Fellendsweg. Dieses wird jedoch im Einzelfall vorab zu prüfen sein. |