

Anregungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger

3. **Themenabend Verkehr, Erschließung, Mobilität und Lärm**

Mittwoch, 15. Juli 2015, 18.00 – 21.00 Uhr
in der Mensa der OS am Leibnizplatz, Bremen

Anhang

In diesem Anhang werden die während des dritten Themenabends gegebenen Anregungen und gestellten Fragen der Bürgerinnen und Bürger (1. Spalte) sowie die dazu getroffenen Aussagen der Fachgutachter und Planer (2. Spalte) zusammengefasst.

Zu einigen Hinweisen und Fragen wurde während des Abends keine Stellungnahmen abgegeben (Anmerkungen ohne 2. Spalte). Diese werden im Laufe des Verfahrens durch die beteiligten Planer und Fachgutachter sowie die Verwaltung im Sinne einer transparenten Abwägung beantwortet.

Die während des Abends auf einem entsprechenden Plakat notierten weiteren Hinweise wurden ebenfalls in die Tabelle aufgenommen.

Methodik der Verkehrserhebung

Fragen und Hinweise

Sind die Verkehrsmengen im Mai geringer als in den Wintermonaten, weil dann mehr Menschen 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.

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

Was geschieht mit dem Verkehrsabfluss zur Erdbeerbrücke?

Der Knoten Habenhauser Landstraße / Habenhauser Brückenstraße soll ausgebaut werden, damit der Verkehr besser abfließen kann.

Muss der Knoten mit der Habenhauser Brückenstraße ausgebaut werden, bevor der Baustellenverkehr zum neuen Wohngebiet beginnt?

Der Baustellenverkehr könnte bereits jetzt ohne deutlichen Mehrverkehr abgewickelt werden.

Hat der Verkehrsfluss in der Habenhauser Landstraße Einfluss auf die Platzierung der Ampeln?

Es werden keine Empfehlungen für Ampeln in der Habenhauser Landstraße ausgesprochen.

Die Knotenpunkte (insbesondere Habenhauser Brückenstraße) müssen rechtzeitig ausgebaut werden.

Anbindung an die Habenhauser Straße

Fragen und Hinweise

Die Bäume sollten soweit wie möglich erhalten werden.

Es sollte eine barrierefreie Haltestelle eingerichtet werden.

Es muss eine sichere Lösung für in die Straße einbiegende Radfahrer gefunden werden.

Das Wohngebiet sollte bevorrechtigt Richtung Habenhauser Brückenstraße erschlossen werden.

ÖPNV

Fragen und Hinweise

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.

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.

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.

Ist eine Haltestelle in der Nähe des Plangebietes notwendig? Das vorhandene Wohngebiet sollte besser angebunden werden.

Rad- und Fußgängerverkehr

Fragen und Hinweise

Der Fußweg am Friedhof soll erhalten bleiben.

Der Radverkehr sollte stärker gefördert werden
(bereits heute ist der Deich sehr stark belastet und nicht beleuchtet).

Es sollte auch einen Radweg zum Habenhauser Friedhof geben.

Wie lang soll die neue
Rampe zum Fußweg
am Friedhof sein?

Die Rampe soll ca. 60 m lang werden.

Wie kann man aus-
schließen, dass die
„Grünen Finger“ keine
Straßen werden?

Im Bebauungsplan kann die konkrete
Nutzung der „Grünen Finger“ festgesetzt
werden.

Wird es eine weitere
Nord-Süd-Verbindung
durch das Quartier
geben?

Diese wird bei der Überarbeitung des
Entwurfs geprüft.

Straßen im Gebiet

Fragen und Hinweise

Eine Tempo 30-Zone erscheint sinnvoller als einzelne Straßen mit einem Streckengebot von 30 km/h.

Der Boulevard sollte zum Bewegungsraum werden, nicht nur für Autos.

Die östliche Straße sollte regelmäßige Verkehrsberuhigungselemente beinhalten. Dazu könnten auch entsprechende Baumpflanzungen beitragen.

Die Spielstraßenregelung ist umstritten. Folgende Argumente werden benannt:

- *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.
- *Alle Straßen* sollten zu Spielstraßen werden.

Inwieweit soll es sich bei den Straßen um Einbahnstraßen handeln?

Mögliche Einbahnstraßenregelungen werden noch geprüft. Eventuell wird für die letzte Schleife eine Einbahnstraßenregelung getroffen.

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 Unterhaltung zuständig sein wird. An anderer Stelle wurden bereits schlechte Erfahrungen bei einer großen Anzahl 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

Es ist besser, wenn man von den Stellplatzanlagen über die Straßenräume zu den Häusern gelangt, damit diese als Begegnungsräume genutzt werden.

Wenn die Bewohner älter werden, sind die Stellplätze, wie sie aktuell vorgesehen sind, zu weit von den Häusern entfernt.

Car-Sharing-Plätze sollten ebenfalls bei der Planung berücksichtigt werden.

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.

Wie viele Stellplätze soll es pro Wohnung geben?

Laut Stellplatzverordnung ist 1 Stellplatz / WE > 90 m² 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.

Wie kommt man von den Stellplatzanlagen zu den Häusern, beispielsweise am nördlichen Grünen Finger?

Hinter den Grundstücken befinden sich „Mistwege“, die mit den Stellplatzanlagen verbunden sind. Der kürzeste Weg zum Haus führt über den „Mistweg“ durch den Garten.

Lärm

Fragen und Hinweise

Im Aktionsplan zur Lärm-minderung wird das Ziel benannt, dass außerhalb von Gebieten, in denen tags-über 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.

Was würde passieren, wenn das Gebiet innerhalb des Lärmschutzbereiches des Flughafens läge?

Innerhalb eines Lärmschutzbereiches sollte kein neuer Wohnungsbau realisiert werden.

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.

Wie wurde berücksichtigt, dass sich die Flugrouten in Richtung des Werdersees verschoben haben?

Es wurden die aktuellsten Messwerte der Messstation 2 (MS 2) aus dem Jahr 2014 ausgewertet. Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs.

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.

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).
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.
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.
Steigt der Flugverkehr in den nächsten Jahren weiter?	Der festgelegte Lärmschutzbereich ergibt sich aus den Prognosewerten von 2020. Ein möglicher Anstieg des Flugverkehrs ist also bereits berücksichtigt.
Sind die Flugrouten weiter Richtung Friedhof gewandert?	Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs
Besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster)?	Das Gebiet liegt außerhalb der Lärmschutzzonen (Tag und Nacht), daher besteht kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Lärm

Fragen und Hinweise

Ab wann ist eine dauerhafte Lärmbelastung gesundheitsschädlich?

Die Grenzwerte für den Fluglärm 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.

Ist es richtig, dass lärmtechnisch kein Änderungsbedarf am Entwurf besteht?

Ja, das ist richtig, da die Grenzwerte überwiegend eingehalten werden. Im südlichen Bereich kann mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen (siehe Vortrag) auf die höhere Lärmbelastung reagiert werden.

Sind bei der Ermittlung des Lärms auch Varianten mit weniger Bäumen berücksichtigt worden?

In der Reihe stehende Einzelbäume haben keinen messbaren Einfluss auf eine Lärmmin-derung.

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.

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.

Der Flugverkehr ist in den letzten Jahren gestiegen und wird vermutlich weiter steigen. Die Neubürger sollten über die Fluglärmsituation 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.

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.

Die Lärmschutzzone reicht in diesem Bereich nicht aus.

Der Fluglärm sollte eingeschränkt werden.

Der Fluglärm im Umweltbericht des Flächennutzungsplans wurde „weggewogen“.

Das Empfinden von Fluglärm hat sich geändert.

Fluglärmreflexionen von Gebäuden müssen berücksichtigt werden.

Weitere Anregungen und Fragen

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.

Der Verkehr darf nicht in angrenzende Wohnstraßen verdrängt werden

Das Gewerbegebiet südlich des Fellendsweges sollte mit dem PKW besser durchquert werden können.

Parkverbot im Fellendsweg!

Hinweise zu Informationen und Gutachten im Protokoll!

Wird eine Grundwasserabsenkung stattfinden? Unter welchen Bedingungen wird ein Gutachten der angrenzenden Häuser durchgeführt?

Kontakt für Rückfragen:

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Herr Borgelt

Telefon 0421 361-6533

BPW baumgart+partner

Frau Dappen

Telefon 0421 703 207

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

Ostertorsteinweg 70-71

28203 Bremen

Telefon 0421 703207

office@bpw-baumgart.de

www.bpw-baumgart.de

Dokumentation der Anregungen und Fragen:

BPW baumgart+partner