

Ergebnisdokumentation



3. Themenabend Verkehr, Erschließung, Mobilität und Lärm

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

Ablauf

1 Begrüßung und Einführung in den Themenabend

Reinhard Viering, Abteilungsleiter Stadtplanung und Bauordnung,
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Claudia Dappen, BPW baumgart+partner

2 Vorstellung der Grundlagen zum Thema Verkehr

Ulrich Just, stellvertretender Abteilungsleiter Verkehr,
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

3 Vorstellung der Zwischenergebnisse durch die Fachgutachter

- **Verkehr:** Gunter Ruwenstroth, Büro VR-Planung, Lilienthal
- **Lärm:** Mirco Bachmeier, Büro Lärmkontor, Hamburg

4 Arbeitsgruppen (mit Möglichkeit des Wechsels)

- **AG 1:** Verkehrliche Anbindung an die Habenhauser Landstraße / ÖPNV
- **AG 2:** Innere Erschließung, Verkehr im Plangebiet
- **AG 3:** Fragen und Maßnahmen zum Lärmschutz

5 Verabschiedung



1

Begrüßung

Reinhard Viering,
Abteilungsleiter Stadtplanung und Bauordnung,
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Herr Viering begrüßt die anwesenden Gäste und geht in einem kurzen Rückblick auf die beiden ersten Themenabende ein. Die von den Bürgerinnen und Bürgern in den Veranstaltungen vorgebrachten Hinweise dienen als Grundlage für die weiteren Überlegungen und sollen bei der Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes berücksichtigt werden. Dieses bildet im weiteren Verfahren die Grundlage für den zu erarbeitenden Bebauungsplan.

Die Ergebnisse der Planungswerkstätten werden dokumentiert und nach der Sommerpause zunächst mit den Beiräten Neustadt und Obervieland diskutiert.

Im Anschluss daran wird eine weitere öffentliche Veranstaltung zur Vorstellung des überarbeiteten städtebaulichen Konzeptes stattfinden, zu der alle Interessierten eingeladen werden.

**Begrüßung und
Einführung in den
Themenabend,**

*Claudia Dappen,
BPW baumgart+partner*



Frau Dappen begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ebenfalls und beschreibt kurz den Ablauf der gesamten Planungswerkstatt, da einige Gäste zum ersten Mal an einem Themenabend teilnehmen.

Sie verweist auf die Ergebnisdokumentation der Themenabende im Internet. Diese setzt sich aus der Dokumentation des gesamten Themenabends in chronologischer Reihenfolge sowie aus der zusammenfassenden tabellarischen Übersicht der Anregungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger in der Anlage zusammen. Letztere bildet die Grundlage für eine sogenannte „Abwägungstabelle“, die in Planverfahren üblich ist, um die Belange übersichtlich darzustellen. Darin wird zu den Anregungen und Fragen auf Grundlage der derzeitigen Erkenntnisse durch die Fachleute eine erste Stellungnahme abgegeben.

Zu jedem Themenabend wird eine solche Tabelle erstellt, deren Bearbeitung jedoch Zeit in Anspruch nimmt, da die Antworten mit den Fachgutachtern und Behördenvertretern erarbeitet und abgestimmt werden müssen.

Die Tabelle zum ersten Themenabend ist bereits ins Netz gestellt worden und hängt im Veranstaltungsraum aus. Die Anregungen und Hinweise aus dem zweiten Themenabend sind erst zum Teil bearbeitet. Die Ergebnisse werden, ebenso wie die Tabelle zum dritten Themenabend, auf der Seite des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr veröffentlicht (www.bau.bremen.de/info/GartenstadtWerdersee).

Frau Dappen erklärt, dass in den vorangegangenen Veranstaltungen bereits verschiedene Fragen zu den Themen Verkehr und Lärm eingegangen sind. Diese betreffen besonders die folgenden Aspekte:

- *Verträglichkeit*: Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen, Ausbaunotwendigkeiten von angrenzenden Straßen und Knotenpunkten sowie Auswirkungen auf die Baumallee in der Habenhauser Landstraße,
- *Anschluss an die Habenhauser Landstraße*: Gestaltung der Anbindung mit Überwegen, Haltestellen und Erhalt von Bäumen,
- *Anbindung des Plangebietes durch den Radverkehr* (über den Deich oder die Habenhauser Landstraße) und den ÖPNV (Linienführung, Taktung, Haltepunkt),
- *Innere Erschließung / Straßenräume / Wege*: Geschwindigkeitsniveau und Gestaltung der Verkehrsflächen im Gebiet sowie
- *Lärm*: Einwirkungen des Flugverkehrs auf das Plangebiet.

Die Fragen zu diesen Aspekten werden teilweise durch die vortragenden Fachgutachter bzw. Herrn Just vom Senator für Bau-, Umwelt- und Verkehr beantwortet sowie vertieft innerhalb der drei Arbeitsgruppen diskutiert.

2

Vorstellung der Grundlagen zum Thema Verkehr**Ulrich Just, stellvertretender Abteilungsleiter Verkehr
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr**

Herr Just war beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP, Planungshorizont 2025) verantwortlich und beschreibt die im VEP benannten Schwächen und Planungen im erweiterten Untersuchungsraum des Plangebietes.

**Kfz-Verkehr**

- Ein Problem stellt zurzeit die Habenhauser Brückenstraße dar. Diese soll künftig durchgängig zwischen Habenhauser Landstraße und dem Autobahnzubringer Arsten mit je zwei Richtungsfahrbahnen für den Geradeausverkehr ausgebaut und die Ampelschaltungen optimiert werden. Dadurch kann der Verkehr besser abfließen, ohne dass dies zu Nachteilen in den einmündenden Straßen führt.
- Eine weitere Entlastung für den Verkehr wird durch den Ausbau der A 281 erwartet.
- Die Habenhauser Landstraße in der Nähe des Knotens Niedersachsendamm ist sehr schmal, so dass dort Tempo 30 eingerichtet wurde (Radfahrer nutzen hier die enge Fahrbahn).

Radverkehr

- Entlang der Habenhauser Landstraße, zwischen der Habenhauser Brückenstraße und dem Friedhof Huckelriede, besteht ein gut ausgebauter Radweg. Zur Umfahrung der Engstelle der westlichen Habenhauser Landstraße erfolgte ein Lückenschluss im Radwegenetz durch die Klaus-Groth-Straße.
- 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.

Fußgängerverkehr

- Die Querungsmöglichkeiten der Habenhauser Landstraße sind zurzeit unzureichend. Es werden im Zuge der Realisierung der „Gartenstadt Werdersee“ weitere Querungen geplant.
- Die bestehenden Grundschulen in der Umgebung sind durch die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sicher zu erreichen.

ÖPNV / Busverkehr

- Zurzeit ist das Plangebiet durch die Linie 51 (von Huckelriede zum Klinikum Links der Weser) angebunden.
- Künftig ist ergänzend dazu die Verlängerung der Linie 21 (von der Universität zum Flughafen) und der Linie 27 (von Findorff über Hbf. zum Heukämpendamm) geplant.



Im Anschluss an den Vortrag werden folgende Fragen gestellt:

- *Frage:* Wenn neue Buslinien kommen, bleibt dann die Linie 51 mit ihren Haltestellen erhalten?

Antwort: 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.

- *Hinweis / Frage:* Auch mit dem Bus steht man im Stau. Warum wird die Planung der Straßenbahnlinie 5 nicht weiter verfolgt?

Antwort: Die Planung ist bereits seit 30 Jahren überholt, weil ein Anschluss in Huckelriede durch den schmalen Querschnitt der Habenhauser Landstraße nicht machbar ist.

- *Frage:* Was geschieht mit dem Verkehrsabfluss zur Erdbeerbrücke?

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

3

Vorstellung der Zwischenergebnisse durch die Fachgutachter

Zum Thema Verkehr und Lärm liegen zum Zeitpunkt der Planungswerkstatt die Zwischenergebnisse zweier Fachgutachten vor, die noch nicht mit den Behörden endabgestimmt sind, jedoch bereits wichtige Hinweise auf die verkehrliche Situation im Plangebiet und in der Umgebung sowie die Lärmsituation geben.

Verkehr

*Gunter Ruwenstroth,
Büro VR-Planung*



Verkehrszählung

Herr Ruwenstroth erläutert zunächst die Methodik der Verkehrszählung: An drei Tagen im Mai wurden jeweils von 6.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr die Fahrzeuge an drei Stellen der Habenhauser Landstraße gezählt: am Knoten Niedersachsendamm, am Knoten Fellendsweg und am Knoten Habenhauser Brückenstraße. Diese Verkehrszählungen wurden durch Zählplatten ergänzt, die den gesamten Verkehr über 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche erfassen.

Dabei wurde differenziert zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten, wie dem Kfz-Verkehr und dem Schwerlastverkehr, da diese Detailinformationen auch für das Lärmgutachten relevant sind.

Insgesamt wurde deutlich, dass die Verkehrsbelastung der Straßen am Nachmittag höher ist als morgens. Die Habenhauser Brückenstraße ist unter den umliegenden Straßen am stärksten belastet. Auf der Habenhauser Landstraße fahren heute ca. 780 Kfz/h in der Spitzenstunde. Der Anteil der Verkehre, die aus dem Fellendsweg kommen und in diesen einbiegen, ist relativ gering.

Ein Gewittersturm, der während der Zählung stattgefunden hat, verdeutlichte, dass die Verkehrsmenge schlagartig ansteigt, wenn die A1 aus unterschiedlichen Gründen überlastet ist. Diese Umstände wirken sich auch auf den Fellendsweg aus, da dieser von Ortskundigen als Umleitung für die Strecke nach Habenhausen über den Holzdamm genutzt wird.

Erwarteter Kfz-Verkehr aus dem neuen Wohngebiet

Für die Berechnung des aus dem neuen Wohngebiet entstehenden Verkehrs werden folgende Annahmen getroffen:

- Es wird von einer durchschnittlichen Bewohnerzahl von 2,5 Einwohnern pro Wohneinheit (EW/WE) ausgegangen (Hinweis: Diese Annahme übersteigt die durchschnittliche Dichte in Bremen (1,8 EW/WE) und in dem benachbarten Quartier (2,1 EW/WE)).
- Für jeden Einwohner werden vier Wege pro Tag angenommen. Davon, so die Annahme, werden 10% zu Fuß zurückgelegt, 15% mit dem ÖPNV, 20% mit dem Fahrrad und 55% mit dem Auto (Hinweis: Der angenommene Anteil des Kfz-Verkehrs liegt über dem Bremer Durchschnitt von rund 42% im Jahr 2009).

Aus diesen Annahmen ergeben sich am gesamten Tag jeweils 2,25 Zu- und Ausfahrten pro Wohneinheit mit dem PKW in das Plangebiet und aus dem Plangebiet heraus. Über den gesamten Tag verteilt sind dies insgesamt jeweils rund 1.280 Zu- und Ausfahrten, die sich aus den geplanten Wohneinheiten ergeben.

Umgerechnet auf die Spitzenstunden bedeutet dieses, dass durch die neuen Wohnungen rund 160 Kfz/h in das Plangebiet hineinfahren und rund 150 Kfz/h aus dem Plangebiet herausfahren. Die Werte wurden mit anderen Untersuchungen verglichen und auf ihre Plausibilität geprüft.

Zusätzlich zu dem Anliegerverkehr wurden auch Annahmen für die Geschäftsflächen sowie für die Kindertagesstätte und die Schule getroffen (Lehrkräfte, Erzieherinnen sowie Bring- und Abholdienste).

In den Spitzenstunden am Nachmittag ist daher mit ca. 180 Kfz zu rechnen, die aus dem Gebiet kommen, sowie mit ca. 190 Kfz, die in das neue Plangebiet hinein fahren. Insgesamt verteilt sich der Verkehr entsprechend dem vorliegenden Entwurf auf zwei Zufahrtsstraßen.

Grundlage für die Berechnungen zur Tragfähigkeit der Habenhauser Landstraße sind neben dem Verkehr aus dem neuen Plangebiet auch die Verkehre aus den neuen Wohngebieten „Cambrai-Dreieck“ und „Scharnhorst-Quartier“. Auch diese Verkehre führen zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Habenhauser Landstraße mit den entsprechenden Knotenpunkten (Niedersaschsendamm und Habenhauser Brückenstraße).

In der Summe steigt das Verkehrsvolumen in der Habenhauser Landstraße durch das neue Wohngebiet im Tagesverlauf um rund 15%. Der zusätzliche Verkehr erfordert weder einen Ausbau der Habenhauser Landstraße noch des betrachteten Knotenpunktes Niedersaschsendamm. Auch die Verkehrsbelastung im Fellendsweg wird nicht ansteigen. Der Knotenpunkt Habenhauser Brückenstraße ist bereits aktuell überlastet und soll gemäß Verkehrsentwicklungsplan ausgebaut werden.

Radverkehr

Herr Ruwenstroth weist darauf hin, dass auch eine Untersuchung des Radverkehrs erfolgte. Dabei wurde deutlich, dass die vorhandenen Radverkehrsanlagen beidseits der Habenhauser Landstraße ausreichend bemessen sind, sofern diese auf der Nordseite wieder entsprechend hergerichtet werden. Der Ausbau des Deiches sei zwar wünschenswert aber zum jetzigen Zeitpunkt wenig realistisch.

Zu dem Vortrag werden folgende Fragen gestellt:

- *Frage:* Hat der Verkehrsfluss in der Habenhauser Landstraße Einfluss auf die Platzierung der Ampeln?

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

- *Frage:* Sind die Verkehrsmengen im Mai geringer als in den Wintermonaten, weil dann mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen?

Antwort: Die Erfahrungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr in den Sommermonaten nur etwas geringer ist. Dieses kann bei einer Verkehrszählung vernachlässigt werden.

- *Frage:* Muss der Knoten an der Habenhauser Brückenstraße ausgebaut werden, bevor der Baustellenverkehr zum neuen Wohngebiet beginnt?

Antwort: Der Baustellenverkehr könnte bereits jetzt ohne deutlichen Mehrverkehr abgewickelt werden.

- *Frage:* Wurde in der Prognose berücksichtigt, dass während des Ausbaus der A 281 mehr Verkehr auf der Habenhauser Landstraße entsteht?

Antwort: Bei dem Bau der A 281 handelt es sich um eine Sonder-situation, die nicht in die Berechnung eingeflossen ist.

- *Frage:* Liegen die Bushaltestellen im Straßenraum und führen haltende Busse dann zu Staus?

Antwort: 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.

Lärm

Mirco Bachmeier,
Büro Lärmkontor



Herr Bachmeier erläutert zunächst die Methodik der Ermittlung von Lärmimmissionen in der Bauleitplanung. Wichtige Grundlagen für die Berechnung des auf ein Wohngebiet einwirkenden Lärms sind die Baukörper mit ihren Höhen, die Lage der Emittenten (d.h. der Betriebe und/oder Straßen) sowie die Windverhältnisse. Außerdem wird erklärt, dass eine Verdopplung der Lärmquelle (bspw. durch die doppelte Anzahl an Kfz) zu einem Anstieg des Lärms um drei dB(A) führt.

Der Lärmberechnung für die „Gartenstadt Werdersee“ liegt der städtebauliche Entwurf sowie die Verkehrsberechnungen des Büros VR-Planung zugrunde. Darüber hinaus berücksichtigt das Lärmgutachten den durch den Flughafen einwirkenden Lärm mit folgenden Parametern:

- Messergebnisse der Messstation MS 2 für den Flughafen aus den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2014,
- Anrechnung einer Pauschale (Annahme von 2 dB(A)) für den Landeanflug der Kleinflugzeuge, die von der Messstation nicht erfasst werden (Messstationen werten nur Schallereignisse aus, die die Schwelle von 69 dB(A) überschreiten), sowie für die Entwicklung des in Zukunft vom Flughafenbetrieb ausgehenden Lärms.

Herr Bachmeier erläutert, dass sich die aktuellen Lärmschutzbereiche des Flughafens Bremen aus der Fluglärmprognose für das Jahr 2020 ergeben. Das Plangebiet liegt unmittelbar außerhalb der Lärmschutzzone des Flughafens. Die für den Fluglärm gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte werden sowohl bei Tag als auch bei Nacht eingehalten.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm sind verbindlich in der 16. BImSchV (16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz) festgelegt. Demnach dürfen die Werte in allgemeinen Wohngebieten (WA) durch Verkehrslärm im Mittel tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) nicht überschreiten. Durch ein einzelnes Fluglärmereignis können diese Werte temporär überschritten werden.

Im Süden des Gebietes, an der Habenhauser Landstraße, werden die Werte der 16. BImSchV aufgrund des Verkehrslärms sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Darauf muss mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen reagiert werden. Diese Maßnahmen werden durch die Bauleitplanung abgesichert.

Im Anschluss an den Vortrag werden folgende Fragen gestellt:

- *Frage:* Im Aktionsplan zur Lärminderung wird das Ziel benannt, dass außerhalb von Gebieten, in denen Werte 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?
Antwort: Die Karten in der Präsentation zeigen, dass der überwiegende Teil des Baugebietes unter den genannten Werten liegt.
- *Frage:* Was würde passieren, wenn das Gebiet innerhalb des Lärmschutzbereiches des Flughafens läge?
Antwort: Innerhalb eines Lärmschutzbereiches sollte kein neuer Wohnungsneubau realisiert werden.
- *Frage:* Warum liegen gerade die öffentlich geförderten Wohnungen an der am stärksten verlärmten Stelle?
Antwort: Die öffentlich geförderten Wohnungen sollen sich im gesamten Gebiet verteilen. Die genauen Standorte stehen noch nicht fest.
- *Frage:* Wie wurde berücksichtigt, dass sich die Flugrouten in Richtung des Werdersees verschoben haben?
Antwort: Es wurden die aktuellsten Messwerte der Messstation 2 (MS 2) aus dem Jahr 2014 ausgewertet. Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs.
- *Frage:* Wurde die Auswirkung der neuen Verkehre auf das vorhandene Wohngebiet berücksichtigt?
Antwort: 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 Verkehrsgeräusche 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).
- *Frage:* Welche Auswirkungen hat die Bebauung auf die Reflexion des Fluglärms?
Antwort: 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.

4

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

In der AG1 wurden verschiedene Varianten der Anbindung an die Habenhauser Landstraße diskutiert. Dabei handelt es sich um erste Vorschläge des Fachgutachters, die noch nicht abgestimmt sind.

Die AG2 diente der vertieften Auseinandersetzung mit den im Entwurf vorgesehenen Straßen und Straßenräumen sowie dem Stellplatzkonzept.

In der AG3 bestand die Gelegenheit, die Aussagen zum Lärm mit dem Fachgutachter zu diskutieren.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden an dieser Stelle thematisch zusammengefasst und ebenfalls in die Anlage „Anregungen und Fragen der Bürger“ aufgenommen.

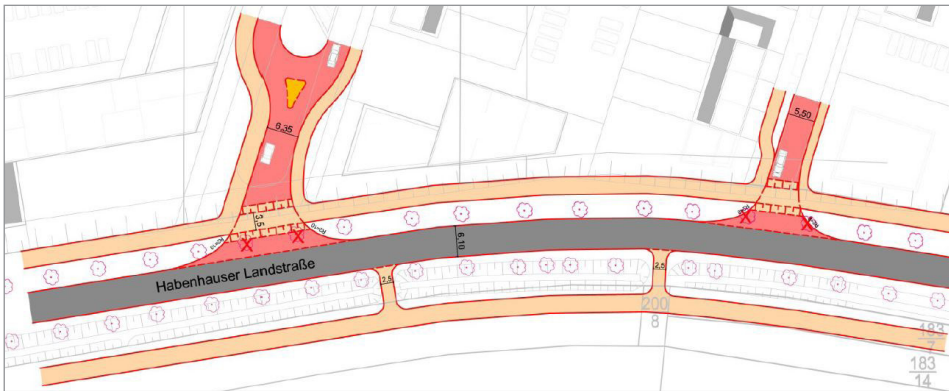


AG 1 Verkehrliche Anbindung an die Habenhauser Landstraße / ÖPNV

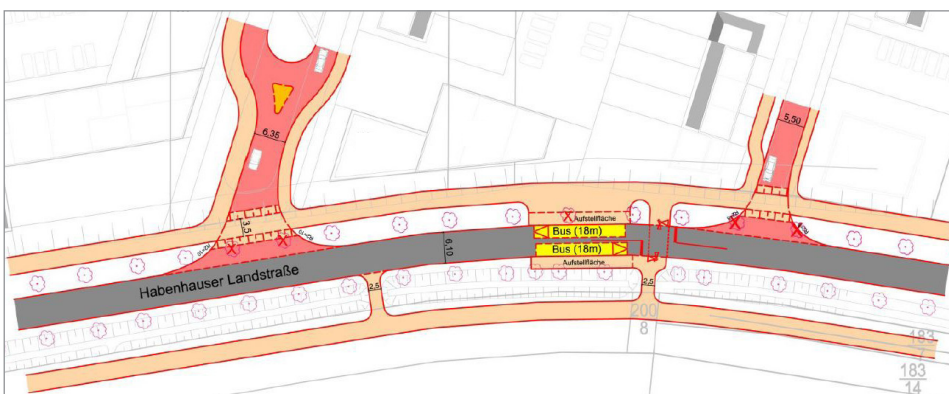
Moderation: Frank Schlegelmilch

In der AG1 wurden vier verschiedene, durch den Gutachter entwickelte Varianten der Anbindung an die Habenhauser Landstraße vorgestellt (vgl. Abbildungen nächste Seite).

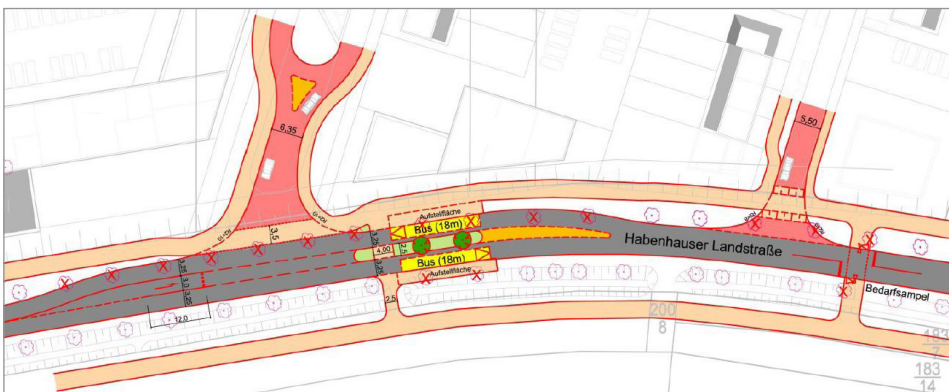
Diese Vorschläge sind durch die Fachgutachter als Möglichkeiten skizziert worden und stellen eine Diskussionsgrundlage dar, um mögliche Vor- und Nachteile aufzuzeigen, ohne dass sie ausreichend ausgereift sind, um in dieser Form umgesetzt werden zu können.



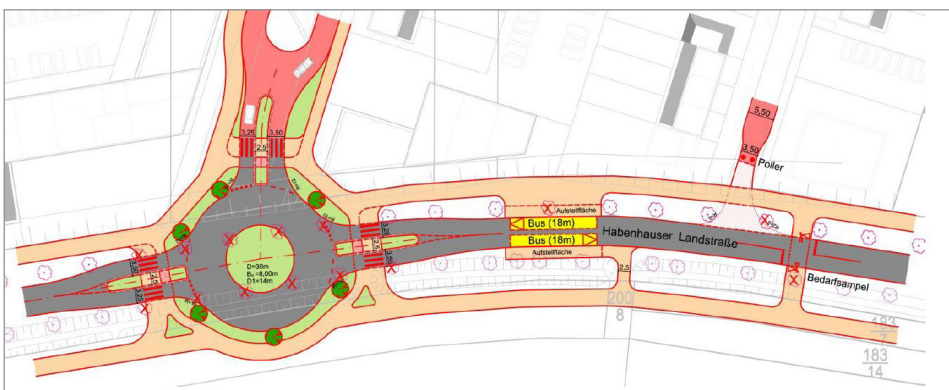
Variante 1



Variante 2



Variante 3



Variante 4:

Quelle alle Varianten: Verkehrs- und Regionalplanung GmbH

Folgende Vor- und Nachteile der vier Varianten wurden durch die Bürgerinnen und Bürger benannt:

- Variante 1**
- *Vorteile:* geringster Verlust der Alleebäume
 - *Nachteile:* fehlende Bushaltestelle sowie fehlende Barrierefreiheit
- Variante 2**
- *Vorteile:* verhältnismäßig geringer Verlust der Alleebäume, sichere Querungsmöglichkeit und Bushaltestelle
 - Es wurden keine *Nachteile* zu dieser Variante benannt.
- Variante 3**
- *Vorteile:* Nähe der Bushaltestelle zur Schule
 - *Nachteile:* relativ großer Baumverlust, geringere Sicherheit für Radfahrer und längere Fußwege vom vorhandenen Wohngebiet zur Bushaltestelle
- Variante 4:**
- *Vorteile:* Selbstentleerung des Kreisels
 - *Nachteile:* gleiche Nachteile wie bei Variante 3 sowie zu teuer und überzogen.

Weitere Vor- und Nachteile der gezeigten sowie weiterer noch zu erarbeitender Varianten werden im Anschluss an die Veranstaltung durch die Verwaltung geprüft.

Auf der Grundlage dieser Variantendiskussion wurden durch die Bürgerinnen und Bürger *allgemeine Hinweise* für die Verkehrsplanung sowie *Hinweise zur Anbindung an die Habenhauser Landstraße* formuliert:

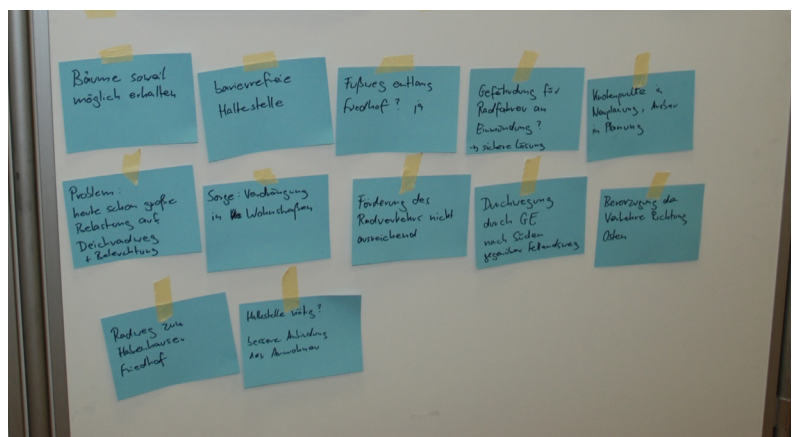
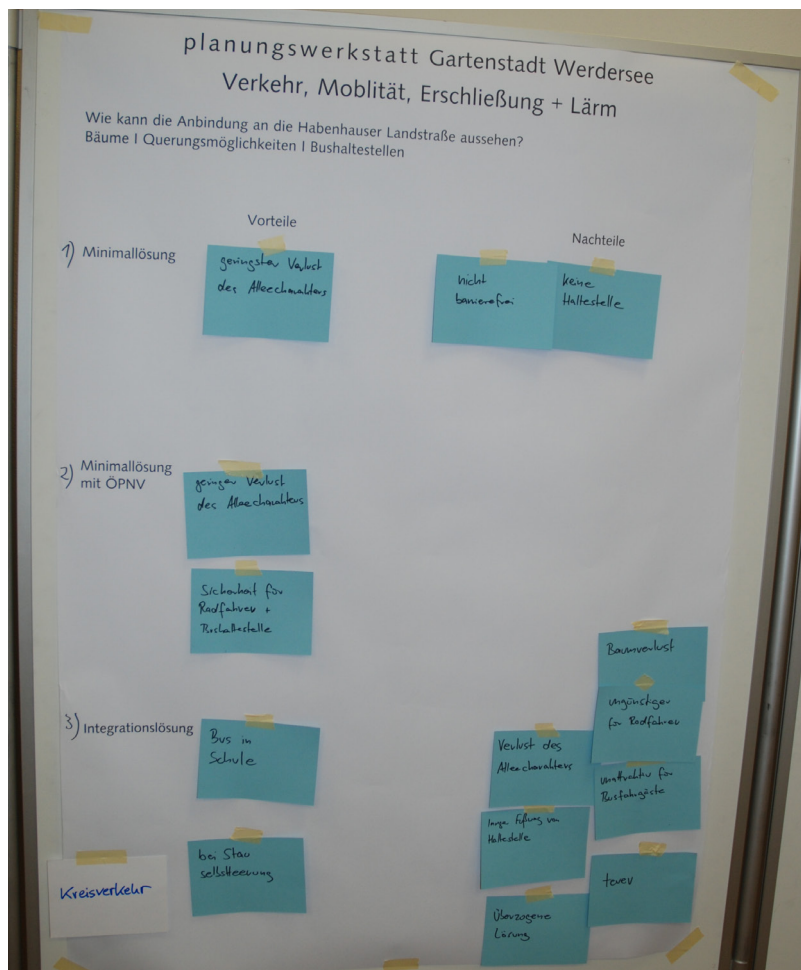
**Allgemeine Hinweise
der Bürgerinnen
und Bürger**

- Die Knotenpunkte (insbesondere Habenhauser Brückenstraße) müssen rechtzeitig ausgebaut werden.
- Der Verkehr darf nicht in angrenzende Wohnstraßen verdrängt werden.
- Der Fußweg am Friedhof soll erhalten bleiben.
- Das Gewerbegebiet südlich des Fellendsweges sollte mit dem Pkw besser durchquert werden können.
- 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.
- Ist eine Haltstelle in der Nähe des Plangebietes notwendig? Das vorhandene Wohngebiet sollte besser angebunden werden.
- Das Wohngebiet sollte bevorrechtigt Richtung Habenhauser Brückenstraße erschlossen werden.

**Hinweise für die
Anbindung an die
Habenhauser Landstraße**

- Die Bäume sollten soweit wie möglich erhalten werden.
- Es sollte eine barrierefreie Haltstelle eingerichtet werden.
- Es muss eine sichere Lösung für in die Straße einbiegende Radfahrer gefunden werden.

Ergebnisse AG 1



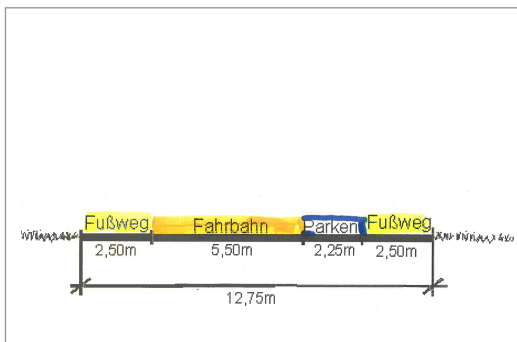
AG 2 Innere Erschließung, Verkehr und Stellplätze im Plangebiet

Moderation: Claudia Dappen

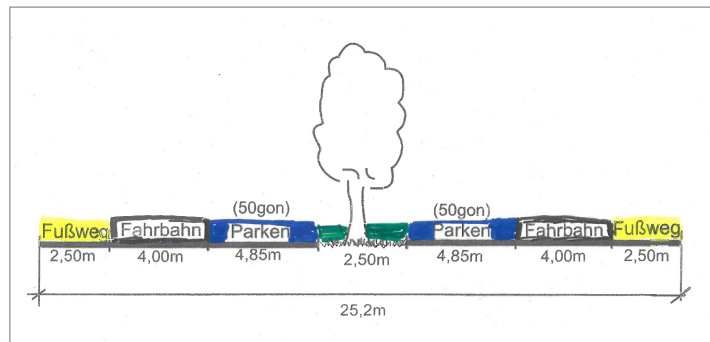
In der AG 2 wurden einerseits Hinweise für die Erschließung des Gebietes aus Sicht der Verwaltung/ Planer vorgesellt und andererseits weitere Anregungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und diskutiert.

Hinweise für die Erschließung aus Sicht der Verwaltung/ Planer

- In einer Tempo 30-Zone wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- Die Feuerwehr befährt keine Rasenflächen, auch keine Rasengittersteine, d.h. die Wege durch die Grünen Finger müssen entsprechend befestigt sein.
- Querschnitte einer Straße können folgendermaßen aussehen (Dabei handelt es sich um beispielhafte Querschnitte und nicht um konkrete Planungen für Straßenräume im neuen Plangebiet, da diese noch nicht vorliegen):



Beispiel für eine Fahrbahn mit seitlichem Längsparkstreifen, ohne Bäume



Beispiel für zwei Fahrbahnen und Parken mit Schrägaufstellung

- Eine Spielstraße muss mindestens 7 m breit sein. Parkflächen und Begegnungsflächen müssen baulich dargestellt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 7 km/h.
- Die Bremer Richtlinie zur Barrierefreiheit („Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“) ist bindend, so dass das Gebiet barrierefrei zu durchqueren sein muss.
- Das ganze Gebiet ist zu groß für eine Spielstraßenregelung.
- Damit die Straßenräume nicht durch Autos zugestellt werden, befinden sich die meisten Stellplätze auf Gemeinschaftsstellplatzanlagen („Parktaschen“ mit einer Breite von ca. 16 m), die durch Hecken begrenzt werden sollen.



**Anregungen
der Bürgerinnen
und Bürger**

- Eine Tempo 30-Zone erscheint sinnvoller als einzelne Straßen mit einem Streckengebot von 30 km/h.
- 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.
- Aufgesetztes Parken sollte unterbunden werden.
Hinweis: Der Straßenraum ist ausreichend breit, so dass kein aufgesetztes Parken notwendig sein wird. Dieses findet sich vor allem in engen Straßen in Altbaugebieten.
- Der Boulevard sollte zum Bewegungsraum werden, nicht nur für Autos.
- Die östliche Straße sollte regelmäßige Verkehrsberuhigungselemente beinhalten. Dazu könnten auch entsprechende Baumpflanzungen beitragen.
- 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.

**Fragen
der Bürgerinnen
und Bürger**

- *Frage:* Inwieweit soll es sich bei den Straßen um Einbahnstraßen handeln?

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

- *Frage:* Wem sollen die Straßen gehören? Soll es sich dabei um öffentliche Flächen handeln, die Unterhaltskosten für die öffentliche Hand verursachen?

Antwort: 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.

- *Frage:* Wie kommt man von den Stellplatzanlagen zu den Häusern am nördlichen Grünen Finger?

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

- *Frage:* Wie viele Stellplätze soll es pro Wohnung geben?

Antwort: 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.

- *Frage:* Gibt es eine Verpflichtung, dass der öffentlich geförderte Wohnungsbau im südlichen Bereich realisiert wird?

Antwort: Nein, diese Verpflichtung besteht nicht. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau soll sich nicht an einer Stelle konzentrieren, sondern über das Gebiet verteilt werden.

- *Frage:* Wie werden die Nachbarn vom Baustellenlärm betroffen sein?

Antwort: 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.

- **Frage:** Wie lang soll die neue Rampe zum Fußweg am Friedhof sein?
Antwort: Die Rampe soll ca. 60 m lang werden.
- **Frage:** Wie kann man ausschließen, dass die „Grünen Finger“ keine Straßen werden?
Antwort: Im Bebauungsplan kann die konkrete Nutzung der „Grünen Finger“ festgesetzt werden.
- **Frage:** Bleiben die vorhandenen Bäume und Hecken erhalten?
Antwort: 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 der Stelle aufgesandet werden muss, kann ein Erhalt schwierig sein.
- **Frage:** Wird es eine weitere Nord-Süd-Verbindung durch das Quartier geben?
Antwort: Diese wird bei der Überarbeitung des Entwurfs geprüft.

Ergebnisse AG 2



AG 3 Fragen und Maßnahmen zum Lärmschutz

Moderation: Melanie Roos

In der Arbeitsgruppe nahmen die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit wahr, die Fragen zum Lärmschutz mit dem Gutachter zu diskutieren.

Fluglärm

- *Frage:* Steigt der Flugverkehr in den nächsten Jahren weiter?

Antwort: Der festgelegte Lärmschutzbereich ergibt sich aus den Prognosewerten von 2020. Ein Anstieg des Flugverkehrs ist also bereits berücksichtigt.

- *Frage:* Sind die Flugrouten weiter Richtung Friedhof gewandert?

Antwort: Die Flugrouten liegen innerhalb des zulässigen Flugerwartungsbereichs.



- *Frage:* Besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster)?

Antwort: Das Gebiet liegt außerhalb der Lärmschutzzonen (Tag und Nacht), daher besteht kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

- *Frage:* Ab wann ist eine dauerhafte Lärmbelastung gesundheitsschädlich?

Antwort: 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.

- *Frage:* Ist es richtig, dass lärmtechnisch kein Änderungsbedarf am Entwurf besteht?

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

- *Frage:* Sind bei der Ermittlung des Lärms auch Varianten mit weniger Bäumen berücksichtigt worden?

Antwort: In der Reihe stehende Einzelbäume haben keinen messbaren Einfluss auf eine Lärminderung.

- *Frage:* Können Auswirkungen des Straßenlärms durch Linienführung und andere Maßnahmen beeinflusst werden?

Antwort:. 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.

- *Frage:* Wie wird der durch künftige Nutzungen entstehende Lärm berücksichtigt?

Antwort: 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.

Hinweis des Fachgutachters: 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.

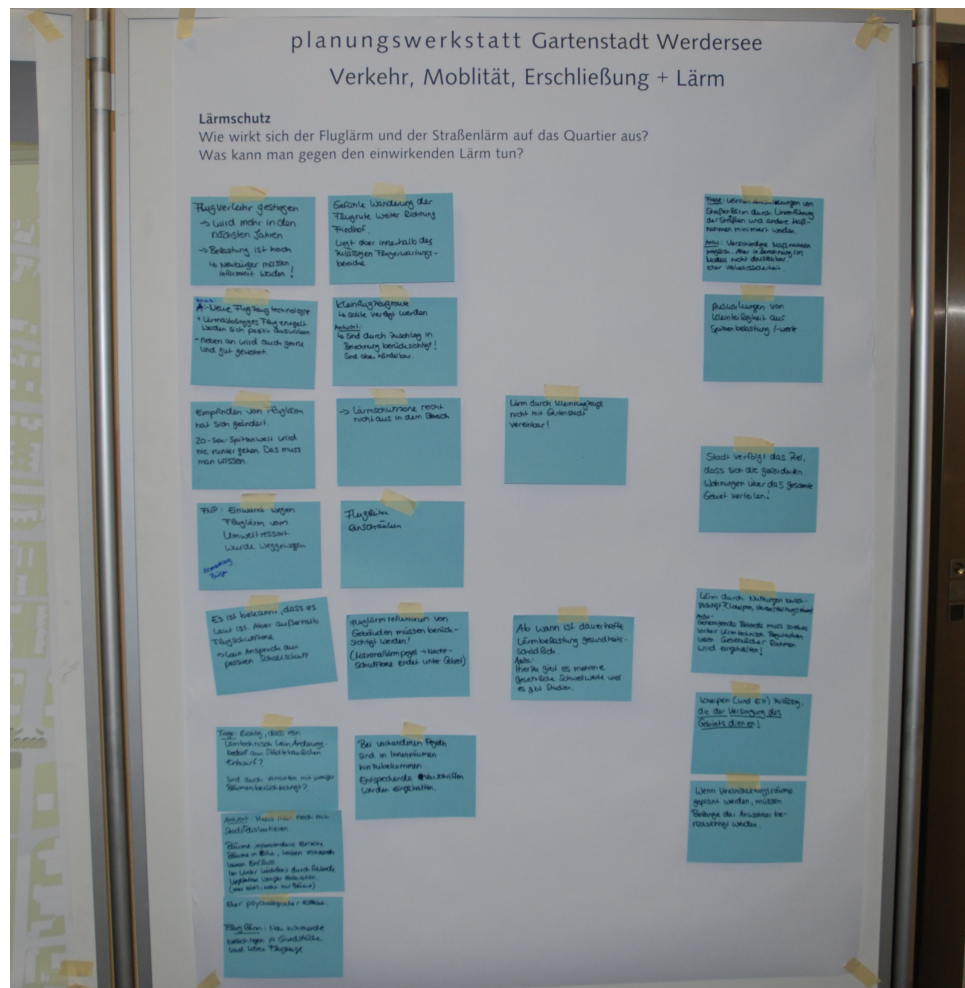
- Die Route der Kleinflugzeuge sollte verlegt werden. Der Lärm durch Kleinflugzeuge ist nicht mit der Gartenstadt vereinbar.

Hinweis des Fachgutachters: 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.

Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

Ergebnisse AG 3



Weitere Hinweise

Auf einem Plakat werden ergänzend die folgenden Hinweise abgegeben:

- „Parkverbot im Fellendsweg“
- „Hinweise zu Informationen und Gutachten im Protokoll“
- „Wird eine Grundwasserabsenkung stattfinden? Unter welchen Bedingungen wird ein Gutachten der angrenzenden Häuser durchgeführt?“



Verabschiedung
Reinhard Viering

Herr Viering bedankt sich bei allen Teilnehmern für die konstruktive Mitarbeit und weist auf die folgende Dokumentation im Internet hin. Nach der Sommerpause wird es eine weitere öffentliche Veranstaltung geben, bei der die Ergebnisse der Überarbeitung vorgestellt werden. Ein Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben.

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

Protokoll und Abbildungen

BPW baumgart+partner