

# Protokoll

Büro p+t, Ergänzungen durch Mitarbeiter aus den Arbeitsgruppen;  
Stand 01.07. 2012

## **2. Bürgerforum zur Verlängerung der Linien 1+8, Bürger- und Sozialzentrum Huchting, 12.06.2012, 18.00-21.00 Uhr**

### Plenum

Mit rund 100 Personen war auch das zweite Bürgerforum in Huchting zur Verlängerung der Linien 1+8 sehr gut besucht.

Der Beginn des Bürgerforums wurde durch Herrn Theiling, Büro p+t, eingeläutet, der den Ablaufplan des Abends vorstellte.

Daraufhin trug Herr Polzin die Ergebnisse des ersten Bürgerforums vor. (siehe PDF der Powerpoint vom Abend).

Danach sollte die Aufteilung in die verschiedenen Arbeitsgruppen erfolgen.

Aufgrund des mehrfachgeäußerten Bürgerwunsches, nicht in einzelne Arbeitsgruppen aufgeteilt zu werden und lieber mit allen Anwesenden alle einzelnen Aspekte durchzusprechen, ergab sich die Situation, dass die Arbeitsgruppen sehr klein ausgefallen sind und die Gruppe zum ÖPNV-Angebot in Huchting aus Mangel an interessierten Personen nicht stattgefunden hat. Die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen werden weiter unten aufgeführt.

Im großen Saal fand stattdessen die spontan einberufene und gut besuchte Arbeitsgruppe zu den gewünschten Themen „Null-Lösung“ und „Kirchhuchtinger Landstraße“ statt.

Die diskutierten Punkte waren folgende:

- Die Forderung von vielen Anwesenden war die Null-Lösung, d.h. kein Ausbau der Straßenbahnen. Als Kompromiss wurde der eingleisige Ausbau der Linie 8, jedoch über die Kirchhuchtinger Landstraße genannt.
- Zumindest die Linie 1 wird als unnötig für Huchting betrachtet, da es den funktionierenden Ringbus gebe.
- Es wurde ein großes Misstrauen gegenüber den Zahlen, die die Grundlage für die standardisierte Bewertung waren, geäußert.
- Es gab die Befürchtung, dass das Roland-Center durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien an Kundschaft verlieren könnte, weil nicht mehr so viele Personen umsteigen müssten und der Weg in die Innenstadt leichter und deshalb attraktiver wäre.
- Die Wegeverbindungen für Fußgänger/innen, Rolli-Fahrer/innen und Kinder wurden kritisiert, da diese durch die Straßenbahn komplizierter würden.
- Lösungen für das durch die Straßenbahntrasse nicht mehr so gut angebundene Holländer-Viertel wurden eingefordert. Skepsis wurde gegenüber der zugesagten Verlängerung der Linie 58 bis zum Friedhof Huchting geäußert.

- Allgemein werde die Führung über die BTE-Trasse als Zerschneidung des Stadtteils wahrgenommen und auf große Ablehnung stoßen.
- Es gab jedoch auch Stimmen für den Ausbau der Straßenbahnen, diese konnten sich aber nicht im Plenum durchsetzen.
- Viele Wortbeiträge kritisierten den bisherigen Ablauf des Verfahrens in drastischer Wortwahl, eine richtige Bürger/innen-Beteiligung mit einem ergebnisoffenen Ende wurde eingefordert.
- Gewünscht wurde eine Mitbestimmung des Beirates in der Frage des Baus der Linie 1, da in dieser Frage nur Huchting betroffen sei

In der Diskussion im Plenum wurde seitens der BSAG, des ASV und seitens des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr auf die Fragen eingegangen, wobei offenbar die Argumente gegen eine Null-Lösung oder gegen die Trassenvariante über die Kirchhuchtinger Landstraße im Plenum (zum großen Teil) bekannt waren, aber in den daraus abzuleitenden Schlussfolgerungen anders bewertet werden.

Nach etwa eineinhalbstündiger Diskussion wurden im Anschluss die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum von den Moderator/innen vorgetragen. Einzelne Nachfragen wurden beantwortet.

Den Schluss bildete ein Ausblick von Herrn Senator Dr. Lohse, der sich zu weiteren grundsätzlichen Verfahrensanmerkungen, zu den geltenden Beschlüssen der Deputation und zur gesamtstädtischen Relevanz der Straßenbahnverlängerung äußerte.

Abschließend lud der Senator zu einem weiteren Bürgerforum am 9. Juli 2012 um 18.00 Uhr ein.

## **Arbeitsgruppen**

### **1. Ergebnisse der AG Trassenoptimierung für die BTE-Trasse Linien 1+8:**

In der Arbeitsgruppe wurde die Führung der Linie 1 und 8 auf der BTE-Trasse ausführlich anhand der Planunterlagen von 2010 und der Variantendarstellungen erklärt und diskutiert.

Nachfolgend sind die wesentlichen Punkte aufgeführt (siehe auch die Übersicht zu den offenen Anregungen und Bedenken nach dem 1. Bürgerforum)

#### **Verlagerung der Hauptachse in der Kurve Am Willakedamm zur Schonung von Bäumen:**

Zum Schutz und Erhalt von Bäumen wird die Gleisachse in der Kurve vom Willakedamm auf die BTE-Trasse verlagert. Der parallel dazu verlaufende Fußweg wird dichter an die Trasse gelegt, so dass bestehende Bäume erhalten werden können.

Die Querung der Gleise ist möglich direkt an der Haltestelle Am Willakedamm in Richtung Robbenplate. Die Querung in Richtung Am Willakedamm – Sodenmatt erfolgt in zwei Schritten über die Straßenbahngleise und dann über die BTE-Trasse.

#### **Lärmschutz:**

Entlang der gesamten BTE-Trasse erhält die Straßenbahn eine Lärmschutzwand von 1.20m Höhe ab Schienenoberkante. Dadurch wird der meiste Lärm, der im Bereich der Radkästen entsteht, abgepuffert. Nur am Willakedamm wird eine höhere Lärmschutzwand errichtet, um die anliegende Wohnsiedlung zu schützen. Da ein Grünleis angelegt wird, wird die Lärmbelastung insgesamt nicht sehr groß sein.

In den Haltestellen wird durch die Bahnsteige Lärm abgepuffert. Die Brems- und Anfahrvorgänge der Bahnen gleichen in ihrer Lautstärke durchfahrenden Bahnen.

#### **Fußweg entlang der BTE-Trasse:**

Entlang der Trasse wird ein Fußweg erstellt. Dieser verläuft bis zur Haltestelle auf den Kahlken auf der südlichen Seite, dann auf der nördlichen Seite der Gleise. In diesem Abschnitt führen die vorhandenen Fußwegebeziehungen auf den Fußweg und werden zu den Haltestellen weitergeleitet. Der Fußweg dient zugleich als Rettungs- und Wartungsweg.

#### **Reduzierung von Grunderwerb:**

Die Varianten zur BTE-Trasse wurden derart überarbeitet, dass kaum Grunderwerb notwendig ist. Der Bau wird als Vorkopfbauweise durchgeführt. Dadurch wird der Flächenbedarf während der Bauzeit stark reduziert. Durch die Eingleisigkeit zwischen der

Haltestelle Auf den Kahlken und der Abbiegung in die Heinrich-Plett-Allee kann ebenfalls der Grundstücksbedarf verringert werden. Angetastet wird vor allem das ehemalige Schulgrundstück Am Willakedamm, das bislang noch keiner neuen Nutzung zugeführt wurde.

### **Betrieb der Eisenbahn bei gleichzeitigem Straßenbahnbetrieb:**

Bereits heute fährt die Eisenbahn ca. 14 tägig und in den Randzeiten. Auch bei einer relativ dichten Taktung (10 Minuten) der Straßenbahn wird die Eisenbahn die Randzeiten nutzen. Von einer Zunahme der Eisenbahnzüge ist nicht auszugehen.

### **Akustisches Signal Neuer Damm:**

Die Regelung der Querung Neuer Damm wird mit einem akustischen Signal erfolgen. Damit wird jede Bahn für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen durch ein akustisches Warnsignal angezeigt. Die Signalanlage passt sich in ihrer Lautstärke automatisch an die Umgebungsgeräusche an.

### **Eingleisigkeit von Linie 1 und 8:**

Im Abschnitt zwischen der Haltestelle auf den Kahlken und der Wendung zur Heinrich-Plett-Allee wird die Linie 1 eingleisig geführt. Die Eingleisigkeit auf der Linie 8 erfolgt bis zur Haltestelle Dovemoor, da die Trasse unter der Heinrich-Plett-Allee hindurch geführt wird.

### **Haltestelle Dovemoor:**

Für die Haltestelle Dovemoor wird ein Teil der Abstandsfläche neben Lidl in Anspruch genommen. Die Haltestelle ist in der üblichen Größe (Bahnsteig mit Unterstand) geplant.

### **Leitungsmasten an der BTE-Trasse**

Die Anzahl der Leitungsmasten entspricht der jetzigen Anzahl. Die Standorte bleiben gleich. Alle Standorte befinden sich auf Gelände der BTE.

### **Sicherheit an der Haltestelle Auf den Kahlken:**

Die Haltestelle auf den Kahlken wird von beiden Seiten zugänglich sein. Die Zuwegungen werden als breite Fußwege angelegt. Eine Zufahrt für Noteinsätze wird möglich sein. Die Zuwege werden wie in allen Straßen üblich ausgeleuchtet.

### **Persönliche Benachrichtigung und bessere Information der Grundstückseigentümer**

Diese Frage wurde aus Zeitgründen nicht mehr bearbeitet.

## **2. Ergebnisse der AG Trassenoptimierung Heinrich-Plett-Allee:**

In der Arbeitsgruppe wurde die Führung der Linie 1 in der Heinrich-Plett-Allee ausführlich anhand der Planunterlagen und der Variantendarstellungen erklärt und diskutiert.

### **Park/Ride Anlage an der Endhaltestelle Brüsseler Straße:**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

### **Wie wird der Parkplatzverlust an der Brüsseler Straße ausgeglichen?**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

### **Lärmbelastung durch die Wendeschleife Brüsseler Straße:**

Fahrtechnische Geräusche wurden in die schalltechnische Untersuchung aufgenommen, zudem die Möglichkeit einer Kurvenschmieranlage für den Fall geprüft, dass Quietschgeräusche entstehen. Beim Überholgleis ist sichergestellt ist, dass keine zwei Bahnen nebeneinanderstehen und somit auch der Verkehr nicht behindert wird.

### **Gibt es einen Zubringer vom Roland-Center zur Brüsseler Straße?**

Der Zubringer über den Bus 58 und DELBUS 201 sowie die Busumsteigesituation an der Brüsseler Straße wurde dargestellt.

### **Wie werden die Ampelregelungen sein: an der Brüsseler Straße / Bremer Straße, B75 Abfahrt (Problem Rückstau) (ggf. Simulation)**

Die Wendeschleife ist komplett für den MIV gesperrt, wenn die Straßenbahn im Kreisverkehr fährt.

### **Genauere Informationen zur Wendeschleife Brüsseler Straße / Huchtinger Heerstraße (Führung, Umstieg, Grundstücksbedarf, Lärm)**

Informationen wurden gegeben. (siehe oben)

**Bereich Bredaer Straße: Wie sieht der direkte Kontakt der Grundstücke mit der Trasse aus? Ist hier Lärmschutz vorgesehen? Wie hoch wird der Aufbau in diesem Bereich?** Grundstückszuschnitt war auf dem Plan zu sehen, wurde aber nicht genauer thematisiert.

**Persönliche Benachrichtigung der Grundstückseigentümer, intensivere Information:**

Die Einwendungen liegen beim ASV. Eine weitere Einbindung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

**Vorübergehender Grunderwerb für Baufelderschließung?**

Es wurde darauf hingewiesen, dass hier Kosten zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands vom Bauträger getragen werden.

**Kosten für eine neue, breitere Brücke über die B75:**

Es wird keine breitere Brücke benötigt.

**Fuß-Radwegführung entlang Heinrich-Plett-Allee**

Es wurde der allgemeine Hinweis aufgenommen, dass durch die Einmündungen das Unfallrisiko steigt.

**Regelung der Haltestelle Dovemoor**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

**Wie viele Lichtanlagen werden zusätzlich an der Heinrich-Plett-Allee eingerichtet und an welchen Stellen?**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

**Wie viele Fußquerungen sind noch über die HPA geplant, an welchen Stellen und wie lang ist der längste Fußweg für eine Querung?**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

**Zerschneidung H.-Plett-Allee**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen.

**Frage zu Grundstückswerten:**

Es wird der Hinweis aufgenommen, dass einige Grundstücke eine Wertminderung schon jetzt erfahren haben, Erfahrung aus anderen Projekten zeigt aber auch, dass einige Grundstücke Wertsteigerungen durch den Anschluss an Straßenbahn erfahren.

**Warum ist die Straßenbahn kein Ringverkehr?**

Es gab eine Diskussion zum Ringverkehr und es wurde begründet, warum diese im Fahrplankontakt der BSAG eine Verknüpfung aus Straßenbahn und Bussen sein muss.

**Wann und an welcher Stelle ist an der Heinrich-Plett-Allee die Straßenbahnführung als Mittel-/Seitenlage geplant?**

Es wurden detaillierte Informationen am Plan gegeben. Die Gründe sind überwiegend statisch und aufgrund von Zufahrten zur HPA.

Es gab eine Bitte um Prüfung der Zuwegungen zur Heinrich-Plett-Allee zwischen Delfter Straße und Sodenmatt, insbesondere von nordöstlicher Seite.

### **3. Ergebnisse der AG Städtebau und Stadtentwicklung in Huchting; Stadtplatz :**

In dieser AG wurden anhand des Modells vom Dorfplatz die offenen Fragen diskutiert.

#### **Bessere Anbindung: An der Höhpost ist zurzeit schwer erreichbar**

Die Verkehrsanbindung der Straße An der Höhpost kann durch die neue Planung nicht verändert werden. Die Anbindung Richtung Norden ist weiterhin nur über das Rolandcenter möglich.

Eine Anbindung für den Radverkehr erfolgt in Höhe des Willakedamms.

#### **Anzahl der P+R Plätze?**

Es wird 61 P+R-Plätze geben. Für Bike+Ride wird es 80 Plätze geben. Ein Teil der Plätze kann abschließbar gestaltet werden.

#### **Positiv wurde angemerkt, dass die Trasse durchgängig auf einem Gleiskörper verläuft.**

Zu diesem Punkt wurde nichts ergänzt.

#### **Wichtige Wegeverbindung auch für Kinder zwischen Alter Dorfweg (Grundschule) und An der Höhpost (Kita), daher ist eine sichere Querung der Straßenbahn herzustellen**

Die Querung der Straßenbahn funktioniert ähnlich wie am Bremer Marktplatz oder am Hauptbahnhof. Die Straßenbahnen werden im Bereich des Platzes langsam und auf Sicht fahren, wie sie es auch an anderen Stellen in der Stadt tun.

Angemerkt wurde noch, dass auch die Querung für Behinderte möglich sein muss.

#### **Alternativprüfung: Verlegung der Straßenbahn entlang der Walter Lampe Straße und eine andere Platzgestaltung. Prüfen ob, evtl. auch Walter Lampe Str. verlegt werden kann , um Straße und Straßenbahn zu bündeln und die Querung zu erleichtern. Alternativvariante bitte vorstellen**

Die Führung der Straßenbahn über die Werner Lampe Straße wurde geprüft. Diese Variante wäre teurer als die Führung über den Marktplatz.

#### **Verkehrsführung über den Parkplatz am Roland-Center sowie Abfahrt und Zufahrt zum Roland-Center darstellen**

Die Verkehrsführung über den Parkplatz am Roland-Center bleibt so wie sie heute ist.



Dazu gab es die Anmerkung, dass die Fußgänger Verbindung von der Haltestelle zum Roland-Center verbessert werden sollte. Dieses wurde als schon bekanntes Problem aufgenommen und soll in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

### **Kann der Huchtinger Markt bestehen bleiben? Infrastrukturplanung**

Ja, der Huchtinger Marktplatz erhält in etwa die Dimensionen des Bremer Marktplatzes. Er wird also größer als er heute ist. Der Bereich für die Marktbesucher bleibt in seiner Größe erhalten. Die Straßenbahn quert den Platz entlang der nördlichen Platzbegrenzung und nicht mittig. Die Gestaltung des Platzes muss noch konkretisiert werden, insbesondere die Führung des Radverkehrs entlang der Straßenbahn; entweder auf einem gekennzeichneten Weg oder frei über den Platz.

### **Roland-Center möglichst nicht durch „Wald“ verdecken**

Es wurde erläutert, dass die Bäume die Raumkanten für den Platz bilden, der dadurch eine Fassung erhält und klar als Platz erscheint.

### **Schwerlastverkehr geht durch den Bau der Straßenbahn aus der KHL (Rückstau) und sucht dann andere Strecken aus**

Es sollen entsprechende Baustelleneinrichtungen durchgeführt werden, so dass der Schwerlastverkehr nicht beeinträchtigt wird.

### **Was bedeutet es für das Rolandcenter, wenn die Menschen direkt in die Stadt fahren können?**

Hierzu gab es keine weiteren Nachfragen bzw. Anmerkungen.

### **Erweiterungsmöglichkeiten für den Markt (räumlich und zeitlich) gewährleisten; Zufahrt für Marktbesucher sichern**

Durch die Größe des Platzes sind Erweiterungsmöglichkeiten für die Marktbesucher gegeben (s.o.). Die Erreichbarkeit des Platzes ist weiterhin gewährleistet.

### **Wie wird die Wendeschleife beim RC zurückgebaut? Nur noch 1 Buslinie, aber 18 Bahnen im Takt für beide Linien**

Die Aussage wurde korrigiert: Es wird noch 4 Buslinien und 18 Bahnen (pro Stunde) geben. Die Wendeschleife wird nicht zurückgebaut, weil jede zweite Straßenbahn der Linie 8 hier wenden wird.

## Infrastrukturplanung (LSA) kann zu Rückstau in der KHL führen

Die LSA-Berechnung ist simuliert worden. Sie funktioniert und es gibt danach keinen Rückstau durch die kurze Fahrt der Straßenbahn durch die KHL bis zum Willakedamm.

## Höhenentwicklung der Gebäude beachten, um keine Windkanäle entstehen zu lassen

Die Gebäudehöhen werden in etwa dem bereits vorhandenen Gebäude am Marktplatz entsprechen.

Zusätzliche Punkte wurden geäußert:

- Könnte man die KHL Richtung Norden städtebaulich aufwerten (z.B. mit Bäumen), da dort einige Grundstücke vom Leerstand betroffen sind. Dazu wurde erläutert, dass dieses nicht Gegenstand der Straßenbahnplanung ist, aber in anderen Planungen berücksichtigt werden soll.
- Es wurde ein Radweg vom Park Links der Weser direkt zum Roland-Center gewünscht. Ein solcher Radweg war bereits schon einmal Thema, scheiterte aber in der Vergangenheit an der notwendigen Brücke über das Fleet.



Die AG ÖPNV in Huchting fand aufgrund ganz geringer Beteiligung nur kurz statt. Die noch offenen Fragen vom 1. Bürgerforum hätten hier alle beantwortet werden können