



Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe

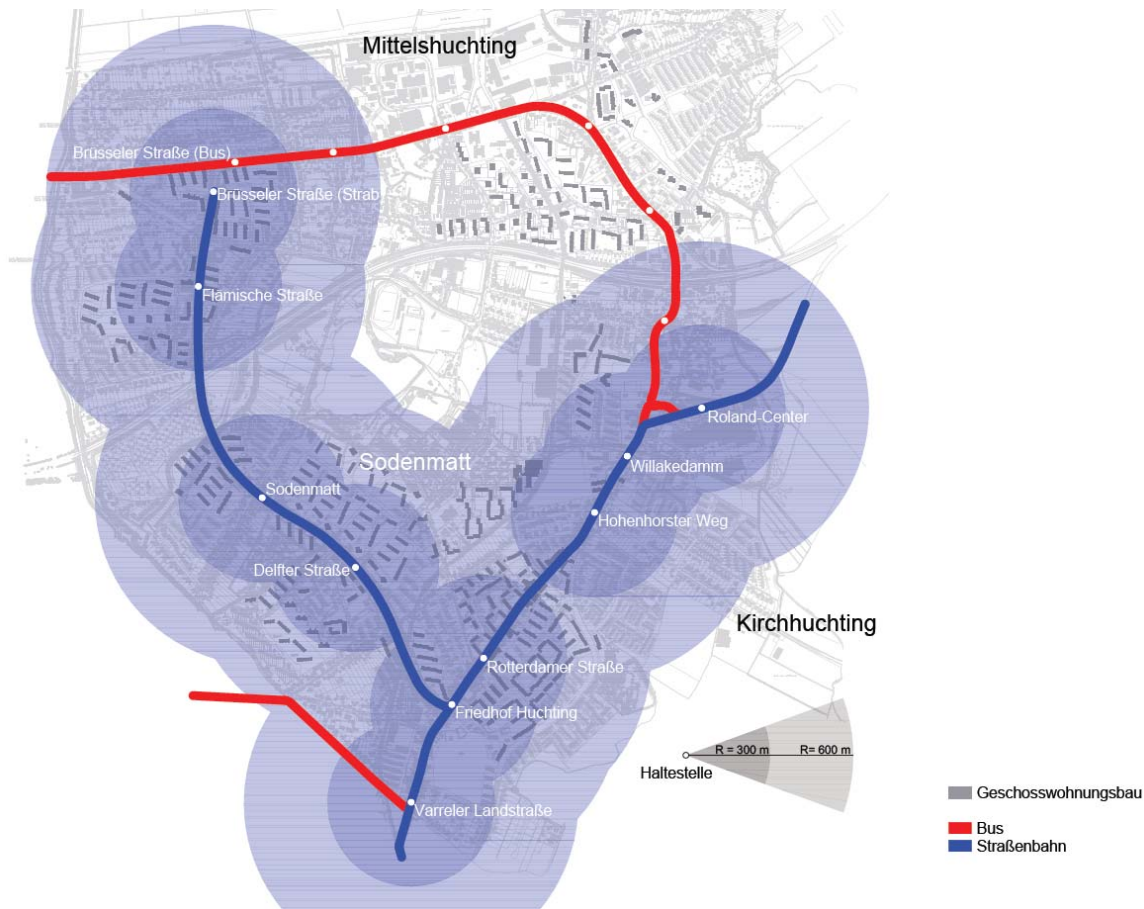


**Informationen zur
Führung über die
Kirchhuchtinger
Landstraße**

1. Bürgerforum am 29.05.2012

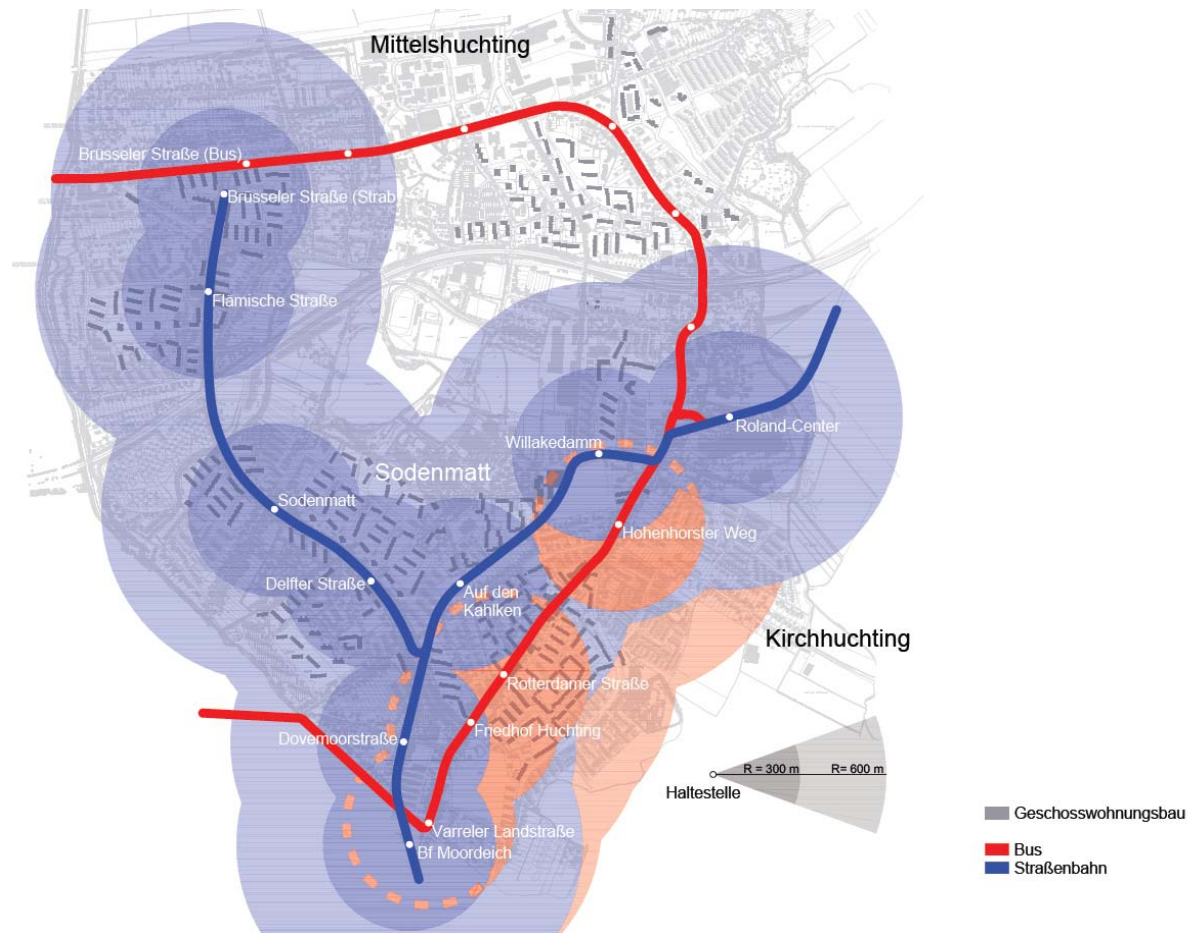


Wie ist die ÖPNV-Erschließung bei Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße zu bewerten?





Wie ist die ÖPNV-Erschließung bei Führung über die BTE-Trasse zu bewerten?





Welche Achse bietet das größere Entwicklungspotenzial für den Stadtteil?

Kirchhuchtinger Landstraße

- Grundsätzlich sprechen **Lage und Bedeutung** der Kirchhuchtinger Landstraße für die Trassierung in dieser zentralen Achse.
- Die Straßenbahn ist **integraler Bestandteil des öffentlichen Straßenraums**.
- Sie belebt den öffentlichen Raum und bietet **Entwicklungschancen** für die Kirchhuchtinger Landstraße.



Welche Achse bietet das größere Entwicklungspotenzial für den Stadtteil?

BTE-Trasse

- Die Führung über die BTE-Trasse erschließt
 - das zu entwickelnde Areal des ehemaligen Schulgrundstücks Willakedamm
 - Einrichtungen wie die Altenheime Tegeler Plate und Delfter Str., das Schwimmbad, die Schulen und den Freizeitbereich Sodenmatt,die bisher nicht optimal an den Busverkehr angebunden sind.



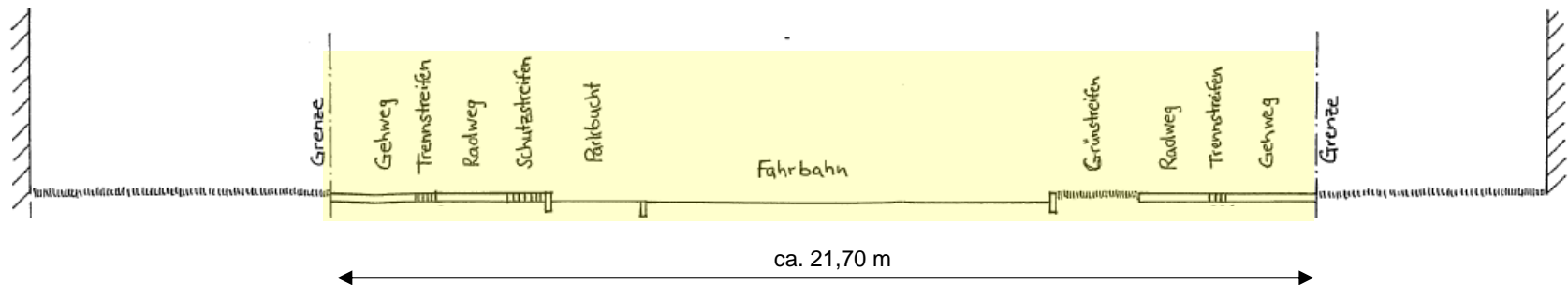
Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Willakedamm – Am Hasskamp)?



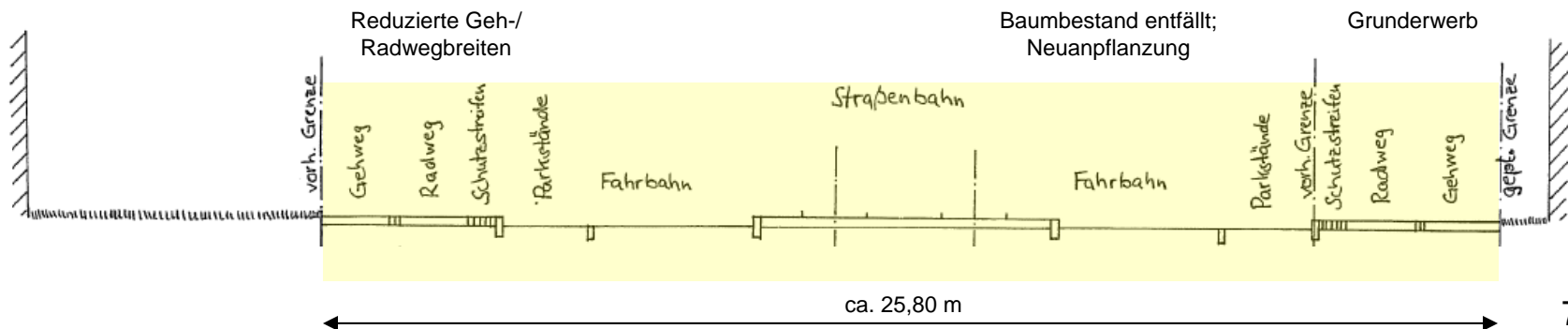


Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Willakedamm – Am Hasskamp)?

Bestand



Besonderer Bahnkörper



Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe

Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße



Freie
Hansestadt
Bremen

Der Senator für
Umwelt, Bau
und Verkehr

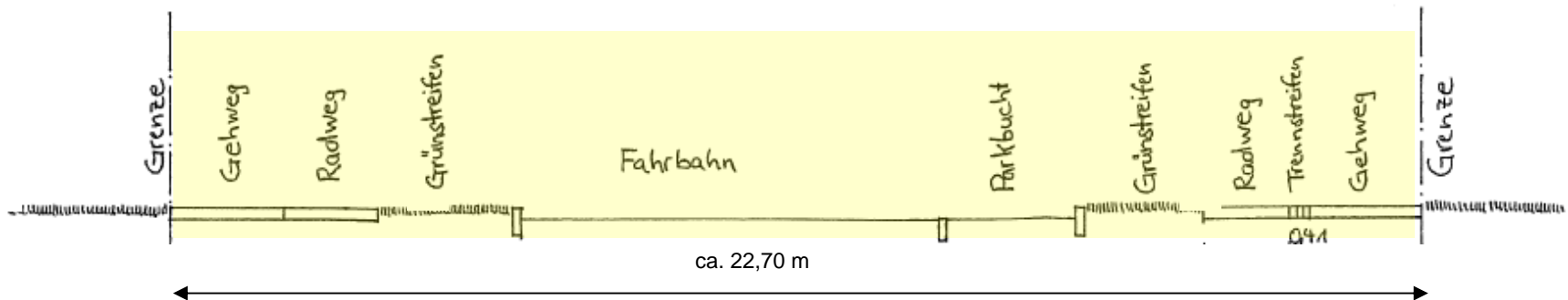
Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Hermannsburg – Rotterdamer Straße)?



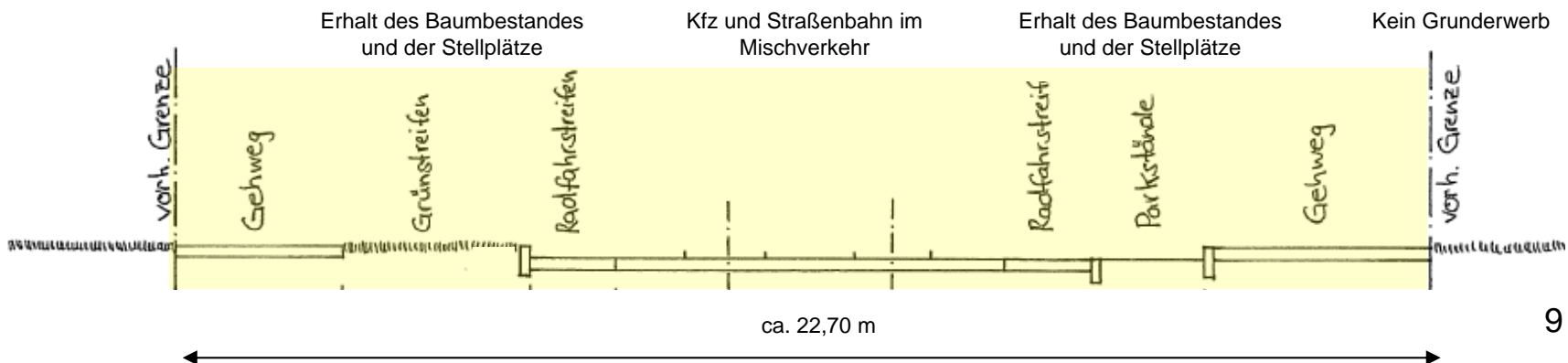


Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Hermannsburg – Rotterdamer Straße)?

Bestand



Mischverkehr





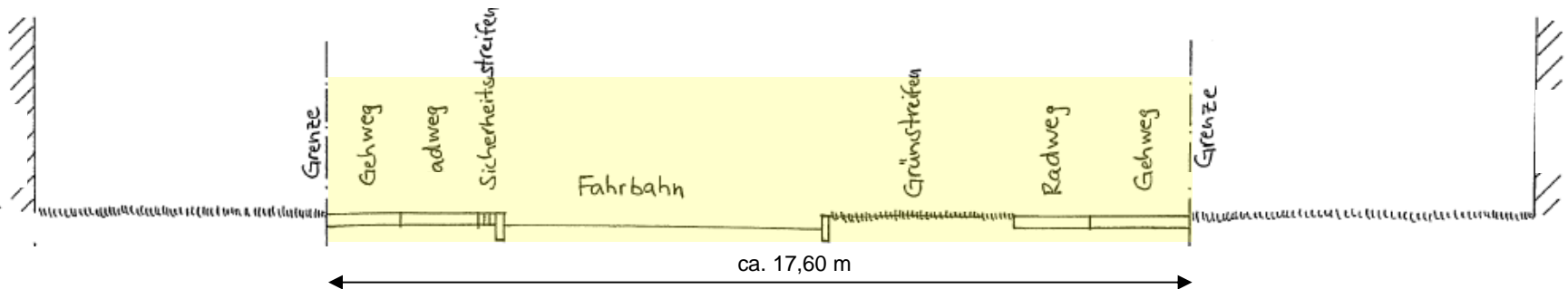
Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Heinrich-Plett-Allee – Stuhrer Landstraße)?



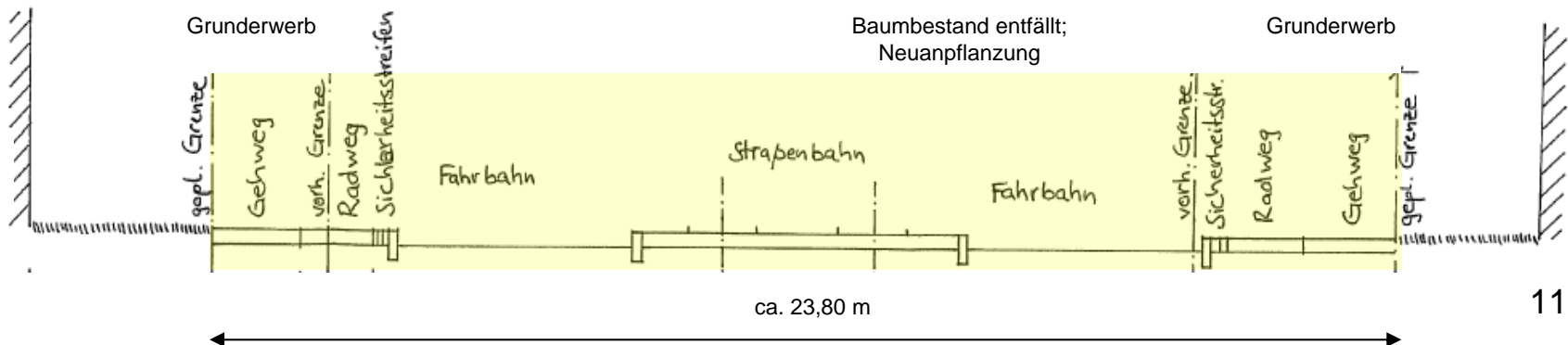


Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren (Abschnitt Heinrich-Plett-Allee – Stuhrer Landstraße)?

Bestand



Besonderer Bahnkörper





Lässt sich die Straßenbahn in die Kirchhuchtinger Landstraße integrieren?

Straßenraumgestaltung

- **Erweiterung des Fahrbahnquerschnitts** von ca. 7.50 m ... 9,00 m auf ca. 14,00 m durch besonderen Bahnkörper.
- **Umgestaltung** des 2-streifigen Fahrbahnquerschnitts **zu 1-streifigen Richtungsfahrbahnen**.
- Teilweise **Reduzierung der Geh- und Radwegbreiten**.
- **Eingriffe in den Privatgrund** sind einseitig bzw. beidseitig notwendig.
- Der **Baumbestand** muss bei Umsetzung des besonderen Bahnkörpers **entfallen und neu angepflanzt** werden.
- Erhalt der ortsbildprägenden Bäume und der Stellplätze ist nur durch Mischverkehr im Abschnitt Hermannsburg – Rotterdamer Straße möglich.



Welche Auswirkungen sind während der Bauzeit zu erwarten?

- Der Straßenraum der **Kirchhuchtinger Landstraße** wird auf ganzer Länge einschließlich der Ver- und Entsorgungsleitungen umgestaltet.
- Es ist von einer **Bauzeit von insgesamt etwa 3 Jahren** auszugehen.
- Die Erreichbarkeit wird mit Einschränkungen während der Bauzeit gewährleistet, es ist jedoch mit Behinderungen für die Anlieger/ Geschäfte der Kirchhuchtinger Landstraße zu rechnen.
- Bei Führung über die BTE-Trasse ergeben sich Einschränkungen im Wesentlichen nur für die Anlieger Willakedamm, die zeitlich kürzer ausfallen.
- Der Bau über die **BTE-Trasse** ist schneller als über die Kirchhuchtinger Landstraße zu realisieren (**Bauzeit etwa 2 Jahre**).



Welche Auswirkungen hat der Straßenbahnbau in der Kirchhuchtinger Landstraße?

Grunderwerb

- **Höherer Grunderwerbsbedarf** (ca. 2.500 qm mit Mischverkehrsabschnitt; ca. 3.700 qm bei durchgängig besonderen Bahnkörper) im Vergleich zur BTE-Trasse (ca. 2.300 qm), der durch Maßnahmen zur Reduzierung des Eingriffs an der BTE-Trasse weiter gesenkt wird.
- Der **Eingriff in die privaten Vorgärten** an der Kirchhuchtinger Landstraße ist sensibler gegenüber den Gartengrundstücken bzw. großen Wohnanlagen an der BTE-Trasse.

Natur und Landschaft

- Es müssen **ca. wertvolle 60 Bäume** entfernt werden. Ersatz durch ca. 100 Neuanpflanzungen.
- Der **grüne Gürtel an der Heinrich-Plett-Allee** muss zur Herstellung des Überführungsbauwerks über die BTE weichen.



Eingriff in den Baumbestand der Heinrich-Plett-Allee





Eingriff in den Baumbestand der Heinrich-Plett-Allee





Welche Auswirkungen hat der besondere Bahnkörper in der Kirchhuchtinger Landstraße?

Trennwirkung

- **Höhere Trennwirkung** in der Kirchhuchtinger Landstraße durch den besonderen Bahnkörper und den breiteren Fahrbahnquerschnitt.

Kraftfahrzeugverkehr (1-streifige Richtungsfahrbahnen)

- Der Kfz-Verkehr kann **leistungsfähig** abgewickelt werden
- **Reduzierung der Verkehrsqualität** (unsteter Verkehrsfluss in HVZ möglich) durch Veränderung des Fahrbahnquerschnitts:
 - Kirchhuchtinger Landstraße 6.470 Kfz/4h (nHVZ)
 - Leher Heerstraße 5.350 Kfz/4h (nHVZ)
- **Einschränkung der Verkehrsbeziehungen** (direktes Linksein-/ abbiegen)
 - Einmündung Am Hasskamp
 - Einmündung Neuer Damm
 - Einmündung Hohenhorster Weg
 - Einmündung Kladdinger Straße



Welche Auswirkungen hat der Mischverkehr in der Kirchhuchtinger Landstraße?

- Der **Kfz-Verkehr** wird an den Haltestellen Hohenhorster Straße und Rotterdamer Straße **hinter der Straßenbahn angehalten** (Straßenbahn als Pulkführer).
- **Reduzierung der Verkehrsqualität:**
 - Kirchhuchtinger Landstraße 6.470 Kfz/4h (nHVZ)
 - Gröpelinger Heerstraße 3.990 Kfz/4h (nHVZ)
- Die Kirchhuchtinger Landstraße wird für den **Durchgangsverkehr** noch unattraktiver.
- Jedoch: die **Quartierserreichbarkeit und die Erreichbarkeit des Roland Centers** mit dem Kfz verschlechtern sich weiter.
- **Stellplatzverluste** können durch den Mischverkehrsabschnitt vermieden werden.
- Der Mischverkehrsabschnitt ist **nach GVFG nicht förderfähig**.



Welche Auswirkungen sind hinsichtlich Lärm auf das Umfeld zu erwarten?

- **Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge** nach der 16. BImSchV wird bei beiden Führungsalternativen ausgelöst.
- Der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete bei den meisten Wohngebäuden an der **Kirchhuchtinger Landstraße nachts um 1 - 3 dB(A)** überschritten.
- Der Immissionsgrenzwert wird nachts nur bei exponierten Gebäuden an der **BTE-Trasse geringfügig um höchstens 1 dB(A)** überschritten; bei der Mehrzahl der Gebäude wird kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst.
- **Die BTE-Trasse ist aus schallschutztechnischer Sicht zu bevorzugen**, da weniger Gebäude betroffen sind.



Welche Investitionskosten sind zu erwarten?

Bei Straßenbahnführung über

Kirchhuchtinger Landstraße: ca. € 99 Mio.

BTE-Trasse: ca. € 76 Mio.

Mehrkosten

Kirchhuchtinger Landstraße: ca. € 23 Mio.





Welche Investitionskosten sind zu erwarten?

Abschnitt	Führung über Kirchhuchtinger Landstraße	Führung über BTE-Trasse	Mehrkosten Kirchhuchtinger Landstraße
Willakedamm - Delfter Straße	32,00 - 34,50 Mio. €	16,50 - 17,50 Mio. €	15,50 - 17,00 Mio. €
Heinrich-Plett-Allee - Varreler Landstraße	ca. 10,50 Mio. €	ca. 3,50 Mio. €	ca. 7,00 Mio. €
Summe	42,50 - 45,00 Mio. €	20,00 - 21,00 Mio. €	22,50 - 24,00 Mio. €



Weshalb ist die Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße teurer?

Abschnitt	Mehrkosten Kirchhuchtinger Landstraße	Gründe für Mehrkosten
Willakedamm - Delfter Straße	15,50 - 17,00 Mio. €	<ul style="list-style-type: none">- Umbau des gesamten Straßenraums (höherer Flächenbedarf als BTE-Trasse)- ca. 365 m längere Streckenführung- Herstellung einer zusätzlichen Haltestelle- Herstellung von Lichtsignalanlagen- Herstellung des Brückenbauwerks über die BTE- Verlegung der Versorgungsleitungen



Weshalb ist die Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße teurer?

Abschnitt	Mehrkosten Kirchhuchtinger Landstraße	Gründe für Mehrkosten
Heinrich-Plett- Allee - Varreler Landstraße	ca. 7,00 Mio. €	<ul style="list-style-type: none">- Umbau des gesamten Straßenraums (höherer Flächenbedarf als BTE-Trasse)- Umgestaltung der Kreuzung Varreler Landstraße



Stärken beider Trassenvarianten:

Kirchhuchtinger Landstraße	BTE-Trasse
Leistungen und Qualität für Fahrgäste	Effekte auf Anwohner und Handel
Stadtentwicklungspotenziale	Realisierungsbedingungen
	Wirtschaftlichkeit
Umwelteffekte	
Regionaleffekte	



Warum wird der Führung über die BTE-Trasse der Vorzug gegeben?

Städtebaulich wäre die Führung über die **Kirchhuchtinger Landstraße** zu befürworten, da

- diese die Hauptachse im Zentrum Huchtungs bildet,
- der ÖPNV die Funktion und Bedeutung dieser Achse stärkt,
- und etwas größerer Fahrgastzuwachs zu erwarten wäre.

Die Führung beinhaltet jedoch erhebliche **Eingriffe in die Nebenanlagen** (Baumbestand, Geh-/ Radwege) und **in den Privatgrund**, wirkt sich negativ auf die **Quartierserreichbarkeit** mit dem Kfz aus und lässt stärkere **Beeinträchtigungen während der Bauzeit** erwarten.

Die Führung über die **BTE-Trasse ist erheblich kostengünstiger**, die Eingriffe in die vorhandenen Strukturen und die Anzahl der betroffenen Anwohner sind geringer.

**Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe**

Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße



**Freie
Hansestadt
Bremen**

**Der Senator für
Umwelt, Bau
und Verkehr**

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit**