



Dedesdorfer Platz

Workshop zum Mobilitätskonzept

26. August 2016

15.00 Uhr

Sportklausur

Beschluss des Beirates Walle

Freiraumplanung Dedesdorfer Platz

Der Fachausschuss Quartiersentwicklung stimmt der vorgestellten Freiraumplanung für den Dedesdorfer Platz grundsätzlich zu. Die darin vorgesehene Wendeschleife an der Sandstedter Straße und die bisher geplanten Stellplätze bewertet der Ausschuss jedoch als kritisch.

Der Ausschuss fordert daher die zuständigen Stellen auf, im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung und der Erstellung des Stellplatzkonzeptes geeignete Alternativen in einem Beteiligungsverfahren in Form eines Workshops zu erarbeiten."

Bremen, den 26.05.2016

(einstimmiger Beschluss anlässlich der Fachausschusssitzung „Quartiers-entwicklung“ am 26.05.2016)

Projekt Dedesdorfer Platz

Zum Stand der Dinge:

- **B-Plan Verfahren**
- **Freiraumplanung**
- **Baugruppen / Veräußerung**
- **Umsetzung / Bau / Ausschreibung**
- **Finanzierung**

Festsetzung im FNP als Grünfläche
Planaufstellungsbeschluss B-Plan
Dioxinsanierung
Kampfmittelräumung
Bodengutachten
Mobilitätskonzept
Beiratsbeschluss zur Freiraumplanung
K.L.A.S. - Entwässerungskonzept
Bouleplätze und Beachvolleyball als
Zwischennutzung
Vermessung
Ausführungsplanung

Ablauf

15.00 Uhr

Begrüßung / Ablauf

Herr Imholze SUBV

Städtebauliche und planungsrechtliche Grundlagen zum Bebauungsplan

Frau Wedler SUBV

Das Mobilitätskonzept

Frau Eichholz M+O

16.15

Kurze Pause

Arbeitsgruppen

**Frau Protze,
Frau Berning,
Herr Theiling
Herr Gotzen SUBV
Frau Wedler / Frau
Braun SUBV
Herr Czekaj SUBV**

Zusammenfassung der Ergebnisse

p+t

Ende / Ausblick

Herr Imholze

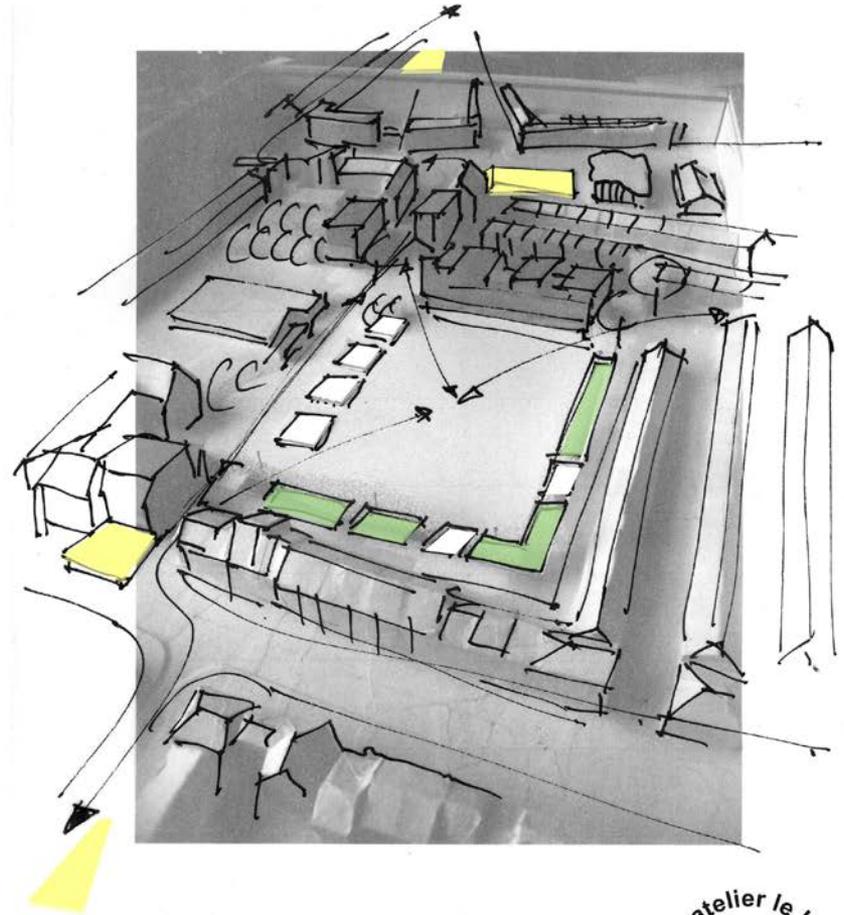
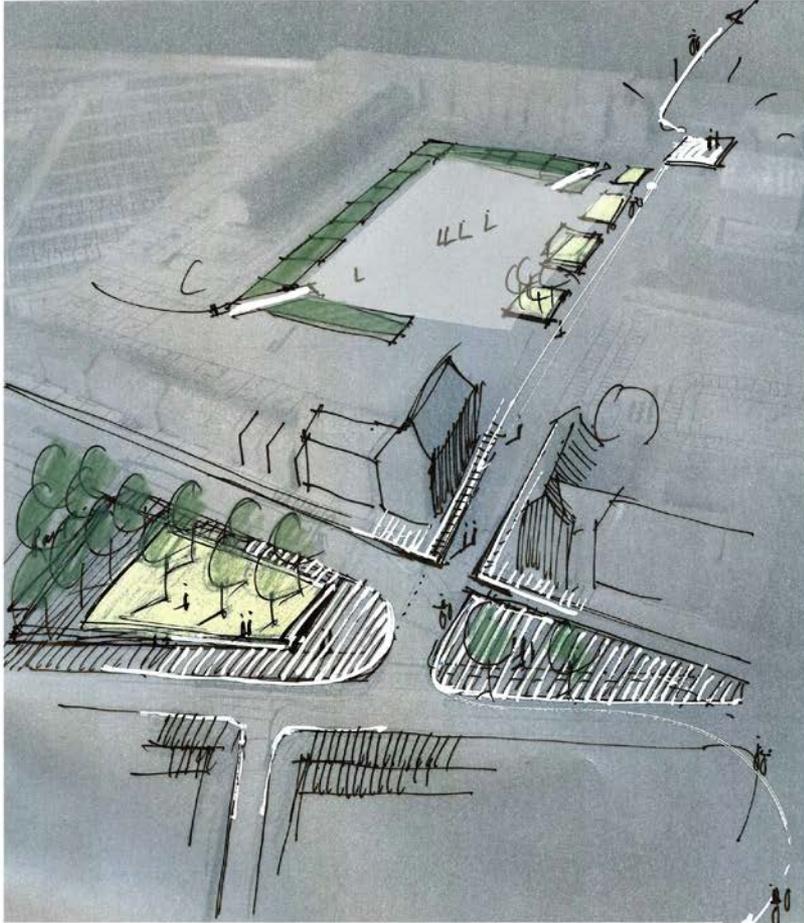
Dedesdorfer Platz

Workshop zum Mobilitätskonzept
am 26.08.2016

Städtebauliche und planungsrechtliche Grundlagen

SUBV, Georgia Wedler

Dedesdorfer Straße



Erweiterung des öffentlichen Raums und seiner Gestaltung mit Städtebaufördermitteln

nichtständiger Fachausschuss Dedesdorfer Platz 13.11. 2014

Grundlagen des Aufstellungsbeschlusses zum BP 2460 vom 5. 2. 2015

Beschluss des Beirates Walle vom 2.4.2014

Der von Frau Dr. Reuther vorgestellte Entwurf stellt die Rahmenbedingungen ... dar.
Der Beirat stimmt dem städtebaulichen und freiräumlichen Konzept zu,

Planungsbestandteile zur weiteren Bearbeitung:

- Gestaltung der Freiflächen unter Ausschluss motorisierten Durchgangsverkehrs
- Schaffung eines Anteils bezahlbaren Wohnraums
- Errichtung eines Ersatzobjektes für das Vereinsheim
- Berücksichtigung für sozialorientierte Projekte sowie genossenschaftliche und innovative
- Vollständige Dioxinentsorgung
- Umfassende Berücksichtigung der Anwohnerinteressen im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess
- Parkraum und Mobilitätskonzept
- Finanzierung des Projektes im Rahmen Aktive Zentren
- Berücksichtigung im Flächennutzungsplan
- Prüfung, die beidseitige Bebauung der Sandstedter Straße zugunsten einer größeren öffentlichen Freifläche auf dem Platz in der Tiefe der Bauobjekte zu verringern und den Zugang von der Lankenauer Straße offener zu gestalten.
- Der Beirat bittet SUVB, dafür Sorge zu tragen, dass im Fall der Bebaubarkeit der Bunkerförmige gleiche Bau- und Bruttogeschoßfläche von der sogenannten 2. Reihe der Sandstedter Straße verlagert und das Bauvolumen von 4.500 qm Baufläche nicht überschritten wird
- Gemeinsame Detailplanung

Präzisierte Städtebaulicher Entwurf BAR Arch.

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Fachausschuss 26.5.2015

Dedesdorfer Platz

Städtebau 1:1000



BGF - Berechnung

						BGF	Grundstück	
1 Torhaus 1	IV + D	D	1	84	84	772	358	2.16 GFZ
		2-4	3	137	411			
		EG	1	277	277			
2 Torhaus 2	IV + D	D	1	217	217	1.447	604	2.40 GFZ
		4	1	277	277			
		2-3	2	338	676			
		EG	1	277	277			
3 Mischhaus	III + D	D	1	336	336	2.117	1690	1.25 GFZ
		3	1	453	453			
		2	1	664	664			
		EG	1	664	664			
4 Bunkergrundstück	IV	2-4	3	536	1.608	2.144	1855	1.16 GFZ
		EG	1	536	536			
Gesamtsumme						6.480	4.507	

Dedesdorfer Platz - Grundstücke 1 & 2

Torhaus 1



Städtebau:
Akzentsetzung am Eingang zum Platz von der Vegesacker Str.
Übernahme des straßenseitigen Gebäudeprofils der Schule

Architektur:
gestalterischer Bezug zu Torhaus 2 in Form und Materialität,
"Zwillingshaus"

Parzellierung:
nur eine Grundstücksgröße möglich

Typ und Nutzung:
urbaner Gebäudetyp mit Sockelgeschoss, Kneipe mit Terrasse,
im hinteren Teil Vereinsheim zum Platz möglich

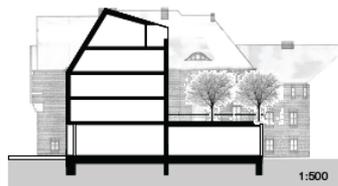
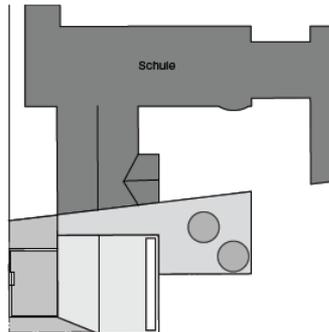
Erschließung:
Außerschließung, ggf. eingehaust

Einheiten:
1 Gewerbeeinheit ca. 220m², unterteilbar in Kneipe und
Vereinsheim

Wohnungsgrößen zwischen 120m² und 200m² (Dachmaisonette),
jedoch mit Unterteilungsmöglichkeit bzw. Einliegerwohnung

Stellplätze:
keine möglich ohne Tiefgarage

Finanzierung:
kleine Baugruppe mit Gewerbeanteil, Investor



Torhaus 2



Städtebau:
Akzentsetzung am Eingang zum Platz vom Steffensweg
Übernahme des straßenseitigen Gebäudeprofils des
Nachbarhauses mit 3-geschossigen Zwischenbau

Architektur:
gestalterischer Bezug zu Torhaus 1 in Form und Materialität,
"Zwillingshaus"

Parzellierung:
nur eine Grundstücksgröße möglich

Typ und Nutzung:
urbaner Gebäudetyp mit Sockelgeschoss für Gewerbe (zb
Fahrradladen) oder soziale Einrichtung (zb Kita, Nachbarschafts-
laden), möglicher Standort für Vereinsheim

Erschließung:
Außerschließung, ggf. eingehaust

Einheiten:
1 Gewerbeeinheit
Wohnungsgrößen zwischen 35m² (Single) und
160m² (zb. Wohngruppe), bei Variante B größere und mehr
Einheiten möglich

Stellplätze:
5 Stellplätze auf Parkpalette, unnutzbar als Gewerbe

Finanzierung:
Projekt geeignet für Gemeinschaftswohnungen (zb Studenten oder
Senioren) gemeinnütziger Träger oder Investor



Beispiel:
Soziales Wohnprojekt in Trondheim, Norwegen,
Brendeland & Kristofferson Architekten



Beispiel:
Eckbebauung mit Dachschräge, Neptunplatz, Köln
Brandhuber und Knies



Beispiel:
Offenes Treppenhaus, Esmarchstraße, Berlin
Kaden und Klingbeil

Dedesdorfer Platz - Grundstück 3

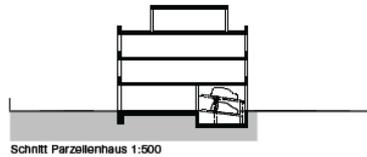
Mischhaus



3 Parzellen



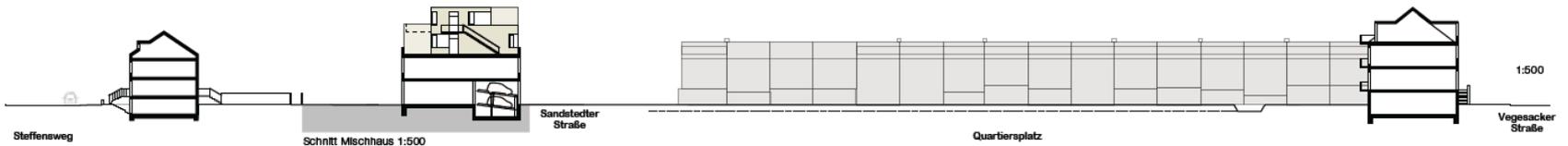
Städtebau:
Ausformulierung der Kante zum Platz
Architektur:
Wechsel von Innen- und Außenräumen durch räumlich gestaffelte Kuben, Durchbrüche, offene Kammstruktur
Parzellierung:
ein Grundstück
Typ und Nutzung:
Wohn- und Ateliergebäude, einschl. Werkstätten, soz. Einrichtung
Erschließung:
Außenerschließung in den Zwischenräumen der Kuben
Einheiten:
abhängig vom Projektprogramm sind unterschiedliche Einheitsgrößen möglich
Stellplätze:
Souterrain-Garage, alternativ Parkpaletten bei Mobilitätskonzept
Finanzierung:
Genossenschaft oder große Baugruppe



Städtebau:
Ausformulierung der Kante zum Park
Architektur:
2-3 Stadthäuser mit gleichen Kubaturen, jedoch unterschiedlichen Architekturen
Parzellierung:
zwei oder drei Parzellen
Typ und Nutzung:
Stadthaus, überwiegend Wohnnutzung, Erdgeschossseinheiten mit Nutzung als Atelier oder Gewerbe in Verbindung mit Wohnen
Erschließung:
Treppenhäuser auf der Platzseite
Einheiten:
Wohnungsgrößen zwischen 50m² und 110m², bei 1-Spänner-Erschließung oder Variante mit 2 Parzellen sind auch größere Wohnungen möglich
Stellplätze:
Je 4 Stellplätze auf Parkpalette möglich
Finanzierung:
Projekt geeignet für kleine Baugruppen, Mehrgenerationenhaus



2 Parzellen



Dedesdorfer Platz - Grundstück 4 (Bunker)

kompakter Baukörper



- Städtebau:**
Einfacher und kompakter Baukörper zwischen den Bäumen
- Architektur:**
leichte und transparente Architektur mit umlaufenden Stegen,
hohe Flexibilität bei ökonomischer Erschließung
- Parzellierung:**
nur eine Grundstücksgröße möglich
- Typ und Nutzung:**
Mischgebäude mit Wohnungen und kleinen Büro/Ateliereinheiten
als "Satelliten"
- Erschließung:**
Zentrales Treppenhaus mit Verbindung zu optionalen Laubengang
- Einheiten:**
Einheitsgrößen zwischen 15m² (Satellitenzimmer) und 125m²
- Stellplätze:**
14 Stellplätze in eingebaute Parkpalette
- Finanzierung:**
Baugruppe oder Genossenschaft

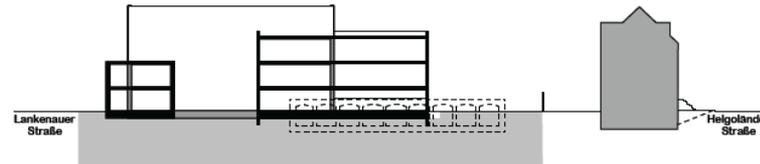


Beispiel: Wohn- und Gewerbe-Baugruppenprojekt "VillaBAN" in Freiburg Vauban

Höhenstaffelung



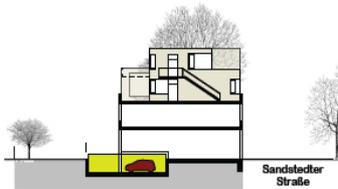
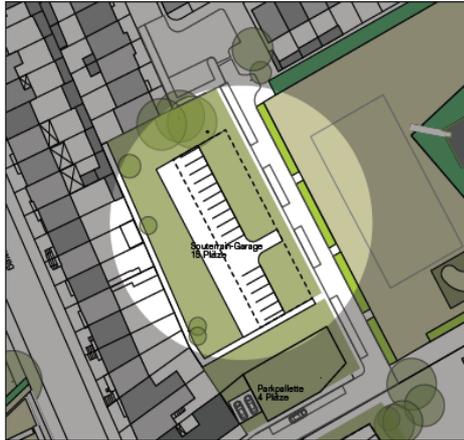
- Städtebau:**
Besondere Bauform zwischen den Bäumen, höhengestaffelter Baukörper
- Architektur:**
Architektur mit Aussenraumbezügen, Loggien, Dachgarten, Hofsituation
- Parzellierung:**
nur eine Grundstücksgröße möglich
- Typ und Nutzung:**
Mehrfamilien-, Mehrgenerationenhaus
- Erschließung:**
kleines (2-Spänner) und großes Treppenhaus (5-Spänner)
- Einheiten:**
unterschiedliche Wohnungsgrößen zwischen 50 und 140m²
- Stellplätze:**
14 Stellplätze in eingebaute Parkpalette
- Finanzierung:**
Investor aber auch große Baugruppe



Beispielgebäude: Alvar Aalto, Hansaviertel, Berlin

Dedesdorfer Platz - Varianten für Stellplatzmöglichkeiten bei hohem Grundwasserstand

Souterrain-Garage

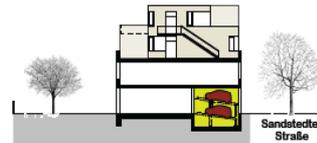


- + maximal viele Stellplätze
- nur in einem Gesamtprojekt möglich
- kostensintensiv (10 - 15.000€/Platz)



Beispiel für halboffene, mit Terrassen überdeckte Garage nach Kempe Till Architekten, Niederlande

Parkpaletten im Gebäude



- + kleine Einheit, flexibel in verschiedenen Projekten einsetzbar
- + in das Erdgeschoss integriert in Zukunft umnutzbar
- + relativ günstig (4 - 8.000€/Platz)
- nicht genügend Stellplätze
- nur in Kombination mit Mobilitätskonzept



Beispiel für in die Straßenfassade integrierte Parkpalette mit potenzieller Umnutzungsmöglichkeit, Architekt W. Popp, Berlin

Parkpaletten in Einhausung



- + erfüllt Stellplatznachweis ohne Mobilitätskonzept für Grundstück 5 (14 Stellplätze)



Beispiel für überbaute Parkpaletten, Köln

Freiraum- und Erschließungskonzept

vorgelegt im Fachausschuss 26.5.2016, Freiraumplanung wurde beschlossen



Städtebauliches Konzept (aktueller Stand)



als Grundlage für den Bebauungsplan:

- Lage und Größe der öffentlichen Erschließung,
- Lage und Größe der privaten Stellplatzanlagen auf unbebauten Grundstücksteilen
- Abkoppelung der Sandstedter Straße mit Wendehammer

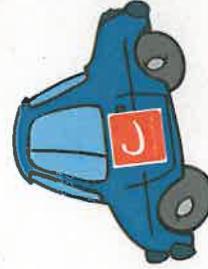
Weiteres Vorgehen (in Abhängigkeit vom Mobilitätskonzept)

- Präzisierung des städtebaulichen Entwurfs im Hinblick auf die Erschließungsplanung (Anregungen aus heutigem Workshop)
- Weiterführung der Bauleitplanung: Einwohnerversammlung am 8. September 2016, Fachausschuss im Anschluss
- Beirats/Fachausschussbeschluss des Erschließungskonzeptes als Grundlage des Bebauungsplanentwurfs
- Offenlage des Bebauungsplans einschließlich Begründung ggf. Herbst 2016

Der Bebauungsplan ist Grundlage für

- die Abgrenzung öffentliche Grünfläche zu öffentlicher Verkehrsfläche und damit notwendig für die Ausführungsplanung der Platzfläche
- Grundlage für die Grundstücksausschreibungen

Mobilitätskonzept B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

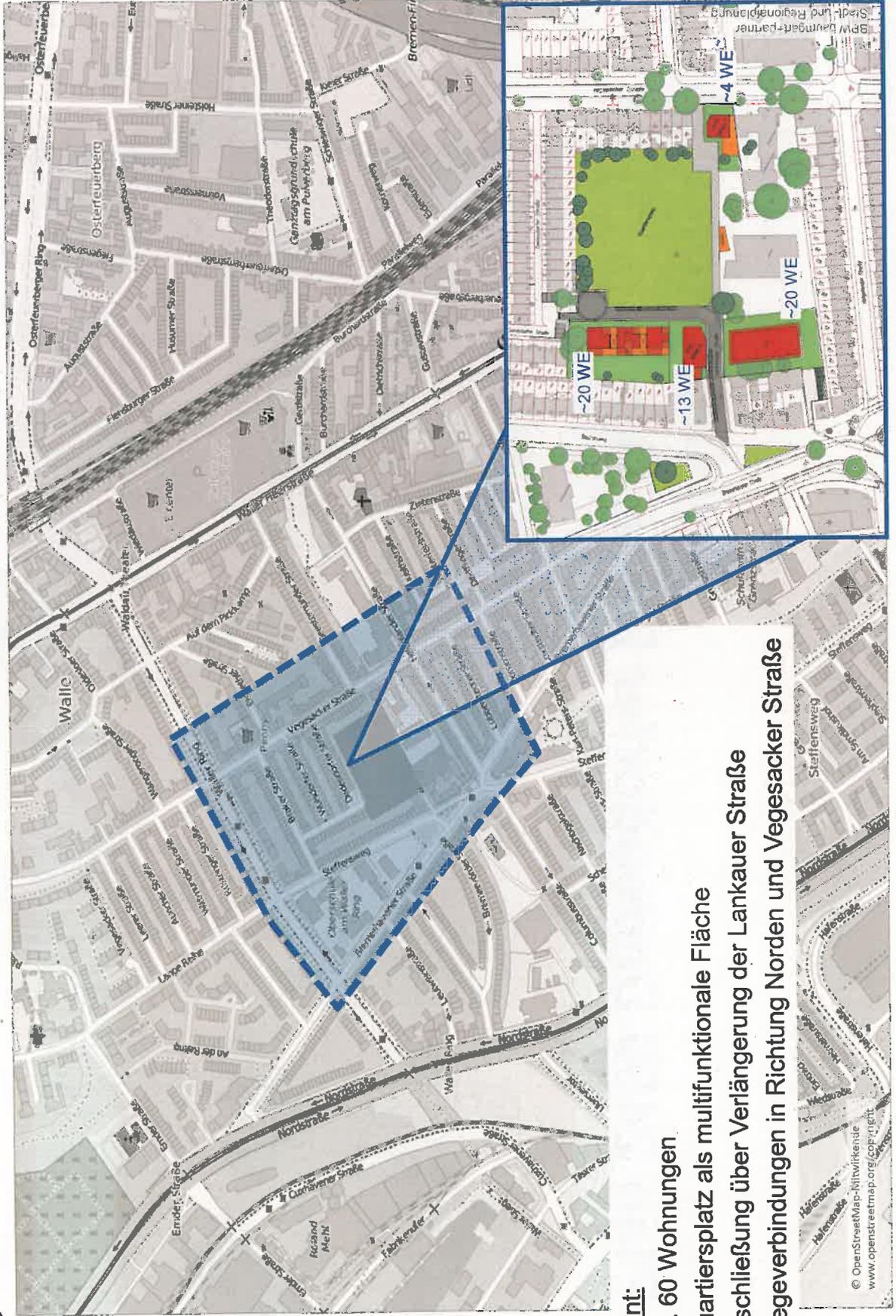


M+O Bremen

Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle - Mobilitätskonzept

Plangebiet



geplant:

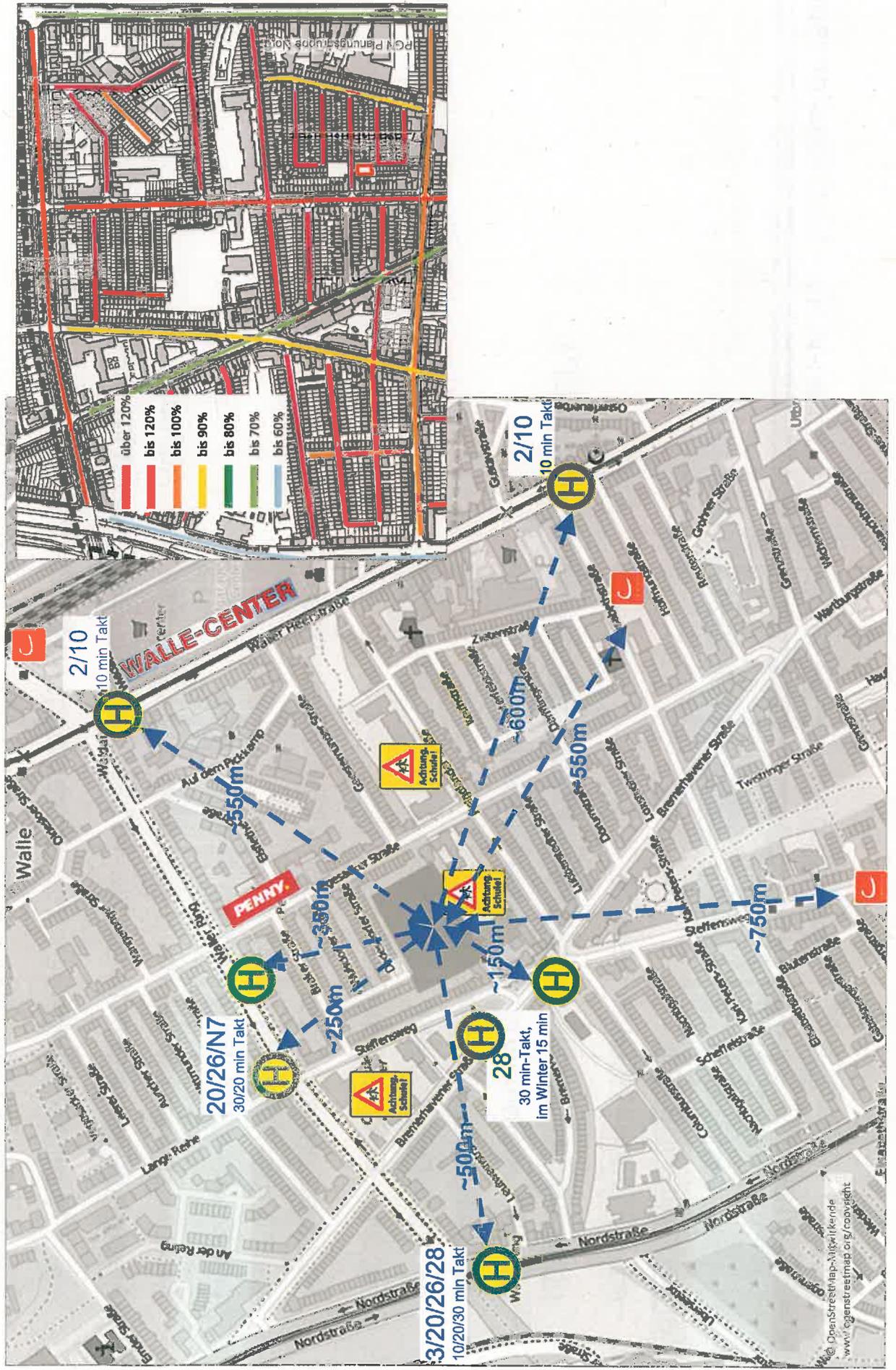
- ca. 60 Wohnungen
- Quartiersplatz als multifunktionale Fläche
- Erschließung über Verlängerung der Lankauer Straße
- Wegeverbindungen in Richtung Norden und Vegesacker Straße



M+O Bremen
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle - Mobilitätskonzept

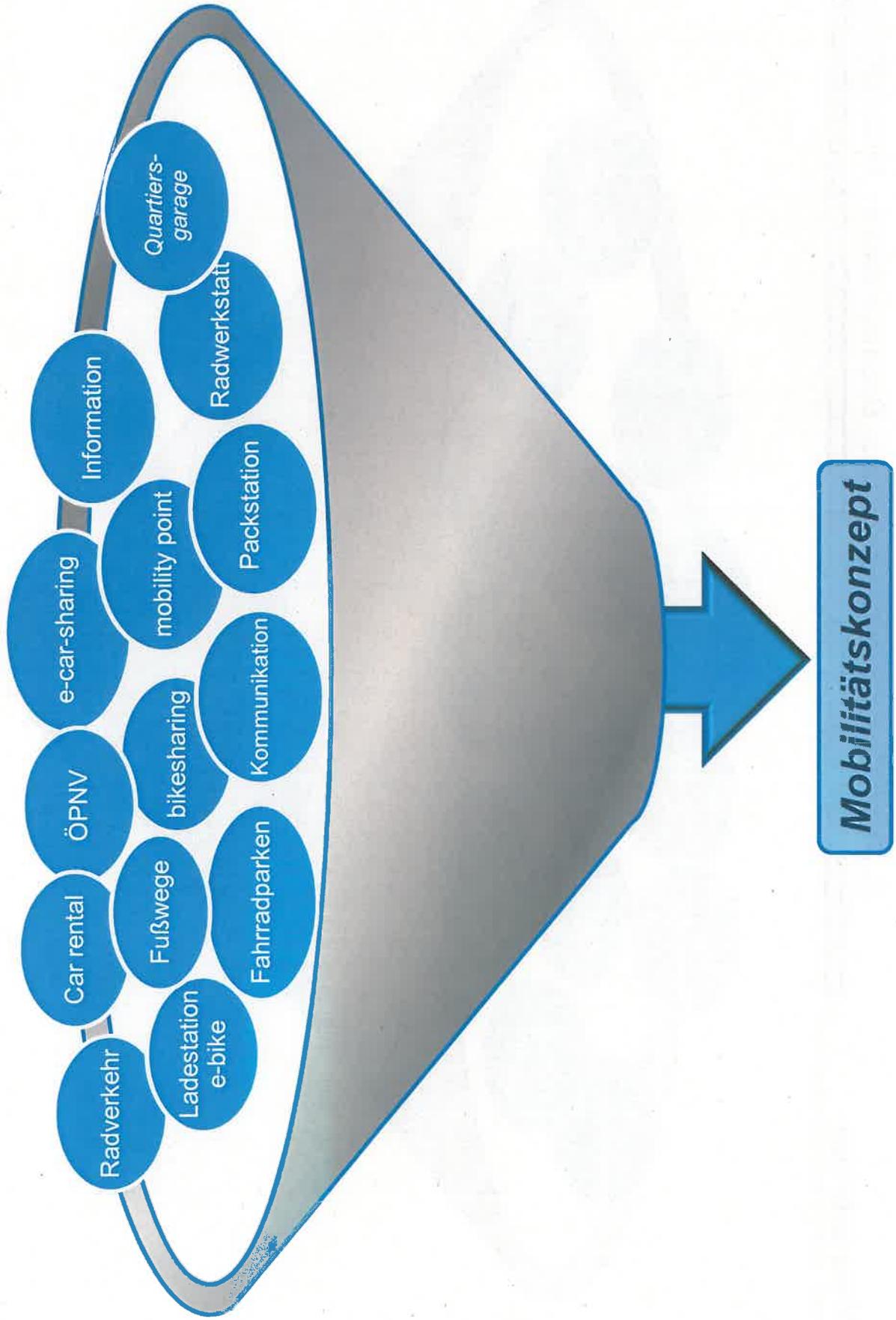
Örtliche Randbedingungen:





Verkehrserzeugung:

- ca. 60 Wohneinheiten geplant
- ohne Ansatz der Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes (gem. VEP)
ca. 40% motorisierter Individualverkehr
ca. 14% öffentlicher Nahverkehr
ca. 25% Radverkehr
ca. 21% Fußgängerverkehr
- Gesamtverkehrserzeugung ohne Mobilitätskonzept
ca. 80 Kfz/ Tag und Richtung
(inkl. Besucher-, Ver-, Entsorgungsverkehren)
- Morgenspitzenstunde ca. 5 Kfz/ h im Zu-, ca. 8 Kfz/ h im Abfluss
Nachmittagsspitzenstunde ca. 10 Kfz/ h im Zu-, ca. 8 Kfz/ h im Abfluss
- ca. 170 m² NF Gewerbe - Verkehrserzeugung für Beurteilung vernachlässigbar
zum Vergleich: Lange Reihe, nördlich Waller Ring 2.300 Kfz/ Tag
Vegeacker Str., nördlich Waller Ring 1.200 Kfz/ Tag
Auricher Straße 300 Kfz/ Tag

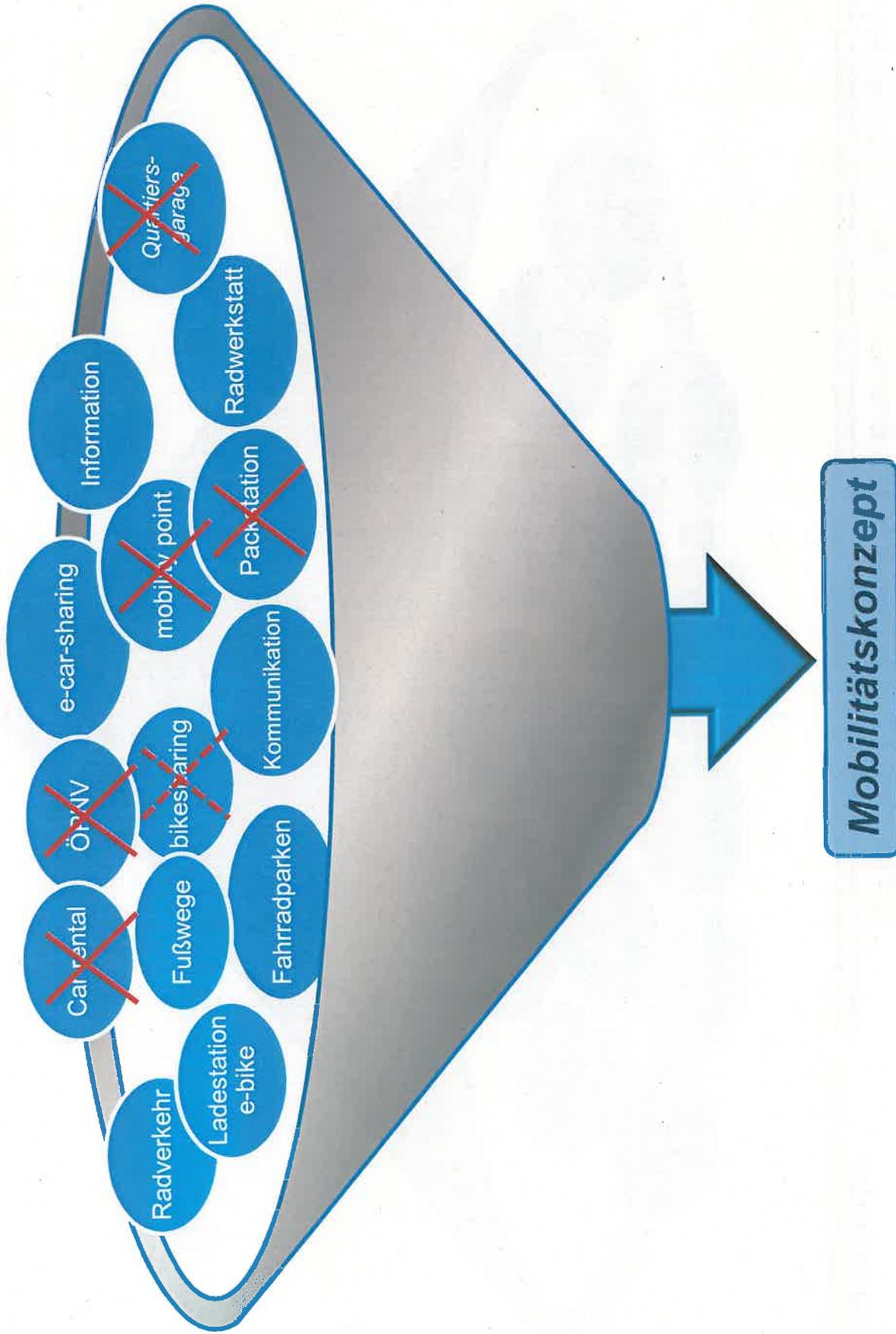




M+O Bremen

Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle - Mobilitätskonzept



Seite 0

29.08.2019

verantwortlich:
Dipl.-Ing.
L. Eichholz



Umsetzung im B-Plan 2460:

- geplante Rad- und Fußwegebeziehungen im Plangebiet realisieren und ausweisen
(u.a. Verbesserung Erreichbarkeit von ÖPNV-, Schulen, Einzelhandel etc., auch für den Bestand)
- Realisierung von Fahrradabstellanlagen in guter Qualität inkl. E-Bike-Ladestationen
(privat und öffentlich, Platznutzung berücksichtigen)
- Prüfung von über den B-Plan hinausgehenden Angeboten zum Verleih von
Transportvelos, Anhängern etc.
- autoarmes Wohnen fördern, nur unbedingt erforderliche Straßenflächen und Stellplätze
herstellen und mit Restriktionen versehen
(z.Bsp. Parken im öffentlichen Raum nur zeitlich begrenzt)
- Carsharing Stellplätze ausweisen
- Kommunikation + Öffentlichkeitsarbeit + klare, offene Regelungen



Was ist „autoarmes Wohnen“?

- Verringerung des Stellplatzbedarf durch rechtlich bindenden Verzicht der Bewohnerinnen und Bewohner eines abgegrenzten Wohnungsbauvorhabens auf eine Kfz-Nutzung,
- Pkw-Verzichtsverpflichtungen der Verfügungsberechtigten sowie der Nutzerinnen und Nutzer sind im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, werden in Baugenehmigung festgeschrieben
- stark verminderte Parkplatzquote
(0-0,2 Autos je Wohneinheit, Motorräder/Motorfahrräder werden dem zulässigen Kontingent an Autos zugerechnet)
- Einzelfallbewilligungen für Pkw-Besitz in begründeten Ausnahmefällen auf Antrag möglich.
- Einhaltung der Regeln wird kontrolliert und (wenn notwendig) sanktioniert.
- Zufahrt von Rettungsfahrzeugen, Lieferdiensten etc. in die Siedlung wird gewährleistet.
- Ausreichend Parkmöglichkeiten für BesucherInnen/Service-Fahrzeuge etc. sind sicherzustellen.



Stellplatzortgesetz

- Bauvorhaben mit mehr als 4 WE:
0,8 Pkw-Stellplätze/WE (wenn WE < 160m²)
1 Fahrradstellplatz/WE (WE < 60m²) bzw. 2 Fahrradstellplätze/WE (WE > 60m²)
- Walle: Zone 1 = Stellplatzreduzierung -40% für Nichtwohnnutzungen
- Mindestens 20% der rechnerisch notwendigen Stellplätze sind herzustellen.
- Alle anderen Stellplätze sind abzulösen.
- Dies kann auf Antrag mit Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes kombiniert werden.
anrechenbare Kosten z.Bsp.: - Dauer-/Jahresticket BSAG
- Car Sharing Stellplätze

Notwendige Pkw-/Fahrradstellplätze (gemäß Stellplatzortgesetz)

Gebäude	Nutzung	geplante Nutzung (ca. 80 m ² /WE) und daraus resultierende notwendige Stellplätze Gebietszone 1			Verringerung notwendiger priv. Stellplätze auf 20% (durch Mobilitätskonzept, BSAG-Ticket, Car Sharing)	notwendige Fahrradstellplätze
Torhaus 2	Wohnen	rd. 16 WE bis 90m ²	0,8 Stellpl. je WE < 90m ²	12,8	2,6	26
Mischhaus	Wohnen	rd. 22 WE bis 90m ²	0,8 Stellpl. je WE < 90m ²	18	3,5	40
Bunker	Wohnen	rd. 22 WE bis 90m ²	0,8 Stellpl. je WE < 90m ²	18	3,5	40
notwendige private Stellplätze (außerhalb des öffentlichen Raumes herzustellen):				48	10	106
notwendige öffentliche Parkplätze (20% der Anzahl der WE):				12		21
Reduktion privater Pkw-Stellpl. durch Carsharing (1 cs ersetzt 8, 4 CS-St-pl. würde -32 bedeuten):				16		

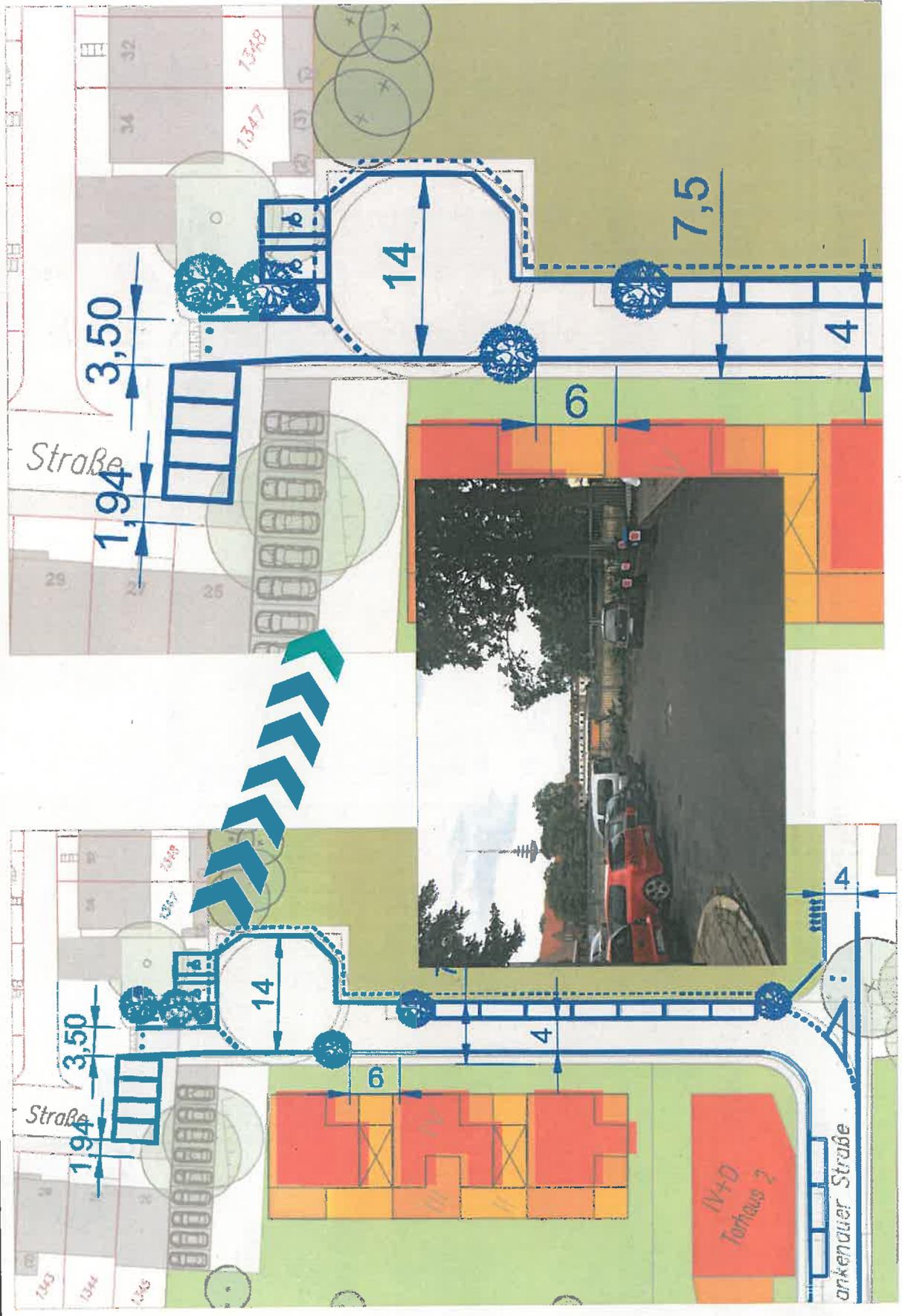
* Quartiersplatz ist gesondert zu berücksichtigen (Pkw-/Fahrrad-/Behindertenstellplätze notwendig).



Konzept 1: Wendeanlagen im Plangebiet und in der Sandstedter Str.



Konzept 1: Wendeanlagen im Plangebiet und in der Sandstedter Str.



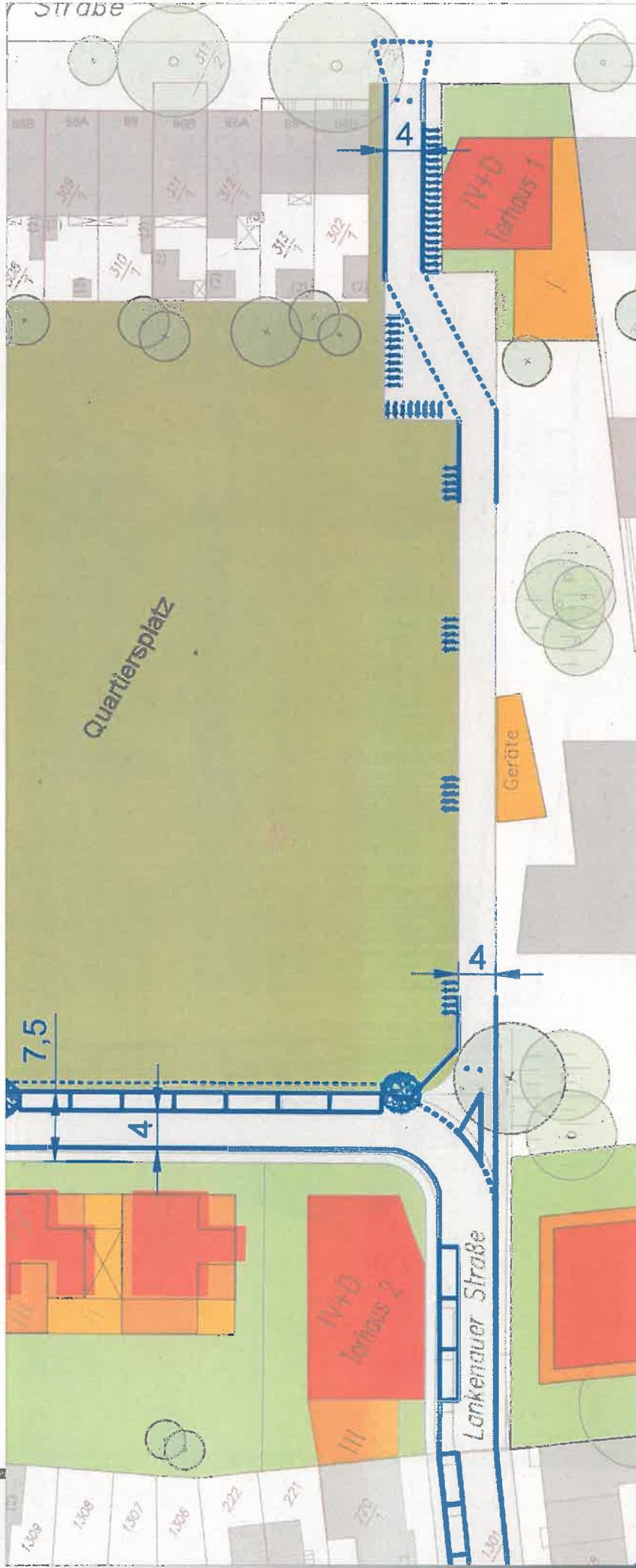


M+O Bremen

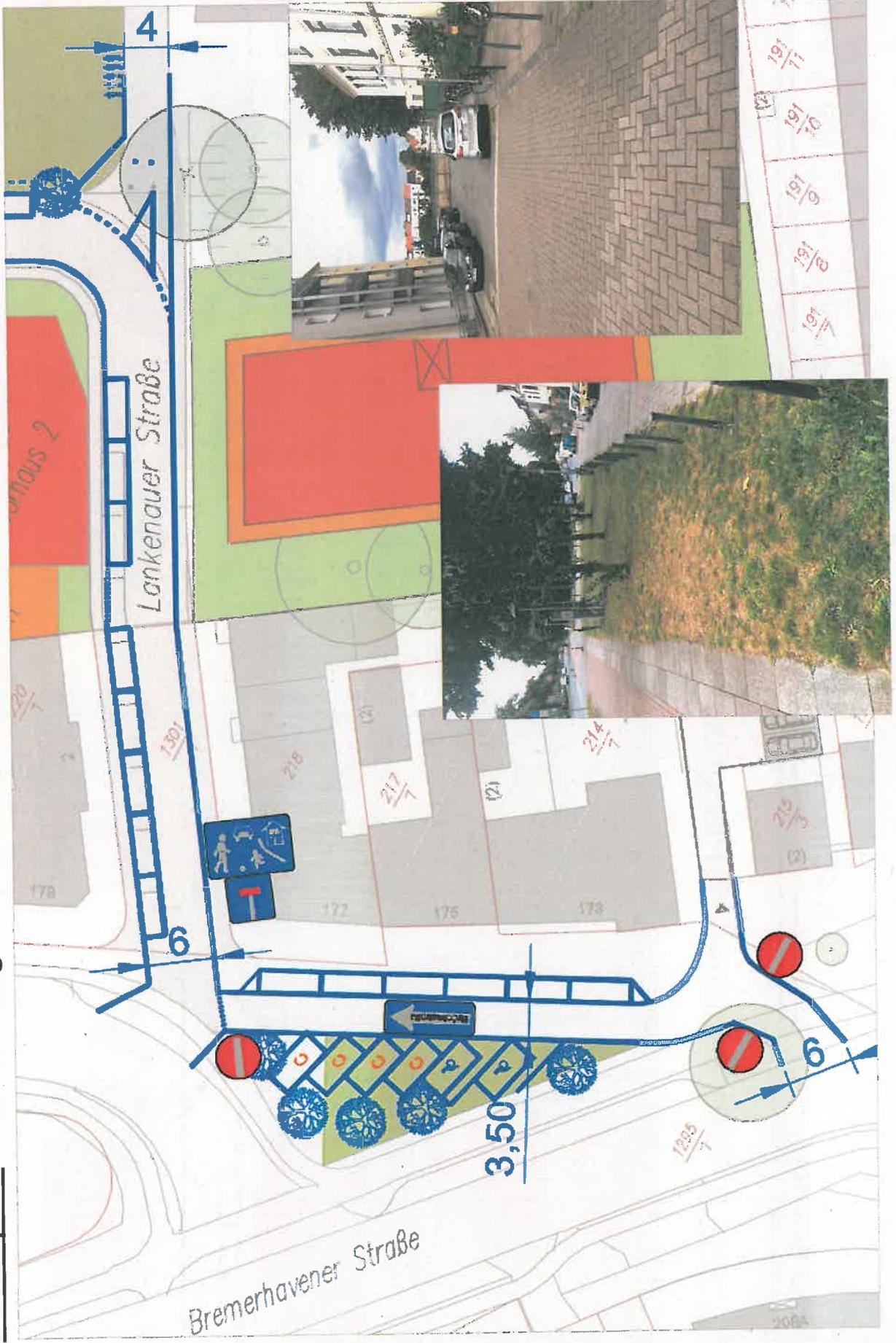
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle - Mobilitätskonzept

Konzept 1: Wendeanlagen im Plangebiet und in der Sandstedter Str.

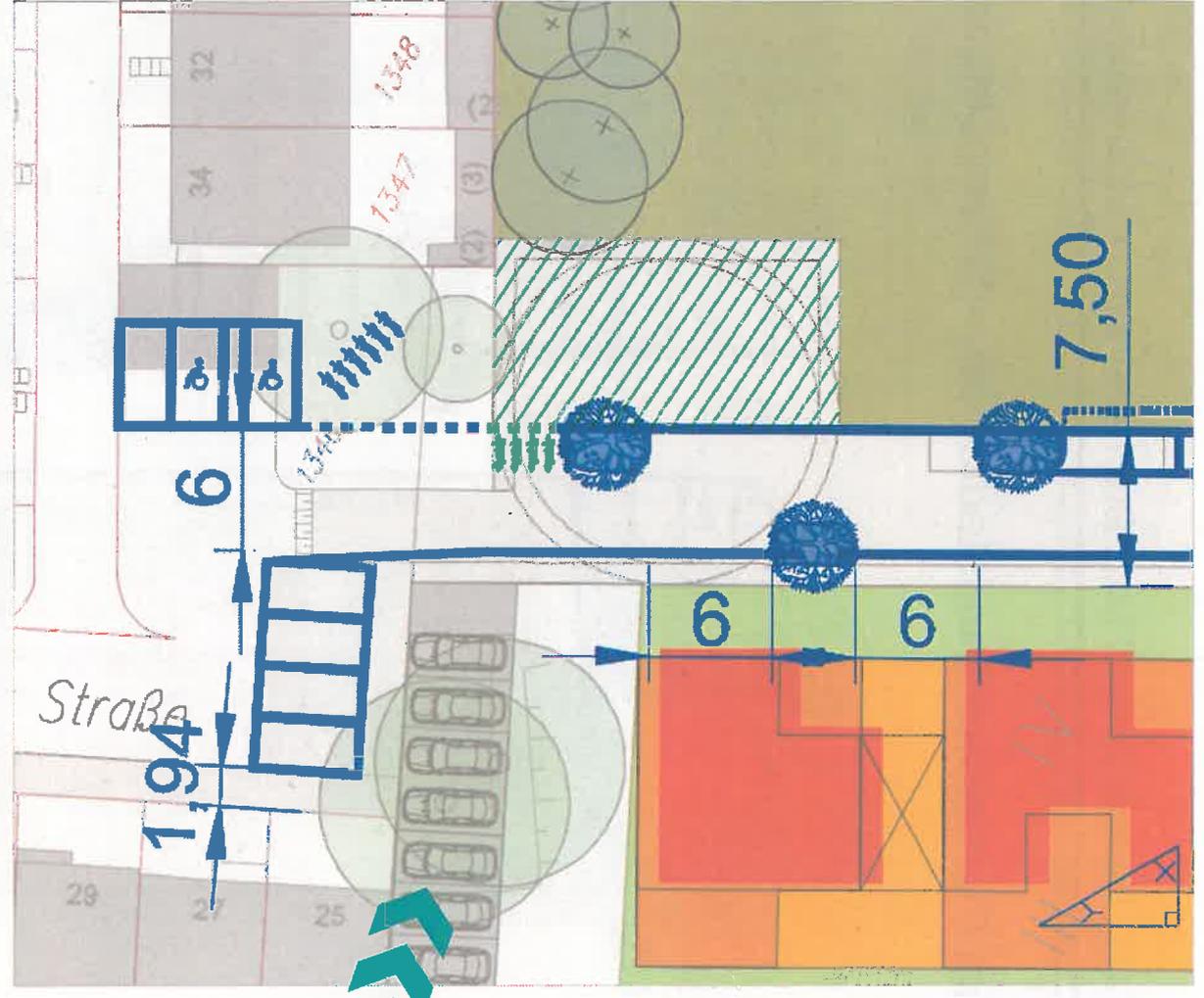
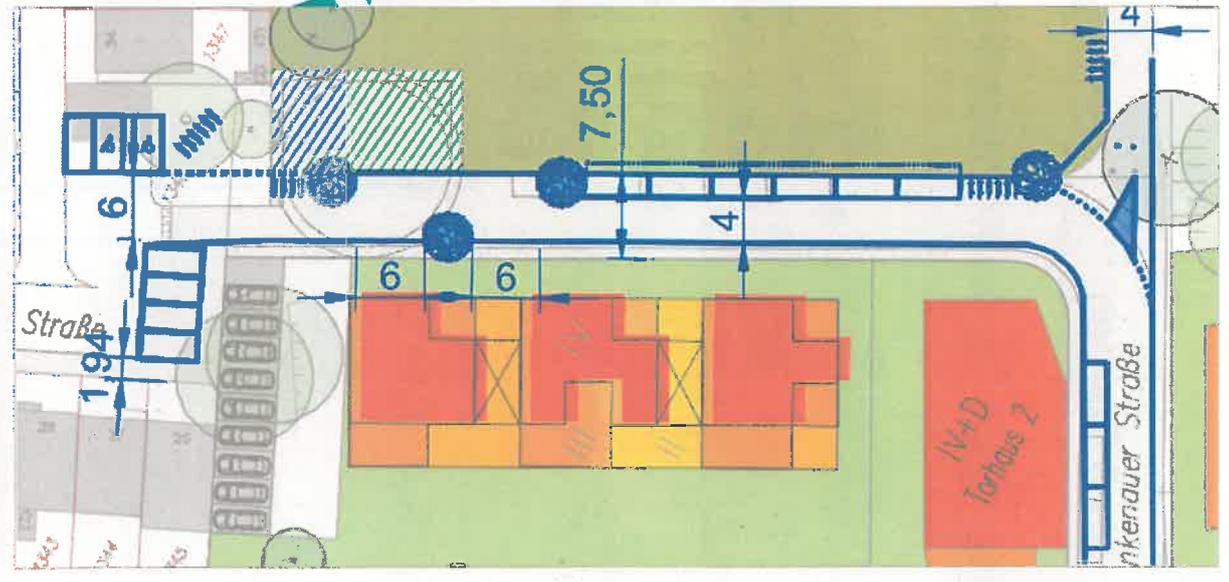


Konzept 1: Wendeanlagen im Plangebiet und in der Sandstedter Str.



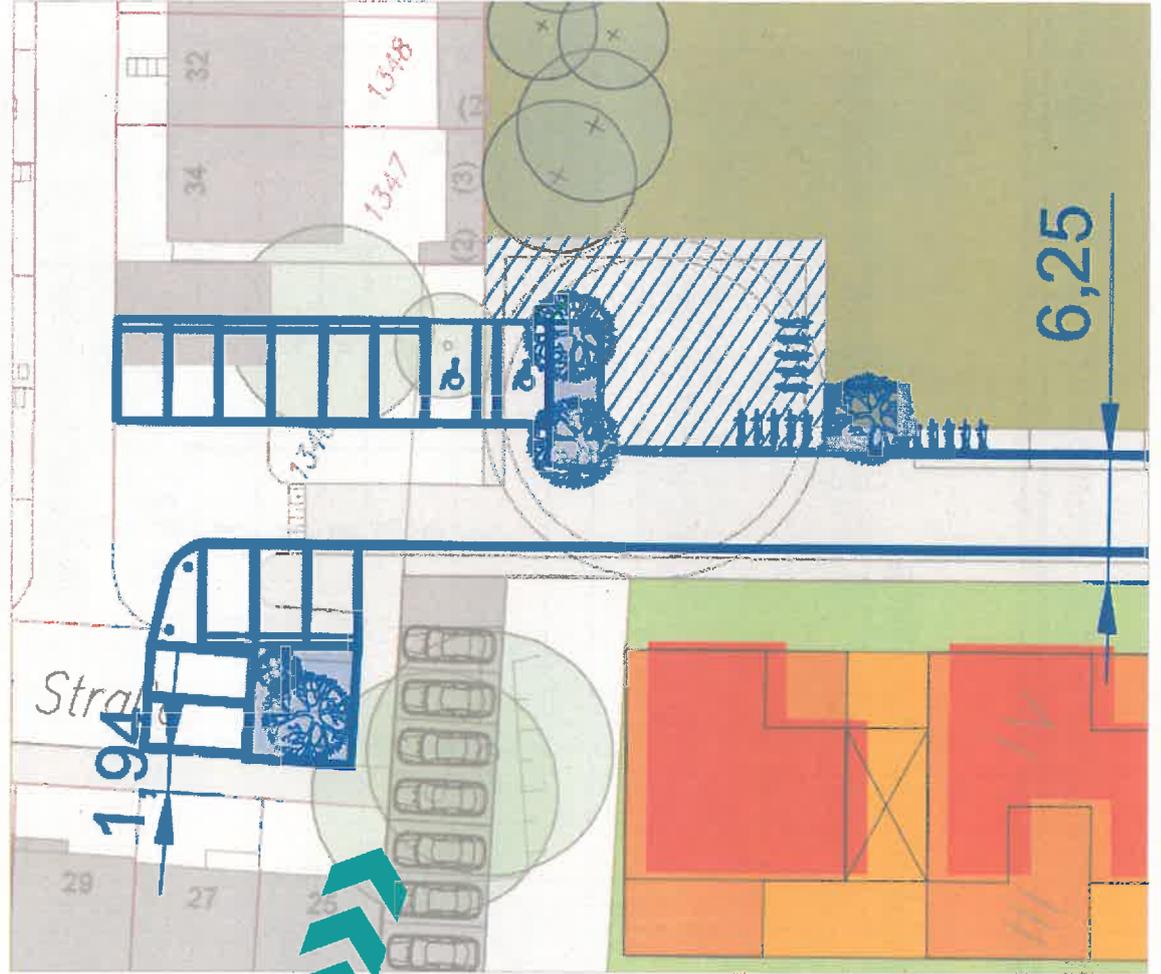
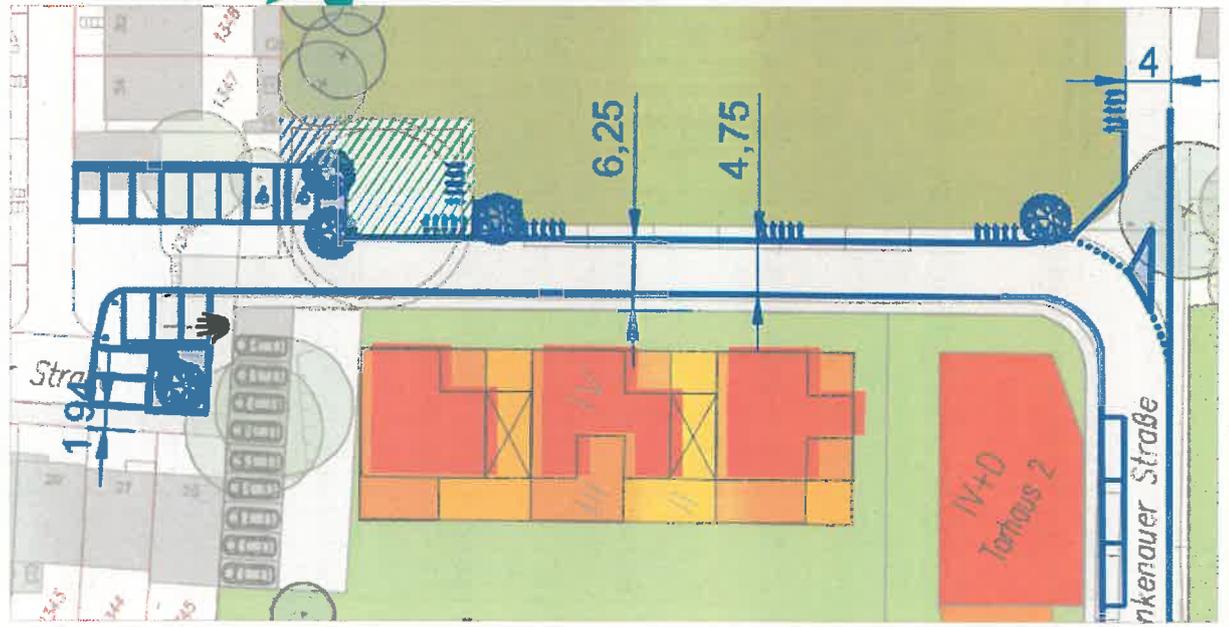


Konzept 2: keine Wendeanlagen im Plangebiet/Sandstedter Str. - Längsparker





Konzept 3b: keine Wendeanlagen im Plangebiet/Sandstedter Str. -Senkrechtparken
(reduzierte Anzahl)





Konzeptvergleich für ausgewählte verkehrliche Aspekte

Variantenvergleich für ausgewählte verkehrliche Aspekte	Konzept 1	Konzept 2		Konzept 3a	Konzept 3b
	keine Kfz-Verbindung zwischen Plangebiet und Sandstedter Str.	Kfz-Verbindung zwischen Plangebiet und Sandstedter Str.	Längsparker in Planstraße	Senkrechtparker in Planstraße	Anzahl Senkrechtparker reduziert
vorhandene Pkw-Stellplätze (zum großen Teil nicht ausgewiesen)	Wendebereich Sandst. Str.	6	6		
	Lankenauer Str.		6		
	Dreiecksfläche Steffensweg		5		
	Sandst. Str. Süd	6	7	12	13
geplante Pkw-Stellplätze (regulär ausgewiesen)	Lankenauer Str.	8	8	8	8
	Dreiecksfläche Steffensweg	12	12	12	12
	Planstraße	7	6	4	-
davon für mobilitätseingeschr. Personen (Plangebiet/ Dreiecksfläche)	2	4	4	4	4
davon Car Sharing Stellplätze (Vorschlag: in Dreiecksfläche Steffensweg)	4	4	4	4	4
Stellplatzbilanz im öffentlichen Raum (inkl. teillegaler Bestandsbereiche)	+ 12	+ 12	+ 12	+ 15	+ 12
öffentliche Fahrradstellplätze	56	73	82	87	
Flächenverbrauch	~300 m ² zusätzliche Verkehrsfläche	Verkehrsfläche je nach Konzept z. T. deutlich reduziert			
Vernetzung Pkw-Verkehr	keine	vorhanden			
Auswirkungen Kfz-Belastung Bestand	-	vernachlässigbar	gering		
Auswirkungen Kfz-Belastung Plangebiet	-	vernachlässigbar	gering		
Auswirkungen Erreichbarkeit	ausschließlich eine Anbindung	Ausweichmöglichkeit gegeben			
Vernetzung Fußgänger/Radfahrer		in/aus allen Richtungen			
CarSharing Stellplätze	am Dreiecksplatz	(gut sichtbar, auch für Bestandsnutzung)			

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Mobilitätskonzept B-Plan 2460 Dedesdorfer Platz, Bremen-Walle