

Protokoll zum Workshop "Mobilitätskonzept Dedesdorfer Platz"

ort_ Sportklausur des BSV am Dedesdorfer Platz

datum_ 26. August 2016, 15.00 - 18.00 Uhr

unterzeichner_ Berning, Protze, Theiling

anhang_ Fotodokumentation der Ergebnisse, TeilnehmerInnenliste

A_ Ziel und Ablauf

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Dedesdorfer Platz wurde von dem Ingenieurbüro M + O ein Mobilitätskonzept mit drei Konzeptvarianten erstellt. Dieses wird im Rahmen des Workshops vorgestellt und soll im Anschluss gemeinsam diskutiert werden. Ziel des Workshops ist, Entscheidungstendenzen und Vorschläge zur Ordnung der Verkehrssituation in dem neuen Wohngebiet zu konkretisieren. Diese sollen in der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplans Berücksichtigung finden. Der Bebauungsplan ist u.a. Grundlage für die Abgrenzung öffentlicher Grünfläche zu öffentlicher Verkehrsfläche und damit notwendig für die Ausführungsplanung der Platzfläche sowie für die öffentlichen Grundstücksausschreibungen.

Rainer Imholze (SUBV) begrüßt die Anwesenden und fasst den Stand des Verfahrens zusammen (s. Anhang). Er betont, dass den verschiedenen Akteuren im Stadtteil sowie dem Bauressort daran gelegen sei, eine Erschließungsvariante zu finden, die alle Beteiligten mittragen können. Allerdings seien die verkehrlichen Vorgaben bei der Planung einzuhalten, es werde keine „Lex Dedesdorfer Platz“ geben.

Rainer Imholze stellt vier Experten vor, die im Rahmen des Workshops für fachliche Fragen ansprechbar sind: Rainer Gotzen (ASV, Verkehr), Thomas Czekaj (SUBV, Baugruppen), Georgia Wedler (SUBV, Planungsrecht), Loana Eichholz (M+O, Verkehr).

Dann stellt Georgia Wedler (SUBV) die städtebaulichen und planungsrechtlichen Grundlagen vor (s. Anhang) und gibt einen Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte im Bebauungsplanverfahren:

- 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 erst nach dem 8. September,
- Offenlage des Bebauungsplans einschließlich Begründung ggf. Herbst 2016.

Als Nächstes stellt die Verkehrsplanerin Loana Eichholz (M+O) die verkehrlichen Rahmenbedingungen am Dedesdorfer Platz, die rechtlichen Grundlagen zur Stellplatzberechnung sowie das Konzept „autoarmes Wohnen“ vor. Sie leitet daraus drei Konzeptvarianten ab, die unterschiedliche Vorschläge für Stellplatz-Standorte sowie den Umgang mit der Lankenauer Straße (Anliegerstraße mit Wendehammer oder offene Anwohnerstraße) beinhalten (s. Anhang).

Loana Eichholz empfiehlt aus fachlicher Perspektive eine offene Anwohnerstraße, die in beide Richtungen befahrbar ist, da kein Durchgangsverkehr zu erwarten ist und es für die Bewohner der Lankenauer Straße einen Vorteil darstellt, wenn sie in jeder Richtung von der zukünftigen Bebauung fahren können. Zudem empfiehlt sie, zugunsten der direkten Nutzbarkeit des Platzes, eine Verlagerung der PKW-Parkplätze in den südlichen Teil der Lankenauer Straße sowie eine Erweiterung des Parkplatzes

an der Ecke Lankenauer Str. / Dedesdorfer Str.. Darüber hinaus schlägt sie für ein Mobilitätskonzept (das zur Reduzierung der privaten Stellplatzanzahl nötig ist) die Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen auf der Dreiecksfläche an der Bremerhavener Straße vor.

Während des Vortrages gibt es schon einige Fragen und Diskussionsbeiträge, die im Anschluss in drei Arbeitsgruppen vertieft werden. Nach der Gruppenphase stellt jeweils ein/e Vertreter/in der Arbeitsgruppen die Diskussionsergebnisse dem gesamten Plenum vor.

Abschließend bedankt sich Rainer Imholze bei allen Beteiligten für Engagement und konstruktive Arbeitsatmosphäre. Gerald Wagner (Beirat Walle) schließt sich dem Dank an. Anne Schweisfurth bedankt sich im Namen der Interessenvertretung Waller Mitte bei Herrn Imholze für seinen Einsatz.

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen dokumentiert.

B_ Ergebnisse

Offene Fragen / Prüfaufträge:

- Woher kommt die im Vortrag von M+O zitierte Vorgabe, dass für 20% der zu erwartenden Wohneinheiten im öffentlichen Raum Besucherstellplätze herzustellen sind?
Diese Vorgabe ist nicht in der Landesbauordnung Bremen und auch sonst in keiner der bisher vorliegenden Unterlagen zu finden, so die Baugruppenvertreter/innen. Ist es des Weiteren möglich von dieser Zahl auch noch mit einem geringeren Prozentsatz abzuweichen? Die Arbeitsgruppen bitten, dies zu prüfen und begründet darzustellen (SUB, ASV).
- Warum können die Besucherstellplätze im öffentlichen Raum nicht in den Anliegerstraßen „Stefensweg“ und „Bremerhavener Straße“ nachgewiesen werden, die, nach Angaben von M+O, nur bis zu 70% bzw. 90% ausgelastet sind was das Parken angeht? Welche rechtlichen Vorgaben liegen hier ganz konkret zugrunde? Die Arbeitsgruppen bitten, dies zu prüfen (SUBV, ASV).
- Kann eine offene Anwohnerstraße als Einbahnstraße realisiert werden? Was sind konkret die Vor- und Nachteile? In welchem Ausmaß ist eine Verminderung des Nicht-Anlieger-Verkehrs zu erwarten, wenn die Lankenauer Straße eine Einbahnstraße wird? Ist eine Verringerung der Straßenbreite unter 4,75m im Falle einer Einbahnstraße möglich? Die Arbeitsgruppen bitten, dies zu prüfen und entsprechend darzustellen (M+O).
- Welcher Straßenbelag ist für die Lankenauer Straße umsetzbar (möglichst glatt, evtl. farblich abgesetzt) (SUBV, ASV, M+O).
- Ist es als Alternative möglich und verkehrlich sinnvoll, einen zweiten Wendekreis in der Südkurve der Lankenauer Straße anzulegen (M+O)?
- Die Arbeitsgruppen bitten, die verkehrliche Erschließung (z.B. Straßenbäume) konkret mit der bereits beschlossenen Freiraumplanung (z.B. Diagonale, Randbepflanzung zur Straße und Gräben) abzustimmen (M+O).
- Müssen für die neuen Stellplätze auf der kleinen Dreiecksfläche an der Bremerhavener Straße Bäume gefällt werden? Sind diese es evtl. passender/verträglicher auf der anderen Dreiecksinsel unterzubringen? Die Arbeitsgruppen bitten, dies zu prüfen und begründet darzustellen (SUBV, M+O).

- Seitens der Anwohner wurde darauf hingewiesen, dass die derzeit am Wendepark Sandstedter Straße vorhandenen Stellplätze zum Teil privat gepachtet sind. Für die Möglichkeit zur Überfahrt auf das Eckgrundstück Sandstedter / Dedesdorfer Str. sollte es eine begründete Lösung geben, ebenso für die Nachfrage einen Solarstellplatz dort privat einrichten zu wollen (SUBV, M+O).

Tisch 1:

Besonders wichtig ist den Gruppenteilnehmern, dass die Lankenauer Straße eine Spielstraße wird, in der alle möglichen, verkehrsberuhigenden Maßnahmen umgesetzt werden (Bauminseln, Sinusstein, evtl. farblich abgesetzte Fahrbahn, Breite der Straße etc.). Stichwort „wertvolle Fläche“.

Die Straße soll etwa auf dem gleichen Höhengniveau wie der Platz und der private Grundstücksflächen der neuen Bebauung sein, so dass man mit Roller oder Bobby Car direkt vom privaten Grundstück auf den Platz fahren kann (ohne hohen Bordstein). Zudem wünscht sich die Gruppe einen möglichst glatten Belag der Straße (keinen rauen Asphalt oder ungleichmäßiges Pflaster).

In der Arbeitsgruppe kommt eine grundsätzliche Offenheit gegenüber dem Modell einer offenen Anwohnerstraße zum Ausdruck, auch wenn dies noch mit den jeweiligen Baugruppen rückgekoppelt werden muss. Die Gruppe gibt zu bedenken, dass als offene Anwohnerstraße eine Einbahnstraße wünschenswert wäre, um die Zahl der Durchfahrten weiter zu reduzieren.

Als Optimum sieht die Gruppe eine Spielstraße an (wie oben beschrieben, ohne Parkplätze in der Straße).

Die Gruppe gibt zu bedenken, dass potentielle Bauminseln an der Straße mit der bereits bestehenden Freiraumplanung für den Platz abgestimmt werden sollte.

Tisch 2:

Ziel ist es, den Straßenabschnitt am Südrand des Platzes autofrei zu halten, damit ein fließender Übergang zwischen Bebauung und Park hergestellt wird und Kinderspiel auf der Straße gefahrlos möglich ist.

In der Gruppe wurde die Idee diskutiert, die Lankenauer Straße für den PKW-Verkehr zu sperren (außer Müll- und Lieferfahrzeuge). Der Wendehammer an der Sandstedter Straße sollte erweitert und mit Parkplätzen versehen werden. An der Lankenauer Straße am Südost-Ende des Parks sollte ein zweiter Wendehammer eingerichtet werden. Mit der Schule wäre zu verhandeln, ob ein Teil des Grundstücks für Parkplätze an die Stadt übergeben werden könnte.

Zu prüfen wäre, ob mit einem erweiterten Wendehammer und Parkplätzen an der Sandstedter Straße ausreichend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Tisch 3:

In der Gruppe gibt es zwei Tendenzen. Eine geht in die Richtung, die Straße als offene Anwohnerstraße zu planen und auch Längsparken an der Straße zuzulassen. Abpollern sei organisatorisch schwierig.

Daraus folgende Überlegungen das Längsparken aufzulockern wurden diskutiert, aber nicht zufriedenstellend zu Ende entwickelt.

Die andere Tendenz geht in die Richtung, die Straße mittels Pollern zu schließen...

Wenn aber keine Poller möglich sind, weil dann alle Verkehre in die Sandstedter Straße verlagert werden (unfair gegenüber den „Alteingesessenen“) ist eine schmale Straße ohne Längsparken wünschenswert. Die Stellplätze im öffentlichen Raum sollten dann an dem jetzigen Wendehammer Sandstedter Straße gebündelt hergestellt werden (Variante 3). Die dort vorhandene Überfahrt auf ein Privatgrundstück ist zu bedenken.

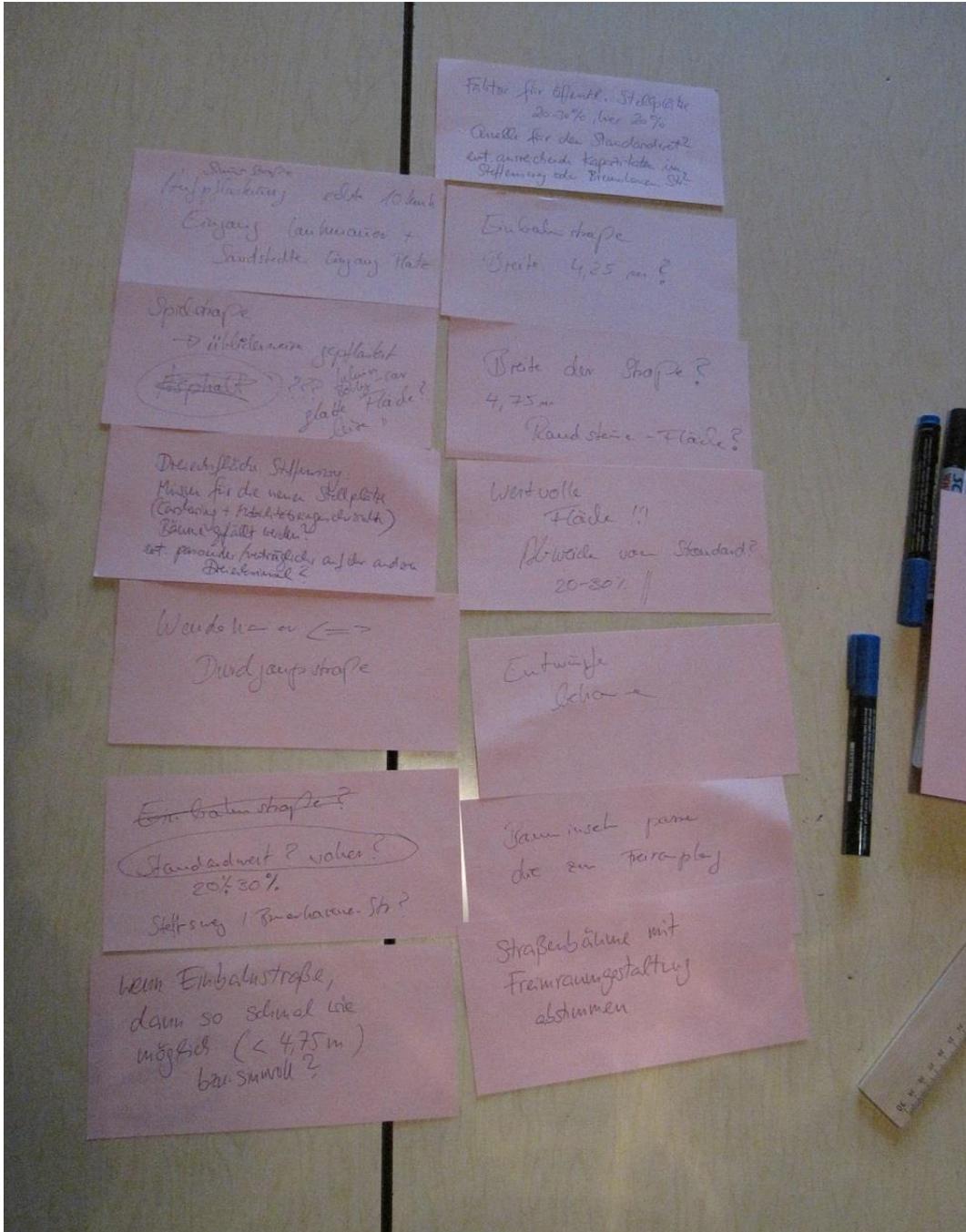
Besonders wichtig ist der Gruppe, dass es einen flachen Übergang von den neu zu bauenden Häusern zum Platz gibt (ohne hohen Bordstein) und dass die Lankenauer als Spielstraße mittels Sinusstein erhöht wird.

Die Gruppe gibt weiterhin zu bedenken dass die verkehrliche Eingangssituation (für Fuß- und Radverkehr) zum Platz, mit der bereits bestehenden Freiraumplanung abgestimmt werden sollte. Insbesondere sollten die von Le Balto vorgesehene Diagonale sowie wenig entwurfsbeeinträchtigende Standorte für Fahrradstellplätze berücksichtigt werden.

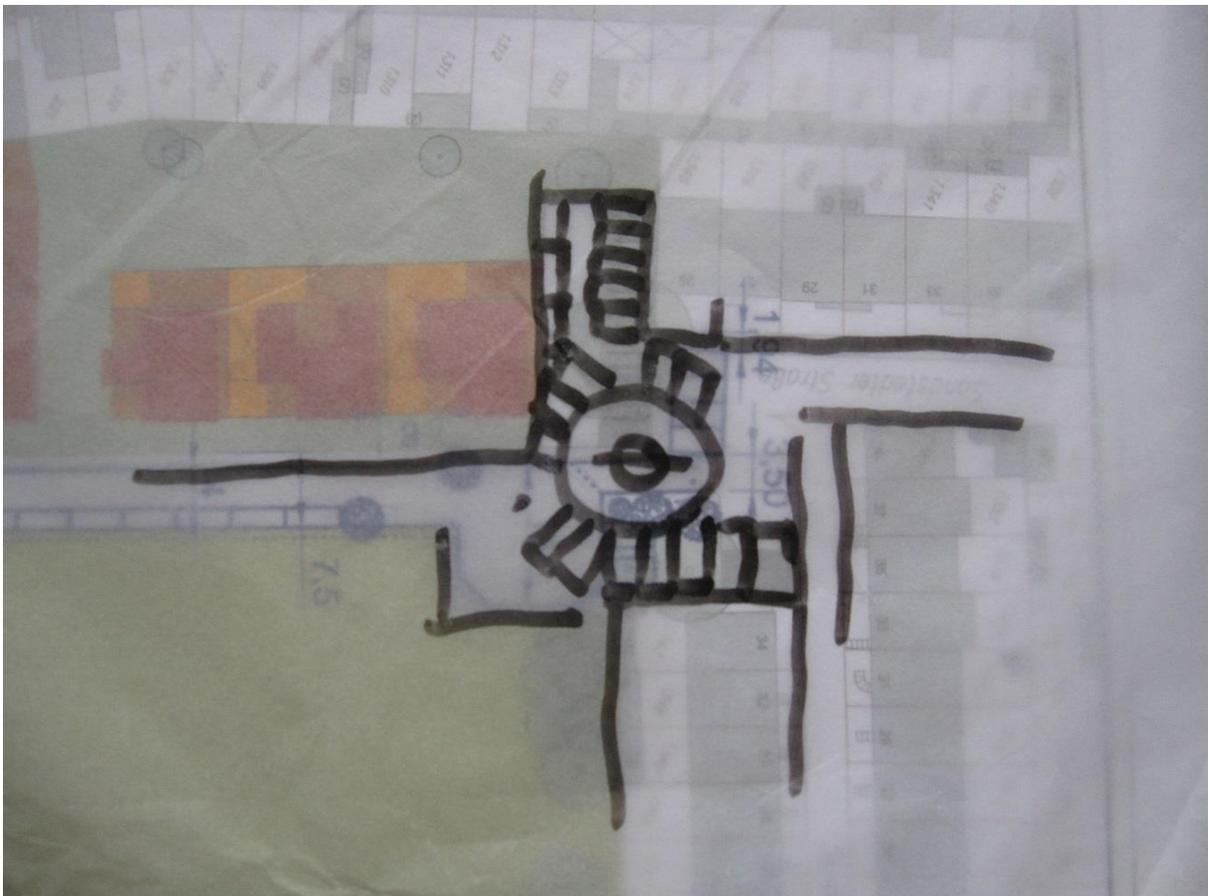
Insgesamt ist der Wunsch nach einem schmalen möglichst wenig den Zusammenhang von Bebauung und Platz störenden Freiraum als Spielstraße groß.

anhang_ Fotodokumentation der Ergebnisse

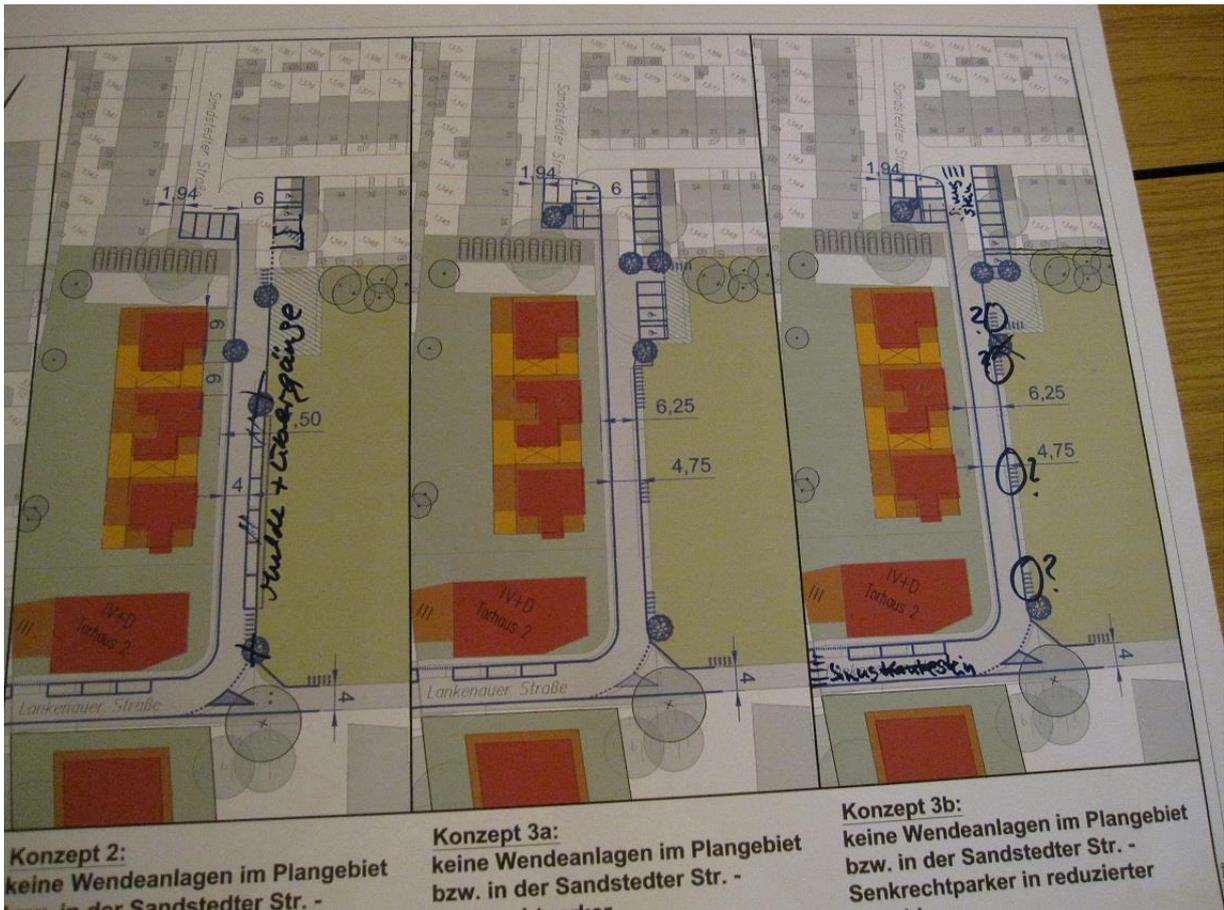
Tisch 1



Tisch 2



Tisch 3



anhang_ TeilnehmerInnenliste

	Name	Institution
1.	Anuschewski, Anatol	Baugruppe Solidarisch wohnen
2.	Barthel, Katharina	Interessenvertretung Dedesdorfer Platz
3.	Becker, Alex	Interessenvertretung Dedesdorfer Platz
4.	Berning, Brenda	p+t
5.	Binne, Heike	Baugruppe Amor Fati
6.	Bittcher, Frank	M+O
7.	Braun, Nicole	BPW Baumgart + Partner
8.	Brell, Edmée	Baugruppe fanta5/Gröpelinger*innen
9.	Carozzo, Claudius	Anwohner
10.	Czekaj, Thomas	Behördenvertreter (SUBV)
11.	Eichholz, Loana	M+O
12.	Gotzen, Rainer	Behördenvertreter (Verkehr)
13.	Grothe, Peter	Baugruppe Amor Fati
14.	Günther, Jürgen	Seniorenvertretung, Interessenvertretung Dedesdorfer Platz
15.	Imholze, Rainer	Behördenvertreter (SUBV)
16.	Kreuzberg, Sarah	Baugruppe Wallerleben
17.	Liedke, Bernd	Behördenvertreter (SUBV)
18.	Mechels, Anne	
19.	Morgenschweis, Lisa	Baugruppe Solidarisch Wohnen
20.	Neumann, Mario	Baugruppe Waller Wohnen
21.	Pala, Ulrike	Ortsamtsleiterin, Ortsamt West
22.	Pohlmann, Andreas	Anwohner
23.	Prott, Albert	Anlieger an der Dedesdorfer Str.
24.	Protze, Käthe	p+t
25.	Rensing, Nico	Baugruppe "Wallerleben"
26.	Rokosch, Franz	Beirat Walle, CDU
27.	Schäffer, Christof	Sachkundige Bürgerinnen und Bürger
28.	Schlichting, Wilfried	Verein Dedesdorfer Platz
29.	Scholten, Daniel	Baugruppe fanta5/Gröpelinger*innen
30.	Schulz, Lasse	Cambio Carsharing
31.	Schwarzer, Christoph	Anlieger Geestemünder Str. , Interessenv. Dedesdorfer Platz
32.	Schweisfurth, Anne	Interessenvertretung Dedesdorfer Platz
33.	Seidel, Karsten	Beirat Walle, Bündnis 90/Die Grünen
34.	Theiling, Christoph	p+t
35.	Thomas Wetzels	
36.	Wagner, Gerald	Beirat Walle, SPD
37.	Weber, Rainer	
38.	Wedler, Georgia	Behördenvertreter (SUBV)
39.	Wennemer, Hartwig	Interessenvertretung Waller Mitte



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

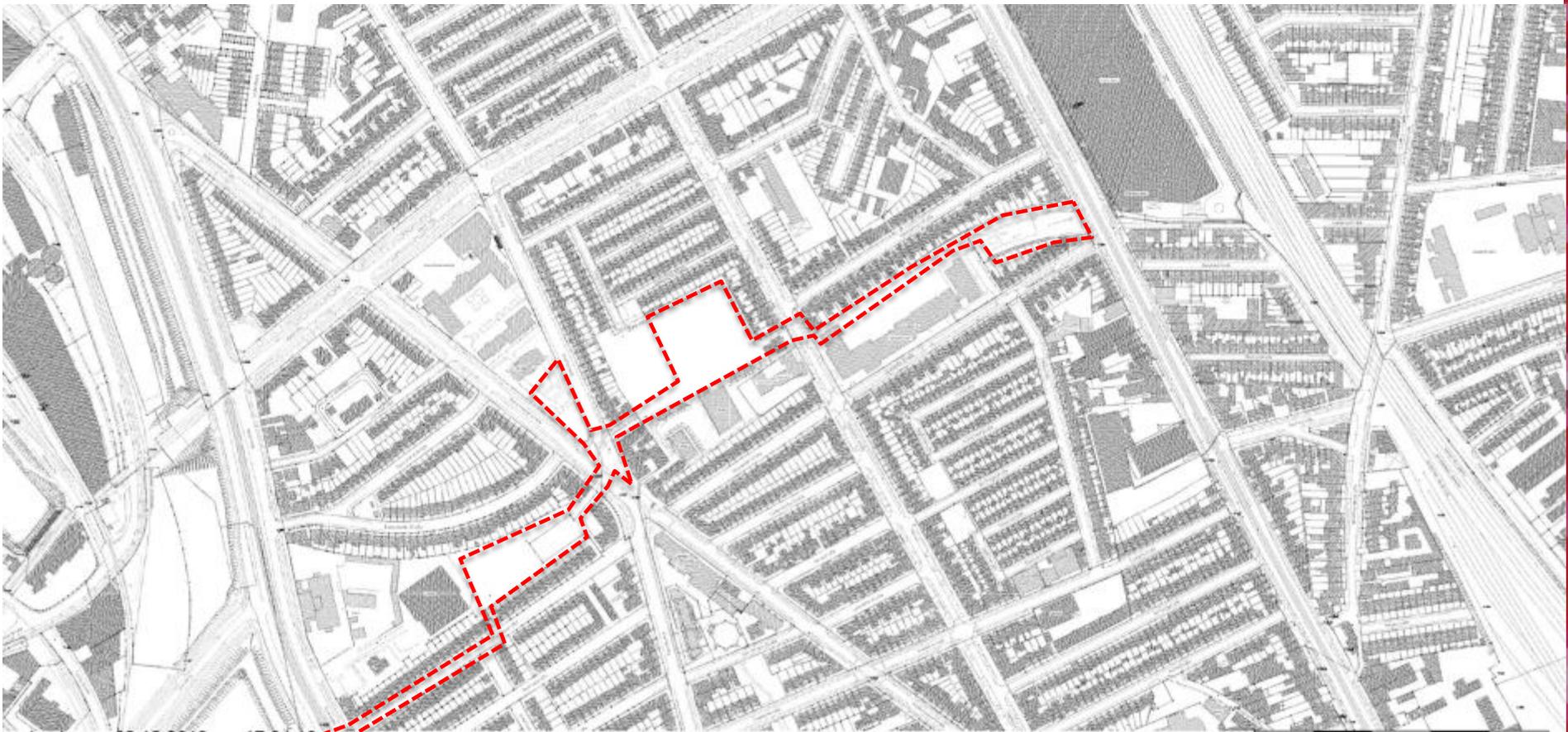
Dedesdorfer Platz

Workshop zum Mobilitätskonzept
am 26.08.2016

Städtebauliche und planungsrechtliche Grundlagen

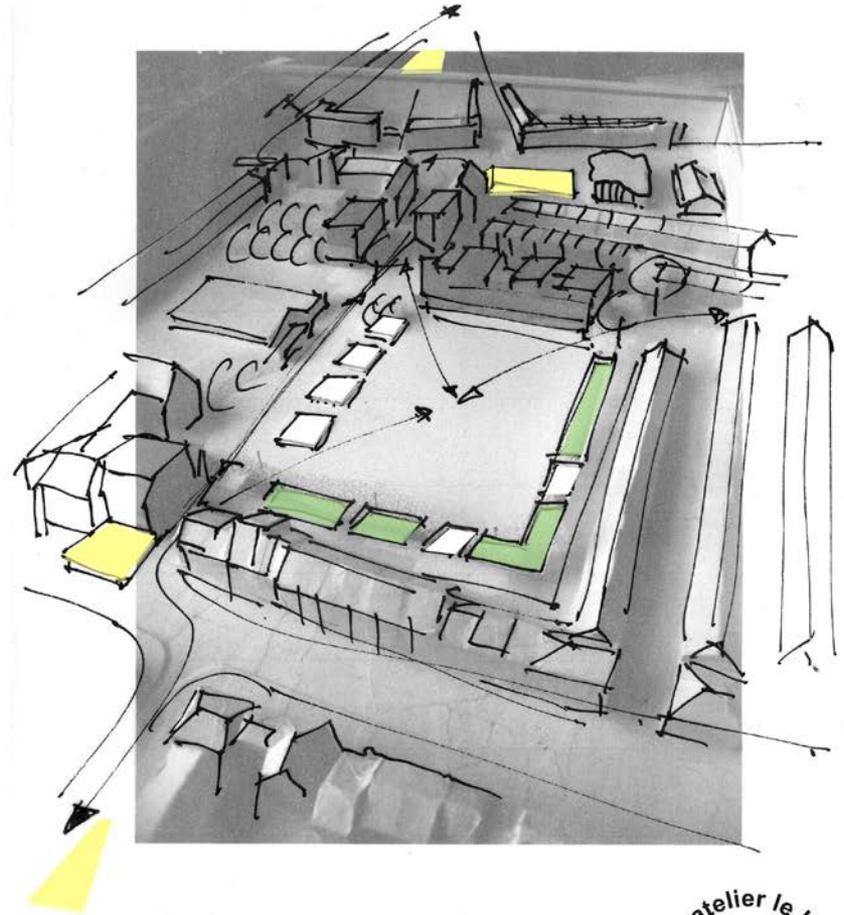
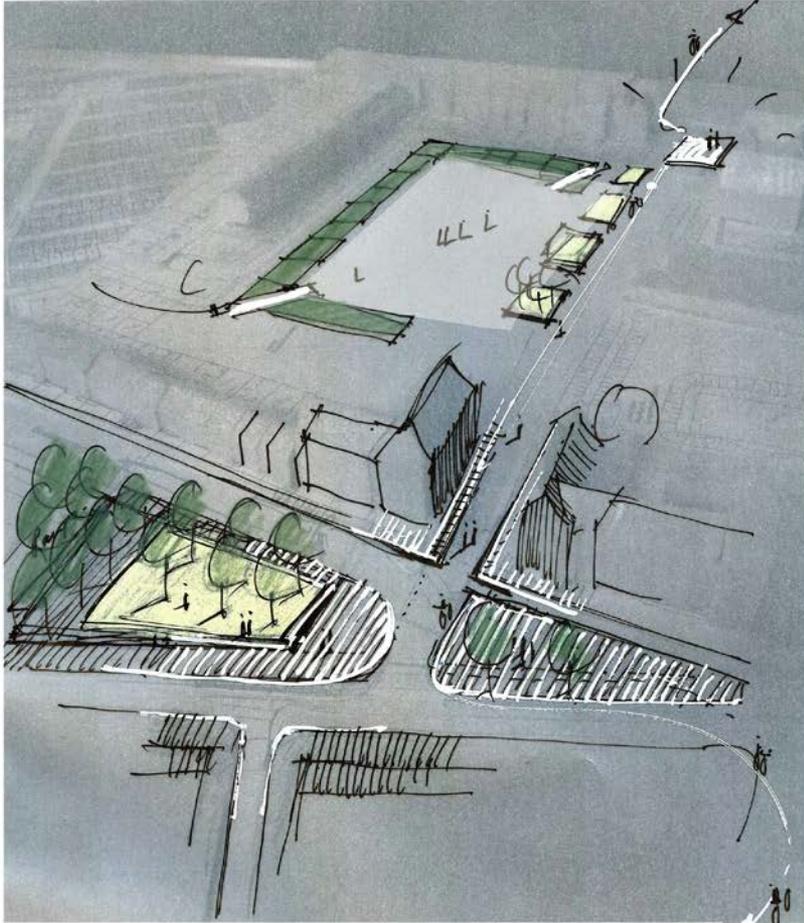
SUBV, Georgia Wedler

Dedesdorfer Platz



 Ausdehnung des Betrachtungsraums, Verbesserung der Durchlässigkeit im Stadtteil und Einsatz von Städtebaufördermitteln

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	0,77 GRZ
		2-4	3	137	411			
		EG	1	277	277			
2 Torhaus 2	IV + D	D	1	217	217	1.447	604	0,46 GRZ
		4	1	277	277			
		2-3	2	338	676			
		EG	1	277	277			
3 Mischhaus	III + D	D	1	336	336	2.117	1690	0,39 GRZ
		3	1	453	453			
		2	1	664	664			
		EG	1	664	664			
4 Bunkergrundstück	IV	2-4	3	536	1.608	2.144	1855	0,29 GRZ
		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:
urbane Gebäudetyp mit Sockelgeschoss, Kneipe mit Terrasse,
im hinteren Teil Vereinsheim zum Platz möglich

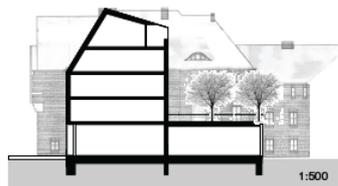
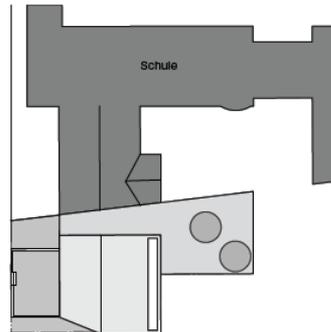
Erschließung:
Außerschließung, ggf. eingehaust

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:
urbane 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

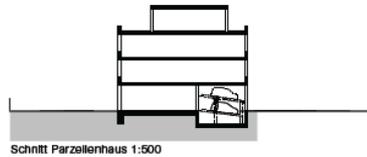
Mischhaus



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

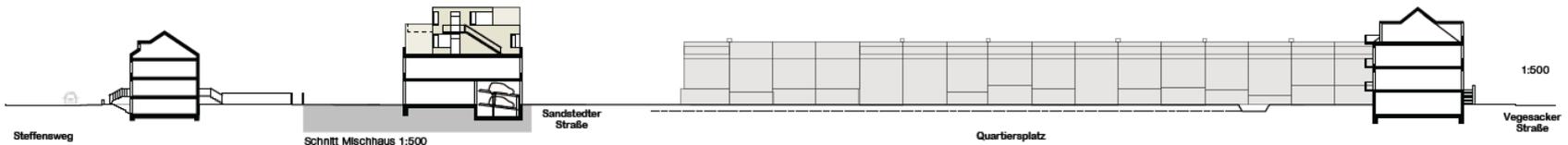


Schnitt Parzellenhaus 1:500



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



Schnitt Mischhaus 1:500

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

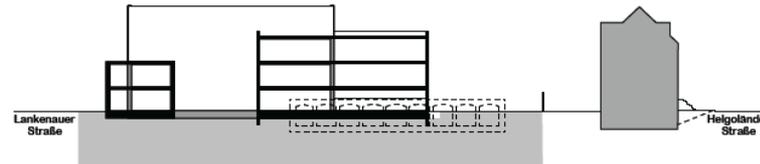


Beispiel: Wohn- und Gewerbe-Baugruppenprojekt "VillaBAN" in Freiburg Vauban

Höhenstaffelung



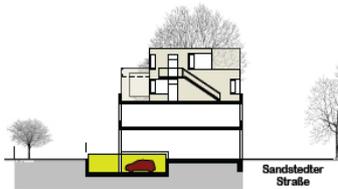
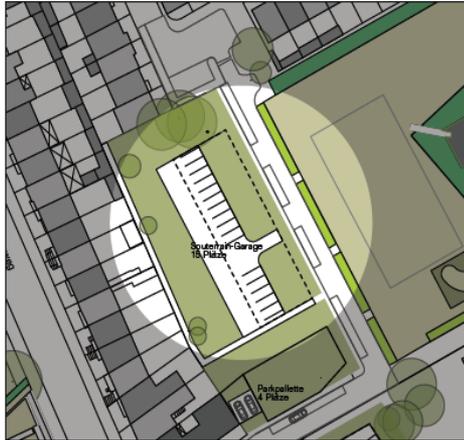
- Städtebau:**
Besondere Bauform zwischen den Bäumen, höhengestaffelter Baukörper
- Architektur:**
Architektur mit Aussenraumbezügen, Loggien, Dachgarten, Hofsituation
- Parzellierung:**
nur eine Grundstücksgröße möglich
- Typ und Nutzung:**
Mehrfamilien-, Mehrgenerationenhaus
- Erschließung:**
kleines (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

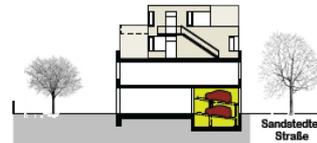


- + maximal viele Stellplätze
- nur in einem Gesamtprojekt möglich
- kostensintensiv (10 - 15.000€/Platz)



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)



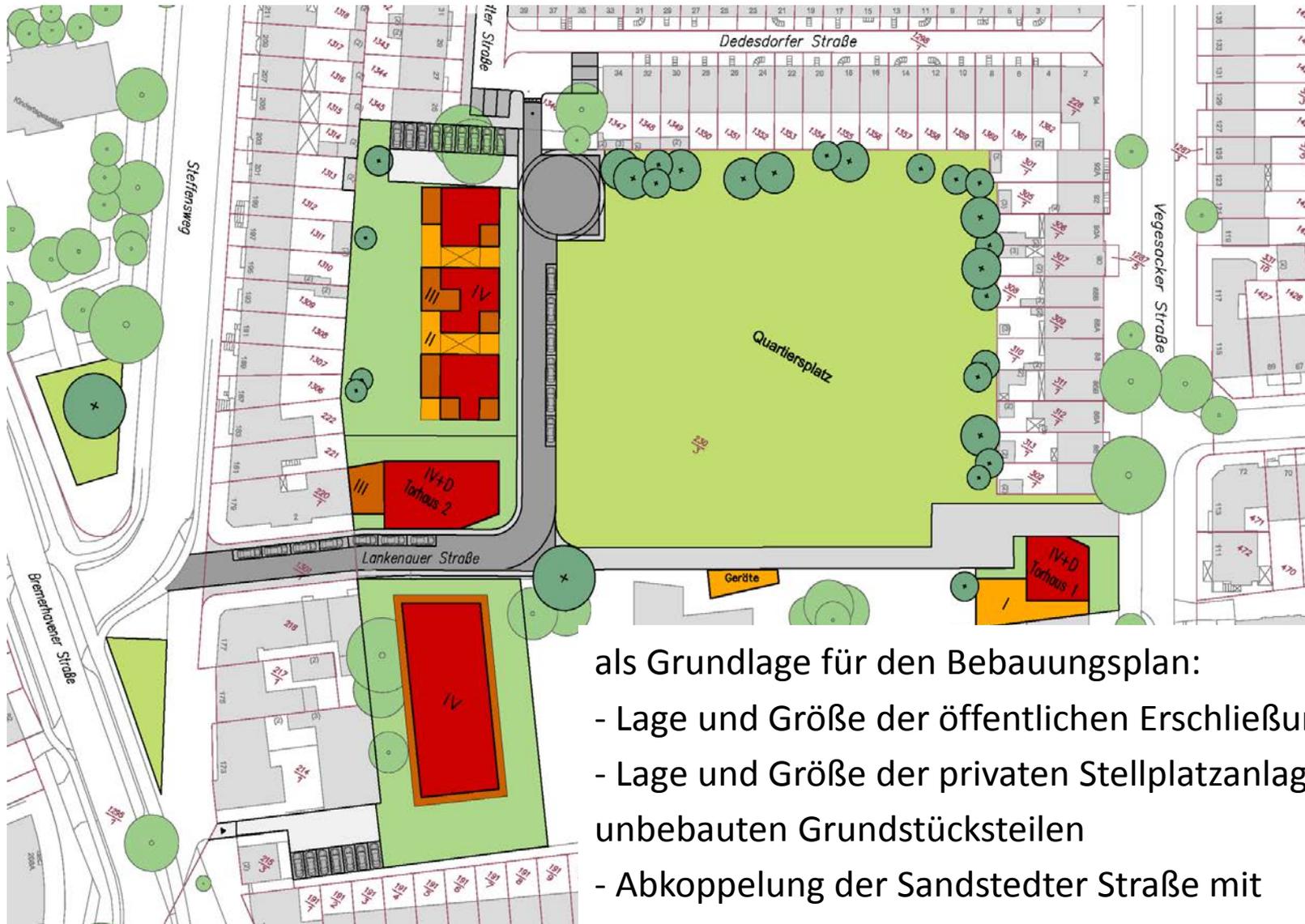
Beispiel für überbaute Parkpaletten, Köln

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

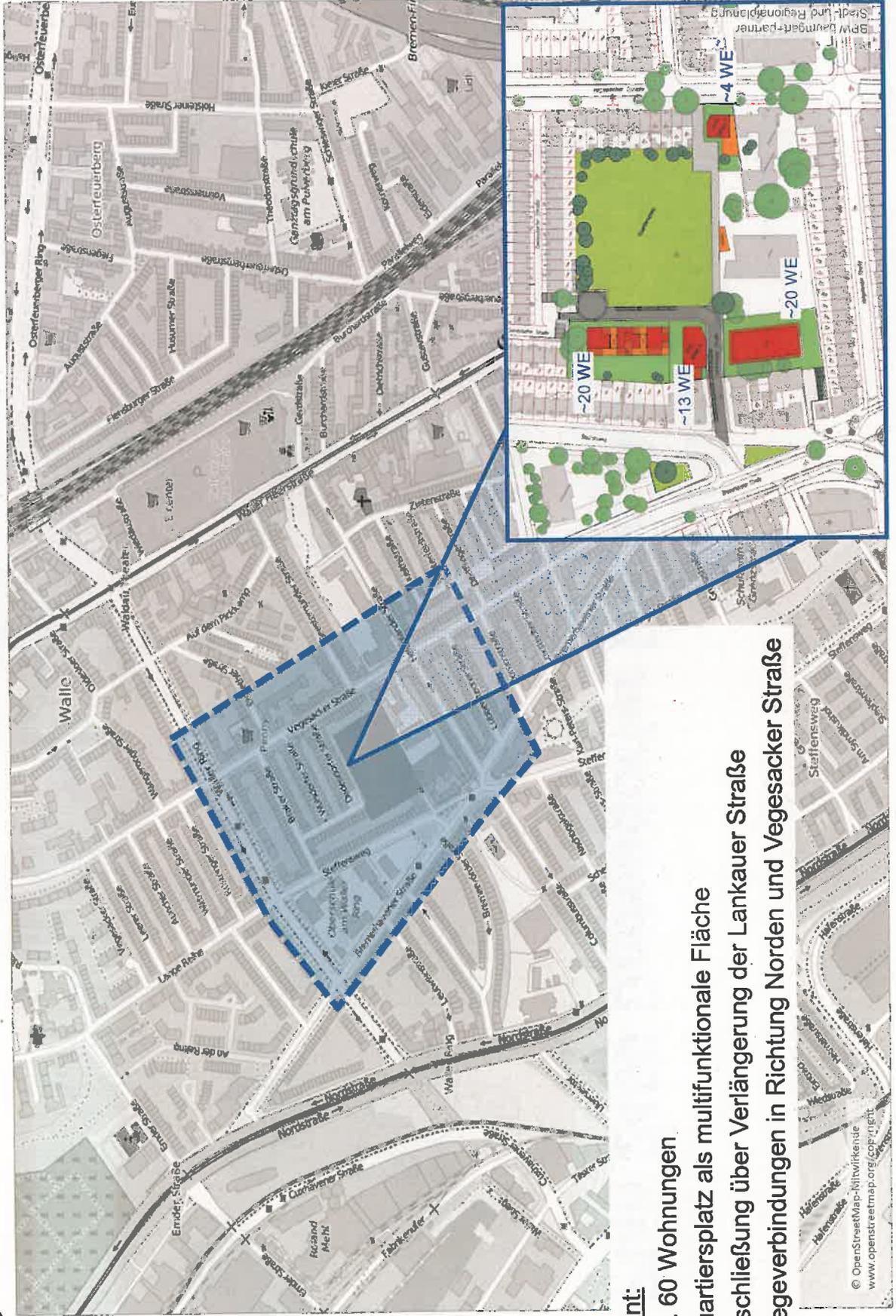


M+O Bremen

Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

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

Plangebiet



geplant:

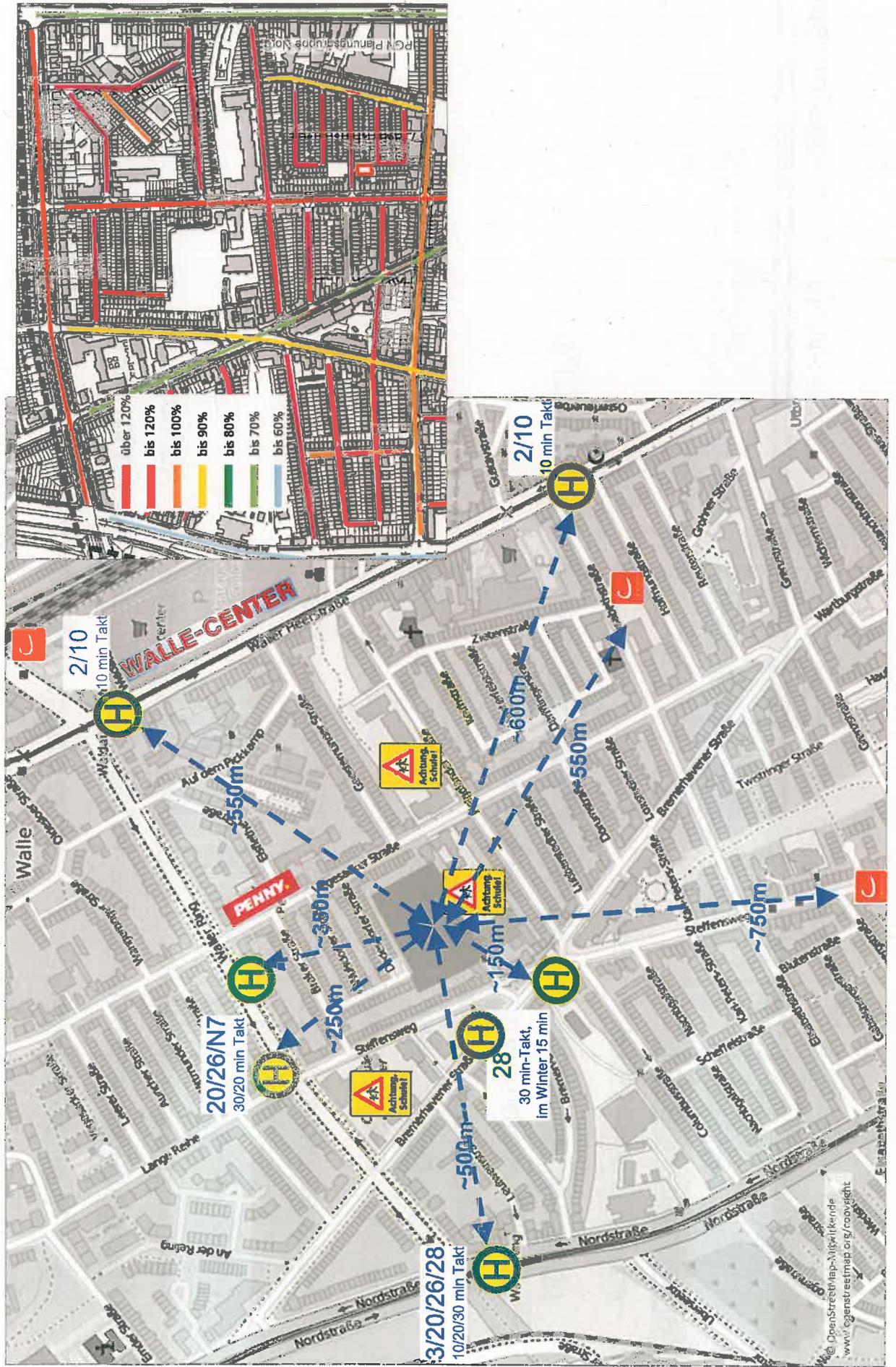
- ca. 60 Wohnungen
- Quartiersplatz als multifunktionale Fläche
- Erschließung über Verlängerung der Lankauer Straße
- Wegeverbindungen in Richtung Norden und Vegesacker Straße

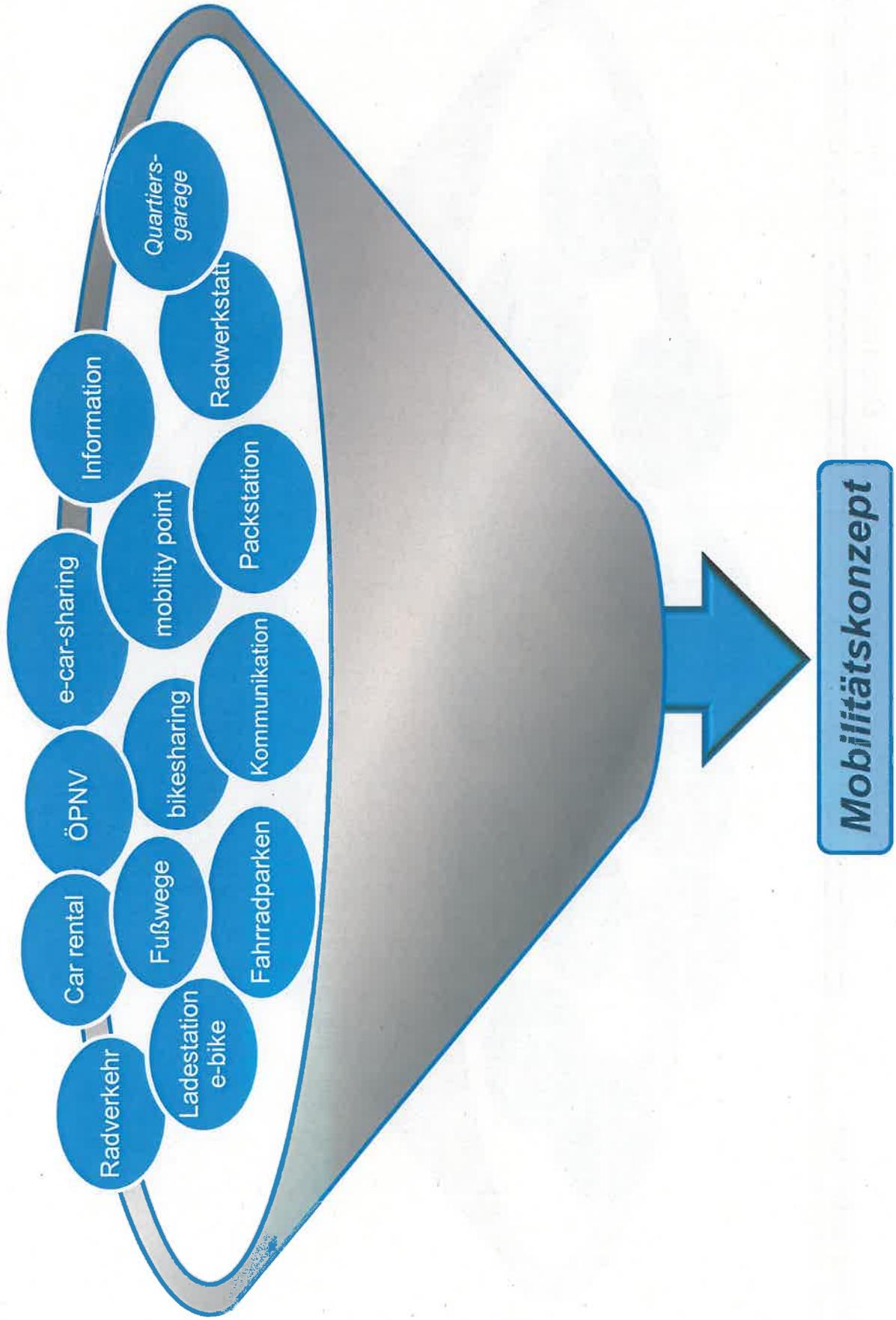


M+O Bremen
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

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

Örtliche Randbedingungen:



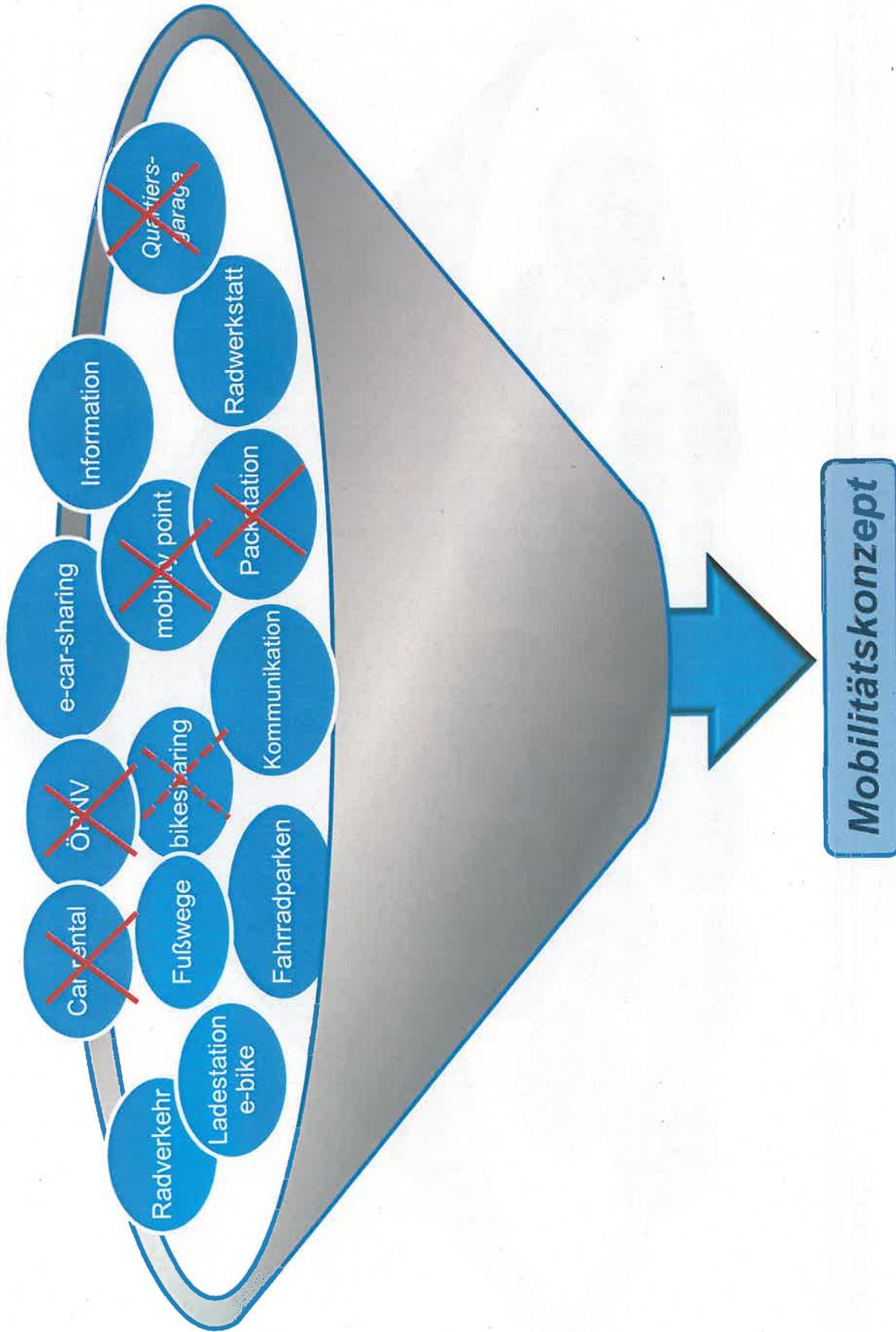




M+O Bremen

Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

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





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.



Stellplatzortsgesetz

- 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 Fahrrad- stellplätze
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		

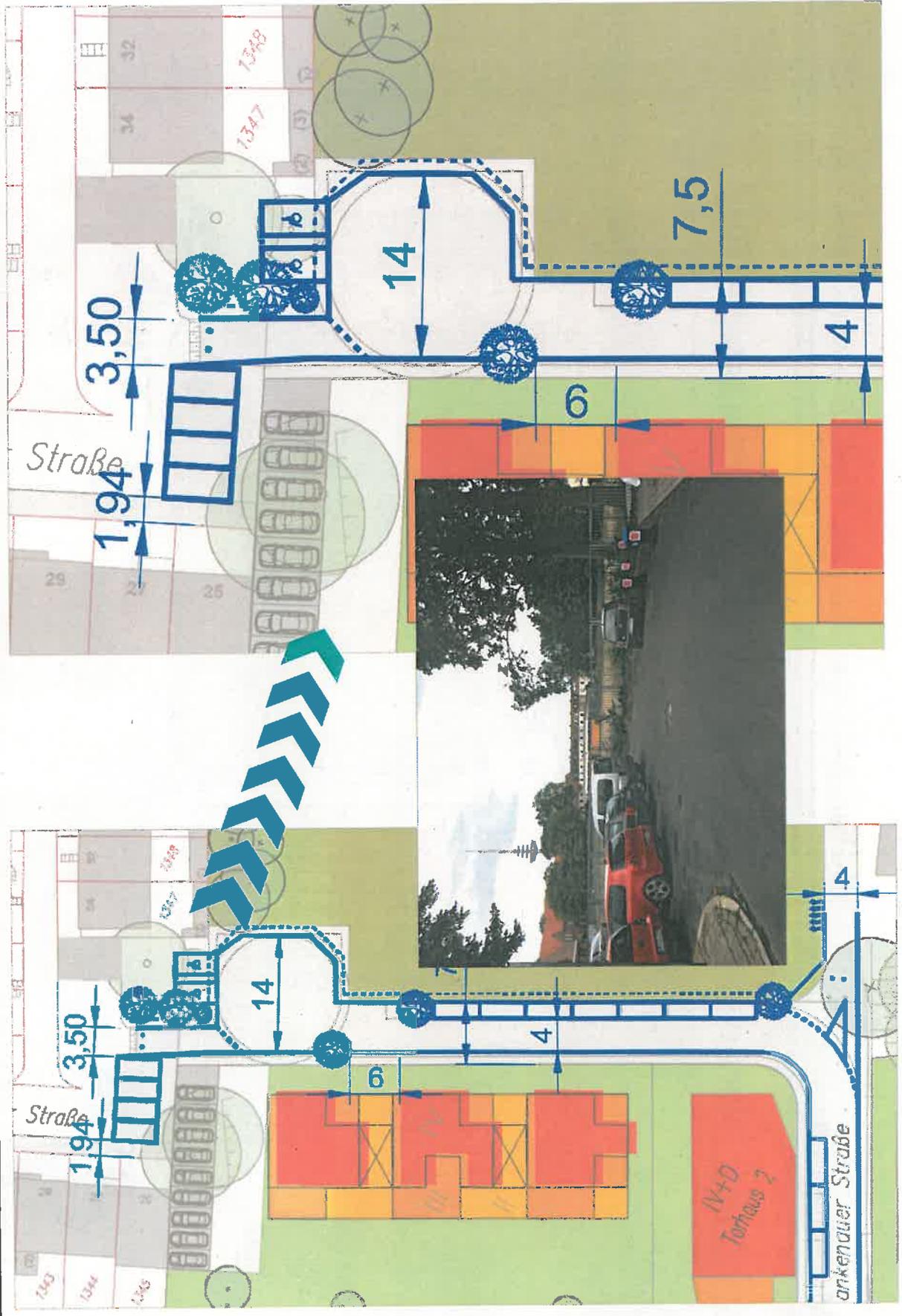
* Quartiersplatz ist gesondert zu berücksichtigen (Pkw-/Fahrrad-/Behindertenstellplätze notwendig).



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



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



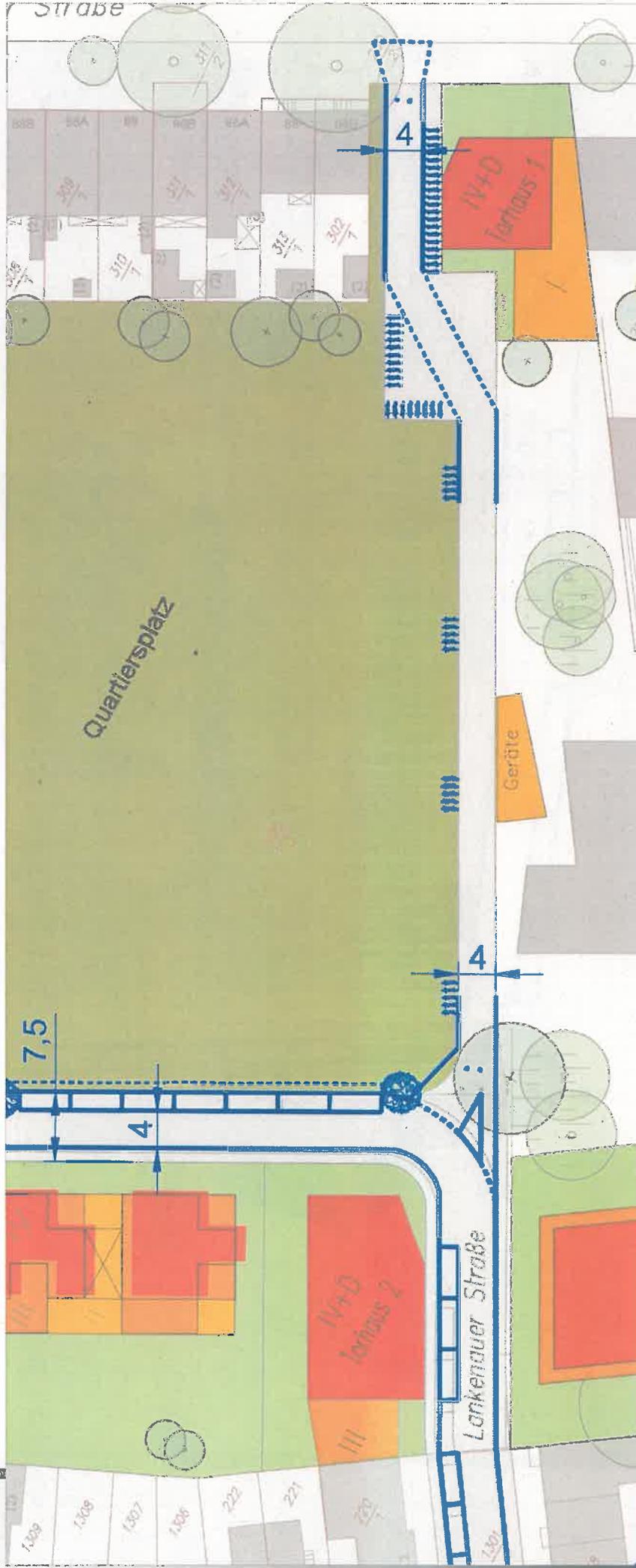


M+O Bremen

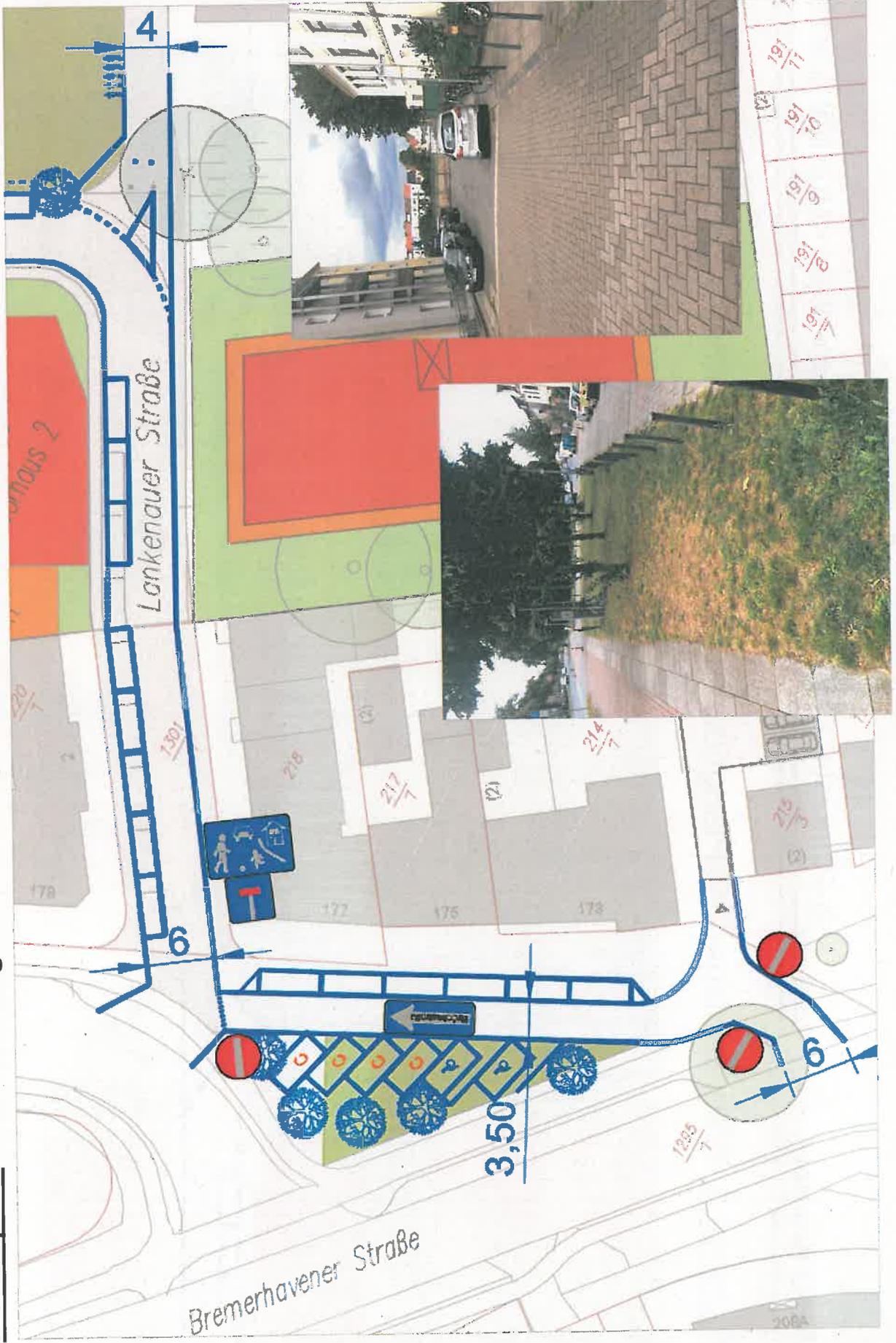
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

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

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

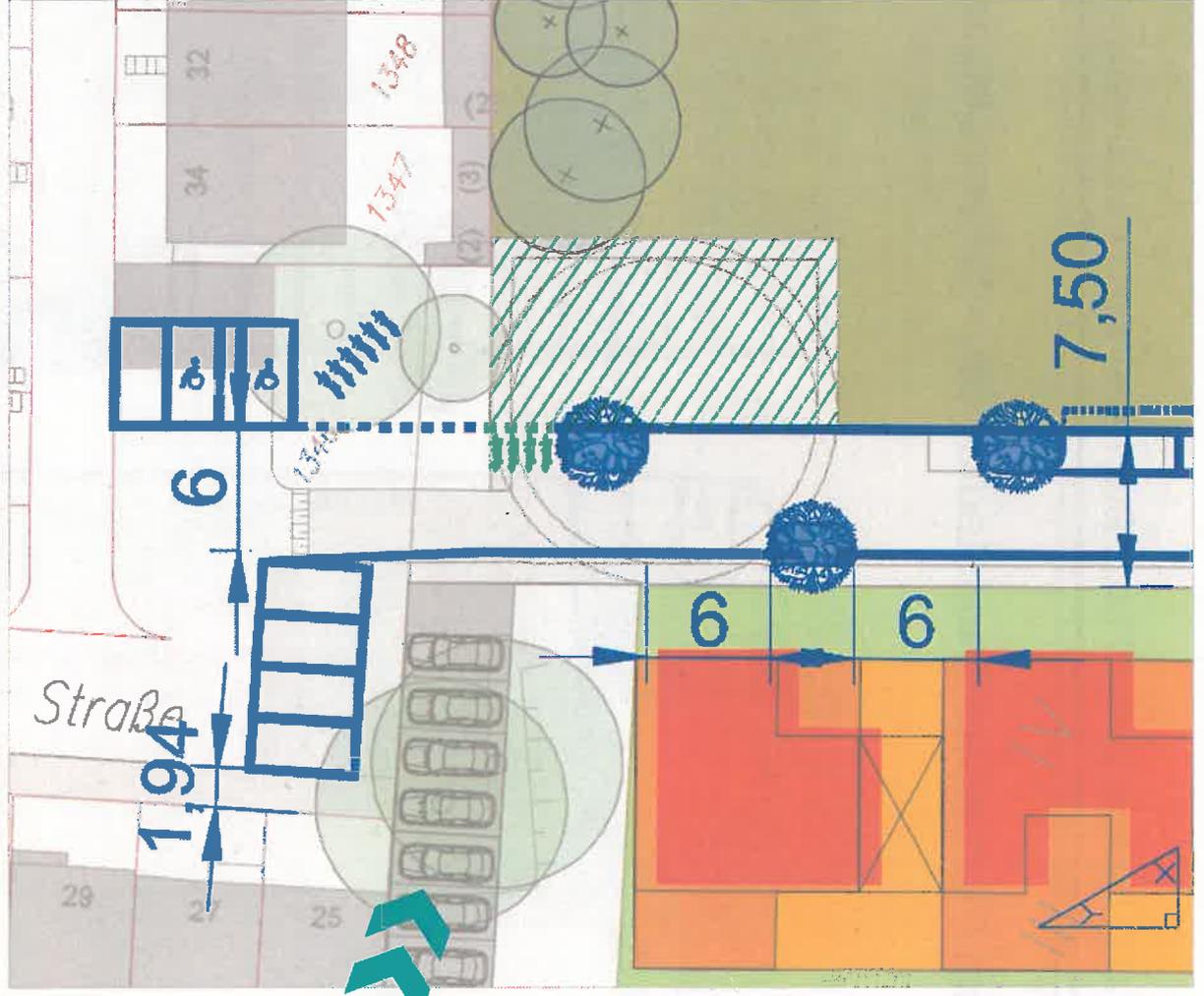
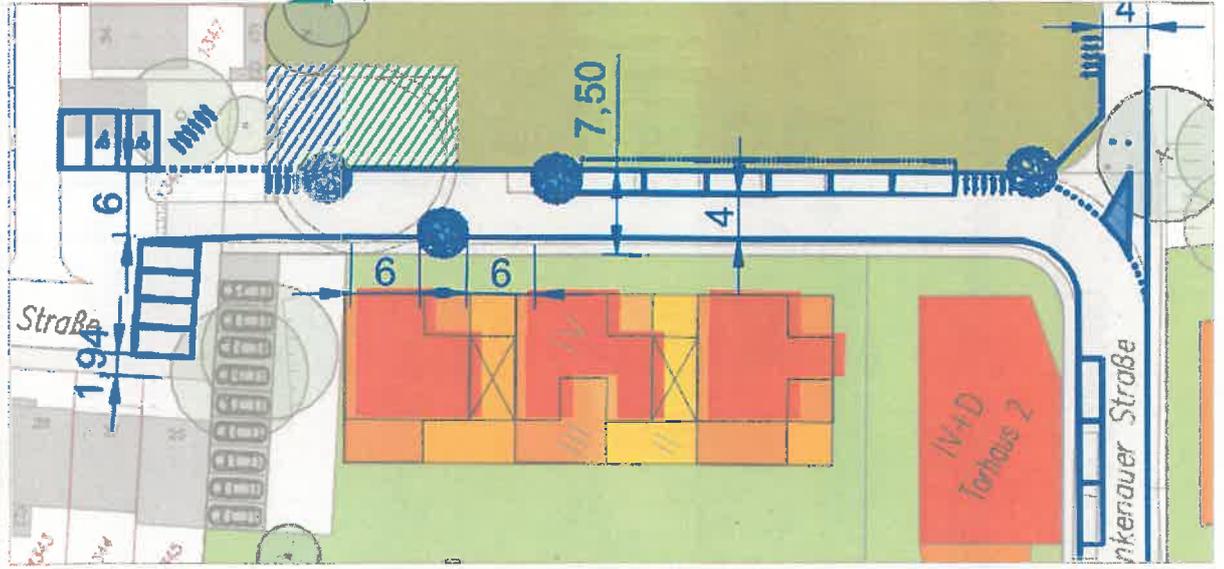


Konzept 1: Wendeanlagen im Plangebiet und in der Sandstedter Str.





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

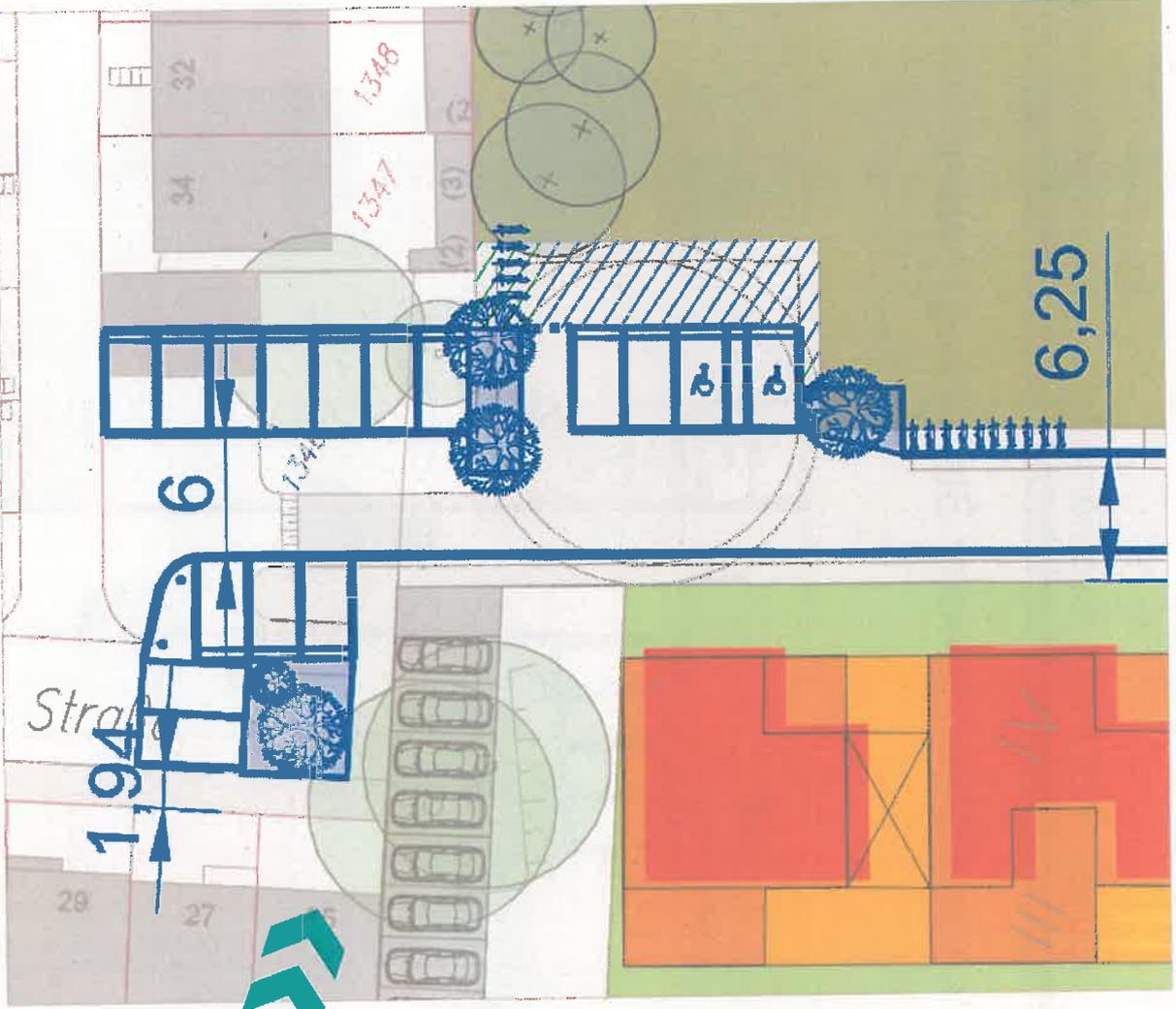
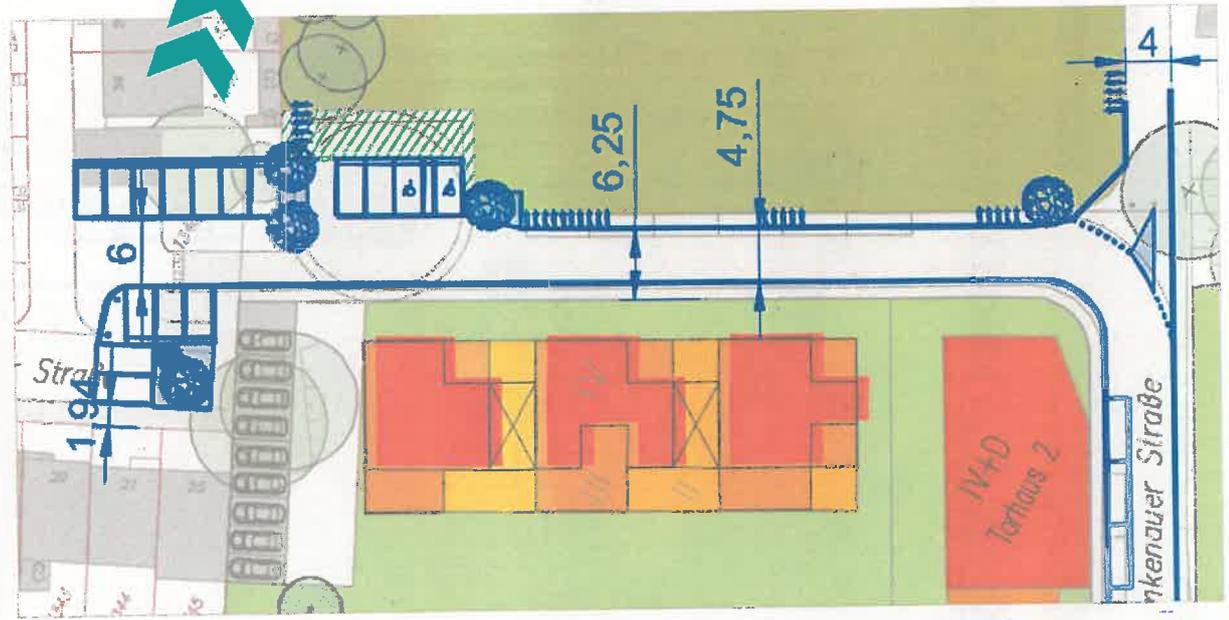




M+O Bremen

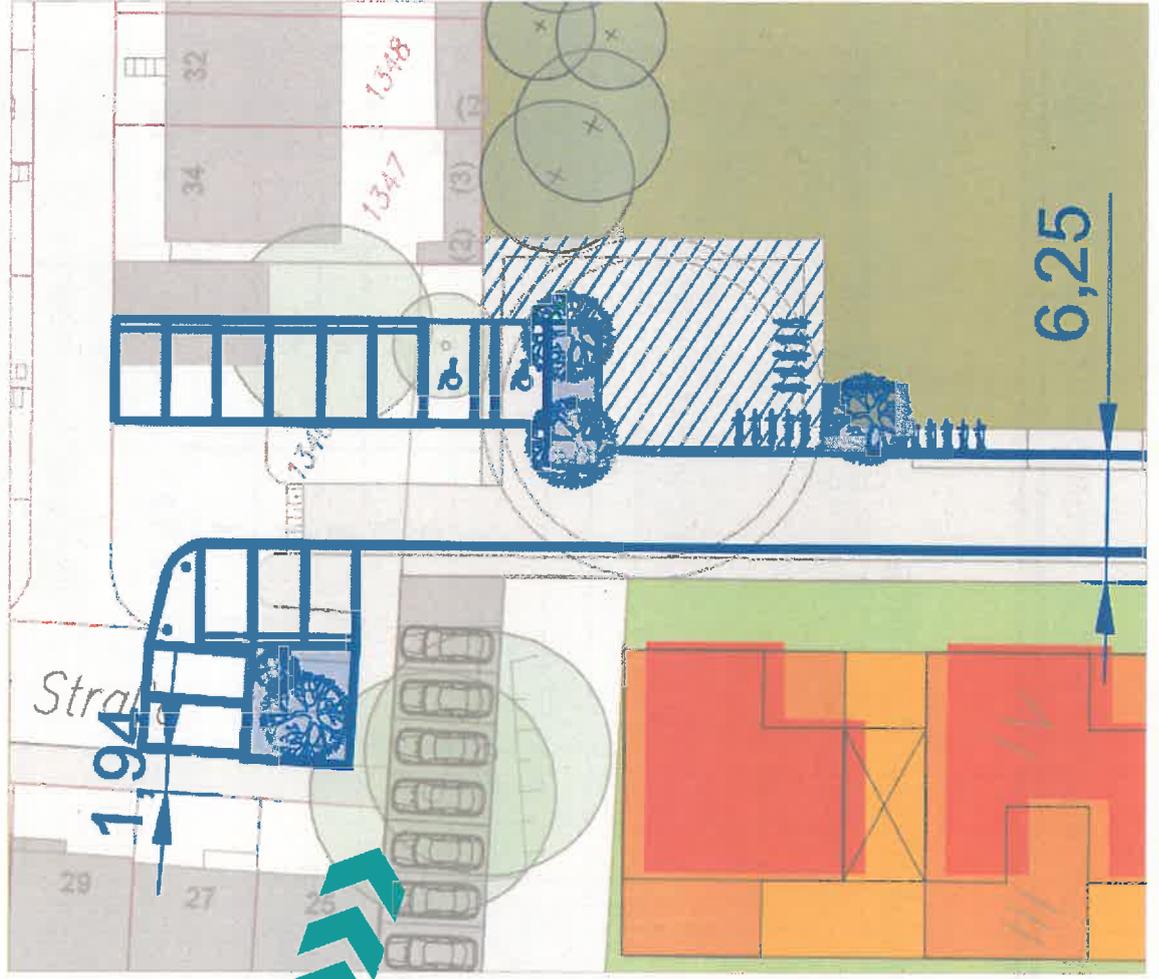
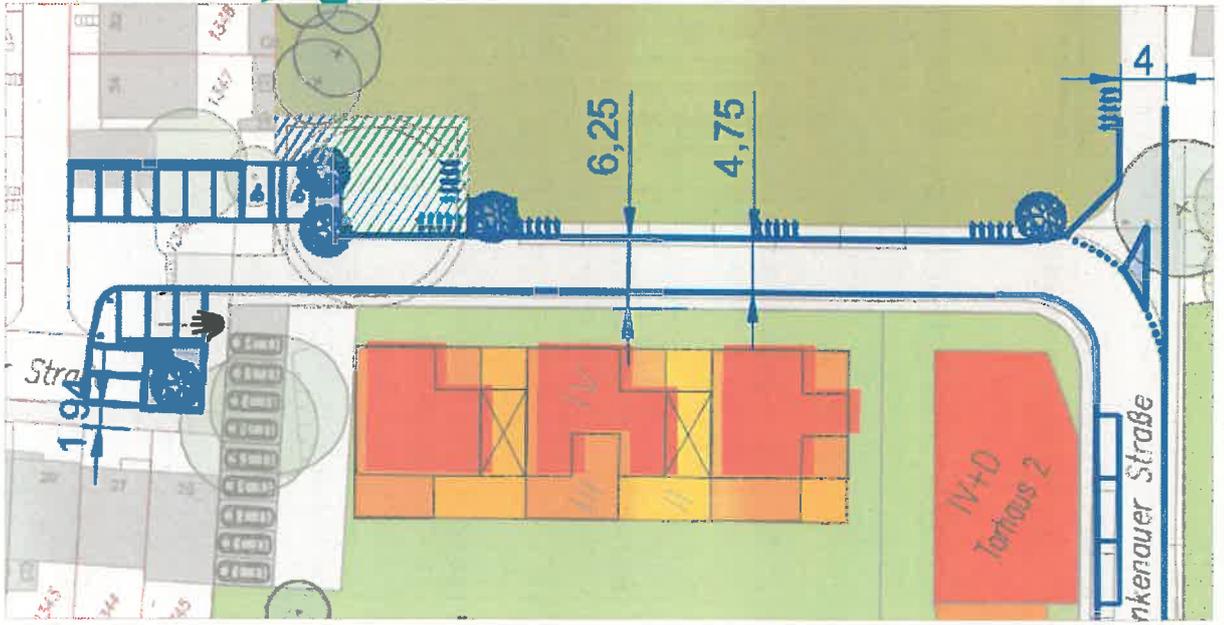
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Konzept 3a: keine Wendeanlagen im Plangebiet/Sandstedter Str. - Senkrechtparken





**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.		Sandstedter Str.	Anzahl Senkrechtparker reduziert
vorhandene Pkw-Stellplätze (zum großen Teil nicht ausgewiesen)	Wendebereich Sandst. Str.	6			
	Lankenauer Str.	6			
geplante Pkw-Stellplätze (regulär ausgewiesen)	Dreiecksfläche Steffensweg	5			
	Sandst. Str. Süd	7	12		13
	Lankenauer Str.	8	8		8
	Dreiecksfläche Steffensweg	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	+ 15	+ 12	+ 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