

Protokoll

Büro p+t, Ergänzungen durch Mitarbeiter aus den Arbeitsgruppen;

3. Bürgerforum zur Verlängerung der Linien 1+8, Bürger- und Sozialzentrum Huchting, 09.07.2012, 18.00-21.00 Uhr

Plenum

Mit rund 150 Personen war das dritte Bürgerforum in Huchting zur Verlängerung der Linien 1+8 sehr gut besucht.

Der Beginn des Bürgerforums wurde durch Senator Dr. Lohse eingeläutet, der alle Anwesenden herzlich begrüßte.

Senator Dr. Lohse stellte kurz den aktuellen Stand des Verfahrens bis zu diesem 3. Bürgerforum dar.

Er berichtete von den Ergebnissen der Deputationssitzung, die getagt habe, sowie vom Koalitionsausschuss. Für die Nullvariante gibt es eindeutig kein politisches Votum. Und auch die Trassenführung über die Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) sei nicht Gegenstand der beauftragten Trassenoptimierungen, die heute noch einmal ausführlich diskutiert werden sollen. Von daher werde die Diskussion zu den beiden Varianten BTE-Trasse oder KHL, die auf den beiden letzten Foren geführt wurde, noch einmal für alle im Plenum durch 2 Vorträge zu den beiden Varianten abschließend dargestellt. Dies sei auch Ergebnis eines Vorbereitungsgesprächs zu diesem Bürgerforum, das es gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern aus Huchting gegeben habe. Er betonte abschließend, dass alle 3 Bürgerforen dokumentiert und an die Deputation weitergegeben würden, damit diese die Diskussionen der Bürgerbeteiligung mit in ihre Entscheidung einfließen lassen kann.

Auch die Internetaktion, bei der in zehn Tagen über 280 Statements und Fragen eingegangen sind und von der Verwaltung bearbeitet wurden, wird entsprechend dokumentiert. Im Saal des Bürger- und Sozialzentrums waren die Einträge als Wandzeitung aufgehängt.

Als Nächstes trug Herr Theiling, Büro p+t, die Ergebnisse der ersten beiden Bürgerforen noch einmal zusammenfassend vor. (siehe PDF der Powerpoint vom Abend). Er teilte mit, dass die Protokolle der Foren im Internet unter <http://www.bauumwelt.bremen.de> zu finden seien und für alle Personen ohne Internetzugang diese in Papierform zugesendet werden könnten.

Im Anschluss daran trug Herr Polzin, der Leiter der Abteilung Verkehrsplanung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Argumente für und gegen die beiden Trassenvarianten BTE oder Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) vor (siehe PDF der Powerpoint vom Abend).

Zu dem Vortrag gab es Fragen oder Anmerkungen:

Frage: Wenn es am Willakedamm eine Eingleisigkeit der Straßenbahn gäbe, dann müsste doch dort weniger Grunderwerb erfolgen?

Antwort: An dieser Stelle muss die Straßenbahn aus Gründen des Fahrtenablaufs zweigleisig bleiben.

Frage: Die höheren Einnahmen über die KHL, die durch die höhere Anzahl an Fahrgästen entstehen würden, seien in der standardisierten Bewertung nicht berücksichtigt.

Antwort: Die 200 Fahrgäste mehr pro Tag können die höheren Investitionskosten von über 20 Millionen Euro nicht einfangen. Der entscheidende Faktor für die Wirtschaftlichkeit seien nicht die Fahrgäste.

Rückantwort:

In der Studie stehen aber nicht 200 mehr Fahrgäste auf der KHL, sondern 400-500, dann würden sich die Kosten aber doch schnell amortisieren.

Als Nächstes trug Herr Berger für den Huchtinger Beirat und die Bürgerinitiative die Argumente für die KHL-Variante gegenüber der BTE-Trasse vor (siehe PDF der Powerpoint vom Abend).

Bei der anschließenden Vorstellung der beiden vorgesehenen Arbeitsgruppen zur Optimierung der BTE-Trasse bzw. der Heinrich-Plett-Allee wurde aus dem Publikum eine dritte Arbeitsgruppe zur Nullvariante und zur KHL-Trasse vorgeschlagen. Diese Arbeitsgruppe fand selbstorganisiert im Saal bzw. vor dem Saal des Bürger- und Sozialzentrums statt.

(Zum Arbeitsablauf der beiden Arbeitsgruppen zur Trassenoptimierung siehe die Einzelprotokolle im Anhang.)

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum von den jeweiligen Moderator/innen der AGs vorgetragen. Einzelne Nachfragen wurden beantwortet.

Abschließend wurde in einem Redebeitrag gefordert, dass die Stadt das Projekt zurückziehen soll, da die individuelle Mobilität der Huchtinger nicht verbessert werde.

Dazu betonte Senator Dr. Lohse in seinem Schlusswort, dass die Mobilität aller Huchtinger verbessert und nicht eingeschränkt werden solle. Er bedauerte es sehr, dass sich nicht alle in den Arbeitsgruppen beteiligt hätten. Er äußerte seine Hoffnung, dass in der nächsten Deputationssitzung bzw. spätestens nach der Sommerpause ein Beschluss zur Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens erfolgen würde. Er bedankte sich für die Beteiligung und beendete damit das 3. Bürgerforum.

Protokoll: mo, th 11.07.2012

ANHANG

Arbeitsgruppen

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

Einleitend wurde vereinbart, dass die wesentlichen Optimierungen im Bereich der BTE-Trassenführung noch einmal einleitend erläutert werden, aber jederzeit Fragen erwünscht sind und diese dann auch beantwortet bzw. die Anregungen gesammelt werden.

Herr Gotzen vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr stellte die Varianten für die Führung der Linie 1 und 8 auf der BTE-Trasse und deren Prüfung kurz vor.

Herr Lippert vom mit der Planung beauftragten Ingenieurbüro BPR stellte die Kriterien für die Entscheidung bei der Optimierung einzelner Abschnitte dar. Diese seien der technische Ablauf, der betriebliche Ablauf, die Wirtschaftlichkeit und die nötigen bzw. vermeidbaren Eingriffe. Alle Erläuterungen wurden an Plänen und einer Powerpoint gezeigt, die auch im Internet abrufbar sind.

Nachfolgend sind die wesentlichen Punkte der darauffolgenden Fragen und Diskussionen aufgeführt. Nachfragen zu einzelnen Grundstückssituationen wurden möglichst zusammengefasst, um hier nicht Einzelfälle im Detail zu dokumentieren.

- Verschiedene Fragen bezogen sich auf die jeweils erforderlichen Eingriffe auf privaten Grundstücken einerseits durch die Trassenführung und andererseits durch die Bauphase
 - Aufgrund der Eingleisigkeit und einer Vor-Kopf-Bauweise auf dem alten Gleisbereich kann der Eingriff in private Grundstücke reduziert werden. Die Reduzierung wurde anhand einer Plandarstellung für die einzelnen Anwohner dargestellt und besprochen.
- Wie ist die Einwirkung auf Gebäude durch die Baummaßnahmen und den Straßenbahnbetrieb?
 - Es wird ein Erschütterungsgutachten und eine Beweissicherung durch eine Begutachtung der betroffenen Gebäude geben.
- Warum schwankt die Lärminderung durch den zusätzlichen Lärmschutz zwischen 1,5-6,5 dB(A)?
 - Das ist abhängig von der Entfernung von der Lärmquelle und von der Höhe des betroffenen Gebäudes / Raumes / Balkons.
- Wenn die Terrasse etwa 2 m hoch und ca. 20 m von der Trasse entfernt ist, wie ist das dann?
 - Das wird mit einem neuen Schallschutzgutachten im Rahmen der weiteren Planung genau konkretisiert werden.

- Die vorgesehene niedrige Lärmschutzwand ist allerdings zusätzlicher Lärmschutz, der über die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmwerte hinaus geht.
- Die gesamten Optimierungen (nicht nur Lärmschutz, entlang von BTE und HPA) werden zwischen 500.000 und 600.000 € kosten, die die Stadt Bremen trägt.
- Wird die Erholung im Garten insbesondere bei den Grundstücken, die sehr dicht an der Trasse liegen, noch möglich sein? Kann es eine breitere Pufferzone zur Straßenbahn geben?
 - Alle rechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.
 - Zum Teil wird die Pufferzone der Straßenbahn nur 4 m betragen können. Eine Prüfung des Verlaufs wird an diesen Stellen noch einmal zugesagt.
- Wird es eine Kaufpreisminderung geben?
 - Der Grundstückswert muss nicht zwangsläufig sinken. Viele Grundstücke in Nachbarschaft von neuen Straßenbahnlinien erfahren eine Wertsteigerung.
- Was ist mit dem Grundwasserstand, hat dieser Auswirkungen auf den Streckenausbau?
 - Der wechselnde und teilweise sehr hohe Grundwasserstand wird im Unterbau des Gleisbettes berücksichtigt; es wird eine Drainage im Unterbau geben, die Staunässe verhindern wird. Das Wasser wird abgeführt und nicht auf die Grundstücke geleitet.
- Wie hoch wird der Bahnkörper sein?
 - Der Bahnkörper wird auf dem jetzigen Gleisniveau liegen
- Wie sieht es mit der Nutzung von rückwärtigen Wegen und der Zufahrt zum Grundstück mit dem PKW aus (Luneplate)?
 - Das Befahren eines Seitenweges zur Abfuhr von Gartenabfällen mit dem PKW ist bei der gegenwärtigen Planung nicht mehr möglich. Eine Lösung dafür ist noch zu prüfen. Es gibt bisher nur einen Weg für Fahrräder und Mülltonnen.
- Warum wurde die Gleisachse Richtung Norden verschoben?
 - Das rettet ca. 25 Bäume
- ingleisigkeit:
 - ingleisigkeit kann es betriebsbedingt (Fahrzeiten, Kursläufe, etc.) nur auf einem Teilstück zwischen Auf den Kahlken und Neuer Damm geben (s. Plan). Dadurch werden insbesondere Eingriffe in Privatgärten vermieden.
- Wie ist die Lärmbelastung in Kurven (z.B. KHL – Willakedamm)?

- In engen Radien quietscht es zur Zeit bei trockener Witterung eher, doch die BSAG ist dabei, eine technische Lösung zu finden, es soll geschmiert werden.
- Mit welcher Geschwindigkeit fährt die Straßenbahn?
 - Das hängt von der Trassierung ab, bei einem geraden Abschnitt maximal 60 km/h, durchschnittlich aber nur 20 km/h.
- Wie verändert sich die Haltestelle Auf den Kahlken durch den neuen Lärmschutz?
 - Sie bleibt nahezu unverändert zur ursprünglichen Planung.
- Warum führt man die Straßenbahn nicht näher an der Kirche vorbei, um einen größeren Abstand zu den Wohnhäusern zu haben?
 - Weil dort auch ein Kindergarten ist. Wird noch einmal geprüft.
- Sind optische und akustische Warnsignalanlagen am Abend notwendig? Wird es eine Dauerbeschallung? Ist eine Vorführung möglich? –Die Frage wurde von dem Geräusch einer mitgebrachten Fahrradklingel akustisch untermauert. Die Befürchtung ist, dass dieser Geräuschpegel alle 3 Minuten erreicht wird.
 - Der Bahnübergang muss mit akustischen Signalen versehen werden.
 - Es gibt Verhandlungen mit der Landeseisenbahngesellschaft, um eine Ausnahmegenehmigung zu erzielen.
 - Eine akustische Signalgebung wird nach dem Stand der Technik immer sensorgesteuert an den Umgebungsgeräuschpegel angepasst (Blindenampel). Außerdem ist die Signalgebung zielgerichtet.
- Der vorgesehene Fußgängerüberweg über die Straßenbahn am Wendekreis des Neuen Damm könnte entfallen.
 - Das wird geprüft, wurde aber im Abschlussplenum kontrovers diskutiert.
- Sind Schrankengeführte Überwege möglich?
 - Das wird zur Prüfung noch einmal aufgenommen.
- Wie wird da für Sehbehinderte die Sicherheit gewährleistet?
 - Das ist durch Umlaufschranken und taktile Warnhinweise möglich.
 - Was wird es an der Dovemoorstraße als Signalgebung geben?
 - Licht und Akustik
- Gibt es eine Anschlussgarantie am Rolandcenter?
 - Es gab eine Simulation des Betriebsgeschehens. Das Ergebnis davon war, dass der Betrieb auch bei Verspätungen funktioniert.
- Der Überweg Auf den Kahlken wird gezeigt

- Wie werden die Taktzeiten sein?
 - 18 mal pro Stunde, d.h. alle 3 Minuten
 - Güterverkehr im bisherigen Umfang eher nachts
- Wie wird die bauliche Ausgestaltung im Haltestellenbereich sein?
 - Auch Schotterfang, die Haltestelle wird abgestützt, die schalltechnische Überprüfung erfolgt noch im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens.
- Was ist mit Sichtschutz? Welchen Schutz gibt es, wenn die Bäume durch Baumaßnahmen geschädigt werden?
 - Wenn etwas entfernt werden muss, dann wird es eine Ersatzpflanzung bei Bäumen bis zu einer Größenordnung von Neupflanzen mit einem Stammumfang von 18/ 20cm geben.
- Wie hoch sind nachgepflanzte Bäume?
 - Es ist keine pauschale Aussage möglich, da Bäume unterschiedliche Standorte brauchen und je nach Art auch unterschiedliche Wuchsformen haben. Alle Bäume werden ersetzt.
- Wer ist für den Schnitt der Baumkronen über der Trasse verantwortlich?
 - Der Kronenschnitt im Trassenbereich ist Aufgabe des Betreibers der Strecke.
- Werden auch Hecken (z.B. Buche, 2 m hoch) ersetzt?
 - Der Grünbestand wird in Abstimmung mit den Eigentümern wieder ersetzt.
- Wie werden die Grundstücke in der Bauphase gesichert?
 - Durch einen Bauzaun.
- Muss man jederzeit Zugriff für die Pflege der Lärmschutzwand gewähren? Wie ist das mit dem Betretungsrecht auf dem 1 m breiten Pflegestreifen?
 - Es wird vorher informiert und gefragt werden.
- Wie ist die Strahlenauswirkung der Oberleitung?
 - Gleichstrom, d.h. kein Feld und keine Auswirkungen.
- Was ist mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung? Die Straßenbahn fährt mit 60 km/h durch die Gärten, das ist zu schnell.
 - Der Punkt wird noch einmal geprüft.
 - Es wird nur wenige Abschnitte mit sehr kurzen Spitzengeschwindigkeiten geben.

- Kann man sich gegen die Standorte der Fahrleitungsmasten wehren?
 - Die Statik der Fahrleitung muss berücksichtigt werden.
 - Die neue Planfeststellung ermöglicht weitere Hinweise.
 - Die Masten sind im jetzigen Planwerk durch den Versprung der Grenzen lokalisierbar.

Protokoll: th, da

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.

Frage 1

Ist die Kurve am Abzweig KHL auf die HPA zweigleisig?

Antwort

Ja, diese ist zweigleisig.

Frage 2

Wird es einen Übergang Scheveninger Straße, als insbesondere für Fahrradfahrer wichtige Querung, über die HPA geben?

Antwort

Die Querung Scheveninger Straße soll ermöglicht werden. Grundsätzlich wird ein Erhalt bestehender und gut funktionierender Wegebeziehungen favorisiert. Insgesamt müssen, um eine optimale Querung im Bereich von der KHL bis zur Delfter Straße für Fußgänger / Radfahrer zu erreichen, eventuell mehr Bäume gefällt werden.

Anmerkung

Nicht alle Teilnehmer/Innen in der AG waren der Meinung, dass diese Querung wichtig sei. Das ASV hat allerdings deutlich gemacht, dass diese Verbindung sehr wohl stark frequentiert ist, wie auch die Mehrzahl der Teilnehmer/innen bestätigte.

Frage 3

Bedarf es einer Zweigleisigkeit oder sind auch mehr eingleisige Abschnitte als geplant denkbar?

Antwort

Die Zweigleisigkeit ist für einen störungsfreien und wirtschaftlichen Verkehrsablauf zwingend notwendig. Die geplanten eingleisigen Abschnitte sind bereits ein Kompromiss. Mehr eingleisige Abschnitte sind dementsprechend nicht möglich. Derzeit wird noch geprüft, wie lang die Eingleisigkeit über die B 75 ausfallen wird.

Frage 4

Wird es zwischen den Haltestellen Delfter Straße und Am Sodenmatt einen Schutzzaun geben?

Antwort

Darauf kann bei jetzigem Planungsstand verzichtet werden. Sollte der Gleiskörper allerdings dichter an den Gehwegen gebaut werden, wäre ein Schutzzaun notwendig. Dies ist einer der Optimierungsvorschläge, der den Vorteil hätte, dass bei dieser Planung deutlich mehr Bäume erhalten werden könnten.

Anregung

Es solle auch geprüft werden, ob nicht ohnehin ein Schutz zur Böschung hin erfolgen könne, da auf den Flächen häufig Kinder spielen.

Es solle geprüft werden, ob zwischen den Haltestellen Delfter Straße und Am Sodenmatt auf der Straßenseite zwischen den Bäumen Parkplätze eingerichtet werden können.

Frage 5

Ist es möglich, die bestehenden Trampelpfade zwischen den Haltestellen Delfter Straße und Am Sodenmatt auszubauen und Querungen der Trasse zu ermöglichen?

Antwort

Nein, die Trampelpfade können bei diesen Planungen nicht berücksichtigt werden. Es gibt einen Trampelpfad Höhe Delfter Straße. Dieser wird durch die derzeitige geplante Wegeführung aufgenommen.

Frage 6

Wird die Flächeninanspruchnahme der Haltestelle Am Sodenmatt höher als bisher ausfallen und die Marktfläche verkleinern?

Antwort

Die Flächeninanspruchnahme wird sich nur geringfügig erhöhen. Die Haltestelle wird in einer Breite von 3 m auf der Marktfläche liegen. Durch die Haltestelle ist eine Neuorganisation des angrenzenden Marktplatzes bezüglich der Ein- und Ausfahrten nötig, da die Haltestelle nicht gequert werden kann. Die Durchfahrt für Marktfahrzeuge wird dadurch seitlich verschoben.

Frage 7

Der Gleiskörper schwenkt vor der Überquerung der B 75 von der Seitenlage in die Mittellage. Wie wird in diesem Bereich die Fußgängerquerung erfolgen?

Antwort

Es wird per Lichtsignalanlage (LSA) die Querung der Zufahrt zur B 75 geben. Des Weiteren wird geprüft, die LSA so auszubauen, dass auch eine Querung der HPA für Fußgänger und Fahrradfahrer ermöglicht wird.

Frage 8

Werden die Radwege in der HPA schmaler oder breiter?

Antwort

Die Radwege werden in den gegenwärtigen Maßen gestaltet (1,60 m Breite). Es ist noch nicht entschieden, ob eine Nutzungspflicht für die Radwege eingeführt wird.

Frage 9

Wie werden Geh- und Radwege auf der Brücke organisiert?

Antwort

Es wird einen gemeinsam zu nutzenden Geh- und Radweg geben.

Frage 10

Wird durch die Gleisbauarbeiten in die den Gleiskörper angrenzenden Grundstücke eingegriffen?

Antwort

Ja, dies lässt sich teilweise nicht vermeiden. Danach wird der Ursprungszustand so weit wie möglich wieder hergestellt. Die Grundstücksbesitzer werden für die Zeit der Bauarbeiten auf ihrem Grundstück entschädigt. Die Höhe der Entschädigungen wird durch ein Gutachten ermittelt.

Frage 11

Warum gibt es eine Wendeschleife an der Brüsseler Straße, die in diesem Bereich den ohnehin sehr starken Verkehr noch stärker belastet und zu weiteren Verkehrsstauungen auf der Huchtinger Heerstraße führen wird? Kommt alternativ die Flämische Straße als Wendeschleife in Frage?

Antwort

Die Flämische Straße wurde als Wendepunkt geprüft. Als Nachteil dieses Standorts wurde ermittelt, dass bei Störungsfällen keine Überholmöglichkeiten bestehen und dass die Erschließungsqualität geringer ist, da das Einzugsgebiet bis zur Brüsseler Straße nicht erreicht wird. Auch eine Erschließung des Gleiskörpers bis zur Brüsseler Straße mit einer "Blockumfahrung" durch die Luxemburger Straße wurde geprüft. Diese Variante ist wegen der engen Radien nicht umsetzbar.

Das Problem eines zusätzlichen Verkehrskonflikts durch die Wendeschleife im Bereich der Brüsseler Straße wird durchaus gesehen. Die Huchtinger Heerstraße wird durch den MIV als

Entlastungsstrecke genutzt. Dieses Problem kann aber nicht durch den Verzicht auf die Wendeschleife gelöst werden. Stattdessen soll die Qualität der Verkehrsführung in Huchting insgesamt geprüft und nach Möglichkeit optimiert werden.

Anregung

Die erneute Untersuchung einer Variante für eine Wendeschleife im Bereich der Flämischen Straße als Alternative zur geplanten Wendeschleife Brüsseler Straße wurde gewünscht.

Protokoll: tc,kg