

Ulrich Draub
für die BI's : Am Hulsberg u. Bismarckstr.

Hermine Berthold Str. 5
28205 Bremen
Tel.: 0421 32 54 98
E-mail: ulrich.draub@t-online.de

HB 10.07.12

⇒Frau Eva Herr – 63-- SUBV

An die Vertreterinnen der Planungsbüros

LIN, Berlin; APS, Kopenhagen;

Westphal- Architekten, Bremen.

An Mitglieder

des Beirats Östliche Vorstadt

Sehr geehrte Damen und Herrn,

die Lösung der örtlichen Mobilitätsprobleme sind für die Entwicklung des Neuen Hulsberg Viertels (NHV) von existenzieller Bedeutung. Daher werden die BI's, die sich mit den Verkehrsproblemen der Östlichen Vorstadt auseinandersetzen, besonders das Mobilitätskonzept, SHP- Ing. ; die Stellungnahme Immissionen, Ref. 22 und die Stellungnahme Car Sharing aus unserer Sicht überprüfen.

Leider verfügten wir zum Gutachtertermin (28. Juni 12) nur über zwei Tag Zeit für die Kenntnisnahme dieser Berichte, so dass unsere mündliche Kritik u. Ergänzungsvorschläge nur sehr oberflächlich bleiben mussten.

Zum **Mobilitätskonzept** der SHP- Ing. sind folgende Anmerkungen aus unserer Sicht notwendig, dabei beziehen sich unsere Aussagen besonders auf die Kap 6 und 7:

1. Die Strukturveränderung des Verkehrsverhaltens wird vorrangig an den Besitzverhältnissen von Pkw's vermittelt, siehe Deckblatt und Seite 64. Die politischen Vorgaben zur Steigerung des Car Sharing (300%) und des Radverkehrs von 25 auf 40% werden leider in diesen Kapiteln nur durch allgemeine Aussagen vermittelt. Sie sollten als direkte Zielzahlen aufgenommen werden, zumal für die Bereiche der Vorstädte sie höher sein müssten als die bremischen Durchschnitts-Zahlen.

Für einen „verkehrspolitischen Realismus“ im Sinne der traditionellen Verkehrs- Auto- Planung sind schon Aussagen zur Aufstockung der Garagenbauten und Veränderungen der Knotenpunkte (Friedrich Karl- / St. Jürgen- Str.) erkennbar. Diese Aussagen werden von den BI's sehr skeptisch bewertet.

Leider sind Auswirkungen auf das Verkehrsnetz nur sehr begrenzt erkennbar, hier sollte die östliche Vorstadt in ihrer gesamten Netzstruktur behandelt werden.

2. Die Nutzungs- Steigerung des Fahrrads, von Car Sharing- Systemen und vom ÖPNV sind die Basis für eine Veränderung von Besitzverhältnissen für Pkw's . Neben allgemeinen Infrastrukturverbesserungen für diese Verkehrsträger müssen direkte Förderprojekte für diese Verkehrsträger systematisch erarbeitet und durchgeführt werden.

Seid Jahren weisen wir in diesem Zusammenhang auf die positiven Aspekte der UNI- Klinik Freiburg hin. Hier ist ein nachahmenswertes Konzept der Fahrradförderung entwickelt, das auch auf Bremen übertragen werden sollte. In der Anlage 1: 1.Platz werden wir eine Kurzbeschreibung dieses Freiburger Projekts beifügen.

3. Die Verkehrsnetzplanung bleibt auf die direkt anliegenden Straßen begrenzt. Es ist unabdingbar, das gesamte Netz der östlichen Vorstadt hier zu betrachten, um auch Problemstellen zu identifizieren und zu beseitigen, die die angestrebten Veränderungen blockieren oder fördern können. Auf Seite 59 ist der Straßenzug: >Am Schwarzenmeer, Am Huls-

berg,... < als Fahrradnebenroute eingezeichnet. Der beklagenswerte Zustand dieses Miniatur- Fahrradstreifen Am Hulsberg muss verändert werden. Eine Beschreibung der konkreten Situation und entsprechende Lösungsvorschläge wird die örtlichen BI zum Herbst erarbeiten. Weiterhin ist auch eine Nordanbindung für den zukünftigen Fahrradverkehr kritisch zu überprüfen. Hier könnten ähnliche Probleme auftreten, wie sie Am Hulsberg beschrieben wurden.

4. Aus Sicht der BI's ist es ein Fortschritt, das der Begriff Mobilitätsmanagement auf Seite 63 ff diskutiert wird. Aber die Zielperspektive muss eindeutig auf die Aktivierung des betrieblichen Mobilitätsmanagement ausgerichtet werden. Ein gutes und konkretes Beispiel ist hier das Projekt der UNI- Klinik Freiburg (Siehe Punkt 2 und Anlage 1: 1.Platz). Es ist verwunderlich, warum die Projektplanung der dena mit ihren Förderprogramm *effizient mobil* mit seinen über 200 Projekten nicht angesprochen wird . Das breite Spektrum dieser Projekte bildet ein gutes Erfahrungspotential, das endlich auch in Bremen genutzt werden sollte.
5. Zusätzliche Vorschläge zum Punkt 7:
Aus unserer Sicht sollte unter diesen Punkt die grundsätzliche Übernahme der o.g. Fahrrad- Förderung nach dem Modell der UNI- Klinik Freiburg gefordert werden.
Auch die Fahrrad- Routen in Richtung Norden und Osten sollten frühestmöglich festgelegt werden.

Aus der Sicht der BI's ist das Kap. 6 >Erschließungs- und Mobilitätskonzept< das wichtigste Kap. dieser Studie. Dabei sind die Probleme des MIV ausführlich behandelt, die Bereiche: „Rad-, Fußgänger- Verkehr, Städtebau und Mobilitätsmanagement sind dagegen unzureichend beschrieben.

Immissionsschutz

Immissionsschutz besteht aus Luftreinhaltung, Lärmschutz und Klimaschutzplanung. Die vorliegende Stellungnahme behandelt nur den Lärmschutz in sehr zurückhaltender Weise. Auch bei sehr konservativer Betrachtungsweise muss berücksichtigt werden, das die Umsetzung der Planungen sich erst in fünf bis zehn Jahren realisieren werden, d.h. alle „Baustellen“, die für eine Verschärfung der Schutzvorgaben im Umwelt- / Verkehrsrecht erkennbar sind, müssten den Stadtplanern angezeigt werden.

Aus der Sicht der BI's sind es:

- >Die Grenz- bzw. Auslösewerte der Luftreinhaltung (PM- Werte) und des Lärmschutzes werden verschärft.
- >Der Schienenbonus ist weder mit dem EU- Recht noch mit dem Umweltrecht vereinbar.
- >Die integrative Zusammenfassung von verschiedenen Lärmquellen ist schon heute aufgrund der gültigen VDI- Richtlinie 3722-2 möglich und aus der Sicht der BI's notwendig.
- >Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist für die Kleinparks auf dem NHV- Gebiet im Zusammenhang mit den Fahrradtrassen / Fahrradstraßen notwendig.
- >In der 30 / 50 kmh- Frage für Innenstädte / Umweltzonen hinkt Bremen wie üblich der Diskussion auf Bundesebene hinterher.

Zu den Problemen des zukünftigen **Car Sharings** ist neben einer ausreichenden Zahl von Parkplätzen die Forderung nach einem Belohnungs- Bonus für die zukünftigen Nutzergruppen zu konkretisieren.

Im Sinne eines beidseitig offenen Dialog zwischen Bürger und Verwaltung hätten wir eine Stellungnahme zu unserer Eingabe vom Okt 2011: >Belastungssituation ... der Östlichen Vorstadt< erwartet. Zwar sind viele Punkte bei den Beteiligungsveranstaltungen angesprochen, die den unmittelbaren Projekt- Bereich berühren, aber die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz der Östlichen Vorstadt sind aus unserer Sicht bisher unzureichend behandelt worden.

Mit freundlichen Grüßen i.V. Ulrich Draub

Anlage 1: > 1.Platz <