

Teil A – VORHABENBESCHREIBUNG

WPA Wohnpark Aumund

**Bauliche Ergänzung nördliche Nebenanlage und Erweiterung
Wendehammer im Bereich P+R-Anlage Bahnhof Aumund
zum Bebauungsplan 1569 / E 1027**

Bremen-Vegesack



ASP Atelier Schreckenbergs Planungs GmbH
Contrescarpe 46
28195 Bremen
T. 0421 369120
mschreckenbergs@atelier-asp.de

Teil A – VORHABENBESCHREIBUNG	1
1 Darstellung des Vorhabens.....	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	4
2 Begründung des Vorhabens.....	5
2.1 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	5
2.1.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung.....	5
2.1.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	5
2.1.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	6
3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
3.1 Ausbaustandard.....	7
3.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	7
3.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität.....	8
3.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung.....	9
3.3 Querschnittsgestaltung.....	9
3.3.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	9
3.3.2 Fahrbahnbefestigung	11
3.3.3 Hindernisse in Seitenräumen	13
3.4 Besondere Anlagen	13
3.5 Leitungen.....	14
3.6 Baugrund/Erdarbeiten	14
3.7 Entwässerung	14
3.7 Straßenbauausstattung.....	15
4 Kosten.....	15
5 Verfahren	15
6 Durchführung der Maßnahme.....	15

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Lage im vorhandenen Straßennetz:

Die Fahrgasse der P+R Anlage entlang des Bahnhofs Aumund liegt im Bremer Stadtteil Bremen-Vegesack und wurde 2007 durch die Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH gebaut. Die Fahrgasse ist als P+R Anlage beschildert und dient der Erschließung des Bahnhofs Aumund (im Folgenden ‚P+R Anlage‘ genannt). Sie hält Park+Ride Parkplätze und überdachte Fahrradparkplätze bereit für die Zugreisenden. Angeschlossen ist die P+R Anlage an die Meinert-Löffler-Straße im Südosten.

Die Planung der P+R Anlage wurde in der Planungsphase 2007/2008 mit ASV und HanseWasser/ UBB abgestimmt. Die Ausbaustandards des ASV und HanseWasser/ UBB wurden baulich umgesetzt. Die Verkehrsanlage sollte durch den damaligen Erschließungsträger an die Hansestadt Bremen nach Fertigstellung übergeben werden. Diese Eigentumsübertragung in das Sondervermögen Infrastruktur der Hansestadt Bremen hat für die bestehende P+R Anlage bisher nicht stattgefunden.

Art und Umfang der Baumaßnahme, Vorhabensträger:

Eigentümer der P+R Anlage ist derzeit die Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH, Farger Str. 128, 28777 Bremen (im Folgenden ‚FVE‘ genannt), da bisher noch keine Übergabe an die Stadt Bremen stattgefunden hat. Die Unterhaltungspflicht befindet sich entsprechen auch bei der FVE. Anlass für die jetzige Übergabe ist die Errichtung einer Seniorenwohnanlage sowie von zwei weiteren Gebäuden mit gemischter Nutzung (Einzelhandel, Wohnungen, Praxen, Büro’s) auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs Aumund. Zur Seniorenwohnanlage wird es eine Zufahrt von der P+R Anlage geben sowie Zuwegungen für Fußgänger. Vorhabenträger für die zukünftige Bebauung ist die Projektgrund GmbH, Gerhard-Rohlf’s-Str. 62B, 28757 Bremen. Vorhabenträger für die bauliche Ergänzung der nördlichen Nebenanlage und Erweiterung des Wendehammers der vorhandenen P+R Anlage ist ebenso die Projektgrund GmbH.

Gemäß dem Bebauungsplan 1569, der seit Mai 2019 Planreife besitzt, wird die P+R Anlage als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und nach Abschluss aller Baumaßnahmen sowie Feststellung des ordnungsgemäßen, mangelfreien Zustands und Übernahme der öffentlichen Verkehrsfläche in die Erhaltungslast des Straßenbaulastträgers öffentlich gewidmet. Die vorhandenen Parkplätze erhalten die besondere Zweckbestimmung ‚Stellplätze für Park and Ride‘, sodass die Funktion als P+R-Stellplätze für den S-Bahnhaltepunkt gesichert wird (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4).

Vor der Übergabe der P+R Anlage an die Hansestadt Bremen in das Sondervermögen Infrastruktur / Amt für Straßen und Verkehr werden bauliche Erweiterungen notwendig, da die gegebenen Nebenanlagen nicht dem gültigen Regelwerk (RASt 06) entsprechen und auch den Ansprüchen der Barrierefreiheit nicht gerecht werden. Die bisherige nörliche Nebenanlage wird von 0,70 m um 1,80 m auf eine Breite von 2,50 m verbreitert. Der Wendehammer im hinteren Bereich der P+R Anlage wird vergrößert. Zudem werden zusätzliche Stellplätze als Ersatz für die mit der Einrichtung neuer Zufahrten für die Neubebauung entfallenen P+R Parkplätze sowie zur Abdeckung des ruhenden Verkehrs infolge der zu erwartenden Besucher der Seniorenwohnanlage geschaffen. Zur zukünftigen Senionrenwohnanlage wird es eine neue Grundstückszufahrt sowie fußläufige Anbindungen für die gemischt genutzten Gebäude geben. Für diese baulichen Veränderungen sind Flurstücksteilungen der betroffenen Grundstücksflächen notwendig. Betroffen sind in Teilbereichen die Flurstücke 62/10, 62/3, 62/4 und 55/8 in Bremen-Vegesack. Siehe hierzu den Teilungsplan 1103 in der Anlage.

Das Flurstück wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch das Baugrundstück Wohnpark Aumund (ehemaliger Schlachthof)
- im Osten durch die Meinert-Löffler-Straße
- im Süden durch die Bahngleise des Bahnhofs Aumund
- im Westen durch eine öffentliche Grünfläche/ Teichanlage

zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/ Umstufung/ Einziehung:

Die P+R Anlage ist derzeit schon an die Meinert-Löffler Straße angebunden und geht gemäß Bebauungsplan 1569 nach Abschluss der Bauarbeiten und mangelfreier Abnahme in die Erhaltungslast des Amtes für Straßen und Verkehr über und wird öffentlich gewidmet.

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1103 ASV_LP TÖB-498_WPA_Teilungsplan_500_2019_08_22

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Länge, Querschnitt:

Die Länge der Fahrgasse der P+R Anlage beträgt im Bestand ca. 215 m und wird nach den baulichen Veränderungen diese Länge beibehalten.

Der derzeit ausgebaute Straßenquerschnitt beträgt 11,70 m. Entlang der Gleisanlagen besteht eine 3,00 m breite Nebenanlage. Darin enthalten sind 2,00 m breite Park+Ride Stellplätze sowie ein ca. 1,00 m breiter Pflasterstreifen zum Aussteigen aus den Fahrzeugen. Der Zugang zu den Bahnsteigen des Aumunder Bahnhofs wird über zwei mit Sperrgittern ausgestattete Durchgänge sichergestellt, von denen einer in Richtung der Anbindung an die Meinert-Löffler-Straße und der andere kurz vor der Wendeanlage gelegen ist. Der an dieser Seite neben den Stellplätzen gelegene gepflasterte Ausstiegsstreifen ist an den Bahnsteigzugängen auf ca. 3,00 m verbreitert. Um ein ungewolltes Betreten der Bahnanlagen zu verhindern, ist der gesamte außerhalb der Durchgänge gelegene Abschnitt der Stellplätze der P+R Anlage mittels eines Stabmattenzauns abgesichert. Diese Zaunanlage verbleibt auch mit späterer Anpassung der Verkehrsanlage in seiner Lage und im Eigentum der FVE. In den Bereich, wo die Durchgänge zum Bahnsteig angeordnet sind, sind überdachte Fahrradstellplätze untergebracht für jeweils 20 Fahrräder. Diese sind derzeit im Eigentum der FVE und verbleiben auch in dessen Eigentum.

Die heutige Fahrgasse der P+R Anlage und spätere Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m, die auch mit Umgestaltung der Anlage nicht verändert wird. Zum Grundstück des ehemaligen Schlachthofs weist die Nebenanlage im Bestand eine Breite von 2,70 m auf. Die Park+Ride Stellplätze sind 2,00 m breit und haben zusätzlich einen gepflasterten Abstandstreifen von 0,70 m.

Die Nebenanlage wird in Richtung der zukünftigen Bebauung um 1,80 m verbreitert, sodass neben den 2,00 m breiten Park+Ride Stellplätzen ein 2,50 m Gehweg geschaffen wird. Der Straßenquerschnitt verbreitert sich dadurch auf 13,50 m Breite.

Die vorhandenen Baumscheiben mit einer Breite von 2,70 m und einer Tiefe von 2,35 m (zzgl. Bord) bleiben bestehen. Damit verschmälern sie den Gehweg auf 1,85 m Breite auf einer Länge von jeweils 2,70 m pro Baumscheibe. Eine teilweise Überbauung der Baumscheibe von ca. 0,55 m, um den Gehweg durchgängig mit einer Breite von 2,50 m herzustellen, wurde vom Umweltbetrieb Bremen ausgeschlossen. Die vorhandenen Hainbuchen in Säulenform verzweigen sich in 50 cm Höhe und haben einen durchschnittlichen Kronendurchmesser von 2,50 m. Damit ragen sie in den Bereich des zukünftigen Gehwegs. Da es nicht aufgeastete Bäume sind, können die Fußgänger nicht direkt am Baum vorbei gehen,

sondern müssen ihm in diesem Bereich ausweichen. Ein Aufasten ist aufgrund der Baumart und aus gestalterischer Sicht nicht möglich. Die Verkleinerung der Baumscheibe durch das Setzen eines Bordes und das Auspflastern der Fläche würde den Gehweg an den Baumscheiben aufgrund des niedrigen Kronenansatzes nicht für die Fußgänger verbreitern. Zusätzlich wäre dies ein starker Eingriff in den Wurzelbereich der Bäume. Aus diesen Gründen bleiben die Baumscheiben in der jetzigen Größe erhalten.

Der einseitige Wendehammer weist im Bestand eine Breite von 12,00 m auf. Zukünftig wird dieser vergrößert und erhält eine Breite von 16,10 m mit einem darin enthaltenen Wendekreisradius von 6,00 m gem. RAS 06, um auch 3-achsigen Fahrzeugen mit einer Länge von bis zu 10 m das Wenden zu ermöglichen. Gemäß B-Plan 1569 muss eine Ausschilderung darauf hinweisen, dass eine Wendemöglichkeit für größere LKW nicht vorhanden ist (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4).

Durch die Grundstückszufahrt und den Eingangsbereich zur Seniorenwohnanlage entfallen 4 Stellplätze im Bestand. Diese 4 Stellplätze werden im Bereich der Wendeanlage ausgeglichen. Zusätzlich werden 5 weitere Stellplätze als zusätzliche Besucherstellplätze hergestellt. Insgesamt verändert sich durch die Massnahme die Anzahl der vorhandenen P+R Parkplätze nicht. Alle im Bereich der Wendeanlage neu geplanten Stellplätze weisen die Abmessungen 2,50 m in der Breite und 5,00 m in der Länge auf.

Zur zukünftigen Bebauung auf dem ehemaligen Grundstück des Schlachthofs wird eine Überfahrt hergestellt. Diese wird auf einer Breite von 5,95 m an der Grundstücksgrenze hergestellt. Eine bestehende Bauminsel wird hierfür vergrößert sowie eine zweite Grüninsel neu angelegt. Die Einfahrt wird hierdurch räumlich gefasst.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.1.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan):

Für das Plangebiet besteht der Bebauungsplan 1569, der seit Mai 2019 Planreife besitzt und der die P+R Anlage entlang des Bahnhofs Aumund mit einbezieht und als öffentliche Verkehrsfläche ausweist. Teilflächen sind als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen, in diesem Fall als Flächen für Stellplätze für Park+Ride. Der Ein- und Ausfahrtsbereich für Kraftfahrzeuge für die zukünftige Bebauung der Seniorenwohnanlage wird ebenfalls festgesetzt.

2.1.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Verkehrsanalyse und -prognose:

Bei der Fahrgasse entlang des Bahnhofs Aumund handelt es sich um eine Fahrgasse der heutigen P+R Anlage, die nordöstlich in einer Wendeanlage endet. Bei dieser Fahrgasse handelt es sich um eine Verkehrsfläche des ruhenden Verkehrs (Parkplatz), die zur Andienung der Parkplätze dient. Bisher wird die Fahrgasse lediglich von Park+Ride Nutzern genutzt.

Zukünftig wird die P+R Anlage diese Funktion der Erschließung des Bahnhofs Aumund beibehalten und zusätzlich der Erschließung der Seniorenwohnanlage dienen. Hierfür ist im Bebauungsplan 1569 bereits ein Ein- und Ausfahrtsbereich für Kraftfahrzeuge festgesetzt. Für die Seniorenwohnanlage besteht ein

Stellplatzbedarf von 18 Stellplätzen, die in der Tiefgarage der Wohnanlage untergebracht werden. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die die Stichstraße nutzen, wird sich um diese Fahrzeuge erhöhen. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Besucher der Pflege-WG's, Apartments und Tagespflegepatienten. Im November 2018 wurde eine verkehrliche Untersuchung beauftragt, die die vorhandenen Erschließungsanlagen auf ihre Leistungsfähigkeit hin analysiert und beurteilt hat. In der P+R Anlage wurde die Spitzenstunde am Nachmittag erfasst. Gemäß dem Gutachten kommt es zukünftig zu Mehrverkehren aufgrund der Bebauung, die jedoch von den vorhandenen Verkehrsanlagen aufgenommen werden können. Durchschnittlich werden 15 KfZ/h von der Meinert-Löffler-Straße nach links in die P+R Anlage einbiegen. Dies behindert jedoch nicht den Geradeausverkehr, der auf der Meinert-Löffler-Straße unterwegs ist. Ein Rückstau aus diesem Verkehrsaufkommen, der die Gleisanlagen beeinflussen könnte, wurde durch diese Untersuchung ausgeschlossen (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4).

Müllabfuhr:

Auf dem Baugrundstück nördlich der P+R Anlage wird es zentrale Müllräume in der Seniorenwohnanlage sowie in den gemischt genutzten Gebäuden geben. Die dort aufgestellten 1100 l Sammelcontainer werden wöchentlich zur Abholung auf einem zentralen Müllsammelplatz aufgestellt, der der Entsorgung aller Gebäude auf dem Baugrundstück dient. Dieser befindet sich im Bereich der Meinert-Löffler-Straße auf dem privaten Grundstück und ist damit zur dauerhaften Nutzung abgesichert. Zunächst ist geplant, die Abfallentsorgung über die Meinert-Löffler-Straße zu organisieren, das Müllfahrzeug wird somit zur Abholung der Container auf der Meinert-Löffler-Straße stehen. Sollte sich herausstellen, dass es hierdurch zu maßgeblichen verkehrlichen Behinderungen kommt, so müssen entsprechende Maßnahmen mit dem Amt für Straßen und Verkehr abgestimmt und vertraglich gesichert werden. Für diesen Fall wird die private Stellplatzanlage auf dem Baugrundstück so erstellt, dass sie auch von Müllfahrzeugen befahren und damit die Müllabfuhr über das Baugrundstück organisiert werden kann. Der Oberbau des Parkplatzes ist auf diesen Belastungsfall ausgerichtet (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C6). Änderungen an den Nebenanlagen werden für die Abholung sowohl von der Meinert-Löffler-Straße aus als auch vom privaten Grundstück nicht notwendig. Hier ist keine öffentliche Grünfläche in den Nebenanlagen angeordnet, die die Abholung der Container behindert.

Feuerwehr:

Für die zukünftige Bebauung wird die öffentliche Verkehrsfläche als Aufstellfläche für Feuerwehrfahrzeuge nachgewiesen. Die Feuerwehr wird somit die Stichstraße sowie den Wendehammer zukünftig nutzen.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

2.1.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Barrierefreiheit

Öffentliche Straßen sind so zu anzulegen, dass sie den Belangen Behinderter und Menschen mit anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen genügen (RL Barrierefreiheit der Stadt Bremen).

Die Verbreiterung des Gehwegbereichs an der nordöstlichen Straßenseite gewährleistet eine barrierefreie Zuwegung der Seniorenwohnanlage sowie der gemischt genutzten Gebäude. Gemäß den Vorgaben aus der Richtlinie Barrierefreiheit werden keine Stufen eingebaut oder Längsneigungen über 6% und Querneigungen über 2,5% erreicht. Die Oberflächen werden mit fugenarmen Belagmaterial mit ebener Oberfläche ausgeführt (Betonpflaster ohne Fase). Die Fahrbahn ist bereits im Bestand über die äußeren

Leitlinien mit einem Hochbord mit Vorstand eingefasst. Die Abgrenzung des Gehwegs zum Baugrundstück erfolgt mit einem Tiefbord mit 2 cm Vorstand als taktile Orientierungshilfe für Blinde und Sehbehinderte.

Gemäß den Abstimmungen in der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden die Anregungen aufgenommen, vor dem Haupteingang der Seniorenwohnanlage kurzzeitige Parkmöglichkeiten einzurichten, um den Hol- und Bringdienst der Tagespflegepatienten zu organisieren. Hierdurch werden für die Senioren kurze Wege zur Einrichtung und ein gefahrloses Ein- und Aussteigen sichergestellt (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4). Die Sicherung dieser Stellplätze muss nach den baulichen Veränderungen in der P+R Anlage in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde über eine verkehrsbehördliche Anordnung erfolgen. Der Ersatz der 2 entfallenen Stellplätze am Eingang der Seniorenwohnanlage sowie der 2 entfallenen Stellplätze an der Grundstückszufahrt wird im Bereich der Wendeanlage erfolgen. Dies ist gem. B-Plan die flächensparendste und städtebaulich verträglichste Lösung (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4).

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Ausbaustandard

3.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Beschreibung der grundsätzlichen Gestaltungsmerkmale:

Die Funktion der Fahrgasse ist die Andienung der P+R Stellplätze und der zukünftigen Erschließung des Baugrundstücks. Durch die Ausbildung einer Sackgasse wird es auch zukünftig keinen Durchgangsverkehr auf der Fahrgasse geben, sondern lediglich Ziel- und Quellverkehr für den Bahnhof und die Seniorenwohnanlage.

Am Ende der Fahrgasse befindet sich im Bestand ein Wendehammer. Dieser wird in der Planung erweitert, sodass 3-achsige Fahrzeuge mit Zurücksetzen wenden können. Die Feuerwehr kann somit die Wendeanlage problemlos nutzen.

Begegnungsverkehr von PKW und LKW ist auf der Fahrgasse aufgrund des Straßenquerschnitts von 5,50 m möglich (zzgl. 0,5 m Breite der Rinnen) (gem. RAS 2006).

Parken ist im Bestand nur in den ausgewiesenen Flächen möglich. Dies wird auch in der Planung so beibehalten. Die Parkplätze weisen im Bestand ein umlaufendes Hochbord 12/15/30 auf, das auch bei den zusätzlich geschaffenen Parkplätzen im Bereich der Wendeanlage hergestellt wird.

Die Zufahrt auf die Meinert-Löffler-Straße erfolgt im Bestand über die Vorfahrtsregelung ohne Lichtsignalanlage und wird in der Planung so belassen.

Der Radverkehr wird im Bestand auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der überdachten Fahrradstellplätze ist der Bord abgesenkt. Dies wird in der Planung nicht verändert. Die Grundstücksflächen der überdachten Fahrradstellplätze gehen nicht in das Eigentum der Hansestadt Bremen, Sondervermögen Infrastruktur, über. Diese Flächen verbleiben im Eigentum und Unterhalt des derzeitigen Eigentümers, der FVE.

Der Fußverkehr wird auf der neu herzustellenden Nebenanlage auf der Seite des Baugrundstücks geführt. Die Breite des Gehwegs beläuft sich in der Planung auf 2,50 m (im Bereich der Bauminselflächen auf 1,85 m). Der Ausstiegsstreifen auf der Seite des Bahnhofs wird im Bestand belassen (Breite 1,00 m). Der Gehweg an der nördlichen Nebenanlage wird bis zum nordwestlich gelegenen öffentlichen Teich verlängert (s.

Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C4).

Die Wendeanlage wird im nordöstlichen Bereich mit einer Oberflächenbefestigung analog den Gehwegen eingefasst. Diese Flächen bleiben im Eigentum der Hansestadt Bremen, Sondervermögen Infrastruktur, und stellen den Überschwenkbereich für LKW dar.

Die Fahrgasse geht gemäß Bebauungsplan 1569 nach mangelfreier Abnahme in die Erhaltungslast des Amtes für Straßen und Verkehr über und wird öffentlich gewidmet.

Die Feuerwehr wird die P+R Anlage zukünftig als Aufstell- und Bewegungsfläche nutzen. Die Fahrgasse ist im Bestand in Asphaltbauweise hergestellt. Der Wendehammer wird analog hierzu auch in Asphaltbauweise wieder hergestellt. Die nötigen Aufstellflächen werden dauerhaft freigehalten. Die Zufahrt zur Fahrgasse entspricht mit einer Breite von 5,00 m den Anforderungen der Feuerwehr. Die Rettungswege der Seniorenwohnanlage werden baulich hergestellt, sodass hier keine Anleiterstellen von der Fahrgasse nötig sind.

Im Bestand ist keine Befahrung der P+R Anlage durch die Müllabfuhr notwendig. Die Seniorenwohnanlage und die gemischt genutzten Gebäude werden einen zentralen Müllsammelplatz an der Meinert-Löffler-Straße bekommen, sodass auch zukünftig die P+R Anlage nicht von der Müllabfuhr befahren wird.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

3.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Begründung zur Umsetzung der Ziele:

Die Fahrgasse der P+R Anlage bleibt erhalten und wird neben der Funktion der Andienung der P+R Stellplätze mit Abschluss der Umbauten auch die Funktion als Erschließung der Seniorenwohnanlage erhalten. Die Fahrgasse wird lediglich in Teilbereichen umgebaut (nordöstliche Nebenanlage, Wendehammer, Überfahrt zur Seniorenwohnanlage).

Da die Fahrgasse der P+R Anlage im Eigentum der Farger-Vegesacker Eisenbahn genutzt wurde, kann keine genaue Einordnung gem. RAS 06 vorgenommen werden. Nach Anpassung der Nebenanlagen und Bau der Seniorenwohnanlage/ gemischt genutzten Gebäuden kann die Fahrgasse am ehesten als Wohnstraße (ES V), Anwendungsfall 5.2.1 RAS06 eingeordnet werden. Es handelt sich um eine Erschließungsstraße mit Wohn- und Erschließungsfunktion. Die Verkehrsstärke liegt bei unter 400 Kfz/h. Der besondere Nutzungsanspruch von Aufenthalt und Parken liegt vor. Der Begegnungsfall von PKW/PKW ist gewährleistet und auch die Begegnung PKW/ Müllfahrzeug ist möglich. Für die neu zu erstellende nördliche Nebenanlage wird die nach RAS 06 standardmäßig geforderte Gehwegsbreite von 2,50m hergestellt.

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

3.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Widmung/ Umstufung/ Einziehung

Bisheriger Baulastträger ist die Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH, Farger Str. 128, 28777 Bremen.

Zukünftiger Baulastträger wird das Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen sein.

Nach Widmung der Straße muss seitens der Hansestadt Bremen ein Straßenname vergeben werden.

3.3 Querschnittsgestaltung

3.3.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Regelquerschnitt Bestand:

Der Regelquerschnitt sieht im Bestand wie folgt aus: An der Seite zu den Gleisanlagen besteht eine 3,00 m breite Nebenanlage (1,00 m breiter Ausstiegsstreifen und 2,00 m breite Längsparker). Die Fahrgasse hat eine durchgehende Breite von 6,00 m (einschließlich Rinnen). Hieran schließt sich eine 2,70 m breite Nebenanlage an (2,00 m breite Längsparker und 0,70 m breiter gepflasterter Abstandsstreifen).

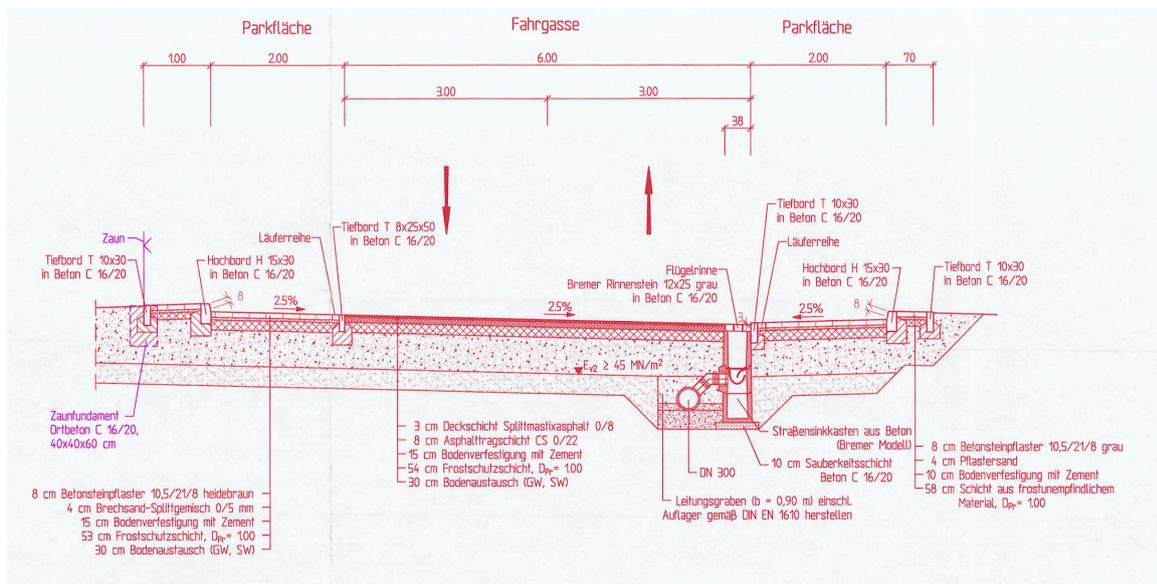


Abb. 01: Regelquerschnitt Bestand – beidseitig Parkplätze (Ausführungsplanung Büro Wisseroth, 2007)

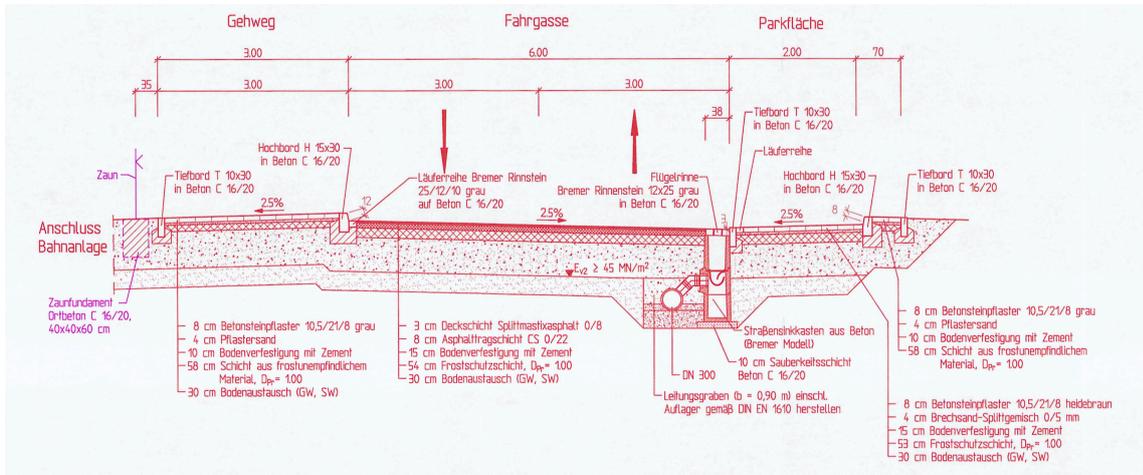


Abb. 02: Regelquerschnitt Bestand – einseitig Parkplätze (Ausführungsplanung Büro Wisseroth, 2007)

Regelquerschnitt Planung:

In der Planung wird die nördliche Nebenanlage zum Grundstück des ehemaligen Schlachthofs angepasst. Anschließend an den 2,00 m breiten Parkstreifen wird ein 2,50 m breiter Gehweg ausgebildet (inkl. einem 0,80 m breitem Streifen aus Kleinsteinpflaster als Abstandsfläche zu den parkenden Autos). Im Bereich der Baumscheiben ist der Gehweg 1,85 m breit.

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

Querneigung und Entwässerung:

Die Höhengestaltung der P+R Anlage bleibt im Bestand erhalten. Die Fahrgasse hat eine zu vernachlässigende Längsneigung. Das anfallende Regenwasser der Fahrgasse und der Parkplätze wird mittels der Querneigung aller befestigten Flächen von 2,5% in Richtung der nordöstlichen Fahrbahnkante abgeleitet und gelangt dort über die Pflasterrinne und die hierin eingebauten Rostenkästen in das bestehende Kanalnetz. Der vorhandene Kanal ist noch nicht an HanseWasser/ UBB übergeben. Dieser Kanal dient nur der Regenwasserentwässerung der P+R Anlage. Der Kanal wird nach Übergabe als reiner ASV-Kanal (Entwässerung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche) unterhalten. An der südwestlichen Straßenseite ist nur eine Scheinrinne ausgebildet. Die Nebenanlage auf der südwestlichen Straßenseite entwässert in Richtung Gleisanlagen. (s. Abb. 01 und Abb. 02). Für die Entwässerung dieser Teilflächen auf die Grünfläche der Gleisanlage ist im Verlauf des Verfahrens noch eine Erlaubnis des Sachverhalts zwischen dem neuen Eigentümer, der Hansestadt Bremen, und dem Eigentümer der Gleisflächen abzuschließen. Die Klärung und die baurechtliche/ vertragliche Festschreibung dieses Punktes ist seitens des Investors und im Rahmen der zum Umbau der P+R Anlage zu schließenden Verträge einvernehmlich und dauerhaft (auch hinsichtlich eines möglichen Rechtsnachfolgers der FVE) vorzunehmen.

Die Höhenabwicklung der P+R Anlage wird in der Planung nicht verändert. Der Bereich des Wendehammers wird umgebaut und das anfallende Regenwasser in eine umlaufende Pflasterrinne mit Rostenkästen geleitet. Das Quergefälle wird 2,5% betragen (gem. RAS – EW 8 Punkt 2.2 und DIN 18318). Die umgebaute Nebenanlage zum ehemaligen Grundstück des Schlachthofs wird ein Quergefälle von 2,5% erhalten. Das Wasser wird von der Grundstücksgrenze in Richtung Park- und Straßenflächen geführt und in die vorhandenen Rostenkästen eingeleitet.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

3.3.2 Fahrbahnbefestigung

Bauklasse:

Für die Wohnstraße werden folgende Verkehrsstärken festgelegt:

DTV <= 400 Kfz/24h, DTV (SV) max. 1% vom Gesamtaufkommen.

Die Berechnung der bemessungsrelevanten Beanspruchung zur Einordnung einer Straße in eine der Belastungsklassen erfolgt nach RStO 2012:

$$B = N * DTV^{(SV)} * f_A * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

Dabei sind:

B – Anzahl der äquivalenten 10-Tonnen-Achsübergänge im Nutzungszeitraum

N – Nutzungsdauer in Jahren (30 Jahre)

DTV^(SV) – durchschnittlichen tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (2 LKW)

F_a – durchschnittliche Achszahl pro Fahrzeug des Schwerverkehrs (3 Achsen)

q_{Bm} – mittlerer Lastkollektivquotient (0,18)

f₁ – Fahrstreifenfaktor (1)

f₂ – Fahrstreifenbreitenfaktor (2)

f₃ – Steigungsfaktor (1)

f_z – mittlerer Verkehrszuwachsfaktor des Schwerverkehrs (1)

Aus den oben genannten Annahmen ergibt sich eine Achsübergangszahl von unter 0,1mio während der Nutzungsdauer (0,023Mio).

Die Erschließungsstraße wird in **Belastungsklasse 1,0** ausgeführt.

Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus - Bestand:

Gemäß den Planungsunterlagen von 2007 vom Büro Wisseroth sind im Bestand alle Flächen mit einer Mindestdicke von 80 cm erstellt worden.

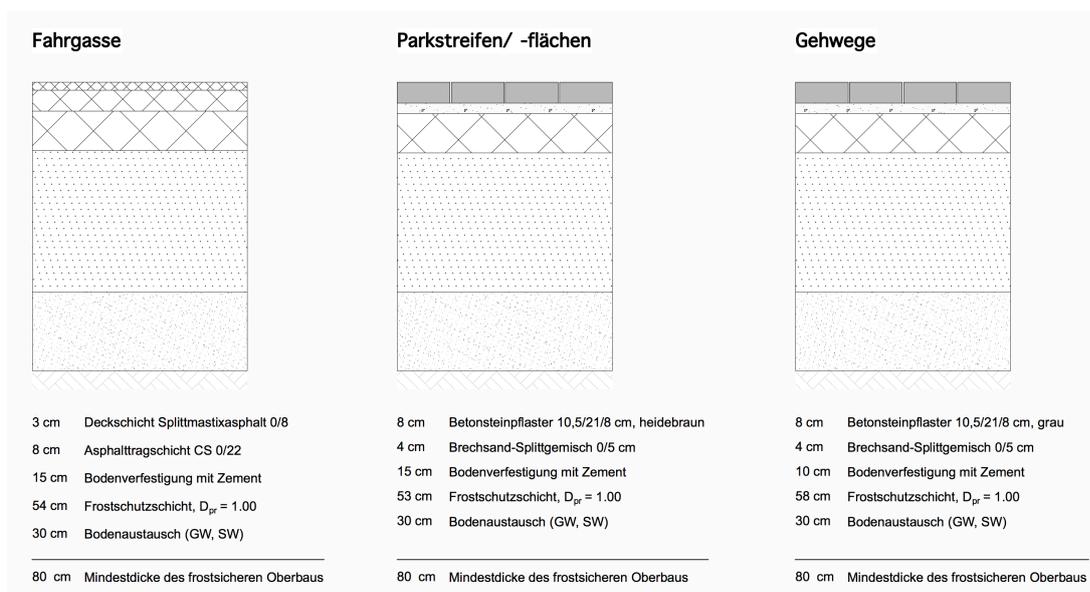


Abb. 03: Regelaufbauten, Bestand (eigene Darstellung, inhaltlich übernommen aus der Ausführungsplanung Büro Wisseroth, 2007)

s. Plan 1301 ASV_DT TÖB-498_WPA_Regelaufbau_oM_2019_08_22

Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus - Planung:

Entsprechend der Mindestdicke des Oberbaus im Bestand wird auch für die anzupassenden Flächen eine Mindestdicke von 80 cm festgelegt.

Die Fahrbahn ist im Bestand in Asphaltbauweise hergestellt. Die Anpassung der Wendeanlage wird dementsprechend auch in Asphaltbauweise gem. ASV Standard (AzB-HB Jan. 2019, Anhang 1) wieder hergestellt. Der Regelaufbau für die anzupassenden Asphaltflächen hat eine Gesamtstärke von 80 cm:

- 3 cm starke Asphaltdeckschicht
- 10 cm starke Asphalttragschicht
- 20 cm starke Schottertragschicht
- 47 cm starke Frostschutzschicht

Alle Bordeinfassungen entlang der Straßenfläche erfolgen durch ein Betonbord als Hoch- oder Tiefbord mit 8cm bzw. 2cm Vorstand. Die im Bereich der Wendeanlage umlaufende dreizeilige Entwässerungsrinne besteht aus Betonsteinpflaster 25/12/10 cm, das anfallende Regenwasser wird über Rostenkästen 50/30 cm den Regenwasserkanälen zugeführt. Auf der höher gelegenen Straßenseite ist die Rinne einreihig als Scheinrinne ausgebildet und wird im Bereich der Wendeanlage in Teilbereichen angearbeitet.

Im Bereich der Wendeanlage werden 9 Stellplätze in Pflasterbauweise gem. ASV Standard (AzB-HB Jan. 2019, Anhang 2) mit einem Betonstein 21/10,5/10 cm, heidebraun, hergestellt. Eingefasst werden die Parkplätze mit einem Hochbord mit 8 cm Vorstand. Der Regelaufbau hat eine Gesamtstärke von 80 cm:

- 10 cm starke Pflastersteine
- 4 cm starke Bettung
- 20 cm starke Schottertragschicht
- 46 cm starke Frostschutzschicht

Umgebaut wird zudem die Nebenanlage mit dem Abstandstreifen zum Parken aus Kleinsteinpflaster sowie dem Gehweg in Pflasterbauweise gem. ASV Standard (AzB-HB Jan. 2019, Anhang 2). Der Regelaufbau hat im Bereich des Kleinsteinpflasterstreifens eine Gesamtstärke von 80 cm:

- 10 cm starke Kleinsteinpflastersteine
- 4 cm starke Bettung
- 20 cm starke Schottertragschicht
- 46 cm starke Frostschutzschicht

Der Regelaufbau hat im Bereich des Gehwegs eine Gesamtstärke von 80 cm:

- 8 cm starke Pflastersteine
- 4 cm starke Bettung
- 20 cm starke Schottertragschicht
- 48 cm starke Frostschutzschicht

Für die Zufahrt zum Wohnpark Aumund wird eine Überfahrt über den Gehweg für Fahrzeuge bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht hergestellt. Diese wird in Pflasterbauweise aus Betonsteinpflaster 25/25/10 cm grau ohne Vorsatz gem. ASV Standard (AzB-HB Jan. 2019, Anhang 2) hergestellt. Der Regelaufbau hat eine Gesamtstärke von 80 cm und besteht aus einer 41 cm starken Frostschutzschicht, einer 25 cm starken Schottertragschicht, einer 4 cm starken Bettung und den 10 cm starken Pflastersteinen.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1301 ASV_DT TÖB-498_WPA_Regelaufbau_oM_2019_08_22

3.3.3 Hindernisse in Seitenräumen

Beleuchtung/ Schilderpfosten:

Im Bestand sind bereits an der nordöstlichen Straßenseite 5 Mastleuchten im Abstand von 40-45 m vorhanden. Diese müssen gem. Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehr, Ref. 40, im Bereich der Wendeanlage mit einer Leuchte ergänzt werden. Aufgrund der Abstände untereinander und den Abständen zu den Bäumen muss auch im Bereich der Fahrgasse die Beleuchtung angepasst und eine Leuchte ergänzt werden.

Die Neuordnung der Beleuchtung wird in der weiteren Planung mit dem Amt für Straßen und Verkehr, Ref. 40 abgestimmt und gem. den entsprechenden Vorgaben baulich umgesetzt. Bei der Neuplanung der Beleuchtung ist so vorzugehen, dass die neuen Standorte weder zu einer Beeinträchtigung der Nutzung der Stellplätze (Türen auf den Beifahrerseiten müssen zu öffnen sein, egal wo das Fahrzeug steht) noch zu einer Beeinträchtigung der Nebenanlagen im Sinne der Barrierefreiheit führen.

Im Bestand ist zusätzlich ein Schild zur Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes vorhanden. Dieses steht in dem vorhandenen Abstandsstreifen zu den Parkplätzen und wird im Zuge der Umbauarbeiten der Nebenanlage an ähnlicher Position wieder aufgestellt.

Bäume:

Im Bestand sind die Parkflächen der Längsstellplätze von insgesamt 9 Bauminseln unterteilt. Die Bauminseln sind in einem Abstand von ca. 25 m angeordnet. Bei den Bäumen handelt es sich um Pyramiden-Hainbuchen (*Carpinus betulus* ‚Fastigiata‘), die derzeit eine Breite von ca. 2,50 m aufweisen. Die Bäume im Bestand sind nicht aufgeastet und gliedern hierdurch die Parkflächen. Sowohl für den ruhenden als auch für den fließenden Verkehr stellen sie kein Hindernis dar.

Im Bereich der zukünftigen Überfahrt wird eine zusätzliche Grüninsel geschaffen, die den Ein- und Ausfahrtsbereich markiert.

Die Bäume werden im Zuge der Übergabe der Verkehrsflächen an SUBV, Ref. 30 Grünflächen, zur Unterhaltung übergeben. Es finden dazu noch Abstimmungen mit SUBV, Frau Hesse und UBB, Hr. Wittkop statt.

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

s. Plan 1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22

3.4 Besondere Anlagen

Anlagen des ruhenden Verkehrs

Im Bestand sind entlang der Fahrbahn rechts und links Längsparker vorhanden. Diese haben eine Breite von 2,00 m und eine Länge von ca. 5,75 m. Zwei ausgewiesene Behindertenstellplätze sind vorhanden, die auch im Bestand bestehen bleiben.

Vier Park+Ride Stellplätze entfallen aufgrund der Herstellung der Überfahrt und dem Haupteingang zur Seniorenwohnanlage. Diese werden im Bereich des Wendehammers ausgeglichen. Zusätzlich werden dort weitere 5 Stellplätze geschaffen. Diese haben eine Breite von 2,50 m und eine Länge von 5,00 m (s.o.).

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

3.5 Leitungen

Regenwasserkanal

In der vorhandenen Fahrgasse besteht bereits ein Regenwasserkanal DN 300. Dieser dient im Bestand der Entwässerung der Fahrgasse über die Rostenkästen. Der Schacht im Bereich des Wendehammers ist ein Endschacht. Der Regenwasserkanal schlägt das Wasser in den öffentlichen Regenwasserkanal in der Meinert-Löffler-Straße ab.

Der Regenwasserkanal bleibt in dieser Form bestehen und wird nicht verändert. Lediglich im Bereich der Wendeanlage werden sechs neue Rostenkästen, die sich durch die bauliche Veränderung ergeben, an den Kanal angeschlossen. Die alten Rostenkästen werden ausgebaut und die Leitungen verschlossen. Die Abzweiger vom Hauptkanal können z.T. für die neuen Anschlusskanäle verwendet werden.

Nach bereits geführter Abstimmung mit HanseWasser Bremen, Hr. Grzeschik, wird der Kanal seitens HanseWasser/UBB in die Unterhaltung übernommen, wenn die erforderlichen Unterlagen gem. der ‚Checkliste Übernahme von Kanalanlagen‘ vorliegen.

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

Beleuchtungskabel

In den Bestandsunterlagen sind keine Angaben zur Lage des Beleuchtungskabels vorhanden. Dieses wird vermutlich im Bereich der nördlichen Nebenanlage liegen und die Leuchten miteinander verbinden.

3.6 Baugrund/Erdarbeiten

Geologie / Bodenarten / Bodenklassen:

Sollte bei den Bauarbeiten an der nördlichen Nebenanlage und am Wendehammer Aushubmaterial als Abfall anfallen, ist dieser gem. den ‚Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen und Abfällen‘ der LAGA bzw. im Einklang mit dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zu verwerten oder zu entsorgen (s. Begründung zum B-Plan 1569, Punkt C11).

Umgang mit Oberboden:

Der vorhandene Oberboden, der im Bereich der Nebenanlage und der Parkplätze an der Wendeanlage bei den Bautätigkeiten anfällt, ist aufgrund des Aufwuchses stark durchwurzelt und sollte abgefahren werden.

Baustelleneinrichtungsflächen, Bautabuzonen:

Während der Bautätigkeiten dürfen keine Bodenauf- und abtragungen, Materiallagerungen, Bodenverdichtungen, Baudurchführungsarbeiten sowie sonstige schädigende Maßnahmen im Bereich der Baumstämme, Wurzeln oder Baumkronen stattfinden.

3.7 Entwässerung

Vorgesehene Entwässerungsmaßnahmen:

Im Bereich der bestehenden P+R Anlage fällt im Bestand und in der Planung nur Regenwasser an. Dieses wird über die Rostenkästen in den vorhandenen Regenwasserkanal eingeleitet. Dabei handelt es sich um einen Regenwasserkanal DN 300 Beton. Dieser mündet in der Meinert-Löffler-Straße in den dort vorhandenen öffentlichen Regenwasserkanal DN 900.

Es wird nur in geringem Ausmaß die versiegelte Fläche vergrößert (Erweiterung der Wendeanlage, Verbreiterung der nordöstlichen Nebenanlage/ Gehweg). Die abzuleitenden Wassermengen werden somit nur geringfügig größer.

Der Kanal im Bereich der Erschließungsstraße wird nach Beendigung aller Umbauarbeiten öffentlich gewidmet und geht in die Unterhaltung von Hansewasser/ UBB über.

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

3.7 Straßenbauausstattung

Verkehrszeichen:

An der Einfahrt in die P+R Anlage ist im Bestand ein Straßenschild zur Kennzeichnung der P+R Anlage.

Im Bereich des Behindertenstellplatzes an der nordöstlichen Straßenseite wird das vorhandene Schild an ähnlicher Position nach den Umbaumaßnahmen der Nebenanlage wieder aufgestellt.

s. Plan 1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22

s. Plan 1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22

4 Kosten

Gesamtkosten:

Die Kosten für den Umbau der P+R Anlage betragen für die Erweiterung der Nebenanlagen ca. 250.000€ brutto (ca. 200€/qm netto * ca. 1.000qm).

Kostenträger:

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Projektgrund GmbH, Gerhardt-Rohlfs-Straße 62 B in 28195 Bremen-Vegesack.

5 Verfahren

Erlangung Baurecht:

Der Bebauungsplan 1569 ist seit der Baudeputation im Mai 2019 planreif. Die Beschlussfassung durch die Bürgerschaft sowie die öffentliche Bekanntmachung stehen noch aus.

Vereinbarung mit Dritten:

Für die Bebauung des Baugrundstücks wurde bereits ein städtebaulicher Vertrag geschlossen zwischen der Hansestadt Bremen, vertreten durch das Baumamt Bremen-Nord, und dem Erschließungsträger, der Projektgrund GmbH.

Für die Verbreiterung der nördlichen Nebenanlage und des Wendehammers als Voraussetzung für die Übernahme der gesamten P-R Anlage als öffentlich Verkehrsfläche wird ein Infrastrukturvertrag zwischen dem Amt für Straßen und Verkehr und dem Erschließungsträger, der Projektgrund GmbH, abgeschlossen.

6 Durchführung der Maßnahme

Zeitliche Abwicklung:

Nachdem der Bebauungsplan 1569 Rechtskraft erhalten hat, soll unverzüglich nach Abschluss des Erschließungsvertrags mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Es ist geplant, die Baumaßnahme in einem Zug durchzuführen. Die Bauarbeiten sollen ab Herbst 2019 umgesetzt werden. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung beträgt ca. 4 Monate. Der vorhandene Verkehr im Bereich der P+R Anlage wird nur geringfügig behindert. Die Baustelle ist an ihrem Standort ausreichend über das vorhandene Straßennetz erschlossen. Flächen zur Baustelleneinrichtung und Lagerflächen werden den zuständigen Behörden (ASV, SUBV Ref. 30 Baumschutz) im weiteren Verfahren mitgeteilt. Sie befinden sich auf jeden Fall innerhalb des Erschließungsgebietes auf dem zukünftigen Baugrundstück der Seniorenwohnanlage und der gemischt genutzten Gebäude.

Bautabuflächen:

Während der Bautätigkeiten dürfen keine Bodenauf- und abtragungen, Materiallagerungen, Bodenverdichtungen, Baudurchführungsarbeiten sowie sonstige schädigende Maßnahmen im Bereich der Baumstämme, Wurzeln oder Baumkronen stattfinden. Die vorhandenen Bäume im Bereich der Parkplätze werden über entsprechende Schutzmassnahme gesichert.

Altlasten:

Es liegen keine konkreten Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Altlasten und/oder schädlichen Bodenverunreinigungen vor.

Kampfmittelfreiheit:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1569 sind gem. den Angaben der Polizei Bremen vom 09.10.2018 keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern/ Kampfmitteln vorhanden. Das Vorhandensein von Kampfmitteln kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Erd- und Gründungsarbeiten sind mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Sondierung und ggf. Beseitigung von Kampfmitteln sichergestellt.

Archäologische Bodenfundstellen:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1569 ist mit dem Vorhandensein archäologischer Bodenfundstellen zu rechnen. Erdarbeiten und Kampfmittelsucharbeiten sind mit der Beteiligung der Landesarchäologie durchzuführen (s. B-Plan 1569, schriftliche Hinweise).

Bremen, den 22.08.2019

ASP, Atelier Schreckenber

Anlagenverzeichnis Teil B - Planteil:

1101 ASV_LP TÖB-498_WPA_Bestand_500_2019_08_22
1102 ASV_LP TÖB-498_WPA_Strassenumbau_500_2019_08_22
1103 ASV_LP TÖB-498_WPA_Teilungsplan_500_2019_08_22
1201 ASV_SC TÖB-498_WPA_Regelschnitte_50_2019_08_22
1301 ASV_DT TÖB-498_WPA_Regelaufbau_oM_2019_08_22