

**Ergebnisprotokoll:
Fachausschuss Stadtentwicklung & Fachausschuss Bau & Verkehr**

Datum	Uhrzeit	Ort	Protokollführer
09.09.2015	18:30 – 20:30 Uhr	Siemenshochhaus	Jagemann

Name, Vorname	Partei	Besonderes	Teilnahme
Bader, Stefan	FDP		B & V
Bollhagen, Peter	FDP		Stadtentw.
Musch, Joachim	B90 / Die Grünen		B & V.
Olbrich, Birgit	SPD		Stadtentw.
Rauch, Matthias	DIE LINKE		Stadtentw.
Rüppel, Michael	B90 / Die Grünen		B & V
Windszus, Jörg	DIE LINKE		Stadtentw.
Ortsamt			
Harttung, Hellena			
Jagemann, Manuela			
Sonstige			
Frau Weiskopf	SUBV		
Herr Flassig	SUBV		
Frau Take	WFB		
Herr Krmek	BrennerPlan (Verkehrsmodelle)		
Frau Meding	Meding Plan Projekt GmbH (Arch.)		
Frau Ritter	Evers & Küssner, (Stadtplaner)		

Tagesordnung

No.	Topic: Neugestaltung August-Kühne-Haus Bremen: Verkehrliche Auswirkungen
0	Konstituierung des Projektausschusses Stadtentwicklung
1	Frau Weiskopf - Einführung
2	Frau Meding – Geschichte, Gründe für den Umbau
3	Herr Flassig - Verkehrliche Auswirkungen
4	Herr Krmek - Simulationsstudie
5	Nachfragen / Diskussion

0	Dieser Tagesordnungspunkt wird aus organisatorischen Gründen auf den nächsten Sitzungstermin verschoben
1	Vorstellung, einleitende Worte, Agenda für den Abend (Frau Weiskopf): Frau Meding erläutert Geschichte des Standortes & die Gründe für den Umbau des Gebäudes (Standortsicherung); Verkehrliche Auswirkungen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des August-Kühne-Hauses werden vorgestellt von Herrn Flassig von der Strategischen Verkehrsplanung und das Büro BrennerPlan (Herr Krmek) präsentiert eine Simulationsstudie über veränderte Verkehrsströme bei Wegfall der Rechtsabbiegespur Martinistraße
2	Frau Meding gibt einen kurzen Überblick über die Geschichte des Gebäudes und seinen Standort. Die Erweiterung des Gebäudes soll dazu dienen, verschiedene Standorte der Firma in Bremen zu zentralisieren und den

	<p>Hauptsitz zu stärken. Um die Vergrößerung des Gebäudes zu ermöglichen, kann sich die Stadt vorstellen, die Rechtsabbiegespur Martinstraße dem Grundstück zuzuschlagen. Die Sichtachse Wachtstraße wird durch einen Einschnitt im Gebäude aufgenommen, die Maßstäblichkeit der Innenstadt wird bei der Höhenentwicklung des geplanten Gebäudes berücksichtigt, Wege-Beziehungen von Fußgängern über die Brücke zur Neustadt und an die Weser werden durch die Arkaden am Gebäuderand ermöglicht. Die Farbgebung des Gebäudes soll sich am vorherrschenden Sandstein in der Innenstadt orientieren und wird noch Gegenstand des Gestalt-Gremiums mit der Stadtplanung sein.</p>
3	<p>Herr Flassig untersucht in seinem Vortrag die verkehrlichen Auswirkungen des Wegfalls der Rechtsabbiegespur Martinstraße in Richtung Neustadt auf die Knotenpunktgeometrie. Ziel ist der Nachweis der weiterhin ausreichenden Leistungsfähigkeit bei einer vergleichenden Bewertung zur Bestandssituation. Grundlage ist eine Verkehrserhebung am 02.12.14 in der Spitzenverkehrszeit von 15 – 19 Uhr. Der Erhebungszeitpunkt gewährleistet durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Vorweihnachtszeit eine angemessene Repräsentation der Spitzenlast. Nachteilig wirkt sich die zu diesem Zeitpunkt erfahrungsgemäß geringere Fahrraddichte aus. Daher erfolgt eine Anpassung dieser Zahlen mit Hilfe der Werte aus der Fahrradzahlstelle auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke.</p> <p>Bewertungskriterien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen → Ermittlung einer mittleren Wartezeit für die Unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer &-ströme, die mit den Noten A – C = gut, D = Kritisch & E –F = Überlastung bewertet werden. • Es wird ein Mittelwert aus 20 Einzelsimulationen gebildet <p>Die Analyse ergab, wie erwartet, eine Auffälligkeit für die Zufahrt „J“ = neue Rechtsabbiegespur. Hierfür konnte eine Verbesserung der Werte im Wesentlichen durch zwei Maßnahmen erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Stau-Detektor in Höhe Beginn der Unterführung mit Einfluss auf die Taktung der Signalanlage • Aufgabe einer geplanten festen Lieferzone gegenüber der Wachtstraße, Einrichtung einer temporären Lieferzone auf der Fahrbahn <p>Durch die Rücknahme der ursprünglich geplanten Gebäudekubatur konnte eine Mindestbreite des Radweges von 2 m und eine Aufstellfläche für Fahrradfahrer auf dem Bürgersteig erreicht werden.</p> <p>Analyse im Detail</p> <p><u>Kfz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Werte insgesamt schlechter (A, B →C) • Werte liegen noch im Toleranzbereich • Nur geringe Verschlechterung der Wartezeiten im Detail – Änderung der o. a. Bewertungskriterien ist der Grenzwertsetzung geschuldet <p><u>ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leichte Verbesserung der Werte (C →B) <p><u>Radverkehr</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Ausgangslage im Bestand • Nur geringfügige Veränderung: Keine Verschlechterung der Bewertung
4	Herr Krmek präsentiert und erläutert die Verkehrssimulation
5	<p>Nachfragen / Diskussion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweifel an der Funktionalität der temporären Lieferzone auf der Fahrbahn, da sich die Lieferzeiten erfahrungsgemäß über den ganzen Tag verteilen – Herr Flassig erwidert, dass die Prüfung ergeben hat, dass es sich um eine rechtlich saubere Lösung handelt • Funktion des Stau-Detektors? – Es handelt sich um die Freischaltung der Signalanlage bei einem Rückstau bis zum Detektorstandort um einen besseren Abfluss des Verkehrs zu gewährleisten (wie ÖPNV)

- Auswirkungen der simulierten Verkehrslage auf die Fußgänger? – Es ist nur die Wegebeziehung Balgebrückstraße – Brücke, Richtung Neustadt betroffen wegen der wegfallenden Rechtsabbiegespur – es kann keine durchgängige Grünphase wie an den anderen Wegebeziehungen des Knotens gewährleistet werden, ggf. längere Wartezeiten durch Stau-Detektor
- Aufstellflächen für Fußgänger und Mitarbeiter von Kühne & Nagel? – Es verbleibt am äußersten Arkadenpunkt eine Restbreite von 2,66 m des Fußwegs, der sich bis zu 4,5 m neben den Arkaden aufweitet, der Radweg hat Breiten von 1,6 – 2 m. Für die Aufstellflächen für Fußgänger werden die Mindestmaße eingehalten
- Auswirkungen der geplanten Einbahnstraßenregelung für die Straße Am Wall? – Es wird eine tendenzielle Mehrbelastung geben, die aber nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung der analysierte Werte führt. Für einzelne Werte kann es sogar zu geringfügigen Verbesserungen kommen (Stau-Detektor)
- Bauzeitfenster? – 1. Bauabschnitt (Abbruch) bis Ende 2017, 2. Bauabschnitt bis Mitte 2019
- Finanzierung des Kreuzungsumbaus? – Es entstehen hierfür geschätzt 460.000 € Umbau kosten (Straßenbau, Signalanlagen, etc) → Kostenträger ist noch nicht ermittelt
- Tiefgarage unter dem Gebäude? – Kleine Tiefgarage für Gäste mit nur 18 Plätzen plus Mobilitätskonzept für Mitarbeiter (ÖPNV-Ticket)
- Zufahrt? – An gleicher Stelle wie zuvor
- Höhe der Arkaden? – Bis zur ersten Etage, d. h. ca. 4 m hoch
- Zugang zur Weser? – Zugänglichkeit verbessert sich in Relation zum ersten Entwurf durch Rücknahme der Gebäudekubatur, Betonung der öffentlichen Zugänglichkeit durch Gestaltung der Bodenfläche
- Breite der Arkaden in Seitenlage? – Ca. 2.3 m
- Der Beirat bittet Frau Meding, für den nächsten Termin die unterschiedlichen Sichtbeziehungen auf das geplante Gebäude darzustellen
- Funktion des Mittelteils (gegenüber Wachtstraße)? – Eingangshalle plus Funktionsräume im ersten Stock

Weiteres Vorgehen:

- Es wird ein Termin für das Gestalt-Gremium anberaumt (Stadtplanung, Architekten, Bauherr, OA-Leitung, Fremd-Gutachter)
- Organisation einer Anwohnerversammlung (Thema: Kubatur)