

Bebauungsplanverfahren 2529

Sitzung des Beirates Neustadt am 16.09.2021

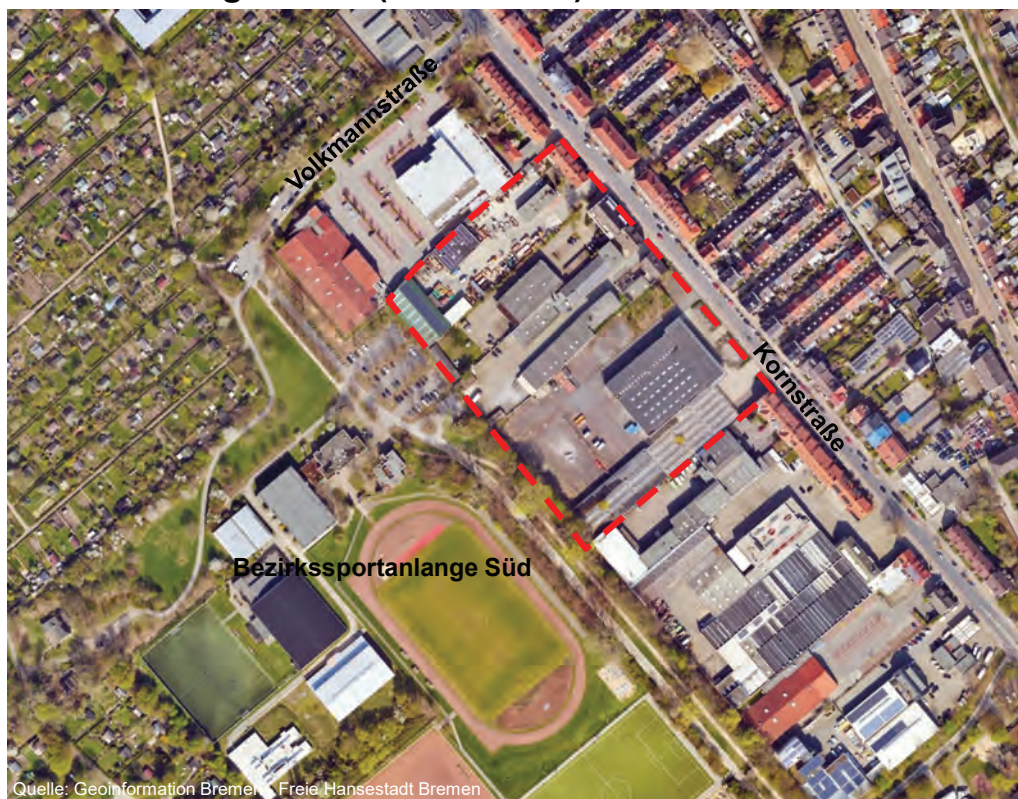
Vorstellung des Bebauungsplanentwurfes

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



1

Luftbild des Plangebietes (Größe 3 ha)

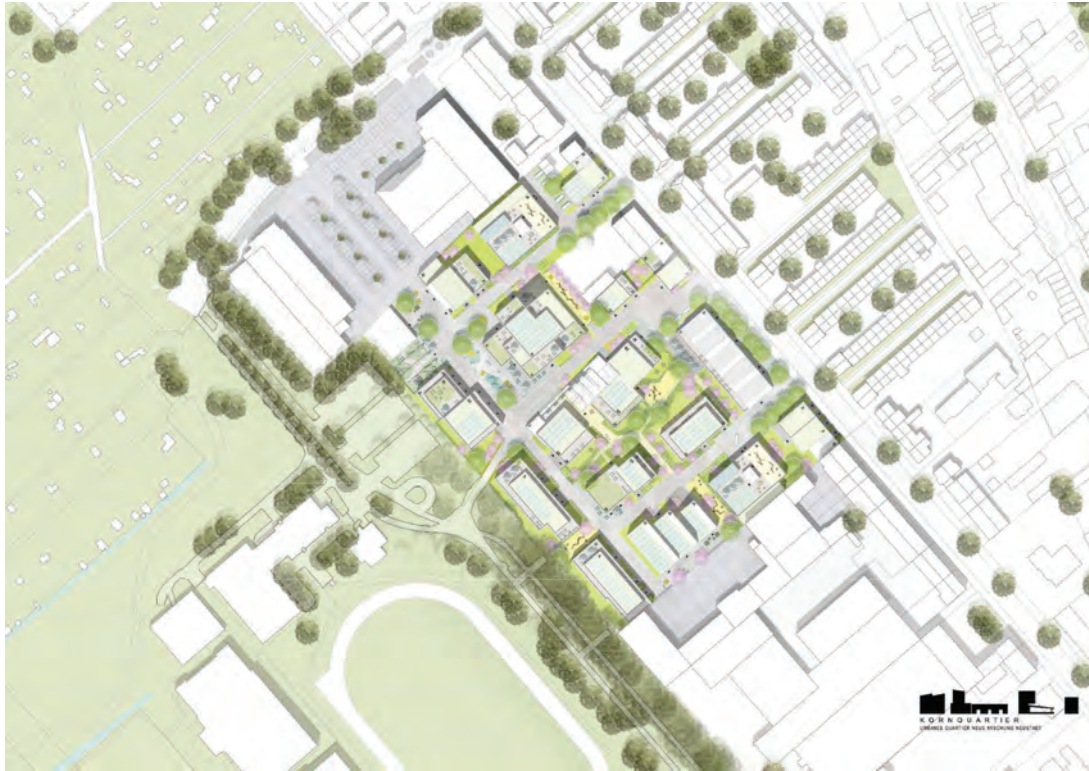


Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



2

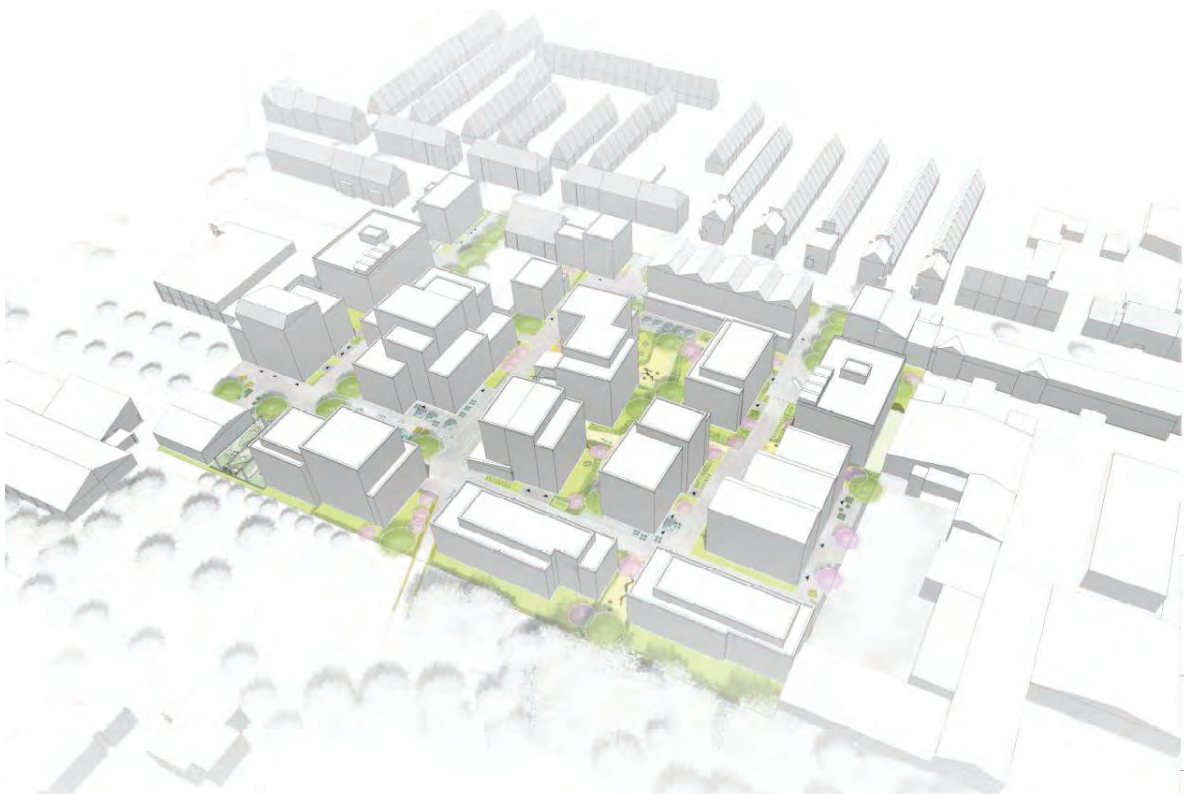
Städtebauliche und Freiraumkonzeption



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



3

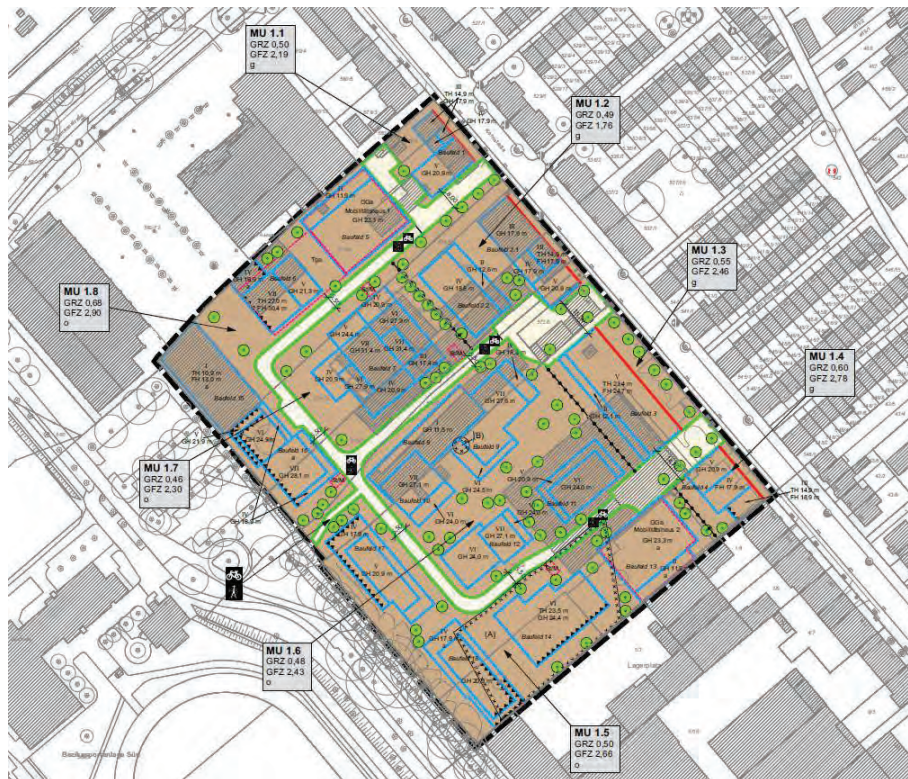


Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



4

Entwurf der Planzeichnung (Bearbeitungsstand: 05.08.2021)



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



5

Die verkehrliche Betrachtung

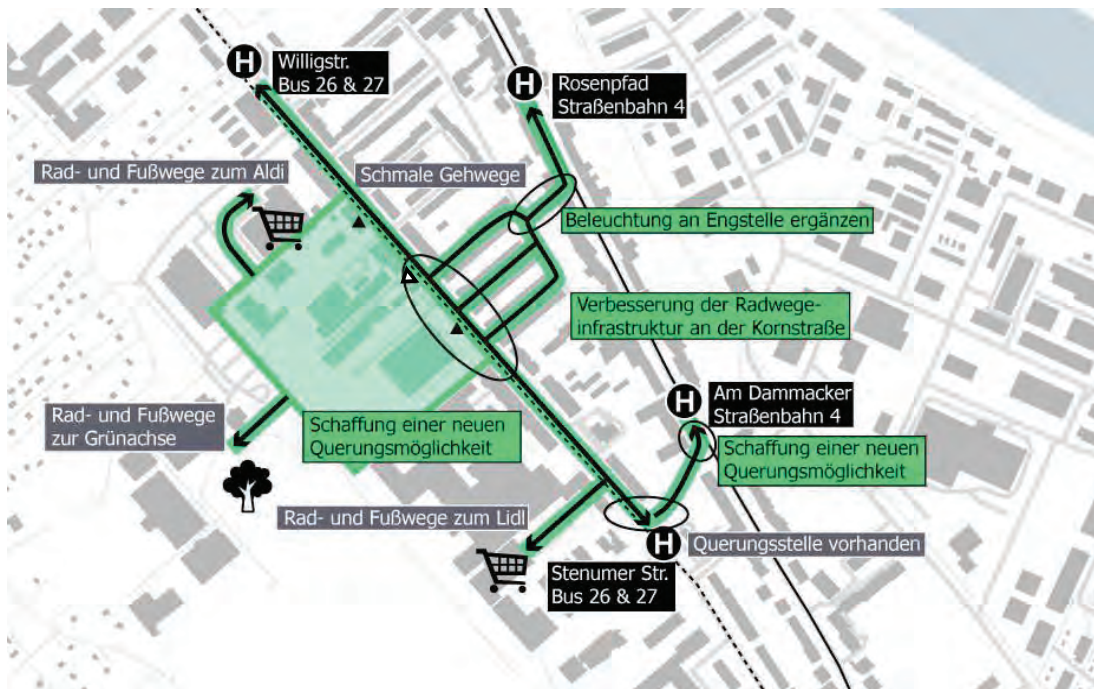
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



6

Verkehrliche Betrachtung

Analyse und Ableitung von Handlungsbedarfen

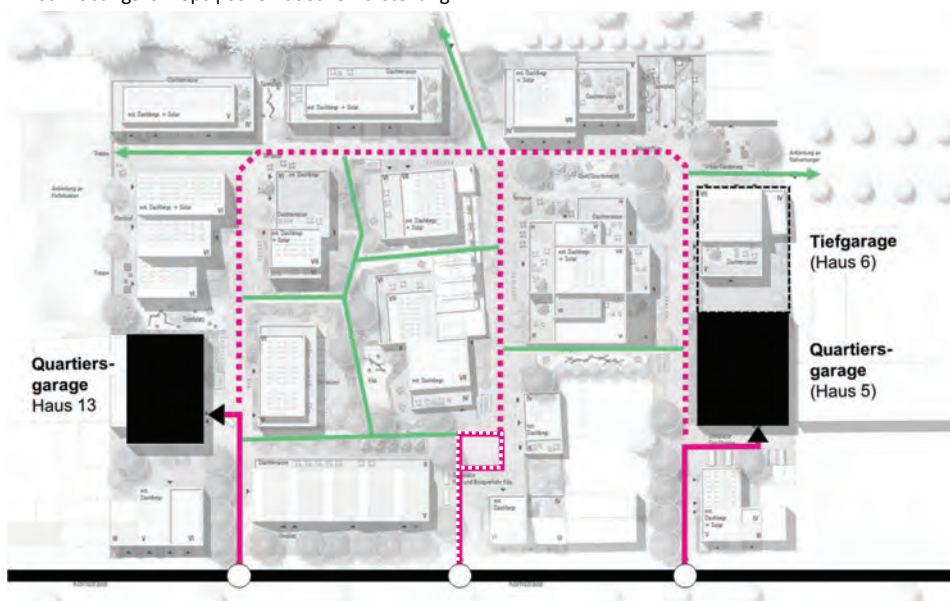


Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Erschließungskonzept | schematische Darstellung



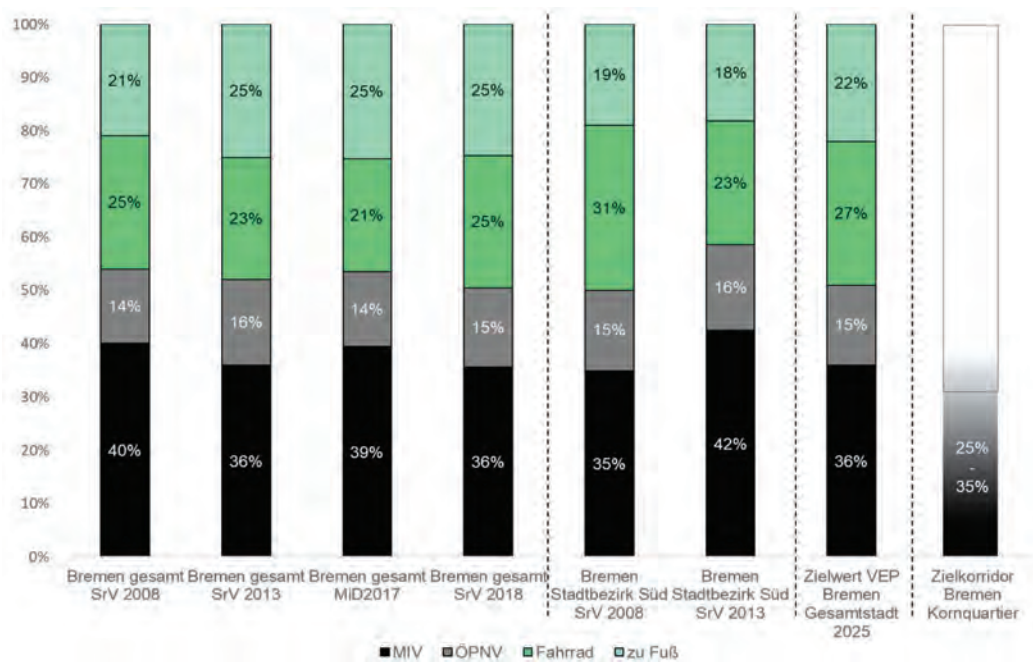
- Hauptserschließung
- Anschlusspunkte Kfz
- Quartierserschließung Zufahrt Kfz
- ... Quartierserschließung Zufahrt für Müllfahrzeuge, Feuerwehr, Mobilitätseingeschränkte, Anlieferung (Zufahrtsbeschränkung mit Pollern)
- Quartiersinterne Fuß- und Radwegeverbindungen
- ▶ Zufahrt Kfz-Garagen
- ... Untergeordnete Quartierserschließung Zufahrt Kita Hol- und Bringverkehre, Anlieferung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Modalsplit für das Kornquartier



Quelle: VEP Bremen 2025; SrV2008; SrV2013, SrV2018, MID2017, Stadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen – worst case Szenario

geplante Nutzungen	Flächennutzungsplan	Einheit	Ansatz	Anwesenheiten	Wohnfläche pro Person	MIV-Anteil	Beschäftigte pro Person	Altenheim	Altenheim	Fahrten/Tag
Büro	4.160 m² BGF									140
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² BGF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	104		
Kunden:		0,5 Wege/Beschäftigte			0,35	1,1	1	22		
Lieferverkehr:		0,1 Lkw-Fahrten/Beschäftigte						1	14	
Gewerbe	820 m² BGF									25
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² BGF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	12		
Kunden:		1,5 Wege/Beschäftigte			0,35	1,1	1	8		
Lieferverkehr:		0,3 Lkw-Fahrten/Beschäftigte						5		
Arztpraxen	470 m² BGF									74
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² BGF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	9		
Kunden:		20,0 Wege/Beschäftigte			0,35	1,1	0,8	64		
Lieferverkehr:		0,1 Lkw-Fahrten/Beschäftigte						1		
Einzelhandel (klein)	1.180 m² VKF									736
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² VKF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	30		
Kunden:		2,0 Kunden/m² VKF			2,0	0,35	1,2	0,5	688	
Lieferverkehr:		1,5 Lkw-Fahrten/100 m² VKF						18		
Gastronomie	2.410 m² BGF									273
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² BGF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	30		
Kunden:		45,0 Wege/Beschäftigte			0,35	1,8	0,6	211		
Lieferverkehr:		0,8 Lkw-Fahrten/Beschäftigte						1	32	
Kita	60 Kinder									47
Beschäftigte:		0,2 Betreuer/Kind	0,9	2,5	0,35	1,05	1	9		
Begleiter:		1,0 Begleiter/Kind	0,9	4,0	0,35	1,0	0,5	38		
Wohnen	357 WE									101
Bewohner:		2,0 Bewohner/WE			3,5	0,35	1,2	1	729	
Besucher:		0,05 Besucher/Fahrt				0,35		1	36	
Lieferverkehr:		0,05 Lkw-Fahrten/Bewohner						1	36	
Altenwohnen	35 WE									42
Bewohner:		1,0 Bewohner/WE			3,5	0,35	1,2	1	38	
Besucher:		0,10 Besucher/Fahrt						1	4	
Lieferverkehr:		0,05 Lkw-Fahrten/Bewohner						1	2	
Studentisches Wohnen	32 WE									25
Bewohner:		1,2 Bewohner/WE			3,5	0,20	1,2	1	22	
Besucher:		0,05 Besucher/Fahrt						1	1	
Lieferverkehr:		0,05 Lkw-Fahrten/Bewohner						1	2	
Veranstaltungen	1.530 m² BGF									134
Beschäftigte:		1,0 Beschäftigte/30 m² BGF	0,9	2,5	0,35	1,05	1	19		
Besucher:		25,0 Besucher/100 m² BGF			2	0,35	2,5	1	107	
Lieferverkehr:		0,3 Lkw-Fahrten/Beschäftigte						1	8	
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)										2.300

Geplante Nutzungen:

- rd. **425 Wohneinheiten** davon 35 für Alterswohnen und 32 für Studentisches Wohnen
- Büro/Dienstleistungen
- Arztpraxen
- Kleinflächiger Einzelhandel
- Kita
- Veranstaltungsfläche

→ „worst case“ Szenario MIV-Anteil **35%** für Bewohner:innen, Beschäftigte, Kund:innen und Besucher:innen

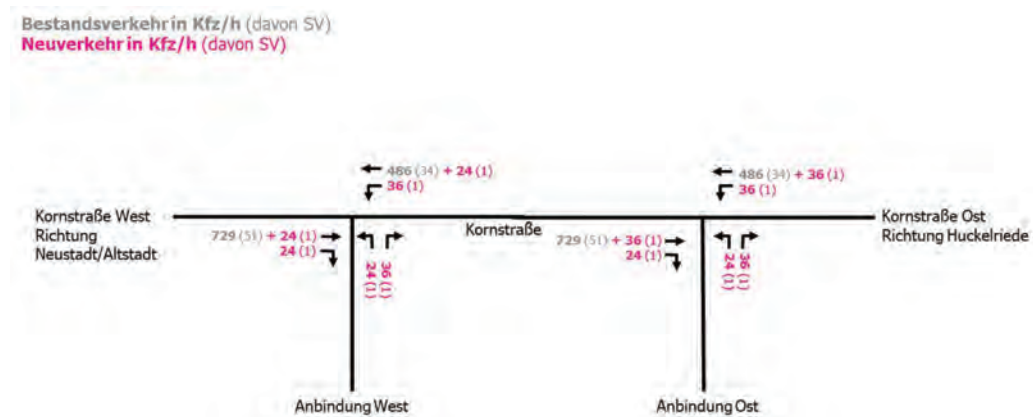
→ rd. **2.300 Fahrten/Tag**

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Verkehrsmengen in der maßgeblichen Spitzenstunde (Nachmittagsspitzenstunde) an den Anbindungen an die Kornstraße



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

ALLGEMEIN-KNOTENPUNKTE OHNE LICHTSIGNALANLAGE

- Ermittlung der verkehrlichen Abwickelbarkeit über das Softwaresystem KNOBEL (BPS GmbH)
- Auswertung der Wartezeiten und Rückstaulängen an unsignalisierten Knotenpunkten auf Basis des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
- Einordnung in Qualitätsstufen (QSV):

QSV A: - sehr geringe Wartezeiten,

QSV B: - geringe Wartezeiten.

QSV C: - Wartezeiten sind spürbar,
- der Verkehrsfluss ist stabil.

QSV D: - hohe Wartezeiten für einzelne Fahrzeuge,
- der Verkehrsfluss ist nahezu stabil.

QSV E: - sehr große und stark streuende Werte bei den Wartezeiten,
- die Kapazitätsgrenze ist erreicht.

QSV F: - es treten sehr lange Wartezeiten auf,
- der Rückstau wächst stetig,
- Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken, der Knotenpunkt ist überlastet.

QSV	mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	- (Sättigung > 1)

↑ Knotenpunkt leistungsfähig



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung der Anbindungen an die Kornstraße

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	831				1800					A
3	→	26				1600					A
4	←	26	6,5	3,2	1400	149		29,7	1	1	C
6	←	38	5,9	3,0	818	442		9,0	1	1	A
Misch-N		63				246	4 + 6	20,0	2	2	B
8	←	563				1800					A
7	←	38	5,5	2,8	830	500		7,9	1	1	A
Misch-H		600				1800	7 + 8	3,1	2	3	A
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C											
Lage des Knotenpunkte : Innerorts											
Alle Einstellungen nach : HBS 2015											

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	843				1800					A
3	→	26				1600					A
4	←	26	6,5	3,2	1424	144		31,0	1	1	D
6	←	38	5,9	3,0	830	435		9,2	1	1	A
Misch-N		63				239	4 + 6	20,8	2	2	C
8	←	575				1800					A
7	←	38	5,5	2,8	842	493		8,0	1	1	A
Misch-H		612				1800	7 + 8	3,1	2	3	A
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D											
Lage des Knotenpunkte : Innerorts											
Alle Einstellungen nach : HBS 2015											

→ Insgesamt werden die **Qualitätsstufe C bzw. D** erreicht: die Verkehre können in der Nachmittagsspitzenstunde (max. Spitzenstunde) an den beiden Anbindungen leistungsgerecht abgewickelt werden.



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung der umliegenden Knotenpunkte
Kirchweg/Kornstraße

Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)
Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)



→ Es wird die **Qualitätsstufe C** erreicht: die Verkehre können in der Nachmittagsspitzenstunde (max. Spitzenstunde) leistungsgerecht abgewickelt werden.

MIV - 3 Prognosebelastung (TU=80) - Nachmittag Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	Ta [s]	q [Kfz/h]	m [Kfz/h]	ts [s/Kfz]	qi [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/h]	Nuz [Kfz]	Nuc [Kfz]	Nucw [Kfz]	Le [m]	LK [m]	Nucw>nc [s]	x	tw [s]	QSV [s]	Bemerkung
1	2		A	26	27	54	0,338	207	4.600	1.870	1925	651	14	0,268	3.680	6.924	43.164		-	0,318	21.123	B	
	1		A	26	27	54	0,338	54	1.200	1.921	1874	633	14	0,052	0.870	2.447	15.666		-	0,085	18.344	A	
2	2		B	27	28	53	0,350	135	3.000	1.859	1936	678	15	0,140	2.236	4.765	29.562		(x)	0,199	18.908	A	
	1		B, B1	31	32	49	0,400	214	4.756	1.807	1992	797	18	0,210	3.407	6.529	39.331		-	0,269	17.085	A	
3	2		C, C1	42	43	38	0,538	515	11.444	1.932	1863	729	16	1,678	11.305	16.991	106.126		-	0,706	28.778	B	
4	1		D	18	19	62	0,237	246	5.467	2.011	1790	399	9	1,028	5.953	10.079	68.033		-	0,617	37.277	C	
Knotenpunktsummen:								1371				3887											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,482	25,757	
TU = 80 s T = 3600 s Instationsitätsfaktor = 1,1																							
(x) Für diese Fahrspreitanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																							

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Verkehrliche Betrachtung

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung der umliegenden Knotenpunkte

Kornstraße/Buntentorsteinweg/Georg-Droste-Straße und Huckelriede/Niedersachsendamm/Habenhauser Landstraße

Knotenpunkt Kornstraße/Buntentorsteinweg/Georg-Droste-Straße:

- Belastung Spitzenstunde Bestand rd. **730 Kfz/h**
- Neuverkehr Spitzenstunde rd. **50 Kfz/h**
- Neuverkehr in Relation zum Bestand nur einen geringen Anteil von **5%**
- **Keine Veränderung der bestehenden Verkehrssituation aufgrund der Geringfügigkeit der Neuverkehre.**
- Bezogen auf einen Umlauf an der Lichtsignalanlage entspricht dies einer Erhöhung um 2 Fahrzeuge pro Umlauf. → **liegt im Bereich täglicher Schwankungsbreiten**

Knotenpunkt Huckelriede/Niedersachsendamm/Habenhauser Landstraße:

- Der Knotenpunkt ist mit Anpassung der Signalzeitenpläne leistungsfähig.

→ **Die Verkehre können an den beiden Knotenpunkten leistungsgerecht abgewickelt werden.**

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

