

NEUES HULSBERG-VIERTEL: **PROTOKOLL DES ÖFFENTLICHEN** **RÜCKFRAGENKOLLOQUIUMS**

Donnerstag, 28.6.2012, 11:00 in der Friedensgemeinde, Humboldtstraße 175

Herr Höing begrüßt die Teilnehmer des öffentlichen Rückfragenkolloquiums. Die Veranstaltung dient der Erläuterung der Planungsaufgabe sowie der Klärung von Rückfragen zur Aufgabenstellung und den begleitenden Untersuchungen.

Anmerkung: Die **technischen Fragen** sind in der **Anlage 1** zusammengefasst. **Inhaltliche Diskussionspunkte** sind in diesem Protokoll festgehalten.

Anwesend

Mitglieder der Planungsteams

- Prof. Dipl. Arch. Carsten Lorenzen, Lorenzen Architekten GmbH, Berlin
- Dipl.-Ing. Jost Westphal, Westphal Architekten BDA, Bremen
- Dipl.-Ing. Diana Spanier, Westphal Architekten BDA, Bremen
- Dipl.-Ing. Martina Levin, Levin Monsigny Landschaftsarchitekten, Berlin
- Dipl.-Ing. Jens Wittrock, BPR Beraten Planen Realisieren, Bremen
- Dipl.-Ing. Vesta Nele Zareh, LIN – Finn Geipel Giulia Andi Architects Urbanists, Berlin
- Christian Huber, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH

Fachpreisrichter

- Senatsbaudirektor Dipl.-Ing. Franz-Josef Höing, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV)
- Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller, SHP Ingenieure

Sachpreisrichter

- Staatsrat Wolfgang Golasowski, SUBV
- Dipl.-Ing. Architekt Ulf Grünert als Vertreter für Jutta Dervedde und Dr. Robert Pfeiffer, Klinikum Mitte/Gesundheit Nord
- Peter Rüdell, Beiratsmitglied Bd. 90/Grüne
- Dipl.-Ing. Andreas Pfisterer als Vertreter für Peter Jorzick, Hamburg Team GmbH (Geschäftsbesorgerin der GEG KG)

Stellvertretende Fachpreisrichter

- Prof. Dipl.-Ing. Ingo Lütkemeyer, IBUS Architekten und Ingenieure

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Dr. Stephan Hugo Winters, Die Senatorin für Finanzen
- Reinhard Viering, SUBV (Stadtentwicklung, Stadtplanung und Bauordnung)

Sachverständige ohne Stimmrecht

- Prof. Dr. Georg Skalecki, Landesamt für Denkmalpflege
- Dipl.-Ing. Anne Mechels
- Anke Koszowski

- Dipl.-Ing. Eva Herr, SUBV (Stadtentwicklung, Stadtplanung und Bauordnung)
- Dipl.-Ing. Ulrich Just, SUBV (Verkehr)
- Dipl.-Ing. Thomas Knode, SUBV (Natur, Wasser)
- Florian Kommer, GEG KG
- Dipl.-Kfm. Jens Lütjen, Robert C. Spies KG
- Robert Bücking, Ortsamt Östliche Vorstadt
- Dr. Andreas Mackeben, Beiratsmitglied SPD
- Herbert Lessing, Beiratsmitglied Die Linke
- Arno Gottschalk, MdBB SPD

Weitere Vertreter bremischer Behörden und Organisationen

- Michael Richts, SUBV (Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz)
- Lutz Kreklau, SUBV (Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz)
- Jürgen Steuer, Bremer Straßenbahn AG
- Frank Michael Rauch, SUBV (Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz)
- Dipl.-Ing. Hanna Pape, SUBV (Natur, Wasser)

- Sowie Dipl.-Ing. Wolfgang Hübschen, Hübschen Knigge Architekten - Vorprüfung

... und etwa 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Entschuldigt

Fachpreisrichter

- Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten, scheuven & wachten, Dortmund
- Prof. Dipl.-Ing. Manfred Hegger, HHS Architekten, Kassel
- Prof. Dipl.-Ing. Gerd Aufmkolk, WGF Nürnberg

Sachpreisrichter

- Jutte Dervedde, Gesundheit Nord
- Dr. Robert Pfeiffer, Klinikum Bremen-Mitte
- Peter Jorzick, Hamburg Team GmbH (Geschäftsbesorgerin der GEG KG)

Stellvertretende Fachpreisrichter

- Prof. Dipl.-Ing. Markus Neppel, ASTOC Architects and Planners, Köln
- Prof. Dipl.-Ing. Irene Lohaus, Irene Lohaus Peter Carl Landschaftsarchitektur, Hannover
- Dipl.-Ing. Angela Weiskopf, SUBV (Stadtentwicklung, Stadtplanung und Bauordnung)

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Tomislav Gmajnic, Gesundheit Nord
- Dr. Dirk Kühling, Der Senator für Wirtschaft und Häfen
- Michael Bester-Voß, Gesundheit Nord

Sachverständige ohne Stimmrecht

- Dipl.-Ing. Robert Bartsch, SUBV (Verkehr)

- Michael Jonitz, Beiratsmitglied CDU
- Beate Prömm, Beiratsmitglied Die Piraten
- Carsten Werner, MdBB Bd. 90/Grüne
- Heiko Strohmann, MdBB CDU
- Klaus-Rainer Rupp, MdBB Die Linke

Herr Höing führt in die Wettbewerbsaufgabe ein. Die Präsentation ist als **Anlage 2** beigefügt.

Frau Herr verliest die schriftlich eingereichten Fragen zur Auslobung für das Gutachterverfahren. Die beantworteten Fragen sind als **Anlage 1** beigefügt.

Im Anschluss haben Sachverständige, Preisrichter und deren Stellvertreter Gelegenheit, die aus ihrer Sicht wichtigen Aspekte des Wettbewerbsverfahrens zu äußern.

Anmerkungen der Preisrichter, stellvertretenden Preisrichter und Sachverständigen

Frau Kozlowski hebt das Thema des kostengünstigen und generationenübergreifenden Wohnungsbaus als ein wichtiges Planungsziel hervor.

Herr Bücking spricht drei Aspekte an, die aus Sicht des Ortsamtes bei der Planung berücksichtigt werden sollten: (1) Der nächste Nahversorgungsbereich befindet sich im Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor, hier gibt es eine kleinteilige gewachsene Struktur aus Einzelhandel, Gastronomie und einem kulturellen Angebot. Im Neuen Hulsberg-Viertel sollte daher nicht in großem Umfang Einzelhandel realisiert werden. (2) Der Qualität des öffentlichen Raums im neuen Quartier wird eine wichtige Bedeutung zugemessen. (3) Größere räumliche Zusammenhänge, zum Beispiel das Verhältnis zu den benachbarten Schulen und Kindertagesstätten, sollten berücksichtigt werden.

Frau Mechels weist auf die Bedeutung des grünen und ruhigen Krankenhausgeländes für Aufenthalt und Alltagswege zu Fuß und mit dem Rad im Bestand hin. Das Ziel sollte entsprechend ein Quartier sein, dass diese Qualitäten mit einem attraktiven Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr und gleichzeitig ohne Durchfahrung für den motorisierten Verkehr (Schleifenlösungen zur Erschließung) bietet. Konzeptionell sollte ein autoarmes Quartiersleben gefördert werden.

Herr Dr. Winters vertieft den wirtschaftlichen Aspekt des Projektes. Es geht hierbei nicht nur um den in der Auslobung diskutierten Bilanzwert, sondern um weitere wirtschaftliche Zusammenhänge. Das Grundstück hat eine attraktive Lage und ist eine kostbare Fläche. Schon aus diesem Grund ist eine gute Ausnutzung erstrebenswert. Je höher die Dichte, umso besser ist auch den wohnungspolitischen Zielen des Senats gedient. Dabei ist ein breites Spektrum von Angeboten anzustreben: im Sinn einer Mischkalkulation mit wirtschaftlich akzeptablem Gesamtergebnis kann die Schaffung

preiswerter Wohnungen dadurch ermöglicht werden, dass auch teure Wohnungen gebaut werden.

Herr Lessing erläutert, dass die in der Auslobung genannten Flächenangaben zur gewerblichen Nutzung aus seiner Sicht zu hoch angesetzt sind und ein größerer Schwerpunkt beim Wohnen gesetzt werden sollte, um auch kostengünstigen Wohnraum realisieren zu können.

Herr Höing erläutert dazu, dass die genannten Annahmen im Verfahren zu prüfen sind. Grundsätzlich ist vor allem ein Maß an Flexibilität wichtig, sodass das städtebauliche Konzept auch bei einer veränderten Ausrichtung der Nutzungsmischung weiterhin Bestand hat. Der verhältnismäßig hohe Gewerbeanteil ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass sich Bestandsgebäude nur eingeschränkt und mit einem verhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu Wohnen umnutzen lassen. Eine höhere gewerbliche Nutzung ermöglicht gegebenenfalls eine kostengünstigere Bestandserhaltung.

Herr Just hebt die Themen Fahrradverkehr und Car-Sharing als wichtige Bausteine für das Mobilitätskonzept und das Ziel eines autoarmen Quartiers hervor.

Die Herren Rüdel und Dr. Mackeben heben hervor, dass die von SHP vorgeschlagene Bus-Schleife um den Klinikneubau nicht als zwingende Vorgabe zu verstehen ist. Aus Sicht des Beirats ist eine Durchquerung des Quartiers mit einem Bus nicht wünschenswert. (Dazu weitere Anmerkungen in der Anlage 1.)

Herr Bücking präzisiert diesen Sachverhalt, in dem er feststellt, dass alle Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wichtig sind. Ob eine neue Buslinienführung dazu zählt, ist politisch und finanziell noch nicht geklärt. Die technischen und planerischen Anforderungen für diesen Mobilitätsbaustein sollte der städtebauliche Entwurf jedoch berücksichtigen.

Herr Grünert macht deutlich, dass es sich bei dem geplanten Eltern-Kind-Zentrum um ein öffentliches Gebäude handelt. Allein aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass das Eltern-Kind-Zentrum eine eigene Anbindung an den ÖPNV erhält, die mindestens dem heutigen Status (Haltestelle Fr.-Karl-Strasse) entspricht.

Herr Lütjen spricht das Thema Nutzungsmischung in Bezug auf die spätere Vermarktbarkeit an. Aus seiner Sicht ist das Quartier kein Bürostandort, vor allem ein Büroneubau scheint nicht sinnvoll. Dienstleistungen sind vor allem im medizinischen Bereich und im Zusammenhang mit der Klinik denkbar. Für etwaige Büro-/Dienstleistungsnutzungen könnten insbesondere die im Bestand verbleibenden Altbauten dienen.

Herr Golasowski erläutert die wesentlichen Ziele für das Vorhaben aus Sicht des Senatsressorts für Umwelt, Bau und Verkehr. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dieses Projektes sind in ganz besonderer Weise ernst zu nehmen. Gleichzeitig ist das Vorhaben ein Stadtentwicklungsprojekt mit

einer hervorgehobenen Bedeutung für die Gesamtstadt. Daher gilt es, eine besondere Qualität zu schaffen und auch die Öffentlichkeit für das Vorhaben zu gewinnen. Dem städtebaulichen Entwurf kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Herr Höing ergänzt, dass die stellvertretende Preisrichterin Irene Lohaus angemerkt hat, dass die freiraumplanerischen Aspekte in der Auslobung nur sehr knapp angerissen sind. Da das Quartier einen städtischen Charakter haben wird, sollte unter anderem mit der Schnittstelle und der Zuordnung von öffentlichen (oder öffentlich bzw. gemeinschaftlich nutzbaren) und privaten Grünräumen kreativ umgegangen werden. Die Planungsteams sollten sich vertieft mit der Qualität und den Nutzungsmöglichkeiten von städtischen Freiräumen auseinandersetzen. In der weiteren Umgebung zum Planungsgebiet sind dafür Anhaltspunkte zu finden.

Frau Mechels stellt zwei Fragen zur Mobilitätsuntersuchung von SHP Ingenieuren: (1) Im Erschließungskonzept von SHP sind Schleifen vorgesehen. In der vorliegenden Darstellung ist damit die Umfahrung von Ampelkreuzungen (z.B. Am Schwarzen Meer / Friedrich-Karl-Straße) durch das neue Quartier möglich (Schleichverkehre). Wie kann dies vermieden werden? Ist es zur Vermeidung von Durchgangs- oder Schleichverkehren evt. sinnvoller, die Schleifen hufeisenförmig (vglb. Sorgenfrei) zu planen? Oder wie muss der Straßenraum gestaltet sein, um das Durchfahren des Quartiers zu vermeiden? (2) Zum Thema Car-Sharing gibt es eine Stellungnahme des Ressorts, in dem eine wesentlich höhere Anzahl an Car-Sharing Plätzen vorgeschlagen wird. Warum werden von SHP nur mindestens 10 Plätze gefordert?

Zur ersten Frage erläutert Herr Haller, dass die getrennten Erschließungsschleifen der Vermeidung von Durchgangsverkehr dienen, um das Ziel von verkehrsberuhigten oder verkehrsarmen Bereichen zu fördern. Die Skizze auf Seite 52 der Untersuchung ist jedoch als Konzeptvorschlag zu verstehen, grundsätzlich sind auch miteinander verbundene Erschließungsstraßen denkbar.

Die genannten Car-Sharing Plätze sind eine Mindestgröße und eine höhere Anzahl ist in jedem Fall denkbar. Was sinnvoll ist, hängt jedoch nicht nur von der Anzahl der Plätze sondern auch vom Car-Sharing-Konzept ab.

Anmerkungen aus der Öffentlichkeit

Frau Müller und Herr Böhme betonen jeweils das Anliegen, auf dem Gelände kostengünstigen bzw. sozialen Wohnungsbau zu realisieren. Frau Müller verweist auf zahlreiche Initiativen in der Stadt, die sich diesem Ziel verschrieben haben und dabei eingebunden werden sollten.

Herr Draub betont, dass die Zielzahlen zur Reduzierung des Autoverkehrs von den Gutachtern ernst genommen werden sollten, da unter anderem die Feinstaubbelastung auf der Bismarckstraße problematisch ist. Ein besonderes Augenmerk ist auf das Car-Sharing, die Förderung von Fahrradverkehr und Mobilitätsmanagement zu legen. Er verweist auf Konzepte, die in Freiburg (Vauban, Uniklinik Freiburg) umgesetzt wurden.

Herr Kaufmann betont die Wichtigkeit von Kultur und Möglichkeiten zur Begegnung im neuen Quartier. Er hebt in diesem Zusammenhang die auf dem Grundstück befindliche St. Jürgen Kapelle hervor. Der Kirchenraum hat eine hohe akustische Qualität und der Glockenturm hat eine besondere künstlerische Bedeutung.

Rückfragen der Planungsbüros sind in der Anlage 1 festgehalten.

Das Rückfragenkolloquium endet um 13:20, im Anschluss findet eine Begehung des Planungsgebietes statt.

Anlagen

1. Antworten zu den Rückfragen der Planungsbüros
2. Präsentation Franz-Josef Höing

ANLAGE 1: RÜCKFRAGEN

Hinweise zur Vorprüfung:

Der Prüfplan ist als dwg oder dxf auf der CD mit den Wettbewerbsunterlagen abzugeben. Polygone zur Ermittlung der geforderten Flächenkenngrößen sind in einem **gesonderten Layer "Flächenberechnungen"** abzugeben.

Es wird auf die am 27.6. per E-Mail versendete **Excel-Tabellen „Angaben Vorprüfung“** verwiesen. Diese sind ausgefüllt auf der CD **mit den Wettbewerbsunterlagen abzugeben.**

1. Schriftliche Fragen zur *Verfahrensaufgabe*:

1. FRAGE zu den Planungszielen, 1.1 Städtebauliche Ziele; erster Aufzählungspunkt: An welche Formen von „nicht störendem“ Gewerbe denken Sie? Bzw. was wird mit „nichtstörendem Gewerbe“ bezeichnet? Im Sinne des Krankenhauses? Im Sinne der umliegenden Wohnviertel?

1. ANTWORT: Planungsrechtlich würde man das Gebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ / „Mischgebiet“ charakterisieren. Grundsätzlich gilt:

- Es sind die Zusammenhänge zwischen Gewerbe und Verkehr zu beachten. (Das Neue Hulsberg-Viertel grenzt an die Umweltzone.)
- Lärm- und geruchsemitierende Nutzungen sind zu vermeiden,
- Nutzungen, die Schwerlastverkehre anziehen, sind zu vermeiden

2. FRAGE zu 1.1.1. Städtebauliche Einbettung: Wie hoch ist die Dichte der umliegenden Viertel. Gibt es darüber genauere Angaben? Gibt es Angaben zum Programm der umliegenden Viertel (Wohnen, Arbeiten, Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen)?

2. ANTWORT: Statistische Werte zu den umliegenden Gebieten findet man auf der Website des Statistischen Landesamtes, vor allem im „Ortsteilaltas“: <http://www.statistik-bremen.de/tabellen/kleinraum/ortsteilaltas/atlas.html>

Angaben zu Schulen sind auf der Website des Bildungsressorts: <http://bildung.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen117.c.3714.de>

Weiterhin findet man auf der CD der Wettbewerbsunterlagen einen Plan „Nutzungen im Quartier“ mit den Hauptnutzungen in den umliegenden Straßen.

3. FRAGE zu 1.1.2. Mobilität: Wie weit sind die Diskussionen um die Anbindung an den ÖPNV fortgeschritten? Definition Position Haltestellen?

3. ANTWORT: Eine Anbindung an den ÖPNV ist angestrebt. Überlegungen zu Haltestellen-Positionen wurden bereits angestellt, nämlich

- am Haupteingang des Klinikum Bremen-Mitte (KBM) an der St. Jürgen-Str. und
- am Eingang zum Eltern-Kind-Zentrum (ELKI)

(siehe auch Mobilitätskonzept von SHP Ingenieure, Seite 56. Allerdings ist dies keine zwingende Vorgabe, siehe dazu Seite 4 im Protokoll)

4. FRAGE zu 1.1.4. *Ein gemischtes Quartier: Welche Gebäudetypologien sind gemeint? Handelt es sich hier ausschließlich um Wohntypologien?*

4. ANTWORT: Im Wesentlichen sind Typologien zur Wohnnutzung gemeint. Weiterhin sollten für gewerbliche Nutzungen geeignete Typologien entwickelt werden.

5. FRAGE zu 1.1.7. *Wirtschaftliche Ziele; Buchwert? Für wen wird dieser Wert angesetzt?*

5. ANTWORT: Es handelt sich um den Bilanzwert des Klinikums Bremen-Mitte. Dass der Sachverhalt in der Auslobung so deutlich beschrieben wird, unterstreicht, dass die Erlöserwartungen bei den späteren Grundstücks- und Gebäudeverkäufen hoch sind. Grundsätzlich sollten jedoch auch weitere wirtschaftliche Zusammenhänge betrachtet werden, siehe dazu Seite 3 unten im Protokoll.

6. FRAGE zu 2.1.1. *Nutzungsmischung – immobilienwirtschaftliche und städtebauliche Ziele; letzter Absatz: „Einerseits Andererseits?“ Was soll diese Aussage bedeuten? Die Inhalte widersprechen sich meiner Auffassung nach nicht. Was möchte der Auslober hier sagen?*

6. ANTWORT: Das „Andererseits“ bezieht sich auf die Aufforderung an die Gutachter, eine Nutzungsverlagerung hin zu mehr „Wohnen“ zu erreichen.

7. FRAGE: *Teil 1 der Auslobung beschreibt die immobilienwirtschaftliche Machbarkeitsstudie von Hamburg Team. Gibt es ergänzende Informationen hinsichtlich der Funktionszuweisung des Nichtwohnens?*

7. ANTWORT: Weitere Informationen zu möglichen Funktionszuweisungen liefern die Untersuchungen zu den Bestandsgebäuden von Westphal Architekten, Schulze Pampus Architekten und Hilmes Lamprecht Architekten. Eine besondere Hilfestellung können die „Gebäudesteckbriefe“ sein, in denen tabellarisch die Nachnutzungspotenziale dargestellt sind.

2. Schriftliche Fragen zu den Verfahrensgrundlagen:

8. *FRAGE: 4.4. Modell; Wann bekommen wir das Modell? Wo? Oder gibt es Fotos vom Modell, die uns zur Verfügung gestellt werden könnten?*

8. ANTWORT: Das Modell kann im Rahmend es Kolloquiums am 28.04. abgeholt werden, alternativ wird es in der ersten Julihälfte postalisch zugesandt.

9. *FRAGE zu 5. Leistungen; hier: Prüfplan und Kenngrößen. Welche Kenngrößen meinen sie genau? Die, die hier aufgelistet sind? Oder weitere?*

9. ANTWORT: Die Kenngrößen sind anhand einer Exceltabellen nachzuweisen, die am 27.6.2012 an alle Teilnehmer versandt wurden.

10. *FRAGE zu 7. Termine: Wann werden wir über die genauen Termine informiert (Sommerpause)?*

10. ANTWORT: Siehe Antwort 28.

11. *FRAGE: Welche Adresse hat das Büro für die Vorprüfung?*

11. ANTWORT:

hübschen | knigge architekturgesellschaft mbh
Herr Dipl.-Ing. Architekt BDA Wolfgang Hübschen
Hollerallee 6
28209 Bremen
Tel.: 0421 – 34 09 79
Mail: huebschen@huebschen-knigge.de

12. *FRAGE: Müssen die Unterlagen persönlich abgegeben werden oder können sie auch per Kurier bis 14.00 Uhr eingereicht werden?*

12. ANTWORT: Die Unterlagen können auch per Kurier eingereicht werden.

13. *Frage zu 10. Weitere Bearbeitung und Urheberrecht: Wie genau soll das aussehen, wenn alle drei bzw. zwei Büros weiterarbeiten? Gibt es dazu schon Überlegungen? Wie soll dann mit den Fachplanern weitergearbeitet werden, bzw. sollen sie in der zweiten Phase miteingebunden sein?*

(Dazu passend die ergänzende Frage): Unter Punkt 10 (Seite 42) wird beschrieben, dass „unter Würdigung der Empfehlung der Jury ein oder mehrere Verfahrensteilnehmer mit der weiteren Beauftragung des städtebaulichen Entwurfs“ beauftragt werden. Wir möchten darum bitten, nicht die offiziellen Verfahrensteilnehmer (Architekten), sondern die

Arbeitsgemeinschaften der Verfahrensteilnehmer nach Abschluss des Wettbewerbs weiter zu beauftragen.

13. ANTWORT: Es bestehen noch keine abschließenden Überlegungen dazu, ob und wie eine Mehrfachbeauftragung am Ende des Gutachterverfahrens erfolgen könnte. Die Ausloberin verfolgt allerdings das Ansinnen, dass grundsätzlich die Teams, die sich zu Beginn des Verfahrens gebildet haben, später auch als Team beauftragt werden.

14. FRAGE: Wir gehen davon aus, dass für die spätere Weiterbeauftragung ein VOF-Verfahren nicht weiter erforderlich wird und bitten diesbezüglich um Bestätigung.

14. ANTWORT: Die Ausloberin unterliegt den vergaberechtlichen Bestimmungen für öffentliche Auftraggeber. Erst am Ende des Verfahrens ist jedoch abzusehen, ob VOF-verfahrensrelevante Schwellenwerte erreicht werden.

15. FRAGE: Wie genau wird die Vergütung für die zweite Phase geregelt sein? Gibt es dazu Überlegungen?

15. ANTWORT: Die Vergütung erfolgt auf Grundlage der HOAI.

16. FRAGE: Gibt es schon einen Zeitplan für die zweite Phase (perspektivisch)?

16. ANTWORT: Es gibt nur eine grobe Zeitplanung: Nach Abschluss des städtebaulichen Gutachterverfahrens soll der prämierte Entwurf baurechtlich, technisch und immobilienwirtschaftlich überprüft und ggf. angepasst werden. Dabei wird von einem halben Jahr Bearbeitungsdauer ausgegangen.

3. Schriftliche Fragen zu den ergänzenden Voruntersuchungen

17. Frage zur Mobilitätsstudie, SHP; ÖPNV-Nutzung: Gibt es einen Vorschlag für den ÖNVP, auf die Situation zu regieren (Früh- und Spätschicht schlecht durch Service von ÖNVP abgedeckt)?

17. ANTWORT: Ja. Dadurch, dass die bestehende Buslinie 25 um eine neue Linie 20, die durch das Quartier führt, ergänzt werden soll. Dies ist jedoch ein Vorschlag und keine zwingende Vorgabe. (Siehe auch die Diskussionspunkte im Protokoll, Seite 4.)

18. FRAGE zur Analyse des Mobilitätsverhaltens, dort S. 29: Gibt es schon ein Konzept für neue Bushaltestellen und wenn ja wie sicher und konkret ist/sind die vorgeschlagenen Standorte?

18. ANTWORT: Überlegungen zu Haltestellen-Positionen wurden bereits angestellt, nämlich

- am Haupteingang des Klinikum Bremen-Mitte (KBM) an der St. Jürgen-Str. und
- am Eingang zum Eltern-Kind-Zentrum (ELKI)

(siehe auch Mobilitätskonzept von SHP Ingenieure, dort Seite 56.) Diese Standorte sind naheliegend, aber nicht endgültig. Das städtebauliche Gutachterverfahren kann hier weitere Erkenntnisse bringen. (Siehe auch die Diskussionspunkte im Protokoll, Seite 4.)

19. FRAGE zu 6.2, Baustein Öffentlicher Personennahverkehr: Der Takt für die Buslinie von 30 min erscheint viel zu gering? Wäre eine höhere Taktung möglich, bzw. wurde auch darüber nachgedacht andere Formen der Mobilität einzusetzen die das KBM mit den wichtigen Stationen BHB verbinden und je nach Bedarf zusätzlich eingesetzt werden können? Gibt es in diese Richtung schon Überlegungen von der Stadt oder vom Krankenhaus aus?

19. ANTWORT, zur Taktung:

- Mit der Einführung einer weiteren Buslinie 20, die das Angebot der Buslinie 25 und der Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 ergänzt, werden die Taktzeiten verdichtet.

Zu andere Formen der Mobilität:

- Das Mobilitätsgutachten gibt erste Hinweise auf weitere Mobilitätspotenziale.
- Darüber hinaus erhofft sich die Ausloberin aus dem städtebaulichen Gutachterverfahren zusätzliche Ideen und Impulse zum Thema Mobilität.

20. FRAGE zu 7.1, Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes: Wie weit ist die Planung zu den Haltestellen fortgeschritten, bzw. sind diese flexibel?

(Dazu die ähnliche Frage) Wie genau ist die Positionierung der Haltestellen geregelt?

20. ANTWORT: Die Lage der bestehenden Straßenbahnhaltestellen ist wenig flexibel. Eine Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle „Am Hulsberg“ (Linien 2 und 10) stadteinwärts ist zumindest in die Überlegungen einbezogen worden, ohne dass Kosten und verkehrstechnische Machbarkeit geklärt sind (S. 56 des SHP-Gutachtens). Zur Lage der Bushaltestellen siehe Antwort 18.

21. FRAGE: Inwieweit sollen zum Mobilitätsmanagement Vorschläge gemacht werden?

21. ANTWORT: Weitere Ideen, die über die Überlegungen von SHP Ingenieure hinausgehen, sind erwünscht und willkommen. Grundsätzlich sollten glaubwürdig dargestellt werden, wie durch konkrete Maßnahmen der Autoverkehr realistisch reduziert werden kann. Umfangreiche Grundlagen hierzu wurden von SHP erarbeitet.

22. FRAGE zur Nachhaltigen Wasserversorgung: Dokument fehlt!

22. ANTWORT: Wurde am 27.06.2012 per E-Mail nachgereicht.

4. Allgemeine Fragen

23. FRAGE: Welchen Planungsstand erwarten Sie zur öffentlichen Zwischenpräsentation im September?

23. ANTWORT: In jedem Fall sollte bereits ein städtebauliches Konzept vorliegen, mit Aussagen zur Verteilung der Baumasse, Zuschnitt und Qualität der öffentlichen Räume und Vorstellungen zum Erschließungskonzept. Es werden konkrete Skizzen und Bilder erwartet, aus denen entnommen werden kann, welche Struktur, Qualitäten und welchen Charakter das Quartier haben soll.

Die Zwischenpräsentation ist eine öffentliche Veranstaltung, daher sollte das Projekt in einer Powerpoint-Präsentation vorgestellt werden. Weiterhin sollte ein Arbeitsmodell gezeigt werden. Die Präsentation muss für eine breite Öffentlichkeit nachvollziehbar sein.

24. FRAGE: Wäre bei der Abgabe auch ein Hochformat A0 möglich oder wird nur die Abgabe von Querformaten zugelassen? Aus welchem Grund wurde das Querformat gewählt?

24. ANTWORT: Ein Querformat wurde gewählt, weil dann alle Darstellungen ungefähr auf Augenhöhe nachvollzogen werden können. Die Verfahrensteilnehmer einigen sich einvernehmlich auf ein Querformat.

25. FRAGE: Wird mit einer bestimmten Einwohnerzahl für das Neue Hulsbergviertel gerechnet? Wird mit einer bestimmten Zahl an Wohnungen gerechnet? Als Mindestanforderung?

25. ANTWORT: Grundsätzlich sind weder eine Mindesteinwohnerzahl noch eine Mindestanzahl von Wohnungen gefordert. Wichtiger ist eine Flexibilität in der baulichen Struktur, sodass Nutzungszuordnungen geändert werden können. (Siehe dazu auch die Anmerkung von Herrn Höing auf Seite 4 des Protokolls).

26. *FRAGE*. Wird damit gerechnet, dass es noch weitere Anforderungen gibt, die zusätzlich in das Programm einzuarbeiten sind? Z.B. bezüglich der Verkehrsplanung?

26. ANTWORT: Vorerst nicht.

27. *FRAGE*. Wird damit gerechnet, dass es von der Stadt noch weitere Angaben bezüglich des ÖPNV geben wird?

27. ANTWORT: Vorerst nicht. Netzpläne und Taktzeiten sind auf der Website der BSAG zu finden: <http://www.bsag.de/>

5. Mündliche Fragen

28. *FRAGE*: Es gab bisher unterschiedliche Angaben zur Zeitplanung. Was ist vorgesehen?

28. ANTWORT: Die Deadline für zusätzliche Rückfragen ist der 15. September. Der Termin für die Zwischenpräsentation, Abgabe und Endpräsentation werden bis Mitte Juli verabredet.

29. *FRAGE*: In der Mobilitätsuntersuchung von SHP wird die Möglichkeit das Quartier durchfahren zu können, abgelehnt. Die Umgebung ist jedoch von einem offenen Straßenraster geprägt, in dem der Verkehr frei fließen kann, ohne dass dies als Nachteil gesehen wird. Auch sonst wird in der Auslobung auf den Wunsch nach Vernetzung und Durchlässigkeit verwiesen. Wie streng ist die Vorgabe von SHP zu interpretieren?

29. ANTWORT: Grundsätzlich haben die Planungsteams alle Freiheiten, ihr Konzept zu entwickeln. Allerdings beruht der Vorschlag von SHP auf einer sehr gründlichen Untersuchung, daher wäre es wichtig, bei einem Abweichen darzustellen, warum ein alternativer Vorschlag besser ist.

30. *FRAGE*: Inwiefern spielt die Betrachtung der umliegenden Knotenpunkte eine Rolle bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes?

30. ANTWORT: Die Knotenpunkte müssen nicht untersucht werden.

31. *FRAGE*: Welche Annahmen/Vorgaben bestehen zu den Lieferverkehren?

31. ANTWORT: Die Wirtschaftszufahrt für den Klinikneubau befindet sich an der Bismarckstraße. Der geplante Wirtschaftshof befindet sich zwischen dem Heizwerk der SWB und dem neuen Eltern-Kind Zentrum. Hier wird der wesentliche Teil der Lieferverkehre (Ver- und Entsorgung) der Klinik

abgewickelt. Weiterhin wird für den neuen Klinikkomplex eine vollständige Umfahrung benötigt, um die Krankenhauslogistik zu bedienen (siehe Auslobungstext). Der Lageplan für den Klinikneubau liegt auf der CD mit den Wettbewerbsunterlagen vor

32. FRAGE: Die von Schnüll, Haller und Partner vorgeschlagene Busschleife ist kontrovers diskutiert worden. Vor allem aus Sicht des Beirats sollte der Bus nicht durch das Quartier fahren. Ist es möglich, den Bus um das Quartier herumzuführen?

32. ANTWORT: Eine großräumigere Schleifenfahrt hat negative Auswirkungen auf die Taktzeiten und ist daher aus Sicht der Bremer Straßenbahn AG nicht sinnvoll. Die Haltestelle im Bereich des Klinikums ist als Endhaltestelle auszubilden, an der Busse zum Ausgleich von Taktzeiten länger halten können müssen.