

Anlage 2

Schreiben der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur öffentlichen Auslegung zu BPlan 2527 auf eine private Stellungnahme

Auf ihrem schriftlichen Einwand vom 22.01.2021 nehme ich wie folgt Stellung:

Ihre Einwendung:

„1. Stellungnahme zu der Begründung zum Bebauungsplan 2527 vom Stand 08.10.20

1a:

Auf Seite 1 ist das Plangebiet u.a. mit der Straße Ortwich gekennzeichnet.

Stellungnahme: Richtig ist Fahrradstraße Ortwich. (siehe noch Kapitel 2)

Auf Seite 2 unter Punkt Planungsziele wird der Erhalt des bestehenden Spielhauses zur nachhaltigen Nutzung geplant.

Stellungnahme: Hier ist die Planung der Nachbarschaft unbekannt und somit kann eine Belastung der Nachbarschaft nicht abgeschätzt werden.“

Stellungnahme zu 1a:

Die Erschließung der KuFZ erfolgt über die Straße Ortwich, diese Bezeichnung ist auch nach der Anordnung des Verkehrszeichens 244.1 („Fahrradstraße“) weiterhin korrekt, denn auch Fahrradstraßen sind Straßen. Dies trifft auf den Ortwich zu, da dieser neben der Funktion der Fahrradstraße auch die Funktion der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete hat.

Die nachhaltige Nutzung des sogenannten Spielhauses wird wie benannt beschrieben. Da ein KuFZ neben der reinen KiTa auch weitere Angebote an den Stadtteil bietet, ist dies unter der nachhaltigen Nutzung zu verstehen. Eine nicht nachhaltige Nutzung des Spielhauses läge im Falle eines Abbruchs vor, dies ist jedoch nicht vorrangiges Ziel der Planung, sondern das Spielhaus soll in seiner Funktion als Teil des KuFZ erhalten bleiben.

Ihre Einwendung:

„1b:

Auf den Seiten 2 und 3 wird das Leitkonzept der KuFZ Arbergen beschrieben: die KuFZ setzt weitgehend auf autofreie Hol- und Bringdienste der Eltern.

Stellungnahme: Ein Leitkonzept ist keine verbindliche Vorgabe. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass es trotzdem zu hohen Bring- und Holdiensten kam. Zusätzlich sind die Mitarbeiter und Leitung der KiTa mit ihren Fahrzeugen gekommen und haben ihre Fahrzeuge besonders auf dem Wendehammer abgestellt. Die Begründung war, den Rettungsweg KiTa mit eigenen Fahrzeugen zu blockieren, um im Notfall den Weg freifahren zu können. Der Wunsch, dass Eltern Ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Kita bringen, darf nicht als rechtliches Mittel angesehen werden um eine Zuwegung nicht planen und errichten zu müssen. (siehe noch Kapitel 2).

Da die Kita mit 120 Kindern geplant wird, wird das Einzugsgebiet so groß werden, dass z.B. arbeitenden Eltern keine andere Möglichkeit bleibt, als mit dem Auto die Kinder zu bringen. Zusätzlich bei schlechten Wetter und weite Wege, kann man u.a. davon ausgehen, dass ein weiterer Grund für Hol und Bringdienste entsteht.“

Stellungnahme zu 1b:

Die Praxis des bestehenden KuFZ am Standort Ortwich sowie am Übergangstandort an der Grundschule Mahndorf zeigt, dass die „Hol- und Bringdienste“ der Eltern im Vergleich zu anderen Einrichtungen geringer ausfallen. Zusammen mit stadtweiten Erhebungen wurde dies zur Grundlage für die Berechnung der temporären Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr herangezogen.

Die Stellplätze für die Beschäftigten werden auf dem Grundstück untergebracht, um einerseits die Rettungswege freizuhalten und um andererseits die erforderlichen Kurzzeitstellplätze für den „Hol- und Bringverkehr“ freizuhalten. Der Wendehammer am Ortwich wird somit, wie rechtlich vorgesehen, von dauerhaft parkenden Autos freigehalten.

Ihre Einwendung:

„1c:

Auf Seite 4 wird nochmals auf die Zweckbestimmung eingegangen, hier u.a. der Punkt Einrichtungen und Gebäude für soziale und kulturelle Veranstaltungen.

Stellungnahme: welche Ausmaße und Belastung der Nachbarschaft diese Zweckbestimmung hat, bleibt unbekannt. Wieder ist nicht klar definiert, was das für die Anwohner bedeutet.

Der Ortwich und Umgebung ist ein Wohngebiet. Überhaupt ist fraglich, ob ein Gewerbebetrieb (Neubau der Kita) dort überhaupt zulässig ist. Und darf ein Gewerbebetrieb überhaupt über eine Fahrradstraße erschlossen werden.“

Stellungnahme zu 1c:

Zur Zweckbestimmung ist zu vervollständigen, dass eine „Fläche für den Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung Kinder- und Familienzentrum“ festgesetzt wurde. Spezifiziert wurde diese zeichnerische Festsetzung durch die textliche Festsetzung Nr. 2

Wonach „Innerhalb der Fläche für den Gemeinbedarf (...) Einrichtungen und Gebäude für soziale und kulturelle Veranstaltungen, Kindertagesstätten sowie Bildungseinrichtungen“ zulässig sind. Da ein KuFZ mehr als eine reine KiTa ist und auch Angebote für die Familien der hier betreuten Kinder und insbesondere auch für den Stadtteil bietet, ist eine reine Festsetzung als Kindertagesstätte nicht ausreichend, um die Nutzung zu umschreiben. Da die Begrifflichkeit des KuFZ nicht baurechtlich geregelt ist, muss diese Form des zulässigen Angebotes weiter umschrieben werden.

Die Umgebung des Bebauungsplanes 2527 ist geprägt von Wohnungsbau, dies ist in der Stellungnahme zutreffend beschrieben. Jedoch sind in einem Wohngebiet mehr Nutzungen allgemein zulässig als das reine Wohnen. In Allgemeinen Wohngebieten sind allgemein zulässig:

1. Wohngebäude,
2. dem Wohnen auch die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unter den Punkt 3 fallen auch Kinderbetreuungseinrichtungen und Kinder- und Familienzentren. Da es sich bei einer KiTa / einem KuFZ um einen Gewerbebetrieb halten soll, entspricht nicht der ständigen Rechtsprechung. KiTa / KuFz sind soziale bzw. soziokulturelle Einrichtungen und dienen dem Gemeinbedarf und nicht der primären Gewinnerzielung (wie dies bei gewerblichen Betrieben der Fall ist).

Ihre Einwendung:

„1d:

Auf Seite 5 wird auf die Erschließung und Stellplätze eingegangen.

Stellungnahme: Es wird mit 1 Stellplatz pro 30 Kinder gerechnet.

In der Stellplatzverordnung des Landes Bremen steht als Prämisse drin, dass sich die Anzahl Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf richten soll. Inklusion ist ebenfalls in der Kita geplant. (Hier sind bei 120 Kinder 4 Stellplätze geplant)

Meines Erachtens ist das nicht geschehen, denn schon in der Vergangenheit ist die Fahrradstraße über die Öffnungszeiten der KiTa zugesperrt gewesen. Und es sind in der heutigen Kita weit weniger Kinder als für die neue geplant sind. Zusätzlich mehrt sich das dauerhafte Parken von in der Nähe wohnenden Leuten, die nicht die Anschrift Ortswisch haben. Aus dem Grund meinen ja die Mitarbeiter der KiTa die Rettungswege zuparken zu müssen. (siehe Punkt Seite 2 und 3)

Die Hol- und Bringdienste werden mit 10% der Kinder und der Faktor 4 Kinder pro Kurzzeitparkplatz angegeben, in Summe 3 Kurzzeitparkplätze. Zusätzlich ist die Annahme, dass auf dem Wendehammer keine Autos parken, unterstellt worden. Also wird laut der Begründung eigentlich freizuhalten Wendeparkplatz genau dort 3 Kurzzeitparkplätze geplant. Für mich schon ein Widerspruch. All diese Aussagen sind aus meinen Beobachtungen des Verhaltens der Eltern und MA bei der bestehenden KiTa (60 Kinder) und Fremdparker falsch:

-der Wendehammer wird durch Menschen, die in der Nähe wohnen, als Parkplatz genutzt. Auch wenn es sich bei den Fahrzeugen um Firmenfahrzeuge handelt.

-Kinder mit Einschränkungen werden zumeist zwangsweise mit dem Auto gebracht.

-Kurzzeitparkende Eltern stellen, wegen hoher Anzahl Parkender und weil kurze Wege gewünscht sind, die Hauseinfahrten zu. (Mit der Begründung: Ist ja nur kurz, komme gleich wieder)

-MA KiTa parken auf der Fahrradstraße. All das Aufgezählte, bewirkt, dass die Anwohner durch die jetzige KiTa schon jetzt massiv belastet sind.“

Stellungnahme zu 1d:

Nach Stellplatzortsgesetz ist für Kindergärten, Kindertagesstätten und dergleichen 1 Stellplatz je 30 zu betreuende Kinder nachzuweisen. Dies entspricht bei rund 120 Betreuungsplätzen 4 bis 5 Stellplätzen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von 5 Kfz Stellplätzen (inklusive eines behindertengerechten Stellplatzes) werden mit dem Bebauungsplan geschaffen.

Zu den Kurzzeitstellplätzen zum „Hol- und Bringverkehr“ siehe Stellungnahme zu 1b.

Das dauerhafte Parken in einem Wendehammer ist, nach den gesetzlichen Vorgaben, nicht gestattet, nicht von Anwohnern oder Mitarbeitern einer Einrichtung. Diesem Missstand, dass die Mitarbeiter des KuFZ im Wendehammer parken, wird mit der angestrebten Planung abgeholfen. Somit wird der Wendehammer weitgehend von dauerhaft parkenden Kfz freigehalten (evtl. ist dies auch über eine Verkehrsraumüberwachung sicherzustellen).

Ihre Einwendung:

„2. Voraussetzungen für eine Fahrradstraße

Der Ortswisch wurde als Teil der Radpremiumroute definiert und dann als Fahrradstraße ausgewiesen und beschildert.

Da der Autoverkehr zugelassen ist, handelt es sich dabei um eine „unechte Fahrradstraße.

Die Richtlinien für Anlagen und Stadtstraßen (RASt), die Gültigkeit in ganz Deutschland hat und auch für Bremen anzuwenden ist, verlangt, selbst bei Freigabe einer Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge, alternative Routenführungen für den Kraftfahrzeugverkehr (Kapitel 6.1.7.7 RASt).

Das hat bislang niemand geprüft und soll offensichtlich auch nicht geprüft werden.“

Stellungnahme zu 2:

Die RadPremiumRoute Farge – Hemelingen verläuft durch den Ortswisch und ist auch dementsprechend mit der Freigabe für den Kfz Verkehr beschildert. Da der Ortswisch gleichzeitig aber auch als Erschließungsstraße für die Wohngebäude dient, kann für diese Nutzung eine alternative Routenführung nicht festgelegt werden, da die Gebäude dann nicht mehr erschlossen wären. Für die reine Erschließung des KuFZ ist eine Erschließung aus Richtung der Hermann-Osterloh-Straße nicht möglich, da hierbei ebenfalls die RadPremiumRoute überfahren werden müsste und zwar auf gesamter Breite und in einem Bereich, der ausschließlich für den Rad- und Fußgängerverkehr ausgewiesen ist. Eine Erschließung über die Hugelstrae / Oberurseler Straße ist ebenfalls nicht möglich, da das KuFZ nicht an eine dieser Straßen grenzt, an den Verbindungsweg zwischen Hugelstrae und Oberurseler Straße grenzt lediglich die öffentliche Grünfläche.

Ihre Einwendung:

3. Umgang und Rückmeldung von meinem Bürgerantrag vom 14.10.2020 durch das Ortsamt Hemelingen

(nicht näher aufgeführt, da keine Planungsbelange betroffen sind)

Stellungnahme zu 3:

Die Stellungnahme kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahren abgewogen werden, da der Inhalt der Stellungnahme sich gegen den Beschluss und den Umgang mit dem genannten Bürgerantrag im Beirat Hemelingen befasst.

Dem Ortsamt wurde die eingereichte Stellungnahme mit der Bitte um Antwort zugeleitet.

Ihre Einwendung:

4. Umgang und Rückmeldungen zu den Themen der Anwohnerversammlung vom 02.07.20

Am 2.7.2020 fand eine Einwohnerversammlung nach Einladung des Ortsamt Hemelingen. Schon an dieser Stelle wurden Fragen nach Baustellenfahrzeugen etc. eher abgetan.

Am 04.08.2020 wurde durch Fachausschuss Hemelingen die Fragestellungen der Einwohner und FDP Antrag eine alternative Zuwegung zu planen mit folgenden Ergebnis bearbeitet:

(nicht weiter aufgeführt, da keine Planungsbelange betroffen sind)

Stellungnahme zu 4:

Die Abwicklung der Baustellenverkehre wurden separat in einer Anwohnerversammlung am 24.02.2021 vorgestellt. Die Baustellenverkehre sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, sondern des einzureichenden Bauantrages und können auf dieser Planungsebene nicht abgewogen werden.

Die weitere Stellungnahme kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahren abgewogen werden, da der Inhalt der Stellungnahme sich gegen den Beschluss und den Umgang mit dem genannten Bürgerantrag im Beirat Hemelingen befasst.

Dem Ortsamt wurde die eingereichte Stellungnahme mit der Bitte um Antwort zugeleitet.

Ihre Einwendung:

5. Zusammenfassung des Widerspruchs

Ich widerspreche den Bebauungsplan 2527, weil die Zuwegung/ Stellplatz der KuFZ unter nicht realistischen Voraussetzungen geplant wurde. Begründungen unter Punkt 1 beschrieben. Zusätzlich beginnt die Zuwegung ab der Oberhainer Straße, die nur noch 1 spurig befahren werden kann, weil die 2. Fahrbahn dauerhaft zugeparkt ist. Ich fühle mich als Fahrradfahrer da sehr gefährdet, weil entgegenkommende Fahrzeuge den Abstand nicht einhaltend vorbeifahren (Vorschrift ist ausweichen) und die Einsicht- Möglichkeit auf den Fahrradweg/ Fahrstraße Hermann Osterloh durch hohe Fahrzeuge nicht gewährleistet ist. Weiter wird jetzt schon auf der Fahrradstraße Ortswisch mit hoher Anzahl Fremdparker auf der Straße mit zu hoher Geschwindigkeit

und nicht unter Einhaltung von 1,5m Abstand die Fahrradfahrer überholt (Grund ist: parkenden Autos).

Die RASSt (Richtlinien für Anlagen und Stadtstraßen) verlangt selbst bei Freigabe der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge, alternative Routenführungen für den Kraftfahrzeugverkehr (Kapitel 6.1.7.7 RASSt). ohne Lieferverkehr und ohne parkende Mitarbeiter. Im Grundsatz sollen nur Anwohner und deren Lieferverkehr dort fahren.

Zusätzlicher Verkehr, auch und gerade der temporäre, stellt eine massive Verschärfung dar.

Mein Widerspruch begründe ich auch mit der Nichtbeantwortung/ -bearbeitung meines Bürgerantrages und der Themen der Einwohnerversammlung. (Punkte unter 3 und 4). Insbesondere Baustellenfahrzeuge, Radfahrprämiumroute und Parkverbot auf dem Wendehammer sowie grundsätzlich eine andere Zuwegung zu planen.

Weiter ist die künftige Belastung durch die Einrichtungen und Gebäude für soziale und kulturelle Veranstaltungen unbekannt und kann nicht abgeschätzt werden.

Das Thema „Elterntaxis“ ist ein stadtweites Problem. Gerade beim Neubau einer KiTa/ Schule sollte dieses Thema besondere Beachtung finden. Beim Treffen mit Herrn Hasemann vom WK wurde dieses Thema als stadtweites Problem bestätigt und findet sich in seinem Artikel wieder. Wie schon ausgeführt, auch durch das große Einzugsgebiet wird sich die Situation eher verschärfen, statt wie in der Begründung zum Bauantrag behauptet, zu verringern.

In diesem Fall wurde von 1 Ausschussmitglied bei 5 Enthaltungen die Punkte Planung separate Stellplätze für Elterntaxis, Stellplätze für KiTa MA abgelehnt und die Zuwegung zur KiTa nicht über den Ortswisch zu planen, erst gar nicht bearbeitet.

Der Fachausschuss will zwar eine Kita, aber die Rahmenbedingungen nicht bearbeiten. Zusätzlich gab es die mündliche (unwidersprochene) Aussage von Beiratsmitglied Carsten Koczwar: die Anwohner nehmen sich alle vermeintlichen Rechte heraus, aber andere sollen das nicht dürfen.

Alle Probleme sind beseitigt, wenn angesprochenen Themen auch berücksichtigt/ bearbeitet werden. (Im FDP- und Bürgerantrag wurde eine andere Zuwegung gefordert)

Stellungnahme zu 5:

Auf die vorher genannten Stellungnahme wird verwiesen.

Die Oberhainer Straße ist zweispurig ausgebaut, sollten hier Autos am Straßenrand parken, ist nach der gebotenen Rücksichtnahme langsam an den parkenden Autos vorbeizufahren. Der beschriebene Umstand ist nicht bebauungsplanrelevant und kann auf Ebene der Bauleitplanung nicht gelöst werden. Daher wird die Stellungnahme dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zur weiteren Bearbeitung zugeleitet und die Situation wird geprüft.

Die genannten Punkte unter 3 und 4 werden dem Ortsamt Hemelingen zugestellt, da diese Belange sich gegen das Beiratvotum richten.

Die Thematik des „Hol- und Bringverkehrs“ ist für diesen Bebauungsplan mit dem ASV und der Verkehrsabteilung abgestimmt. Siehe hierzu auch Stellungnahme zu 1d.

Dem von Ihnen benannten großen Einzugsgebiet kann nicht gefolgt werden, das Einzugsgebiet des KuFz Arbergen bleibt unverändert, da die Größe der Einrichtung gleichbleibt. Der temporäre Außenstandort an der Grundschule Mahndorf wird mit in den Standort in Arbergen integriert. Das Einzugsgebiet und besonders die fuß- und radläufige Zugänglichkeit von insgesamt vier Himmelsrichtungen entzerrt die befürchtete Situation.

Die in diesem Fall beschriebenen abgelehnten Anträge an den Beirat Hemelingen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.