

Mitteilung des Senats vom 15. Februar 2000

Stand der Erschließung und Besiedlung des Büroparks Oberneuland – Bericht an die Stadtbürgerschaft

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom 23. März 1999 folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Stadtbürgerschaft unterstreicht die Zielsetzung im Büropark Oberneuland eine besondere höchste Ansiedlungsqualität durch ein exklusives Flächenangebot für hochwertige Dienstleistungsunternehmen in einem entsprechenden Umfeld bereitzustellen, wie es innerhalb Bremens bislang nicht verfügbar ist. In jedem Einzelvorhaben muss diese spezielle Standortqualität uneingeschränkt sichergestellt und realisiert werden, um eine entsprechend konsequente und erfolgreiche Gestaltung des Büroparks erreichen zu können.

Da diese Zielsetzung ausschließlich durch eine besondere hochwertige und individuelle Bebauung in Form von Bürovillen auf eigenem Grundstück ausgefüllt werden kann, muss hier von vornherein eine sehr langfristige Entwicklung des Standortes angelegt werden.

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, die Ansiedlung von Bürovillen und die dafür erforderliche Erschließung zunächst nur auf eine kleinere Teilfläche (ca. ein Drittel) des Bebauungsplanes zu begrenzen und durch einen entsprechenden Projektvertrag die mit der Erschließung und Vermarktung beauftragten Gesellschaften auf die abschnittsweise Erschließung sowie eine qualitativ hochwertige Nutzung zu verpflichten.

2. Um die Gesamtentwicklung aktiv begleiten zu können, bittet die Stadtbürgerschaft den Senat, ihr über erste Projekte sowie Erschließungs- und Gestaltungsmaßnahmen in der kleineren Teilfläche sowie über die bis dahin gemachten Erfahrungen spätestens zu Beginn des Jahres 2000 zu berichten.

Der Senat gibt der Stadtbürgerschaft hierzu folgenden Bericht – zu Ziffer 3 auf der Grundlage einer Deputationsbeschlussfassung – mit der Bitte um Kenntnisnahme:

1. Erschließung des ersten Bauabschnittes

Der o. g. Beschluss der Stadtbürgerschaft und Formulierungen über seine Einhaltung wurden in dem zwischen dem Senator für Wirtschaft und Häfen und der Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG) geschlossenen Projektvertrag über die Erschließung des Büroparks Oberneuland berücksichtigt.

Die zu dem Projekt unter Federführung des Amtes für Straßen und Verkehr tagende Lenkungsgruppe hatte auf dieser Grundlage im Juni 1999 den in Anlage 1 umrissenen 1. Bauabschnitt festgelegt. Er umfasst die Umgestaltung des Knotenpunktes Franz-Schütte-Allee, die abschnittsweise Herstellung der zentralen Allee (Louis-Leitz-Straße) sowie den Ausbau von zwei der insgesamt fünf vorgesehenen Stichstraßen (Ludwig-Sütterlin-Straße, Hermann-Hollerith-Straße). Entlang der Planstraße F sollte mit Erd- und Kanalbau zunächst nur die entwässerungstechnische Anbindung an die im Achterdiek bestehende Schmutzwasserkanalisation realisiert werden. Das der Oberflächenentwässerung dienende offene Grabensystem wird bereits insgesamt in einem Zuge ausgebaut.

Mit diesem ersten Bauabschnitt werden zunächst 3,5 der insgesamt 10,0 ha Nettofläche des Büroparks Oberneuland für Ansiedlungen bereitgestellt.

Im Juni 1999 wurden die Erschließungsarbeiten mit ersten Erd- und Kanalbaumaßnahmen begonnen. Aktuell werden hier noch Restarbeiten durchgeführt sowie die elektrische Versorgung erster Investorengrundstücke gesichert. Die Straßenbauarbeiten werden ab Ende Februar 2000 zunächst die Hermann-Hollerith-Straße und die Louis-Leitz-Straße betreffen. Der Umbau des Knotenpunktes Franz-Schütte-Allee soll im April 2000 beginnen. Die stark von den Verkehrsabläufen der Franz-Schütte-Allee und der BAB-Anschlussstelle beeinflussten Arbeiten sind hier voraussichtlich im August 2000 zu beenden.

Für den Ausbau des Grabensystems läuft zurzeit noch ein Plangenehmigungsverfahren. Der erarbeiteten Ausgleichsplanung, die v. a. eine Umgestaltung des Gewässersystems sowie Maßnahmen im Achterdiekpark vorsieht, hat der Beirat am 7. Februar 2000 einstimmig zugestimmt. In Abhängigkeit vom Verfahren werden voraussichtlich ab Ende Juni 2000 der Umbau des Grabensystems, ab August 2000 die Maßnahmen im Achterdiekpark beginnen.

Der Senat hat am 30. November 1999 für den Bereich des ersten Bauabschnitts die bereits erwähnten Straßenbenennungen beschlossen. Die Reihe der Straßennamen soll sich im Büropark Oberneuland insgesamt an den Namen von Erfindern grundlegender bürorelevanter Utensilien und Verfahren orientieren und so die einschlägige Standortprägung wiedergeben.

2. Ansiedlung und Vermarktung

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrem o. g. Beschluss die exklusive Standortqualität des Büroparks herausgestellt und die Erforderlichkeit einer höchsten Ansiedlungsqualität jedes einzelnen Vorhabens sowie einer damit verbundenen sehr langfristigen Entwicklung des Standorts bekräftigt. Die WfG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH folgt dieser Einschätzung und Aufforderung, in dem sie jedes einzelne Ansiedlungsvorhaben gemeinsam mit dem Amt für Stadtplanung und Bauordnung sehr kritisch hinsichtlich baulicher Gestaltung, Investitionsumfang und geplanter Nutzung prüft.

Die Erfahrungen der WfG und des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung zeigen dabei auf, dass bereits vor Aufnahme einer offensiven Vermarktung im Herbst 1999 eine qualitativ wie quantitativ sehr hohe Nachfrage für den Büropark Oberneuland zu verzeichnen war. Diese führte bis heute zu Grundstücksvergaben oder verbindlichen Reservierungen mit einem Gesamtumfang von rd. 2,5 ha. Diese verteilen sich auf elf hochwertige Dienstleistungsunternehmen aus den Bereichen Architektur-, Ingenieurwesen, Software, Immobilien, Reedereien, Wirtschaftsberatung und Marketing. Vier Grundstücksverträge sind bislang beurkundet, zwei Unternehmen bauen vor Ort.

Die bisherigen Ansiedlungen und Interessensbekundungen spiegeln wider, dass der Büropark Oberneuland offenkundig ein bislang in Bremen bestehendes Angebotsdefizit abzudecken vermag. Die Nachfrage kleiner und mittlerer Dienstleistungsunternehmen zielt eben darauf, kleinteilige, sehr individuelle und qualitätvolle Immobilien („Bürovillen“) für die Eigennutzung zu errichten. Die Gestaltung der zwei- bis dreigeschossigen Bürohäuser und der Freianlagen sind dabei von einem deutlichen Interesse der Unternehmen an Adressenbildung und an Präsentation der Firmenidentität geprägt. Diese Zielsetzung der Unternehmen wird in der Regel durch eine großzügige Fassaden- und Gartenarchitektur zum Ausdruck gebracht. Besonderes Gewicht wird der Integration der Bebauung in die vorhandenen Landschaftszüge beigemessen.

Im Rahmen der weiteren Grundstücksvergaben ist unter anderem auch die Ansiedlung einer adäquaten, hochwertigen Gastronomie geplant, die den Büropark um die erforderliche Infrastruktur ergänzen würde und so zu einer noch verbesserten Standortqualität des Büroparks beitragen könnte.

Insgesamt betrachtet beurteilt der Senat nach alledem die erste Entwicklung des Büroparks Oberneuland und die bestehende Nachfrage nach diesem Standort als äußerst positiv und sieht die den Planungen zugrundeliegende Bedarfsanalyse und das Standortkonzept des Büroparks in der bisher nur kurzen Zeit der Projektrealisierung als zunächst bestätigt an.

3. Verkehrssituation Achterdiek

Der geltende Bebauungsplan 2149 sieht eine Aufhebung der heute bestehenden Anbindung der Straße Achterdiek an die Franz-Schütte-Allee vor. Der südliche Teil des Achterdiek ist danach planungsrechtlich als Fuß- und Radweg ausgewiesen. Eine Anbindung des Büroparks an den Achterdiek ist im Bebauungsplan nur in Form von Rad- und Fußwegen sowie im Nordwesten für eine potentiell in den Büropark zu führende Buslinie vorgesehen.

Die Kappung des Achterdiek hat – erst nach Rechtskraft des Bebauungsplans – zu massiven Anwohnerprotesten und einem ablehnendem Votum des Beirats und Ortsamtes Oberneuland geführt. Der Senator für Bau und Umwelt hat vor diesem Hintergrund am 20. Januar 2000 die Deputation für Bau (Stadt) mit der als Anlage 2 beigefügten Vorlage 15/118 befasst, die den auf Seite 6 dieser Vorlage wiedergegebenen Beschluss gefasst hat.

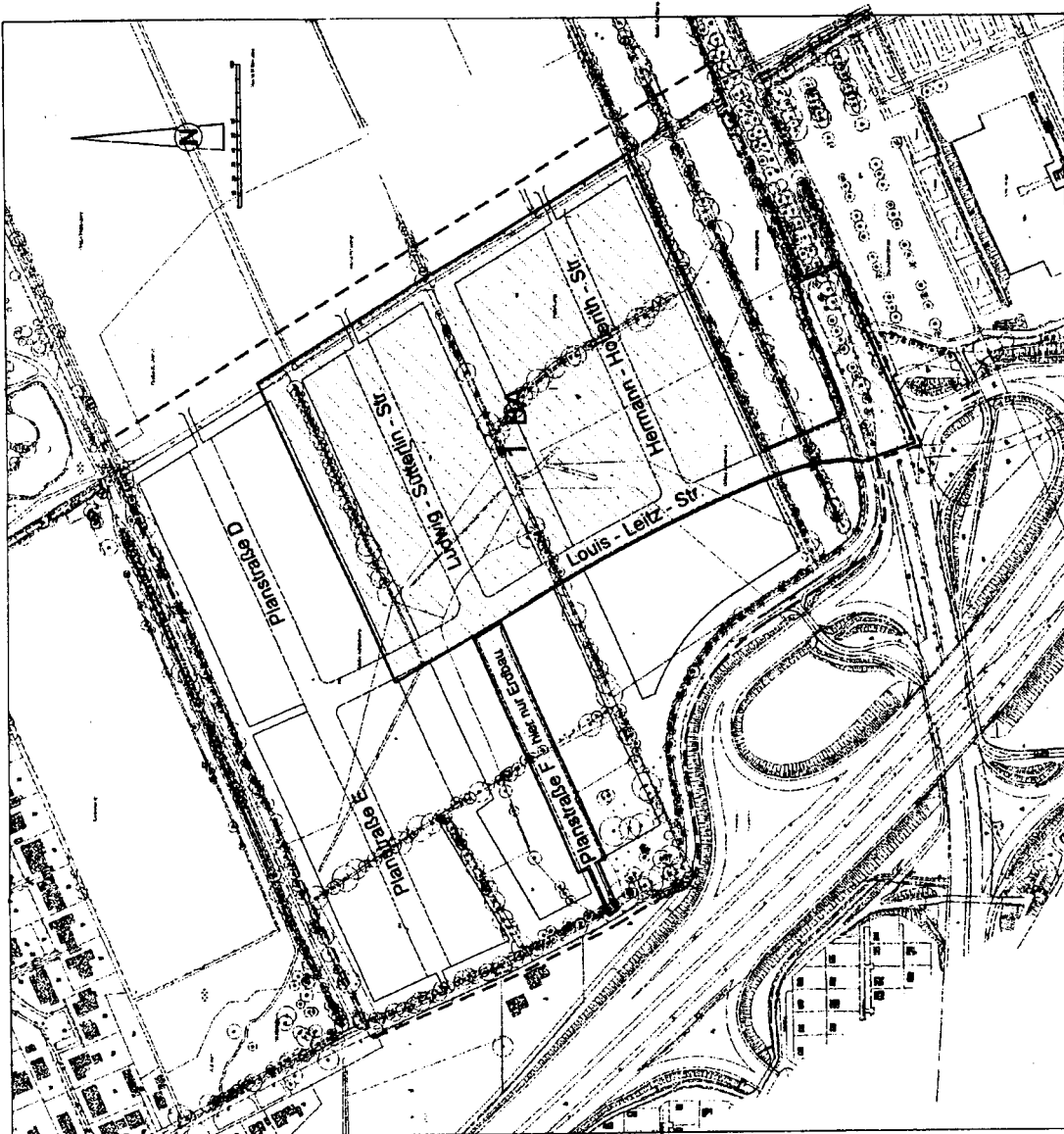
4. Weiteres Vorgehen

Die hohe Nachfrage nach dem Standort Büropark Oberneuland hat bis heute eine weitgehende Auslastung des ersten Bauabschnitts ergeben. Heute sind 2,5 der zunächst bereitzustellenden 3,5 ha Nettofläche an Unternehmen vergeben oder verbindlich reserviert.

Mit der am 20. Januar 2000 von der Deputation für Bau beschlossenen vorgezogenen Herstellung der Planstraße F (vgl. Anlage 2), die zunächst nur in Baustraßenqualität erfolgen soll, können bis September 2000 weitere rd. 1,5 ha Nettofläche bereitgestellt werden. Insofern wäre der in Anlage 1 umrissene erste Bauabschnitt um diesen Bereich zu erweitern. Die im Eingangsbereich der Louis-Leitz-Straße gegenüber der Hermann-Hollerith-Straße gelegenen Flächen (rd. 1,0 ha) werden zunächst aufgrund ihrer Lage und ihres Zuschnitts für eventuelle Nachfragen mit besonderen Grundstücksanforderungen vorgehalten.

Der Senat beabsichtigt daher, einen zweiten Bauabschnitt (Planstraßen D und E und Verlängerung der Louis-Leitz-Straße) bedarfsgerecht – frühestens ab September 2000 – zu erschließen.

Anlage 1



Deputationsvorlage

Verkehrssituation Achterdiek/Marcusallee

Sachdarstellung

Seit dem 07.06.1999 ist die Straße Achterdiek im südlichen Bereich zwischen der Ehmckstr. und der Franz-Schütte-Allee wegen der Bauarbeiten für den Büropark Oberneuland für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der Achterdiek war bis dahin im Einbahnverkehr Richtung Franz-Schütte-Allee befahrbar. Der Straßenzug Achterdiek/Schorf ist fast durchgängig Tempo-30-Zone.

Die Sperrung der Straße Achterdiek ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes 2149 (Büropark Oberneuland), nach denen der südliche Teil des Achterdieks zukünftig nur als Rad- und Fußwegverbindung genutzt werden soll. Darüber hinaus ist die Möglichkeit vorzuhalten, eine Buslinie vom Achterdiek in den Büropark zu führen. Der Büropark wird mit einer Haupteinfahrtsstraße über einen signalisierten Vollknoten an die Franz-Schütte-Allee und an die Ein- und Ausfahrt BAB A 27 angebunden.

Grundlage der Festlegung im Bebauungsplan ist eine Verkehrsanalyse, bei der 1998/99 verkehrliche Auswirkungen des Büroparks auf den Motorisierten Individualverkehr untersucht wurden. Bei Prognosebetrachtungen wurden Planfälle mit Sperrung und ohne Sperrung des Achterdiek entwickelt.

Die Sperrung des Achterdiek wurde von den Anliegern der Straßen Schorf und Achterdiek bereits seit Jahren vehement gefordert. Im Bebauungsplanverfahren 2149 haben sie sich als direkt Betroffene engagiert für die Sperrung der Straße eingesetzt.

Zur Vermeidung einer erheblichen Steigerung des Durchgangsverkehrs in den betroffenen Wohngebieten durch Zweirichtungsverkehr wurde nach Abwägung mit den teilweise erforderlichen Umwegfahrten und der höheren Belastung der Marcusallee mit Anwohnerverkehren aus den Wohngebieten Achterdiek/Nedderland in der Bauleitplanung mit Beschluß der Bürgerschaft vom 23.03.1999 festgelegt, den Achterdiek nur für Fußgänger und Radfahrer an den Büropark anzuschließen.

Die Sperrung der Straße Achterdiek hat zu massiven Protesten von Anliegern der Straßen Nedderland, Stadtländer Straße, Hartlaubstraße, Feldmannstraße, Feußweg und Hermann-Frese-Straße geführt, die nun gegenüber dem direkten Weg über Achterdiek – Franz-Schütte-Allee nur noch über Achterdiek (nord) – Schorf bzw. Marcusallee mit erheblichen Umwegen ihre Ziele erreichen können.

Ortsamt und Beirat Oberneuland sprechen sich heute für eine Öffnung der Straße Achterdiek zur Franz-Schütte-Allee aus, obwohl von dort die gesamte Planung im

Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 2149 abgelehnt und somit auch eine Äußerung zu verkehrlichen Fragen des Bebauungsplans 2149 nicht erfolgte.

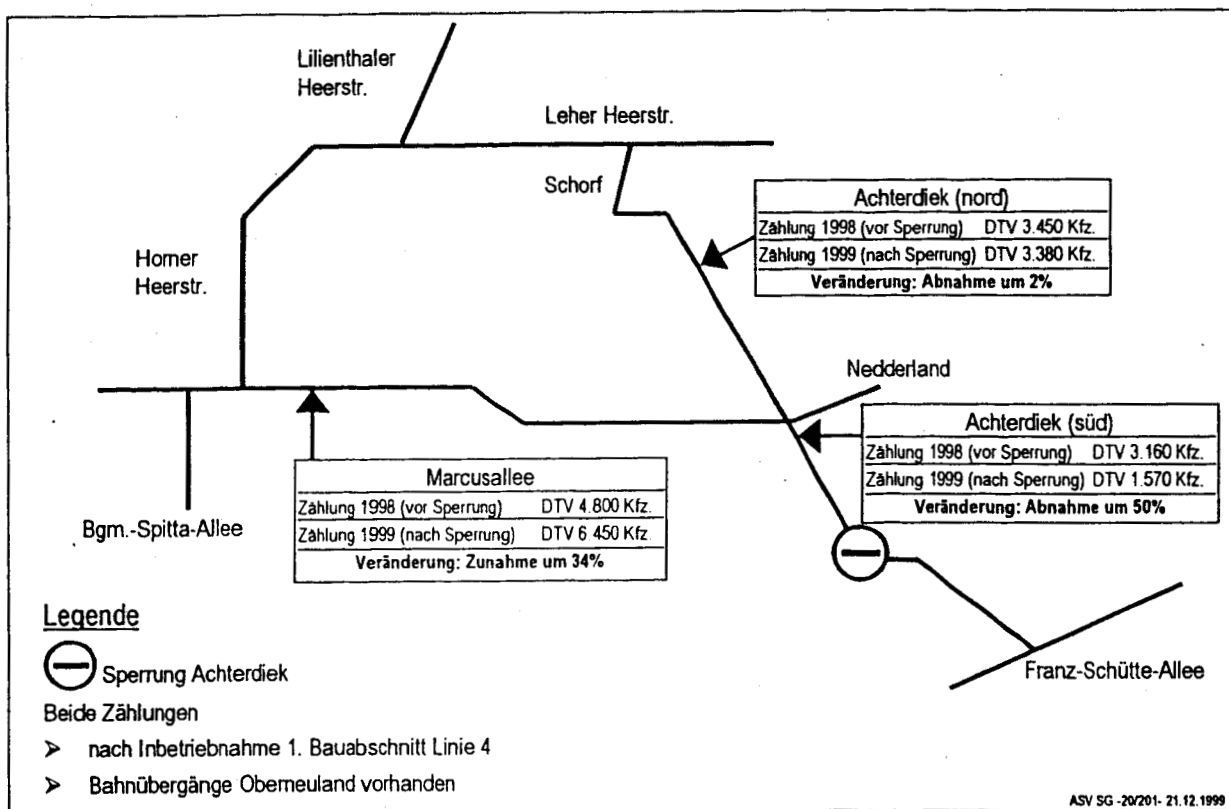
Der Verkehrsausschuss des Beirates Horn-Lehe beschloss am 18.11.1999 zunächst die Ergebnisse von Verkehrszählungen abzuwarten, betont jedoch ausdrücklich eine Verantwortung für die Anwohner der Straßen Schorf und Achterdiek.

1. Verkehrsuntersuchung

1.1 Ergebnisse und Gegenüberstellung der Verkehrszählungen 1998 und 1999

Das Amt für Straßen und Verkehr hat nach Sperrung des Achterdiek am 28.09.1999 eine umfangreiche Verkehrszählung in Teilbereichen von Horn-Lehe/Oberneuland vorgenommen. In Bild 1 sind die 1999 ermittelten DTV-Werte (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) den 1998 (vor Sperrung Achterdiek) erhobenen Werten gegenübergestellt.

Bild 1: Verkehrszählungen 1998 und 1999 (DTV-Werte) und prozentuale Veränderung (schematische Darstellung)



In der Marcusallee hat die Verkehrsmenge nach Sperrung des Achterdiek um rund 34% zugenommen. Die quartiersfremden Durchgangsverkehre haben in der Marcusallee einen Anteil von 5,5% am dortigen Gesamtverkehrsaufkommen.

Die Verkehrsmenge im Achterdiek (süd) hat seit der Sperrung erwartungsgemäß um mindestens 50% abgenommen. Im Achterdiek (nord) dagegen ist die Verkehrsmenge nur um rund 2% zurückgegangen. Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich durch veränderte Verkehrsströme. Der fast vollständig weggefallene quartiersfremde

Durchgangsverkehr, der 1998 vor der Sperrung im Achterdiek einer Schätzung zufolge etwa 1.900 Kfz./24 h ausmachte (Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen etwa 50%) wird durch veränderte Quartiersverkehre kompensiert. Anwohner der Bereiche Nedderland und Achterdiek verlassen das Wohngebiet nun über Marcusallee und Achterdiek (nord)/Schorf.

1999 nach Sperrung machen die verbliebenen quartiersfremden Verkehre im Achterdiek (nord) von der Leher Heerstraße über Schorf/Achterdiek – Marcusallee zur Schwachhauser Heerstraße/Bgm.-Spitta-Allee (und Gegenrichtung) noch 10,5 % vom Gesamtverkehrsaufkommen im Achterdiek aus.

Am Knoten Marcusallee/Horner Heerstraße beträgt seit der Sperrung des Achterdiek der Anteil der Linksabbieger in die Horner Heerstraße rund 80%, während nur etwa 20% rechts in die Horner Heerstraße abbiegen. 1998 vor Sperrung des Achterdiek betrug dieser Anteil noch rund 30%.

Die Verkehrsmenge am Folgeknoten Horner Heerstraße/Bürgermeister-Spitta-Allee hat aus Richtung Horn um gut 60% zugenommen. Neben der Sperrung des Achterdiek liegt die Ursache vor allem in der Rückverlagerung von Verkehren auf die Horner Heerstraße nach dem Abschluß der Bauarbeiten des 1. Abschnittes der Linie 4.

Die Anzahl der Linksabbieger in die Bgm.-Spitta-Allee übertrifft zusammen mit den Wendern in die Horner Heerstraße – Marcusallee die der Geradeausfahrer in die Schwachhauser Heerstraße.

Die Wender behindern in den Spitzenzeiten das Abbiegen in die Bgm.-Spitta-Allee. Es kommt zur Überstauung des Einmündungsbereichs der Marcusallee in die Horner Heerstraße (stadteinwärts) und somit zum Stau in der Horner Heerstraße und in der Marcusallee.

Die maximale Staulänge am 28.09.1999 betrug in der Marcusallee in der Zeit von 8.50 Uhr bis 8.55 Uhr 76 Kfz. (Rückstau bis Einmündung Deliusweg – ca. 500 m). Bei diesem Wert handelt es sich um einen Extremwert. In der Regel ist der Rückstau erheblich geringer.

1.2 Ergebnisse der prognostischen Betrachtungen

Es wurden zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des vollständig realisierten Büoparks verschiedene Planfälle erarbeitet. Grundlage ist die Prognose zur BAB A 281 für das Jahr 2015. Hierin ist die Linie 4 mit allen drei Bauabschnitten sowie die Aufhebung der Bahnübergänge in Oberneuland eingestellt.

Aus Tabelle 1 geht hervor, dass der Anschluss des Achterdiek an den Büopark in Richtung Franz-Schütte-Allee zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens auf dem Südabschnitt führt. Verkehre aus den Bereichen Achterdiek (nord), Marcusallee und Nedderland können nun wieder zur Franz-Schütte-Allee abfließen. Entsprechend nehmen die Mengen in der Marcusallee und im Achterdiek (nord) ab.

Tabelle 1: Verkehrszählung 1999 und Prognosevarianten (DTV-Werte)

Zählengrundlage	Zählung 1999	Prognose	Prognose
	Achterdiek geschlossen	Achterdiek Einrichtungsverkehr	Achterdiek Zweirichtungsverkehr

Rahmen- bedingungen Straße	1. BA Linie 4 realisiert Bahnübergänge Obemeuland vorhanden	2. und 3. BA Linie 4 realisiert Bahnübergänge Obemeuland aufgehoben	2. und 3. BA Linie 4 realisiert Bahnübergänge Obemeuland aufgehoben
Achterdiek nördlich Nedderland	DTV 3.380 Kfz.	DTV 3.000 Kfz.	DTV 4.600 Kfz.
Anteil Durchgangsverkehr	355 Kfz. $\approx$ 10,5%	700 Kfz. $\approx$ 23%*	2.660 Kfz. $\approx$ 57,8%
Achterdiek südlich Nedderland	DTV 1.570 Kfz.	DTV 2.100 Kfz.	DTV 7.700 Kfz.
Anteil Durchgangsverkehr		850 Kfz. $\approx$ 40%*	2.760 Kfz. $\approx$ 35,8%
Marcusallee	DTV 6.450 Kfz.	DTV 6.000 Kfz.	DTV 4.700 Kfz.
Anteil Durchgangsverkehr	355 Kfz. $\approx$ 5,5%	150 Kfz. $\approx$ 2,5%*	100 Kfz. $\approx$ 2,2%
* = Schätzung			

Der Anteil des quartiersfremden Durchgangsverkehrs im Achterdiek (nord) steigt wieder an, erreicht jedoch nicht den früheren Umfang von über 50%. Dies ist auf die in der Prognose unterstellte Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge in Oberneuland zurückzuführen.

Bei Anschluss des Achterdiek an die Planstraße E im Zweirichtungsverkehr steigt die Belastung im Südabschnitt auf rund 7.700 Kfz. pro Tag. Im Achterdiek nördlich Nedderland beträgt das Aufkommen ca. 4.600 Kfz. pro Tag. Die Möglichkeit, in beiden Richtungen fahren zu können, steigert die Attraktivität des Straßenzuges Planstraße A/Planstraße E/Achterdiek/Schorf als stadtteilübergreifende Verbindung – trotz aufgehobener Bahnübergänge – erheblich. Der Anteil des quartiersfremden Durchgangsverkehrs erhöht sich dementsprechend deutlich.

Hier sind zur Eindämmung des Anteils quartiersfremder Durchgangsverkehre weitergehende Untersuchungen im Zusammenhang mit der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge in Oberneuland erforderlich.

2. Auswirkungen des geplanten Rhodariums

Da es sich um ein freizeitorientiertes Vorhaben handelt, wird das stärkste Verkehrsaufkommen für die Wochenenden insbesondere im Frühsommer prognostiziert. Hier findet also keine Überlagerung mit werktäglichen Berufsverkehren statt.

Dennoch wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Marcusallee erwartet. Der 1999 ermittelte DTV im Westabschnitt der Marcusallee wird um rd. 8 % von 6.450 auf ca. 7.000 Kfz./24 h steigen. Da der Hauptabfluss vom Rhodarium am Nachmittag stattfinden wird, wird dieses zusätzliche Aufkommen am Knoten Horner Heerstraße abwickelbar sein.

3. Lösungsmöglichkeiten

a) Umbau des Doppelknotenpunktes Horner Heerstraße/Marcusallee/Schwachhauser Heerstraße/Bgm.-Spitta-Allee

Diese Maßnahme wird generell mit folgenden Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- aa) Bau eines zweiten Abbiegefahrstreifens in der Marcusallee zur Horner Heerstraße
- ab) Änderung der Fahrstreifenaufteilung in der Horner Heerstraße vor der Bgm.-Spitta-Allee
- ac) Änderung der Signalsteuerung im Bereich beider Knoten

- b) Einspurige Öffnung der Straße Achterdiek zur Franz-Schütte-Allee zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Sommer 2000

Es besteht die Möglichkeit, die Planstraße F im Rahmen einer vorgezogenen Maßnahme in Baustraßenqualität ohne Nebenanlagen herzustellen. Über die geplante Fuß-/Radwegverbindung und über den Wendeplatz kann der Achterdiek **provisorisch** in einer Fahrtrichtung an die Planstraße F angeschlossen werden. Der allgemeine Kraftfahrzeugverkehr kann dann provisorisch über die bis dahin ebenfalls in Baustraßenqualität hergestellte Planstraße A wieder vom Achterdiek zur Franz-Schütte-Allee geführt werden (s.a. Anlage 1).

Die provisorische Öffnung kann rechtlich nur bis zur endgültigen Fertigstellung des Büroparks in zwei bis drei Jahren begründet werden. Eine darüber hinausgehende endgültige Offenhaltung würde dem erst vor kurzem von der Bürgerschaft beschlossenen Bebauungsplan widersprechen und bedarf der Abwägung in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren oder in einem von der Bürgerschaft zu verabschiedenden gesonderten Verkehrskonzept für den betroffenen Bereich (siehe dazu c).

Wegen des im Bebauungsplanverfahren erkennbar gewordenen Willens der Bürgerschaft, die Straße Achterdiek - jedenfalls im Endzustand - zu schließen und wegen der vorausgegangenen öffentlichen Diskussion, empfiehlt es sich, auch die provisorische Öffnung der Straße der Bürgerschaft in einer Mitteilung des Senats zur Kenntnis zu geben.

Eine provisorische Freigabe des Achterdiek für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist während des Knotenpunktausbaus vor Ende August 2000 aus bau- und verkehrstechnischen Gründen nicht möglich.

- c) Erstellung einer Verkehrskonzeption zur endgültigen Freigabe der Straße Achterdiek

Eine endgültige Freigabe der Straße Achterdiek - für die Zeit nach Fertigstellung des Büroparks - bedarf wegen der entgegenstehenden Festsetzung des Bebauungsplanes der erneuten Beschlussfassung durch die Bürgerschaft.

Der umfangreiche Neubau von Einfamilienhäusern in dem betroffenen Bereich auf der einen und die geplante Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges Rockwinkeler Heerstraße am Ende der Franz-Schütte-Allee auf der anderen Seite lassen es gerechtfertigt, unter Umständen aber auch erforderlich erscheinen, die Straße Achterdiek endgültig zu öffnen.

Das noch zu erstellende Verkehrskonzept muss in diesem Zusammenhang insbesondere folgende Fragen beantworten:

- Wie können Verkehre durch den Büropark gelenkt werden, ohne dass es zu einer zu starken Beeinträchtigung der bisherigen Konzeption kommt.
- Reicht die Fertigstellung der Eisenbahnunterführung aus, um Durchgangsverkehre aus dem Bereich Achterdiek herauszuhalten.
- Sind weitergehende Maßnahmen (Tempolimit, bauliche Maßnahmen, Einbahnstraßen im nördlichen Bereich) erforderlich, um die berechtigten Interessen der Anlieger der Straße am Achterdiek zu schützen.

Die Kosten für den Umbau des Doppelknotenpunktes Horner Heerstraße/ Marcusallee/Schwachhauser Heerstraße/Bgm.-Spitta-Allee belaufen sich insgesamt auf rund DM 700.000. Eine detaillierte Vorlage wird der Deputation für Bau zu ihrer Sitzung am 17. Februar 2000 vorgelegt werden.

Die Deputation für Bau (S) hat hierzu in ihrer Sitzung vom 20.01.2000 folgenden Beschluß gefaßt:

Die Deputation für Bau (S) bittet den Senator für Bau und Umwelt

- a) die Planung für den Umbau des Doppelknotenpunktes Horner Heerstraße / Marcusallee / Schwachhauser Heerstraße / Bgm.-Spitta-Allee einzuleiten und dafür zur Sitzung am 17.02.2000 eine Deputationsvorlage vorzulegen,
- b) Maßnahmen zur Reduzierung quartiersfremder Durchgangsverkehre vorzusehen, die Herstellung der Planstraße vorzuziehen und eine provisorische Anbindung des Achterdiek an die Planstraße F vorzunehmen, um nach Fertigstellung des Knotenpunktes an der Franz-Schütte-Allee spätestens ab September 2000 insbesondere für die Anwohnerschaft des Wohngebietes Achterdiek/Nedderland den Abfluss zur Franz-Schütte-Allee wieder zu ermöglichen,
- c) für die Zeit nach Fertigstellung des Büroparks ein Verkehrskonzept zu entwickeln, das die berechtigten Belange der Anwohnerschaft Schorf/Achterdiek zur Reduzierung quartiersfremder Durchgangsverkehre und die rechtlichen Folgen zum Bebauungsplan 2149 berücksichtigt. Dieses Konzept ist rechtzeitig vorzulegen.