

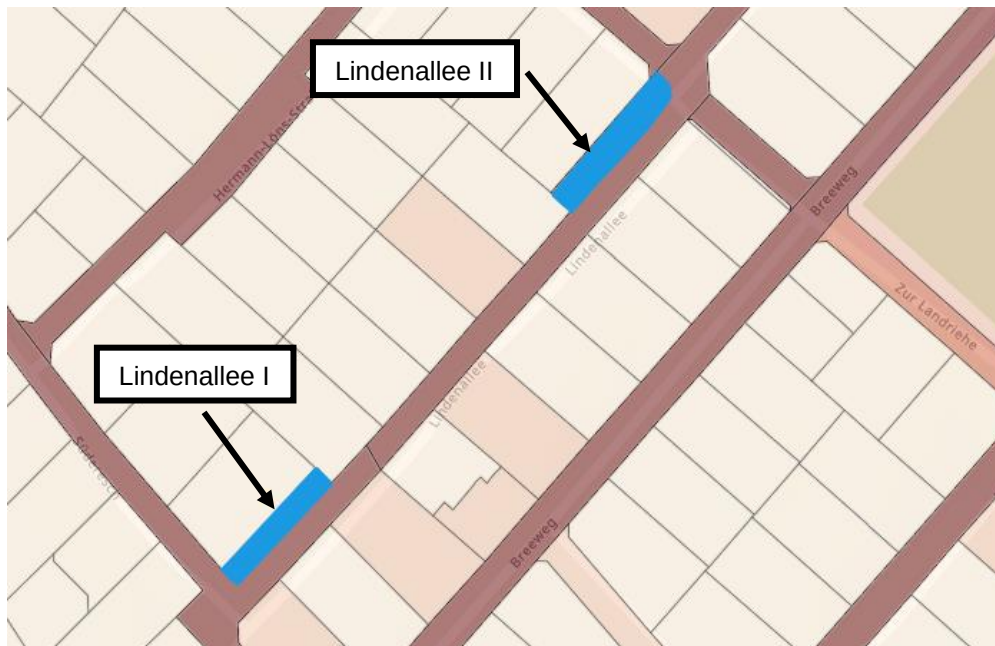
Vorschläge zur Entsiegelung kommunaler Flächen

Die Verwaltung hat entsprechende in Frage kommende Flächen identifiziert und geprüft. Hierzu wurde sowohl auf das Erfahrungswissen der Verwaltung, insbesondere des Tiefbauamtes, der Bauverwaltung und des Bauhofes sowie - per Testzugang - auf Datenmaterial des noch in Erstellung befindlichen digitalen Entsiegelungskatasters des Landes Niedersachsen, zurückgegriffen. Bei der Auswahl der als geeignet eingestuften (Parkplatz)-Flächen wurde verwaltungsseitig darauf geachtet, dass die Flächen keine wesentliche funktionale Relevanz im Quartier aufweisen. Insbesondere handelt es sich um Bereiche, in denen absehbar kein zusätzlicher Parkdruck durch Nachverdichtung oder Baulanderschließung zu erwarten ist. Darüber hinaus sollten die Standorte so gewählt werden, dass die Flächen nach der Entsiegelung einen möglichst großen Beitrag zur Reduzierung der negativen Folgen des Klimawandels aufweisen. Dies betrifft vor allem den lokalen Rückhalt (Retention) von Regenwasser, die Senkung der Oberflächentemperatur im Sommer sowie die Erhöhung der biologischen Vielfalt in verdichteten Siedlungsräumen.

Die untenstehend näher beschriebenen Umsetzungsvorschläge werden vorab übersichtsartig zusammengefasst:

Standort	Größe	Typ	Kosten	Kosten/m²
Lindenallee I	ca. 240 m ²	Parkfläche (senkrecht)	ca. 16.200 €	67,50 €/m ²
Lindenallee II	ca. 350 m ²	Parkfläche (senkrecht)	ca. 22.200 €	63,50 €/m ²
Waldblick	ca. 110 m ²	Ungenutzte Verkehrsfläche	ca. 9.500 €	86,00 €/m ²
Auf der Loge	ca. 99 m ²	Parkstreifen (horizontal)	ca. 10.200 €	103,50 €/m ²

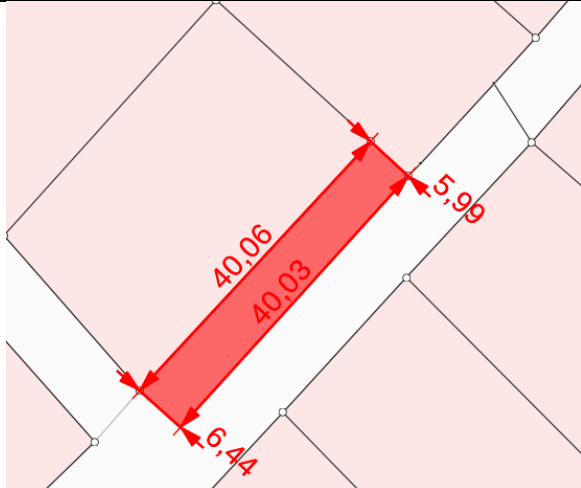
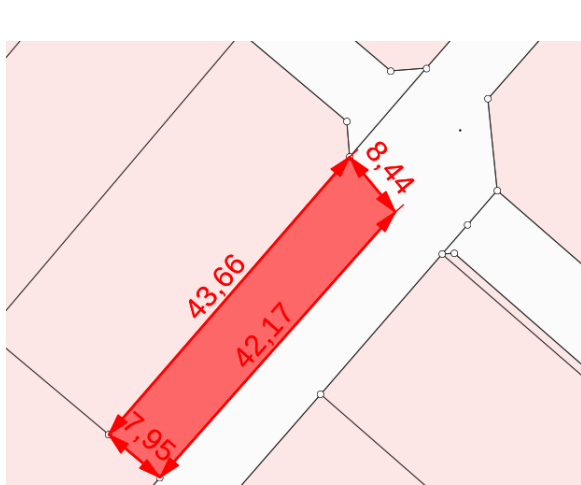
1. Lindenallee I und Lindenallee II



Kurzbeschreibung Lindenallee I und II:

Es handelt sich um zwei voneinander unabhängige Parkflächen an der Straße Lindenallee:

Typ: Parkflächen (senkrecht)
 Nutzungsintensität: augenscheinlich gering
 Oberfläche: Pflastersteine
 Größe: Lindenallee I ca. 240 m²; Lindenallee II ca. 350 m²

	Bemaßung Lindenallee I [in Meter] Umfang ca. 92 m
	Bemaßung Lindenallee II [in Meter] Umfang ca. 102 m

- Beschreibung der Entwässerungssituation / Beitrag zur Klimaanpassung
 Die Oberflächenentwässerung der Straße erfolgt über vorhandene Rinnen. Auch nach einer Entsiegelung wird das anfallende Regenwasser von der Straße über den Regenwasserkanal abgeleitet. Aufgrund der Tonschicht ist die Aufnahmefähigkeit des Bodens eingeschränkt. Das Regenwasser auf der entsiegelten Fläche verbleibt dort und entlastet so den Kanal. Da es sich um eine vergleichsweise großflächige Entsiegelung handelt, wird eine förderliche Wirkung zur Verringerung der Aufheizung im Sommer erwartet.

- Erforderliche Maßnahmen:
Aufnahme und Entsorgung vorhandenes Pflaster, Aushub Unterbau (Sand/Schotter), Beet mit Tiefbordstein neu einfassen, Mutterboden liefern und einbringen, Begrünung, Pflege.
- Konzept Nachnutzung:
Aufgrund des Zuschnitts der Fläche mit einer ausreichenden Tiefe eignet sich die Fläche zur Anpflanzung von klimaangepassten und/oder regionalen Bäumen mit moderater Wuchshöhe. Das Beet könnte zur Hälfte mit Stauden bepflanzt und zur Hälfte mit regionaler Blühwiese eingesät werden. Das genaue Nachnutzungskonzept wird nach der Entscheidung für den oder die Entsiegelungsstandorte ausgearbeitet.
- Kostenschätzung (siehe Anlage 2):
 - **Lindenallee I:** ca. 16.200 Euro (ca. 67,50 Euro/m²)
 - **Lindenallee II** ca. 22.200 Euro (ca. 63,50 Euro/m²)

Bewertung der Verwaltung

Die vorgeschlagenen Flächen an der Lindenallee befinden sich in einem Wohngebiet mit ausreichend vorhandenen privaten Stellplätzen. Die gegenwärtige und zukünftige Nutzungsintensität der Parkfläche wird eher gering eingeschätzt. Aufgrund der vorhandenen Pflasterung ist der Aufwand zur Entsiegelung sowie zur Herrichtung einer Grünfläche vergleichsweise gering. Die Bemaßung der Fläche mit einer Tiefe von mindestens 6 Metern ermöglicht eine vielseitige Nachnutzung, beispielsweise als Standort für Baumpflanzungen. Es wird vorgeschlagen, lediglich eine der beiden Flächen zu entsiegeln, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen.

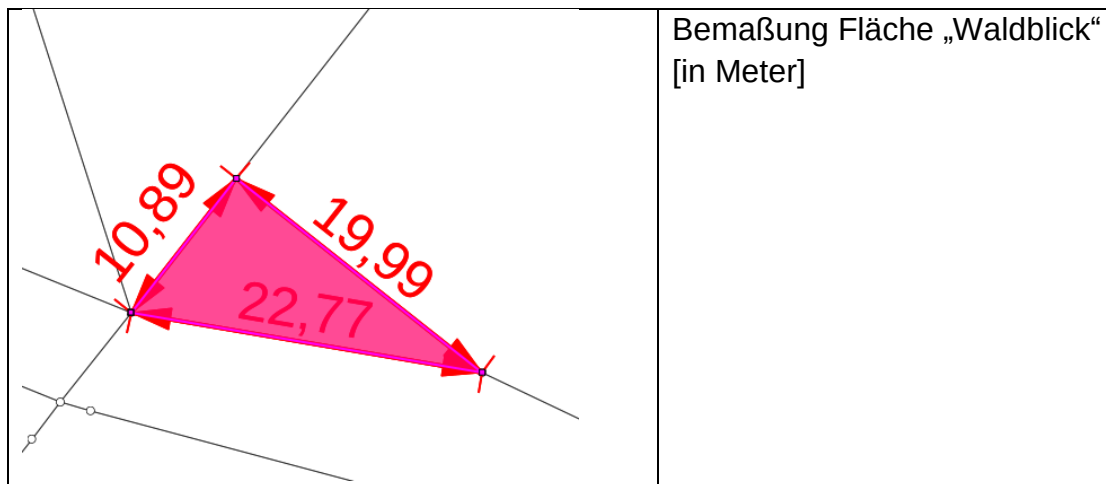
2. Friedrichsfehn Waldblick



Es handelt sich um eine ungenutzte Fortführung der Straße „Waldblick“ in Friedrichsfehn. Die asphaltierte Verkehrsfläche und die Nebenanlage könnten entsiegelt werden. Der Fußweg wird auf der anderen Straßenseite weitergeführt. Die herzurichtende Grünfläche fügt sich gut in die umgebende Bepflanzung ein und erhöht so den wünschenswerten Effekt hinsichtlich einer Kühlung im Sommer.

Kurzbeschreibung:

Typ:	ungenutzte Verkehrsfläche
Oberfläche:	Asphalt/Fußweg (Pflaster)
Nutzungsintensität:	augenscheinlich gering
Größe:	ca. 110 m ²

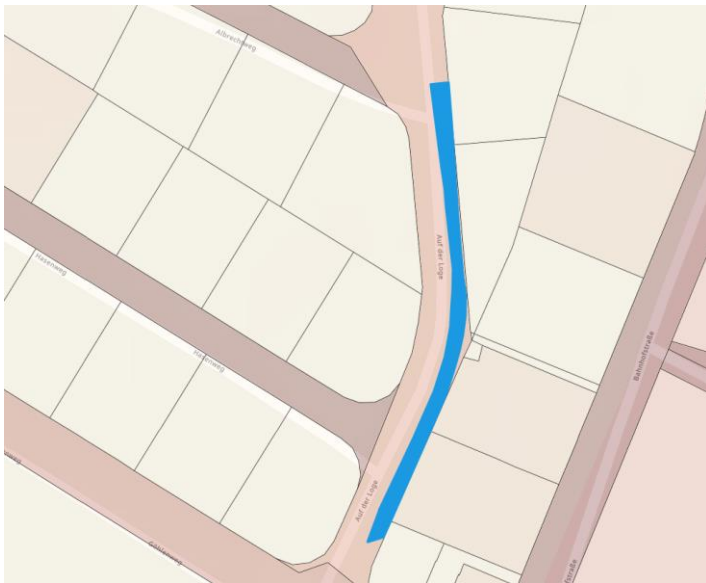


- Beschreibung der Entwässerungssituation / Beitrag zur Klimaanpassung
Die Oberflächenentwässerung der Straße erfolgt über vorhandene Rinnen. Das Regenwasser verbleibt auf der entsiegelten Fläche.
- Erforderliche Maßnahmen:
Aufnahme und Entsorgung vorhandener Apshalt bzw. vorhandenes Pflaster, Aushub Unterbau (Sand/Schotter), Beet mit Tiefbordstein neu einfassen, Mutterboden liefern und einbringen, Begrünung, Pflege.
- Konzept Nachnutzung:
Aufgrund des dreieckigen Zuschnitts der Fläche ist vor allem der hintere Bereich für eine Baumpflanzung geeignet. Die übrige Fläche könnte zur Hälfte mit Stauden bepflanzt und zur Hälfte mit regionaler Blühwiese eingesät werden. Das genaue Nachnutzungskonzept wird nach der Entscheidung für den oder die Entsiegelungsstandorte ausgearbeitet.
- Kostenschätzung:
Ca. 9.500 Euro (ca. 86,00 Euro/m²)

Bewertung der Verwaltung

Die vorgeschlagene Fläche an der Straße Waldblick befindet sich in einem Wohngebiet mit ausreichend vorhandenen privaten Stellplätzen. Es handelt sich um eine ungenutzte Verkehrsfläche, die mit vertretbarem Aufwand entsiegelt werden könnte. Insgesamt ist die Fläche relativ klein, wodurch sich absolut gesehen geringe Umsetzungskosten ergeben. Die Auswirkung einer Entsiegelung auf die Klimafolgenanpassung sind aufgrund der Größe relativ gering einzuschätzen. Dennoch lassen sich im Sinne eines Startprojektes Erfahrungen aus der Umsetzung des Standorts sammeln, die sich für weitere Folgevorhaben nutzen lassen.

3. Auf der Loge



Bei der hier vorgeschlagenen Fläche handelt es sich um einen Parkstreifen im südlichen Teil der Straße „Auf der Loge“. Der Parkstreifen verfügt über eine Länge von rund 100 Metern und wird nach ca. 50 Metern von einer Fußwegeverbindung zur Bahnhofstraße gequert und von einer Nebenanlage (Fußweg) eingefasst. Aufgrund der vorgenannten Querung zur Bahnhofstraße wird die Entsiegelung hier exemplarisch für das südliche Teilstück (ca. 47 Meter Länge) vorgestellt.

Kurzbeschreibung:

Typ: Straßenbegleitende Parkflächen (horizontal) mit Fußweg
Oberfläche: Pflasterstein
Nutzungsintensität: augenscheinlich gering
Größe: Gesamt ca. 220 m² (Länge ca. 100 Meter, Breite ca. 2,2 Meter),
hier: südliches Teilstück bis Fußwegequerung ca. 47 Meter.

- Beschreibung der Entwässerungssituation / Beitrag zur Klimaanpassung
Die Oberflächenentwässerung der Straße erfolgt über vorhandene Rinnen. Aufgrund der Tonschicht ist die Aufnahmefähigkeit des Bodens eingeschränkt. Das Regenwasser der Straße muss daher weiterhin in den Kanal abgeleitet und die vorhandene Rinne beibehalten werden. Dies schränkt die bereits geringe Breite der in Rede stehenden Fläche weiter ein.
- Erforderliche Maßnahmen:
Aufnahme und Entsorgung vorhandenes Pflaster, Aushub Unterbau (Sand/Schotter), Beet mit Tiefbordstein neu einfassen, Mutterboden liefern und einbringen, Begrünung, Pflege.
- Konzept Nachnutzung:
Aufgrund des schmalen Zuschnitts der Fläche können nur tiefwurzelnde Bäume gepflanzt werden. Die Fläche könnte zur Hälfte mit Stauden bepflanzt und zur Hälfte mit regionaler Blühwiese eingesät werden. Das genaue Nachnutzungskonzept wird nach der Entscheidung für den oder die Entsiegelungsstandorte ausgearbeitet.
- Kostenschätzung:
Ca. 10.200 Euro (ca. 103,50 Euro/m²)

Bewertung der Verwaltung

Es handelt sich um einen langgezogenen Parkstreifen für horizontales Parken. Die Parkflächen werden augenscheinlich selten genutzt und der Parkdruck im Quartier ist eher gering einzuschätzen. Aus baulicher Sicht ist die Fläche eher nachteilig zu bewerten, da die schmale Ausführung eine lange Einfassung per Tiefbord erforderlich macht. Zugleich handelt es sich bei der Fläche um einen typischen Vertreter von straßenbegleitendem Parkraum, der an vielen Stellen im Gemeindegebiet in ähnlicher Form anzutreffen ist. Ein Pilotprojekt an dieser Stelle ermöglicht Erfahrungswerte für weitere ähnliche Folgeprojekte.