

Abschlusserklärung Runder Tisch „Straßenpflaster“

Der Bremer Senat hat als Drucksache 19/512 S am 6. Juni 2017 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 8. Juni 2017 als Vorlage Nr. 19/225 (S) für die Verwendung von Oberflächenmaterialien im Bremer Straßenbau folgendes beschlossen:

„Bei der Umsetzung anstehender Maßnahmen kann durch Verwendung kostengünstigerer Materialien eine technisch-wirtschaftlich vertretbare Einsparung in den folgenden Bereichen erfolgen:

a) Aus Kostengründen, aber auch aus Gründen der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der Lärminderung hat die Herstellung der Fahrbahndecke in Asphalt wesentliche Vorteile gegenüber Natursteinpflaster. Deshalb hat die Herstellung der Fahrbahndecke in Asphalt Vorrang. Aus stadtgestalterischen Gründen oder zur Verdeutlichung von besonderen Nutzungsansprüchen von Verkehrsräumen (z.B. Plätze, verkehrsberuhigte Bereiche) kann die Herstellung der Fahrbahnoberfläche in Betonsteinpflaster erfolgen. Bei Verkehrsräumen mit besonderen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität kann die Herstellung der Oberfläche in Natursteinpflaster erfolgen.“

Die Umsetzung dieser Maßgabe im Zuge von Kanalsanierungen und Wiederherstellung des Straßenbelags hat in der Vergangenheit insbesondere im Bremer Fesenfeld sowie Ostertor- und Steintor-Quartier („Viertel“) immer wieder zu leidenschaftlichen Diskussionen, erheblichen Konflikten und Protesten durch Anwohner*innen geführt. Um die zusehends verhärteten Fronten zwischen Politik, Verwaltung sowie Bürger*innen aufzulösen und die bestehenden Zielkonflikte in einem tragfähigen Gesamtkonzept zusammenzuführen, wurde im Januar 2018 ein „Runder Tisch“ ins Leben gerufen. Beteiligt waren

- Vertreter*innen aller Beiratsfraktionen sowie die Leiterin des Ortsamts Mitte/Östliche Vorstadt
- der Landesbehindertenbeauftragte
- der Präsident der Architektenkammer
- Vertreter*innen des ADFC
- Vertreter*innen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr
- Vertreter*innen der Bürger*inneninitiativen „Stadtbild Bremen“

Gehört wurden überdies Vertreter*innen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr sowie Sachverständige des Landesamts für Denkmalpflege, des Amts für Straßen und Verkehr, für Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum und für Bürger*innenbeteiligung.

Gemeinsame Aufgabe des Runden Tisches war die Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts, das verschiedene Zielvorgaben in einem tragfähigen Konsens miteinander versöhnt und Handlungsleitlinien für künftige Straßensanierungsmaßnahmen im Viertel vorgibt. Darüber hinaus soll dieses Konzept - bestätigt durch einen Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft – auf Wunsch anderer Beiräte auch für andere historisch herausragende Quartiere Bremens anwendbar sein. Zu berücksichtigen waren hierbei insbesondere

- Herstellung bzw. Optimierung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit
- Erhalt des historisch geprägten und gewachsenen Stadtbildes
- Verbesserung von Bürger*innendialogen und Anwohner*innenbeteiligung

- Finanzierbarkeit

Der Runde Tisch Pflaster hat sich vor diesem Hintergrund intensiv damit beschäftigt, inwieweit insbesondere in den Stadtteilen Fesenfeld, Ostertor und Steintor hohe stadtgestalterische Gründe, besondere Nutzungsansprüche oder Anforderungen an die Aufenthaltsqualität eine Rolle spielen. Dazu liegt dem Runden Tisch ein Exposé des Bremer Landesamtes für Denkmalpflege vor, welches sich intensiv mit dem in Teilen ensemblesgeschützten Viertel auseinandersetzt:

„Das Bremer „Viertel“

Ostertor, Steintor und Fesenfeld, in Bremen meist nur ebenso knapp wie hervorhebend als das „Viertel“ bezeichnet, entstanden als östliche Vorstadt Bremens in wesentlichen Teilen ab Mitte des 19. Jahrhunderts. Ihre Entstehung ist eng verknüpft mit der ersten städtebaulichen Erweiterung der Hansestadt, die sich über die zu den Wallpromenaden umgestaltete ehemalige Stadtbefestigung hinaus ab 1840 jenseits des Ostertors ausbreitete. Die dichte Bebauung mit Reihenhäusern ist noch vor dem Ersten Weltkrieg weitgehend abgeschlossen. Ihr Erscheinungsbild hat sich seither nur wenig verändert.

Zu unterscheiden ist im „Viertel“ der Siedlungsbereich bis zum Dobben, der schon im Mittelalter mit einer sogenannten Landwehr ursprünglich die erste Verteidigungslinie vor den Mauern Bremens bildete, und das Gebiet darüber hinaus bis zur St.-Jürgen-Straße mit den Ortsteilen Fesenfeld und Steintor. Im Fesenfeld entstanden im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auf der Grundlage eines Stadterweiterungsplans staatlich finanzierte Hauptstraßen, darunter die Humboldtstraße als Mittelachse und die Horner Straße als Querachse. In den Binnenbereichen waren die Straßen privat finanziert und mussten durch die Bauunternehmer nach Vorgaben der Stadt angelegt werden. Diese sogenannten Unternehmer-Straßen prägen bis heute das Erscheinungsbild des gesamten Stadtviertels. Das Prinzip ihrer Entstehung erzeugte eine Einheitlichkeit einzelner Straßenschnitte, aber zugleich auch zahlreiche, sehr abwechslungsreiche Detaillösungen, wenn man das Gesamte betrachtet. Das Prinzip der Bebauung mit Reihenhäusern, wegen dieser vorherrschende Bauweise in Bremen auch „Bremer Häuser“ genannt, ermöglichte eine optimale Ausnutzung des Grundstücks auf der Grundlage der bestehenden Bauordnung. Gleichzeitig konnten die Bauunternehmer den Ansprüchen der potentiellen Käufer entsprechen. So kann man heute am Beispiel der Östlichen Vorstadt das ursprünglich vorhandene soziale Gefälle an der Größe, dem Komfort und am Dekor der Fassaden ablesen. Die Dekorationsformen der Straßenschnitte dieser Reihenhäuser entstanden in Abhängigkeit zu den jeweiligen Moden und den Wünschen der Erwerber, sie sind ein Kaleidoskop der Architekturstile vom Spätklassizismus und der Romantik um 1860 über den Stilpluralismus des Historismus bis hin zum Jugendstil und der Wiederaufnahme lokaler Bautradition in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Städtebaulich stellt Bremen mit seiner ausgedehnten Reihenhausbauweise eine Besonderheit dar. Im nationalen Vergleich war das Prinzip des „Bremer Hauses“ der größtmögliche Gegenentwurf zur Mietskasernenstadt der Reichshauptstadt Berlin und hat in Bremen – nicht nur im „Viertel“, aber dort besonders prägnant – das Baugeschehen bis 1945 dominiert.“

Der Runde Tisch Pflaster ist vor diesem Hintergrund insbesondere für den Untersuchungsbereich „Viertel“ zu folgendem Beschluss gelangt:

Straßen und Plätze sind grundsätzlich Lebensräume der Stadtbewohner*innen. Sie prägen das Stadtbild und spielen eine große Rolle für das Wohlbefinden und die Identifikation mit der Umwelt. Zudem erfüllen sie in bestimmten Bereichen der Stadt Bremen (Marktplatz und Weltkulturerbe, Böttcherstraße, Schnoor, Viertel, alte Ortskerne oder Hafenquartiere wie Vegesack o.ä.) auch eine touristische oder aus Gründen des

Denkmalschutzes wichtige Funktion für die Stadt. Neben der Baustruktur und der Straßenraumaufteilung wird die Qualität der Straße auch durch die gewählten Oberflächen und deren Kontext zur umgebenden Bebauung geprägt.

Gerade im Zusammenspiel der kleinteiligen, historisch wertvollen Gebäudestruktur der Bremer Häuser mit ihrer reichen Fassadensprache, stellt die Pflasterung der Straße ein bedeutendes Gestaltungselement im Straßenraum dar.

Dennoch ist festzuhalten, dass Pflaster als Straßenbelag neben den gestalterischen Vorteilen in historischer Umgebung Nachteile in den Bereichen Barrierefreiheit, Radverkehr und Lärm hat.

Neben der Geschichte und prägenden Architektur des Viertels hat sich der Runde Tisch auch intensiv mit den Funktionen des vorhandenen Straßennetzes für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen und den heutigen Anforderungen an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz beschäftigt. Auf dieser Grundlage hat der Runde Tisch drei unterschiedliche Straßenkategorien definiert, dem vorhandenen Straßennetz zugeordnet und daraus Leitlinien für die künftige bauliche Ausgestaltung der Straßenoberflächen verabschiedet (vgl. Karte Abb.1).

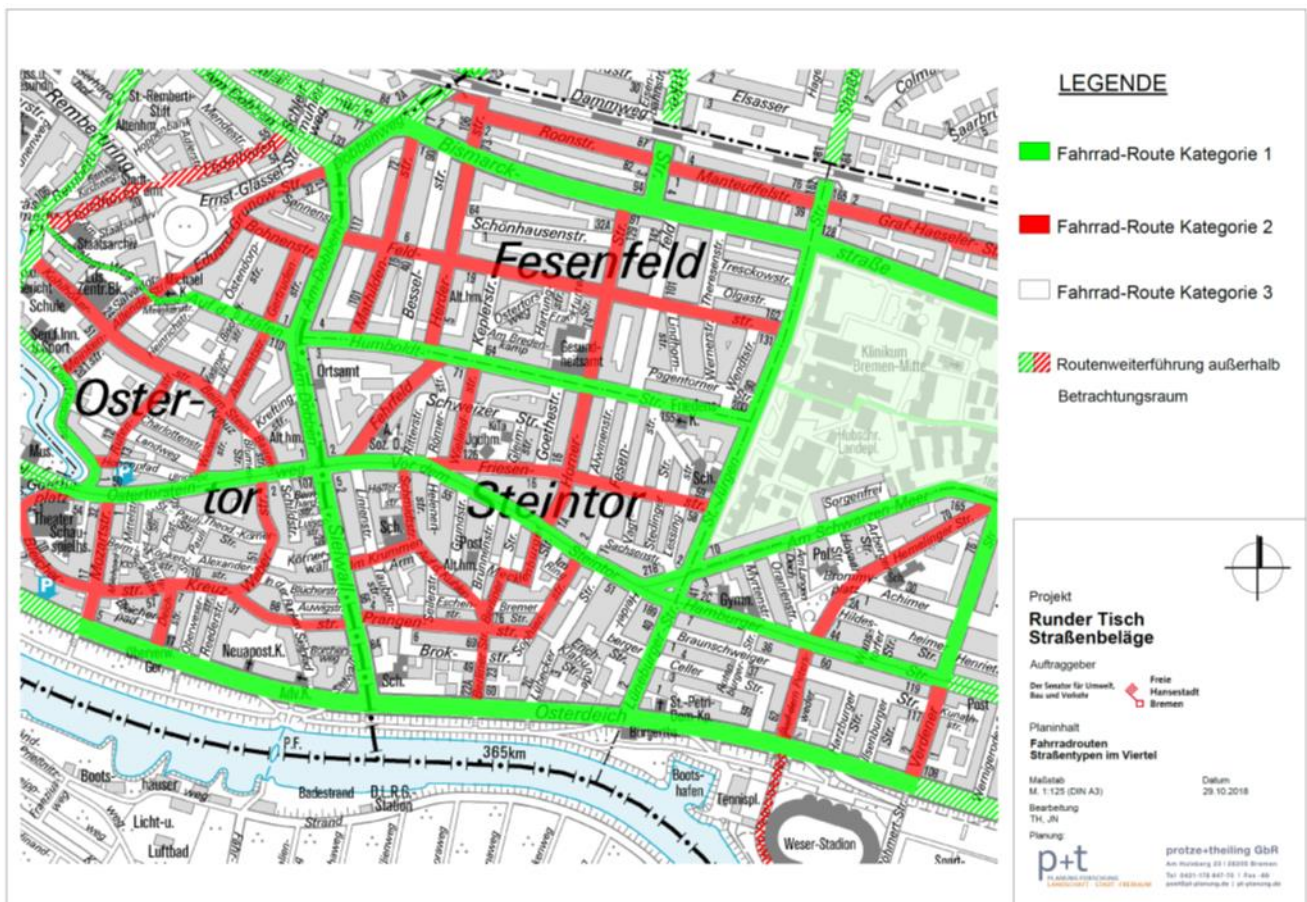


Abb. 1: Straßen im Viertel der Kategorien 1 bis 3

- Kategorie 1: Bestehende Hauptverkehrsachsen, die die weiträumige Erreichbarkeit und Passierbarkeit des Viertels sicherstellen und denen daher eine hohe überörtliche Bedeutung zukommt (z.B. Osterdeich, Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor, Humboldtstraße, Bismarckstraße, Sielwall/Dobben, St.Jürgen-Straße/Lüneburger Straße).

- Kategorie 2: Straßen, die die Viertel-interne Erschließung für den Fahrradverkehr weiter verbessern und im Zuge künftiger Sanierungsmaßnahmen fahrradfreundlicher gestaltet werden sollen. Dabei soll zur weitgehenden Erhaltung des historischen Stadtbildes Asphalt künftig nicht mehr zum Einsatz kommen (Ausnahme: Bestandsstraßen), sondern Betonsteinpflaster in Natursteinoptik (siehe Anlage 2: Glossar) gewählt werden. Dieses verbindet historische Anmutung, sichere und bequemere Nutzung für Fahrradfahrer*innen bei vertretbarem Kostenaufwand.
- Kategorie 3: Reine Anwohner*innenstraßen. Hier soll das prägende Natursteinpflaster bei Sanierungsarbeiten im Sinne der Erhaltung des historischen Stadtbildes grundsätzlich wiederverwendet und erhalten bleiben. Gleichzeitig soll die Fahrradfreundlichkeit auch hier durch den ergänzenden Einbau eines einspurigen Angebotsstreifens in Betonsteinpflaster in Natursteinoptik (siehe Anlage 2: Glossar) verbessert werden.

Die Sicherstellung einer rechtzeitigen und angemessenen Information und Einbeziehung der Anwohner*innen durch entsprechende Dialogformate ist Voraussetzung für eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Im Vorfeld von Sanierungsmaßnahmen wird dies künftig durchgängig wie folgt gewährleistet:

Gewährleistung der Bürger*innenbeteiligung:

Die wertschätzende und transparente Beteiligung der Anwohner*innen ist nach einmütiger Auffassung des Runden Tisches eine entscheidende Grundlage für die Akzeptanz und Tragfähigkeit der gefundenen Lösungen. Geplante Straßensanierungen werden daher grundsätzlich und rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen in dialogorientierten Anwohnerversammlungen öffentlich vorgestellt, zu denen das Ortsamt in Absprache mit dem ASV und Hansewasser einlädt. Hier stellt das ASV die für die jeweilige Straße geltenden Leitlinien des Runden Tisches vor sowie die bei der Planung weiterhin zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen. Ferner präsentiert das ASV den Anwohner*innen und dem Beirat - vor diesem Hintergrund erstellte - erste Entwürfe und Varianten zur Gestaltung der Straße. Anwohner*innen ist die Gelegenheit zu geben, auf dieser Grundlage eigene Anregungen und Gestaltungswünsche in den Planungsprozess mit einzubringen. Diese sind durch die planenden Behörden und den Beirat zu prüfen. Die Ergebnisse werden in weiteren Anwohner*innen-Versammlung vorgestellt und begründet.

Ortsamt und dem Beirat können ggfs. auch externe Mediatoren zu den Bürgerbeteiligungsverfahren hinzuziehen. Die entstehenden Kosten für Mediationsverfahren werden zwischen Beirat und dem SUBV hälftig geteilt.

Gemäß dem Senatsbeschluss zu Bürger*innenbeteiligung vom 13. November 2018, dass eine solche ein lernender Prozess sein soll, erfolgt drei Jahre nach Beschluss dieser Erklärung in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft eine Evaluation und falls notwendig eine geänderte Beschlussfassung durch SUBV unter Beteiligung von ASV sowie den beteiligten Beiräten, die der Deputation vorgelegt wird.

Die Mitglieder des Runden Tisches sind sich einig, dass die Gewährleistung und Optimierung von Barrierefreiheit im "Viertel" übergeordnete Leitlinie künftiger Planungs-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen darstellt. Konflikte treten aber vor allem durch Flächenkonkurrenzen auf. Insbesondere die Flächeninanspruchnahme des

ruhenden Verkehrs (z.B. aufgesetztes Parken) führt zu Einschränkungen der Barrierefreiheit. Hierzu bedarf es Maßnahmen, die über die eigentliche Zielsetzung dieses Runden Tisches hinausgehen.

Die Handlungsleitlinien und baulichen Umsetzungsgrundsätze im Einzelnen:

- **I. Barrierefreiheit wird unter den gegebenen baulichen Voraussetzungen eines historisch gewachsenen „Viertels“ gewährleistet durch:**
- Bestehende gesetzliche Regelungen, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen zur Gewährleistung größtmöglicher Barrierefreiheit im Zuge von Sanierungsmaßnahmen müssen beachtet werden (z.B. die Herstellung von normgerechtem Quergefälle bei Gehwegen; siehe: Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten -Beschluss der BBü v. 19.04.2016).
- In internen Erschließungsstraßen (Straßen der Kategorie 2) wird in der Regel eine Gehwegbreite von mind. 150 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) gewährleistet.
- In Anwohner*innenstraßen (Straßen der Kategorie 3) ist eine Gehwegbreite von mind. 130 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) sicherzustellen.
- Glatte Furten/Querungen durch Hochpflasterungen oder glatte Steine und 3 cm Borde als durchgängiges Prinzip für alle Straßen.
- Ausweichmöglichkeit durch Gehwegaufweitungen und glatte Querungen in den Straßenmitten (ca. alle 100 m) für alle Straßen im Viertel.
- Entlastung der Gehwege von abgestellten Fahrrädern durch Einrichtung von bedarfsgerechten Fahrradparkmöglichkeiten (mindestens fünf Bügel) auf der Fahrbahn alle 50 m.
- Straßen der Kategorie 3, in denen sich Mindestgehwegbreiten aufgrund des engen Straßenprofils nicht herstellen lassen, können als Mischverkehrsflächen (Wohnbereichsstraßen) mit Betonsteinpflaster in Natursteinoptik und durchgehender Leitlinie ausgewiesen werden. Alternativ kann bei Erhalt des gegebenen Straßenprofils die gesamte Fahrspur in rollstuhl-tauglichem Mittelpflaster (siehe Anlage 2: Glossar) gestaltet werden. Über die konkrete Lösung entscheidet der Beirat unter Beteiligung der Anwohner*innen.

Die weiteren Ziele werden nach Auffassung der Mitglieder des Runden Tisches durch eine Kategorisierung der Straßen in drei Kategorien erzielt. Dabei handelt es sich um Fahrrad- oder Verkehrs-Haupttrouten, um Quartiersquerungen und um Anwohner*innenstraßen. Diese wurden vom Runden Tisch in untenstehender Karte der Straßentypen (siehe Abb. 1) entsprechend zugeordnet. Des Weiteren hat der Runde Tisch sich auf spezielle Oberflächenausführungen bezogen auf die jeweiligen Kategorien geeinigt, die sowohl die verkehrsfreundliche und barrieregerechte Durchquerung eines ganzen Quartiers, als auch die Erreichbarkeit einzelner Straßen in einem Areal ermöglicht.

II. Kategorie 1: Fahrradhaupttrouten:

Asphalt oder Betonstein

- Das bereits vorhandene typische Muster der Straßen der Kategorie 1 besteht aus Fahrbahn mit Asphalt und Nebenanlagen mit Betonstein (Gehwegplatten). Dieses Muster wird beibehalten (ausgenommen sind hier die separaten Radwegeverbindungen wie z.B. der Imre-Nagy-Weg).
- Seitliche Rinnen werden in dem zukünftig verwendeten Betonstein in Natursteinoptik des Viertels [*] hergestellt.
- Radwege sind langfristig entweder mit entsprechenden Mindestbreiten anzulegen oder der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden, um vor allem auch die Barrierefreiheit zu gewährleisten (z.B. Dobben, Sielwall).
- Der Straßenzug Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor ist eine Sondersituation.

[] Entscheidend hierfür ist die Anmutung wie behauener Naturstein durch Farbspiel, Oberflächenstruktur und Rumpelung im Zuge der Herstellungsverfahren. Der Runde Tisch hat exemplarisch das Modell „Frieda“ des Anbieters Niemeier in Augenschein genommen und für grundsätzlich geeignet erachtet.*

III. Kategorie 2: Quartiersquerungen für Fahrradfahrer*innen

Glatte Fahrwege für Alle | Kombinationen mit Naturstein

- Zur Herstellung von Fahrradfreundlichkeit wird die Fahrbahn in Betonstein mit Natursteinoptik des Viertels ausgeführt. Parkstreifen werden je nach Breite des Straßenprofils (einseitig oder zweiseitig) in Naturstein angelegt.
- Fahrbahnen von Straßenabschnitten, die bereits komplett in Asphalt oder der größere Teil (> 50 %) hergestellt sind, bleiben in Asphalt. [*]
- Aufgrund der aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobenen Bedeutung werden die Herderstraße, die Mathildenstraße und die Kohlhöckerstraße in geglättetem Naturstein-Großpflaster oder fahrradfreundlichem Naturstein-Mittelpflaster ausgeführt.
- Gehwegbreite in der Regel mind. 150 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) *siehe Abschnitt I./2 .*

[] Liste der Asphaltstraßen: Abschnitte der Horner Str., Bleicherstr., Mozartstr., Rutenstr., S-Allende Str., Bohnenstr., Manteuffelstr., Graf-Haeseler-Str., Abschnitt Hemelinger Str., A.d. Peterswerder; siehe Kartierung der vorhandenen Beläge; Anlage 1)*

IV. Kategorie 3: Anwohner*innenstraßen

Natursteinpflaster | Betonstein | Kombinationen

- Zur Erhaltung des historischen Stadtbildes werden Anwohner*innen-Straßen weitestgehend in ihrer bisherigen Form wiederhergestellt. Das vorhandene Natursteinpflaster wird möglichst wiederverwendet und ggf. durch gleichartiges Bestandsmaterial ergänzt.[*] Blaubasalt-Pflaster und

grob behauenes Granitpflaster, z.B. Wielandstraße, sollen aufgrund ihrer schlechten Eigenschaften nicht weiter- oder wiederverwendet werden (rutschig, bzw. besonders rau).

- Anwohner*innen-Straßen, die derzeit noch in Asphalt ausgeführt sind, werden im Sinne der Pflege des historischen Stadtbildes künftig wieder in Natursteinpflaster (i.d.R. Granit-Großpflaster) ausgeführt. [*]
- Zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit werden Anwohner*innen-Straßen durch einen einspurigen Angebotsstreifen in Natursteinoptik (mind. 60 cm – max. 80 cm) ergänzt. Die technische Ausführung wird zwischen SUBV und dem ASV unter Einbeziehung von externen Fachleuten und unter Berücksichtigung von praxiserfahrenen Kommunen abgestimmt. Bei der Wiederverwendung von Granit-Mittelpflaster ist ein ergänzender Angebotstreifen verzichtbar.
- Aufgrund der aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobenen Bedeutung wird in der Besselstraße das vorhandene Natursteinpflaster wiederverwendet oder neues Natursteinpflaster eingesetzt. Der einspurige Angebotsstreifen für Radfahrende ist in geglättetem Natursteinpflaster anzulegen.
- Gehwegbreite mind. 130 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) *siehe Abschnitt I./3.*
- Straßen dieser Kategorie, in denen sich Mindestgehwegbreiten aufgrund des engen Straßenprofils nicht herstellen lassen, können als Mischverkehrsflächen (Wohnbereichsstraßen) mit Betonsteinpflaster in Natursteinoptik und durchgehender Leitlinie ausgewiesen werden. Alternativ kann bei Erhalt des gegebenen Straßenprofils die gesamte Fahrspur in rollstuhl-tauglichem Mittelpflaster gestaltet werden. Über die konkrete Lösung entscheidet der Beirat unter Beteiligung der Anwohner*innen, *siehe Abschnitt I./6.*
- *[*] Ergibt ein auf Initiative der Anwohner*innen zu ermittelndes Stimmungsbild, das s 2/3 aller Haushalte einer Straße eine alternative Entscheidung befürworten (Einbau von Betonstein in Natursteinoptik), kann hierzu der Beirat für eine entsprechende Entscheidung angerufen werden.*

Straßen mit besonderen Anforderungen seitens des Landesamtes für Denkmalschutz wie die Besselstraße, die Mathildenstraße, die Herderstraße oder die Kohlhöcker Straße werden in Natursteinpflaster wiederhergestellt. Die Fahrbahn (Mathilden-, Herder- und Kohlhöcker Straße) oder ein entsprechender Angebotsstreifen (Besselstraße) in der Fahrbahnmitte wird in solch einem Fall aus geschliffenem Natursteinpflaster erstellt. Weitere Abweichungen können sich durch Weiterentwicklungen bei Werkstoffen ergeben, die dann zu prüfen sind. Zugleich gilt es seitens des Amtes für Straßen und Verkehr verbindliche Qualitätskriterien für Ausschreibungen zu erstellen, die eine hohe Verlegequalität bei Natursteinpflaster garantieren.

Beschluss des Runden Tisches

Die Mitglieder des Runden Tisches beschließen folgendes einstimmig:

- Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt werden gebeten, sich der Abschlusserklärung des Runden Tisches mit Beiratsbeschlüssen anzuschließen.
- Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, folgende Vorlage für eine Richtlinie in Abstimmung zur Erstellung einer Vorlage für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft einzubringen:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft ergänzt die Vorlage 19/225 (S) vom 8. Juni 2017 wie folgt:

Bei Verkehrsräumen mit besonderen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität kann die Herstellung der Oberfläche in Natursteinpflaster erfolgen.

Es ist festzuhalten, dass Natursteinpflaster als Straßenbelag neben den gestalterischen Vorteilen in historischer Umgebung Nachteile in den Bereichen Barrierefreiheit, Radverkehr und Lärm hat.

Auf dieser Grundlage werden im Folgenden drei unterschiedliche Straßenkategorien definiert, Diese gilt es, dem vorhandenen Straßennetz zuzuordnen.

- *Kategorie 1: Bestehende Hauptverkehrsachsen, die die weiträumige Erreichbarkeit und Passierbarkeit des Verkehrsraums (Quartiers) sicherstellen und denen daher eine hohe überörtliche Bedeutung zukommt.*
- *Kategorie 2: Straßen, die die interne Quartierserschließung für den Fahrradverkehr weiter verbessern und im Zuge künftiger Sanierungsmaßnahmen fahrradfreundlicher gestaltet werden sollen. Dabei soll zur weitgehenden Erhaltung des historischen Stadtbildes Asphalt künftig nicht mehr zum Einsatz kommen, sondern Betonsteinpflaster in Natursteinoptik gewählt werden. Dieses verbindet historische Anmutung, sichere und bequemere Nutzung für Fahrradfahrer bei vertretbarem Kostenaufwand.*
- *Kategorie 3: Reine Anwohner*innenstraßen. Hier soll das prägende Natursteinpflaster bei Sanierungsarbeiten im Sinne der Erhaltung des historischen Stadtbildes grundsätzlich wiederverwendet und erhalten bleiben. Gleichzeitig soll die Fahrradfreundlichkeit auch hier durch den ergänzenden Einbau eines einspurigen Angebotsstreifens in Betonsteinpflaster verbessert werden.*

*Grundsätzlich gilt, dass die Gewährleistung und Optimierung von Barrierefreiheit eine übergeordnete Leitlinie künftiger Planungs-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen darstellt. Dieses Prinzip gilt für Straßen aller Kategorien. Auch die rechtzeitige und angemessene Information und Einbeziehung der Anwohner*innen durch Dialoge soll im Vorfeld von Sanierungsmaßnahmen künftig durchgängig sichergestellt werden.*

*Gewährleistung der Bürger*innenbeteiligung:*

*Die wertschätzende und transparente Beteiligung der Anwohner*innen ist eine entscheidende Grundlage für die Akzeptanz und Tragfähigkeit der gefundenen Lösungen. Geplante Straßensanierungen werden daher grundsätzlich und rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen in dialogorientierten Anwohnerversammlungen öffentlich vorgestellt, zu denen das Ortsamt in Absprache mit dem ASV und Hansewasser einlädt. Hier stellt das ASV die für die jeweilige Straße geltenden Richtlinien vor, die vom Runden Tisch Straßenpflaster erarbeitet wurden, sowie die bei der Planung weiterhin zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen. Weiterhin präsentiert das ASV den Anwohner*innen und dem Beirat - vor diesem Hintergrund erstellte - erste Entwürfe und Varianten zur Gestaltung der Straße. Anwohner*innen ist die Gelegenheit zu geben, auf dieser Grundlage eigene Anregungen und Gestaltungswünsche in den Planungsprozess mit einzubringen. Diese sind durch die planenden Behörden und den Beirat zu prüfen. Die Ergebnisse werden in weiteren Anwohner*innen-Versammlung vorgestellt und begründet.*

Ortsamt und Beirat können externe Mediatoren zu den Bürgerbeteiligungsverfahren hinzuziehen. Die entstehenden Kosten für Mediationsverfahren werden zwischen Beirat und SUBV hälftig geteilt."

*Gemäß dem Senatsbeschluss zur Bürger*innenbeteiligung vom 13. November 2018, dass eine solche ein lernender Prozess sein soll, erfolgt drei Jahre nach Beschluss dieser Erklärung in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft eine Evaluation und falls notwendig eine geänderte Beschlussfassung durch SUBV unter Beteiligung von ASV sowie den beteiligten Beiräten Mitte und östliche Vorstadt, die der Deputation vorgelegt wird.*

Die Mitglieder des Runden Tisches Straßenpflaster sind sich einig, dass die Gewährleistung und Optimierung von Barrierefreiheit im "Viertel" übergeordnete Leitlinie künftiger Planungs-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen darstellt. Konflikte treten hier aber vor allem durch Flächenkonkurrenzen auf. Insbesondere die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs (z.B. aufgesetztes Parken) führt zu Einschränkungen der Barrierefreiheit. Hierzu bedarf es Maßnahmen, die über die eigentliche Zielsetzung dieses Runden Tisches hinausgehen.

Die Handlungsleitlinien und baulichen Umsetzungsgrundsätze im Einzelnen:

I. Barrierefreiheit wird unter den gegebenen baulichen Voraussetzungen eines historisch gewachsenen Viertels gewährleistet durch:

- *Bestehende gesetzliche Regelungen, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen zur Gewährleistung größtmöglicher Barrierefreiheit im Zuge von Sanierungsmaßnahmen müssen beachtet werden (z.B. die Herstellung von normgerechtem Quergefälle bei Gehwegen; siehe: Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten -Beschluss der BBü v. 19.04.2016)).*

- *In internen Erschließungsstraßen (Straßen der Kategorie 2) wird in der Regel eine Gehwegbreite von mind. 150 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) gewährleistet.*
- *In Anwohner*innenstraßen (Straßen der Kategorie 3) ist eine Gehwegbreite von mind. 130 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) sicherzustellen.*
- *Glatte Furten/Querungen durch Hochpflasterungen oder glatte Steine und 3 cm Borde als durchgängiges Prinzip für alle Straßen.*
- *Ausweichmöglichkeit durch Gehwegaufweitungen und glatte Querungen in den Straßenmitten (ca. alle 100 m) für alle Straßen im Viertel.*
- *Entlastung der Gehwege von abgestellten Fahrrädern durch Einrichtung von bedarfsgerechten Fahrradparkmöglichkeiten (mindestens fünf Bügel) auf der Fahrbahn alle 50 m.*
- *Straßen der Kategorie 3, in denen sich Mindestgehwegbreiten aufgrund des engen Straßenprofils nicht herstellen lassen, können als Mischverkehrsflächen (Wohnbereichsstraßen) mit Betonsteinpflaster in Natursteinoptik und durchgehender Leitlinie ausgewiesen werden. Alternativ kann bei Erhalt des gegebenen Straßenprofils die gesamte Fahrspur in rollstuhl-tauglichem Mittelpflaster gestaltet werden. Über die konkrete Lösung entscheidet der Beirat unter Beteiligung der Anwohner*innen.*

Die weiteren Ziele werden wie oben beschrieben durch eine Kategorisierung der Straßen in drei Kategorien erzielt. Für diese jeweiligen Kategorien gelten dann spezielle Oberflächenausführungen bezogen auf die jeweiligen Kategorien, die sowohl die verkehrsfreundliche und barrieregerechte Durchquerung eines ganzen Quartiers, als auch die Erreichbarkeit einzelner Straßen in einem Areal ermöglicht, aber dennoch die besonderen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität gewährleistet. Für die Kategorien gelten im Einzelnen:

II. Kategorie 1: Fahrradhaupttrouten

Asphalt oder Betonstein

- *Das bereits vorhandene typische Muster der Straßen der Kategorie 1 besteht aus Fahrbahn mit Asphalt und Nebenanlagen mit Betonstein (Gehwegplatten). Dieses Muster wird beibehalten (ausgenommen sind hier die separaten Radwegeverbindungen).*
- *Seitliche Rinnen werden in dem zukünftig verwendeten Betonstein in Natursteinoptik [*] hergestellt.*
- *Radwege sind langfristig entweder mit entsprechenden Mindestbreiten anzulegen oder der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden, um vor allem auch die Barrierefreiheit zu gewährleisten.*

[] Entscheidend hierfür ist die Anmutung wie behauener Naturstein durch Farbspiel, Oberflächenstruktur und Rumpelung im Zuge der Herstellungsverfahren. Hierfür kann exemplarisch das Modell „Frieda“ des Anbieters Niemeier dienen.*

III. Kategorie 2: Quartiersquerungen für Fahrradfahrer*innen

Glatte Fahrwege für Alle | Kombinationen mit Naturstein

- *Zur Herstellung von Fahrradfreundlichkeit wird die Fahrbahn in Betonstein mit Natursteinoptik ausgeführt. Parkstreifen werden je nach Breite des Straßenprofils (einseitig oder zweiseitig) in Naturstein angelegt.*
- *Fahrbahnen von Straßenabschnitten, die bereits komplett in Asphalt oder der größere Teil (> 50 %) hergestellt sind, bleiben in Asphalt.*
- *Straßen mit aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobener Bedeutung werden in geglättetem Naturstein-Großpflaster oder fahrradfreundlichem Naturstein-Mittelpflaster ausgeführt.*
- *Gehwegbreite in der Regel mind. 150 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge) siehe Abschnitt 1./2.*

IV. Kategorie 3: Anwohner*innenstraßen

Natursteinpflaster | Betonstein | Kombinationen

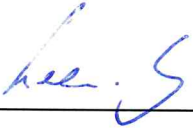
- *Zur Erhaltung des historischen Stadtbildes werden Anwohner*innen-Straßen weitestgehend in ihrer bisherigen Form wiederhergestellt. Das vorhandene Natursteinpflaster wird möglichst wiederverwendet und ggf. durch gleichartiges Bestandsmaterial ergänzt. [*] Blaubasalt-Pflaster und grob behauenes Granitpflaster, z.B. Wielandstraße, sollen aufgrund ihrer schlechten Eigenschaften nicht weiter- oder wiederverwendet werden (rutschig, bzw. besonders rau).*
- *Anwohner*innen-Straßen, die derzeit noch in Asphalt ausgeführt sind, werden im Sinne der Pflege des historischen Stadtbildes künftig wieder in Natursteinpflaster (i.d.R. Granit-Großpflaster) ausgeführt. [*]*
- *Zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit werden Anwohner*innen-Straßen durch einen einspurigen Angebotsstreifen in Natursteinoptik (mind. 60 cm – max. 80 cm) ergänzt. Die technische Ausführung wird zwischen SUBV und dem ASV unter Einbeziehung von externen Fachleuten und unter Berücksichtigung von praxiserfahrenen Kommunen abgestimmt. Bei der Wiederverwendung von Granit-Mittelpflaster ist ein ergänzender Angebotstreifen verzichtbar.*
- *Gehwegbreite mind. 130 cm (Mindestbreite 100 cm an punktuellen Engstellen - bis maximal 100 cm in der Länge), siehe Abschnitt 1./3.*
- *Straßen dieser Kategorie, in denen sich Mindestgehwegbreiten aufgrund des engen Straßenprofils nicht herstellen lassen, können als Mischverkehrsflächen (Wohnbereichsstraßen) mit Betonsteinpflaster in Natursteinoptik und durchgehender Leitlinie ausgewiesen werden. Alternativ kann bei Erhalt des gegebenen Straßenprofils die gesamte Fahrspur in rollstuhl-tauglichem Mittelpflaster gestaltet werden. Über die konkrete Lösung entscheidet der Beirat unter Beteiligung der Anwohner*innen, siehe Abschnitt 1./6.*
- *Bei Straßen mit aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobenen Bedeutung wird das vorhandene Natursteinpflaster wiederverwendet oder neues Natursteinpflaster eingesetzt. Der einspurige Angebotsstreifen für Radfahrende ist in geglättetem Natursteinpflaster anzulegen.*

[] Ergibt ein auf Initiative der Anwohner*innen zu ermittelndes Stimmungsbild, dass 2/3 aller Haushalte einer Straße eine alternative Entscheidung befürworten (Einbau von Betonstein in Natursteinoptik), kann hierzu der Beirat für eine entsprechende Entscheidung angerufen werden.*

Rechtlich zu beachtende Vorgaben bleiben hiervon unberührt. Straßen mit besonderen Anforderungen seitens des Landesamtes für Denkmalschutz werden in Natursteinpflaster wiederhergestellt. Die Fahrbahn oder ein entsprechender Angebotsstreifen in der Fahrbahnmitte wird in solch einem Fall aus geschliffenem Natursteinpflaster erstellt. Weitere Abweichungen können sich durch Weiterentwicklungen bei Werkstoffen ergeben, die dann zu prüfen sind. Zugleich gilt es seitens des Amtes für Straßen und Verkehr verbindliche Qualitätskriterien für Ausschreibungen zu erstellen, die eine hohe Verlegequalität bei Natursteinpflaster garantieren.

Bremen, den 3.12.2018

Für den Runden Tisch „Straßenpflaster“:



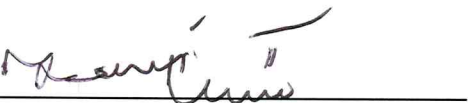
Hellena Hartung (Ortsamtsleiterin Mitte/Östliche Vorstadt)



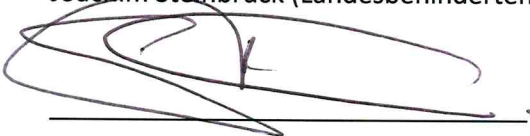
Klaus Schlösser (BI „Stadtbild Bremen“)



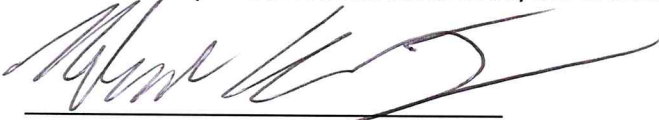
Matthias Lange (BI „Stadtbild Bremen“)



Joachim Steinbrück (Landesbehindertenbeauftragter)



Steffen Eilers (Beiratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen)



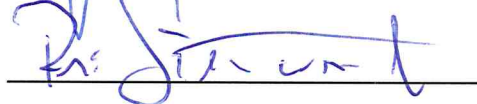
Helmut Kersting (Beiratsfraktion Die Linke)



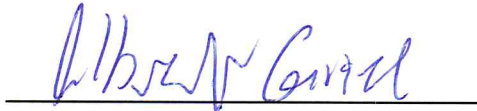
Jürgen Schultz (Beiratsfraktion FDP)



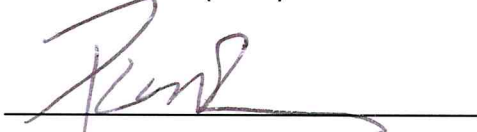
Jens Deutschendorf (Staatsrat Bau und Verkehr)



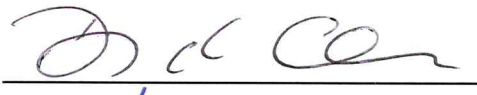
Rainer Stadtwald (BI „Stadtbild Bremen“)



Albrecht Genzel (ADFC)



Oliver Platz (Architektenkammer)



Daniel de Olano (Beiratsfraktion SPD)

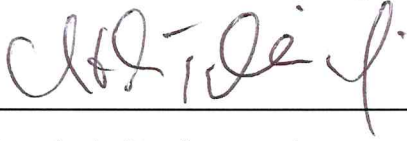


Dirk Paulmann (Beiratsfraktion CDU)

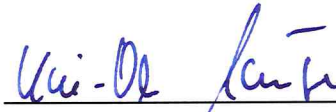


Jens Tittmann (Pressesprecher SUBV)

Für die externe fachliche Beratung und Moderation:

Handwritten signature of Christoph Theiling in black ink, written over a horizontal line.

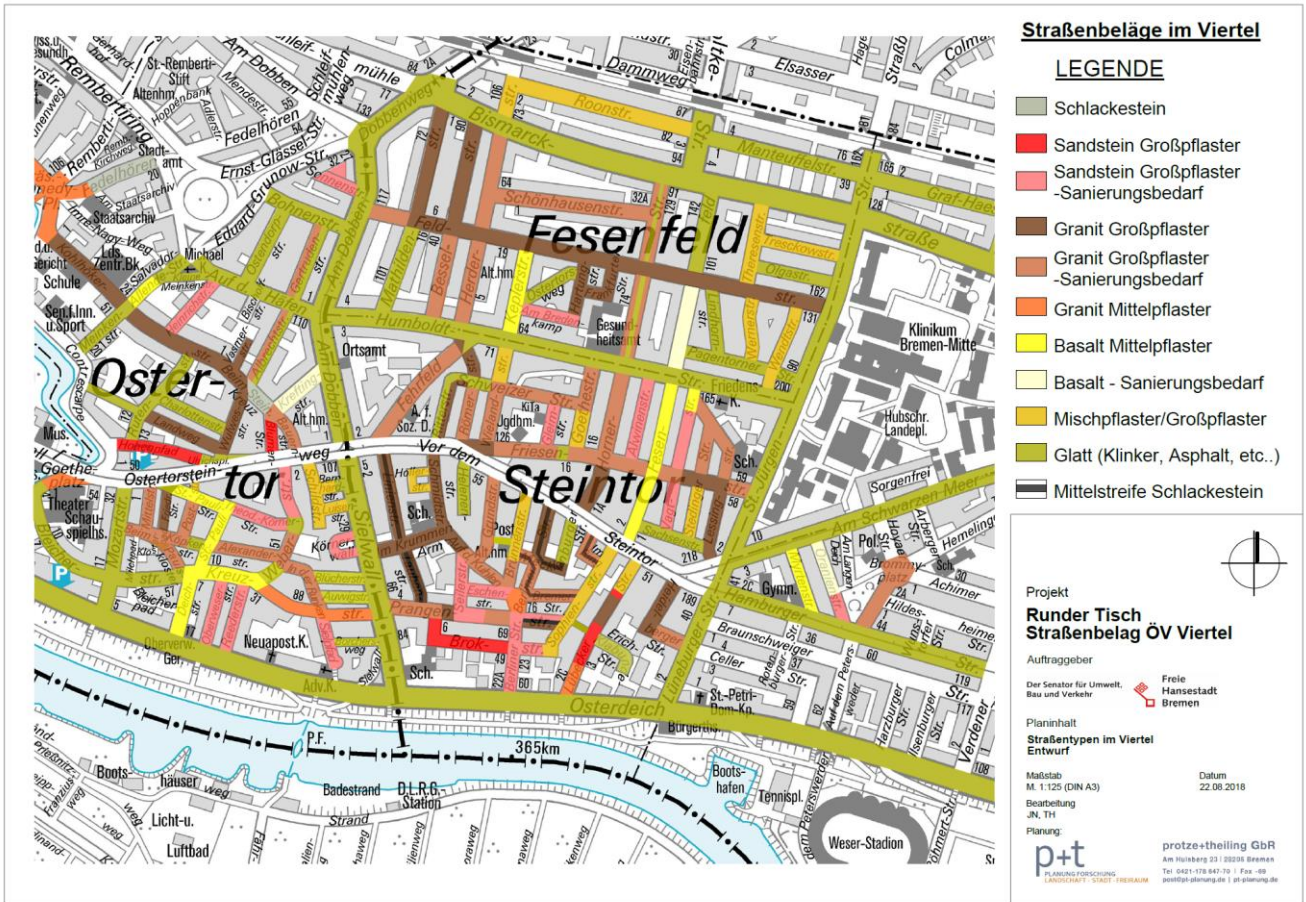
Christoph Theiling (Büro p+t)

Handwritten signature of Kai-Ole Hausen in blue ink, written over a horizontal line.

Kai-Ole Hausen

Anlage 1:

Bestandsdarstellung Straßenbeläge im Viertel / Stand 08/2018



Anlage 2: **Bebildertes Glossar zu den unterschiedlichen Materialien**



Granit – Großsteinpflaster



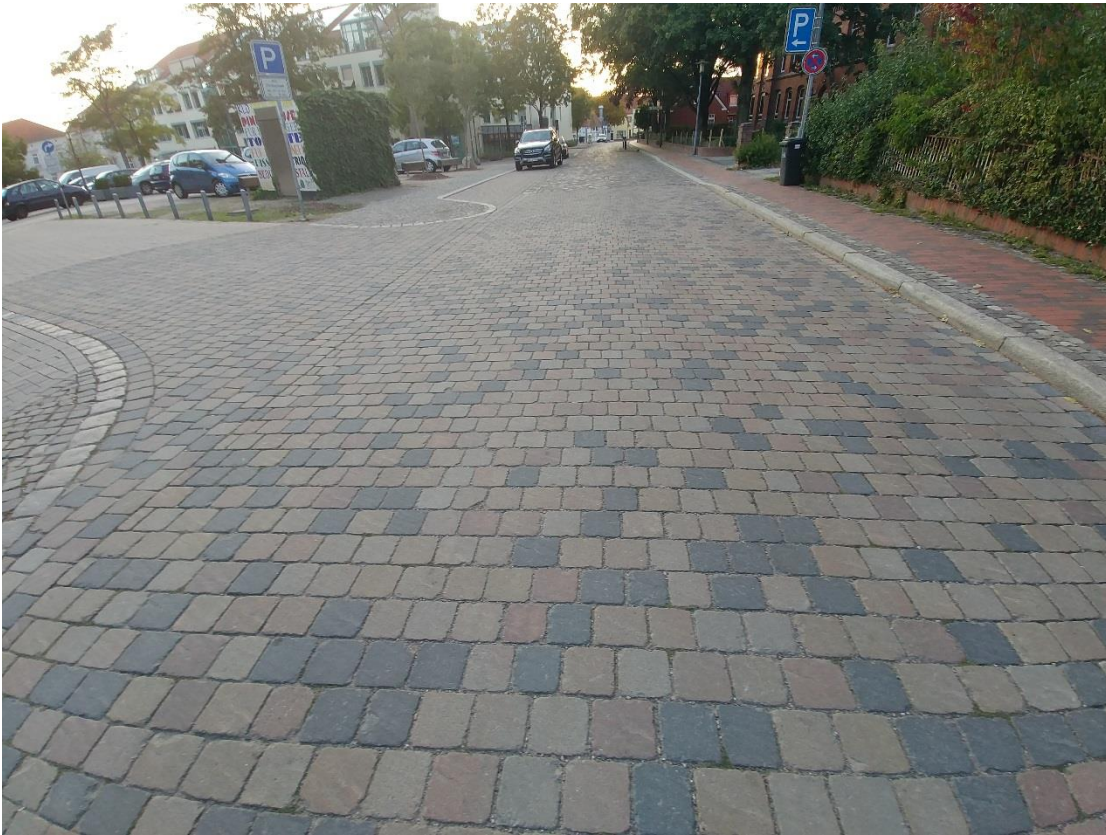
Sandstein – Großsteinpflaster



Granit – Mittelpflaster



Basalt – Mittelpflaster



Betonsteinpflaster in Natursteinoptik, hier: „Frieda“ von Niemeier Pflastersteine



Angebotsstreifen für Fahrradfahrende, z.B. Schaumburger Straße