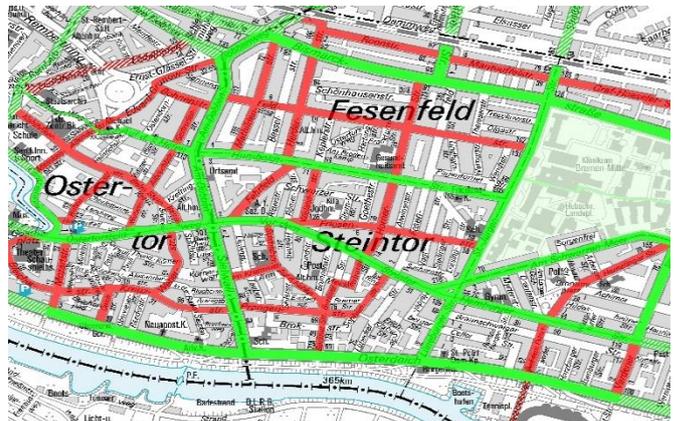
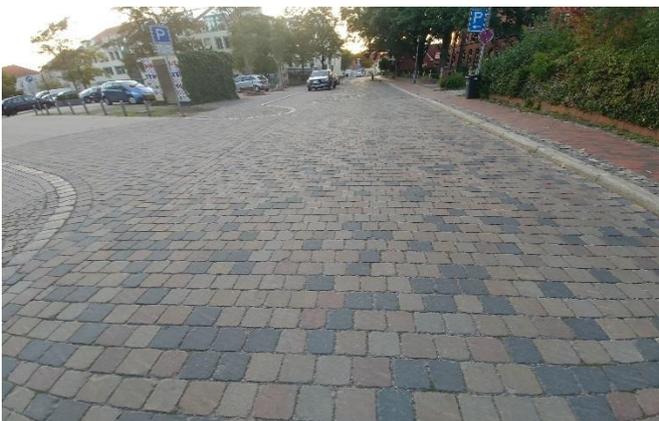

Dokumentation „Runder Tisch Straßenpflaster“

Februar 2019

Stadt Bremen
2019



Dokumentation „Runder Tisch Straßenpflaster“



Auftraggeber*in und Ansprechperson

Stadt Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Contrescarpe 72 | 28195 Bremen

Telefon: 0421 361 6012

E-Mail: office@umwelt.bremen.de

Jens Tittmann

Moderation

Kai Ole Hausen

Dokumentation



protze + theiling GbR

Am Hulsberg 23 | 28205 Bremen

Telefon: 0421-178647-70

E-Mail: post@pt-planung.de

Web pt-planung.de

Dr. Dipl.-Ing. Uwe Höger | akp_

M.A. Anna Clauberg | p+t

Dipl.-Geogr. Jaime Nolla de Celis | p+t

Dipl.-Ing. Christoph Theiling | p+t

11. Februar 2019

Inhalte

Abbildungen	2
1 Einleitung.....	1
1.1 Anlass und Ziel	1
2 Kurz zusammengefasst	3
2.1 Lösungsvorschläge für zukünftige Straßenbeläge.....	3
2.2 Zur Barrierefreiheit.....	4
2.3 Zur Bürgerbeteiligung	4
3 Verfahren.....	6
3.1 Erkenntnisse aus den Verfahrensschritten.....	6
Input Landesamt für Denkmalschutz	6
Input ADFC und SUBV	6
Exkursion mit Mobilitätshilfen.....	7
Input Bürgerbeteiligung.....	8
Input ASV	9
Workshop	9
3.2 Vorgehen.....	11
Karte der Fahrradrouten im Viertel.....	11
Kategorien	11
Straßentypen	12
Karte der Straßenbeläge.....	15
4 Abschlusserklärung.....	16
4.1 Anlage 1: Bestandsdarstellung Straßenbeläge im Viertel / Stand 08/2018.....	30
4.2 Anlage 2: Bebildertes Glossar zu den unterschiedlichen Materialien	31
5 Protokolle.....	34
1. Protokoll.....	34
2. Protokoll.....	38
3. Protokoll.....	43
4. Protokoll.....	48
5. Protokoll.....	51
6. Protokoll.....	55
Workshop vom 24.08.2018	59
6 Anhang	64

Abbildungen

Abbildung 1: Zeitungsartikel der taz-nord-bremen vom 3. Februar 2018	2
Abbildung 2: Teilnehmende der Exkursion	7
Abbildung 3: Testen der Wege im Viertel	8
Abbildung 4: Urbanizers	8
Abbildung 5: Teilnehmende des Workshops	9
Abbildung 6: Fahrradrouten Straßentypen im Viertel	11
Abbildung 7: Übersicht der Straßentypen	12
Abbildung 8: Beispiel Straßentyp Gasse	13
Abbildung 9: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit schmalen Gehweg	13
Abbildung 10: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit mittlerem Gehweg	14
Abbildung 11: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit breitem Gehweg	14
Abbildung 12: Straßentypen im Viertel	15
Abbildung 13: Straßen im Viertel der Kategorien 1 bis 3	19
Abbildung 14: Straßentypen im Viertel	30
Abbildung 15: Granit - Großsteinpflaster	31
Abbildung 16: Sandstein - Großsteinpflaster	31
Abbildung 17: Granit - Mittelpflaster	32
Abbildung 18: Basalt - Mittelpflaster	32
Abbildung 19: Betonsteinpflaster in Natursteinoptik, hier: "Frieda" von Niemeier Pflastersteine ..	33
Abbildung 20: Angebotsstreifen für Fahrradfahrende, z.B. Schaumburger Straße	33
Abbildung 21: Vergleich Wohnungen in Wohngebäuden	40
Abbildung 22: Urbanizers	53

1 EINLEITUNG

1.1 Anlass und Ziel

Anlass des Projektes „Runder Tisch Straßenpflaster“ waren die wiederkehrenden öffentlichen Auseinandersetzungen, die im Zusammenhang mit der Sanierung des öffentlichen Kanalsystems und der anschließenden Wiederherstellung der Straßenoberflächen entstanden sind. Grund für die Auseinandersetzungen sind die Asphaltdecken, die im Zuge von den senatorischen Behörden und dem Amt für Straßen und Verkehr durchgeführten Baumaßnahmen aufgebracht wurden. Diese sollten die Fahrradfreundlichkeit, Barrierefreiheit und den Lärmschutz verbessern. Einspruch dagegen legten viele Anlieger*innen und Bürgerinitiativen ein, die auf Wahrung der historischen Anmutung und der identitätsstiftenden Wirkung durch den Einsatz des stadtbildprägenden Kopfsteinpflasters plädierten. Die Straßen und öffentlichen Räume prägen in ihrer Gestaltungsform in besonderer Weise das Stadtbild und spielen eine große Rolle bei der Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Umfeld. Kritisiert wurde vor allem, dass es versäumt wurde, die Anlieger*innen und Bewohner*innen der Straßen, in denen entsprechende Kanalsanierungsarbeiten vorgenommen wurden, in den Prozess der Wiederherstellung der Straßenoberfläche mit einzubeziehen sowie den Prozess ergebnisoffen zu gestalten. Siehe dazu auch den Artikel aus der taz-nordbremen.

Das Instrument der „Runde Tisch Straßenpflaster“ hat das Ziel, die Konfliktparteien zusammenzubringen und gemeinsam einen breit getragenen Kompromiss zu erarbeiten. Dabei geht es um die Zukunftsgestaltung des Straßenraums im Viertel und um die Entwicklung eines strategischen Gesamtplans, der die verschiedenen Zielsetzungen wie z.B. stadtbild- oder identifikationsprägende Wirkung, bzw. Barriere- und Emissionsreduzierungen verbindet. Übergeordnete Ziele sind die Fahrradfreundlichkeit und die Barrierefreiheit zu erhöhen sowie Lärmemissionen zu reduzieren.

Nachfolgend sind der Prozess und die Abschlusserklärung dokumentiert. Im Kapitel 2 sind die wesentlichen Aussagen der Abschlusserklärung für den eiligen Leser zusammengefasst.

taz-nord-bremen
03.02.2018

Steine des Anstoßes

Die Stadt will Kopfsteinpflasterstraßen asphaltieren. Doch dagegen wehren sich Viertel-BewohnerInnen. Nun wollen die Kontrahenten gemeinsam Kompromisse erarbeiten

Von **Simone Schnase**

AnwohnerInnen aus dem Viertel sehen ihr historisches Stadtbild in Gefahr: Überall dort, wo Straßen wegen Kanal- und anderer Bauarbeiten aufgerissen werden, soll das Kopfsteinpflaster einem Asphaltbelag weichen. So hieß es zumindest in der Senatsantwort auf eine Anfrage der Linksfraktion Ende Juni vergangenen Jahres. Doch jetzt könnte noch einmal Bewegung in die Sache kommen – und das Bauressort den Anwohnerinitiativen wieder näherkommen. Am Dienstag trafen sich Gegner und Befürworter des strittigen Straßenbelags erstmals, um an einer gemeinsamen Lösung zu arbeiten.

Mit am Tisch saßen Fraktionsmitglieder der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt, die Ortsamtsleiterin Hellena Hartung, Bau- und Verkehrsstaatsrat Jens Deutschendorf, der Präsident der Bremer Architektenkammer, Albrecht Genzel vom ADFC, der Landesbehindertenbeauftragte Joachim Steinbrück und drei Vertreter der Bürgerinitiative „Stadtbild Bremen“, darunter auch Anwohner Klaus Schlösser.

„Im März letzten Jahres ging das los mit der Bürgerini“, sagt er. Als damals AnwohnerInnen mit der Ortsamtsleiterin zusammenkamen, habe eine Mitarbeiterin des Amts für Straßen und Verkehr verkündet, „sie hätte die Weisung, uns mitzuteilen, dass künftig asphaltiert wird“, erinnert sich Schlösser: „Das war kein Dialog.“

Seine Initiative bemängelt die Transparenz: „Es wird immer damit argumentiert, dass Asphalt billiger ist, aber es gibt den nachvollziehbaren Verdacht, dass das Straßen- und Verkehrsamt noch nie transparent mit den tatsächlichen Kosten umgegangen ist“, sagt er. So habe eine andere Initiative ermittelt, dass das Amt doppelt so hohe Kosten veranschlagt habe als nötig. Schlösser fordert für die Ausschreibung in der Hollerstraße, dass beide Varianten geprüft werden.

Doch selbst wenn die Kalkulationen nicht stimmen, bleibt Kopfsteinpflaster – zumindest in puncto Verlegung – teurer als Asphalt. Außerdem gibt es auch Argumente gegen Kopfsteinpflaster: Es ist laut und ungeeignet für Fahrräder, Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen. Das bemängelt auch der Landesbehindertenbeauftragte Steinbrück. Er sieht in dem run-

den Tisch „eine Chance, zu einer Lösung zu kommen, die alle Ansprüche unter einen Hut bekommt“. Dafür müssten aber alle Teilnehmenden bereit sein, „andere Perspektiven zu akzeptieren, denn de facto sind Großsteinpflaster und Barrierefreiheit nicht miteinander vereinbar“. Um das Problem plastisch zu machen, will Steinbrück bei einem der kommenden Treffen einen Spaziergang mit Rollstuhl und Rollator durch das Viertel machen.

Zum nächsten Treffen ist Bremens Chef-Denkmalpfleger Georg Skalecki eingeladen: „Ich verspreche mir von seiner Anwesenheit viele Anregungen, denn hier ist eine professionelle Betrachtungsweise wichtig“, sagt Steinbrück. Schließlich seien historische Gebäude ja ebenfalls in zeitgemäßem Gebrauch, „durch Geländer oder elektrisches Licht – und Barrierefreiheit zählt ebenfalls dazu, das ist ja kein Luxusproblem“.

Ein Luxusproblem sieht Schlösser umgekehrt auch nicht in dem Wunsch, das „alte“ Viertel zu erhalten: „Höchstens vielleicht ein bisschen Nostalgie – aber es ist doch schön, wenn sich die Menschen mit ihrem Viertel identifizie-

ren“, findet er. „Das ist doch ein Stück lebendige Stadtgeschichte.“

Bis Juni wollen sich die Beteiligten noch fünf Mal treffen. „Bis dahin werden keine Nägel mit Köpfen gemacht“, sagt Jens Tittmann, Sprecher von Bause-nator Joachim Lohse (Die Grünen). Der Staatsrat habe ein Moratorium erstellt, Hansewasser sei informiert, erst einmal keine Bauarbeiten zu beginnen, „und wenn es einen Notfall geben sollte, kommt eine dünne Asphaltdecke drauf, die wieder entfernt werden kann“.

Staatsrat Deutschendorf sei sehr an einer konstruktiven Lösung interessiert, so Tittmann. „Stadtgestaltung ist ein sehr wichtiger Aspekt, bei dem man nicht nur nach dem Geldbeutel schauen darf.“ Am 27. Februar wollen sich die TeilnehmerInnen des runden Tisches auf einer gemeinsamen Sitzung der beiden Beiräte öffentlich vorstellen.

Abbildung 1: Zeitungsartikel der taz-nord-bremen vom 3. Februar 2018

2 KURZ ZUSAMMENGEFASST

Nach fast einem Jahr Verhandlungen, 13 Sitzungen, Experten-Anhörungen, Exkursionen und einem ganztägigen Workshop hat der Runde Tisch „Straßenpflaster“ einstimmig einen Gesamtkompromiss erzielt. Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt haben dem erreichten Gesamtpaket einstimmig zugestimmt. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat diese Abschlusserklärung einstimmig beschlossen. Beim Runden Tisch dabei waren Vertreter der Bürgerinitiative ‚Stadtbild Bremen‘, aller Parteien im Beirat, die Ortsamtsleiterin, der Staatsrat und der Pressesprecher des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, der Landesbehindertenbeauftragte, der Präsident der Bremer Architektenkammer, Vertreter des ADFC. Moderiert wurde der Runde Tisch von Kai Ole Hausen, das Planungsbüro protze + theiling hat das Verfahren planerisch unterstützt.

2.1 Lösungsvorschläge für zukünftige Straßenbeläge

Das Ergebnis des Runden Tisches lautet zunächst einmal:

Im Viertel wird in Zukunft keine Straße mehr asphaltiert, in der derzeit noch Kopfsteinpflaster liegt. Bei der Erarbeitung eines Kompromisses für die Neugestaltung der Straßenbeläge im Viertel sind mehrere Ziele unter einen Hut zu bringen:

- Weitestgehender Erhalt des historischen Stadtbildes
- Bessere, sichere und bequemere Erreichbarkeit und Passierbarkeit mit dem Fahrrad
- Menschen mit Beeinträchtigungen (Rollstuhlfahrer, Blinde und Sehbehinderte, Menschen, die auf einen Rollator angewiesen sind) sollen sich im Viertel so bequem und sicher wie irgend möglich bewegen können.
- Sicherstellung einer rechtzeitigen und angemessenen Bürgerbeteiligung
- Bauliche Maßnahmen müssen bezahlbar bleiben

Um eine Lösung für alle diesen wichtigen Belange zu finden, wurde vor allem unter dem Aspekt der Fahrradfreundlichkeit das Straßennetz im Viertel in drei Kategorien unterteilt. Für jede dieser Kategorien gibt es jetzt einen Vorschlag für eine zukünftige Gestaltung.

- Kategorie 1: In den **Verkehrshauptachsen** durch die das Viertel erreicht oder passiert wird, ist die Fahrbahn bereits heute asphaltiert und wird es auch in Zukunft bleiben (z.B. Osterdeich, Bismarckstraße, Sielwall, Dobben u.a.).
- Kategorie 2: In den **Straßen, die das Viertel für Fahrradfahrer intern erschließen**, es in allen Himmelsrichtungen gut erreichbar, durchgehend passierbar machen und wichtige öffentliche Einrichtungen (Schulen, Kultureinrichtungen) anbinden, wird ein Betonstein künftig als Straßenbelag verwendet. Der Betonstein soll möglichst ähnliche wie das bisherige Pflaster aussehen, aus vielen Beispielen wird ein Stein mit dem Namen ‚Frieda‘ als geeignet bewertet. Darauf kann dann viel besser Rad gefahren werden und bezahlbar ist die Lösung auch. Straßen der Kategorie 2 sind zum Beispiel Roonstraße / Manteuffelstraße, Feldstraße, Kreuzstraße / Prangenstraße, Mozartstraße / Rutenstraße, Berliner Str. / Mecklenburgerstr. / Hornerstr.). In einigen wenigen Straßen (Mathildenstr. Besselstr., Herderstr., Kohlhöckerstr.), die aus Sicht des Landesdenkmalpflegers ganz besonderen Schutz verdienen, wird es eine Lösung mit geschliffenem Naturstein geben, die mit höheren Kosten verbunden ist.

- Kategorie 3: In **Anwohnerstraßen**, die keine große „überörtliche“ Bedeutung für die allgemeinen Verkehrsströme haben und die überwiegende Mehrheit aller Straßen im Viertel ausmachen, wird das historische Kopfsteinpflaster grundsätzlich erhalten und nach Kanalsanierungen wiederverwendet. Die Fahrbahn wird aber künftig regelmäßig ergänzt durch einen 60-80 cm breiten Fahrradangebotsstreifen, damit die Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn fahren können und nicht mehr auf den Gehweg ausweichen.

2.2 Zur Barrierefreiheit

Grundgedanke zur Verbesserung der Barrierefreiheit ist das System der Straßen mit Gehwegen. Im Viertel beizubehalten und besser für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar zu machen. Dazu sind nachfolgende Regelungen in dem Kompromiss enthalten

- Auch Rollstuhlfahrer müssen Gehwege möglichst sicher und bequem nutzen können. Spielräume für die Verbreiterung der Gehwege in allen Straßen des Viertels sollen deshalb künftig ausgeschöpft werden. In Straßen der Kategorie 2 sollen Gehwege mind. 1,50 Meter breit sein, in reinen Anwohnerstraßen mind. 1,30 Meter.
- Gehwegaufweitungen sollen in regelmäßigen Abständen Begegnung und gegenseitiges Passieren zweier entgegenkommender Rollstühle erleichtern. Glatte Querungshilfen in regelmäßigen Abständen (alle 100 Meter) sollen Rollstuhlfahrern das Überqueren der Fahrbahn erleichtern. Alle Einmündungen und Kreuzungen werden ebenfalls mit glatten Belägen auf der Fahrbahn und abgesenkten Borden barrierefreier nutzbar.
- Fahrräder sollen künftig nicht die Gehwege einengen sondern auf der Fahrbahn abgestellt werden können. Dazu sind ausreichend Fahrradbügel auf der Fahrbahn ca. alle 50 Meter vorzusehen.
- In einigen besonders engen Straßen des Viertels, in denen die o.a. Mindestgehwegbreiten aufgrund des engen Straßenprofils leider nicht hergestellt werden können, sind – je nach Anwohnerwotum – shared spaces (eine ebene Mischverkehrsfläche, die von allen Verkehrsteilnehmern genutzt wird) oder alternativ schmale Gehwege und eine Fahrbahn in rollstuhlgerechtem Granit-Mittelpflaster vorzusehen
- Darüber hinaus gelten selbstverständlich alle einschlägigen, heute gültigen Richtlinien für barrierefreies Bauen

2.3 Zur Bürgerbeteiligung

Eine Detailplanung für alle Probleme, Anwohnerwünsche und Sondersituationen der Straßen im Viertel war im Runden Tisch nicht möglich und auch nicht beabsichtigt. .

Der Runde Tisch hat deshalb Verfahrensregelungen für künftige Planungsprozesse aufgestellt.

- Unter der Federführung des Ortsamtes werden alle Anwohner einer Straße künftig regelmäßig in einer Anwohnerversammlung in die Planung einbezogen.
- In einer 1. Öffentlichen Sitzung stellen das Amt für Straßen und Verkehr bzw. Hansewasser ihre ersten Entwürfe für die Baumaßnahme vor. Diese Planungen sind basieren auf den Ergebnissen des Runden Tisches.
- In dieser Sitzung und einer angemessenen Anschlussfrist können Anwohner eigene Anregungen und Wünsche in die Planungen einbringen.
- Diese werden von den zuständigen Behörden konstruktiv geprüft und ggf. in die Planung eingearbeitet.

- Die überarbeitete Planung wird den Anwohnern (mindestens) in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt. Dabei ist zu erläutern und zu begründen, welche Bürgeranregungen aufgenommen werden konnten und welche ggf. nicht.
- Bei Bedarf können Beirat und Ortsamt ggf. auch zu weiteren gemeinsamen Planungssitzungen einladen und externe Mediatoren hinzuziehen.

3 VERFAHREN

3.1 Erkenntnisse aus den Verfahrensschritten

Innerhalb der Treffen des „Runden Tisch Straßenpflaster“ wurden unterschiedliche Verfahrensschritte durchgeführt, um sich dem Thema „Straßenpflaster“ zu nähern. Es sollen Erkenntnisse über den aktuellen Stand der Straßen, die historische und identitätsstiftende Bedeutung von Stadtbildern sowie über die Bedürfnisse von Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator erworben werden. Aus diesem Grund wurden verschiedene Expert*innen aus den genannten Bereichen eingeladen und Vorträge vor den Teilnehmenden des „Runden Tisches“ gehalten sowie eine Exkursion mit Mobilitätshilfen unternommen. Die einzelnen Beiträge wurden entsprechend protokolliert (siehe Anlagen) und sind nachfolgend für einen schnellen Überblick zusammengefasst

Input Landesamt für Denkmalschutz

Thema des Vortrages ist die „Historische Stadtentwicklung, aktuelle Stadtbilder und deren Bedeutung für die Wahrung der Identität des Stadtquartiers“. Der Vortrag zeigt, dass es in der Östlichen Vorstadt einen verhältnismäßig hohen Altbaubestand gibt. Zudem wurde der Stadtteil im Jahr 2008 durch eine bundesweite Studie als „Stadtbereich mit besonderer Bedeutung“ ausgewählt. Gerade im Vergleich mit anderen Städten ist Bremen durch diesen historischen Gebäudebestand besonders gekennzeichnet. Fast 80 Prozent des Bremer Wohngebäudebestandes sind Gebäude mit ein und zwei Wohnungen, dem Bremer Haus mit Souterrain. Aus dem § 1 des Denkmalschutzgesetzes ergeben sich besondere Pflichten des Staates für Kulturdenkmäler. Durch die Ergänzung des § 10 erweitert sich die Genehmigungspflicht der Denkmalschutzbehörde auch auf den Umgebungsschutz. Beim Landesamt für Denkmalpflege ist man der Auffassung, dass die im Ensemble der ausgewiesenen Kulturdenkmäler befindlichen Straßenbeläge schützenswert sind.

Nach dem Vortrag sind sich die Anwesenden einig, dass der Ensembleschutz im Mittelpunkt stehen muss, um die homogene Struktur und Geschlossenheit zu erhalten. Dabei geht es aber auch darum, die unter schutzstehenden Häuser und Fassaden an das moderne städtische Leben anzupassen. Des Weiteren wurde festgehalten, dass eine Differenzierung der verschiedenen Straßen nach Schutzklassen erstellt werden sollte, um abwägen zu können, inwieweit die historische Anmut geschützt werden sollte, in Abhängigkeit zur Nutzungsfreundlichkeit.

Input ADFC und SUBV

Albrecht Genzel vom ADFC stellt anhand verschiedener Fotos gute und auch weniger gute Beispiele der Straßengestaltung im Hinblick auf den Umgang mit dem Fahrradverkehr in Bremen und anderen Städten dar. Grundsätzlich stellt er fest, dass der Handlungsspielraum auch in engeren Straßen gegeben ist und zeigt verschiedene Lösungsansätze auf. Es müssen vor allem Fahrrad-Hauptverkehrsachsen definiert und tragfähige Lösungen zusammengeführt werden. Dabei wird

sich darauf geeinigt, dass es eine generelle Ausführungsart bei der Materialverwendung, abhängig von der jeweiligen Kategorisierung der Straße, geben sollte. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird Betonstein als besonders geeignet angesehen.

Gunnar Polzin, Leiter der Abteilung Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr stellt die „Bedeutung des Viertels im Radwegenetz der Stadt“ vor. Dabei wird deutlich, dass im Verkehrsentwicklungsplan Premiumrouten als neues Element eingeführt werden, um einen Qualitätsstandard für ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren in der Stadt zu gewährleisten. Es steht fest, dass bei allen Straßen, die in Bremen umgestaltet oder saniert werden, die Barrierefreiheit zu gewährleisten ist. Darüber hinaus werden die Fahrradachsen und der Zustand in Hinblick auf die Fahrradfreundlichkeit in der Östlichen Vorstadt vorgestellt. Ein Mangel an Achsen wird in Nord-Süd-Richtung festgestellt, weshalb vorgeschlagen wird, in Form eines Fahrrad-Mobilitätskonzeptes neue Achsen zu erschließen.

Eine entsprechende Kategorisierung und Prioritätensetzung mit einer hierarchischen Abstufung der Straßen wird vorgeschlagen (Kohlhökerstraße, Wielandstraße = hohe Priorität; Fehrfeld = geringe Priorität). Dabei sind sich die Teilnehmenden einig, dass verschiedene Modelle je nach Funktion der Straße entwickelt werden sollen, um eine entsprechende Kategorisierung vorzunehmen.

Exkursion mit Mobilitätshilfen

Ziel der Exkursion mit Mobilitätshilfen (Rollatoren und Rollstühle) war es, dass die Teilnehmenden einen Eindruck von der Barrierearmut im Viertel erhalten. Dabei wurde festgestellt, dass die unterschiedlichen Oberflächen, die Quergefällen der Bürgersteige, die aufgesetzt parkenden Pkw's, die an Vorgartenzäunen lehnenen Fahrräder sowie die Straßenquerungen aufgrund nicht abgesenkter Bordsteinkanten problematisch für körperlich beeinträchtigte Menschen ist.



Abbildung 2: Teilnehmende der Exkursion

Des Weiteren wurde von Dr. Joachim Steinbrück über das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen aufgeklärt, indem auch nach § 8 BGG die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehrs geregelt ist.



Abbildung 3: Testen der Wege im Viertel

Weitere Konkretisierung erfolgt auch im Landesstraßengesetz sowie in der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen und des öffentlichen Verkehrsraums. Im Anschluss daran wird von Christoph Theiling vom Planungsbüro protze + theiling in einem Vortrag über die „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ informiert. Hier können Hinweise darauf erlangt werden, wie Breit und mit welchen Quergefälle Gehwege zu gestalten und welche Oberflächenmaterialien sinnvoll sind.

Die bisher vorgestellten Informationen führen zu der Auffassung, dass eine Untersuchung erforderlich ist, die eine typisierende Einordnung der unterschiedlichen Straßen im Viertel vornimmt und diese im Hinblick auf verschiedene Aspekte der Umbauoptionen (Denkmal- und Stadtbildpflege, Barrierefreiheit, Fahrradfreundlichkeit u.a.) prüft. Dafür müssen den Straßenräumen bestimmte Zieltypen zugeordnet werden, die bezogen auf die aktuellen Anforderungen der unterschiedlichen Ziele möglichst erfüllt sein sollen.

Diese Untersuchung erfolgte in enger Abstimmung mit dem „Runden Tisch Straßenpflaster“. In einem Workshop soll mit den Teilnehmenden die Typisierung vorgenommen werden um einen ersten Zwischenschritt für das Konzept „Bremer Straßen“ zu erarbeiten.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in Kapitel 2.2. dargestellt.

Input Bürgerbeteiligung

Die Teilnehmenden werden über den aktuellen Stand der Bürgerbeteiligungsverfahren in Bremen von Ulrich Mückenberger informiert. Es zeigt sich, dass obwohl der Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligungsverfahren groß ist, es weiterhin an der Umsetzung scheitert, da diese die Verwaltung vor große Herausforderungen stellt. Dabei wird auch über den Einfluss von Bürgerbeteiligung auf Planungsprozesse aufgeklärt und deren Bedeutung unterstrichen. Darüber

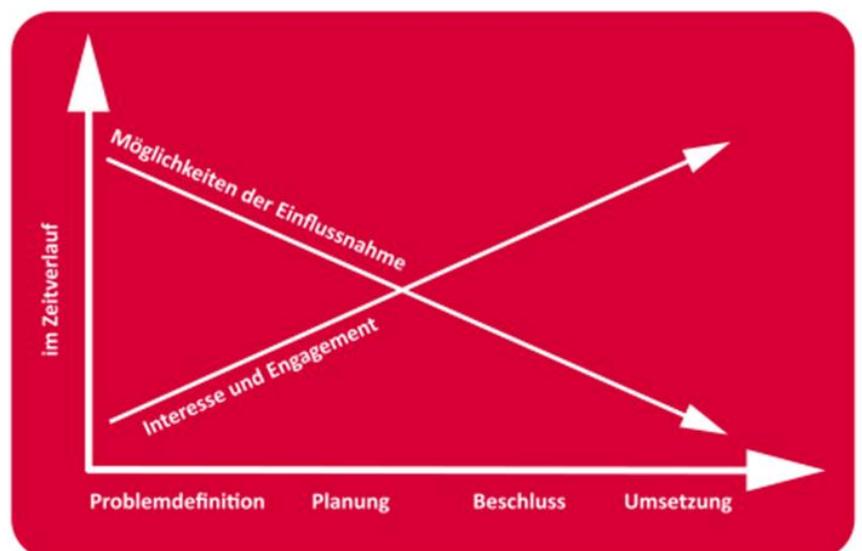


Abbildung 4: Urbanizers (Quelle: BBSR)

hinaus werden auch mögliche Handlungsspielräume und Vorschläge aufgezeigt, um Bürgerbeteiligungen besser zu koordinieren und in Planungsprozesse einzubinden.

Es gibt gerade im Ortsamtsbezirk Östliche Vorstadt/Mitte eine lange Tradition der Beteiligung weshalb die Anwesenden über die verschiedenen Ebenen der repräsentativen Demokratie und unterschiedliche Stadien in den Entscheidungshierarchien (Bürgerschafts-, Deputations-, Beiratsbeschluss) diskutierten. Mehrheitlich wird festgestellt, dass man sich gegenwärtig in einem vorbildlichen Dialog befindet, in dem sowohl Politik als auch Verwaltung und Bürger(initiative) ihre Interessen artikulieren. Bei der Bevölkerung im Viertel sind die Verfahren vielfach eingeübt und erprobt. Problematisch ist, dass vor allem Bürger aus sozialen Milieus, die aufgrund geringer Bildung, geringer sozialer Absicherung oder wenig verfügbarer freier Zeit, ihre Beteiligungs-Rechte nicht nutzen können.

Input ASV

In dem Vortrag von Holger Horstmann, der Leiter der Abteilung für Straßenerhaltung beim Amt für Straßen und Verkehr ist, werden Themen wie die technischen Ausführungen im Straßenbau, der Oberflächenbeschaffenheit und möglichen Materialmischungen, aber auch Fragen der Kostenstruktur, behandelt. Der Input dient dazu, dass die Teilnehmenden einen Eindruck bekommen, worauf bei der Auswahl von Straßenbelägen geachtet werden sollte und welche Ausführungen sich für bestimmte Nutzungen eignen.

Workshop



Abbildung 5: Teilnehmende des Workshops

Bei dem Workshop werden zunächst von Christoph Theiling vom Büro protze + theiling die Ergebnisse der Untersuchung zu den „Voraussetzungen und Typen für eine gute Nutzbarkeit für alle“ im

Viertel vorgestellt. Bei der Präsentation werden zwei Karten vorgestellt. Einmal eine Übersichtskarte zu den unterschiedlichen Straßenbelägen im Viertel. Zu den verschiedenen Belägen gibt es zudem jeweils Steckbriefe. Darüber hinaus wurde eine Karte mit den Fahrrad-Routen vorgestellt, in der bereits eine erste Kategorisierung der Routen vorgenommen wurde. Eine genaue Erläuterung zu den Karten und den Steckbriefen erfolgt in Kapitel 2.2. Dort sowie im Anhang sind auch Abbildungen der Karten zu finden.

Im Anschluss an die Präsentation erfolgte eine Diskussion der Teilnehmenden zu den vorgestellten Punkten. Es wird festgehalten, dass der Charakter des Viertels bei einem Höchstmaß an Barrierefreiheit und einer zukunftsorientierten Fahrradmobilität zu erhalten ist. Des Weiteren wurde die Kategorienvergabe diskutiert und teilweise angepasst. Die Karte soll daher noch einmal überarbeitet werden und mit der Abteilung 5 beim SUBV besprochen und von den Akteuren des Runden Tisches überprüft werden. Der mit der Karte verbundenen Grundaussage, dass bezogen auf die gute Befahrbarkeit mit dem Fahrrad eine dem Routengedanken folgende Einteilung in die drei Kategorien erfolgen soll, wird von allen Beteiligten zugestimmt.

Weiterhin wird bei dem Workshop festgehalten, dass Straßenkategorien sowie die Möglichkeiten an Belägen auch weiterhin von den Beteiligten diskutiert werden und es durch Bürger*innenebeteiligung es zu einem Deputationsbeschluss als Resultat des Runden Tisches kommen soll.

3.2 Vorgehen

In einem parallelen Schritt wurden die nachstehende Kategorisierung der Straßen im Viertel (und den angrenzenden Bereichen) für die Nutzbarkeit als Fahrradverbindung erstellt. Basis sind die Vorgaben seitens SUVB, AG Rad und es ADFC. Die Karte wurde intensiv im Workshop diskutiert und im weiteren Fortgang der Sitzungen des Runden Tisches modifiziert.

Karte der Fahrradroutes im Viertel

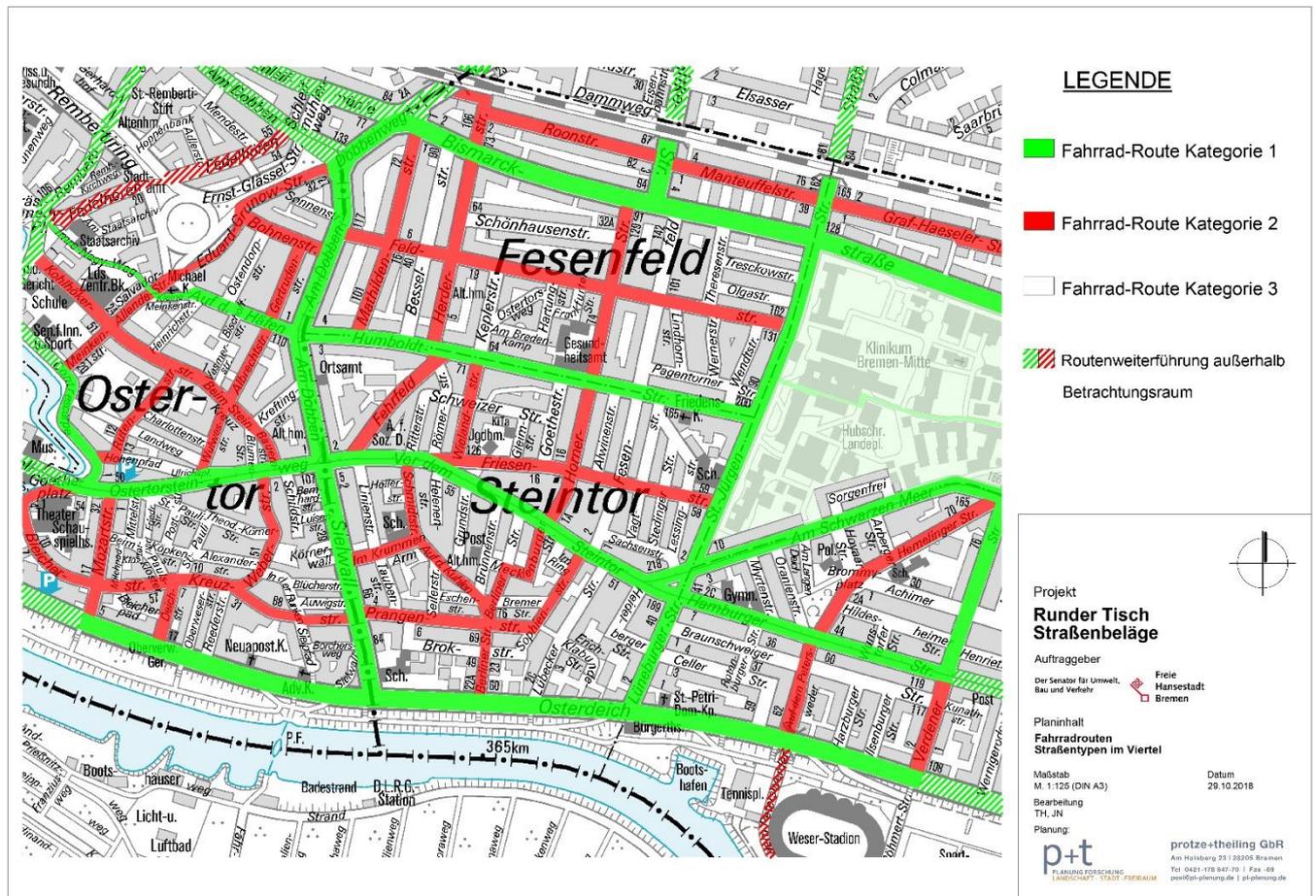


Abbildung 6: Fahrradrouten Straßentypen im Viertel (Quelle: p+t)

Kategorien

Kategorie 1: Die Straßen der Kategorie A sind mit Ausnahme des Straßenzugs Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor alle mit asphaltierten Fahrbahnen und zumeist mit gesonderten (schmalen) Radwegen (ohne Benutzungspflicht) mit Betonpflaster ausgestattet. An dieser Grundausrüstung soll festgehalten werden, der Radverkehr soll – wo es möglich ist – auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor wird es als Hauptstraßenzug mit anliegenden Geschäften, Straßenbahn und verschieden gestalteten und dimensionierten Abschnitten weiterhin Sonderlösungen geben, die auch eine möglichst gute Befahrbarkeit mit dem Fahrrad zu Ziel haben sollen.

Kategorie 2: Die Straßen in der Kategorie B sollen mit einem bezogen auf Ebenföchigkeit und Grifföigkeit vergleichbaren Belag hergestellt werden. Dabei ist Betonsteinpflaster aus Kostengründen einem geglätteten Natursteinpflaster vorzuziehen. Die Kombination aus Fahrweg in Betonpflaster und (zumeist einseitigen) Parkstreifen in der Fahrbahn aus Naturstein-Großpflaster ist mit Hilfe von Beispielen

anderenorts zu prüfen. Die Kombination aus Asphalt für den Fahrweg und Natursteingroßpflaster für die Parkstreifen soll für das Viertel nicht weiter verfolgt werden.

Ausnahme könnte die Horner Straße zwischen Humboldtstraße und Vor dem Steintor sein.

Kategorie 3: Hier ist der Großteil der wie oben erwähnt emotional stark an die Bewohnerschaft gebunden Straßen dargestellt.

Als Material für die Fahrbahnen in diesen Straßen soll Naturstein-Großpflaster neben Betonstein Verwendung finden können. Zugleich ist hier die Beteiligung der Anwohner*innen bezogen auf die weitere Ausgestaltung des Straßenraums mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Fahrradstellplätzen auf der Fahrbahn und Quermöglichkeiten in der Planung unabdingbar. Zu diskutieren ist, ob mehrere Anwohner*innenstraßen im Quartierskontext zu betrachten sind und hier einheitlicher Materialverwendungen anzustreben sind. Ebenfalls noch zu diskutieren ist, ob in allen Anwohner*Innen Straßen glatte Angebotstreifen für den Radverkehr unerlässlich sind und welches Material hier zum Einsatz kommen soll.

Straßentypen

Für eine Typenbildung von Straßen, die mit ähnlichen Maßnahmen besser für alle nutzbar und zugleich das typische Straßenbild beibehalten, wurde eine Kartierung von ca. 30 verschiedene Straßen durchgeführt. Dazu sind verschiedene Querschnitte skizziert und dokumentiert worden. Ergebnis ist eine Abfolge von vier verschiedenen Typen, abhängig u.a. von der Breite der Fahr- und Gehwege, der Nutzung und der Straßenbeläge.

Gasse	Anwohnerstraße		
	-mit schmalem Gehweg	-mit mittlerem Gehweg	-mit breitem Gehweg
1,2,16	3,6,7,8,(20),21	5,9,10,11,13,14,18,19	4,12,15,17, (20)
<ul style="list-style-type: none"> • Breite: 5-8 m • Mischverkehrsflächen/ Fußgängerzone • Glatter Belag 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite 7-9 m • Fahrbahnbreite ~<5 m • Gehwegbreite <130 cm <ul style="list-style-type: none"> • Engstellen 80-100 cm (teilweise < 80 cm) 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite 8-9 m • Fahrbahnbreite 5 m • Gehwegbreite 150-170 cm <ul style="list-style-type: none"> • Engstellen 90-100 cm (teilweise < 80 cm) 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite über 10 m • Fahrbahnbreite 6 m • Gehwegbreite > 2 m • Mit Durchgangsverkehr

Abbildung 7: Übersicht der Straßentypen (Quelle: p+t)

Nachfolgend ist je Typ ein Beispiel dokumentiert.

Straßentypen Östliche Vorstadt /		Typus I: Gasse mit Gehweg, Anwohnerstraße ohne Verkehr	
Straße	Hohenpfad		
Verkehr / Radverkehr	- Fußgängerzone, keine PKW, abgepollert, keine Radwegeverbindung, einseitig bebaut wegen rückwärtigen Stellplätzen O-Weg		
Querschnitt			
[Schema]			
<p>1 – 4 cm Fugenbreite Maßstab 1:100</p>			
			
Erläuterung	Erläuterung	Erläuterung	

Abbildung 8: Beispiel Straßentyp Gasse (Quelle: p+t)

Straßentypen Östliche Vorstadt /		Typus II: Anwohnerstraße mit schmalerem Gehweg	
Straße	St.-Pauli-Straße, Schnitt bei HausNr.46 Schnitt 1 Nord-Süd- Richtung		
Verkehr / Rad	Für Durchgangsverkehr durch Poller gesperrt, Radfahren frei, Radverbindung durchs Milchquartier		
Querschnitt Maßstab 1 : 50?			
<p>1 - Hochbord aus Granit, 12cm, Beton</p>			
			
Seitliches Parken, Poller gegen Durchfahrt	Einmündung Alexanderstr. Ohne Absenkung	Gehweg-Hindernisse: Rad und Bepflanzung	

Abbildung 9: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit schmalen Gehweg (Quelle: p+t)



Abbildung 10: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit mittlerem Gehweg (Quelle: p+t)

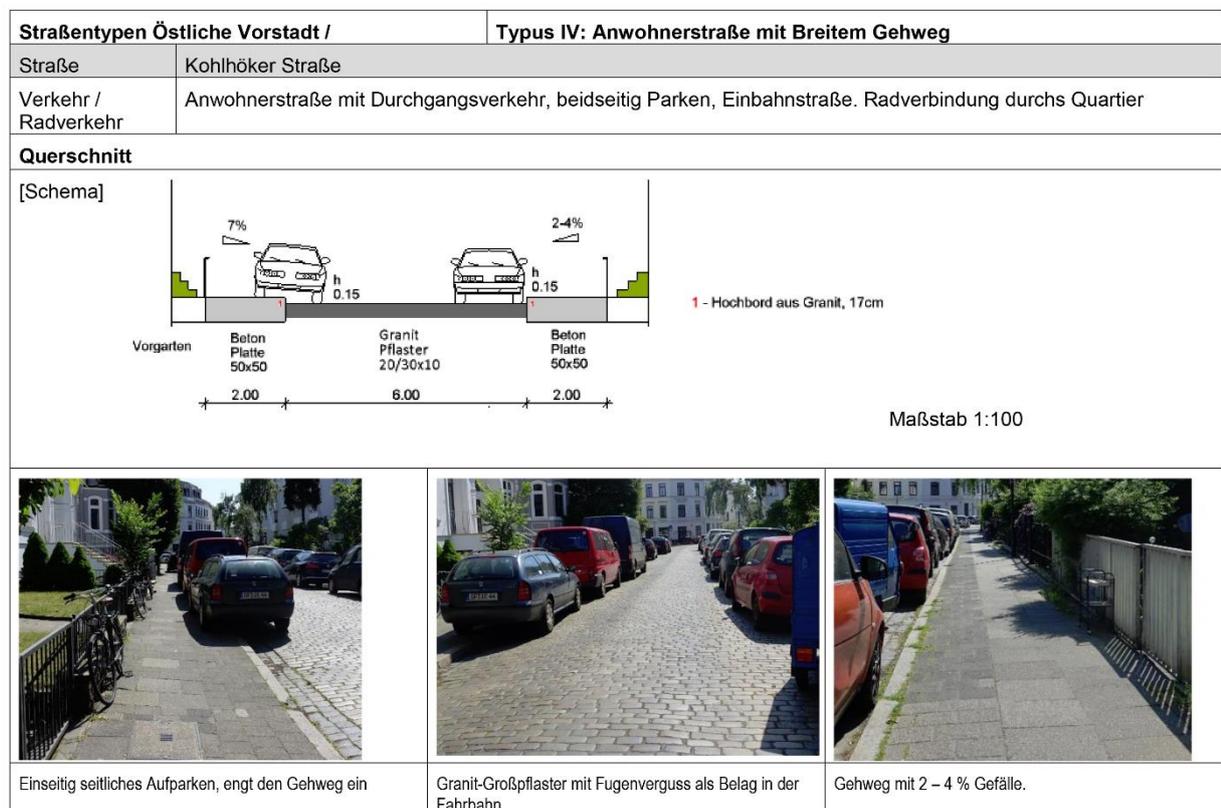


Abbildung 11: Beispiel Straßentyp Anwohnerstraße mit breitem Gehweg (Quelle: p+t)

Karte der Straßenbeläge

In der Diskussion um die verschiedenen Muster von Baustruktur, Straßenquerschnitten und -belägen im Viertel als einem ‚bunten Muster‘, dass natürlich auch durch die vielfältigen sozialen Strukturen in den Straßen des Viertels geprägt wird, tauchte immer wieder die Frage nach den konkreten Belägen in einzelnen Beispielstraßen auf. Daraufhin wurden von allen Straßen im Viertel Beläge und deren Zustand kartiert (Fotodokumentation). Das Ergebnis dieses Arbeitsschrittes zu den unterschiedlichen Straßenbelägen ist in nachfolgende Karte dargestellt.

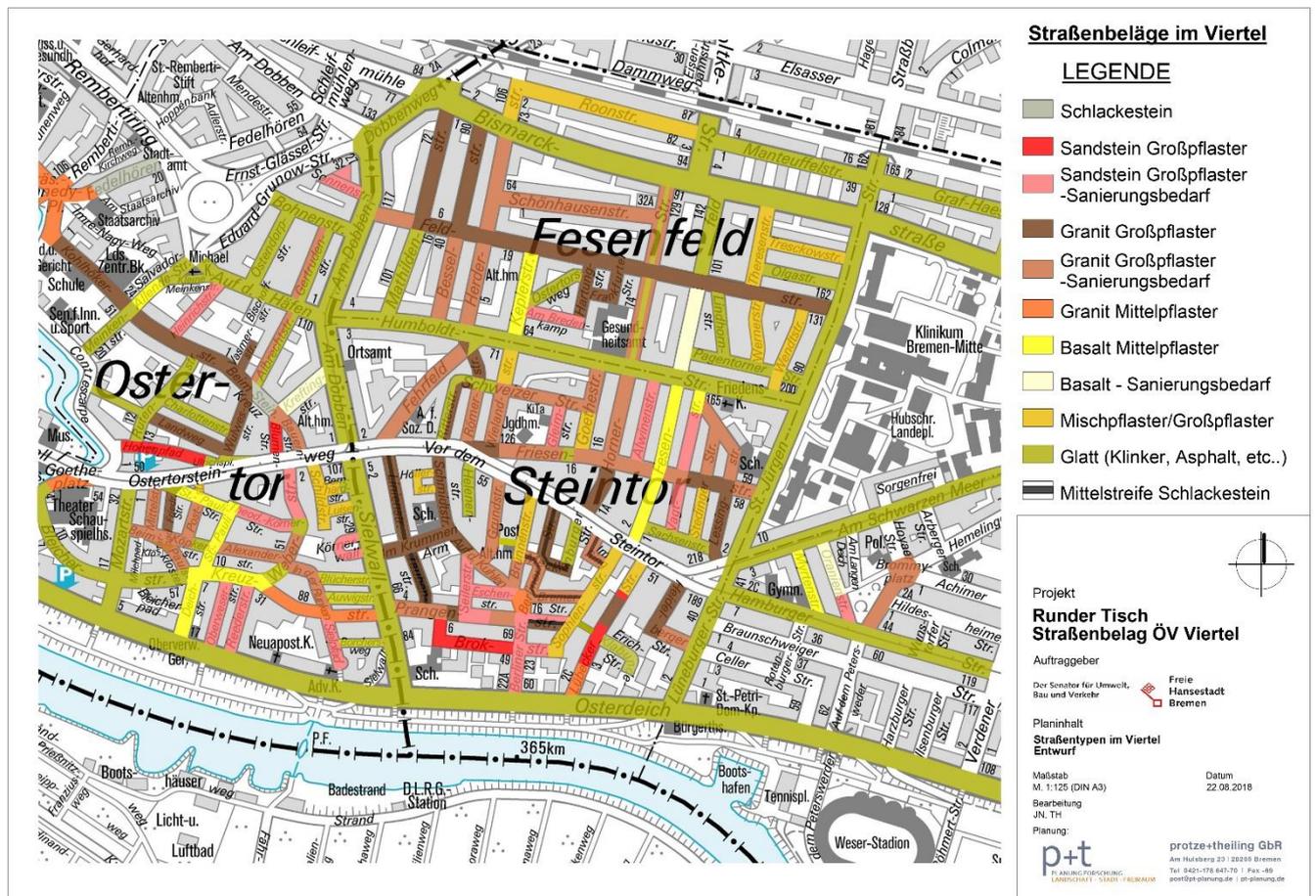


Abbildung 12: Straßenbeläge im Viertel (Quelle: p+t)

4 ABSCHLUSSEKTLÄRUNG

Präambel:

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.

Abschlussklärung 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 Straßenpflasters 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 Straßenbilder, 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 Straßenfassaden 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 Reihenhausbauung 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 Hafenviertel 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 Straßenpflaster 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).

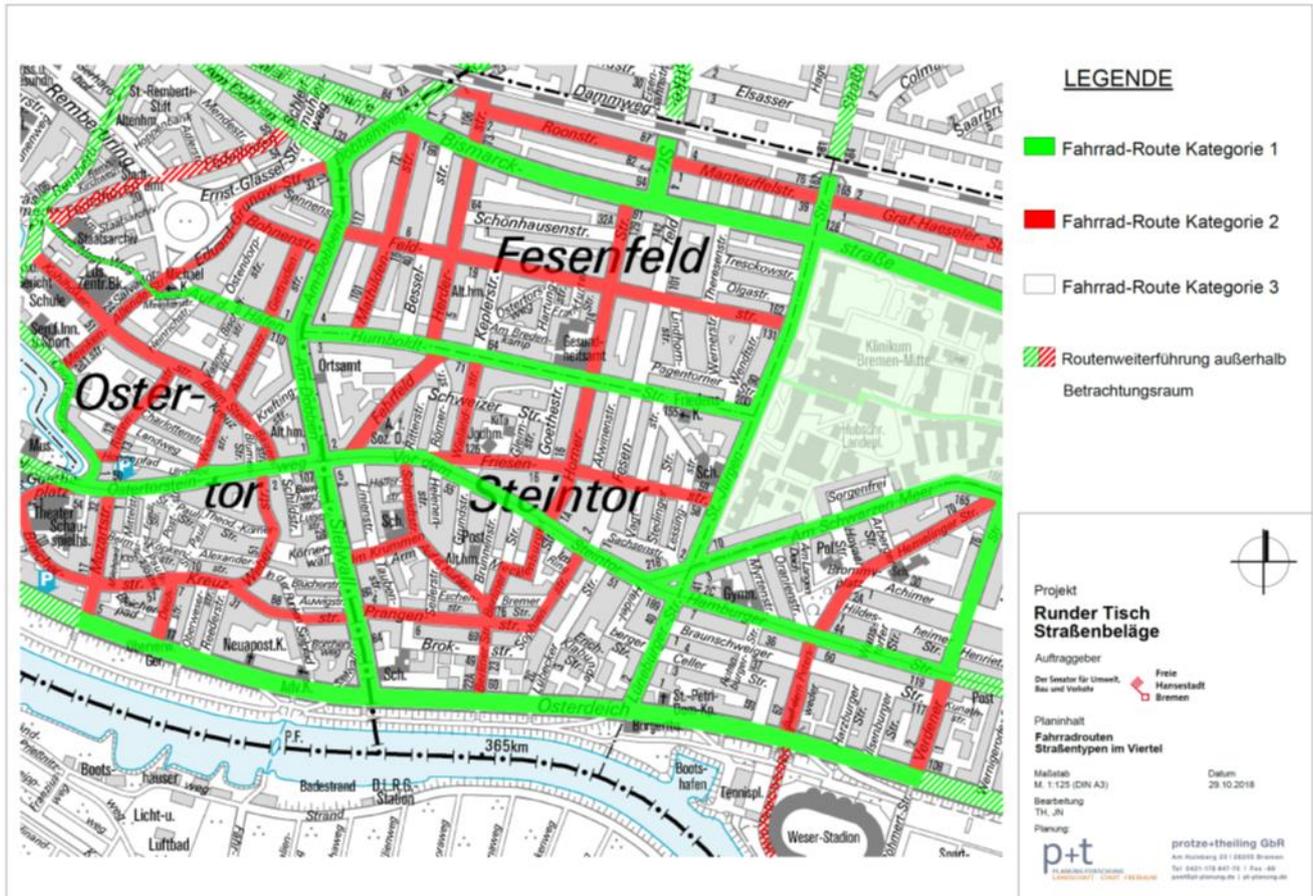


Abbildung 13: Straßen im Viertel der Kategorien 1 bis 3

- 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 Be-

völkerung. 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 Angebotsstreifen 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 Straßenpflaster 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 fahrradfreundliche 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 I./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 Angebotsstreifen verzichtbar.
- 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.
- 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.

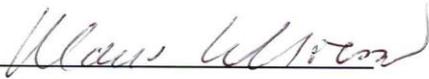
Rechtlich zu beachtende Vorgaben bleiben hiervon unberührt. Straßen mit besonderen Anforderungen seitens des Landesamtes für Denkmalschutz werden in Natursteinpflaster wiederhergestellt. Die Fahrbahn oder ein entsprechender Angebotsstreifen in der Fahrbahnmitte wird in solch einem Fall aus geschliffenem 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 7.12.2018

Für den Runden Tisch „Straßenpflaster“:



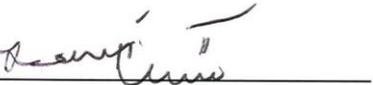
Hellena Hartung (Ortsamtsleiterin Mitte/Östliche Vorstadt)



Klaus Schlösser (BI „Stadtbild Bremen“)



Matthias Lange (BI „Stadtbild Bremen“)



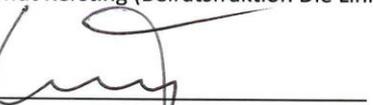
Joachim Steinbrück (Landesbehindertenbeauftragter)



Steffen Eilers (Beiratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen)



Helmut Kersting (Beiratsfraktion Die Linke)



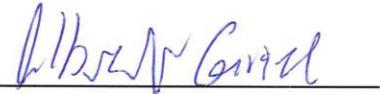
Jürgen Schultz (Beiratsfraktion FDP)



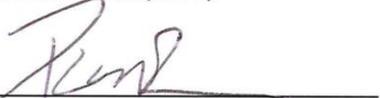
Jens Deutschendorf (Staatsrat Bau und Verkehr)



Rainer Stadtwald (BI „Stadtbild Bremen“)



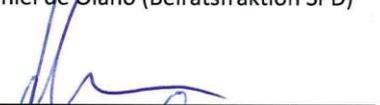
Albrecht Genzel (ADFC)



Oliver Platz (Architektenkammer)



Daniel de Olano (Beiratsfraktion SPD)

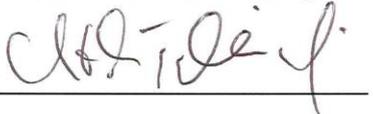


Dirk Paulmann (Beiratsfraktion CDU)

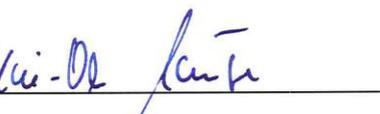


Jens Tittmann (Pressesprecher SUBV)

Für die externe fachliche Beratung und Moderation:



Christoph Theiling (Büro p+t)



Kai-Ole Hausen

4.1 Anlage 1: Bestandsdarstellung Straßenbeläge im Viertel / Stand 08/2018

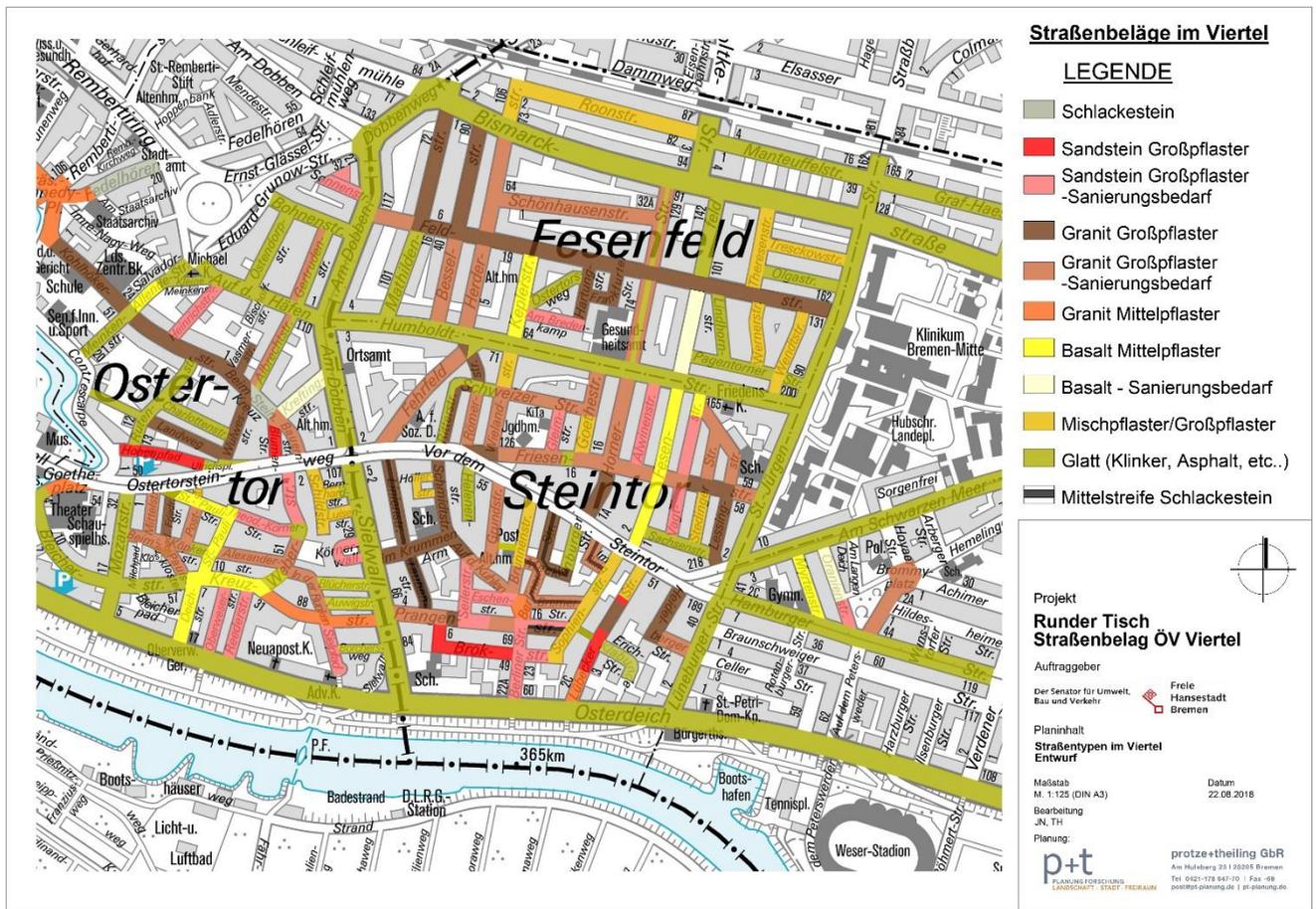


Abbildung 14: Straßentypen im Viertel (Quelle: p+t)

4.2 Anlage 2: Bebildertes Glossar zu den unterschiedlichen Materialien



Abbildung 15: Granit - Großsteinpflaster

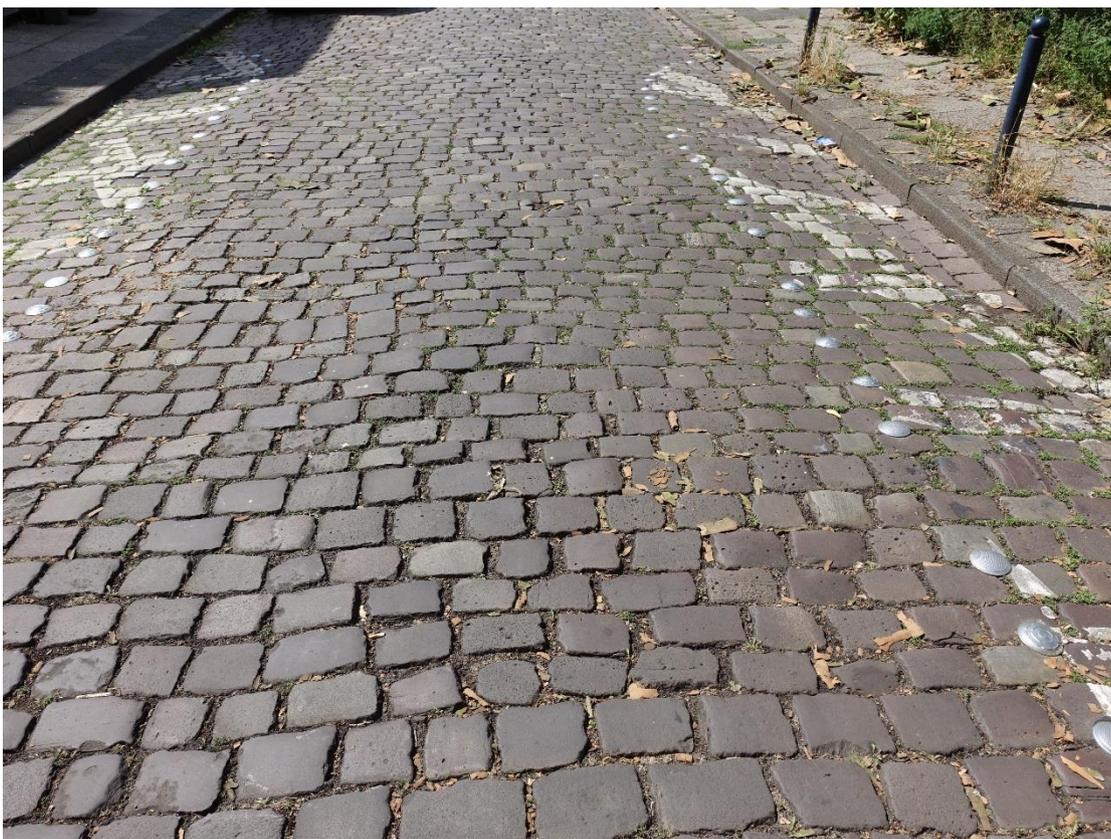


Abbildung 16: Sandstein - Großsteinpflaster



Abbildung 17: Granit - Mittelpflaster



Abbildung 18: Basalt - Mittelpflaster

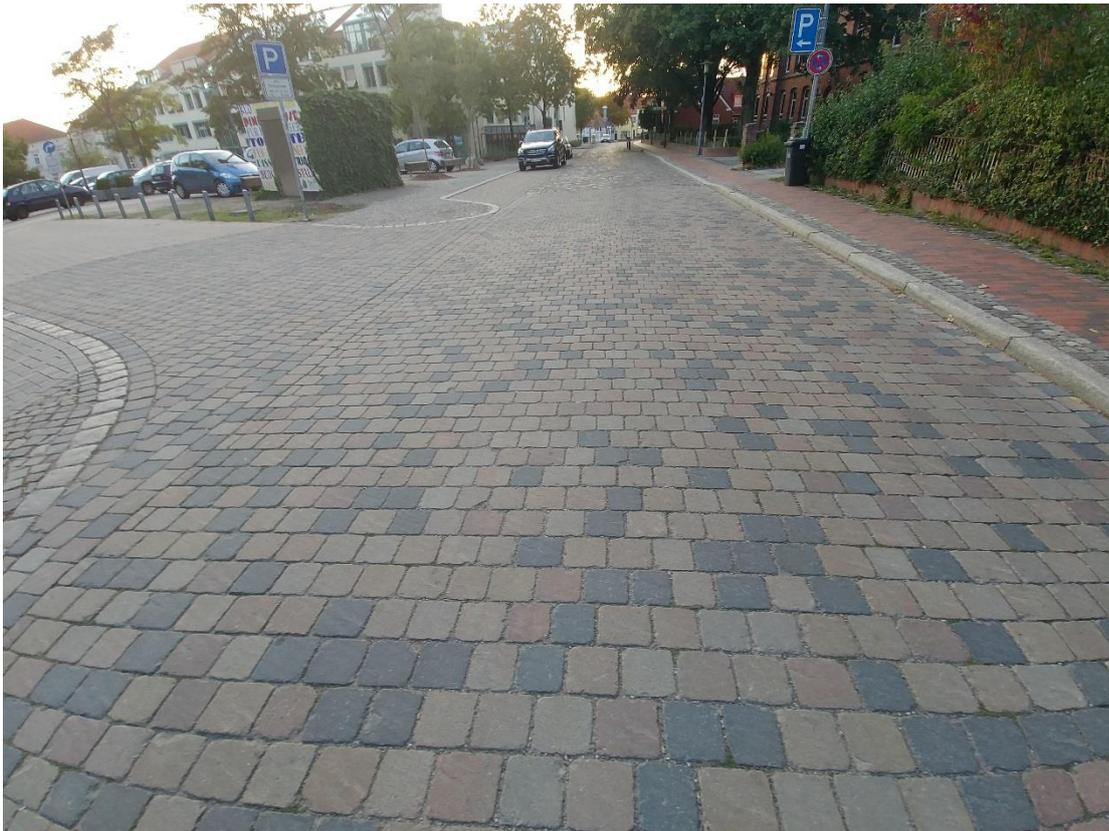


Abbildung 19: Betonsteinpflaster in Natursteinoptik, hier: "Frieda" von Niemeier Pflastersteine



Abbildung 20: Angebotsstreifen für Fahrradfahrende, z.B. Schaumburger Straße

5 PROTOKOLLE

1. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

Niederschrift 05.02.2018

Konstituierende-Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ am Dienstag, dem 30.01.2018, um 17:00 Uhr, Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt, Sitzungsraum – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 17.00 Uhr

Ende: 19.00 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann	Steffen Eilers
Jürgen Schultz	Jens Deutschendorf
Rainer Stadtwald	Daniel de Olano
Matthias Lange	Oliver Platz
Klaus Schloesser	Jens Tittmann
Albrecht Genzel	Joachim Steinbrück
Helmut Kersting	Hellena Harttung

Nicht anwesend

- Marco Manfredini

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden
2. Selbstverständnis, Zielsetzung und Agenda des „Runden Tisches Straßenpflaster“
3. Weitere Vorgehensweise und Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden, stellt sich kurz vor und bittet seinerseits um eine kurze Vorstellungsrunde, um sich gegenseitig beim Namen ansprechen zu können, bevor mit der weiteren Diskussion begonnen werden kann.

Das Instrument der „Runde Tisch Straßenpflaster“ hat das Ziel, die Konfliktparteien zusammenzubringen und gemeinsam einen breit getragenen Kompromiss zu erarbeiten. Dabei geht es um die Zukunftsgestaltung des Straßenraums im Viertel und um die Entwicklung eines strategischen Gesamtplans, der die verschiedenen Zielsetzungen wie z.B. stadtbild- oder identifikationsprägende Wirkung, bzw. Barriere- und Emissionsreduzierungen verbindet. Dazu werden im Verfahren verschiedene Möglichkeiten geprüft und es soll ein Kriterienkatalog entwickelt werden, der eventuell als Vorlage für ähnliche Fragestellungen in anderen Stadtteilen dienen kann. Dabei ist zu beachten, dass es nicht das Ziel sein kann, für jede individuelle Erschließungssituation im Viertel ein verbindliches Konzept zu erstellen, bzw. die letzten Meter bis zur Grundstücksgrenze zu klassifizieren, sondern dass es notwendig ist, eine gewisse Generalisierung vorzunehmen und allgemeine Verfahrensabläufe festzulegen.

Ergänzend werden zunächst einige grundsätzliche Vereinbarungen getroffen, dazu zählen v.a. ein respektvoller und wertschätzender Umgang der Teilnehmenden des Runden Tisches untereinander. Weiterhin soll über die hier getroffenen Vereinbarungen, Arbeitsschritte und Diskussionen nicht von Einzelnen in der Öffentlichkeit berichtet werden. Es wird am 13.02.18 in einer öffentlichen Beiratssitzung über die Arbeitsweise als auch die Zielsetzung dieses Gremiums berichtet. Dabei wird auch die Presse anwesend sein und die Möglichkeit bekommen, Rückfragen zu stellen. Spätere Zwischenergebnisse des Prozesses werden nur nach vorheriger Rücksprache im Gremium in die Öffentlichkeit getragen.

Für die Arbeitsweise gilt prinzipiell, dass die Sichtweise der Anderen als berechtigt, legitim und nachvollziehbar betrachtet wird. Es soll dabei insgesamt weniger über die Versäumnisse oder Nachlässigkeiten der Vergangenheit diskutiert werden, sondern alle TN sind sich darüber einig, dass am Ende dieses Prozesses ein Ergebnis stehen soll, dass die Chance auf einen breit getragenen und nachhaltigen Kompromiss für die künftige Straßengestaltung im Viertel nutzt.

Weiterhin wird über jede Sitzung ein Ergebnis-Protokoll angefertigt, dass den TN rechtzeitig zur Verfügung gestellt wird, um entsprechende Ergänzungen, Klarstellungen oder Änderungen vornehmen zu können. Die Protokolle werden am Beginn der jeweils folgenden Sitzung von den TN genehmigt.

Weiterführende Unterlagen, Links, Fotos, o.ä. können per Mail an den Moderator geschickt werden, der diese wiederum an den vorgenannten Verteiler weiter versendet. Auf diese Unterlagen kann bei Bedarf im Verlauf der weiteren Diskussion – wenn es thematisch oder inhaltlich passt - zurückgegriffen werden. Dabei gilt grundsätzlich, dass die inhaltliche Tiefe auch für Laien noch nachvollziehbar sein muss und im Rahmen des vorgegebenen Zeitbudgets zu bearbeiten ist.

Sollten TN verhindert sein, erfolgt eine kurze Rückmeldung an den Moderator. Bedingt durch eine weitere VA am heutigen Abend im Rahmen des Stadtdialogs müssen sowohl Herr Deuschendorf als auch Herr Platz die Sitzung etwas früher verlassen.

TOP 2

Wie bereits im Einladungsschreiben zur heutigen, konstituierenden Sitzung ausgeführt, gab es in den letzten Jahren immer wieder öffentliche Auseinandersetzungen, die im Zusammenhang mit der Sanierung des öffentlichen Kanalsystems und der anschließenden Wiederherstellung der Straßenoberflächen standen. Während die senatorische Behörde und das Amt für Straßen und Verkehr die Baumaßnahmen in letzter Zeit als Anlass sahen, die Straßen durch das Aufbringen von Asphaltdecken in Bezug auf Fahrradfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Lärmschutz zu ertüchtigen, drängen viele Anlieger*innen und Bürgerinitiativen auf Wahrung der historischen Anmutung und der identitätsstiftenden Wirkung durch den Einsatz des stadt-bildprägenden Kopfsteinpflasters.

In den folgenden Diskussionsbeiträgen und Ausführungen der Mitglieder des Runden Tisches wird die Bedeutung der Straßen und öffentliche Plätze betont, wobei die genaue Definition des infrage stehenden Raumes (ausschließlich Straßenfläche, bzw. inklusive Bürgersteig) noch festzulegen sein wird. Die Straßen und öffentlichen Räume prägen in ihrer Gestaltungsform in besonderer Weise das Stadtbild und spielen eine große Rolle bei der Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Umfeld. Daher ist ein behutsamer Umgang mit dem historischen Erbe von großer Bedeutung. Es wurde versäumt, Anlieger und Bewohner*innen der Straßen, in denen entsprechende Kanalsanierungsarbeiten vorgenommen wurden, in den Prozess der Wiederherstellung der Straßenoberfläche mit einzubeziehen und den Prozess ergebnisoffen zu gestalten. In ihrer Wahrnehmung und der Erfahrung mit den Kommunikationsprozessen, gab es seitens der Behörde eine höhere Priorität zur Herstellung von Asphalt-Oberflächen. Die Vertreter der Bürgerinitiativen erwarten in Zukunft eine angemessene Beteiligung und Berücksichtigung der Anliegerinteressen, wobei aber ausdrücklich auch Bezug auf die übergeordneten Verkehre als auch allgemein-stadtplanerische Ziele genommen wird. Man ist daran interessiert, den Dialog wiederaufzunehmen und in einem konsensualen Verfahren tragfähige Lösungen zu finden.

Allerdings muss sichergestellt werden, dass der zu findende Kompromiss robust ist und eine hohe Verbindlichkeit für alle Akteure aufweist. Denn die Vergangenheit zeigt auch, dass häufig eher nach Kassenlage entschieden worden ist, als sich an getroffene Vereinbarungen (z. B. das bestehende Pflasterkataster) zu halten. Zudem wird betont, dass die Attraktivität einer Stadt sich v.a. durch ihre Authentizität, die Kleinteiligkeit in den unterschiedlichen Stadtquartieren und den behutsamen Umgang mit ihrer historischen Prägung und der Kultur bestimmt wird.

Übergeordnete Ziele sind hingegen, die Fahrradfreundlichkeit zu erhöhen, Lärmemissionen zu reduzieren und die Barriere-Armut zu erhöhen. Unstrittig ist, dass es v.a. im Hinblick auf den Fahrradverkehr Handlungsbedarf gibt. Für viele Viertel-Bewohner*innen ist das Fahrrad das Verkehrsmittel erster Wahl und damit sind auch Fahrradfahrer identitätsstiftend. Zudem ist das Viertel auch Teil eines übergeordneten Radwegenetzes mit prioritären Routen, für das Asphalt-Straßendecken eine Reihe von Vorteilen bietet. Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang eine Raster-Straßenkarte als Grundlage der weiteren Diskussion zu entwickeln, wobei deren Körnigkeit noch zu klären ist.

Weiterhin wird erörtert, dass die Barriere-Armut auch für nicht-behinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Gerade das verwendete Großpflaster ist an vielen verschiedenen Stellen im Stadtraum eine Barriere, wobei auch unter älteren Bewohner*innen und mobilitätseinge-

schränkten Personen kein einheitliches Stimmungsbild in Bezug auf den Straßenpflaster besteht. Um ein eigenes Urteil fällen zu können, wird vorgeschlagen mit Rollstühlen und Rollatoren eine Exkursion vorzunehmen, um auch diese Aspekte entsprechend einschätzen zu können.

Die Beiratsvertreter*innen befinden sich in einer schwierigen Situation: Zum einen haben sie die Aufgabe, die gewachsene Identität des Quartiers zu bewahren und Anwohnerwünsche miteinzubeziehen. Zum anderen haben sie eine Gesamtverantwortung und müssen alle Interessen berücksichtigen. Insofern begrüßen sie den jetzt angestoßenen Prozess und das Verfahren.

Um in einem ersten Schritt den Verfahrensablauf zu strukturieren, verständigen sich die TN auf Themen-Cluster für die jeweiligen Sitzungstermine. Die ersten drei Themenfelder werden terminiert und mit einer Einladung an entsprechende Fachreferenten verbunden. Sollte es noch zu Themen- oder Terminverschiebungen kommen, wird dieses kurzfristig bekanntgegeben. Die dann folgenden Themen werden in den nächsten Sitzungen vorbereitet:

27.02.18: Historische Stadtentwicklung, aktuelle Stadtbilder und deren Bedeutung für die Wahrung der Identität des Stadtquartiers (Hr. Skalecki/Fr. Prof. Dr. Reuter),

13.03.18: Verkehrsentwicklungsplan/Fahrradstraßenraster (Hr. Polzin),

24.04.2018: Barriere-Armut/Berücksichtigung der Interessen von mobilitätseingeschränkten Personen (Exkursion durch das Viertel mit Hrn. Dr. Steinbrück/Christoph Theiling), Beginn ca. 16:00 Uhr,

Technische Ausführungen/Oberflächenbeschaffenheit und Materialmischungen/Fragen zur Kostenstruktur der (Wieder-) Herstellung, Ausführungsarten und Lebensdauer/Straßenprofile/Sanierungsplanung der Kanalisationen,

Verfahren der Anwohner- und Bürgerbeteiligung.

TOP 3

Am 13.02. wird während einer öffentlichen Beiratssitzung der "Runde Tisch" als eigener TOP den Beiräten und der Öffentlichkeit vorgestellt. Das genaue Setting wird noch erarbeitet - ein Beitrag vom Moderator zur konkreten Vorstellung der Idee, Agenda und der Zielsetzung des "Runden Tisches" und kurze Statements vom Staatsrat und der BI sind im Anschluss vorgesehen. Nachfolgend gibt es Gelegenheit für Nachfragen der Beiräte und der Öffentlichkeit.

f.d.R. Kai Hausen

2. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

vom 27.02.2018

Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ mit Gästen des Landesamtes für Denkmalschutz, am Dienstag, dem 27.02.2018, um 17:00 Uhr, im Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt,

Sitzungsraum – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 17.00 Uhr

Ende: 19.00 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann

Steffen Eilers

Jürgen Schultz

Jens Deutschendorf

Rainer Stadtwald

Daniel de Olano

Matthias Lange

Oliver Platz

Klaus Schloesser

Jens Tittmann

Kristin Klimbert (in Vertretung für Albrecht Genzel)

Hellena Harttung

Helmut Kersting

Gäste

- Marianne Ricci
- Uwe Schwartz (beide Landesamt für Denkmalschutz)

Nicht anwesend

- Joachim Steinbrück
- Marco Manfredini

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 30.01.2018
2. Thema: „Historische Stadtentwicklung, aktuelle Stadtbilder und deren Bedeutung für die Wahrung der Identität des Stadtquartiers“ durch Mitarbeiter*innen des Landesamtes für Denkmalschutz
3. Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden. Neben dem krankheitsbedingten Fehlen von Herrn Dr. Steinbrück wird heute Herr Albrecht Genzel vom ADFC durch Frau Kristin Klimbert vertreten. Anschließend wird die Frage gestellt, ob es noch Diskussionsbedarf im Zusammenhang mit der Beirats-Sitzung am 13.02. gibt – dies wird allgemein verneint. Die Gäste der heutigen Sitzung sind zwei Mitarbeiter*innen des Landesamts für Denkmalschutz: Herr Uwe Schwartz, zuständig für die Inventarisierung von Denkmälern (Benennung von Denkmälern für die Denkmalliste im historischen Kontext) und Frau Marianne Ricci, zuständig für die Anpassung von Denkmälern an neue Nutzungsbedingungen.

TOP 2

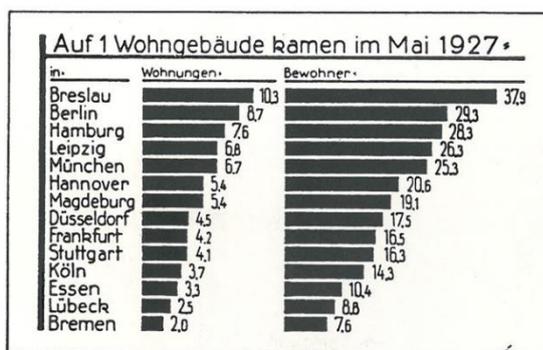
In einem einführenden Vortrag von Herrn Schwartz (die entsprechenden Vortrags-Folien liegen diesem Protokoll bei) werden die Entstehung und Bedeutung des Viertels erläutert. Herr Schwartz weist darauf hin, dass es bislang keine zusammenhängende Ausarbeitung gibt, deren Inhalt sich explizit mit der Stadtentwicklungs-, bzw. Baugeschichte des Viertels beschäftigt oder die Entwicklung des „Bremer Hauses“ als Thema habe – der Temmen-Verlag nimmt entsprechende Vorschläge von Autoren gerne entgegen. Das heutige Thema des Vortrags lautet „Die historische Straße im Denkmalensemble“.

Historische Betrachtung: Bis 1834 entwässerte die Altstadt nur oberirdisch, erst ab diesem Jahr sah man die Notwendigkeit staatlicher Intervention, um eine Verbesserung der Stadtentwässerung zu erreichen. Daraus resultierend wurden bis zum Ende der 1850er Jahre alle wichtigen Straßen mit unterirdischen Kanälen ausgestattet. Die Bauunternehmer waren zudem aufgefordert, die Straßen auf eigene Kosten herzustellen. Das Eigentum der Straße fiel nach Fertigstellung an den Staat, der anschließend auch den Unterhalt übernahm. Seit 1849 folgte eine stetige Verdichtung der Bebauung in der Bremer Vorstadt, als besonders bemerkenswert galt die Contrescarpe mit prachtvollen Villenbauten wohlhabender Bürger. Ab 1857 wurden Planungen für eine Stadterweiterung jenseits des Dobbens vorgenommen. Nach dem Jahr 1886 wurden die Straßen mit gemauerten Kanälen nach dem Grundsatz der Schwemmkanalisation ausgestattet. Das Straßenpflaster wurde im Sandbett verlegt – nicht zuletzt aus Gründen der Möglichkeit der punktgenauen Revision der Kanalisation. Erst ab Januar 1900 war es Vorschrift, an allen angeschlossenen Straßen zunächst die Neubauten, ab 1903 auch die Altbauten, mit Spülklosetts auszustatten. 1946 waren in der Östlichen Vorstadt verhältnismäßig viele Gebäude erhalten geblieben und 1970 konnte die sog. Osttangente (Mozarttras-

se) durch Bürgerinitiativen erfolgreich verhindert werden. Dadurch ergibt sich ein verhältnismäßig hoher Altbaubestand.

Eine Bestandsaufnahme der Baudenkmäler im Viertel gab es erstmalig in den 1970er Jahren. Seit 2006 gibt es ein Nacherfassungsprojekt, dass in der nächsten Phase das Steintor erfassen wird. (eine solche Nacherfassung wird in jeder Epoche –alle 30 Jahre- einmal empfohlen). Die beiliegende Open-Street-Map Karte enthält den aktuellen Denkmaldatensatz (<https://osm.nkbre.net/dfd-denkmal.html>). Die Östliche Vorstadt wird zudem 2008 in einer bundesweiten Studie als Stadtbereich mit besonderer Bedeutung ausgewählt.

Als besondere Beispiele werden die Kohlhöckerstraße, Mathildenstraße, Fehrfeld oder Besselstraße gezeigt. Fast 80 Prozent des Bremer Wohngebäudebestandes sind Gebäude mit ein und zwei Wohnungen, dem Bremer Haus mit Souterrain. Gerade im Vergleich mit anderen Städten ist Bremen durch diesen historischen Gebäudebestand besonders gekennzeichnet, z.B. im Gegensatz zu den für Berlin typisch geltenden Mietshäusern:



Die Bremer Wohnhäuser beherbergten im Schnitt nur zwei Wohnungen und gut sieben Bewohner. Damit hatte Bremen eine klare Sonderstellung.



Abbildung 21: Vergleich Wohnungen in Wohngebäuden (Quelle: Chronik der GEWOBA 1924 bis 1992, S. 18)

Um diesem historischen Umstand gerecht zu werden, ist 1991 eine Erhaltungssatzung (4. Ortsgesetz) für dieses Quartier erlassen worden. Unter dem Link www.bauleitplan.bremen.de => **Bebauungspläne** => **Menü: Ortsgesetz Erhaltungs-/Gestaltungssatzung** ist die geltende Satzung einschließlich eines Planes hinterlegt. Ermächtigungsgrundlage ist dabei § 172 BauGB. Es ist zu bemerken, dass die Schutzwürdigkeit des Straßenpflasters im Geltungsbereich nicht ausdrücklich genannt worden ist - eine unter Schutzstellung wäre allerdings durchaus möglich gewesen. Die dort festgelegten Kriterien sind zudem nicht einheitlich anwendbar und als Kompromiss nicht mehr tragfähig.

Von besonderer Bedeutung für den Denkmalsbereich sind die Straßenprofile im Zusammenhang mit der Trauf- bzw. Fluchthöhe des Gebäudebestands. Die Straßenfluchten sind i.d.R. erhalten geblieben, wobei es sich um schmale Straßen und um zweigeschossige Gebäude handelt. Es wird angemerkt, dass der Fahrradverkehr in den gezeigten Beispielen häufig auf den Bürgersteigen erfolgt. Ästhetisch schwierig sind aus Sicht des Denkmalschutzes die vereinzelt erstellten Baumnasen (Besselstraße). Sie unterbrechen das Straßenfluchtprofil mit den einheitlichen Traufhöhen und sind daher mit Blick auf das Ensemble eher störend.

In dem Buch „Bremen und seine Bauten“ aus dem Jahr 1897 sind bereits Radfahrerstreifen in verschiedenen Ausführungen vorgeschlagen worden. Heute lassen sich diese im Viertel aber nur noch in Teilbereichen und in unterschiedlicher Qualität der Ausführung wiederfinden (Li-

nienstraße). Inwiefern diese Beispiele in der allgemeinen Praxis tauglich sind, ist fraglich. Interessanter und zeitgemäßer sind die Anregungen in den Gestaltungsrichtlinien für Natursteinstraßen der Stadt Flensburg. Dabei kommt es auch immer auf die Nutzung und Umgebung an (Freiburger Münster: Barrierefreiheit im historischen Umfeld oder Hamburg bzw. Ribe in Dänemark: Fahrradfreundlichkeit).

Aus dem § 1 des Denkmalschutzgesetzes ergeben sich besondere Pflichten des Staates für Kulturdenkmäler. Durch die Ergänzung des § 10 erweitert sich die Genehmigungspflicht der Denkmalschutzbehörde auch auf den Umgebungsschutz. Die Belange des Denkmalschutzes sind daher bei der Neugestaltung von Straßenräumen durchaus zu beachten. Bereits bei der Erstellung des „Pflaster-Katasters“ war die Denkmalschutzbehörde beteiligt und im Landesamt für Denkmalpflege ist man durchaus der Auffassung, dass die im Ensemble der ausgewiesenen Kulturdenkmäler befindlichen Straßenbeläge schützenswert sind. Ggfs. könnten auch Mittel des Städtebaulichen Denkmalschutzes (Städtebauförderung) für den Erhalt des Straßenpflasters zum Einsatz kommen. Diese Mittel werden vom Bauressort vergeben und es sollte geprüft werden, ob diese Mittel künftig zur Wiederherstellung von Straßenbelägen zum Einsatz kommen könnten, bzw. ob in Freiburg oder Flensburg darauf zurückgegriffen wurde.

In der folgenden Diskussion wird angemerkt, dass der unter Senator Schulte mit der Staatsrätin Luther gefundene Kompromiss (Anfang der 1990er Jahre) den heutigen Kriterien an Emissionsreduzierungen und der Barrierefreiheit nicht mehr entspricht. Nutzungen und Ansprüche verändern sich, zudem gibt es auch neue Materialien im Straßenbau. Dabei sind sich die Anwesenden einig, dass der Ensembleschutz im Mittelpunkt stehen muss, um die homogene Struktur und Geschlossenheit zu erhalten. Es ist daher wichtig, dass keine ad-hoc Entscheidungen getroffen werden, sondern entsprechende Gestaltungsrichtlinien zur Anwendung kommen müssen.

Die Stadt und damit die Straßen und Plätze als Lebensraum der Bevölkerung sind dabei einem ständigen Veränderungs- und Anpassungsdruck ausgesetzt. Diese eher stadtsoziologischen Fragestellungen können aber nicht im Rahmen dieses Diskussionsforums bearbeitet werden. Es gilt eher, den öffentlichen Raum und mit ihm die unter schutzstehenden Häuser und Fassaden an das moderne städtische Leben anzupassen. Es zeigt sich an den Beispielen der Herstellung von Barrierearmut, dass diesen Ansprüchen durchaus genüge geleistet werden kann. Ein behutsames aber auch angemessenes Verfahren (Kosten/Nutzen) mit dem historischen Erbe muss dabei oberstes Gebot sein. Die gesellschaftlichen Veränderungen erfordern dabei auch eine Neubewertung des Bestands. Das zeigt sich auch in der Frage der Aufnahme verschiedener Epochen und Stadien des Straßenbaus: Ist nur das schützenswert, was historisch verbürgt ist, oder gibt es auch Zeugnisse aus der jüngeren Vergangenheit, die erhaltenswert sind (z.B. Asphaltsteine)?

Ein weiterer Aspekt, der in den Ausführungen bislang wenig thematisiert wurde, sind Fragestellungen im Zusammenhang mit den Nebenanlagen der Straßenräume. Eine Einheitlichkeit der Bürgersteige ist vielfach nicht mehr festzustellen und ist auch historisch nicht belegt. I.d.R. handelt es sich um große Zementpflastersteine, die heute auch in unterschiedlichen Formaten wieder zum Einsatz kommen. Vereinzelt werden auch Betonpflastersteine eingesetzt. Eine allgemeinverbindliche Regelung kann hier nicht getroffen werden, sondern hängt sehr stark vom konkreten Einzelfall ab. Dabei kommt es auch darauf an, wie der öffentliche Raum definiert wird. Dabei sieht man aber auch eine besondere Verantwortung im Bereich der Stadtplanung, die Aufgaben für den Bereich der Stadtbildpflege übernehmen könnten.

Die Anwesenden sind sich einig, dass eine Prioritätensetzung im Spannungsfeld historischer Anmutung abhängig von der jeweiligen Nutzung vorgenommen werden muss. Dabei muss zeitgleich beurteilt werden, was besonders schützenswert, bzw. was jeweils höher zu bewerten ist. Eine Differenzierung nach Schutzklassen verschiedener Straßenzüge erscheint eine Möglichkeit der Kategorisierung zu sein. Das „Pflaster-Kataster“ hat in seiner Priorisierung die Fahrradfreundlichkeit kaum berücksichtigt. Es gilt daher heute auch praxistaugliche und funktionale Aspekte stärker zu betonen und die Lebendigkeit und Vielfalt durch Erneuerungsprozesse mit aufzunehmen.

Hinzu kommen Aspekte der zukünftigen Entwicklung: Wie wird sich die Mobilität verändern, welche Herausforderungen des Verkehrsgeschehens sollten bereits heute Berücksichtigung finden? Auch dazu gilt es beispielhaft Veränderungsprozesse zu antizipieren und im zu erstellenden Kriterienkatalog zu berücksichtigen. Dabei ist man sich einig, dass die heutigen Ergebnisse volatil sind und stets den jeweiligen Erneuerungsprozessen angepasst werden müssen. Straßen werden für viele Jahre errichtet und haben einen langen Lebenszyklus, deshalb sollte die Angemessenheit der Maßnahmen stets gewahrt bleiben.

Zum Abschluss wird von Rainer Stadtwald eine Semesterarbeit Studierender der FH Bremen verteilt, die die Lebensqualität von Senioren im Viertel zum Inhalt hat. Dabei wurden auch Fragen zur Mobilität bearbeitet, die durchaus überraschende Ergebnisse zeigen. Bedingt durch die geringe Fallzahl (N = 48), werden die Ergebnisse jedoch als nicht allgemein repräsentativ betrachtet.

Zudem wird die Frage gestellt, wie in Zukunft mit Straßen verfahren wird (hier: Contrescarpe), die gegenwärtig asphaltiert sind, aber durch eine entsprechende Kategorisierung in der zu entwickelnden Prioritätenliste, auch mit Kopfsteinpflaster belegt werden könnte. Die Anwesenden sind sich einig, dass eine solche Festlegung für den gegenwärtigen Diskussionsprozess hinderlich wäre und den Prozess der Verfahrensentwicklung für die Zukunft überfordere.

TOP 3

Es gab zwei Zuschriften von Bürger*innen an Hellena Harttung, in denen bemängelt wurde, dass es am Runden Tisch ein unausgewogenes Verhältnis der Geschlechter gibt. Der Moderator erhält nach Abstimmung die Aufgabe mit entsprechenden Zuschriften auf das Problem einzugehen und zu erläutern, wie es zu der Zusammensetzung der Teilnehmenden kam.

Am 13.03. findet die nächste Sitzung unter dem Oberthema Verkehr statt. Dabei soll eine Vertreter*in der Verkehrsbehörde in einem entsprechenden Fachvortrag erläutern, welche Rolle das Viertel im Radwegenetz der Stadt spielt und welche Straßen daher besonders fahrradfreundlich hergestellt sein sollten. Daneben wird Albrecht Genzel (ADFC) einige Beispiele für eine fahrradfreundliche Infrastruktur vorstellen und den „Runden Tisch“ in einem kurzen Vortrag an seiner fachlichen Expertise zum Thema Radverkehr teilhaben lassen.

Bremen, den 05.03.2018
f.d.R. Kai Hausen

3. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

vom 13.03.2018

Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ am Dienstag, dem 13.03.2018, um 17:00 Uhr,
im Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt,

Sitzungsraum – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 18:45 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann	Steffen Eilers
Jürgen Schultz	Jens Deutschendorf
Rainer Stadtwald	Daniel de Olano
Matthias Lange	Oliver Platz
Klaus Schloesser	Jens Tittmann
Albrecht Genzel	Joachim Steinbrück
Helmut Kersting	

Gäste

- Gunnar Polzin, Leiter der Abteilung Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Nicht anwesend

- Hellena Harttung
- Marco Manfredini

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 27.02.2018
2. Thema: „Beispiele guter Straßengestaltung für den Fahrradverkehr“ von Albrecht Genzel, ADFC
3. „Bedeutung des Viertels im Radwegenetz der Stadt“ von Gunnar Polzin
4. Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden. Zunächst wird das Protokoll der letzten Sitzung ohne Einschränkungen genehmigt und Herr Polzin -Leiter der senatorischen Verkehrsbehörde- als heutiger Gast herzlich begrüßt. Anschließend wird die Frage gestellt, ob sich zwischenzeitlich ergänzende Fragestellungen ergeben haben oder zusätzlicher Diskussionsbedarf besteht – dies wird von den TN verneint. Allerdings stellt sich die Frage nach den Unterschieden der beiden im Vorgriff auf diese Sitzung zugesandten Karten. Zunächst unterscheiden Sie sich im Wesentlichen im Maßstab und die Karte von Geoinformation bildet das Hauptrouten-Radwegenetz auf Stadtteilebene ab. Darauf ist der Ist-Zustand festgehalten, mit zwei Prioritäts-Kategorien hinsichtlich fehlender Verknüpfungen untereinander. Auf der Karte des ADFC ist das detailliertere Feinnetz des „engeren Viertels“ mit Haupt- und Ergänzungsrouten abgebildet.

TOP 2

Albrecht Genzel stellt anhand verschiedener Fotos gute und auch weniger gute Beispiele der Straßengestaltung im Hinblick auf den Umgang mit dem Fahrradverkehr in Bremen und anderen Städten dar.

Grundsätzlich stellt er fest, dass der Handlungsspielraum auch in engen Straßen gegeben ist. Die Fahrradstrecken sollten zumindest auf den entsprechenden Haupt- und Nebenrouten so weit optimiert werden, dass ein sicheres Fahren auf ihnen ermöglicht werden kann. Neben der Straßenoberfläche sind aber vielfach auch hohe Restriktionen durch Bäume, Parken, Straßenbahntrassen und zum Teil hohe Kfz-Anteile vorhanden.

Verschiedene Lösungen, die im Vortrag ausgeführt wurden, werden hier beispielhaft genannt:

- Amelinghauser Straße: für kürzere Streckenabschnitte gut geeignet, in der Herstellung sehr aufwändig,
- Otto-Finsch-Straße: nicht unangenehm, allerdings größere Hemmung (Rollwiderstand) durch den Klinker,
- Berliner Straße: Ausführung von 1904, nur für geringes Fahrradaufkommen geeignet,
- Stiefelweg und Sägekuhle in Hoya, bzw. Wildeshausen: ebenfalls nur bei geringem Radverkehrsaufkommen geeignet,
- Schaumburger Straße: Vorher/Nachher-Abbildung, gilt als wenig geglückter Kompromiss; das ASV sieht den Materialmix problematisch, zudem ästhetisch wenig anspruchsvoll,
- Groningen: gute Lösung, allerdings nur umsetzbar, da es keinen ruhenden Verkehr gibt,
- Osterholzer Dorfstraße, Jahnstraße in der Neustadt und Horner Straße, jeweils mit Asphaltbelag in der Fahrbahnmitte, gute Lösung, durch den ruhenden Verkehr aber nur eingeschränkte Sicht auf die Pflasterung,

- Erlenstraße/Delmestraße gutes Beispiel für eine ebene Furt eines Radwegs über Kopfsteinpflaster,
- Balgebrücksraße gutes Beispiel für die Befahrbarkeit,
- Buchtstraße, schöner Materialmix mit Kleinpflaster, problematisch allerdings die unterschiedliche Griffigkeit des Materials,
- Beispiele aus Bremerhaven und Bremen für Materialmischung Asphalt/Pflaster
- Zudem wird deutlich, dass der MIV im Vergleich zum Radverkehr viel Raum in Anspruch nimmt, vielfach kommt dadurch die vorhandene Ensemble-Struktur nicht zur Geltung. Das wird besonders deutlich bei den historisch-vergleichenden Aufnahmen.

Die vorhandenen Vorbehalte gegenüber Straßen-Ausführungen mit unterschiedlichen Pflasterarten liegen v.a. darin begründet, dass das Material durch verschiedene Empfindlichkeit in Bezug auf Witterungseinflüsse keine einheitliche Instandhaltungsplanung zulässt. Zudem gibt es die unterschiedliche Griffigkeit der Oberfläche, was bei Regen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen kann. Zudem ist die Kostenstruktur der Herstellung weniger eindeutig.

Hinsichtlich des Angebotsstreifens stellt sich die Frage, inwiefern diese konform mit der Straßenverkehrsordnung sind. Der ADFC vertritt die Auffassung, dass das Rechtsfahrgebot in diesem Fall ignoriert werden kann. Bereits heute ist es so, dass überall dort, wo der Belag schlecht ist, auf dem Bürgersteig gefahren wird. Es müssen v.a. Fahrrad-Hauptverkehrsachsen definiert und tragfähige Lösungen zusammengeführt werden.

Zusammenfassend wird nach dem Vortrag festgestellt, dass unterschiedliche Varianten des Materialwechsels als störend empfunden werden. Es sollte eine generelle Ausführungsart geben, abhängig von der jeweiligen Kategorisierung der Straße im Hinblick auf die Fahrradfahrer-Frequenz. Dabei spielen auch die Barrierefreiheit und der jeweilige Straßenquerschnitt eine große Rolle

Geschliffenes Pflaster kann auch eine Variante darstellen, muss aber durch Gasbrenner abgestumpft werden (gestockt). Wichtiger ist allerdings die Ausführungsart und Sorgfältigkeit bei der Verwendung und dem Umgang mit verschiedenen Materialien (Handwerkskunst und Ausführungsnormen). Daneben spielt das verwendete Material eine wichtige Rolle, Blauasphalt ist bei Nässe zu rutschig (Ostertorsteinweg). Auch der Einsatz von getöntem Asphalt kann ästhetischen Anforderungen gerecht werden.

Besondere Bedeutung bekommt demnach eine gute Planung, so dass eine sichere Nutzung bei allen Witterungsverhältnissen gewährleistet werden kann. Es erscheinen aus Gründen der Verkehrssicherheit Betonsteine als besonders geeignet, Ton oder Natursteine weisen bei Nässe ungewünschte Eigenschaften auf. Weiterhin ist auch die Verlegungsart von besonderer Bedeutung.

TOP 3

Das Bremer Radverkehrsnetz wurde im Rahmen der Zielplanung aus Haupt-, Neben und Freizeitrouden konzipiert und wird mit dem Verkehrsentwicklungsplan weiterentwickelt. Für

den Radverkehr sollten daher Rasterlösungen der Wegeführung umgesetzt werden. Außerdem sollen Premiumrouten als neues Element eingeführt werden. Diese gewährleisten auf ausgewählten Routen (bedarfsgerecht überwiegend außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes) einen Qualitätsstandard, der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren insbesondere für längere Entfernungen ermöglicht. Bei allen Straßen, die künftig in Bremen – und damit auch im Viertel – umgestaltet oder saniert werden, gilt es darauf zu achten, Barrierefreiheit zu gewährleisten. Sollte also eine Straße mit Natursteinpflaster ausgestattet werden, so sind Straßenquerungen mit geeigneten Oberflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Zudem gilt es grundsätzlich, beidseitig aufgesetztes Parken zu unterbinden, um Fußwege freizuhalten. Dann kommen auch gestalterische Ansprüche zur Geltung.

Grundsätzlich ist die städtebauliche Situation förderlich für den Fahrradverkehr im Viertel. Der Osterdeich ist sehr gut für den Fahrradverkehr geeignet, die Hamburger Straße bietet eine gute Route, das Steintor ist insgesamt nur bedingt fahrradfreundlich. Gegenwärtig hat das Bremer Viertel mehrere funktionierende Ost-West-Achsen, die für den Fahrradverkehr geeignet sind. Dazu zählen Bismarckstraße/Stresemannstraße, Humboldtstraße, Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor sowie der Osterdeich. Hier sind lediglich Überarbeitungen insbesondere im Bereich Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor und am Osterdeich (Premiumradweg) notwendig. In Nord-Süd-Richtung gibt es derzeit lediglich die Verbindungen Contrescarpe, Am Dobben/Sielwall sowie Sankt-Jürgen-Straße/Lüneburgerstraße (der Bereich östlich davon sollte in einem weiteren Schritt erarbeitet werden). Dazwischen gibt es keine oder nur teilweise funktionierenden Achsen für den Radverkehr, was das Viertel insgesamt für Radfahrer unattraktiv macht. Hier gilt es in Form eines Fahrrad-Mobilitätskonzeptes neue Achsen zu erschließen. Als ein erstes Vorbild dazu kann die Horner Straße zwischen Bismarckstraße und Humboldtstraße dienen. Aber auch parallele Routen, z.B. zur Humboldtstraße, können die Akzeptanz erhöhen. In einigen Fällen sind auch die Nebenanlagen nicht optimal (St. Jürgen Str.).

Besondere Probleme gibt es auch im Bereich Sielwall/Dobben: die Verkehrs-Situation für den Fahrradverkehr ist unübersichtlich, Verbesserungen sind nur möglich, wenn auf Parkplätze verzichtet würde, was entsprechende Konflikte mit Anliegern hervorrufen wird. Andererseits führt das Parken von Fahrrädern auf den Fußwegen zunehmend zu Einschränkungen der Bewegungsfreiheit. Auch Varianten, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu führen, zeigen keinen Erfolg – viele Nutzer weigern sich.

Eine entsprechende Kategorisierung und Prioritätensetzung mit einer hierarchischen Abstufung der Straßen wird vorgeschlagen (Kohlhöckerstraße, Wielandstraße = hohe Priorität; Fehrfeld = geringe Priorität); fraglich erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Erfassung von Quantitäten in Bezug auf den Fahrradverkehr. Zudem besteht die Möglichkeit, dass durch die Erhöhung der Netzqualität die Nutzung zunimmt.

Die TN sind sich einig, dass verschiedene Modelle je nach Funktion der Straße entwickelt werden sollen, um eine Kategorisierung vorzunehmen. Dabei besteht die Hoffnung, dass gute Routen gefunden werden. Dabei soll v.a. der Druck von den kleinen Straßen genommen und gleichzeitig das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel attraktiv gemacht werden. Zweckmäßig erscheint hierzu, die letzte Sitzung des Runden Tisches als Workshop zu gestalten und eine Priorisierung vorzunehmen. Dieser Kompromiss muss sensibel und anschlussfähig an die stattfindende Debatte sein und nicht als purer Funktionalismus ankommen.

TOP 4

Am 24.04. findet die nächste Sitzung unter dem Oberthema Barrierefreiheit statt. Dabei wird neben Dr. Joachim Steinbrück, der die rechtliche Situation darstellen wird, ein Vortrag von Christoph Theiling (Büro Protze und Theiling) die Sachlage und den Umgang mit dem Thema in anderen Städten vorstellen. Die Sitzung beginnt bereits um 16:00 mit einer kleinen Exkursion mit drei Rollstühlen und zwei Rollatoren. Zudem wird eine Vertreter*in der Seniorenvertretung an der Sitzung teilnehmen.

Bremen, den 19.04.2018

f.d.R. Kai Hausen

4. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

vom 24.04.2018

Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ am Dienstag, dem 24.04.2018, um 16:00 Uhr, zunächst Exkursion mit Mobilitätshilfen im Anschluss im Sitzungsraum des Ortsamtes Mitte/Östliche Vorstadt – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 16:00 Uhr

Ende: 18:30 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann (16-17:15Uhr)	Steffen Eilers
Jürgen Schultz	Jens Deutschendorf
Rainer Stadtwald	Daniel de Olano (17:15-18Uhr)
Matthias Lange	Oliver Platz
Klaus Schloesser	Jens Tittmann
Albrecht Genzel	Joachim Steinbrück
Helmut Kersting	Hellena Harttung

Gäste

- Ernst Benthien, Seniorenvertretung Bremen
- Christoph Theiling, Büro Protze und Theiling

Nicht anwesend

- Marco Manfredini

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Exkursion mit Mobilitätshilfen (Rollstühle und Rollatoren)
2. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 13.03.2018 und rechtliche Einordnung des Themas Barrierefreiheit durch Dr. Joachim Steinbrück
3. Vortrag „Barrierefreiheit im öffentlichen Freiraum - Voraussetzungen und Handlungsoptionen“, Dipl. Ing. Christoph Theiling
4. Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden zur heutigen Exkursion und anschließenden Sitzung des „Runden Tisches“. Die Fa. Orthopädie-Technik Martens stellt dankenswerter Weise die entsprechenden Hilfsmittel zur Verfügung. Vom Dobben führt der Weg über die Kreftingstraße zum Steinernen Kreuz, Wulwesstraße, Landweg, Rutenstraße, Hohenpfad, Ulrichsplatz, Ostertorsteinweg, Blumenstraße und zurück zum Ausgangspunkt. Alle Teilnehmer haben einen lebhaften Eindruck davon erhalten, wie es sich mit der Barrierearmut auf dem Rundkurs verhält. Neben den unterschiedlichen Oberflächen der Straßen sind v.a. die Quergefälle der Bürgersteige, das aufgesetzte Parken der Pkw, Fahrräder, die an den Vorgartenzäunen lehnen und die verschiedenen Straßenquerungen, z.B. wegen nicht abgesenkter Bordsteinkanten problematisch gewesen. Alle haben nun selber „erfahren“ und sind sensibilisiert, mit welchen Problemstellungen man sich im Alltag konfrontiert sieht, wenn man körperlich beeinträchtigt ist. Die entsprechenden Fotos sind diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 2

Zurück im Ortsamt werden die beiden Gäste der heutigen Sitzung, Herr Ernst Benthin (Seniorenvertretung Bremen) und Christoph Theiling (Büro protze + theiling) herzlich begrüßt und das Protokoll der Sitzung vom 13.03. ohne Einwände beschlossen.

Herr Dr. Steinbrück erläutert kurz die rechtliche Situation nach dem Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG). Besonderen Bezug nimmt er dabei auf die Einzelnorm § 8 BGG, die die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr regelt sowie §4 des BremBGG. Weitere Konkretisierung erfolgt auch im Landesstraßengesetz sowie in der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen und des öffentlichen Verkehrsraums (ist als Anlage beigefügt). Herr Steinbrück bietet an, einen zusammenfassenden Text zu erstellen und den TN zur Verfügung zu stellen. Entscheidend aus seiner Sicht ist ein konsistentes Handeln bei der Herstellung von Barrierefreiheit.

TOP 3

Herr Theiling fasst die wesentlichen Fragestellungen des komplexen Themas in seinem umfassenden Vortrag „Barrierefreiheit im öffentlichen Freiraum“ zusammen (die Vortragsfolien liegen dem Protokoll bei). Diskussionen gibt es hinsichtlich der Bremer Richtlinie zur Dimensionierung der Nebenanlagen. Die nutzbare Mindestbreite von Gehwegen beträgt danach 1,80 m mit einem Quergefälle von maximal 2%. Sie darf danach nur unterschritten werden, wenn dieses aufgrund vorhandener Bebauung, bestehender Grundstücksgrenzen und zwingender Anforderungen an die Querschnittsgestaltung von Straßen und anderen Verkehrswegen unumgänglich ist.

Für die Gehwegflächen und Querungen ist zudem ein rutschhemmendes und ebenes Oberflächenmaterial zu verwenden. Auch das Fugenmaterial muss entsprechend angepasst sein, um bei besonderen Belastungen wie Müll- und Reinigungsfahrzeugen zu widerstehen. Die Anwesenden sind der Auffassung, dass die verschiedenen Straßen hinsichtlich Ihrer jeweiligen verkehrlichen Zielstellung genauer untersucht werden müssen. Eine entsprechende Ka-

tegorisierung und Prioritätensetzung mittels Kriterienkatalog mit einer hierarchischen Abstufung der Straßen ist auch hierfür erforderlich.

Hierzu ist eine Untersuchung erforderlich, die eine typisierende Einordnung der unterschiedlichen Straßen im Viertel vornimmt und diese im Hinblick auf verschiedene Aspekte der Um-
bauoptionen (Denkmal- und Stadtbildpflege, Barrierefreiheit, Fahrradfreundlichkeit u.a.) prüft. Dafür müssen den Straßenräumen bestimmte Zieltypen zugeordnet werden, die bezogen auf die aktuellen Anforderungen der unterschiedlichen Ziele möglichst erfüllt sein sollen. Diese Untersuchung könnte in enger Abstimmung mit dem Runden Tisch erfolgen, um dann am Ende im vorgesehenen Workshop die Typisierung vorzunehmen. Dies könnte ein Zwischenschritt zur Erarbeitung eines Konzeptes („Bremer Straße“) für den zukünftigen Straßenumbau in Bremen sein. Als Termin für den abschließenden Workshop wird der 15.06. in der Zeit von 14:00 bis 18:00 Uhr vorgeschlagen.

Daneben werden aber weitere Maßnahmen erforderlich sein. Neben der Ausweitung notwendiger Ordnungsmaßnahmen (Parken auf Gehwegen), muss auch das ASV in den Planungsprozess mit einbezogen werden, außerdem sind auch Anlieger und Anwohner mit ihren Interessen zu berücksichtigen - hier gilt es geeignete Beteiligungsverfahren zu entwickeln.

TOP 4

Es gibt eine Anfrage des Weser-Kuriers hinsichtlich eines Interviews. Es wird vorgeschlagen, dass Herr Staatsrat Deutschendorf, Klaus Schloesser und der Moderator Kai Hausen den Termin wahrnehmen. Der Vorschlag, dass Karin Krusche, die seinerzeit als Bürgerschaftsabgeordnete an der Entwicklung des „Pflasterkatasters“ beteiligt war, an einer der kommenden Sitzungen teilnimmt, wird abgelehnt.

Am 08.05. findet die nächste Sitzung unter dem Oberthema Bürgerbeteiligung statt. Dabei wird Herr Prof. Dr. Mückenberger das Thema mit dem Runden Tisch diskutieren. Beginn ist bereits um 16:30 Uhr.

Bremen, den 20.05.2018

f.d.R. Kai Hausen

5. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

vom 08.05.2018

Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ am Dienstag, dem 08.05.2018, um 16:30 Uhr, zunächst Exkursion mit Mobilitätshilfen im Anschluss im Sitzungsraum des Ortsamtes Mitte/Östliche Vorstadt – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 16:30 Uhr

Ende: 18:15 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann	Steffen Eilers
Jürgen Schultz	Jens Deutschendorf
Rainer Stadtwald	Daniel de Olano
Matthias Lange	Jens Tittmann
Albrecht Genzel	Hellena Harttung
Helmut Kersting	

Gäste

- Ullrich Mückenberger
- Rainer Imholze, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Nicht anwesend

Joachim Steinbrück	Klaus Schloesser
Oliver Platz	Marco Manfredini

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Diskussion zum „Bürgerbeteiligung“ mit Ulrich Mückenberger und Rainer Imholze
3. Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden zur Sitzung des „Runden Tisches“. Das Protokoll der Sitzung vom 24.04. wird kurzfristig nachgereicht.

TOP 2

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde bitten die TN Herrn Mückenberger um eine kurze Einführung in das Thema: Trotz eines entsprechenden Bürgerschaftsbeschlusses hat eine Bürgerbeteiligungskonferenz in Bremen noch nicht stattgefunden. Obwohl in den letzten zwei Jahrzehnten die öffentlichen Debatten rund um das Thema „Mehr Bürgerbeteiligung“ lauter geworden sind, erscheint es fast so, als ob der Wunsch nach mehr direkter Beteiligung nicht berücksichtigt werde. Die Umsetzung von Bürgerforen, Bürgerhaushalten, Planungszellen und Bürgerentscheiden stellt die Verwaltungen vor große Herausforderungen, insbesondere angesichts der vielen Bemühungen und Initiativen, wie sich mehr Beteiligung der Bürger an Projekten bewerkstelligen lässt.

Beispiele der jüngeren Vergangenheit haben das Thema der frühzeitigen und umfassenden Bürgereinbindung generell und insbesondere in städtebaulichen Planungsprozessen auf ein neues Niveau gehoben. Dabei wurde neben den gesetzlich vorgeschriebenen Formen der Bürgerbeteiligung (formelle Beteiligung) die freiwillige Bürgerbeteiligung als Teil des Partizipationsprozesses und der Beteiligungskultur immer bedeutender. Es gilt also eine intensive und transparente Öffentlichkeitsarbeit umzusetzen, da die moderne Stadt eher mit Begriffen der Unterschiedlichkeit und Differenz zu beschreiben ist, als mit Begriffen von Einheitlichkeit und Integration. So nimmt in weiten Teilen der Bevölkerung die Bereitschaft ab, kommunalpolitische Entscheidungen und verwaltungstechnisches Handeln – insbesondere im Hinblick auf städtebauliche Planungen und Prozesse, welche die persönlichen Lebensumstände unmittelbar berühren, kritiklos hinzunehmen. Neue Formen der Öffentlichkeitsarbeit müssen angewendet werden, die auf breite Akzeptanz stoßen und den allgemeinen, auch dem Planungsziel übergeordneten gesellschaftlichen Trends entsprechen.

Eine Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung ist ggfs. ein Instrument, um Bürgerbeteiligung zu organisieren. Sie bündeln bürgerschaftliches Engagement, das auch in Verbindung mit der Diskussion formeller und informeller Planungsprozesse gewinnbringend eingesetzt werden kann. Dabei ist Beteiligung umso wirkungsvoller, je besser die Kenntnisse zum jeweiligen Thema (Fachwissen, Verfahren, Kontaktpersonen) sind. Wichtig dabei ist auch zu wissen, um welche Art von Verfahren es in dem jeweiligen Beteiligungsverfahren geht. So kann es in einem Planungsverfahren noch um das „Ob“, zumindest aber um die Ausgestaltung einer Planung gehen, in einem Genehmigungsverfahren jedoch können die Einflussmöglichkeiten von Bürger*innen und Bürgern z.B. aufgrund von Bauvorschriften stark eingeschränkt sein.

Allerdings gibt es gerade im Ortsamtsbezirk Östliche Vorstadt/Mitte eine lange Tradition der Beteiligung und auch das sogenannte Planungsparadox ist hier kein Problem. Das bezeichnet den Umstand, dass häufig die Betroffenen erst kommen, wenn die Bagger schon rollen. Paradoxerweise nimmt das Beteiligungsinteresse in politisch-planerischen Entscheidungsprozessen häufig erst mit steigender Konkretisierung der Planung richtig Fahrt auf – während genau gegenläufig die Gestaltungs- und Änderungsmöglichkeiten immer stärker abnehmen, da wichtige grundlegende Entscheidungen bereits getroffen worden sind und der Prozess weit fortge-

schritten ist. Daher ist es für Beteiligungswillige besonders wichtig, sich regelmäßig über Planungsprozesse zu informieren, bzw. diejenigen, die betroffen sind, sich aber noch nicht artikuliert haben, im Planungsprozess mitzunehmen.

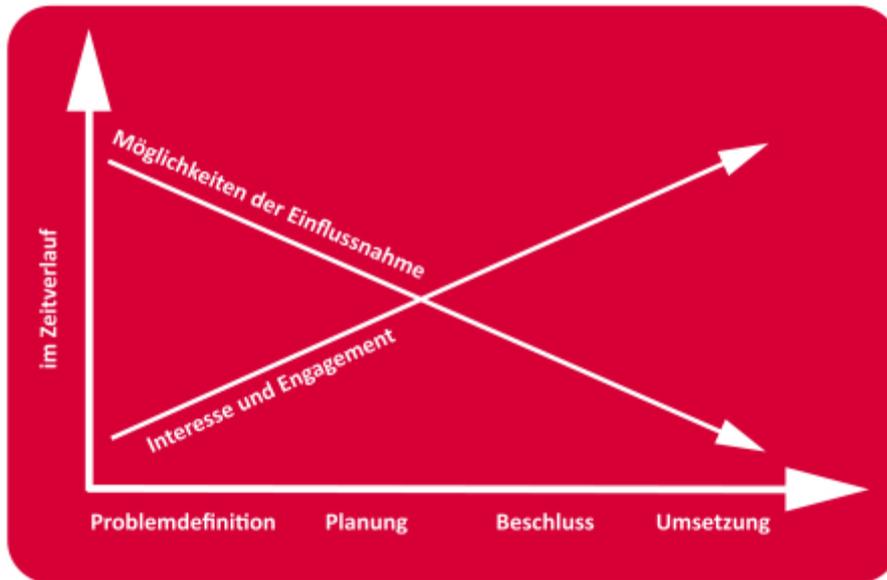


Abbildung 22: Urbanizers (Quelle: BBSR)

Bei der Bevölkerung im Viertel sind die Verfahren vielfach eingeübt und erprobt. Problematisch ist, dass vor allem Bürger aus sozialen Milieus, die aufgrund geringer Bildung, geringer sozialer Absicherung oder wenig verfügbarer freier Zeit, ihre Beteiligungs-Rechte nicht nutzen können. Eventuell können aufsuchende Elemente der Beteiligung diese Gruppen in den Entscheidungsprozess mit einbinden. Auch die Frage, ob die Interessen der Nutzer nicht genauso berücksichtigt werden müssen wie die der Anlieger, wird diskutiert, allerdings entsteht dadurch eine diffuse „Gemengelage“.

Die Anwesenden diskutieren über die verschiedenen Ebenen der repräsentativen Demokratie und unterschiedliche Stadien in den Entscheidungshierarchien (Bürgerschafts-, Deputations-, Beiratsbeschluss). Mehrheitlich wird festgestellt, dass man sich gegenwärtig in einem vorbildlichen Dialog befindet, in dem sowohl Politik als auch Verwaltung und Bürger(iniative) ihre Interessen artikulieren. Top-down-Ansätze als Instrument der Umsetzung von Planungs- und Bauprozessen sind überholt. Aktive Mitnahme und Motivation der Bürger*innen, Planungs-betroffenen aber auch der Politik und der Verwaltung in gegenseitigen Austauschprozessen ist erforderlich und auch bereits erlernt. Neue Formen der Öffentlichkeitsarbeit können wichtige Instrumente sein, um tragfähige und akzeptierte Lösungen zu entwickeln und erfolgreich umzusetzen. Ziel muss sein, Bürgerbeteiligung von der Information über Befragungen zur Kooperation zu führen – nur dann ist Erfolg nachhaltig zu sichern. Dabei ist Beteiligung nicht an Verfahren gebunden: Politik und Verwaltung sind grundsätzlich immer ansprechbar. Die Mitglieder des Runden Tisches verständigen sich darauf, dass in den zukünftigen Verfahren der Straßengestaltung Anlieger- und Bewohner*inneninteressen angemessen berücksichtigt werden.

TOP 3

Am 29.05. findet die nächste Sitzung unter dem Oberthema Ausführungsarten und Kosten statt. Erwartet werden Vertreter*innen des ASV.

Bremen, den 20.05.2018
f.d.R. Kai Hausen

6. Protokoll

„Runder Tisch Straßenpflaster“

Niederschrift 15.06.2018

Sitzung des „Runden Tisches Straßenpflaster“ mit Gästen des Amtes für Straßen und Verkehr, am Dienstag, dem 29.05.2018, um 17:00 Uhr, im Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt,

Sitzungsraum – Am Dobben 91, 28195 Bremen

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 18:30 Uhr

Anwesende

Dirk Paulmann	Daniel de Olano
Rainer Stadtwald	Michael Rüppel
Matthias Lange	Matthias Rauch
Klaus Schloesser	Jens Tittmann
Albrecht Genzel	Hellena Harttung

Gäste

- Holger Horstmann (ASV)

Nicht anwesend

Joachim Steinbrück	Jürgen Schultz
Steffen Eilers	Oliver Platz
Helmut Kersting	Marco Manfredini
Jens Deutschendorf	

Moderation

- Kai Hausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 08.05.2018
2. Vortrag des Vertreters vom ASV „Straßenoberflächen nach Kanalsanierung“
3. Verschiedenes

TOP 1

Der Moderator begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass es keinen Änderungsbedarf des Protokolls der vorangegangenen Sitzung gibt. Michael Rüppel und Matthias Rauch aus dem Beirat Mitte vertreten heute die entsprechenden Kollegen aus dem Beiratsbezirk Östliche Vorstadt. Anschließend wird die Frage gestellt, ob es noch Diskussionsbedarf im Zusammenhang mit dem Artikel „*Glaubenskrieg um das Kopfsteinpflaster im Viertel*“ im Kurier am Sonntag vom 20.05.2018. gibt. Die Anwesenden sind sich einig, dass die Überschrift nicht den tatsächlichen Gesprächsablauf wiedergibt. Das Interview war weniger konflikthaft, sondern vielmehr von großer Kompromissfähigkeit und dem Wunsch, eine tragfähige Lösung zu erzielen, geprägt. Ggfs. wird erneut der Kontakt zu weiteren Lokal-Redaktionen gesucht, um ein etwas ausgewogeneres Bild in der Öffentlichkeit zu zeichnen. Der Gast der heutigen Sitzung ist Herr Horstmann vom Amt für Straßen und Verkehr, der dort u.a. Leiter der Abteilung für Straßenerhaltung ist und dort u.a. für die Erneuerung von Straßenoberflächen nach Kanalsanierung verantwortlich zeichnet.

TOP 2

In dem Vortrag werden Themen wie die technischen Ausführungen im Straßenbau, der Oberflächenbeschaffenheit und möglichen Materialmischungen, aber auch Fragen der Kostenstruktur, behandelt. Die entsprechenden Vortragsfolien liegen diesem Protokoll bei.

Zunächst werden musterhaft verschiedene Bestandsstraßen, wie die Feldstraße mit reinem Kopfsteinpflaster, die Gertrudenstraße mit einseitig gepflasterten Parkplätzen und einem aus Betonsteinen hergestellten Fahrweg, dem Fesenfeld mit einer Asphalt-Oberfläche sowie die Mecklenburger Straße mit ausschließlichem Betonsteinpflaster gezeigt und erläutert. Bis zum 7. Juni 2017 war das sog. Pflasterkataster die Grundlage für die Wiederherstellung der Straßen. Danach gelten die Vorgaben der Deputationsvorlage des folgenden Tages, in der die Standards im Straßen- und Wegebau in Bremen festgelegt sind. Diese gelten für das ASV bis heute.

Die Ausführungsarten werden anhand unterschiedlicher Modelle erläutert. Grundlage für die unterschiedlichen Ausführungsarten ist immer die Straßenbreite, in Abhängigkeit von der Größe des Fahrwegs, des Parkraums und der Nebenanlagen. Bei der Gegenüberstellung von Schadensbildern fallen beim Asphaltbelag im Besonderen Risse und Setzungen in der Fahrbahnoberfläche auf sowie die besonderen Probleme an Ausbesserungsstellen auf. Auch der häufige Materialmix führt zu Flickenteppichen. Die typischen Schadensbilder bei Großpflaster ergeben sich durch das Verfüllen mit Kaltmischgut und stehendes Wasser an den Rinnsteinen. Fehlendes Fugenmaterial führt zu Lageinstabilitäten und Klappern des Pflasters.

Instandsetzungsaufwand für beide Straßenbeläge:

Asphalt

-Kann auch kleinspurig ausgefräst und erneuert werden

- Aufgrund der kurzen Einbaudauer schnellere Mängelbeseitigung, weniger Verkehrsbeeinträchtigung
- Kleine Schadenstellen mit Kaltmischgut ausfüllen
- Wird zu 100 % recycled

Natursteinpflaster

- Kann kleinteilig ausgebessert werden, ist aufwändiger, daher häufig schneller mit Kaltmischgut behoben
- Bei größeren Schäden (bspw. Spurrinnen) würde die Reparatur deutlich länger dauern
- Instandsetzung der Fugen muss gewährleistet werden, um Verdrehung der Steine zu verhindern (Stabilität, Klappern)
- Längere Einbaudauer, da Handarbeit
- Wird, wenn nicht beschädigt oder mit Asphalt/Verguss überzogen, wiederverwendet

Für das ASV ist der größte (Kosten-) Vorteil des Asphalts durch die deutlich schnellere Einbaugeschwindigkeit gegeben (210 m²/Tag). Zu diesem Punkt gibt es den größten Widerspruch von Seiten der BI's, die diese einfache Gegenüberstellung für zu pauschal halten. Die Einbaugeschwindigkeit hängt v.a. von dem Einsatz und der Anzahl qualifizierten Personals ab. Ein wesentlicher Faktor ist zudem die Kostenstruktur über die gesamte Lebensdauer des Bauwerks. Hierbei hat Kopfsteinpflaster deutliche Vorteile. Ferner müssen die konkreten Einbau-Bedingungen vor Ort berücksichtigt werden (Ist das Material vorhanden?, Wie ist der Unterbau beschaffen und aufgebaut? etc.). Eine wesentliche Rolle spielt ergänzend die Ausführungsqualität und ob entsprechende Ausführungsnormen eingehalten und kontrolliert wurden. Weiterhin wird bemängelt, dass bei den Ausführungsarten des ASV das Bedürfnis nach Authentizität sowie die stadtgestalterischen Anforderungen unbeachtet bleiben und nur die Kosten im Vordergrund stehen. Auch bleibt die breite Palette an Ausführungsarten der Straßenoberfläche unberücksichtigt.

Ein weiteres Problem neben der Ausführungsqualität ist die Fugenbreite. Besonders Kehrmaschinen der Stadtreinigung bürsten die Fugen frei und sorgen für entsprechende Schadensbilder in der Fahrbahn. Die Baumaßnahmen werden i. d. R. als Kombinationsmaßnahmen mit dem Kanalbau ausgeschrieben und solch detaillierte Vorgaben sind nicht immer einzufügen (Vertragsschwierigkeiten), weiterhin stellt die Taktung der Maßnahme die Baumaßnahme vor besondere Herausforderungen. Die Beauftragung eines Generalunternehmers ist zwar aus pragmatischen Gründen nachzuvollziehen, es bleiben dabei aber Gestaltungsspielräume unberücksichtigt, weil lediglich Standardleistungskataloge zur Grundlage gemacht werden.

Hinsichtlich der Qualitäten des Pflasters gibt Herr Horstmann zu bedenken, dass geschliffenes Pflaster sehr teuer ist. Betonsteinpflaster hingegen stellt aus seiner Sicht eine aus Kostengesichtspunkten interessante Alternative dar. Weiterhin weist er darauf hin, dass ein Materialmix v.a. aus Gründen der Verkehrssicherheit problematisch ist.

TOP 3

Am 24.08. sollen in einem gemeinsamen Workshop Ideen entwickelt werden, wie man verschiedene Straßenkategorien im Viertel definiert und welche Oberflächenvariante dort bei Wiederherstellung zur Auswahl steht. Dazu hat die BI ein Muster entwickelt (liegt als Anlage 2 diesem Protokoll bei), anhand dessen die „Neue Bremer Straße“ als Modell erstellt werden kann. Dazu muss der Verkehrsraum vor Ort gemessen werden und man kann dann nach Bedarf Gehwege verbreitern, Parkstreifen hinzufügen oder Gegenverkehr zulassen. Auch Angebotsstreifen für den Radverkehr sind vorgesehen.

Der Workshop wird unter Beteiligung des Planungsbüros Protze+Theiling durchgeführt. Es erfolgt eine Dreiteilung der Themenblöcke, in denen es im Besonderen um Barrierefreiheit, Straßenoberfläche und Bürgerbeteiligung gehen wird. Neben den ständigen Vertreter*innen des Runden Tisches, werden eine Vertreter*in des ASV, der Leiter der Verkehrsbehörde, eine Vertreter*in der Stadtentwicklung und der Vizepräsident der Ingenieurkammer als Teilnehmende erwartet

Bremen, den 15.06.2018

f.d.R. Kai Hausen

Workshop vom 24.08.2018

Ort: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 72 Raum 14.01.

Datum: 24.08 2018

Uhrzeit: 14:00 - 18:30 Uhr

Unterzeichner: Theiling, Höger Hausen

Teilnehmer*innen:

Rainer Stadtwald	Daniel de Olano	Rainer Imholze
Matthias Lange	Dirk Paulmann	Marion Skerra
Klaus Schloesser	Jens Deutschendorf	Holger Horstmann
Albrecht Genzel	Jens Tittmann	Christoph Theiling
Hellena Harttung	Oliver Platz	Jaime Nolla
Helmut Kersting	Marcus Mey	Uwe Höger
Steffen Eilers	Fred Radder	Kai Ole Hausen

Anhänge:

- Fotodokumentation der Ergebnisse des Workshops
- Präsentation Christoph Theiling / Uwe Höger p+t / akp

Intro

Nach einer Begrüßung durch Moderator Kai Ole Hausen und Staatsrat Jens Deutschendorf sowie einer kurzen Vorstellungsrunde wird vereinbart, dass Christoph Theiling vom Büro protze + theiling die vom Runden Tisch beauftragte Untersuchung zu den Straßenbelägen im Viertel „Voraussetzungen und Typen für eine gute Nutzbarkeit für alle“ vorstellt und anschließend die einzelnen Punkte im Kreis der Anwesenden diskutiert werden.

In seiner Begrüßung betont Staatsrat Deutschendorf, dass das Ergebnis des Runden Tisches aus seiner Sicht einen verbindlichen Deputationsbeschluss zur Folge haben soll.

Zur Dokumentation der Arbeitsergebnisse des Workshops sind 4 Themenfelder auf Stellwänden vorbereitet, anhand derer die Ergebnisse des Nachmittags sortiert werden.

Eine Fotodokumentation der Mitschrift hängt an.

Die Präsentation von protze + theiling ist ebenfalls Anhang zum Protokoll ¹

¹ Zum besseren Verständnis ist in der Powerpoint die Folie 6 mit der Karte der Fahrradrouten bereits sprachlich angepasst. Es sind dort Kategorien A, B und C dargestellt und nicht mehr „Prioritäten“.

Diskussion zur Präsentation

Allgemein

Der systematische Untersuchungsansatz wird als zielführend für die Diskussion gelobt. Eine wertende Darstellung von möglichen zukünftigen Straßenprofilen und -belägen sollte nicht erfolgen, da dies die Aufgabe des Runden Tisches ist, für diese Fragestellungen einen Vorschlag zu erarbeiten.

Wichtig ist allen Beteiligten einen tragfähigen Kompromiss zwischen Stadtbild, Fahrradfreundlichkeit und Barrierefreiheit zu finden. Neben der materiellen Ausstattung der Straßen im Viertel wird der emotionalen Verbundenheit der Anwohner*innen mit ‚ihrer Straße‘ eine hohe Bedeutung beigemessen. Der Charakter des Viertels ist bei einem Höchstmaß an Barrierefreiheit und einer zukunftsorientierten Fahrradmobilität zu erhalten. Dabei soll das Prinzip von Gehweg (barrierefrei) und Fahrbahn (fahrende Verkehre, v.a. Fahrrad) grundsätzlich beibehalten werden.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit wird von allen Beteiligten als rechtlich verankerte, herzustellende Aufgabe anerkannt und kann mit den in der Präsentation dargelegten Ansatz erreicht werden, die Gehwege frei zu halten, Querungen systematisch mit 3 cm – Borden und glatten Furten sowie Ausweich- und Querungsmöglichkeiten in den Straßen mit schmalen und mittleren Gehwegen herzustellen.

In Straßen mit zu schmalen Gehwegen soll, wie am Beispiel der Weberstraße dargestellt, die Anlage von Mischverkehrsflächen (Spielstraße) mit einem Querschnitt hergestellt werden, der eine gute Leitlinie für blinde Menschen ermöglicht. Die Mischverkehrsflächen sind dann mit einem ebenen Pflaster zu belegen, z.B. ein Granitmittelpflaster als Natursteinbelag oder ein Betonsteinpflaster.

Fahrrad- Routen Karten (Folie 6)

Zur Fahrrad-Routen – Karte (Folie 6) wird neben den besser zu verwendenden Begrifflichkeiten ‚Kategorie‘ statt ‚Priorität‘ angemerkt, dass noch mal zu prüfen ist, ob die Einteilung in die Kategorien A bis C so stimmig ist. Als Beispiel wird die möglicherweise fehlende Nord-Süd - Verbindung Herderstraße – Fehrfeld genannt.

Auch die Einstufung der Nord-Süd Verbindung Horner Straße – Mecklenburger Straße – Berliner Straße als Kategorie A oder B wäre noch mal zu diskutieren.

Zu ergänzen ist in der Karte ein Aspekt der besonderen Bedeutung einzelner Straße für das Stadtbild (Bremer Haus als denkmalpflegerisch wertvolles Ensemble), mit Kohlhöcker Straße, Mathilden-, Bessel- und Herderstraße.

Die Karte sollte auch nochmal in einen größeren Zusammenhang der übergeordneten Straßenverbindungen gestellt werden, um die Kategorien zu prüfen.

Für diese Karten wird vereinbart, diese nochmal mit der Abteilung 5 bei SUBV zu besprechen und bei den einzelnen Akteuren des Runden Tisches nochmal zur Prüfung vorzulegen.

Der mit der Karte verbundenen Grundaussage, dass bezogen auf die gute Befahrbarkeit mit dem Fahrrad eine dem Routengedanken folgende Einteilung in die drei Kategorien erfolgen soll, wird von allen Beteiligten zugestimmt.

Straßenkategorien, mögliche Beläge und Zonierungen

Im zweiten Teil des Workshops wurden folgende Aussagen für die mögliche Gestaltung der Straßen nach Kategorien getroffen. Grundsätzlich ist dabei die Kategorie 1 und 2 stärker durch das gesamtstädtische und quartiersübergreifende Interesse einer guten Durchwegung der Stadt v.a. mit dem Fahrrad gebunden, während die Kategorie 3 schwerpunktmäßig ‚reine Anwohner*innenstraßen‘ sind.

Kategorie 1

Die Straßen der Kategorie A sind mit Ausnahme des Straßenzugs Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor alle mit asphaltierten Fahrbahnen und zumeist mit gesonderten (schmalen) Radwegen (ohne Benutzungspflicht) mit Betonpflaster ausgestattet. An dieser Grundausstattung soll festgehalten werden, der Radverkehr soll – wo es möglich ist – auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Ostertorsteinweg / Vor dem Steintor wird es als Hauptstraßenzug mit anliegenden Geschäften, Straßenbahn und verschiedenen gestalteten und dimensionierten Abschnitten weiterhin Sonderlösungen geben, die auch eine möglichst gute Befahrbarkeit mit dem Fahrrad zu Ziel haben sollen.

Kategorie 2

Die Straßen in der Kategorie B sollen mit einem bezogen auf Ebenflächigkeit und Griffigkeit vergleichbaren Belag hergestellt werden. Dabei ist Betonsteinpflaster aus Kostengründen einem geglätteten Natursteinpflaster vorzuziehen. Die Kombination aus Fahrweg in Betonpflaster und (zumeist einseitigen) Parkstreifen in der Fahrbahn aus Naturstein-Großpflaster ist mit Hilfe von Beispielen anderenorts zu prüfen. Die Kombination aus Asphalt für den Fahrweg und Natursteingroßpflaster für die Parkstreifen soll für das Viertel nicht weiter verfolgt werden. Ausnahme könnte die Horner Straße zwischen Humboldtstraße und Vor dem Steintor sein.

Kategorie 3

Hier ist der Großteil der wie oben erwähnt emotional stark an die Bewohnerschaft gebunden Straßen dargestellt.

Als Material für die Fahrbahnen in diesen Straßen soll Naturstein-Großpflaster neben Betonstein Verwendung finden können. Zugleich ist hier die Beteiligung der Anwohner*innen bezogen auf die weitere Ausgestaltung des Straßenraums mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Fahrradstellplätzen auf der Fahrbahn und Querungsmöglichkeiten in der Planung unabdingbar. Zu diskutieren ist, ob mehrere Anwohner*innenstraßen im Quartierskontext zu betrachten sind und hier einheitlicher Materialverwendungen anzustreben sind. Ebenfalls noch zu diskutieren ist, ob in allen Anwohner*Innen Straßen glatte Angebotstreifen für den Radverkehr unerlässlich sind und welches Material hier zum Einsatz kommen soll.

Bürger*innenbeteiligung

Es wird betont, dass die Beteiligung der Anwohner*innen der jeweiligen Straßen ein wichtiger Baustein für ein tragfähiges Ergebnis des Runden Tisches sein muss und noch verbindlich zu

regeln ist. Neben der Beteiligung der Anwohner*innen sind weitere Schritte bis zu einem Deputationsbeschluss über das Resultat des Runden Tisch erforderlich.

Es soll eine abgestufte Breite der Mitsprache für die drei Kategorien geben.

Hier sind vor allem die entsprechenden Ressorts bei SUBV aber auch Ortbeirat und die beteiligten Institutionen weiter zu beteiligen. Dafür sind die weiteren Verfahrensschritte noch sorgfältig abzustimmen.

Weitere Arbeitsschritte

Es sind von Büro p+t in Abstimmung mit BPR, Bremen (Marcus Mey) und der Verkehrsbehörde belastbare Kosten für die unterschiedlichen Varianten zu ermitteln.

Eine Bereisung von beispielhaften Betonsteinpflasterstraßen ist gemeinsam mit dem Runden Tisch vorzubereiten (p+t).

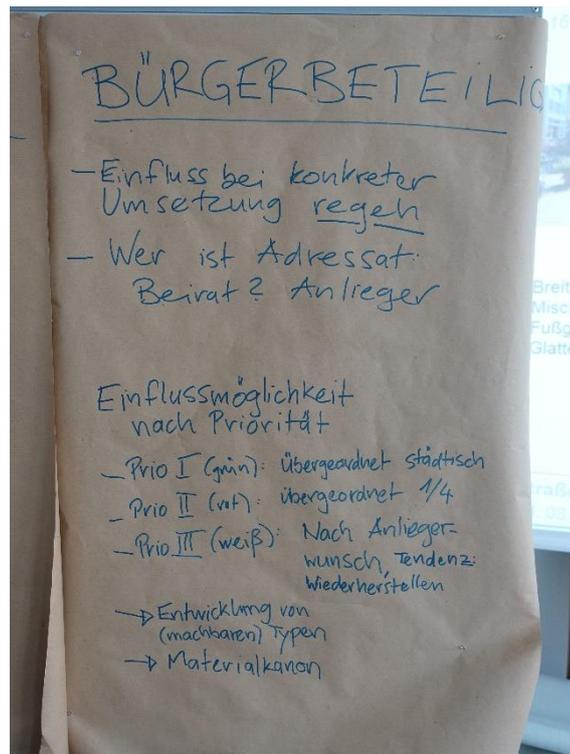
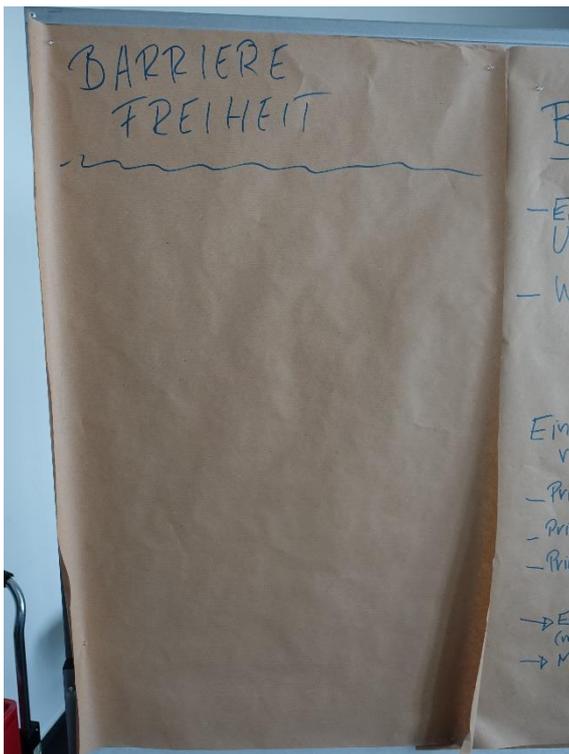
Für die (nochmal zu prüfenden, s.o.) Straßenkategorien soll auf der Basis von weiteren Informationen zu Kosten, einer Bereisung zu Best Practice von Betonpflasterstraßen (s.o.) ein Baukasten für die jeweilige Gestaltung erstellt werden. Das Büro p+t sollte dazu Musterskizzen entlang der verschiedenen Straßentypen (schmal bis breit) und einen Materialkatalog erstellen.

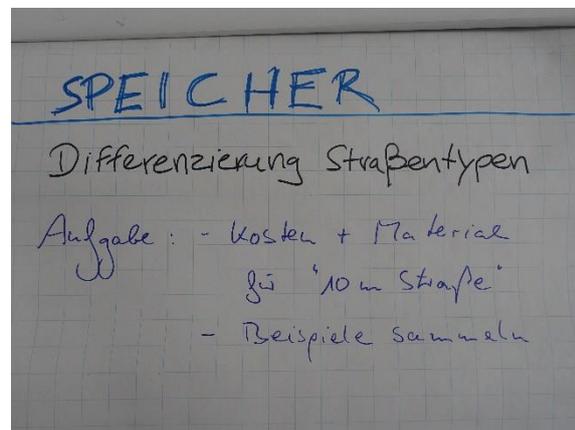
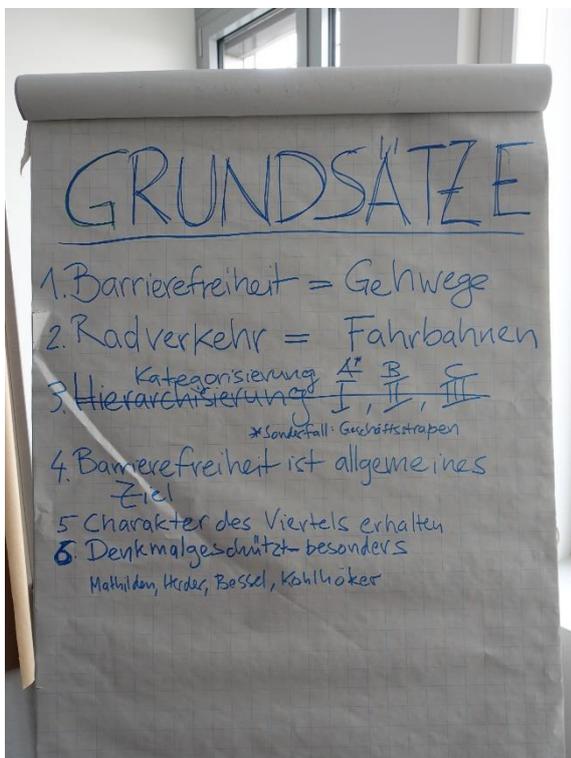
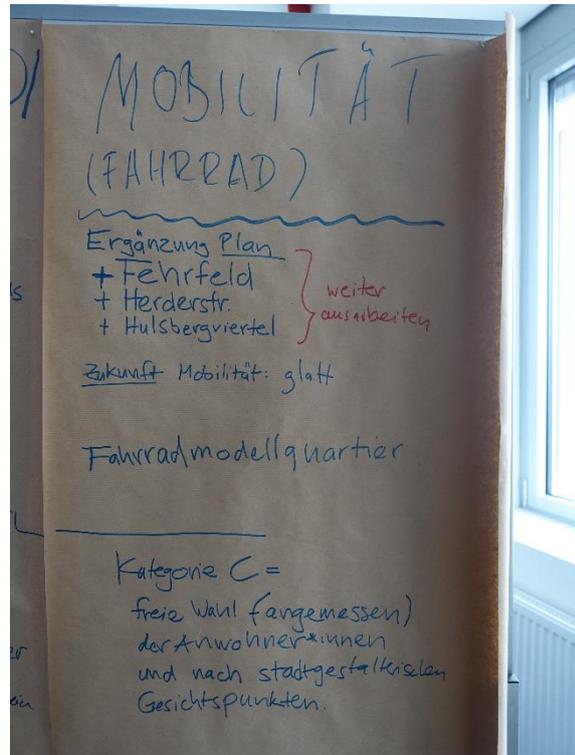
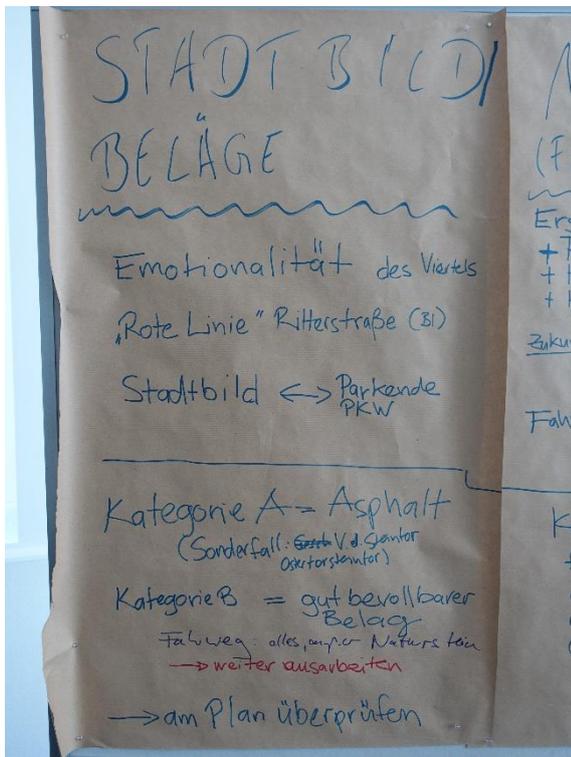
Dieser Katalog wäre dann breit zu diskutieren (siehe Bürger*innenbeteiligung).

Möglicherweise kann eine Umsetzung - insbesondere der Umbau in der Kategorie B - im Rahmen eines weiteren Fahrradquartiers (Klimaschutz durch Radverkehr) erfolgen.

HB, 31.08.2018

Fotoprotokoll der mitgeschriebenen Ergebnisse des Workshops

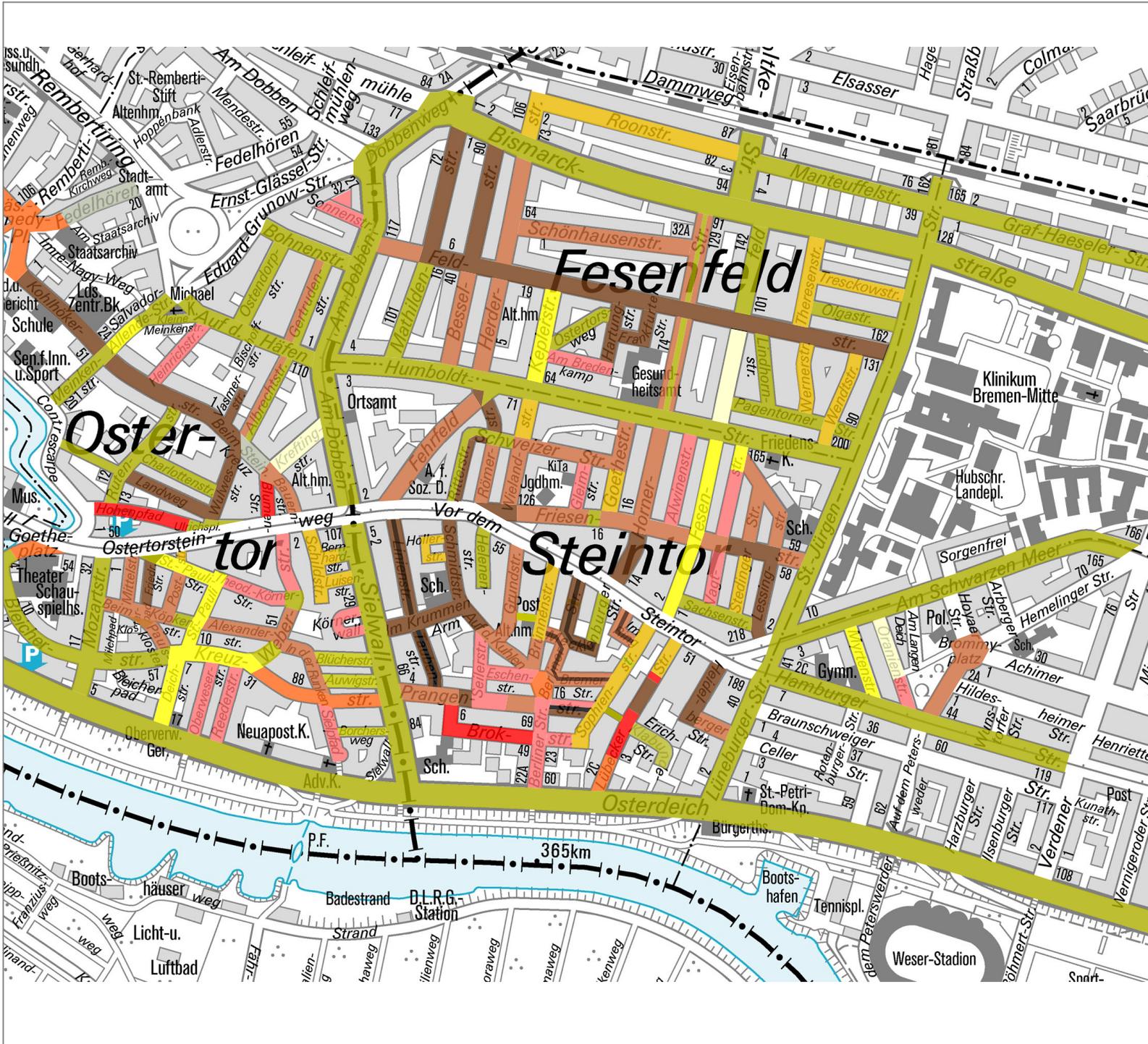




Im Anschluss an den Workshop fanden noch weitere sechs Sitzungen des Runden Tisches statt, in denen die in Kapitel 3 dokumentierte gemeinsame Erklärung erarbeitet und abgestimmt wurde.

6 ANHANG

- Karte „Straßenbeläge im Viertel“
- Karte „Fahrradrouten Straßentypen im Viertel“
- Zeitungsartikel des Stadtteil-Kurier vom 13. Dezember 2018



Straßenbeläge im Viertel

LEGENDE

- Schlackestein
- Sandstein Großpflaster
- Sandstein Großpflaster - Sanierungsbedarf
- Granit Großpflaster
- Granit Großpflaster - Sanierungsbedarf
- Granit Mittelpflaster
- Basalt Mittelpflaster
- Basalt - Sanierungsbedarf
- Mischpflaster/Großpflaster
- Glatt (Klinker, Asphalt, etc..)
- Mittelstreife Schlackestein



Projekt Runder Tisch Straßenbelag ÖV Viertel

Auftraggeber

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Planinhalt
**Straßentypen im Viertel
Entwurf**

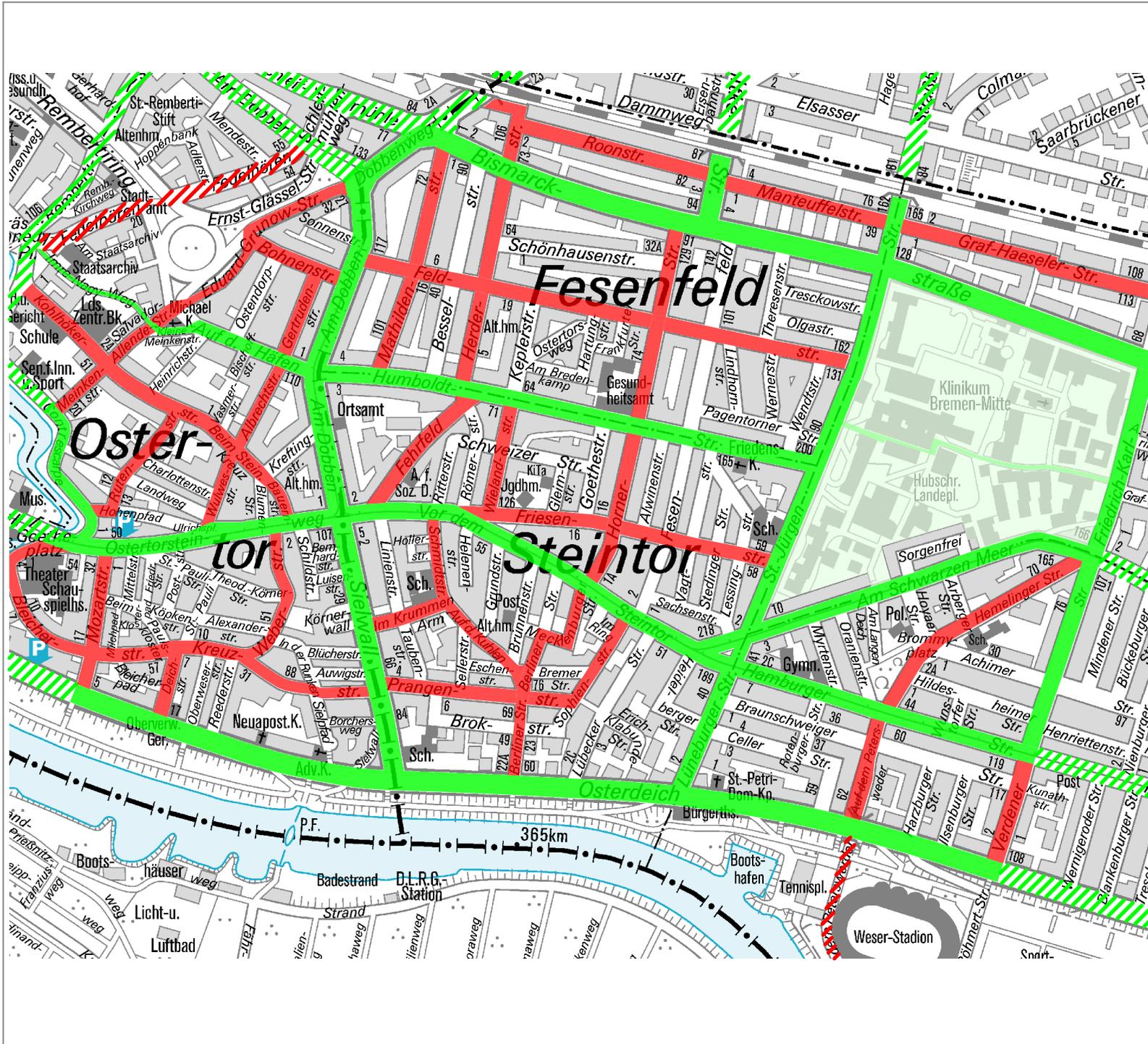
Maßstab
M. 1:125 (DIN A4)

Datum
12.03.2019

Bearbeitung
jn
Planung:



protze+theiling GbR
Am Hulsberg 23 | 28205 Bremen
Tel. 0421-178 647-70 | Fax: 69
post@pt-planung.de | pt-planung.de



LEGENDE

- █ Fahrrad-Route Kategorie 1
- █ Fahrrad-Route Kategorie 2
- Fahrrad-Route Kategorie 3
- Routenweiterführung außerhalb Betrachtungsraum



Projekt Runder Tisch Straßenbeläge

Auftraggeber

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen

Planinhalt
Fahrradrouten
Straßentypen im Viertel

Maßstab
M. 1:125 (DIN A4)

Datum
12.03.2019

Bearbeitung

jn

Planung:

p+t
PLANUNG FORSCHUNG
LANDSCHAFT · STADT · FREIRAUM

protze+theiling GbR
Am Hulsberg 23 | 28205 Bremen
Tel 0421-178 647-70 | Fax -69
post@pt-planung.de | pt-planung.de



Frieda soll es richten

Für den Runden Tisch „Straßen im Viertel“ ist Frieda, der behauene Naturstein, das Idealmodell für die Pflasterung im Ostertor, Steintor und Fesenfeld. Die Mitglieder des Runden Tisches legten jetzt in der Beiratssitzung ein ausgeklügeltes Konzept vor, das die nächsten 30 Jahre tragen soll.

Ostertor/Steintor. Naturstein-Großpflaster, Naturstein-Mittelpflaster oder doch lieber Betonsteinpflaster in Natursteinoptik? Und Blauer Basalt? Geht gar nicht, da viel zu rutschig für Fahrradfahrer. Dann doch lieber Frieda, diesen behauenen Naturstein haben die Mitglieder des Runden Tisches „Straßen im Viertel“ zu einem ihrer Lieblingsmodelle erkoren. Im Laufe des achtmonatigen Diskussionsprozesses sind viele Teilnehmer des Runden Tisches zu wahren Pflasterstein-Experten geworden. „Wir haben zu diesem Zweck sogar Exkursionen unternommen“, erzählte Klaus Schloesser, Mitglied der Bürgerinitiative, auf der gemeinsamen Sitzung der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt im Bürgerhaus Westerterrassen. Die stimmten dem „epochalen Schritt“, als den Ortsamtsleiterin Hellena Hartung das gemeinsame, finale Konzept des Runden Tisches „Straßen im Viertel“ wertete, nun einstimmig zu.

Die Mitglieder haben eine mehrseitige, ausgeklügelte Abschlusserklärung für das Viertel erarbeitet, das Kai-Ole Hausen, der den Diskussionsprozess als Mediator und Moderator begleitet hatte, nun auf der Beiratssitzung vorstellte. Damit ist das Kriegsbeil zwischen Pflaster- und Asphalt-Anhängern, die sich noch vor knapp zwei Jahren gnadenlos bekämpften und zuletzt nicht einmal mehr ein Wort wechselten, endgültig begraben. Entzündet hatte sich der Konflikt damals daran, dass Hansewasser nach nötigen Kanalbauarbeiten die Straßen im Oster- und Steintor sowie im Fesenfeld einfach begann, zu asphaltieren.

Sehr zum Unwillen vieler betroffener Anwohnerinnen und Anwohner. Auf dem Höhepunkt des Konfliktes war der Runde Tisch ins Leben gerufen worden. Dort hatten alle Betroffenen eine Stimme. An ihm saßen nicht nur Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch Mitglieder der beiden Beiräte aller Parteien, aber auch Albrecht Genzel vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC), der Landesbehindertenbeauftragte Joachim Steinbrück sowie Jens Deutschendorf, Staatsrat beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Außerdem mit dabei: Vertreter der Architektenkammer, des Landesamtes für Denkmalpflege und des Amtes für Straßen und Verkehr. All diese Interessen wurden in dem jetzt präsentierten Konzept berücksichtigt.

Nach insgesamt 13 Sitzungen sei ein gemeinsames, tragfähiges Kompromisspapier beschlossen worden, bilanzierte Schloesser, zu dessen wichtigsten Punkten die Barrierefreiheit im Viertel zählt. „Wir haben eine Exkursion per Rollator oder Rollstuhl unternommen und dabei festgestellt, wie schwierig und unangenehm es ist, sich so durchs Viertel zu bewegen“, erzählte Klaus Schloesser. Das erarbeitete Konzept soll möglichst die nächsten 30 Jahre Gültigkeit haben und immer dann zur Anwendung kommen, wenn Hansewasser in einer der Straßen wieder mit Kanalsanierungsarbeiten beginnt. Dann soll das Kartierungs- und Kategorisierungs-Konzept greifen, das die Mitglieder des Runden Tisches ausgetüftelt haben. Das letzte Wort sollen dabei immer die Anwohner haben.

Das Konzept sieht die Aufteilung des Viertels in drei Kategorien vor. Unter die Kategorie 1 fallen die Fahrradhaupttrouten. Das bereits vorhandene, typische Muster der Straßen der Kategorie 1 besteht demnach aus Fahrbahnen mit Asphalt und Nebenanlagen mit Betonstein (Gehwegplatten). Dieses Muster soll beibehalten werden (ausgenommen sind hier die separaten Radwegeverbindungen wie beispielsweise der Imre-Nagy-Weg). Seitliche Rinnen werden in dem zukünftig verwendeten Betonstein in Natursteinoptik des Viertels hergestellt.

Dafür favorisieren die Mitglieder des Runden Tisches exemplarisch das Modell Frieda des Anbieters Niemeier. Entscheidend hierfür ist Friedas Anmutung wie behauener Naturstein durch Farbspiel und Oberflächenstruktur und das Faktum, dass der Stein glatt verlegt werden kann, ohne rutschig zu sein. Radwege sollen langfristig entweder mit entsprechenden Mindestbreiten angelegt werden oder aber der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden, um vor allem auch die Barrierefreiheit zu gewährleisten (zum Beispiel am Dobben und am Sielwall). „Der Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor

„Es war schwierig, sich im Rollstuhl durchs Viertel zu bewegen.“

Klaus Schloesser, Bürgerinitiative

stellt dabei eine Sondersituation dar, die nicht abschließend behandelt wurde“, betonte Kai-Ole Hausen.

In die Kategorie 2 fallen Quartiersquerungen für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Zur Herstellung der 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 zu mehr als 50 Prozent mit Asphalt hergestellt sind, sollen wie gehabt erhalten bleiben. Auf der Liste der Asphaltstraßen stehen Abschnitte der Horner Straße, der Bleicher-, der Mozart-, der Ruten-Straße sowie der Salvador-Allende-Straße, Bohnen-, Manteuffel- und Graf-Haeseler-Straße, Abschnitt Hemeinger Straße, Peterswerder.

Aufgrund ihrer aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobenen Bedeutung werden die Herderstraße, Mathildenstraße und die Kohlhöckerstraße in geglättetem Naturstein-Großpflaster oder fahrradfreundlichem Naturstein-Mittelpflaster ausgeführt. Die Gehwegbreite soll in der Regel mindestens 1,50 Meter (Mindestbreite ein Meter an punktuellen Engstellen – bis maximal ein Meter in der Länge) betragen.

In die Kategorie 3 fallen Anwohnerstraßen. Zur Erhaltung des historischen Stadtbildes sollen Anwohner-Straßen weitestgehend in ihrer bisherigen Form wiederhergestellt werden. Das vorhandene Natursteinpflaster soll dabei möglichst wiederverwendet und gege-

benenfalls durch gleichartiges Bestandsmaterial ergänzt werden. Anwohner-Straßen, die derzeit noch in Asphalt ausgeführt sind, sollen künftig im Sinne der Pflege des historischen Stadtbildes wieder in Natursteinpflaster, das heißt in der Regel mit Granit-Großpflaster ausgeführt werden. Befürworteten allerdings Zweidrittel der Anwohner für ihre Straße eine alternative Entscheidung, wie die Verlegung von Betonstein in Natursteinoptik, dann kann hierzu der Beirat für eine entsprechende Entscheidung angerufen werden.

Zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit werden Anwohner-Straßen durch einen einspurigen Angebotsstreifen in Natursteinoptik (mindestens 60 bis 80 Zentimeter) ergänzt. Die technische Ausführung wird zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und dem Amt für Straßen und Verkehr unter Einbeziehung von externen Fachleuten und Berücksichtigung von praxiserfahrenen Kommunen abgestimmt. Bei der Wiederverwendung von Granit-Mittelpflaster soll künftig ein ergänzender Angebotsstreifen verzichtbar sein. „Aufgrund der aus Sicht des Denkmalschutzes herausgehobenen Bedeutung, wird in der Besselstraße das vorhandene Natursteinpflaster wieder verwendet oder neues Natursteinpflaster eingesetzt. Der einspurige Angebotsstreifen soll für Radfahrende in geglättetem Natursteinpflaster angelegt werden“, erläuterte Hausen.

Die Gehwegbreite soll mindestens 1,30 Meter (Mindestbreite ein Meter an punktuellen Engstellen – bis maximal ein Meter in der Länge) betragen. 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 der Erhaltung des gegebenen Straßenprofils die gesamte Fahrspur in rollstuhl-tauglichem Mittelpflaster gestaltet werden. Über die konkrete Lösung soll der Beirat mit Beteiligung der Anwohner entscheiden. „Die wertschätzende und transparente Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner ist eine entscheidende Grundlage für die Akzeptanz und Tragfähigkeit der gefundenen Lösungen“, betonte Baustaatsrat Jens Deutschendorf denn auch.

„Die Mitglieder des Runden Tisches haben sich ferner darauf geeinigt, dass die Gehwege im gesamten Viertel von abgestellten Fahrrädern durch Einrichtung von mindestens fünf Bügeln im Abstand von 50 Metern erfolgen soll. Außerdem soll künftig eine Ausweichmöglichkeit durch Gehwegaufweitungen und glatte Querungen in den Straßenmitten im Abstand von 100 Metern für alle Straßen im Viertel eingerichtet werden“, resümierte Kai-Ole Hausen. „Für Blinde und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sollen drei Zentimeter hohe Borde als durchgängiges Prinzip für alle Straßen eingeführt werden“.

Mit im Blick gehabt habe man dabei immer die finanzielle Machbarkeit des Konzeptes, so Klaus Schloesser. Und so könnte das Konzept Modellcharakter für die übrigen Bremer Quartiere haben, wenn es so als Vorlage für die De-

putation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft gegeben und anschließend von der Bürgerschaft beschlossen wird.

Ende gut alles gut? „Die Realität wird das zeigen“, resümierte Ortsamtsleiterin Hellena Harttung.