

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.

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).
- 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.

II. Kategorie 1: Fahrradhaupttroute

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, 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 1./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*

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. [*] Ausgenommen ist Blaubasalt-Pflaster und grob behauenes Granitpflaster, z.B. Wielandstraße.
- 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 [*].

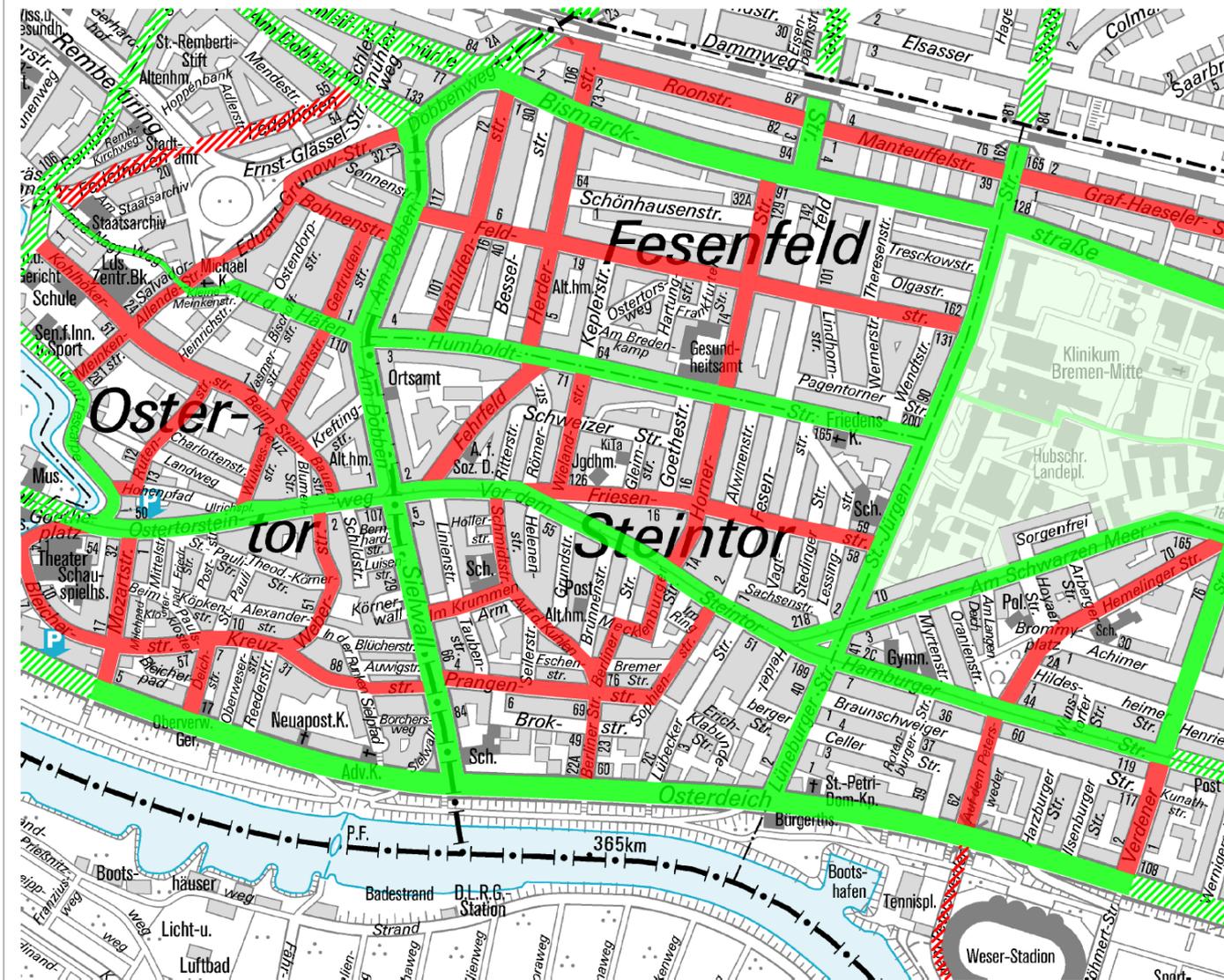
[] Ergibt ein auf Initiative der Anwohner*innen zu ermittelndes Stimmungsbild, dass 2/3 aller Haushalte einer Straße eine alternative Entscheidung befürworten (Einbau von Betonstein in Natursteinoptik), kann hierzu der Beirat für eine entsprechende Entscheidung angerufen werden.*

...

- 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./.



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 A3)

Bearbeitung

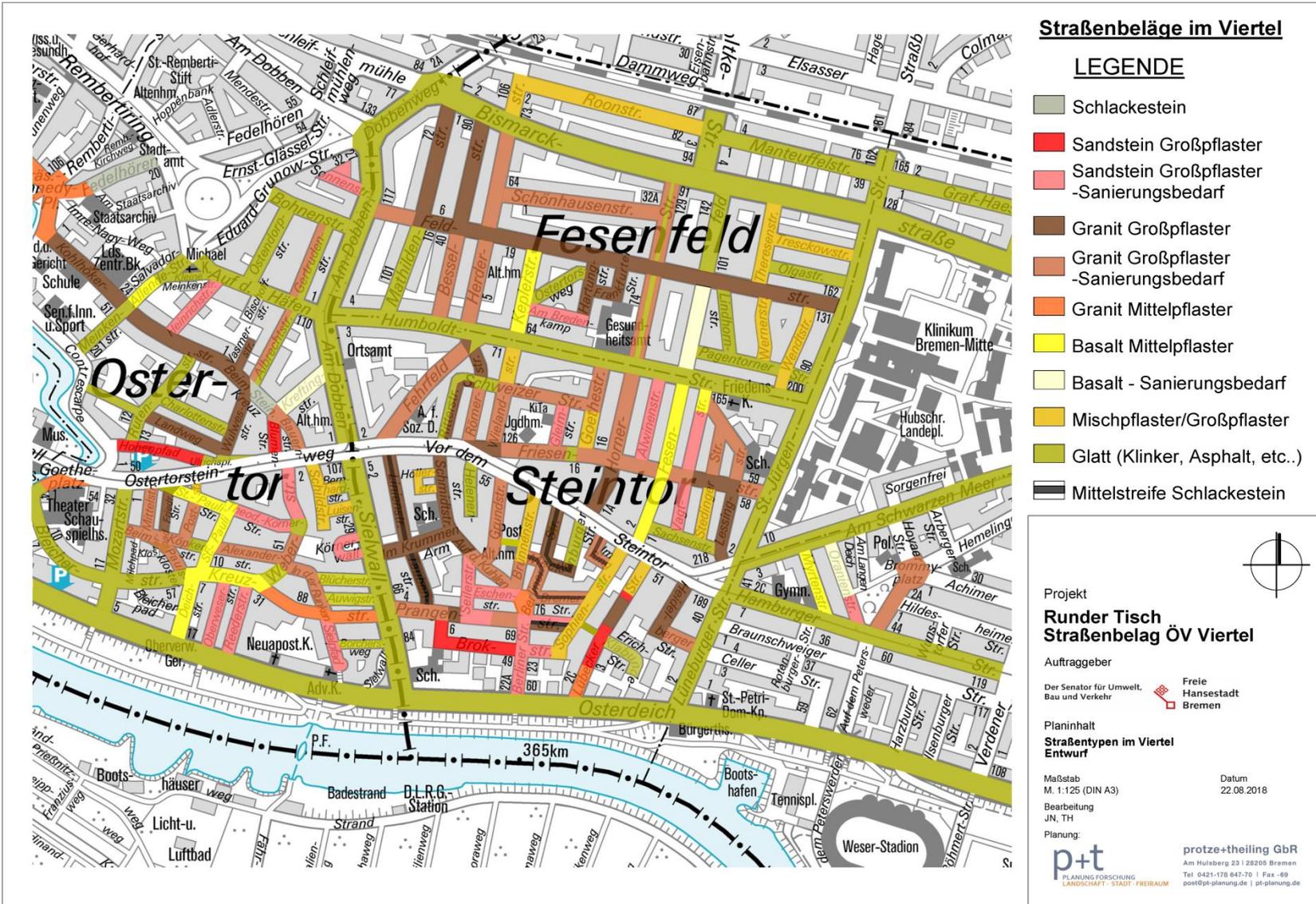
TH, JN

Planung:


PLANUNG FORSCHUNG
LANDSCHAFT · STADT · FREIRAUM

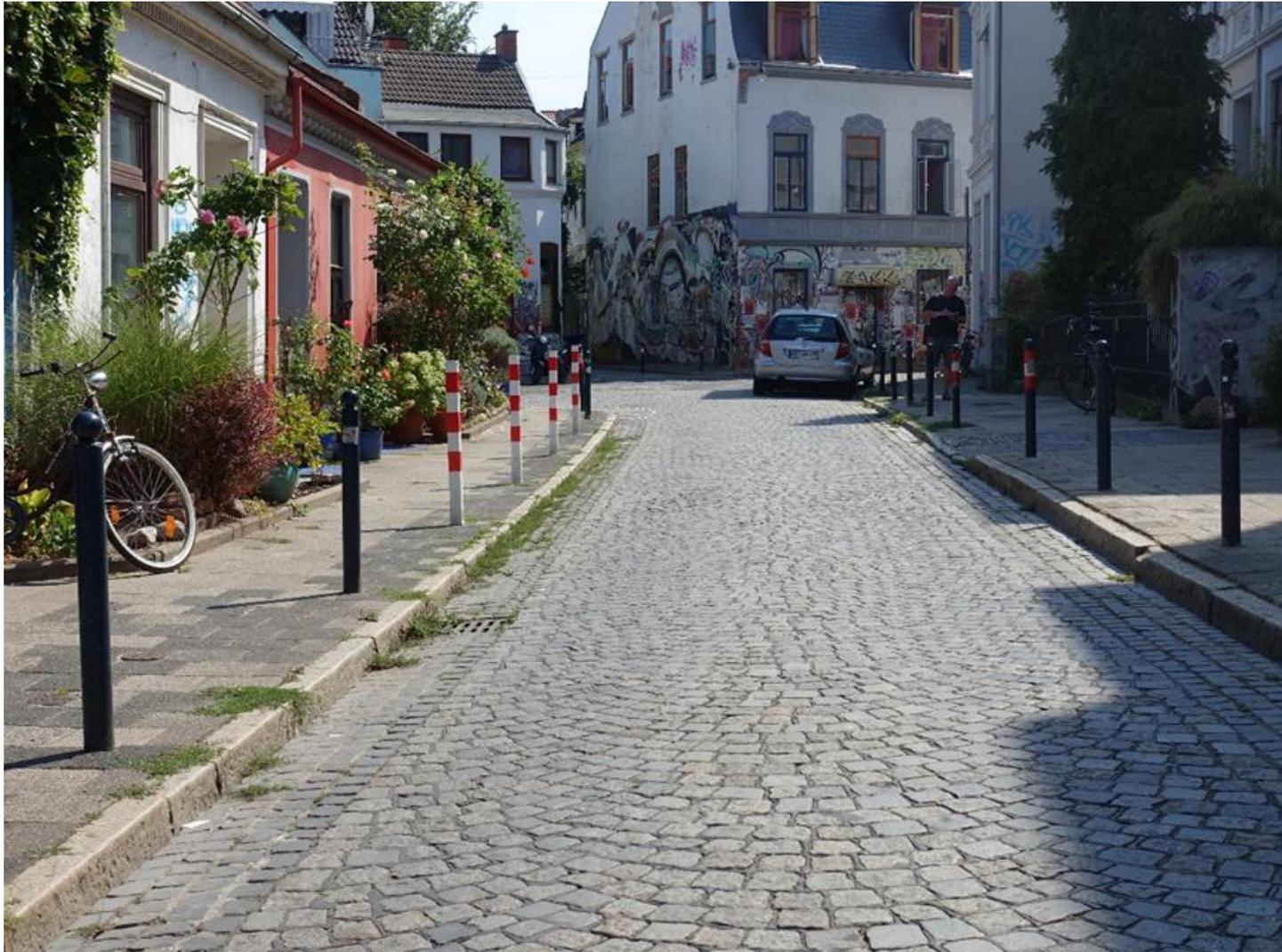
Datum
29.10.2018

protze+theiling GbR
Am Hulsberg 23 | 28205 Bremen
Tel 0421-178 847-70 | Fax -69
post@pt-planung.de | pt-planung.de



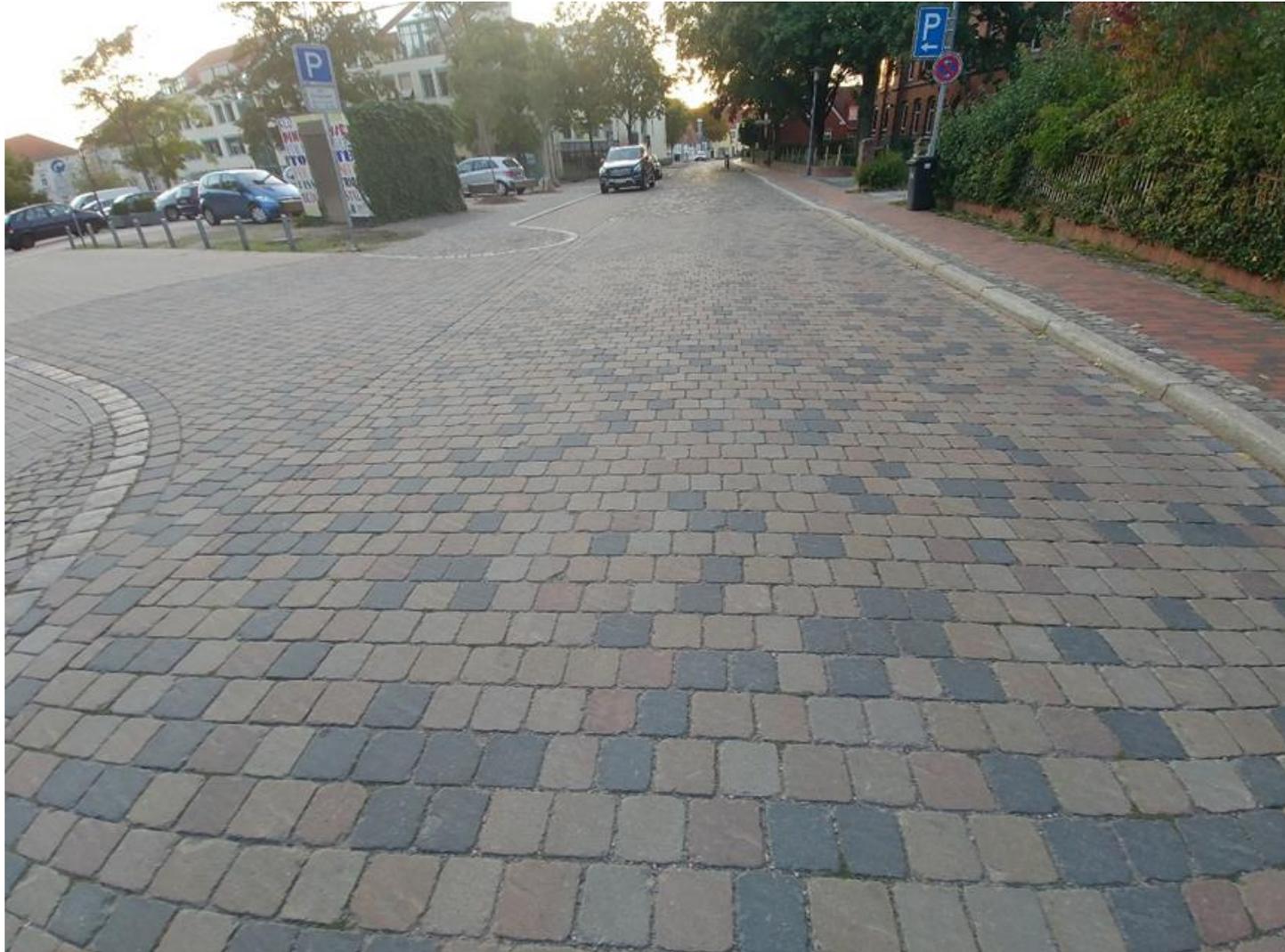








Betonstein in Natursteinoptik, hier „Frieda von Niemeier Pflastersteine



Runder Tisch

Straßenbeläge im Viertel | 21.11.2018

Angebotsstreifen für Fahrradfahrende, z.B. Schaumburger Straße

