

**BREMER MODELL – PROJEKT
ZUR GESTALTUNG EINES
VERKEHRSRAUMS FÜR ALLE
IM ZENTRUM OSTERHOLZ**

SECHSTE PLANUNGSWERKSTATT
AM 22.10.2013 IN DER
GESAMTSCHULE OSTERHOLZ

1 Begrüßung und Einführung

Die Sechste Planungswerkstatt zum Bremer Modellprojekt „Gemeinsamer Verkehrsraum für alle“ im Stadtteil Osterholz wird durch die Moderatorin Katharina Günther eröffnet. Folgender Ablauf ist für die sechste und damit letzte Planungswerkstatt vorgesehen:

1. Begrüßung und Einführung
2. Vorstellung Entwurf „Eisscholle“
3. Anmerkungen des Fachlichen Beirats
4. Diskussion
5. Stellungnahme Dr. Steinbrück
6. Diskussion
7. Auswahl Möblierung
8. Input zu Beschilderungsmöglichkeiten + Diskussion + Entscheidung
9. Ausblick

2 Vorstellung Entwurf „Eisscholle“

Niels Blatt vom Büro Henke + Blatt Landschaftsarchitekten stellt den weiterentwickelten Entwurf für die Version „Eisscholle“ vor, für die sich in der letzten Planungswerkstatt entschieden wurde. Im Vergleich zur letzten Planungswerkstatt sind Seitenflächen in Ortbeton, die taschenartig ausgebildet sind, hinzu gekommen. Die Einbauten befinden sich in der Ortbetonfläche und sind anhand der Mindestbreiten von 6,50m für den Begegnungsverkehr Bus / Bus bzw. 4,50m an den Engstellen angeordnet. Die Ortbetonflächen ist durch Dehnungsfugen in Einzelschollen unterteilt, welche untereinander leicht farblich in Beige-Sandtönen changieren. Dadurch verzahnen sich die Ortbetonflächen farblich mit den Pflasterflächen in den Seitenbereichen. Weiterhin führt Herr Blatt die Gestaltung des Knotenpunktes in der Mitte aus. Hier wurden in den Planungsbüros verschiedene Formen untersucht, wobei sich aus gestalterischer und technischer Sicht für die bestehende Sechseck-Form entschieden wurde (Entwurfsplan s. auch eigene Datei).

Zur Vervollständigung des Entwurfes erläutert Herr Blatt die Auswahl der Ausstattung (Bäume, Abfallbehälter, Bänke, Leuchten) für den Gemeinsamen Verkehrsraum. In den Büros wurden zwei Ausstattungsfamilien zusammengestellt.



Ausstattungsfamilie Eiche

In dieser Ausstattungsreihe wurde die Ungarische Eiche als Leitelement gewählt. Sie ist im Hinblick auf den Klimawandel eine robuste und stadtklimaverträgliche Alternative zu einheimischen Baumarten. Damit wird auf den geäußerten Wunsch in der Zwischenpräsentation nach der Pflanzung von Eichen als typischer Baumart für Osterholz eingegangen. Sie weist eine ovale bis rundliche gleichmäßige Krone auf und besitzt im Vergleich zu heimischen Eichen größere Blätter. Als Bank in der Ausstattungsfamilie Eiche werden Betonbänke vorgeschlagen, wie sie auf dem Platz zum Einsatz kommen. Der Abfallbehälter genau wie die Fahrradständer sind durch das ASV vorgegebene Modelle, die in der Hansestadt Bremen als Standard sind und auch auf dem Platz im Schweizer Viertel verwendet werden. Auch die Beleuchtung soll gemäß ASV-Vorgaben ausgeführt werden. Es ist dieselbe Leuchte von Trilux, wie auf dem Platz vorgesehen – jedoch angepasst an die Erfordernisse im Straßenraum. Die Leuchtenberechnung führt der ASV derzeit aus, nach der sich die Verortung der einzelnen Mastleuchten ergibt. Zum Zeitpunkt der sechsten Planungswerkstatt gab es noch keinen Rücklauf.

Ausstattungsfamilie Gleditsie

Die Ausstattungsfamilie unterscheidet sich in der Wahl der Baumart und des Banktyps.

Die Gleditsie ist wie die Ungarische Eiche eine Stadtbaumart, die besonders stadtklimaverträglich ist und auf der GALK-Liste als Zukunftsbaum geführt wird. Sie besitzt im Vergleich zur Eiche eine lockere, transparente Krone mit kleinen Fiederblättern, die im Herbst eine leuchtend gelbe Herbstfärbung aufweisen. Als Banktyp wird vandalismussichere robuste Bank mit Betonwangen und Metallstreben als Sitzauflage (Bank „Gravis“ von den Westeifelwerken) vorgestellt. Abfallbehälter, Fahrradständer und Beleuchtung bleiben im Vergleich zur Ausstattungsfamilie Eiche die gleichen.

Ausstattungsfamilie Eiche

 <p>BAUMART</p> <p>QUERCUS FRANETTO - UNGARISCHE EICHE</p> <ul style="list-style-type: none"> • besonders stadtklimaverträglich • Wuchs: ovale bis runde gleichmäßige Krone • Laub: ornamental, dunkelgrün 	 <p>BANK</p> <p>BETONBANK</p> <ul style="list-style-type: none"> • angelehnt an die Ausstattung des Platzes • langlebig und robust • klare Form 	 <p>ABFALLBEHÄLTER</p> <p>MODELL „PANTO“ FA. ESE</p> <ul style="list-style-type: none"> • als Bremer Modell vorgegeben • Standbehälter • Material: Metall 	 <p>FAHRRADBÜGEL</p> <p>FAHRRADBÜGEL</p> <ul style="list-style-type: none"> • gemäß ASV - Vorgaben • feuerverzinkt • zum Anlehnen der Fahrräder 	 <p>BELEUCHTUNG</p> <p>MASTLEUCHE TRELIX DB 703</p> <ul style="list-style-type: none"> • gemäß ASV - Vorgaben • angelehnt an die Ausstattung des Platzes • geringe Anschaffungs- und Unterhaltskosten
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ausstattungsfamilie Gleditsie

 <p>BAUMART</p> <p>GLEDITSIA TRACANTHOS - AMERIKANISCHE GLEDITSIE</p> <ul style="list-style-type: none"> • besonders stadtklimaverträglich • Wuchs: unregelmäßig lockerkrönig • Laub: gefiedert, fischgrün • Herbstfärbung: im Oktober, gelbgrün 	 <p>BANK</p> <p>HÖCKERBANK „GRAVIS“ WESTEFELWERKE</p> <ul style="list-style-type: none"> • langlebig • robust • Beton und Stahl, beschichtet 	 <p>ABFALLBEHÄLTER</p> <p>MODELL „PANTO“ FA. ESE</p> <ul style="list-style-type: none"> • als Bremer Modell vorgegeben • Standbehälter • Material: Metall 	 <p>FAHRRADBÜGEL</p> <p>FAHRRADBÜGEL</p> <ul style="list-style-type: none"> • gemäß ASV - Vorgaben • feuerverzinkt • zum Anlehnen der Fahrräder 	 <p>BELEUCHTUNG</p> <p>MASTLEUCHE TRELIX DB 703</p> <ul style="list-style-type: none"> • gemäß ASV - Vorgaben • angelehnt an die Ausstattung des Platzes • geringe Anschaffungs- und Unterhaltskosten
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



BREMER MODELL-Projekt ZUR GESTALTUNG EINES VERKEHRSRAUMES FÜR ALLE IM ZENTRUM OSTERHOLZ | AUSSTATTUNGSFAMILIEN

Die Sammlung der bei der Planungswerkstätten verwendeten Unterlagen und die Dokumentationen erfolgen auf der Internetseite vom Amt für Straßen und Verkehr: www.asv.bremen.de unter „Projekte“.

3 Anmerkungen des Fachlichen Beirats

Prof. Müller vom Fachlichen Beirat (FB) erläutert die Anmerkungen des Fachlichen Beirates zum vorliegenden Entwurf. Er betont, dass es positiv sei, dass der Entwurf so lange von so vielen Leuten begleitet und weiterentwickelt wurde und geht detailliert auf die Planung ein.

Als negativ wird vom Fachlichen Beirat der „optische Durchschuss“ gesehen, der sich in der zweiten Hälfte vor dem Pavillon ergibt, da der einzelne PKW-Fahrer dadurch verleitet werden könnte, zu schnell zu fahren. Der FB empfiehlt daher, den Bogen, den die Ortbetonfläche in dem Bereich macht, einfach umzukehren, damit die Verkehrsführung einen stärkeren Schwung aufweist und zudem eine Aufenthaltsfläche vor dem Pavillon entsteht.

Weiterhin wird in Bezug auf die Behindertenstellplätze vom FB angemerkt, dass die Bereiche, in denen sie sich befinden, zu breit sind und sich ein zu weiter befahrbarer Bereich ergibt, wenn dort keine Autos abgestellt sind. Der FB stellt daher eine Verringerung der Stellplatzanzahl auf 2 Stk. zur Diskussion. Dafür sollen stattdessen Einbauten (Bänke, Bäume, etc.) verortet werden.

Weiterhin merkt der FB zur Kreuzungssituation am Ute-Meyer-Weg an, dass dort keine Abkürzungsmöglichkeit bestehen sollte, sondern dass durch Einbauten der Bereich so verengt werden sollte, dass nur im 90-Grad-Winkel abgelenkt werden kann.

Zum Schluss weist der Fachliche Beirat darauf hin, dass es mehr Engstellen geben sollte, die einen Querschnitt von 4,50m haben.

4 Diskussion zu den Anmerkungen des Fachlichen Beirats

Katharina Günther moderiert, wie mit den Anmerkungen des Fachlichen Beirates umgegangen werden soll. Die Büros werden gebeten die Ausführungen einer technischen und gestalterischen Überprüfung zu unterziehen und den Plan soweit möglich, anpassen.

Die Sitzgelegenheiten in Richtung des Platzes werden im Folgenden genauso diskutiert, wie die Anzahl der Stellplätze. Nach Einschätzung von Herrn Dr. Steinbrück als Landesbehindertenbeauftragter sind 2 Stellplätze zu wenig. Diese Sicht wird von Herrn Stegmann nochmal bekräftigt. Der Fachliche Beirat betont, dass es ihm nicht um die Reduzierung der Behindertenstellplätze ginge, sondern darauf ankommt, so wenig breiten offenen Raum wie möglich zu schaffen. Nach Möglichkeit sind diese Bereiche durch Möblierung einzuschränken. Herr Blatt weist an dieser Stelle schon mal darauf hin, dass sich durch die endgültige Verortung der Beleuchtung nochmal ein engeres Raster ergeben wird, das zusätzlich die Randbereiche verengen wird.

Das wirft die Frage nach dem Wieviel in Bezug auf die Ausstattung auf. Tenor der Diskussion ist, dass die Ausstattung so, wie vorgestellt, beibehalten wird. Zunächst soll der Entwurf in der Umsetzung erprobt werden und die Möglichkeit bestehen, Einbauten später noch zu ergänzen und zu vervollständigen. Es wird herausgearbeitet, dass das richtige Maß für die Anzahl der Ausstattung sich nach der Inanspruchnahme durch den Nutzer ergibt. „Das sagt der Bürger“ unterstreicht den offenen Prozess in dem der Gemeinsame Verkehrsraum entsteht sowohl in der Planung als auch der Umsetzung und Nutzung.

5 Stellungnahme Dr. Steinbrück

Dr. Steinbrück als Landesbehindertenbeauftragter gibt seine Stellungnahme zur vorliegenden Planung des Gemeinsamen Verkehrsraumes. Die Planungsbüros BPR und Henke+Blatt erläuterten im Vorfeld die Gestaltung der Sankt-Gotthard-Straße anhand eines haptischen Planes und im Vorfeld wurde durch Dr. Steinbrück und seine Mitarbeiter eine Vor-Ort-Begehung durchgeführt, um die Situation besser einschätzen zu können.

Er gibt zu bedenken, ob Hockerbänke ohne Rückenlehne seniorengerecht sind und ob es möglich ist die Bänke, zumindest teilweise mit Rückenlehne auszustatten. Er merkt positiv an, dass an den Eingangsbereichen zum Gemeinsamen Verkehrsraum die Querungsmöglichkeiten durch eine Lichtsignalanlage gesichert sind. Wünschenswert aus seiner Sicht ist eine Querungshilfe, etwa ein Zebrastrifen auf Höhe der Tessiner Straße, um sicher auf die andere Seite zum Platz kommen zu können. Weiterhin bittet er darum, das Blindenleitsystem (BLS) im Bereich des REWE-Marktes in einem Abstand von 3,00m vom Gebäude zu führen, damit sehbehinderten Menschen die Orientierung durch Aufsteller leichter gemacht wird. Weiterhin wäre es aus seiner Sicht gut, wenn es an den Geschäftseingängen jeweils ein Aufmerksamkeitsfeld gäbe. Dr. Steinbrück merkt an, dass auf der Nordseite der St.-Gotthard-Straße der Blindenleitstreifen sehr weit entfernt vom Gebäude verläuft und es wünschenswert wäre, wenn die Anwohner so mit einbezogen werden könnten, dass das BLS in z.B. Entfernung vom Gebäude verlaufen könnte und sehbehinderte Menschen mehr in das Geschehen einbezogen werden. Weiterhin wird angemerkt, dass das BLS in der Tessiner Straße an einem sinnfälligen Punkt, etwa der Arztpraxis enden sollte. Die Führung der Fahrbahn in der Schollenstruktur ist aus Sicht von Dr. Steinbrück so in Ordnung. Im Zweifel plädiert er für mehr Fahrradbügel, um das Wildparken und damit potenzielle Barrieren einzugrenzen. In Bezug auf die Behindertenstellplätze fragt Dr. Steinbrück, ob es möglich ist, vor der Arztpraxis in der Tessiner Straße einen Stellplatz auszuweisen, auch wenn sich die Stellmöglichkeiten hier auf privatem Grund befinden. Die Lage der Stellplätze in der St.-Gotthard-Straße wird aus Sicht mobilitätseingeschränkter Personen als zu nah an der Fahrbahn empfunden. Es wird empfohlen, sie mehr in die Seitenbereiche zu verrücken und die Anzahl der 3 Stellplätze beizubehalten, aber die Lage zu überprüfen. Die Planung wird in Bezug auf die genannten Punkte überprüft und angepasst.

6 Diskussion

Torsten Kaal vom Fachlichen Beirat geht auf den Wunsch ein, das BLS auf den privaten Flächen zu verorten. Man solle versuchen, die Anwohner mit einem konkreten Anliegen mit einzubeziehen – das BLS wäre so eines. In Bezug auf die Aufmerksamkeitsfelder an den Eingangsbereichen zu den Geschäften und am Knotenpunkt wird besprochen, dass die genaue Farbe (z.B. hell oder dunkel) in der Ausführungsplanung festgelegt wird. Die Darstellung im Plan ist für die Endpräsentation stärker herauszuarbeiten. Der Zebrastrifen wird zur Diskussion gestellt. Konsens ist, es erst ohne Querungshilfe zu probieren und dann später, wenn nötig als Teil des Prozesses zu prüfen, welcher Art diese dann sein kann.

7 Auswahl Möblierung

Im nächsten Tagesordnungspunkt geht es um die Auswahl einer Ausstattungsfamilie. Niels Blatt vom Büro Henke+Blatt erläutert, dass heute keine endgültige Entscheidung getroffen werden muss, sondern dass es nur eines Stimmungsbildes, bzw. einer Tendenz bedarf. Der Hinweis mit den Rückenlehnen soll aufgegriffen werden. Das wäre bei den Bänken mit Metallauflage einfacher. Nach einer Abfrage zu den Präferenzen ergibt sich aus dem TeilnehmerInnenkreis folgendes Stimmungsbild:

Betonbank: 14 Meldungen

Metallbank: 6 Meldungen

Weiterverfolgung beider Banktypen: 6 Meldungen

Rückenlehne: 5 Meldungen

Keine Rückenlehne: 3 Meldungen

50% Rückenlehne, 50% Hockerbank: 12 Meldungen

Eiche: 6 Meldungen

Gleditsie: 9 Meldungen

8 Input zu Beschilderungsmöglichkeiten + Diskussion und Entscheidung

Frau Osterloh vom Fachlichen Beirat erläutert die Beschilderungsmöglichkeiten für den Gemeinsamen Verkehrsraum. Ein Verkehrsraum als Shared Space ist nicht als Rechtsinstitut festgeschrieben. Man bewegt sich im Gemeinsamen Verkehrsraum, ohne dass der Autofahrer durch Beschilderung begrenzt wird. Stattdessen gilt das Gebot der Kommunikation und die gegenseitige Rücksichtnahme das Richten nach aktuellen Bedürfnissen. Wie kann ich mich verhalten, ohne andere zu behindern und wie komme ich sicher durch den Straßenraum? Ohne Schild gilt innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h als Maximalgeschwindigkeit genauso wie die Regel rechts vor links. Frau Osterloh empfiehlt daher keine Beschilderung innerhalb des Gemeinsamen Verkehrsraumes. Nur an den Eingängen zum Shared-Space-Bereich sollte als Beschilderung das Zonenhalteverbots-Schild (Nr. 290) aufgestellt werden.

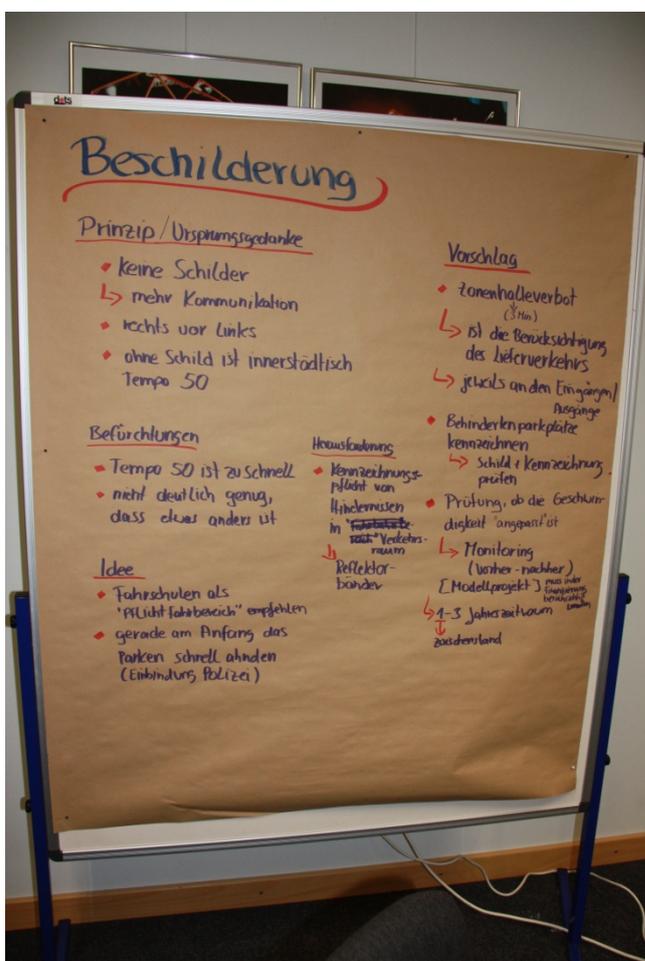
Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb der gekennzeichneten Zone nicht länger als drei Minuten halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. Innerhalb der gekennzeichneten Zone gilt das eingeschränkte Haltverbot auf allen öffentlichen Verkehrsflächen, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen getroffen sind. Das würde sich z.B. auf Hinweisschilder für die Behindertenstellplätze beziehen.

Aus dem Publikum kommt die Anmerkung, dass Tempo 50 als zu schnell empfunden wird. Frau Osterloh antwortet, dass in dem Moment, wo ein Geschwindigkeitsbegrenzungsschild aufgestellt würde, der Shared-Space-Gedanke verlassen wird. Daran knüpft sich eine intensive Diskussion an, inwieweit sich das Tempo des Verkehrs selbst reguliert.

Ergebnis ist, dass der Verkehrsraum erst einmal ohne Temposchilder auskommen soll. Man solle dem Gedanken „es regelt sich durch die Gestaltung und Nutzung von selbst“ eine Chance geben. Der gesamte Ansatz der Gestaltung für den gemeinsamen Verkehrsraum basiert darauf. Die St.-Gotthard-Straße ist als Modellraum ausgewählt worden und solle nun auch in der Ausführung als solcher verstanden werden.

Es kommt die Frage auf, wie schnell von Seiten der Verwaltung reagiert werden kann, bis z.B. nachträglich Schilder aufgestellt werden können und wie man später den Shared Space-Gedanken umsetzen kann. Es wird festgehalten, dass dazu eine starke Öffentlichkeitsarbeit notwendig ist und dass gerade am Anfang die Polizei verstärkt unerlaubtes Parken kontrollieren solle.

Es wird darauf hingewiesen, dass mehr Schilder nicht automatisch mehr Sicherheit geben. Zum Schluss ihrer Ausführungen weist Frau Osterloh darauf hin, dass laut Gesetzgeber die Einbauten im Straßenraum als Hindernisse anzusehen sind, die gekennzeichnet werden müssen. Herr Blatt macht den Vorschlag, Bänke, Abfalleimer und Fahrradbügel jeweils an der Stirnseite mit einem Reflektorband zu versehen. Somit sind die Einbauten gekennzeichnet.



Monitoring

Die Überprüfung und Beobachtung des Gemeinsamen Verkehrsraumes in der Umsetzung als wichtiger Teil des Prozesses wird im Verlauf des Abends immer wieder als wichtiger Punkt herausgestellt und auch als sinnvoll erachtet. Laut ASV kann nach Entscheidung, ob eine Veränderung oder Nachrüstung z.B. in Bezug auf Beschilderung oder Möblierung innerhalb kurzer Zeit umgesetzt werden, wenn das Monitoring die Notwendigkeit ergibt. Die Frage ist, wann der Zeitpunkt gekommen ist, einzugreifen. Herr Iversen vom ASV schätzt, dass eine Nachuntersuchung als Monitoring in einem Zeitraum von 1-3 Jahren sinnvoll ist. Dann könne überprüft werden, wie sich die Geschwindigkeit und das Verkehrsverhalten sowie die Neugestaltung des Platzes mit dem Neubau des Gebäudes auswirken. Man sollte der Gestaltung eine Chance geben und im Monitoring prüfen, ob nachzurüsten ist.

9 Ausblick

Nach der intensiven Diskussion schließt Katharina Günther die Planungswerkstatt mit dem Hinweis auf die Endpräsentation am 19.11. 2013. Dort wird der letzte Stand des Entwurfs vorgestellt, der Fachliche Beirat seine Gesamteinschätzung erläutern und Prof. Gerlach in einem Auditbericht seine Einschätzung zur Verkehrssicherheit des Entwurfs zum Gemeinsamen Verkehrsraum geben.