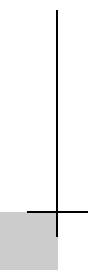

Neuaufteilung der Straßenräume in Findorff

**Quartier zwischen Findorffstraße, Admiralstraße,
Hemmstraße und Eickedorfer Straße**

- BürgerInnenworkshop -

Zusammengefasste Ergebnisse



Auftraggeber:

Beirat Findorff / Ortsamt West

Waller Heerstraße 99

28219 Bremen

www.ortsamtwest.bremen.de

Telefon 0421 – 361-84 70

Telefax 0421 – 361-81 11

office@oawest.bremen.de

Aufsteller (Auftragnehmer):

SVU · Stadt-Verkehr-Umwelt

Dipl.-Ing. Stefan Wiebesiek

Groß Eißel 3

27321 Thedinghausen

www.stadt-verkehr-umwelt.de

Telefon 04204 - 688 356

Telefax 04204 - 688 357

info@stadt-verkehr-umwelt.de

Bearbeitung:

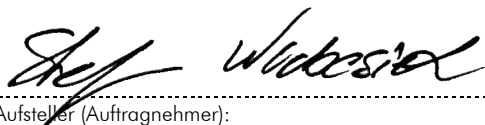
Prof. Dr.-Ing. Carsten-W. Müller

Dipl.-Ing. Stefan Wiebesiek

Bremen, den

Thedinghausen, den 15. Mai 2015

.....
Auftraggeber


.....
Aufsteller (Auftragnehmer):

Inhaltsverzeichnis

·1·	Allgemeines	1
·2·	Ablauf des Workshops	2
·3·	Arbeitsphase 1: Ziele und Wichtigkeit	3
·4·	Arbeitsphase 2: Mängel und erste Lösungsansätze	7
·5·	Schlusswort	13

·1· Allgemeines

Der Beirat Findorff hatte zu dem ganztägigen Workshop am 28. Februar 2015 im Gemeindezentrum der Martin-Luther-Gemeinde eingeladen. Ziel war es, gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern die verkehrlichen Mängel und Ziele für einen Teil des Stadtteils zwischen den Straßen Findorffstraße, Admiralstraße, Hemmstraße und Eickedorfer Straße (siehe Abbildung 1) zu erarbeiten. Aus den Ergebnissen können Handlungsstränge für die weitere politische Arbeit des Beirates abgeleitet und formuliert werden.

Konkrete bauliche Vorschläge zur Umgestaltung waren nicht Gegenstand des Workshops.

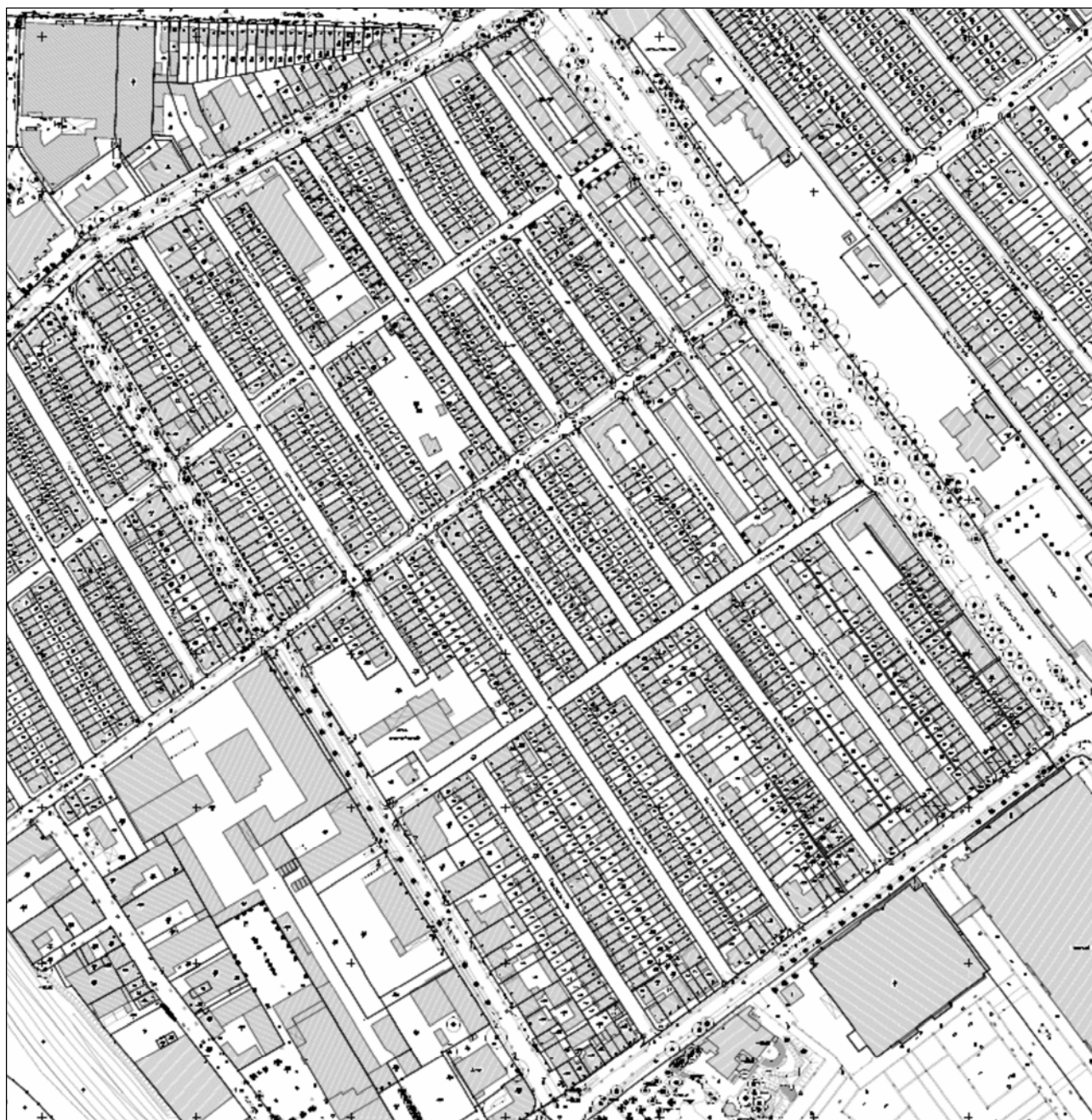


Abbildung 1: Übersichtskarte (Quelle: GeoInformation Bremen)

Die Moderation und die fachliche Betreuung des Workshops erfolgte durch Prof. Dr.-Ing. Carsten-W. Müller und Dipl.-Ing. Stefan Wiebesiek vom Ingenieurbüro SVU · Stadt-Verkehr-Umwelt aus Thedinghausen.

Am Workshop nahmen rund 30 Personen, unter ihnen auch Mitglieder des Beirats, teil. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass der größte Teil der Teilnehmenden auch im Stadtteil wohnen.

·2· Ablauf des Workshops

An den Beginn des Workshops wurden drei Impulsreferate (Inputs) gestellt, die die Umgestaltungsmöglichkeiten und rechtlichen Rahmenbedingungen in Hinblick auf

- die geltenden technischen Regeln (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06/09),
- die rechtlichen Regelungen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung StVO i.d.F.v. 26.10.2014) sowie
- die derzeitigen Möglichkeiten der Stadt Bremen bezüglich der Umgestaltung von Straßen (Amt für Straßen und Verkehr, Amtsleiterin Frau Dipl.- Ing. Pieper)

beleuchteten.

Hierbei wurde verdeutlicht, dass neben vielen technischen und rechtlichen Randbedingungen die Kommunen immer auch eine Abwegungspflicht haben, wobei auch die teilweise gegensätzlichen Interessen anderer Bürger angemessen zu berücksichtigen sind. Diese Abwägung muss ggf. sogar einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Willkür-Entscheidungen zu Gunsten oder zu Ungunsten einzelner Gruppen sind insofern ausgeschlossen.

Der weitere Workshop war in zwei Teile aufgeteilt:

- Am Vormittag sollten folgende Themen bearbeitet werden:
 - Welche Merkmale sollen die einzelnen Straßenräume haben?
 - Welches sind die vorrangigen Nutzungsansprüche an den Straßenraum?
 - Wie soll welche Straße aussehen?

Aus dieser ersten Arbeitsphase wurden Themenschwerpunkte für den zweiten Teil am Nachmittag abgeleitet bzw. zusammengefasst.

- Am Nachmittag wurden dann die Teile herausgearbeitet, in denen die Teilnehmenden des Workshops folgenden Fragen nachgehen sollten:
 - Was ist heute nicht so wie es sein soll?
 - Was ist zu wenig, was ist zu viel?
 - Was stört wo?

Dabei sollten aus den Zielen die vorhandenen Mängel herausgearbeitet werden, um ein reines "Glauben" und "Meinen" durch fundiertere Ansichten ersetzen zu können.

Während der Arbeitsphasen die Themen in mehreren Kleingruppen erörtert. Im zweiten Teil wurde nach dem Prinzip des "World-Cafés" gearbeitet. Hierzu mussten die Teilnehmenden während der Bearbeitung zwischen den Tischen und deren einzelnen Diskussionen hin- und herwechseln, um auch andere Sichtweisen als die des eigenen Tisches kennen zu lernen.

·3· Arbeitsphase 1: Ziele und Wichtigkeit

Die Ergebnisse des ersten Teils sind in den folgenden Fotos der Moderationskarten festgehalten (Abbildungen 2 - 4).

Nach der Sammlung aller Karten von den einzelnen Tischen wurden diese von den Teilnehmenden mit Klebepunkten nach Wichtigkeit ("Ranking") beurteilt. Diese Abstimmung wurde auf den Stellwänden mit den bearbeiteten Themen vorgenommen. Daraus entstand eine Reihung der Wichtigkeiten der Teilnehmenden.

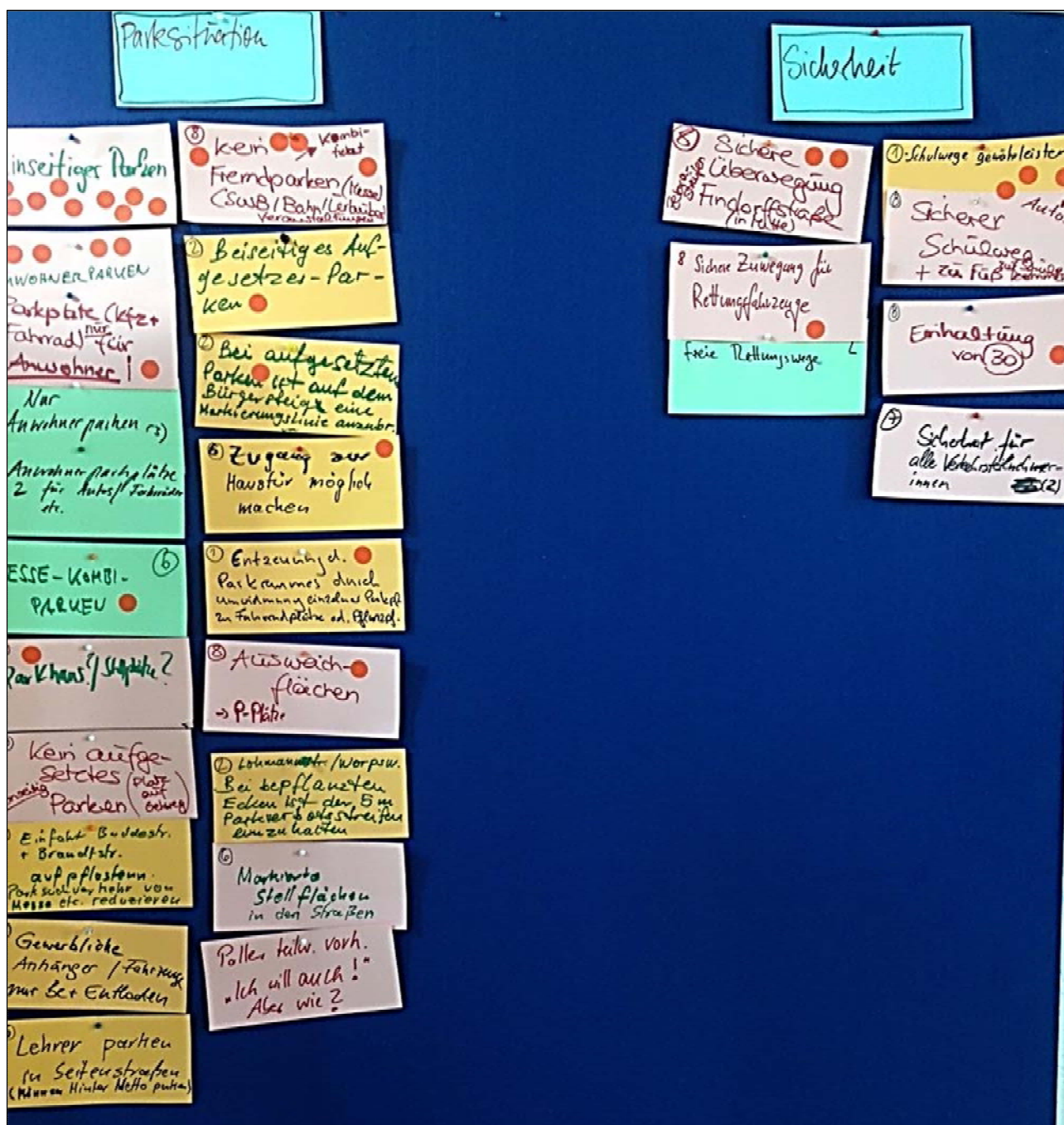


Abbildung 2: Parksituation und Sicherheit



Abbildung 3: Aufenthaltsqualität, Fußverkehr und „Auto ersetzen“

Die erarbeiteten Antworten auf die Fragen des Vormittags wurden in die Kategorien

- Parksituation
- Sicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Fußverkehr
- Auto ersetzen
- Radverkehr
- Autoverkehr und
- "aufräumen"

unterteilt.

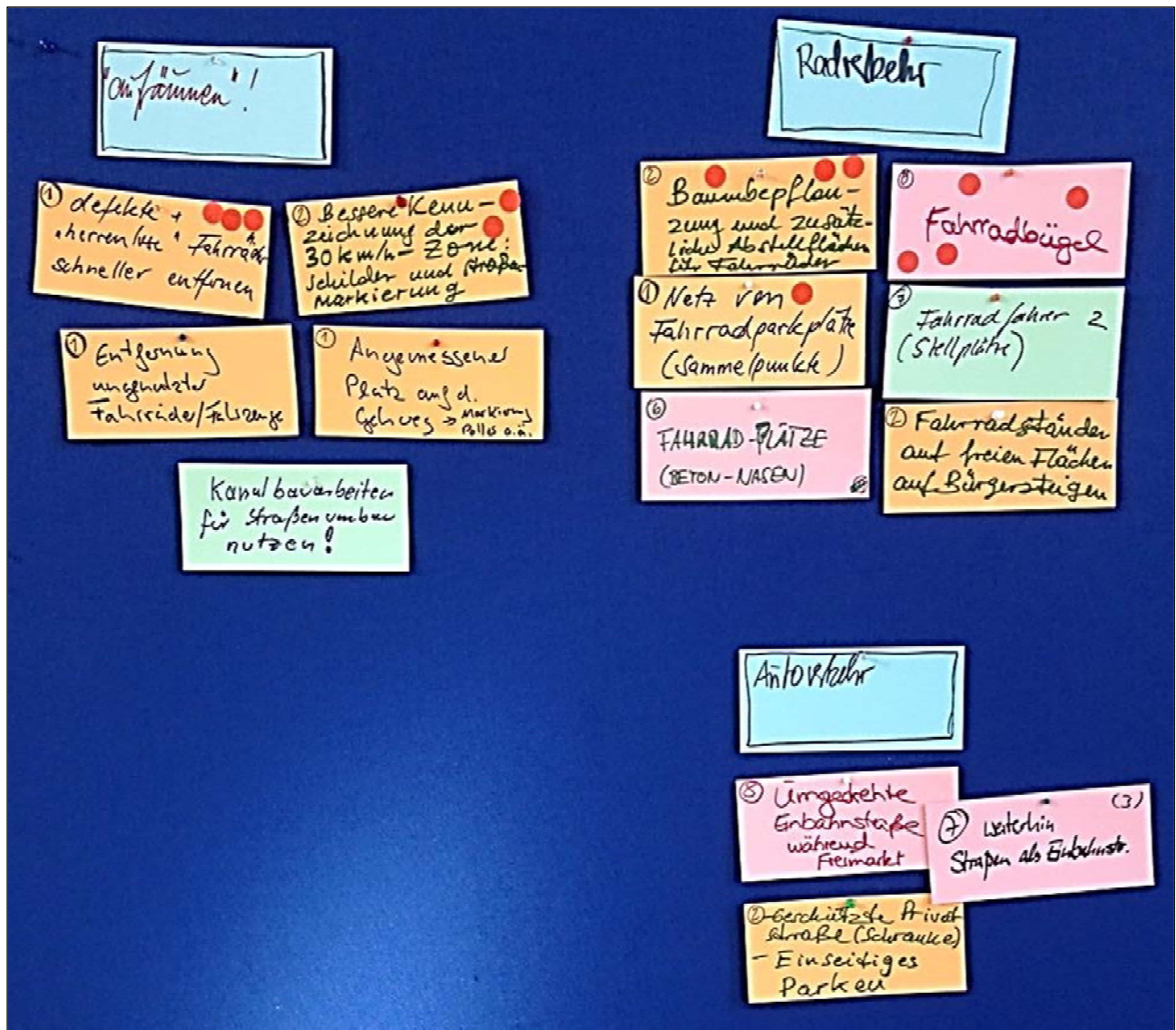


Abbildung 4: Autoverkehr, Radverkehr und „aufräumen“

Aus der Vielzahl der Nennungen wurde durch das oben erwähnte Ranking folgende Wunschzustände für ein zukünftiges Straßenbild ermittelt:

- einseitiges Parken (9 Nennungen)
- Anwohnerparken, auch für Fahrräder (je 5 Nennungen)
- Platz für Menschen und Tiere, Raum für Kinder sowie Barrierefreiheit, mehr Fahrradbügel (je 4 Nennungen)
- Schulwege sichern, Mehr Grün, mehr Car Sharing (Profit oder Non-Profit), mehr Fahrradstellplätze mit Grünpflanzungen sowie das schnellere Entfernen herrenloser Fahrräder (je 3 Nennungen)
- sichere Überquerbarkeit der Findorffstraße, Barrieren für Rollatoren beseitigen in der Winterstraße, Nachbarschaftsauto, Kombiticket bei Veranstaltungen auf der Bürgerweide, bessere Erkennbarkeit der Tempo 30-Zone (je 2 Nennungen)
- beidseitig aufgesetztes Parken, Hauszugang ermöglichen, Umwidmung von Pkw- in Fahrradstellplätze, deutliche Linierung der Grenze des aufgesetzten Parkens zum Gehweg hin, Anwohnerparkhaus, sicherer Zugang für Rettungsfahrzeuge, stärkere Überwachung von Tempo 30, Ausweichparkflächen, Obstbäume und -sträucher anpflanzen/Urban Gardening, Schaffung von Mischflächen, Einrichtung

von sog. „Spielstraßen“, Auto-Dominanz abschwächen, Agentur für Privates Car Sharing schaffen, Netz von Sammelpunkten zur Fahrradabstellung (je eine Nennung)

Aus dieser Reihung, in der auch doppelte Nennungen enthalten waren, lässt sich folgendes als von den Teilnehmenden als **sehr wichtig** für das gesamte Gebiet (bis 3 Nennungen) zusammenfassen, **wie der Straßenraum gestaltet sein sollte**:

1. **Das Parken von Autos sollte in dem zu Grunde liegenden Teil möglichst nur einseitig erlaubt werden** (hier ist die Frage, wo die derzeit dort parkenden Fahrzeuge sonst stehen sollen, noch unbeantwortet; Verdrängung in angrenzende Gebiete sollte aus Fairnessgründen ausscheiden).
2. **Das Parken von Fahrrädern stellt auch ein Problem dar, weswegen mehr Angebote zur gesicherten Abstellung wie z.B. bedarfsnahe Fahrradbügel für Fahrräder geschaffen werden sollen** (der Wunsch des AnwohnerInnenparkens für Fahrräder sollte hierbei nicht berücksichtigt werden, weil er zu schwer nachzuhalten [Kennzeichnung der „berechtigten“ Fahrräder? Kontrolle?] und der Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels nicht zuträglich ist).
3. **Bei herrenlosen „Schrotträdern“ soll schneller und konsequenter durchgegriffen werden.**
4. **Generell mehr Barrierefreiheit** (was hier besonders die Benutzbarkeit der Gehwege in der notwendigen Breite und die Überquerbarkeit der Straße für Mobilitätsbeeinträchtigte betrifft) **und Erhöhung des Grünanteils im Straßenraum.**
5. **Die Sicherheit des Schulwegs zur Schule an der Admiralstraße sollte überprüft und verbessert werden.**

Die folgenden Nennungen sind entweder nur auf einen bestimmten Bereich des Gebiets fokussiert oder zeigen, dass die von der Mehrheit favorisierten Punkte nicht nur widerspruchsfrei hingenommen werden, sondern auch die bisherigen Lösungen zum Teil ihre Fürsprecher haben, sie sollten bei der Abwägung der Ziele nicht vernachlässigt werden (sich mit den oben genannten Forderungen überschneidende Punkte wurden nicht nochmal erwähnt):

6. Bessere Durchsetzung der Tempo 30-Zone (was den Schluss nahelegt, dass diese Zone nicht generell abgelehnt wird).
7. Bessere Überquerbarkeit speziell der Findorffstraße und Barrierefreiheit in der Winterstraße.
8. Das beidseitig aufgesetzte Parken wird zumindest einmal unterstützt, dabei sollten deutlichere Markierungen helfen, die Fahrzeuge ordentlicher (und damit Gehwegbreite sparender) abzustellen.
9. Die verstärkte Begrünung des Straßenraums könnte auch mit Obstgehölzen vollzogen werden oder Freiflächen für das Gärtnern in der Stadt freigegeben werden.
10. Wenn es eine Umgestaltung der Straßenräume geben sollte, dann als Mischfläche, die die Auto-dominanz herabsetzen kann. Eine „Spielstraße“ meint in diesem Fall eher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Zeichen 325/326 StVO).

Die Punkte 1 bis 10 sollten dem weiteren Handeln zu Grunde gelegt werden. Dabei sind Widersprüche und Schwierigkeiten wie z.B. bei der stärkeren Begrünung vorprogrammiert; die mögliche Umsetzung bedarf in jedem Fall einer weiteren, umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit. Dabei werden auch Kompromisse in Bezug auf die oben erarbeiteten Vorgaben gemacht werden müssen, denn die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Workshop kann Tendenzen und vielleicht einen Trend aufzeigen, nicht aber ein mehrheitliches Votum.

4. Arbeitsphase 2: Mängel und erste Lösungsansätze

Im zweiten Teil nach der Mittagspause haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in vier Gruppen auf Lageplänen des Quartiers die Mängel ortsbezogen eingetragen und teilweise auch schon erste Lösungsvorschläge erarbeitet (Abbildungen 5 - 6):

- Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung (mutmaßlich auch durch schlechte Erkennbarkeit der Beschränkung)

Lösungsansätze:

- zusätzliche Piktogramm (Tempo 30) auf der Fahrbahn in den Einfahrbereichen
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch auf den angrenzenden Straße
- Teilaufpflasterungen in Einfahrbereichen
- Teilaufpflasterungen an Knotenpunkten

- Schulwegsicherheit erhöhen

Lösungsansätze:

- Poller im Bereich der Knotenpunkte zum Freihalten der Querungsstellen
- Teilaufpflasterungen an Knotenpunkten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und als Querungshilfe
- Erkennbarkeit der „Hauptschulwege“ erhöhen (z.B. farblich)
- an Knotenpunkten zusätzliche Hinweise durch Schilder o.ä.
- Halte- oder Parkverbote im Nahbereich der Schule

- Bewegungsflächen für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge werden zugeparkt

Lösungsansätze:

- Poller im Bereich der Knotenpunkte zum Freihalten der Eckbereiche, ggf. Bänke (Betonblöcke mit Holzauflagen) anstelle von Pollern

- Gefährliche Radwegführungen an den Knotenpunkten Findorffstraße / Eickedorfer Straße und Findorffstraße / Admiralstraße

- Schlecht markierter Radweg entlang der Findorffstraße

- Radverkehrsqualität erhöhen

Lösungsansätze:

- Ausgewählte Straßen als Fahrradstraßen einrichten
- Fahrradbügel an diversen Stellen in den Straßenräumen

- Überquerbarkeit der Findorffstraße und Eickedorfer Straße

Lösungsansätze:

- zusätzliche Querungsstellen (Fußgängerüberwege) in der Findorffstraße an den Eingängen / Durchgängen zu Messe bzw. Bürgerweide
- zusätzliche Querstelle in der Eickedorfer Straße Höhe Winterstraße

- Geringe Gehwegbreiten

Lösungsansätze:

- einseitiges, nicht aufgesetztes Parken (in allen oder nur ausgewählten Straßen)
- Mindestgehwegbreiten von 1,50 m

- Mangelnde Aufenthaltsqualität

Lösungsansätze:

- Aufwertung / Umgestaltung der Platzbereiche und Straßenräume durch Bäume, Bänke etc.
- Ungenutzte / wenig genutzte Vorgärten zur Verbreiterung der Gehwege nutzen, ggf. mäandrierende Führung
- Shared Space

- Geringe Möglichkeiten für Kinderspiel

Lösungsansätze:

- Spielplätze in Innenbereichen / Hinterhöfen
- Pocketparks (kleiner Park) in Baulücken
- Shared Space

- Nachbarschaft(en) stärken

Lösungsansätze:

- mehr Nachbarschaftstreffpunkte (z.B. NAHBEI)
- Einrichtung eines Cafés am Spielplatz

- Hoher Parkdruck durch quartierfremde Parker, besonders während Veranstaltungen in den Messehallen oder auf der Bürgerweide

Lösungsansätze:

- AnwohnerInnenparken im gesamten Quartier
- Einbahnstraßen zur Bürgerweide umdrehen, dadurch Einfahrt ins Quartier erschweren
- Bei Veranstaltungen (Messe Bremen, Bürgerweide) Fläche auf der Bürgerweide für Anwohner reservieren
- Erhöhung der Stellplatzanzahl durch Umordnung der Stellplätze im Bereich Eickendorfer Straße
- Mitnutzung umliegender Parkhäuser
- Parkhaus mit Dachgarten auf Spielplatzfläche (
- Kapazitätserhöhung Tiefgarage Altenwohn-Zentrum
- Stellplätze im Straßenraum für privates Carsharing

- Mülltonnen blockieren am Abfuhrtag Gehwege und Parkstände

- Grünflächen und Pflanzbeete werden überfahren / beparkt

Lösungsansätze:

- Schutz durch Poller



Abbildung 5: Mängel und Lösungsansätze Gruppe 1

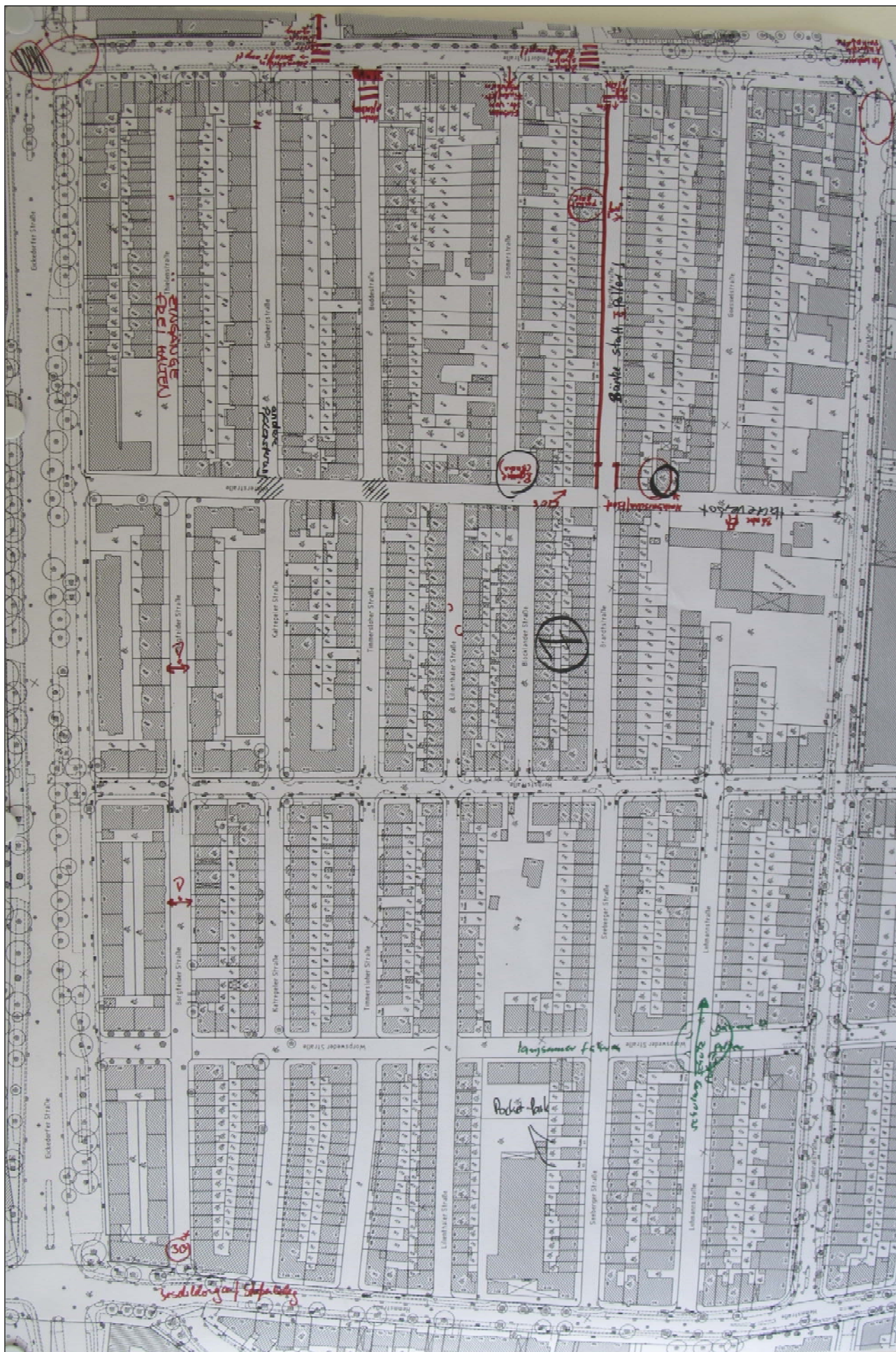


Abbildung 6: Mängel und Lösungsansätze Gruppe 2



Abbildung 7: Mängel und Lösungsansätze Gruppe 3

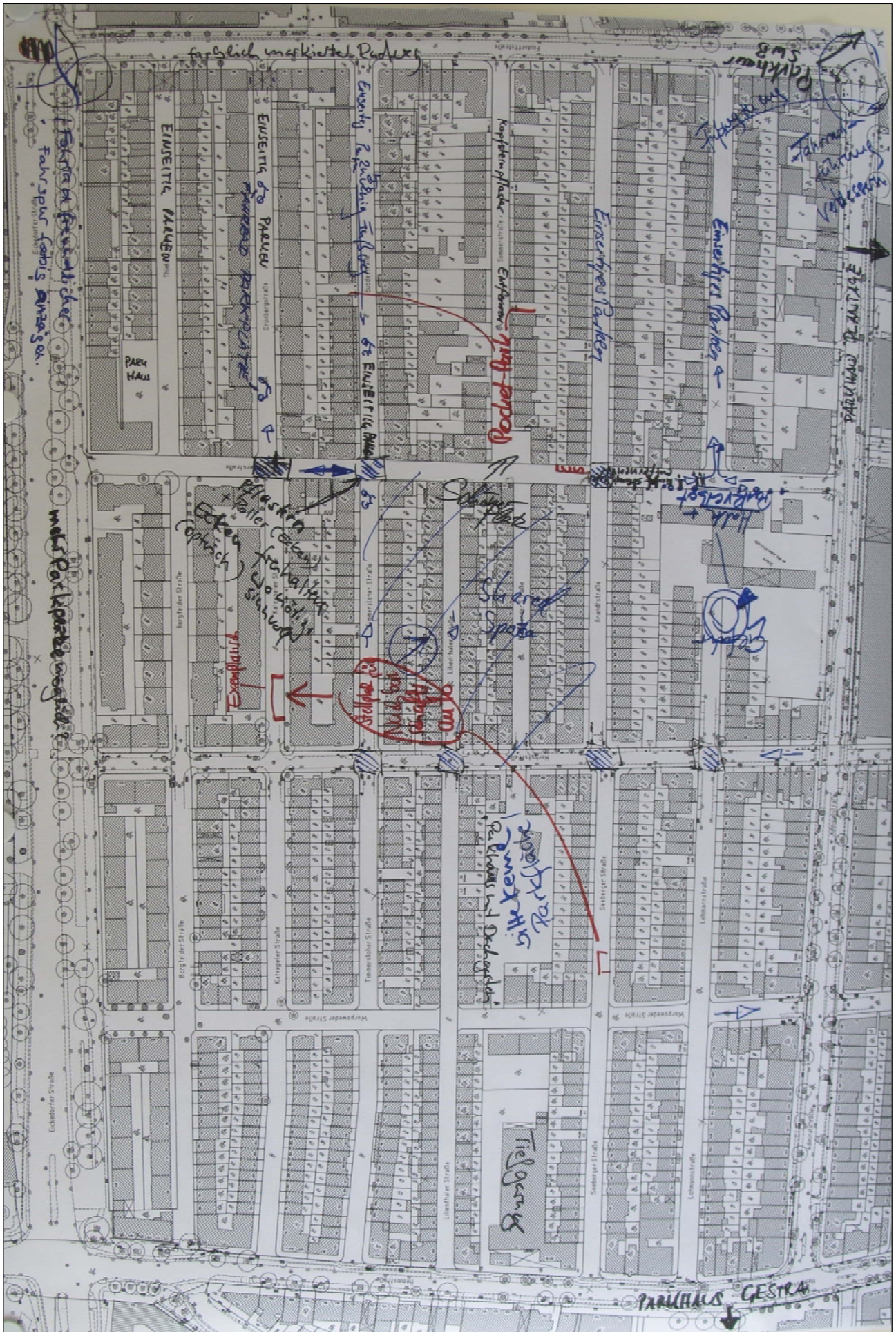


Abbildung 8: Mängel und Lösungsansätze Gruppe 4

·5· Schlusswort

Das Resümee des Workshops war von allen Seiten sehr positiv.

Neben vielen guten Ideen und Hinweisen von Seiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnte andererseits bei diesen Verständnis für die fachlichen und rechtlichen Zwänge geweckt werden, denen die Planung von Verkehrsanlagen häufig unterliegt.

Es wurden auch einige Ideen über die Betrachtung der Straßenräume hinaus entwickelt.

Die erarbeiteten Ergebnisse können insgesamt jedoch lediglich Tendenzen und Trends widerspiegeln, da die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Workshop im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung des Quartiers gering ist. Deshalb sollten weitere Schritte nur unter umfassender Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen.

Die aufgezeigten Mängel und die entwickelten Lösungsansätze bilden aber eine gute Basis für die weitere Arbeit des Beirates.