



Hansestadt Osterburg 2015

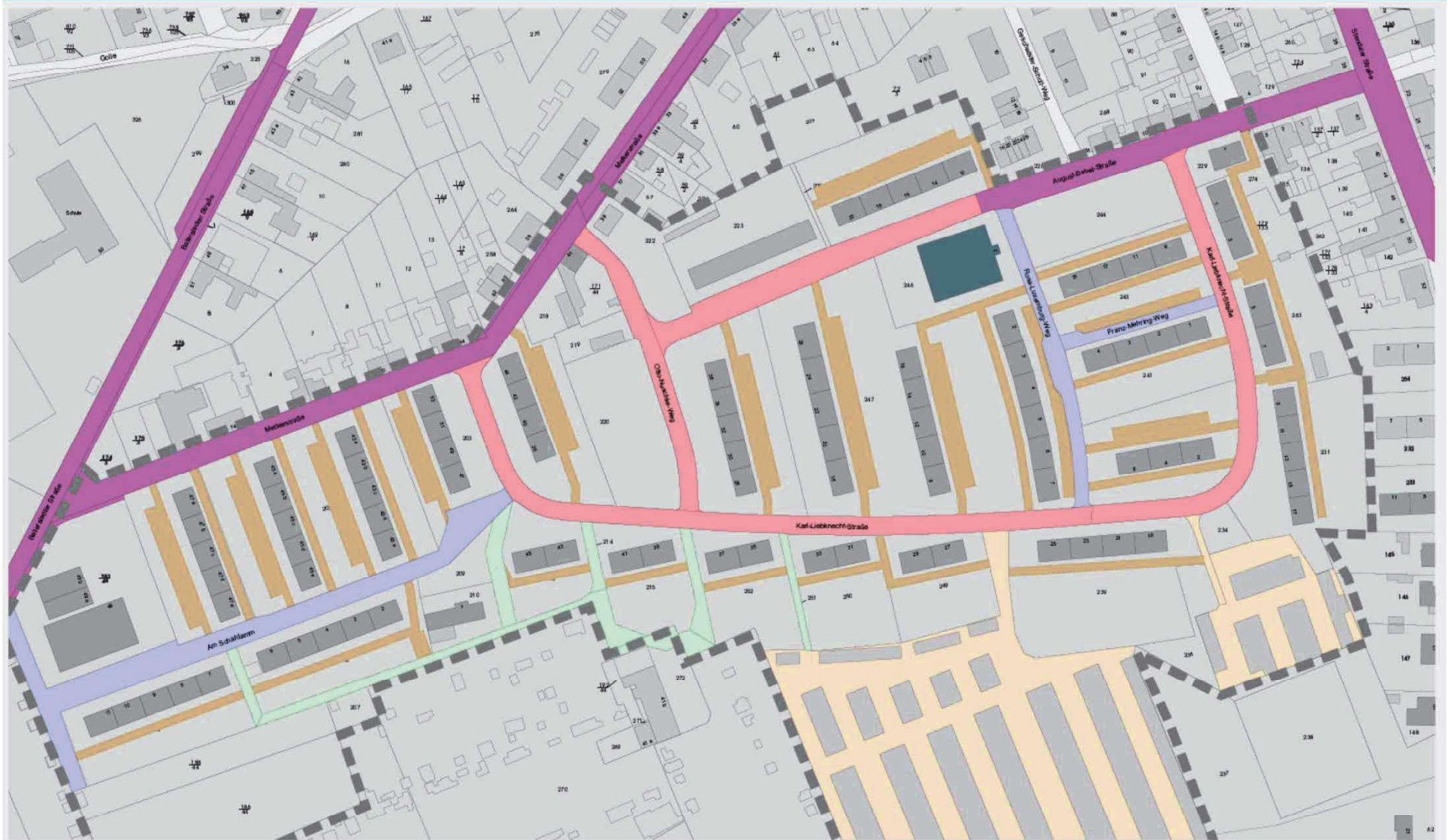
Barrierefreie Neugestaltung des "Altneubaugebietes"



Bestand



Die städtebauliche Einfachheit und Schlichtheit der Siedlung wird als Qualität gesehen, die es gilt, behutsam unter Einbeziehung möglichst vieler Beteiligter, Nutzerinnen und Nutzer im Hinblick auf die vielschichtigen Anforderungen an heutige Freiräume zu einem angemessenen Ganzen zu entwickeln.



Verkehrsflächen

- | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------|---|------------|---|----------------------|---|----------------|
|  | Erschließungsstraße mit Sammelstraßenfunktion |  | Erschließungsstraße |  | Wohnstraße |  | Wohnweg - kommunal |  | Garagenkomplex |
| | | | | | |  | Wohnweg - Eigentümer | | |



Eigentümer	 Hansestadt Osterburg	 Wohnungs-genossenschaft	 Städtische Wohnungsgesellschaft	 Eigentümergeinschaft (Privatpersonen / städtische Wohnungsgesellschaft; Wohnungs-genossenschaft)	 Privatpersonen
-------------------	--	---	--	--	--



August-Bebel-Straße



Karl-Liebkecht-Straße



Otto-Nuschke-Weg



Am Schafdam

Handlungsfelder in den Ortsteilen



August-Bebelstraße



August-Bebel-Straße



Am Schafdam



Karl-Liebkecht-Straße



"Wildes" Parken auf Seitenflächen an der Melkerstraße.



"Eingangssituation" an einem Wohnweg der Melkerstraße.

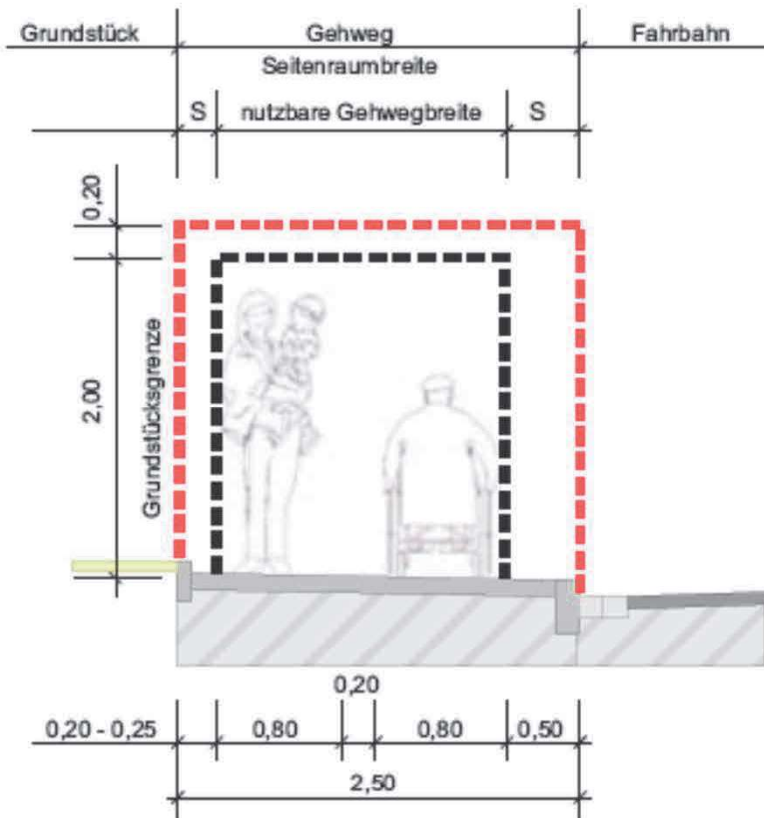


Desolate Gehwege und Borde in der Karl-Liebknecht-Straße.

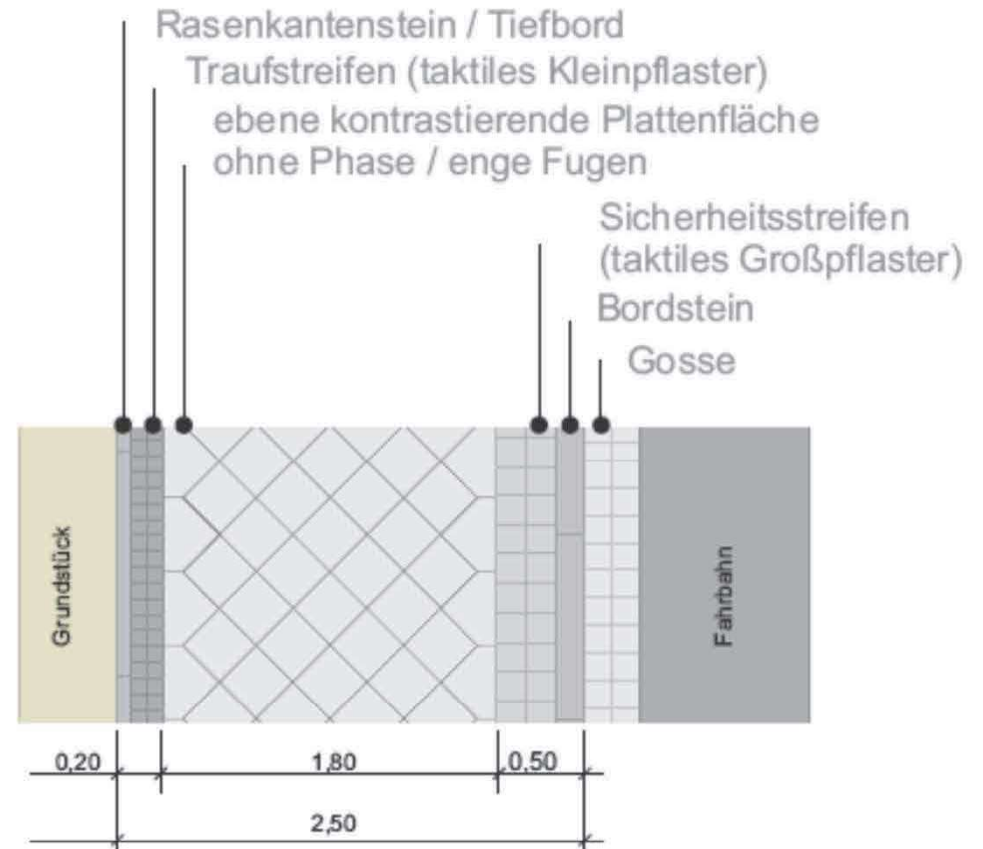


Funktions- und Gestaltungsdefizite an der Einmündung Karl-Liebknecht-Straße / Am Schafdam.

Prinzipdarstellung Gehweg



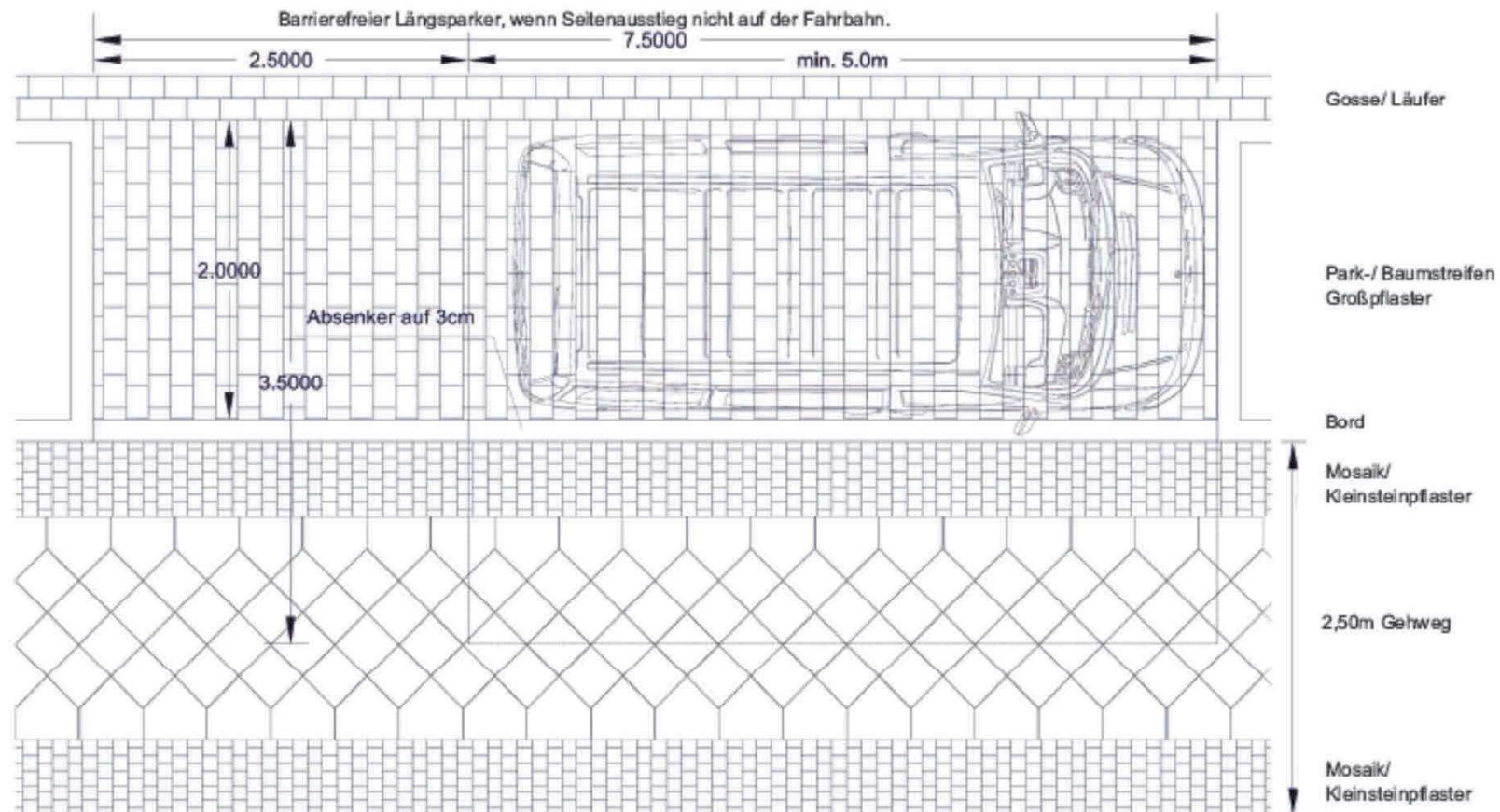
- lichter Außenraum
- lichter Verkehrsraum
- S Sicherheitsraum



Gehweg | Querschnitt A | ohne Parkstreifen |

Barrierefreier Längsparker

3% der Pkw-Stellplätze, mindestens ein Stellplatz, müssen nach DIN 18025 ausgebildet sein.



Längsparkplätze: Pkw-Stellplatz muss mindestens 5,00 m (mit Bewegungsfläche 7,50 m) lang und 2,50 m (mit Bewegungsfläche 3,50 m) breit sein.

Borde: Müssen in ganzer Breite auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt, taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar gekennzeichnet sein.

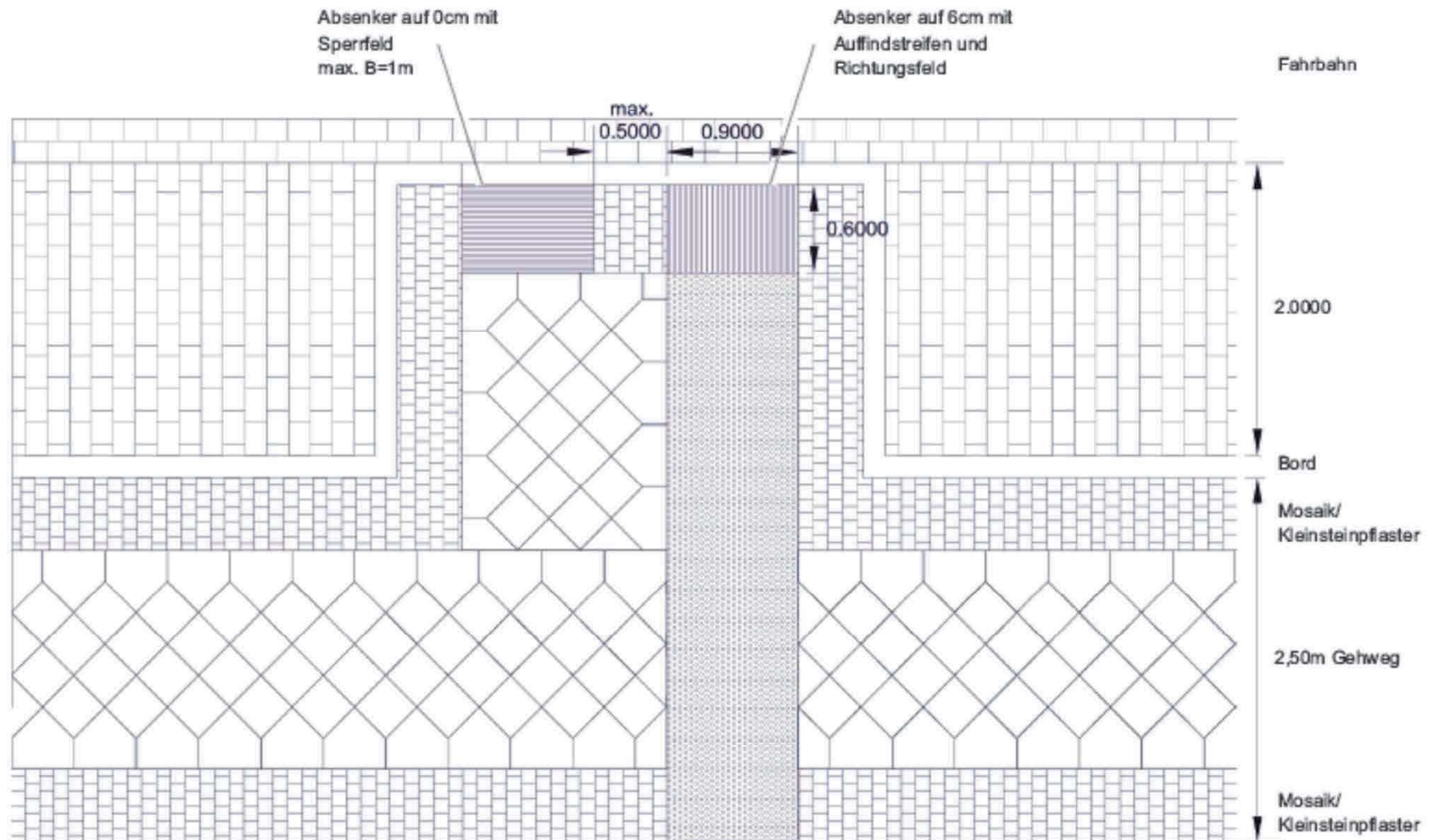
Fahrbahnquerungen

- Bordhöhe:** Von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen nach DIN 32983 in Kombination mit Auffindstreifen und Richtungsfeld.
- Nullabsenkung:** Auf Fahrbahnniveau abgesenkter Bord für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer. Dieser Bord muss taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984 gesichert und in der Regel auf eine Breite von 1,00 m begrenzt werden.
- Für Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter sind als 1,00 m, sind weitergehende Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um ein ungewolltes Verlassen des Gehweges im Bereich des aus Fahrbahnniveau abgesenkten Bordes zu verhindern. Sperrfeld vor der Nullabsenkung mit einer Tiefe von 0,90 m und ein akustisches Orientierungssignal, falls eine Ampel (LSA) vorhanden ist.

Fahrbahnquerung mit Parkstreifen

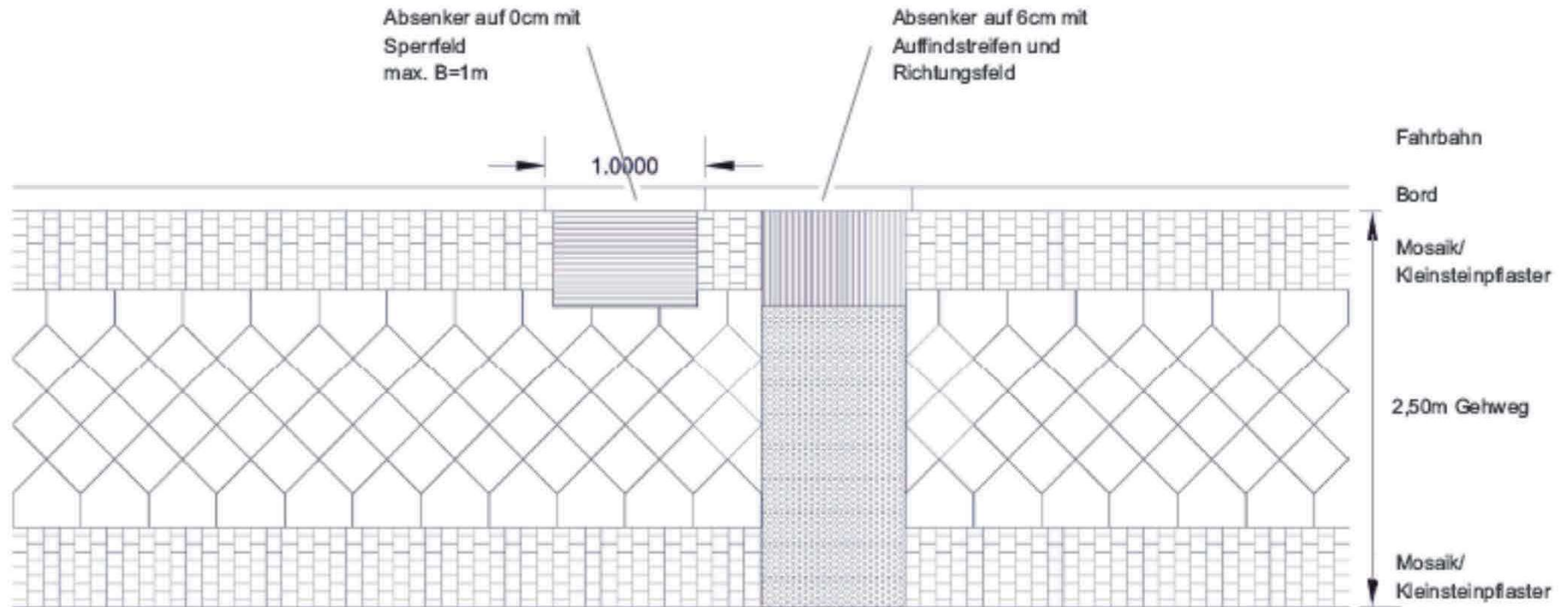
Prinzipdarstellung von getrennten Querungen ohne Fahrbahnverengung

Prinzip getrennte Querung ohne Parkstreifen



Fahrbahnquerung ohne Parkstreifen

Prinzip getrennte Querung ohne Parkstreifen



Handlungsfelder definiert

Ausgehend von der Bestandsbewertung und im Ergebnis der Abstimmungen mit den Wohnungsunternehmen hat die Hansestadt Osterburg folgende Handlungsfelder bestimmt:

- Barrierefreier Ausbau
- Optimierung der Verkehrsführung
- Optimierung der Querschnitte
- Aufwertung der Freiräume und Freiflächen

Strukturierung der Freiräume in private, halböffentliche und öffentliche Bereiche mit fließenden Übergängen, Funktionale Neuordnung der Freiräume, besonders von Wegeführungen, Pkw-Stellplätzen, Zufahrten; Einordnung von Standplätzen der Entsorgungsbehälter, Gestaltung des Freiraumes und der Freiflächen, Stadtmöblierung



Reduzierung der gegenwärtigen Fahrbahnbreite von 8,00 m auf 4,75 m, Anlage beidseitiger Gehwege, einseitigem Parkstreifen, beidseitige Baumreihe

Anpassung des Straßenquerschnitts, Ausbildung einer 4,75 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen, einseitigem Parkstreifen und einseitiger Baumreihe

Rückbau der Straße Otto-Nuschke-Weg, Gestaltung des Freiraumes, Bestandteil der "Grünen Mitte"

Neuordnung des Einmündungsbereichs

Gestaltung der "Grünen Mitte"

Barrierefrei geplant und gebaut

- "Entschleunigen" des Verkehrs: Tempo-30-Zone, reduzierte Fahrbahnbreite, angepasste Radien, eingeordnete Engstellen,
- Gehwege: konsequent beidseitig angeordnet, eine Seite barrierefrei (Breite 2,50m), Gegenseite (Breite 1,50 m), Querungen, 2,50 m breite "Ergänzungsstücke" oder die Nutzung grundstücksseitiger Zuwegungen gewährleisten, dass alle Gebäude und öffentlichen Freiräume barrierefrei erreicht werden können,
- Geh- und Fahrbereiche: kontrastreiche Gestaltung mit unterschiedlichen Materialien,
- Fahrbahnen: ausgeführt in Asphalt mit eingewalztem Splitt als optischem "Aufheller",
- Gehwege: mit einem Betonplattenbelag ohne Phase und mit sehr enger Fugenausbildung belegt,
- Trauf- und Sicherheitsstreifen: ausgeführt in Kleinpflaster mit Helligkeitskontrast zum Plattenbelag und als taktile Begrenzung,
- Parkstreifen/ Grundstückszufahrten: großformatige, rechteckige Betonsteinen, ohne Phase und mit sehr enger Fugenausbildung,
- Grundstückszufahrten: eine seitliche Begrenzung aus Kleinpflaster zur tastbaren Erkennung (quer zur Laufrichtung),
- im Bereich von Fahrbahnquerungen wird die Fahrbahnbreite vermindert,
- bei Fahrbahnquerungen, einmündenden Straßen und Kreuzungen werden in Verbindung mit taktilen Platten sowohl ein Null-Bord-Abschnitt als auch ein 3cm-Bord-Abschnitt ausgeführt,
- als Straßenbeleuchtung wird LED-Technik neuester Generation verwendet,
- Stellflächen werden einseitig parallel zur Fahrbahn angeordnet ("Längsparker"), bei barrierefreien Stellplätzen werden Rampensteine statt der Borde verwendet,
- Sitzmöglichkeiten nach differenzierten Vorgaben (barrierefrei, mit/ ohne Arm-/ Lehne, Ein-, Zwei-, Mehrsitzer).

Ziele festgeschrieben

Im “Altneubaugebiet” wurden die Erschließung und die damit verbundenen Freiräume vorrangig nach verkehrstechnischen Aspekten vorgesehen.

Diese, heute nicht mehr angemessene Sichtweise gab dem Kfz-Verkehr den uneingeschränkten Vorrang. Abgesehen von den im Laufe der Jahre vorgenommenen Reparaturen, die je nach Erfordernissen durchgeführt wurden und den Abbrüchen von zwei Gebäuden in der August-Bebel-Straße bzw. dem Otto-Nuschke-Weg, gab es bisher keine wesentlichen Eingriffe.

Bei der nach 1990 erfolgten Flächenzuordnung reduzierte sich der öffentliche, in Verantwortung der Stadt liegende Bereich auf die Fahrbahn und den angrenzenden Gehweg. Die angrenzenden Freiflächen wurden den Eigentümern der anliegenden Grundstücke zugeordnet. Diese erneuerten in den vergangenen Jahren einige der Zuwegungen, Fahrwege und befestigten Stellplätze in eigener Regie.

Es fehlt somit ein Gesamtkonzept zur Neuordnung, Entwicklung und Gestaltung der Freiräume des Quartiers. Weder die Verbindung und bessere Anbindung an die Stadt noch das siedlungsinterne System von Frei- und Erschließungsräumen sind unter den unterschiedlichsten Ansprüchen von Funktionalität, Barrierefreiheit, Nachhaltigkeit, Ökologie und Attraktivität an einen heutigen Freiraum, "ganzheitlich" betrachtet worden.

Das zu erarbeitende Konzept ist hier als erster Schritt zu verstehen. Es werden erste Vorschläge unterbreitet, wie der Charakter der heute in vielen Fällen baumlosen Strassen, Wege, Vorplätze und Stellplätze, die häufig den negativen Aspekt einer Siedlung gegenüber den Freiräumen der gewachsenen Innenstadt noch hervorheben, durch gezielte und sparsam eingesetzte Maßnahmen erheblich verbessert werden können.

Der vorliegende Beitrag betrachtet die heutige Situation der Siedlungsfreiräume unter zwei Aspekten:

Zum Einen wird die Erschließungsstruktur einschließlich der gegenwärtigen Anordnung der Kfz-Stellplätze kritisch betrachtet. Es werden erste Lösungsansätze, Ergänzungen bzw. Reduzierungen vorgeschlagen und anhand von Prinzipdetails zum barrierefreien und nachhaltigen Umbau der Straßen und Wege vorgestellt.

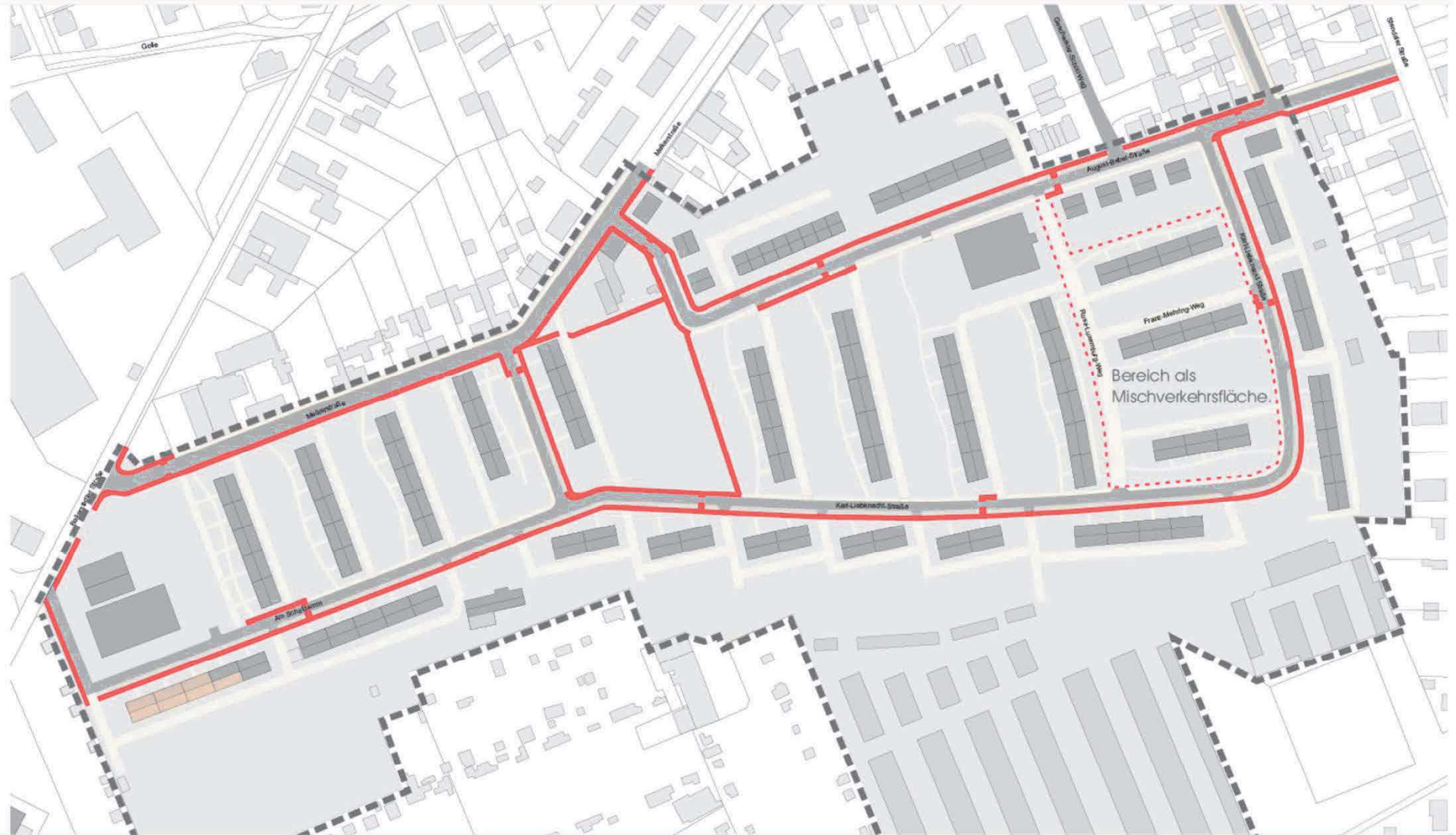
Zum Anderen wird die nicht befriedigende Aufenthaltsqualität der Freiräume zum Anlass genommen mit einem neuen Freiraum im zentralen Bereich, wo ein Gebäude entfernt wurde, dem "Altneubaugebiet" eine "Grüne Mitte" zu geben. Ein grundlegendes Gestaltungsgerüst, das unter Berücksichtigung des Baumbestandes mit zusätzlichen Baumpflanzungen als eine Art "Stadtwald" als "Grüne Mitte" für Aufenthalt, Bewegung, Sport und Spiel in der räumlich erlebbar wird. Von seinen aktiven Nutzungsrändern mit Bänken, Aktionselementen wie Bewegungs- und Spielgeräten entwickelt sich der dichtere Baumbestand zur Mitte hin zu einer freien Wiesenfläche.

Ein nur in der Grundstruktur definiertes Wegesystem könnte schrittweise realisiert und mit besonderen weiteren Nutzungsangeboten, auch in Zusammenarbeit mit den Anwohnerinnen und Anwohnern, wie z.B. ein Hochbeetgarten ergänzt werden.

Die "Grüne Mitte" setzt einen Impuls und verleiht mit ihrer Ausstrahlung und räumlichen Präsenz dem Siedlungscharakter mit seiner etwas monotonen Addition gleicher Gebäudeblöcke eine neue lebenswerte Qualität mit besonderem Identifikationswert. Alle Nutzergruppen sollen angesprochen werden.

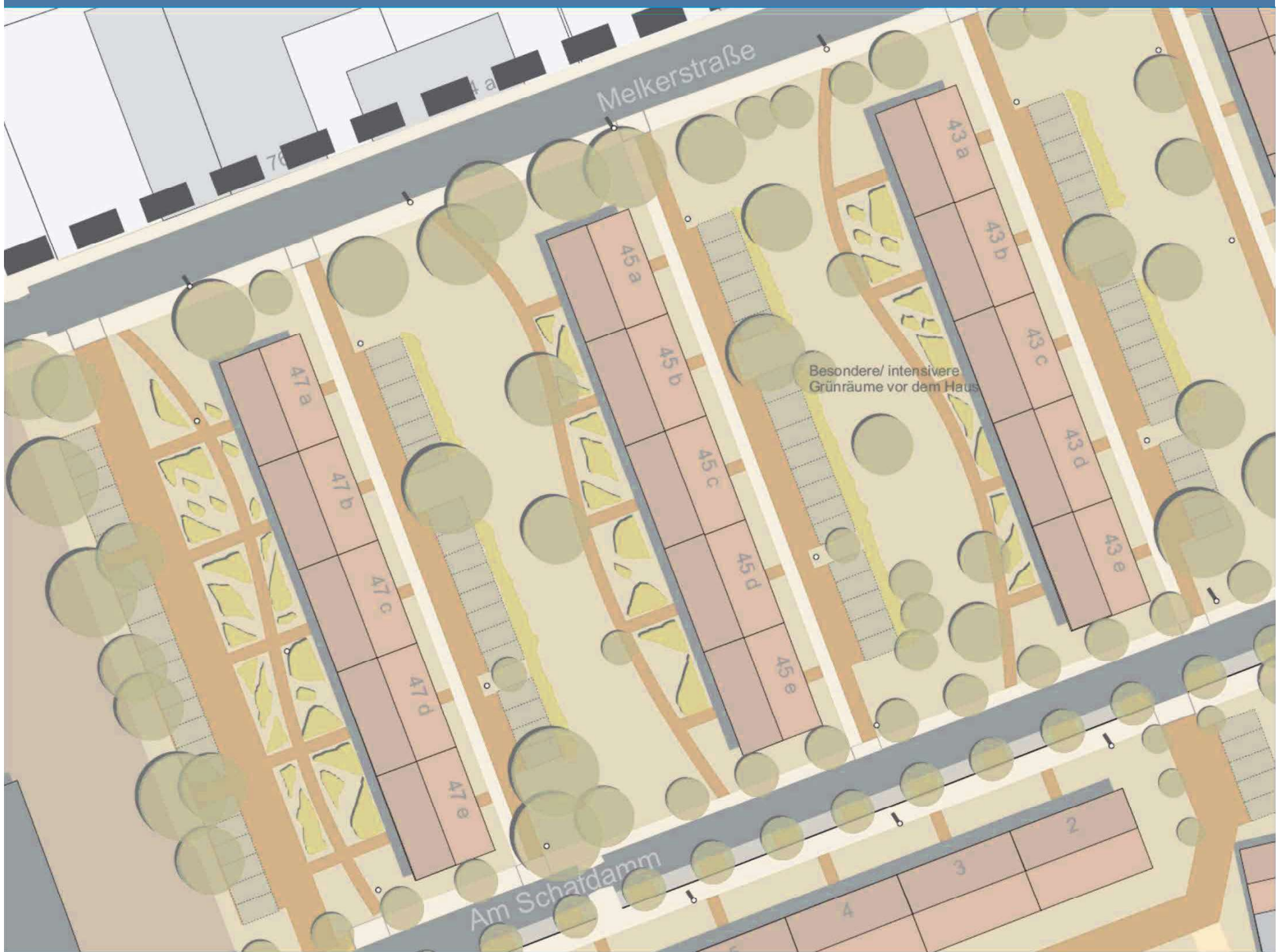
Einfache klare Strukturen und keine Überinstrumentierung des Freiraumes, aber barrierefreie Wege, ein altersgerechtes Mobiliar, Bewegungs- und Spielgeräte unter Berücksichtigung älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen wie auch von Familien, jüngeren Menschen und Kindern.

barrierefreie Wegeführung



Gesamtkonzept





Melkerstraße

Besondere/ intensivere
Grünräume vor dem Haus

Am Schattdamm

70

a

47a

47b

47c

47d

47e

45a

45b

45c

45d

45e

43a

43b

43c

43d

43e

2

3

4







