



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 72, 28195 Bremen

**Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde  
Bremen**  
- Amt für Straßen und Verkehr-  
z.H. Frau Freise  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

Auskunft erteilt  
Frau Kriesten-Witt

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 73

Zimmer 408

T (04 21) 361 2347

E-mail  
annette.kriesten@bau.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
15.03.2018

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
51-9

Bremen, 27.03.2018

**Einzelfallprüfung der Antragsunterlagen für die Umgestaltung des Herdentorsteinweges zum Verzicht auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

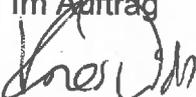
Sehr geehrte Frau Freise,

mit Schreiben vom 15.03.2018, eingegangen am 19.03.2018, beantragten Sie für SV Infra, für die o.g. Baumaßnahmen auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten.

Ich habe die von Ihnen eingereichten Unterlagen nach Maßgabe der § 9 UVPG geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass für die vorgesehene Maßnahme nach den hier vorgelegten Unterlagen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung kann daher entfallen.

Die Feststellung des Verzichts auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 5 Abs. 2 UVPG der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieses erfolgt durch Bekanntmachung auf der Homepage meiner Dienststelle im Bereich Verkehr.

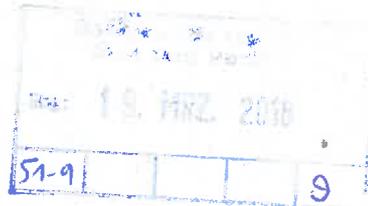
Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Kriesten-Witt



SV Infra, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Referat 51  
- Planfeststellungsbehörde –  
z.Hd. Fr. Kriesten-Witt  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen



Auskunft erteilt  
Britta Freise  
Zimmer U 605  
T (04 21) 3 61 9103  
F (04 21) 4 96 9103

E-Mail  
[Britta.Freise@ASV.Bremen.de](mailto:Britta.Freise@ASV.Bremen.de)

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens: -

Mein Zeichen: 20-5  
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 15.03.2018

**Feststellung der UVP-Pflicht von Straßen- und Straßenbahn-Baumaßnahmen**  
Hier: Umgestaltung des Herdentorsteinwegs

Sehr geehrte Frau Kriesten-Witt,

hiermit sende ich Ihnen den Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht für die o.g. Bau-  
maßnahme nebst Ausführungsplänen und dem Erläuterungsbericht aus der Trägeranhörung.

Bei Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag

(Britta Freise)

**Anlagen:**

- Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht für die Umgestaltung des Herdentor-  
steinwegs
  - Vorabzug Ausführungsplanung - Lageplan
  - Vorabzug Ausführungsplanung – Detail 1
  - Vorabzug Ausführungsplanung – Detail 2
  - Vorabzug Ausführungsplanung – Detail 3
  - Umgestaltung Herdentorsteinweg / Hillmannplatz – Beteiligung der Träger öffentlicher  
Belange (TÖB): Erläuterungsbericht

 Dienstgebäude  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn  
Hauptbahnhof  
oder Herdentor

Eingang  
Abt. Entwurf und Neubau  
von Straßen:  
Hillmannplatz 8-10  
Abt. Straßenerhaltung,  
Abt. Brücken- und Ing.bau:  
Herdentorsteinweg 7

Sprechzeiten  
Mo bis Fr.  
8:00 - 12:00 Uhr  
weitere Termine  
nach tel.  
Vereinbarung mög-  
lich

Geschäftsstelle:  
T (0421) 361 9780  
F (0421) 361 9738  
E-Mail  
[office@asv.bremen.de](mailto:office@asv.bremen.de)

**Impulsgeber  
Zukunft**  
beruf & familie

Wir sind ein Impulsgeber

**Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht von Straßen- und Straßenbahn-Baumaßnahmen**  
(direkt bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde einzureichen)

**Lage und Bezeichnung des Vorhabens:**

Umgestaltung des Herdentorsteinwegs in Bremen-Mitte:

Für eine Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs soll der Herdentorsteinweg umgestaltet werden. Durch eine Verbesserung der Radverkehrsführung stadteinwärts mit einer getrennten Führung vom Fußgängerverkehr wird die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität optimiert. Auch die städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes ist ein Ziel der Maßnahme.

Die Lage der Straßenbahnhaltestelle „Herdentor“ verschiebt sich infolge der breiteren Querung um 9,50m in Richtung Am Wall. Bahnsteige und Ausstattung der Haltestelle sind im Rahmen der Maßnahme nach Rücksprache mit der BSAG anzupassen.

Geplante/r Antragstellung: 1. Quartal 2018.....

Baubeginn: vrsl. Sommer 2018.....

Fertigstellung: vrsl. Herbst 2018.....

**Kurzbeschreibung des Vorhabens (Standort und Merkmale) als Anlage, mit Lageplan**

- Beschreibung der Größe und Ausgestaltung des Vorhabens, ggf. einschließlich erforderlicher Abrissarbeiten (ggf. Beschreibung von Bautechnologien z.B. bei Tunnelbau)
- Standort des Vorhabens einschließlich der vorhandenen Nutzungen und der ökologischen Empfindlichkeit des betroffenen Gebietes

**Es handelt sich um ein Vorhaben gemäß (bitte ankreuzen)**

§ 7 UVPG (Neubauvorhaben)

..... § 8 UVPG (UVP-Pflicht bei Störfallrisiko)

§ 9 UVPG (Änderungsvorhaben)

§§ 10 - 12 UVPG (Kumulierendes Vorhaben – Erläuterung erforderlich)

Umgestaltung Herdentor / Hillmannplatz - Teil B: Umgestaltung Hillmannplatz / Optimierung der Hotelvorfahrt für Reisebusse

**Angaben zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen:**

(Die nachfolgenden Angaben dienen dazu, der Planfeststellungsbehörde die Prüfung zu ermöglichen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.)

Es sind daher die Schutzgüter zu beschreiben, die von dem Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden können.

Dabei sind die möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu beschreiben, die beispielsweise durch die zu erwartenden Emissionen, durch Abfallerzeugung oder durch die Nutzung der natürlichen Ressourcen Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt entstehen.

Sofern „ja“ angekreuzt wird, ist eine Begründung oder Erläuterung auf gesondertem Blatt, ggf. mit entsprechenden Unterlagen, beizufügen.)

<b>I) Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit</b>		
<b>I.1. Schallimmissionen</b>		
	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
I.1. a	Änderung der Schallsituation	X
I.1. b	Die Emissionen (Mittelungspegel, Spitzenpegel) können zunehmen	X
I.1. c	Die Emissionen werden sich voraussichtlich verringern	X
I.1. d	Die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV sind gegeben	X
I.1. e	Schalltechnische Untersuchung erforderlich	X
I.1. f	Lärmschutzmaßnahmen werden getroffen	X
I.1. g	Können erhebliche Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen wirksam vermindert werden?	X
I.1. h	Erheblicher Lärm durch Baustelle (z.B. Nachtarbeit, Rammen) oder durch erhebliche Umleitungsverkehre?	X

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

		Ja	Nein
<b>I.2. Luftschadstoffe</b>			
I.2. a	Änderung der Immissionssituation		X
I.2. b	Verringerung		X
I.2. c	Zunahme		X
I.2. d	Vermeidungsmaßnahmen werden getroffen		X
<b>I.3. Erschütterungen und andere Belästigungen</b>			
I.3. a	Erschütterungen		X
I.3. b	Licht		X
I.3. c	Sonstiges (z.B. Elektromagnetische Felder aufgrund Gleichrichterwerk)		X
<b>II) Auswirkungen auf Boden und Fläche</b>			
<b>II.1. Ver- / Entsiegelung der Oberfläche</b>			
II.1. a	Änderung der Versiegelungssituation		X
II.1. b	Entsiegelung, Umfang ca. ....		
II.1. c	Versiegelung, Umfang ca. ....		
<b>II.2. Altlasten</b>			
II.2. a	Altlastenverdacht, orientierende Untersuchung erforderlich		X
II.2. b	Altlasten vorhanden		X
II.2. c	Sanierung erforderlich		X
<b>II.3. Erzeugung von Abfällen durch</b>			
II.3. a	Abrissarbeiten (insbes. Abfälle >Z 2, z.B. Asphalte, Schotter)		X
II.3. b	Bodenaustausch	X*	
II.3. c	Sonstiger erheblicher Abfallanfall		X
<b>III) Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich Grundwasser</b>			
<b>III.1. Oberflächengewässer (s. Karte C Lapro<sup>1)</sup> 2015)</b>			
III.1. a	Auswirkungen auf die Gewässergüte		X
III.1. b	Änderung der Oberflächenentwässerung (z.B. Wasserabfluss (Starkregenereignisse etc.), Verlegung, Aufhebung oder Herstellung eines Gewässers wie bspw. ein Straßenseitengraben, Verrohrung oder ähnliches)		X
III.1. c	Gewässerausbauung		X
<b>III.2. Grundwasser (s. Karte C Lapro<sup>1)</sup> 2015)</b>			
III.2. a	Vorhaben liegt im Wasserschutzgebiet		X
III.2. b	Grundwasserabsenkung vorgesehen		X
III.2. c	Änderung der Grundwasser- Neubildungsrate oder der Grundwasser- Strömung		X
III.2. d	Maßnahmen im Bereich von Hochwasserschutzanlagen		X
III.2. e	Auswirkungen auf Bewirtschaftungsziele nach WRRL		X

<sup>1)</sup> Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

\* (nur Tragschicht)

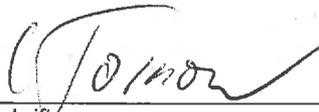
Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

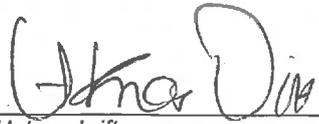
		Ja	Nein
<b>IV) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</b>			
<b>IV.1. Eingriff in Natur und Landschaft</b>			
IV.1. a	Das Vorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden		
IV.1. b	Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist anzuwenden		X
<b>IV.1. c Baumschutz</b>			
	Nach der Baumschutzverordnung geschützte Einzelbäume werden entfernt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt		X
<b>IV.1. d Artenschutz</b>			
	Besonders oder streng geschützte Arten sind möglicherweise betroffen		X
	Maßnahmen zum Artenschutz sind erforderlich		X
IV.1. e	Biotopverbund (s. Karte A und Plan 3 Lapro <sup>1)</sup> 2015) ist betroffen		X
<b>IV.1. f Vorgesehene Kompensation, der Eingriff wird kompensiert durch:</b>			
	Ausgleichsmaßnahmen		X
	Ersatzmaßnahmen		X
	Ersatzgeld (nur nach BaumschutzVO)		X
<b>V) Auswirkungen auf ökologisch empfindliche Gebiete</b>			
V.1. a	Schutzgebiete können beeinträchtigt werden (nach Nr. 2.3 der Anlage 3 zum UVPG, z.B. geschützte Biotope, Natur- und Landschaftsschutz, Bodendenkmäler, und auch aufgrund der Nutzung (wie Erholung, Siedlung, o.ä.) oder der Qualität)		X
V.1. b	Beeinträchtigung / Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen		X
<b>VI) Auswirkungen auf das Landschaftserleben (s. Karte E und F Lapro<sup>1)</sup> 2015</b>			
VI.1. a	Mögliche Auswirkungen z.B. auf Sichtbeziehungen; Landmarken Landschaftskulisse		X
VI.1. b	Mögliche Auswirkungen auf die Erholungseignung, z.B. durch Überbauung/Querung von Erholungswegen, Erhöhung von Lärm o.ä.		X
<b>VII) Auswirkungen auf das Klima (s. Karte D Lapro<sup>1)</sup> 2015)</b>			
VII. 1. a	Klimatische Veränderungen sind zu erwarten (z.B. Beeinträchtigung von Frischluftbahnen, Kaltluftentstehungsgebieten)		X
<b>VIII) Auswirkungen auf kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter</b>			
VIII.1. a	Ein Grabungsschutzgebiet ist möglicherweise betroffen		X
<b>IX) Auswirkungen durch Wechselwirkungen</b>			
IX.1. a	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern		X
IX.1. b	Wechselwirkungen zwischen kumulierenden Vorhaben		X

<sup>1)</sup> Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

Vorstehende Angaben wurden erstellt von: (Bitte ausfüllen)		
Freie Hansestadt Bremen Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen		
15.03.2018	i.A. Britta Freise, 20-5	
Bremen, den	Name, OKZ	Unterschrift

Stellungnahme der Verfahrensleitstelle		
	Ja	Nein
Das Vorhaben kann nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben (Begründung bitte ggf. auf gesondertem Blatt beifügen)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bremen, den 22.3.2018	Tominow 04-2	
	Name, OKZ	Unterschrift

Feststellung der zuständigen Planfeststellungsbehörde gemäß Anlage 3 UVPG		
	Ja	Nein
Das Vorhaben kann nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben. Ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen. Es besteht UVP-Pflicht.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Es ist zu erwarten, dass das Vorhaben nach überschlägiger Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach UVPG zu berücksichtigen sind. Es besteht keine UVP-Pflicht.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremen, den 27.03.2018	KRESEN-WITT 519	
	Name, OKZ	Unterschrift



**Freie Hansestadt Bremen**

**Amt für Straßen und Verkehr**

**Umgestaltung Herdentorsteinweg / Hillmannplatz**

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)**

**Erläuterungsbericht**

Versendete Endfassung

29. Mai 2017

## Inhaltsverzeichnis

---

### TEIL A: Umgestaltung Herdentorsteinweg

1.	Darstellung des Vorhabens .....	5
2.	Begründung des Vorhabens .....	6
2.1.	Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens.....	6
2.2.	Variantenuntersuchung (Vorplanung) .....	6
3.	Technische Gestaltung .....	8
3.1.	Ausbaustandard .....	8
3.1.1.	Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	8
3.1.2.	Verkehrsqualität .....	9
3.1.3.	Verkehrssicherheit .....	10
3.2.	Knotenpunkt, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	10
3.2.1.	Knotenpunkt Herdentorsteinweg / Am Wall .....	10
3.2.2.	Knotenpunkt Herdentorsteinweg / Bahnhofstraße .....	10
3.2.3.	Hillmannplatz – Umbau Rondell / Wendeanlage .....	11
3.3.	Besondere Anlagen .....	11
3.3.1.	Straßenbahn .....	11
3.3.2.	Linienbusse.....	11
3.3.3.	Lichtsignalanlagen .....	11
3.4.	Straßenausstattung .....	11
3.5.	Entwässerung .....	12
3.6.	Öffentliche Versorgungsleitungen .....	12

### TEIL B: Umgestaltung Hillmannplatz

4.	Grundlagen, Allgemeines .....	14
4.1.	Veranlassung .....	14
4.2.	Lage .....	14
4.3.	Eigentum .....	15
4.4.	Beschreibung Ist-Zustand .....	15
4.5.	Baugrundverhältnisse .....	15
5.	Planung.....	16
5.1.	Zielsetzung.....	16
5.2.	Planungsgrundlagen .....	16
5.3.	Varianten.....	16
6.	Geplante Maßnahmen .....	16
6.1.	Planungsablauf .....	16
6.2.	Zwangspunkte .....	17

6.3.	Fahrbahn .....	17
6.4.	Parkflächen.....	18
6.5.	Gehweg / Nebenanlage.....	18
6.6.	Radverkehr .....	18
6.7.	Entwässerung .....	18
6.8.	Öffentliche Versorgungsleitungen .....	18
6.9.	Barrierefreiheit.....	18
6.10.	Straßenbegleitgrün.....	19
<b>7.</b>	<b>Entwurf.....</b>	<b>20</b>
7.1.	Querschnitte.....	20
7.2.	Oberbau.....	20
<b>8.</b>	<b>Anlagenverzeichnis.....</b>	<b>21</b>

## **TEIL A:**

### **Umgestaltung Herdentorsteinweg**

## 1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

---

Der bestehende Straßenraum im Herdentorsteinweg weist eine hohe Dominanz des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs auf. Demgegenüber wird der Fußgänger- und Radverkehr stadteinwärts auf teilweise schmalen Nebenanlagen geführt. Die Breite des Radweges variiert zwischen ca. 1,06m – 2,10m. Im Bereich der Birkenstraße und der Querung über den Herdentorsteinweg liegt die Breite des Radweges bei ca. 2,10m. Die Breite des Gehweges variiert entlang der Gebäude von 2,10m (ASV Gebäude) bis ca. 4,98m (in Höhe Swiss-Hotel). Angesichts des sehr hohen Aufkommens im Fußgänger- und Radverkehr birgt dies ein hohes Konfliktpotenzial, da die Verkehrsströme sich nicht nur in Längsrichtung orientieren. Insbesondere in den Bereichen der Einmündung Bahnhofstraße, der Querung in Höhe der Birkenstraße (Haltestelle Herdentor) sowie am Lorientplatz treten in hohem Maße Querbeziehungen im Fußgänger- und Radverkehr auf.

Für eine Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs soll der Herdentorsteinweg umgestaltet werden. Durch eine Verbesserung der Radverkehrsführung stadteinwärts mit einer getrennten Führung vom Fußgängerverkehr wird die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität optimiert. Auch die städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes ist ein Ziel der Maßnahme.

Die Umnutzung des Herdentorsteinweges stellt eine Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Maßnahme Nummer F.10) dar. Auch im Rahmen des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“ wurde eine Umgestaltung des Herdentorsteinweges vorgeschlagen.

Im Zuge der Vorplanung wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt, welche mit dem Bericht zum Planungskonzept vom 15.05.2017 abgeschlossen wurde und nachfolgend zusammengefasst wird. Kernmerkmal ist hierbei eine Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn als Schutzstreifen. Daran schließt sich mit der Entwurfsplanung die detaillierte nachfolgende Erläuterung des Vorhabens an.

## 2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

---

### 2.1. Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens

Die verkehrliche Bedeutung des Straßenzuges ist hoch. Aus den hohen Verkehrsstärken im Fußgänger- und Radverkehr ergibt sich die dringende Notwendigkeit einer Optimierung der Verkehrsführung. Die Kapazität des Kfz-Verkehrs steht dabei nicht im Vordergrund, jedoch sind signifikante Einschränkungen im Kfz-Verkehrsablauf zu vermeiden, da der Herdentorsteinweg eine wichtige Erschließungsfunktion für die Innenstadt von Bremen aufweist. Die Verkehrsstärken der einzelnen Verkehrsarten stellen sich bezogen auf den Querschnitt zwischen dem Knotenpunkt Am Wall und der Bahnhofstraße und auf die Nachmittagsspitze mit dem höchsten Verkehrsaufkommen wie folgt dar:

- Kfz-Verkehr: 1.020 Kfz/h
- Fußgänger: 2.200 Fußgänger/h      davon rd. 85% auf der westlichen Straßenseite
- Radfahrer: 578 Radfahrer/h      davon rd. 55% auf der westlichen Straßenseite

### 2.2. Variantenuntersuchung (Vorplanung)

Im Zuge der Vorplanung wurden folgende 3 Varianten aus einer Vorauswahl von insgesamt 5 Varianten vergleichend bewertet:

- Variante 1A: Verlegung des Radverkehrs im Einrichtungsverkehr stadteinwärts auf die Fahrbahn (Schutzstreifen) mit Freigabe der Birkenstraße für den Radverkehr und Verlegung der Andienung des Swiss-Hotels für Reisebusse auf den Hillmannplatz
- Variante 2A: Zweirichtungsradweg im Abschnitt Lorientplatz – Birkenstraße, in den übrigen Bereichen Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn analog zu Variante 1; Freigabe der Birkenstraße für den Radverkehr und Verlegung der Andienung des Swiss-Hotels für Reisebusse auf den Hillmannplatz
- Variante 3: Verlegung des Radverkehrs wie in Variante 1A, jedoch mit Verschiebung der Querung über den Herdentorsteinweg in Höhe des Lorientplatzes und grundlegendem Umbau der Haltestelle Herdentor

Allen Varianten liegen die folgenden Kernmerkmale der Umgestaltung zugrunde:

- Querschnitt Herdentorsteinweg:      Beibehaltung der zweistreifigen Richtungsfahrbahn stadteinwärts
- Knotenpunkt Herdentorsteinweg / Am Wall:      Entfall der Rechtsabbiegespur in Richtung Am Wall
- Barrierefreiheit:      Barrierefreie Umgestaltung der Gehwegbereiche und der Querungen

Für die Details der Variantenuntersuchung wird auf den Bericht zum Planungskonzept und der synoptischen Bewertung vom 15. Mai 2017 verwiesen. Aus dem Abwägungsprozess des ASV Bremen sowie dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) ist **Variante 1A als umzusetzende Vorzugsvariante hervorgegangen.**

Folgende Aspekte sind in die Bewertung der Vorzugsvariante 1A eingegangen:

- Es werden spürbare Vorteile für den Fußgänger- und Radverkehr erzielt. Neben der durchgängigen Radverkehrsführung entlang des Herdentors erfolgt durch die Freigabe der Birkenstraße für den Radverkehr eine direkte Führung bzw. Querung zwischen Birkenstraße und Contrescarpe.
- Mit der durchgängigen Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn steht Fußgängern deutlich mehr Raum zur Verfügung und Konflikte mit dem Radverkehr im Längsverkehr werden beseitigt.
- Für die Freigabe der Birkenstraße für Radfahrer wurde ein Anhörungsverfahren seitens der Verkehrsbehörde des ASV Bremen durchgeführt. Die bereits genutzte Verbindung wird für Radfahrende legalisiert. Sie haben sich dem Fußgängerverkehr jedoch unterzuordnen.
- Für alle drei Varianten gilt: Mit dem notwendigen Umbau des Rondells am Hillmannplatz erhöhen sich zwar die Kosten. Allerdings bietet die Verlagerung der Bushalte auf den baulich optimierten Hillmannplatz städtebaulich, aus Sicherheitsaspekten und für den ruhenden Verkehr den größten Vorteil gegenüber der Abwicklung wie bisher im Herdentorsteinweg. Zudem dient diese Lösung auch einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Herdentor.
- Für den Lieferverkehr sind weiterhin Haltemöglichkeiten im Herdentorsteinweg vorgesehen. Bei Nicht-Belegung durch Fahrzeuge kann die Fläche vor dem Swiss-Hotel durch Fußgänger genutzt werden, da sie auf Gehwegniveau hergestellt wird.
- In der Gesamtbeurteilung wird dieser Variante eine gute Praxistauglichkeit attestiert.

### 3. TECHNISCHE GESTALTUNG

---

#### 3.1. Ausbaustandard

##### 3.1.1. Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale der verkehrslenkenden Maßnahmen stellen sich wie folgt dar:

- **Radverkehrsführung:**  
Der Radverkehr wird stadteinwärts auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen in einer Breite von 2,00m geführt.
- **Nebenanlagen:**  
Zum kostensparenden Bauen wird der vorhandene Hochbord weitestgehend erhalten. Der vorhandene Radweg wird dem Gehweg zugeschlagen und wie im Bestand mit Kopenhagener Verband ergänzt bzw. umgebaut.  
Die Nebenanlagen sind ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorbehalten. Die Breite variiert zwischen ca. 2,98m (in Höhe Bucht vor Bäckerei, ohne begehbare Bucht) und ca. 5,80m (in Höhe Bucht vor Swiss-Hotel, ohne begehbare Bucht). Die Lieferbuchten vor dem Swiss-Hotel und dem Bäcker werden niveaugleich zu den Nebenanlagen ausgeführt, so dass diese Flächen bei Nicht-Belegung durch Lieferfahrzeuge zusätzlich für Fußgänger nutzbar sind. Taktile Leitstreifen werden außerhalb der Buchten vorgesehen.
- **Querung Herdentor:**  
In Höhe der Birkenstraße wird die bestehende signalisierte Querung über den Herdentor auf 14,50m aufgeweitet und für eine gemeinsame Nutzung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Zusätzlich wird die Querung nach Nord-Osten aufgeweitet, so dass eine verbesserte Wegebeziehung zur Contrescarpe besteht.
- **Birkenstraße:**  
Die Birkenstraße wird mit VZ 239 und Zusatzzeichen „Radfahren erlaubt“ für den Radverkehr freigegeben. Bauliche Änderungen werden nicht vorgenommen.
- **Kfz-Verkehr fließend:**  
Mit Beibehaltung der zweistreifigen Verkehrsführung stadteinwärts sind keine signifikanten Veränderungen im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs zu erwarten. Die Breite beider Fahrstreifen beträgt jeweils 3,00m.
- **Kfz-Verkehr ruhend (Lieferverkehr):**  
Es sind zwei Haltebuchten für Lieferverkehre vor der Bäckerei (Länge 11,00 m) und vor dem Swiss-Hotel (Länge 18,00 m) vorgesehen. Die Breite der Haltebuchten beträgt 2,50m. Die Haltebucht vor dem Swiss-Hotel wird niveaugleich zu den Nebenanlagen hergestellt (siehe oben), der Anschluss an die durchgehende Fahrbahn erfolgt mittels Einfahrtsschwelle. Die Haltebucht vor dem Bäcker wird mit einem ca. 6cm hohen Rundbord zur Fahrbahn hin abgegrenzt.
- **Reisebusse:**  
Die Haltemöglichkeit für Reisebusse im Herdentor entfällt. Die Andienung des Swiss-Hotels erfolgt künftig auf dem Hillmannplatz. Das dortige Rondell wird umgestaltet (siehe Abschnitt 3.2.3).

- **Straßenbahn (Haltestelle Herdentor):**

Die Lage der Haltestelle verschiebt sich infolge der breiteren Querung um 9,50m in Richtung Am Wall. Bahnsteige und Ausstattung der Haltestelle sind im Rahmen der Maßnahme nach Rücksprache mit der BSAG anzupassen (siehe Abschnitt 3.3.1). Die dafür entstehenden Kosten sind durch das Projekt Herdentor zu tragen.

### 3.1.2. Verkehrsqualität

#### Fußgänger

Die Verkehrsqualität für Fußgänger im Zuge des Herdentors verbessert sich durch die Trennung vom Radverkehr und die Verbreiterung der Nebenanlagen erheblich. Auch die Querungssituation über den Herdentorsteinweg wird erheblich verbessert. Einschränkungen entstehen im Bereich der Birkenstraße durch die Freigabe für den Radverkehr. Eine barrierefreie Gestaltung des Gehweges wird in den baulich umgestalteten Bereichen des Herdentorsteinweges gemäß der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten umgesetzt.

#### Radverkehr

- Mit der Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird die Verkehrsqualität für Radfahrer erheblich verbessert. Zudem wird die Breite des Schutzstreifens aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens oberhalb der Mindestmaße von 1,50m mit 2,00m vorgesehen.
- Es wird eine geradlinige Verkehrsführung zwischen der Birkenstraße und der Contrescarpe hergestellt. Dazu wird die Fußgängerzone zum Gehweg mit Radfahrer frei in der Birkenstraße ausgewiesen.
- Die Verkehrsführung in die Sögestraße wird für Radfahrer aufgeweitet, wodurch die Platzverhältnisse zum Kfz-Verkehr verbessert werden.
- Für abbiegende Radfahrer in die Bahnhofstraße wird eine Überleitung in die Bahnhofstraße vorgesehen.
- Für ein- / abbiegende Radfahrer im Bereich Lorientplatz wird eine optimierte Führung aus bzw. in den Herdentorsteinweg vorgesehen. Der Bordstein wird in diesem Bereich abgesenkt.

#### Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr wird von einer weitgehend unveränderten Verkehrsqualität ausgegangen. Die Zweistreifigkeit der Richtungsfahrbahn stadteinwärts wird beibehalten. Weiterhin führen die erforderlichen Anpassungen der Lichtsignalanlagen (Verschiebung der Maste, Querungen und Haltlinien) nicht zu signifikanten Veränderungen in der Verkehrsqualität.

### **3.1.3. Verkehrssicherheit**

In der Verkehrssicherheit ist durch die getrennte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Zuge des Herdentorsteinweges eine erhebliche Minderung der Konflikte zu erwarten. Einschränkungen ergeben sich in der Birkenstraße durch die Freigabe für den Radverkehr, welcher die Vorteile durch die direkte Führung des Radverkehrs gegenüberstehen.

## **3.2. Knotenpunkt, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

### **3.2.1. Knotenpunkt Herdentorsteinweg / Am Wall**

- Der Rechtsabbiegestreifen in Richtung Am Wall entfällt.
- Es wird eine Aufstellfläche für Radfahrer mit vorgezogener Haltlinie in Richtung Sögestraße vorgesehen.
- Die Radverkehrsführung in die Sögestraße erfolgt unter Fortsetzung des Schutzstreifens bis in Höhe der Arkaden. Der Fahrbahnrand in Höhe der Arkaden wird verlegt.
- Im Zuge Am Wall wird eine Querung für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr mit verstetigtem Anschluss an den Radweg eingerichtet. Diese Verkehrsbeziehung ist Bestandteil der künftigen Premium-Radroute Bremen-Nord – Bremen-Hemelingen.
- Die Lichtsignalanlage und Lichtsignalsteuerung wird im Zuge der Maßnahme angepasst. Eine bevorrechtigte Signalisierung der Straßenbahn und der Linienbusse ist weiterhin vorgesehen.

### **3.2.2. Knotenpunkt Herdentorsteinweg / Bahnhofstraße**

- Der Radverkehr aus Richtung Bahnhofstraße wird über eine Rampe auf die Fahrbahn und als Rechtseinbieger in den Herdentorsteinweg geführt.
- Der Radverkehr aus Richtung Herdentor wird analog auf die Fahrbahn in Richtung Herdentorsteinweg geführt.
- Für Radfahrer in Richtung Bahnhofstraße wird an der signalisierten Querung über den Herdentorsteinweg ein kurzer Schutzstreifen in der Bahnhofstraße vorgesehen. Diese Führung ist erforderlich, um einen signaltechnischen Konflikt zwischen dem Radverkehr und der Straßenbahn zu vermeiden. Es entfällt ein Kfz-Stellplatz in der Bahnhofstraße. Der Parkscheinautomat ist entsprechend zu versetzen.
- Die Lichtsignalanlage und Lichtsignalsteuerung wird im Zuge der Maßnahme angepasst. Eine bevorrechtigte Signalisierung der Straßenbahn ist weiterhin vorgesehen.

### **3.2.3. Hillmannplatz – Umbau Rondell / Wendeanlage**

*Hinweis: Die Maßnahme zur Umgestaltung des Hillmannplatzes ist im Teil B des gemeinsamen Erläuterungsberichtes beschrieben.*

## **3.3. Besondere Anlagen**

### **3.3.1. Straßenbahn**

Die Haltestelle Herdentor wird um 9,50m in Richtung Am Wall verschoben. Die Bahnsteigzugänge sind entsprechend anzupassen. Die Ausstattung der Haltestelle (Wartehäuschen, Anzeigetafel) sind nach den technischen Anforderungen der BSAG ggf. anzupassen. Der geplante befestigte Zugang im Südwesten (von Am Wall kommend) zum Bahnsteig stadtauswärts wird entgegen der Vorplanung nicht umgesetzt. Der Grund hierfür ist die dann entstehende schmale Fahrbahnbreite von 3,00m inklusive der Rinne und die daraus resultierende Befahrung der Rinne durch den Schwerverkehr.

Eine bevorzugte Abwicklung an den Lichtsignalanlagen ist weiterhin vorgesehen.

### **3.3.2. Linienbusse**

Für Linienbusse ergeben sich in Bezug auf die Haltestelle die gleichen Änderungen wie für die Straßenbahn. Am Knotenpunkt am Wall wird die Befahrbarkeit für rechts abbiegende Busse in Richtung Am Wall baulich und signaltechnisch gewährleistet, da diese Route bei Schienenersatz- oder Bedarfsverkehren benötigt wird.

### **3.3.3. Lichtsignalanlagen**

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen werden mit der geänderten Verkehrsführung angepasst (Signalmaße, Signalgeber, Haltlinien). Hierzu ist eine Aufrüstung der vorhandenen Steuergeräte vorgesehen. Der grundlegende Steuerungsablauf bleibt jedoch wie im Bestand erhalten.

## **3.4. Straßenausstattung**

Folgende Straßenausstattung ist im Zuge der Umgestaltung des Herdentorsteinweges anzupassen:

- Die vorhandene dynamische Anzeigetafel des Parkleitsystems (PILS) wird in Abstimmung mit der Verkehrsmanagementzentrale und der swb verlegt und angepasst. Der Rechtsabbiege-Hinweis auf das Parkhaus Altstadt entfällt, da das Rechtsabbiegen in Richtung Am Wall unterbunden ist.
- Die Wegweisung für den Radverkehr ist im Zuge der Veränderung der Verkehrsführung anzupassen. Hiervon sind zwei Standorte (Knotenpunkt Am Wall und Lorientplatz) betroffen.
- Die weitere Beschilderung nach StVO wird im Zuge der Aufstellung des Betriebsplans angepasst.
- Die Beleuchtung wird analog zum Bestand vorgesehen.

### **3.5. Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Einläufe. Das Niederschlagswasser wird über Rinnen, Abläufe und Rohrleitungen in die vorhandenen Kanalanlagen eingeleitet. Betroffene Anschlussleitungen sind im Zuge der Maßnahme der neuen Situation anzupassen.

### **3.6. Öffentliche Versorgungsleitungen**

Die Trassen der öffentlichen Versorgungsanlagen bleiben wie vorhanden erhalten. Im Bereich Sögestraße (vor den Arkaden) sind im Zuge der Ausführungsplanung ggf. Leitungsanpassungen vorzunehmen.

## **TEIL B:**

### **Umgestaltung Hillmannplatz /**

#### **Optimierung der Hotelvorfahrt für Reisebusse**

Verfasser:

HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH

Loignystraße 31

28211 Bremen

Erläuterungsbericht vom 16.05.2017 nachrichtlich übernommen

## **4. GRUNDLAGEN, ALLGEMEINES**

### **4.1. Veranlassung**

Der westliche Gehweg des Herdentorsteinwegs zwischen Bahnhofstraße und Knochenhauerstraße ist das fußläufige Einfallstor zwischen Hauptbahnhof und Bremer Innenstadt. Parallel dazu verläuft der Radweg, der auf dem Teilstück Lorientplatz bis Birkenstraße sogar gegenläufig befahrbar ist.

Ziel der Planungen im Bereich Herdentorsteinweg ist es durch eine fahrbahnbezogene Radverkehrsführung Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern in der Hauptwegeachse zur Innenstadt zu entschärfen und beide Verkehrsarten dadurch zu fördern.

Durch den Entfall der Bucht für Reisebusse am Herdentorsteinweg -vor dem Swiss-Hotel- wird es zu einer qualitativen Verbesserung kommen.

Begleitend ist durch den Entfall der Busanlegestelle im Bereich Herdentorsteinweg eine Umgestaltung der Hotelvorfahrt am Hillmannplatz (Rondell) erforderlich, um ein entsprechendes Angebot für den Hotelbetrieb zur Verfügung zu stellen. Die heutige Hotelvorfahrt ist hierfür nur bedingt geeignet.

Zudem hat die Verlagerung des Bushaltepunktes, auf den baulich optimierten Hillmannplatz, auch aus städtebaulichen Gründen und aus Sicherheitsaspekten (Radverkehrsführung, keine Konflikte mit ein- und aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern/Fußgängern, Korrektur der Fahrriechung im Rondell) einen Vorteil.

Letztendlich dient der Umbau des Rondells auch einer Verbesserung der Liefer- und Ladevorgänge auf dem Hillmannplatz.

Das Ingenieurbüro HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH wurde vom Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr beauftragt, die Planungsleistungen für die o.g. Maßnahme durchzuführen.

### **4.2. Lage**

Der Planungsraum liegt im erweiterten Innenstadtbereich zwischen den Wallanlagen und dem Hauptbahnhof, in unmittelbarer Nähe zum Swiss Hotel. Die Hotelvorfahrt am Hillmannplatz verläuft in Ost-West-Richtung.

Die geplante Teilmaßnahme umfasst den kompletten Verkehrsraum im Bereich der Hotelvorfahrt am Hillmannplatz von der Einmündung Birkenstraße bis auf den unmittelbaren Platzbereich vor das Hotel.

Die Hotelvorfahrt in der Birkenstraße entspricht keiner typische Charakteristik gem. RASSt 06.

#### **4.3. Eigentum**

Der zur Erneuerung vorgesehene Bereich der Hotelvorfahrt Birkenstraße befindet sich im Eigentum der Stadt Bremen und in der Last des Sondervermögens Infrastruktur.

#### **4.4. Beschreibung Ist-Zustand**

Die Fahrbahn (-gasse) des zu betrachtenden Abschnittes ist aus Großsteinpflaster hergestellt. Die angrenzenden Entwässerungsrinnen bestehen aus einem 2-reihigen Großsteinpflaster, in die die Rostenkasteneinläufe zur Oberflächenentwässerung eingefasst sind. Die Fahrbahn im Planungsbereich ist ca. 5,50 m breit. Beidseitig, trennt ein Tiefbord und entlang der Fahrgasse positionierte Granitpoller aus Naturstein die Fahrbahn von den Nebenanlagen. Das Rondell im Platzbereich ist gegenwärtig im Uhrzeigersinn zu befahren.

Die gesamte Verkehrsfläche (Fahrbahn, Nebenanlagen, Stellplätze) sind niveaugleich angelegt. Die Nebenanlagen sind in Hillmannplatte (Betonplatte 25/50/10) und Kleinpflaster ausgeführt.

Am Rondell sind 5 Pkw-Stellplätze (Nutzung durch das Hotel) und zwei Taxistellplätze vorhanden. Die Stellplätze sind in Großpflaster hergestellt.

Eine südlich am Rondell gelegene Nebenfläche wurde in der Vergangenheit als Gehweg und als Bereich für eine Außengastronomie genutzt. Im Bereich dieser Nebenfläche befindet sich ein Baumstandort (Platane).

#### **4.5. Baugrundverhältnisse**

Eine Analyse der Baugrundverhältnisse und vorhandenen Oberbauform liegt nicht vor. Auf Grund der bisherigen und dauerhaften Nutzung als Verkehrsfläche, sind gründungsdienliche Voruntersuchungen als obsolet zu betrachten.

## **5. PLANUNG**

### **5.1. Zielsetzung**

Die primäre Zielsetzung dieser Teilmaßnahme ist es die Oberflächen der Verkehrsanlagen gem. den verkehrlichen Erfordernissen auf Grund der angedachten Busnutzung zu optimieren und zu erneuern. Durch Austausch der Fahrbahnoberfläche (von Großpflaster auf Asphalt) soll die Wegebeziehung zwischen Birkenstraße und Herdentorsteinweg auch für Radfahrer attraktiver werden. Ferner soll durch die geänderte Verkehrsführung im Rondell (gegen den Uhrzeigersinn) die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der Komfort für den Reisebustourismus verbessert werden.

Darüber hinaus ist für alle Verkehrsteilnehmer eine Aufwertung des Straßenraumes zu erreichen.

### **5.2. Planungsgrundlagen**

Diesem Bericht zugrunde lagen:

- Stadtgrundkarte von GeoInformation Bremen

### **5.3. Varianten**

Im Zuge der Vorplanung wurden die im Folgenden dargestellten Planungsvarianten betrachtet.

- Variante 1: Befahrung des Rondells, wie heute, im Uhrzeigersinn
- Variante 2: Befahrung des Rondells gegen den Uhrzeigersinn

## **6. GEPLANTE MAßNAHMEN**

### **6.1. Planungsablauf**

Die Entwurfskriterien fallen in den Geltungsbereich der RAST 06.

Geplant ist die Umsetzung der Variante 2. Die neue Straßenraumaufteilung wird auf die Befahrung der Verkehrsanlagen mit einem Reisebus (15m) gegen den Uhrzeigersinn ausgelegt. Begegnungsverkehre in der Hotelvorfahrt und im Rondell sind bedingt möglich. Die Entwurfsgeschwindigkeit entspricht in der Theorie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (zul. V.) von 30 Km/h. Eine Befahrung gem. Entwurfsgeschwindigkeit ist auf Grund der insgesamt beengten Verhältnisse nicht möglich.

An der Ausbaufäche der Hotelvorfahrt liegen eine Grundstückszufahrt und eine Anlieferung (Hotel). Eine ständige Erreichbarkeit der Anlieger mit Kfz ist im Zuge der Realisierung nur bedingt möglich. Eine fußläufige Erreichbarkeit wird gewährleistet.

Die Vorplanungsvarianten wurden mit dem Referat 20 im Amt für Straßen und Verkehr (ASV) abgestimmt.

Die laufenden Planungszustände (Vorentwurf) wurden in Besprechungen erörtert und im weiteren Verlauf in die Planung eingearbeitet.

## **6.2. Zwangspunkte**

Zwangspunkte bzw. Randbedingungen sind die Anschlüsse an die bestehenden Verkehrsflächen Birkenstraße, Hillmannplatz. Der Einfahrbereich in die Platzfläche am Hillmannplatz von der Birkenstraße ist als Aufpflasterung ausgebildet.

Am Hoteleingang befindet sich eine Stahl- /Glaskonstruktion, die die Verkehrsfläche überragt.

## **6.3. Fahrbahn**

Die Fahrgasse ist gem. den digitalen Schleppkurven für einen Reisebus (3-achsig) mit 15m Länge bemessen.

Im Rondell ist unter dem Umstand, dass dort ein Reisebus den Fahrgastein- und -ausstieg vollzieht, die Vorbeifahrt (innen) mit einem Pkw gewährleistet. Der Ein- und Ausstieg ist unterhalb der „Überdachung“ in der Fahrgasse vorgesehen.

Die Fahrgasse wird in Asphaltbauweise hergestellt.

#### **6.4. Parkflächen**

Südlich der Fahrgasse vor den Gebäuden mit der Haus-Nr. 46 – 48 ist die Anordnung von 5 Pkw-Stellplätzen vorgesehen. Einer dieser Stellplätze ist in seinen Abmessungen als „Behindertenstellplatz“ ausgewiesen.

Darüber hinaus wird eine vorhandene Taxistellplatzzone von rd. 13,00m Länge auf eine Länge von rd. 10,50m zurückgebaut.

#### **6.5. Gehweg / Nebenanlage**

Der vorhandene Gehweg auf dem Platzbereich wird nur bedingt der erforderlichen Fahrgeometrie des Reisebusse angepasst. Eine Einschränkung für fußläufige Verkehre ist nicht gegeben.

Die Außengastronomie vor den Gebäuden Haus-Nr. 46 – 48 ist nur bedingt fortzuführen. Auf Grund der verbleibenden Gehwegbreite vor den v. g. Gebäuden von 2,50m sollte die entsprechende Gestattung zum Aufstellen von Tischen und Stühlen wiederrufen / eingeschränkt werden.

#### **6.6. Radverkehr**

Für Radfahrer ist die Nutzung der Fahrbahn vorgesehen. Ein baulicher Radweg ist nicht geplant.

#### **6.7. Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Rostenkasteneinläufe. Das Niederschlagswasser wird über eine Rinne, Abläufe und Rohrleitungen in die vorhandenen Kanalanlagen eingeleitet.

Betroffene Anschlussleitungen sind im Zuge der Maßnahme der neuen Situation anzupassen.

#### **6.8. Öffentliche Versorgungsleitungen**

Die Trassen der öffentlichen Versorgungsanlagen bleiben wie vorhanden erhalten.

#### **6.9. Barrierefreiheit**

Die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung werden im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert dargestellt und nach Möglichkeit gem. der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten ausgeführt.

### **6.10. Straßenbegleitgrün**

Im Zuge der Umgestaltung der Hotelzufahrt am Hillmannplatz ist auf Grund der zu berücksichtigenden Schleppkurven, für die Durchfahrung mit einem Reisebus, die Rodung eines Baumstandortes (Platane) vor dem Gebäude Birkenstraße 47 erforderlich.

Die Kompensation der Baumfällung erfolgt gem. Handlungsanweisung SUBV als Baumpflanzung oder Ablösung an UBB. Das endgültige Verfahren ist im Zuge der weiteren Planungen festzulegen.

## 7. ENTWURF

### 7.1. Querschnitte

Die Lage der Querschnitte ist den Lageplänen zu entnehmen.

Der vorhandene Verkehrsraum weist nach Umgestaltung folgende Breiten aus:

#### Querschnitt A - A

➤ Auge im Rondell	7,00 m
➤ Innenring (überfahrbar)	1,90 m
➤ Fahrgasse (einschl. Rinnen)	4,90 m
➤ Anpassung Nebenanlagen	2,50 m
➤ Überhangstreifen	0,70 m

#### Querschnitt B - B

➤ Gehweg	2,50 m
➤ Überhangstreifen	0,70 m
➤ Parkplatz	4,15 m
➤ Fahrbahn (einschl. Rinnen)	6,35 m
➤ Innenring (überfahrbar)	1,90 m
➤ Auge im Rondell	7,00 m

### 7.2. Oberbau

Grundlage sind die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12), sowie die Anlage zur Baubeschreibung AzB-HB Jan 17-2 für die Ausführung von Straßenbauarbeiten im Bereich der Freien Hansestadt Bremen.

Der zu betrachtende Straßenzug wird der Belastungsklasse Bk 3,2 (Gewerbestraßen) eingeordnet.

Bremen, den 16.05.2017

HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH  
aufgestellt:

(ppa. Dipl.-Ing. Michael Osigus)

## 8. ANLAGENVERZEICHNIS

---

### TEIL A: Umgestaltung Herdentorsteinweg

<u>Unterlage</u>	<u>Inhalt</u>
------------------	---------------

---

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 1 | Entwurfsplanung – Lageplan |
| 2 | Ausbauquerschnitte         |

### TEIL B: Umgestaltung Hillmannplatz

<u>Unterlage</u>	<u>Inhalt</u>
------------------	---------------

---

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| 1 | Übersichtslageplan                   |
| 2 | Lageplan                             |
| 3 | Querschnitt                          |
|   | 3.1 Querschnitt A-A                  |
|   | 3.2 Querschnitt B-B                  |
| 4 | Lageplan Zu- / Abfahrt Hillmannplatz |