

Leistungs- und Honorarangebot Bremen-Hemelingen – Konzept für Barrierefreiheit im Stadtteil

A Projekt- und Aufgabenverständnis

Der Ortsbeirat Hemelingen hat die Erarbeitung eines Konzepts für eine verbesserte Barrierefreiheit im Stadtteil beschlossen.

Ziel der Kartierung und Darstellung von Barrieren im Stadtteil soll es sein diese nach und nach abzubauen. Entweder durch

- gezielte Maßnahmen zum barrierefreien Umbau

oder

- die Herstellung von Barrierefreiheit im Rahmen von Aufgrabungen der Versorger, Sanierungsarbeiten im öffentlichen Raum oder Neubaumaßnahmen (und ggf. notwendige Anschlüssen an den Bestand)

Aufgrund der begrenzten Ressourcen kann das Konzept nur für Teilreiche und bestimmte Orte in Hemelingen bearbeitet werden. Daher werden 3 verschiedene Ebenen für Lösungsansätze erarbeitet.

Arbeitsweise

Folgende Arbeitsschritte sind Bestandteil dieses Angebots.

Bestandsaufnahme

Um entsprechende Maßnahmenvorschläge oder Standorte, die auf jeden Fall barrierefrei umzubauen wären, aufzulisten, soll zunächst eine gezielte und exemplarische Bestandsaufnahme durchgeführt werden. Diese Bestandsaufnahme soll einerseits einen ungefähren Umgriff rund um den Sebaldsbrücker Bahnhof, die Hemelinger Bahnhofstraße und die Querstraßen wie Osenbrückstraße, Godehardstraße und Dietrich-Wilkens-Straße erfassen und dabei auch die jeweilige Zugänglichkeit der dort zahlreich vorhandenen Beratungs-, Freizeit- und Unterstützungsangebote analysieren.

Darüber hinaus sollen weitere Standorte von Beratungseinrichtungen aufgesucht und im Umfeld Barrieren kartiert werden. Das sind Angebote wie das Familienzentrum / Mehrgenerationenhaus MOBILE, der Hemelinger Bahnhof, die Sportplätze oder das Schwimmbad, die zum Teil aber auch schon auf dem Portal Bremen barrierefrei dargestellt sind (siehe:

<https://barrierefrei.bremen.de>). Weitere Standorte sind Hansa Carré, Schlegelstraße und Nahversorger in der Nähe, Großwohnanlage Mahndorf (Eppenhainer Straße, Hermann-Osterloh-Straße und Weitere), Nahversorger Arbergen (gegenüber der Nauheimer Straße), Hansa-Carree und Umgebung. Insgesamt sollen ca. 10 weitere Bestandssituationen an verschiedenen Standorten erhoben werden, bei der Nahversorgung wird es ähnliche Situationen hinsichtlich Barrieren und mangelnder Orientierung geben.

3 Ebenen für Lösungen

Empfehlungen für Standards

Die Empfehlungen für Standards orientieren sich am Stand der Technik (insbesondere DIN 18040-3, HBVA und andere FGSV-Regelwerke sowie die Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten) und lassen Aspekte der aktuellen Fachdiskussion einfließen. Dennoch steht die lokale Situation und städtebauliche Betrachtung im Vordergrund: existierende Ansätze der Barrierefreiheit, ortsübliche Materialien, für den Charakter der Umgebung, typische Freiraumstrukturen werden aufgegriffen und weiterentwickelt.

Situationszeichnungen

Eine Begrenzung auf Standards halten wir für nicht sinnvoll. In den meisten Situationen des baulichen Alltags im Bestand müssen Widersprüche aufgelöst werden, in denen Standards nicht unbedingt weiterhelfen. Wir werden Situationszeichnungen anfertigen, die konkrete oder typische Problemlagen aufgreifen und Vorschläge hierzu machen, die an den Standards und den lokalen Situationen orientiert sind.

Wegekettten und Vorrangrouten

Über eher technisch bauliche Lösungen hinaus geht eine dritte Lösungsebene davon aus, dass einzelne perfekt barrierefreie Insellösungen ohne Vernetzung weitgehend wertlos sind. Daher werden wir Vorschläge für Wegekettten und Vorrangrouten machen, die bezüglich der erreichbaren öffentlichen Ziele und ihrer Umsetzbarkeit Priorität genießen und als Grundgerüst einer schrittweise zu realisierenden flächenhaften Barrierefreiheit dienen sollten.

Ziel und Ergebnis

Das Ziel ist also, barrierefreie Wegekettten zu schaffen, die durch ihre Klarheit und Materialität selbsterklärend sind und – aufgrund der Verwendung vorhandener Materialien – dennoch unauffällig. Bodenindikatoren beispielsweise sollen möglichst nur in räumlich komplexen oder wenig ausdifferenzierten Zusammenhängen (wie z. B. zentrale Busumstiege) und akustisch orientierungsarmen Situationen (große Plätze, fehlende Randbebauung als akustische Leitlinien) zum Einsatz kommen.

Strategisch ist das Konzept als pragmatisch einsetzbarer Arbeitsleitfaden gedacht, auf dessen Grundlage die Verwaltung die überwiegend mittel- und langfristigen Maßnahmen systematisch umsetzen kann.

B Angebotene Leistungen

1. Bestandsaufnahme

- Flächendeckende Begehung und Bestandsaufnahme
- Typisierung von Situationen nach Nutzung und angrenzender Baustruktur
- Typisierung der Verwendung von Material
- Darstellung aller gravierenden physischen Hindernisse für blinde, sehbehinderte und gehbehinderte / rollstuhlnutzende Menschen im Untersuchungsbereich
- Darstellung von Wegenetz und Wegenetzstörungen: Darstellung der strukturellen Merkmale und dominanter Mängel
- Exemplarische Darstellung von Bänken, Radabstellplätzen, Mobiliar und Beleuchtung, Pollern und ggf. weiteren Einbauten, Sondernutzungen (Gastronomie, Werbung)
- Bestand Mobilität: Bushaltestellen, Behindertenparkplätze, Lichtsignalanlagen, barrierefreie Wegeanschlüsse
- Bestands- und Analyseplan im geeigneten Maßstab (1:2.000)
- Ergänzend zum Bestandsplan werden Fotodokumentationen zur exemplarischen Darstellung der Freiraumtypen sowie der typischen und spezifischen Situationen mit Barrieren angefertigt

2. Kurzdarstellung Stand der Technik, DIN- Normen, Rechtsvorschriften; Qualitätsstandard

- Komprimierter Überblick zu den anzuwendenden DIN-Normen, Hinweisen der FGSV, Checkliste bei der Analyse von z.B. sinnvollen Materialien oder Vorschlägen für Musterlösungen
- Festlegung von Empfehlungen für Standards zu unterschiedlichen Frei- und Verkehrsraumtypen
zum Beispiel für
 - Gestaltung von Gehwegen (Maße, Neigungen, Belag etc.)
 - Gestaltung von Haltestellen,
 - Einsatz von taktilen und kontrastreichen Leitsystemen,
 - Ausbildung von Straßeneinmündungen, Querungen (mit / ohne LSA, FGÜ, Sonstige)
 - Gestaltung der Wege in oder entlang öffentlichen Grünanlagen
 - Gestaltung und Platzierung von Behindertenparkplätzen
 - Zugänglichkeit und Auffindbarkeit wichtiger Einrichtungen wie öffentliche Gebäude, Beratungsangebote, Veranstaltungsorte

3. Situationszeichnungen

- Beispiellösungen (Situationsskizzen) für Bestandsstraßen und Bestandssituationen; Anfertigung von Funktionsskizzen für ausgewählte Situationen, Regelquerschnitte für Bestandstypen (ca. 10 Zeichnungen)

- Festlegung von Empfehlungen für Standards zu unterschiedlichen Frei- und Verkehrsraumtypen
zum Beispiel für
 - Gestaltung von Gehwegen (Maße, Neigungen, Belag etc.)
 - Gestaltung von Haltestellen,
 - Einsatz von taktilen und kontrastreichen Leitsystemen,
 - Ausbildung von Straßeneinmündungen, Querungsanlagen (mit / ohne LSA, FGÜ, Sonstige)
 - Gestaltung der Wege in oder entlang öffentlichen Grünanlagen
 - Gestaltung und Platzierung von Behindertenparkplätzen
 - Zugänglichkeit und Auffindbarkeit wichtiger Einrichtungen wie öffentliche Gebäude, Beratungsangebote, Veranstaltungsorte
- Vorschläge für lokal verträgliche Maßnahmen in Anlehnung an HBVA und DIN.
- Empfehlungen für Standards bei Sondersituationen, z.B. Sondernutzungen, Sitzgelegenheiten, Behindertenparkplätze, Kreuzungen
- Ggf. Hinweise auf weitere Maßnahmen zur Information (Stadtkarte, Internet, Beschilderung z.B. an Eingängen zum Kurpark)

4. Wegekettten und Vorrangrouten

- Vorschlag für Vorrangrouten und Wegekettten nach fachlichen Gesichtspunkten
- Zusammenstellen der unter 2 und 3 erarbeiteten Einzelmaßnahmen in einer Wegekette
- Darstellung im geeigneten Maßstab als Gesamtplan
- Hinweise auf Umsetzungshorizonte (gemeinsame Abstimmung mit dem ASV)

5. Verfahren/Termine

- Eine Begehung mit Menschen mit Beeinträchtigungen, Lokalpolitik
- Startertermin mit der Verwaltung im Rahmen der Bestandsaufnahme, Information zu laufenden Projekten, wichtigen Zielen; Absprache des Zeitplans, des Verfahrens.
- Zwei Termine zur Abstimmung der Ergebnisse mit dem Ortsamt (und ggf. dem ASV)
(*Bestandteil der inhaltlichen Bearbeitung*)
- Ein Vorstellungstermin im zuständigen Fachausschuss

C. Honorarermittlung

Arbeitsschritte	Stunden Dipl.-Ing.	6	Stunden Gesamt
Bestandsaufnahme öffentlicher Raum			
Bestandsaufnahme Hemelinger Bahnhofstraße und Umzu mit Vorrangrouten	5	12	17
Bestandsaufnahmen / Datensammlung bei weiteren wichtigen Adressen (10 St.)	5	14	19
Beschreibung, Darstellung der Bestandssituation	0	5	5
Konzept für Barrierefreiheit Richtzeichnungen und Richtlinien für Standards			
Muster Barrierefreiheitskonzept mit Standards und Situationsskizzen / Richtzeichnungen	1	7	8
Konzept für barrierefreie Vorangrouten	1	7	8
Beteiligung und Abstimmung			
1 Begehung mit Menschen mit Beeinträchtigungen	3	6	9
Vorstellung im Fachausschuss	2	2	4
Gesamt	17	53	70

Tabelle 2: Honorarberechnung			
Arbeitsschritte	Honorar / €	Honorar / €	Gesamt / €
	Dipl.-Ing.	Techn. Mitarb.	
Stundensätze / Euro	82,00 €	52,00 €	
Stunden	17	53	
Honorarsumme, netto	1.394,00 €	2.756,00 €	4.150,00 €
3% Nebenkosten auf Nettohonorarsumme			124,50 €
Nettogesamthonorar			4.274,50 €
19 % Mwst			812,16 €
Honorarsumme, brutto			5.086,66 €

Damit bieten wir die Bearbeitung des Konzeptes für ein barrierefreies Hemelingen für ein Pauschalhonorar von 5.000 € brutto an.

In den angebotenen Leistungen ist die Teilnahme an allen erforderlichen Terminen für die Durchführung des Auftrages in Absprache mit dem Auftraggeber wie zuvor beschrieben enthalten.

Eine Herstellung von digitalen Planunterlagen ist im Angebot enthalten. Die Bereitstellung von digitalen Plänen und Luftbildern durch das Ortsamt Hemelingen wird dabei vorausgesetzt.

Zusätzliche Arbeiten werden in Absprache mit dem Auftraggeber gesondert in Rechnung gestellt. Hierfür gilt 82,00 Euro als Stundensatz für Diplomingenieure und 52,00 Euro als Stundensatz für Technische Mitarbeit.

D. Zeitplan

Für den angebotenen Leistungsumfang kalkulieren wir ungefähr sechs Monate Projektlaufzeit von der Beauftragung bis zum Entwurf eines Untersuchungsberichtes. Dieser Zeitraum wird insbesondere durch Sitzungstermine determiniert. Ferienzeiten verlängern die Projektlaufzeit erfahrungsgemäß. Mit der Beauftragung bzw. d an einem Startertermin würden wir einen konkreten Vorschlag für einen Zeitplan vorlegen.