

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

DEGES  
Ole Fischer  
Zimmerstraße 54  
10117 Berlin

Auskunft erteilt  
Frau Birkner  
Bremische Bürgerschaft  
Raum 410 Börsenhof A

Tel. (0421) 361-18182  
Fax (0421) 496-18181  
E-Mail: [office@lbb.bremen.de](mailto:office@lbb.bremen.de)  
Internet: [www.lbb.bremen.de](http://www.lbb.bremen.de)

Datum und Zeichen 01.10.2019  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 102-19 ABP

Bremen, 10.12.2019

## Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten zum Ausbau des Kirchwegs

Sehr geehrter Herr Fischer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt auf Grundlage Ihres Schreibens vom 01.10.2019 und den damit überlassenen Unterlagen zu dem Ausbau des Kirchwegs u.a. wie folgt Stellung:

1. laut Bremischen Behindertengleichstellungsgesetz § 8 Absatz 5 sind „sonstige bauliche oder andere Anlagen der Träger öffentlicher Gewalt, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“

Gemäß § 10 Abs. 1 S. 2 des Bremischen Landesstraßengesetzes (BremLStrG) haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Diese gesetzlichen Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums sind in der „Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ (RL Barrierefreiheit) vom 01.03.2016 (Drs. Der Brem. Bürgerschaft 19/113 S) für die Stadtgemeinde Bremen konkretisiert und verbindlich geregelt worden. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Richtlinie verwiesen.

## Allgemein

### **Bordsteinabsenkungen**

Des Weiteren sind Bordsteinabsenkungen auf 3 cm ebenfalls entsprechend der DIN 18040-3:2014-12 auszuführen. Die korrekte Bauweise befindet sich in der vorgenannten DIN-Norm unter Punkt 5.3.2.2 Gemeinsame Überquerungsstellen mit 3 cm Bordhöhe unter a) dort heißt es:

*„...einen in ganzer Überquerungsstellenbreite auf 3 cm abgesenkten Bord, der mit einer Ausrundung der Bordkante von  $r = 20$  mm versehen sein sollte, zur Berücksichtigung der Belange sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzern als auch blinden Menschen“*

2. Für die vorliegende Planung (sowohl Stufe 1 als auch Stufe 2) ergibt sich aus den vorgenannten Regelungen im Einzelnen folgendes:

### Mischverkehrsfläche

Den uns überlassenen Planunterlagen haben wir entnommen, dass in Stufe 1 des Ausbaus gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen wurden. In Stufe 2 soll diese gemeinsame Führung aufgegeben werden und lediglich Gehwege entstehen, Fahrräder sollen demnach wieder auf der Fahrbahn fahren.

Zu Stufe 1: Mischverkehrsflächen sind insbesondere für Mobilitätseingeschränkte Personen problematisch. Auf Grund dessen regen wir an, statt der gemeinsamen Geh- und Radwege klassisch getrennte Geh- und Radwege nach der bereits zitierten Richtlinie herzurichten. Der erforderliche Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg könnte ausnahmsweise auch in Form aufgeklebter taktiler Elemente aufgebracht werden, da in Stufe 2 der Radverkehr wieder auf der Straße geführt werden soll. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang noch, dass weder der Erläuterungsbericht noch die weiteren Planunterlagen aussagen dazu treffen wie hoch das Fahrrad- und Fußgängeraufkommen in diesem Bereich ist.

### Grundstückszufahrten

Im gesamten Planungsgebiet sind in regelmäßigen Abständen Grundstückszufahrten vorhanden, welche nicht Regelkonform abgesichert werden sollen. Hierzu ist die bereits zitierte Richtlinie zu berücksichtigen, dort heißt es:

*„Bei einer den Gehweg kreuzenden Grundstückszufahrt von mehr als 6 Meter Breite ist die unterbrochene Flucht der Gebäude bzw. der Einfriedungen (innere Leitlinie) und ein niveaugleich angelegter Übergangsbereich zwischen Gehwegbereich und angrenzender Straße (äußere Leitlinie) mit jeweils einem taktilen Leitstreifen von mindestens 30 cm Breite zu schließen, wenn die Führungsfunktion für blinde Fußgänger nicht anderweitig (z. B. durch einen mindestens 3 cm hohen Absatz) erreicht werden kann. Hierfür eignet sich z.B. Natursteinpflaster mit einer uneben strukturierten, taktil wahrnehmbaren Oberfläche.“*

### Radweg Neuenlander Straße in den Kirchweg

In dem vorgenannten Bereich fehlt der Trennstreifen zur Abgrenzung des Radweges zum Gehweg. Gemäß der zitierten Richtlinie ist dieser wie folgt herzustellen:

*„Taktile Trennstreifen von mindestens 30 cm Breite, die in der Regel aus Kleinpflaster mit bruchrauer Oberfläche bestehen, sind durchgängig zur Abgrenzung von Radwegen zu anliegenden, niveaugleichen Gehwegbereichen vorzusehen. Dieses gilt auch für niveaugleiche Geh- und Radwege auf Hochpflasterungen einer Straßeneinmündung oder auf Fahrbahnteilern. Wo Gehwege durchgängig breiter als 2,50 m sind und der Platz es zulässt sollten Trennstreifen bis zu 50 cm breit sein.“*

### Querungshilfe Theodor-Storm-Straße / Kirchweg

Die Planunterlagen der Stufe 1 und Stufe 2 ließen nicht erkennen, ob es sich hier um eine gesicherte oder ungesicherte Überquerungsstelle handelt. In beiden Fällen ist die genannte Richtlinie, insbesondere die Punkte 5.3.2 gesicherte Überquerungsstelle und 5.3.4 ungesicherte Überquerungsstelle, anzuwenden.

### Nord-westliche Gehwegseite auf Höhe „g Schotter“

Der nord-westliche Gehweg weist eine Unterbrechung der äußeren Leitlinie auf, weiter erweckt die Zeichnung den Anschein als würde dieser Bereich abgesenkt werden. Insbesondere die Unterbrechung der äußeren Leitlinie (Bordsteinkante) ohne eine taktil wahrnehmbare Absicherung, ist für Blinde- und Sehbehinderte Personen gefährlich. Diese Situation sollte mittels eines 50 cm taktilen Kleinsteinpflasterstreifens entschärft werden.

### Querungshilfe Thedinghauser Straße / Kirchweg

Die Planunterlagen der Stufe 1 und Stufe 2 ließen nicht erkennen, ob es sich hier um eine gesicherte oder ungesicherte Überquerungsstelle handelt. In beiden Fällen ist die genannte Richtlinie, insbesondere die Punkte 5.3.2 gesicherte Überquerungsstelle und 5.3.4 ungesicherte Überquerungsstelle, anzuwenden.

### Knotenpunkt Gastfeldstraße / Kirchweg

Vereinzelte sind „Lücken“ zwischen den Richtungsfeldern, welche nicht über den 50 cm breiten Sicherheitsstreifen bestehend aus Kleinsteinpflaster verfügen. Diese Lücken sollten unbedingt wie vorgenannt „verschlossen“ werden. Weiter muss der Sicherheitsstreifen nahtlos bis an die Richtungsfelder anschließen.

### Knotenpunkt Kornstraße / Kirchweg

Die betreffende Furt über den Kirchweg (im Lageplan links von der Kornstraße) sollte so gestaltet werden, dass die Richtungsfelder auf beiden Seiten der Furt gleichbreit und direkt gegenüber liegen, zudem sollte der 50 cm breite Sicherheitsstreifen zwischen den Richtungsfeldern in dem gesamten Knotenpunkt eingefügt werden. Das Richtungsfeld über die Kornstraße (im Lageplan rechts) korrespondiert nicht mit dem gegenüberliegenden Richtungsfeld. Die Furt sollte dementsprechend angepasst werden. Weiter fehlt der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg, dieser sollte unbedingt für diesen Knotenpunkt vorgesehen werden.

### Lichtsignalanlage

Bei allen gesicherten Überquerungsstellen muss gemäß der zitierten Richtlinie i. V. m. der DIN 32984:2011-10 auf folgende Punkte geachtet werden:

*„In Ausnahmefällen können Verkehrsschilder in Trennstreifen aufgestellt werden, wenn eine andere Aufstellung nicht möglich ist. Maste mit Bedienvorrichtungen für Lichtsignalanlagen für Fußgänger können sowohl in Richtungsfeldern als auch Trennstreifen aufgestellt werden, wenn sich dieses nicht vermeiden lässt. Solche Maste müssen jedoch immer in Armreichweite zugehöriger taktiler Bodenelemente liegen, vorzugsweise in einem Abstand von ca. 30 cm.“*

*„Um zu vermeiden, dass insbesondere sehbehinderte Fußgänger unbeabsichtigt auf angrenzende Radwegfurten gelangen können, sollten die Maststandorte für Fußgängersignalgeber vom Radweg abgerückt aufgestellt werden. Die Standfläche für wartende Passanten an einem Signalmast muss auch für Rollstuhlfahrer ausreichend bemessen sein.“*

Zur Beantwortung eventuell bestehender Fragen stehe ich Ihnen gerne auch zu einem persönlichen Termin zur Verfügung.

i. A. Monique Birkner

Sachverständige für barrierefreies Bauen und Planen

Büro des Landesbehindertenbeauftragten der Freien Hansestadt Bremen