

Landesbehindertenbeauftragter Am Markt 20 28195 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Frau Hülsemeyer  
Contrescarpe 73  
28195 Bremen

Auskunft erteilt  
Dr. Steinbrück  
Bremische Bürgerschaft  
Raum 310 Börsenhof A

Tel. (0421) 361-18181  
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  
Ihres Schreibens  
53-3  
Mein Zeichen  
66-15 ABP  
Bremen, 04.12.2015

## **Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren „Querverbindung Ost“**

Sehr geehrte Frau Hülsemeyer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt zur geplanten Querverbindung Ost im Rahmen des Verfahrens zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung:

1. Nach § 8 Abs. 2 des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG) sind sonstige bauliche oder andere Anlagen des Landes und der Stadtgemeinden, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr 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 Anforderungen an eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit sind in der „Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ vom 28.10.2008 (BremABI. 2008, Nr. 127) für die Stadtgemeinde Bremen konkretisiert worden. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die genannte Richtlinie verwiesen. Ergänzend wird auf die DIN 32984 über Bodenindikatoren sowie die DIN 18040-3 zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum Bezug genommen, auf die wegen der weiteren Einzelheiten ebenfalls verwiesen wird.

Nach § 4 Abs. 3 S. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) ist den Belangen von behinderten Menschen und von Frauen bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen. Beim Betrieb und Bau von Straßenbahnen gehören nach § 3 Abs. 5 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen.

2. Aus den vorgenannten Regelungen ergibt sich für die geplante Querverbindung Ost folgendes:

a) Allgemeine Anmerkung

Querungsstellen für Fußgänger sind grundsätzlich so zu gestalten, dass das Bord auf 3 cm abgesenkt und die fahrbahnseitige Kante mit einem Radius von 20 mm ausgerundet ist.

Aus weißen Rippenplatten bestehende Richtungsfelder für blinde und sehbehinderte Personen sind grundsätzlich so zu verlegen, dass sich gegenüberliegende Richtungsfelder miteinander korrespondieren, d.h. gleich breit sind und jeweils in die gleiche Richtung „zeigen“.

Liegt zwischen einem Aufstellbereich an einer Querungsstelle und dem Gehweg ein Fahrradweg, sind auf beiden Seiten des Radweges Richtungsfelder zu verlegen. Der Auffindestreifen zur Kennzeichnung einer Fußgängerfurt im Gehweg endet also nicht unmittelbar am Rand des Fahrradweges, sondern in einem Richtungsfeld, das am Radweg anliegt.

## b) Kreuzung Bei den drei Pfählen / Georg-Bitter-Straße / Bennigsenstraße

Die gesamte Kreuzung sollte mit Bodenindikatoren ausgestattet werden.

Bei der Querung der Straße Bei den drei Pfählen (Süd-Nord-Richtung) ist kein Auffindestreifen vorgesehen, um die gesicherte Querungsstelle als blinder oder sehbehinderter Passant auffinden zu können. Auf der nördlichen Seite der genannten Furt ist die Aufstellfläche zwischen dem Radweg und der Fahrbahn nicht sehr tief. Hier stellt sich die Frage, ob die vorgesehene Tiefe auch für Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ausreichend ist und wo dort die Lichtsignalanlage stehen soll. Bei der Querungsstelle über die Georg-Bitter-Straße sind auf der östlichen Seite Bodenindikatoren vorgesehen. Allerdings ist bei der Querung des Radweges in Richtung hin zum Aufstellbereich ein Richtungswechsel vorgesehen. Dies ist für blinde und sehbehinderte Personen gefährlich, weil für sie die Gefahr besteht, dass sie den notwendigen Richtungswechsel „verpassen“ und auf die Fahrbahn geraten. Auf der westlichen Seite der Furt sind keine Bodenindikatoren eingezeichnet. Auch hier sind jedoch ein Aufstellbereich, Richtungsfelder sowie ein Auffindestreifen erforderlich.

## c) Kreuzung Bennigsenstraße / Bismarckstraße / Stresemannstraße

Hier soll die Straßenbahntrasse aus der Mittellage nach Osten abbiegen.

Die Querungsstellen an dieser Kreuzung sind nicht vollständig mit Bodenindikatoren ausgestattet, insbesondere fehlen einige Auffindestreifen. Entsprechendes gilt für die Bushaltestelle in stadtauswärtiger Richtung: Auch hier fehlt der Auffindestreifen.

## d) Kreuzung Stresemannstraße / Steubenstraße

Hier wechselt die Straßenbahn in die Seitenlage auf der nordwestlichen Seite der Steubenstraße und geht dort direkt in eine Haltestelle über. Die beiden Richtungshaltestellen liegen sich direkt gegenüber.

In der westlichen Furt über die Stresemannstraße von Süden nach Norden laufend müssen zunächst vier Fahrbahnen überquert werden, dann folgen ein Fahrbahnsteiler und noch einmal zwei Fahrbahnen. Diese Furt läuft auf den Kopf der Straßenbahnhaltestelle zu.

Aufgrund des geplanten Verlaufs der Radwege im Kreuzungsbereich entsteht ein X-Kreuz von Radwegen nördlich der westlichen Furt über die Stresemannstraße. Diese X-Kreuzung liegt auch unmittelbar neben der Gleistrasse.

Nicht erkennbar ist, wie in diesem Bereich eine Orientierung und sichere Querung des Radwegekreuzes für mobilitätsbeeinträchtigte Personen gewährleistet werden soll.

Zu prüfen ist nach Auffassung des Unterzeichners, ob die X-Kreuzung der Radwege verschoben und aus dem Bereich zwischen Fußgängerfurt und Haltestelle herausgenommen werden kann.

#### e) Zum weiteren Verlauf in der Steubenstraße

Im weiteren Verlauf der Steubenstraße gibt es zwei Grundstückszufahrten zu einem Baumarkt. Bei beiden Zufahrten sollte der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg nicht unterbrochen werden. Die Furt an der Insterburgerstraße soll eine Signalisierung erhalten ebenso wie nördlich davon eine Querungsstelle über die Steubenstraße.

Bei beiden Querungsstellen sollten auch Auffindestreifen vorgesehen werden.

#### f) Kreuzung Steubenstraße / Julius-Brecht-Allee / Konrad-Adenauer-Allee / Benneckendorf-Allee

Im Bereich dieser Kreuzung sollen die Radwege zum überwiegenden Teil nach dem Modell der Berliner Rampe angelegt werden. Der Rechtsabieger des Radweges aus der Steubenstraße in die Benneckendorf-Allee soll niveaugleich mit dem Gehweg geführt werden, während der „Geradeaus-Radweg“ in Richtung Julius-Brecht-Allee auf das Fahrbahnniveau heruntergeführt werden soll. Zwischen dem „Rechtsabieger-Radweg“ und dem Bereich der Fahrbahn entsteht eine Dreiecksfläche, die Ausgangspunkt für Fußgänger zur Querung der Steubenstraße sowie der Benneckendorf-Allee ist.

Ein Problem der vorgelegten Planung besteht darin, dass es einen gemeinsamen Auffindestreifen zur Querung des Radweges geben soll; dieser führt zum Dreieck. Das Richtungsfeld am Radweg (zwischen Auffindestreifen und Radweg) fehlt. Die drei Richtungsfelder des dreieckigen Aufstellbereichs korrespondieren nicht miteinander, d.h. sie liegen sich nicht paarweise gegenüber. Die Fläche im Aufstellbereich reicht nicht für ein Bodenleitsystem aus, dass die notwendigen Richtungswechsel im Aufstellbereich auch für blinde und sehbehinderte Menschen verlässlich anzeigt.

Querung Richtung Norden auf der östlichen Seite der Kreuzung:

Zu überqueren sind vier Fahrspuren sowie zwei Radwegspuren (wegen der Berliner Rampe). Dies sind ca. 16 bis 17 m. Auf der nördlichen Seite der Furt ist ein Richtungsfeld auf einer trapezförmigen Gehwegfläche vorgesehen, die an Radweg aus der Benneckendorf-Allee in Richtung Julius-Brecht-Allee angrenzt ebenso wie an eine Grünfläche zur Kreuzung hin. Rechts von dem trapezförmigen Aufstellbereich besteht eine Fehlfläche. Auf dem Aufstellbereich könnte eine seitliche Führung auf beiden Seiten mit einem ca. 6 cm hohen Hochbord geschaffen werden.

Auf der Aufstellfläche ist des Weiteren ein Richtungsfeld über den Radweg vorgesehen. Dessen Ausrichtung korrespondiert mit dem Richtungsfeld am Fahrbahnrand, nicht aber mit dem Richtungsfeld, das auf der anderen Seite des Radweges liegt. Dies führt auch dazu, dass blinde oder sehbehinderte Personen, die die Laufrichtung vom Richtungsfeld „abnehmen“, den Radweg diagonal überqueren.

An den Radweg grenzt gehwegseitig lediglich ein Auffindestreifen an. Hier fehlt wie schon bei der vorherigen Querung am Radweg das Richtungsfeld. Auch bei dem weiteren Auffindestreifen, der die Querung über die Julius-Brecht-Allee anzeigt (Nordquerung) ergibt sich dasselbe Muster: Vorgesehen ist ein Auffindestreifen ohne Richtungsfeld am Radweg. Auf der anderen Seite des Radweges ist ein Aufstellbereich vorgesehen, trapezförmig, vermutlich mit LSA. Das Richtungsfeld korrespondiert auch hier wiederum nur mit demjenigen am Bordstein, nicht aber mit dem Auffindestreifen. Auf dem Aufstellbereich müsste auch eine LSA stehen, ist aber nicht eingezeichnet.

Die Querungslänge beträgt dort 8,60 m (einschl. Radweg auf Fahrbahnniveau). Auf der anderen Seite der Furt gibt es einen großen Fahrbahnteiler, der auch die Haltestelle aufnimmt, und zwar für beide Fahrtrichtungen direkt gegenüberliegend. Dort, wo die Querung ist, befindet sich eine Weiche, d.h. es sind vier Gleise zu überqueren. Hieraus folgt eine Querungsstrecke von ca. 7 m. Auf der westlichen Seite ist der Fahrbahnteiler ausgerundet, wegen der Einfädung der Straßenbahngleise.

Aus den beiden Fahrbahnteilern werden die Leitstreifen hin zur Haltestelle mit Einstiegsfeldern etc. entwickelt. Die Tiefe der Aufstellfläche am östlichen Rand des Fahrbahnteilers ist allenfalls knapp ausreichend, geschätzt 1,30 m.

Die Richtungsfelder zur Querung der Gleiszone sollen nur 30 cm tief sein, diejenigen zur Fahrbahn hingegen 60 cm. Auch die gleisseitigen Richtungsfelder sollten eine Tiefe von 60 cm haben, da ansonsten die Gefahr besteht, dass sie von blinden und sehbehinderten Menschen überlaufen werden.

Auch stellt sich die Frage, ob die Furt nach Norden verschoben werden kann, um eine ausreichend tiefe Aufstellfläche und genügend Raum für Richtungsfelder zu bekommen.

Im weiteren Verlauf der Furt in Richtung Westen sind zu überqueren 3 Fahrbahnen und eine Radfahrspur, die dort auf die Fahrbahn geführt wird.

Der rechtsabbiegende Radweg liegt weiter zurück. Auch hier ergibt sich eine trapezförmige Fläche mit einem Richtungsfeld für die Querung über die Julius-Brecht-Allee sowie ein Richtungsfeld zur Querung der Konrad-Adenauer-Allee.

Aus dem Richtungsfeld zur Querung der Julius-Brecht-Allee entwickelt sich ein Leitstreifen, der in ein Abzweigfeld mündet, von dem ein Leitstreifen zum Richtungsfeld über die Konrad-Adenauer-Allee führt. Am Abzweigfeld liegt direkt der Radweg; gegenüber gibt es nur einen Auffindestreifen. Verzichtet wird auf das Richtungsfeld am Radweg.

Bei der Querung der Konrad-Adenauer-Allee (von Nord nach Süd) gibt es einen Fahrbahnteiler mit Gleiskörper.

Hier müssen zunächst Radweg und Fahrbahn überquert werden (ca. 5 m Lauflänge).

Der Aufstellbereich ist ca. 3,50 bis 4 m tief, verbunden werden die Richtungsfelder mit Leitstreifen. Das gleisseitige Richtungsfeld soll auch hier wieder lediglich 30 cm tief werden. Dies sollte jedoch mindestens 60 cm tief sein. Der Gleiszone schließt sich der Aufstellbereich zwischen Gleiszone und Radweg an, der aus der Konrad-Adenauer-Allee kommt.

Der Radweg verläuft am südlichen Rand der Kreuzung Richtung Benneckendorf-Allee.

Vorgesehen ist ein Richtungsfeld zur Querung des Radweges, der dort 3 m breit ist.

Der Fahrbahnteiler nimmt auch den Radweg auf. Nach dem Radweg muss eine Richtungsänderung vorgenommen werden; vorgesehen ist ein Leitstreifen und ein Abzweigfeld.

Der Gehweg ist dort 3,50 m breit.

Auf dem Fahrbahnteiler gibt es auch ein Grünbeet, d.h. hier kann auch ein Hochbord für eine seitliche Führung blinder und sehbehinderter Menschen hergestellt werden.

Weiter vorgesehen ist ein Abzweigfeld in östlicher Richtung zur Querung der Steubenstraße.

Südlich vom Richtungsfeld verläuft der Gehweg unmittelbar an der Straße.

Ungefähr 1 m neben dem Richtungsfeld gibt es eine Absenkung hin zu dem Arm der Konrad-Adenauer-Allee. Dies ist in den Plan so eingezeichnet, dass der Bordstein dort auf null abgesenkt werden soll. Unklar ist nach der Zeichnung, wie dies baulich dargestellt werden soll.

Die Absenkung ist u.U. gefährlich für blinde und sehbehinderte Personen, weil sie auf die Fahrbahn geraten könnten ohne es zu bemerken.

Weiter nach Süden stößt der Gehweg an einen Grüngürtel, und er verzweigt sich in den Gehweg in Richtung Steubenstraße sowie in einen Gehweg in Richtung Innenstadt, etwa vier Meter von der Konrad-Adenauer-Allee abgesetzt.

Hier könnte eine seitliche Führung mit einem Bord zum Grüngürtel hin hergestellt werden.

Bei der Querung über die Steubenstraße in West-Ost-Richtung südlich der Kreuzung müssen zunächst zwei Richtungsfahrbahnen und ein Radweg auf Fahrbahnniveau mit einer Lauflänge von ca. 9 m gequert werden. Dem schließt sich ein breiter Fahrbahnteiler mit Gleistrasse und Weiche zum Gleisabzweig an.

Ein Problem besteht darin, dass hier zwei Richtungsänderungen vorgenommen werden müssen.

Bei der Querung trifft man auf einen Bordstein mit Richtungsfeld, hinter dem direkt ein Abzweigfeld mit Richtungsänderung um 120 Grad nach rechts liegt, der Leitstreifen ist ca. 7 bis 8 m lang, trifft auf ein anderes Abzweigfeld, das im rechten Winkel nach links zu einem nur 30 cm tiefen Richtungsfeld zur Querung der Gleise auf dem Fahrbahnteiler mit einer Lauflänge von ca. 7 bis 8 m zuläuft.

Nach der Querung der Gleiszone folgt ein ca. 2 m tiefer Gehwegbereich; auch hier ist das Richtungsfeld zur Gleiszone nur 30 cm tief. Im Bereich dieser Lauffläche findet die nächste Richtungsänderung statt um ca. 150 Grad leicht nach rechts. Zur südlichen Seite hin gibt es einen Grüngürtel, nördlich davon liegt die Gleiszone, bei der unklar ist, wie diese vom Niveau her zur Straße liegt. Sie scheint den Planunterlagen zufolge auf Straßenniveau zu liegen. Anschließend sind 3 Richtungsfahrbahnen und der Radweg zu überqueren.

Ungünstig sind vor allem auch die vielen Richtungsänderungen auf dem Fahrbahnteiler. Geprüft werden sollte insoweit, ob die Richtungsänderungen reduziert und die Wegeführung in diesem Bereich vereinfacht werden könnte. Die gleisseitigen Richtungsfelder sollten - wie bereits mehrfach erwähnt - eine Tiefe von 60 cm erhalten.

Auch stellt sich die Frage, ob die Furt weiter nach Süden verlegt werden kann.

3. Der Unterzeichner sollte auch an der Ausführungsplanung beteiligt werden, um die Details der barrierefreien Gestaltung mit ihm abzustimmen. Aus Sicht des Unterzeichners ist es dabei sinnvoll, die Planungsdetails in einer gemeinsamen Besprechung zu erörtern und eventuell auch festzulegen. Ein Termin kann ggf. über das Büro des Landesbehindertenbeauftragten koordiniert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Joachim Steinbrück