

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

HBI HILLER + BEGEMANN INGENIEURE
GMBH
Herr Wöltjen
Loignystraße 31
28211 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Birkner
Bremische Bürgerschaft
Raum 308 Börsenhof A

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

Datum und Zeichen 26.09.2017
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 126-17 ABP

Bremen, 15.11.2017

Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten zu Neubau Querungshilfen Bgm.-Smidt-Straße

Sehr geehrter Herr Wöltjen,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt im Rahmen des TÖB-Verfahrens auf der Grundlage des Schreibens vom 26.09.2017 und den überlassenen Unterlagen zum Umbau Breitenweg-Discomeile 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 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.

2. Für die vorliegende Planung ergibt sich aus den vorgenannten Regelungen im Einzelnen folgendes:

Querung „Am Deich“

A Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

die oben beschriebene sogenannte „doppelte Querungsstelle“ entspricht nicht den Vorgaben der DIN 18040-3:2014-12. In Punkt 5.3.2.1 unter b) heißt es: *„Eine getrennte Überquerungsstelle weist folgende Elemente auf: Einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord für Rollstuhl- und Rollatornutzer (Nullabsenkung). Dieser Bord muss grundsätzlich auf eine Breite von 1,00 m begrenzt sowie taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984, einschließlich der angrenzenden Verziehungen bis zu einer Bordhöhe von 3 cm, gesichert werden. Eine Nullabsenkung mit einer Breite von mehr als 1,00 m sollte nur dann angeordnet werden, wenn an der Überquerungsstelle mit hohem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist.“*

Um den Bereich für eine Bordabsenkung bis auf Fahrbahnniveau, breiter als 1 m zu gestalten, sind entsprechend der oben zitierten DIN-Norm unter dem genannten Punkt 5.3.2.1 die beschriebenen Vorgaben einzuhalten.

B Mittelinseln

Die Mittelinseln weisen vor Kopf einen schraffierten Bereich auf. Dies ist wegen den damit verbundenen Gefahren nicht anzuraten, weil Blinde und stark Sehbehinderte Personen dann, wenn sie die Querungsstelle verfehlen, die Orientierung verlieren können. Sinnvoll wären baulich klassisch abgerundete Inselköpfe zusätzlich zu der Schraffur.

C Lauflänge der Querung

Der aufgekantete Bereich der „doppelten Querungsstelle“ sollte erheblich breiter gestaltet werden, um für Blinde und Sehbehinderte das Erreichen des gegenüberliegenden Richtungsfeldes sicherzustellen und somit ein eventuelles „vorbeilaufen“ zu verhindern.

Querung „Schlachte“

A Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

Siehe Punkt A Seite 1 unserer Stellungnahme

B Mittelinseln

Aus den Plänen ergibt sich nicht eindeutig, ob das in Kleinpflaster ausgeführte Ende des Fahrbahnteilers (Richtung Bgm.-Smidt-Brücke) als erhöhter Inselkopf ausgeführt werden soll.

Aus Sicht des LBB ist dies aber zwingend erforderlich, damit Blinde und stark Sehbehinderte Personen die Gefahrenbereiche der Fahrbahn sowie der Schienen taktil eindeutig vom Bereich der Insel unterscheiden können.

Im Auftrag

Monique Birkner

Büro des Landesbehindertenbeauftragten