

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

Bremer Straßenbahn AG
Frau Stolz
Flughafendamm 12
28199 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 08.02.2018
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 11-18 ABP

Bremen, 02.03.2018

Beteiligung Träger öffentlicher Belange für die Gleisersatzbaumaßnahme in der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp

Sehr geehrte Frau Stolz,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt im Rahmen des TÖB-Verfahrens auf der Grundlage des Schreibens vom 08.02.2018 und den überlassenen Unterlagen zur Gleisersatzbaumaßnahme Falkenstraße u.a. 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.

Allgemein

Die nachstehenden Punkte sind besonders zu beachten.

Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Herdentorsteinweg – Breitenweg)

die oben beschriebene sogenannte „doppelte Querungsstelle“ ist in der DIN 18040-3:2014-12. unter Punkt 5.3.2.1 unter b) zu finden. Dort 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.

Bordsteinabsenkungen

Desweiteren 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 ergibt sich aus den vorgenannten Regelungen im Einzelnen folgendes:

Anmerkungen zu Lageplan 2

Querung Falkenstraße

Die Richtungsfelder dieser Querung korrespondieren in Breite und Lage weder miteinander, noch sind diese im Sinne der oben bereits zitierten Richtlinie korrekt ausgeführt. Beispielsweise müssen die Richtungsfelder und die Felder, welche offensichtlich als Sperrfelder angelegt werden sollen, baulich voneinander entflochten werden, d.h. sie dürfen nicht unmittelbar ineinander überegehen. Auch sollte das Richtungsfeld auf dem südlichen Gehweg insgesamt in seiner Breite reduziert werden, da die gegenüberliegenden Richtungsfelder so nicht in einer gemeinsamen Flucht liegen. Die korrekte Ausrichtung der Rillen in Laufrichtung, sollte ebenfalls geprüft werden.

Bodenindikatoren im Bereich der Haltestelle

Die Abzweigfelder mit dem sich daraus entwickelnden Leitstreifen liegen deutlich zu eng an dem Richtungsfeld zur Querung der Gleise. Das sollte baulich deutlich großzügiger gestaltet i.e. die taktilen Bodenelemente voneinander deutlich abgerückt angeordnet werden.

Auch ist ein Leitstreifen nicht mittig in ein Abzweigfeld zu führen, die korrekte Bauweise ergibt sich ebenfalls aus der bereits mehrfach zitierten Richtlinie bzw. der DIN 32984.

Anmerkungen zu Lageplan 3

Desweiteren ergibt sich für uns nicht, ob es sich in Höhe der Eilhornstraße um eine ungesicherte Querungsstelle handelt. Wenn dem so wäre, entspreche die Planung an dieser Stelle ebenfalls nicht der einer barrierefreien Gestaltung, weil sich daraus nicht erschließt wie z.B. ein blinder Fußgänger diese Querung auffinden und gefahrlos nutzen könnte.

Wir bitten Sie, das Konzept der Barrierefreiheit im Sinne der Richtlinie und unter Berücksichtigung der dort zitierten DIN-Normen zu überarbeiten und erneut vorzulegen. Für eventuelle Fragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne telefonisch zur Verfügung.

Im Auftrag

Monique Birkner

Büro des Landesbehindertenbeauftragten