

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Jens Wittrock
Ostertorstraße 38/39
28195 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Birkner
Bremische Bürgerschaft
Raum 410 Börsenhof A

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

Datum und Zeichen 17.04.2018
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 72-18 ABP

Bremen, 12.06.2018

Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten zum Gleisersatz Waller Heerstraße

Sehr geehrter Herr Wittrock,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt auf Grund Ihres Schreibens vom 17.04.2018 zu den von Ihnen überlassenen Unterlagen zu der Gleisersatzbaumaßnahme in der Waller Heerstraße 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 a) und b) zu finden. Dort heißt es: *„Eine getrennte Überquerungsstelle weist folgende Elemente auf:*

- a) *Einen Bord mit einer Bordhöhe von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen. Dieser Bord muss eindeutig auffindbar sowie einschließlich der Übergangsbereiche zum angrenzenden abgesenkten Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahn ausgebildet sein. Die eindeutige Auffindbarkeit des Bordes für blinde und sehbehinderte Menschen ist bei einer Kombination von Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984 sichergestellt.*

- b) *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

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 ergibt sich aus den vorgenannten Regelungen im Einzelnen folgendes:

Zunächst ein Punkt, der für die gesamte Planung gilt und eine besondere Berücksichtigung finden muss. Der taktile Streifen bestehend aus Kleinsteinpflaster zur Trennung von Geh- und Radweg muss durchgezogen werden. Ein Richtungsfeld ersetzt den Kleinsteinpflasterstreifen nicht, sondern muss anliegend zu diesem hergestellt werden.

Zu Lageplan 1

a) FGÜ Norden nach Westen

- Die beiden Auffindestreifen zur Querung nach Westen bzw. Osten müssen voneinander abgerückt eingebaut werden, um deutlich zu machen dass es sich hierbei um zwei unterschiedliche Querungsmöglichkeiten handelt.
- Auch müssen zwei Richtungsfelder zur Anzeige zweier verschiedener Querungen voneinander abgerückt eingebaut werden. Die korrekte Bauweise ist der DIN 18040-3:2014-12 unter Punkt 5.3. Überquerungsstellen *„Ein Aneinanderstoßen der Richtungsfelder mehrerer benachbarter Querungsstellen ist zu vermeiden. Gegebenenfalls sind dazu die Breiten der Richtungsfelder der Straßengeometrie angepasst zu reduzieren, wobei eine Breite von 1,80 m erreicht werden sollte.“* zu entnehmen.
- Die Wegebeziehung nach Westen ist in Ihrem Verlauf unglücklich angelegt, es sollte darauf geachtet werden, dass die Führung über eine Querung möglichst in einer Flucht liegt und die dazugehörige Lichtsignalanlage mit Bodenindikatoren angezeigt bzw. erreicht wird. (Abstand Leitstreifen - LSA 30 - max. 50 cm)
- Des Weiteren ist nicht zu erkennen ob der Übergang vom Radweg zur Fahrbahn im Bereich der Querung Niveaugleich ist. Nach der Richtlinie Barrierefreiheit ist hier eine abgerundete 3 cm Kante erforderlich um zu verhindern, dass Blinde und stark Sehbehinderte Personen auf die Fahrbahn geraten ohne dies zu bemerken.

b) FGÜ Norden nach Osten

- Der Mast der Lichtsignalanlage und der Leitstreifen müssen in einem Abstand von 30 - 50 cm eingebaut werden, damit ein Blinder oder stark Sehbehinderter Mensch sowohl die Bedienvorrichtung als auch den taktilen Streifen gleichzeitig haptisch erreichen kann. Die korrekte Bauweise kann auch hier wieder der vorgenannten Richtlinie unter Punkt 4.1 *Allgemeine Anforderungen* *„Taktile Bodenelemente sind mit unterschiedlichen Funktionen belegt, die blinden und sehbehinderten Personen eine eindeutige und sichere Orientierung bieten sollen. Es ist daher besonders darauf zu achten, dass taktile Bodenelemente möglichst einheitlich gestaltet werden. Für die Anlage taktiler Bodenelemente sind Bauelemente zu verwenden, die den Anforderungen der DIN 32984 Nr. 4.2 und Nr. 4.3 entsprechen. Grundsätzlich sind alle taktilen Bodenelemente von Einbauten (Maste, Schilder, Werbetafeln, etc.) freizuhalten. 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.“* entnommen werden.

c) FGÜ Osten nach Süden

- Der Aufstellbereich auf dem östlichen Gehweg hinter/ vor dem Radweg sollte ebenfalls mit Kleinsteinpflaster abgetrennt werden.
- Auf der südlichen Gehwegseite grenzt der Radweg unmittelbar an die Fahrbahn und führt somit zu einer enorm langen Strecke die eine Blinde oder Sehbehinderter Person ohne weitere taktile Orientierung bewältigen muss, das ist aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten inakzeptabel. Auch hier dürfen die Auffindestreifen nicht aneinander liegen. Der Ausgangspunkt ist immer die innere Leitlinie (Gebäudefassade). Die bereits zitierte DIN Norm ist hier entsprechend einzuhalten.

d) FGÜ Süden nach Westen

- Auf dem westlichen Gehweg fehlt das Richtungsfeld, hier sollte ein weiteres Richtungsfeld angelegt werden, um Blinden und Sehbehinderten Personen eine Orientierung über die lange Strecke zu ermöglichen.
- Der Kleinsteinpflasterstreifen sollte auch hier durchgezogen werden.

Zu Lageplan 2

- a)** Der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg fehlt, dieser ist insbesondere in diesem Bereich unverzichtbar.

Zu Lageplan 3

- a)** Auch hier sollte darauf geachtet werden, dass der Trennstreifen aus Kleinsteinpflaster immer durchgängig verläuft.

Für eventuell bestehende Nachfragen stehe ich Ihnen jeder Zeit gerne Verfügung.

Im Auftrag

Monique Birkner

Büro des Landesbehindertenbeauftragten