

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

Amt für Straßen und Verkehr  
Referat 20  
Frau Hegner  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

Auskunft erteilt  
Herr Dr. Steinbrück  
Bremische Bürgerschaft  
Raum 412 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 25.05.2018  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 71-18 ABP

Bremen, 15.06.2018

## **Umgestaltung Herdentorsteinweg - Richtigstellung und Antrag auf Berichtigung der Auswertung des Verfahrens zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange vom – Erhalten am 25.05.2018**

Sehr geehrte Frau Hegner,  
sehr geehrte Damen und Herren,

auf diesem Wege stelle ich folgende Punkte zur Auswertung der Anhörung der Träger öffentlicher Belange, die mir am 25.05.2018 zugegangen ist, richtig und beantrage, die Auswertung / Erwidern der Stellungnahmen zur Umgestaltung des Herdentorsteinwegs sowie des Hillmannplatzes entsprechend zu berichtigen:

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.

I. Zum Sachverhalt:

Mit Mail von Herrn Klafs (Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH) vom 29.05.2017 wurde das Verfahren zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Umgestaltung des Herdentorsteinwegs sowie des Hillmannplatzes eingeleitet. In der Mail sowie in dem als Anlage hierzu übersandten Anschreiben wurde um Einreichung einer Stellungnahme bis zum 16.06.2018 gebeten. In einer weiteren Mail von Herrn Klafs wurde der Unterzeichner sodann gebeten, seine Stellungnahme bis zum 30.06.2018 abzugeben. Diese wurde Herrn Klafs am 29.06.2018 übermittelt. In der Auswertung / Erwiderung wird diese Stellungnahme auch richtig wiedergegeben. Im Anschluss an die Stellungnahme des Unterzeichners vom 29.06.2018 gab es weiteren Mailwechsel und Gespräche zwischen dem Unterzeichner und dem ASV in Bezug auf die Ausführungsplanung. Mit Mail vom 25.09.2017 teilte der Unterzeichner Ihnen sowie Frau Jäckel vom ASV u. A. folgendes mit:

„leider komme ich erst jetzt dazu, mich nochmals zu der Planung für den Herdentorsteinweg zu äußern. Zwischenzeitlich hatte ich Gelegenheit, mir die Pläne im Einzelnen und detailliert zu erarbeiten. Zu meinem Bedauern musste ich dabei feststellen, dass ich diese bisher nur teilweise verstanden hatte. Insofern werde ich meine Vorbereitung auf gemeinsame Planungsbesprechungen sicherlich verbessern müssen.

Die vorgelegte Planung begegnet nach wie vor grundsätzlicher Kritik:

1. Soweit mit der Planung das Ziel, sog. Doppelte Querungsstellen im Planungsbereich zu bauen, verfolgt wird, entfernt sich die Planung soweit von der DIN 18040-3 sowie der DIN 32984, dass sie für mich nicht akzeptabel ist.

Die Breite der Nullabsenkung, die durch ein sog. Sperrfeld gesichert werden darf, soll im Regelfall nicht breiter als 1 m sein. In der Anmerkung zu Ziffer 5.3.3 heißt es hierzu:

*„Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter sind als 1 m, können eine Gefährdung für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen: Es besteht die Gefahr, dass die Trennlinie zwischen sicherem Gehweg und Fahrbahn mit dem Langstock und/oder den Füßen nicht ausreichend eindeutig wahrnehmbar ist und sie unbeabsichtigt auf die Fahrbahn geraten.“*

Während unserer Besprechung hatten wir zwar darüber gesprochen, dass der Null-Absenkungsbereich bei hohem Fußgängeraufkommen nach der DIN verbreitert werden kann, dass aber nach der Planung Absenkungsbreiten von (geschätzten) zehn Metern und mehr entstehen, war mir während unserer Besprechung nicht bewusst und ist auf keinen Fall akzeptabel.

Bei Nullabsenkungen besteht – wie sich ja bereits aus der zitierten Anmerkung der DIN 32984 ergibt, immer die Gefahr, dass die sog. Sperrfelder von einem blinden Menschen überlaufen werden, ohne dass er sie wahrnimmt. Gegenüber einer Nullabsenkung enthält ein Bord mit Höhenunterschied zwei Informationen:

Erstens signalisiert das Bord die Grenze zwischen unterschiedlichen Verkehrsbereichen, zweitens signalisiert der Höhenunterschied, wo sich der sicherere (= oben) und wo sich der gefährlichere Bereich (= unten) befindet. Weil ein Sperrfeld oder ein anderer niveaugleicher Bodenindikator diese zweifache Information nicht enthält, ist die Verwendung sog. Sperrfelder und Nullabsenkungen auf das jeweils notwendige Minimum zu reduzieren, wobei die 1-m-breite Nullabsenkung die Regel und eine Verbreiterung die Ausnahme zu sein hat. Insoweit bedürfen die vorgesehenen Querungsstellen aus meiner Sicht einer nochmaligen Überarbeitung, damit sie den Anforderungen der Normen (32984 und 18040,3) entsprechen. Dabei ist m.E. auch darauf zu achten, dass auch die Querungsstelle, die mit einer 6-cm-Bordhöhe blinden und stark sehbehinderten Menschen als sichere Querung angeboten wird, in der Hauptlaufrichtung liegt. Denn blinde und stark sehbehinderte Menschen orientieren sich häufig zusätzlich auch am Fußgängerstrom, so dass zu weit abgesetzte (Sonder-) Querungsstellen, bei denen sie gewissermaßen „an den Rand“ gedrängt werden, eher zu Verunsicherungen als zu mehr Sicherheit führen können.

- 
2. Bedauerlicherweise hatte ich auch die Querungsstelle über den Herdentorsteinweg bei der Haltestelle der BSAG in Höhe des ASV nicht richtig verstanden. Die dort vorgeschlagene Gestaltung ist nicht akzeptabel, da sie eine Gefahrenquelle für blinde und sehbehinderte Menschen schafft. So müssen Personen, die über die Querungsstelle mit dem Bord die Straßenbahnhaltestelle erreichen wollen, das Sperrfeld einer überbreiten auf null abgesenkten Querungsstelle durchqueren. Der Leitstreifen ist nicht ohne weiteres vom Sperrfeld zu unterscheiden. Die Gestaltung entspricht nicht der Systematik von Bodenindikatoren nach der DIN 32984 und würde damit bei blinden und sehbehinderten Personen zu deutlichen Irritationen führen.

---

Die Querungsstelle mit dem 6 cm hohen Bord ist auf der der Haltestelle zugewandten Seite und diejenige mit der Nullabsenkung auf der der Haltestelle abgewandten Seite einzubauen. Die Breite der Nullabsenkung ist deutlich zu reduzieren, auf beiden Seiten der Nullabsenkung ist das Bord wieder „hochzuziehen“. Die Bodenindikatoren für die gesicherte Querung und das Sperrfeld für die Nullabsenkung müssen voneinander abgesetzt sein. ...“

In der Erwiderung / Auswertung des Verfahrens der Träger öffentlicher Belange heißt es im Zusammenhang mit der Gestaltung der Querung des Herdentorsteinwegs auf Höhe der Birkenstraße:  
*„Die barrierefreie Gestaltung wurde in Abstimmung mit dem Landesbehindertenbeauftragten verändert. Die Querung wird als Mischfurt mit dem Radverkehr ausgebildet. Für die Nicht-Sehenden wird am Rande der Furt eine gerichtete Führung durch ein abgesetztes Leitsystem geschaffen. ...„*

Die Aussage, dass die barrierefreie Gestaltung „in Abstimmung mit dem Landesbehindertenbeauftragten“ verändert wird, ist unzutreffend. Der Unterzeichner empfindet diese Aussage auch als unlauter. Während der gesamten Gespräche zur Ausführungsplanung, bei der über eine Reihe von Punkten tatsächlich ein Einvernehmen zwischen den Vertreterinnen des ASV und dem Landesbehindertenbeauftragten erzielt werden konnte, hat er seine grundsätzlichen Bedenken gegen die Gestaltung der gemeinsamen Querungstelle für Fußgänger und Radfahrer auf Höhe der Birkenstraße nicht aufgegeben. Sinngemäß wurde dem Unterzeichner hierzu in den Gesprächen erklärt, dass diese Gestaltung „politisch gesetzt“ sei und nicht mehr abgeändert werden könne. Schließlich gehe es um die politisch gewollte deutliche Verbesserung für den Radverkehr.

## II. Schlußfolgerungen:

1. Die Erwiderung / Auswertung der Anhörung der Träger öffentlicher Belange ist vor diesem Hintergrund zu berichtigen. Dies gilt selbst dann, wenn die schriftlich per Mail vom 25.09.2017 erhobenen Einwände des Unterzeichners für das Verfahren zur Trägeranhörung formal als verspätet anzusehen wären. Denn ein Einvernehmen bzw. eine einvernehmliche Abstimmung zur Gestaltung der Querung des Herdentorsteinwegs in Höhe der Birkenstraße hat es nicht gegeben. Jedenfalls ist die Erwiderung zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange insoweit zu berichtigen. Der Unterzeichner hält seine Bedenken gegenüber dieser Querungsstelle aus folgenden Gründen nach wie vor aufrecht:
  - Die Gestaltung entspricht schon allein aufgrund der Breite der Null-Absenkung von nahezu zehn Metern nicht den einschlägigen Regelwerken zur Gestaltung barrierefreier Querungen, insbesondere nicht der DIN 18040-3 i.V.m. DIN 32984 und der Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums öffentlicher Grünanlagen ...
  - Dadurch, dass insbesondere blinde und sehbehinderte Personen, die auf dem Weg von oder zu der Haltestelle die sicherere Furt mit dem Bordvorstand von 6 cm erreichen wollen, die Querungsstelle, die eben auch von Radfahrern genutzt wird, rechtwinklig kreuzen müssen, ohne sicher einschätzen zu können, ob für die Radfahrer gerade grün oder rot ist, stellt die die gewählte Gestaltung der Querung eine besondere Gefährdung für blinde und sehbehinderte Personen dar

- Außerdem befürchtet der Unterzeichner, dass sich diese Querung auch im Hinblick auf alle anderen Fußgänger zu einem Unfallschwerpunkt entwickeln könnte, weil auch diese auf dem Weg von und zu der Haltestelle die Fahrbahn der Fahrräder durchkreuzen. Die Schaffung einer direkten Radwegeverbindung auf Höhe der Birkenstraße ist nicht nur eine Verbesserung für den Radverkehr, sondern wird voraussichtlich auch zu dessen Beschleunigung in diesem Bereich führen.
2. Bei der in der Einmündung der Bahnhofstraße vorgesehenen doppelten Querungsstelle ist im Übrigen darauf zu achten, dass sie tatsächlich nach den Vorgaben der DIN 32984 ausgeführt wird und im Bereich des erhöhten Bordes tatsächlich auch die Bordhöhe von 6 cm gebaut wird. Dies ergibt sich mit den per Mail vom 25.05.2018 neuerlich übersandten Planunterlagen nicht.
  3. Entsprechendes gilt für die „einfachen Querungsstellen“, bei denen ein Bordvorstand von 3 cm mit abgerundeter Kante nach Maßgabe der RL Barrierefreiheit zu bauen ist.
  4. Die Abzweigfelder im Bereich der Querungen und Haltestellen liegen gem. der Planung mittig mit dem Leitstreifen. Korrekt wäre eine außermittige Anbringung der Abzweigfelder gem. DIN 32984.
  5. Die PKW-Stellplätze im Bereich des Wendekreises vor dem Hoteleingang sollten an allen Seiten mit Kleinsteinpflaster eingefasst werden.

Bitte bearbeiten Sie meinen Antrag auf Richtigstellung und Berichtigung der Erwiderung der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zeitnah.

Das Forum Barrierefreies Bremen, der Verkehrsausschuss des Blinden- und Sehbehindertenvereins Bremen e.V., Herr Staatsrat Deutschendorf und Frau Pieper erhalten dieses Schreiben zur Kenntnisnahme übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Joachim Steinbrück  
Der Landesbehindertenbeauftragte