

Der Landesbehindertenbeauftragte, Am Markt 20, 28195 Bremen

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Herr 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](mailto:office@lbb.bremen.de)  
Internet: [www.lbb.bremen.de](http://www.lbb.bremen.de)

Datum und Zeichen 18.06.2018  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 93-18 ABP

Bremen, 17.07.2018

## **Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten zur Städtebaulichen Umfeldverbesserung Betriebshof Gröpelingen zw. Schwarzer Weg und Debstedter Straße sowie Debstedter Straße**

Sehr geehrter Herr Wittrock,

der Landesbehindertenbeauftragte nimmt auf Grund Ihres Schreibens vom 19.06.2018 zu den von Ihnen überlassenen Unterlagen zu der Städtebaulichen Umfeldverbesserung Betriebshof Gröpelingen 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**

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 Abrundung 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:
- In dem gesamten Planungsbereich fehlen die entsprechenden Bodenindikatoren zur Anzeige von Querungen und Haltestellen. Wie mir Ihre Kollegin, Frau Helms, mitteilte wird dies im Zuge der Ausführungsplanung in den Plänen ausgewiesen. Somit möchte ich Sie bitten, uns erneut in dieser Planungsphase zu beteiligen um die Barrierefreiheit ganzheitlich bewerten zu können, im Anschluss daran wird eine abschließende Stellungnahme mit einer Zustimmung erfolgen können.
  - Sollte es sich bei den Querungen um die sogenannte doppelte Querungsstelle handeln, möchte ich Sie bitten den aus der DIN zitierten Absatz der dieser Stellungnahme unter „Allgemein“ zu entnehmen ist, im Vorfeld zu berücksichtigen.
  - Sofern die PKW/ LKW-Einfahrten > 6 Meter sind, bitten wir Sie diese taktil von der Gehwegfläche abzugrenzen. Dies kann durch Einfassen der Einfahrt mittels Kleinsteinpflaster oder aber durch verwenden einer anderen Materialität im Bereich der gesamten Einmündung erfolgen. Die korrekte Bauweise ist der bereits zitierten Richtlinie zu entnehmen. *„Bei einer den Gehweg kreuzenden Grundstückszufahrt von mehr als 6 Meter Breite ist die unterbrochene Flucht der Gebäude bzw. der Einfriedungen (innere Leitlinie) und ein niveaugleich angelegter Übergangsbereich zwischen Gehwegbereich und angrenzender Straße (äußere Leitlinie) mit jeweils einem taktilen Leitstreifen von mindestens 30 cm Breite zu schließen, wenn die Führungsfunktion für blinde Fußgänger nicht anderweitig (z. B. durch einen mindestens 3 cm hohen Absatz) erreicht werden kann. Hierfür eignet sich z. B. Natursteinpflaster mit einer uneben strukturierten, taktil wahrnehmbaren Oberfläche.“*
  - Im südöstlichen Bereich der Fußgängerüberwegung über den Schwarzen Weg ist die Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage zwischen Fahrbahn und Radweg nicht ausreichend tief. Hierfür ist in Anlehnung an Nr. 5.3.5 der bereits zitierten Richtlinie eine Tiefe von mindestens 1,50 m vorzusehen, damit z.B. Rollstuhlfahrer/Passanten mit Kinderwagen etc. nicht auf das Grünsignal wartend auf dem Radweg stehen müssen. Das gleiche trifft für die Fußgängerüberwegung über die Debstedter Straße südlich der Alarmausfahrt für die Polizei zu
  - Die Fußgängerwegebeziehungen in den Kreuzungspunkten Gröpelinger Heerstraße/Debstedter Straße und Debstedter Straße/Stapelfeldstraße werden dort durch gleichzeitig kreuzende Straßenbahngleise und Radwege stark eingeschränkt. Bei dieser gewählten Linienführung der Verkehrswege wird es schwierig werden, die für die Personengruppe der Blinden und sehbehinderten Fußgänger notwendig werdenden Bodenindikatoren in einer sinnvollen Anordnung noch unterzubringen. Bitte prüfen Sie, ob bei diesen Knotenpunkten eine andere Gestaltungslösung gefunden werden kann und arbeiten diese entsprechend ein.

- Alle Fahrradständer in der gesamten Planungsfläche sollten taktil von der Gehwegfläche abgesetzt werden. Wie bereits zitiert kann dies auch hier durch ein fassendes mittelbruchraues Kleinsteinpflaster oder verwenden eines anderen Materials im Bereich der gesamten Fahrradständerfläche erfolgen. Bitte beachten Sie auch, dass die Radständer möglichst nicht in unmittelbarer Nähe zu den Querungen angebracht werden.
- Des Weiteren fehlt der taktile Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg. Dieser sollte im gesamten Verlauf des Radweges zur Abgrenzung eingebaut werden.

Sollten hierzu ihrerseits noch Fragen bestehen, stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Im Auftrag

Monique Birkner

Büro des Landesbehindertenbeauftragten