

Stadt Eberswalde – Hausmitteilung

von 01.5 Frau Forster-König

über

an

z. K.

Eingangsvermerk

Ihr Aktenzeichen

Mein Zeichen
fo-kö

Telefon
-503

Datum
17.04.2024

Stellungnahme aus Sicht der Barrierefreiheit

hier: Ausbau der Saarstraße zwischen Max-Lull-Straße bis zur Straße Ostender Höhen einschließlich Buswendestelle an der Straße Ostender Höhen

Für die Ausführung und Ausstattung eines barrierefreien Verkehrsraums gelten grundsätzlich die Planungsanforderungen gemäß der technischen Baubestimmung DIN 18040 Teil 3, dies sinngemäß auch bei Aus- und Umbauten, Modernisierungen oder Sanierungen im bestehenden Verkehrsraum.

Hier haben Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln oder Gehhilfen sowie stark sehbehinderte und blinde Menschen mit Langstock den größten Flächenbedarf. Für deren Bewegungen, Drehungen und insbesondere für deren Begegnungen werden normativ einbaufreie lichte Gehwegsbreiten von $\geq 180\text{cm}$ benötigt zuzüglich Sicherheitsräumen zu seitlichen Bauteilen, Mauern oder Zäunen sowie zu Fahrbahnen. An Zwangspunkten beziehungsweise im Einzelfall angesichts der gegebenen räumlich-topografischen Situation sind geringere Gehwegsbreiten von 150cm im Lichten, mindestens aber von 90cm zuzüglich Sicherheitsräumen zulässig.

Neben den Breitenbedarfen sind auch die Neigungsverhältnisse der Gehbahnen entscheidend für eine sichere und barrierefreie Nutzbarkeit. Insoweit soll die Längsneigung der nutzbaren Gehwegsbreiten grundsätzlich nicht mehr als 3% betragen sowie deren Querneigung normativ nicht mehr als 2% ; bei ebenen Gelände- beziehungsweise Bodenbelagsverhältnissen sind Querneigungen bis zu $2,5\%$ zulässig.

Gehbahnen sind in ihren Breiten durchgehend freizuhalten und müssen eine nutzbare lichte Höhe von $\geq 225\text{cm}$ haben; entsprechend sind Einbauten und potenzielle Hindernisse wie beispielsweise Masten nur außerhalb von Gehbahnen zu platzieren oder andernfalls taktil und visuell abzusichern. Gehbahnen müssen witterungsunabhängig eben und erschütterungsarm begeh-, beroll- und befahrbar sein. Materialabhängig ist die Fugenbreite von Pflasterbelägen so schmal wie technisch möglich beziehungsweise wie nach DIN 18318 zulässig zu bemessen.

Relevant für den Ausbau der Saarstraße sind vor allem die Abschnitte 4.2, 4.3 und 4.4 sowie 5.1 der oben genannten Norm.

Überdies wird an der Buswendeschleife mit Haltestelle und entsprechenden Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten das Kasseler Sonderbord angeordnet, welches unter Berücksichtigung der Bedürfnisse insbesondere von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen auf seine barrierefreie Nutzbarkeit hin geprüft wurde und als Bordsteinsystem von DIN CERTCO das Gütesiegel „BARRIEREFREI DIN geprüft“ erhielt. Bushaltestellen mit Kasseler Sonderbord ermöglichen beispielsweise ein nahezu stufenloses Ein- und Aussteigen, da die Konstruktion des Bords die vertikalen Abstände zwischen Haltestelle und Fahrzeug gering hält sowie etwaig verbleibende Höhenunterschiede durch Absenken der Fahrzeuge ausgeglichen werden können. Ein Auffindestreifen als taktil erfassbare Fläche zum Auffinden der Einstiegsstelle ist angeordnet;

der Auffindestreifen muss mindestens $\geq 60\text{cm}$ und vorzugsweise 90cm breit sein, die gesamte Gehbahnbreite erfassen sowie dessen Rippenstruktur muss in Hauptgehrichtung verlaufen.

Die Planungsanforderungen gemäß DIN 18040 Teil 3 werden beim Vorhaben zum Ausbau der Saarstraße abgebildet sowie im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt und umgesetzt. Insbesondere mit den neu hergestellten Gehbahnen, entsprechenden Oberflächen und Neigungen sowie mit der neuen Beleuchtungsanlage wird der vorgesehene Straßenausbau folglich mit Blick auf Komfort, mit Blick auf das Schutzziel Sicherheit und damit insgesamt im Sinne der Barrierefreiheit einen Mehrwert darstellen.

Das Vorhaben zum Ausbau der Saarstraße einhergehend mit der Anordnung einer Buswendeschleife zur Verlängerung der Buslinie folgt überdies dem Auftrag gemäß Personenbeförderungsgesetz zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr; das lokale Nahverkehrssystem wird ausgebaut und insoweit im Sinne der Barrierefreiheit verbessert sowie die Mobilität vieler gesteigert. Denn das selbstständige Führen eines Kraftfahrzeuges ist für viele Menschen mit Behinderungen sowie für die meisten alten oder gar hochalten Personen nicht möglich beziehungsweise nicht sicher. Damit stellt der öffentliche Personennahverkehr oftmals die essenzielle Möglichkeit für das Grundbedürfnis nach Mobilität dar, nämlich räumliche Distanzen zu überwinden, weiterhin möglichst eigenständig auch längere Wege zu bewältigen sowie insgesamt selbstbestimmt teilhaben zu können.

gez. Katrin Forster-König
Behindertenbeauftragte und
Gleichstellungsbeauftragte