

Dokumentation zum Rundgang Barrierefreiheit

18. Mai 2015

18.00 – 19.15 Uhr

**Start an der Standuhr Ecke Koogstraße / Brunsbütteler Straße, 25541
Brunsbüttel**

Veranstalter:

Stadt Brunsbüttel

Konzept und Moderation:

Reinhild Graubner, Planungsbüro Graubner, Dipl. Ing. Architektur (FH)

polis aktiv Stadterneuerung und Moderation, Hamburg

cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung gmbh, Hamburg

Begrüßung

Frau Wegner von polis aktiv begrüßt die 8 TeilnehmerInnen am Rundgang Barrierefreiheit, die trotz der schlechten Wetterverhältnisse den Weg zur Standuhr gefunden haben. Sie begrüßt Frau Gasse (Bereich Stadtplanung) und Herrn Salz (Bereich Tiefbau) aus der Stadtverwaltung. Die Veranstaltung ist Teil eines breit angelegten Beteiligungsprozesses zur Entwicklung eines Rahmenplans für das Gebiet Obere Koogstraße / Brunsbütteler Straße, der im November letzten Jahres mit einer Auftaktveranstaltung begann.

Frau Wegner stellt Frau Graubner vom Planungsbüro Graubner vor, die als Expertin für barrierefreie Stadt- und Gebäudeplanung den Rundgang durch das Projektgebiet durchführt.

Einführung – Potenziale und Negativaspekte



Frau Graubner führt durch das Quartier

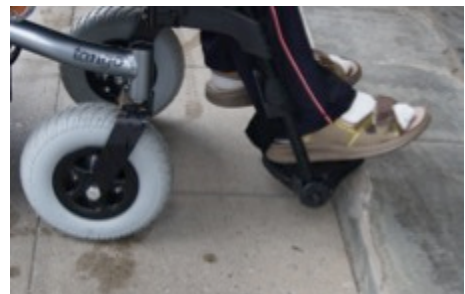
Frau Graubner begrüßt ihrerseits die Anwesenden und führt, bevor der Rundgang durch das Gebiet anhand verschiedener ausgewählter Stationen beginnt, in das Thema ein.

Aktuell gilt die DIN 18040-3, die im Dezember 2014 aufgestellt wurde, als aktueller Stand der Technik für barrierefreies Bauen, auch wenn sie noch nicht eingeführt worden ist. Frau Graubner vertritt den Gedanken, dass Maßnahmen zur Gewährleistung von Barrierefreiheit nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen, Menschen mit geringem Hörvermögen oder Menschen mit anderweitigen Beeinträchtigungen, sondern allen Menschen – im Sinne des „Design for All“ – zugute kommen.

Im Gebiet sind Frau Graubner einerseits Potenziale, andererseits aber auch Negativaspekte aufgefallen.

Potenziale:

- Die Zugänge von Einzelhandel und Dienstleistern in der Oberen Koogstraße /Brunsbütteler Straße sind oft stufenlos oder es findet sich ausschließlich eine Stufe. Entsprechend könnte bei weiterem Ausbau als Geschäftsstandort mit dem Image Barrierefreiheit geworben werden. Es ist möglich Barrierefreiheit auf Anfrage einzurichten, zum Beispiel durch mobile Rampen.



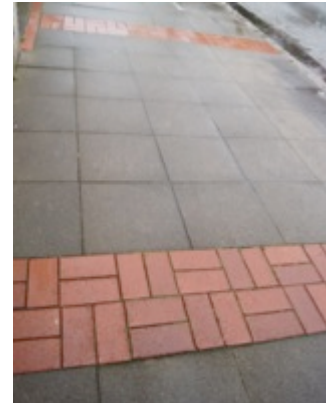
Befahren einer Stufe mit dem Rollstuhl

Negativaspekte:

- Der Fußgängerweg an der Koogstraße fällt zur Straße hin ab. Es gibt ein relativ starkes Quergefälle. Dies erschwert eine Nutzung durch Rollator oder Rollstuhl. Nach der DIN 18040-3 darf die Neigung maximal zwei Prozent betragen. Herr Salz weist jedoch darauf hin, dass bezüglich der Entwässerung, für Pflasterflächen ein Gefälle von mindestens 2,5 Prozent vorgeschrieben ist (gemäß der DIN 18318). Die beiden Nutzungsansprüche widersprechen sich daher.
- Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist nicht sehr kontrastreich. Es ist wichtig, dass auch für Menschen mit schlechtem Sehvermögen der Übergang von Bordstein zur Straße erkenntlich ist. Als Hinweis kann auch eine Reihe eines anderen Plattenbelags verlegt werden, welcher sich ertasten lässt. Frau Graubner berichtet in

diesem Zusammenhang vom Zwei-Sinne-Prinzip. Wenn ein Sinn beeinträchtigt ist, sollte dem/der NutzerIn die Möglichkeit gegeben werden sich anhand seiner zwei anderen Sinne zurechtzufinden. Als Beispiel führt sie die Ansage „Ausstieg links“ im Zug an.

- Der unterschiedliche Plattenbelag auf dem Fußweg erschwert Menschen mit Rollator oder (E-)Rollstuhl das Vorwärtskommen durch unterschiedliche Setzungen des Belages. Jede Kante, die höher als zwei Zentimeter ist, stellt ein Hindernis dar.



Kontrastreiche Abgrenzung

Frau Graubner fragt die zwei TeilnehmerInnen in E-Rollstühlen nach ihren Erfahrungen. Probleme ergeben sich demnach in den folgenden Zusammenhängen:

- Bei den Altbauten gehen die Türen oft nach außen auf.
- Bei seitlich angebrachten Rampen ist zum Teil die Auffahrt nicht möglich, da der Platz nicht ausreicht, um einen Bogen zu fahren. Auch das Fehlen eines Geländers erschwert das Befahren der Rampen.

Station 1

Bei Station 1 macht Frau Graubner auf die stufenlosen Zugänge auf der westlichen Seite der Brunsbütteler Straße aufmerksam. Der Leerstand im Erdgeschoss könnte in barrierefreie Wohnungen umgewandelt werden. Ein Aufzug ist oft auch eine Kostenfrage und vor allem in Altbauten nicht vorhanden. Der barrierefreie Zugang ins Erdgeschoss stellt eine kostengünstige Alternative für barrierefreies Wohnen dar.



Stufenlose Zugänge in der Brunsbütteler Straße

Frau Graubner erklärt, dass dem/der RollstuhlfahrerIn auf dem Gehweg grundsätzlich eine Breite von mindestens 1,80 Metern gewährleistet werden sollte. Hinzu kommen noch der Sicherheitsabstand zur Straße und dem Gebäude der berücksichtigt werden sollte, damit zwei RollstuhlfahrerInnen sich begegnen können.

Problematisch ist hier jedoch, dass PKW-Fahrer häufig ihren Pkw auf dem Fußweg parken.

Des Weiteren spricht Frau Graubner das Konzept „Nette Toilette“ an, welches möglicherweise auch für Brunsbüttel interessant sein könnte. Gewerbetreibende stellen ihre Toilette bei Bedarf zur Verfügung und bekommen hierfür eine Entschädigung von der Verwaltung für die Pflege. Insbesondere ältere Personen können von solchen Angeboten profitieren.

Station 2

An der Kreuzung Unter dem Deiche/ Lange Reihe befindet sich der nächste Halt. Frau Graubner hebt an dieser Stelle hervor, dass sich die Bedingungen an das Wegenetz von RollstuhlfahrerInnen sowie NutzerInnen von Rollatoren, von den Anforderungen sehingeschränkter Personen unterscheiden. Blinde Menschen orientieren sich haptisch an markanten Punkten, um zu erfahren wo die Straßenbegrenzung liegt. Der Höhenunterschied vom Gehweg zum Straßenniveau sollte mindestens 3cm betragen. RollstuhlfahrerInnen bevorzugen hingegen abgesenkte Bordsteine, da sie besser zu befahren sind. Eine Lösung bei den entgegengesetzten Anforderungen an die Weggestaltung liegt darin, getrennte Querungsstellen an gesicherten Übergängen anzubringen. Dieses ist für blinde Menschen ertastbar und deutet darauf hin, dass an dieser Stelle die Straße beginnt. Dennoch stellen sie für mobilitätseingeschränkte Menschen keine Barriere dar.

Weiterhin stellen laut Frau Graubner breite Fugen aus Kopfsteinpflaster zwischen Fußweg und Straße eine weitere Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen dar, da sie mit Rollstühlen nur schlecht berollbar sind.



Brille zur Simulation einer starken Sehbeeinträchtigung



Fugen aus Kopfsteinpflaster



Roter Überweg

Positiv empfindet Frau Graubner im Vergleich dazu den rot markierten Überweg, der über die Straße führt. Die kontrastreiche Gestaltung ist für Menschen, deren Sehkraft eingeschränkt ist, besonders hilfreich und wichtig.

Station 3

Zuletzt halten die TeilnehmerInnen an der Strufestraße an, da hier zwei markante Barrieren vorzufinden sind.



Poller auf dem Fußweg

Hindernisse, wie der an Station 3 vorzufindende Poller, sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Barriere. Zwar weist der vorzufindende Poller eine kontrastreiche Gestaltung auf, jedoch befindet er sich inmitten des Fußwegs und lässt zu den Seiten hin lediglich 80 Zentimeter Platz zu. Frau Gasse erläutert, dass der Poller dazu dient, vorbeifahrende Fahrzeuge daran zu hindern, den Fußweg zu befahren und ggf. die Einfriedung und die Hauswand des Anwohners damit zu beschädigen. Es wurde der Lösungsvorschlag geäußert, den Poller mindestens 10 cm Richtung Straße

zu versetzen, um eine ausreichende Durchfahrt mit einer Breite von 90 cm zu schaffen. Dies ist jedoch nicht möglich, da der Poller mindestens einen halben Meter von der Straße entfernt sein muss. Deshalb sollte eine frühzeitige Querung erfolgen oder der Weg müsse als nicht barrierefrei gekennzeichnet werden.

Der gegenüberliegende Gehweg stellt ebenfalls eine Herausforderung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen dar, denn er endet abrupt. Hierdurch sind die Personen, die den Fußweg nutzen, dazu gezwungen, den Straßenraum zu betreten bzw. zu befahren. Eine Absenkung für Personen mit Rollstuhl und Gehhilfen fehlt und für sehbehinderte oder blinde Menschen entfällt unvermittelt die Orientierungshilfe.

Abschließend erläutert Frau Graubner, dass für Passagen, an denen keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann, eine barrierefreie Alternativroute entwickelt werden sollte. Ideal wäre die Konzipierung eines barrierefreien Netzes, das durch eine entsprechende Beschilderung als solches erkenntlich gemacht wird. So können PassantInnen erfassen, welche Route genutzt werden kann, um zum jeweiligen Zielort zu gelangen.

Rückweg und Verabschiedung



Hauseingang mit Geländer

Auf dem Rückweg fällt ein Haus in der Koogstraße auf, bei dem auf beiden Seiten des Zugangs Geländer angebracht sind. Zwei Treppenstufen können für ältere Menschen bereits schwer begehbar sein und ein beidseitiges Geländer stellt eine gute Hilfe beim Betreten des Gebäudes dar. Die Lösung der Eigentümer kann als Positivbeispiel herangezogen werden.

Frau Graubner und Frau Wegner bedanken sich am Ende des Rundgangs für das Interesse und die Teilnahme und wünschen einen guten und barrierefreien Nachhauseweg.

28.05.2015