



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

DER OBERBÜRGERMEISTER
WUŠY ŠOLTA

DEGAT Planungsgesellschaft mbH
z.Hd. Frau Angela Kung
Neustädter Platz 10/11
03046 Cottbus
Per Mail: Angela.Kung@degat.de

nachrichtlich:

Dezernat Stadtentwicklung, Mobilität & Umwelt
FB 61, z. Hd. Frau Karola Stüber
per Mail: Karola.Stueber@cottbus.de

Beirat für Menschen mit Behinderungen der
Stadt Cottbus/Chóšebuz, z. Hd. Frau Gudrun Obst
per Mail: Behindertenbeirat@cottbus.de

Stellungnahme

Erschließungsstraße BTU Cottbus-Senftenberg, mit Anschluss an den Nordring - Anwendung eines taktilen Blindenleitsystems aus Bodenindikatoren an einer gesicherten Querung eines gemischten Rad/Geh-Weges über die Straße.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Kung,

in meiner Funktion als Beauftragter für die Belange der Menschen mit Behinderungen forderten Sie mich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange zu einer Stellungnahme zum o.g. Bauvorhaben auf; hier insbesondere zu den Querungsstellen Fuß- und Radweg mit der Verkehrsstraße.

Ergebnis: Das dargestellte Blindenleitsystem in der Planungskizze „LP_Ausschnitt BTU CB nördl. Erschließungsstr. M 250.pdf“ ist durch die einschlägige Fachliteratur/Kommentierungen zur DIN grundsätzlich zu bestätigen.

Bei der Ermittlung des Bedarfs an taktil-visuellen Markierungen ist entscheidend, ob solche Markierungen die Sicherheit und Selbständigkeit blinder und sehbehinderter Fußgänger erhöhen. Eine Analyse der

**BÜRO DES
OBERBÜRGERMEISTERS**

3. Juli 2024
Ihr Zeichen: 2024_07_03 SH FB61
Aktenzeichen:

Beauftragter für die Belange der
Menschen mit Behinderungen der
Stadt Cottbus/Chóšebuz

Ansprechpartner/-in
Dr. Normen Franzke

Besucheradresse:
Neumarkt 5
03046 Cottbus

T +49 355 6122017
M +491702220239
F +49 355 612132017
normen.franzke@cottbus.de

www.cottbus.de

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße
IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN



baulichen Umgebung unter Berücksichtigung der Orientierungs- und Mobilitätstechniken blinder und sehbehinderter Menschen ist für die Beurteilung notwendig. Hierzu habe ich mich mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen und mit dem Sehbehinderten-Verband Brandenburg e.V. (BSVB) verständigt und antworte Ihnen wie folgt:

Grundlage meiner Stellungnahme ist die DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen, Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Grundsätzlich gehe ich davon aus, dass diese allgemeine Norm bereits bei der Planung und dann auch bei der Projektausführung Berücksichtigung findet. Unser aller Ziel hinsichtlich der Barrierefreiheit ist, dass Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe, sich mobil fortbewegen können.

Für blinde und sehbehinderte Menschen ist es wichtig, eine sicher interpretierbare Information zu erhalten, welche deutlich die Abgrenzung des Fußgängerbereiches zur Fahrbahn signalisiert – taktil über den Langstock, als auch visuell über Kontraste. Im Folgenden gehe ich auf wichtige Anforderungen an das Leitsystem ein, unter Vernachlässigung weiterer Maßnahmen zur Barrierefreiheit:

1. Keine gemeinsamen Geh- und Radwege

Für alle zu Fuß Gehenden, aber insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Kinder ist die Sicherheit des Gehwegs ein elementares Bedürfnis. Es ist ein wichtiger Baustein für die selbstständige Mobilität. Unsichere oder als unsicher wahrgenommene Bereiche werden gemieden, es entstehen „No-Go-Areas“, was die persönliche Freiheit stark einschränkt.

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der DIN 18040-3 wird in Situationen wie Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, an sozialen Einrichtungen mit vielen schutzbedürftigen Fußgängern oder an Hauptverbindungen des Radverkehrs die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern ausgeschlossen. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten nur dort zum Einsatz kommen, wo es wenig Rad- und Fußverkehr gibt und diese Wege keine wichtige Funktion für die jeweilige Verkehrsart haben. Dies betrifft auch Querungsstellen. Grundsätzlich schafft eine getrennte Führung mehr Klarheit!

2. Bei der Planung von taktilen Bodenleitsystemen ist die potenzielle Unfallgefahr durch taktile Bodenindikatoren zu beachten

Taktile Bodenleitsysteme können zu Stürzen bzw. Unfällen führen. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen. Ein Risikobereich sind z. B. Längsrillen, die für Radfahrer, Inline-Skater, Rollschuhfahrer oder Rollstuhlfahrer gefährlich werden können. Ein taktiler Leitsystem soll für alle Menschen sicher sein → Klassische Bodenindikatoren wie Rippen- oder Noppenstrukturen dürfen nur dort eingesetzt werden, wo ein gefahrloser Aufenthalt möglich ist. Ein Einsatz im Bereich von Radwegen sollte ausgeschlossen werden.

Barrierefreiheit ist für jede und jeden ein Gewinn. Für Menschen mit Behinderung bedeutet Barrierefreiheit allerdings ungleich mehr, nämlich mehr Freiheit, mehr Selbstbestimmung im Alltag und mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ich unterstütze das Vorhaben. Hierzu stehe ich Ihnen jederzeit gern für ein Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Im Auftrag

Dr. Normen Franzke

Anlagen:

- LP BTU CB nördliche Erschließungsstraße neu-LP 250.pdf
- LP_Ausschnitt BTU CB nördl. Erschließungsstr. M 250.pdf