



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

DER OBERBÜRGERMEISTER
WUŠY ŠOLTA

SV Cottbus, FB 66
Herrn Ulf Lindenberg (SB Bauleitung)
per Mail: ulf.lindenberg@cottbus.de

Verteiler:
SV, Büro Oberbürgermeister
Herrn Denis Kettlitz (Büroleiter)
per Mail: Buero_OB@cottbus.de

Beirat für Menschen mit Behinderungen
Frau Gudrun Obst (Vorsitzende)
per Mail: behindertenbeirat@cottbus.de

Stellungnahme

Rückbau der Pflasterung in der Drebkauer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorgesehenen Verkehrsversuch in der Drebkauer Straße sowie zur angekündigten Ausführung von Asphaltstreifen entlang der Pflasterbereiche nehme ich als Beauftragter für die Belange der Menschen mit Behinderungen wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage / Anlass

Aus den vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass es in der Drebkauer Straße wiederholt Anfragen zur Beseitigung der Aufpflasterungen beziehungsweise zur Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr gab. Zudem ist eine Umsetzung als Verkehrsversuch (Fahrradstraße) vorgesehen.

Der geplante Ansatz, die Fahrqualität durch Asphaltstreifen in den Pflasterbereichen zu verbessern („Idee – Fahrradspur“), ist grundsätzlich nachvollziehbar und wird auch aus fachlicher Sicht für den Radverkehr als zustimmungsfähig bewertet.

**BÜRO DES
OBERBÜRGERMEISTERS**

29. Januar 2026
Ihr Zeichen:
Aktenzeichen: 10.00.GA

Büro des Oberbürgermeisters

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



2. Grundsätzliche Bewertung aus Sicht der Belange von Menschen mit Behinderungen

Eine Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit kann auch für mobilitätseingeschränkte Menschen – etwa Rollstuhlnutzende, Personen mit Rollator oder mit Gleichgewichtseinschränkungen – positive Effekte haben, sofern die Ausführung sicher erfolgt und keine neuen Barrieren entstehen.

Positiv ist festzuhalten, dass im Bereich der Maßnahme ein abgesenkter Bordstein vorhanden ist. Gleichzeitig ist festzustellen, dass bei der bestehenden Pflasterung keine taktile Lösung im Sinne eines normgerechten Leit- oder Orientierungssystems vorhanden ist. Dies wird auch durch Rückmeldungen aus dem Kreis der Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen sowie von unmittelbar Betroffenen bestätigt.

So wird aus Sicht eines betroffenen Anwohners ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorhandene Pflasterung weder eine optische noch eine taktile Signalisierung einer Straßenquerung für sehbehinderte oder blinde Menschen darstellt. Das verwendete Pflaster ist Bestandteil der regulären Gehwegflächen. Ein eindeutiger Unterschied ist nicht erkennbar, eine klare taktile Erkennbarkeit nicht gegeben. Die Pflasterung erfüllt damit nicht die Anforderungen an Bodenindikatoren nach DIN 32984: 2023-04, sondern stellt vielmehr einen baulich vereinfachten Abschluss der Gehwegplatten im Kurvenradius dar.

Vor diesem Hintergrund ist bei der geplanten Glättung beziehungsweise Veränderung der Oberfläche besondere Sensibilität erforderlich, um keine weitere Verschlechterung der Orientierungsmöglichkeiten für blinde und sehbehinderte Menschen zu bewirken.

3. Anforderungen (zwingend zu berücksichtigen)

Damit die Maßnahme aus Sicht der Barrierefreiheit fachlich vertretbar ist, sind folgende Punkte zu beachten:

a) Klare Abgrenzung der Verkehrsflächen (insbesondere Geh- und Radflächen)

Der Verkehrsversuch darf nicht dazu führen, dass sich für Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen – die Zuordnung der Verkehrsflächen verschlechtert. Radverkehrsflächen müssen eindeutig erkennbar und abgesetzt bleiben.

b) Übergänge ohne Stolper- oder Rollhindernisse

Die Übergänge zwischen Bestandsbelag und Asphaltstreifen sind so auszuführen, dass keine gefährlichen Höhengsprünge, Kanten oder Ausbrüche entstehen. Dies ist insbesondere für Rollatoren, Rollstühle und Personen mit unsicherem Gangbild relevant.

c) Oberfläche – sichere Begeh- und Befahrbarkeit

Es ist sicherzustellen, dass die Oberflächen auch bei Nässe, Laubfall sowie unter winterlichen Bedingungen ausreichend rutschhemmend und sicher nutzbar sind.

d) Vor-Ort-Abstimmung und Abnahme unter Barrierefreiheitsaspekten

Ich empfehle, vor der Ausführung eine Vor-Ort-Abstimmung vorzunehmen und nach Fertigstellung eine gemeinsame Begehung beziehungsweise Abnahme durchzuführen, um insbesondere Fragestellungen, Orientierung, Leitwirkungen und potenzielle Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu bewerten.

4. Fazit

Der geplante Verkehrsversuch sowie die Verbesserung der Oberfläche für den Radverkehr sind grundsätzlich nachvollziehbar und zustimmungsfähig. Aus Sicht der Belange von Menschen mit Behinderungen kann der Maßnahme jedoch nur zugestimmt werden, wenn die barrierefreie Nutzbarkeit des Straßenraums gewährleistet bleibt und insbesondere an Querungsstellen eine eindeutige, normgerechte Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen sichergestellt wird.

gez. Dr. Normen Franzke