

Stadt Cottbus/Chósebus • Neumarkt 5 • 03046 Cottbus

Cottbusverkehr GmbH
z. Hd. Herrn Jean Robert Bossow
Walther-Rathenau-Straße 38
03044 Cottbus

per Mail: jeanrobert.bossow@cottbusverkehr.de

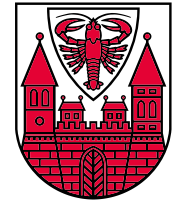
Gemeinsame Stellungnahme

des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus und des Beirates für Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus zum Bauvorhaben „Gleisanlage Vetschauer Straße“ – Haltestelle Senftenberger Straße

Sehr geehrter Herr Bossow,

der Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen und der Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt Cottbus/Chósebus haben die vorgelegten Planungsunterlagen zum Bauvorhaben „Cottbus, Gleisanlage Vetschauer Straße“, insbesondere den Haltestellendetailplan für die Haltestelle Senftenberger Straße, unter dem Schwerpunkt der Barrierefreiheit geprüft. Der vorgelegte Detailplan ist Bestandteil der Genehmigungsplanung und sieht für die Haltestelle unter anderem erhöhte Bahnsteigkanten, Rampen, taktile Bodenindikatoren sowie dynamische Fahrgastinformationen vor.

Grundsätzlich wird die mit der Baumaßnahme verbundene barrierefreie Neugestaltung der Haltestelle ausdrücklich begrüßt. Ein barrierefrei nutzbarer ÖPNV ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen ihre Mobilität selbstständig und gleichberechtigt wahrnehmen können. Dies betrifft insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhl- und Rollatornutzende sowie blinde, sehbehinderte, gehörlose und schwerhörige Menschen.



STADT COTTBUS
CHÓSEBUS

DER OBERBÜRGERMEISTER
WUŠY ŠOLTA

**BÜRO DES
OBERBÜRGERMEISTERS**

26. August 2026

Ihr Zeichen:

Aktenzeichen: 10.00.GA.CV FLS

Beauftragter für die Belange von
Menschen mit Behinderungen der
Stadt Cottbus/Chósebus

Ansprechpartner/-in

Dr. Normen Franzke

Besucher-/Postadresse:

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

 **Cottbus**
Chósebus

Positiv ist festzustellen, dass die Planung wesentliche Elemente einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle bereits berücksichtigt. Im Detailplan sind unter anderem ein Combibord light +23 cm, Bahnsteigkanten mit SOK +26, Rampen, Leit- und Auffindestreifen, Richtungsfelder aus weißen Rippenplatten, Aufmerksamkeitsfelder aus Noppenplatten, Einstiegsfelder, kontrastierende Begleistreifen sowie DFI-Anlagen vorgesehen. Diese planerischen Ansätze werden aus Sicht des Beauftragten und des Beirates ausdrücklich unterstützt.

Besonderes Augenmerk ist jedoch auf die durchgängige barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle zu legen. Barrierefreiheit darf sich nicht auf den eigentlichen Bahnsteig beschränken, sondern muss die gesamte Wegebeziehung vom umliegenden Fußwegenetz über die Zugänge und Querungen bis zum Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug umfassen. Im Umfeld der Haltestelle sind sowohl Geh- als auch Radwege vorhanden. Die Anschlüsse zwischen diesen Verkehrsflächen und den Haltestellenzugängen sind deshalb in der weiteren Planung besonders auf eine eindeutige, hindernisfreie und für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen nachvollziehbare Wegeführung zu prüfen. Die zugrundeliegenden Regelungen zu den Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen behandelt hierfür ausdrücklich die Verkehrswege zur Haltestelle, die Radwegeführung, Verkehrswege am Bahnsteig, Oberflächen, Niveaugleichheit, Bodenindikatoren und die Warteflächen. Das unterstreicht, dass die Barrierefreiheit nicht allein anhand einzelner baulichen Elemente, sondern als durchgängige barrierefreie Mobilitätskette beurteilt werden muss.

Ein aus unserer Sicht besonders zu prüfender Punkt betrifft die im Haltestellendetailplan eingetragenen Neignungsverhältnisse. Neben Neigungen von 2,0 %, 2,5 % und 2,8 % ist im Plan an einer Stelle eine Neigung von 6,4 % ausgewiesen. Die einschlägige DIN nennt für Anrampungen eine maximale Neigung von 6 % und weist ausdrücklich darauf hin, dass Anrampungen in Türbereichen zu vermeiden sind. Ebenso sollen die Zugänge zu Bus- und Straßenbahnsteigen eine maximale Längsneigung von 6 % nicht überschreiten. Die ausgewiesene Neigung von 6,4 % sollte daher im weiteren Planungsverfahren überprüft werden. Sofern es sich hierbei um eine für die barrierefreie Erschließung relevante Längsneigung bzw. Anrampung handelt, wäre darzulegen, wie trotz der Überschreitung des genannten Wertes die selbstständige und sichere Nutzung insbesondere durch Rollstuhlnutzende und Menschen mit Rollatoren gewährleistet werden kann. Soweit planerisch möglich, sollte die Neigung auf höchstens 6 % reduziert werden. Eine Abweichung sollte aus unserer Sicht nicht ohne fachliche Begründung übernommen werden.

Von erheblicher Bedeutung sind weiterhin die Bewegungs- und Verkehrsflächen im Bahnsteigbereich. Gerade im Einstiegsbereich müssen ausreichende Flächen für Rollstuhlnutzende vorhanden sein. Nach den Mindeststandards ist insbesondere eine Bewegungsfläche von mindestens 1,50 m × 1,50 m vorzuhalten. Für Warteflächen fordert der Leitfaden ebenfalls mindestens 1,50 m × 1,50 m sowie eine stufenlose Erreichbarkeit. Im weiteren Planungsprozess ist deshalb sicherzustellen, dass diese Flächen nicht durch DFI-Anlagen, Stele, Abfallbehälter, Haltestellenmöblierung oder andere Einbauten eingeschränkt werden.

Die vorgesehene taktile Führung für blinde und sehbehinderte Menschen wird ausdrücklich begrüßt. Der Detailplan weist hierzu eine umfangreiche Kombination aus Leitstreifen, Auffindestreifen, Richtungsfeldern, Aufmerksamkeitsfeldern und Einstiegsfeldern aus. Die Regelungen sehen für Leitstreifen entlang der Bahnsteigkante einen Abstand von 60 cm zur Bahnsteigkante und eine Breite von 30 cm vor. Bodenindikatoren sollen der DIN 32984 entsprechen; bei nicht ausreichendem visuellem und taktilem Kontrast zum Umgebungsbelag sind kontrastierende Begleitstreifen erforderlich. Die vorgesehenen weißen Rippen- und Noppenplatten in Verbindung mit anthrazitfarbenen Begleitstreifen sind daher grundsätzlich nachvollziehbar.

Im Zuge der Ausführungsplanung sollte jedoch nochmals geprüft werden, ob das taktile Leitsystem durchgehend, eindeutig und ohne Unterbrechungen oder Fehlleitungen ausgeführt wird. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei den Übergängen zu den Rampen, Querungsstellen sowie den Bereichen mit DFI, Stele und Abfallbehältern zu widmen. Bodenindikatoren dürfen nicht durch Möblierung verstellt oder in ihrer taktilen Wahrnehmbarkeit beeinträchtigt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt betrifft die Schnittstelle zum Radverkehr. Der Lageplan weist im Umfeld der Senftenberger Straße mehrere Radwege aus; auch im Detailplan ist unmittelbar im Umfeld der Haltestelle ein Radweg dargestellt. Für Menschen mit Sehbehinderungen und blinde Menschen können sich insbesondere dort erhebliche Konflikte ergeben, wo Fuß- und Radverkehrsflächen unmittelbar aneinandergrenzen oder Fahrgäste auf dem Weg zur Haltestelle Radverkehrsflächen queren müssen. Wir empfehlen aus Sicht der Barrierefreiheit entweder die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau oder eine Führung des Radweges hinter der Wartefläche. Für letztere Variante wird zwischen Geh- und Radweg ein mindestens 30 cm breiter taktil-visuell kontrastierender Begrenzungsstreifen gefordert. Aus unserer Sicht ist deshalb im weiteren Verfahren ausdrücklich nachzuweisen, dass zwischen Radverkehr und den Zu- bzw. Abgängen der Haltestelle keine ungesicherten Konfliktpunkte entstehen. Insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen muss eindeutig erkennbar und ertastbar sein, wann eine Radverkehrsfläche betreten wird.

Auch die Niveaugleichheit zwischen Bahnsteig und Straßenbahnfahrzeug ist für die tatsächliche Barrierefreiheit entscheidend. Mit dem vorgesehenen Combibord light +23 cm und der Bahnsteigkante SOK +26 sind hierfür planerische Voraussetzungen geschaffen. Die bauliche Höhe allein gewährleistet jedoch noch keinen barrierefreien Einstieg. Sie muss auf die tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge abgestimmt sein. Einschläfige Regelungen nennen als Orientierungswert einen maximal anzustrebenden vertikalen Höhenunterschied und horizontalen Abstand zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante von jeweils 5 cm. Im weiteren Verfahren sollte deshalb nachgewiesen werden, dass ein möglichst niveau- und spaltarmer Einstieg insbesondere für Rollstuhlnutzende gewährleistet werden kann.

Darüber hinaus ist auf eine ebene, erschütterungsarme und rutschhemmende Oberflächengestaltung zu achten. Dies ist nicht nur für Rollstuhlnutzende relevant, sondern insbesondere auch für Menschen mit Rollatoren oder anderen Mobilitätshilfen. Ebenso müssen Entwässerungseinrichtungen wie die im Plan vorgesehene neue Kastenrinne so ausgeführt werden, dass hierdurch keine problematischen Spalten, Unebenheiten oder Stolperstellen innerhalb der barrierefreien Wege entstehen. Die Planung sieht Kastenrinnen unmittelbar im Bereich der Haltestellenanlage vor.

Die vorgesehenen DFI-Anlagen werden ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Im Sinne des Zwei-Sinne-Prinzips sollte jedoch darauf geachtet werden, dass Fahrgastinformationen nicht ausschließlich visuell angeboten werden. Bei der weiteren Ausstattung der Haltestelle ist daher eine barrierefreie visuelle und akustische Informationsvermittlung anzustreben. Die zugrundeliegende DIN führt dynamische, visuelle und akustische Fahrgastservice- und Informationssysteme ausdrücklich als Bestandteil einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle auf.

Zusammenfassend bewerten der Beauftragte und der Beirat für Menschen mit Behinderungen die grundsätzliche Ausrichtung der Planung auf eine barrierefreie Haltestellengestaltung positiv. Insbesondere die erhöhten Bahnsteigkanten, das differenzierte taktile Leitsystem, die vorgesehenen Rampen und die DFI-Anlagen stellen wichtige Voraussetzungen für eine selbstständige Nutzung dar. Aus Sicht der Barrierefreiheit besteht jedoch noch Prüf- bzw. Konkretisierungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die im Detailplan ausgewiesene Neigung von 6,4 %, die durchgängigen und ausreichend dimensionierten Bewegungsflächen, die konfliktfreie Führung des Radverkehrs, die Anordnung von Einbauten gegenüber dem taktilen Leitsystem, die barrierefreie Gestaltung der Übergänge zum umliegenden Wegenetz sowie den tatsächlichen horizontalen und vertikalen Restspalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug.

Wir bitten darum, diese Punkte im weiteren Planungs- und Ausführungsprozess verbindlich zu berücksichtigen und den Beauftragten sowie den Beirat für Menschen mit Behinderungen bei wesentlichen Konkretisierungen der barrierefreien Gestaltung erneut einzubeziehen.

Cottbus/Chósebus, 26. August 2026

gez. i.A. Dr. Normen Franzke

Beauftragter für die Belange von
Menschen mit Behinderungen

gez. i.A. Gudrun Obst

Vorsitzende des Beirates für
Menschen mit Behinderungen