

Konzept zur Barrierefreiheit für das Städtebaufördergebiet Südstadt



Im Auftrag der
Stadt Bad Segeberg
SG 3.1 Stadtplanung, Liegenschaften, Gebäudeservice
Lübecker Straße 9, 23795 Bad Segeberg

Stand: 02. Mai 2016

Gefördert im Rahmen des Städtebauförderprogramms Soziale Stadt

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	3
2. Arbeitsauftrag, methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur	6
3. Beteiligungsformate	8
4. Ziel- und Konzeptplan	9
5. Bestands- und Mängelanalyse	11
5.1. Bewertungskriterien Öffentlicher Raum	11
5.2. Bewertungskriterien Ziel- und Quellorte	13
5.3. Bewertungskriterien Haltestellen	13
5.4. Bewertungskriterien Geschäftseingänge	13
6. Maßnahmenkonzept	14
6.1. Überblick über Ausgangslage und Handlungsbedarf für den Barriereabbau in der Südstadt	14
6.2. Allgemeine Maßnahmenempfehlungen	19
6.3. Steckbriefe zu ausgewählten Maßnahmen	22
6.3.1. Steckbrief 1: Unterführung „Am Landratspark“	23
6.3.2. Steckbrief 2: Wegebeziehungen Naherholungsräume und Zugänge Südstadtpark	27
6.3.3. Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung	31
6.3.4. Steckbrief 4: Wegequalitäten im Alltagswegenetz	37
6.3.5. Steckbrief 5: Querungsqualitäten im Alltagswegenetz	41
6.3.6. Allgemeine Empfehlungen/ weitere Maßnahmen	45
7. Empfehlungen für das weitere Vorgehen	47
8. Abbildungs- und Kartenverzeichnis	48
9. Literaturverzeichnis	48
10. Anhang	48
11. Bewertungstabellen	49
11.1. Bewertungstabelle: Wegenetz	50
11.2. Bewertungstabelle: Erreichbarkeit und Zugang von Infrastruktureinrichtungen	57
11.3. Bewertungstabelle: Haltestellen	64

1. Einführung

Dieser Bericht beinhaltet das Konzept „Barrierefreiheit“ für das Städtebauförderungsgebiet Südstadt der Stadt Bad Segeberg.

Angesichts des demografischen Wandels und der damit verbundenen Alterung der Bevölkerung gewinnt die Barrierefreiheit in vielen Kommunen an Bedeutung:

- Rund ein Viertel der Bevölkerung über 65 Jahre ist nach einer Repräsentativerhebung in ihrer Motorik eingeschränkt und nutzt einen Stock, Rollator und/oder Rollstuhl (BMVBS 2011). Ältere Menschen sind besonders auf ihr Wohnumfeld angewiesen. Fast die Hälfte ihrer Wege bewältigen sie zu Fuß (38%) oder mit dem Fahrrad (7%) (BMVBS 2010).
- Im Bundesdurchschnitt sind etwa 10% der Bevölkerung als Schwerbehinderte registriert (Destatis 2014), womit nicht alle schwerbehinderten Menschen erfasst sind. Diese zudem sehr heterogene Bevölkerungsgruppe ist ganz besonders auf ein barrierefreies Umfeld angewiesen.
- Aber auch Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Schwangere, Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder, Kranke oder Reisende mit Gepäck profitieren von einem Umfeld ohne Barrieren.

Barrierefreiheit wird für Kommunen zu einem wichtigen Standortfaktor und für viele Bevölkerungsgruppen zu einem Komfortmerkmal. Ein möglichst barrierefreies Lebensumfeld hat für Kommunen und Landkreise darüber hinausgehend eine ökonomische Komponente. Alte Menschen möchten so lange wie möglich in ihrem gewohnten Wohnumfeld leben, sich selbstständig versorgen und ohne fremde Hilfe zurechtkommen. Im Ergebnis schafft dies nicht nur Lebensqualität, sondern entlastet gleichzeitig durch jede vermiedene stationäre Pflege die Pflege- und Sozialkassen der Kommunen und Landkreise (BBSR 2014).

Die UN-Behindertenrechtskonvention (Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen) wurde 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen und ist in Deutschland am 26. März 2009 in Kraft getreten. Das Leitbild der Behindertenkonvention ist die Inklusion. Inklusion bedeutet „Zugehörigkeit“. Ziel ist, dass alle Menschen, unabhängig von ihrer persönlichen physischen und psychischen Konstitution, am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ein möglichst selbstständiges Leben führen können. Gesellschaftliche Teilhabe und selbständige Lebensführung hängen von sehr vielen Faktoren ab, nicht alle sind beeinflussbar.



Die Bereiche aber, die in öffentliche Verantwortung fallen bzw. auf die die Öffentlichkeit Einfluss nehmen kann, sind so zu gestalten und auszustatten, dass die Voraussetzungen für gesellschaftliche Teilhabe und selbständige Lebensführung geschaffen werden. Dies bedingt nicht nur inklusive Angebotsstrukturen. Voraussetzung ist auch eine innere Haltung, die es ermöglicht, Vielfalt wahrzunehmen und ihr gerecht zu werden. Und da inklusive Qualitäten nur gemeinsam entwickelt werden können, ist der Dialog vor Ort über die vielfältigen Bedürfnisse auf der einen Seite und die Handlungsmöglichkeiten auf der anderen Seite unverzichtbar.

In Schleswig-Holstein liegt der Entwurf des Landesaktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention seit März 2016 vor.

Ein wesentlicher Baustein der Inklusion ist der Abbau von Barrieren. Barrierefrei ausgestattete öffentliche Räume sollen für alle Menschen ohne fremde Hilfe grundsätzlich erreichbar, zugänglich und nutzbar sein. So definiert es § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG). Der Begriff der Behinderung wird heute nicht mehr allein auf den Menschen bezogen, sondern auf die Wechselwirkungen zwischen einem Menschen mit seiner individuellen physischen und psychischen Konstitution und seiner Umwelt, die Behinderungen beinhalten kann. Daraus ergeben sich vielfältige Anforderungen, insbesondere an die baulich-technische und gestalterische Ausführung öffentlicher Räume und Infrastruktur. Die neuen DIN-Normen 18040-1 (öffentliche Gebäude) und 18040-3 (öffentlicher Raum) beschreiben die Anforderungen und Möglichkeiten umfassend.

In der Praxis müssen wir feststellen, dass 100%ige Barrierefreiheit flächendeckend nicht abschließend herstellbar ist. So bestehen teilweise widersprüchliche Perspektiven und Anforderungen an den öffentlichen Raum. Während das Ziel der Barrierefreiheit für alle gilt, erkennen wir bei der Planung und Umsetzung, dass wir mit unterschiedlichen Anforderungen umgehen und diese auch thematisieren müssen. Die Zielgruppe „Alle“ gibt es bei näherer Betrachtung nicht. Hinzu kommt dass immer wieder vielfältige temporäre Barrieren im öffentlichen Raum entstehen. Dies kann aufgrund von Gedankenlosigkeit - das falsch geparkte Auto - geschehen, aber auch beispielsweise aufgrund von Witterungsverhältnissen.

Der Abbau von Barrieren ist als eine Alltagsaufgabe und Ergebnis permanenter Beobachtungen sowie von Übereinkommen zu verstehen. Auch Private müssen handeln und Rücksicht nehmen. Es geht also um die Gestaltung eines Dialogprozesses, sei es:

- weil das Wissen darüber, was hinnehmbare Barrieren sind und welche zwingend zu beseitigen sind, nur mit Bürgerinnen und Bürgern vor Ort ermittelt werden kann.
- weil sich in öffentlichen Räumen unterschiedliche Zielkonflikte auch zwischen Menschen verschiedener Behinderungen ergeben, die ausgehandelt werden müssen.
- weil der Abbau von Barrieren im vorhandenen Bestand mit anderen Belangen (z.B. Denkmalschutz, Stadtgestaltung, Wirtschaftlichkeit) abzuwägen ist.
- weil Planungs- und Umbauprozesse lange dauern und Barrierefreiheit immer wieder neu kommuniziert werden muss. Allein auf dem Weg von der Entwurfsplanung zur Bauausführung gehen erfahrungsgemäß immer wieder viele Details verloren.

Lösung zur Bordsteinabsenkung

Menschen, die mit einem Rollstuhl unterwegs sind, profitieren von so genannten Nullabsenkungen von Bordsteinen an Querungsstellen. Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, die mit einem Langstock unterwegs sind, benötigen hingegen eine taktil erfassbare, d.h. tastbare Grenze zwischen Gehweg und Straße. Die neue DIN-Norm bietet hier als Lösung an, an Querungsstellen eine Nullabsenkung und getrennt davon eine tastbare 6 cm hohe Bordsteinkante vorzusehen. Die DIN-Normen greifen allerdings verpflichtend erst beim Neubau.

- weil die finanziellen Ressourcen öffentlicher Haushalte nur ein schrittweises Abarbeiten der Barrieren erlauben. Der barrierefreie Umbau muss angemessen sein und braucht die Akzeptanz der Bürgerschaft und Kommunalpolitik.

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und bei öffentlich zugänglichen Gebäuden gelingt nur, wenn alle am Planungs- und Umbauprozess Beteiligten mitmachen. Die Sensibilisierung, Information und Beteiligung der Kommunalpolitik, verschiedene Fachämter, Baufachleute, BehindertenvertreterInnen und Bürgerschaft sind wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer barrierefreien Kommune.

Die Stadt Bad Segeberg arbeitet seit 2010 intensiv an den Themen Inklusion und Barrierefreiheit. Das Ziel lautet: Barrierefreiheit für die gesamte Stadt. Alle Menschen, mit und ohne Behinderungen, sollen alle Ziele im Stadtgebiet gut und selbständig erreichen können. Dafür wurde die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Stadt“ ins Leben gerufen. Die Stadtverwaltung arbeitet daran, dass öffentliche Gebäude und Infrastruktureinrichtungen barrierefrei erreichbar und ausgestattet werden. So bietet das Rathaus einen barrierefreien Zugang und entsprechende Ausstattung. Auch das städtische Gebäude in der Oldesloer Straße 20 mit der Stadtbücherei und der Touristinformation ist durch einen Fahrstuhl barrierefrei zugänglich.

Gehwege und Plätze sollen ohne Stolperfallen oder Hindernisse gestaltet werden. Dieses Ziel ist insbesondere in der historischen Innenstadt mit vielen grob gepflasterten Wegen nicht leicht und schnell zu realisieren. Auch die barrierefreie Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist von großer Bedeutung.

Die Stadt wirbt um die Mithilfe der Bevölkerung. Mit dem Fragebogen „Bad Segeberg barrierefrei“ können Hinweise und Anregungen zur Prüfung an die Stadtverwaltung herangetragen werden. Zudem werden regelmäßig Veranstaltungen zur Sensibilisierung für das Thema durchgeführt.

Auf Kreisebene arbeitet unter Trägerschaft der Lebenshilfe seit 2013 ein „Netzwerk Inklusion Kreis Segeberg“ an guten Rahmenbedingungen und an einem Umfeld, die das Miteinander von Menschen mit und ohne Behinderung stärken und damit Inklusion erfahrbar machen.

Die Städtebauförderung des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein setzt die Berücksichtigung der Barrierefreiheit in Städtebaufördergebieten zunehmend voraus, so dass sich im Fall des Städtebaufördergebiets Südstadt das Engagement der Stadt Bad Segeberg und die Erwartungen des Fördermittelgebers ergänzen. Dieser Bericht wurde aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert.

Nette Toilette in Bad Segeberg

Die Stadt Bad Segeberg setzt das Konzept der „Netten Toilette“ um. Gastronomen, die sich an dem Konzept beteiligen und ihre (gut nutzbaren und gepflegten) Toiletten auch für Menschen zugänglich machen, die nicht bei ihnen einkehren, werden von der Stadt finanziell für die Reinigung und Wartung der Toiletten unterstützt. Damit stehen in der Innenstadt flächendeckend gut ausgestattete und gepflegte Toiletten zur Verfügung. Die Betriebe sind durch einen Aufkleber am Eingangsbereich gekennzeichnet. Ein Flyer informiert über die Standorte der „Netten Toiletten“. Zudem gibt es eine Übersicht über barrierefreie bzw. eingeschränkt barrierefreie Toiletten in der Gesamtstadt.

2. Arbeitsauftrag, methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur

Der Arbeitsauftrag für das Konzept Barrierefreiheit im Städtebauförderungsgebiet Südstadt umfasst:

- Die Erhebung, Bewertung und Dokumentation der Barrierefreiheit öffentlicher und öffentlich genutzter Räume im Städtebaufördergebiet: öffentliche Erschließungsanlagen (Straßen, Wege und Plätze) sowie Übergänge von öffentlichen zu privaten Räumen (Wegeverbindungen, Plätze etc.) einschließlich der Zugänglichkeit von wichtigen Infrastruktureinrichtungen.
- Ein Handlungskonzept/Leitfaden mit Lösungsvorschlägen für den Barriereabbau (mit Konzeptplan und fünf Steckbriefen).
- Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Aktionstags sowie der Berichterstattung im Stadtteilbeirat und den städtischen Gremien.
- Die Projektbegleitende Abstimmung in der begleitenden Lenkungsgruppe.

Der Arbeitsauftrag beschreibt insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen als Zielgruppe, wobei die Bedürfnisse der wachsenden Gruppe älterer Menschen an ihre Umwelt einen großen Raum einnehmen. Die Vielfalt möglicher Hintergründe eingeschränkter Mobilität ist groß. Neben Gehbeeinträchtigungen sind Sehbeeinträchtigungen im Alter sehr verbreitet. Junge Bevölkerungsgruppen werden im Konzept nicht ausgeblendet. So bringen beispielsweise Eltern, die mit Kinderwagen unterwegs sind, ähnliche Anforderungen mit wie ältere Menschen, die mit dem Rollator unterwegs sind. Es gibt jüngere Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Darüber hinausgehend sind Kinder als schwächere VerkehrsteilnehmerInnen mit Blick auf Barrieren (vielfach Gefahren) in Verkehrsräumen mit zu bedenken.

Im Konzept wird ein „breites“ Verständnis von Barrieren vorausgesetzt. Sowohl materielle „harte“ Beschränkungen im baulich-technischen Sinne als auch auf die „weichen“ mentalen Barrieren (z.B. Sicherheit) sind relevant, die mitunter eine größere ausgrenzende Wirkung entfalten als „drei Treppenstufen“.

Der erste Arbeitsschritt war die Abstimmung eines **Ziel- und Konzeptplans**, der die wichtigsten Ziel- und Quellorte im Untersuchungsraum identifiziert und die sich daraus ergebenden bevorzugten Wegeverbindungen in der Südstadt hervorhebt. Der Ziel- und Konzeptplan stellt eine wichtige Grundlage für die Bewertung des Handlungsbedarfs und die Auswahl von Schwerpunkten für das Maßnahmenkonzept dar. Mit Blick auf begrenzte finanzielle Spielräume der öffentlichen Hand müssen Schwerpunkte gesetzt werden.

Die Frequenz an Zielorten und auf Wegeverbindungen ist bei der Auswahl von Maßnahmenswerpunkten ein sehr wichtiger Anhaltspunkt. Handlungsbedarf besteht aber auch dort, wo Barrieren vielleicht nur wenige Menschen, diese aber existenziell in ihrer Teilhabe und Lebensführung einschränken und keine Alternativen bestehen.

Bei der Abstimmung des Ziel- und Konzeptplans für das Städtebaufördergebiet Südstadt wurde außerdem berücksichtigt, welche Teilräume bereits auf Grundlage des Integrierten städtebaulichen Handlungskonzepts (IEK) neu gestaltet werden, so z.B. der Südstadtpark. Die Zugänge in den Südstadtpark wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme mit betrachtet. Sie werden aber im Zuge der laufenden Umgestaltung des Südstadtparks bereits mitbearbeitet, so dass im Rahmen dieses Konzepts hier kein Maßnahmenschwerpunkt gesetzt werden muss.

Die **Bestandsaufnahme** erfolgte durch Begehungen vor Ort. Die Ausgangssituation wurde anhand von Checklisten erfasst und fotografisch dokumentiert. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in Listen mit verschiedenen Bewertungskategorien überführt (s. Anlage). Auf dieser Grundlage erfolgte eine Bewertung des Handlungsbedarfs. Dabei wurde auch berücksichtigt, ob für die öffentliche Hand der Stadt Bad Segeberg in der spezifischen Situation Handlungsmöglichkeiten bestehen.

In der begleitenden Lenkungsgruppe wurde auf Grundlage der Bewertung des Handlungsbedarfs die Schwerpunktsetzung für das **Maßnahmenkonzept** mit fünf Steckbriefen abgestimmt. Das Konzept formuliert generelle Empfehlungen für den Abbau von Barrieren im Städtebaufördergebiet. Die allgemeinen Empfehlungen beziehen sich dabei auf typische oder auch besonders gravierende Barrieren in der Südstadt. Darüberhinausgehend werden für ausgewählte Bereiche im Rahmen von Steckbriefen spezifische Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die Auswahl der Schwerpunkte berücksichtigt wie oben beschrieben den Handlungsbedarf sowie bereits laufende Planungen und Projekte.

Die Maßnahmenvorschläge werden mit groben Kostenschätzungen unterlegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Kostenkalkulation erst auf Grundlage einer detaillierten Planung erfolgen kann.



Methodisches Vorgehen Konzept zur Barrierefreiheit für das Städtebaufördergebiet Südstadt

3. Beteiligungsformate

Projektbegleitende Lenkungsgruppe

In Bad Segeberg hat eine Lenkungsgruppe bestehend aus VertreterInnen der Verwaltung (Stadtplanung, Tiefbau, Soziales, Behindertenbeauftragte, Gleichstellungsbeauftragte, Wirtschaftsentwicklung, Sanierungsträger) sowie der Quartiersmanagerin den Arbeitsprozess begleitet. Die Lenkungsgruppe hat sich in kontinuierlicher Besetzung regelmäßig getroffen. Dabei wurden die jeweiligen Zwischenergebnisse (Ziel- und Konzeptplan, Maßnahmenplan) besprochen und Anregungen für die weitere Konzepterarbeitung formuliert. Die Teilnehmenden haben sich aktiv mit Anregungen und Ideen eingebracht. In den Diskussionen in der Gruppe wurden unterschiedliche Perspektiven deutlich. Die Gruppe war ein wichtiges Korrektiv.

Aktionstag mit Rundgang

Um möglichst viele Beteiligte zu sensibilisieren sowie auf Anforderungen verschiedener Mobilitätseinschränkungen aufmerksam zu machen, wurde am 7. November 2015 ein Aktionstag am Nahversorgungszentrum durchgeführt. Ausgestattet mit Rollatoren, Rollstühlen, Langstöcken, Augenbinden und speziell präparierten Brillen, die Seheinschränkung durch Grauen Star und altersbedingter Makuladegeneration (AMD) simulieren, galt es ganz alltägliche Wege und Aufgaben zu bewältigen. Die Begehung fand ein positives Echo. Die Beteiligten waren erstaunt, wie mühsam die Fortbewegung mit Rollstuhl und Rollator ist. Kleinere Unebenheiten oder schon ein geringes Gefälle machen die Fortbewegung zu einer unerwarteten sportlichen Herausforderung. Für Überraschungseffekte sorgten auch die Simulationsbrillen.



Aktionstag Barrierefreiheit in der Südstadt

Die TeilnehmerInnen sichteten an dem Aktionstag die Bestandsanalyse und gaben den Gutachterinnen Hinweise für die weitere Arbeit.

Beteiligung des Stadtteilbeirats

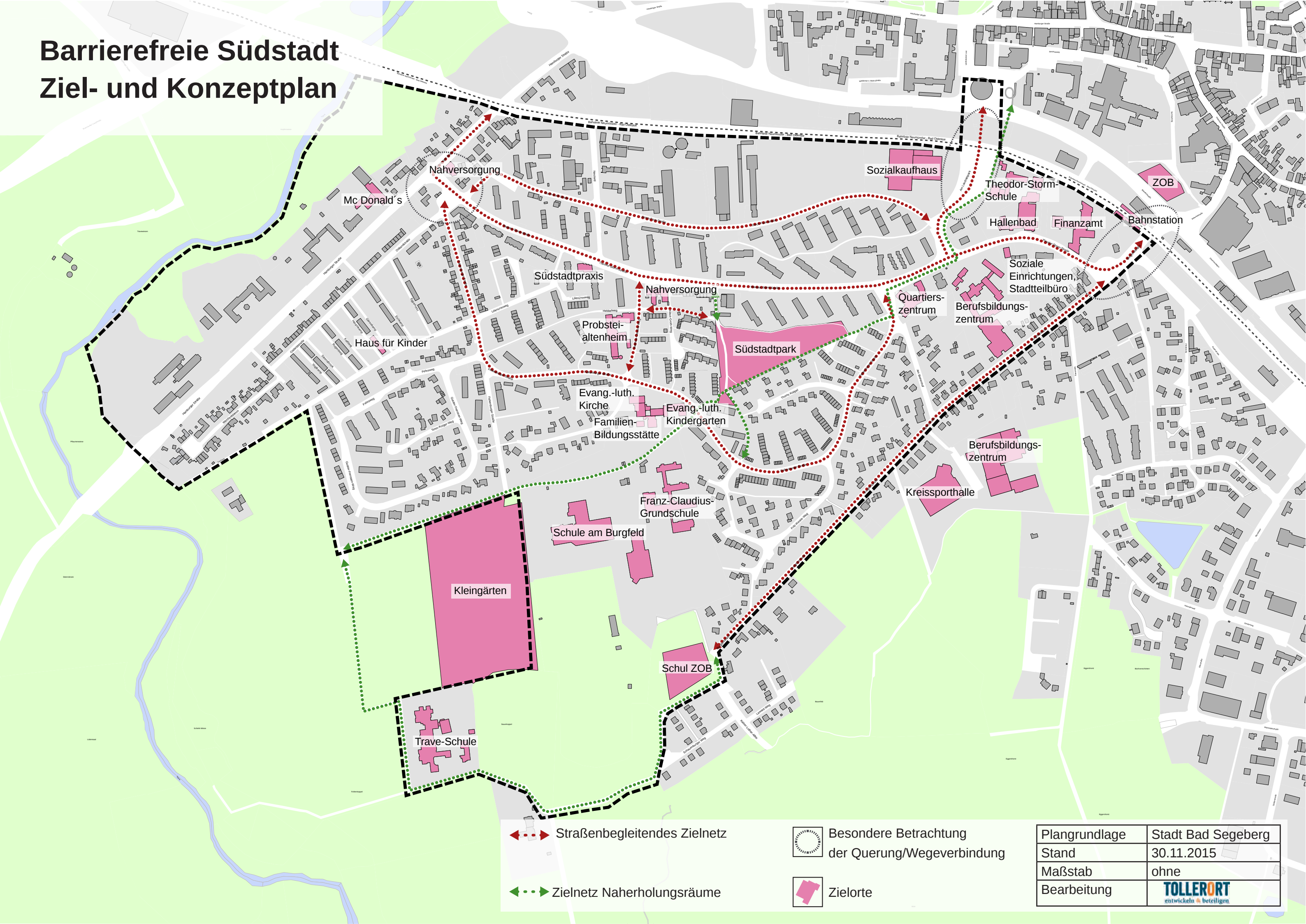
In einer Sitzung des Stadtteilbeirats Südstadt wurde das Konzept öffentlich vorgestellt. Zugleich konnten erste Ergebnisse der Bestandsanalyse mit den Wahrnehmungen der TeilnehmerInnen abgeglichen werden. In einer weiteren Beiratssitzung werden die Maßnahmenempfehlungen und Steckbriefe mit den Handlungsempfehlungen vorgestellt. Nach der Empfehlung des Stadtteilbeirates wird das Konzept zur Barrierefreiheit den städtischen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

4. Ziel- und Konzeptplan

Das im nachfolgenden Ziel- und Konzeptplan dargestellte Hauptwegenetz verbindet zentrale Versorgungsbereiche, wichtige private und öffentliche Infrastruktureinrichtungen, Begegnungsorte sowie ÖPNV-Haltestellen miteinander. Der Ziel- und Konzeptplan bildet die Grundlage des Maßnahmenkonzepts, um ein in sich konsistentes System wichtiger barrierefreier Wegeverbindungen zu beschreiben.

Barrierefreie Südstadt

Ziel- und Konzeptplan



← ··· → Straßenbegleitendes Zielnetz

← ··· → Zielnetz Naherholungsräume



Besondere Betrachtung
der Querung/Wegeverbindung



Zielorte

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	30.11.2015
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

5. Bestands- und Mängelanalyse

Auf der Basis des erarbeiteten Ziel- und Konzeptplanes mit wesentlichen Verbindungsachsen und Zielorten fand im September 2015 eine umfassende Bestandsaufnahme statt.

Untersuchungsbereiche waren:

- Öffentlicher Raum - öffentliche Verkehrsanlagen (Straßen, Wege und Plätze) inklusive Parkieranlagen sowie Infrastruktur.
- Kommunale und teils private Infrastruktur – Gebäude, die öffentlich zugänglich sind und dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienen. Weiterhin wurde die barrierefreie Zugänglichkeit ausgewählter häufig frequentierter privater Einrichtungen untersucht.
- Geschäfte - Zugänglichkeit der Ladenflächen des Nahversorgungszentrums und der Ladenzeile in der Theodor-Storm-Straße.
- Öffentlicher Nahverkehr – Fahrplanangebot und Haltestellen.

5.1. Bewertungskriterien Öffentlicher Raum

Die Beurteilung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum erfolgte anhand folgender Kriterien:

Oberflächengestaltung

- Rutschesicheres und möglichst ebenes Material mit geringem Fugenanteil, leicht und erschütterungsarm befahrbar.
- Flache Ablaufrinnen, die ohne Probleme mit dem Rollstuhl überquert werden können.
- Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg soll taktil und optisch kontrastreich gestaltet und somit gut wahrnehmbar sein.

Dimension

- Die anzustrebende nutzbare Seitenraumbreite beträgt 2,50 m (gemäß DIN 18 040/3). Engstellen können über max. 18 m Länge 0,90 m breit ausgeführt sein.
- Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum sollte möglichst vermieden werden.
- Gehwegparken soll nicht zugelassen sein.

Gefälle

- Querneigungen (ohne Längsneigung) max. 2,5% (beispielsweise an Grundstückszufahrten), auf Rampen 0%.
- Längsneigungen bis 10 m max. 6%, bei Rampen bis 6 m. Kurzstrecke (bis 1 m bis 12%).

Querungsmöglichkeiten

- Die Überquerbarkeit von Straßen soll in ausreichendem Maße gewährleistet sein. Querungen sollten möglichst auf direkten Weg (kürzeste Strecke) geführt werden.
- Bordabsenkungen (entweder 3 cm oder 6 cm und Nullabsenkung oder Nullabsenkung mit taktilem Sperrfeld) sollen an allen Kreuzungen und Querungsanlagen bestehen.
- Gesicherte Querungsstellen sollten grundsätzlich mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein.
- Entlang wichtiger Fußverkehrsverbindungen sollen Querungsanlagen mit taktilen und optisch wahrnehmbaren Leitsystemen ausgestattet werden.

Treppen

- Handlauf (ab 3 Stufen) ragt mind. 30 cm über Anfang/Ende der Treppe hinaus.
- Zusätzlicher Handlauf ab 12 m Breite der Treppe. Handläufe möglichst mit zwei Läufen in unterschiedlicher Höhe ausführen für Erwachsene und Kinder.
- Kantenmarkierung an allen Stufen.
- Keine Unterschneidungen der Trittstufen oder offene Setzstufen.

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

- Wartezeiten sollen nach Möglichkeit unter 30 Sekunden (maximal 40 Sekunden betragen).
- Das Queren soll in einem Zug, ohne Unterbrechung, möglich sein.
- Die Räumzeit soll auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s bemessen sein.
- Die Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und audio-visuellen Leitsystemen ausgestattet sein.

Sonstiges/Aufenthaltsqualität

- Wegelängen von mehr als 700 m sollen durch Pausen unterteilt werden können, dazu sind im öffentlichen Straßenraum ausreichend Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang) anzubieten.
- Das Gefühl der subjektiven Sicherheit soll insbesondere durch Einsehbarkeit und eine gute Beleuchtung gesteigert werden.
- Zielkonflikte mit anderen Nutzungen wie parkenden Autos, Fahrradverkehr, Außengastronomie, Aufstellern sollten vermieden werden.

5.2. Bewertungskriterien Ziel- und Quellorte

Die Beurteilung der Barrierefreiheit von Infrastruktureinrichtungen erfolgte anhand folgender Kriterien:

Behindertenparkplätze

- Ausreichende Anzahl (3% aller Parkstände).
- Ebene, rutschfeste Oberfläche, geringe Fugenbreite.
- Mindestbreite von 3,50 m im Einzelparkstand, bzw. 6,00 m im Doppelparkstand.

Erreichbarkeit des Eingangs

- Der Haupteingang sollte stufen- und schwellenlos zugänglich sein. Es sollte eine ebene Bewegungsfläche (mind. 1,50 m x 1,50 m) vor der Eingangstür vorhanden sein.
- Die Eingangstür sollte keine Türanschläge und -schwellen haben.
- Die lichte Durchgangsbreite sollte mind. 0,90 m betragen.
- Die Gebäudeeingangstür sollte automatisch zu öffnen und zu schließen sein.
- Anforderungen an Rampen: Die Neigung sollte max. 6 % sein. Die nutzbare Laufbreite sollte mind. 1 m betragen. Die Lauflänge sollte max. 6 m betragen (oder mit Zwischenpodesten ausgestattet sein). Ohne seitliche Wandbegrenzung sollte ein Radabweiser vorhanden sein.

5.3. Bewertungskriterien Haltestellen

Die Beurteilung der Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr erfolgte im Rahmen dieser Untersuchung anhand folgender Kriterien:

- Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen (Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, niveaufreier Zugang, visuell und taktil wahrnehmbare Leitsysteme, Hochborde, Beleuchtung, städtebauliche Einbindung).

5.4. Bewertungskriterien Geschäftseingänge

Die Beurteilung der Barrierefreiheit von Infrastruktureinrichtungen erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Niveaugleicher Zugang zum Eingang.
- Ausreichende Türbreiten und leichte Bedienung der Türöffnung (auch unverstellter Zugang).
- Steigung vorhandener Rampen.
- Anzahl der Treppenstufen.

6. Maßnahmenkonzept

6.1. Überblick über Ausgangslage und Handlungsbedarf für den Barriereabbau in der Südstadt

Öffentlicher Raum

- Die barrierefreie Mobilität in der Südstadt ist an vielen Stellen aufgrund von Instandhaltungsmängeln auf Gehwegen, Schäden in der Pflasterung und Asphaltierung eingeschränkt. Zum Teil fehlen Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen.
- Es bestehen teilweise Nutzungskonflikte aufgrund der Führung des Radverkehrs im Seitenraum bzw. des Fahrens von RadfahrerInnen auf dem Gehweg.
- In der gesamten Südstadt wurde bislang bis auf wenige Ausnahmen (Kreisverkehr in der Burgfeldstraße, Bushaltestelle Propsteialtenheim) eine kontrastreiche und taktil wahrnehmbare Gestaltung des Straßenraumes vernachlässigt. Besonders verkehrsbelastete Straßenräume sowie besondere Gefahrenstellen (Kreuzungen) benötigen optische und taktile Leitsysteme. Sind Rad- und Gehweg nebeneinander angelegt, ist eine optische Abgrenzung erforderlich.
- Barrierefrei ausgebaute Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (visuelle und taktile Leitsysteme, akustische Signale) sind in der Südstadt bisher nicht realisiert worden.
- Die Straßenräume sind überwiegend großzügig auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Die Breite der Fahrbahnen ist tlw. deutlich überdimensioniert. Gleichzeitig sind die Gehwege eher schmal gehalten. Kreuzungsbereiche sind für schnelle Abbiegevorgänge für den Autoverkehr großzügig dimensioniert. Für den Fußverkehr bedeutet dies: lange Wege an Querungsstellen und eine Gefährdung aufgrund der hohen Geschwindigkeit der Pkw.
- Ortsfremden fällt eine Orientierung in der Südstadt zum Teil schwer. Wünschenswert wären an ausgewählten Stellen Informationen mit Wegweisern zu wichtigen Einrichtungen und Orten.
- In der Südstadt fehlt ein Angebot an (barrierefreien) öffentlichen Toiletten. Zu prüfen wäre, ob auch hier das Angebot einer „Netten Toilette“ ermöglicht werden kann.
- In der Südstadt gibt es ein Nahversorgungszentrum mit einem Lebensmittelangebot, Apotheke und Kiosk an der Theodor-Storm-Straße im Osten des Gebietes sowie eine weitere kleine Ladenzeile mit Bäckerei im Westen der Theodor-Storm-Straße. Für andere Käufe muss die Innenstadt nordöstlich der Südstadt angesteuert werden. Die Fußwege zum Einkaufen sind daher für viele Menschen im Wohngebiet sehr lang. Systematische Sitzrouten könnten die Wege hier bequemer machen.
- Temporäre Barrieren treten zum Beispiel an Mülltagen auf, wenn Mülltonnen auf schmalen Gehwegen das Ausweichen auf die Straße erforderlich machen. Auf schmalen Gehwegen kann auch ein mangelnder Grünschnitt – saisonbedingt – eine temporäre Barriere darstellen. Hier sind insbesondere die Wegeverbindungen in die Naherholungsräume betroffen.



Kreuzung Am Bienenhof

Eine autogerechte Kreuzung hat für FußgängerInnen lange Querungswege zur Folge.



Temporäre Barrieren

Mülltonnen als temporäre Barrieren auf schmalen Gehwegen. Hier z.B. in den Falkenburger Straße.

Infrastruktureinrichtungen/ Zielorte

- Viele Infrastruktureinrichtungen in der Südstadt sind grundsätzlich rollstuhlgerecht erreichbar.
- Vielfach könnten kleine, kurzfristige Maßnahmen die Nutzbarkeit noch deutlich verbessern (Beseitigung von Schwellen, Einsatz einer mobilen Rampe, Anbringung einer Klingel).
- In der Südstadt fehlt es an standardgerechten Behindertenparkplätzen, die eine Mindestbreite, optimale Bodenbeschaffenheit und Bordsteinabsenkungen nach DIN-Norm aufweisen. Zum Teil fehlen Behindertenparkplätze z.B. an der Ladenzeile in der Theodor-Storm-Straße und auf den Schulparkplätzen.



Eingang des Sozialkaufhauses

Ein nicht barrierefreier Zugang: Rampe zu steil, schwere Tür öffnet nach außen, fehlende Klingel.



Behindertenparkplatz des Hallenbades

Nicht ausreichend dimensionierter Parkplatz mit einer fehlenden Markierung. Zumindest die Ausstiegsfläche benötigt eine ebene Bodenbeschaffenheit.

Geschäftseingänge

- Die Zugänge von Geschäften im Nahversorgungszentrum und in der Ladenzeile in der Theodor-Strom-Straße sind größtenteils ebenerdig möglich. Dennoch ist die Barrierefreiheit eingeschränkt, z.B. eine zu schmale Rampe ohne Radabweiser. Hier können kurzfristige Maßnahmen die Zugänglichkeit verbessern (Einsatz einer mobilen Rampe, Rollenabweiser auf Rampen).



Ladenzeile Theodor-Strom-Straße

Kein Handlauf und kein Radabweiser an der Rampe vorhanden.



Nahversorgungszentrum

Nicht barrierefreie Stufen.

Öffentlicher Nahverkehr

- Die Bedienqualität des Bad Segeberger Busangebots in der Südstadt ist eingeschränkt und schränkt damit die gesellschaftliche Teilhabe von Personen ohne Pkw-Besitz und Fahrerlaubnis insbesondere am Wochenende und abends stark ein.
- Die Bushaltestellen in der Südstadt entsprechen kaum barrierefreien Standards. Zumindest die hochfrequentierten Bushaltestellen (Gustav-Böhm-Siedlung, Franz-Claudius-Schule und Hallenbad) und diejenigen, die stadteinwärts führen sollten barrierefrei (Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Leitsysteme) gestaltet werden.



Haltestelle Gustav-Böhm-Siedlung

Hier fehlen ein Witterungsschutz, eine Sitzmöglichkeit und eine Leitsystem.



Haltestelle Propsteialtenheim

Dieser Haltestelle ist mit allem notwendigen Mobiliar ausgestattet.

6.2. Allgemeine Maßnahmenempfehlungen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum barrierefreien Umbau im Städtebaufördergebiet der Südstadt werden in unterschiedlichen Formaten dargestellt.

- Die textliche Darstellung beschreibt Maßnahmenempfehlungen für die beschriebenen typischen Barrieren in der Bad Segeberger Südstadt.
- Fünf Steckbriefe beschreiben anschaulich die für eine barrierefreie Umgestaltung der Südstadt wichtigen Maßnahmen geordnet nach Themenschwerpunkten in Text, Bild und Plan. In den Plänen der Steckbrief findet eine genaue Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen statt.

Generelle Kategorien für die Gestaltung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind:

- geeignete - ebene und rutschsichere - Oberflächenbeschaffenheit und -gestaltung auf Wegen,
- ausreichende Dimensionierungen ohne störende (auch temporäre) Möblierungen/ Barrieren,
- zumutbares Gefälle bzw. Treppenanlagen in Kombination mit Rampen oder Fahrstühlen,
- klare und sichere Führungen, insbesondere an Querungen,
- Aufenthaltsqualitäten durch geeignete Ausstattungen (z.B. Möblierungen mit altersgerechten Sitzgelegenheiten),
- Gestaltung und Orientierung im Verkehrsraum,
- Auffindbarkeit (Beschilderung) und Zugänglichkeit von Zielorten.

Barrierefreie Wegeverbindungen

Mobilitätseinschränkte Personen sind auf lückenlose Fußwegenetz mit ebenen, ausreichend dimensionierten und sicheren Wegen und guter Aufenthaltsqualität angewiesen. Die Oberflächen sollten bequem befahrbar und rutschfest sein. Wegeführungen sollten visuell sowie taktil wahrnehmbar sein. Darüber hinaus sind kurze Verbindungen ohne Umwege sowie sichere und direkte Straßenquerungen mit geringen Wartezeiten wichtig. Folgende konkrete Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Reparatur beschädigter Pflasterung und Asphaltierung sowie bessere Instandhaltung.
- Bessere optische und taktile Absetzung der vorhandenen Fahrradwege von den Gehwegen.
- Nach Möglichkeit Verbreiterung der Gehwege bspw. in der Gorch-Fock-Straße.
- Herstellung einer einheitlichen barrierefreien Bodenbeschaffenheit.
- Umsetzung visuell und taktil wahrnehmbaren Wegeführung auf Gehwegen, insbesondere im Bereich von viel befahrenen Straßen und an Querungen.
- Vermeidung temporärer Barrieren auf straßenbegleitenden Gehwegen und auf straßenunabhängigen Wegen (Grünpflege).
- Eine gemeinsame Verkehrsführung des Fuß- und Radverkehrs ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

Querungsmöglichkeiten

Für den Fuß- und Radverkehr sollen möglichst kurze und sichere Querungen innerhalb der Südstadt vor allem an zentralen Infrastruktureinrichtungen geschaffen werden, die eine direkte und schnelle Querung der Straße ermöglichen.

- Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten an geeigneter Stelle bei an wichtigen Infrastruktureinrichtungen, z.B. durch Absenkung des Bordsteins.
- Umgestaltung ungesicherter Querungsstellen beispielsweise in der Straße „Am Landratspark“ durch eine Mittelinsel, die eine Querung erleichtert.
- Prüfung der (barrieregerechten) Räumzeiten der Bedarfsampel in der Theodor-Storm-Straße und der LSA (Lichtsignalanlage) am WestTor.
- Kreuzung WestTor: Verlängerung der Mittelinsel als Querungshilfe und barrierefreie Kreuzungsgestaltung mit 3 cm Bord oder getrennte Führung (6 cm u. 0 cm Absenkung) mit taktilen Elementen und akustischer LSA.
- Taktile und optische Gestaltung der Querungsmöglichkeiten.
- Verengung großflächiger, autogerechter Kreuzungsbereiche (Bsp. Falkenburger Str./ Am Bienenhof und Fritz-Reuter-Weg), um die Gefahr für FußgängerInnen durch schnelle Abbiegevorgänge von Pkws zu verringern und Querungswege zu verkürzen

Parken

Folgende Maßnahmen werden für die Pkw-Parkplätze für Menschen mit Behinderungen vorgeschlagen:

- Eine Erweiterung der barrierefreien Parkangebote für Behinderte und ältere Menschen ist erforderlich am Nahversorgungszentrum und an der Ladenzeile in der Theodor-Storm-Straße.
- Die Behindertenparkflächen am Nahversorgungszentrum und am Hallenbad sind neu zu dimensionieren.



Beispiel: Behindertenparkplatz in Neumarkt

Ein ausreichend dimensionierter Behindertenparkplatz (3,50 m)

Aufenthaltsqualitäten auf Wegen und Plätzen

Ein ausreichendes Angebot an Sitzgelegenheiten erhöht die Aufenthaltsqualität von Wegen und Plätzen, belebt den öffentlichen Raum und erleichtert mobilitätseingeschränkten Menschen die Bewältigung alltäglicher Wege. Die Umsetzung von Sitzrouten ist in der Südstadt längs der Hauptwege (Theodor-Storm-Straße, Falkenburger Straße und Burgfeldstraße) zu empfehlen.



Beispiel: Sitzrouten (Frankfurt/M)

Auf der Basis eines Sitzrouten-Konzeptes im Frankfurter Stadtteil Nordend laden an ausgewählten Standorten vor Geschäften, auf Plätzen und Gehwegen über 40 Sitzmöglichkeiten zum Verweilen ein. Sie machen Alltagswege besonders für ältere Menschen bequemer, dienen aber auch allen anderen Personengruppen. An der Finanzierung beteiligte sich u.a. auch der Einzelhandel.

<http://www.frankfurt.de>

Abb.: Logo Sitzrouten (Quelle: www.frankfurt.de)

Infrastruktureinrichtungen/ Geschäftseingänge

Hier werden überwiegend kurzfristig realisierbare Maßnahmen wie der Einsatz von mobilen Rampen, die Anbringung von Kontraststreifen auf Treppen, der Einbau von Handläufen an Treppen sowie Radabweisern an vorhandenen Rampen empfohlen. Nur wenige Einrichtungen sind nicht barrierefrei zugänglich. Eine Auflistung ist dem Anhang, der Bewertungstabellen zu entnehmen.

Temporäre Barrieren

Ziel ist es, die teilweise ohnehin engen Gehwege von vermeidbaren temporären Barrieren freizuhalten und für eine gute Sicht zu sorgen. Zu den temporären Barrieren gehören im Weg stehende Mülltonnen oder Container ebenso wie falsch parkende Pkw. Ebenfalls ist in den Gehweg hinein wucherndes Grün wie z.B. Büsche oder Rasen zurückzuschneiden. Weitere natürliche und auch witterungsbedingte temporäre Barrieren sind z.B. nasses (rutschiges) Laub und Schnee.

Maßnahmenvorschläge:

- Regelmäßige Pflege und Rückschnitt von Bäumen und Buschwerk, um die Sicht auf die Fahrpläne zu gewähren u. Laternenbeleuchtung freizustellen (tlw. sind hier Private in der Pflicht!).
- Bei Konflikten ist zu empfehlen, sich im Einzelfall mit den EigentümerInnen über die Aufstellung der Mülltonnen zu einigen (siehe Steckbrief 4: Wegequalitäten im Alltagswegenetz)

Öffentlicher Nahverkehr

Besondere Priorität für die barrierefreie Mobilität hat die Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Als vordringliche Priorität werden hier die schrittweise Verbesserung der Ausstattung und die Betriebszeiten hoch frequentierter Haltestellen gesehen.

Maßnahmenvorschläge:

- Hochwertige Ausstattung der Haltestellen (mind. stadtauswärts) mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Leitsystemen, dynamischer Fahrgastinformation.
- Rollstuhlgerechte Anbringung gut lesbarer Fahrplaninformation (Schriftgröße und Kontrast).
- Optimierung der Betriebszeiten, Bedienung der Haltestellen, Fahrtakte z.B. 30-Minuten-Takt samstags und sonntags, zusätzliches eingeschränktes Angebot zu späten Abendstunden (Kultur, Freizeit).

6.3. Steckbriefe zu ausgewählten Maßnahmen

Auf Grundlage der Ergebnisse wurden in Abstimmung mit der projektbegleitenden Lenkungsgruppe fünf Maßnahmenswerpunkte ermittelt, die nachfolgend in Steckbriefen beschrieben werden.

- Steckbrief 1: Unterführung „Am Landratspark“
- Steckbrief 2: Wegebeziehung Naherholungsräume und Südstadtpark
- Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung
- Steckbrief 4: Wegequalitäten im Alltagswegenetz
- Steckbrief 5: Querungsqualitäten im Alltagswegenetz

Die Kostenangaben in den Tabellen der Mängel- und Lösungsvorschläge sind erste Schätzungen, die erst nach einer konkreten Planung im Detail ausgearbeitet werden können. Im weiteren Verfahren muss geprüft werden, welcher Steckbrief und welche einzelnen Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden können und sollen. Erst dann erfolgt eine Detailplanung, mit der Art der Ausführung und den Kosten.

6.3.1. Steckbrief 1: Unterführung „Am Landratspark“

Die Wegeverbindung „Am Landratspark“ durch die Unterführung der Bahn und der Bundesstraße B 206 verbindet die Südstadt mit der Innenstadt und stellt damit eine wichtige Wegeverbindung aus und in die Südstadt dar. Die Wegeverbindung entlang der Straße wird durch eine Fußgängerbrücke ergänzt, die nicht für den Radverkehr freigegeben ist, allerdings insbesondere von SchülerInnen mit dem Fahrrad genutzt wird. Dies birgt aufgrund der geringen Breite der Brücke Konfliktpotential. Die Fußgängerbrücke ist nicht barrierefrei, da auf der Nordseite der Bahn eine lange Rampe in Form einer Schnecke für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen schwer oder gar nicht zu bewältigen ist.

Die Wegeverbindung durch die Unterführung ist einseitig (westlich) für den Fuß- und Radverkehr freigegeben. Die Ostseite steht nur dem Radverkehr zur Verfügung. Der Weg weist über eine lange Strecke eine vergleichsweise starke Steigung auf. Über diese Länge ist eine solche Steigung bzw. ein so starkes Gefälle ohne Rast für mobilitätseingeschränkte Personen (mit unterschiedlichen Bedürfnissen) schwer bis gar nicht zu bewältigen. Zusätzlich birgt die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der westlichen Seite mit Fußweg und schmalem Radweg nebeneinander ein Konfliktpotenzial: Eine deutlich sichtbare Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg fehlt. Die geringe Breite des Radwegs verführt RadfahrerInnen z.B. dazu bei Überholmanövern den Gehweg mitzubenutzen. Vor allem Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, aber auch andere, sind daher an dieser Stelle gefährdet.

Die Unterführung selbst wird von einigen Menschen aufgrund der unzureichenden Beleuchtung insbesondere in den Abendstunden als unangenehm empfunden und stellt einen Angstraum dar. Die einseitige Führung des Fußwegs und die vergleichsweise breite Fahrbahn führen dazu, dass ein Ausweichen auf die andere Seite in unangenehmen Situationen nicht ohne weiteres möglich ist.

Für die Wegeverbindung werden mehrere Maßnahmen empfohlen.

Insbesondere sollte die Länge der Strecke mit Steigung/Gefälle unterbrochen werden. Hier ist zu prüfen, ob ein Zwischenpost eingerichtet werden kann, um mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zur Rast zu bieten. Hier könnte ggf. eine Bank aufgestellt werden.

Aufgrund des Straßenquerschnitts wird es kaum möglich sein, beidseitig – nach heute geltenden Standards - ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege herzustellen. Daher wird empfohlen, die einseitige Ausstattung mit Geh- und Radweg beizubehalten, dabei aber für eine bessere optische/taktile Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg zu sorgen. Die DIN 18040-3 empfiehlt einen Trennstreifen mit Noppenplatten, um eine klare und auch tastbare Trennung zu erreichen. Eine größere Dimensionierung des Seitenraums ist ergänzend erforderlich.



Beispiel: Hamburg-Billstedt
Ansteigender Weg mit Absatz
und Eingang in den Park mit
Sitzbank am Schleemer Bach.

Insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben für barrierefreies Wohnen auf der Ostseite der Straße ist zu prüfen, ob der Fußweg mit Podest auf dieser Seite angeboten werden könnte.

Wegequalität und Sicherheitsgefühl können durch eine einfache Beleuchtung oftmals nicht wesentlich verbessert werden. Das Sicherheitsgefühl hängt in großem Maße von der Belebung ab. Hier gilt es, mit ergänzenden Maßnahmen ein angenehmes Raumgefühl zu erzeugen, z.B. eine künstlerische Bemalung der Wände in der Unterführung. Moderne LED-Technik bietet die Möglichkeit, interessante und flexible Beleuchtungen mit unterschiedlichen Farben umzusetzen. Hier ist allerdings der höhere Wartungsaufwand zu berücksichtigen.



**Beispiel: Unterführung
Hauptbahnhof Essen**

Eine geschwungene Wand mit farblich wechselnder Beleuchtung (Wellen) erzeugt ein angenehmes Raum- und besseres Sicherheitsgefühl.



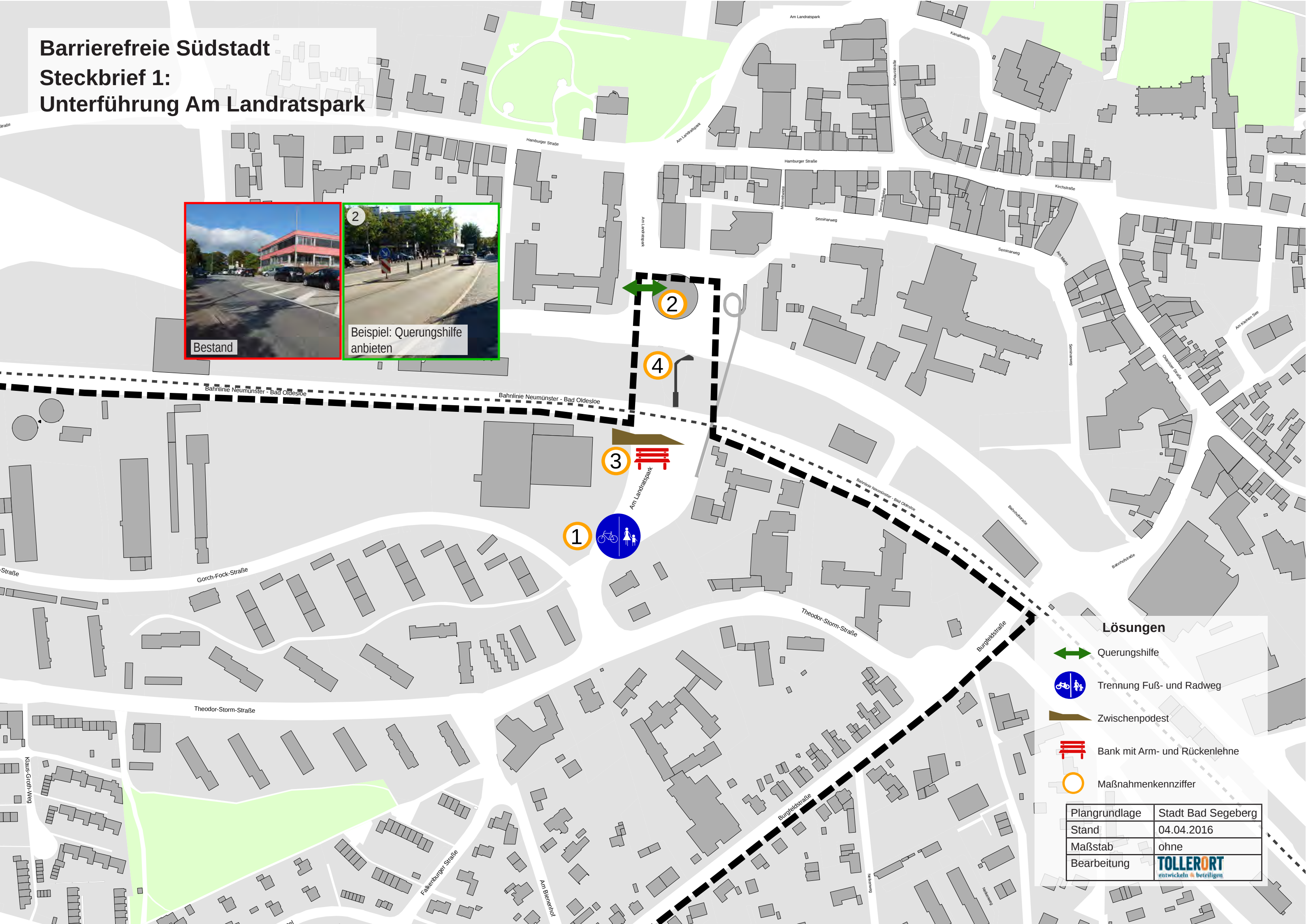
Beispiel: Hauptbahnhof Essen

Blau und weiße Leuchtstreifen verbessern die Atmosphäre in der Unterführung der Bahngleise.

Mängel und Lösungsvorschläge

Nr. im Plan	Mängel	Lösung	Kosten ca.
	Am Landratspark		
1	Schmaler Fuß- und Radweg auf der Westseite im Seitenraum ohne optisch erkennbare Trennung	Trennung Fuß- und Radverkehr mit taktilem und optisch erkennbarem Begrenzungsstreifen → erfordert eine Verbreiterung des Seitenraums	75 – 100 €/qm
1	Ostseite nur für Radverkehr frei, FußgängerInnen nutzen die Fußgängerbrücke (nicht barrierefrei)	Östlichen Gehweg sowohl für Rad- als auch Fußgängerverkehr freigeben → erfordert eine Verbreiterung des Seitenraums	75 – 100 €/qm
2	Fehlende Querungshilfe im nördlichen Bereich auf Höhe des Parkhauses	Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) mit einem Leitsystem anbieten	20.000 €
3	Starkes Gefälle über lange Wegstrecke (zw. 3-6 %) vorhanden	- Prüfung: Anlage eines Zwischenpodests (Länge: 1,50 m) auf mittlerer Höhe etwa gegenüber des Sozialkaufhauses (auf der Ostseite, wenn diese für FußgängerInnen freigegeben wird und barrierefreies Wohnen realisiert wird) - Einbau einer Bank mit hohem Sitz, Armstützen und steiler Rückenlehne	75 – 100 €/qm 750 €
4	Unzureichende Beleuchtung in der Fußgängerunterführung, mangelndes Sicherheitsgefühl	Konzept und Umsetzung zur besseren Gestaltung der Tunnelunterführung (z.B. künstlerische Bemalung/LED-Beleuchtung)	ab 20.000 € aufwärts

Barrierefreie Südstadt
Steckbrief 1:
Unterführung Am Landratspark



- Lösungen**
- Querungshilfe
 - Trennung Fuß- und Radweg
 - Zwischenpodest
 - Bank mit Arm- und Rückenlehne
 - Maßnahmenkennziffer

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	04.04.2016
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln + beteiligen

6.3.2. Steckbrief 2: Wegebeziehungen Naherholungsräume und Zugänge Südstadtpark

Durch die Südstadt führen zwei wichtige Wegeverbindungen über die Burgfeldstraße und den Kuhkamp entlang von der Innenstadt in die südlichen Landschafts- und Naherholungsräume von Bad Segeberg. Der Südstadtpark liegt im Zentrum des Städtebaufördergebiets der Südstadt auf einem dieser Naherholungswege. Die Bedeutung der Wegeverbindungen in die Landschafts- und Naherholungsräume reicht über die Südstadt hinaus, da die Erholungsräume auch von BewohnerInnen außerhalb der Südstadt genutzt werden. Der Südstadtpark und beide Wegeverbindungen bieten besondere Qualitäten auf alltäglichen Wegen innerhalb des Stadtteils. So nutzen beispielsweise BewohnerInnen des Propsteialtenheims im Matthias-Claudius-Weg und SchülerInnen die Verbindung durch den Südstadtpark zum Nahversorgungszentrum bzw. darüberhinausgehend in die Innenstadt.

Der Südstadtpark ist bei den AnwohnerInnen sehr beliebt. Die Aufenthaltsqualitäten des Parks werden durch eine umfassende Umgestaltung, finanziert mit Mitteln der Städtebauförderung, bereits im Jahr 2016 verbessert. In diesem Zusammenhang werden Barrieren an den Hauptzugängen in den Südstadtpark abgebaut, die bei der Bestandsaufnahme für dieses Gutachten noch aufgeführt werden.

Die Wegeverbindungen in die Naherholungsräume sowie die Zugänge in den Südstadtpark sind heute nicht durchgehend barrierefrei. Das größte Problem – auch auf den Wegen in die Naherholungsräume – sind Instandhaltungsmängel der Bodenbeläge. Auf wassergebundenen Wegen entstehen im Zuge starker Regenfälle Auswaschungen, z.B. entlang der Verbindung Kuhkamp nördlich der Kleingärten. Ein weiteres Problem sind Übergänge zwischen wassergebundenen und nicht wassergebundenen Wegeabschnitten, an denen ohne regelmäßige Instandhaltung Stolperfallen entstehen. Ein weiterer Aspekt ist die Pflege und der unzureichende Rückschnitt des Grüns am Rand von Wegen, insbesondere im Sommer bis Spätsommer, wie z.B. an der Traveschule. Die Wege sind dadurch verschmälert und nicht mehr barrierefrei zugänglich. Die Mängel im Einzelnen und ihre Verortung sind der Tabelle und der Karte zum Steckbrief 2 zu entnehmen.

Die Hauptzugänge in den Südstadtpark und die Wegeführung im Park selbst werden im Rahmen der aktuellen Umgestaltung bereits bearbeitet. Um auch die Wegebeziehungen in die angrenzenden Naherholungsräume barrierefrei zu gestalten, sind die aufgezeigten Instandhaltungsmängel zu beheben. Für die Zukunft sind eine verbesserte Instandhaltung und ein regelmäßiger Grünschnitt zu gewährleisten. Die Stadt Bad Segeberg prüft derzeit, welche Bodenbeläge für wassergebundene Decken (hier z.B. Glensanda und Grandex) robuster sind und weniger Instandhaltungsaufwand mit sich bringen. Bei der Neuanlage von Bodenbelägen sind visuell und taktil wahrnehmbare Kontraste im Sinne der Barrierefreiheit zu beachten.



Beispiel: Parkweg in Hamburg-Billstedt

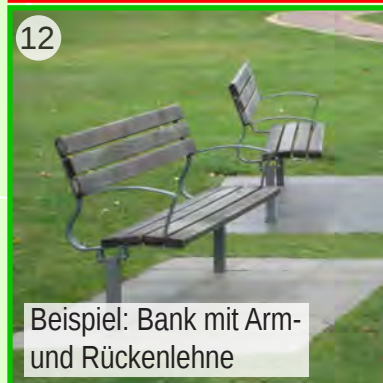
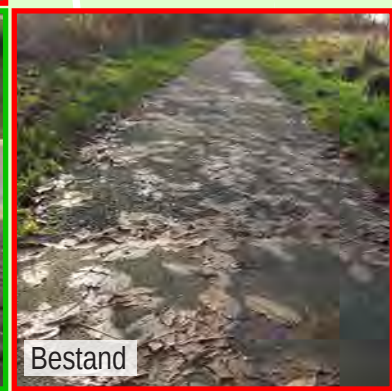
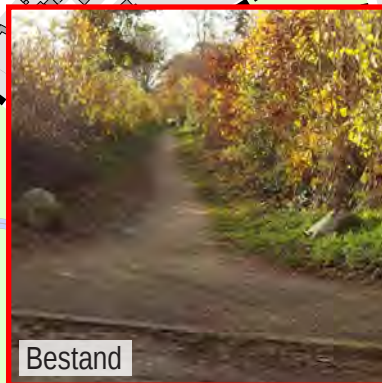
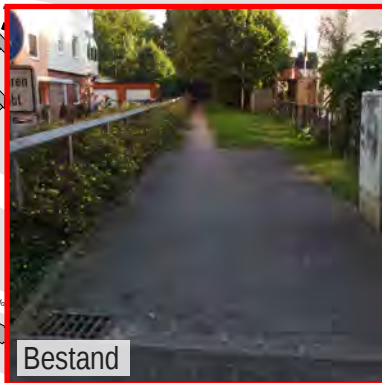
Beispiel eines hellen, großzügig dimensionierten und im Kontrast zum Gras gut erkennbaren Parkwegs.

Mängel und Lösungsvorschläge

Nr. im Plan	Mängel	Lösung	Kosten ca.
	Eingang Nord Südstadtpark	Umsetzung erfolgt 2016	
1	Büsche und Rasen verschmälern den Zugang	Verbreiterung des Zugangs durch Rückschnitt des Buschwerks und Zurücksetzen des Rasens	-
1	Einladende, großzügige Gestaltung des Parkeingangs fehlt	einladende, sichtbare Gestaltung des Parkeingangs → Verbreiterung des Zugangs durch Rückschnitt des Buschwerks und Zurücksetzen des Rasens	-
1	Beleuchtung wird von nicht zurückgeschnittenem Grün verdeckt	regelmäßiger Freischnitt der Beleuchtung	-
	Eingang Süd Südstadtpark	Umsetzung erfolgt 2016	
2	Übergang Gehwegplatten zum Grandweg: Kante zwischen Grandweg und Pflaster	Auffüllen des Grandwegs, um eine ebene Gestaltung sicherzustellen/ Instandhaltung	-
	Eingang Ost Südstadtpark	Umsetzung erfolgt 2016	
3	Rechts vom Schild ragt ein Stein aus dem Boden	- Entfernung des Steins aus dem Boden - Gehwegbegrenzungen mit Rasenkantenstein	-
	Anbindung der Naherholungsräume		
4	Unzureichende Bodenbeschaffenheit und Breite der Wegeverbindung nördlich der Kleingärten	- Instandhaltung und Verbreiterung der wassergebundenen Decke - Gehwegbegrenzungen mit Rasenkantenstein	25 €/m
5	Kuhkamp: Punktuelle Schlaglöcher auf Höhe der Schule am Burgfeld	- Reparatur des Asphalts/ Instandhaltung - Gehwegbegrenzungen mit Rasenkantenstein	25 €/m
6	Grober, unebener Splitasphalt auf Höhe der Traveschule	- Sanierung der Asphaltierung/ Instandhaltung - Gehwegbegrenzungen mit Rasenkantenstein	25 €/m
7	Falkenburger Straße: Zerbrochene, unebene Gehwegplatten	Reparatur der Gehwegplatten/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
8	Theodor-Strom-Straße auf Höhe des Nahversorgungszentrums	Siehe Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung	-
9	Am Landratspark - Wegeföhrung zur Fußgängerbrücke: Unebenheiten im Fugenbereich der Gehwegplatten	Reparatur der Gehwegplatten/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm

10	Fußgängerbrücke Am Landratspark: südliche Rampe zu steil, 2m Breite, sehr schmal für Begegnungen	Barrierefreiheit wäre zu erreichen bei: ▪ Rampe mit geringerem Gefälle (<6%) versehen und Zwischenpodest anbieten ▪ Mindestbreite von 2,50 - 3 m versehen	2.000.000 €
11	Burgfeldstraße	▪ Siehe Steckbrief 4: Wegqualitäten im Alltagwegenetz	
	Grünverbindung südlich der Traveschule		
12	Unebener Splitasphalt im Fußwegbereich	▪ Sanierung des Bodenbelags/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
12	Schmaler Gehweg	▪ Verbreiterung des Gehwegs durch Rückschnitt des Rasens und breitere Asphaltierung ▪ Regelmäßiger Rückschnitt des Rasens ▪ Gehwegbegrenzungen mit Rasenkantenstein	75 – 100 €/qm
12	Vorhandene Sitzgelegenheit ohne Rücken- und Armlehne	▪ Austausch der Bank auf Höhe des ZOBs (Baumstamm) mit hohem Sitz, Armstützen und steiler Rückenlehne	600 €
13	Enge Schranke	▪ Verbreiterung der Schranke	200 €
14	Fehlender Gehweg in Angrenzung zur Traveschule	▪ In Bearbeitung	

Barrierefreie Südstadt
Steckbrief 2: Wegebeziehungen
Naherholungsräume und Südstadtpark



Lösungen

- Instandhaltung der Oberflächenbeschaffenheit
- Querungshilfe
- Ausbau LSA
- Punktueller Eingriff
- Bank mit Arm- und Rückenlehne
- Maßnahmenkennziffer

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	04.04.2016
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

6.3.3. Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung

Das Nahversorgungszentrum an der Theodor-Storm-Straße hat eine große Bedeutung für das Städtebaufördergebiet der Südstadt. Es ist ein Ort der Begegnung, Kommunikation und Versorgung. Dies haben die Gespräche mit AnwohnerInnen und AkteurInnen während des Aktionstages Barrierefreiheit am 07. November 2015 gezeigt. Das Zentrum weist allerdings gestalterische und funktionale Mängel auf. Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept für die Südstadt beschreibt den Handlungsbedarf im Einzelnen.

Im Rahmen des Aktionstages zur Barrierefreiheit wurde sehr deutlich, dass der Weg in die Innenstadt zu Fuß älteren Menschen oft zu weit ist. Als großes Problem wurde von Älteren beschrieben, dass im Nahversorgungszentrum der Standort einer Geschäftsbank aufgegeben wurde. Da sie vielfach nicht das Angebot des Online-Bankings nutzen und für ihre Geldgeschäfte die Innenstadt aufsuchen müssen, wird der lange Weg mit dem Bargeld nach Hause dann zusätzlich belastend.

Der im Nahversorgungszentrum ansässige Lebensmittelmarkt ist heute der einzige Nahversorger in der Südstadt. Durch die Schließung eines Lebensmittelhandels im Westen des Gebiets ist eine Nahversorgungslücke für die Menschen in diesem Einzugsbereich entstanden, die insbesondere für BewohnerInnen mit eingeschränkter Mobilität problematisch ist.



Beispiel: Bänke im Nahversorgungszentrum

bieten eine gute Rastmöglichkeit nach dem Einkauf. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen kann die Bank ohne Kontrast zum Boden auch eine Stolpergefahr darstellen.



Das Nahversorgungszentrum in der Theodor-Storm-Straße

Die öffentliche Wegeführung zum Nahversorgungszentrum ist teilweise problematisch, vor allem für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr. Der Radverkehr nutzt hier in der Regel die Seitenräume der Straße. Auf der Fahrbahn entstehen teilweise Konflikte durch ein- und ausparkende Kfz.

Für den Fußverkehr fehlt eine direkte Querung von der Nordseite der Theodor-Storm-Straße. Möblierungen insbesondere im westlichen Bereich der Zugänge zum Nahversorgungszentrum (u.a. Versorgungskästen) stehen teilweise im Weg. Da hier die FahrradfahrerInnen auf dem Weg zum Zentrum überwiegend bereits auf dem Gehweg fahren, kommt es zu Konflikten zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen. Für langsamere VerkehrsteilnehmerInnen und insbesondere für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen stellen diese Bereiche Gefahrenstellen dar.

Im Bereich des privaten Vorplatzes bergen zum Teil temporäre Barrieren durch Aufsteller und Auslagen der Geschäfte Stolpergefahren. Hier kommt es darauf an, klare und gut erkennbare Wegeführungen zu den Ladeneingängen frei zu halten. Zum Teil weisen die Zugänge einzelner Geschäfte eine Stufe im Eingangsbereich auf, so dass sie mit einem Rollstuhl nicht und mit einem Rollator nur schwer zu überwinden sind.

Es wird empfohlen, die Zugänge in das Nahversorgungszentrum und gleichzeitig die Wahrnehmung des Standorts im Straßenraum zu verbessern. Geprüft werden sollte, ob in Anlehnung an das „Shared Space-Prinzip“ der Straßenraum einschließlich der Fahrbahn umgestaltet werden könnte. Dadurch würde der Kfz-Verkehr abgebremst. Es gibt zwischenzeitlich viele Beispiele und Lösungen, bei denen unter Berücksichtigung der örtlichen besonderen Rahmenbedingungen Verbesserungen erreicht werden konnten.

Die Verkehrsbelastung vor Ort ist insbesondere zu den Spitzenzeiten morgens und abends hoch. Gleichzeitig ist der Anteil des Fußgängerverkehrs eher gering. Viele Menschen fahren mit dem Auto zum Einkaufen. Um dennoch die Aufmerksamkeit auf den besonderen Ort zu lenken, den durchfahrenden Verkehr abzubremsen und mehr Querungen für den Fußverkehr zu ermöglichen, empfehlen wir in diesem Fall einen breiten Streifen als Querungshilfe in der Mitte der Fahrbahn unmittelbar vor dem Nahversorgungszentrum. Die hieraus resultierende Einengung der Fahrbahn kann eine verkehrsberuhigende Wirkung haben. Für stark mobilitätseingeschränkte Menschen, die eine sichere Querung bevorzugen, bleibt dann die Querung an den Fußgängerampeln vor bzw. hinter dem Nahversorgungszentrum. Für eine solche Lösung müssen die Parkplätze direkt vor dem Zentrum neu organisiert werden.

Exkurs Shared-Space

Das Prinzip des Shared Space, ein Raum für Alle, geht davon aus, dass durch den Verzicht auf Verkehrsregeln bei gleichzeitiger selbsterklärender Straßenraumgestaltung ein verantwortungsvolles und rücksichtnehmendes Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen erreicht werden kann. Daneben sollen die Eigenverantwortung gestärkt sowie unsere Lebensqualität und Aufenthaltsqualität auf unseren Straßen und Plätzen erreicht werden (FGSV 2010). Das Shared-Space-Prinzip setzt eine hohe Fußgängerfrequenz voraus und einen weitgehenden Verzicht auf ruhenden Verkehr in der Shared-Space-Zone. Kanalisierende Querungen (Zebrastreifen, Lichtsignalanlage) sind ebenfalls ausgeschlossen. FußgängerInnen können an beliebigen Stellen die Fahrbahn überqueren.



Beispiel: Hamburg-Ottensen

Breiter Mittelstreifen in Anlehnung an das Shared Space Prinzip mit Vorfahrt für den Busverkehr auf der Fahrbahn.



Beispiel: „Shared Space“ Rechlin

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Ortsmitte mit erkennbarer Fahrbahn, einheitlicher Gestaltung der Seitenräume und der Fahrbahn. Die Betonung der Querbezüge erzeugt hohe Aufmerksamkeit. In diesem Fall ist sogar zusätzlich in Randlage ein Zebrastreifen eingerichtet, der keine dominante Wirkung entfaltet, für Sehbehinderte aber eine größere Sicherheit erzeugt.



Beispiel: Hamburg-Lurup
Visuelle und taktile Gestaltung vor der Ladenzeile.



Beispiel: Hamburg-Lurup
Neugestalteter Platz mit großzügigen Flächen und Zugängen, aber unzureichenden Kontrasten (Stolperfalle Betonbank).

Mängel und Lösungsvorschläge

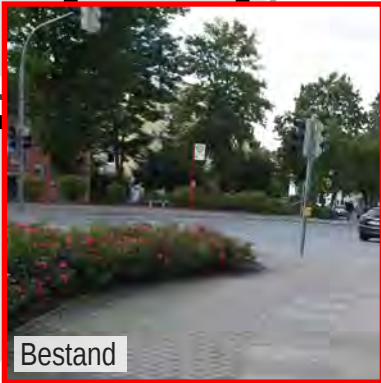
Nr. im Plan	Mängel	Lösung	Kosten ca.
	Kreuzungsbereich Theodor-Storm-Straße/ Gorch-Fock-Straße		
1	Ampel: zwei hintereinander gereihete Bordsteinkanten durch die Bushaltestelle	Übergangsniveaungleich herstellen	75 – 100 €/qm
2	Schwer überschaubare Kreuzung auf Grund der Kurve und zurückgesetzte Querungsstelle auf der Theodor-Storm-Straße	Ausbau der vorhandenen LSA zur vollsignalisierten Kreuzung mit taktilen, optischen und akustischen Elementen	150.000 €

3	Seitliches und Längsgefälle der Aufstellfläche für FußgängerInnen an der Querung östlich der Kreuzung Gorch-Fock-Straße/ Theodor-Storm-Straße	Begradigung des Bodens im Bereich der Aufstellfläche an der Querung	75 – 100 €/qm
3	Unebener Weg zur Aufstellfläche zur Querung (östlich der Kreuzung Gorch-Fock-Straße/ Theodor-Storm-Straße)	- Reparatur und Instandhaltung des Gehwegs (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins	50€/qm oder 200 €/qm
	Nahversorgungszentrum		
4	Ungenutzter Asphaltstreifen auf der Fahrbahn hinter der Parkplatzeihe	- Verschmälerung des zusätzlichen Streifens auf der Fahrbahn zugunsten des Fuß- und Radverkehrs - Schräganordnung der Parkplätze → dadurch Gewinn im Gehwegbereich, Verbreiterung möglich	75 – 100 €/qm
5	Fehlende direkte Querungsmöglichkeit von der Nordseite der Theodor-Storm-Straße	Breite Aufpflasterung ggf. mit Mittelinsel	20.000 €
6	Unzureichend dimensionierter Behindertenparkplatz und schlechte Zugänglichkeit	- Verbreiterung des Behindertenparkplatzes - Herstellung einer Gehwegabsenkung und barrierefreie Wegführung am Behindertenparkplatz	100 € 2.000 €
7	Barrieren durch Strom bzw. Postkästen im Gehwegbereich	Strom bzw. Postkästen aus der Wegeverbindung an die Hauswand verlagern zugunsten des Fuß- und Radverkehrs	Stk. 2.000 €
7	Kreuzender Radverkehr	Klare Wegführung Fuß- und Radverkehr evtl. Radweg ausweisen	5.000 €
8	In Teilen nicht barrierefreie Geschäftseingänge	Anschaffung einer mobilen Rampe bzw. Herstellung von Rampen	10.000 € bzw. 2.000 €/Stk.
	Kreuzungsbereich Falkenburger Straße/ Am Bienenhof		
9	Überdimensionierte, autogerechte Kreuzung & langer Querungsweg ohne Führung	- Verengung des Kreuzungsbereichs & Verkürzung der Querungsstelle - Vergrößerung des Seitenraums - gerade Aufstellfläche - Querungsstelle mit taktilen und optischen Leitsystem versehen - Gehweg absenken	100.000 €
10	Unebene Gehwegplatten	- Reparatur und Instandhaltung des Gehwegs (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins	75 – 100 €/qm 50€/qm oder 200 €/qm

Barrierefreie Südstadt

Steckbrief 3:

Nahversorgungszentrum und Umgebung



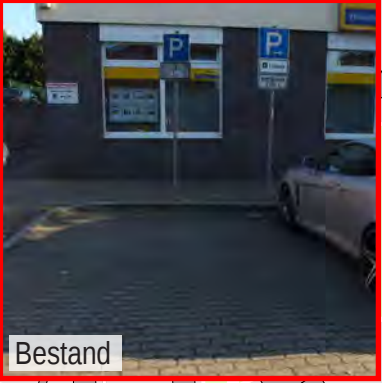
Bestand



Beispiel: LSA mit akustischem, taktilen u. visuellen Leitsystem



Beispiel



Bestand



Beispiel: Behindertenparkplatz



Bestand



Beispiel: Mobile Rampe

Lösungen

- Instandhaltung der Oberflächenbeschaffenheit
- Querungshilfe
- Ausbau LSA
- Schräganordnung der Parkplätze
- Ausbau Behindertenparkplatz
- Punktueller Eingriff
- Gehwegabsenkung
- Maßnahmenkennziffer
- 500 Meter Radius

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	04.04.2016
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln • betreiben

6.3.4. Steckbrief 4: Wegequalitäten im Alltagswegenetz

Die Alltagswege für den Fußverkehr sind insbesondere für die jungen und älteren Menschen von großer Bedeutung. Kinder und Jugendliche, die noch nicht mit dem Pkw unterwegs sind, sowie viele ältere Menschen, die nicht mehr mit dem Auto fahren, halten sich zudem mehr im eigenen Quartier auf als Berufstätige. Der Konzeptplan zeigt die für die Südstadt bedeutenden Wegebeziehungen zwischen wichtigen Ziel- und Quellorten mit einer vergleichsweise hohen Fußgängerfrequenz auf, die im Rahmen des Konzepts auf ihre Qualitäten und ihre Barrierefreiheit untersucht wurden.

Fußwege sollten gute und barrierefreie Wegequalitäten aufweisen. Das bedeutet, die Bodenbeläge müssen eben und frei von Stolperfallen sein. Die Fußwege sollten sich visuell und taktil wahrnehmbar von der Fahrbahn abheben. Insgesamt sollten die Wege klar erkennbar sein, so dass eine gute Orientierung auf den Wegen durch den Stadtteil möglich ist.

In der Südstadt sind die Wegequalitäten auf den Alltagswegen vor allem aufgrund ihrer Instandhaltungsmängel und an vielen Stellen unzureichenden Wegebreiten nicht barrierefrei. In Teilen sind es ganze Straßenzüge, die über unebene bzw. schadhafte Bodenbeläge verfügen. In Teilen sind es kleinere punktuelle Mängel. In der nachfolgenden Übersicht und Karte sind Mängel und Handlungsansätze dargestellt. Zusätzlich zu punktuellen und flächendeckenden Instandhaltungsmaßnahmen ist zu prüfen, ob und wie durch andere Materialien zukünftig eine bessere Instandhaltung gewährleistet werden kann. Bezüglich der Wegebreiten gilt es auch, Lösungen für Konflikte mit temporären Barrieren zu finden (Mülltonnen und wuchernde Hecken).



Beispiel: Glückstadt an der Elbe

Roter Klinker neben hellem und breitem 3 cm-Bord, visuell und taktil als Kontrast wahrnehmbar. Kleine Pflastersteine können allerdings einen größeren Instandhaltungsaufwand erzeugen. Dieser rote Klinker ist zudem bei Nässe rutschig. Auch dies sollte bei der Auswahl der Materialien bedacht werden.

Mängel und Lösungsvorschläge

Nr. im Plan	Mängel	Lösung	Kosten ca.
	Burgfeldstraße		
1	Beschädigte Gehwegplatten und Asphaltierung	▪ Reparatur des Asphalts und der Gehwegplatten/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
1	Keine optischen Kontraste zwischen Gehweg und Fahrbahn	▪ (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins	50€/qm oder 200 €/qm

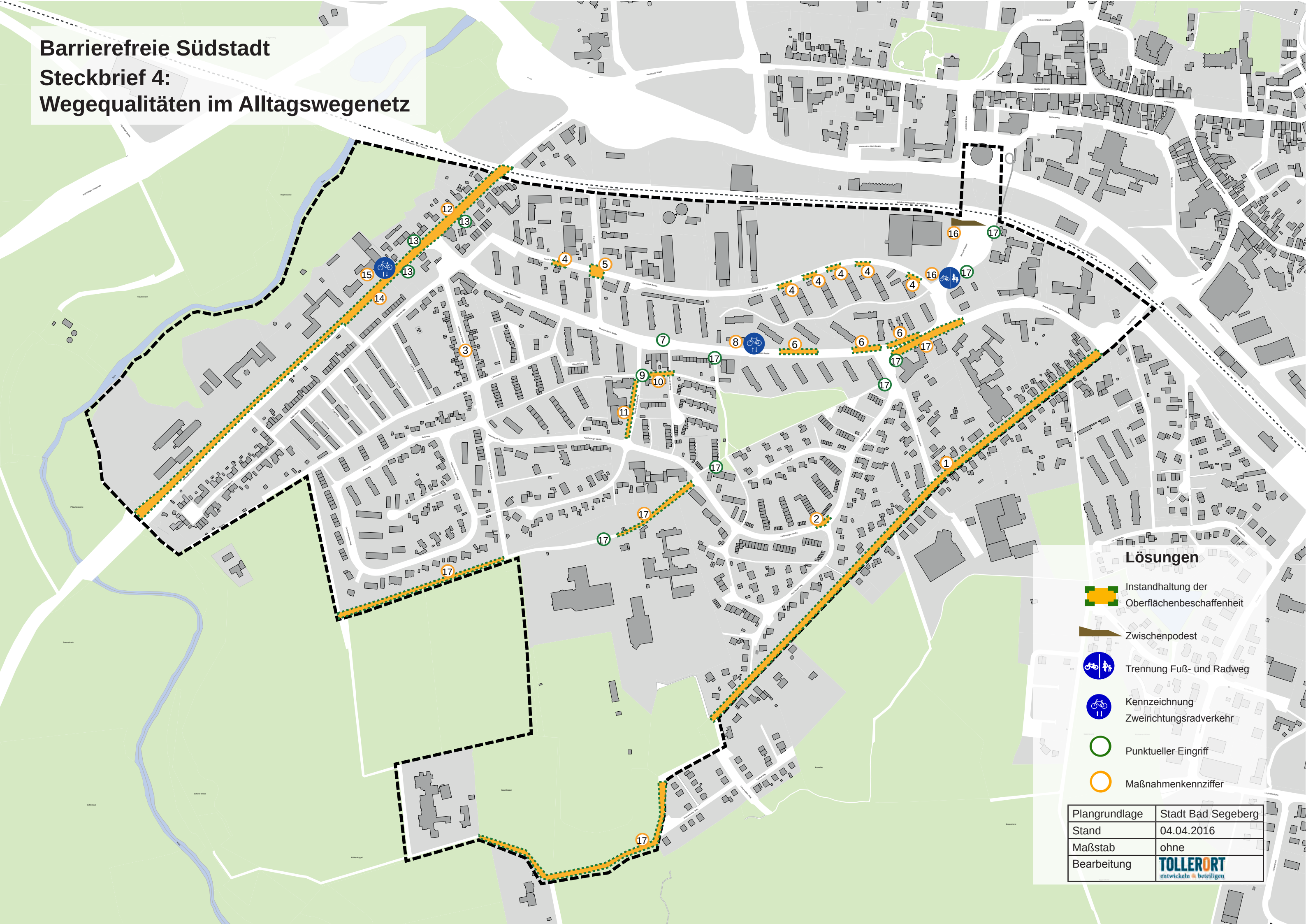
1	Verschiedene Pflasterung	▪ sukzessive Vereinheitlichung der Oberflächen, ein Pflastersystem	-
1	Radverkehr auf dem Gehweg frei – kann zu Konflikten führen	▪ Radverkehr auf die Straße	-
	Falkenburger Straße		
2	Pflasterung in Teilstücken holprig	▪ Instandhaltung der Gehwegplatten auf Höhe des Fritz-Reuter-Wegs (Ost)	75 – 100 €/qm
3	Seitliches Gefälle bei häufig aufeinanderfolgenden Zufahrten	▪ Bei Sanierung: Gefälle der Zufahrten verringern	75 – 100 €/qm
-	Schmale Gehwege werden zusätzlich temporär durch Buschwerk und Mülltonnen verengt	▪ Regelmäßiger Beschnitt des Buschwerks ▪ Bei Konflikten in Teilbereichen: Mülltonnen einseitig aufstellen oder auf Privatgrund in direkter Nähe und mit Zugang vom öffentlichen Gehweg	-
	Gorch-Fock-Straße		
4	Beschädigte Gehwegplatten und Asphaltierung (vordergründlich vor den Parkplätzen)	▪ Reparatur der Gehwegplatten und des Asphalts/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
-	Starkes seitliches Gefälle	▪ Bei Sanierung: seitliches Gefälle auf der Südseite verringern	75 – 100 €/qm
-	Verschiedene Pflasterung	▪ sukzessive Vereinheitlichung der Oberflächen ▪ ein Pflastersystem	-
-	In Teilen keine optischen Kontraste zwischen Gehweg und Fahrbahn	▪ (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins	50 €/qm oder 200 €/qm
5	Kreuzung Neuland: fehlender Gehweg	▪ Asphaltierung bzw. Verlegung Gehwegplatten	75 – 100 €/qm
	Theodor-Storm-Straße		
6	Nordseite: beschädigte Bodenbeschaffenheit	▪ Instandhaltung der Pflasterung zwischen den Parkflächen im nord-östlichen Bereich	75 – 100 €/qm
7	Starkes seitliches Gefälle	▪ Beseitigung einer unklaren Auffahrtsabsenkung auf Höhe des Zebrastreifens ▪ Bei Sanierungsmaßnahmen: Verringerung des langen Seitengefälles auf Höhe der Parkplätze und Garageneinfahrten	75 – 100 €/qm
-	Südseite: teilweise schmale Wegebreiten durch Pflanzinseln	▪ FußgängerInnen und RadfahrerInnen müssen mit Wartesituationen rechnen	-
-	Buschwerk wächst über den Gehweg	▪ Sensibilisierung der EigentümerInnen zum regelmäßigen Beschnitt des Buschwerks	-
-	Verschiedene Oberflächen	▪ sukzessive Vereinheitlichung der Oberflächen, ein Pflastersystem	-

8	Einseitiger zu schmaler Zweirichtungsradweg auf der Nordseite	▪ Eindeutige Beschilderung der Radwegführung ▪ Verbreiterung des einseitigen Zweirichtungsradwegs auf 2,50 - 3 m	75 – 100 €/qm
	Klaus-Groth-Weg		
9	Kein Gehweg vorhanden, stellt Sicherheitsproblem dar	▪ Aufmerksamkeit der Pkw-Fahrer z.B. durch Verengung oder andere Aufpflasterung der Einfahrt erhöhen	75 – 100 €/qm
10	Beschädigte Asphaltierung	▪ Reparatur des Asphalts/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
	Matthias-Claudius-Weg		
11	Einseitiger Bürgersteig mit 1,50 m zu schmal	▪ Verbreiterung des einseitigen Gehwegs	75 – 100 €/qm
11	Einschätzung von AnwohnernInnen: zu dunkel, Wölbung im Gehweg erschwert das Rollatorfahren	▪ Beleuchtung verbessern ▪ Ausbesserung der Unebenheiten im Gehweg/ Instandhaltung	2.000 € 75 – 100 €/qm
	Hamburger Straße		
12	Beschädigte Gehwegplatten und Asphaltierung sowie Unebenheiten im Fugenbereich	▪ Reparatur der Gehwegplatten und des Asphalts/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
13	Unebenheiten durch Absenkung des Fußwegs und hochliegende Schachtabdeckungen	▪ Höhenangleichung des Fußweges auf die Höhe der Schachtabdeckungen	75 – 100 €/qm
14	Schmaler Gehweg auf der Südseite	▪ Verbreiterung des Gehwegs/ Zurücksetzen der Rasenfläche/ Instandhaltung	75 – 100 €/qm
-	Buschwerk und Rasenflächen verschmälern die Gehwegbreite von 1,50 m auf 1 m	▪ Rückschnitt des Buschwerks und Zurücksetzen des Rasens/ Instandhaltung	-
-	Keine optischen Kontraste zwischen Gehweg und Fahrbahn	▪ (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins	50 €/qm oder 200 €/qm
-	Trennung zwischen Fuß- und Radweg optisch schlecht erkennbar	▪ (Markierung oder Austausch) kontrastreiche Gestaltung des Bordsteins und Radwegs mit taktilen und optischen Begrenzungstreifen ▪ sukzessive Vereinheitlichung der Oberflächen, ein Pflastersystem	50 €/qm oder 200 €/qm
15	Einseitiger Zweirichtungsradweg zu schmal	▪ Verbreiterung des einseitigen Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf 2,50 – 3,00 m ▪ Eindeutige Kennzeichnung des Zweirichtungsradverkehrs	75 – 100 €/qm
16	Am Landratspark	▪ Siehe Steckbrief 2: Wegebeziehung Naherholungsräume und Südstadtpark	-
17	Anbindung der Naherholungsräume	▪ Siehe Steckbrief 2: Wegebeziehung Naherholungsräume und Südstadtpark	-

Barrierefreie Südstadt

Steckbrief 4:

Wegequalitäten im Alltagswegenetz



Lösungen

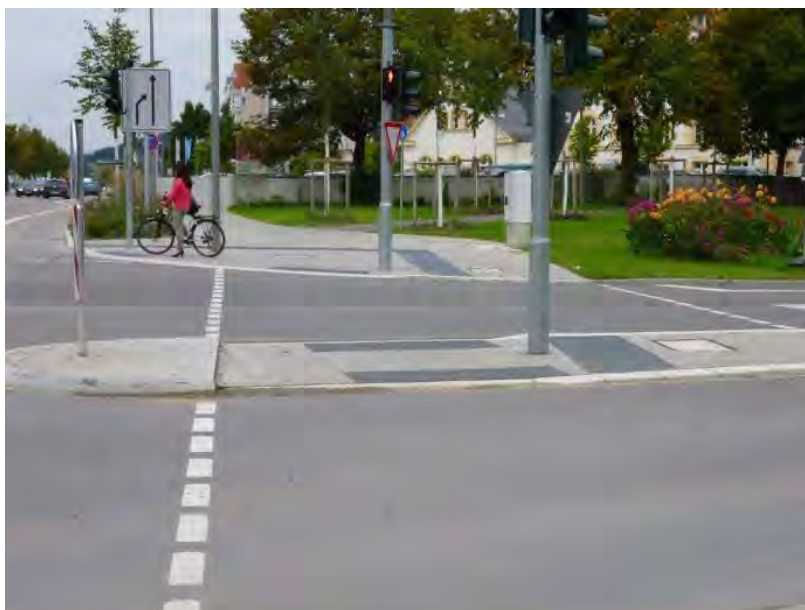
-  Instandhaltung der Oberflächenbeschaffenheit
-  Zwischenpodest
-  Trennung Fuß- und Radweg
-  Kennzeichnung Zweirichtungsradverkehr
-  Punktueller Eingriff
-  Maßnahmenkennziffer

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	04.04.2016
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln • beteiligen

6.3.5. Steckbrief 5: Querungsqualitäten im Alltagswegenetz

Alltagswege zu Fuß beinhalten in der Regel viele Querungen über Fahrbahnen und Kreuzungen. Barrierefreie Querungen müssen eine hohe Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen bieten, die unterschiedliche Anforderungen mitbringen.

Wirklich sichere Querungen erfordern visuell und taktil wahrnehmbare Kontraste. Lichtsignalanlagen sollten ergänzend mit akustischen Signalen ausgestattet sein. Eine taktile Wegeführung für Sehbeeinträchtigte leitet direkt zur Ampel und einem tastbaren Bordstein. Die neue DIN 18040 empfiehlt die Kombination eines 6-cm-Bords für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen mit einer Nullabsenkung für RollstuhlfahrerInnen (Doppelbord). Diese Lösung ist gewöhnungsbedürftig, da am 6-cm-Bord erst einmal viele Menschen stolpern. Langfristig ist sie aber komfortabel und sicher. An viel befahrenen und großen Verkehrsknotenpunkten sind diese Elemente ausdrücklich zu empfehlen. In der Südstadt ist der neu hergestellte Kreisverkehr an der Burgfeldstraße bereits sehr gut mit taktilen und akustischen Signalen ausgestattet.



Beispiel: Neumarkt Mühlentalstraße

Neugestaltete Kreuzung mit „Doppelbord“, d.h. einem 6-cm-Bord neben der Nullabsenkung sowie mit optisch und taktil wahrnehmbaren Leitstreifen.

Besonders in Wohnquartieren werden nicht alle Querungen wirklich sicher ausgeführt. Zu berücksichtigen ist, dass Menschen sich in ihrem Wohnquartier auf vertrauten Wegen oft besser zurechtfinden, als in unbekannten Gebieten.

Kleinere Wohnstraßen sollten an Querungsstellen beidseitig Bodenabsenkungen mit einem präzisen 3 cm Bord aufweisen, so dass Sehbeeinträchtigte die Stelle tasten und RollstuhlfahrerInnen diese bewältigen können. Die Querungen sollten im 90 Grad-Winkel zur Fahrbahn, gerade geführt werden. Kurze Wege sind insbesondere auf der Fahrbahn sehr wichtig. Die Überführungen auf Fahrbahnen sollten so schmal wie möglich ausgeführt werden. Querungshilfen (Nasen) können zusätzlich den Querungsweg verkürzen.

Im Gebiet der Südstadt sind sichere Querungen entlang der Theodor-Storm-Straße (Zebrastreifen/Bedarfsampel) und der Hamburger Straße (LSA) vorhanden, allerdings ohne taktile Elemente bzw. akustische Signale. Außerdem haben betroffene BewohnerInnen der Südstadt berichtet, dass die Freigabezeiten (Grünphasen) sowie die die Räum- und Schutzzeit der Ampeln am West Tor und und an der Theodor-Storm-Straße vor dem Nahversorgungszentrum für Menschen mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung zu kurz sind.

An manchen Querungen in der Südstadt fehlen Gehwegabsenkungen. Ein besonderes Problem sind sehr breite Einfahrten in Kreuzungsbereichen, so dass die Pkw mit hoher Geschwindigkeit einfahren

können, während die FußgängerInnen lange Wege zu queren haben (z.B. Am Bienenhof und am Fritz-Reuter-Weg). In solchen Fällen sollten die Einfahrten schmaler und die Aufstellflächen für den Fußgängerverkehr verbreitert werden. Außerdem kann eine farbliche Markierung der Querung bis hin zu einer Aufpflasterung die Aufmerksamkeit der AutofahrerInnen erhöhen und die Querung sicherer machen.

Folgendes Beispiel zeigt die Möglichkeit einer Verengung breiter Kreuzungen wie z.B. Am Bienenhof.



Beispiel: Frankfurt, Lortzingstraße

Einengung des Straßenraums, Aufweitung, kontrastreiche Pflasterung und Möblierung des Seitenraums im Bereich der Kreuzung. Diese Maßnahmen erzeugen Aufmerksamkeit, taktile Elemente an der Nullabsenkung geben Sicherheit.

Mängel und Lösungsvorschläge

Nr. im Plan	Mangel	Lösung	Kosten ca.
	Theodor-Storm-Straße		
1	Schwer überschaubare Kreuzung auf Grund der Kurve und zurückgesetzte Querungsstelle auf der Theodor-Storm-Straße	Siehe Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung	-
2	Fehlende direkte Quermöglichkeit von der Nordseite der Theodor-Storm-Straße	Siehe Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung	-
3	Ampel am Nahversorgungszentrum nur visuelle Signalgebung	LSA mit taktilen, optischen und akustischen Elementen versehen	20.000 €
4	Keine sichere Querung vor der Südstadtpraxis vorhanden	zu prüfen: Bedarf an zusätzlicher Querungshilfe	5.000 €
5	Unsichere, zurückgesetzte Querungsstelle Ostlandstraße	Querungsstelle bzw. Absenkung für FußgängerInnen vorsetzen	8.000 €

	Falkenburger Straße		
6	Schräganordnung der Kreuzungsabsenkungen Gustav-Frenssen-Weg	Keine Schräganordnung der Absenkungen, sondern gerade und kurze Querung anbieten	2.000 €/ Absenkung
7	Schräganordnung der Kreuzungsabsenkungen Matthias-Claudius-Weg	Keine Schräganordnung der Absenkungen, sondern gerade und kurze Querung anbieten	2.000 €/ Absenkung
8	Unzureichende Anordnung der Querungshilfe	Anordnung der Querungshilfe auf direkter Höhe des Parkaueingangs und der Falkenburger Straße	5.000 €
9	Querung östlicher Fritz-Reuter-Weg	- Verengung des Kreuzungsbereichs - Verkürzung der Querungsstelle	100.000 €
	Am Bienenhof/ Falkenburger Straße		
10	Überdimensionierte, autogerechte Kreuzung & langer Querungsweg ohne Führung	Siehe Steckbrief 3: Nahversorgungszentrum und Umgebung	-
	Burgfeldstraße		
11	Fehlende Absenkung im Kreuzungsbereich Am Bienenhof	Herstellung einer Absenkung auf der Südseite der Burgfeldstraße	2.000 €/ Absenkung
12	Fehlende Absenkung auf Höhe und Seite der Berufsschule (Haus A)	Einseitige Absenkung auf Höhe und Seite der Berufsschule (Haus A) ergänzen	2.000 €/ Absenkung
	Hamburger Straße		
13	Fehlende Absenkung bzw. Querungshilfe auf Höhe der Imkerschule	- Absenkung auf der Seite der Imkerschule einrichten und eine Querungshilfe anbieten - Schranke breiter aufstellen	2.000 €/ Absenkung 200€
14	Ampel am „West Tor“ nur visuelle Signalgebung	LSA mit taktilen, optischen und akustischen Elementen versehen	20.000 €
15	Fehlende Absenkung beim Übergang der Straße Neuland (auf Höhe der Bahngleise)	Absenkung herstellen	2.000 €/ Absenkung
	Am Landratspark		
16	Fehlende Querungshilfe im nördlichen Bereich auf Höhe des Parkhauses	Siehe Steckbrief 1: Unterführung Am Landratspark	-

Barrierefreie Südstadt
Steckbrief 5:
Querungsqualitäten im Alltagswegenetz

Bestand

15

Beispiel: Absenkung mit taktilem und visuellem Leitsystem

Bestand

4

Beispiel: Querungshilfe anbieten

Bestand

6 7

Beispiel: Gerade Anordnung der Gehwegabsenkung mit visuellen und taktilen Elementen

Bestand

8

Beispiel: Querungshilfe anbieten

Lösungen



Querungshilfe



Ausbau LSA



Punktueller Eingriff



Gehwegabsenkung



Maßnahmenkennziffer

Plangrundlage	Stadt Bad Segeberg
Stand	04.04.2016
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln • beteiligen

6.3.6. Allgemeine Empfehlungen/ weitere Maßnahmen

Nachfolgend werden weitere Mängel und mögliche Lösungen beschrieben, die für die Barrierefreiheit in der Südstadt von großer Bedeutung sind.

Besonders temporäre Barrieren im privaten Bereich (Falschparker, Mülltonnen im Gehweg, wuchernde Hecken) sind schwer in den Griff zu bekommen, da hier viele verschiedene Menschen gefordert sind, mehr Sensibilität an den Tag zu legen. Der Abbau von Barrieren erfordert daher die Kommunikation des Themas bei unterschiedlichen Gelegenheiten, um einen größeren Teil der Bevölkerung zu erreichen.

Das Problem der Mülltonnen auf Gehwegen ist nicht nur mit Sensibilität zu lösen. Die Mülltonnen dürfen im Moment nicht auf der Fahrbahn aufgestellt werden. Bei sehr schmalen Gehwegen wie in der Falkenburger Straße ist der Gehweg an Mülltagen im Prinzip nicht mehr nutzbar. Hier sollte im Kontakt mit dem Wegezweckverband eine Lösung der Aufstellung von Mülltonnen gefunden werden (siehe Steckbrief 4: Wegequalitäten im Alltagswegenetz).

Ein ausreichendes Angebot an Sitzgelegenheiten erhöht die Aufenthaltsqualität von Wegen und Plätzen, belebt den öffentlichen Raum und erleichtert mobilitätseingeschränkten Menschen die Bewältigung alltäglicher Wege. Im Rahmen der Quartiersentwicklung sollten mit Beteiligung der BewohnerInnen weitere wichtige Standorte von Sitzmöbeln definiert und entsprechend ausgestattet werden. Dabei empfehlen wir, zwei verschiedene Bankmodelle vorzusehen. Die seniorengerechte Bank weist eine hohe und vergleichsweise gerade Rückenlehne, einen hohen Sitz und Armstützen auf. Für junge Menschen kann an der einen oder anderen Stelle die Liegebank sehr viel ansprechender sein.



Beispiel: Mülltonnenaufstellung

Um Konflikte auf den Gehwegen zu vermeiden, können Mülltonnen auf privatem Grund stehend mit direktem Zugang von öffentlichen Fläche von der Müllabfuhr abgeholt werde.

Mängel und Lösungsvorschläge

Verortung	Mängel	Lösung
gesamte Südstadt	Mülltonnen verengen zeitweise die Gehwege	Bei Konflikten in Teilbereichen: Mülltonnen einseitig aufstellen oder auf Privatgrund in direkter Nähe und mit Zugang vom öffentlichen Gehweg
gesamte Südstadt	Wuchernde Hecken (privat) engen die Wege zusätzlich ein	Sensibilisierung der verantwortlichen EigentümerInnen
gesamte Südstadt	wenig Bänke	Aufstellung weiterer Bänke im Abstand von ca. 800 m
Bushaltestelle Gustav-Böhm-Siedlung (hochfrequentiert)	kein Witterungsschutz, keine Sitzmöglichkeit, hoch angebrachte Informationstafel, kein taktilen und optisches Leitsystem	Errichtung einer barrierefreien Haltestelle stadteinwärts mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, niedrige Anbringung der Informationstafel sowie einem taktilen und optischen Leitsystem
Hallenbad	Rampe mit Längs- und Seitengefälle, Behindertenparkplätze mit Rasengitterstein und fehlender Markierung	- Seitengefälle der Rampe entfernen - Ausstiegsfläche (1m) des Behindertenparkplatzes mit ebenem Bodenbelag versehen und Markierung anbringen - Handlauf an den Treppen zum Eingang
Haus für Kinder (ERP-Siedlung)	Stufen ohne Rampe	- Auf Grund der baulichen Substanz (auch im Innenbereich), ist die Anbringung einer Rampe nicht zielführend - zumindest die Stufen sollten farblich markiert werden
Ev. Kirche, Kita und Familienbildungsstätte	Kopfsteinpflaster auf der Rampe	Kopfsteinpflaster auf der Rampe durch ebenen Bodenbelag ersetzen
Ladenzeile Theodor-Storm-Straße	Stufen zu einzelnen Geschäften	- vorhandene Rampe verlängern - mind. 1x Behindertenparkplatz ausweisen
Propsteialtenheim	Keine Behindertenparkplätze vorhanden	mind. 1x Behindertenparkplatz ausweisen
Sozialkaufhaus	Zugang über gepflasterte Einfahrt oder sehr schmalen, unebenen Fußgängerweg ohne Bordsteinabsenkung (mit zwei Stufen) Zu steile Rampe „Bitte-klingeln-Schild“, Klingel ist jedoch nicht vorhanden	- Reparatur der Gehwegplatten/ Instandhaltung - Beseitigung der Treppenstufen, Herstellung einer Rampe - Zugang zum Sozialkaufhaus: Herstellung einer Rampe mit einem geringeren Gefälle - Anbringung einer Klingel vor der Rampe

7. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Mit dem Gutachten zur Barrierefreiheit liegen wichtige Grundlagen für den schrittweisen Barriereabbau in der Südstadt vor. Sie sind im Planungsalltag umzusetzen und weiterzuentwickeln.

Für die weitere Verankerung des Themas im Planungsalltag werden folgende Ansätze vorgeschlagen:

- a) Weitere Sensibilisierung für das Thema Barrierefreiheit auf lokaler Ebene in den vorhandenen Arbeitsstrukturen und in der Öffentlichkeit:
 - Berücksichtigung des Themas im Rahmen des Austausches der Lenkungsgruppe und des Stadtteilbeirats, bei Veranstaltungen (z.B. mit barrierefreien Einladungen und Zugänglichkeit bei Terminen).
 - Sensibilisierung von verantwortlichen Bauherren, Bauträgern, planenden Büros und Bauausführenden im Rahmen der Projekte vor Ort.
 - Wiedervorlage des Themas in internen und öffentlichen Diskussionen anlässlich konkreter Planungen und Projekte, Angebote zur Beteiligung, z.B. gemeinsame Erkundungen.
- b) Arbeitsstrukturen für den Barriereabbau klären
 - Verankerung des Abbaus von Barrieren in der Südstadt als Querschnittsaufgabe in den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung.
 - Vertiefende Beteiligung (ggf. Arbeitsgruppe) im Rahmen des Quartiersmanagements.
 - Aufbau von Dialogstrukturen und Partnerschaften mit Akteuren außerhalb der Verwaltung, z.B. mit den AkteurInnen im Nahversorgungszentrum.
- c) Bestandsaufnahme fortsetzen und verstetigen
 - Im Vorfeld von größeren Planungen und Projekten gezielt die Bestandsaufnahme aktualisieren und ergänzen.
 - Sicherstellen, dass laufende Hinweise zur Barrierefreiheit aufgenommen und geprüft werden.
- d) Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts für den Barriereabbau
 - Einbeziehung der Erkenntnisse aus der gesamtstädtischen Arbeitsgruppe im Rahmen der Umsetzung vor Ort.
 - Definition von Standards für die Straßenraumgestaltung in Abstimmung mit anderen Fachämtern.
 - Prioritäre Umsetzung von Maßnahmen entlang der wichtigen Wegebeziehungen entsprechend der Empfehlungen im Konzept.
 - Schrittweise Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Gutachtens bei allen anstehenden Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen.
 - Evaluierung von Maßnahmen, Dokumentation guter Lösungen im Planungsalltag.

Einzelne hier vorgeschlagene Maßnahmen sollen bereits im Rahmen des Städtebauförderprogrammes „Soziale Stadt“ umgesetzt werden. Dafür sind die dringendsten Maßnahmen zu priorisieren. Auf dieser Grundlage werden Fördermittel beantragt. Die Entscheidung über die Förderung liegt beim Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig Holstein. Vor der Umsetzung sind entsprechende Detailplanungen zu beauftragen.

8. Abbildungs- und Kartenverzeichnis

Fotos Titelblatt: TOLLERORT

Abb. S.3-20: TOLLERORT

Abb. S.21: Quelle: www.frankfurt.de

Abb. S.23-41: TOLLERORT

Abb. S.42: Anja Schlamann

Abb. S.43-46: TOLLERORT

Karten: TOLLERORT (Kartengrundlage Stadt Bad Segeberg)

9. Literaturverzeichnis

Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2014): Potenzialanalyse altersgerechte Wohnraumanpassung. Bonn.

Statistisches Bundesamt. Destatis: Behinderte Menschen.

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/BehinderteMenschen.html>. Zugriff am 22.12.2014

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.)(2011): Wohnen im Alter. Heft 147. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.)(2010): Mobilität in Deutschland 2008. Kurzbericht. Berlin.

Hafner, Thomas; Wölfl, Gunther (2010): Hoher Handlungsdruck – Die barrierefreie Stadt wird zu einer immer vordringlicheren Bauaufgabe der Städte und Kommunen. In: Deutsches IngenieurBlatt, Nr. 5 / 2010 (2010), S. 16-20.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2010): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Aufenthalts- und Überquerungsbedarf – Shared Space und andere Ansätze.

Beauftragte der Bundesregierung für Menschen mit Behinderungen: Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Berlin. Broschüre o.J.

10. Anhang

11. Bewertungstabellen

Die folgenden Farben und Formen, die in den Bewertungstabellen verwendet werden, stehen für folgende Kategorisierung:

—	keine Bewertung möglich, Gründe dafür werden bei „Sonstiges/Bemerkungen“ erläutert
	gut nutzbar (in Bezug auf die verwendeten Kriterien)
	eingeschränkt nutzbar
	stark eingeschränkt oder gar nicht nutzbar

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme anhand der oben genannten Kriterien werden in der Bewertungstabelle zusammengefasst bewertet und klassifiziert.

In der im Anhang enthaltenen Tabelle wird unter „Handlungsbedarf“ die Bewertung in den Einzelkategorien zusammengefasst. Der Handlungsbedarf wird in Abhängigkeit von vorhandenen Alternativen und der Frequentierung hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit in „hoch“, „mittel“ und „gering“ eingestuft. Ist der Handlungsbedarf nicht bewertet, liegt dieser außerhalb der öffentlichen Handlungsmöglichkeiten.

11.1. Bewertungstabelle: Wegenetz

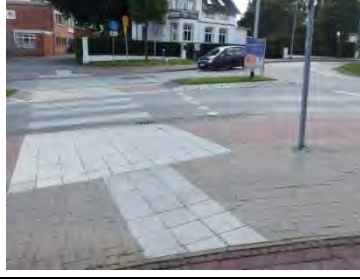
Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Am Landratspark						Einseitig (Westseite) für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen (zu schmaler Radweg) freigegeben, Ostseite nur für Fahrradverkehr frei, FußgängerInnen nutzen die Fußgängerbrücke, Keine optische Aufteilung der Verkehrsführung, Starkes Gefälle über lange Wegstrecke (zw. 3-6 %) vorhanden	hoch	
Fußgängerbrücke Am Landratspark						Viel frequentierte Brücke, unterschiedliche Verkehrszwecke (Schülerverkehr), Hohe Frequenz Radverkehr: hier Konfliktpotenzial, da nur 2 m breit, Starkes Gefälle über lange Wegstrecke (zw. 3-6 %), ohne Zwischenpodest	hoch	
Burgfeldstraße						Beschädigte/r Gehwegplatten bzw. Asphalt, Keine Kontraste, Verschiedene Pflasterung, Radverkehr auf dem Gehweg frei, Wenig Fußverkehr, eher Radverkehr, Keine Querungshilfen, <i>Empfehlung: Radverkehr auf die Straße, Regelmäßige Unterhaltung, langfristig ein Pflastersystem</i>	mittel	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Falkenburger Straße						Seitliches Gefälle bei häufig aufeinanderfolgenden Zufahrten, Schmale Gehwege werden zusätzlich temporär durch Gebüsch und Mülltonnen verengt, Pflasterung in Teilstücken holprig, Geringe Fußgängerfrequenz, Keine Kontraste, Eine Querungshilfe vorhanden	hoch (im zentralen Bereich)	
Gorch-Fock-Straße						Gepflasterter Gehweg, Starkes seitliches Gefälle, Beschädigte/s Gehwegplatten bzw. Asphalt, Verschiedene Pflasterung, Nordseite: Aktuell wenig Frequenz, auf Grund von Bauvorhaben nimmt diese zu, Südseite: hoher Handlungsbedarf	hoch/mittel	
Hamburger Straße						Wenig Fußgängerverkehr, nur im Kreuzungsbereich WestTor, Westliche Straßenseite mit Fuß- und Radweg optisch schlecht erkennbar, für Zweirichtungsradverkehr zu schmal, Bodenbelag sanierungsbedürftig	mittel	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Klaus-Groth-Weg			-		-	Sackgasse, Kein Gehweg vorhanden, stellt Sicherheitsproblem dar, Beschädigte Asphaltierung, <i>Empfehlung: Aufmerksamkeitserzeu- gung der Pkw-Fahrer z.B. durch Ver- engung oder andere Aufpflasterung der Einfahrt</i>	hoch	
Matthias-Claudius- Weg						Einseitiger Bürgersteig, Bürgersteig mit 1,50m zu schmal, Einschätzung von Anwohnern: zu dunkel, Wölbung im Gehweg er- schwert das Rollatorfahren	hoch	
Theodor-Storm- Straße						Starkes seitliches Gefälle, Nordseite: beschädigte Bodenbeschaf- fenheit, Zwei-Richtungs-Radweg Südseite: teilweise schmale Wegebrei- ten durch Pflanzinseln, Verschiedene Oberflächen, Hoher Bedarf an sicheren Querungen, nicht ausreichend vorhanden, Ampel am Nahversorgungszentrum nur visuelle Signalgebung, Im östlichen Bereich ist die Oberflä- chenbeschaffenheit in gutem Zustand, Im mittleren Bereich ist die Oberflä- chenbeschaffenheit auf der Nordseite u. in Teilbereichen auf der Südseite in einem schlechten Zustand	hoch	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Eingang Nord Süd- stadtpark						Regenrinne im Übergang zum Park, Büsche und Rasen verschmälern den Zugang, Beleuchtung wird von nicht zurückgeschnittenem Grün verdeckt, Einladene, großzügige Gestaltung des Parkeingangs fehlt	hoch	
Eingang Süd Süd- stadtpark (Trampelpfad)	-	-	-	-	-	Trampelpfad	gering (weil Alternative vorhanden)	
Eingang Süd Süd- stadtpark						Die Regenrinne führt zu Unebenheiten in der Oberflächenbeschaffenheit, Übergang an der Falkenburger Straße mit Kante zwischen Grantweg und Pflaster, Wird im Rahmen der Neugestaltung des Südstadtparks ausgeführt	hoch	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Eingang Ost Süd- stadtpark						Rechts vom Schild ragt ein Stein aus dem Boden, Bei Regen Pfützen, unzureichende Bodenbeschaffenheit	mittel	
Grünverbindung Kuhkamp						Beleuchtung auf Höhe der Schulen vorhanden, es fehlen Sitzmöglichkeiten, teilw. sehr schlechte Oberflächenbeschaffenheit östlich der Schulen, Evtl. Probleme zwischen Fuß- und Radverkehr	mittel	
Grünverbindung südlich der Traveschule						Schulweg für SchülerInnen mit Behinderung, Kein Alltagsweg für alle Bevölkerungsgruppen, Es sind Bänke und in Teilräumen Laternen vorhanden, <i>Empfehlung: mehr Beleuchtung installieren</i>	hoch	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Grünverbindung zwischen Gorch- Fock-Straße und Theodor-Storm- Straße						Privatweg, Keine Beleuchtung, Keine Sitzmöglichkeiten, Im westlichen Bereich unebene Ober- fläche, Einer von sechs Zugängen zur Theo- dor-Storm-Straße nicht rollstuhlgerecht	-	
Kreuzungsbereiche								
Falkenburger Straße / Am Bienenhof						Überdimensionierte, autogerechte Kreuzung, Lange Querungswege ohne Führung, Gefahr durch schnelle Abbiegevorgänge durch Pkw-Fahrer	hoch	
Kreisverkehr Burg- feldstraße/ Theodor- Storm-Straße						Deutliches Längs- und Seitengefälle vorhanden, Gute taktile und visuelle Bordgestal- tung	gering	

Wege/ Kreuzungs- bereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrie- ren, Konflikte...)	Handlungs- bedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite			
Theodor-Storm- Straße / Gorch-Fock- Straße						Zurückgesetzte Querungsstelle auf der Theodor-Storm-Straße, Seitliches und Längsgefälle, Unebener Weg zur Aufstellfläche, schwer überschaubare Kreuzung auf Grund der Kurve, Ampel: zwei hintereinander gereichte Kanten durch die Bushaltestelle, <i>Empfehlung: Überprüfung des gesamten Kreuzungsbereichs, Ausbau der vorhandenen LSA zur Vollsignalisierten Kreuzung</i>	hoch	
WestTor						Bordsteinabsenkung ist taktil nicht tastbar, Lange Querung, Nur eine Querungsstelle über die Hamburger Straße <i>Empfehlung: Verlängerung der Mittelinsel als Querungshilfe, Barrierefreie Kreuzungsgestaltung mit 3 cm Bord oder getrennte Führung (6 cm und 0 cm Absenkung) mit taktilen Elementen und akustischer LSA</i>	hoch	
Theodor-Storm- Straße/ Ostlandstraße						Zwei aufeinanderfolgende unüber- sichtliche Kreuzungsbereiche, Zurückgesetzte, schwer überschauba- re Querungsstelle, Fußweg (heutiger Trampelpfad) aus- bauen	hoch	

11.2. Bewertungstabelle: Erreichbarkeit und Zugang von Infrastruktureinrichtungen

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Bäckerei WestTor		-	-				Eine Stufe am Eingang vorhanden	
Bahnhof Bad Segeberg	4	-	-		-	-	Schmaler Bahnsteig auf der Südseite, Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten vorhanden, Kein rollstuhlgerechter Fahrkartenautomat, Taktils und optisches Bodenleisystem vorhanden, <i>Handlungsbedarf: gering</i>	
Finanzamt	1						Empfehlung: Anbringung Klingel und automatischer Türöffner	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Franz-Claudius- Grundschule		-	-				Ebenerdige Eingänge sind vorhanden	
Hallenbad	2						Oberflächengestaltung der Behindertenparkplätze unzureichend (Rasengitterstein), fehlende Markierung, Rampe hat ein Längs- und Seitengefälle, Stufen: Handlauf fehlt, Stolpergefahr, <i>Empfehlung: Anbringung eines automatischen Türöffners,</i> <i>Handlungsbedarf: hoch</i>	
Haus für Kinder	-	-	-				Eingang über drei Stufen mit Handlauf erreichbar, Schmale Tür, Stufen sind nicht farblich abgesetzt	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Evangelische Kirche		-	-				Weg zur Kirche mit Kopfsteinpflasterstreifen	
Evangelische Kindertagesstätte		-	-				Rampe in Teilstücken mit Kopfsteinpflasterstreifen versehen	
Familienbildungsstätte		-	-				Weg zur Familienbildungsstätte mit Kopfsteinpflasterstreifen	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Kleingärten		-	-			-	Beschädigte Asphaltierung mit Kanten, Unzureichende Bordsteinabsenkung im Kuhkamp	
Mc Donald's		-	-				Rückwärtiger Zugang, Autogerechte Zufahrt	
Ladenzeile Theodor- Storm-Straße		-	-			-	Treppenstufe bei der Textilreinigung, Schuhmacherei, Sanitärgeschäft und Klempnerei vorhanden, Bäckerei über schmale Rampe erreichbar, Rampe: auslaufende Stufe ohne Markierung und Ab- sturzsicherung, <i>Empfehlung: bauliche Rampe für alle Geschäfte</i>	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Propsteialtenheim		-	-				Ein Arztparkplatz ist vorhanden	
Nahversorgungszent- rum	1					-	Privatgelände, Handlungsbedarf besteht auch im öffentlichen Be- reich: Anordnung Parkplätze u. zusätzlicher Steifen auf der Fahrbahn, Bauminself verschmälern den Gehweg, Konflikte mit dem Radverkehr, Strom- bzw. Postkästen im Gehwegbereich, Unzureichende Bordsteinabsenkung des Behinder- tenparkplatzes, <i>Handlungsbedarf: hoch</i>	
Schule am Burgfeld		-	-				Haupteingang nicht erkennbar (es fehlt die Beschilderung), Haupteingang über Stufen erreichbar, zwei ebenerdi- ge Nebeneingänge sind vorhanden	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Soziale Einrichtungen/ Lebenshilfe		-	-				Eingang nicht gut zu erkennen	
Sozialkaufhaus		-	-				Zugang über gepflasterte Einfahrt oder sehr schmalen, unebenen Fußgängerweg ohne Bordsteinabsenkung (mit zwei Stufen), Zu steile Rampe, Bitte-klingschild, Klingel ist jedoch nicht vorhanden Behindertenparkplatz vermutlich nicht notwendig, da viele Stellplätze vorhanden sind	
Südstadtpraxis		-	-				Fehlende Behindertenstellplätze in unmittelbarer Nähe	

Infrastruktur- einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			Sonstiges/ Bemerkungen	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel		
Theodor-Storm-Schule	3				-	-	Gefälle auf der Parkplatzfläche, Bauarbeiten zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme, deshalb konnten Tür und Klingel nicht untersucht wer- den	
Trave-Schule		-	-				Beschädigte Asphaltierung vor dem Eingangsbereich	

11.3. Bewertungstabelle: Haltestellen

Die folgenden Farben und Formen, die in den Bewertungstabellen verwendet werden, stehen für folgende Kategorisierung:

—

keine Bewertung möglich, Gründe dafür werden bei „Sonstiges/Bemerkungen“ erläutert



Ausstattung vorhanden



Ausstattung mit Einschränkungen/Komfortverlust/Einseitig vorhanden



Ausstattung nicht vorhanden

Haltestellen	Verbindungen/ Taktzeiten	barrierefreie Haltestellen					Sonstiges/ Be- merkungen (Aufenthaltsqualität, tem- poräre Barrieren, Konflik- te...)	Hand- lungs- bedarf	Foto
		Hochborde	Wetter- schutz	Sitz- gelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme			
Gustav-Böhm- Siedlung	<u>Mo-Fr</u> 07:02-19:02 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 08:02-14:02 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Rangliste Haltestellenfrequentierung (2010) 11/41, kein Witterungsschutz, keine Sitzgelegenheit vorhanden Stadtauswärts: geringer Handlungsbedarf, da hauptsächlich zum Aus- stieg genutzt	hoch	
Franz- Claudius- Schule	<u>Mo-Fr</u> 06:53-19:05 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:53-14:05 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Rangliste Haltestellenfrequentierung (2010) 20/41 beidseitig bestehen Sitz- gelegenheiten, beidseitig fehlt Witte- rungsschutz	mittel	
Hallenbad	<u>Mo-Fr</u> 06:51-19:07 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:51-14:07 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Witterungs- schutz und Sitzgelegen- heit vorhanden Stadtauswärts: kein Witte- rungsschutz, keine Sitzge- legenheit vorhanden	mittel	

Haltestellen	Verbindungen/ Taktzeiten	barrierefreie Haltestellen					Sonstiges/ Be- merkungen (Aufenthaltsqualität, tem- poräre Barrieren, Konflik- te...)	Hand- lungs- bedarf	Foto
		Hochborde	Wetter- schutz	Sitz- gelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme			
	60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr								
Liliencronweg	<u>Mo-Fr</u> 06:54-19:03 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:54-14:03 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Witterungs- schutz und Sitzgelegen- heit vorhanden Stadtauswärts: kein Witte- rungsschutz, keine Sitzge- legenheit vorhanden	mittel	
Propstei- altenheim	<u>Mo-Fr</u> 06:53-19:04 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:54-14:03 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Witterungs- schutz und Sitzgelegen- heit vorhanden sowie taktile Bodenindikatoren Stadtauswärts: kein Witte- rungsschutz, keine Sitzge- legenheit vorhanden	gering	

Haltestellen	Verbindungen/ Taktzeiten	barrierefreie Haltestellen					Sonstiges/ Be- merkungen (Aufenthaltsqualität, tem- poräre Barrieren, Konflik- te...)	Hand- lungs- bedarf	Foto
		Hochborde	Wetter- schutz	Sitz- gelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme			
Thoms Koppel	<u>Mo-Fr</u> 06:52-19:06 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:52-14:06 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Stadteinwärts: Witterungs- schutz und Sitzgelegen- heit vorhanden Stadtauswärts: kein Witte- rungsschutz, keine Sitzge- legenheit vorhanden	mittel	
Weichsel- damm	<u>Mo-Fr</u> 07:01-19:01 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 08:01-14:01 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Witterungsschutz und Sitzgelegenheit vorhanden	gering	

Haltestellen	Verbindungen/ Taktzeiten	barrierefreie Haltestellen					Sonstiges/ Be- merkungen (Aufenthaltsqualität, tem- poräre Barrieren, Konflik- te...)	Hand- lungs- bedarf	Foto
		Hochborde	Wetter- schutz	Sitz- gelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme			
Schul-ZOB							Teilweise keine Sitzge- legenheiten, Witterungsschutz vorhan- den	gering	
ZOB	<u>Mo-Fr</u> 06:48-19:10 Uhr 30-Minuten-Takt <u>Sa</u> 07:48-14:10 Uhr Anruf-Sammel-Taxi (AST) 14:30-19:30 Uhr 60-Minuten-Takt <u>So/Feiertag AST</u> 09:30-19:30 Uhr						Nicht ausreichend Witte- rungsschutz und Sitzgele- genheiten vorhanden	mittel	