

Konzept zur Barrierefreiheit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt/Schlossbereich“ der Stadt Ahrensburg



Im Auftrag der
Stadt Ahrensburg.
FD Stadtplanung, Bauaufsicht, Umwelt
Manfred-Samusch-Straße 5, 22926 Ahrensburg

Gefördert im Rahmen des Städtebauförderprogramms Städtebaulicher Denkmalschutz

Stand: Juli 2016

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	1
1. Einführung	2
2. Methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur	4
2.1. Übersicht über die Beteiligungsangebote.....	6
3. Alltagswegenetz.....	8
4. Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse.....	10
4.1. Bewertungskriterien Wege, Plätze und Querungen im öffentlichen Raum.....	10
4.2. Bewertungskriterien Quell- und Zielorte	12
4.3. Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse	12
5. Maßnahmenkonzept.....	25
5.1. Allgemeine Maßnahmenempfehlungen.....	26
5.2. Ausgewählte Maßnahmen.....	41
Umgestaltung der Hamburger Straße mit Fortsetzung in die Hagener Allee / Manhagener Allee / Rondeel	41
Umgestaltung der Kreuzung Rondeel/Große Straße über Rathausstraße	44
Umgestaltung Alter Markt	45
Anlage eines barrierefreien Rundwegs um das Schloss.....	47
6. Empfehlungen für das weitere Vorgehen	48
7. Verzeichnis der Abbildungen / Karten	49
8. Bildnachweis.....	49
9. Literatur.....	50
10. Separater Anhang: Bewertungstabellen.....	50
Bearbeitung	50

Danksagung

Die Erarbeitung des Konzepts zur Barrierefreiheit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt/Schlossbereich“ der Stadt Ahrensburg wurde von zahlreichen Personen tatkräftig unterstützt. Insbesondere danken wir den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung der Stadt Ahrensburg sowie der im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen beauftragten Büros BPW baumgart + partner, Gertz Gutsche Rümenapp, Dr. Lademann & Partner, ebenso allen Mitgliedern der begleitenden Lenkungsgruppe für konstruktive Diskussionen und viele Anregungen. Im Rahmen von Gesprächen haben die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Ahrensburg, die Leitung und eine Bewohnergruppe der Stadtresidenz Ahrensburg, Vertretungen des Seniorenbeirats und des Behindertenbeirats sowie die Gruppe „Wir sind Bürgerinnen und Bürger“ wertvolle Hinweise eingebracht. Beim verkaufsoffenen Sonntag des Ahrensburger Stadtforums konnte ein Aktionstag zur Barrierefreiheit veranstaltet werden, bei dem interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Einschätzungen und Anliegen mitgeteilt haben. Die Fülle der Beiträge und Perspektiven trägt zur Qualität und Tragfähigkeit der Ergebnisse bei.

Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für die Unterstützung.

1. Einführung

Barrierefreiheit gewinnt in vielen Kommunen an Aufmerksamkeit. Im Zuge des demografischen Wandels und der damit verbundenen Alterung der Bevölkerung erleben immer mehr Menschen Barrieren im Alltag. Immer mehr Menschen äußern ihr Anliegen an eine uneingeschränkte Zugänglichkeit und Nutzung alltäglicher Wege und Orte im öffentlichen Raum sowie von Infrastruktureinrichtungen.

- 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).

Eine kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Kreis Stormarn (Gertz Gutsche Rümenapp 2013) geht bis zum Jahr 2030 für die wachsende Stadt Ahrensburg von einer überdurchschnittlichen Zunahme der Bevölkerung ab 65 Jahre um 26% (2.060 Personen) aus.

- Im Bundesdurchschnitt sind etwa 10% der Bevölkerung als Schwerbehinderte registriert (Destatis 2014), womit nicht alle schwerbehinderten Menschen erfasst sind. Laut Angabe des Landesamtes für Soziale Dienste Schleswig-Holstein liegt der Anteil von Menschen mit Behinderungen in Ahrensburg im Jahr 2015 bei 18,5% (6009 Personen) (Stadt Ahrensburg 2016). Diese 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 barriere-reduzierten Umfeld.

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. Wir Menschen möchten auch im Alter so lange wie möglich in unserem gewohnten Wohnumfeld leben, uns 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).



Abbildung 1: Dimensionen einer inklusiven Stadtteilentwicklung

Die UN-Behindertenrechtskonvention (Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen) wurde im Jahr 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, dass alle Menschen, unabhängig von ihrer persönlichen physischen und psychischen Konstitution, am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ein möglichst selbständiges Leben führen können. Gesellschaftliche Teilhabe und selbständige Lebensführung hängen von sehr vielen Faktoren ab. Die gebaute Umwelt hat einen großen Einfluss auf die individuelle Lebensführung. Das Gelingen von Inklusion hängt aber auch von dem Verständnis und der gegenseitigen Rücksichtnahme von Menschen und ihrer inneren Haltung im Umgang miteinander ab. 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.

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 Schutzziele und daraus abgeleitete Anforderungen und Lösungsansätze für die gebaute und gestaltete öffentliche Umwelt.

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

Barrierefreiheit, der Abbau von Barrieren, ist Aufgabe eines kontinuierlichen 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 vielen 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.
- 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 Stadt Ahrensburg hat das Thema der Barrierefreiheit als einen Baustein in die vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet „Innenstadt/Schlossbereich“ im Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aufgenommen. Das Konzept zur Barrierefreiheit „Innenstadt/Schlossbereich“ fließt neben weiteren Fachkonzepten in die vorbereitenden Untersuchungen des Innenstadtkonzepts ein. Ausgehend von dem übergeordneten städtebaulichen Ziel, die Verbindungen zwischen Schloss und Innenstadt zu verbessern, ist es Aufgabe des Konzepts,

- Defizite der Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet aufzudecken,
- Lösungsvorschläge in Kooperation mit den Planern der vorbereitenden Untersuchungen zu entwickeln und
- Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge in einem Konzept so zu beschreiben, dass in Zukunft ein systematisches Vorgehen für den Abbau von Barrieren unterstützt wird.

Bereits vorhandene Konzepte und Strukturen für die Barrierefreiheit werden in die Untersuchungen einbezogen. Die Stadt Ahrensburg hat bereits im Jahr 1991 einen ehrenamtlichen Beirat für Menschen mit Behinderung geschaffen. Hinweise des Beirats werden in den Untersuchungen berücksichtigt. Im Jahr 2006 hat die Stadt einen Altenplan auf den Weg gebracht, um die Stadt für alle Generationen aktiv zu gestalten. Hier werden alle Themen der sozialen Teilhabe und selbständigen Lebensführung betrachtet. Eine Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Raums und zu öffentlichen Einrichtungen ist als übergreifende Formulierung enthalten.

Die Städtebauförderung setzt die Untersuchung und Berücksichtigung von Anforderungen an die Barrierefreiheit zunehmend voraus. Dieser Bericht wurde aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert.

2. Methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur

Das Konzept zur Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet „Innenstadt/Schlossbereich“ umfasst

- die Bestandsaufnahme und -analyse:
 - Erhebung der Barrieren in der Ahrensburger Innenstadt aus der Perspektive unterschiedlich betroffener Nutzergruppen, ausgehend von einem breiten Verständnis von Barrieren, d.h. sowohl motorisch als auch sensorisch und kognitiv bedingte Barrieren, unter Berücksichtigung unterschiedlicher Tages- und Jahreszeiten.
 - im öffentlichen Raum, d.h. in öffentlichen Straßen und Wegen mit Haupt- und Nebenrouten, auf Plätzen mit Übergängen in halböffentliche und private Räume, Wegeführungen zu wichtigen Zielorten und Zugänge in ausgewählte Gebäude, Parks und Grünflächen, Schnittstellen mit dem ÖPNV sowie Parkplätze.
 - Überprüfung der Pflasterung sowie der barrierefreien Gestaltung und Möblierung im öffentlichen Raum des Fördergebiets im Hinblick auf die Barrierefreiheit, Ermittlung vorhandener geeigneter Pflasterungen und schlüssiger Gestaltungs- und Ausstattungselemente als Grundlage des späteren Handlungskonzepts.
 - Bewertung des Handlungsbedarfs und räumlicher Handlungsschwerpunkte in Abstimmung mit der Auftraggeberin, mitwirkenden Planungsbüros sowie der breiten Öffentlichkeit.
- das Handlungskonzept für das Untersuchungsgebiet mit Empfehlungen zur systematischen barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums anhand typischer Situationen und anhand von Lösungen für besondere örtliche Situationen im Untersuchungsgebiet. Ausgewählte Lösungsansätze werden in Form von Steckbriefen beschrieben.

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

Der erste Arbeitsschritt war die Definition des Alltagswegenetzes mit den wichtigsten Ziel- und Quellorten und den bevorzugten Wegeverbindungen im Untersuchungsraum. Das Alltagswegenetz stellt

eine wichtige Grundlage für die Bewertung des Handlungsbedarfs und die Auswahl von Schwerpunkten für das Handlungskonzept dar.

Die Frequenz auf Wegeverbindungen ist bei der Auswahl von Maßnahmschwerpunkten 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.

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch Begehungen vor Ort. Die Ausgangssituation wurde anhand von Checklisten erfasst und fotografisch dokumentiert. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in Listen überführt und dort mit Bewertungen anhand verschiedener Kategorien versehen (s. Anlage). Auf dieser Grundlage erfolgte eine Bewertung des Handlungsbedarfs. Dabei wurde auch berücksichtigt, ob für die Stadt Ahrensburg in der spezifischen Situation Handlungsmöglichkeiten bestehen.

Das Handlungskonzept zeigt übertragbare Lösungen für den systematischen Abbau von Barrieren innerhalb des Untersuchungsraums auf. Nicht jeder Einzelfall sollte damit zukünftig im Grundsatz neu diskutiert werden müssen. Die Ableitung von Handlungsansätzen erfolgte in enger Abstimmung mit den im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen beauftragten weiteren Gutachterbüros. Die Gutachten bilden eine gemeinsame Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung von Maßnahmen. Insbesondere fließen in die Untersuchungen der Verkehrsplaner viele Handlungsempfehlungen des Konzepts für die Barrierefreiheit ein.

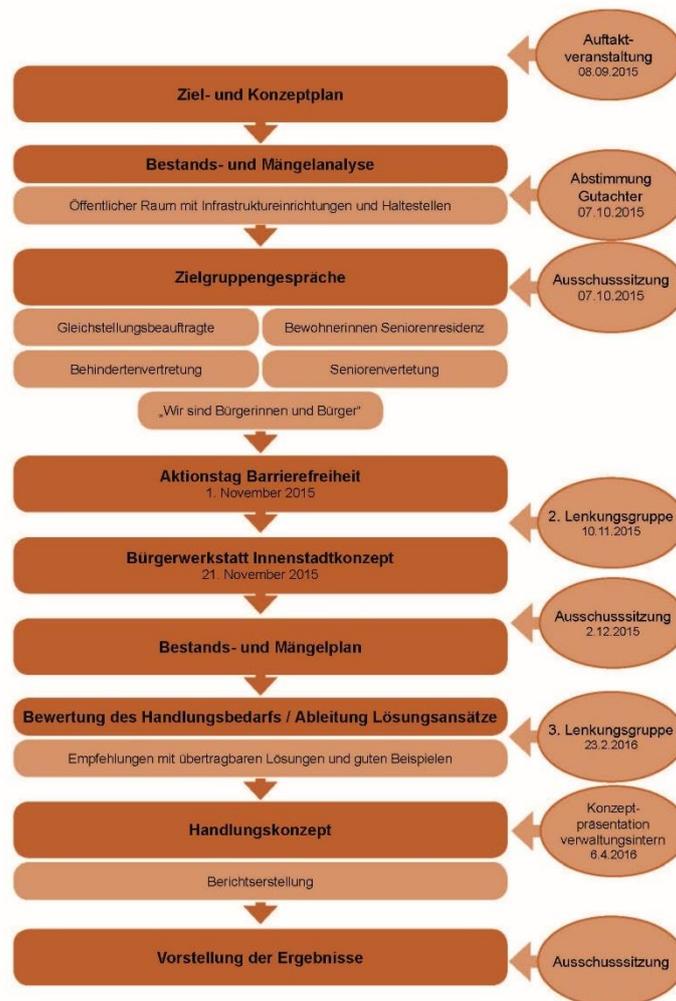


Abbildung 2: Verfahrensschritte für das Konzept „Barrierefreiheit“

2.1. Übersicht über die Beteiligungsangebote

Im Arbeitsprozess des Konzepts für Barrierefreiheit wurden verschiedene Beteiligungsangebote durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass unterschiedliche Perspektiven Berücksichtigung finden und die Expertise der Nutzerinnen und Nutzer vor Ort einfließen kann.

Projektbegleitende Lenkungsgruppe

In Ahrensburg begleitet eine Lenkungsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Kommunalpolitik und Verwaltung (Stadtbaumeister, Stadtplanung, Hochbau, Tiefbau) sowie lokaler Interessengruppen die vorbereitenden Untersuchungen. In diesem Rahmen wurden (Zwischen)Ergebnisse des Konzepts vorgestellt und Anregungen für die weitere Konzeptarbeit gegeben.

Bürgerwerkstatt

Für das Innenstadtkonzept Ahrensburg führte BPW baumgart + partner am 21. November 2015 eine Bürgerwerkstatt im Peter-Rantzau-Haus durch, bei der Jens Rünenapp, Gertz Gutsche Rünenapp, und Mone Böcker, TOLLERORT, eine Arbeitsgruppe zum Thema „Erreichbarkeit und Durchquerbarkeit der Innenstadt für alle“ leiteten. Hier erarbeiteten Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsgewohnheiten und -möglichkeiten gemeinsame Empfehlungen für ausgewählte Untersuchungsschwerpunkte: Die Hamburger Straße/Hagener Allee und der Alte Markt. Probleme und Lösungen für die Barrierefreiheit wurden vertieft berücksichtigt. Eine Dokumentation der Veranstaltung liegt im Internet veröffentlicht vor.

Schlüsselgruppengespräche

Um die Perspektiven unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu Beginn der Untersuchung zu vertiefen, wurden Gespräche unter anderem mit der Leitung und einer Bewohnergruppe der Seniorenresidenz Domicil, der Gleichstellungsbeauftragten Gabriele Fricke, Vertretern und Vertreterinnen des Behindertenbeirats und des Seniorenbeirats in Ahrensburg geführt.

Im Rahmen einer Stadtrundfahrt für Inklusion der Gruppe „Wir sind Bürgerinnen und Bürger“ wurde anhand von Bildern aus der Bestandsaufnahme über gute und schwierige Situationen sowie Anliegen an den Abbau von Barrieren auf Alltagswegen diskutiert. Hier wurden viele Erkenntnisse und Hinweise für den Abbau von Barrieren gewonnen.

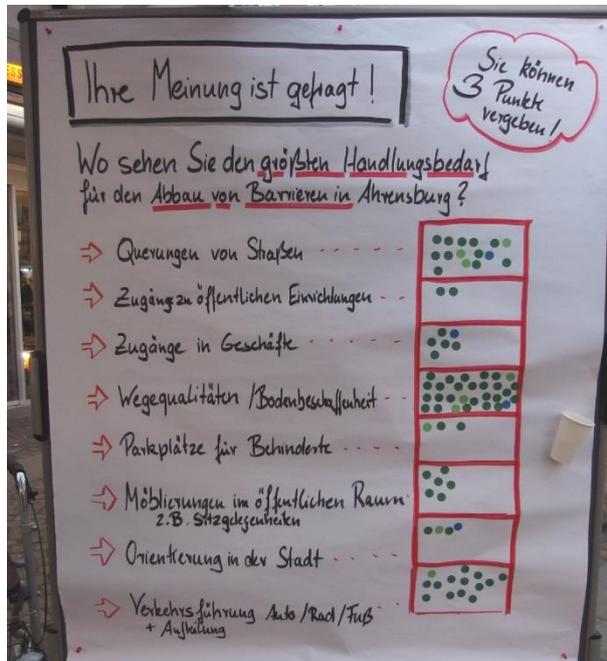


Gespräch mit der Gruppe "Wir sind Bürgerinnen und Bürger" am 13.10.2016

Für eine weitere Veranstaltung der Gruppe „Wir sind Bürgerinnen und Bürger“ am 11. Mai 2016 wurden Ergebnisse aus dem Konzept Barrierefreiheit auf einem Plakat zusammen- und zur Verfügung gestellt.

Aktionstag Barrierefreiheit

Im Rahmen des verkaufsoffenen Sonntags des Ahrensburger Stadtforums am 1. November 2015 führte das Gutachterteam des Konzepts für Barrierefreiheit einen „Aktionstag Barrierefreiheit“ durch. An einem Stand im Zentrum der Ahrensburger Innenstadt gab es für alle Interessierte die Möglichkeit, die ersten Ergebnisse und Erkenntnisse der Bestandsanalyse zu kommentieren und gemeinsam zu diskutieren.



Hier wurde unter anderem nach dem größten Handlungsbedarf für den Abbau von Barrieren in Ahrensburg gefragt. Folgender Handlungsbedarf wird am wichtigsten erachtet:

1. Wegequalitäten/Bodenbeschaffenheit
2. Querungen von Straßen
3. Verkehrsführung Auto/Rad/Fuß
4. Zugänge in Geschäfte und Möblierungen im öffentlichen Raum

Handlungsbedarf aus Sicht der Beteiligten

Bei mehreren Rundgängen überprüften Beteiligte die Ahrensburger Innenstadt selbst auf ihre Barrierefreiheit. Ausgestattet mit Rollatoren, Rollstühlen, Augenbinden und speziell präparierten Brillen, die Seheinschränkung durch Grauen Star und altersbedingter Makula-Degeneration (AMD) simulieren, galt es ganz alltägliche Wege und Aufgaben zu bewältigen. An einem Rundgang nahm auch der Bürgermeister teil, und die Presse berichtete darüber. Der Rundgang mit „lokaler Prominenz“ war mit einer intensiven Pressearbeit verbunden. Damit sollte in der Öffentlichkeit Interesse und Aufmerksamkeit geweckt werden.



Gespräche und Rundgänge mit Handicaps beim Aktionstag am 1. November 2015

Erkenntnisse aus weiteren Veranstaltungen des Büros BPW baumgart + partner wurden ebenfalls einbezogen. Ein Workshop mit Jugendlichen brachte zutage, dass diese durchaus ähnliche Bedürfnisse an Wegequalitäten und Bodenbeschaffenheiten haben wie ältere mobilitätseingeschränkte Personen: Gute Befahrbarkeit.

3. Alltagswegenetz

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für das Innenstadtkonzept in Ahrensburg ist das Untersuchungsgebiet auf die Bereiche Innenstadt, Schloss/Marstall und Bahnhof begrenzt. Das Untersuchungsgebiet ist in mehrere Untersuchungsräume unterteilt, die sich durch städtebauliche Strukturen und Funktionen unterscheiden.

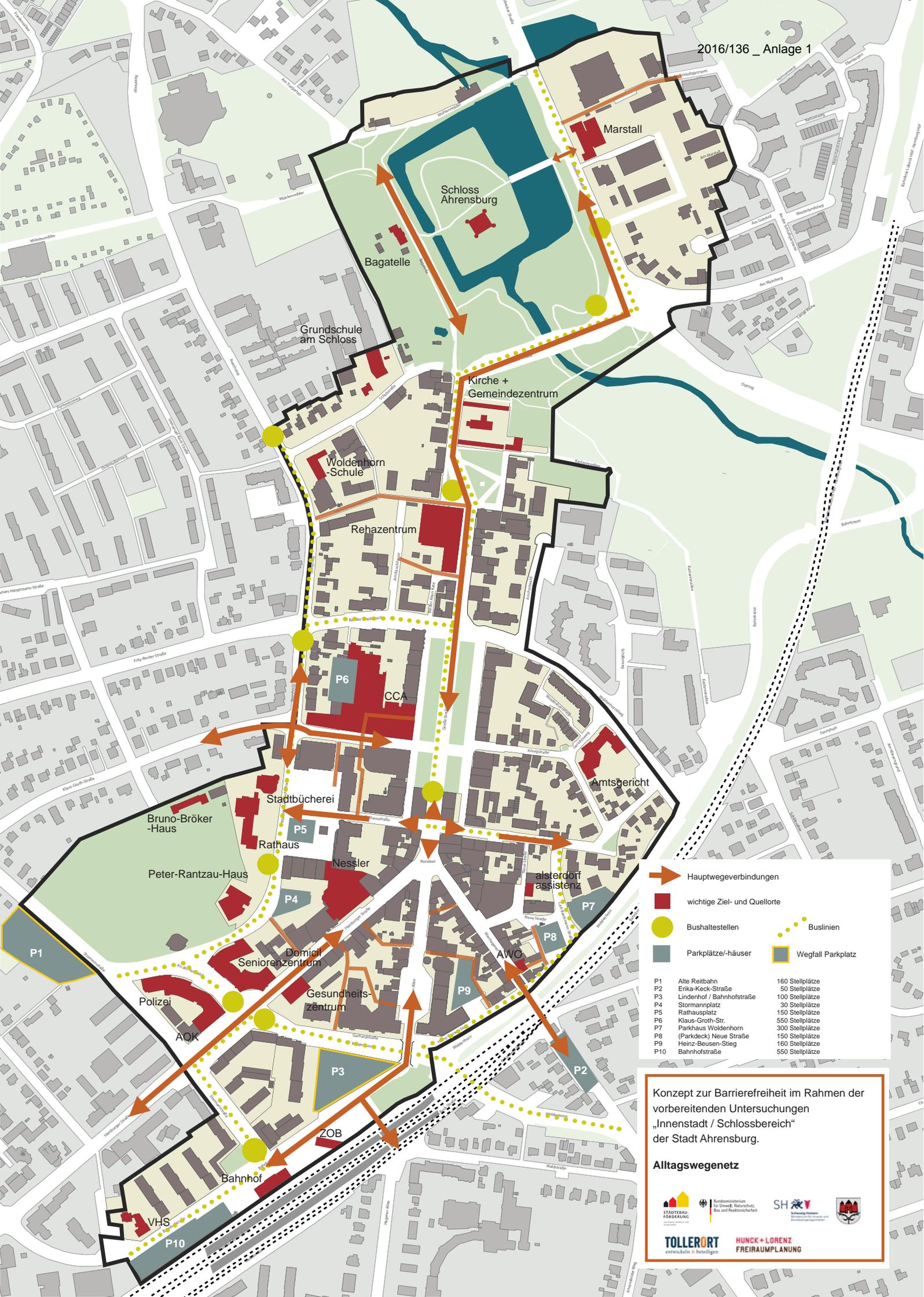
Die historische Innenstadt sowie der Bahnhofsbereich und die Umgebung Schloss/Marstall sind die zentralen, hoch frequentierten Geschäftsbereiche. Hier sind die wesentlichen alltäglichen Zielorte in Ahrensburg verortet. Das Gebiet rund um das Schloss Ahrensburg und Marstall ist aufgrund der hohen Bedeutung als Naherholungsraum, Veranstaltungsort und touristisches Ziel einbezogen.

Die Untersuchung der Barrierefreiheit bezieht sich im Schwerpunkt auf Wegeverbindungen, die diese Untersuchungsräume durchziehen. Der Bahnhof im Süden und das Schloss im Norden markieren Anfangs- und Endpunkt der Hauptwegeverbindung durch die Innenstadt.

Das Alltagswegenetz umfasst die in einem ersten Arbeitsschritt identifizierten wichtigsten Ziel- und Quellorte im Untersuchungsraum und die sich daraus ergebenden bevorzugten Wegeverbindungen in der Ahrensburger Innenstadt. In der Ahrensburger Innenstadt sind viele Ziel- und Quellorte verteilt zu finden, daher haben viele Wegeverbindungen eine Bedeutung im Alltag. Eine Besonderheit stellen in Ahrensburg mehrere Durchgänge auf privaten Grundstücken zwischen den „drei Strahlen“ Hamburger Straße, Hagener Allee und Manhagener Allee dar. Es sind private Flächen mit öffentlichen Nutzungsrechten, die zum Teil wichtige Abkürzungen auf Alltagswegen darstellen, zum Teil aber auch abends verschlossen werden.

Das nachfolgend dargestellte Hauptwegenetz verbindet zentrale Versorgungsbereiche, wichtige private und öffentliche Infrastruktureinrichtungen (Rathaus, Ärztehäuser), Begegnungsorte (Plätze, Kirchen, kulturelle Einrichtungen) und bedeutsame ÖPNV-Knotenpunkte (Bahnhof) miteinander. Auf Grundlage der Darstellung des Alltagswegenetzes sollen möglichst in sich konsistente barrierefreie Wegeverbindungen geschaffen werden („vom Bahnhof in die Innenstadt“). Maßnahmen zum Barriereabbau sollten auf jeden Fall in diesem Wegenetz umgesetzt werden.

Da in Ahrensburg die Mobilität mit dem Auto für die Bevölkerung – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen - eine wichtige Rolle spielt, wurden die zentralen Parkflächen (Parkhäuser, öffentliche Parkflächen) zusätzlich zu den relevanten Quell- und Zielorten in das Netz integriert. Bei der Auswahl der Zielorte wurde Wert darauf gelegt, auch für ältere Menschen bedeutsame Quell- oder Zielorte wie z.B. Seniorenwohnanlagen, räumlich nahe Einkaufsmöglichkeiten oder Ärztehäuser zu erfassen.



➔ Hauptwegeverbindungen
■ wichtige Ziel- und Quellorte
● Bushaltestellen
■ Parkplätze-/häuser
●●● Buslinien
■ Wegfall Parkplatz

P1	Alte Reitbahn	160 Stellplätze
P2	Erika-Keck-Straße	50 Stellplätze
P3	Lindenhof / Bahnhofstraße	100 Stellplätze
P4	Stormannplatz	30 Stellplätze
P5	Rathausplatz	150 Stellplätze
P6	Klaus-Groth-Str.	550 Stellplätze
P7	Parkhaus Woldenhorn	300 Stellplätze
P8	(Parkdeck) Neue Straße	150 Stellplätze
P9	Heinz-Beusen-Stieg	160 Stellplätze
P10	Bahnhofstraße	550 Stellplätze

Konzept zur Barrierefreiheit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt / Schlossbereich“ der Stadt Ahrensburg.

Alltagswegenetz

STÄDTERBE FÖRDERUNG

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktionschutz

SH

TOLLERORT
entwickelte in betriebligen

HUNCK + LORENZ
FREIRAUMPLANUNG

4. Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse

In der Bestandsaufnahme wurden folgenden Bereiche untersucht:

- Öffentlicher Raum mit öffentlichen Verkehrsanlagen (Straßen, Wege und Plätze) inklusive Parkieranlagen.
- Zugänge bedeutsamer Ziel- und Quellorte, d.h. öffentliche, soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen. Im Rahmen des parallel bearbeiteten Einzelhandelsgutachtens wurden Geschäfte in der Innenstadt auf ihre Zugänglichkeit für RollstuhlfahrerInnen untersucht.
- Öffentlicher Nahverkehr – ausgewählte Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet und der ZOB am Bahnhof.

Folgende Kategorien beschreiben im Überblick die Anforderungen an die Barrierefreiheit mit einem Schwerpunkt auf bauliche, gestalterische Beschaffenheit sowie Ausstattungen:

- Gute Wegequalitäten, d.h.
 - ebene und rutschfeste Bodenbeläge, visuelle und taktile Kontraste (d.h. auch Hauswände, Bordsteine oder an viel befahrenen Verkehrswegen taktile Leitstreifen),
 - ausreichende Dimensionierungen von Wegen ohne störende (auch temporäre) Möblierungen,
 - zumutbares Gefälle bzw. Treppen in Kombination mit Rampen oder Fahrstühlen,
 - gute Orientierung (selbsterklärende Straßenräume).
- sichere Querungen, d.h. Vorrang/Signalisierung bzw. hohe Aufmerksamkeit für den Fußgängerverkehr ohne zu starke Kanalisierung in mischgenutzten Bereichen.
- Aufenthaltsqualität durch geeignete Ausstattungen (z.B. Sitzgelegenheiten und WC), leitende Gestaltung, Orientierung gebende Informationen.
- Erreichbarkeit (d.h. auch verfügbare Behindertenparkplätze, ÖPNV-Anbindung), Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten.

4.1. Bewertungskriterien Wege, Plätze und Querungen im öffentlichen Raum

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

Oberflächengestaltung

- Rutschsicheres und möglichst ebenes Material mit geringem Fuganteil, 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 (auch bei nebeneinander geführtem Rad- und Gehweg).

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 gemeinsame Führung mit dem Radverkehr soll vermieden werden.

- Gehwegparken soll nicht zugelassen sein.

Gefälle

- Querneigungen (ohne Längsneigung) max. 2,5% (beispielsweise an Grundstückszufahrten), bei Pflasterdecken aus Naturstein 3%, auf Rampen 0%.
- Längsneigungen bis 10 m max. 6%, bei Rampen bis 6m Länge. Kurzstrecke mit einer Länge bis 1m max. 12%.

Querungsmöglichkeiten

- Die Überquerbarkeit von Straßen soll in ausreichendem Maße gewährleistet sein. Querungen sollten möglichst auf direktem 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 ragt mind. 30 cm über Anfang/Ende der Treppe hinaus
- Zusätzlicher Handlauf ab 12 m Breite
- Kantenmarkierung an allen Stufen
- Keine Unterschneidungen der Trittstufen

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

- Wartezeiten sollen nach Möglichkeit nicht länger als 90 Sekunden und maximal 120 Sekunden betragen (Ri LSA).
- Das Queren soll in einem Zug, ohne Unterbrechung, möglich sein.
- Die Räumzeit soll auf eine Geschwindigkeit von 1,2 m/s bemessen sein (Fahrrad: 4m/s.) (Ri LSA).
- Die Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und audio-visuellen Leitsystemen ausgestattet sein.

Aufenthaltsqualität/Bushaltestellen/Sicherheit

- Wegelängen von mehr als 700 m sollen durch Pausen unterteilt werden können. Im öffentlichen Straßenraum sollen ausreichend Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang) zur Verfügung stehen.
- Gestaltung und Ausstattung von Bushaltestellen mit Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, niveaufreiem Zugang, visuell und taktil wahrnehmbaren Leitsystemen, Hochborden, Beleuchtung, städtebaulicher Einbindung.
- Das Gefühl der subjektiven Sicherheit soll insbesondere durch Einsehbarkeit und gute Beleuchtung gesteigert werden.
- Einseitige, ausgrenzende Nutzungen öffentlicher Räume sollten durch vielfältig nutzbare und ansprechende Ausstattung und Gestaltung vermieden bzw. abgebaut werden.

- Zielkonflikte mit anderen Nutzungen wie parkenden Autos, Fahrradverkehr, Außengastronomie, Aufstellern sollten vermieden werden. Wo möglich, sollte der Fahrradverkehr auf der Straße geführt werden.

4.2. Bewertungskriterien Quell- und Zielorte

Die Beurteilung der Zugänglichkeit von Quell- und Zielorten (Infrastruktureinrichtungen) erfolgte anhand folgender Kriterien:

Behindertenparkplätze

- Ausreichende Anzahl (3% aller Parkstände) am Standort.
- Ebene, rutschfeste Oberfläche, geringe Fugenbreite auch auf den Zuwegungen.
- 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 -schwelle haben.
- Die lichte Durchgangsbreite sollte mindestens 90 cm 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. 120 cm sein. Die Lauflänge sollte max. 6 m betragen (oder mit Zwischenpodesten ausgestattet sein). Ohne seitliche Wandbegrenzung sollte ein Radabweiser vorhanden sein.

4.3. Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse

Die Bestandsaufnahme hat typische Problemlagen im Untersuchungsgebiet aufgedeckt, die nachfolgend im Überblick beschrieben werden. Die einzelnen Untersuchungsbereiche sind in den Tabellen im Anhang im Detail beschrieben und bewertet.

Ist-Situation Wegequalitäten

- Die öffentlichen Straßenräume und Plätze in der Ahrensburger Innenstadt sind überwiegend gepflastert. Es sind unterschiedliche Pflasterungen mit sehr unterschiedlichen Qualitäten zu finden. Überwiegend werden die mit Natursteinpflaster belegten Flächen als nicht gut begeh- und befahrbar bewertet.

Grundlage der Gestaltung der hochfrequentierten Straßenräume Hagener Allee und Manhagener Allee in den „drei Strahlen“ des barocken Stadtgrundrisses sowie des Rondeels bis in die Rathausstraße ist ein Gestaltungskonzept des Architekten v. Schindel aus den 1980er Jahren. Das Konzept sieht für den gesamten Innenstadtbereich bis über den Alten Markt hinausgehend in den Seitenräumen sowie auf Plätzen eine Pflasterung im



Kleinsteinpflaster im Bereich des Rondeels

Bogenverband mit kleinem Natursteinpflaster vor. Die Fahrbahnen sind mit Kopfsteinpflaster belegt. Das Konzept wurde nicht in Gänze umgesetzt. Die Hamburger Straße wurde bisher nicht umgestaltet, ebenso die Fortsetzung der Großen Straße bis über den Alten Markt. Sie weisen noch Profil und Belag der ehemaligen Bundesstraße auf. Im Unterschied zu den beiden Strahlen und dem Rondeel wurde die Große Straße bis zur Kreuzung „Bei der Doppel-eiche“ bei einer (späteren) Umgestaltung mit größerem und ebenem hochwertigen Natursteinpflaster im Reihenverband versehen.

Die Gestaltung der Straßenräume im Bereich der Strahlen und auf dem Rondeel wird übereinstimmend als sehr ansprechend bewertet. Unter Gesichtspunkten der Barrierefreiheit werden aber gerade in diesen Bereichen gravierende Defizite festgestellt. Das Kleinpflaster auf dem Rondeel und in den Seitenräumen der Straßen ist schwer mit dem Rollstuhl befahrbar. Der Boden ist insgesamt uneben, die Gehwege weisen an manchen Stellen ein starkes Seitengefälle auf. Aufgrund von Instandhaltungsmängeln sind immer wieder Löcher bzw. Erhebungen im Boden, die weder mit dem Rollstuhl noch mit dem Rollator leicht zu überwinden sind. Auch Jugendliche bemängeln den Belag, der beispielsweise mit einem Skateboard nicht gut zu befahren ist.



Ebener Streifen im Kleinpflaster

- Ein teilweise in diesen Bereichen vorhandener eben und mit großen Platten gepflasterter Streifen wird als deutlich besser befahrbar bewertet. Er wird nicht nur von Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator genutzt. Auch FußgängerInnen und RadfahrerInnen nutzen das Angebot. Dieses Nutzerverhalten belegt den besseren Komfort dieser Streifen. Die Streifen sind aber nicht durchgängig angelegt, sie sind zum Teil unzureichend dimensioniert bzw. zum Teil durch Möblierungen von Gastronomie oder mit Kundenstoppnern zugestellt.
- Das ebenere Pflaster im Bereich der Großen Straße wird als deutlich besser befahrbar bewertet. Dies gilt sowohl für die Seitenräume (der mittleren Straße) als auch für die Fahrbahn. Jugendliche bestätigen, dass hier die Wegequalität für das Fahrradfahren gut ist. Als Problem werden beim Fahrradfahren in dieser Straße die parkenden Autos benannt, an denen die FahrradfahrerInnen vorbei müssen.



Großes, ebenes Pflaster Ecke Große Straße/Klaus-Groth-Straße

- Insgesamt fehlen in den Straßenräumen Kontraste bzw. andere Hilfestellungen, die Menschen mit Sehbeeinträchtigungen die Orientierung erleichtern und eine sichere Wegeführung anbieten. Aufenthaltsbereiche, Gehwege und Fahrbahnen sind teilweise kaum zu unterscheiden, weder optisch noch taktil. Dies ist an vielen Stellen auch beabsichtigt: Das Gestaltungskonzept legt für einige Straßenräume im hoch frequentierten Geschäfts-



Seitenraum und Fahrbahn im Bereich Rondeel

bereich der Innenstadt ein mehr oder weniger weitgehendes Mischnutzungsprinzip fest. So entsteht auf der einen Seite eine sehr angenehme Atmosphäre für den Aufenthalt mit Platzqualitäten im Bereich von Kreuzungen. FußgängerInnen können trotz des Autoverkehrs flexibel über die Fahrbahnen von einem Geschäft zum anderen wechseln. Auf der anderen Seite sind diese Bereiche nicht barrierefrei. Es ist denkbar, dass Menschen, die mit diesen Prinzipien nicht gut zurechtkommen, das Gebiet meiden.

Ein Konflikt- und Gefahrenpotenzial besteht bei der Führung von Rad- und Gehwegen nebeneinander ohne erkennbare Trennung.



Rad- und Fußweg ohne Kontraste (Woldenhorn Süd)

- Instandhaltungsmängel stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren dar. So sind insbesondere ältere gepflasterte Wege teilweise uneben bzw. weisen Löcher auf. Übergänge zwischen gepflasterten Belägen und wassergebundenen Decken bzw. Seitenstreifen stellen erhebliche Stolpergefahren dar, wenn durch Auswaschungen nach Regen größere Löcher entstehen, die nicht gefüllt werden.



Stolpergefahr auf der privaten Wegeverbindung im Durchgang zwischen Hagener Allee und Hamburger Straße

Dieses Problem besteht auch beim Übergang auf den Weg „Bagatelle“, der am Rande des Schlossparks am Ahrensburger Schloss vorbeiführt. Am Übergang von der befestigten Lübecker Straße auf den abschüssigen wassergebundenen Weg ist der Boden ausgewaschen, so dass eine schwer zu überwindende Kante ausgebildet ist. Ein Rundgang um das Schloss außerhalb des Schlossgrabens ist für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht durchgängig möglich.

Innerhalb des Schlossgrabens wurde ein Rundweg mit einer wassergebundenen Decke saniert, so dass er aktuell gut begehbar ist. Hier fehlt noch der barrierefreie Lückenschluss als Verbindung des Rundwegs mit dem Weg zum Schlosseingang. Dieser ist seitlich mit einem Streifen aus geschnittenem Natursteinpflaster ausgestattet, das gut begeh- und befahrbar ist.



Geschnittenes Natursteinpflaster auf dem Weg zum Schloss

- In der Summe weisen die Wegeverbindungen im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedliche und nur abschnittsweise gute Qualitäten auf. Im hoch frequentierten Geschäftsbereich besteht ein großer Handlungsbedarf, an manchen Stellen geht es aber auch nur um Lückenschließungen. Die Durchquerung der Innenstadt, z.B. von der Seniorenresidenz in der Hagener Allee bis zum Ärztehaus am Alten Markt, ist mit dem mechanischen Rollstuhl für ältere Menschen nur mit Begleitperson zu bewältigen. Und auch die Begleitpersonen klagen über die besonderen Anstrengungen auf der Verbindung.

Ist-Situation Querungen

- In den hoch frequentierten Geschäftsbereichen fehlt häufig eine gute Orientierung bzw. Führung im Bereich von Querungen. Insbesondere der Übergang zwischen Rondeel und Großer Straße über die Rathausstraße bereitet Menschen mit Sehbeeinträchtigungen Schwierigkeiten. Dieser Bereich ist wie eine Mischfläche gestaltet, auf der Rathausstraße hat aber der Autoverkehr Vorrang. Die AutofahrerInnen nehmen größtenteils Rücksicht. Die Situation kommt dem Shared Space-Prinzip sehr nahe. Trotz alledem ist die Situation unübersichtlich. Für Menschen, die sich nicht schnell bewegen oder gut orientieren können, ist das Verkehrsgeschehen schwer einzuschätzen. Es ist davon auszugehen, dass Menschen mit besonderen Anforderungen an Orientierung und Wegführung diesen Bereich meiden. Die Situation wird noch erschwert, wenn Lieferfahrzeuge im Straßenraum halten, so dass teilweise die direkte Querung nicht mehr möglich ist.



Übergang Rondeel / Große Straße

Auch am Übergang Rondeel/Hagener Allee ist die Situation unübersichtlich. Pkws fahren aus zwei Richtungen kommend in die Hagener Allee ein. Gleichzeitig fahren FahrradfahrerInnen in Richtung Große Straße mittig auf das Rondeel. Hier verläuft auch eine wichtige Wegeverbindung für BewohnerInnen der Seniorenresidenz Domicil.

- In einigen Straßen sind Querungen über die Fahrbahn aufgrund des Kopfsteinpflasters auf der Fahrbahn stark erschwert, so z.B. im Bereich Rondeel/Hagener Straße, aber auch in der Lohe oder in der Königstraße, ebenso wie in den seitlich der Großen Straße verlaufenden „Kohschietstraßen“.
- Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen sind überwiegend vorhanden. Zum Teil sind Querungsstellen mit Bordsteinabsenkungen allerdings zugeparkt, so z.B. in der Hagener Allee im Bereich des Eiscafé. Für AutofahrerInnen ist die Querungsstelle angesichts gepflasterter Fahrbahn und gleichermaßen gepflastertem Seitenraum schwer zu erkennen. In der Beteiligung wurde darauf hingewiesen, dass der selbständige Besuch des Eiscafé für manche BewohnerInnen aus der Seniorenresidenz Domicil dadurch verhindert wird.



Fahrbahn in der Lohe

- Teilweise sind Bordsteinabsenkungen zu steil. Dies ist z.B. der Fall an der Kreuzung Große Straße/Königstraße, an der die Querungsstelle zugleich eine aufgepflasterte Einfahrt in die seitliche Große Straße ist. Mit dem Rollstuhl ist diese steile Kante kaum zu überfahren.



Königstraße/Große Straße

- An viel befahrenen Straßen bieten Querungen mit Lichtsignalanlage oder Zebrastreifen und farblich gestalteter Führung über die Straße Orientierung. Im Gespräch mit der Gruppe „Wir sind Bürgerinnen und Bürger“ wurde die Kreuzung über die Straße „Bei der Doppeleiche“ mit Lichtsignalanlage und einem roten Radweg, der Führung bietet, als gutes Beispiel benannt.



Kreuzung „Bei der Doppeleiche“/Große Straße mit gut erkennbarem Radweg

- Ebenfalls viel befahren ist die Manfred-Samusch-Straße. Zwischen Rathausplatz und Rathaus ist ein langer Mittelstreifen als Querungshilfe angelegt, die allerdings keine sichere Querung für langsamere VerkehrsteilnehmerInnen oder auch Menschen mit Sehbeeinträchtigungen anbietet. Von Seiten des Senioren- und Behindertenbeirats wird angeregt, hier einen Zebrastreifen einzurichten, der allerdings eine stark kanalisierende Wirkung hätte. Mit Blick auf die Überlegungen für eine Umgestaltung des Rathausplatzes und ergänzende kulturelle Nutzungen westlich der Manfred-Samusch-Straße bietet eine flexiblere Querung andere Qualitäten.



Querung über die Manfred-Samusch-Straße in Richtung Rathausplatz

Eine ähnliche Situation ist im Übergang zwischen Schloss und Marstall gegeben. Hier ist in der Fahrbahn eine Mittelinsel als Querungshilfe angelegt. Allerdings fehlt die Bordsteinabsenkung auf der Seite vom Marstall. Zudem ist der Zugang vom Schloss an den Straßenrand in Höhe der Mittelinsel für mobilitätseingeschränkte Menschen über eine grob gepflasterte Treppe schwer möglich.



Übergang Lübecker Straße

Ist-Situation Aufenthaltsqualität

- Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wird von vielen Menschen als gut und angenehm beschrieben. Aufgrund des Gestaltungskonzepts und den mischgenutzten Bereichen sind mehrere platzartige Bereiche vorhanden. Im hoch frequentierten Geschäftsbereich rund um das Rondeel werden einige Flächen bei gutem Wetter von der Außengastronomie genutzt und laden zum Verweilen ein. Hier sind auch öffentliche Sitzmöglichkeiten vorhanden. Diese sind angesichts der zum Teil umfangreichen Außengastronomie nicht unmittelbar zu finden.



Außengastronomie in der Großen Straße

Die Flächen seitlich der (mittleren) Großen Straße vermitteln eine parkartige Atmosphäre. Auch hier sind Sitzgelegenheiten vorhanden. Die Metallbänke sind mit einer vergleichsweise hohen und recht steilen Rückenlehne sowie Armstützen ausgestattet, so dass der Sitzkomfort als durchaus gut zu bezeichnen ist, wenn es nicht kalt ist. Die dunklen Metallbänke sind allerdings optisch unauffällig und können schon mal zur Stolperfalle werden.



Sitzbank im Bereich seitlich der Großen Straße

Außerhalb des Geschäftsbereichs nimmt das Angebot an Sitzgelegenheiten deutlich ab. Entlang längerer Wege fehlen Sitzgelegenheiten gänzlich.

Selbst an den Wegen rund um das Schloss ist das Angebot als zu gering zu bewerten.



Voll besetzte Bank am Schloss bei einem Rundgang

- Möblierungen, die den Weg versperren, erschweren alltägliche Wege zusätzlich. Im Geschäftsbereich der Innenstadt sind entlang der Wege vielfach Möblierungen der Geschäfte, Kundenstopper und Fahrradständer, aber auch Auslagen aufgestellt. In manchen Abschnitten sind die Straßenräume dennoch gut geordnet, so dass der Hauptweg frei bleibt. In der Rathausstraße, Hagener Allee und Manhagener Allee sind feste Möblierungen (Fahrradständer, Fernmeldekästen) seitlich des Wegs angeordnet. Hier sind teilweise auch Kundenstopper aufgestellt, die dort nicht den Weg versperren.



Gehweg in der Rathausstraße mit Geschäftsauslagen

An anderen Stellen ist die Situation deutlich ungeordneter. Zum Teil stehen auch feste Möblierungen im Weg, wie z.B. in der Hamburger Straße.

Temporäre Barrieren entstehen auch, wenn bei Veranstaltungen Kabel im Bereich von Gehwegen verlegt werden oder wenn Scherben auf der Fahrbahn liegen. In der Beteiligung erfolgten Hinweise, dass Scherben platte Reifen beim Rollstuhl verursachen. Für RollstuhlfahrerInnen ist dann ein selbstständiges Fortkommen kaum noch möglich.

- Das Angebot an öffentlichen WCs im Untersuchungsgebiet ist insgesamt unzureichend. Zudem sind nicht alle öffentlichen Toiletten barrierefrei. Das öffentliche WC am ZOB ist nicht barrierefrei zu erreichen, da der Bodenbelag rund um die Anlage mit grobem Natursteinpflaster ausgestattet ist. Ein automatischer Türöffner ist nicht vorhanden. Die Ausstattung ist nicht barrierefrei.



Feste Aufsteller in der Hamburger Straße

Ein mit Euroschlüssel zugängliches und barrierefrei nutzbares öffentliches WC befindet sich vor dem Rathaus. Dieser Standort liegt außerhalb des Geschäftsbereichs. Während der Öffnungszeiten steht BesucherInnen der Innenstadt die barrierefreie Toilette im CCA zur Verfügung.

Im Gebiet des Ahrensburger Schlosses und des Marstalls fehlt ein öffentlich zugängliches WC.



Barrierefreie Toilette vor dem Rathaus

- Die ÖPNV-Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind überwiegend nicht barrierefrei. Sie sind selten mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheit ausgestattet. Auch fehlen taktile Leitstreifen und ein taktiles Feld, das den Standort für den Einstieg markiert.



Haltestelle in der Bahnhofstraße

Ist-Situation Erreichbarkeit, Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten

- Für Ortsfremde, die am Ahrensburger Bahnhof ankommen, fehlt die Orientierung einer selbsterklärenden Wegführung oder auch einer Wegweisung. Statt in Richtung Hagener Allee und Innenstadt richtet sich die Aufmerksamkeit spontan eher in Richtung Stormarner Straße. Dies ist insbesondere abends ein Problem, wenn der Bereich in Richtung Hagener Allee im Dunkeln liegt.



*Am Ausgang des Bahnhofs,
Blick in Richtung Hagener Allee*

Diese Situation setzt sich in der Innenstadt fort. Es fehlt eine Wegweisung oder Übersicht mit den wichtigsten Wegeverbindungen und den Standorten besonderer Einrichtungen und kultureller Highlights, wie z.B. das Schloss und den Bushaltestellen.

Der barocke Straßengrundriss in Ahrensburg führt auf das Schloss zu. Aufgrund eines Verschwenks der Straße ist das Ahrensburger Schloss allerdings auch am Alten Markt noch nicht sichtbar. Selbst vor dem Schloss am Übergang in die Lübecker Straße weist die Wegführung nicht eindeutig auf den Weg zum Schloss hin.

- Für eine barrierefreie Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen ist es wichtig, dass gut ausgestattete Behindertenstellplätze am Standort bzw. im näheren Umfeld erreichbar sind. In Ahrensburg sind in der Innenstadt und an verschiedenen Standorten Behindertenstellplätze vorhanden. Diese weisen allerdings nicht immer ausreichende barrierefreie Qualitäten auf. Sie sind teilweise zu schmal und mit unebenen Bodenbelägen versehen, wie z.B. am Ahrensburger Schloss. In der Hagener Straße werden die Plätze regelmäßig kurzzeitig von Falschparkern genutzt.



Behindertenstellplatz am Schloss

- Die Zugänge von Infrastruktureinrichtungen in älteren Gebäuden sind überwiegend nicht barrierefrei. Angebote in neuen Gebäuden sind dagegen in der Regel barrierefrei zugänglich. Ein sehr gutes Beispiel für einen barrierefreien Zugang ist das neue Peter-Rantzau-Haus als kulturelles Zentrum in der Manfred-Samusch-Straße. Hier sind direkt am Gebäude auch gut zugängliche Behindertenstellplätze angelegt.



Eingang der Grundschule am Schloss

Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Ahrensburger Rathaus, das unter Denkmalschutz steht und im Zuge der Städtebauförderung saniert werden wird. Vor dem Eingang ist ein breiter Treppenaufgang, dem ein Handlauf fehlt. Die Rampe unmittelbar am Eingang ist für RollstuhlfahrerInnen zu steil. Im Erdgeschoss des Rathauses gibt es eine Informationstheke, die allerdings erst über Stufen oder

einen Lift erreicht werden kann. Es wäre gut, wenn der Standort der Information näher an den Eingang gebracht werden könnte.

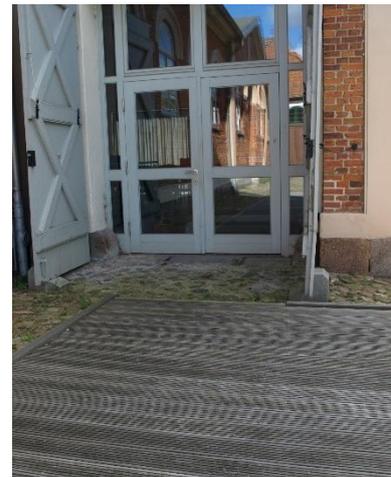
Das historische Ahrensburger Schloss ist nicht barrierefrei zugänglich. Mit Unterstützung gelangen RollstuhlfahrerInnen aber über die Kante an der Tür in das Erdgeschoss und können einen Teil des Gebäudes erleben.



Breite Treppe vor dem Rathaus

Das Veranstaltungszentrum am Marstall ist in weiten Teilen (großer Saal, hinterer Eingang) barrierefrei zugänglich. Dies gilt allerdings

nicht für den früheren Haupteingang an der Lübecker Straße, der im Zuge der Städtebauförderung ggf. wieder als Haupteingang gestaltet werden soll. Die Wegeführung zum Eingang ist aufgrund des groben Natursteinpflasters nicht barrierefrei. Ein elektrischer Türöffner fehlt.



Eingang zum Marstall

- Einige Geschäfte in der Innenstadt sind aufgrund von Treppenstufen, teilweise direkt am Eingang bzw. auch innerhalb der Geschäftsbereiche, nicht (gänzlich) zugänglich. Die Zugänglichkeit mit dem Rollstuhl stellt in Geschäften unter dem Aspekt der Barrierefreiheit das größte Problem dar, da mit Blick auf andere Anforderungen in vielen Geschäften mit dem Verkaufspersonal zumindest Ansprechpersonen zur Verfügung stehen. In Supermärkten ist dies allerdings auch nicht immer der Fall. Hier kommt beispielsweise einer großzügigen Auspreisung eine große Bedeutung zu.

Die nebenstehende Darstellung zeigt die Ergebnisse einer Abfrage im Rahmen des parallel bearbeiteten Gutachtens durch das Büro Dr. Lademann & Partner.

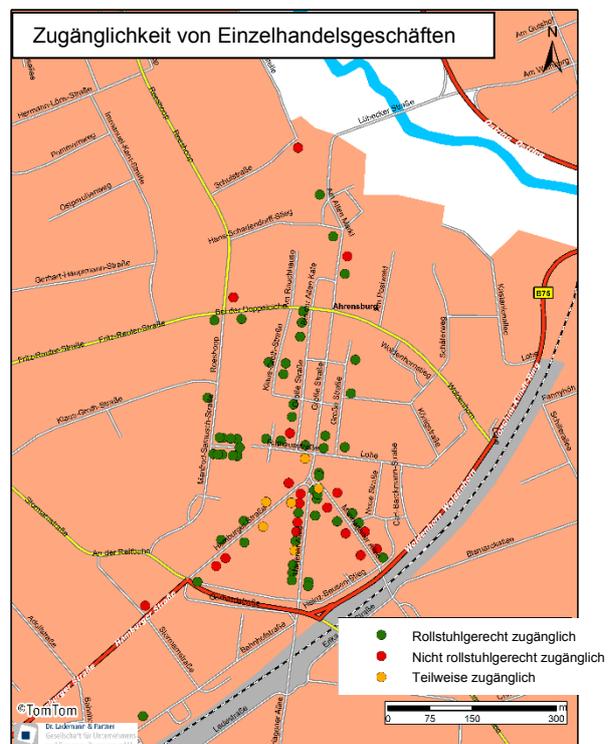


Abbildung 4: Zugänglichkeit von Einzelhandelsgeschäften im Untersuchungsgebiet
Quelle: Büro Dr. Lademann & Partner

Bestands- und Mängelplan

Die folgenden Farben und Formen, die im Bestands- und Mängelplan sowie in den Bewertungstabellen im Anhang verwendet werden, stehen für folgende Kategorisierung:



gut nutzbar (in Bezug auf die verwendeten Kriterien)
Handlungsbedarf niedrig



eingeschränkt nutzbar
Handlungsbedarf mittel



stark eingeschränkt oder gar nicht nutzbar
Handlungsbedarf hoch bis sehr hoch

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme anhand der oben genannten Kriterien werden in der Bewertungstabelle im Anhang 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.

Bewertung Wegenetz

- ● ● gut nutzbare Wegeverbindung
- — — eingeschränkt nutzbare Wegeverbindung
- ▶ ▶ ▶ ▶ stark eingeschränkt oder nicht nutzbare Wegeverbindung

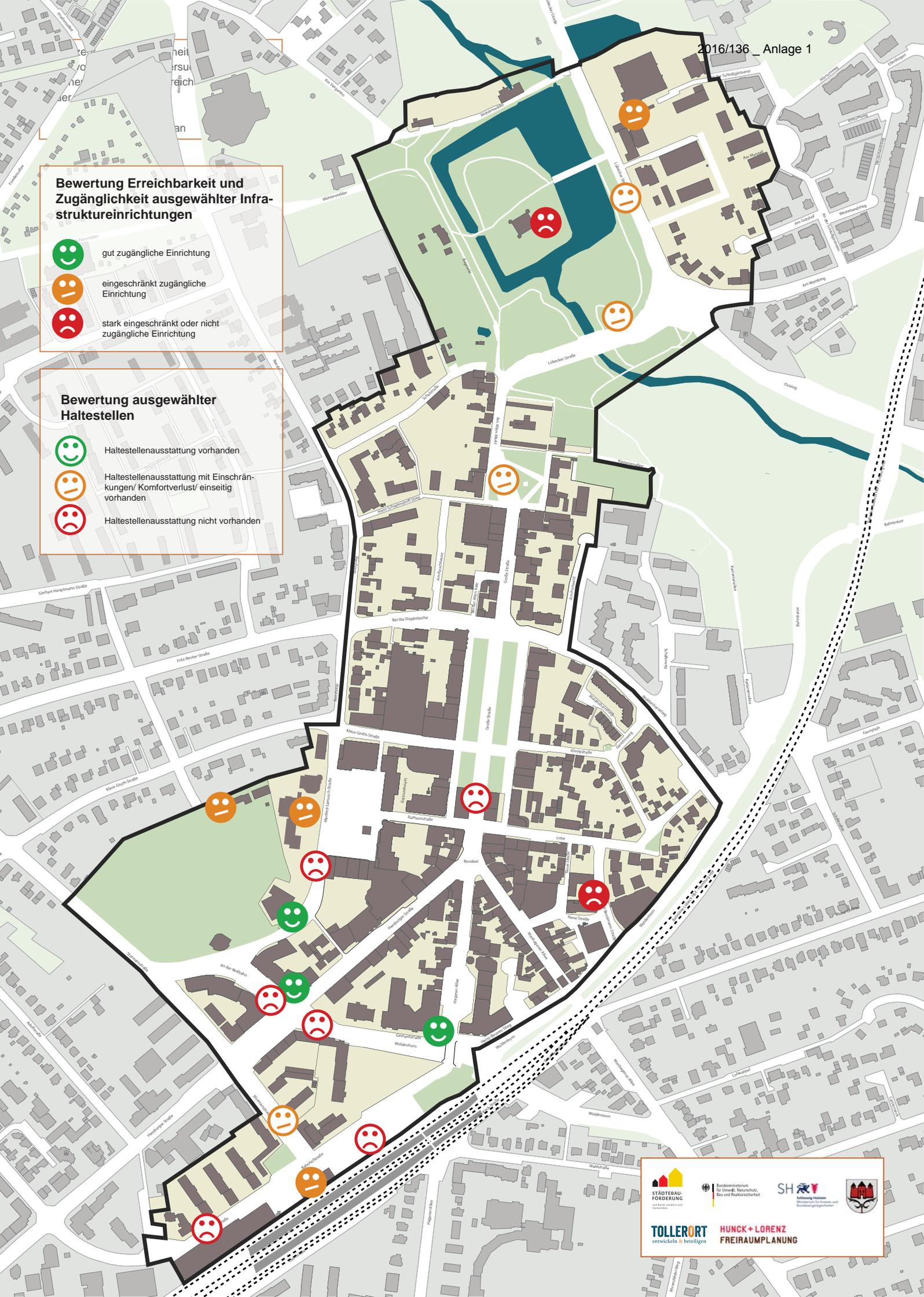


**Bewertung Erreichbarkeit und
Zugänglichkeit ausgewählter Infra-
struktureinrichtungen**

-  gut zugängliche Einrichtung
-  eingeschränkt zugängliche Einrichtung
-  stark eingeschränkt oder nicht zugängliche Einrichtung

**Bewertung ausgewählter
Haltestellen**

-  Haltestellenausstattung vorhanden
-  Haltestellenausstattung mit Einschränkungen/ Komfortverlust/ einseitig vorhanden
-  Haltestellenausstattung nicht vorhanden



5. Maßnahmenkonzept

Aus der Überlagerung der verschiedenen Handlungsbedarfe ergeben sich für die Stadt Ahrensburg folgende Schwerpunkträume, in denen der Handlungsbedarf in Bezug auf den Abbau von Barrieren als besonders hoch einzustufen ist:

- Bahnhof/ZOB/Bahnhofsumfeld
- „Drei Strahlen“ Hamburger Straße, Hagener Allee mit Rondeel und Übergang Große Straße/Rathausplatz
- Rathausplatz mit Übergängen
- Stormarnplatz
- Alter Markt
- Ahrensburger Schloss/Marstall

Die konzeptionellen Überlegungen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen geben hinsichtlich mehrerer Untersuchungsgebiete Anstoß für umfassende städtebauliche, freiraum- und verkehrsplanerische Überplanungen. Aus diesem Grund ist es nicht zielführend mit Blick auf die derzeitige Vor-Ort-Situation Hinweise für den Abbau von Barrieren zu geben. Dies betrifft insbesondere die Bereiche:

- Bahnhof/ZOB/Bahnhofsumfeld
- Rathausplatz mit Übergängen
- Stormarnplatz

Hier lautet die Empfehlung, die allgemeinen Hinweise aus diesem Konzept für den Abbau von Barrieren bei den weiteren Planungen von vornherein zu berücksichtigen.

Auch Hamburger Straße und Alter Markt werden absehbar umfassend umgestaltet werden. Für diese Bereiche werden auf Grundlage der Abstimmungen mit dem Verkehrsplaner Gertz Gutsche Rümenapp sowie der Diskussionen im Rahmen der Arbeitsgruppe der Bürgerwerkstatt im November Empfehlungen beschrieben.

Die nachfolgende textliche Darstellung enthält Maßnahmenempfehlungen für die benannten thematischen Handlungsschwerpunkte und verweist dabei auf anderenorts umgesetzte Beispiele. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass keine realisierte Situation 100%ig übertragbar und in den seltensten Fällen auch 100%ig barrierefrei ist. Im Konzept sind Beispiele ausgewählt, die aufgrund bestimmter Kriterien mit Blick auf den Handlungsbedarf in Ahrensburg als Anregung dienen können.

Im Anschluss werden bezüglich ausgewählter Orte wichtige Maßnahmen in Steckbriefen dargestellt.

5.1. Allgemeine Maßnahmenempfehlungen

Gute Wegequalitäten, d.h. ebene und rutschfeste Bodenbeläge, ausreichende Dimensionierungen, visuelle und taktile Kontraste, gute Orientierung

Ebene, ausreichend dimensionierte und sichere Fußwegenetze mit adäquater Aufenthaltsqualität sind für mobilitätseingeschränkte Menschen besonders wichtig. Die Oberflächen sollten bequem befahrbar und rutschfest sein. Wegeführungen sollten visuell sowie taktil erkennbar sein. Es besteht nicht immer die Notwendigkeit, taktile Leitstreifen nach DIN Norm anzulegen. Auch eine Hauswand oder eine Bordsteinkante und stark kontrastierende Bodenbeläge, so z.B. ein helles Granitbord neben dunklem Pflaster dienen der Orientierung. An stark befahrenen Straßen oder bei einem Gehweg, der neben einem Radweg angelegt ist, sind die visuellen und taktilen Führungen besonders wichtig.

Entscheidend sind kurze und möglichst direkte Wege, da die Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Personen oft länger sind. Natürlich kann im Einzelfall ein barrierefreier Umweg akzeptabel sein, wenn Barrieren auf einer wichtigen Wegeverbindung nicht behoben werden können. Dies sollte aber nicht der Regelfall sein.

Folgende konkrete Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Pflasterung von Gehwegen grundsätzlich mit hochwertigen, ebenen Platten entsprechend der vorhandenen Streifen bzw. der Pflasterung in der Großen Straße in einer ausreichenden Dimensionierung.
- In den Bereichen mit bestehendem Kleinnatursteinpflaster, die nicht umgestaltet werden können, Sanierung und laufende Instandhaltung des Bodenbelags im Bereich von Bodenunebenheiten und Löchern.
- Vervollständigung und Verbreiterung der ebenen Streifen im Kleinnatursteinpflaster, so dass diese als Gehwege genutzt werden können.
- Taktile Wegeführung beachten, durch Hauswände, durch ein tastbares, nicht zugestelltes Bord oder aber durch einen Leitstreifen. Im Kontrast zu ebenen Gehwegplatten kann auch ein Streifen mit Natursteinpflaster als taktile Wegeführung dienen.
- Visuelle Kontraste beachten. Im Untersuchungsgebiet sind Gehwege und Fahrbahnen überwiegend nicht farblich kontrastreich voneinander abgesetzt. Das erzeugt im Geschäftszentrum die Atmosphäre von großen Plätzen. Um diese Atmosphäre weitgehend beizubehalten und dennoch Orientierungen anzubieten, können kontrastierende Streifen als Wegeführung eingebracht werden.
- Weitgehende Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Dies erfordert eine ebenere Oberfläche der Fahrbahnen, insbesondere in den „drei Strahlen“, damit die Fahrbahn vom Fahrradverkehr angenommen wird.



Fußgängerzone Breite Straße in Lübeck

Der Fußgängerbereich (temporär Lieferverkehr) vor dem historischen Lübecker Rathaus ist durchgehend mit ebenen Platten gepflastert, allerdings ohne optische Kontraste und mit sehr niedrigem Bord. In diesem Bereich ist außerhalb der Lieferzeiten kein Fahrzeugverkehr vorgesehen. Bei einer Fahrbahn, die vom Autoverkehr genutzt wird, wäre ein farblich abgesetztes 3-cm Bord hilfreich.



Gehweg Neue Sülze in Lüneburg

Breit dimensionierte Wegeföhrung mit ebenen Platten, von der Fahrbahn begrenzt durch kleines Natursteinpflaster und Entwässerungsrinne bietet eine gute Begeh- und Befahrbarkeit sowie gute Orientierung in der Straße Neue Sülze in der Altstadt von Lüneburg.



Taktiler Leitsystem Elisabeth-Blockmann-Platz in Marburg (Foto: Dirk Boenke, Köln)

Beispiel eines visuell und taktilen Leitsystems nach DIN mit harmonischer Einfögrung in die umgebende Gestaltung in Marburg auf dem Elisabeth-Blockmann-Platz



Pflasterung in der Holzstraße in Stade

Problemlösung in der Fußgängerzone in Stade. Ebene Streifen mit Klinker helfen über groß gepflasterte Entwässerungsrinnen hinweg.



„Fahrstreifen“ in der Altstadt von Ribe

Durchgehende ebene Streifen auf der Fahrbahn für den Fahrradverkehr und auf dem Gehweg für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen in der Altstadt von Ribe/Dänemark. Die Lösung bietet hier wenig Kontraste (taktil und visuell).



Ortsmitte im Flecken Zechlin

Historische Ortsmitte im Flecken Zechlin (MV) mit grobem Kopfsteinpflaster. Alle Wegebeziehungen sind mit Klinker gepflastert, auch an Querungen über die Fahrbahn und auf der Fahrbahn für den Fahrradverkehr. Auch diese Lösung bietet wenig optische Kontraste. Im Kontrast zum sehr groben Kopfsteinpflaster ist der Klinker allerdings taktil wahrnehmbar.



Gehwegbelag in Röbel

Kombination aus rotem Klinker und grobem Kopfsteinpflaster für den historischen Bezug in Röbel (MV), visuell und taktil als Kontrast wahrnehmbar.



Deichstraße in Glückstadt mit optisch kontrastierendem Bordstein

Der helle Granitbordstein mit 3 cm-Niveau bietet neben dem roten Klinker einen guten optischen Kontrast in Glückstadt an der Elbe. In dieser Ausführung ist der Klinker aber bei Regen etwas rutschig. Hier gilt die Empfehlung einer kritischen Materialprüfung.

Sichere Querungen, d.h. Vorrang bzw. Aufmerksamkeit für den Fußgängerverkehr ohne zu starke Kanalisierung in mischgenutzten Bereichen

Alltagswege zu Fuß beinhalten in der Regel viele Querungen über Fahrbahnen und Kreuzungen. Barrierefreie Querungen müssen eine hohe Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen bieten. Wirklich sichere barrierefreie Querungen sind an viel befahrenen Straßen erforderlich, wie z.B. an der AOK Kreuzung oder An der Doppeleiche. Sie geben den FußgängerInnen/RollstuhlfahrerInnen Vorrang durch eine Lichtsignalanlage oder einen Zebrastreifen. An den Querungen sind visuell und taktil wahrnehmbare Kontraste erforderlich. 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, s. Abbildung auf nachfolgender Seite). Wo dies nicht möglich ist, gilt ein 3-cm-Bord als Kompromiss zwischen den Anforderungen von Menschen im Rollstuhl und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Erfahrungsberichte Betroffener weisen allerdings darauf hin, dass auch ein 3-cm-Bord mit dem Rollstuhl bei fehlender Kraft schwer und nur rückwärts zu überwinden ist, wenn sich die kleinen Vorderräder verkanten. Lichtsignalanlagen sollten ergänzend mit akustischen Signalen ausgestattet sein (Zwei-Sinne-Prinzip).

Lichtsignalanlagen und Zebrastreifen kanalisieren den Fußverkehr stark und befördern eine Separierung der unterschiedlichen Verkehrsarten. In der Ahrensburger Innenstadt gilt in vielen Bereichen ein anderes Gestaltungs- und Führungsprinzip. Hier sind Kompromisse zu finden, wie Platzcharakter, gemeinsame Nutzungen und Anforderungen an Verkehrssicherheit und Orientierung in Einklang zu bringen sind.

Besonders im Bereich von Querungen sind kurze Verbindungen ohne Umwege, im rechten Winkel zur Straßenkante empfehlenswert.

Folgende konkrete Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Verwendung eines ebeneren Pflasters in den Fahrbahnen der „drei Strahlen“ (hier Hagener Allee und Manhagener Allee), so dass Querungen in den hoch frequentierten Geschäftsbereichen auch außerhalb spezieller Querungsstellen erleichtert und der Fahrradverkehr auf dieser Haupttroute auch auf der Straße geführt werden kann.
- Zusätzlich Einrichtung/Beibehaltung von Querungshilfen an wichtigen Querungsstellen in den „drei Strahlen“ mit Niveauangleichung an die Höhe des Seitenraums und Ausstattung mit taktilen Elementen, großflächige Niveauangleichung der Fahrbahn vor dem Rondeel (s. Steckbrief).
- Einbau von eben und möglichst optisch kontrastierend gepflasterten Querungen an wichtigen Querungsstellen in Fahrbahnen mit Kopfsteinpflaster, z.B. Lohe/Königstraße.
- Aufweitung von Seitenräumen als verbesserte Wegeverbindung und zur Verkürzung der Querungswege, z.B. im Bereich Lohe/Königstraße.
- Einrichtung bisher fehlender und ausreichender Bodenabsenkungen an Querungen (z.B. in der Lohe).
- Gestalterische und bauliche Verstärkung der Querungshilfe vor dem Rathaus durch Anhebung oder farbliche Markierung des Querungsbereichs auf größerer Länge (vgl. Beispiel aus Hamburg-Altona), um eine Absenkung der Geschwindigkeit des Verkehrs in diesem Bereich zu erreichen (vgl. Verkehrsgutachten). Eine stark kanalisierende Querung ist hier mit Blick auf die möglichen künftigen Entwicklungen und ergänzenden Nutzungen beidseitig der Manfred-Samusch-Straße nicht empfehlenswert. Als barrierefreie Querung kann diese Lösung dennoch nicht bezeichnet werden. Als sichere Querungen stehen signalisierte Querungen südlich des Rathausplatzes und an der Klaus-Groth-Straße zur Verfügung.

- Verlegung der Querungshilfe in der Lübecker Straße vor dem Marstall in den Bereich der Haupteinfahrt zum Marstall. An dieser Stelle ist zu prüfen, ob eine zusätzliche optische Maßnahme mit verkehrsberuhigender Wirkung möglich ist. Die Verkehrsbelastung ist hoch. Eine wirklich sichere Querung bieten die signalisierten Querungen an der Kreuzung Lübecker Straße/Ostring und nördlich des Mühlenredders (vgl. Verkehrsgutachten).



Geschliffenes Pflaster in der Ottenser Hauptstraße in Hamburg-Altona

Geschnittenes Pflaster auf der Fahrbahn im hoch frequentierten Geschäftsbereich erleichtert die Querung in der Ottenser Hauptstraße in Hamburg, hier bei sehr wenig Pkw-Verkehr ohne optische Führung für sehbehinderte Menschen. Auf diesem Pflaster kann auch der Fahrradverkehr gut vorankommen.



Fahrbahnbelag für Fahrradverkehr in Münster (Foto: Norbert Rudolph, Münster)

Bei sehr grobem Pflaster auf der Fahrbahn kann für die Führung des Fahrradverkehrs auch ein eben gepflasterter Streifen eingebaut werden, wie hier in Münster.



Ortsmitte von Rechlin mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich

Im Gegensatz zum vorigen Beispiel bietet der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in der Ortsmitte von Rechlin (MV) auch eine visuelle Führung über die Fahrbahn. Die einheitliche Gestaltung der Seitenräume und die breiten Streifen über die Fahrbahn bremsen aber vor allen Dingen das Tempo des Kfz-Verkehrs.



Zufahrt Busbahnhof vor dem Altonaer Bahnhof mit Querungshilfe

Diese breite Querungshilfe mit optischem Kontrast auf der Fahrbahn, auf der der Busverkehr Vorrang hat, kann als Beispiel für die Querungshilfe über die Manfred-Samusch-Straße dienen.



Querungshilfe Severinstraße Köln
(Foto: Dirk Boenke, Köln)

Beispiel einer gestalterisch ansprechenden breiten (aber nicht barrierefreien) Querungshilfe in der Severinstraße in Köln, die den Kfz-Verkehr abbremsst.



Vergrößerter Seitenraum in der Lortzingstraße in Frankfurt (Foto: Anja Schlamann)

Diese Einengung des Straßenraums an einer Kreuzung in Frankfurt, Lortzingstraße, zeigt beispielhaft wie Wege und Aufenthaltsqualitäten in Wohnquartieren und Seitenstraßen verbessert werden können. Die Aufweitung des Seitenraums verkürzt die Querungswege. Eine kontrastreiche Pflasterung und die Möblierung des Seitenraums schaffen zusätzliche Qualitäten.



*Barrierefreie Kreuzung mit Lichtsignalanlage in
Neumarkt i.d.O.Pf.*

Diese neugestaltete Kreuzung in Neumarkt i.d.O.Pf., Mühlthalstraße, zeigt die neue Lösung mit einem „Doppelbord“ nach DIN 18040-3.

Das 6-cm-Bord an der Ampel erhöht die Sicherheit für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Die Nullabsenkung daneben erleichtert die Querung für RollstuhlfahrerInnen und andere VerkehrsteilnehmerInnen, die mit Rollen unterwegs sind.

Aufenthaltsqualität durch geeignete Ausstattungen (z.B. Sitzgelegenheiten und WCs), Gestaltung und Orientierung

Ein ausreichendes Angebot an Sitzgelegenheiten erhöht die Aufenthaltsqualität von Wegen und Plätzen, belebt den öffentlichen Raum und erleichtert mobilitätseingeschränkten Menschen die Bewältigung alltäglicher Wege. Eine ausreichende Ausstattung mit gut erkennbaren Papierkörben am Rande von Alltagswegen ist ebenfalls wichtig.

Im zentralen Innenstadtbereich der Stadt Ahrensburg sind die Möblierungen (anthrazitfarbene Metallbänke) vor dem Hintergrund der besonderen Ansprüche an die Gestaltung in der Innenstadt ausgewählt worden. Empfehlungen sind:

- Perspektivisch Weiterentwicklung des vorhandenen Sitzangebots in der Innenstadt durch Bankmodelle in Anlehnung an das vorhandene Modell, die kontrastreicher sind und ergänzend auch Ausführungen mit mehreren Armstützen anbieten (vgl. Bsp. Legden). Zusätzlich Angebot eines Banktyps „Liege“ ohne Armstützen und Lehnen für die jüngere Generation (Beispiel Schloss). Dabei Wegebeziehungen frei halten. In Innenstadtbereichen werden oftmals Liegemodelle vermieden, damit keine längeren Aufenthalte durch schlafende Menschen vorkommen. Hier gilt das Prinzip: In sehr belebten Bereichen mit einem sehr großen Bankangebot treten solche störenden Nutzungen selten auf.
- Im Bereich des Stormarnplatzes, der mit Fokus auf Freizeitangebote für Jugendliche ohne Ausgrenzung älterer Menschen weiterentwickelt werden soll, wäre zu prüfen, ob ergänzend Möblierungen mit Bewegungsangeboten für ältere Menschen untergebracht werden können. Diese werden erfahrungsgemäß auch gerne von der jüngeren Generation genutzt.
- Entwicklung von Sitzrouten für Alltagswege mit Bürgerbeteiligung, insbesondere auf dem Weg zum Schloss.



Altersgerechte Sitzbank in Legden

Altersgerechte Bank mit steiler Rücklehne und Sitzangebot mit zwei Armstützen in Legden.



*Bänke zum Sitzen und Liegen in Lübeck
(Foto: Wolfgang Haller, Hannover)*

Großes Angebot an Bänken - nicht unbedingt altersgerecht, aber mit vielfältigen Sitzmöglichkeiten in Lübeck.



*Nauener Platz am Abend mit Beleuchtung
(Foto: Florian Rossmann, Berlin)*

Der Nauener Platz in Berlin bietet vielfältige Möblierungen, Bewegungs- und Aufenthaltsangebote für Jung und Alt, u.a. eine Wegebegrenzung, die abends beleuchtet ist und damit eine gute Orientierung und auch ein gewisses Sicherheitsgefühl erzeugt.



*Plakat Sitzrouten Frankfurt
(Quelle: <http://www.frankfurt.de>)*

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.

Insbesondere ältere Menschen fühlen sich durch den Mangel an öffentlichen Toiletten in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Allerdings belasten Einrichtung und Unterhalt von Toiletten die kommunalen Haushalte. Gerade in kleinen Städten, in denen sich kommerziell betriebene öffentliche Toiletten nicht rechnen, sind kooperative Lösungen zu suchen. Um das geringe Angebot an barrierefreien öffentlichen Toiletten in Ahrensburg zu erweitern, könnte das in ca. 150 Städten Deutschlands bewährte Beispiel der „Netten Toilette“ eingeführt werden. Allerdings haben die Gastronomiebetriebe im Bereich der Großen Straße ihre Toiletten in der Regel im Keller angelegt bzw. in sehr kleinen Räumen, so dass kein barrierefreies Angebot möglich ist. Im Schlossbereich gibt es kein gastronomisches Angebot. Eine barrierefreie Lösung kann daher nur die Einrichtung einer barrierefreien Toilette wie vor dem Rathaus darstellen.

Es wird empfohlen, ein barrierefreies WC am Bahnhof als ein Baustein der Planung des Bahnhofsbereichs zu realisieren und nicht vorab isoliert herzustellen. Typischerweise sind heute in vielen Städten isolierte barrierefreie Lösungen zu finden, die, wenn sie nicht in ein barrierefreies Wegenetz eingebunden oder am falschen Standort sind, letztlich suboptimal sind und es meistens auch bleiben. Bei der Standortwahl sind beispielsweise auch Sicherheitsaspekte zu bedenken, damit auch am Abend und im Dunkeln der Besuch des WCs ohne Hemmnisse möglich ist.



Signet „nette Toilette“
<http://www.die-nette-toilette.de>

Nette Toilette - Das Prinzip der „Netten Toilette“ ist einfach: Lokale Geschäfte oder Gastronomiebetriebe mit einer mindestens achtstündigen täglichen Öffnungszeit erhalten von der Kommune einen monatlichen Zuschuss für die Reinigung und ggf. auch Zuschüsse zur Verbesserung der barrierefreien Ausstattung ihrer Toiletten. Im Gegenzug verpflichten sie sich, während der Öffnungszeiten einen kostenlosen, unbeschränkten Zugang zu den Toiletten zu gewähren und mit einem Signet darauf aufmerksam zu machen.
<http://www.die-nette-toilette.de>

Selbständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe soll auch ohne Pkw möglich sein. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist daher ein wichtiger Baustein einer barrierefreien Kommune. Für das Untersuchungsgebiet werden der barrierefreie Umbau und die entsprechende Ausstattung wichtiger Bushaltestellen ebenso wie des ZOB empfohlen. Besonders wichtig sind ausreichend dimensionierte und ebene Zuwegungen zu auffindbaren Einstiegsbereichen der Busse. Überdachte Haltestellen mit Sitzgelegenheiten sind insbesondere an Haltestellen von stadtauswärts führenden Linien wichtig.

Besonders bedeutende Haltestellen sind neben dem ZOB die Haltestellen am Rathaus, in der Großen Straße, am Alten Markt und in der Lübecker Straße im Schlossbereich.



Haltestelle mit taktilem Leitsystem und Kasseler Bord in der Ehrenbergstraße in Hamburg

Überdachte Haltestelle mit Sitzmöglichkeiten, Leitstreifen, Einstiegsfeld und Kasseler Bord in Hamburg-Altona. Der Bus kann hier sehr nah an das Bord heranfahren und wird einseitig abgesenkt, so dass RollstuhlfahrerInnen ohne weitere Hilfestellung in den Bus gelangen können.

Im Sinne einer besseren Aufenthaltsqualität wird die Kommunikation und Abstimmung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum unter Gesichtspunkten der Barrierefreiheit empfohlen. Gewerbetreibende reagieren sehr sensibel auf Einschränkungen. Der Geschäftsbereich soll auch weiterhin attraktiv für Kundinnen und Gewerbetreibende bleiben. Hier kommt es darauf an, im Dialog Verständnis zu erzeugen und gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln. In engen Straßenräumen (Manhagener Allee, Hagener Allee) könnten Absprachen darüber denkbar sein, dass die Geschäfte abwechselnd Außenflächen nutzen, so dass mindestens eine Wegstrecke ohne Einschränkungen zur Verfügung steht. Auch Lichtwerbung am Boden an Stelle von Aufstellern kann eine Lösung darstellen.



*Konzeptbaustein Lichtmasterplan Stuttgart
Quelle: licht, raum, stadt planung, Wuppertal*

Konzept für die Kulturmeile Fußgängerachse aus dem Lichtmasterplan Stuttgart vom Büro licht, raum, stadt planung. Hier werden mit Licht Beschriftungen auf den Boden projiziert.

Erreichbarkeit, Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten

Bei der Zugänglichkeit von Infrastruktureinrichtungen wird in Ahrensburg von den Beteiligten im Rahmen des Aktionstags kein großer Handlungsbedarf gesehen. Die Bestandsaufnahme ergibt allerdings Defizite. Zu berücksichtigen ist, dass die Stadt bei vielen Einrichtungen, die in der Tabelle im Anhang aufgeführt sind, keine Einflussmöglichkeiten hat. Soweit weit möglich sollten Barrieren an den Zugängen zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen abgebaut werden, dies kann auch sukzessive im Zuge von ohnehin anstehenden Maßnahmen erfolgen. Zu empfehlen ist, das Gespräch mit Trägern von Infrastruktureinrichtungen zu suchen, um gemeinsam Lösungen für schrittweise Verbesserungen zu finden. Zum Teil helfen bereits einfache Maßnahmen weiter, wie z.B. die Verlegung einer Klingel, damit diese auch aus dem Rollstuhl heraus bedient werden kann.

Im Zuge der Sanierung des Rathauses sollte die Zugänglichkeit verbessert und der Infobereich in den Eingangsbereich verlegt werden. Bei einer denkmalgerechten verglasten Gestaltung des Eingangs zum Marstall an der Lübecker Straße ist zu berücksichtigen, dass Glaseingänge für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen große Barrieren darstellen können und Unfallgefahren bergen. Hier wäre zu prüfen, ob zusätzlich zu taktilen Elementen auch ein gutes Lichtkonzept helfen kann. Im öffentlichen Raum der Stadt Köln werden erstmalig Leuchtstreifen im Boden eingesetzt, um Smartphone-Benutzer vor dem Überqueren befahrener Stadtbahnlinien zu warnen. Eine Bewertung des Erfolgs solcher Maßnahmen steht aus.



Taktilen und kontrastreiches Leitsystem zum Eingang der IGS in Mühlenberg, Hannover

Kontrastreiche Gestaltung der Schuleingänge im verglasten Eingangsbereich der IGS Mühlenberg in Hannover. Rote Eingänge, eine Leitlinie führt zum Haupteingang.

Vielfach können kleine, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen die Nutzbarkeit von Einrichtungen deutlich verbessern. Hier kommt auch den Informationen im Internet eine große Bedeutung zu. Mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere der jüngeren Generation, gehen in der Regel nicht uninformatiert los. Informationen, ob und wie eine Einrichtung barrierefrei zu nutzen ist, werden im Internet recherchiert. In Ahrensburg sollte die Stadtverwaltung auf ihren Internet-Seiten mit gutem Beispiel vorgehen. Trägern von Infrastruktureinrichtungen in der Stadt ist zu empfehlen, Kontaktdaten und Informationen zur Barrierefreiheit gut auffindbar auf der Startseite im Internet zu platzieren.

In diesem Zusammenhang sind eine bessere Orientierung, Information und Wegführung in der Innenstadt als besonderer Handlungsbedarf zu benennen. Empfohlen wird die Entwicklung und Planung eines Orientierungssystems, das im öffentlichen Raum auffällt und mehr als ein Wegweiser ist (Kunstobjekt/Lichtobjekte) mit künstlerischem Anspruch und Raum für Informationen. Wichtig ist die Erkennbarkeit der Orientierungshilfen bei Tag und auch am Abend. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen kann ein kontrastreicher Stadtplan (schwarz-weiß-Kontrast) ein wichtiges zusätzliches Angebot darstellen.



Eingang Sportpark in Kiel-Gaarden

Auffälliger „Läufer“ als Hingucker und weithin sichtbarer Wegweiser zum Eingang des Sportparks in Kiel-Gaarden. Das Konzept ist als solches nicht einfach auf Ahrensburg übertragbar. Die Empfehlung einer ähnlichen klaren und einfachen Sprache schon.



Infosteele am Rathaus in Neumarkt i.d.OPf.

Die Infosteele vor dem historischen Rathaus in Neumarkt i.d.OPf. Informiert nicht nur darüber, dass hier das Rathaus ist, sondern weist auch den Weg in Richtung weiterer Zielorte.



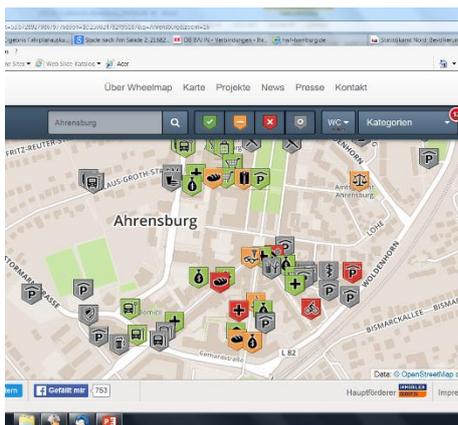
Infotafel am Hafenbecken in Glückstadt

Eine von mehreren Infotafeln rund um das Hafenbecken in Glückstadt an der Elbe mit Erläuterungen zur Geschichte der jeweils gegenüberliegend sichtbaren Gebäude. Mit Blick auf den interessanten barocken Stadtgrundriss der Ahrensburger Innenstadt ist ein Orientierungssystem mit Hintergrundinformationen durchaus empfehlenswert.

Die Stadt Ahrensburg hat keinen direkten Einfluss auf die barrierefreie Zugänglichkeit von Geschäftseingängen. In der Summe ist auch festzustellen, dass in der Ahrensburger Innenstadt durchaus Alternativen vorhanden sind. Es gibt beispielsweise barrierefrei zugängliche Apotheken und nicht barrierefrei zugängliche Apotheken. Die Menschen wählen aber gerne selbst und nach ganz anderen Kriterien (Preis, Angebotsvielfalt) das Geschäft aus, in dem sie einkaufen. GeschäftsinhaberInnen sollten schon aus Eigeninteresse dafür sorgen, dass ihre Waren barrierefrei zugänglich sind. In älteren Gebäuden sind oft bauliche Maßnahmen erforderlich, die eine Zustimmung der ImmobilieneigentümerInnen erfordern. Die Kosten für einen Umbau - auch im Gebäudeinneren – können erheblich sein. In Einzelfällen lässt der bauliche Bestand keine barrierefreie Lösung zu.

Mobile Rampen (s. Beispiel) können eine Lösung darstellen, wenn die Treppen nicht zu hoch sind und ausreichend Platz im Eingangsbereich bieten. Eine Notlösung ist die erreichbare Klingel am Eingang. Um GeschäftsinhaberInnen zu sensibilisieren und um gemeinsame Lösungen zu suchen, wird der Dialog mit den BetreiberInnen und EigentümerInnen vorgeschlagen. Gemeinsame Vor-Ort-Begehungen mit betroffenen KundInnen können sinnvoll sein, um das Problembewusstsein zu schärfen. Auch eine Beratung hinsichtlich der Finanzierung/Fördermittel für Umbaumaßnahmen (Treppenlift) und alternativer Lösungen kann wichtige Anstöße geben.

Zu empfehlen ist überdies die aktive Nutzung des Online-Dienstes Wheelmap, in dem die Zugänglichkeit von Geschäften mit dem Rollstuhl bewertet werden kann. Auch dies kann Anstoß für Veränderungen geben.



Screenshot Wheelmap
Quelle: <http://wheelmap.org>

Wheelmap ist ein Online-Dienst, mit dem in einer Karte behindertengerechte Restaurants, Einzelhändler, Bahnhöfe oder andere öffentliche Orte markiert werden können. Die Teilnahme an der Plattform ist ohne Anmeldung möglich, mit Hilfe einer iPhone- oder Android-App lässt sich die Datenbank auch unterwegs bequem abfragen.
<http://wheelmap.org>



Mobile Rampe
Quelle: www.sozialhelden.de

Tausendundeine Rampe - Gemeinsam mit der Crowdfunding-Plattform Bergfürst wurden seit 2012 Spenden gesammelt, um in ganz Deutschland klappbare Rampen für Cafés, Restaurants und andere Geschäfte kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Spendensammlung, die unter anderem durch Christoph Metzelder und Udo Walz prominente Unterstützung fand, erzielte große Erfolge.

Ein größerer Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Ausführung von Behindertenparkplätzen an Standorten von Infrastruktureinrichtungen. Sie sind ausreichend breit und eben gepflastert zu gestalten. Stellplätze mit groben Pflasterungen sind für RollstuhlfahrerInnen nicht ohne Hilfe nutzbar. Auch hier ist der Hinweis wichtig, dass auch die Zuwegungen zu den Stellplätzen barrierefrei auszuführen sind.



Behindertenstellplätze Am Sande in Stade

Behindertenstellplätze vor dem Kreishaus in Stade mit ausreichender Breite und Bodenabsenkung im Ausstiegsbereich. Leider sind die Flächen rund um die Stellplätze nicht leicht mit dem Rollstuhl zu überwinden.

5.2. Ausgewählte Maßnahmen

Umgestaltung der Hamburger Straße mit Fortsetzung in die Hagener Allee / Manhagener Allee / Rondeel

Das Rondeel bildet zusammen mit den „drei Strahlen“ das „Herz“ der Ahrensburger Innenstadt. Hier ist der zentrale, hoch frequentierte Geschäftsbereich mit Geschäften auf beiden Seiten der Straßenzüge. An der Hamburger Straße liegt das beliebte Kaufhaus Nessler, ein wichtiger Magnet in der Innenstadt.

Die Hamburger Straße kann mit Priorität umgestaltet werden, da hier noch das alte Straßenprofil der Bundesstraße besteht. Eine gestalterische Orientierung an dem Konzept des Architekten v. Schindel wird aus denkmalpflegerischen Gründen erwünscht, um im barocken Stadtgrundriss einen gestalterischen Zusammenhang herzustellen. Auch wird in der Beteiligung das besondere „Flair“ der Hagener Allee hervorgehoben. Allerdings hat die Bestandsanalyse ergeben, dass die Wegequalitäten in den umgestalteten Bereichen unter den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit unzureichend sind. Aus diesem Grund wird empfohlen, eine bessere Wegequalität in der Hamburger Straße zu erzielen und die Maßnahmen bis in die Hagener Allee und Manhagener Allee in ausgewählten Bausteinen auszudehnen.

Das verkehrsplanerische Gutachten stellt die Empfehlungen entsprechend dar:

Hamburger Straße

- Umgestaltung der Hamburger Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 3 cm-Bord zur Fahrbahn.
- Reduzierung des Stellplatzangebotes und Verortung nur auf einer Seite in der Hamburger Straße mit Unterbrechungen für andere Nutzungen, z.B. Gastronomie oder Fahrradparken.
- Einbahnstraße für den Pkw-Verkehr in Richtung Norden.
- Zweirichtungsverkehr für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn, daher möglichst ebenes Pflaster in der Fahrbahn verwenden.
- Seitenraum mit breiten Gehwegen einrichten, störende Möblierungen außerhalb der Wegstrecken ordnen.
- Bodenbelag im Gehwegbereich in breiter Dimensionierung eben ausführen, hier auf einen guten Kontrast zur Fahrbahn achten.
- Querungen, hochgesetzt auf Fußwegniveau an ausgewählten Stellen (z.B. an Übergängen zu den privaten Durchgängen, am Kaufhaus Nessler, am Ärztehaus) anbieten mit taktilen Leitstreifen im Querungsbereich.

Hagener Allee

- Abbau der Stellplätze im nördlichen Abschnitt.
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bis zur Aufweitung des Straßenraums (Parkplatz), daher möglichst ebenes Pflaster in der Fahrbahn verwenden.
- zusätzliche Anlage eines ebenen Streifens zwischen dem bereits vorhandenen Gehweg und der Fahrbahn (bisheriger Radweg).
- Querung vor dem Parkplatz hochgesetzt auf Fußwegniveau mit taktilen Leitstreifen im Querungsbereich.
- Optimierung der Behindertenstellplätze im südlichen Abschnitt der Hagener Allee (Bodenbelag, Ausstiegsfläche).

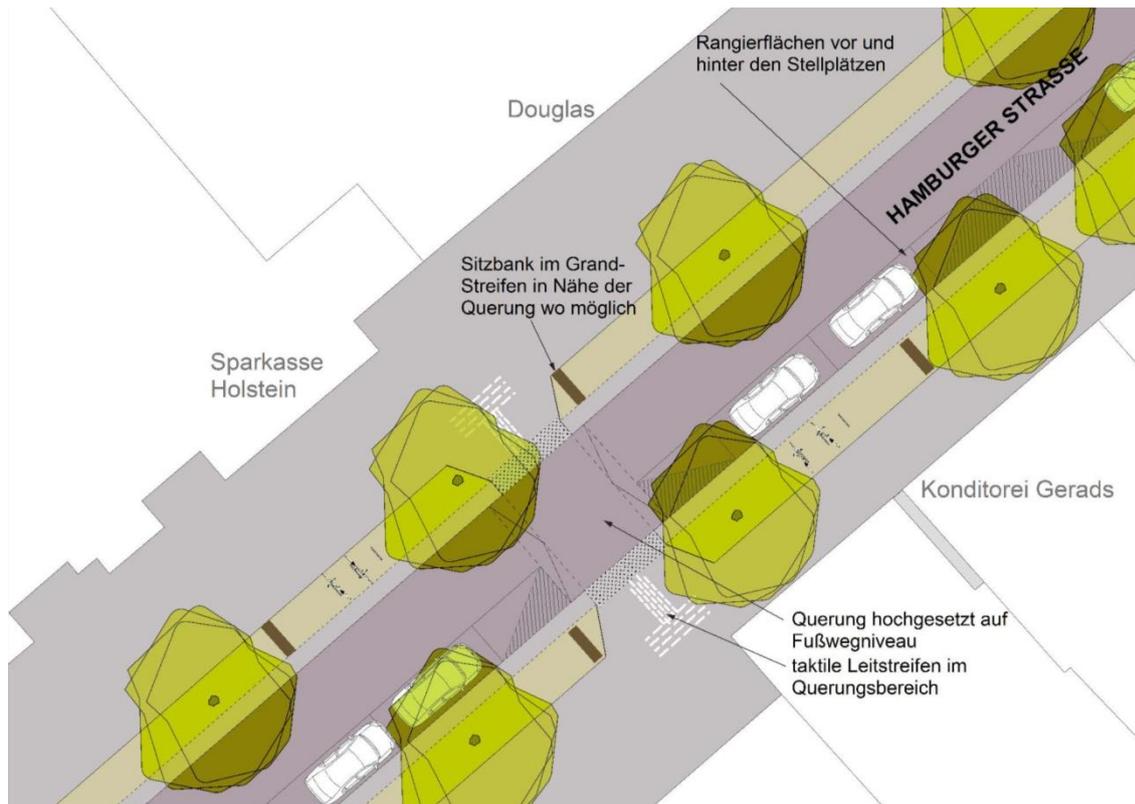


Abbildung 8: Skizze Umgestaltung Hamburger Straße mit Querungsstellen (Hunck + Lorenz Freiraumplanung)

Manhagener Allee

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bis zur Aufweitung des Straßenraums (Parkplatz), daher möglichst ebenes Pflaster in der Fahrbahn verwenden.

Rondeel

- Einbau eines breiten, ebenen Streifens in der Mitte des Rondeels. Hier ist zu erwarten, dass auch FahrradfahrerInnen den Streifen nutzen werden. Deshalb sollte der Streifen mind. 2m breit sein. Vorrang hat hier der Fußverkehr.
- Im Straßenraum durchgehend gerade Führung der Fahrbahn aus der Hamburger Straße in Richtung Manhagener Allee, auch zur Entlastung der Hagener Allee.
- Hochgesetzte Fahrbahn auf Fußwegniveau entlang des Rondeels.



Marktplatz in Wismar
Quelle: Galerie der Fotos, Dirk Baumgarten

Beispiel für eine klare und ebene Wegeföhrung im historischen Pflaster auf dem Marktplatz in Wismar.



Abbildung 9: Skizze Umgestaltung des Rondeels und des angrenzenden Straßenraums (Hunck + Lorenz Freiraumplanung)

Bessere Wegequalitäten im Bereich der Kreuzung Rondeel/Große Straße/Rathausstraße

Der Bereich der Kreuzung Rondeel/Große Straße/Rathausstraße ist platzartig gestaltet. Hier ist das Kleinpflaster aus den Seitenräumen und dem Bereich Rondeel auch im Straßenraum verlegt. Es besteht der Eindruck einer gemischt genutzten Fläche (Shared Space). Tatsächlich funktioniert der Verkehrsablauf weitgehend gut, obwohl hier eine Straßenverkehrsfläche mit Vorrang für den motorisierten Verkehr besteht und Fußgängerinnen und Fußgänger in diesem zentralen Geschäftsbereich an unterschiedlichen Stellen den Bereich der Fahrbahn queren und sich teilweise auch dort aufhalten. Auch eine Buslinie fährt hier entlang der Großen Straße in die Lohe. Der Verkehrsablauf setzt gegenseitige Rücksichtnahme voraus. Der Kreuzungsbereich bietet allerdings keinerlei Orientierungen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, zudem ist der Bodenbelag entlang der Wegstrecken über die Fahrbahnen bedingt durch das kleine Natursteinpflaster weniger gut befahrbar. Lieferverkehre blockieren häufig im Kreuzungsbereich die Querungsstellen und verlängern die Querungen.

Empfehlung:

- Freihalten der „Aufstellflächen“ in den Seitenräumen im Bereich der Querungen von (temporären) Möblierungen und Falschparkern.
- Verbesserung der Wegequalitäten für Querungen zu Fuß bzw. im Rollstuhl im Kreuzungsbereich Rathausstraße/Große Straße, z.B. durch Verbindung der vorhandenen ebenen Streifen mit ausreichenden taktilen und optischen Kontrasten (vgl. Skizze Abb. 10).
- Alternativ Verbindung der vorhandenen ebenen Streifen zu einem kleinen, optisch und taktil vom umgebenden Pflaster abgesetzten „Platz“, um den Aufenthaltscharakter noch stärker zu betonen, mehr Aufmerksamkeit auf den Fußgängerverkehr zu lenken und gleichzeitig an den Übergängen im Kreuzungsbereich eine optisch und taktil wahrnehmbare Führung anzubieten (s. Skizze Abb. 11).

Voraussetzung für diese Lösung ist, dass ein geeignetes ebenes Pflaster verwendet werden kann, welches auch dem Busverkehr standhält.



„Shared Space-Prinzip“ im Neuen Wall in Hamburg

Shared Space-Prinzip im Neuen Wall in Hamburg. Einheitliche Gestaltung der Seitenräume und der Fahrbahn, erkennbare Fahrbahn durch 3 cm-Bord. Die einheitliche Gestaltung der Fahrbahn und Seitenräume erzeugt Platzcharakter und damit Aufmerksamkeit für die querenden FußgängerInnen. Barrierefrei ist diese Lösung nicht.

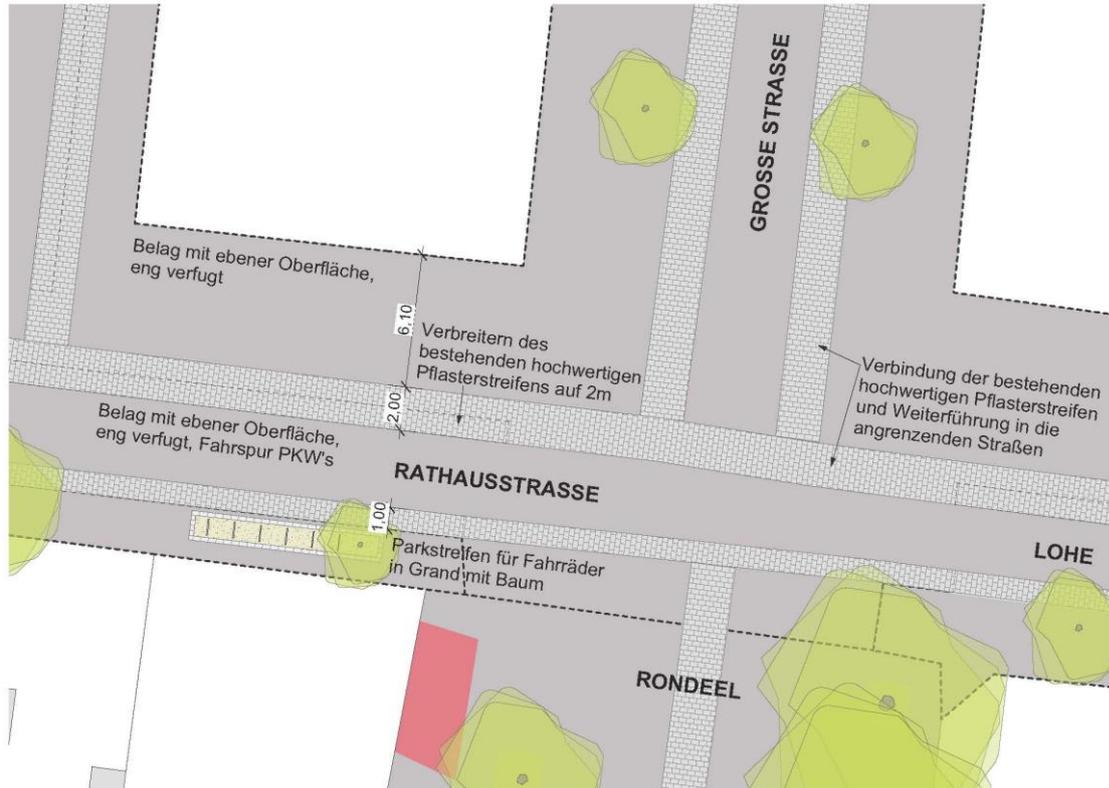


Abbildung 10: Skizze Umgestaltung des Bereichs Rathausstraße / Große Straße / Rondeel (Hunck + Lorenz Freiraumplanung)

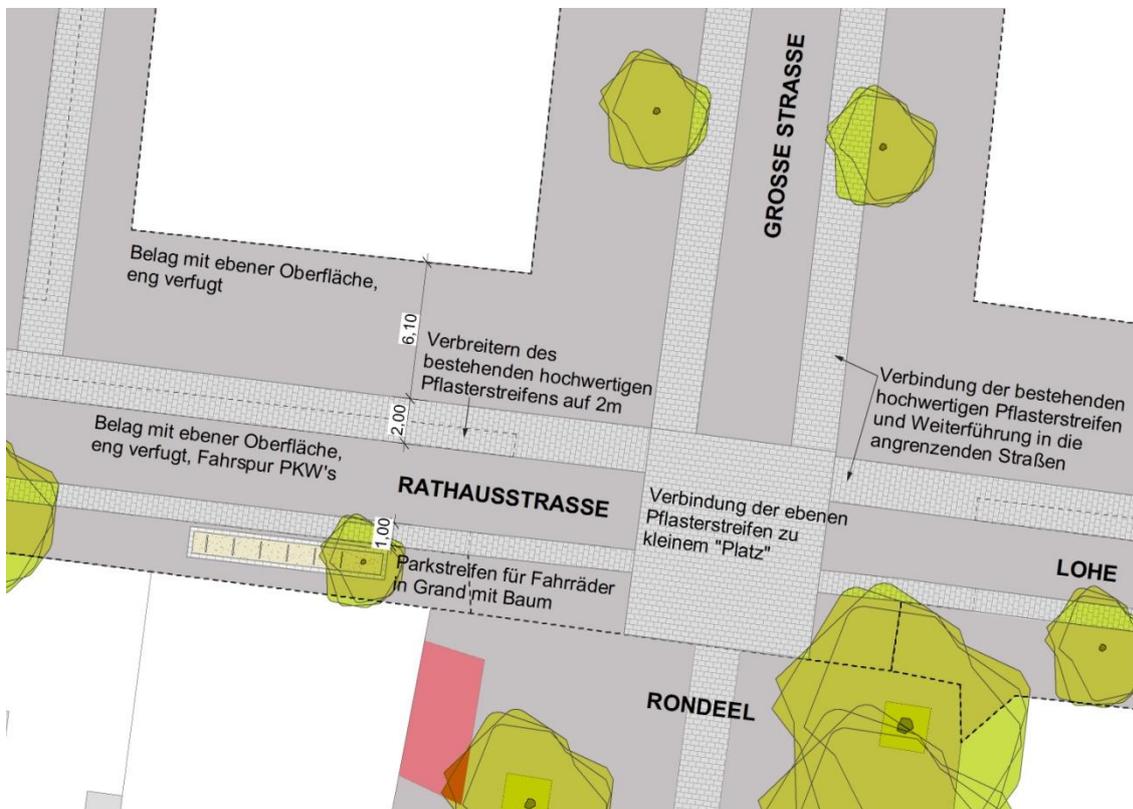


Abbildung 11: Alternative Skizze Umgestaltung des Bereichs Rathausstraße / Große Straße / Rondeel (Hunck + Lorenz Freiraumplanung)

Umgestaltung Alter Markt

Der Alte Markt ist durch die hier im Bundesstraßenprofil verlaufende Straße nicht als Markt und Platz zu erkennen. Aufgrund der Besonderheit des Ortes mit seiner historischen Bausubstanz und öffentlichen Nutzungen wird für die Umgestaltung des Bereichs ein städtebaulicher Wettbewerb bzw. ein Gutachterverfahren empfohlen.

Hierbei sind besondere Anforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit zu berücksichtigen und einzubringen.

- Der Straßenverlauf im Bereich des Alten Marktes ist kurvig. Barrierefreie Querungen verlaufen i.d.R. senkrecht/gerade zur Fahrbahn und führen auf kürzestem Weg über die Straße. Barrierefreie Querungen sind möglichst nicht im Bereich von Kurven anzulegen, sondern an geraden Straßenabschnitten. Es sollte geprüft werden, ob aufgrund der besonderen Bedingungen und der vergleichsweise guten Frequenz (Bushaltestelle, Ärztehaus) bei gleichzeitig durchaus messbarem Verkehrsaufkommen ein Zebrastreifen angelegt werden kann. Eine Querung in der Nähe der Bushaltestelle ist wichtig, damit An- und Fortkommen mit dem Bus gleichermaßen möglich ist.
- Die Bushaltestellen sollten möglichst in guter Erreichbarkeit von der Querungsstelle aus angelegt und mit überdachten Warteständen mit Sitzgelegenheiten (Ärztehaus) ausgestattet sein.
- Bei der Planung einer neuen Verkehrsführung sind gute Sichtverhältnisse für den Fußverkehr zu berücksichtigen.
- Eine deutliche Reduzierung des Querschnitts der Fahrbahn ist zu empfehlen. So wird die Querungssicherheit stark verbessert und es entstehen großzügige Flächen für den Aufenthalt, die mit Blick auf die Bedürfnisse unterschiedlicher NutzerInnen gestaltet werden sollten.
- Der Fahrradverkehr sollte auf die Fahrbahn verlegt werden. Falls in diesem Bereich der Fahrbahnbelag gepflastert werden soll, ist daher möglichst gut befahrbares Pflaster zu verwenden.
- Ein Kontrast zwischen Aufenthaltsflächen und Fahrbahn kann durch unterschiedliche Bodenbeläge erreicht werden.
- Am Standort des Ärztehauses sind barrierefreie Stellplätze erforderlich.
- Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität am Platz sollten ausreichend Sitzmöglichkeiten angeboten werden. Der Alte Markt bietet auf der Wegstrecke zwischen Innenstadt und Schloss eine sehr gute Gelegenheit zur Rast mit Blick auf die alte Kirche.

Anlage eines barrierefreien Rundwegs um das Schloss

In Ergänzung zum Lückenschluss des neu angelegten inneren Rundwegs um das Ahrensburger Schloss wird empfohlen, einen barrierefreien äußeren Rundweg um die Schlossinsel anzulegen.

- Anlage eines möglichst einheitlich gestalteten, ausreichend breit dimensionierten Rundwegs mit ebenem Bodenbelag, vorzugsweise Platten (s. Beispiel) rund um das Schloss.
- Ausreichende Beleuchtung in den Abendstunden.
- Keine Ausweisung als Radweg, bis auf den Abschnitt Bagatelle (Alltagswegeverbindung).
- Ausstattung mit ausreichenden Sitzgelegenheiten, möglichst robuste Ausführung.
- Bei der weiteren Entwicklung des Gebiets und der Schaffung neuer Angebote, z.B. ein Café und öffentliche Toiletten, ist deren barrierefreie Erreichbarkeit zu beachten.



Zugang zum Park am Schleemer Bach in Hamburg-Billstedt

Eine großzügige Wegeföhrung zum Eingang eines Parks am Schleemer Bach in Hamburg mit einer altersgerechten Bank unmittelbar hinter dem Eingang.



Grünzug in Hamburg-Billstedt

Ein heller, freundlicher und großzügig dimensionierter und im Kontrast zum Gras gut erkennbarer Parkweg in Hamburg-Billstedt.

6. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Die Stadt Ahrensburg hat einiges für den Abbau von Barrieren im Untersuchungsgebiet zu tun. Durch die größeren Maßnahmen und umfangreicheren Umgestaltungen im Zuge der Städtebauförderung besteht die Chance, von vornherein die wichtigsten Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen und auf diesem Wege nicht nur zu technisch, sondern auch gestalterisch guten Lösungen zu kommen.

Jetzt kommt es darauf an, das Konzept zur Barrierefreiheit umzusetzen und Barrieren Schritt für Schritt im Zuge der Projekte abzubauen. Dafür sind Prioritäten zu setzen.

Der weitere Prozess der Planung und Realisierung bindet viele unterschiedliche AkteurInnen ein. Hier ist besonders darauf zu achten, dass die Erkenntnisse aus dem Konzept für die Barrierefreiheit nicht verloren gehen und die Anforderungen der Barrierefreiheit immer wieder neu als Querschnittsaufgabe in die Planungsschritte eingebracht werden. Dies gelingt insbesondere dadurch, dass im Zuge der weiteren Planungen eine vielfältige Beteiligung unterschiedlicher Menschen ermöglicht wird, die ihre Anforderungen und Hinweise einbringen können.

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. Aufbau von Dialogstrukturen und Partnerschaften mit AkteurInnen außerhalb der Verwaltung, z.B. mit TrägerInnen von sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie mit Gewerbetreibenden in der Innenstadt.

Wiedervorlage des Themas in internen und öffentlichen Diskussionen anlässlich konkreter Planungen und Projekte, Angebote zur Beteiligung, z.B. gemeinsame Erkundungen.

Sensibilisierung von verantwortlichen Bauherren, Bauträgern, planenden Büros und Bauausführenden im Rahmen der Projekte vor Ort.

- b) Interne Arbeitsstrukturen für den Barriereabbau klären: Die Verankerung des Themas der Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe sollte auch verwaltungsintern weiter verfolgt werden. Hier gilt es, die Schnittstellen in unterschiedlichen Abteilungen am Beispiel konkreter Projekte aufzudecken und dort für das Thema zu sensibilisieren.
- c) Bestandsaufnahme fortsetzen und verstetigen: Im Vorfeld von größeren Planungen und Projekten besteht Gelegenheit, die Bestandsaufnahme zu aktualisieren und zu ergänzen.

Für den weiteren Abbau von Barrieren ist eine wichtige Voraussetzung, dass laufende Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Barrierefreiheit aufgenommen und geprüft werden, denn Barrieren entstehen immer wieder neu.

Insbesondere ist es wichtig, bereits umgesetzte Maßnahmen auf ihre Tragfähigkeit und Umsetzbarkeit hin zu prüfen und zu dokumentieren. Darauf aufbauend können neue ortsspezifische Standards für die Straßenraumgestaltung in Abstimmung mit anderen Fachämtern entwickelt werden.

7. Verzeichnis der Abbildungen / Karten

Abbildung 1:	Dimensionen einer inklusiven Stadtteilentwicklung	2
Abbildung 2:	Verfahrensschritte für das Konzept „Barrierefreiheit“	5
Abbildung 3:	Karte des Alltagswegenetzes im Untersuchungsgebiet	9
Abbildung 4:	Zugänglichkeit von Einzelhandelsgeschäften im Untersuchungsgebiet Quelle: Büro Dr. Lademann & Partner	20
Abbildung 5:	Karte Bestands- und Mängelplan Wegenetz	22
Abbildung 6:	Karte Bestands- und Mängelplan Querungen	23
Abbildung 7:	Karte Bestands- und Mängelplan Infrastruktureinrichtungen und Haltestellen	24
Abbildung 8:	Skizze Umgestaltung Hamburger Straße mit Querungsstellen	42
Abbildung 9:	Skizze Umgestaltung des Rondeels und des angrenzenden Straßenraums	43
Abbildung 10 + 11:	Skizzen Umgestaltung des Bereichs Rathausstraße / Große Straße / Rondeel ...	45

Die Karten (Abb. 3 und 5-7) sind eigene Darstellungen mit einer Datengrundlage des Büros BPW baumgart + partner.

8. Bildnachweis

- Seite 28: Dirk Boenke, Köln. Taktiles Leitsystem Elisabeth-Blockmann-Platz in Marburg
- Seite 32: Norbert Rudolph, Münster. Fahrbahnbelag für Fahrradverkehr in Münster
- Seite 33: Dirk Boenke, Köln. Querungshilfe Severinstraße Köln
- Seite 33: Anja Schlamann. Vergrößerter Seitenraum in der Lortzingstraße in Frankfurt
- Seite 35: Wolfgang Haller, Hannover. Bänke zum Sitzen und Liegen in Lübeck
- Seite 36: Florian Rossmann, Berlin, Nauener Platz am Abend mit Beleuchtung
- Seite 36: Plakat Sitzrouten Frankfurt.
https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2509340&_ffmpar%5B_id_inhalt%5D=3488156.
- Seite 37: Signet „nette Toilette“. <http://www.die-nette-toilette.de>.
- Seite 38: Konzeptbaustein Lichtmasterplan Stuttgart. Quelle: licht, raum, stadt planung, Wuppertal.
- Seite 41: Screenshot Wheelmap. Quelle: <http://wheelmap.org>.
- Seite 41: Mobile Rampe. <http://sozialhelden.de/blog/projekte/tausendundeine-rampe-fuer-deutschland/>
- Seite 44: Dirk Baumgarten. Marktplatz in Wismar. Quelle: Galerie der Fotos.

Alle weiteren Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

9. Literatur

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

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

DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
Ausgabe: 2010-10

DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Gertz Gutsche Rümenapp: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013.

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) BGG.
Ausfertigungsdatum: 27.04.2002. Zuletzt geändert durch Art. 12 G v. 19.12.2007 I 3024.

Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA), Ausgabe 2015 (R 1).

Stadt Ahrensburg, Fachbereich Bildung, Sport, Kultur & soziale Einrichtungen: Altenplan, Planung altersgerechter Lebensräume in Ahrensburg. 2008.

Statistisches Bundesamt. Destatis: Behinderte Menschen.

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

10. Separater Anhang: Bewertungstabellen.

Bearbeitung

- Bestandsanalyse, Öffentlichkeitsbeteiligung und Maßnahmenkonzept:
TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Dipl.-Volksw. Mone Böcker
M.Sc. Olga Schill
M.Sc. Vivienne Kalka
- Fachliche Begleitung/Skizzen zu Maßnahmenswerpunkten:
Hunck + Lorenz Freiraumplanung
Dipl.-Ing. Heike Lorenz
Dipl.-Ing. Maren Mirecki