TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

Konzept zur Barrierefreiheit
für die Stadt Neustadt in Holstein
Teilräume Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof









Im Auftrag der
Stadt Neustadt in Holstein
Stadtbauamt – Abteilung Stadtplanung
Kirchhofsallee 2, 23730 Neustadt in Holstein

Stand: 13. Januar 2017

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

SH
Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres und
Bundesangelegenheiten

Auftraggeber
Stadt Neustadt in Holstein
Stadtbauamt – Abteilung Stadtplanung
Kirchhofsallee 2
23730 Neustadt in Holstein
Antje Weise
Conrad Rieger

Auftragnehmer und Bearbeitung
TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Palmaille 96
22767 Hamburg
www.tollerort-hamburg.de
Dipl.-Volksw. Mone Böcker
M.Sc. Olga Schill

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung ... 4
2. Methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur ... 6
3. Beteiligung ... 7
4. Alltagswegenetz ... 9
5. Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse ... 11
   - 5.1. Bewertungskriterien Wege, Plätze und Querungen im öffentlichen Raum ... 11
   - 5.2. Bewertungskriterien Quell- und Zielorte ... 13
   - 5.3. Bewertungskriterien Haltestellen ... 14
   - 5.4. Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse ... 14
6. Maßnahmenkonzept ... 27
   - 6.1. Allgemeine Maßnahmenempfehlungen ... 27
   - 6.2. Ausgewählte Maßnahmen - Handlungsschwerpunkte ... 40
     - Umgestaltung Marktplatz ... 40
     - Umgestaltung Reiferstraße ... 43
     - Umgestaltung Haakengraben ... 48
     - Umgestaltung Schiffbrücke und Hafenwestseite ... 49
7. Empfehlungen für das weitere Vorgehen ... 51
8. Abbildungs- und Kartenverzeichnis ... 52
9. Literaturverzeichnis ... 53
10. Bewertungstabellen ... 54

Bewertungstabelle: Wegenetz ... 55
Bewertungstabelle: Erreichbarkeit und Zugang von Infrastruktureinrichtungen ... 65
Bewertungstabelle: ÖPNV Haltestellen ... 72

1. Einführung

Die Stadt Neustadt in Holstein wurde in das Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden - überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ aufgenommen. Das hier vorliegende Konzept „Barrierefreiheit“ für das Städtebaufördergebiet mit den Teilräumen Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof wurde auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen „Altstadt / Hafenwestseite“ in diesem Rahmen erarbeitet.

Die Stadt Neustadt i.H. verfolgt seit einigen Jahren das Ziel einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums. Alle Menschen, mit und ohne Behinderungen, sollen ihre Ziele im Stadtgebiet gut und selbständig erreichen können.

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

- Rund ein Viertel der Bevölkerung über 65 Jahre ist nach einer Repräsentativerhebung in ihrer Motorik eingeschränkt und nutzt einen Stock, Rollator und/oder Rollstuhl (BMVBS 2011). Ältere Menschen sind besonders auf ihr näheres Umfeld angewiesen. Fast die Hälfte ihrer Wege bewältigen sie zu Fuß (38%) oder mit dem Fahrrad (7%) (BMVBS 2010).
- Im Bundesdurchschnitt sind etwa 10% der Bevölkerung als Schwerbehinderte registriert (Destatis 2014), in Schleswig-Holstein 12% und im Kreis Ostholstein 11%. Damit sind nicht alle schwerbehinderten Menschen erfasst. 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 Umfeld ohne Barrieren.

Das Leitbild der UN-Behindertenrechtskonvention (Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen) ist die Inklusion. Inklusion bedeutet „Zugehörigkeit“. Ziel ist, dass alle Menschen, unabhängig von ihrer persönlichen physischen und psychischen Konstitution, am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ein möglichst selbständiges Leben führen können. Auf Bundesebene wurde in 2016 der Nationale Aktionsplan 2.0 zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention beschlossen. Mit dem Bundesteilhabegesetz sind im Herbst 2016 neue Grundlagen für Selbstbestimmung und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen geschaffen worden.

In Schleswig-Holstein liegt seit März 2016 der Entwurf des Landesaktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention vor. Der Kreis Ostholstein hat im Oktober 2016 den Aktionsplan Inklusion „Ostholstein, erlebbar für alle“ mit einer Laufzeit bis 2020 beschlossen. In diesem Zeitraum sollen Schritt für Schritt Ziele und Maßnahmen in folgenden Bereichen vorangebracht werden.

- Barrierefreie Infrastruktur (Öffentliche Räume, Verwaltung, Mobilität, Kommunikation)
- Barrierefrei Wohnen vor Ort mit inklusionsorientierten Unterstützungsdiensten (Assistenz, Pflege, Gesundheit)
- Inklusive Bildung (Kita, allgemeinbildende und berufliche Schulen, Weiterbildung)
- Arbeit, Beschäftigung und der Übergang Schule-Beruf
- Freizeit-, Kultur- und Sportbereich sowie Tourismus
- Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung als Querschnittsthema

Der Abbau von Barrieren ist ein wesentlicher Baustein der Inklusion. 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 (Behinderten-

gleichstellungsgesetz - BGG). Der Begriff der Behinderung wird nicht allein auf den Menschen bezogen, sondern auf die Wechselwirkungen zwischen einem Menschen mit seiner individuellen physischen und psychischen Konstitution und seiner Umwelt, die Behinderungen beinhalten kann. Daraus ergeben sich vielfältige Anforderungen, insbesondere an die baulich-technische und gestalterische Ausführung öffentlicher Räume und Infrastruktur. Die neuen DIN-Normen 18040-1 (öffentliche Gebäude) und 18040-3 (öffentlicher Raum) beschreiben die Anforderungen und Möglichkeiten umfassend. Verbindlich sind diese Vorgaben allerdings nur bei öffentlichen Neubauvorhaben bzw. wesentlichen Umgestaltungen im Bestand. Die schrittweise und systematische barrierefreie Anpassung des gebauten öffentlichen Raums auch außerhalb besonderer Projekte bedarf einer langfristig orientierten strategischen Planung.

Im Konzept Barrierefreiheit wird ein „breites“ Verständnis von Barrieren vorausgesetzt. Sowohl materielle „harte“ Beschränkungen im baulich-technischen Sinne als auch die „weichen“ mentalen Barrieren (z.B. Sicherheit) sind relevant, die mitunter eine größere ausgrenzende Wirkung entfalten als „drei Treppenstufen“. Die Vielfalt möglicher Hintergründe eingeschränkter Mobilität ist groß. Neben Gehbeeinträchtigungen sind Sehbeeinträchtigungen im Alter sehr verbreitet. Aber auch junge Bevölkerungsgruppen profitieren von einem barrierefreien Umfeld: So bringen Eltern, die mit Kinderwagen unterwegs sind, ähnliche Anforderungen mit wie ältere Menschen, die mit dem Rollator unterwegs sind. Es gibt jüngere Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Darüber hinausgehend sind Kinder als schwächere VerkehrsteilnehmerInnen mit Blick auf Barrieren in Verkehrsräumen mit zu bedenken.

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

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

Der Abbau von Barrieren ist als eine Alltagsaufgabe und als Ergebnis permanenter Beobachtungen sowie von Übereinkommen zu verstehen. Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und bei öffentlich zugänglichen Gebäuden gelingt nur, wenn alle am Planungs- und Umbauprozess Beteiligten mitmachen. Die Sensibilisierung, Information und Beteiligung der Kommunalpolitik, verschiedener Fachämter, Baufachleute, BehindertenvertreterInnen und Bürgerschaft sind wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer barrierefreien Kommune. Auch Private müssen handeln und Rücksicht nehmen.

Die Stadtverwaltung Neustadt i.H. arbeitet Schritt für Schritt daran, dass öffentliche Gebäude und Infrastruktureinrichtungen barrierefrei erreichbar und ausgestattet werden. So hat beispielsweise im Sommer 2016 das Bürgerbüro im Rathaus eine Hebebühne erhalten, damit die Treppenstufen im Inneren des Gebäudes auch mit dem Rollstuhl überwunden werden können. Gehwege und Plätze sollen ohne Stolperfallen oder Hindernisse gestaltet werden. Dieses Ziel ist insbesondere in der historischen Innenstadt mit vielen grob gepflasterten Wegen nicht leicht und schnell zu realisieren. Auch die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Haltestellen ist von großer

Bedeutung. Der Tourismus-Service hat einen Stadtführer für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen für Neustadt in Holstein herausgebracht. Dieser soll es Touristen als auch Einheimischen ermöglichen sich selbstständig in der Stadt bewegen zu können. In Zukunft wäre es hilfreich, wenn dieser Stadtführer auf der Internetseite der Stadt als Download zur Verfügung gestellt wird.

In Neustadt i.H. setzen sich viele AkteurInnen, wie z.B. die Gleichstellungsbeauftragte, der Seniorenbeirat und eine Multiple Sklerose Selbsthilfegruppe engagiert für die Inklusion und den Abbau von Barrieren ein. Hinweise dieser AkteurInnen sind in das Konzept eingeflossen.

Auf Kreisebene arbeitet der Beirat für Menschen mit Behinderungen Ostholstein, der sich für die Belange der Menschen mit Behinderung einsetzt und den Kontakt und die Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen fördert. Die Lebenshilfe Ostholstein bietet einen Barrierefinder im Internet. Hier können Barrieren im öffentlichen Raum gemeldet werden (www.inklusionskarte-ostholstein.de).

2. Methodische Vorgehensweise / Prozessstruktur

Der Arbeitsauftrag für das Konzept Barrierefreiheit im Städtebauförderungsgebiet Neustadt in Holstein Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof umfasst:

- eine Bestandsanalyse als Fortschreibung der Erkenntnisse des „Zukunftskonzepts Daseinsvorsorge“ in Bezug auf Barrieren im öffentlichen Straßenraum und der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit ausgewählter Infrastruktureinrichtungen,
- die Entwicklung beispielhafter Lösungsansätze für den öffentlichen Raum und ausgewählte Infrastruktureinrichtungen sowie
- die Erarbeitung von Empfehlungen/Richtlinien für die weitere städtebauliche Planung im Altstadtbereich.

Die Untersuchung bezieht folgende Bereiche mit ein:

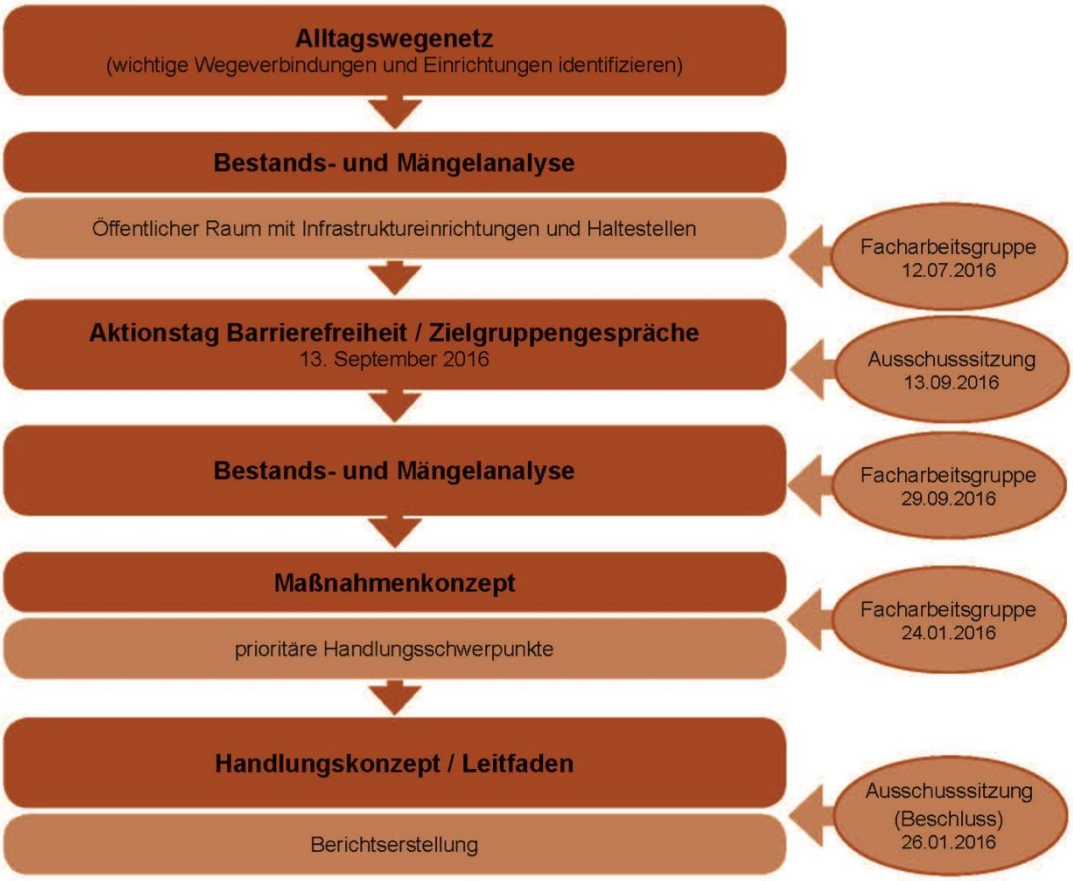
- Gestaltung und Ausstattung öffentlicher und öffentlich nutzbarer Wege, Plätze/Parks
- Gestaltung und Ausstattung von Querungen
- Zugänge von Infrastruktureinrichtungen
- Gestaltung, Ausstattung und Anordnung von Stellplätzen
- Gestaltung und Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen

Der erste Arbeitsschritt ist die Abstimmung eines **Alltagswegenetzes,** der die wichtigsten Ziel- und Quellorte im Untersuchungsraum identifiziert und die sich daraus ergebenden bevorzugten Wegeverbindungen in der Altstadt und Hafenwestseite in Neustadt in Holstein hervorhebt. Das Alltagswegenetz stellt eine wichtige Grundlage für die Bewertung des Handlungsbedarfs und die Auswahl von Schwerpunkten für das Maßnahmenkonzept dar.

Die Frequenz an Zielorten und auf Wegeverbindungen ist bei der Auswahl von Maßnahmenschwerpunkten ein 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 und –analyse** von Barrieren erfolgt durch Begehungen vor Ort. Die Ausgangssituation ist in Checklisten erfasst und fotografisch dokumentiert (s. Anlage). Auf dieser Grundlage erfolgt eine Bewertung des Handlungsbedarfs. Dabei ist berücksichtigt, ob für die öffentliche Hand der Stadt Neustadt in Holstein in der spezifischen Situation Handlungsmöglichkeiten bestehen.

Das **Maßnahmenkonzept** 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. Ausgewählte Bereiche, die einer Neuordnung bedürfen, werden vertiefend beschrieben.



Vorgehen Konzept zur Barrierefreiheit für das Städtebaufördergebiet Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof

3. Beteiligung

Bei der Erarbeitung des Konzepts Barrierefreiheit wurden verschiedene Angebote der Beteiligung gemacht, um örtliches Fachwissen und unterschiedliche Perspektiven einbeziehen zu können.

- Eine Facharbeitsgruppe, bestehend aus VertreterInnen der Verwaltung (Stadtplanung, Tiefbau, Gleichstellungsbeauftragte) sowie von Institutionen und Verbänden (Seniorenbeirat, Hamburger Lebenshilfewerk, Beirat für Menschen mit Behinderungen sowie der Koordinierungsstelle des Aktionsplans Inklusion des Kreises Ostholstein, begleitete den Arbeitsprozess im Rahmen von drei Sitzungen.
- Mit folgenden Schlüsselpersonen wurden Gespräche geführt:
  - Gernot Eckert, Behindertenbeauftragter
  - Werner Spätling, stellvertretender Vorsitzender des Seniorenbeirats
  - Natalia von Levetzow, Gleichstellungsbeauftragte

- Beatrix Spiegel, Leiterin der Waldorfkindergärten
- Jürgen Mohr, Vorsitzender des Gewerbevereins
- Carolin Böhnke, im Rollstuhl sitzende Bewohnerin Neustadts
- Vera Kremer, Tourismus-Service

- Ein Aktionstag mit Rundgängen auf dem Marktplatz wurde am 13. September 2016 durchgeführt. Ausgestattet mit Rollatoren, Rollstühlen, Langstöcken, einem Alterssimulationsanzug, 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. Die Begehung fand ein positives Echo. Die Beteiligten waren erstaunt, wie mühsam die Fortbewegung mit Rollstuhl und Rollator ist. Kleinere Unebenheiten oder schon ein geringes Gefälle machen die Fortbewegung zu einer unerwarteten sportlichen Herausforderung.





Die TeilnehmerInnen gaben wichtige Hinweise zu Barrieren und dem Handlungsbedarf

4. Alltagswegenetz

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Sanierungsgebiet „Altstadt“ des Städtebauförderprogramms „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ sowie die Hafenwestseite und das Areal rund um den Bahnhof, insgesamt ca. 26 ha. Die historische Altstadt umfasst die wesentlichen hochfrequentierten Geschäftsbereiche der Stadt. Hier sind die wesentlichen alltäglichen Zielorte in Neustadt in Holstein verortet. Die Hafenwestseite ist ein attraktives Entwicklungsgebiet zwischen Altstadt und Bahnhof. Der Bahnhof, außerhalb der Altstadt gelegen, ist alltäglicher Ziel- bzw. Quellort vieler PendlerInnen.

Die Altstadt Neustadts weist vergleichsweise wenige öffentliche Plätze mit Aufenthaltsfunktion auf. Umso größer ist die Bedeutung des zentralen historischen Marktplatzes zwischen Rathaus und Kirche. Er ist ein wichtiger Ort der Begegnung. Hier findet zwei Mal wöchentlich der Wochenmarkt statt. Der Marktplatz ist auch Bestandteil einer Wegeverbindung zwischen Bahnhof, Hafen und nördlichen Wohngebieten. Um diese Wegeverbindung zu stärken wurde im groben Pflaster des Marktplatzes ein eben gepflasterter, gute begehbarer Steifen angelegt, allerdings ohne Anschluss an die umliegenden ebenen Gehwege.

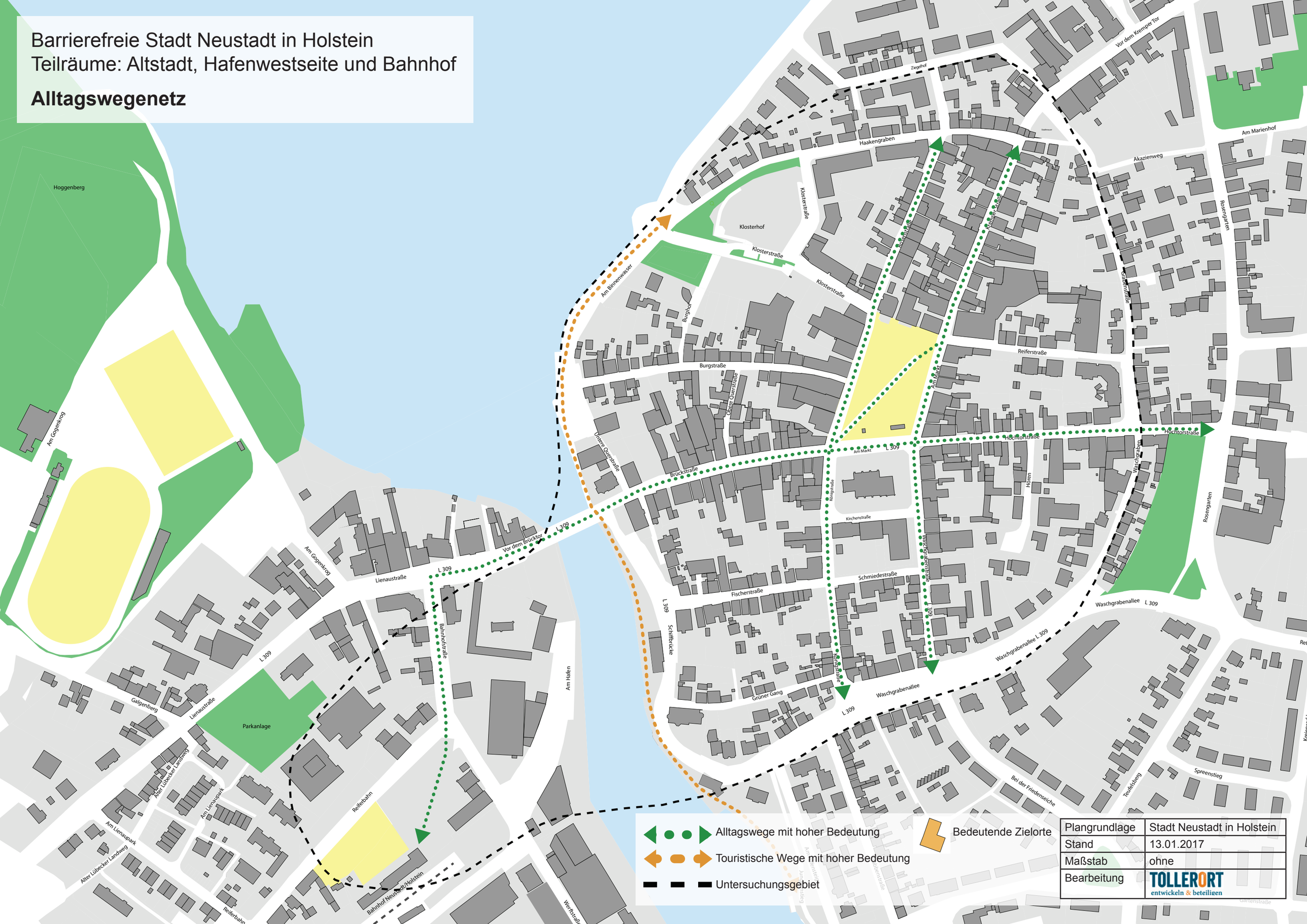
Aufenthaltsfunktion bietet auch die Uferpromenade Schiffbrücke mit einigen Angeboten der Gastronomie. Die Hafenwestseite mit einem größerem Platz und angrenzend weiteren gastronomischen Angeboten soll perspektivisch umgestaltet und aufgewertet werden.

Das nachfolgend dargestellte Hauptwegenetz verbindet zentrale Versorgungsbereiche, wichtige private und öffentliche Infrastruktureinrichtungen (Rathaus, Ärztehaus etc.), Begegnungsorte (Plätze, Kirche, weitere Einrichtungen) und den bedeutsamen ÖPNV-Knotenpunkt (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. 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.

Die Untersuchung der Barrierefreiheit bezieht sich im Schwerpunkt auf Wegeverbindungen, die diese Untersuchungsräume durchziehen.

Barrierefreie Stadt Neustadt in Holstein
Teilräume: Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof

Alltagswegenetz



Plangrundlage	Stadt Neustadt in Holstein
Stand	13.01.2017
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

5. Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse

Auf der Basis des erarbeiteten Alltagswegenetzplans mit wesentlichen Verbindungsachsen und Zielorten fand im Juli 2016 eine umfassende Bestandsaufnahme statt.

In der Bestandsaufnahme wurden folgende Teilräume untersucht:

- Öffentlicher Raum - öffentliche Verkehrsanlagen (Straßen, Wege und Plätze) inklusive Parkierungsanlagen und zugehörige Möblierungen.
- Gebäude kommunaler und teils privater Infrastruktureinrichtungen, die öffentlich zugänglich sind.
- Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs.

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.

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

Dimension

- Die anzustrebende nutzbare Seitenraumbreite beträgt 2,50 m (gemäß DIN 18 040/3). Engstellen können über max. 18 m Länge 0,90 m breit ausgeführt sein. In der Altstadt von Neustadt ist die Einhaltung dieser Vorgaben nur teilweise gewährleistet (aufgrund des historischen Stadtgrundrisses).

- Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum sollte möglichst vermieden werden.
- Gehwegparken soll nicht zugelassen sein.

Gefälle

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

Querungsmöglichkeiten

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

Treppen

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

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

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

Sonstiges/Aufenthaltsqualität

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

5.2. Bewertungskriterien Quell- und Zielorte

Die Beurteilung der Barrierefreiheit von Infrastruktureinrichtungen erfolgte anhand folgender Kriterien:

Behindertenparkplätze

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

Erreichbarkeit des Eingangs

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

Behindertentoiletten

- Mindestens eine barrierefreie Toilette je Sanitäranlage.
- Die lichte Durchgangsbreite sollte mind. 90 cm betragen. Die Türen sollen grundsätzlich nicht nach innen schlagen (Blockierungsgefahr). Zum Zuziehen der Tür ist eine waagerechte Griffstange (Anbauhöhe 85 cm) anzubringen. Die Kabinentür muss im Notfall von außen zu öffnen sein.
- Es ist eine Bewegungsfläche von mind. 150 cm x 150 cm jeweils vor den Sanitärobjekten vorgehalten werden.
- Das WC-Becken sollte eine Breite von 40 cm und eine Höhe von 48 cm sowie eine Rückenstütze aufweisen. Auf beiden Seiten des WC-Beckens ist eine 90 cm breite und 70 cm tiefe Bewegungsfläche erforderlich. Beidseitig sind stabile und klappbare Stützgriffe anzubringen.
- Das Handwaschbecken sollte unterfahrbar sein.
- Eine Notrufanlage sollte vom WC-Becken aus sitzend und vom Boden ausgelöst werden.
- Ist eine Liege als Umkleidemöglichkeit vorgesehen, muss der Raum so dimensioniert werden, dass eine Liege mit den Maßen von 180 cm Länge, 90 cm Breite und 46 cm bis 48 cm Höhe aufgestellt werden kann. Vor der Liege muss eine 150 cm tiefe Bewegungsfläche vorhanden sein. Klappliegen sind auch möglich. Liegen sollten z.B. in Raststätten, Sportstätten und Behinderteneinrichtungen vorzufinden sein.

5.3. Bewertungskriterien Haltestellen

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

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

5.4. Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse

Die Bestandsaufnahme zeigt typische/wiederkehrende sowie besondere örtliche Problemstellen auf. Typische/wiederkehrende Situationen im Untersuchungsgebiet sind nachfolgend im Überblick beschrieben. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sowie eine Bewertung des Handlungsbedarfs auf einzelnen Wegen und Plätzen sind im Einzelnen in Tabellen im Anhang festgehalten.

Ist-Situation Wegequalitäten

In der Altstadt weisen einige Straßenräume ein einheitliches Gestaltungsprinzip mit zum Teil guten Wegequalitäten auf: Hier sind die Seitenräume als Gehwege mit einem ebenen, gut begeh- und befahrbaren roten Klinkerpflaster versehen. Ein helles Granitbord trennt diese kontrastreich vom grauen Fahrbahnbelag ab, so dass Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eine gute Orientierung finden können. Das rote Klinkerpflaster wird allerdings häufig als rutschig bei schlechtem Wetter bezeichnet. Bei Glätte ist ein schneller und guter Winterdienst gefragt.

Die Fahrbahnen selbst sind in der Altstadt überwiegend teils mit grobem Kopfsteinpflaster, teils mit kleinerem Natursteinpflaster versehen. Vor allem das grobe Kopfsteinpflaster ist schwer mit dem Rollstuhl zu befahren. Dies stellt ein sehr großes Problem an Querungen dar.

In den Fußgängerzonen Kremper Straße und Hochtorstraße, in denen die mittige „Fahrbahn“ mit kleinerem Natursteinpflaster versehen ist, ist zu beobachten, dass Menschen mit Rollator, Rollstuhl bis hin zum Fahrrad gerne auf die ebeneren Seitenräume ausweichen. Menschen, die beispielsweise mit einer Muskel- bzw. Nervenerkrankung in einem Rollstuhl sitzen, spüren jede kleine Unebenheit. Solche Unebenheiten können im Einzelfall Anfälle hervorrufen. Insofern ist auch dieser Fahrbahnbelag nicht als barrierefrei zu bewerten.

An manchen Querungsstellen, so z.B. in der Brückstraße, ist die Fahrbahn ebenfalls mit rotem ebenen Klinkerpflaster versehen. Hier sind die Querungen über die Fahrbahn gut begeh- und befahrbar. Außerdem trägt diese Form der Markierung zu einer größeren Aufmerksamkeit der Pkw-FahrerInnen bei.

In der Altstadt sind nur wenige großzügig dimensionierte Seitenräume zu finden. Einige Straßenzüge sind nicht durchgängig mit einem Rollstuhl zu befahren, z.B. Rosenstraße, Haakengraben. Dies stellt ein großes Defizit für die Barrierefreiheit dar. Zudem engen temporäre Hindernisse die Gehwege zusätzlich ein (u.a. Kundenstopper, Mülltonnen, parkende Pkw). Begegnungen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen werden zum Problem. Bei schmalen Gehwegen mit hohen Bordsteinen bzw. grob gepflasterter Fahrbahn besteht für RollstuhlfahrerInnen nicht die Möglichkeit, auf die Fahrbahn auszuweichen.



Kremper Straße: Temporäre Barrieren durch Aufsteller



Hochtorstraße: Radfahrer nutzen den Seitenraum

Vereinzelt ist auch der Gehweg selbst grob gepflastert. Andere Gehwege weisen allerdings Unebenheiten durch mangelhafte Anschlüsse zwischen unterschiedliche Pflasterungen, im Bereich von Einfahrten und durch Absackungen auf, die eine durchgängige Begeh- bzw. Befahrbarkeit beeinträchtigen. Zum Teil bestehen auch Instandhaltungsmängel, die die Barrierefreiheit beeinträchtigen. Für die Barrierefreiheit sind Instandhaltungsmaßnahmen kurzfristig und regelmäßig durchzuführen.





Haakengraben: Kein Vorankommen im Rollstuhl

Eine große Erleichterung für Menschen im Rollstuhl, mit dem Rollator, dem Kinderwagen oder auf Inline-Skates bietet der eben gepflasterte Streifen auf dem Marktplatz entlang der Wegeverbindung vom Bahnhof in den Norden. Er ist in den Abendstunden zudem beleuchtet. Leider endet er ohne Anschluss an die umliegenden Gehwege unvermittelt.

Außerhalb der Altstadt sind die Fahrbahnen überwiegend asphaltiert, so dass die Querungen mit dem Rollstuhl/Rollator leichter zu bewältigen sind. Gerade hier sind allerdings die Seitenräume mit Blick auf die stärkere Verkehrsbelastung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Fahrbahn wenig großzügig dimensioniert.



Marktplatz: Ebene Pflasterung ohne Anschluss



Beleuchteter Weg über den Marktplatz

Insgesamt besteht ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Fußverkehr (inkl. Rollstühlen) und dem Fahrradverkehr. Die neuen Gesetzesgrundlagen, den Fahrradverkehr im Regelfall auf der Straße zu führen, kommen kaum zur Anwendung. Innerhalb des Altstadtbereichs nutzen die FahrradfahrerInnen gerne die Seitenräume aufgrund der groben Fahrbahnpflasterungen, so z.B. in der Brückstraße und in der Hochtorstraße. Hier bestehen Unfallgefahren. Außerhalb des Altstadtbereichs wird dem Fahrradverkehr, so z.B. in der Bahnhofstraße, in sehr engen Seitenräumen das Angebot zur Mitbenutzung des Gehwegs eröffnet. Es besteht ein hoher Bedarf an einer strategischen Radverkehrsplanung, zumal in Zukunft immer mehr RadfahrerInnen mit E-Bikes unterwegs sein werden. Das Konfliktpotenzial steigt. Eine konfliktreiche Radwegeführung besteht Vor dem Brücktor. Ohne gut erkennbare Markierung wird der Radweg abrupt an Stelle des Fußwegs geführt. FußgängerInnen müssen auf den gepflasterten Platzbereich ausweichen.

Unbelebte, dunkle Wegeabschnitte können in den Abendstunden eine Barriere für Menschen darstellen, die sich unsicher fühlen. Die Altstadt ist abends kaum belebt. Hier ist eine gute Beleuchtung im öffentlichen Raum wichtig. In Einzelfällen ist der Standort von Angeboten, wie z.B. einer Haltestelle zu überdenken. Die Haltestelle am Postamt sollte einen besser einsehbaren Standort erhalten.

Ist-Situation Querungen

Das weitaus größte Problem an Querungen in der Alstadt ist der Bodenbelag auf den Fahrbahnen. Die zum Teil sehr grobe Fahrbahnpflasterung stellt für weniger kräftige Menschen, die auf Gehhilfen bzw. den Rollstuhl angewiesen sind, eine zum Teil unüberwindbare Barriere dar. Zum Teil erschweren zusätzliche Barrieren wie Gullideckel im Querungsbereich den Weg (s. Abbildung Königstraße). Für AutofahrerInnen sind die Querungsstellen häufig auf Grund gleicher Pflasterung nicht erkennbar, so dass wenig Aufmerksamtkeit für den Fußverkehr besteht.

Insgesamt fehlten im Untersuchungsgebiet weitgehend Leitsysteme an Querungen, die akustisch, optisch und/oder taktil die Passanten über die Straße führen. Insbesondere fehlen diese Hilfen an Lichtsignalanlagen (LSA). Die Lichtsignalanlage in der Lienaustraße auf Höhe der Bahnhofstraße verfügt über einen Vibrationstaster und ein Tonsignal, welches auf die Lautstärke der vielbefahrenen Straße angepasst werden müsste. Die LSA an der Schiffbrücke verfügt als wichtige Verbindungsschnittstelle zwischen dem Bahnhof und der Altstadt, über keine weiteren Hilfsmittel, die die Querung erleichtern. Zu prüfen ist, ob die Grünphase für FußgängerInnen an dieser Stelle verlängert werden könnte. Ältere Menschen und Menschen mit einer eingeschränkten Mobilität, die die Fahrbahn nicht zügig überqueren können, fühlen sich häufig von einer einsetzenden roten Räumphase unter Druck gesetzt.



LSA Lienaustraße: akustische und taktile Signalgebung



LSA Brückstraße ohne taktiles Leitsystem

An wenigen Querungsstellen in der Altstadt sind im groben Fahrbahnbelag ebene Aufpflasterungen eingerichtet wie z.B. in der Brückstraße und der Klosterstraße. Diese ermöglichen eine bequeme Querung der Fahrbahn und weisen den/die AutofahrerIn darauf hin, dass an dieser Stelle FußgängerInnen die Fahrbahn queren können. Teilweise sind diese Aufpflasterungen durch Entwässerungsrinnen unterbrochen, die wiederum ein Hindernis darstellen.



Brückstraße: aufgepflasterte Querung



Klosterstraße: Aufpflasterung durch Entwässerungsrinnen unterbrochen

Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend vorhanden. Teilweise sind Bordsteinabsenkungen zugeparkt, unzureichend abgesenkt oder fehlen, so z.B. Hören (s. Abb. unter Ist-Situation Wegequalitäten). Steile, für den Radverkehr nachträglich eingerichtete Absenkungskanten wie beispielsweise Am Binnenwasser sind mit dem Rollstuhl kaum zu befahren.



Am Binnenwasser: Steile Bordstein-absenkung für den Radverkehr



Königstraße: Gulli an der Querungsstelle

Die Aufstellflächen an Querungen sind an vielen Stellen zu schmal. Eine ausreichende Dimensionierung (Mindesttiefe und -breite von 2,50 m), damit sich beispielsweise RollstuhlfahrerInnen, Eltern mit Kinderwagen oder FahrradfahreInnen bequem vor der Bordsteinabsenkung platzieren könnten, fehlt (Beispiel: Kirchenstraße).

Die Straße Schiffbrücke zwischen Hafenostseite und Altstadt bietet zu wenige Querungsmöglichkeiten. Sowohl Einheimische als auch TouristInnen wollen auf kurzem Wege die Uferpromenade am Hafen, die Gastronomie oder den Weg an den Ostseestrand erreichen. Die Straße weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Aus diesem Grund und aufgrund des kurvigen Verlaufs ist eine Querung ohne Querungshilfe riskant. An vielen Stellen ist die Straße sowohl für FußgängerInnen als auch für Pkw-FahrerInnen schlecht einsehbar. Zu prüfen ist, ob der Straßenquerschnitt auf Höhe der Fischerstraße eine Mittelinsel zulässt, damit die Querung der Straße erleichtert werden kann.



Kirchenstraße: unzureichende Aufstellfläche



Schiffbrücke: langer Straßenabschnitt ohne Querungen

Ist-Situation Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in der Altstadt wird von vielen Menschen als angenehm und attraktiv beschrieben. Das historische Stadtbild, die überschaubaren Straßenräume und gepflasterten Wege, die kleinteiligen Nutzungsstrukturen bewirken eine schöne Athmosphäre. Hinzu kommt, dass in Neustadt i.H. im öffentlichen Raum, auch entlang vieler Wege, zahlreiche Sitzgelegenheiten vorhanden sind, die es anbieten, sich aufzuhalten.

Sitzgelegenheiten unterstützen die Barrierefreiheit auf langen Wegen. Viele Menschen mit Behinderungen, die zu Fuß unterwegs sind, müssen sich häufiger ausruhen, z.T. alle 50 bis 100 m. In Neustadt i.H. ist der Sitzkomfort der Bänke allerdings häufig verbesserungsbedürftig. Zum Teil fehlen Armstützen oder Rückenlehnen, die besonders für ältere Menschen sehr wichtig sind. Manche Bänke sind auch zu niedrig, so z.B. an der Kirche am Markt oder in der Brückstraße. Die niedrigen weißen Bänke (mit gutem Sichtkontrast) werden kaum benutzt. Die kleinen braunen Bänke in der Brückstraße stellen regelrechte Stolperfallen dar und werden auch kaum benutzt. Manche Materialien bieten keinen hohen Aufenthaltskomfort, z.B. kalte Metallbänke an der Bushaltestelle Am Markt.



Brückstraße: zum Teil störende Möblierungen



Am Markt: optisch auffällige, aber zu niedrige Bänke

Die ÖPNV-Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind überwiegend mit Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ausgestattet. Die Sitzgelegenheiten sind allerdings selten komfortabel. Auch fehlen taktile Leitstreifen und ein taktiles Feld, das den Standort für den Einstieg in den Bus markiert. Die Aushänge der Fahrplanauskunft sind beispielsweise für kleinwüchsige Menschen und Kinder zu hoch angebracht und zudem schlecht lesbar (sehr klein gedruckt). Zum Teil werden die ÖPNV-Haltestellen als unsichere und nicht attraktive Orte empfunden, so z.B. am Postamt.

Die Aufenthaltsqualität am ZOB des Bahnhofs Neustadt in Holstein ist weniger gut. An den einzelnen Haltestellen fehlt es an Sitzmöglichkeiten und einem Witterungsschutz. Für mobilitätseingeschränkte Menschen ist der Weg vom zentralen Wartehäuschen, dessen Sitzmöglichkeiten zudem wenig komfortabel sind, zum Einstieg oftmals zu weit, um ihn in der kurzen Zeit, wenn der Bus kommt, zu bewältigen. Hinzu kommt, dass der Mast für die Fahrplaninformationen und Mülleimer einen barrierefreien Weg zum Einstieg versperrt.



ZOB: Einstiegszonen ohne Aufenthaltsqualitäten



Hochtorstraße: Möblierungen in den Seitenräumen erschweren den Weg

Möblierungen, die den Weg versperren, erschweren alltägliche Wege zusätzlich. Im Geschäftsbereich der Altstadt sind entlang der Wege vielfach temporäre Möblierungen der Geschäfte, Kundenstopper und Fahrradständer, aber auch Auslagen aufgestellt. In der Brückstraße und Hochtorstraße sind feste Möblierungen in Form von tlw. kontrastarmen Bänken oder Blumenkübeln entlang des Weges angeordnet. In der Kremper Straßen versperren hauptsächlich Kundenstopper und Sitzgelegenheiten der Außengastronomie als temporäre Barrieren die eben gepflasterten Seitenräume. Es steht außer Frage, dass diese Möblierungen, wie z.B. die von einer privaten Initiative aufgestellten Blumenkübel einen Beitrag zur Straßengestaltunge leisten und die Gestaltung der Straßenräume bereichern. Dennoch sollte für den Abbau von Barrieren über die Wahl der Standorte und die Gestaltung (Kontraste) solcher Möblierungen nachgedacht werden. Für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen kann jeder Umweg mit darüber entscheiden, ob ein Alltagsweg bewältigt werden kann oder nicht. Wenn Möblierungen im Seitenraum aufgestellt werden, sollte darauf geachtet werden, dass z.B. auf der anderen Straßenseite längere Abschnitte barrierefrei gestaltet sind und dann auch ein Anschluss an weitere barrierefreie Wege besteht.



Behinderten-WC im Rathaus: nur einseitig befahrbar



Behinderten-WC am Marktplatz: nur einseitig befahrbar

Zu einer guten Ausstattungsqualität gehört das Angebot an öffentlichen barrierefreien WC's. Ältere Menschen, so z.B. Männer mit Prostata-Erkrankungen, sind oftmals auf schnell und gut erreichbare WC-Anlagen angewiesen. Für sie ist, so die Hinweise aus der Beteiligung, das vorhandene Angebot im Untersuchungsgebiet nicht ausreichend. Im Untersuchungsgebiet sind öffentliche und als barrieref-

rei deklarierte WC's vorhanden: am Bahnhof, am Marktplatz und im Rathaus. Nicht alle als barrierefrei beschriebenen WC's im Untersuchungsgebiet sind auch barrierefrei. Das öffentliche WC am Bahnhof ist vor kurzem neugestaltet und barrierefrei errichtet worden. Auch das WC im Rathaus wurde erneuert. Die Ausstattung entspricht jedoch nicht den heutigen Standards für eine barrierefreie Toilette, da z.B. das WC nur einseitig befahrbar und der Stützgriff nicht klappbar ist.

Ein mit Euroschlüssel zugängliches und barrierefrei nutzbares öffentliches WC befindet sich auf dem Marktplatz. Einen Euroschlüssel erhält man nach Bedarf am Kiosk gleich nebenan. Das WC ist ebenfalls nur einseitig befahrbar, an der Tür ist eine Kante. Die Reinigung ist unzureichend.

Im gesamten Innenstadtgebiet fehlt ein barrierefreies WC mit einer großen Liege für Erwachsene, die gewickelt werden.

Ist-Situation Erreichbarkeit, Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten

Die barrierefreie Erreichbarkeit und Auffindbarkeit von Zielorten ist zum einen abhängig von einem in sich konsistenten barrierefreien Wegenetz, zum anderen von einer guten **Wegweisung und Übersicht**. Bisher fehlt in Neustadt i.H. eine übersichtliche Wegweisung für den Fußverkehr im öffentlichen Raum. Für Ortsfremde, die am Neustädter Bahnhof ankommen, fehlt die Orientierung einer selbsterklärenden Wegeführung oder auch einer Wegweisung. Es gibt mehrere Standorte von Infotafeln mit Stadtplänen, allerdings ohne Zielinformationen. Wegweiser sind überwiegend für den Autoverkehr an Hauptverkehrsstraßen hoch angebracht, so z.B. in der Lienaustraße und Waschgrabenstraße. Der Tourismus-Service Neustadt-Pelzerhaken-Rettin plant derzeit ein Besucherlenkungs- und Informationssystem (BIS) sowohl für den Pkw- als auch für den Fußverkehr.



Waschgrabenstraße: Wegweiser



Lienaustraße: Wegweiser für den Pkw-Verkehr

Es gibt in Neustadt i.H. eine Broschüre „Stadtführer für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen" aus dem Jahr 2012, die allerdings vergriffen ist. Sie informiert über die barrierefreie Zugänglichkeit von Einrichtungen, so z.B. Apotheken, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Behindertentoiletten. Beschrieben wird u.a., ob Fahrstühle und ausreichend dimensionierten Behindertenparkplätze an den Standorten vorhanden sind. Viele Beteiligte wünschen sich eine Neuauflage dieses Stadtführers. Die Angaben sind nach einigen Jahren nicht mehr aktuell. Unsere Empfehlung ist, perspektivisch mehr mit Online-Informationen zu arbeiten, da diese Angaben kontinuierlich und ohne Druckkosten aktualisiert werden können. Natürlich reichen Internetinformationen allein im Moment noch nicht aus. Die Plattform wheelmap.org kann auch für Neustadt i.H. bereits genutzt werden, um die Rollstuhlgerechtigkeit von Einrichtungen zu bewerten.

Der Barrierefinder der Lebenshilfe Ostholstein (www.inklusionskarte-ostholstein.de) bietet die Möglichkeit, vielfältige Informationen über die Barrierefreiheit von Einrichtungen, aber z.B. auch Ferienwohnungen online bereitzustellen. Hier ist allerdings derzeit nicht klar, ob das Angebot nach Auslaufen der Förderung weiter betrieben werden kann.

Die Homepage der Stadt Neustadt i.H. bietet direkt auf der ersten Seite Zugänge zu wichtigen Anlaufstellen, so z.B. zum Bürgerbüro. Das ist ein sehr gutes Angebot. Informationen zur Barrierefreiheit der Einrichtungen fehlen und sollten ergänzt werden.

Das Bürgerbüro kann als zentrale Anlaufstelle auch in Fragen der Barrierefreiheit ausgebaut werden. In der Beteiligung wurden wir darauf hingewiesen, dass in Neustadt i.H. das Angebot eines Gebärdendolmetschers bei öffentlichen Stellen fehlt.

Für eine barrierefreie Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen ist es wichtig, dass gut ausgestattete **Behindertenstellplätze** am Standort bzw. im näheren Umfeld erreichbar sind. In Neustadt i.H. sind an verschiedenen Standorten im Untersuchungsgebiet 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 Klosterhof. In der Königstraße vor dem Ärztehaus werden die Stellplätze regelmäßig kurzzeitig von Falschparkern genutzt.



Klosterhof: Behinderten-Stellplätze mit grobem Kopfsteinplaster



Rosenstraße: Behindertenstellplatz ohne ausreichende Einstiegsfläche in grob gepflastertem Straßenraum

Die **Zugänge** von vielen Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet sind rollstuhlgerecht, d.h. ebenerdig bzw. über eine Rampe stufenlos zugängig, wenn auch nicht immer über den Haupteingang. Gute Beispiele sind das Ärztehaus in der Königstraße mit einem Behindertenparkplatz direkt am Gebäude, das Job Center in der Klosterstraße in einem neu errichteten Gebäude und das Museum zeiTTor im Haakengraben, welches in einem historischen Gebäude eine rollstuhlgerechte Zugänglichkeit sowie eine Behindertentoilette nachweisen kann.

Die Stadtbücherei in der Waschgrabenallee ist zwar barrierefrei zugänglich, allerdings gibt es keine rollstuhlgerechte Behindertentoilette. Hier besteht zudem das Problem, das ein WC mit dem Symbol für eine Behindertentoilette ausgeschildert ist, obwohl die Ausstattung in keiner Weise den Anforderungen entspricht. Solche irreführenden Hinweise können Personen in Notlagen bringen, die sich auf die Angaben verlassen. Es kommt auch darauf an, die VertreterInnen von Einrichtungen über Mindeststandards zu informieren.



Museum zeiTTor: Eingang mit autom. Türöffner



Ärztehaus Königstraße: rollstuhlgerechter Zugang

Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem historischen Neustädter Rathaus, das im Zuge der Städtebauförderung bereits teilsaniert wurde. Der Haupteingang mit einem breiten Treppenaufgang ist nicht barrierefrei. In der Rosenstraße befindet sich ein rollstuhlgerechter Nebeneingang, von dort aus kann ein Fahrstuhl und Behinderten-WC erreicht werden. Der Fahrstuhl entspricht mit 80 cm lichter Türbreite, fehlendem Spiegel und des am Rand angebrachten Bedienfelds nicht den aktuellen Standards.



Rathaus: historischer Bau mit nicht barrierefreiem Haupteingang



Rathaus: die Treppenstufen (hier von oben betrachtet) sind bei starker Sehbeeinträchtigung nicht zu erkennen (Foto durch eine Folie)

Doch auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, die die Treppenstufen am Rathaus gut bewältigen könnten, bestehen Barrieren. Die Stufen sind vom Pflaster des Marktplatzes kaum zu unterscheiden. Eine konstrastreichere Markierung wäre hilfreich. Zusätzlich zu den äußeren Handläufen wäre ein mittiger Handlauf hilfreich.

Das Bürgerbüro befindet sich in einem separaten Bereich im Erdgeschoss des Rathauses mit eigenem Eingang. Es war bisher nur über innenliegende Treppenstufen zugänglich. Im Sommer 2016

wurde ein Treppenlift eingebaut, so dass während der Öffnungszeiten auch Menschen im Rollstuhl die Räume befahren können.

Die Volkshochschule befindet sich in einem alten Fachwerkhaus in der Kremper Straße. Das Gebäude weist an der Eingangstür eine Treppenstufe und eine Schwelle auf. Die Seminarräume liegen im 1. OG und sind nur über Treppenstufen zu erreichen. Dieser Standort bietet keine barrierefreie Zugänglichkeit. Die Volkshochschule kompensiert diesen Mangel, da viele Kurse an anderen Standorten, oft in barrierefrei zugänglichen Schulen angeboten werden.



Volkshochschule: Haupteingang mit Stufe



Apotheke am Markt: Mobile Rampe

Die Zugänglichkeit von Geschäften ist für Menschen im Rollstuhl bzw. mit dem Rollator zum Teil eingschränkt. Einige Geschäfte in der Innenstadt sind aufgrund von Treppenstufen nicht (gänzlich) zugänglich. Dies betrifft insbesondere Geschäfte in der abschüssigen Brückstraße. In der Kremper Straße sind einige Geschäfte stufenlos zugänglich, teils sogar mit elektrischen Schiebetüren und in der Regel mit ausreichend breitem Eingang. In der Summe gibt es in der Neustädter Altstadt ausreichend Alternativen, auf die ausgewichen werden kann.

Mit Blick auf die eher kleinteilige Ladenstruktur in Neustadt i.H. gibt es im Inneren der Geschäfte überwiegend unmittelbar ansprechbares Verkaufspersonal, so dass Menschen mit anderen Behinderungen, die Stufen bewältigen können, die Geschäfte überwiegend nutzen können. Darüber hinausgehend wurde die Barrierefreiheit der Geschäfte im Inneren nicht weiter untersucht (z.B. barrierefreie Auszeichnungen).

Problematischer ist die Zugänglichkeit von Gaststätten. Viele Gaststätten haben keinen rollstuhlgerechten Zugang bzw. keine Behindertentoilette, die einen längeren Aufenthalt ermöglicht wie z.B. das Café Thienemann direkt am Marktplatz.

Bestands- und Mängelplan

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Bestandserfassung für das Wegenetz in einem Bestands- und Mängelplan dargestellt.

Die Farben, die in dem Bestands- und Mängelplan verwendet wird, 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.

Barrierefreie Stadt Neustadt in Holstein
Teilräume: Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof

Bestands- und Mängelplan
Bewertung Wegenetz



Plangrundlage	Stadt Neustadt in Holstein
Stand	13.01.2017
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

6. Maßnahmenkonzept

Nachfolgend werden für die typischen Problemstellen übertragbare allgemeine Maßnahmenempfehlungen für den Abbau von Barrieren im Untersuchungsgebiet beschrieben. Dabei werden anderenorts umgesetzte Beispiele einbezogen. 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 Neustadt i.H. als Anregung dienen können.

Im Anschluss werden bezüglich ausgewählter Handlungsschwerpunkte wichtige Maßnahmen dargestellt. Räume mit besonderem Handlungsbedarf sind:

- Reiferstraße
- Marktplatz
- Haakengraben
- Schiffbrücke und Hafenwestseite

6.1. 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 begeh- und befahrbar sowie rutschfest sein. Wegeführungen sollten visuell und 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 Querungen über stark befahrene Straßen oder auch 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 Maßnahmen werden empfohlen:

- Pflasterung von Gehwegen grundsätzlich eben und rutschfest in einer ausreichenden Dimensionierung. Das vorhandene Gestaltungsprinzip mit roten, eben gepflasterten Seitenräumen sollte fortgesetzt werden. Zu prüfen ist, welche roten Ziegelsteine bei schlechtem Wetter weniger rutschig sind.
- Verbreiterung von Seitenräumen insbesondere in viel frequentierten Straßenzügen, z.B. in der Reiferbahn am Bahnhof. Der Straßenraum ist dafür an dieser Stelle – anders als in vielen Straßenzügen in der Altstadt – breit genug.
- Durchgängig einseitige Gehwegverbreiterungen, wo eine ausreichende Breite nicht auf beiden Seiten eingerichtet werden kann. Diese Lösung wäre z.B. in der Rosenstraße zu empfehlen. Die Maßnahme setzt voraus, dass eine ausreichende Zahl an ebenen Querungen im Straßenverlauf angeboten werden.

- In weniger befahrenen Straßenräumen mit zu schmalen Seitenräumen prüfen, ob die Fahrbahn durch den Fußverkehr mitbenutzt werden könnte. Ein Gestaltungsprinzip wie in der Kremper Straße mit niedrigem, taktil erfassbaren 3-cm Bord zwischen Seitenraum und Fahrbahn könnte auch in einer wenig befahrenen Nebenstraße bei reduzierter Verkehrsgeschwindigkeit zur Anwendung kommen. Alternativ kann die gesamte Fläche, wie z.B. im Grünen Gang, als Mischfläche genutzt werden, dann ist aber die Pflasterung insgesamt eben auszuführen. Bei sehr grobem Fahrbahnbelag kann auch ein ebener Streifen auf der Fahrbahn für Rollstuhl, Fahrrad etc. zur Verfügung gestellt werden.
- In den Bereichen mit bestehendem Kopfsteinpflaster und Kleinnatursteinpflaster, die nicht umgestaltet werden können, ist eine laufende Instandhaltung und umgehende Sanierung von Mängeln (Unebenheiten) im Bodenbelag unerlässlich.
- Taktile Wegeführung beachten, durch Hauswände, durch ein tastbares, nicht zugestelltes Bord und an Querungen über viel befahrene Straßen unterstützt durch taktile Leitstreifen. Im Kontrast zu ebenen Gehwegplatten kann auch ein Streifen mit Natursteinpflaster als taktile Orientierung dienen.
- Weitgehende Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden, z.B. in der Bahnhofstraße, hier ggf. mit Schutzstreifen. In der Altstadt wird die Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn nur dann angenommen, wenn ein ebener Bodenbelag angeboten werden kann. Auch hier kann ein Streifen mit geschliffenem Pflaster und verfüllten Fugen im ansonsten groben Fahrbahnbelagt eine Lösung sein.
- Anschluss der eben gepflasterten Querverbindung am Markt an die Seitenwege (Nähere Erläuterungen hierzu unter 6.2).



Ebene Gehwegplatten in Lübeck

Durchgehend ebene Streifen auf dem Gehweg für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen erleichtern die Alltagswege. Der breite ebene Streifen kann taktil wahrgenommen werden.



„Fahrstreifen“ in der Altstadt von Ribe

Durchgehend 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 allerdings wenig Kontraste (taktil und visuell). Schmale ebene Streifen lassen sich schwerer tasten.



Ortsmitte im Flecken Zechlin

Historische Ortsmitte im Flecken Zechlin (MV) mit grobem Kopfsteinpflaster. Die Fußwegeverbindungen sind mit Klinker gepflastert, auch an Querungen über die Fahrbahn, auch für den Fahrradverkehr sind ebene Streifen eingerichtet. 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 in Röbel (MV), visuell und taktil als Kontrast wahrnehmbar.



Fahrbahnbelag für Fahrradverkehr in Münster
Quelle: 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.



Hammer Straße in Hamburg

Taktil und optisch deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radweg in Hamburg.

Sichere Querungen, d.h. Vorrang bzw. Aufmerksamkeit für den Fußgängerverkehr

Alltagswege des Fußverkehrs beinhalten in der Regel viele Querungen über Fahrbahnen und Kreuzungen. Barrierefreie Querungen müssen eine hohe Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen bieten. Sichere barrierefreie Querungen sind an viel befahrenen Straßen erforderlich, wie z.B. an der Kreuzung Schiffbrücke/ Brückstraße. Klare Vorfahrtsregeln bieten Sicherheit, so z.B. durch eine Lichtsignalanlage oder einen Zebrastreifen. An solchen Querungen sind visuell und taktil wahrnehmbare Kontraste erforderlich. Eine taktile Wegeführung für Sehbeeinträchtige leitet direkt zur Ampel und einer tastbaren Aufstellfläche. Die neue DIN 18040 empfiehlt die Kombination eines 6-cm- Bords für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen mit einer Nullabsenkung für RollstuhlfahrerInnen (Doppelbord, s. Abbildung). 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. Dies ist nicht überall gewünscht, gerade in viel frequentierten Geschäftsbereichen mit vielen Querbeziehungen des Fußverkehrs sollen flexiblere Querungen möglich sein. Am Markt sind im Rahmen eines zeitweisen Versuchs Fußgängerampeln abgeschaltet, so dass die Königstraße je nach Verkehrslage jederzeit gequert werden kann. Der Fußverkehr muss nicht mehr warten. Als ein Nebeneffekt fließt der Pkw-Verkehr nun besser und staut sich nicht an den Kreuzungen. Barrierefrei ist eine solche Lösung nicht. Wichtig ist darauf zu achten, dass eine alternative barrierefreie Wegeführung zu wichtigen Zielorten angeboten wird.

Im Bereich von Querungen sind direkte, kurze Verbindungen ohne Umwege, im rechten Winkel zur Straßenkante besonders wichtig.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Verwendung eines ebeneren Pflasters auf Fahrbahnen im Bereich von Querungsstellen. Eine farbige Markierung trägt insbesondere an Stellen ohne Zebrastreifen oder LSA zur höheren Aufmerksamkeit der Pkw-FahrerInnen bei. Beispiele sind in der Brückstraße zu finden.
- Aufstellflächen an Querungen sind ausreichend breit zu dimensionieren, damit in Ruhe und mit ausreichendem Abstand zum Verkehr der richtige Moment für die Querung abgewartet werden kann. Handlungsbedarf besteht z.B. an mehreren Stellen in der Königstraße.
- An Querungsstellen sind Bordabsenkungen mit 3-cm-Bord vorzusehen bzw. Nullabsenkungen, ergänzt um taktile Elementen, die auf die Querungsstelle und die Fahrbahn hinweisen. An diesen Stellen sollte kein Gulli positioniert sein (Unfallgefahr), wie z.B. in der Königstraße Ecke Fischerstraße der Fall.
- An Querungen ist eine ausreichende Einsehbarkeit der Fahrbahn und des Verkehrsgeschehens zu gewährleisten. RollstuhlfahrerInnen können sich kaum vorbeugen, um den Straßenraum einzusehen. Sie müssen, besonders an Querungen mit nah parkenden Autos zum Teil auf die Fahrbahn fahren, um beurteilen zu können, ob eine Querung möglich ist. Dies ist z.B. der Fall in der Grabenstraße am Übergang in Höhe des Meiereigangs. Hier besteht eine wichtige Fußwegeverbindung vom Parkplatz am Rosengarten in die Innenstadt. Die auf der Fahrbahn markierte Parkverbotszone ist nicht ausreichend, um die Fahrbahn einsehen zu können. Eine Aufweitung des Gehwegs als Querungshilfe („Nase“) wäre an dieser Stelle sinnvoll, einschließlich Bordabsenkung. Die Aufweitung des Seitenraums verkürzt zusätzlich die Länge der Querung und kann verkehrsberuhigend wirken.

- Auf langen Wegen sollten Querungen in ausreichender Zahl angeboten werden, um unnötige Umwege zu vermeiden. An stark belasteten Straßen ohne ausreichende Zahl an Querungen, wie in der Schiffbrücke, verführen lange Wege zu riskanten Querungen, hier direkt vor einer nicht einsehbaren Kurve. Mehrere Querungen mit LSA in kurzem Abstand hintereinander bergen allerdings auch Gefahren, da hier das Risiko besteht, dass Pkw-FahrerInnen die erste Ampel übersehen und nur die zweite wahrnehmen. Eine – nicht barrierefreie – aber für mobilere Menschen unterstützende Querungshilfe könnte an dieser Stelle ein längerer und ausreichend breiter Mittelstreifen als Aufstellfläche sein, so dass die Fahrbahn nicht in einem Zug überquert werden muss.



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

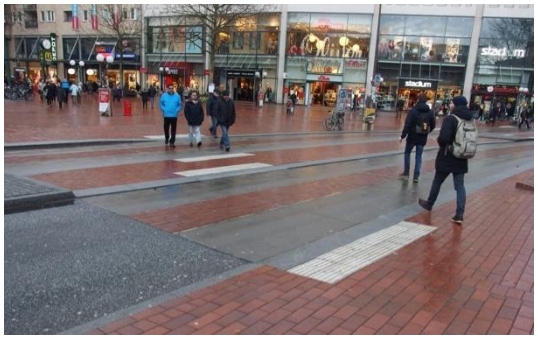
Diese neugestaltete Kreuzung in Neumarkt i.d.O.Pf., Mühltalstraße, zeigt die neue Lösung mit einem „Doppelbord“ nach DIN 18040-3.

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.



Querungshilfe Severinstraße Köln
Quelle: Dirk Boenke

Beispiel einer gestalterisch ansprechenden breiten Querungsstelle in einer Geschäftsstraße in Köln, die auf den querenden Fußverkehr hinweist, aufgrund ihrer Breite aber einer zu starken Kanalisierung des Fußverkehrs entgegenwirkt und verkehrsberuhigend wirkt. Barrierefrei ist diese Lösung nicht, eine taktile Führung fehlt. Die optischen Kontraste sind allerdings gut.



Querungshilfe am Altonaer Bahnhof

Diese breite Querungshilfe - hier über eine nur für den Busverkehr zugelassene Straße - bietet mehr Sicherheit für den Fußverkehr, ohne die Vorfahrt des Busverkehrs aufzuheben. Die Leitstreifen in Richtung des Straßenverlaufs markieren die Gefahrenstelle mit Nullabsenkung. Das Beispiel kann als Anregung für die Querungshilfe über die Schiffbrücke dienen.

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. Im Untersuchungsgebiet in Neustadt i.H. sind vergleichsweise viele Bänke besonders im Zentrum vorhanden, die allerdings nicht alle gleichermaßen gut genutzt werden können. Auf wichtigen längeren Wegeverbindungen könnte das Angebot noch ergänzt werden. Zu empfehlen ist, mittel- bis langfristig einheitliche altersgerechte Bankmodelle einzusetzen. Einheitliche Möblierungen haben Wiedererkennungswert und unterstützen die Orientierung im öffentlichen Raum. Zudem können einheitliche Ausstattungen kostengünstiger gewartet werden. Eine ausreichende Ausstattung mit gut erkennbaren Papierkörben am Rande von Alltagswegen ist ebenfalls wichtig. Generell sind Möblierungen (z.B. Schilder) kontrastreich und gut erkennbar außerhalb der direkten Wegeverbindung zu plazieren.

Viele, besonders ältere Menschen sind durch einen Mangel an **öffentlichen Toiletten** in ihrer selbständigen Lebensführung beeinträchtigt. Manche Menschen, z.B. Männer mit Prostata-Erkrakungen, müssen so häufig bzw. plötzlich auf die Toilette, dass schließlich weite Wege ohne ein entsprechendes Angebot gemieden werden. Das schränkt die soziale Teilhabe deutlich ein. Gerade in viel frequentierten Gebieten sollten mehrere Angebote bereitgehalten werden. Allerdings belasten Einrichtung und Unterhalt von Toiletten die kommunalen Haushalte. Öffentliche WC-Anlagen ohne Nutzungsbeschränkung sind besonders aufwändig in der Wartung und Reinigung. Aus diesem Grund sind öffentliche barrierefreie WC-Anlagen nur mit dem Euroschlüssel zu betreten, wie z.B. das Behinderten-WC im Bereich der Bushaltestelle am Markt.

Nicht alle Menschen mit Behinderungen verfügen über einen Euroschlüssel. Hier wäre es wichtig, darüber zu informieren, wie und unter welchen Voraussetzungen ein Euroschlüssel beantragt werden kann. Außerdem sollte der Zustand der WC-Anlagen mit Blick auf Sauberkeit, Barrierefreiheit und allgemeine Funktionstüchtigkeit regelmäßig geprüft werden. Bzgl. der Ausstattung der WC-Anlagen ist es sinnvoll, den Rat von Menschen mit Behinderungen einzuholen. Manche scheinbar naheliegenden Vermutungen, so z.B. automatische Klospülungen wären für Menschen mit Behinderungen besonders geeignet, erweisen sich als falsch. Wichtig ist, dass es mindestens ein barrierefreies WC-Angebot mit einer Liege gibt, damit auch Erwachsene, die kein WC nutzen können, gewickelt werden können. Es versteht sich von selbst, dass solche Räumlichkeiten auch in einem hygienisch sehr guten Zustand sein sollten.

Bei der Standortwahl ist die barrierefreie Erreichbarkeit mit zu bedenken. Auch am Abend und im Dunkeln sollte der Besuch des WCs ohne Hemmnisse möglich sein.

In Städten, in denen keine weiteren öffentliche Toiletten eingerichtet bzw. finanziert werden können, können Kooperationen mit der Gastronomie eine Ergänzung darstellen. Um das Angebot an barrierefreien öffentlichen Toiletten in Neustadt i.H. z.B. im Bereich des Hafens zu erweitern, könnte das in ca. 150 Städten Deutschlands bewährte Konzept der „Netten Toilette“ eingeführt werden: Gastronomiebetriebe stellen (ggf. nach einem Umbau) barrierefreie WC-Anlagen auch ohne Verzehrpflicht zur Verfügung. Natürlich stehen diese Angebote nur während der Geschäftszeiten zur Verfügung, sind also kein Ersatz zu einer allgemein zugänglichen barrierefreien Toilette.

Selbständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe sollte 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, so z.B. am Markt, ebenso wie am ZOB empfohlen. Besonders wichtig sind ausreichend dimensionierte und ebene Zuwegungen zu - auch taktil - auffindbaren Einstiegsbereichen der Busse sowie überdachte Haltestellen mit altersgerechten Sitzgelegenheiten und ausreichender Be-

leuchtung. Die Fahrplaninformationen sind ausreichend groß, kontrastreich in einer auch aus dem Rollstuhl heraus gut erreichbaren Höhe anzubringen.

Im Sinne einer besseren Aufenthaltsqualität wird die Abstimmung von **Sondernutzungen** (Außengastronomie, Kundenstopper, Auslagen) im öffentlichen Raum unter Gesichtspunkten der Barrierefreiheit empfohlen. Gewerbetreibende reagieren oftmals sehr sensibel auf Einschränkungen. Der Geschäftsbereich soll auch weiterhin attraktiv für KundInnen und Gewerbetreibende bleiben. Hier kommt es darauf an, im Dialog Verständnis für die Bedürfnisse Anderer zu erzeugen und gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln. In engen Straßenräumen (z.B. Brückstraße) 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.

Eine gute **Beleuchtung im öffentlichen Raum** unterstützt die Barrierefreiheit. In Neustadt i.H. wurde für wenige Stellen eine mangelhafte Beleuchtung benannt, so z.B. vor der Stadtbücherei und an der Haltestelle am Postamt. Moderne LED-Leuchten bieten eine gute und gleichsam kostengünstige Beleuchtung.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Entwicklung eines Konzepts für Sitzmöblierungen und ergänzende Ausstattungen im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet mit barrierefreien, vielseitig nutzbaren Bankmodelle (vgl. Bsp. Legden). Es kann sinnvoll sein, zwei unterschiedliche Bankmodelle anzubieten, z.B. ein altersgerechtes Modell mit steiler Lehne, hohem Sitz und Armstützen, ergänzt um ein Modell mit Sitzliegekombinationen für jüngere Menschen und größere Gruppen. Bei der Auswahl neuer Standorte kann die Expertise der Menschen vor Ort hilfreich sein. Wir empfehlen Beteiligungsangebote für die Entwicklung von Sitzrouten für Alltagswege.
- Umgestaltung und barrierefreie Ausstattung ausgewählter Bushaltestellen. Umgestaltung des gesamten Haltestellenbereichs am Markt und des ZOB.
- Grundsätzlich Freihalten von Wegeverbindungen. Sensibilisierung der Öffentlichkeit, um temporäre Barrieren durch Gedankenlosigkeit zu vemeiden. Abstimmung der Sondernutzungen im öffentlichen Raum mit Blick auf die Barrierefreiheit mit den Gewerbetreibenden.
- Verbesserung der Ausstattung der vorhandenen Behinderten-WCs (z.B. beidseitiges Aufstellen des Rollstuhls ermöglichen). Im Zuge einer Umgestaltung des Haltestellenbereichs am Markt könnte die WC-Anlage grundlegend verbessert werden.
- Information über die vorhandenen barrierefreien WC-Anlagen sowie über die Möglichkeiten, einen Euroschlüssel zu bekommen.
- Konsequenter Abbau von Mängeln der Beleuchtung im öffentlichen Raum und schnelle Reaktion bei defekten Beleuchtungsanlagen.



Altersgerechte Sitzbank in Legden

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



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.



Signet „nette Toilette“
Quelle: 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



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.

Erreichbarkeit, Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten

Das für Neustadt i.H. geplante **Besucherlenkungs- und Informationssystem** für die Stadt definiert ein Hauptfußwegenetz und umfasst Ziel- sowie Richtungsanzeiger. Es ist auf BesucherInnen der Stadt ausgerichtet. Die Fußwege starten an Parkplätzen bzw. am Bahnhof. Detailliertere Informationen bspw. über die Standorte von Arztpraxen und ihre barrierefreie Zugänglichkeit sind nicht integriert. Im Konzept für das System wird davon ausgegangen, dass „alle Ziele barrierefrei oder zumindest barrierearm erreichbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wird das Piktogramm „Treppe“ hinter das jeweilige Ziel gesetzt, welches nicht barrierefrei erreicht werden kann.“ Hier wird die Barrierefreiheit mit Rollstuhlgerechtigkeit übersetzt. Die Rollstuhlgerechtigkeit ist auch ein sehr wesentliches Kriterium für eine gute Zugänglichkeit von Einrichtungen. Es ist aber wichtig, diese Einschränkung sehr klar zu kommunizieren, um nicht falsche Erwartungen zu wecken. Das Symbol der Treppe zeigt deutlich, dass Stufen zu bewältigen sind. Im Umkehrschluss eine Barrierefreiheit der übrigen Einrichtungen zu suggerieren kann zu enttäuschten Erwartungen führen. Gerade bei WC-Anlagen reicht die Angabe von Treppenstufen für die Beurteilung der Barrierefreiheit nicht aus. Wir empfehlen, bei der weiteren Planung des Besucherlenkungs- und Informationssystems tatsächlich barrierefreie WC-Anlagen auch deutlich als solche zu kennzeichnen.

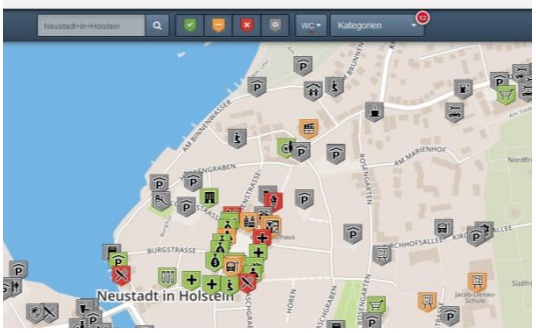
Auff der Online-Plattform wheelmap.org des Vereins Sozialhelden e.V. kann die Rollstuhlgerechtigkeit von Einrichtungen im Internet bewertet werden. Es gibt klare Kriterien für die Beurteiligung der Einrichtungen in drei Stufen:

- Voll Rollstuhlgerecht: Eingang stufenlos, alle Räume sind stufenlos erreichbar.
- Teilweise rollstuhlgerecht: Eingang hat eine Stufe mit max. 7 cm Höhe, die wichtigsten Räume sind stufenlos erreichbar.
- Nicht rollstuhlgerecht: Eingang hat höhere oder mehrere Stufen, Räume sind nicht zugänglich.

Ergänzend kann der rollstuhlgerechte Status des WC angegeben n werden. Wir empfehlen allen BetreiberInnen von Einrichtungen und Geschäften sowie NutzerInnen in der Stadt, dieses Online-Angebot für Neustadt i.H. offensiv zu nutzen!

Mobilitätseingeschränkte Personen besonders der jüngeren Generation, machen sich in der Regel nicht uninformiert auf den Weg. Informationen, ob und wie eine Einrichtung barrierefrei zu nutzen ist, werden im Internet recherchiert. In Neustadt sollte die Stadtverwaltung daher auf ihrer Internetseite mit gutem Beispiel vorangehen und Informationen beispielsweise über die rollstuhlgerechte Zugänglichkeit des Bürgerbüros anbieten. BetreiberInnen von Geschäften und Angeboten in der Stadt ist außerdem zu empfehlen, Kontaktdaten und Informationen zur Barrierefreiheit gut auffindbar auf der Startseite im Internet zu platzieren.

Zusätzlich zu Wegweisern und Richtungsanzeigern ist zu empfehlen, Standorte mit einfachen Übersichtsplänen vorzusehen. Wichtig ist die außerdem Erkennbarkeit aller Orientierungshilfen bei Tag und auch am Abend/bei Nacht. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen stellt ein kontrastreicher Stadtplan (mit schwarz-weiß-Kontrast) ein gutes zusätzliches Angebot dar.



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

Wichtig ist die Wegweisung zum Bürgerbüro, die auf der Homepage der Stadt bereits gut gelungen ist. Im Bürgerbüro sollten weiterführende Informationen über die in der Stadt vorhandenen Angebote und ihre barrierefreie Zugänglichkeit gebündelt vorliegen.

Die im Rahmen dieser Untersuchung angesprochenen Menschen haben einen weniger großen Handlungsbedarf bei der **Zugänglichkeit von öffentlichen Infrastruktureinrichtungen** in Neustadt in Holstein gesehen. Als weitaus größer werden die Defizite einer barrierefreien Zugänglichkeit bei Arztpraxen und in der Gastronomie benannt. Hier besteht das Problem nicht nur in der Zugänglichkeit am Eingang, sondern auch bei einem fehlenden barrierefreien WC. Längere Wartezeiten bzw. ein Aufenthalt bei Essen und Trinken können ohne dieses Angebot nicht auf sich genommen werden. So gibt es laut Aussage einer Rollstuhlfahrerin in Neustadt i.H. keine barrierefreie Kinderarztpraxi; der gemeinsame Besuch mit dem kranken Kind ist nicht ohne weitere Hilfe möglich. Hier besteht Handlungsbedarf.

Nicht alle Einzelhandelsgeschäfte im Untersuchungsgebiet sind ebenerdig zugänglich. Besonders in der Brückstraße bieten die baulichen Strukturen wenig Möglichkeiten für den Einsatz von Rampen. Andere Geschäfte bieten Alternativen, so dass die Güter als solche erreicht werden können. Die Menschen wählen aber gerne selbst und nach ganz anderen Kriterien (Preis, Angebotsvielfalt) das Geschäft aus, in dem sie einkaufen. GeschäftsinhaberInnen sollten aus Eigeninteresse dafür sorgen, dass ihre Waren wo möglich 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 können eine Lösung darstellen, wenn die Treppen nicht zu hoch sind und ausreichend Platz im Eingangsbereich besteht. Eine Notlösung ist die erreichbare Klingel am Eingang, so dass Verkaufspersonal zur Tür kommen kann.

Zu berücksichtigen ist, dass die Stadt keinen direkten Einfluss auf die barrierefreie Zugänglichkeit von privaten Einrichtungen und Angeboten hat. Zu empfehlen ist, das Gespräch mit TrägerInnen von wichtigen Angeboten im Untersuchungsgebiet zu suchen, um gemeinsam Lösungen für schrittweise Verbesserungen zu finden.

Um GeschäftsinhaberInnen zu sensibilisieren und um gemeinsame Lösungen zu finden, empfehlen wir den Dialog mit den BetreiberInnen und EigentümerInnen. 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. Die aktive Nutzung der Online-Plattform Wheelmap kann Anstoß für Veränderungen geben.

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 die Zuwegungen zu den Stellplätzen sind barrierefrei auszuführen.



Infotafel in Buchholz i.d.N.

In Ergänzung zu Richtungsanzeigern können Informationstafeln an ausgewählten Standorten einen guten Überblick Wege und Ziele im betreffenden Gebiet geben. In Buchholz finden sich solche Informationsstelen an mehreren Orten in der Innenstadt.



Informationssystem in Nottingham

Quelle: Streetwise Orientation & Navigation Systems Limited

Kombination von Wegweisern und einer Informationsstele mit integrierter LED-Beleuchtung.



Taktiles und konstrastreiches 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.



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 Neustadt i.H. übertragbar. Die Empfehlung einer ähnlichen klaren und einfachen Sprache schon.



Mobile Rampe
Quelle: www.sozialhelden.de

Tausendundeine Rampe - Gemeinsam mit der Crowdinvestment-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.



Behindertenstellplätze in Neumarkt in der Oberpfalz

Behindertenstellplatz vor einem Seniorenwohnheim in Neumarkt i. d. OPf. mit ausreichender Breite und einer ebenen Pflasterung im Ausstiegsbereich.

6.2. Ausgewählte Maßnahmen - Handlungsschwerpunkte

Umgestaltung Marktplatz

Der Marktplatz zwischen Rathaus und Kirche ist das Zentrum der Altstadt von Neustadt i.H.. Er ist ein Mittelpunkt des öffentlichen Lebens. Viele alltägliche Wege führen quer über den Marktplatz. Wichtige Zielorte wie das Rathaus, das Bürgerbüro, die Kirche und Geschäfte liegen am Rande des Platzes. Zwei Mal wöchentlich findet der beliebte Wochenmarkt mit vielen Verkaufsständen statt. Hier besorgen werden frische Waren des täglichen Bedarfs angeboten. Der Markt bietet gleichzeitig Begegnungen mit anderen Menschen in der Stadt.

Die Kopfsteinpflasterung des Marktplatzes ist für RollstuhlfahrerInnen und Menschen mit Rollatoren zu uneben, mit Ausnahme des Diagonalstreifens, der auf der Hauptwegebeziehung zwischen Brückstraße und Kremper Straße eben gepflastert angelegt wurde. Der ebene Belag des Querstreifens wird gut angenommen und von RollstuhlfahrerInnen bis zu InlineskaterInnen als gut bewertet. Einziges Defizit ist, dass der ebene Streifen und nicht an das ebene Wegenetz angeschlossen ist. Er endet im Bereich des Kleingranitpflasters. Der ebene Streifen sollte möglichst kurzfristig an die Seitenräume angebunden werden. Eine Ergänzung der ebenen Wegeverbindungen an den Seiten des Platzes - entlang der Straße „Am Markt“-Ost zwischen Kirche und Kremper Straße und entlang der Straße „Am Markt“ West - würde zusätzliche Wegeangebote schaffen, die bei größeren Veranstaltungen auf dem Marktplatz hilfreich sein könnten.

An Markttagen orientieren sich die Verkaufsstände nicht entlang der eben gepflasterten Diagonale, da nicht alle Stände an diesem Streifen Platz finden. Dennoch empfehlen wir als Mindestanforderung, dass der ebene Streifen an Markttagen von Wagen und Kabeln freizuhalten ist, damit diese bequemere Wegeverbindung weiterhin zur Verfügung steht.

Während des Aktionstages und innerhalb der Facharbeitsgruppe wurde eine Aufstellung der Marktstände entlang des Querstreifens diskutiert. Ein solcher Versuch war allerdings schon einmal gescheitert. Bei der Aufstellung müssen u.a. brandschutztechnische Aspekte beachtet werden. Daher wird angeregt, ein geeignetes Konzept erarbeiten zu lassen. Die MarktbeschickerInnen sollten sich zum Wohle ihrer Kundschaft stärker in die Pflicht nehmen lassen.





Marktplatz: ebener Diagonalstreifen schließt nicht an die Seitenräume an und ist an Markttagen zugestellt

Es ist zu prüfen, wie die Aufstellung der Außengastronomie Thienemann‘s optimiert werden kann (Aufsteller), damit die Wegeverbindung in Ost-West-Richtung über den Marktplatz nicht eingeschränkt wird. Auch hier ist das Gespräch mit den Betreibern zu suchen.

Der Bereich der Bushaltestelle am Markt sollte neugestaltet und besser ausgestattet werden, einschließlich eines ebenen Bodenbelags sowie altersgerechter Sitzgelegenheiten. Bei dieser Gelegenheit können die WC-Anlagen optimiert werden. Zu prüfen wäre auch, ob ein ergänzendes Angebot mit überdachten Fahrradabstellplätzen integriert werden kann.

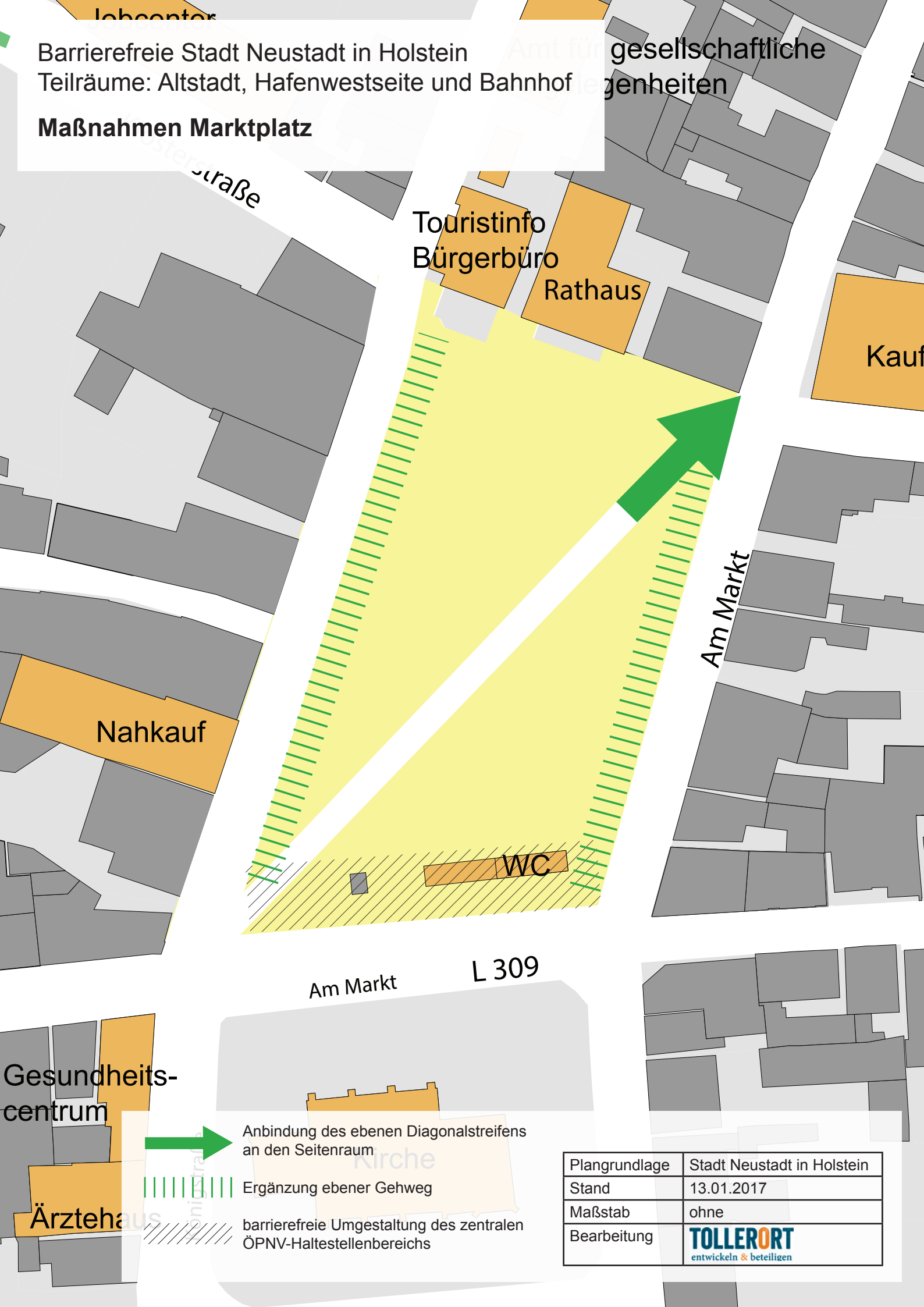


Marktplatz in Wismar
Quelle: Galerie der Fotos, Dirk Baumgarten

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

Barrierefreie Stadt Neustadt in Holstein
Teilräume: Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof

Maßnahmen Marktplatz



Plangrundlage	Stadt Neustadt in Holstein
Stand	13.01.2017
Maßstab	ohne
Bearbeitung	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Umgestaltung Reiferstraße

Die Reiferstraße ist eine sehr wichtige Wegeverbindung in der Altstadt Neustadts i.H. Sie verbindet als Einbahnstraße die Innenstadt mit den östlichen Wohngebieten und bietet für den Pkw-Verkehr von Osten kommend die einzige Zufahrt in Richtung Marktplatz. Auch der Radverkehr nutzt die Straße in Richtung Marktplatz. Der aus der Stadt ausfahrende Radverkehr fährt eher durch die Hochtorstraße. Für FußgängerInnen besteht hier eine direkte Verbindung zwischen dem Parkplatz an der Rosenstraße und dem Marktplatz. Aufgrund der Lage der Querungsstelle über die Grabenstraße vom Parkplatz kommend nutzen die FußgängerInnen vorwiegend den nördlichen Fußweg.

In der Reiferstraße bestehen beidseitig Fußwege im Seitenraum bis auf einen kurzen Abschnitt auf der südlichen Straßenseite kurz vor dem Marktplatz. Die Seitenräume auf der nördlichen Seite sind allerdings weitgehend durchgängig unzureichend dimensioniert (zu geringe Breite, zusätzlich in Abschnitten Treppenstufen durch Hauseingänge) und weisen vielfach Unebenheiten auf. Ein durchgängiges Befahren des Fußwegs mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ist auf dieser Seite nicht möglich. Begegnungen auch nur von FußgängerInnen erfordern ein Ausweichen auf die Fahrbahn. Dies ist allerdings an den Stellen nicht möglich, an denen parkende Pkw stehen.

Ebene, ausreichend dimensionierte und sichere Fußwegenetze mit adäquater Aufenthaltsqualität sind für mobilitätseingeschränkte Menschen besonders wichtig. Die Oberflächen sollten bequem befahrbar und rutschfest sein. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sollten ergänzend visuelle sowie taktil erkennbare Orientierungen angeboten werden. Blinde Menschen, die mit einem Langstock unterwegs sind, orientieren sich an taktil erfassbaren Linien, Hauswand, Bordsteinkante mit mind. 3 cm Höhe oder taktile Leitstreifen. Für Menschen, deren Sehvermögen stark beeinträchtigt ist, die aber noch ohne Langstock unterwegs sind, sind ergänzend gute visuelle Kontraste wichtig. So kann beispielsweise ein helles Granitbord neben dunklem Pflaster eine Orientierung geben.

Hilfreich sind kurze und möglichst direkte Wege, da mobilitätseingeschränkte Personen häufig ohnehin mehr Zeit für ihre Wege benötigen. In der Reiferstraße sollte aus diesem Grund der nördliche Fußweg ausgebaut werden, damit zusätzliche und die Wege verlängernde Querungen vermieden werden können.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Der nördliche Fußweg sollte als Hauptwegeverbindung ausgebaut werden (möglichst durchgängig 2 m). Für eine ausreichende Fahrbahnbreite (3,5 m Fahrbahn, 2,0 m Parkstreifen) müsste der südliche Fußweg hingegen etwas zurückgenommen werden. Dieser endet an der Einengung (etwa Hausnr. 1).

- Das in Neustadt i.H. in vielen Straßenräumen (z.B. Kremper Straße) vorhandene kontrastreiche Gestaltungsprinzip mit rotem Gehweg, dunkler Fahrbahn und hellerem Granitbord ist auch hier zu empfehlen. Wo möglich ein 3-cm Bord vorsehen, so dass ein Ausweichen im Begegnungsfall auch mit Rollator, Rollstuhl etc. grundsätzlich möglich ist.

- Bei einer Pflasterung der Fahrbahn mit Natursteinkleinpflaster ist vor allem an den Querungen auf eine ebene Pflasterung zu achten, die ggf. auch - analog zu den Übergängen in der Brückstraße – hinsichtlich Farbe und Materialität vom übrigen Pflaster abweichen kann. Bei der Verwendung von rotem Klinker ist darauf zu achten, dass der Bodenbelag bei Regen / Schnee nicht zu rutschig ist.
- Auf der nördlichen Gehwegseite ist eine ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten. Straßenlaternen sollten nicht mittig auf den Gehwegen platziert werden. Ggf. können in ausreichenden Abständen kleinere Aufweitungen des Seitenraums an Stellen ohne Stellplatz als Standort für eine Beleuchtung dienen.



Beispiel Kremper Straße: kontrastreiche Gestaltung des Seitenraums und der Fahrbahn

Nördlicher Seitenraum

- Durchgehende Seitenraumreite von ca. 2 m für eine durchgängige Wegeverbindung.
- Einrichtung von Querungsstellen mit Bodenindikatoren bzw. taktil erkennbarem abgesetztem Pflaster
- in der Wegeverbindung Am Markt – Kremper Straße über die Reiferstraße,
- in Höhe der Einengung der Reiferstraße im Straßenverlauf (Hausnr. 1).
- Einrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe im Straßenverlauf, ggf. in Höhe der Einfahrt zwischen Hausnummer 7 und 9 durch Aufweitung des Seitenraums mit einem abgesenkten Bordstein, auch als Aufstellfläche für Begegnungssituationen.
- Einrichtung einer Querungshilfe / größeren Aufstellfläche mit ebenem Pflaster und Bordsteinabsenkung in der Grabenstraße in Höhe Meiereigang (Wegeverbindung vom Parkplatz kommend) mit Bodenindikatoren bzw. taktil erkennbarem abgesetztem Pflaster.
- Einseitiges Parken in der Reiferstraße mit größeren Abständen für Querungen kann im Bereichen mit dem zu erzielende Straßenquerschnitt (2 m, 5,50 m, 1,70 m) weiterhin geführt werden. Es ist zu prüfen, ob die Parkstände besser am nördlichen oder südlichen Fahrbahnrand untergebracht werden. Am nördlichen Fahrbahnrand erreichen BeifahrerInnen beim Aussteigen direkt den Fußweg.
- Erneuerung der Fahrradabstellanlagen im westlichen Abschnitt mit ausreichendem Kontrast zur Umgebung (ggf. mit Dach und optisch ansprechender Bepflanzung.







Oben links: Querungsstelle Grabenstraße / Reiferstraße in Höhe Meiereigang ohne ausreichende Bordabsenkung und mit fehlender Einsicht in den Straßenraum.

Oben rechts: hoch frequentierte Fahrradabstellanlage am Kaufhaus „eska“ in der Reiferstraße.

Unten links: nicht ausreichen dimensionierter nördlicher Gehweg in der Reiferstraße mit unterschiedlichen unebenen Bodenbelägen.

Südlicher Seitenraum

- Durchgehende Seitenraumbreite von ca. 1,70 m bis zur Einengung der Straße (etwa in Höhe Hausnr. 1). Hier endet der südliche Gehweg.
- Neuordnung der Parkplätze auf dem Privatparkplatz neben Hausnr. 8, Abbau des Zauns, um den Gehweg (ggf. überfahrbar) ausreichend dimensioniert bis zur Querungsstelle (in Höhe Hausnr. 1) zu führen (mit leichtem Verschwenk).



Unebenheiten im südlichen Seitenraum



Privatparkplatz: Schmaler Straßenquerschnitt

Querungsstelle Am Markt / Kremper Straße / Reiferstraße

- Wenn möglich großzügige, optisch gut erkennbare Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs, um vielfältige Querungsmöglichkeiten anzubieten.
- Mindestens die Querung in der Wegeverbindung Am Markt – Kremper Straße eben und optisch erkennbar pflastern. Bei Verwendung des Natursteinkleinpflasters, Fugen im Bereich der Querungen verfüllen.
- Aufstellfläche an der Ecke Am Markt und Reiferstraße ausreichend groß dimensionieren.



Unübersichtliche Querungsmöglichkeit Am Markt / Kremper Straße / Reiferstraße



Ortsmitte von Rechlin mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich

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


Barrierefreie Stadt Neustadt in Holstein
Teilräume: Altstadt, Hafenwestseite und Bahnhof
Maßnahmen Reiferstraße
Reiferstraße
Am Markt
Hochtorstraße
Grabenstraße
Waschgraben
Seitenraum mit Gehweg
Optisch abgesetzte Aufpflasterungen
Taktil erfassbarer Aufstellbereich
Aufweitung Seitenraum
Straßenbegleitendes Parken
Plangrundlage | Stadt Neustadt in Holstein
Stand | 13.01.2017
Maßstab | ohne
Bearbeitung | TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Umgestaltung Haakengraben

Der Haakengraben liegt im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets und verbindet den Geschäftsbereich der Kremper Straße, das Museum und die Volkshochschule mit der Uferpromenade Am Binnenwasser. Im Haakengraben befinden sich überwiegend Gebäude mit Wohnnutzungen. Im westlichen Abschnitt sind sowohl der Seitenraum als auch die Fahrbahn mit einem historischen und unebenen Kopfsteinpflaster versehen, das nicht barrierefrei begeh- und befahrbar ist. Im gesamten Straßenverlauf ist der Seitenraum nicht ausreichend dimensioniert.

In diesem Abschnitt der Nebenstraße mit geringer Verkehrsbelastung und gleichzeitig geringer Straßenraumbreite sollte geprüft werden, ob der Straßenraum als Mischnutzungsfläche mit einheitlicher, deutlich ebenerer Pflasterung als bisher eingerichtet werden könnte. Ein separater Gehweg könnte entfallen. Ein Beispiel hierfür ist der Straßenraum im „Grünen Gang“. Allerdings sollte ein deutlich ebenerer Bodenbelag gewählt werden. In einer Mischverkehrsfläche ist das Tempo zu begrenzen (20 km/h). Die AutofahrerInnen müssen Rücksicht auf andere VerkehrsteilnehmerInnen nehmen. Eine solche Lösung bedingt klare Regelungen für das Parken von Kfz, die nicht vor Türen abgestellt werden dürfen. Eine sehr gute Einsehbarkeit in den gesamten Straßenraum ist unabdingbar. Aus diese Grund wird das Parken in solchen Straßenräumen oftmals ausgeschlossen bzw. nur in extra gekennzeichneten Bereichen zugelassen. Für RollstuhlfahrerInnen und den Fahrradverkehr könnte zusätzlich ein Streifen mit einem ebenen Belag eingerichtet werden. Im östlichen Abschnitt sollten mindestens einseitig ein breiterer Gehweg sowie zusätzliche und ebene Querungen angeboten werden.



Haakengraben: unebene Pflasterung



Grüner Gang: Mischnutzung im Straßenraum



Querstreifen in Münster Altstadt
Quelle: Dirk Boenke, Köln

Beispiel für eine ebene Wegeführung mit einer geringeren Fugenbreite im historischen Pflaster in der Altstadt in Münster.

Umgestaltung Schiffbrücke und Hafenwestseite

Die Freiräume an der Hafenwestseite sollen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung umgestaltet werden. Der östliche Bereich an der Schiffbrücke wird mit einbezogen. Die Hafenwestseite wird bereits heute bei Veranstaltungen genutzt. Es gibt gastronomische Angebote. Das Gebiet wird im Zuge der Umgestaltung eine höhere Aufenthaltsqualität erhalten.

Im Zuge der Maßnahmen wird auch eine direktere Wegeverbindung vom Hafen zum Bahnhof geschaffen. Hierdurch eröffnet sich außerdem die Möglichkeit den ankommenden BesucherInnen eine bessere Orientierung vom Bahnhof in Richtung Innenstadt zu geben.

Bei der Gestaltung von Aufenthaltsflächen und Wegeverbindungen sollten die allgemeinen Empfehlungen für die Barrierefreiheit und bereits vorhandene gute Gestaltungsprinzipien berücksichtigt werden. Ein Beispiel ist das Prinzip der rot gepflasterten Gehwege und dem hellen Granitbord, die eine gute Begeh- und Befahrbarkeit sowie einen optischen Kontrast zur dunkleren Fahrbahn bieten. Dieses Prinzip wird für Straßenräume mit separiertem Seitenraum und erkennbarer Fahrbahn empfohlen.

Bei der Planung ist natürlich auf die besondere städtebauliche Situation Rücksicht zu nehmen. Es handelt sich um ein Hafengebiet mit angrenzenden gewerblichen Nutzungen, so dass sich die Gestaltung durchaus von den Gebieten in der Altstadt absetzen sollte. Eine Überfahrbarkeit der Fläche mit schweren Lkws muss weiterhin möglich sein.

Da die Uferpromenade an der Hafenostseite im Untersuchungsgebiet mit grobem Pflaster nicht barrierefrei gestaltet ist, sollten nach Möglichkeit Lösungen gefunden werden, die gleichzeitig auf der Westseite und auf der Ostseite realisiert werden könnten.

- Wenn Aufenthaltsflächen mit nicht geschnittenem Natursteinpflaster versehen, sollten ergänzend sowohl ausgewählte Aufenthaltsflächen als auch wichtige, kurze Wegeverbindungen mit ebenerem Pflaster versehen werden. Dabei ist auf eine kontrastreiche Gestaltung zu achten.
- Bei der Planung sind regelmäßig wiederkehrende Veranstaltungen zu berücksichtigen. Wie können barrierefreie Wegeverbindungen mit den Konzepten der Veranstaltung in Einklang gebracht werden? Auch die technische Versorgung (Stromkabel) sind mitzudenken, da sie erhebliche Barrieren darstellen können.
- Möblierungen sollten optisch kontrastreich und gut auffindbar außerhalb von Wegeverbindungen aufgestellt werden. Barrierefreie Sitzgelegenheiten sollten mit berücksichtigt werden (steilere Rücklehnen, Armlehnen, hoher Sitz).
- Die Hauptwegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt sollte auch bei Veranstaltungen freigehalten werden.

Im Zuge der Planungen sollte eine ergänzende Querung der Straße Schiffbrücke geschaffen werden, um kurze und sichere Wege von der Altstadt an die Uferpromenade und die dort vorhandene Gastronomie zu ermöglichen. Eine Lösung ist nicht einfach, da hier ein sehr hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besteht und eine zusätzliche Querung auf einer vergleichsweise kurzen Strecke zwischen Ampel an der Kreuzung Brückstraße und der Kurve in die Waschgrabenallee eingerichtet werden müsste. Eine nicht barrierefreie Lösung, aber für mobile Menschen ein zusätzliches Angebot, wäre eine Querungshilfe in Form einer längeren Mittelinsel, so dass eine Querung mit einem Stopp auch ohne Ampel vergleichsweise sicher möglich wäre. Alternativ könnte eine zweite Ampel eingerichtet werden, die mit der an der Kreuzung Brückstraße gleichgeschaltet wäre. So würde der Verkehrsfluss nicht zusätzlich gestoppt. Allerdings sind hier die Risiken zu bedenken, dass bei zwei LSA in kurzem Abstand die erste von Pkw-FahrerInnen übersehen werden kann. Dies birgt eine sehr große Unfallgefahr. Visionär, aber denkbar wäre eine partielle Absenkung der Fahrbahn mit Abdeckelung, auf der Fußgänger gefahrlos von der Promenade zur Altstadt queren können. Auch eine Ergänzung der Ha-

fenbrücke um eine eigenständige Fußgängerbrücke (abgekoppelt vom Verkehr) wäre eine mögliche Lösung, um sicher von der Altstadt zum Bahnhof zu gelangen.

Im Zusammenhang mit dem ausgelobten Wettbewerb zur Umgestaltung des Bereichs Hafenwestseite sollte hierfür eine Lösung entwickelt werden.



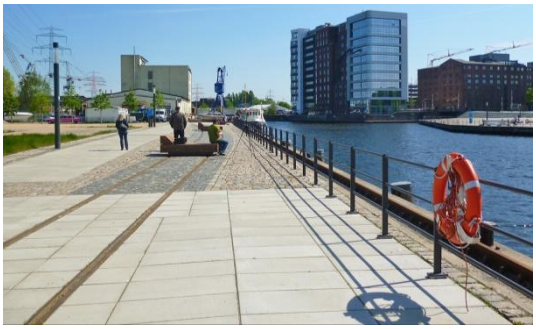
Hamburg - HafenCity

Beispiel für eine klare und ebenere Wegeführung im historischen Pflaster in der HafenCity in Hamburg.



Mittelinsel in Ulm
Quelle: Wolfgang Haller

Beispiel für eine Mittelinsel in Ulm, die FußgängerInnen das Überqueren der Fahrbahn erleichtert, ohne zu starkes Abbremsen des Autoverkehrs. Hier fehlen allerdings die Kontraste.



Harburger Hafen
Quelle: www.hamburg.de

Die alten Schienen sind im Bereich des ehemaligen Harbuger Hafens in die Promenade integriert. Die Sitzelemente können entlang der Schienen verschoben werden.

7. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Die Stadt Neustadt in Holstein hat einiges für den Abbau von Barrieren im Untersuchungsgebiet zu unternehmen. Bei 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.

Das Konzept zur Barrierefreiheit ist langfristig umzusetzen. Es sollte auch fortgeschrieben und mit Blick auf veränderte Rahmenbedingungen und neue technische Lösungen in Abständen überprüft werden. Der Barriereabbau ist und bleibt eine Alltagsaufgabe. Mit Blick auf knappe öffentliche Mittel 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 Altstadt.

   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.

8. Abbildungs- und Kartenverzeichnis

Seite 10: Alltagswegenetzplan - eigene Darstellungen mit einer Datengrundlage der Stadt Neustadt in Holstein

Seite 21: Büro Lebensraum Zukunft UG - Lienaustraße: Wegweiser für den Pkw-Verkehr

Seite 26: Bestands- und Mängelpläne - eigene Darstellungen mit einer Datengrundlage der Stadt Neustadt in Holstein

Seite 29: Rudolph, Münster. Fahrbahnbelag für Fahrradverkehr in Münster

Seite 31: Dirk Boenke, Köln. Querungshilfe Severinstraße Köln

Seite 34: Plakat Sitzrouten Frankfurt - https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2509340&_ffmpar%5B_id_inhalt%5D=3488156, Stand: 12.12.2016

Seite 34: Signet „nette Toilette“ - http://www.die-nette-toilette.de, Stand: 12.12.2016

Seite 36: Screenshot Wheelmap - http://wheelmap.org, Stand: 20.10.2016

Seite 37: Informationssystem in Nottingham - Streetwise Orientation & Navigation Systems Limited (o.J.): Nottingham Navigator – Nottingham Navigator Components. http://www.streetwisesystems.com/project_nottingham.php, Stand: 15.12.2016

Seite 38: Mobile Rampe - http://sozialhelden.de/blog/projekte/tausendundeine-rampe-fuer-deutschland/, Stand: 15.12.2016

Seite 41: Dirk Baumgarten - Marktplatz in Wismar. Quelle: Galerie der Fotos

Seite 42: Maßnahmen Marktplatz - eigene Darstellungen mit einer Datengrundlage der Stadt Neustadt in Holstein

Seite 47: Maßnahmen Reiferstraße - eigene Darstellungen mit einer Datengrundlage der Stadt Neustadt in Holstein

Seite 48: Dirk Boenke – Querstreifen in Münster Altstadt

Seite 50. Wolfgang Haller – Mittelinsel in Ulm

Seite 50: Harburger Hafen – http://www.hamburg.de/oeffentliche-plaetze/4485332/lotsekai/, Stand: 12.12.2016

Alle weiteren Fotos/Darstellungen: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

9. Literaturverzeichnis

Aktionsplan Inklusion „Ostholstein erlebbar für alle“ 2016 - 2020

Architektur+Stadtplanung; Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH (F+B); Architektur-Stadterneuerung-Kommunale Planung (ASK GmbH) (2014): Vorbereitende Untersuchungen „Altstadt/ Hafenwestseite“.

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.

Büro Lebensraum Zukunft UG (2013): Besucherlenkungs- und Informationssystem für die Stadt Neustadt in Holstein.

Der Demografiebericht des Kreises Ostholstein 2013.

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.

Doose, Dr. Stefan; Albrecht, Stepahnie; Illige, Jennifer; Kölling, Sebastian; Kusyschyn, Hanno; Westensee, Julia; Wiese, Stella (SchülerInnen der Fachschule für Sozialpädagogik Lensahn) (2012): Sozialraumanalyse von Neustadt in Holstein – Sozialraumerkundungen im Rahmen des Projekts „Ostholstein, erlebbar für alle“.

Gertz, Gutsche, Rümenapp (2013): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Ostholstein – Neustadt in Holstein und Nahbereich, Lensahn und Nahbereich.

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

Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (GEWOS) (2014): Zukunftskonzept Daseinsvorsorge Stadt Neustadt in Holstein und Umland.

Statistisches Bundesamt. Destatis: Behinderte Menschen.
https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Behinderte/BehinderteMenschen.html. Zugriff am 01.12.2016

Tourismus-Service Neustadt-Pelzerhaken-Rettin: Barrierefrei – Stadtführer für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen für Neustadt in Holstein.

10. Bewertungstabellen

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

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



gut nutzbar (in Bezug auf die verwendeten Kriterien)



eingeschränkt nutzbar



stark eingeschränkt oder gar nicht nutzbar

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

In der 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.

Bewertungstabelle: Wegenetz

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Am Binnenwasser Nord							Zusammengeführter Fuß- und Radweg birgt Konfliktpotential zwischen den NutzerInnen. Querungsstelle am Klosterhof: Bordsteinabsenkung zu steil. Fahrbahn generell uneben, grob gepflastert.	mittel	
Am Binnenwasser Süd							Zusammengeführter Fuß- und Radweg birgt Konfliktpotential zwischen den NutzerInnen. Fehlende Sicherung am Wasser. Querungen über die Fahrbahn und Parkplatz unübersichtlich.	mittel	
Am Hafen						-	Bodenbelag unterschiedlich uneben. Unvermittelte Barrieren (temporäre Möblierung) entlang der Wegführung. Schienen können als taktiles Leitsystem dienen.	hoch	

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Am Markt Ost							Temporäre Barrieren durch Aufsteller. Kontraste zwischen Gehweg und Fahrbahn schwach.	gering	
Am Markt Querverbindung						-	Ebener Querstreifen nicht angebunden an das Wegenetz. Bei Veranstaltungen nicht nutzbar. Graue Parkplatzpoller im südlichen Bereich sind nicht gut zu erkennen und können somit zur Stolperfalle werden.	hoch	
Am Markt Süd							Sitzmöglichkeiten vorhanden, allerdings nicht barrierefrei (zu tief, keine Armstützen). Orientierung kann entlang der Mauer erfolgen. LSA: kurze Grünphasen.	gering	
Am Markt West							Unzureichende Absenkung an Querungsstelle und uneben. Aufstellbereich Klosterstraße zu eng.	mittel (an Querungsstellen hoch)	

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Bahnhofstraße							Geteilter Fuß- und Radweg weder optisch noch taktil zu unterscheiden. Geringe Breite für einen geteilten Fuß- und Radweg.	mittel bis hoch	
Brückstraße							Temporäre sowie befestigte Barrieren verschmälern den Weg. Die Möglichkeit sich an der Hauswand oder Bordstein zu orientieren ist nicht durchgängig gegeben. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer nutzen den ebenen Seitenraum.	hoch	
Burghof						-	Teils wassergebundene Decke, teils Asphaltierung mit Unebenheiten und Beschädigungen.	mittel	
Burgstraße							Gehweg ist beidseitig zu schmal und durch Laternen noch weiter begrenzt. Pflasterung auf der Fahrbahn zum Ausweichen ungenügend.	mittel	

Wege/ Kreuzungsbe-reiche	**Oberflächengestaltung**				**Dimension**	**Querung**	**Sonstiges/ Bemerkungen** (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	**Handlungs-bedarf**	**Foto**
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Fischerstraße	😐	😐	😐	😐	☹	😐	Gehweg ist beidseitig zu schmal und durch temporäre Barrieren, Treppenstufen und Podeste noch weiter begrenzt bis nicht mehr nutzbar gemacht.	hoch	
Grabenstraße	😐	😐	🙂	😐	☹	☹	Beidseitig zu schmaler Gehweg. Unzureichende Bordsteinabsen-kung an Querung Meiereigang. Unzureichender Belag innerhalb der Querungsstellen.	hoch	
Grüner Gang	☹	🙂	😐	😐	🙂	-	Es ist kein Gehweg vorhanden, aber die Fahrbahn dient als Ver-kehrsfläche für alle Teilnehmer. Fahrbahn ist dafür zu uneben. Unzureichende Orientierung und Sicherheit für den Fußgänger.	mittel	
Haakengraben	☹	😐	😐	☹	☹	☹	Sehr unebenes, historisches Pflaster sowohl auf dem Gehweg als auch auf der Fahrbahn.	hoch	

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Hochtorstraße							Temporäre und befestigte Barrieren auf dem Gehweg. Im Bereich der Fußgängerzone unebene Pflasterung. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer nutzen den ebenen Seitenraum.	mittel	
Hören							Einseitiger Gehweg hört auf mittlerer Höhe auf. Die Straße ist grob gepflastert und bietet keine Orientierung bzw. Sicherheit für den Fußgänger.	hoch	
Kirchenstraße							Nördlicher Fußweg entlang der Kirche ist sehr schmal und uneben gepflastert. Der südlich liegende Fußweg wird durch die Treppenstufen des Pastorats verengt. Aufstellflächen an der Kreuzung zu schmal.	hoch	
Klosterhof							Abwasserrinnen an den Querungsstellen sind zu grob gepflastert. Keine optischen Kontraste.	mittel	

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Klosterstraße							Abwasserrinnen an den Querungsstellen sind zu grob gepflastert.	gering	
Königstraße							Im südlichen Bereich: beidseitig schmale Gehwege. Aufweitung der Gehwege im nördlichen Abschnitt. Zum Teil Laternen und temporäre Barrieren im Gehwegbereich.	mittel	
Kremper Straße							Fußgängerzone: Unebenheiten innerhalb der Pflasterung. Barrieren (Aufsteller etc.) im Seitenraum.	mittel	
Lienaustraße							Unzureichende Bordsteinabsenkung auf Höhe Galgenberg. Keine Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg. LSA: akustisches Signal schwer zu hören. Es fehlen taktile Leitsysteme.	mittel	

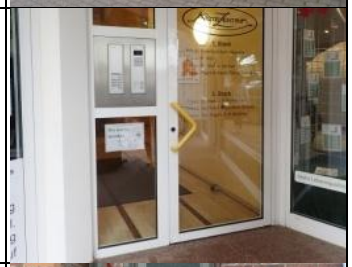
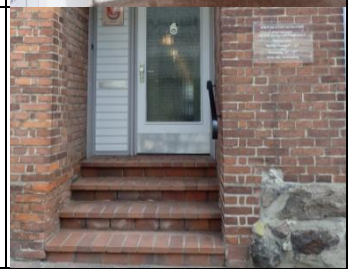
Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Meiereigang	😐	🙂	🙂	🙂	😐	-	Aufgrund der geringen Breite kann es zu Konfliktsituationen kommen. Beleuchtung vorhanden. Unebene Pflasterung.	gering	
Obere Querstraße	☹	🙂	🙂	🙂	☹	-	Unebene Pflasterung. Schmale Wegeverbindung mit Gefälle. Häuserwände führen optisch und taktil. Hohe Bedeutung als kurze Wegeverbindung zur Brückstraße.	hoch	
Reiferbahn	🙂	🙂	🙂	😐	😐	😐	Querungsstelle mit Zebrastreifen: Unzureichende Bordsteinabsenkung. Mit Blick auf die Frequenz am Bahnhof und die Bedeutung der Wegeverbindung zur Innenstadt, sollten die Seitenräume verbreitert werden.	mittel	
Reiferstraße	☹	😐	😐	😐	☹	☹	Gehweg Nordseite deutlich zu schmal. Südseite im westlichen Abschnitt zu schmal. Unterschiedliche Bodenbeläge mit Unebenheiten. Laterne und hervortretende Stufen als Barrieren im Gehwegbereich.	hoch	

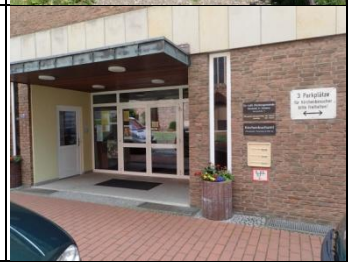
Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Rosenstraße	😐	😐	🙂	😐	☹	😐	Beidseitig schmale Gehwege. Stolperfallen durch hervortretende Treppenstufen. Ausfahrten unterbrechen ebene Gehwegpflasterung. Sehr grober Fahrbahnbelag erschwert Querungen.	hoch	
Schiffbrücke	😐	🙂	😐	😐	🙂	☹	Unebene Pflasterung. Zu wenig Querungsmöglichkeiten. Zweirichtungsradverkehr birgt Konfliktpotential. Konfliktpotential: im südlichen Abschnitt nutzen FußgängerInnen den Radweg als direkte Wegeverbindung. LSA Brückstraße: kurze Grünphase. Akustisches Signal teilweise vorhanden. Kein taktiles Leitsystem.	hoch	
Schmiedestraße	🙂	😐	🙂	😐	☹	😐	Beidseitig schmale Gehwege. Aufstellfläche ist zu schmal.	mittel	
J.-H.-Petersen-Weg	☹	🙂	🙂	😐	🙂	-	Unebene Pflasterung.	hoch (hohe Frequenz)	

Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Untere Querstraße							Beidseitig schmale Gehwege. Alternative über J.-H.-Petersen-Weg gegeben – hier jedoch unebene Pflasterung.	gering	
Vor dem Brückentor							Unklare Radverkehrsführung auf ebenem Pflaster, mit Verschwenkung: Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern. Auf Höhe des Ärztehauses wird wild gequert.	hoch	
Vor dem Kremper Tor							Fußgängerzone uneben gepflastert.	mittel	
Waschgraben							Beidseitig schmale Gehwege.	gering	

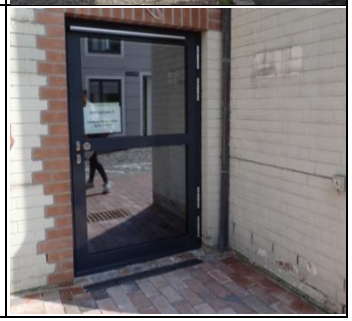
Wege/ Kreuzungsbereiche	Oberflächengestaltung				Dimension	Querung	Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungsbedarf	Foto
	eben	rutschfest	taktil	optisch	Wegebreite	Qualität			
Waschgrabenallee							Zu schmale Geh- und Radwegsbreite für Zweirichtungsradverkehr. Unzureichende optische und taktile Markierung zwischen Fuß- und Radweg. LSA: kein Leitsystem (akustisch, optisch, taktil) vorhanden.	hoch	
Waschgrabenstraße							Gehwegbreite mit Blick auf Frequenz nicht ausreichend (wichtige Wegeverbindung Bücherei Markt). Zum Teil Laternen und temporäre Barrieren im Gehwegbereich.	mittel	
Ziegelhof							Beidseitig schmale und teils unebene Gehwege. Unterschiedlicher Belag. Fahrbahn grob gepflastert.	hoch	

Bewertungstabelle: Erreichbarkeit und Zugang von Infrastruktureinrichtungen

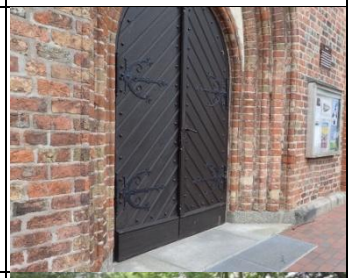
Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Agentur für Arbeit		-	-				-		Klingel ohne Bezeich-nung. Empfang mit Ansprech-person und Aufenthalts-raum im Flur. Automatischer Türöffner wäre gut.	niedrig	
Ärztehaus in der Königstraße								-	Ein straßenbegleitender Stellplatz nicht ausrei-chend dimensioniert und für Lieferverkehr mit genutzt. Schmale Tür. Schmaler Fahrstuhl. Ein Behinderten-WC vorhanden.	mittel	
Bauamt	1 Parkplatz am Meier-eigang						-	-	Parkautomat auf dem Parkplatz auf erhöhter Fläche mit Kopfstein-pflaster schlecht er-reichbar. Handlauf am Eingang.	mittel	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Bürger Büro / Tourist-information	1	☹	☹	🙂	😐	-	-	😐	Eingang wenig einladend. Türöffner. Ansprechperson im Raum. Behinderten WC im Rathaus durch den Seiteneingang nutzbar. Hier automatischer Türöffner. Unzureichend markierter Behindertenparkplatz in der Rosenstraße. Personenlift eingebaut.	gering	
Familienzentrum	☹	-	-	😐	😐	😐			Klingel zu hoch angebracht. Kleine Schwelle an der Tür.	mittel	
Gemeindehaus	☹	-	-	🙂	😐	🙂	-	-	Tür geht nach außen auf. Über die Sprechanlage (Außenklingel) ist das Kirchenbüro im 1. Stock erreichbar, Gespräche können im EG wahrgenommen werden.	mittel	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Integrativer Waldorf Kindergarten Neustadt e.V.		-	-			-	-	-	Standort Ziegelhof nicht rollstuhlgerecht erreichbar. Keine Klingel vorhanden Standort Rosenstraße Stufe am Eingang. Klingel rollstuhlgerecht nicht erreichbar. Wenig Platz auf dem Gehweg. Private Einrichtung; nicht öffentlich zugänglich.	hoch	
Job Center	3								Barrierefreier Eingang im Hinterhof. Gute Ausschilderung. Behindertenparkplätze auf dem Parkplatz Klosterhof vorhanden.	niedrig	
Kino		-	-				-		Toiletten nur über Treppen zu erreichen.	hoch	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Museum	☹	-	-	🙂	🙂	-	🙂	🙂	Automatischer Türöffner ist vorhanden. 3 Sprachen Audioguide. Museum Cap Arcona nicht mit dem Fahrstuhl erreichbar.	niedrig	
Ostsee Residenz Neustadt Betreutes Wohnen	☹	-	-	🙂	🙂	🙂	🙂	-	Private Einrichtung; nicht öffentlich zugänglich.	niedrig	
Post	☹	-	-	🙂	🙂	-	-	-	Zugang über lange Rampe möglich.	niedrig	
Rathaus	1	☹	☹	😐	😐	-	😐	🙂	Haupteingang mit Treppen, links und rechts Handlauf, aber nicht benutzbar wg. Möblierungen. Treppenstufen nicht farblich abgesetzt. Fahrstuhl und Behinderten WC mit Wickeltisch (Euroschlüssel kann im Bürgerbüro ausgeliehen werden)	hoch	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
									über Nebeneingang erreichbar. Behinder-ten-WC erfüllt nicht alle Voraussetzungen (beidseitige Haltegriffe etc.). Nebeneingang ist nicht durchgängig geöffnet. Aufzug mit 80 cm zu schmal, Aufzug ins-gesamt schmal, ohne Spiegel. Bedienfeld schwer erreichbar am Rand zur Tür. Keine /wenig Orientie-rung/Beschilderung. Unzureichender Be-hindertenparkplatz in der Rosenstraße.		
Rewe						-	-	-	Behindertenparkplatz nicht ausreichend markiert und zuge-stellt.	niedrig	
Sozialkaufhaus		-	-				-	-	Bodenbelag auf der Zufahrt und im Innen-hof mit Eingang zum Sozialkaufhaus un-eben. Kante am Eingang.	mittel	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Stadtbücherei		-	-						Vorne elektrischer Türöffner, zweite automatische Schiebetür. Niedriger Tresen mit Ansprechperson. Toilette als rollstuhlgerecht markiert, aber unzureichend: Keine entsprechende Ausstattung. Nur Notklingel an Schnur. Veranstaltungsraum im EG nicht mit dem Rollstuhl zugänglich. Medien von oben werden nach unten gebracht.	mittel, hoher Handlungsbedarf Toilette	
Stadtkirche	1						-	-	Schwer zu öffnende Tür, Schwellen an der Tür. Unzureichender Behindertenparkplatz in der Königstraße vor dem Ärztehaus.	mittel	
Toilette am Gogenkrog		-	-			-	-		Unattraktiv, ungepflegt.	hoch	

Infrastruktur-einrichtung	Behindertenparkplätze			Erreichbarkeit des Eingangs			barrierefreie Nutzung innen		Sonstiges/ Bemerkungen	Handlungs-bedarf	Foto
	Zahl	Dimension	Oberfläche	Treppen/ Rampen	Tür	Klingel	Fahrstuhl	Behinderten WC			
Toilette am Markt						-	-		1 Behindertenpark-platz nicht ausrei-chend markiert. Schlechter Bodenbe-lag. Schlüssel am Kiosk. WC mit Wickeltisch. Behinderten-WC er-füllt nicht alle Voraus-setzungen (keine Beidseitige Befahrbeikeit etc.). Toilette entspricht nicht dem benötigten Hygienestandard.	mittel	
VHS		-	-					-	Klingel ohne Bezeich-nung. Stufe am Eingang. Kursräume im 1. OG nur über Treppe er-reichbar. Kurse finden aber vielfach an anderen, ebenerdig erreichba-ren Standorten (Schu-len) statt. Kontakt über Telefon und In-ternet möglich.	mittel	
Wohnprojekt Brücke		-	-						Rampe ohne Radab-weiser und Geländer. Private Einrichtung; nicht öffentlich zu-gänglich. Aussage zu Fahrstuhl und Behinderten WC kann nicht gemacht werden.	mittel	

Bewertungstabelle: ÖPNV Haltestellen

Haltestellen	barrierefreie Haltestellen						Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungs-bedarf	Foto
	Hochborde	Wetterschutz	Sitzgelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme	Boden-beschaffenheit			
Bahnhof DB							Kein automatischer Türöffner. Neue barrierefreie Toliette im Gebäude. 1 Parkplatz nah am Bahnhof ausreichend breit. 2 Parkplätze weitab vom Eingang, zu schmal. Oberfläche Kopfstein-pflaster. Hebebühne vorhan-den.	mittel	
ZOB/ Bahnhof							Einstiegsbereiche mit Bodenabsenkung, dort aber mit Kopf-steinpflaster und Fahrplaninformation im Weg. Keine Sitzgelegenhei-ten oder Wetterschutz an den Haltestellen. Keine Einstiegsmar-kierungen. Linieninformationen zu hoch.	hoch	

Haltestellen	barrierefreie Haltestellen						Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungs-bedarf	Foto
	Hochborde	Wetterschutz	Sitzgelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme	Boden-beschaffenheit			
Kirchhofsallee							Keine Einstiegsmar-kierung. Linieninformationen zu hoch angebracht. Sitzgelegenheit vor-handen, jedoch nicht barrierefrei.	niedrig	
Markt							Sitzgelegenheiten zu niedrig, ohne Kom-fort/Armstützen. Linieninformationen zu hoch angebracht. Sehr unebener Bo-denbelag. Keine Einstiegsmarkierung.	hoch	
Postamt							Unattraktiver Aufent-haltsort, besonders abends. Wetterschutz unter Gebäudevorsprung schwer einsehbar. Sitzgelegenheit ohne Armstützen. Linieninformationen zu hoch und zum Teil über der Sitzbank angebracht. Keine Einstiegsmar-kierung. Name der Haltestelle fehlt.	hoch	

Haltestellen	barrierefreie Haltestellen						Sonstiges/ Bemerkungen (Aufenthaltsqualität, temporäre Barrieren, Konflikte…)	Handlungs-bedarf	Foto
	Hochborde	Wetterschutz	Sitzgelegenheit	Information	Taktile und optische Leitsysteme	Boden-beschaffenheit			
Rettiner Weg							Sitzmöglichkeit ohne Arm- und Rückenlehne. Die Anzahl und die Anordnung der Sitzmöglichkeiten lädt möglicherweise zum längeren Aufenthalt ein. Keine Einstiegsmarkierungen. Linieninformationen zu hoch.	mittel	
Waschgrabenalle (Richtung Schiffbrücke)							Steiler Weg führt zur Haltestelle, Baum steht im Weg zum Einstieg – Engstelle. Sitzgelegenheit ohne Armstützen. Linieninformationen zu hoch. Keine Einstiegsmarkierungen.	mittel	