

Behindertenbeirat der Stadt Augsburg <u>Dieter Stanzel Josef-Priller-Straße 14 86159 Augsburg</u>	Telefon	(0821) 58 16 82
Stadt Augsburg Tiefbauamt Dipl. Bauingenieur (FH) Xaver Stöckl Annastraße 16 86150 Augsburg	eMail	Stanzel.Dieter@t-online.de
	Mein Zeichen	503-BBR FB VuM
	Ihr Zeichen	
	Datum	08.05.2015

Baumaßnahme Sanierung Ackermannbrücke

Sehr geehrter Herr Stöckl,

gerne kommen wir Ihrer Bitte zur Stellungnahme bezüglich des oben genannten Bauvorhabens in Augsburg nach.

Vorbemerkung:

Der Fachbereich Verkehr und Mobilität des BBR der Stadt Augsburg hat in seiner Sitzung am 23.04.2015 die Planungen zum Neubau der Ackermann Brücke betrachtet.

Die nachstehende Beurteilung erfolgte anhand der von Ihnen am 23.und 24.04.2015 zur Verfügung gestellten Planungsunterlagen sowie Ihren Erläuterungen.

Bedeutung der Verkehrsader Bgm.--Ackermann-Straße

Die Bgm.-Ackermann-Straße ist die wichtigste Verbindung aus der Innenstadt zu den westlichen Stadtteilen und hat den Status einer Bundesstraße. Der Fokus unserer Betrachtung liegt auf der Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Ackermannbrücke und den Grünflächen der Wertachauen am westlichen Ufer.

Am **östlichen Wertachufer** ist eine schmale Unterführung der Ackermannbrücke vorhanden. Der Zugang ist steil, es wird kein Winterdienst angeboten. Der Weg endet Richtung Norden nach wenigen hundert Metern am Tierheim. Eine Überquerung der Bgm.-Ackermann-Straße ist erst wieder an der Ampelanlage der Kreuzung Bgm.-Ackermann-Str. – Holzbachstraße – Rosenaustraße möglich.

Westliches Wertachufer: Im derzeitigen Bauzustand wird die Verbindung vom Straßenniveau zur Grünanlage auf der Westseite der Wertach durch eine Treppe auf jeder Straßenseite hergestellt. Die vorhandenen Treppenanlagen sind steil und wenig attraktiv gestaltet. Der Blick auf den Zugang zur südlichen Treppe ist eingewachsen

und für Spaziergänger auf dem Wertachdamm schlecht einsehbar. Die parallel zur Wertach verlaufende Hessenbachstraße ist durch großzügige Auffahrtrampen an die Bgm.-Ackermann-Straße angebunden. Diese Straßenanbindung hat durch die trennende Lage der Localbahngleise zwischen Hessenbachstraße und Rad- und Fußweg keine direkte Verbindung zur Grünanlage, eine Querung der Bahngleise wird in südlicher Richtung angeboten. Die Querung der Bgm.-Ackermann-Straße in westlicher Richtung ist erst wieder nach mehreren hundert Metern an der Kreuzung Bgm.-Ackermann-Straße – Eberlestraße – Reinöhlstraße möglich. Der Rad- und Fußweg entlang der Wertach ist eine viel genutzte Querverbindung der Stadtteile Oberhausen und Pfersee. Durch das Projekt Wertach vital hat der Abschnitt Ackermann Brücke in südlicher Richtung bis zur Luitpold Brücke bedeutend an Attraktivität gewonnen und wird an der neu angelegten Wertachrampe gerne zum Verweilen genutzt.

Im jetzigen Bauzustand können Menschen mit Rollstuhl oder Rollator oder sonstigen Gehilfen die Treppenanlage nicht nutzen. **Der FB VuM begrüßt es, dass zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Ackermannbrücke und dem darunterliegenden Fuß- und Radweg anstelle einer Treppe ein Rampenbauwerk geplant wird. Durch diese Baumaßnahme wird die Querverbindung der Stadtteile Oberhausen – Pfersee parallel zur Wertach zur Kreuzung für Fuß und Radwegnutzer der Bgm.-Ackermann-Straße aus der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen.**

Auf folgende Punkte möchten wir hinweisen:

1. Grundsätzlich ist eine barrierefreie Lösung zu bevorzugen. Rampenneigungen von mehr als 6% sind für Rollstuhlnutzer nicht leistbar. Auch wenn der Rollstuhlnutzer durch einen Begleiter unterstützt wird, sind keine größeren Steigungen darstellbar.
2. Auf den Gehwegen und Rampen sind erschütterungsarm befahrbare Beläge zu wählen
3. Im Bereich der Brücke (Trennung Geh- und Radweg), sowie im Bereich der Rampe sind Bodenindikatoren zur Trennung der Verkehrswege und Führung von blinden und sehbehinderten Menschen zu installieren. Wir möchten darauf hinweisen, dass Bodenindikatoren in Brückenbauwerken während der Herstellung des Oberflächenbelages erstellt werden müssen. Ein nachträglicher Einbau ist wg. der erforderlichen Geschlossenheit der Deckschicht meist nicht mehr möglich.
4. Bei der Beleuchtung ist darauf zu achten, dass diese blendfrei ausgeführt wird z.B. im Geländer integrierte Beleuchtung, die nur nach unten leuchtet.
5. An den Handläufen der Geländer sind Informationen in Blindenschrift anzubringen.
6. Die Anschlüsse der Rampen an die Brückenkonstruktion sind um 180° zu drehen, so dass ein direktes (schnelles) einfahren von Radfahrern verhindert wird.

7. Es ist zu prüfen, ob eine Kombination aus Treppe und Rampe in Frage kommt.
8. Eine Schallschutzwand zwischen Fahrbahn und Fußweg erleichtert die Orientierung für Blinde und hochgradig Sehbehinderte, da die zur Orientierung erforderlichen Schallgeräusche durch den Autoverkehr weniger überlagert werden.

Grundsätzliches

Barrierefreies Bauen

Der barrierefreie Lebensraum ist so zu gestalten, dass alle Nutzer, insbesondere auch Menschen mit Behinderungen, ihn gefahrlos und selbstbestimmt in der üblichen Art und Weise, ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierzu zählen auch die Orientierungs- und Kommunikationseinrichtungen. Sie müssen erkennbar, erreichbar und nutzbar sein.

Erreicht wird dies, indem bauliche Anlagen auf die unterschiedlichen sensorischen, motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Nutzer abgestimmt werden. Wichtige Informationen sollten über zwei Sinne (Mehrsinne-Prinzip) und die Nutzbarkeit über mindestens eine alternative Handhabung sichergestellt werden (Zwei-Kanal-Prinzip). Informations- und Leitsysteme sind als geschlossene Informationsketten lückenlos zu gestalten. Orientierungshilfen müssen deutlich und rechtzeitig erkennbar sein. Nicht vermeidbare Hindernisse im Bewegungsraum müssen deutlich und rechtzeitig durch taktile und kontrastreiche Kennzeichnung wahrnehmbar sein.

Einschub: Begriffsdefinitionen

„Zwei-Kanal-Prinzip“

Bereitstellung wichtiger Informationen über mindestens zwei Sinneskanäle und Nutzbarkeit über eine alternative Handhabung

Leuchtdichtekontrast

relativer Leuchtdichteunterschied benachbarter Flächen, im Weiteren als Kontrast bezeichnet. Die Kontrastwahrnehmung kann durch Farbgebung unterstützt werden.

„Barrierefreiheit“ aus der Sicht sehbehinderter Menschen

Sehbehinderte Menschen – hierzu zählt auch die ständig steigende Anzahl der älteren Menschen (laut Prognose ist im Jahre 2030 jeder Dritte über 60 Jahre alt) mit nachlassendem Augenlicht, sind auf eine kontrastreiche Gestaltung ihrer Umwelt angewiesen. Zudem ist die Darstellung wichtiger Informationen (Prioritäten-Prinzip) in ausreichend großer Schriftgröße zu realisieren.

„Barrierefreiheit“ aus der Sicht blinder Menschen

Blinde Menschen machen sich ein geistiges Bild von ihrer Umwelt. Sie finden sich am einfachsten in einer gradlinigen und rechtwinkligen räumlichen Struktur zurecht. Je größer die Unterschiede in der Struktur, im Härtegrad und im Material von taktilen Orientierungshilfen zum angrenzenden Bereich/Material ausgebildet sind, desto größer ist ihre Signalwirkung und um so deutlicher können sie mit den Fingern, dem Langstock sowie mit dem Schuhwerk ertastet werden.

„Barrierefreiheit“ aus der Sicht mobilitätseingeschränkter Menschen

Für Nutzer von Rollatoren, Rollstühlen oder sonstigen Gehilfen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck, sind bereits Unebenheiten im Bodenbelag ein Hindernis. Stufen, Treppen oder sonstige Höhenunterschiede mit einer Neigung von mehr als 6% sind für Rollstuhlnutzer nicht zu bewältigen. Stufen und Treppen sind nur mit Rampe oder technischen Lösungen zu überwinden.

Hinweis: Diese Betrachtung ist keine Stellungnahme zur Prüfung der Förderfähigkeit durch Zuschuss Geber. Eine abschließende Stellungnahme des BBR zur Förderfähigkeit des Bauwerks und eine Aussage ob die Kriterien der barrierefreien Gestaltung im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt werden, kann erst nach Fertigstellung und Betrachtung der gebauten Wirklichkeit erfolgen.

Für weitere Fragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Stanzel
Sprecher Fachbereich Verkehr und Mobilität