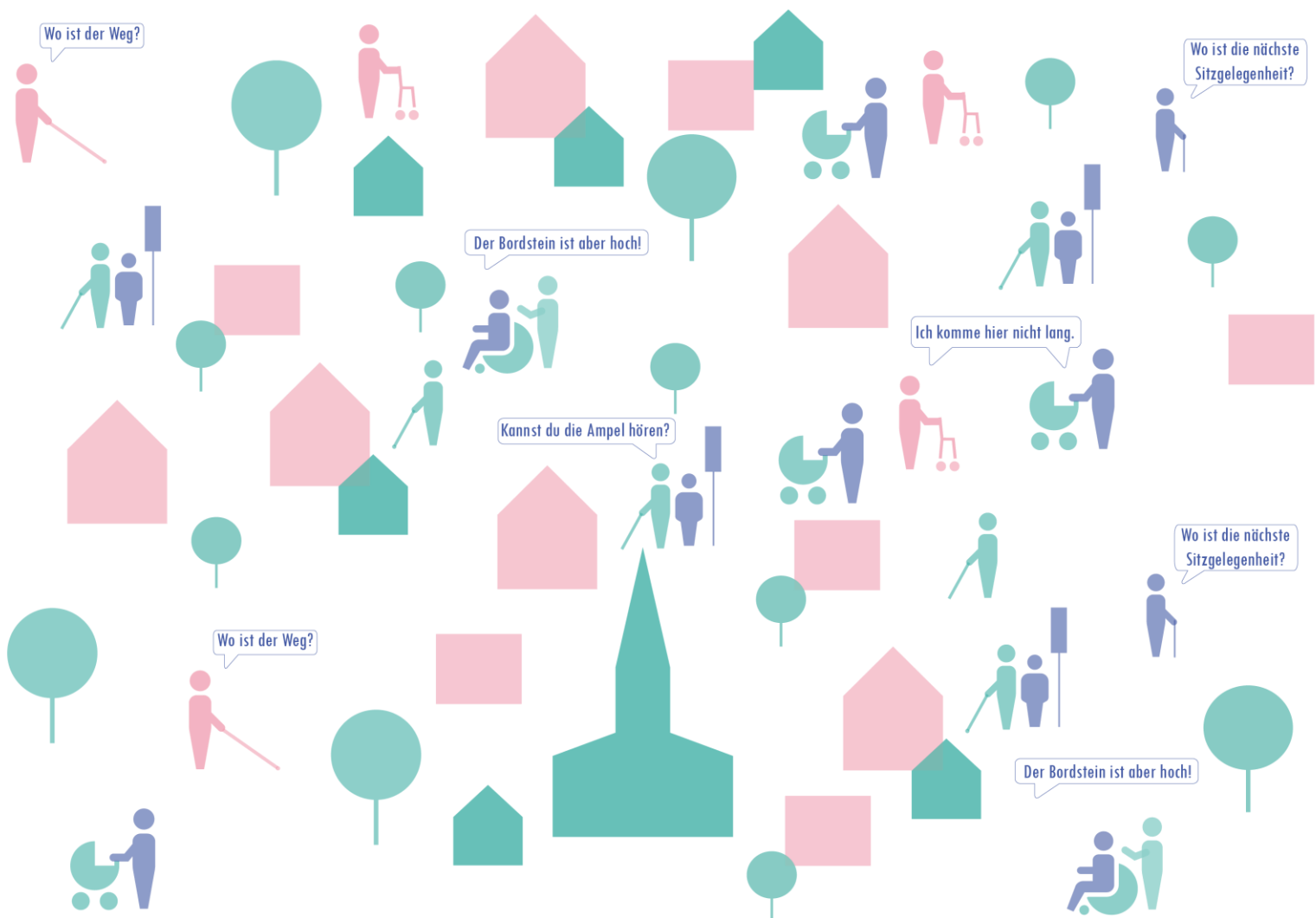


GEMEINDE SCHENEFELD //

KONZEPT ZUM ABBAU VON BARRIEREN

Stand // November 2024



Das „Konzept zum Abbau von Barrieren“ der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ wurde im Rahmen des Programms „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ der Städtebauförderung gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Impressum

Abbildungsnachweis:

BIG Städtebau GmbH (sofern nicht anders gekennzeichnet)

AUFTRAGGEBERIN



Gemeinde Schenefeld

Amt Schenefeld
Holstenstraße 42-48 25560
Schenefeld
www.amt-schenefeld.de

Kontakt

Bernd Tabel
Amtsleiter Bau
Telefon: 04892 8089-21
E-Mail: tabel@amt-schenefeld.de

AUFTRAGNEHMERIN



BIG Städtebau GmbH

– ein Unternehmen der BIG-BAU
Drehbahn 7
20354 Hamburg
www.big-bau.de

Bearbeitung

Lara Haarbrücker
Simon Pflessner
Flora Busskamp

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabe	5
2. Vorgehensweise und Methode	6
2.1. Berichtsgliederung	6
2.2. Prozessorganisation und Beteiligung	7
3. Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
3.1. Grundlagen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	8
3.2. Gemeinde Schenefeld und Betrachtungsraum	9
3.3. Bevölkerungsentwicklung	11
3.4. Bestehende Planungen mit Bezug auf Barrierefreiheit	12
4. Bestands- und Mängelanalyse	13
4.1. Straßen und Wege.....	13
4.2. Überquerungen	20
4.3. Bushaltestellen	29
4.4. Freiräume	32
4.5. Zusammenfassende Bewertung	37
5. Maßnahmenkonzept	39
5.1. Maßnahmensteckbriefe	39
5.2. Abzuwägende Belange	57
6. Weitere übergeordnete Empfehlungen	58
7. Quellenverzeichnis	59
7.1. Literaturquellen	59
7.2. Bildquellen	59
8. Anlagenverzeichnis	59

Abkürzungsverzeichnis

ZKD	Zukunftskonzept Daseinsvorsorge
OEK	Orts(kern)entwicklungskonzept
VU	Vorbereitende Untersuchungen
IEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

1. Anlass und Aufgabe

Die Gemeinde Schenefeld befindet sich seit 2023 mit der Gesamtmaßnahme „Zukunftsgerechte Daseinsvorsorge“ im Programm „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ der Städtebauförderung. Hintergrund der Programmteilnahme sind insbesondere Herausforderungen in der Sicherung der Daseinsvorsorge und der zukünftigen Entwicklung, etwa in Bezug auf soziale Infrastrukturen sowie die Behebung von bestehenden städtebaulichen Missständen, vor allem im Bereich des Ortskerns. Die Schaffung einer neuen und attraktiven Ortsmitte als gemeinschaftliches Zentrum ist eine zentrale Zielvorstellung. Außerdem sollen Herausforderungen wie demografische Veränderungen bearbeitet werden. Grundlage der Gesamtmaßnahme sind die vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK), die von der Gemeindevertretung im Dezember 2021 beschlossen wurden. Im Februar 2022 wurden daraus abgeleitet zwei Sanierungsgebiete per Satzung festgelegt: Das Gebiet „Ortskern“ (durchgezogene Linie) im vereinfachten Sanierungsverfahren und das Gebiet „Neue Mitte“ (gestrichelte Linie) im umfassenden Verfahren:



Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2022)

Als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wurden erhebliche Einschränkungen der Barrierefreiheit insbesondere im öffentlichen Raum festgestellt. Dies betrifft neben zahlreichen Straßen einschließlich Gehwegen zudem viele Freiflächen. Auch Bushaltestellen sind laut den Vorbereitenden Untersuchungen vielfach nicht barrierefrei. Diese Einschränkungen der Barrierefreiheit bewirken für mobilitätseingeschränkte, seh- und hörbehinderte Personen dauerhaft erhebliche Verminderungen der Lebensqualität und grenzen von einer gleichberechtigten Teilhabe aus. Darüber hinaus sind auch nicht behinderte Personen durch derartige Hindernisse betroffen, beispielsweise Personen mit Kinderwagen oder Gepäck. Aufgrund der altersstrukturellen Veränderungen und der damit verbundenen Zunahme von betroffenen Personen nimmt das Thema Barrierefreiheit zunehmend einen wichtigen Stellenwert ein.

Im Maßnahmenkonzept des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts werden deshalb „Kleinteilige Anpassungen zum Abbau von Barrieren“ als Maßnahme vorgeschlagen. Ziel der Maßnahme ist eine Bündelung kleinerer Anpassungen, die beispielsweise Straßenüberquerungen, nicht ausreichend breite Begegnungsräume oder unklare Raumzuordnungen und -kanten betreffen. Laut dem IEK soll dafür ein Konzept zum Abbau von Barrieren eine Grundlage bilden. Gemäß B 2.1.6. (2) der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein 2015 sind Ausgaben für kleinteilige Anpassungen öffentlicher Erschließungsanlagen auf Grundlage eines gebietsbezogenen Konzeptes zum Abbau von Barrieren und der Abstimmung mit dem Fördermittelgeber (MIWKS) zuwendungsfähig.

Die Gemeinde Schenefeld hat die BIG Städtebau GmbH in diesem Zusammenhang beauftragt, ein Konzept zum Abbau von Barrieren in den Bereichen der Sanierungsgebiete „Neue Mitte“ und „Ortskern“ zu erstellen. Ziel ist es, eine integrierte, konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung entsprechender kleinteiliger Maßnahmen zum Abbau von Barrieren für den öffentlichen Raum zu entwickeln. Im Rahmen des Konzepts wurden demnach, auf Grundlage von Vor-Ort-Begehungen sowie von Beteiligungen Missstände und Potenziale in den öffentlichen Räumen der Sanierungsgebiete identifiziert und notwendige Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit oder zum Abbau von Barrieren abgeleitet.

2. Vorgehensweise und Methode

2.1. Berichtsgliederung

Zunächst werden die Rahmenbedingungen der Sanierungsgebiete in ihrer räumlichen Lage sowie innerhalb des Betrachtungsraums beschrieben. Ebenfalls werden aktuelle Entwicklungen der Bevölkerungsstruktur aufgeführt und Grundlagen zur Barrierefreiheit als planungsrelevante Dokumente dargestellt.

In Kapitel 4 folgt die Bestands- und Mängelanalyse. Hier werden die vier Raumtypen „Straßen und Wege“, „Querungen“, „Bushaltestellen“ und „Freiräume“ betrachtet. Dabei werden konkrete Orte mittels Steckbriefen erläutert und dabei insbesondere auf ihre jeweiligen Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit charakterisiert. Es folgt eine zusammenfassende Bewertung als Abschluss der Analyse. Sie beinhaltet die Stärken, Chancen und Potenziale sowie vor allem Missstände und Mängel, die in den Sanierungsgebieten erkannt wurden.

Das darauf aufbauende Maßnahmenkonzept (Kapitel 5) stellt für verschiedene Kategorien von Missständen, wiederum sortiert nach den vier Raumtypen, Lösungsideen und Ansätze dar, die zur Behebung der Problemlagen angewendet werden sollen. Das Konzept umfasst die Maßnahmen in einen räumlichen Zusammenhang und bietet eine Grundlage für die kleinteiligen Anpassungen zum Abbau von Barrieren.

Abschließend folgen in Kapitel 6 weitere übergeordnete Empfehlungen für Planungsprozesse in der Gemeinde. Darunter fallen etwa Hinweise auf zu beachtende Aspekte der Barrierefreiheit.

2.2. Prozessorganisation und Beteiligung

Die Prozessorganisation und der Projektablauf wurden zu Beginn mit der Gemeinde Schenefeld abgestimmt. Dabei sind drei zentrale Prozesssteile zu benennen: Bestandsanalyse, Beteiligung und Konzepterstellung. Insgesamt erstreckt sich der Projektzeitraum von Februar 2024 bis September 2024.

Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse wurde anhand von vorher definierten Checklisten zu vier Raumtypen (Straßen und Wege, Überquerungsstellen, Bushaltestellen, Freiräume) durchgeführt. Die Checklisten bzw. die damit untersuchten Aspekte sind aus der DIN 18040, Teil 3 zum barrierefreien Bauen in öffentlichen Verkehrs- und Freiräumen abgeleitet. Die vier definierten Raumtypen umfassen die relevanten Teile der öffentlichen Verkehrs- und Freiräume, insbesondere mit Bezug zur Barrierefreiheit.

Zunächst wurde der Bestand in einer Vor-Ort-Begehung im Frühjahr 2024 aufgenommen. Parallel wurde eine Fotodokumentation des Gebiets durchgeführt und die Begehung kartografisch begleitet. Die ausgefüllten Checklisten und Karten wurden im Anschluss ausgewertet mit Unterstützung der Fotodokumentation zu Steckbriefen zusammengeführt, die im Kapitel 4 als Bestands- und Mängelanalyse festgehalten sind.

Beteiligung

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden zwei Beteiligungen durchgeführt. Zunächst wurde im April 2024 ein Spaziergang organisiert, auf dem besonders bedeutsame Orte in Schenefeld anhand einer vordefinierten Route abgelaufen wurden. Eingeladen wurden verantwortliche Personen der Gemeinde, der Politik und örtlicher sozialer Institutionen, die mit Barrierefreiheit in ihrer Arbeit zu tun haben, bspw. in der Altenpflege.

An einzelnen Stationen wurden Barrieren und Hindernisse der jeweiligen Orte und begangenen Wege besprochen und auf einer mobilen Stellwand notiert. Die Ergebnisse dienen als Kontrolle und Anreicherung der Bestandsaufnahme und sind in die Steckbriefe in Kapitel 4 eingeflossen. Außerdem konnten die Teilnehmenden unterwegs mithilfe von Simulationsbrillen und -kopfhörern sowie Mobilitätshilfen Barrieren und Hindernisse selbst wahrnehmen. Dies diente der Bewusstseinsbildung und Information der Teilnehmenden. Der Spaziergang wurde in einer Ergebnisdokumentation ausgewertet, die den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt wurde (siehe Anlage 1).



Abbildung 2: Spaziergang

Im Juli 2024 wurde in einem zweiten Beteiligungsschritt ein Dialogforum als Präsenzveranstaltung im Foyer der Amtsverwaltung in Schenefeld durchgeführt. Die Veranstaltung diente der grundlegenden Information der Öffentlichkeit über Barrierefreiheit sowie den Stand des Konzepts zum Abbau von Barrieren. Das Dialogforum wurde im Vorfeld über Plakate, E-Mails und Social-Media-Kanäle beworben. Nach einem Vortrag wurden die Teilnehmenden eingeladen, an Stationen zu zwei Schwerpunkträumen Hinweise, Anregungen und Ideen einzubringen sowie Prioritäten zu diskutieren. Daneben konnten die Teilnehmenden während des gesamten Abends Gegenstände wie Mobilitätshilfen (Rollator, Rollstuhl) und Simulationsbrillen und -kopfhörer zur Simulation von Seh- und Hörbehinderungen anhand eines kleinen Parcours ausprobieren, um selbst Barrieren wahrzunehmen. Die Station diente dem Veranschaulichen und dem Näherbringen von Erfahrungen mit Barrieren und Hindernisse für Menschen mit Behinderungen. Die Ergebnisse des Dialogforums wurden dokumentiert und auf der Internetseite der Gemeinde veröffentlicht (siehe Anlage 2). Sie sind außerdem in die Steckbriefe in Kapitel 4 eingeflossen und waren Teil der Priorisierung und Ableitung von Handlungsbedarfen.



Abbildung 3: Dialogforum

Konzepterstellung

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der Beteiligungsschritte wurde das Maßnahmenkonzept erarbeitet, was in Kapitel 5 verschriftlicht ist. Basierend auf den erkannten Missständen und Mängeln wurden Maßnahmen erarbeitet und konzipiert, die zur Behebung dieser und zum Abbau von Barrieren geeignet sind. Die Maßnahmen orientieren sich an den Vorgaben der DIN 18040, insbesondere dem Teil 3 zum barrierefreien Bauen in öffentlichen Verkehrs- und Freiräumen und sind aus den dort formulierten Anforderungen abgeleitet bzw. dienen der Herstellung eines barrierefreien Zustands. Mithilfe der Beteiligung und der Analyse wichtiger Orte und Wegeverbindungen wurden Priorisierungen festgelegt, um besonders bedeutsame Maßnahmen hervorzuheben und der Gemeinde eine Handlungsanleitung zu liefern. Das Maßnahmenkonzept umfasst dabei wie die Analyse die vier Raumtypen. Abschließend wurden übergeordnete und allgemeinere Empfehlungen als Orientierung für weitere Planungen formuliert, die Beachtung finden sollen.

3. Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1. Grundlagen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Das Thema Barrierefreiheit ist bereits in Art. 3 Abs. 3 des Grundgesetzes verankert und hält fest, dass niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [darf]“. Darüber hinaus setzt auch die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen einen neuen inhaltlichen Schwerpunkt. Seit der Unterzeichnung am 26. März 2009 ist diese Konvention in Deutschland völkerrechtlich verbindlich und gilt als nationales Recht. Die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen wird nun nicht mehr primär unter dem Aspekt der Fürsorge betrachtet, sondern aus der Perspektive universeller Menschenrechte („Von der Integration zur Inklusion“). Dabei wird der Begriff der Barriere nicht nur auf „rollstuhlgerecht“ beschränkt, sondern umfasst auch Barrieren für Menschen mit Hör- oder Sehbehinderungen sowie sprachliche Barrieren für Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Mobilitätseinschränkungen im engerem Sinne bedeutet dabei kognitiv beeinträchtigt, sehgeschädigt, hörbehindert, sprachbehindert, psychisch eingeschränkt,

körperbehindert oder sprachbehindert. Darüber hinaus können Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne betrachtet werden. Demnach können Personen reisebedingt beispielsweise mit Gepäck oder Kinderwagen oder auch altersbedingt mobilitätseingeschränkt sein.

Mit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) im Jahr 2002 wurde politisch festgelegt, dass Gleichstellung und Barrierefreiheit im öffentlichen und rechtlichen Bereich gewährleistet sein müssen. Hier wird Barrierefreiheit in §4 BGG wie folgt beschrieben: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“. Dabei sind vor allem „sonstige bauliche und andere Anlagen, öffentliche Wege und Plätze sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen (...) barrierefrei zu gestalten“ (§ 8 Abs. 5 BGG).

In diesem Zusammenhang wurden umfangreiche Regelwerke, DIN-Normen und Leitlinien für den barrierefreien Ausbau erstellt. Zu diesen Regeln gehören insbesondere die DIN-Normen, an denen sich zu orientieren gilt. Demnach sind beispielsweise die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ anzuwenden. Diese Norm legt Grundregeln fest, wie etwa Maße für benötigte Verkehrsräume für mobilitätsbehinderte Menschen, Anforderungen an Information und Orientierung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowie Anforderungen an Oberflächen, Mobiliar im Außenraum und Wegekettengestaltung. Für eine sichere Mobilität sind die Sinne Sehen, Hören und Fühlen von zentraler Bedeutung, demnach ist nach der DIN-Norm eine barrierefreie Nutzung des Verkehrs- und Freiraums möglich, wenn mindestens zwei der drei Sinne angesprochen werden (Zwei-Sinne-Prinzip).

Auch weitere Leitlinien wie der „Leitfaden Barrierefreies Bauen – Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen“ des Bundes von Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat aus dem Jahr 2016 oder „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulasträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen“ von NAH.SH können als Orientierungshilfe für Maßnahmen zum Abbau von Barrieren herangezogen werden.

Im Rahmen der Städtebauförderung gewinnt das Kriterium der Barrierefreiheit zunehmend an Bedeutung. Bund und Länder sind bestrebt, öffentliche Mittel nur dann zu bewilligen, wenn bestehende Barrieren abgebaut werden oder zumindest keine neuen entstehen. Darüber hinaus wird in B. 2.1.6 der Städtebauförderungsrichtlinie Schleswig-Holstein 2015 erläutert, dass kleinteilige Anpassungen öffentlicher Erschließungsanlagen zum Abbau von Barrieren förderfähig sind, wenn ein entsprechendes Konzept vorlegt. Vorbereitend darauf wurde das Konzept mit Mitteln aus der Städtebauförderung finanziert.

3.2. Gemeinde Schenefeld und Betrachtungsraum

Die Gemeinde Schenefeld liegt im Südwesten Schleswig-Holsteins, im Norden des Kreises Steinburg. Schenefeld ist im zentral-örtlichen System Schleswig-Holsteins als Ländlicher Zentralort definiert (LEP Fortschreibung 2021). Das nächstgelegene Oberzentrum ist die Stadt Neumünster (Entfernung ca. 36 Kilometer östlich), die nächstgelegenen Mittelzentren sind die Stadt Itzehoe (ca. 18 Kilometer südlich) sowie Heide (ca. 39 Kilometer nordwestlich). Hohenwestedt liegt als nächstgelegenes Unterzentrum in 15 Kilometer Entfernung. An das überregionale Straßennetz angebunden ist Schenefeld direkt über die Bundesstraße B430 sowie die Bundesautobahn A23 in 4,5 km Entfernung, welche von Hamburg bis nach Heide führt. Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von etwa 9,38 Quadratkilometern.

Etwa 16 Prozent des Gebiets ist Siedlungsfläche, bestehend aus Gebäuden und Freiflächen. Verkehrsflächen umfassen etwa 5 Prozent des Gemeindegebiets. Die Vegetationsflächen nehmen ca. 78 Prozent und die Wasserflächen ca. 1,5 Prozent des Gemeindegebiets in Anspruch (Regionaldaten für Schenefeld 2022).

Betrachtungsraum

In diesem Konzept zum Abbau von Barrieren werden die im Jahr 2022 beschlossenen insgesamt ca. 65 Hektar große Sanierungsgebiete „Neue Mitte“ (rote Markierung in Abbildung 1) und „Ortskern“ (blaue Markierung in Abbildung 1) betrachtet. Die Sanierungsgebiete sind in der folgenden Abbildung dargestellt und umfassen zentrale Bereiche Schenefelds.

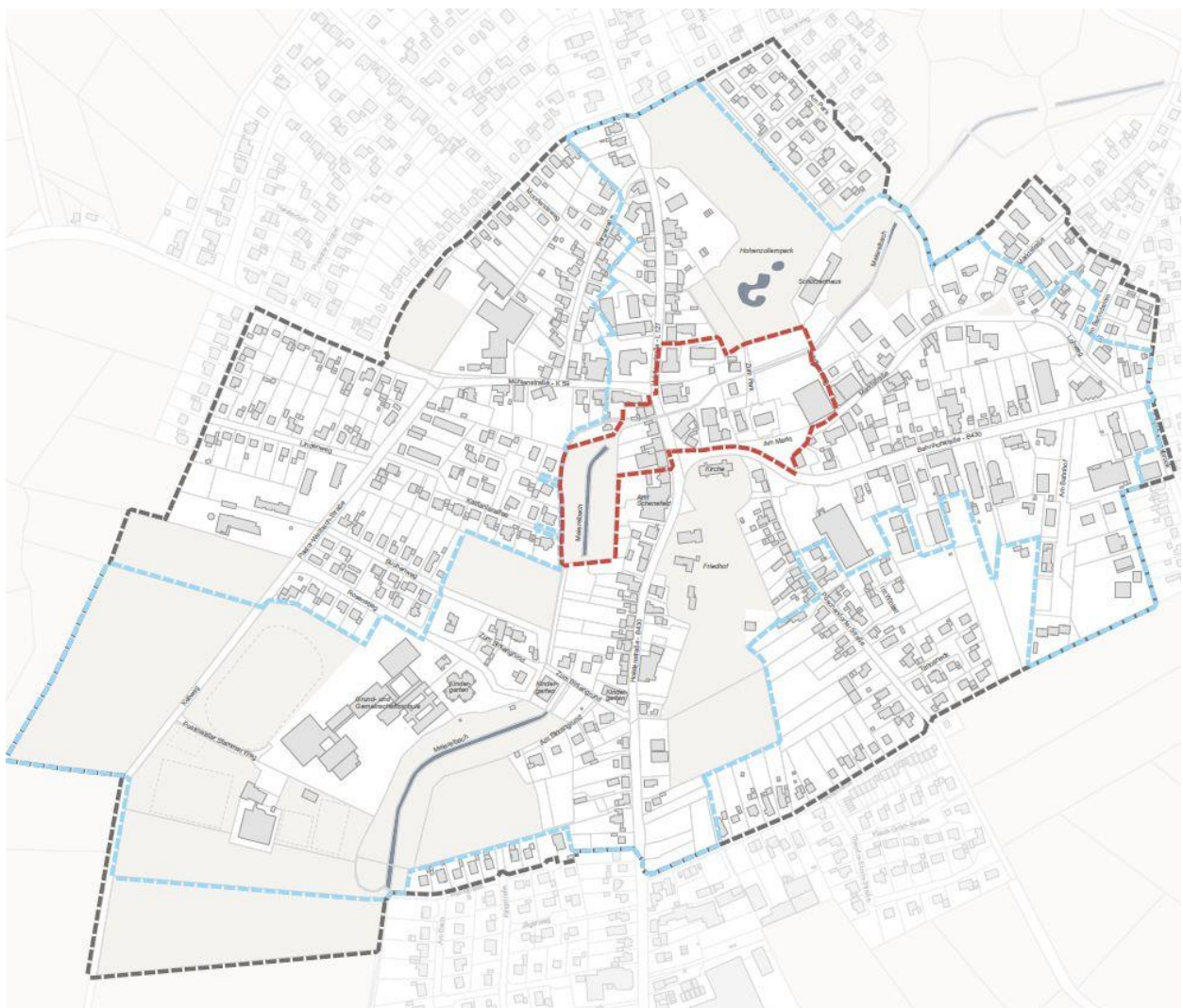


Abbildung 4: Abgrenzung Sanierungsgebiete (Kartengrundlage: Gemeinde Schenefeld)

Die Sanierungsgebiete beinhalten den Mittelpunkt des Ländlichen Zentralorts rund um den Kreuzungsbereich Holstenstraße/Bahnhofstraße mit Kirche, Amtsverwaltung und verschiedenen Nahversorgungsmöglichkeiten, den Schulcampus mit Grund- und Gemeinschaftsschule sowie angrenzenden Sportanlagen, verschiedene Wohngebiete und mischgenutzte Strukturen entlang von Holsten- und Bahnhofstraße. Weiterhin sind verschiedene Grünanlagen, wie u. a. der Hohenzollernpark und Friedhof, einige landwirtschaftlich genutzte Bereiche sowie Waldflächen inbegriffen.

Hauptwegeverbindungen und wichtige Orte

Um hohe Handlungsbedarfe im öffentlichen Raum in Bezug auf den barrierefreien Ausbau priorisieren zu können, sind wichtige Wegeverbindungen und Zielorte in der Gemeinde zu identifizieren. Mit Hilfe der beteiligten Öffentlichkeit konnten viel frequentierte Zielorte und Wegeverbindungen identifiziert werden (vgl. Anlage 2 Ergebnisdokumentation Dialogforum). Als wichtige Zielorte gelten Orte, die die Bevölkerung von Schenefeld sowie Besuchende täglich aufsuchen. Wichtige Wegeverbindungen sind Wege, die von vielen Personen täglich frequentiert werden.

Als wichtige Zielorte wurden folgende Einrichtungen identifiziert: Grund- und Gemeinschaftsschule, TC Schenefeld, Sportanlagen am Kellweg, Kindergärten, Gemeindehaus, Amt Schenefeld, Volkshochschule, Arztpraxen, Lütte Rathuus, Kirche, Apotheke, Deutsches Rotes Kreuz, Polizei, Pflegeeinrichtungen, Hotel Nordpol sowie weitere Nahversorgungseinrichtungen wie Penny, Aldi und Rewe (vgl. Plan 2 „Wichtige Ziele und Wege“).

Bedeutende Wegeverbindungen, die die verschiedenen wichtigen Zielorte erschließen, sind insbesondere die zentrale Holstenstraße und die Bahnhofstraße. Daneben sind Am Markt mit dem ZOB, Zum Park als Zugang zum Hohenzollernpark, Zum Birkengrund und Kellweg als Erschließungsstraßen zur Schule und den Sportanlagen sowie die Wegeverbindung über die Kirchenwiese wichtige Straßen und Wege.

3.3. Bevölkerungsentwicklung

Die Zahlen sowie Daten zur Bevölkerungsentwicklung und der sozialen Lage liegen für die Gemeinde Schenefeld nur als gesamtgemeindliche Statistiken vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein mit Stand Dezember 2022 vor. Es können somit keine spezifischen Aussagen zu den Sanierungsgebieten hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung und -struktur getätigt werden.

Der Stand der Einwohnenden aus dem Jahr 2022 in der Gemeinde Schenefeld (2.734 Personen) entspricht in etwa dem Stand aus dem Jahr 2000. Über die Jahre gab es jedoch sowohl Rückgänge (2.210 Personen im Jahr 2007) als auch Anstiege (2.528 Personen im Jahr 2015). Im Sanierungsgebiet leben ca. 1.200 Einwohnende. Der allgemeine Trend einer alternden Bevölkerung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels spiegelt sich auch in der Bevölkerungsstruktur wider. Jede vierte Person in Schenefeld ist 65 Jahre und älter (vgl. Abbildung 5). Gemäß dem Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinde Schenefeld und Umland aus dem Jahr 2019 (ZKD) wird aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge der 1950er und 1960er Jahre und der steigenden Lebenserwartung die Zahl der über 65-Jährigen in den nächsten Jahren spürbar weiter ansteigen (ZKD 2019). Dies zeigt, dass die Gemeinde heute und zukünftig vor besonderen Herausforderungen steht, den Ansprüchen der alternden Bevölkerung gerecht zu werden. Neben der Bereitstellung von barrierefreiem Wohnen beinhaltet das auch die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raums.

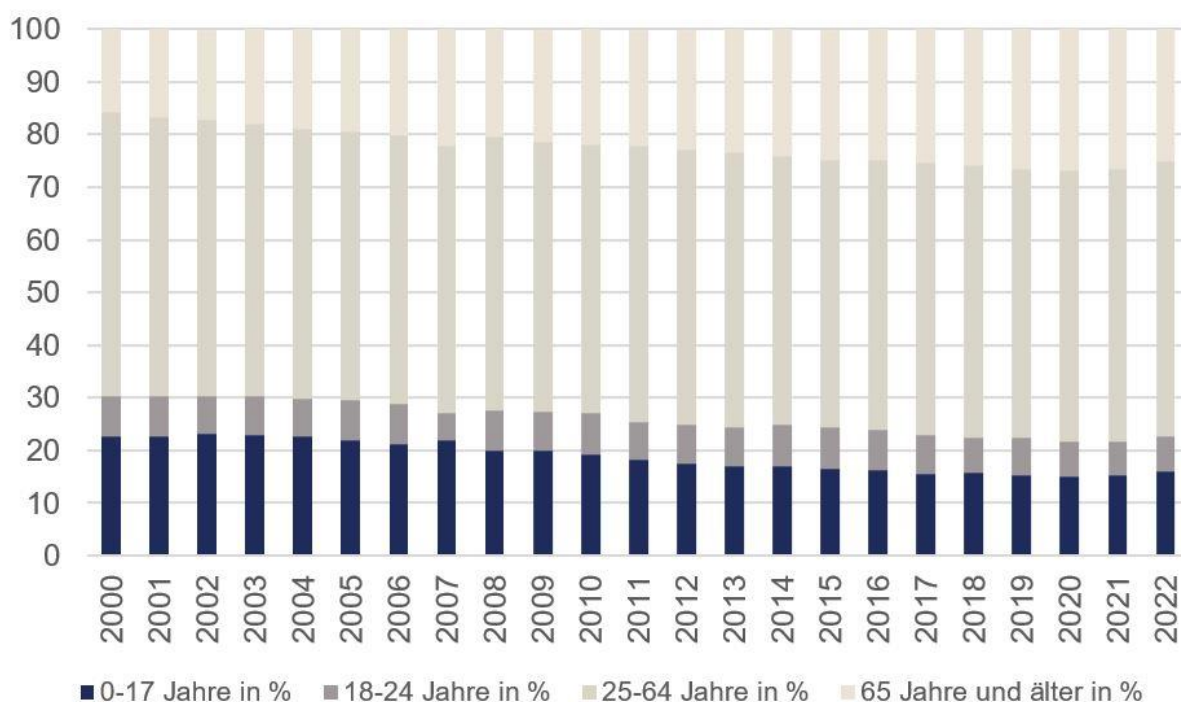


Abbildung 5: Entwicklung der Altersstruktur Gemeinde Schenefeld
(Datengrundlage: Regionaldaten für Schenefeld 2022)

3.4. Bestehende Planungen mit Bezug auf Barrierefreiheit

Für die Gemeinde Schenefeld wurden in den letzten Jahren verschiedene Konzepte erstellt. Diese informellen Planungen sind konsens- und akzeptanzorientiert und sollen die Entwicklungen in der Gemeinde voranbringen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts zum Abbau von Barrieren lagen für Schenefeld u. a. folgende Planungen mit Bezug auf Barrierefreiheit vor: Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinde Schenefeld und Umland (ZKD) der ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH (2019) sowie die vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK) von der BIG Städtebau GmbH (2022). Nachstehend werden die Kernaussagen zum Thema Barrierefreiheit in den aufgeführten Konzepten dargelegt.

Das **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge**, das als Grundlage für VU und IEK dient, befasste sich mit den überörtlichen Zusammenhängen im Bereich der kommunalen und weiteren Infrastrukturen. Es stellt eine interkommunal abgestimmte Strategie zur nachhaltigen Entwicklung der Daseinsvorsorge der Gemeinde Schenefeld und deren Umland dar. Diese enthält Leitziele, die die langfristige Sicherung und Qualifizierung der Lebensverhältnisse für alle Altersgruppen sowie die Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit in den Vordergrund stellt. Dabei werden Handlungsschwerpunkte, Entwicklungsziele und ein konkreter Maßnahmenkatalog abgeleitet. Hierbei wird auch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und der barrierefreie Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen thematisiert.

In den **vorbereitenden Untersuchungen** wurden Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken verschiedenster Themenschwerpunkte wie Gebäude- und Flächenbestand, Grün- und Freiräume und Erschließung und Mobilität betrachtet

und konkrete Missstände identifiziert. Auf Grundlage dieser Analyse wurde ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept mit konkreten Maßnahmenpaketen zur Behebung der analysierten Missstände entwickelt sowie Leitlinien und Entwicklungsziele aufgestellt. Gemäß der VU sind viele Wohnungen in Schenefeld nicht barrierefrei. Daneben wurden zahlreiche Barrieren und Hindernisse in den Grün- und Freizeitflächen festgestellt. In vielen Straßen wurden fehlende Bordsteinabsenkungen und taktile Elemente sowie Unebenheiten als Missstände identifiziert. Darüber hinaus gibt es gemäß der VU zahlreiche schmale Fußwege. Auch sind viele Wege abseits der Straßen durch Grünflächen gemäß der Analyse nicht barrierefrei nutzbar. Ein Analyseergebnis der VU ist weiterhin, dass die Bundesstraße eine große Barriere darstellt, da die Verkehrsbelastung hoch ist. Es fehlen in diesem Zusammenhang ausreichend Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Auch die Kreuzung Bahnhofstraße/Pöschendorfer Straße/Am Markt ist für den Fußverkehr unübersichtlich, wodurch die angrenzenden Supermärkte Aldi und Rewe sowie der ZOB schwer zu erreichen sind.

4. Bestands- und Mängelanalyse

Basierend auf den Rahmenbedingungen, Grundlagen und bestehenden Planungen geht es im Folgenden um die Bestandsanalyse des betrachteten öffentlichen Raums der Sanierungsgebiete „Neue Mitte“ und „Ortskern“. Diese dient der Ermittlung von Mängeln und Missständen, die im Zusammenhang mit fehlender Barrierefreiheit im öffentlichen Raum stehen. Dabei wurden verschiedene Raumtypen betrachtet: Straßen und Wege, Überquerungen, Bushaltestellen und Freiräume. Pro Raumtyp wurden verschiedene Kriterien bewertet und mit dem Handlungsbedarf „niedrig“, „mittel“ oder „hoch“ markiert. Anschließend wurden die betrachteten Räume inklusive ihrer analysierten Missstände und in Berücksichtigung der Einstufung als Hauptwegeverbindung (vgl. Kapitel 3.2.3) priorisiert. Die Priorisierung dient dazu, dringende Handlungsbedarfe in Bezug auf die fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum schnell zu identifizieren. Den Abschluss bildet eine zusammenfassende Bewertung.

4.1. Straßen und Wege

In den Sanierungsgebieten wurden alle Straßen und Wege in Hinblick auf Barrierefreiheit analysiert. In der DIN 18040 – 3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ werden beispielsweise Vorgaben zu Gehwegbreiten, stufenloser Gestaltung, Neigungsverhältnissen und der Oberflächengestaltung gemacht. Auf Grundlage der DIN-Norm wurden bei der Bestandsanalyse folgende Kategorien betrachtet:

- Vorhandensein von Gehwegen
- Breite der Gehwege (mind. 1,80 m)
- Engstellen (Gehwegbreite unter 90 cm)
- Engstellen (Gehwegbreite länger als 18 m unter 1,80 m)
- Querneigung (max. 2%)
- Längsneigung (max. 3%)
- Beleuchtung
- Taktile/visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (z. B. Radverkehrsflächen, Fahrbahn oder private Grundstücke)
- Weitere Hindernisse und Einschränkungen (z. B. Unebenheiten, Stolperfallen, Umlaufschranken, Blumenkübel, Poller, Absturzkanten)
- Sitzmöglichkeiten

Die Handlungsbedarfe pro Weg oder Straße werden im Plan 3 „Handlungsbedarf Straßen und Wege“ dargestellt. Nachfolgend sind für jede Straße und jeden Weg Steckbriefe mit entsprechenden analysierten Missständen, Handlungsbedarfen und Prioritäten zu finden:

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Marktstraße			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege, aufgrund von räumlicher Enge - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Nicht ausreichende Beleuchtung - Teilweise fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (niveaugleiche Grundstücke, Auffahrten, Fahrbahn) - Teilweise fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Grundstücke, Auffahrten) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	niedrig
Schützenweg			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von Unebenheiten - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Hindernisse auf dem Weg (verwitterter Poller) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	niedrig

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Fohrweg			
	• Beidseitig fehlende Gehwegfläche • Nicht ausreichende Beleuchtung • Fehlende Sitzmöglichkeiten	mittel	niedrig
Lohweg			
	• Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege, aufgrund von räumlicher Enge • Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) • Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) • Fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Fahrbahn, Rasen, Grundstücke, Auffahrten) • Fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Fahrbahn) • Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	niedrig
Am Bahnhof			
	• Beidseitig fehlende Gehwegfläche • Rinne bei der Auffahrt zu PENNY erschwert Querung der Straße • Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	mittel

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
Am Bahnhof Wegeverbindung			
	- Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	niedrig	niedrig
Bahnhofstraße			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund unebener und alter Pflasterung - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) (auf der Seite von PENNY) - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Zu starke Querneigung (mehr als 2%) - Fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Grundstücke, Fahrradweg, Fahrbahn) - Zustand der Straße sowie Rinne zwischen Fußwegsfläche und Fahrbahn erschwert die Querung der Straße - Nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptwegeverbindung)
Zum Park			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Straßenfläche aufgrund von Pflastersteinen und Schlaglöchern - Beidseitig fehlende Gehwegfläche - Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) - Nicht ausreichende Beleuchtung - Hindernisse (nicht abgedeckte Bodenhülsen, Abflussrinnen) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptwegeverbindung)

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße			
	- Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) (teilweise) - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) - Zu starke Querneigung (mehr als 2%) - Teilweise fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (niveaugleiche Grundstücke, Fahrbahn) - Teilweise fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Grundstücke, Fahrbahn) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptwegeverbindung)
Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Wegefläche aufgrund des Zustands der wassergebundenen Wegedecke - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) - Hindernisse (Schwelle bei der Fußgängerbrücke) - Nicht ausreichende Beleuchtung - Nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten	hoch	mittel
Wegeverbindung Buchenweg/Kastanienallee			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Wegefläche aufgrund des Zustands der wassergebundenen Wegedecke - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	mittel	mittel

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Zum Birkengrund			
	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von räumlicher Enge - Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) - Einseitig fehlende Gehwegfläche - Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) - Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) - Zu starke Querneigung (mehr als 2%) - Fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (teilweise niveaugleiche Fahrbahn, Grundstücke) - Fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (kreuzende Fahrbahn von Sackgasse Am Birkengrund) - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptwegeverbindung)
Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule			
 	- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von starken Neigungen - Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) - Zu starke Querneigung (mehr als 2%) - Treppenanlage mit fehlendem visuellen Kontrast der Stufen und fehlendem Geländer - Vorhandene Umlaufschranken mit nicht ausreichender Umlaufbreite - Vorhandene Absturzkanten - Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptverbindung und Schulweg)

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
Am Birkengrund			
	• Beidseitig fehlende Gehwegfläche • Fehlende Sitzmöglichkeiten	mittel	niedrig
Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße			
	• Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von räumlicher Enge • Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) • Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) • Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) • Zu starke Querneigung (mehr als 2%) • Fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (teilweise niveaugleiche Grundstücke, Auffahrten, Fahrbahn) • Fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen (Fahrbahn, Grundstücke, Auffahrten) • Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch (Hauptwegeverbindung)
Kellweg			
	• Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) • Einseitig fehlende Gehwegfläche • Zu lange Engstelle (mehr als 18m unter 1,80m Breite) • Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) • Zu starke Querneigung (mehr als 2%) • Ende des Gehwegs (Höhe Postmeister-Stammer-Weg) keine barrierefreie Querung aufgrund fehlender Bordsteinabsenkung möglich • Nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten	hoch	hoch

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Postmeister Stammer Weg			
	• Beidseitig fehlende Gehwegfläche • Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) • Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	mittel
Wegeverbindung Sportplatz und Waldstraße			
	• Nicht barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund des Zustands der wassergebundenen Wegedecke, zu starker Längs- und Querneigung, Unebenheiten im Untergrund • Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80m) • fehlende Gehwegfläche • Nicht ausreichende Beleuchtung • Zu starke Längsneigung (mehr als 3%) • Zu starke Querneigung (mehr als 2%) • Fehlende Sitzmöglichkeiten	hoch	mittel

4.2. Überquerungen

Neben den Straßen und Wegen wurden in den Sanierungsgebieten Überquerungen in Bezug auf ihre Barrierefreiheit analysiert. In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls die DIN-Norm 18040 – 3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ herangezogen. Diese beschreibt, wie eine barrierefreie Überquerungsstelle ausgestaltet sein sollte, sodass diese durch Rollstuhl- und Rollatornutzende ohne besondere Erschwerung nutzbar und für blinde bzw. sehbehinderte Menschen eindeutig auffindbar ist. Die identifizierten Überquerungen wurden durchnummeriert – die Verortung der jeweiligen Überquerungen sind aus dem Plan 4 „Handlungsbedarf Überquerungen“ zu entnehmen. Daneben wurden weitere fehlende Überquerungsstellen in den Sanierungsgebieten identifiziert, diese sind ebenfalls in Plan 4 verortet. In Bezug auf die Überquerungen wurden folgende Kategorien betrachtet:

- Bordsteinabsenkungen (Bordsteinhöhe 3 cm oder 0 cm und 6 cm)
- Taktile/visueller Kontrast zwischen Funktionsräumen (Fahrbahn und Gehwegfläche)
- Breite der Überquerungsstelle (mind. 1 m)
- Nutzbarkeit der Überquerungsstelle (z. B. Straßenschäden, Kanten)
- Lichtsignalanlagen: Akustisches Signal/Anforderungstasten mit taktilen Zeichen
- Mindestfreigabezeit Grünphase Lichtsignalanlage (Querung mit 1,2 m/s möglich)

Die Handlungsbedarfe pro Überquerungsstelle sind im Plan 4 „Handlungsbedarf Überquerungen“ dargestellt. Nachfolgend sind für jede Überquerung Steckbriefe mit entsprechenden analysierten Missständen, Handlungsbedarfen und Prioritäten zu finden. Auch die fehlenden Überquerungen werden jeweils mit einem Steckbrief bewertet:

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
1) Entlang Holstenstraße über Bergstraße			
	- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Fehlende taktile Elemente	hoch	mittel (Lage an zentrale Hauptstraße, aber abseits des Ortskerns)
2) Entlang Holstenstraße über Mühlenstraße			
	- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Fehlende taktile Elemente	hoch	Hoch (Sparkasse als wichtiger Zielort)
3) LSA über Holstenstraße (Nord)			
	- Fehlende taktile Elemente <u>Lichtsignalanlage (LSA)</u> - akustisches Signal vorhanden, aber kaum wahrnehmbar - Fehlende Anforderungstaste mit taktilen Zeichen	hoch	hoch (Hauptüberquerungsstelle der Gemeinde)

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
4) LSA über Bahnhofstraße			
	- Fehlende taktile Elemente <u>Lichtsignalanlage (LSA)</u> - Fehlendes akustisches Signal - Fehlende Anforderungstaste mit taktilen Zeichen	hoch	hoch (Hauptüberquerungsstelle der Gemeinde)
5) LSA über Holstenstraße (Süd)			
	- Fehlende taktile Elemente <u>Lichtsignalanlage (LSA)</u> - akustisches Signal vorhanden, aber kaum wahrnehmbar - Fehlende Anforderungstaste mit taktilen Zeichen	hoch	hoch (Hauptüberquerungsstelle der Gemeinde)
6) Entlang Holstenstraße über Zum Birkengrund			
	- Fehlende taktile Elemente - Unzureichende Breite der Überquerungsstelle; abgesenkter Bereich nur die Fahrradfahrende (unter 1m)	mittel	mittel (Hauptüberquerungsstelle zur Schule und Kita)

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
7) LSA über Holstenstraße (Südlich Zum Birkengrund)			
	• Unzureichende Bordsteinabsenkung und Bordsteinhöhe über 3 cm mit fehlendem abgerundeten Bordstein • Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn und Radweg • Fehlende taktile Elemente • Unzureichende Breite der Überquerungsstelle (unter 1m) • Überquerungsstelle ist aufgrund von beschädigtem Asphalt erschwert barrierefrei nutzbar <u>Lichtsignalanlage (LSA)</u> • Fehlendes akustisches Signal • Fehlende Anforderungstaste mit taktilen Zeichen	hoch	hoch (Wichtige Verbindung zur angrenzenden Kita)
8) Entlang Am Markt über Zum Park			
	• Fehlende Bordsteinabsenkung und Bordsteinhöhe über 3 cm mit fehlendem abgerundeten Bordstein • Fehlende taktile Elemente • Unzureichende Breite der Überquerungsstelle (unter 1m)	hoch	hoch (Zuwegung zum ZOB)
9) Über Marktstraße Höhe Aldi			
	• Fehlende Bordsteinabsenkung mit fehlendem abgerundeten Bordstein • Fehlende taktile Elemente • Überquerungsstelle ist aufgrund von einer Kante im Übergang zum ZOB erschwert barrierefrei nutzbar	hoch	hoch (Überquerungsstelle zum ZOB und zu ALDI)

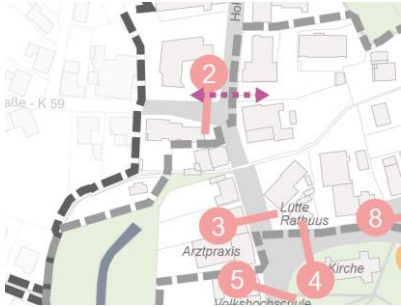
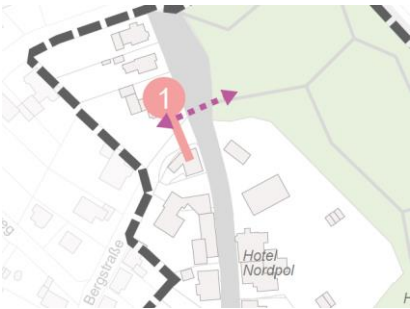
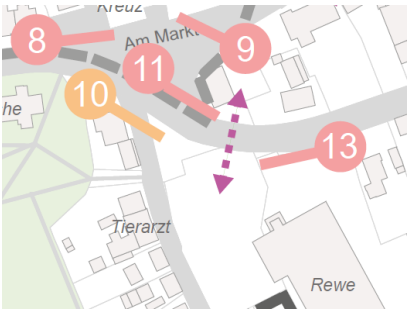
Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
10) Entlang Bahnhofstraße über Pöschendorfer Straße			
	- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn und Radweg - Fehlende taktile Elemente	mittel	mittel
11) Entlang Am Markt/Bahnhofstraße über Marktstraße			
	- Unzureichende Bordsteinabsenkung und Bordsteinhöhe über 3 cm mit fehlendem abgerundeten Bordstein (Bordsteinabsenkung nur für Radweg) - Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Fehlende taktile Elemente - Unzureichende Breite der Überquerungsstelle; abgesenkter Bereich nur die Fahrradfahrende (unter 1m)	hoch	hoch (wichtige Überquerungsstelle entlang der Bahnhofstraße)
12) Entlang Bahnhofstraße über Sackgasse Bahnhofstraße			
	- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Fehlende taktile Elemente	mittel	mittel

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
13) Über Einfahrt von Rewe			
	Fehlende taktile Elemente	hoch	hoch (mäßiger Autoverkehr aufgrund Zufahrt zu REWE)
14) Entlang Bahnhofstraße über Am Bahnhof			
	- Fehlende taktile Elemente - Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Unzureichende Breite der Überquerungsstelle (unter 1m)	hoch	hoch (Überquerungsstelle zu PENNY)
15) Entlang Bahnhofstraße über Lohweg			
	- Unzureichende Bordsteinabsenkung mit fehlendem abgerundeten Bordstein - Fehlende taktile Elemente - Unzureichende Breite der Überquerungsstelle; abgesenkter Bereich nur die Fahrradfahrende (unter 1m)	hoch	hoch (Überquerungsstelle an Hauptverkehrsstraße)

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
16) Über Marktstraße Höhe Lohweg			
	- Fehlende taktile Elemente - Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn	mittel	niedrig
17) Entlang Marktstraße über Fohrweg			
	- Unzureichende Bordsteinabsenkung - Fehlende taktile Elemente - Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn	mittel	niedrig
18) Über Buchenweg Höhe Wegeverbindung Richtung Kirchenwiese			
	- Fehlende Bordsteinabsenkung und Bordsteinhöhe über 3 cm mit fehlendem abgerundeten Bordstein - Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Unzureichende Breite der Überquerungsstelle (unter 1m) - Überquerungsstelle ist aufgrund von fehlender Bordsteinabsenkung nicht barrierefrei nutzbar	hoch	hoch (Übergang Parkstreifen zum Buchenweg (Schulweg))

Foto	Missstände	Handlungs- bedarf	Priorität
19) Über Zum Birkengrund (Wegeverbindung Schule)			
	- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn - Fehlende taktile Elemente	mittel	mittel
20) Über Zum Birkengrund Höhe Am Birkengrund			
	- Fehlende taktile Elemente - Überquerungsstelle ist aufgrund der Neigung des Überwegs Richtung der Kita und aufgrund fehlender Breite erschwert barrierefrei nutzbar	mittel	mittel

Fehlende Überquerungen

Foto	Begründung	Priorität
Holstenstraße (Höhe der Sparkasse) 	- Nächste Überquerungsmöglichkeit: Kreuzung Bahnhofstraße/Holstenstraße (ca. 100 Meter entfernt) - Wichtiger Zielort: Sparkasse	mittel
Holstenstraße (Höhe Bergstraße) 	- Nächste Überquerungsmöglichkeit: Kreuzung Bahnhofstraße/Holstenstraße (ca. 350 Meter entfernt) - Wichtiger Zielort: Bushaltestellen Orchideenweg	hoch (Bushaltestellen als wichtige Zielorte; viel befahrene Straße)
Bahnhofstraße (Höhe Am Markt) 	- Nächste Überquerungsmöglichkeit: Kreuzung Bahnhofstraße/Holstenstraße (ca. 150 Meter entfernt) - Wichtiger Zielort: Rewe/Busbahnhof	Hoch (Rewe und Busbahnhof als wichtige Zielorte; viel befahrene Straße)

Bahnhofstraße (Höhe Am Bahnhof)



- Nächste Überquerungsmöglichkeit: Kreuzung Bahnhofstraße/Holstenstraße (ca. 500 Meter entfernt)
- Wichtiger Zielort: Penny

hoch (Penny als wichtige Zielorte; viel befahrene Straße)

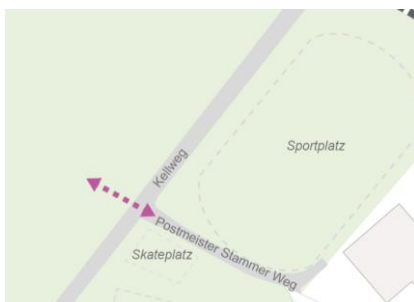
Marktstraße (Höhe Schützenweg)



- Nächste Überquerungsmöglichkeit: Höhe der Auffahrt zum Aldi-Parkplatz (nicht sicherer Überweg)
- Wichtiger Zielort: Eingang in den Hohenzollernpark über den Schützenweg

niedrig

Kellweg (Höhe Postmeister Stammer Weg)



- Nächste Überquerungsmöglichkeit: keine
- Wichtiger Zielort: Grund- und Gemeinschaftsschule sowie Sportanlagen

hoch

4.3. Bushaltestellen

In den Sanierungsgebieten befinden sich mehrere Bushaltestellen, die ebenfalls in Bezug auf ihre Barrierefreiheit untersucht wurden. Hierfür wurde der Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ der NAH.SH GmbH herangezogen. Diese listet Mindeststandard zu folgenden Themen auf: Wartefläche, Erreichbarkeit, Neigung, Bodenbelag, Bewegungsfläche, Bordstein, Bodenindikatoren, Möblierung und Ausstattung, Haltestellenmast, Aushangfahrplankasten und Beleuchtung. Um die Barrierefreiheit an den Bushaltestellen bewerten zu können, wurden demnach folgende Kategorien betrachtet:

- Zugang zum Wartebereich (mind. 1 m)
- Untergrund des Einstiegs- und Wartebereichs (berollbar, eben und erschütterungsarm)
- Größe der Bewegungsfläche (Zielmaß 2,5 m x 2,5 m, Mindestmaß 1,5 m x 1,5 m)
- Bordsteinhöhe (Zielmaß 22cm, Mindestmaß 16cm)
- Visueller und taktiler Kontrast zur Fahrbahn
- Aushanghöhe (mind. 1,30 m)
- Ausstattung der Bushaltestelle (z. B. Wartebereich, Busunterstand)

Die Handlungsbedarfe für jede Bushaltestelle sind im Plan 3 „Handlungsbedarf Straßen und Wege“ dargestellt. Die analysierten Missstände, Handlungsbedarfen und Prioritäten pro Bushaltestelle sind folgend dargestellt:

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
Bushaltestelle: Schule Schenefeld (Mittelholst)			
	• Fehlender stufenloser Zugang zum Wartebereich • Die Bewegungsfläche zwischen Einbauten und Bordsteinkante beträgt nicht 2,50 m x 2,50 m, sodass ein Einstieg mit Rollstuhl und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nicht gegeben ist • Bordstein entspricht mit 9 cm nicht dem Zielmaß von 22 cm bzw. dem Mindestmaß von 16 cm • Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn • Fehlende Bodenindikatoren	hoch	hoch (Bushaltestelle an der Schule)
Bushaltestelle: Schenefeld (IZ), Feldscheide (Ort auswärts)			
	• Bordstein entspricht mit 10 cm bzw. 2 cm nicht dem Zielmaß von 22 cm bzw. dem Mindestmaß von 16 cm • Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn • Fehlende Bodenindikatoren • Fehlende Sitzmöglichkeiten im Wartebereich • Fehlender Busunterstand	hoch	mittel

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Bushaltestelle: Orchideeneck			
	• Untergrund im Wartebereich ist nicht erschütterungsarm, nicht berollbar und nicht ebenerdig • Die Bewegungsfläche zwischen Einbauten und Bordsteinkante beträgt nicht 2,50 m x 2,50 m, sodass ein Einstieg mit Rollstuhl und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nicht gegeben ist • Bordstein entspricht mit 12 cm nicht dem Zielmaß von 22 cm bzw. dem Mindestmaß von 16 cm • Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn • Fehlende Bodenindikatoren • Fehlende Sitzmöglichkeiten im Wartebereich • Fehlender Busunterstand	hoch	mittel
Bushaltestelle: Orchideeneck (andere Seite)			
	• Untergrund im Wartebereich ist nicht erschütterungsarm, nicht berollbar und nicht ebenerdig • Bordstein entspricht mit 12 cm nicht dem Zielmaß von 22 cm bzw. dem Mindestmaß von 16 cm • Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn • Fehlende Bodenindikatoren • Fehlender Busunterstand	hoch	mittel

Foto	Misstände	Handlungsbedarf	Priorität
Bushaltestelle: Am Markt			
	• Fehlender stufenloser Zugang zum Wartebereich • Die Bewegungsfläche zwischen Einbauten und Bordsteinkante beträgt nicht 2,50 m x 2,50 m, sodass ein Einstieg mit Rollstuhl und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nicht gegeben ist • Bordstein beträgt mit 13 cm nicht dem Zielmaß von 22 cm bzw. dem Mindestmaß von 16 cm • Fehlende Bodenindikatoren	hoch	Hoch (Hauptbus- haltestelle in zentraler Lage)

4.4. Freiräume

Darüber hinaus wurden die zahlreichen Freiräume, zu denen Parkanlagen, Spielplätze, Sportanlagen und Plätze gehören, in Hinblick auf ihre Barrierefreiheit analysiert. Private bzw. halböffentliche Flächen wurden in diesem Zusammenhang nicht betrachtet. Die Hauptwege der Freiflächen wurde gemäß der in Kapitel 4.1 beschriebenen Bewertungskriterien zu Straßen und Wegen bewertet. Im Fokus der Betrachtung standen unter anderem:

- Barrierefrei nutzbare Hauptwege
- Zugänglichkeit und Erreichbarkeit
- Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen
- Spiel- und Sportgeräte

Die betrachteten Freiräume sind samt ihren ermittelten Handlungsbedarfen in Plan 5 dargestellt.

Foto	Missstände	Handlungsbedarf	Priorität
Spielplatz Waldstraße			
	Hauptwege - Fehlende barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von Rasen als Wegefläche Zugänge - Fehlender stufenloser Zugang Sitzmöglichkeiten/Tische - Sitzmöglichkeiten nicht über Wege erreichbar - Sitzmöglichkeiten nicht barrierefrei nutzbar - Keine angrenzende Fläche für Personen im Rollstuhl - Anordnung der Sitzplätze ermöglicht keinen Blickkontakt Spielplätze - Spielgeräte sind nicht über Wege erreichbar - Sitzmöglichkeiten sind nicht über Wege erreichbar - Spielmöglichkeiten für Personen mit verschiedenen Fähigkeiten/körperlichen Einschränkungen fehlen	hoch	hoch
Fußballfeld TS Schenefeld (am Kellweg) (Sportanlage)			
 	Hauptwege - Fehlende barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von Rasen als Wegefläche Sitzmöglichkeiten/Tische - Sitzmöglichkeiten nicht über Wege erreichbar - Keine angrenzende Fläche für Personen im Rollstuhl - Anordnung der Sitzplätze ermöglicht keinen Blickkontakt Sportangebote - Bereich für Zuschauende nicht über Wege erreichbar und Sportfläche nicht über Wege erreichbar - Fehlender Sitzmöglichkeiten für Zuschauende - Bereich für Zuschauende ist nicht barrierefrei nutzbar	hoch	hoch



Sportplatz Grund- und Gemeinschaftsschule



Zugänge

- Teilweise fehlender stufenloser Zugang

Sitzmöglichkeiten/Tische

- Fehlende Sitzmöglichkeiten

Sportangebote

- Sportfläche nicht über Wege erreichbar
- Fehlender Bereich für Zuschauende
- Sportflächen sind nicht barrierefrei nutzbar

mittel

niedrig

Plätze gegenüber von der Kirche



Sitzmöglichkeiten/Tische

- Anordnung der Sitzplätze ermöglicht keinen Blickkontakt

niedrig

niedrig

Hohenzollernpark (Sportanlage)



Hauptwege

- Fehlende Gehwegflächen
- Nicht ausreichende Beleuchtung

Zugänge

- Fehlender barrierefreier Zugang durch fehlende Zuwegung

Sitzmöglichkeiten/Tische

- Fehlende Sitzmöglichkeiten

Sportangebote

- Sportfläche nicht über Wege erreichbar
- Fehlender Sitzmöglichkeiten für Zuschauende
- Sportflächen sind nicht barrierefrei nutzbar

hoch

mittel

Hohenzollernpark (Grünraum)



Hauptwege

- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege, aufgrund querverlaufende Pflasterstreifen mit Kanten, unebenen Untergrund und des Zustands der wassergebundenen Wegedecke
- Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80 m)
- Zu lange Engstelle (mehr als 18 m unter 1,80 m Breite)
- Zu starke Längsneigung (mehr als 3%, teilweise mehr als 6%)
- Zu starke Querneigung (mehr als 2%)
- Nicht ausreichende Beleuchtung
- Fehlende Informationsschilder

mittel

mittel

Hohenzollernpark (Spielplatz)



Hauptwege

- Fehlende Gehwegflächen
- Nicht ausreichende Beleuchtung

Zugänge

- Nicht ausreichend breiter Zugang (unter 1m)

Sitzmöglichkeiten/Tische

- Sitzmöglichkeiten nicht über Wege erreichbar
- Keine angrenzende Fläche für Personen im Rollstuhl

hoch

hoch



- Anordnung der Sitzplätze ermöglicht keinen Blickkontakt
- Tische nicht mit einem Rollstuhl unterfahrbar

Spielplätze

- Spielgeräte sind nicht über Wege erreichbar
- Sitzmöglichkeiten sind nicht über Wege erreichbar
- Spielmöglichkeiten für Personen mit verschiedenen Fähigkeiten/körperlichen Einschränkungen fehlen

Platz vor Rewe



Hauptwege

- Nicht ausreichend breite Gehwege (unter 1,80 m)
- Fehlende Informationsschilder

niedrig

niedrig

4.5. Zusammenfassende Bewertung

Straßen und Wege

Die Bestands- und Mängelanalyse zeigt, dass viele Straßen und Wege in der Gemeinde nicht barrierefrei ausgebaut sind. Viele Straßen und Wege, beispielsweise die Bahnhofstraße, Holstenstraße oder Zum Birkengrund sind nicht ausreichend breit (unter 1,80 m) und stellen insbesondere beim Begegnungsverkehr bspw. zweier Rollstühle, oder Personen mit Kinderwagen oder Rollator ein Problem dar. Weiterhin wird die Gehwegbreite nicht nur durch bauliche Gegebenheiten der Straße eingeschränkt, sondern auch durch weitere Hindernisse, wie Poller im Schützenweg oder Blumenkübel in der Holstenstraße. In einigen Straßen fehlen Gehwegflächen, bspw. Am Bahnhof oder Zum Park. Häufig (z. B. in der Bahnhofstraße, Lohweg, Marktstraße) fehlt daneben ein visueller und taktiler Kontrast zwischen unterschiedlichen Funktionsbereichen, bspw. zwischen Fußwegen, privaten Grundstücken, Auffahrten, Radwegen oder der Fahrbahn. Dies stellt insbesondere für sehbehinderte Personen ein Hindernis dar, da sie Funktionsräume nicht voneinander unterscheiden können. In vielen Straßen fehlen Sitzmöglichkeiten, wo beispielsweise mobilitätsge-schränkte Personen eine Pause machen können. Stolperfallen, wie Schlaglöcher, Baumwurzeln oder Pflastersteine schränken zudem die barrierefreie Nutzbarkeit von Straßen und Gehwegflächen ein. Auch die von der DIN 18040 – 3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ vorgegebenen Neigungs-verhältnisse von max. zwei Prozent Längsneigung bzw. drei Prozent Querneigung ist in einigen Straßen und Wege, bspw. bei der Wegeverbindung Kirchenwiese, in der Holstenstraße oder der Bahnhofstraße, nicht gewährleistet. Dies erschwert das eigenständige und sichere Nutzen der Flächen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Darüber hinaus konnten Absturzkanten am Wegesrand, unzureichende Beleuchtung und unzureichende Breite bei Umlauf-schranken festgestellt werden.

Überquerungsstellen

In den Sanierungsgebieten bedürfen alle identifizierten Überquerungsstellen Anpassungen, um den Standards barrierefreier Überquerungsstellen gemäß der DIN-Norm 18040 zu entsprechen. Bislang ist keine Überquerungsstelle in Schenefeld mit Bodenindikatoren ausgestattet. Darüber hinaus fehlt häufig der visuelle Kontrast zwischen Fahrbahn und der Gehwegfläche oder die Bordsteine sind nicht ausreichend abgesenkt oder es fehlt eine Abrundung des vorhandenen Kantsteins. Den vorhandenen Lichtsignalanlagen fehlt es an einem akustischen Signal und einer taktilen Anforderungstaste. Teilweise ist die Fahrbahn auf Höhe der Überquerungsstelle aufgrund von Asphalt-schäden erschwert nutzbar.

Darüber hinaus wurden in den Sanierungsgebieten Bereiche identifiziert, an denen eine Überquerung der Straße aufgrund wichtiger Wegeverbindungen zu wichtigen Zielorten wünschenswert wäre, aber bisher keine Überquerungsmöglichkeit vorhanden ist.

Bushaltestellen

Die Analyse zeigt, dass alle Bushaltestellen in den Sanierungsgebieten nicht barrierefrei ausgebaut sind. In allen betrachteten Bushaltestellen, entspricht die Bordsteinhöhe nicht der Mindesthöhe von 16 cm. Für Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl stellt dies ein Hindernis dar. Meist fehlen Bodenindikatoren und eine kontrastreiche visuelle Gestaltung, was den Einstieg für seheingeschränkte und blinde Personen stark erschwert. Auch Sitzmöglichkeiten und Busunterstände fehlen häufig, was Wartezeiten für Personen, die nicht lange stehen können, anstrengend macht. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Personenbeförderungsgesetz eigentlich eine barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen bis 2022 vorgesehen hat (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

Freiräume

Die Freiräume in Schenefeld weisen noch viele Bedarfe in Bezug auf barrierefreien Ausbau auf. Es fehlen teilweise barrierefrei nutzbare Gehwege bzw. allgemein Gehwegflächen und stufenlose Zugänge zu bestimmten Freiräumen. Dadurch sind auch viele Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und Sportgeräte nicht über Wege erreichbar und dadurch für viele Personen nicht zugänglich. Auch Spielgeräte und Sitzmöglichkeiten ermöglichen keine barrierefreie Nutzung.

5. Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestands- und Mängelanalyse, die die Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme sowie den Beteiligungen zusammenfasst, werden im Folgenden konkrete Maßnahmen zum Abbau von Barrieren vorgeschlagen. Die Vorschläge sind übergreifend für die vier Raumtypen Straßen und Wege, Überquerungen, Bushaltestellen und Freiräume zusammenfassend in Steckbriefen formuliert. Dabei sind die Orte, an denen die spezifische Maßnahme anzuwenden wäre, ebenfalls angegeben. Orte mit hoher Priorität sind dabei unterstrichen. Eine Trennung der Raumtypen ist für das Maßnahmenkonzept aufgrund der Ähnlichkeit der identifizierten Missstände nicht sinnvoll.

Das Maßnahmenkonzept bildet eine Übersicht über notwendige Anpassungen und Maßnahmen zum Abbau von Barrieren sowie langfristig zur Herstellung von Barrierefreiheit. Das Konzept stellt nach B 2.1.5 (2) der Städtebauförderungsrichtlinie Schleswig-Holstein 2015 die förderrechtlich notwendige konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung von kleinteiligen Änderungen an Erschließungsanlagen zum Abbau von Barrieren dar. Diese Änderungen sind gemäß Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein 2015 in einer Maßnahme zusammenzufassen.

5.1. Maßnahmensteckbriefe

Maßnahme 1 Erneuerung von Gehwegflächen

Verortung

- Schützenweg
- Bahnhofstraße
- Zum Park
- Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee
- Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule
- Hohenzollernpark (Grünraum)
- Bushaltestelle: Orchideeneck

Zugrundeliegende Missstände

- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege wegen Unebenheiten, Bodenmaterial, Pflasterung, Rinnen, etc.
- Hindernisse auf dem Weg (Poller, Schwellen)
- Vorhandene Umlaufschranken mit nicht ausreichender Umlaufbreite
- Untergrund im Wartebereich ist nicht erschütterungsarm, nicht berollbar und nicht ebenerdig

Maßnahmenbeschreibung

Zum Abbau von Barrieren ist an einigen Stellen in der Gemeinde Schenefeld die Erneuerung von Gehwegflächen notwendig. Aufgrund von bestehenden Unebenheiten, dem Bodenmaterial und Einbauten wie Pollern, Schwellen, Rinnen und Umlaufschranken ist momentan keine barrierefreie Nutzung dieser Flächen möglich. Daher ist einerseits die Behebung der Substanzmängel in Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung anzustreben. Diese umfasst die Ausbesserung von bestehenden Unebenheiten und Stolperfallen so-



wie die umfassende Erneuerung von Wegen mit ungeeignetem Bodenmaterial. Der Fugenanteil sollte dabei möglichst gering sein, damit die Oberfläche eben und erschütterungsarm berollbar ist; darüber hinaus ist auf rutschhemmende Oberflächen zu achten. Bei Pflaster- und Plattenbelägen ist neben der Fugenbreite auch auf den Höhenversatz zu achten. Natursteinpflaster sollten gesägt oder geschnitten sein. Nass-Abschleifverfahren, die Verfüllung von Fugen und das Abflammen von geschliffenen Flächen zur Rutschhemmung sind Möglichkeiten, die Oberflächen im Bestand barrierefrei zu sanieren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, auf vorhandenen Bewegungsflächen mit barrierefreien Korridoren auszustatten (siehe Foto). Bei wassergebundenen Wege-decken bzw. Deckschichten ohne Bindemittel (Hohenzollernpark und Kirchenwiese) ist eine regelmäßige und fachgerechte Instandsetzung notwendig.

Andererseits ist der Abbau von Hindernissen wie Pollern und Schwellen umzusetzen. Darunter fällt sowohl das Entfernen solcher Hindernisse als auch die Verbesserung der Erkennbarkeit, etwa über stärkere Hell-Dunkel-Kontraste (Leuchtdichtekontraste), sollte ein Entfernen nicht möglich sein. Schachbrettartige Farbwechsel auf dem Boden sollten hingegen vermieden werden, da dies für seheingeschränkte Personen Stolperfallen suggerieren können.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Diese Maßnahme umfasst keine Schaffung von neuen oder breiteren Gehwegflächen, welche in den Steckbriefen 2 und 3 behandelt werden.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung	DIN 18040-3
	Ein Leitfaden für Baulasträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen
	DIN 32975:2009-12
	DIN 18318

Maßnahme 2 Schaffung/Erweiterung von Gehwegflächen

Verortung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Marktstraße ▪ Schützenweg ▪ Lohweg ▪ Am Bahnhof ▪ Am Bahnhof Wegeverbindung ▪ <u>Bahnhofstraße</u> ▪ <u>Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße</u> ▪ <u>Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße</u> ▪ Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee ▪ Wegeverbindung Buchenweg/Kastanienallee ▪ <u>Zum Birkengrund</u> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Postmeister Stammer Weg ▪ Wegeverbindung Sportplatz und Waldstraße ▪ Hohenzollernpark (Grünraum) ▪ Hohenzollernpark (Sportanlage) ▪ <u>Hohenzollernpark (Spielplatz)</u> ▪ Platz vor Rewe ▪ <u>Spielplatz Waldstraße</u> ▪ <u>Fußballfeld TS Schenefeld (am Kellweg)</u> ▪ <u>(Sportanlage)</u> ▪ Sportplatz Grund- und Gemeinschaftsschule |
|--|--|

- Am Birkengrund
- Zum Park
- Kellweg
- Bushaltestelle: Schule Schenefeld (Mittelholst)
- Bushaltestelle: Orchideeneck
- Bushaltestelle: Am Markt

Zugrundeliegende Missstände

- Nicht ausreichend breite Gehwege
- Einseitig/Beidseitig fehlende Gehwegfläche
- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Gehwege aufgrund von räumlicher Enge
- Unzureichend große Bewegungsfläche bei Bushaltestellen
- Sitzmöglichkeiten in Freiräumen nicht über Wege erreichbar
- Bereich für Zuschauende und/oder Sportflächen nicht über Wege erreichbar
- Nicht ausreichend breiter Zugang zu Freiräumen

Maßnahmenbeschreibung

Neben der im vorigen Maßnahmensteckbrief 1 beschriebenen Erneuerung von bestehenden Gehwegflächen ist auch die Schaffung bzw. Erweiterung von Gehwegflächen zum Abbau von Barrieren notwendig. In vielen Straßen fehlen Gehwege ein- oder beidseitig und sind damit nicht sicher barrierefrei nutzbar. Viele bestehende Gehwege unterschreiten die erforderliche Breite von 1,80 m, aufgrund der räumlichen Enge sind diese Wege nicht barrierefrei. In Freiräumen sind teilweise Sitzmöglichkeiten, Bereiche für Zuschauende oder Sportflächen nicht über Wege erreichbar, sodass keine barrierefreie Zugänglichkeit besteht. Teilweise ist der Zugang zu Freiräumen außerdem nicht breit genug und somit nicht für alle nutzbar. Auch Bushaltestellen weisen zum Teil eine unzureichend große Bewegungsfläche auf, was den Einstieg etwa für Rollstuhlfahrende erschwert oder unmöglich macht. Demnach muss eine barrierefreie Haltestelle einen stufenlosen Zugang zum Wartebereich mit mindestens einem Meter Breite, eine Bordsteinhöhe mit dem Zielmaß von 22 cm (Mindestmaß von 16 cm) für den problemlosen Einstieg in den Bus, visuellen Kontrast zur Fahrbahn, Bodenindikatoren als Orientierungshilfen, eine Aushanghöhe des Fahrplans unter 1,30 m und eine ausreichende Bewegungsfläche des Wartebereichs von 2,50 m x 2,50 m für einen Einstieg mit Rollstuhl und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe gewährleisten. In allen Fällen sollen neue Wegeflächen geschaffen werden, die erstmals oder verbreiternd Straßen, Wege, Freiräume und Bushaltestellen barrierefrei nutzbar und zugänglich machen.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität und das Schaffen von Zugänglichkeiten durch die Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung

DIN 18040-3
 Ein Leitfaden für Baulasträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen

Maßnahme 3 Schaffung von Ausweichflächen

Verortung

- Marktstraße
- Schützenweg
- Lohweg
- Bahnhofstraße
- Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße
- Wegeverbindung Buchenweg/Kastanienallee
- Zum Birkengrund
- Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße
- Kellweg
- Hohenzollernpark (Grünraum)

Zugrundeliegende Missstände

- Zu lange Engstelle
- (Nicht ausreichend breite Gehwege)

Maßnahmenbeschreibung

Da nicht an allen im Maßnahmensteckbrief 2 genannten Orten ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, um die Gehwegflächen entsprechend der Anforderungen an Barrierefreiheit zu schaffen bzw. zu erweitern, können als Kompromisslösung Ausweichflächen geschaffen werden. Gemäß den Anforderungen an Barrierefreiheit sind Gehwegflächen so breit anzulegen, dass im Begegnungsfall keine Einschränkungen auftreten. Mithilfe von an bestimmten Bereichen entlang der Wege geschaffenen Ausweichflächen können Begegnungsfälle bspw. zweier Rollstuhlfahrender an diesen gelöst werden. Damit wird eine möglichst weitreichende barrierefreie Nutzbarkeit der Wege ermöglicht, trotz der Einschränkungen durch die räumlichen Gegebenheiten. Solche Ausweichflächen können etwa durch Einbuchtungen auf der Straßenfläche ermöglicht werden, die zeitgleich der Verkehrsberuhigung dienen. Solche Ausweichflächen sind insbesondere an den Hauptwegeverbindungen zu schaffen, an denen keine Flächen zur dauerhaften Sicherstellung eines ausreichend breiten Gehwegs zur Verfügung stehen.



Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze DIN 18040-3
und Normen für die
Umsetzung

Maßnahme 4 Ebnung von Gehwegflächen
Verortung

- | | |
|---|--|
| ▪ <u>Bahnhofstraße</u> | ▪ <u>Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße</u> |
| ▪ <u>Zum Park</u> | ▪ <u>Kellweg</u> |
| ▪ <u>Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße</u> | ▪ Postmeister Stammer Weg |
| ▪ Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee | ▪ Wegeverbindung Sportplatz und Waldstraße |
| ▪ <u>Zum Birkengrund</u> | ▪ Hohenzollernpark (Grünraum) |
| ▪ <u>Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule</u> | |

Zugrundeliegende Missstände

- Zu starke Längsneigung
- Zu starke Querneigung

Maßnahmenbeschreibung

Die Neigung von Straßen und Wegen ist eine weitere Barriere, die im Rahmen der Betrachtung von Gehwegflächen identifiziert wurde. Aufgrund der Abschlüssigkeit bzw. Steigung sind solche Wege nicht für alle sicher nutzbar und stellen teils erhebliche Hindernisse dar. Im Zuge dieser Maßnahme sollen diese Flächen in Übereinstimmung mit DIN 18040-3 geebnet werden, sodass die Neigung unter den Höchstgrenzen liegt. Damit werden die Gehwegflächen barrierefrei nutzbar und stellen keine starke Gefährdung für den Fußverkehr, Rollstuhlfahrende und Rollatornutzende mehr dar.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze DIN 18040-3
und Normen für die
Umsetzung

Maßnahme 5 Erneuerung/Ausbesserung von Straßenflächen
Verortung

- | | |
|---|---|
| ▪ <u>Überquerungsstelle 7: LSA über Holstenstraße (Südlich Zum Birkengrund)</u> | ▪ <u>Überquerungsstelle 11: Entlang Am Markt/Bahnhofstraße über Marktstraße</u> |
| | ▪ <u>Zum Park</u> |

Zugrundeliegende Missstände

- Überquerungsstelle aufgrund von Hindernissen wie beschädigtem Asphalt oder bestehender Kante nicht barrierefrei nutzbar
- Eingeschränkt barrierefrei nutzbare Straßenfläche aufgrund von Pflastersteinen und Schlaglöchern

Maßnahmenbeschreibung

An diversen Orten stellen auch nicht barrierefreie Straßenflächen Hindernisse dar, die die Nutzbarkeit erheblich einschränken. Insbesondere an Überquerungsstellen ist die barrierefreie Gestaltung der Straßenflächen für mobilitätseingeschränkte Personen relevant. Darüber hinaus spielt die Gestaltung der Straßenflächen auch auf solchen Straßen eine bedeutende Rolle, auf denen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine gesonderte Gehwegfläche geschaffen werden kann.

Im Zuge dieser Maßnahme sollen die genannten Hindernisse durch eine Erneuerung der Straßenflächen behoben werden. Darunter fallen eine Veränderung des Materials und der Oberflächenbeschaffenheit, das Ausbessern von Schäden und der Abbau von Kanten und sonstigen Hindernissen.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze DIN 18040-3
und Normen für die
Umsetzung

Maßnahme 6 Anpassung von Bordsteinhöhen

Verortung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überquerungsstelle 6: Entlang Holstenstraße über Zum Birkengrund ▪ <u>Überquerungsstelle 7: LSA über Holstenstraße (Südlich Zum Birkengrund)</u> ▪ <u>Überquerungsstelle 8: Entlang Am Markt über Zum Park</u> ▪ <u>Überquerungsstelle 9: Über Marktstraße Höhe Aldi</u> ▪ <u>Überquerungsstelle 11: Entlang Am Markt/Bahnhofstraße über Marktstraße</u> ▪ <u>Überquerungsstelle 14: Entlang Bahnhofstraße über Am Bahnhof</u> ▪ <u>Überquerungsstelle 15: Entlang Bahnhofstraße über Lohweg</u> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überquerungsstelle 17: Entlang Marktstraße über Fohrweg ▪ <u>Überquerungsstelle 18: Über Buchenweg Höhe Wegeverbindung Richtung Kirchenwiese</u> ▪ <u>Bushaltestelle: Schule Schenefeld (Mittelholst)</u> ▪ Bushaltestelle: Schenefeld (IZ), Feldscheide (Ort auswärts) ▪ Bushaltestelle: Orchideeneck ▪ Bushaltestelle: Orchideeneck (andere Seite) ▪ <u>Bushaltestelle: Am Markt</u> |
|--|--|

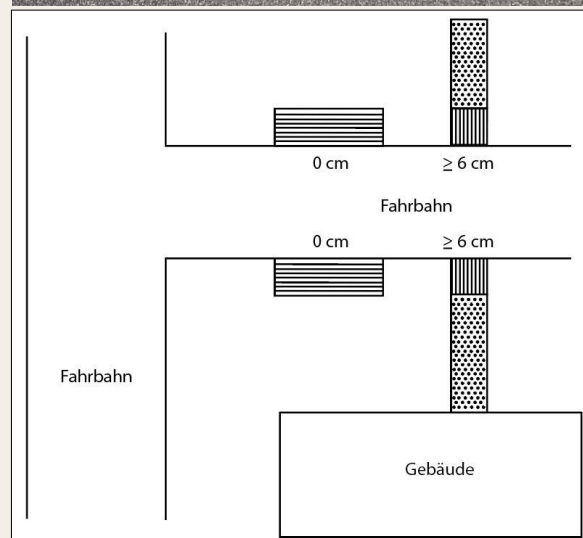
Zugrundeliegende Missstände

- Fehlende Bordsteinabsenkungen
- Unzureichende Breite der Überquerungsstelle (teilweise Absenkung für Radfahrende)
- Bushaltestellen: Bordsteinhöhe zu flach, entspricht nicht dem Mindestmaß

Maßnahmenbeschreibung

Viele der Überquerungsstellen sind aktuell nicht barrierefrei nutzbar. Es fehlen Bordsteinabsenkungen, die eine Überquerung der Straße für mobilitätseingeschränkte Personen sicher ermöglichen. Einige der bestehenden Absenkungen sind außerdem nicht ausreichend breit (unter 1 m) oder sicher nutzbar.

Für Überquerungsstellen gibt es gemäß den Regelwerken zwei Möglichkeiten: gemeinsame Überquerungsstellen mit einheitlicher Bordsteinhöhe oder getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordsteinhöhe. Bei einer gemeinsamen Überquerungsstelle ist eine Bordsteinhöhe von 3 cm zu gewährleisten und Bodenindikatoren nach Bedarf einzusetzen. Nichtsdestotrotz sollte das Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahn sein und eine Bordausrundung von 20 mm aufweisen. Sollten Bodenindikatoren verwendet werden, ist eine mindestens 60 cm große Noppenplatte als Auffindestreifen einzubauen, die mittig auf das Richtungsfeld führt. Das Richtungsfeld entspricht mindestens der Breite des Auffindestreifens und zeigt mit seiner Struktur in die Überquerungsrichtung. Die Bordsteinhöhe bei getrennten Überquerungsstelle betragen 0 (kreuzungsnah) und 6 cm (kreuzungsfern). Dabei ist das Einbauen von Bodenindikatoren erforderlich, um die Funktionalität der beiden Bereiche differenzieren zu können. Die Bodenindikatoren im Bereich des 6 cm hohen Bordsteins ist demnach genauso wie bei der gemeinsam geführten Überquerungsstelle auszurichten (siehe Foto). Zur Sicherung der Nullabsenkung ist ein 1 m breites Sperrfeld mit einer Parallelstruktur zur Fahrbahn herzustellen.



Skizze barrierefreier getrennter Überquerungsstellen

Durch die in dieser Maßnahme vorgesehenen Absenkungen an den genannten Überquerungsstellen werden zahlreiche Wegeverbindungen barrierefrei nutzbar, für die bisher umfangreiche Umwege in Kauf genommen werden mussten.

Ebenfalls wirkt sich die zu geringe Bordsteinhöhe an Bushaltestellen auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestellen aus, wobei der Einstieg erheblich erschwert werden kann, wenn Bordsteine nicht hoch genug sind. Bei Bushaltestellen ist die Bordsteinhöhe entsprechend dem Zielmaß von 22cm anzupassen, durch Erhöhung der Bordsteine oder Absenken der Straßenfläche.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung	DIN 18040-3 DIN 32984 Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen
---	--

Maßnahme 7 Absenken von Bordsteinen zur Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten

Verortung

- Holstenstraße (Höhe der Sparkasse)
- Holstenstraße (Höhe Bergstraße)
- Bahnhofstraße (Höhe Am Markt)
- Bahnhofstraße (Höhe Am Bahnhof)
- Marktstraße (Höhe Schützenweg)
- Kellweg (Höhe Postmeister Stammer Weg)

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlende Überquerungsmöglichkeiten

Maßnahmenbeschreibung

Neben den anzupassenden bestehenden Überquerungsmöglichkeiten (siehe Maßnahmensteckbrief 6) sind im Sinne einer barrierefreien, intuitiven, sicheren und angemessenen Gehwegführung ebenfalls neue Überquerungsstellen einzurichten. Diese dienen der Sicherstellung von kurzen und attraktiven Wegen, insbesondere entlang von hochfrequentierten oder wünschenswerten Verbindungen innerhalb des Ortskerns. Die Absenkung von Bordsteinen auf beiden gegenüberliegenden Seiten ermöglicht die Überquerung der Straße ohne Hindernisse, was für die Verkehrssicherheit besonders bedeutsam ist. Hierbei ist eine gemeinsame Überquerungsstelle mit einer Bordsteinhöhe von 3 cm oder eine getrennte Überquerungsstelle mit 0 und 6 cm zu wählen (vgl. Steckbrief 6). Bei besonders breiten oder stark befahrenen Straßen sind ggf. Mittelinseln zu errichten, die die Überquerung in zwei Abschnitte unterteilt. Die barrierefreie Überquerung von Straßen stellt einen elementaren Teil der Gleichstellung von mobilitäts eingeschränkten Personen dar und wirken sich umfassend auf die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben aus.



Beim Absenken von Bordsteinen ist eine ausreichende Breite der Absenkung zu beachten, ebenso wie die Sicherstellung einer nebenstehend ertastbaren Kante für sehbehinderte Personen.

Beim Absenken von Bordsteinen ist eine ausreichende Breite der Absenkung zu beachten, ebenso wie die Sicherstellung einer nebenstehend ertastbaren Kante für sehbehinderte Personen.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung	DIN 18040-3 DIN 32984
---	--------------------------

Maßnahme 7 Einbau von Rampen bzw. Absenkung von Stufen

Verortung

- Bushaltestelle: Schule Schenefeld (Mittelholst)
- Bushaltestelle: Am Markt
- Spielplatz Waldstraße
- Sportplatz Grund- und Gemeinschaftsschule
- Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlender stufenloser Zugang zum Wartebereich
- Fehlender stufenloser Zugang
- Fehlender stufenloser Wartebereich

Maßnahmenbeschreibung

An vielen Stellen bilden aktuell Stufen, Schwellen oder Bordsteine teils unüberwindbare Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen. Damit wird der Zugang zu Räumen und Infrastrukturen eingeschränkt, ebenso wie die nutzbaren Wegeverbindungen gemindert. Im Zuge der Maßnahme sollen stufenlose (Zugänge zu) Wartebereichen an Bushaltestellen, stufenlose Zugänge zu Freiräumen und innerhalb dieser zu allen Bereichen mit einer Durchgangsbreite von mindestens 1 m geschaffen werden. Dazu ist entweder der Einbau von Rampen oder die Absenkung von Stufen zur Bildung von höhengleichen Zugängen erforderlich. Dabei sind Grenzwerte der barrierefrei nutzbaren Steigungen zu beachten. Der barrierefreie Zugang und Nutzbarkeit von Freiräumen und Bushaltestellen stellen einen elementaren Teil der Gleichstellung von mobilitätseingeschränkten Personen dar und wirken sich umfassend auf die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben aus.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit auf diesen Wegen, was auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung DIN 18040-3
 Ein Leitfaden für Baulasträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen

Maßnahme 8 Einbau von taktilen und visuellen Kontrast- und Indikationselementen

Verortung

- Marktstraße
- Lohweg
- Bahnhofstraße
- Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße
- Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße
- Zum Birkengrund
- Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule
- Überquerungsstelle 1: Entlang Holstenstraße über Bergstraße
- Überquerungsstelle 11: Entlang Am Markt/Bahnhofstraße über Marktstraße
- Überquerungsstelle 12: Entlang Bahnhofstraße über Sackgasse Bahnhofstraße
- Überquerungsstelle 13: Über Einfahrt von Rewe
- Überquerungsstelle 14: Entlang Bahnhofstraße über Am Bahnhof

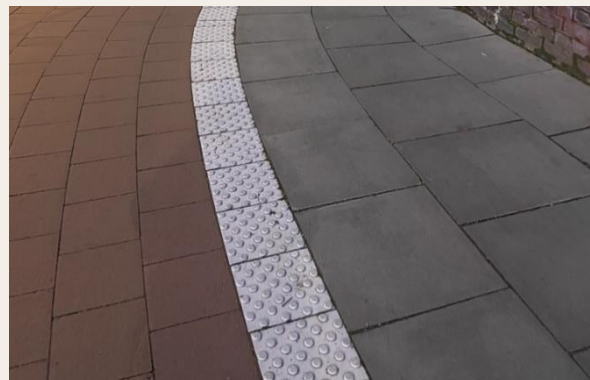
- Überquerungsstelle 2: Entlang Holstenstraße über Mühlenstraße
- Überquerungsstelle 3: LSA über Holstenstraße (Nord)
- Überquerungsstelle 4: LSA über Bahnhofstraße
- Überquerungsstelle 5: LSA über Holstenstraße (Süd)
- Überquerungsstelle 6: Entlang Holstenstraße über Zum Birkengrund
- Überquerungsstelle 7: LSA über Holstenstraße (Südlich Zum Birkengrund)
- Überquerungsstelle 8: Entlang Am Markt über Zum Park
- Überquerungsstelle 9: Über Marktstraße Höhe Aldi
- Überquerungsstelle 10: Entlang Bahnhofstraße über Pöschendorfer Straße
- Überquerungsstelle 15: Entlang Bahnhofstraße über Lohweg
- Überquerungsstelle 16: Über Marktstraße Höhe Lohweg
- Überquerungsstelle 17: Entlang Marktstraße über Fohrweg
- Überquerungsstelle 18: Über Buchenweg Höhe Wegeverbindung Richtung Kirchenwiese
- Überquerungsstelle 19: Über Zum Birkengrund (Wegeverbindung Schule)
- Überquerungsstelle 20: Über Zum Birkengrund Höhe Am Birkengrund
- Bushaltestelle: Schule Schenefeld (Mittelholst)
- Bushaltestelle: Schenefeld (IZ), Feldscheide (Ort auswärts)
- Bushaltestelle: Orchideeneck
- Bushaltestelle: Orchideeneck (andere Seite)
- Bushaltestelle: Am Markt

Zugrundeliegende Missstände

- (Teilweise) fehlender taktiler Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen
- (Teilweise) fehlender visueller Kontrast zu angrenzenden Funktionsräumen
- Fehlende Bodenindikatoren
- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn
- Fehlender visueller Kontrast zur Fahrbahn und Radweg
- Fehlende taktile Elemente

Maßnahmenbeschreibung

An nahezu allen Überquerungsstellen sowie Bushaltestellen sowie an vielen Straßen und Wegen, die gesonderte Gehwegflächen aufweisen, fehlen sowohl visuelle Kontraste als auch taktile Bodenelemente, die eine Unterscheidung von Funktionsräumen mit verschiedenen Sinnen möglich machen. Dieser Zustand stellt eine erhebliche Barriere für Menschen mit unterschiedlichsten Behinderungen dar. Außerdem besteht eine bedeutende Gefährdungssituation durch die Nichterkennbarkeit von Funktionsraumgrenzen, etwa zwischen Fahrbahn und Gehweg. Im Zuge dieser Maßnahme wird empfohlen, an den genannten Orten sowohl taktile als auch visuelle Kontrastelemente einzubauen, die mit mehreren Sinnen erkannt werden können. Eine barrierefreie Nutzung dieser Wege kann nur durch konsequente und durchgehende Wahrnehmbarkeit von Funktionsraumgrenzen gewährleistet werden. Neben dem



Einbau von besonderen Elementen ist auch auf eine unterscheidbare Gestaltung von Funktionsräumen zu achten, etwa durch die Wahl von Oberflächenmaterialien und deren Farbe/Helligkeit über einen Hell-Dunkel-Kontrast. An Überquerungsstellen sind die Empfehlungen aus Maßnahme 6 zu berücksichtigen. Gemäß den Mindeststandards für barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein sind Wartefläche mit taktilen und visuell kontrastierenden Bodenindikatoren auszustatten.

Ziel der Maßnahme ist der Abbau von Gefährdungssituation sowie die sichere Erkennbarkeit von Funktionsraumgrenzen, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erheblich erhöht. Die Wege sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung	DIN 18040-3 Ein Leitfaden für Baulasträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen DIN 32984: 2023-04
---	--

Maßnahme 9 Schaffung von Wartebereichen mit Sitzmöglichkeiten

Verortung

- Bushaltestelle: Schenefeld (IZ), Feldscheide (Ort auswärts)
- Bushaltestelle: Orchideeneck
- Bushaltestelle: Orchideeneck (andere Seite)

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlende Sitzmöglichkeiten im Wartebereich
- Fehlender Busunterstand

Maßnahmenbeschreibung

An einigen Bushaltestellen im Sanierungsgebiet fehlen Sitzmöglichkeiten oder insgesamt überdachte Wartebereiche. Damit wird die Nutzungsqualität des ÖPNV erheblich beeinträchtigt und eine barrierefreie Zugänglichkeit stark eingeschränkt. Mit der Maßnahme wird empfohlen an den genannten Orten jeweils überdachte Wartebereiche mit zu schaffen. Dabei ist der Schutz vor Wind, Regen und Sonne zu beachten, ebenso wie barrierefreie Sitzhöhen der Sitzmöglichkeiten, die Verwendung von Sitzen mit Rücken- und Armlehnen sowie die Anfahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren. Ebenfalls ist ein ausreichend großer Wartebereich mit vorgehaltenen Flächen zum barrierefreien Einstieg zu beachten.



Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität durch Herstellung von Barrierefreiheit an den Bushaltestellen, womit auch die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden soll. Die Bushaltestellen sollen für alle Nutzenden sicher sein und keine Gefährdung oder Einschränkungen in der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit darstellen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung	DIN 18040-3 Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen
---	---

Maßnahme 10 Schaffung neuer Sitzmöglichkeiten

Verortung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Marktstraße ▪ Schützenweg ▪ Fohrweg ▪ Lohweg ▪ Am Bahnhof ▪ Am Bahnhof Wegeverbindung ▪ <u>Bahnhofstraße</u> ▪ <u>Zum Park</u> ▪ <u>Holstenstraße nördlich der Bahnhofstraße</u> ▪ <u>Holstenstraße südlich der Bahnhofstraße</u> ▪ Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegeverbindung Buchenweg/Kastanienallee ▪ <u>Zum Birkengrund</u> ▪ <u>Wegeverbindung Zum Birkengrund/Schule</u> ▪ Am Birkengrund ▪ <u>Kellweg</u> ▪ Postmeister Stammer Weg ▪ Wegeverbindung Sportplatz und Waldstraße ▪ <u>Fußballfeld TS Schenefeld (am Kellweg) (Sportanlage)</u> ▪ Sportplatz Grund- und Gemeinschaftsschule ▪ Hohenzollernpark (Sportanlage) |
|---|--|

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlende Sitzmöglichkeiten
- Nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten
- Fehlende Sitzmöglichkeiten für Zuschauende

Maßnahmenbeschreibung

An allen Straßen und Wegen fehlen komplett oder zumindest teilweise Sitzmöglichkeiten. Auch in Freiräumen fehlen Sitzmöglichkeiten, teilweise für Zuschauende an Sportanlagen. Damit wird ein Verweilen und Ausruhen im öffentlichen Raum erheblich erschwert, was im Sinne der Barrierefreiheit ein deutlicher Missstand ist. Im Zuge der Maßnahme sollen an den in Plan 6 eingezeichneten Orten Räume gefunden und Sitzmöglichkeiten aufgestellt werden. Dabei sind barrierefreie Sitzhöhen der Sitzmöglichkeiten, die Verwendung von Sitzen mit Rücken- und Armlehnen sowie die Anfahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren zu beachten. Außerdem ist idealerweise auf einen Schutz vor bspw. Sonneneinstrahlung und Lärmemissionen zu achten. Mit den geplanten Sitzmöglichkeiten ist ein Netz an Sitzmöglichkeiten vorgesehen, dass zahlreiche Wegeverbindungen erleichtert und Gelegenheiten zum Teilen von Wegen bietet. Dies kann beispielsweise auch in einem Plan visualisiert und ausgehängt werden, damit Personen wissen, wo sich die nächste Sitzbank befindet.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Nutzungsqualität von Wegeverbindungen durch Herstellung von Barrierefreiheit mittels Sitzmöglichkeiten. Damit soll eine breitere Nutzbarkeit geschaffen werden, sodass mehr Menschen Wege bewältigen können. Außerdem ist das Ziel, ein umfassendes Netz an Sitzmöglichkeiten zu schaffen, sodass keine Umwege zu einer Sitzmöglichkeit entstehen, sondern diese wegebegleitend vorhanden sind. Zusätzlich ist ein Ziel, Begegnungsorte zu schaffen.

Maßnahme 11 Erneuerung von Sitzbereichen

Verortung

- Spielplatz Waldstraße
- Fußballfeld TS Schenefeld (am Kellweg)
- Hohenzollernpark (Spielplatz)
- Plätze gegenüber von der Kirche (Sportanlage)

Zugrundeliegende Missstände

- Sitzmöglichkeiten nicht barrierefrei nutzbar
- Keine angrenzende Fläche für Personen im Rollstuhl
- Anordnung der Sitzplätze ermöglicht keinen Blickkontakt
- Tische nicht mit einem Rollstuhl unterfahrbar

Maßnahmenbeschreibung

Neben der Schaffung von neuen Sitzgelegenheiten (siehe Maßnahmensteckbrief 10) ist zum Teil auch die Erneuerung von bestehenden Sitzbereichen in Freiräumen im Sinne der Barrierefreiheit notwendig. Viele der bestehenden Sitzmöglichkeiten sind nicht barrierefrei nutzbar. Dazu zählt das Oberflächenmaterial, die Höhe und Ausstattung der Sitzelemente sowie die Anfahrbarkeit über erschütterungsarmen Bodenbelag, die Anordnung und die Unterfahrbarkeit von Sitzgruppen mit Tisch. Diese Aspekte sind im Zuge dieser Maßnahme zu verbessern. Darunter fällt eine Erneuerung und Ebnung des Bodens vor und neben den Sitzgelegenheiten, der Austausch von Sitzelementen sowie von Tischen. Dabei sind barrierefreie Sitzhöhen von 46 bis 48 cm der Sitzmöglichkeiten, die Verwendung von Sitzen mit Rücken- und Armlehnen sowie die Anfahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren zu beachten. Außerdem ist idealerweise auf einen Schutz vor bspw. Regen, Sonneneinstrahlung und Lärmemissionen zu achten.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität in Freiräumen sowie die Sicherstellung einer barrierefreien Nutzbarkeit dieser Räume für alle. Neben einer breiteren Nutzbarkeit dient die Maßnahmen auch dem Schaffen von Begegnungsorten. Außerdem ist das Ziel, Wege durch Freiräume attraktiver und barrierefrei zu gestalten, sodass eine Alternative zu den straßenbegleitenden Wegen entsteht und nutzbar ist.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung DIN 18040-3

Maßnahme 12 Austausch oder Ergänzung mit inklusiven Spielgeräten

Verortung

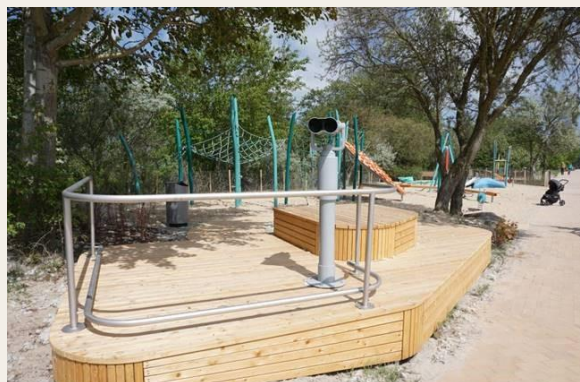
- Spielplatz Waldstraße
- Hohenzollernpark (Spielplatz)

Zugrundeliegende Missstände

- Spielmöglichkeiten für Personen mit verschiedenen Fähigkeiten/körperlichen Einschränkungen fehlen

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Gestaltung von Spielplätzen ist die Auswahl der Spielgeräte und -möglichkeiten entscheidend für die inklusive Nutzbarkeit. Bei den bestehenden Spielplätzen sind keine Spielmöglichkeiten für Personen mit verschiedenen Fähigkeiten/körperlichen Einschränkungen vorhanden, sodass die Spielplätze nicht für alle attraktiv sind. Im Zuge dieser Maßnahme sollen auf den genannten Spielplätzen Spielgeräte ergänzt werden, die barrierefrei nutzbar sind und von allen gespielt werden können. Dazu zählen etwa unterfahrbare oder befahrbare Spielgeräte, wie Rollstuhl-Karusselle oder Rollstuhl-Wippen. Ebenfalls zu der Maßnahme zählt der Austausch von ggf. instandsetzungsbedürftigen Spielgeräten durch barrierefreie Spielgeräte oder -möglichkeiten sowie die barrierefreie Gestaltung von deren Umfeldern.



Ziel der Maßnahme ist die Erweiterung der Nutzbarkeit von Spielplätzen sowie die inklusive Gestaltung der öffentlichen Freiräume zu fördern, die für alle attraktiv sein sollen. Damit werden auch weitere, für alle nutzbare Begegnungsorte geschaffen.

Relevante Gesetze DIN 18034
und Normen für die
Umsetzung

Maßnahme 13 Erneuerung von Spiel- und Sportflächen

Verortung

- Sportplatz Grund- und Gemeinschaftsschule
- Spielplatz Waldstraße
- Hohenzollernpark (Sportanlage)

Zugrundeliegende Missstände

- Sportflächen sind nicht barrierefrei nutzbar
- Sportflächen sind nicht barrierefrei nutzbar/Spielgeräte nicht über Wege erreichbar

Maßnahmenbeschreibung

Einige Sportflächen sind bisher nicht barrierefrei nutzbar. Missstände bestehen etwa im Oberflächenmaterial der Sportanlagen, die teilweise nicht berollbar sind. Im Rahmen der Maßnahme soll eine Erneuerung dieser Flächen vorgenommen werden. Dazu zählt die Erneuerung des Oberflächenmaterials, sodass dieses berollbar und barrierefrei ohne Hindernisse genutzt werden kann. Hierfür kann beispielsweise ein berollbarer kunststoffgebundener Fallschutzbelag verwendet werden. Eine barrierefreie Gestaltung soll dem Spielen nicht jegliche Herausforderung nehmen, sondern eine Nutzbarkeit der Fläche für alle gewährleisten. Sollte es darüber hinaus eine öffentliche Toilette geben, ist die barrierefrei zu gestalten. Die Spiel- und Sportflächen sollten, wie bereits in Maßnahme 2 beschrieben, über barrierefrei ausgestaltete Wege erreichbar sein.



Ziel der Maßnahme ist die Erweiterung der Nutzbarkeit von Sportanlagen sowie die inklusive Gestaltung der öffentlichen Freiräume zu fördern, die für alle attraktiv sein sollen. Damit werden auch weitere, für alle nutzbare Begegnungsorte geschaffen.

Relevante Gesetze und Normen für die Umsetzung

DIN 18034
DIN 33942

Maßnahme 14 Einbau von akustischen Signalgebern und taktilen Anforderungstasten

Verortung

- Überquerungsstelle 3: LSA über Holstenstraße (Nord)
- Überquerungsstelle 4: LSA über Bahnhofstraße
- Überquerungsstelle 5: LSA über Holstenstraße (Süd)
- Überquerungsstelle 7: LSA über Holstenstraße (Südlich Zum Birkengrund)

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlendes akustisches Signal bzw. nicht wahrnehmbares Signal
- Fehlende Anforderungstaste mit taktilen Zeichen

Maßnahmenbeschreibung

An bestehenden Lichtsignalanlagen fehlen bisher akustische Signalgeber, die hörbehinderten Personen das sichere Überqueren der Straße ermöglichen. Außerdem fehlen taktile Anforderungstasten. Ein bestehender Signalgeber ist kaum wahrnehmbar. Im Zuge der Maßnahme sollen akustische Signalgeber für die gesamte Grünphase ebenso wie taktile Anforderungstasten an den bestehenden Lichtsignalanlagen nachgerüstet werden. Damit werden die Lichtsignalanlagen ohne Hilfe nutzbar und somit barrierefrei ausgestattet. Es sollte gewährleistet werden die Grünphase über das Zwei-Sinne-Prinzip wahrgenommen werden kann. Dies bedeutet, dass taktile Signalgeber in Kombination mit akustischen Freigabesignalen eingesetzt werden sollten.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch die Herstellung von Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen.

Relevante Gesetze DIN 18034
und Normen für die DIN 32981
Umsetzung

Maßnahme 15 Aufstellen ergänzender Beleuchtungsanlagen

Verortung

- | | |
|--|--|
| ▪ Marktstraße | ▪ Hohenzollernpark (Sportanlage) |
| ▪ Fohrweg | ▪ Hohenzollernpark (Grünraum) |
| ▪ <u>Zum Park</u> | ▪ <u>Hohenzollernpark (Spielplatz)</u> |
| ▪ Weg von Kirchenwiese zur Kastanienallee | |
| ▪ Wegeverbindung Sportplatz und Waldstraße | |

Zugrundeliegende Missstände

- Nicht ausreichende Beleuchtung

Maßnahmenbeschreibung

An einigen Straßen und Wegen sowie in Freiräumen ist die bestehende Beleuchtung nicht ausreichend. Im Kontext der Barrierefreiheit ist dies einerseits aufgrund von nicht erkennbaren Hindernissen und Wegeverläufen problematisch, andererseits aufgrund der Bildung von Angsträumen. Im Zuge der Maßnahme sollen an den genannten Orten ergänzende Beleuchtungsanlagen aufgestellt werden, die eine ausreichende Beleuchtungsstärke sicherstellen.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der (empfundenen) Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch die Herstellung von Barrierefreiheit.

Relevante Gesetze DIN 18034
und Normen für die
Umsetzung

Maßnahme 16 Aufstellen ergänzender Informationsschilder

Verortung

- Hohenzollernpark (Grünraum)
- Platz vor Rewe

Zugrundeliegende Missstände

- Fehlende Informationsschilder

Maßnahmenbeschreibung

In einigen Freiräumen fehlen Informationsschilder, die den Freiraum beschreiben und für orientierungslose Personen erschließen. Im Zuge der Maßnahme sollen visuelle als auch taktile Informationselemente in Freiräumen aufgestellt werden, in denen eine Orientierungshilfe aufgrund der Größe oder Lage sinnvoll ist.

Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Informations- und Orientierungsmöglichkeiten.

Relevante Gesetze	DIN 18034
und Normen für die	DIN 32975: 2009-12
Umsetzung	DIN 32989
	DIN 1450

Maßnahme 17 Einbau von Straßenschildern mit taktilen Zeichen

Maßnahmenbeschreibung

Zur eigenständigen Orientierung für sehbehinderte Personen sind neben visuellen und taktilen Kontrastelementen (siehe Maßnahmensteckbrief 8) auch taktile Straßenschilder bedeutsam. Im Zuge dieser Maßnahme sollen diese an wichtigen Orten (siehe Kapitel 3.2.3) nachgerüstet werden, sodass eine barrierefreie Orientierungshilfe vorhanden ist.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Eigenständigkeit aller Verkehrsteilnehmenden durch die Herstellung von Barrierefreiheit und die Erweiterung der Nutzbarkeit von Orientierungssystemen.



Maßnahme 18

Abbau von Hindernissen

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Bestandsaufnahme wurden zahlreiche kleine Hindernisse festgestellt, darunter Blumenkübel, Absturzkanten, witterungsbedingt kaum sichtbare Pfeiler und Umlaufschranken sowie aus dem Boden ragende Hülsen. Diese engen die Gehwegbreite ein und stellen Stolperfallen dar. Um das Unfallrisiko für sehbehinderte oder mobilitätseingeschränkte Personen zu minimieren und eine uneingeschränkte Nutzung zu ermöglichen, sollten diese Hindernisse entweder entfernt oder besser kenntlich gemacht werden. Diese sind in Plan 6 Maßnahmenkonzept verortet.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der (empfundene) Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch die Herstellung von Barrierefreiheit.



5.2 Abzuwägende Belange

Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen sind übergeordnet weitere Belange zu prüfen. Dazu zählt die Prüfung, inwiefern Maßnahmen denkmalrechtlich genehmigungspflichtig sind. So besteht für Denkmale und deren Umgebung eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmal-schutzbehörde.

In der Umsetzung dieser Maßnahmen sollen neben einer grundsätzlichen Stärkung klimafreundlicher Mobilität auch Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Dazu zählt ein möglichst geringer Versiegelungsgrad, die Nutzung klimaschonender und ökologischer Baustoffe und ein effektives auf Starkregenereignisse ausgerichtetes Niederschlagsmanagement, bspw. durch die Verwendung von wassergebundenen Wegedecken (mit regelmäßiger Instandhaltung). Auch der Erhalt des vorhandenen Baumbestands ist anzustreben. Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und der Wiederverwendung von Materialien im Allgemeinen.

Insbesondere bei Gehwegflächen neben Straßen und in Freiräumen sind die Belange der Entwässerung zu beachten, etwa bei der Umgestaltung von Rinnen oder der Ebnung von Flächen. Hier ist teilweise eine Anpassung des Entwässerungskonzepts zu prüfen, um die Barrierefreiheit der Wegeflächen sicherzustellen. Auch können verbindende Elemente genutzt werden, etwa taktile/visuelle Kontrastelemente, die Entwässerung zulassen.

Für einige Maßnahmen ist ggf. der Ankauf von Flächen oder die Klärung von Nutzungsrechten erforderlich. Grunderwerbskosten können im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts zum Abbau von Barrieren nicht weiter konkretisiert werden, da diese zum Zeitpunkt des tatsächlichen Erwerbs vom unabhängigen örtlichen Gutachterausschuss auf Basis einer Verkehrswertprüfung ermittelt werden. Im Zuge der Kostendarstellung des Erwerbs müssen darüber hinaus evtl. anfallende Bewirtschaftungskosten berücksichtigt werden.

6. Weitere übergeordnete Empfehlungen

Neben den aufgeführten möglichen Maßnahmen, welche in Kapitel 5 beschrieben werden, werden weitere Empfehlungen abgegeben. Diese sind nicht spezifisch für einen Ort, Missstand oder eine Maßnahme, sondern sind als Hinweise für Planungen und die weitere Auseinandersetzung der Gemeinde mit dem Thema Barrierefreiheit zu verstehen.

1. Durchführung von Bestandsaufnahmen in Bezug auf Barrierefreiheit auch außerhalb der Sanierungsgebiete

Auch außerhalb der Sanierungsgebiete gibt es Probleme mit der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Diese wurden im Rahmen dieses Konzepts nicht berücksichtigt, jedoch wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrfach auf diese Missstände hingewiesen. Beispielsweise wurde auf einen nicht abgesenkten Bordstein in der Pöschendorfer Straße auf Höhe Langacker sowie auf Probleme in der Siedlung Am Park und eine fehlende Überquerung in der Holstenstraße südlich der Sanierungsgebietsgrenze aufmerksam gemacht. Die in Kapitel 5 erarbeiteten Maßnahmen können auch außerhalb der Sanierungsgebiete angewendet werden, um Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen. Barrierefreiheit darf nicht auf zentrale Siedlungsbereiche begrenzt werden, da eine barrierefreie Gestaltung erst dann wirkt, wenn diese umfassend erreicht ist.

2. Privatpersonen für das Thema Barrierefreiheit sensibilisieren

Es ist wichtig, Privatpersonen auf das Thema Barrierefreiheit aufmerksam zu machen und sie dafür zu sensibilisieren, dass auch temporäre Hindernisse wie Mülltonnen oder Fahrräder auf Gehwegen, falsch parkende Autos oder unzureichend zurückgeschnittene Hecken Barrieren darstellen, die leicht behoben werden können. Zudem sollte bei öffentlichen Veranstaltungen und Diskussionen stets die barrierefreie Zugänglichkeit gewährleistet sein.

3. Stetige Berücksichtigung des barrierefreien Bauens in zukünftigen Vorhaben

Bei zukünftigen Bauvorhaben, sowohl im öffentlichen Raum als auch im Hochbau, muss das Thema barrierefreies Bauen berücksichtigt werden. Vorhabenträger, Planungsbüros und Bauausführende sollten für das Thema sensibilisiert und die Berücksichtigung der Barrierefreiheit regelmäßig überprüft werden. Die Maßnahmen aus dem Konzept können dabei als Orientierung dienen.

4. Zuständigkeiten festlegen

Barrierefreiheit sollte als Querschnittsaufgabe in verschiedenen Aufgabenbereichen verstanden werden. Dennoch muss klar definiert sein, wer für die Durchführung kleinerer Maßnahmen zum Abbau von Barrieren verantwortlich ist. Diese Person sollte auch mit den Akteuren und sozialen Einrichtungen vor Ort kommunizieren, um ggf. gemeinsame Projekte im halböffentlichen oder privaten Raum zu initiieren. Durch vorausschauende Kommunikation könnten auch Baumaßnahmen für bspw. unterirdische Leitungen für Anpassungen zum Abbau von Barrieren mitgenutzt werden. Solche Synergien sind nur bei klarer Zuständigkeit und proaktivem Handeln möglich.

5. Evaluierung und interkommunaler Austausch

Die Evaluierung der Maßnahmen und die Dokumentation barrierefreier Vorhaben dienen der Überprüfung, ob die Missstände und Mängel durch die durchgeführten Maßnahmen behoben werden konnten. Ein kontinuierlicher interkommunaler Austausch zum Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und barrierefreies Bauen ist wichtig, um Erfahrungen, Ideen und Projekte miteinander zu teilen. Darüber hinaus sollte der Kontakt und der rege Austausch mit den Behindertenbeauftragten des Kreises gestärkt werden.

7. Quellenverzeichnis

7.1. Literaturquellen

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (2021): **Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein**. Fortschreibung 2021. Kiel.

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) (2018): **Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein**. Kiel.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2022): **Regionaldaten für Schenefeld**. Online verfügbar: <http://region.statistik-nord.de/detail/00100000000000000000/1/354/> (15.05.2024).

ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH (2019): **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinde Schenefeld und Umland**. Hamburg

Weitere **Gesetze, Richtlinien und Regelwerke**, die hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden.

7.2. Bildquellen

Wenn die Abbildungen und Fotos nicht anders gekennzeichnet sind, liegen die Urheberrechte bei der BIG Städtebau GmbH.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2022)	5
Abbildung 4: Abgrenzung Sanierungsgebiete (Kartengrundlage: Gemeinde Schenefeld)	10
Abbildung 5: Entwicklung der Altersstruktur Gemeinde Schenefeld (Datengrundlage: Regionaldaten für Schenefeld 2022)	12

8. Anlagenverzeichnis

Pläne

Plan 1:	Grundlagenplan
Plan 2:	Wichtige Ziele und Wege
Plan 3:	Handlungsbedarf Straßen und Wege
Plan 4:	Handlungsbedarf Überquerungen
Plan 5:	Handlungsbedarf Freiräume
Plan 6:	Maßnahmenkonzept

Beteiligungsdokumentationen

Anlage 1:	Ergebnisdokumentation Spaziergang (23.04.2024)
Anlage 2:	Ergebnisdokumentation Dialogforum (11.07.2024)