

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrea Rugbarth (SPD) vom 13.08.10

und Antwort des Senats

Betr.: Gelten die Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention für alle Behörden der Stadt? Hier: Neubau der Straße „Bärenhof“ in Langenhorn (II)

Bekanntlich ist die UN-Behindertenrechtskonvention im März 2009 in Kraft getreten.

Damit sind die Vorgaben der Konvention für Politik, Verwaltung und für die Gerichte verbindliches Recht geworden.

Die UN-Behindertenrechtskonvention hat in ihrem Artikel 9 „Zugänglichkeit“ unter anderem ausgeführt, dass Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen sei und die entsprechenden Maßnahmen unter anderem für „Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten“ (zu) gelten (habe). (Artikel 9,1a)

Bei der Realisierung der neuen Straße „Bärenhof“ in Hamburg-Langenhorn wurde zumindest den Intentionen der UN-Behindertenrechtskonvention entgegen gehandelt.

Der Unmut der betroffenen Bewohner/-innen des Bärenhofes ist daher verständlich, denn ihnen ist es nun praktisch verwehrt, (zumindest ohne Hilfe) „ihre“ Straße zu verlassen.

Aus dieser unhaltbaren Situation sowie der erfolgten Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage vom 30. Juli 2010 (Drs. 19/6818) zum Neubau der Straße Bärenhof ergeben sich einige Nachfragen.

Ich frage den Senat:

- 1. Teilt der Senat die Auffassung, dass bei der Realisierung des Neubaus der Straße „Bärenhof“ ein hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange älterer und behinderter Menschen zumindest unbefriedigendes Ergebnis zu verzeichnen ist?*

Wenn nein: Warum nicht?

Nein. Den älteren und behinderten Menschen steht nach dem Endausbau ein einseitiger in Längsrichtung barrierefreier Gehweg zur Verfügung. Eine Querung der Fahrbahn ist nicht zwingend erforderlich. Bei dem hier gebauten Trennsystem entsteht durch den separat geführten Gehweg für verletzlichere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger)

ger, Rollstuhlfahrer) eine höhere Sicherheit im Vergleich zu einem Mischsystem. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

2. *In der Beantwortung der Drs. 19/6818 erweckt der Senat den Eindruck, dass für die Art der Realisierung der Baumaßnahme „Am Bärenhof“ allein das Bezirksamt Hamburg-Nord verantwortlich sei. Dies überrascht, da doch in verschiedenen Drucksachen des Bezirksamtes Hamburg-Nord (zum Beispiel Drs. 1513/07, 1587/07, 2368/08, 2397/08, 2790/09) deutlich wird, dass der erfolgte Einfluss der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und/oder der Straßenverkehrsbehörde (BfI) den Bau einer Mischverkehrsfläche verhinderten und erst hierdurch die unhaltbare Situation einer nicht barrierefreien Erschließung für die älteren und behinderten Bewohner/-innen des Bärenhofs entstanden ist.*

Wie sind die Entscheidungsprozesse in diesem Zusammenhang (Ablehnung des Baus eines verkehrsberuhigten Bereichs und Bau der jetzt fertiggestellten Straße) zwischen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), der Straßenverkehrsbehörde (BfI) und dem Bezirksamt Hamburg-Nord tatsächlich erfolgt und wer trägt demnach die Verantwortung dafür, dass es eine nicht barrierefreie „Lösung“ gegeben hat?

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst. Die Gestaltung des Bärenhofs ist das Ergebnis eines Abstimmungsprozesses des zuständigen Bezirksamts mit den hierfür zuständigen Fachbehörden unter aktiver Beteiligung der bezirklichen Gremien. Im Übrigen siehe Antwort zu 1. und Drs. 19/6818.

3. *War den beteiligten öffentlichen Stellen (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und Straßenverkehrsbehörde (BfI) bei der Entscheidung gegen den Bau eines verkehrsberuhigten Bereichs am heutigen Bärenhof bekannt, dass viele der Bewohner/-innen des „Bärenhofes“ ältere oder behinderte Menschen sind, die in ganz besonderem Maße auf barrierefreie Lösungen angewiesen sind?*

Wenn nein: Wieso nicht?

Ja.

4. *Warum wurde dem politischen Willen der bezirklichen Gremien, der Grundeigentümer und der Bewohner/-innen hinsichtlich einer barrierefreien, verkehrsberuhigten Realisierung der Erschließungsmaßnahme Bärenhof nicht entsprochen?*

Siehe Antwort zu 2.

5. *Aufgrund 12 cm hoher „normaler“ Kantsteine und etwa 10 cm hoher, steil abgeschrägter Kantsteine an den Garagenzufahrten ist es unmöglich, mit einem Rollstuhl allein den Gehweg gefahrlos zu verlassen und zu einem im Bärenhof parkenden Auto zu gelangen. Selbst mit Hilfe einer Begleitperson ist dies fast unmöglich, da es selbst mit Hilfe sehr schwierig ist, das Umkippen des Rollstuhls zu verhindern. Inzwischen wurde übrigens – an einer Stelle – nachgebessert: Der Parkplatz einer Mieterin, die ebenfalls auf den Rollstuhl angewiesen ist, wurde nachträglich barrierefrei umgebaut. Nun sind hier – in etwa auf Fahrzeuglänge – die hohen Kantsteine verschwunden, ein niveaugleicher Zugang zu diesem Fahrzeug ist nun möglich.*

Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, um die unbefriedigende Situation für alle anderen Bewohner/-innen zu beseitigen und wann soll dies geschehen?

Im Bereich des personengebundenen Parkstands für eine Mobilitätsbehinderte ist zusätzlich auch für andere Nutzer eine barrierefreie Kreuzungsmöglichkeit geschaffen worden. Weitere Maßnahmen sind seitens des zuständigen Bezirksamts nicht vorgesehen.

6. *Trifft es zu, dass die an den Garagenzufahrten verbauten abgeschrägten steilen Kantsteine in Hamburg erstmals verbaut worden sind?*

Wenn nein: Wo wurden diese bereits verbaut?

Wenn ja: Warum wurden gerade diese extrem steilen Schrägkantsteine verbaut?

Die zur Beantwortung benötigten Daten werden nicht gesondert statistisch erfasst. Eine Einzelauswertung ist in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht möglich.

7. *Ein weiteres Mysterium des realisierten Straßenbaus „Bärenhof“ ist die Steigung in der fertigen Straße und ihrem Fußweg: Die starke Steigung verhindert praktisch, dass eine Person im Rollstuhl ohne Hilfe auf dem Gehweg die Stichstraße Bärenhof verlassen kann.*

Wieso wurden bei der Umsetzung dieser Baumaßnahme nicht auf die Belange der Bewohner/-innen Rücksicht genommen und ein mit einem („normalen“) Rollstuhl zu bewältigendes Gefälle realisiert?

Sowohl die Höhenlage der Langenhorner Chaussee als auch die höhenmäßige Anbindung der nachfolgenden Überfahrten erforderten im Anfangsbereich eine stärkere Längsneigung der Straße Bärenhof, die jedoch den geltenden Richtlinien entspricht.

8. *Die fertiggestellte Straße „Bärenhof“ verfügt nicht in ausreichendem Maße über Beleuchtungseinrichtungen: Nachts liegen weite Teile des Bärenhofes tatsächlich „im Dunkeln“.*

Welche Abhilfe ist hier geplant?

Die Straße wurde abschnittsweise gebaut. Die Beleuchtung ist somit noch nicht in vollem Umfang hergestellt. Dies wird mit Fertigstellung der Tiefbauarbeiten erfolgen.