

Ortsamt Blumenthal  
Stadtteilmanagement und Beiratsangelegenheiten  
C/O BEIRAT BLUMENTHAL  
Landrat-Christians-Straße 99 A  
28779 Bremen

**Bürgerantrag im Rahmen der Barrierefreiheit und der Gleichstellung von Behinderten Personen.**

**Ort : Bahnhof Farge**

Ich beantrage dass der Beirat beschließt:

Den Bahnhof Farge im Zuge der Nordwest Bahn und die damit Verbundenen Anschlüsse der BSAG, so zu gestalten, dass hier ein, auch für Menschen mit Handicap, problemloses und ungehindertes Erreichen aller Verbindungen ermöglicht wird, in Einklang mit der Barriere-Freiheit und der Teilhabe am Leben. Und das der Beirat die notwendigen Ausschüsse, Institutionen und Wege beschreitet, die diesen Antrag nach noch im Jahr 2016 zum Erfolg führen.

Für den u.g. Personenkreis besteht zum Teil eine Lebensgefährliche Situation die Eiliges Handeln erfordert.

Auch wird empfohlen, dass der Beirat im Zuge des Straßenverlaufes der Farger Straße ein beschildertes Überholverbot beschließt welches sich auf alle KFZ bezieht.

**Betroffener Personenkreis:**

- Senioren
- Menschen mit Gehhilfen
- Behinderte mit den Merkzeichen „G, aG, BL, H“
- Behinderte mit einem GBD ab 50.
- Kinder

Um den Zustand objektiv zu beurteilen, wurden Ortsbegehungen vorgenommen.

Am 13. Juni 2016 um 14:00 Uhr mit den Vertretern der FVE siehe pos. 1

Am 01. Aug. 2016 um 14:00 Uhr mit dem Landesbehinderten Beauftragten siehe pos. 2

Da dieser Antrag Fristgerecht (8 Tage vor der Beirats-Sitzung) eingereicht wurde, würde ich es begrüßen diesen auf der Tagesordnung vom 15.08.2016 vorzufinden da hier Dringlichkeit geboten ist.

Sollte dieses nicht möglich sein, so wandelt sich der Antrag aufgrund der Fristenwahrung in einen Eilantrag.

**Istzustand :**

Um einen Anschlussbus zu erreichen der die Weiterfahrt in Richtung Reikum bzw. Neuenkirchen ermöglicht muss eine Person mit Handicap, folgende Lebensgefährlichen Situationen meistern:

- **Den Bahnhof verlassen in Richtung Hauptstraße (Farger Straße)**
- \*\*\*Das Blindenleitsystem endet am Parkplatz und führt nicht sicher vom Gelände\*\*\*
- \*\*\*Das Blindenleitsystem entspricht nicht den aktuellen Richtlinien\*\*\*
- **Rechts abbiegen und den Bahnübergang Querern.**
- \*\*\*Die Signalanlage schaltet ab, nach Schließung der Schranken, ist es für Blinde ein sicheres Unfall-Risiko\*\*\*
- \*\*\*Der Weg weist ein Gefälle / Steigung auf (für Rollstuhlfahrer schwer abschätzbar)\*\*\*
- \*\*\*Der Eingebrachte Blindenleitstreifen ist aufgrund maroder Fußwege für nicht ortskundige unmöglich zu lokalisieren. \*\*\*
- **Straßenquerung**
- +++ Generell gilt hier, dass die Verkehrsdichte, ein Querern der Straße nur Menschen im Vollbesitz aller Sinne und ohne Motorische Störungen erlaubt. +++
- \*\*\* Wenn Sie vor dem Bahnübergang die Straße Querern, ist es für alle Personenkreise schwer zu erfassen ob dieses überhaupt möglich ist. Für alle Menschen mit Handicap als auch Kindern ist es nicht möglich Fahrzeuge aufgrund der Verkehrsführung ( Kurve ) abzuschätzen und zu berechnen ob die Zeit für eine Querung ausreicht. \*\*\*
- \*\*\* Wenn Sie die Straße nach dem Bahnübergang querern, so ist es immer noch grenzwertig mit dem Abschätzen ein Mensch mit Handicap ist weiterhin auf Hilfen von dritten angewiesen. \*\*\*
- Eine Absenkung der Straße ist nur im Bereich des Gleisbettes zu finden, jedoch ist hier eine Überquerung mit einem Rollstuhl oder Rollator Lebensgefährlich, gleiches gilt für Blinde Menschen.
- **Somit muss die Peron ca. 250 Meter zurück legen um den Bus zu erreichen.**

**Gleiches gilt wenn die Person in Farge aus dem Bus steigt und die Bahn erreichen möchte.**

**Sollzustand**

Es ist wünschenswert das alle Personenkreise gefahrlos den Nahverkehr nutzen können, ohne dabei um das Leben fürchten zu müssen, oder einen zusätzlichen Aufwand betreiben zu müssen, um eine „Normalität“ zu erreichen. Hierzu gehört auch das Nutzen des Öffentlichen Nahverkehrs ohne Hindernisse.

Um die Sachlage nicht nur subjektiv einseitig zu betrachten, haben meine Lebenspartnerin und ich uns die Mühe gemacht ,mit beteiligten Institutionen das Gespräch zu suchen und sich Impressionen vor Ort zu holen.

Leider konnte die BSAG hier nicht tätig werden, da die Kompetenzlage nicht eindeutig geklärt ist.

Die Ortsbegehungen haben wir in vereinfachter Kurzform zusammengetragen, die FVE hat dem OAL bereits im Schreiben vom 29.06.2016 berichtet.

Dieser Antrag geht sowohl der FVE als auch dem Landesbehinderten Beauftragtem auf dem E-Mail weg zu.

### **1. Ortsbegehung am 13. Juni mit Vertretern der FVE GmbH**

Aktuelle Situation nach Feststellung und Ortsbegehung am 13. Juni 2016 um 14:00 Uhr mit :  
 und der Farge-  
 Vegesacker Eisenbahn GmbH

#### **Der Bahnhof:**

Der Bahnhof in Farge verfügt über einen Teil der angedachten Einrichtungen zur Barriere-Freiheit, hierbei sind Funktionale Eigenschaften bedacht worden, wie Mechanische Rampen an den „Zügen“, als auch ein Blindenleitstreifen. --Nach Baurechtlichen Verordnungen aus dem Jahre 2007--

- Es sind Nachbesserungen vorgeschlagen worden im Bereich des Blindenleitstreifens, da eine Unterscheidung zwischen Leitstreifen und Bahnsteigbegrenzung nur bedingt möglich ist. Auch sind Endpunkte und Leitstreifen an der Praxis vorbei angebracht.
- Auch wurde empfohlen dass Züge im Rahmen der Endpunktmarkierungen mit der Türöffnung halten.
- Es wurde auch angeraten das Blindenleitsystem zu verbessern.

#### **Der Bahnübergang:**

Der Bahnübergang verfügt über ein akustisches Signal und eine Bodenmarkierung und erfüllt somit die Genehmigungskriterien, jedoch ist die Funktionalität als Mangelhaft anzusehen.

Wir haben dem Unternehmen angeboten bei Erneuerungen oder auch Veränderungen hier in der Beraterfunktion tätig zu werden.

Auch wurden gefahrenpunkte vor Ort erörtert, welche in keiner Norm zu finden sind.

Es war ein sehr Konstruktives Treffen, für welches wir uns in aller Form bei der FVE bedanken.

### **2. Ortsbegehung mit dem Landesbehinderten beauftragtem am 01. Aug. 2016 um 14:00 Uhr**

Situationsfeststellung und Beurteilung durch den Landesbehinderten Beauftragten  
 und seiner Assistentin

Nach Begehung des Bahnhofes in Farge und dem gescheiterten Versuch, die Bushaltestelle zu erreichen, ist auch der Überzeugung das hier Maßnahmen erforderlich sind, auch wird angemerkt das am Bahnhof selbst Mängel zu verzeichnen sind und durch neue Normen hier nachgebessert werden sollte.

unterstützt diesen Antrag, der einen sicheren Anschluss an die Öffentlichen Netzte gewährleisten soll.

Vorrangig ist der im Nachgang anhängige Vorschlag 1, als sinnvolle Alternative von erachtet worden. Da hier die Gefahren am geringsten sind.

Wir bedanken uns für die intensive Ortsbegehung und die umfangreich vermittelten Fachinformationen.

**BSAG**

Die BSAG selbst, war auf Nachfrage hin nicht in der Lage hier eigenständig tätig zu werden.

Die BSAG verfügt über einen Wendekreis im Rahmen einer Endhaltestelle (ehem. Bhf. Farge) der derzeit ungenutzt ist, zu dieser Endhaltestelle führt eine Treppe vom Parkplatz des Bahnhofes.

**Lösungsvorschläge:**

1. Man verzichtet auf die ursprüngliche Haltestelle und verlegt diese in den bereits vorhandenen Wendekreis (Einfahrt über Bernhardt Ring) der BSAG und lässt die weiterführenden Linien dort einfahren, eh sie ihren Weg in Richtung Neunkirchen fortsetzen. Es wird ein Höhenausgleich zu dieser Haltestelle hergestellt, durch eine Rampe (eine Treppe ist bereits vorhanden) mit geringer Steigung bzw. geringem Gefälle, oder einem Fahrstuhl. Das Leitsystem des Bahnhofs soll diesen Weg vorzeichnen (Leitsystem). Hierzu wäre ein Zebrastreifen erforderlich. Auch ist es möglich eine Ampelanlage durch die BSAG zu installieren, die durch die Busse im Bedarf geschaltet wird und den Bussen somit eine ungehinderte Ausfahrt ermöglicht.
2. Auch ist es Möglich die Haltestellen auf die gleiche Höhe beim Bahnhof zu bringen und die Taktung der Busverbindungen so zu gestalten das die Busse Zeitgleich eintreffen, somit würde der Verkehr zum erliegen kommen und Menschen mit Handicap könnten die Straße im Augenschein der Fahrer Überqueren. Hierbei ist es notwendig die Geschwindigkeiten vorzeitig zu reduzieren. Und vor und nach den Haltebereichen Zebrastreifen zu installieren mit einem Blindenleitsystem.
3. Die Möglichkeit einer Bedarfsampel besteht generell, ist jedoch sehr kostenintensiv und vom Sicherheitsaspekt nicht ansatzweise vergleichbar mit Vorschlag 1, auch ist die Wegstrecke somit nicht verkürzt und die Risiken bleiben. Daher ist es zwar einen Gedanken wert, jedoch nicht Praxisnah, auch würde es Probleme geben, wenn hier zwei Signalanlagen stehen.

**Hinweis zum Bürgerantrag:**

Der Antrag unterliegt dem Urheberrecht, und dem geistigem Eigentum des Verfassers, es ist gestattet ausschließlich den gesamten Inhalt wiederzugeben, unter Berücksichtigung des Datenschutzes.

Es ist Ausdrücklich untersagt, Teile oder Passagen zu Zitieren.

Daraus resultierende Ergebnisse sind kostenpflichtig gem. Berater- Honorar zu erstatten.

**Datenschutz:**

Eine Nennung des Verfassers, oder beteiligter Personen wird ausdrücklich untersagt und Bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Genehmigung. Eine Zuwiderhandlung zieht juristische Folgen nach sich.

Mit freundlichem Gruß

