

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Seniorenrat	15.09.2010	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	22.09.2010	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	26.10.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Barrierefreie Standards an Querungsstellen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Stadtentwicklungsausschuss, 01.06.2010, 1013/2009-2014, TOP 7
Stadtentwicklungsausschuss, 29.06.2010, 1013/2009-2014, TOP 5.3

Beschlussvorschlag:

Der Seniorenrat / Beirat für Behindertenfragen / Stadtentwicklungsausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zur barrierefreien Gestaltung von Querungsstellen zu.

Begründung:

Bisherige Beratungen

Mit der Informationsvorlage Dr.-Nr. 1013 hat die Verwaltung den Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 01.06.2010 über die rechtlichen Voraussetzungen der barrierefreien Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen informiert. Außerdem wurden die bisher im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgesetzten Standards vorgestellt und beschrieben. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass für sehbehinderte und blinde Menschen eine möglichst hohe und deutlich erkennbare bzw. ertastbare Kante zwischen Gehweg und Fahrbahn von Vorteil ist. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist jedoch ein Übergang ohne Kanten anzustreben. Der im Mai 2009 vom Landesbetrieb Straßen NRW veröffentlichte Leitfaden Barrierefreiheit greift diese unterschiedlichen Bedürfnisse auf und empfiehlt als zukünftigen einheitlichen Standard eine Doppelquerung bestehend aus einem Bereich mit einer Absenkung auf 1 cm und einem Bereich mit einer Tastkante von 6 cm.

In der Vorlage Dr.-Nr. 1013 wurde ausführlich auf die Gestaltung einer Doppelquerung mit Tastkanten von 3 cm bzw. 6 cm eingegangen. Auf dem städtischen Bauhof Am Wiehagen wurden zwei Musteranlagen mit diesen Tastkanten gebaut, wobei allerdings mit Rücksicht auf Menschen mit starken Gehbehinderungen und Nutzern von Rollatoren statt dem 1 cm-Anschlag ein 0 cm-Anschlag ausgeführt wurde. Nachfolgend wurden die Musteranlagen von unterschiedlichen Nutzergruppen getestet und bewertet. Die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses hatten vor der Sitzung am 01.06.2010 ebenfalls Gelegenheit zur Besichtigung und Erprobung der unterschiedlichen Muster mit den entsprechenden Tastkanten auf dem Bauhof.

In der anschließenden Erörterung in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses wurden die unterschiedlichen Meinungen zur Wirkung bzw. Notwendigkeit der Tastkanten von 3 cm oder 6 cm deutlich. Es zeichnete sich die Notwendigkeit ab, zusammen mit den betroffenen Beiräten einen Konsens zum weiteren Verfahren zu finden.

In einem gemeinsamen Gespräch der Verwaltung mit Vertretern des Seniorenrates und Beirates für Behindertenfragen am 15.07.2010 wurde einvernehmlich der zukünftig in Bielefeld anzuwendende Standard an Querungsstellen vereinbart.

Zukünftige barrierefreie Gestaltung der Querungsstellen

Mit sofortiger Wirkung soll an Querungsstellen die Doppelquerung in Anlehnung an den Leitfaden NRW mit einer Tastkante von 6 cm und einem auf 0 cm abgesenkten Bereich gebaut werden (**Anlage 1**). Damit wird den unterschiedlichen Bedürfnissen der sehbehinderten und blinden Menschen sowie Radnutzern (Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer, Kinderwagenschieber und ggf. Fahrradfahrer) am besten entsprochen.

Die Doppelquerung besteht aus einer auf einer Länge von ca. 1,80 m angelegten 6 cm hohen Tastkante, einem etwa 50 cm langen Übergang von 6 auf 0 cm und einer ebenfalls auf einer Länge von ca. 1,80 m angelegten auf 0 cm abgesenkten Querungsstelle. Diese Maße beziehen sich auf die Standardbreite von 4 m. Sollte allerdings nur eine geringere Breite der Querungsfurt verfügbar sein, werden die beiden Bereiche der 0-Absenkung bzw. der 6 cm-Kante entsprechend reduziert. Mit den Behindertenverbänden wurde folgender Kompromiss abgestimmt: Ist die Breite der Querungsstelle derart gering, dass eine Doppelquerung mit einem 0+6 cm Bereich nicht mehr realisierbar ist, wird die Tastkante auf 3 cm reduziert. Der Übergang von 0 auf 3 cm kann dadurch entsprechend verkürzt werden.

Auf dem Gehweg wird senkrecht zur Gehrichtung über die gesamte Gehwegbreite ein 90 cm breiter taktiler und kontrastreicher Aufmerksamkeitsstreifen angelegt. Aus beiden Gehrichtungen trifft der Sehbehinderte oder blinde Fußgänger immer auf diesen Aufmerksamkeitsstreifen. Er besteht aus Bodenindikatoren mit Noppenprofil und führt sehbehinderte und blinde Menschen zentral auf die Querungsstelle. Bei geringem optischen und taktilen Kontrast zwischen den Bodenindikatoren des Aufmerksamkeitsstreifens und dem angrenzenden Pflaster, wird ein Begleitstreifen bestehend aus planen Bodenelementen (20x20 cm) hinzu gefügt. Der Begleitstreifen hat keine Signal gebende Funktion, sondern dient allein der Herstellung eines ausreichenden taktilen und / oder optischen Kontrastes.

Der Aufmerksamkeitsstreifen führt den Fußgänger auf dem Gehweg mittig zum Richtungsfeld. Das Richtungsfeld besteht aus Bodenindikatoren mit Richtungsprofil (Rippenprofil), die über die gesamte Breite des für sehbehinderte und blinde Menschen vorgesehenen Querungsbereichs in Laufrichtung (Querungsrichtung) verlegt wird. Das Richtungsfeld gibt den sehbehinderten und blinden Menschen durch die Ausrichtung der Rippen die Laufrichtung vor. Aufgrund seiner Funktion ist eine exakte Verlegung der Rippenplatten in Gehrichtung erforderlich. Das Richtungsfeld hat eine Tiefe von 60 cm. Auf der gesamten Länge des Richtungsfeldes wird eine Tastkante von 6 cm zur Fahrbahn eingehalten. Der 6-cm-Bord wird kontrastreich zur Fahrbahn in weiß hergestellt.

Die bei den Begehungen der Musterquerungsstellen kritisch beurteilte steile Anrampung des Sonderbordsteins beim Übergang von 6 cm auf 0 cm wird durch einen auf ca. 50 cm Länge angelegten Übergang ersetzt. Im Bereich der Null-Absenkung wird der anschließende Gehweg (auf Mittelinseln: die gesamte Breite der Insel) ebenfalls auf Fahrbahnniveau abgesenkt, so dass auch hier auf eine Anrampung und die Verwendung eines Sonderbordsteins verzichtet werden kann. Der Bereich der Null-Absenkung wird durch zwei Reihen Rippenplatten gegen das unbeabsichtigte Betreten durch blinde Menschen gesichert. Die Rippen werden parallel zur Fahrbahn ausgerichtet und weisen damit in Richtung des anschließenden Hochbords.

Bei Vorhandensein einer Lichtsignalanlage führt der Aufmerksamkeitsstreifen den Fußgänger direkt zum Mast der Signalanlage, welcher je nach örtlichen Verhältnissen am Fahrbahnrand oder an der Hinterkante des Gehweges steht.

Befindet sich ein Radweg auf Gehwegniveau zwischen der Fahrbahn und der Gehwegfläche, so führt der oben beschriebene Hinweisstreifen den Fußgänger auf dem Gehweg zu einer Haltelinie,

welche in diesem Fall an der Grenze zwischen Geh- und Radweg angeordnet wird. Damit wird der sehbehinderte oder blinde Fußgänger noch vor dem Betreten des Radweges angehalten und wartet somit vor dem Radweg, bevor er diesen und die Fahrbahn quert. Der Anschluss des Gehweges an die Fahrbahn erfolgt an der 16 cm breiten weißen und 6 cm hohen Tastkante.

Die Führung der sehbehinderten und blinden Fußgänger über eine Mittelinsel erfolgt ab einer Inselbreite von mindestens 2,5 m durch einen Leitstreifen bestehend aus weißen taktilen Rippenplatten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
Moss	