Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.06.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Barrierefreie Gestaltung von Gehwegabsenkungen

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

Beirat für Behindertenfragen, 30.06.2004, TOP 10, Dr.-Nr. 9023/1999-2004

Sachverhalt:

1. Rechtliche Vorschriften - Behindertengleichstellungsgesetz

Im Behindertengleichstellungsgesetz des Landes NRW (BGG NRW) vom 16.12.2003 wird gemäß § 1 das Ziel "die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen" ausdrücklich auch auf die Mobilität dieses Personenkreises im öffentlichen Verkehrsraum bezogen. Dementsprechend ist nach § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten.

Gemäß § 4 BGG NRW wird Barrierefreiheit wie folgt definiert: "Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. ... Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr..."

Beachtet man den Verweis auf die bauordnungsrechtlichen Vorschriften des Landes (§ 7 BGG NRW), so können nach § 55 Abs 6 Bauordnung NRW "Abweichungen [vom Grundsatz der Barrierefreiheit] zugelassen werden, soweit die Anforderungen wegen schwieriger Geländeverhältnisse, ungünstiger vorhandener Bebauung oder im Hinblick auf die Sicherheit der Menschen mit Behinderungen oder alter Menschen nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können."

Gemäß FStrG § 3 sind die Straßenbaulasträger ab 01.05.2002 verpflichtet, die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen bei der Ausübung der Straßenbaulast-Aufgaben zu berücksichtigen.

Dem zu Folge sind die Belange der Menschen mit Behinderungen beim Bau bzw. Umbau der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich zu berücksichtigen, unterliegen aber wie andere öffentliche Belange auch der pflichtgemäßen Abwägung. Dies gilt nicht nur für Planung und Bau, sondern auch für Unterhaltungsmaßnahmen. Gleichzeitig wurde das Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, in das FStrG aufgenommen.

Fazit:

Grundsätzlich ist bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen barrierefrei zu bauen. Von diesem Grundsatz kann über einen pflichtgemäßen Abwägungsprozess nur in Ausnahmefällen abgewichen werden. Diese können sich ergeben durch die Berücksichtigung folgender Punkte:

- Belange der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Schwierige örtliche Gegebenheiten (Zwangspunkte)
- Verhältnismäßigkeit des Aufwandes.

2. **Bisher ausgeführte Standards**

Nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes am 01.05.2002 hat die Stadt Bielefeld zusammen mit Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und des Seniorenrats umfangreiche Gespräche geführt, mit dem Ziel, die Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum so herzustellen, dass die Belange aller Nutzer möglichst weitestgehend berücksichtigt werden. Dabei ging es zum einen um die Forderungen der blinden und sehbehinderten Menschen nach kontrastreichen und mit dem Blindenstock gut ertastbaren Leitelementen und zum anderen um die Vermeidung von Stolperfallen und Kanten aus Sicht der mobilitätseingeschränkten Menschen und der Radnutzer (Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer, Kinderwagennutzer). Die in der DIN 18024 aufgeführte Anschlagkante von 3 cm über die gesamte Breite einer Fußgängerquerung erwies sich damals schon als eine potentielle Stolperfalle für mobilitätseingeschränkte Menschen. Für Rollatornutzer ist diese Kante oft nicht passierbar. Daraus ergab sich die Notwendigkeit der Reduzierung der Höhe der Anschlagkante. Um aber eine gute Erkennbarkeit der Querungsstellen für auf einen Blindenstock angewiesene Menschen auch weiterhin zu gewährleisten, wurde ein Standard entwickelt, der zwar eine reduzierte Anschlagkante von 1,8 cm (anfangs 1,5 cm) aufwies, dafür aber über zusätzliche optische und taktile Elemente verfügte um die geringere Anschlagshöhe zu kompensieren. Dieser Standard wurde vom Beirat für Behindertenfragen in seiner Sitzung am 30.06.2004, Dr.-Nr. 9023 beschlossen. Damit wurde ein Kompromiss zwischen den Vorgaben der DIN-Normen, mit einer durchgehende Anschlagkante von 3 cm, und den Belangen der mobilitätseingeschränkten Menschen gefunden. Dieser Standard wurde seither an allen neu gebauten oder umgebauten Querungsstellen (Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen und Mittelinseln) umgesetzt, ggf. mit geringen Abweichung oder Modifikationen bei Zwangspunkten.

Die Gehwegabsenkungen an den genannten Stellen weisen im Detail folgende Merkmale auf (Anlage 1 und 1a):

Auf dem Gehweg wird senkrecht zur Gehrichtung über die gesamte Gehwegbreite ein 100 cm breiter taktiler und kontrastreicher Hinweisstreifen zur Querungsstelle angelegt, der die Funktion eines Auffangstreifens erfüllt. Aus beiden Gehrichtungen trifft der Sehbehinderte oder blinde Fußgänger immer auf diesen Hinweisstreifen. Der Hinweisstreifen wird entsprechend den Empfehlungen der DIN 32984 aus 5 Reihen Noppenplatten in den Farben weiß/weiß/anthrazit/weiß/weiß hergestellt.

Der Hinweisstreifen führt den Fußgänger auf dem Gehweg zu einer Haltelinie vor dem Beginn der Furt, welche in Anlehnung an die Empfehlungen der DIN 32984 aus weißen taktilen Rillenplatten (Breite: 2x20 cm = 40 cm) quer zur Fahrbahn in der gesamten Breite der Furt angelegt ist. Zur Fahrbahn hin folgt ein 50 cm breiter Sicherheitsabstand, der kontrastreich aus 3 Reihen anthrazitfarbenem Betonpflaster besteht. Der Bordstein wird im Bereich der Fußgängerfurt unterbrochen und die gepflasterte 16 cm breite anthrazitfarbene Flachsicht mit einer ertastbaren Anschlaghöhe von 18 mm zu Fahrbahn abgesenkt.

Diese Vorgehensweise wurde bisher an sämtlichen Fußgängerfurten mit oder ohne Lichtsignalanlagen, an Fußgängerfurten mit Querungshilfen (Mittelinseln) und bei der Überquerung von Stadtbahngleisen umgesetzt.

Im Falle sonstiger Querungen der Fahrbahn, z.B. an nichtsignalisierten Kreuzungen und Einmündungen untergeordneter Straßen wird auf die Anlage von Hinweisstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern bewusst verzichtet, da die Gehwegabsenkungen in der Regel im Bogen erforderlich sind und hier die Anordnung taktiler Elemente zu Missverständnissen hinsichtlich der Querungsrichtung führen könnten, zumal sie auch in den Empfehlungen der DIN 32984 nicht gefordert werden. Der Bordstein wird auch in diesen Fällen unterbrochen und die gepflasterte 16 cm breite Flachsicht mit einer ertastbaren Anschlaghöhe von 18 mm zur Fahrbahn abgesenkt.

Auf Hochbord neben dem Gehweg existierende getrennte Radwege werden ohne ertastbaren Anschlag auf 0 cm abgesenkt.

Der Vorschlag der Verwaltung, in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen mobilitätsbehinderter Menschen und zugleich bekannt geringem Verkehrsaufkommen von blinden und sehbehinderten Personen auf die Anlage einer ertastbaren Anschlaghöhe von 18 mm zu verzichten und statt dessen eine Nullabsenkung zu bauen, wurde vom Beirat für Behindertenfragen abgelehnt.

Nach der Umsetzung von mehr als 50 Einzelmaßnahmen hat sich gezeigt, dass die 18 mm-Kante weder für die blinden und sehbehinderten Menschen noch für die Menschen mit erheblichen Mobilitätseinschränkungen eine optimale Lösung darstellt. Insbesondere von den von-Bodenschwingschen Anstalten wurde eine Nullabsenkung für die stark mobilitätseingeschränkten Bewohner im Stadtteil Bethel gefordert. Die Verwaltung hat deshalb den Standard gemäß Dr.-Nr. 9023 zu einer Doppelquerung weiter entwickelt und sie erstmalig im Jahr 2007 in der Kreisverkehrsanlage Quellenhofweg / An der Tonkuhle eingebaut (Anlage 2 und 2a).

In der Doppelquerung wurden die taktilen und optischen Leitelemente des Standards nach der Dr.-Nr. 9023 unverändert übernommen. Die Anschlagkante wurde aber auf 3 cm angehoben. Neben dem Abschnitt der 3 cm-Kante wurde ein Abschnitt mit einer Absenkung auf ca. 0 cm eingebaut und durch ein Noppenfeld gegen unbeabsichtigtes Überschreiten gesichert. Im Unterschied zum Standard gemäß Dr.-Nr. 9023 handelt es sich hier um einen für blinde und sehbehinderte Menschen verbesserten Bereich mit einer 3 cm Kante. Die andere Hälfte der Furt bietet mit einer Absenkung auf ca. 0 cm einen leichteren Zugang für mobilitätsbehinderte Menschen. Diese Lösung wurde im Beirat für Behindertenfragen zwar vorgestellt, jedoch dort nicht mitgetragen.

Abgesehen von den Kreisverkehrsanlagen Vilsendorfer Straße / Dorfstraße / Eickumer Straße und Quellenhofweg / An der Tonkuhle in der die Fußgängerfurten versuchsweise mit der Doppelquerung 3/0 cm ausgestattet wurden, wurden bis heute sämtliche Anlage nach dem Standard gemäß Dr.-Nr. 9023 gebaut mit einer durchgehenden Anschlagkante von 18 mm.

3. Leitfaden Barrierefreiheit NRW

Im Mai 2009 wurde der Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum vom Landesbetrieb Straßen NRW veröffentlicht. Damit wird bezweckt, mittelfristig einheitliche barrierefreie Gestaltungen des öffentlichen Straßenraums einzuführen. Der Leitfaden wurde allerdings nicht in Zusammenarbeit mit den Kommunen erstellt.

Die Borde an Querungsstellen werden gemäß Leitfaden als Doppelquerungen ausgeführt. Der Leitfaden unterscheidet grundsätzlich nach Querungsstellen die innerhalb bebauter Gebiete (innerorts) und außerhalb bebauter Gebiete (außerorts) liegen. Die Doppelquerungen weisen innerorts einen Bord mit einer Anschlagkante von 6 cm und außerorts mit einer Kante von 3 cm auf, sowie einen Sonderbord mit einer Einbauhöhe der Vorderkante von 1 cm über Fahrbahnniveau.

Die Gründe der unterschiedlichen baulichen Gestaltung liegen neben der Frequentierung auch in der Erkennbarkeit von Gestaltungselementen (z. B. durch Beleuchtung). Außerorts wird darüber hinaus nach Lösungen zum einen entlang des Streckenzuges (Einmündungen) und zum anderen

bei Querungen über eine längs führende Straße (z. B. mittels Querungshilfe) unterschieden. Gründe sind hier die Geschwindigkeit rollender Verkehrsteilnehmer und damit deren Sicherheit auf der einen Seite und die nach DIN geforderte und mit den sehbehinderten und blinden Menschen abgestimmte 3 cm-Kante auf der anderen Seite. Innerorts dagegen ist die Breite einer Querung maßgeblich für deren barrierefreie Gestaltung.

3.1 Gestaltung innerorts gemäß Leitfaden NRW

Ab einer Querungsbreite von 4,00 m sollte den unterschiedlichen Bedürfnissen von sehbehinderten und blinden Menschen sowie Radnutzern (Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer, Kinderwagenschieber und ggf. Fahrradfahrer) entsprochen werden. Dazu ist eine Doppelquerung einzurichten, die auf einer Breite von ca. 2,00 m für blinde und sehbehinderte Menschen eine Bordsteinhöhe von 6 cm aufweist. Über einen Sonderbordstein ist die Höhe daneben auf ca. 1 cm für alle Radnutzer abzusenken. Dieser flach abgesenkte Teil der Querungsstelle ist durch eine 60 cm tiefe Noppenreihe, die direkt an den Bordstein anschließt, über die gesamte verbleibende Breite gegen versehentliches Überlaufen für sehbehinderte und blinde Menschen zu sichern. Diese werden mittig auf „ihren“ Querungsbereich mittels Aufmerksamkeitsstreifen geführt. Dies ist ein Streifen aus Bodenindikatoren mit Noppenprofil, der über die gesamte Breite einer Gehwegfläche bis zum Richtungsfeld verlegt wird. Das Richtungsfeld mit einer Tiefe von 60 cm weist eine Breite von 1,50 m auf (5 Platten) und besteht aus in Gehrichtung verlegten Rippenplatten (Anlage 3 und 4).

Der 6 cm-Bordstein ist kontrastreich zur Fahrbahn in Weiß herzustellen, der Sonderbordstein dagegen wird nicht eingefärbt. Dies unterstützt zum einen für sehbehinderte und blinde Menschen die Erkennbarkeit des Auftritts, zum anderen wird auch insbesondere für rollende Verkehrsteilnehmer die getrennte Querung verdeutlicht.

Ist eine ausreichende Querungsbreite nicht gegeben, so ist der gesamte Bereich mit einem 3 cm-Bord zu versehen. Die Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren erfolgt für die gesamte Querungsstelle wie bei dem speziell für blinde und sehbehinderte Menschen vorgesehenen Querungsbereich bei getrennter Querung (Richtungsfeld + Aufmerksamkeitsstreifen).

3.2 Gestaltung außerorts gemäß Leitfaden NRW

Außerorts werden grundsätzlich keine Borde im Bereich von Querungen von mehr als 3 cm Höhe eingebaut. Gründe liegen in der Sicherheit von z. B. Fahrradfahrern, Inline-Skatern (Erkennbarkeit, Geschwindigkeit) und der Tatsache, dass hier grundsätzlich kombinierte Rad-/Gehwege vorhanden sind - also keine Trennung der Verkehrsarten vorliegt (Anlage 5 und 6).

Querungen im Zuge des parallel laufenden Rad-/Gehweges über einmündende Straßen, Wirtschaftswege, etc., die über Hochbord eingefasst sind, werden wie folgt barrierefrei gestaltet (Anlage 7 und 8):

Der gemeinsame Rad-/Gehweg wird für die Barrierefreiheit nicht extra aufgeweitet. Den sehbehinderten und blinden Menschen wird an der inneren Leitlinie (z. B. Rasenkante) ein Bereich mit 3 cm-Bord auf ca. 75 cm Breite mit Richtungsfeldabsicherung angeboten. Daneben wird auf den verbleibenden ca. 1,75 m der Bordstein auf 1 cm abgesenkt und mit Noppen abgesichert. Eine Verdeutlichung der baulichen Trennung erfolgt mittels Radfahrer- Piktogramm (nicht VZ 237 "Radweg"!) und angedeuteter Fahrstreifenbegrenzung.

Hierdurch erfolgt keine verkehrsrechtliche Trennung der Verkehrsfläche. So wird sowohl den blinden und sehbehinderten Menschen wie auch den Rollenden eine sichere und komfortable Querung angeboten.

Eine durchgängige 3 cm-Kante erscheint im Hinblick auf die Fahrradfahrer, die sich in Längsrichtung mit unverminderter Geschwindigkeit bewegen, nicht verhältnismäßig. Vielmehr

wäre zu befürchten, dass diese künftig den für sie sicheren Radweg meiden würden. Ähnliches gilt für Inline-Skater. Gleichzeitig würde eine 3 cm-Kante über ein Richtungsfeld aus Rippenplatten (60 cm) abgesichert werden müssen, was bei Fahrten mit unverminderter Geschwindigkeit zu nicht unproblematischer Spurführung führen würde.

Querungen über die bevorrechtigte Straße werden unabhängig von der Breite der Querung mit einem durchgehenden 3 cm-Bord ausgeführt, der über ein Richtungsfeld gesichert wird. Hier sind alle Rollenden untergeordnet, so dass diese anhalten oder sich zumindest langsam nähern, da sie i. d. R. ihre eigentliche Bewegungsrichtung ändern. Komfort- und Sicherheitseinbußen sind überschaubar. Hier wird der DIN-Forderung nach 3 cm-Bordkante entsprochen. Eine Trennung mit 3 cm-Kante und 1 cm-Bordkante ist im Sinne der Abwägung zwischen den Problemen durch die gemeinsame Verkehrsfläche, der geringen Komfort-/Sicherheitseinbußen und der in der DIN enthaltenen 3 cm-Kante nicht erforderlich (Anlage 5 und 6).

Grundsätzlich können außerorts statt der taktilen Bodenplatten auch taktile Markierungen zum Einsatz kommen, wenn diese sowohl in der im Leitfaden vorgegebenen Höhe (3 mm – 5 mm) wie auch in Noppen- oder Rippenstruktur aufgebracht werden können.

Bei fehlenden Hochbordanlagen bieten sich taktile Markierungen geradezu an. Die Sicherung erfolgt dann allein über noppenstrukturierte Markierung.

4. Stellungnahme und Bewertung durch die Verwaltung

Im Leitfaden NRW sind im Bereich von Querungen unterschiedliche Standards enthalten. Innerorts wird grundsätzlich ein Bord von 6 cm Höhe auf einer Breite von ca. 2 m angeboten. Außerorts beträgt die Höhe des Bordes 3 cm und die Breite der Querungsstelle für sehbehinderte und blinde Menschen erstreckt sich von 0,75 m bis auf die gesamte Breite der Furt.

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass im Leitfaden NRW sowohl Kanten von 3 cm als auch 6 cm vorgesehen sind und für ertastbar gehalten werden.

Das Modell einer Doppelquerung mit den taktilen und optischen Elementen gemäß Leitfaden NRW wurde letztes Jahr zur Erprobung auf dem städtischen Bauhof Am Wiehagen aufgebaut, mit dem Ziel, diese beiden Alternativen auf engem Raum gegenüber zu stellen und testen zu können. Beide Querungsmodelle wurden exakt nach den Vorgaben des Leitfadens NRW gebaut. Der Unterschied besteht nur in der Anschlagshöhe von 3 cm bzw. 6 cm und den Übergängen von 3 cm auf ca. 0 cm bzw. von 6 cm auf ca. 1 cm.

Am 08.12.2009 und 26.03.2010 haben Vertreter des Beirats für Behindertenfragen und des Seniorenrats die Modellpflasterungen getestet.

Bei beiden Modellen war der Aufmerksamkeitsstreifen gut tastbar, eine ausgeprägtere Noppenstruktur würde die taktile Wahrnehmbarkeit noch verbessern. Das Richtungsfeld (Rippenplatten) war sehr gut erkennbar.

Der **6 cm Bordstein** war sehr gut mit dem Langstock (sehbehinderte und blinde Menschen) ertastbar und eine optimale Ausrichtung zur Orientierung war möglich. Der glatte Distanzstreifen zwischen dem Aufmerksamkeitsstreifen und dem Richtungsfeld war ebenfalls sehr gut tastbar, allerdings besteht aufgrund des starken Gefälles (von 6 cm auf ca. 1 cm) eine leicht erhöhte Stolpergefahr.

Aus der Sicht der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurde festgestellt, dass nicht oder nur leicht motorisch eingeschränkte Verkehrsteilnehmer ohne und mit Rollatoren bei Querungsstellen, die als Doppelquerung eingerichtet sind, rechtzeitig in die Furt mit Nullabsenkung (ca. 1 cm Kante) hingeleitet werden müssen, um nicht in die Furt mit der für Sehbehinderte und Blinde eingerichteten Bordsteinkante von 6 cm Höhe zu laufen. Bei dichtem Fußgängerverkehr und/oder bei schneebedeckten Straßen sind diese "Stolperfallen" nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen. Die in der Furt für allgemeine Fußgänger und Radnutzer (Rollstuhlfahrer, Rollatorbenutzer,

Kinderwagenschieber und Fahrradfahrer) vorgesehene Anrampung des Sonderbordsteins (von ca. 1 cm auf 6 cm) sollte flacher ausgebildet werden.

Der **3 cm Bordstein** war schwierig mit dem Langstock (sehbehinderte und blinde Menschen) ertastbar und eine Ausrichtung zur Orientierung war problematisch. Ein versehentliches Überlaufen des Bordsteins ist möglich und stellt ein erhebliches Risiko für die betroffenen Verkehrsteilnehmer dar.

Aus der Sicht der betroffenen Teilnehmer an den beiden Erprobungsterminen lassen sich die Bewertungen wie folgt zusammenfassen:

- Die Doppelquerungsvariante 6/1 cm wird am besten allen Verkehrsteilnehmern gerecht. Der Distanzstreifen zwischen dem abgesenkten Sonderbord und dem 6 cm Bord sollte vergrößert und so insgesamt die Ansträgung (Übergang von 1 cm auf 6 cm) für rollende Verkehrsteilnehmer verringert werden.
- Die somit geringfügig modifizierte Querungsvariante 6/1 cm entspricht dem Leitfaden NRW und die Umsetzung in Bielefeld würde zu einer weiteren Vereinheitlichung der barrierefreien Gestaltung von öffentlichen Verkehrsräumen beitragen.
- Die Doppelquerungsvariante 6/1 cm sollte auch auf geringere Querungsbreiten (z.B. ab 2,8 m) angewendet werden.
- Die Doppelquerungsvariante 3/0 cm entspricht innerorts nicht dem Leitfaden NRW.
- Der Leitfaden NRW sieht für alle Doppelquerungen innerorts die einen 3 cm Bord verwenden, diesen Bord auch für die gesamte Querungsbreite vor. Diese Kante wäre sicherlich für alle Rollenden Verkehrsteilnehmer problematisch.

Die Verwaltung hat sich intensiv mit den Inhalten des Leitfadens NRW, den Belangen der unterschiedlichen Nutzergruppen (sehbehinderte und blinde Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollatornutzer, Senioren, Rollstuhlfahrer, Fußgänger mit Kinderwagen, radfahrende Kinder auf Gehwegen), den Erfahrungen aus anderen Kommunen und den Stellungnahmen und Wünschen aus den Erprobungen in der Praxis befasst. Der Leitfaden NRW lässt grundsätzlich eine konsequente Regelungsweise für verschiedene Nutzergruppen erkennen. Es sind allerdings auch einige Detailpunkte enthalten, die, unter Abwägung der Belange und Interessen aller Verkehrsteilnehmer, von der Verwaltung kritisch gesehen werden.

Im Zuge der im Leitfaden vorgesehenen Doppelquerungen soll durch die Verwendung eines Sonderbordsteins die Höhendifferenz von ca. 5 cm (von ca. 1 cm zu 6 cm Anschlag) auf einer Länge von nur 25 cm ausgeglichen werden. Die dadurch entstehende Rampe mit einer Neigung von ca. 20 % stellt nicht nur eine Komforteinbuße, sondern auch eine Gefährdung für Fußgänger dar.

Eine 6 cm Anschlagkante wird auch unter der besonderen Berücksichtigung und Gewichtung der Belange der blinden und sehbehinderten Menschen als eine Stolperkante und Gefährdung der übrigen Nutzer angesehen. Im täglichen Betrieb werden Querungen im Innenstadtbereich niemals ausschließlich in geordneten Bahnen genutzt, eine Vielzahl von "normalen" Nutzern wird auch den Sehbehindertenbereich mit in Anspruch nehmen und mit der 6 cm Kante in Konflikt geraten. Folgende Gründe sprechen für die Realisierung einer 3 cm Kante:

- Die 3 cm Kante ist eine für den Außerortsbereich definierte Lösung und kann ertastet werden, demnach ist sie auch innerorts ertastbar.
- Eine 6 cm Kante stellt eine beträchtliche Stolperkante dar.
- Die Länge des Absenkers (Übergang von 3 cm auf 1 cm) ist geringer, die Neigung kann flacher ausgestaltet werden und es steht mehr Nutzfläche zur Verfügung.

Im Unterschied zum Leitfaden NRW ist die Verwaltung der Auffassung, dass das System der gemeinsamen Querung mit einer durchgehenden 3 cm Kante bei einer Furtbreite unter 4 m, die Belange der mobilitätseingeschränkten Menschen unverhältnismäßig außer Acht lässt. Auf diese Ausführung sollte grundsätzlich verzichtet werden. Stattdessen sollten Doppelquerungen mit Mindestbreiten der Aufstellbereiche und Richtungsfelder in Kauf genommen werden. Dies wäre bis zu einer Furtbreite von 2,8 m tolerierbar.

Die Doppelquerung soll wie bereits heute an gebündelten Querungen realisiert werden:

Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und Mittelinseln. Im untergeordneten Straßennetz (Wohngebiete, Temp-30-Zonen) soll nach wie vor ein vereinfachter Standard zur Anwendung kommen, da hier die Gehwegabsenkungen in der Regel im Bogen erforderlich wären und die Anordnung taktiler Elemente zu Missverständnissen hinsichtlich der Querungsrichtung führen könnten. Außerdem ist aufgrund der geringen Verkehrsdichte eine Straßenquerung auch außerhalb von Einmündungen und Kreuzungen gefahrlos möglich und zumutbar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss