

Vorbemerkung:

Aufgrund der aktuellen Coronavirus-Pandemie wird auf die Vorberatung im Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr verzichtet.

Im beigefügten Bürgerantrag vom 16.10.2019 wird beantragt, dass jede Auffahrt von der Fahrbahn auf den Bürgersteig, die in Rheinbach aus irgendeinem Grund erneuert werden muss, behindertengerecht gestaltet werden soll.

Allgemeines

Da mobilitätseingeschränkte Menschen motorische, visuelle, auditive oder kognitive Einschränkungen haben können, gilt es, die daraus resultierenden zum Teil sehr unterschiedlichen Anforderungen an die barrierefreie Infrastruktur in Einklang zu bringen. Dies ist keine triviale Aufgabe, zumal sich die Anforderungen der Bedürfnisgruppen manchmal sogar widersprechen.

So wünschen sich beispielsweise Rollstuhlfahrer großflächige, ebene Verkehrsflächen und Nullabsenkungen der Borde. Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen benötigen dagegen ausgeprägte Kanten, die mit dem Langstock gut zu erfassen sind.

Das Zwei-Sinne-Prinzip ist von wesentlicher Bedeutung für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen und Gebäuden. Demnach müssen immer mindestens zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ oder „Tasten“ angesprochen werden.

Prinzipien der Straßengestaltung entsprechend der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) und den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA)

Bei der Straßengestaltung werden bereits in den ersten Überlegungen Aspekte wie verkehrliche (hat die Straße eine Erschließungs- oder Verbindungsfunktion, wie ist die Verkehrsbelastung) und/ oder städtebauliche Ansprüche (Gebietscharakter, Umfeldnutzung und Aufenthalt und die straßenräumliche Situation) berücksichtigt.

In Verkehrsstraßen, wo die Priorität in der Leichtigkeit und gleichmäßigen Führung des Kraftverkehrs liegt, wird der motorisierte Verkehr getrennt vom Fußverkehr geführt, gegebenenfalls gibt es auch gesonderte Fahrangebote für den Radverkehr.

Da die Bordsteine bei Straßen mit Trennungsprinzip im Wesentlichen eine „Schutzfunktion“ für den Fußgänger haben, sollte der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Bürgersteig mindestens 6 cm bis zu 12 cm betragen, im Bereich von Querungsstellen 0 cm bis 3 cm.

Ziel ist es, den Fußgänger höhengleich über die gesamte Bürgersteiglänge zu führen und nur an Querungsstellen, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen wird der Bordstein abgesenkt.

Grundstückszufahrten

Gehwegüberfahrten sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden.

Schrägborde oder Einfahrtsschwellen sollen bevorzugt angewendet werden, da diese die Querneigung des Bürgersteiges (max. 3 %) reduzieren und dadurch Vorteile für den Fahr-/ Gehkomfort für die Nutzer der dahinterliegenden Gehwege bieten. Damit wird das Auf und Ab, das insbesondere Menschen mit

eingeschränkter Mobilität (Rollatoren, Rollstühle) aber auch Eltern mit Kinderwagen Probleme bereitet, vermieden.

Schrägborde oder Einfahrtsschwellen, welche als fahrdynamisch wirksam eingestuft werden, verdeutlichen durch deren Wirkung die Vorrangstellung des Fußgängerverkehrs, was der Verkehrssicherheit dient.

Elemente für den Fußgängerquerverkehr sowie deren räumliche Abstände

Die Querung von Fahrbahnen stellt für den Fußgänger in der Regel das größte Problem bei der täglichen Mobilität dar.

Von einem erhöhten Querungsbedarf ist an Knotenpunkten (Kreuzungen oder Einmündungen), dort wo Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe tätig sind sowie bei wichtigen infrastrukturellen Einrichtungen wie z.B. Schulen oder Haltestellen auszugehen.

Zu der entscheidenden Fragestellung, in welchen Abständen Querungseinrichtungen einzurichten sind, gibt es in den aktuellen Regelwerken keine Aussage.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), § 25 Fußgänger, Abs. 3, trifft nachfolgende Regelung: Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten.

Wichtig sind an Querungsstellen auch die Sichtverhältnisse, sodass sich die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer frühzeitig sehen können und die Querungsabsicht des Fußgängers vom Fahrbahnnutzer erkannt wird.

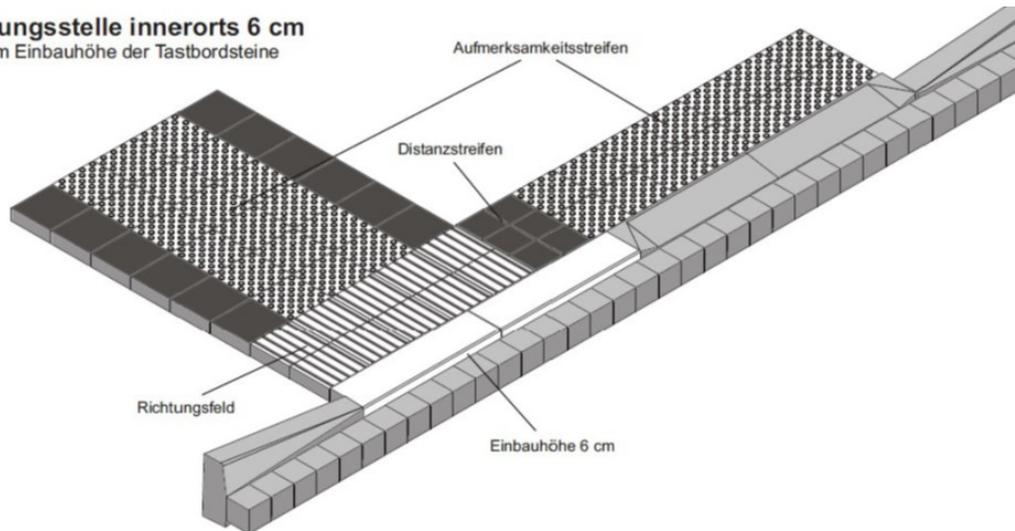
Barrierefreie Gestaltung der Fahrbahnquerungen

Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität soll die Nutzung straßenbegleitender Gehflächen durch verschiedene Maßnahmen wie eine hindernisfreie Gestaltung, geringe Neigungen (0,5 bis 3%, auf kurzen Strecken bis maximal 6 %), Absenkung von Borden an Querungsstellen, Anbringung von taktilen Hilfen, Anlage von Orientierungstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern sowie mit Füßen oder Langstock tastbare Kanten möglich sein.

Bei der Gestaltung von Querungsstellen mit taktilen Elementen hat sich im Bereich der Straßenraumgestaltung der Leitfaden des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Arbeitskreis Barrierefreiheit, durchgesetzt.

Beispiel für eine Querungsstelle

Querungsstelle innerorts 6 cm mit 6 cm Einbauhöhe der Tastbordsteine



Rillenplatten werden bei Leitstreifen und Richtungsfeldern eingesetzt. Sie sind durch Schuhsohlen hindurch nur bei sehr breiten Rippenabständen fühlbar. Mit dem Langstock hingegen bieten sie eine gute Führung, auch über längere Strecken.

Noppenplatten werden bei verschiedenen Aufmerksamkeitsfeldern eingesetzt. Noppenpflaster lässt sich nicht nur mit dem Langstock, sondern zumeist auch mit den Füßen ertasten und sind deshalb zur Warnung besonders geeignet.

Grundsätzlich wird bei der Gestaltung der Querungsstellen mit taktilen Elementen zwischen „Gesicherten Querungsstellen“ (Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberweg) und „ungesicherten Querungsstellen“ (Querungshilfen in Form einer Mittelinsel, Kreuzungs- und Einmündungsbereiche) differenziert und darüber hinaus ob es sich hier um einen Gehweg, Radweg oder kombinierten Rad-/Gehweg handelt.

Fazit:

Da Bordsteine im Bereich von Straßen eine wesentliche Schutzfunktion für den Fußgänger haben, steht die behindertengerechte Absenkung von Bordsteinen im Bereich von Grundstückszufahrten hierzu in Gegensatz.

Eine Querung der Fahrbahn von Fußgängern an allen Stellen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für Fußgänger weder durch die Normen und Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung noch die Straßenverkehrsordnung als zweckmäßig erachtet.

Auch ist davon auszugehen, dass Grundstückszufahrten nicht immer beidseitig der Fahrbahn vorhanden sind, was von einem barrierefreien Erreichen der Fahrbahn auf der einen Seite zu einem unüberwindlichen Hindernis auf der gegenüberliegenden Seite führt.

Der Antragsteller weist auch gleichzeitig darauf hin, dass die Neigung im Bereich der Grundstückszufahrten sehr gering sein soll. Da die Höhendifferenz an der Bordsteinkante in der Regel ca. 12 cm beträgt und der Bürgersteig zusätzlich vom Grundstück weg Richtung Fahrbahn geneigt ist, ist die Bordsteinabsenkung mit einer 3-4 cm starken Kante deutlich mehr als 3 % geneigt. Im Bereich schmaler Bürgersteige sind selbst die maximal erlaubten 6 % Querneigung nicht in allen Fällen zu erreichen.

Durch das kontinuierliche Auf und Ab in Bürgersteigen mit herkömmlichen Bordsteinabsenkungen werden die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes nicht erreicht.

Als Sinnvoll und dem demographischen Wandel Rechnung tragend ist eine barrierefreie Gestaltung aller Einmündungs- und Kreuzungsbereiche, soweit diese durch eine Baumaßnahme tangiert werden.

Zweckmäßig ist es sicherlich die Bordsteine von Bürgersteigen, die im weiteren Verlauf keine Barrierefreiheit aufweisen (mindesten 1,80 m Breite für eine mobilitätseingeschränkte Person mit einer Begleitperson), bis auf eine Tastkante von ca. 1-2 cm abzusenken. Eine Ausstattung dieser Querungsstelle mit taktilen Elementen (Rippen und Noppenplatten und Formbordsteinen) macht sicherlich erst dann Sinn, wenn der Bürgersteig auch im weiteren Verlauf barrierefrei ist.

Aus Gründen der Einheitlichkeit sollten nachträgliche Bordsteinabsenkungen für einzelne Grundstückszufahrten in herkömmlicher Art (mit Rundbordstein, Höhenunterschied ca. 3cm zwischen Bürgersteig und Fahrbahn) hergestellt werden, damit eine Tastkante für sehbehinderte Menschen und eine Wasserführung für das Oberflächenwasser der Fahrbahn vorhanden ist.

Lösungsansätze mit Schrägborden oder Einfahrtsschwellen empfehlen sich nur bei einem Neubau oder der Umgestaltung einer Verkehrsstraße mit mindestens 2,50 m breiten Bürgersteigen.

Rheinbach, 12. März 2020

gez. Stefan Raetz
Bürgermeister

gez. Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin