

Inklusionsarbeitskreis Barrierefreiheit am 31.10.2022

Stellungnahmen zu den Prüfaufträgen an die Fachverwaltungen zu den eingereichten Anliegen aus dem Inklusionsarbeitskreis Barrierefreiheit am 27.04.2022.

Priorität 1= hohe Priorität

Priorität 2= mittlere Priorität

Priorität 3= normale Priorität

1. Zukunftsprogramm Radverkehr (Priorität 3)

Die AG schlägt vor, an möglichst vielen Kreuzungen, insbesondere dann, wenn Umbauten anliegen, im Quartier am Rand des Einfahrtsbereichs Sperrflächen anzuordnen und dies zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen zu nutzen.

Es geht dabei um mehr Abstellplätze und um freie Sichtachsen – insbesondere damit Kinder nicht erst in die Gefahrenstelle gehen müssen, um sehen zu können, ob sie gefahrlos die Straße queren können.

Siehe etwa das Beispiel Bremen:



Antwort der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen zukünftiger Planungen - falls möglich - berücksichtigt.

2. Adenauerallee (Priorität 1)

Die Adenauerallee soll von der Vom-Stein-Straße bis zur Emil-Zimmermann-Allee umgestaltet werden. Die Planung ist für das Jahr 2023 bis 2024 als Vergabeleistung angesetzt. Wir schlagen der Verwaltung vor, die Perspektive nicht dem Planungsbüro zu überlassen, sondern vorzugeben, dass es eine sichere und ausreichend breite gesonderte Rad- und eine gesonderte Fußverkehrsanlage mit entsprechenden Sicherheitsstreifen geben soll.

Antwort der Verwaltung

Die Adenauerallee soll von der Vom-Stein-Straße bis zur Emil-Zimmermann-Allee umgestaltet werden. Die Planung ist für das Jahr 2023 bis 2024 als Vergabeleistung angesetzt.

Innerhalb der Planung werden die vorliegenden örtlichen Gegebenheiten untersucht. Die Umgestaltung wird über den gesamten Straßenraum vorgenommen. Dabei werden die Anforderungen der Barrierefreiheit, die Errichtung einer Radverkehrsanlage sowie auch die vorhandenen seitlichen Grünanlagen mit Alleebäumen berücksichtigt. Da in diesem Bereich am Fahrbahnrand geparkt wird, wird die Thematik Parkplätze ebenfalls im Rahmen der Planung untersucht und Umsetzungsmöglichkeiten erarbeitet.

Wir haben bei der Sitzung nachgereicht, dass auch die Drosselung des Durchgangsverkehrs (siehe Belastung der Erlestraße zwischen Crangerstr. und Adenauerallee in die Planung einbezogen werden solle.

3. Staus auf Schutzstreifen (Priorität 2)

Gerade weil in GE sehr auf Schutzstreifen für den Radverkehr gesetzt wird, muss gefordert werden, dass diese auch entsprechend gesichert werden, also vom Befahren durch Kfz geschützt werden. Insbesondere an Kreuzungen stehen Fahrzeuge auf den Streifen und blockieren die Befahrung durch Räder. Städtische Fahrzeuge oder auch weitere Akteure (BOGESTRA, Vestische, Fahrschulen) sollen vorbildlich fahren, Schutzstreifen nur bei Bedarf (z.B. bei Gegenverkehr) befahren und nicht als Fahrspur vor einer Ampel nutzen. Möglicherweise müssen auch besonders durch Überfahren gefährdete Stellen besonders geschützt werden („Protected Lane“).

Antwort der Verwaltung

Der Unterschied von Radfahrstreifen zu Schutzstreifen ist, dass Schutzstreifen bei bestimmten Verkehrssituationen vom motorisierten Verkehr überfahren werden dürfen. Eine Sicherung gegen dieses Überfahren ist demnach nicht möglich. Hingegen könnte falls notwendig ein Radfahrstreifen durch Barrieren (Borde, Sperrpfosten) gesichert werden. Bei der Herstellung der Protected Bikelane auf der Hiberniastraße wird dies auch gemacht. Hier wird das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahren-

den - auf der durch Bussen befahrenen Hiberniastraße – durch gerade eine solche bauliche Unterstützung der Radfahrstreifenmarkierung erhöht.

Die Verwaltung hat heute mitgenommen, evtl. vor der Ampel einige Meter des Schutzstreifens mit einer durchgezogenen Linie zu versehen und somit in einen Radfahrstreifen verwandelt, der nicht überfahren werden darf.

4. Räumgeschwindigkeit von Fußgängern (vorerst zurückgestellt)

In Gelsenkirchen wird dafür nach wie vor 1,2 m/s angesetzt gegen 1,0 m/s durch die Arbeitsgemeinschaft der Behindertenkoordinatoren. Da deren Kompetenz auf die Agentur Barrierefrei übergegangen ist und von ihr eine neue Richtlinie Ende des Jahres zu erwarten ist, wird das Thema bis dahin zurückgestellt.

Antwort der Verwaltung

Für die Berechnung von Lichtsignalanlagen ist die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) maßgebend. „Demnach ist der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern 1,2 m/s. Variationen von 1,0 m/s bis höchstens 1,5 m/s sind möglich. Der untere Grenzwert soll nur dort eingesetzt werden, wo Furten überwiegend zum Schutz für mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen ist eine Abminderung der Räumgeschwindigkeit nicht notwendig, da Blinde und Sehbehinderte in der Regel zu Beginn der Freigabezeit die Furt betreten.“

Die Stadt Gelsenkirchen berechnet die Räumgeschwindigkeiten gemäß der RiLSA mit 1,2 m/s. Bei Lichtsignalanlagen, die insbesondere der Sicherheit des Schulweges dienen oder sich in unmittelbarer Nähe eines Seniorenzentrums befinden, wie z. B. die LSA Middelicher Straße / Ahornstraße (Seniorenheim) oder Ewaldstraße / Hedwigstraße (Schulweg) werden mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet.

Weiterhin ist gemäß der RiLSA zu gewährleisten, dass Fußgänger rechnerisch mindestens die Hälfte der Furt bei Grün zurücklegen können, bevor das Signal auf Rot schaltet. Die Stadt Gelsenkirchen gewährleistet bis auf wenige Ausnahmen, dass Fußgänger rechnerisch mindestens $\frac{3}{4}$ der Furt bei Grün zurücklegen können. Damit soll die Verunsicherung, die bei Umschaltung der Signale von Grün auf Rot entstehen kann, reduziert werden. Nicht jedem ist bewusst, dass bei Umschaltung vom Grün auf Rot eine Schutzzeit, die das sichere queren der gesamten Furt beinhaltet, noch abläuft.

Die aktuelle Checkliste barrierefreies Planen und Bauen im öffentlichen Bereich wurde mit der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e.V., der AG Barrierefreies Planen und Bauen der Arbeitsgemeinschaft der Gelsenkirchener Behindertenverbände und Selbsthilfegruppen sowie einvernehmlich in dieser Fassung mit dem Vorstandsbe- reich Planen, Bauen, Umwelt und Liegenschaften abgestimmt. Ebenfalls wurde sie

an den im Frühjahr 2012 vom Landesbetrieb Straßen NRW herausgegebenen Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ angeglichen.

Auf Seite 62 der aktuell gültigen Checkliste Barrierefreies Planen und Bauen (3. Auflage) wird die Räumgeschwindigkeit mit 1,2m/s angegeben.

Die 3. Auflage der Checkliste ist hier zu finden:

https://www.gelsenkirchen.de/de/soziales/leben_mit_behinderungen/barrierefreie_stadt/doc/Checkliste_barrierefreies_Planen_und_Bauen_im_oeffentlichen_Bereich_.pdf

Wir haben zurückgestellt um abzuwarten, was die Agentur Barrierefrei am Ende des Jahres feststellt. Wenn dort 1,0 m/sek. Festgelegt wird, ist das ohnehin die Richtlinie, der auch die Checkliste Barrierefreies Planen und Bauen in Gelsenkirchen folgen muss.

Wir haben aber auch betont, dass angesichts der demografischen Veränderungen mobilitätseingeschränkte Menschen nicht mehr in Pflegeheimen, sondern vorwiegend in bestimmten Wohnvierteln anzutreffen seien.

5. ZOB

Hinweis WC, barrierefreie Gestaltung der Bestandslagepläne (Priorität 1)

Das WC im Schubi ist im Bereich des ZOB nicht ausreichend durch Hinweise für Ortsfremde erkennbar. Es besteht lediglich ein DIN A 4 großer Hinweis im Eingangsbereich zum Schubi. Die Bestandslagepläne an den Fahrgastunterständen sind zu klein und hängen zu hoch. Wir bitten darum, die Bestandslagepläne barrierefrei zu gestalten.

Antwort der Verwaltung

Die barrierefreie Toilette im Wirtschaftsgebäude des ZOB Buer ist auf der Eingangstür deutlich gekennzeichnet. Weiterhin ist die Lage des WC an allen Haltepositionen im Lageplan dargestellt.

Eine Optimierung der Darstellung der Lagepläne sowie die Aufhängung werden in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen eruiert. **Dies, so wurde heute gesagt, ist noch nicht passiert.**

Handläufe, Treppenstufenkontraste (Priorität 1)

Dass die Handläufe am ZOB Buer nicht regelkonform erstellt sind (Überstand, Krümmung), wird seit Jahren zugestanden und eine Klärung in Aussicht gestellt. Dass dies jahrelang dauert, ist nicht hinzunehmen. Ebenso wenig, dass der Farbkontrast der Treppenstufen bereits wenige Monate nach Fertigstellung der Treppenanlage verblichen ist. Auch hier soll die jahrelange Sachklärung nicht herhalten, um eine Auffrischung zu beauftragen.

Antwort der Verwaltung:

Die Einfärbung der Podeste an der Treppenanlage des ZOB-Buer ist bereits erfolgt. Diese Einfärbung der Podeste war schon bei der Bauausführung seitens der Stadt Gelsenkirchen (Referat Verkehr) in Eigenleistung ausgeführt worden, so dass die Nacharbeiten nun ebenfalls durch den städtischen Bauhof erledigt wurden.

Bei den Markierungen an den Treppenstufen ist der Sachverhalt ein anderer. Hierbei handelt es sich um Leistungen, die im Zusammenhang mit dem Bauvertrag ausgeführt wurden. Somit wurde die mangelhafte Ausführung der Treppenstufen, welche mit den Markierungsstreifen versehen sind, der bauausführenden Firma mitgeteilt. Es ist kein baulicher Mangel, sondern ein Materialfehler, welcher der Hersteller der Treppenstufen zu vertreten hat.

In diesem Zusammenhang ist die Treppenanlage zusammen mit den Bauausführenden bzw. Hersteller vor Ort begutachtet worden.

Der Hersteller der Treppenstufen sah sich gegenüber unserem Baupartner vertraglich nicht in der Pflicht, eine Sanierung durchzuführen. Mit dieser Situation war unser Vertragspartner nicht einverstanden und es wurden weitere Gespräche bzw. weitere Schritte notwendig. Eine kurzfristige Klärung / Einigung in dieser Angelegenheit konnte somit zunächst nicht erwirkt werden.

Abschließend wurde dem Referat 69 in der 39 KW mitgeteilt, dass eine Sanierung der Treppenstufen witterungsabhängig ab Mitte Oktober vorgesehen ist. Ein exaktes Datum wird erst kurzfristig vor der Ausführung mitgeteilt.

Die hier angesprochenen Handläufe wurden zwischenzeitlich normgerecht geändert.

Carsharing / Radstation mit gesicherten

Fahrradplätzen (Priorität 3)

Damit der ZOB Buer eine wirkliche Mobilitätsstation wird, bedarf es eines Carsharings dort. Dieses soll im Rahmen des Masterplanes Mobilität geplant werden. Gibt es dazu erste Erkenntnisse? Ebenfalls bedarf es sicherer Radstellplätze. Wann und wo ist mit der Errichtung einer entsprechenden Anlage zu rechnen?

Antwort der Verwaltung

Die Mobilstation am ZOB Buer wird sukzessive durch die Integration weiterer Angebote umgesetzt. Neuester Bestandteil sind die ausleihbaren E-Lastenräder am Rathaus, die seit letztem Jahr verfügbar sind. Perspektivisch wird auch die gesicherte Radabstellanlage am Rathaus in Buer Teil der Station werden. Die Mobilstation wird gemeinsam mit der BOGESTRA entwickelt. Es ist geplant, die Station durch eine Infosteile kenntlich zu machen, welche einen Wiedererkennungswert schafft und zudem Informationen zu den vorhandenen Angeboten sowie Wegweisung beinhaltet. Die Integration eines Carsharing-Angebotes (zwei stationär vorgehaltene, elektrisch betriebene)

bene Fahrzeuge samt Ladesäule) ist geplant. Hierzu haben bereits Gespräche mit potentiellen Anbietern stattgefunden, die eine grundsätzliche Eignung des Standortes auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht offenbart haben. Da für Elektrofahrzeuge derzeit Lieferzeiträume von bis zu 1 ½ Jahren bestehen und Anbieter vor Aufnahme des Geschäftsbetriebes in Gelsenkirchen eine Perspektive auch für weitere Standorte benötigen (was derzeit geprüft wird), kann derzeit allerdings noch kein Starttermin für das Carsharing genannt werden.

6. Pfefferackerstraße 21 – Rampe zur Turnhalle

Zur Turnhalle der Pfefferackerschule führen zwei Stufen; die Steigung wäre leicht durch eine Rampe parallel zur Front zu überbrücken. Bei Öffnung eines Flügels wäre auch die Tür passierbar. (lt. DIN18040-1 ist eine Steigung/Gefälle von max. 6% zulässig. Bei einer angenommenen Höhendifferenz von 30 cm ergibt sich eine Rampenlänge von 5,00 m.)

Antwort der Verwaltung (**Ref. 65**)

Bei der Turnhalle der Grundschule an der Pfefferackerstraße handelt es sich um eine Einfeld-Turnhalle mit längsseitig angegliedertem Dusch- und Umkleidebereich.

Der Gebäudezugang erfolgt in Gebäudemitte durch diesen Nebenraumbereich in den Hallenbereich.

Wie bereits in der Anfrage beschrieben, verfügt dieser Haupteingang über 2 Stufen mit einer Höhendifferenz von ca. 30cm.

Im weiteren Verlauf im Gebäude kann über den Turnschuhgang die Sporthalle niveaugleich erreicht werden.

Weitere existierende Nebenausgänge sind ebenso nicht Niveaugleich zum Außengelände und daher ebenfalls nicht barrierefrei.

Weder die Dusch- und Sammelumkleidebereiche der Turnhallenanlage sind barrierefrei zugänglich und ausgebaut, noch verfügt die Sporthalle über ein behinderten- oder rollstuhlgerechtes WC.

Auch Flurbreiten und Türabstände sind im Bestand nicht im Sinne der Barrierefreiheit ausgebildet und die Turnhallenanlage daher insgesamt nicht barrierefrei nutzbar und entfluchtbar.

Nach Abstimmung mit Gelsensport gibt es derzeit auch keine bestehende oder angestrebte barrierefreie Nutzung im Bereich des Vereinssports, so dass die Hochbauverwaltung insgesamt zu der Einschätzung kommt, dass eine Rampe am Haupteingang zwar die Zugänglichkeit der Halle, nicht aber deren barrierefreie Nutzbarkeit insgesamt sicherstellen würde. Insofern wird in der isolierten Herstellung einer Zugänglich-

keit, die sicherlich baulich möglich wäre, kein sinnvolles Maßnahmenpaket im Sinne der Barrierefreiheit für dieses Objekt gesehen.

Wir haben deutlich gemacht, dass die Turnhalle nicht nur von Kindern zum Zweck des Sports genutzt wird, sondern auch zu Schulversammlung mit beeinträchtigten Eltern oder zu bürgerschaftlichen Veranstaltungen mit Mobilitätseingeschränkten. Insofern ist auch eine Rampe sinnvoll, selbst wenn die Halle insgesamt nicht barrierefrei ist.

7. Spielstraße-Beschilderung (Priorität 1): Schrittgeschwindigkeit!

Die umfangreiche Beschilderung der verkehrsberuhigten Zonen (z.B. An den Flachskuhlen oder Am Goldberg) sind unübersichtlich und während der Fahrt nicht aufzunehmen. Wir haben andernorts gesehen, dass es solche Schilder gibt mit nur einem Hinweis, nämlich Schrittgeschwindigkeit. Diese zentrale Botschaft halten wir für sehr sinnvoll und empfehlen, auch in unserem Quartier solche Beschilderung zu nutzen.



Antwort der Verwaltung

Die bauliche Ausgestaltung mit niveaugleicher Mischfläche ist charakteristisch für einen verkehrsberuhigten Bereich. Neben dem klassischen Ausbau erfolgt die eindeutige Beschilderung an allen Zufahrtsbereichen deutlich sichtbar ausschließlich mit Zeichen 325 der Straßenverkehrs-Ordnung. Die hiermit verbundenen Verkehrsregeln sollten jedem Verkehrsteilnehmenden bekannt sein.

Sogenannte Erläuterungstafeln, die auf die Regeln innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereiches hinweisen, werden daher nur ausnahmsweise, zum Beispiel bei Neuerrichtung oder besonderen Situationen, vorübergehend ergänzend angebracht. Auch an den verkehrsberuhigten Bereichen „An den Flachskuhlen“ und „Am Goldberg“ befinden sich bereits seit längerem solche Zusätze. Auf eine Entfernung wurde dennoch bisher verzichtet.

Neben den genannten Erläuterungstafeln kommen weitere Hinweisschilder nicht in Betracht.

Wir haben erklärt, dass sich nach unseren Messungen über 80% der Verkehrsteilnehmenden nicht an das Tempolimit für verkehrsberuhigte Bereiche halten. Wenn also, wie früher gefordert, Piktogramme nicht notwendig sind, wenn auch kein Unterschild Schrittgeschwindigkeit sinnvoll ist, erwarten wir von der Verwaltung zu sagen, wie denn die Verkehrsregeln in diesen Bereichen durchgesetzt werden soll.

8. Ostring / Westerholter Str. (Priorität 2)

Der Radweg nach Westerholt wurde hergerichtet, die Aufstellfläche an besagter Kreuzung erweitert, eine Blockade des Radweges Richtung Norden wurde eingerichtet.

Die Weiterführung des Radweges nach Westen in die Westerholter Str. und nach Norden in den Ostring über die Ampelanlage ist aber suboptimal, verlangt viele Abstiege und verleitet daher zu nicht ungefährlichen Manövern.

Eine nicht abgestimmte Idee aus unserem Kreise lautet: Der südwestliche Radweg auf dem Ostring mündet an der Westerholter Str. in Richtung Westen zu den Schulen direkt in die Fahrbahn. Hier könnte das Abbiegen der von Norden kommenden Radfahrer (Schüler) besser nach rechts ermöglicht werden (auf den jetzt vorhandenen Trampelpfad – Problem Versiegelung???) um bis zu der Schuleinfahrt auf getrenntem Weg von der Straße fahren zu können. Die Radfahrer:innen würden folglich nicht mehr unmittelbar im Kreuzungsbereich beim Abbiegen vom Radweg auf die Fahrbahn wechseln müssen.

Wir halten es daher für sinnvoll, vor Ort zu überlegen, wie eine Optimierung gelingen kann und bitten um einen entsprechenden Ortstermin – auch wenn wegen des Landesstraßenstatus mehrere Akteure hinzugezogen werden müssten (vielleicht bei einer ersten Runde entbehrlich?).

Antwort der Verwaltung

Die hier genannte Kreuzung wurde, wie beschrieben, an mehreren Punkten optimiert. Hierzu gehörte die Aufweitung der Aufstellfläche aber auch die Sperrung der ehemaligen Radfurt. Zudem ist diese Kreuzung Teil des Gutachtens der Umfahrung von Buer.

Die zuvor genannten Umbaumaßnahmen wurden teilweise durch die Verwaltung, aber auch durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) durchgeführt, sodass grundsätzliche Entscheidungen an dieser Kreuzung nicht allein durch die Stadt Gelsenkirchen zu treffen sind. Dies gilt ebenfalls für etwaige finanzielle Mittel, welche eventuell aufgewendet werden müssten, falls die Kreuzung angepasst würde.

Nach dem letzten Wunsch aus der Bezirksvertretung Nord wurde zudem seitens der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Polizei erörtert, ob es Auffälligkeiten an der

Kreuzung gibt (z. B. ob es sich hierbei um eine Unfallhäufungsstelle handelt etc.). Die Ergebnisse zeigten, dass die Kreuzung unauffällig ist.

Darüber hinaus ist die westliche Westerholter Straße eine Tempo 30 Zone. Hier dürfen nach den gängigen Regelwerken keine gesonderten Radverkehrsanlagen hergestellt werden.

Aus den vorgenannten Gründen wird ein Vor-Ort-Termin, welcher ebenfalls durch Straßen.NRW zu begleiten wäre, ohne die Ergebnisse des beauftragten Gutachtens für nicht zielführend angesehen.

Der hier beschriebene Umstand wird im Rahmen der späteren Planungen berücksichtigt werden.

Auf Nachfrage wurde uns bedeutet, dass die Agentur im November das Gutachten der Verwaltung übergeben wird. Es sei damit zu rechnen, dass die politischen Gremien Anfang 2023 befasst würden.