



Anfrage Bündnis 90/ die Grünen: Fehlende Querungshilfen in der Nibelungenstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt <i>Bearbeitung:</i> Ralf Gawlik	<i>Datum</i> 10.06.2024
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Ausschuss für Bau- und Stadtentwicklung (Anhörung)	<i>Geplante Sitzungstermine</i> 20.06.2024	<i>Ö / N</i> Ö
--	---	-------------------

Beschlussvorschlag

Sachverhalt

Stellungnahme zu der Anfrage vom 21.02.2024:

Bündnis90/Die Grünen (Herr Koch)

Querungshilfen für Nibelungenstraße (Bauabschnitt Beethovenplatz bis Einmündung Forsthausstraße

Warum wurden die Querungshilfen und die 0-Absenkung nicht geplant und realisiert?

Die Grundlagen der Planungen bilden aktuelle Richtlinien, Vorschriften, Empfehlungen und DIN-Normen.

So sehen u.a. die **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)** vor, dass an allen Überquerungsanlagen (für gehbehinderte Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Fußgänger mit Kinderwagen oder Handwagen) der Niveauunterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn maximal 3 cm beträgt (siehe EFA, Kapitel 3.3.1 – Allgemeine Empfehlungen).

Die DIN-Norm **18040-3:2014-12** (Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) sieht bei ungesicherten Überquerungsstellen zwei Möglichkeiten vor. Entweder mit differenzierten Bordhöhen bei hohem Verkehrsaufkommen oder als gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe bei geringem Verkehrsaufkommen.

Bei den gesicherten Überquerungsstellen Bushaltestelle Beethovenplatz und Lichtsignalanlage wurden die getrennten Querungshilfen ausgeführt. D.h. für die

Rollstuhlfahrer und ähnlich mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhlüberfahrhilfen (sogenannte Nullabsenkung) und daneben in ausreichendem Abstand der barrierefreie Übergang mit 6cm Tastanschlag für die Sehbehinderten Personen.

In Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen werden Bodenindikatoren bei ungesicherten Überquerungsstellen mit einheitlicher 3 cm Bordhöhe in der Regel nicht angeordnet (siehe DIN 18040-3:2014-12, Kapitel 5.3.3 – Ungesicherte Überquerungsstellen). Dies haben wir bei der bisherigen Planung und Umsetzung auch so berücksichtigt.

Die Höhendifferenz von 3 cm ergibt sich aus dem Abstimmungsprozess beteiligter Gruppen und Verbände als Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Blinden und Sehbehinderten, sich nach ertastbaren Elementen zu richten, und denen der Rollstuhlfahrer und Rollatorbenutzer, möglichst ohne Höhendifferenzen den Straßenraum zu befahren. Dieser Standard ist in Kommunen bei der Ausbildung von Überquerungsstellen weit verbreitet. Siehe auch **Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen**, Kapitel 3.3.4.1 – Überquerungsstellen mit 3 cm Bordhöhe.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in Anlehnung an die o.g. Empfehlungen und Normen die Planung und Umsetzung kein Widerspruch zu den im Entwicklungskonzept der Stadt Bürstadt (ISEK) genannten Planungszielen darstellt.

Weiter wurde die Planung hinsichtlich der Barrierefreiheit vom Fachberater Barrierefreiheit (Sozialverband VDK) und Hessen Mobil geprüft und freigegeben. Die Barrierefreie Planung und Umsetzung ist u.a. eine Förderaufgabe des Landes Hessen.

Zuletzt erhielt der bisher fertiggestellte Bauabschnitt auch viel Lob vom Inklusionsbeirat der Stadt Bürstadt. Bei einer Ortsbesichtigung, u.a. mit Rollstuhl, wurden die Umsetzung hinsichtlich der Barrierefreiheit gelobt.

Können die fehlenden Querungshilfen und die notwendige 0- Absenkung an den Straßenkreuzungen nachträglich eingebaut werden?

Die getrennten Querungshilfen können theoretisch nachträglich eingebaut werden. Es ist jedoch der entsprechende Platzbedarf zu berücksichtigen. Durch die Gestaltung mit Grüninseln und Baumkübeln in den Einmündungsbereichen ist zum einen der Platzbedarf nicht vorhanden und zum anderen müssten die Übergänge in den Kurvenbereichen/Radien gebaut werden, was mit klaffenden Fugen einhergehen würde. Die Formsteine sind nicht für Radien konzipiert und werden von daher überwiegend außerhalb von Kurven in Geraden angeordnet.

Was kostet ein nachträglicher Einbau der Querungshilfen und die 0-Absenkung der Bordsteine?

Da der Rundbordstein bereits auf der entsprechenden Ausgangshöhe von 3cm sitzt, wäre der Rückbau der Bordsteine, der Rückbau des Pflasters für den Arbeitsraum, das Setzen von Übergangsteinen und das Setzen der Elemente selbst als Arbeit auszuführen. Ein entsprechendes Angebot müssten wir vorerst einholen und ist abhängig von der Verfügbarkeit und der Anzahl der Sonderelemente, welche ausgeführt werden können.

Können an den weiter folgenden Bau-Abschnitten der Nibelungenstraße Querungshilfen und 0-Absenkungen noch geplant und eingebaut werden?

Im Nordbereich der Vinzenzstraße, unterhalb des Viaduktes und in der Dammstraße sind bereits gesicherte Fußgängerüberwege mit getrennten Querungshilfen vorgesehen. Die restlichen Abschnitte befinden sich noch im Planungsstatus und werden mit den entsprechenden Gremien abgestimmt.

gez.Harald Klotz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

1	Anfrage
---	---------