

Abschlussbericht

Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)

Moritz Müller M.Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Anlass und Zielsetzung	6
3	Grundanforderungen und Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume	7
3.1	Verschiedene Nutzergruppen des öffentlichen Raumes	8
3.2	Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume	10
4	Prozessbegleitung	12
5	Bestandsanalyse	13
5.1	Quell- und Zielorte	13
5.2	Gehwegbreiten und Engstellen	14
5.3	Stellplätze für Menschen mit Behinderung	16
5.4	Barrieren für Sehbehinderte	18
5.5	Barrieren für Gehbehinderte	19
5.6	Zusammenfassende Betrachtung	21
6	Maßnahmen in den Lupenräumen	22
6.1	Kaiserstraße	22
6.2	Holzgasse – Zeithstraße	25
6.3	Rathausumfeld	27
6.4	Ankergasse – Scheerengasse – Grimmelsgasse	29
6.5	Zusammenfassung und allgemeine Maßnahmen	31
7	Fazit	36
8	Dokumentation	37
8.1	Planungsspaziergang	37
8.2	Ideenworkshop	44
	Quellenverzeichnis	49
	Anhang	50

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet.....	6
Abbildung 2: Ausprägungen von Einschränkungen der Mobilität	10
Abbildung 3: Planungsspaziergang	12
Abbildung 4: Ideenworkshop	12
Abbildung 5: Wichtige Quell- und Zielorte in der Siegburger Innenstadt.....	14
Abbildung 6: Engstellen auf Gehwegen.....	15
Abbildung 7: Hindernisse schränken die Gehwegbreite und Nutzbarkeit ein	15
Abbildung 8: Gehwegbreiten und Engstellen in der Siegburger Innenstadt	16
Abbildung 9: Gut gestaltete Behindertenstellplätze im Untersuchungsgebiet	17
Abbildung 10: Behindertenstellplätze in der Siegburger Innenstadt	17
Abbildung 11: Absenkungen ohne Leitsystem und ohne taktile Kante	18
Abbildung 12: Mängel für Sehbehinderte im Untersuchungsgebiet.....	19
Abbildung 13: Mängel für Gehbehinderte Menschen im Untersuchungsgebiet, beispielsweise fehlende Absenkungen und zu enge Umlaufsperrn.....	20
Abbildung 14: Mängel für Gehbehinderte im Untersuchungsgebiet	20
Abbildung 15: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen.....	21
Abbildung 16: heutige Situation Kaiserstraße	23
Abbildung 17: Ideenskizze Umgestaltung Kaiserstraße vor dem Kaufhof.....	23
Abbildung 18: Ideenskizze zur Umgestaltung und Zonierung der nordwestlichen Kaiserstraße	25
Abbildung 19: heutige Situation Holzgasse / Zeithstraße	26
Abbildung 20: Ideenskizze Umgestaltung Holzgasse	27
Abbildung 21: heutige Situation Rathausumfeld / Burggasse.....	28
Abbildung 22: Ideenskizze Umgestaltung Burggasse.....	29
Abbildung 23: Aktuelle Situation Ankergasse.....	30
Abbildung 24: Ideenskizze Umgestaltung Ankergasse	31
Abbildung 25: Übersicht Verlauf des Blindenleitsystems im Untersuchungsgebiet	32
Abbildung 26: Übersicht Maßnahmen in den Lupenräumen (ohne Holzgasse)	33
Abbildung 27: Begehung Siegburg - Routenverlauf.....	37
Abbildung 28: Fußgängerüberweg Grimmelsgasse / Zeithstraße.....	38
Abbildung 29: Herr Bexen (Planersocietät) diskutiert mit Teilnehmenden die Absenkung, Teilnehmende ohne Einschränkungen testen einen Langstock.....	39
Abbildung 30: Werbeaufsteller am Markt	40
Abbildung 31: Teilweise verblasste Markierung der Stufen am Rathaus	41
Abbildung 32: Mitarbeitende der Planersocietät erläutern anhand von mitgebrachten Materialien Good-Practice-Beispiele.....	42
Abbildung 33: Offene, gefahrenträchtige Baustelle in der Bahnhofstraße.....	43
Abbildung 34: Gehwegeinschränkende Bestuhlung vor einer Pizzeria.....	43
Abbildung 35: Zusammenfassung der Stärken und Schwächen aus der Bestandsanalyse	44
Abbildung 36: Gruppenarbeit während des Ideenworkshops	45
Abbildung 37: Ergebnisse der Arbeitsgruppe Wege im öffentlichen Raum	46
Abbildung 38: Ergebnisse der Arbeitsgruppe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.....	47

Abkürzungsverzeichnis

DIN	Deutsches Institut für Normung (ugs. Deutsche Industrie-Norm)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
ISEK	Integrierten Stadtentwicklungskonzept
LSA	Lichtsignalanlage (ugs. Ampel)
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Einleitung

Mobilität gestaltet sich für Menschen unterschiedlich schwierig, insbesondere da einige Menschen durch ihre jeweiligen Handicaps eingeschränkt werden. Damit auch diese Personen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben haben und ihnen eine möglichst selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht wird, ist eine barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und des Mobilitätsangebots von sehr hoher Bedeutung sowie eine wichtige städtebauliche und soziale Herausforderung für die kommenden Jahre.

In historisch gewachsenen Städten treffen Menschen auf besonders viele Barrieren. Verwinkelte Straßen in mittelalterlichen Stadtgrundrissen, verengte Gehwege an alten Gebäuden sowie die Verwendung von historischen Materialien wie z.B. erschütterungsreiches Kopfsteinpflaster als Oberflächenbelag sind dort besonders häufig zu finden. In solchen gewachsenen Strukturen Barriere abzubauen erfordert einen hohen Aufwand an Planung und finanziellen Mitteln.

Barrieren können sowohl historisch gewachsene städtebauliche Strukturen, aber auch die baulichen Ausführungen neuerer Gebäude und Wege sein. Diese Barrieren sind dann zumeist zu schmale und enge Gehwege, unebener oder schadhafter Bodenbelag oder Stufen und Treppen zu Eingängen von Wohnraum, Geschäften oder öffentlichen Einrichtungen. Ebenfalls gibt es temporäre Barrieren, die für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch sein können, etwa Fahrzeuge, die Gehwege zuparken, Werbe-Aufsteller oder Bestuhlung von Außengastronomie. Ebenfalls können Barrieren aber auch sozialer Natur sein. Etwa ein sinkendes oder nicht vorhandenes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum, selbst wenn es nur durch subjektive Empfindung begründet ist oder ein Mangel an Informationen im öffentlichen Raum oder finanzielle Barrieren bei der Nutzung bestimmter Dinge.

Von Bedeutung ist ebenfalls der Zugang zur Nahversorgung innerhalb der Stadt. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheken, aber auch Gemeinschafts- und Freizeiteinrichtungen sowie Freiräume. Vor allem vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, welcher sich auch in der Kreisstadt Siegburg zeigt, gewinnt dieses Thema weiter an Bedeutung.

Umbauten zur Erhöhung der Barrierefreiheit kommen jedoch nicht nur denjenigen Menschen zu Gute, die diese zur Teilhabe am öffentlichen Leben benötigen, sondern bringen auch allen anderen Personen im Sinne von mehr Komfort Vorteile, so dass Mehrwert und Qualitäten für alle Menschen erzeugt werden.

Der Prozess des Barriereabbaus richtet sich auch nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Straßenräumen und baulichen Anlagen. Gefragt sind praktikable und akzeptable Kompromisse zwischen den „Maximalanforderungen“ der DIN-Normen und Regelwerken auf der einen Seite und der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit und dem Denkmalschutz auf der anderen Seite.

2 Anlass und Zielsetzung

Die Kreisstadt Siegburg hat die Aufstellung eines Konzepts zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum beauftragt. Dieses soll auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen eingehen und Maßnahmen zum Abbau etwaiger Barrieren definieren. Damit reagiert die Stadt auf die gestiegenen gesellschaftlichen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben.

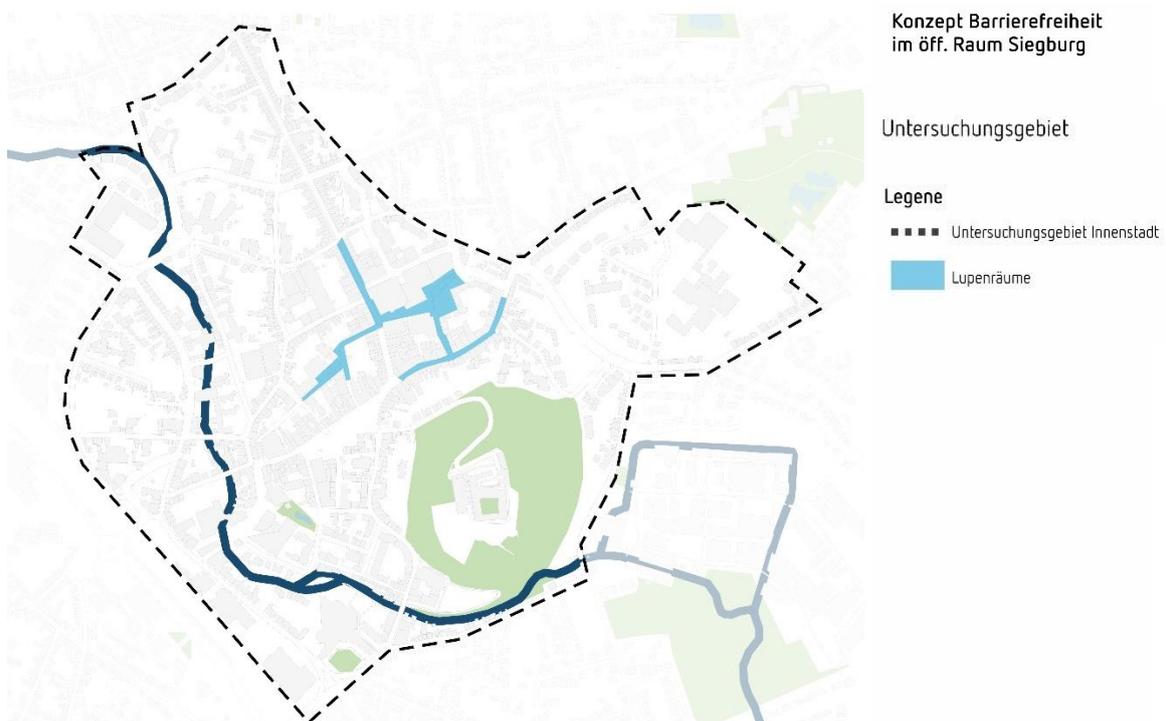
Im Rahmen des Konzepts sollen – aufbauend auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) – für die Siegburger Innenstadt Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit entwickelt werden. Besonderer Fokus liegt dabei auf den Lupenräumen, die im ISEK definiert werden: Holzgasse, Rathausumfeld, Ankergasse/Scheerengasse/Grimmelsgasse, Kaiserstraße.

Das Konzept soll dabei mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit entwickelt werden.

Die Siegburger Innenstadt bietet vielfältige Angebote an Einrichtungen und Dienstleistungen und dient Bewohnern und Besuchern als Arbeits-, Freizeit-, Einkaufs-, Aufenthalts- und Kommunikationsort. Angesichts der Funktionsvielfalt sollte die Innenstadt dementsprechend für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen möglichst uneingeschränkt nutzbar und zugänglich sein.

Der vorliegende Bericht enthält die Zusammenstellung, die Dokumentation und Bewertung der Mängel in Bezug auf eine barrierefreie Ausgestaltung sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmevorschläge für die Lupenräume. Parallel wurde ein Gestaltungsleitfaden entwickelt, der bei allen anstehenden Um- und Neubauplanungen des öffentlichen Raumes (nicht nur) in der Siegburger Innenstadt als praktischer Planungsratgeber dienen soll; er ist dem Bericht als Anhang beigelegt.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

3 Grundanforderungen und Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen, sollte das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip angewendet werden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen denen aller zu Fuß Gehenden (z.B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen jedoch spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderung resultieren. Viele Bedingungen, die für „normale“, nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z.B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.).

Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Menschen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (hauptsächlich mittels Langstock) angewiesen. Sehbehinderte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen; bei ihnen kommt erschwerend hinzu, dass ihre Behinderung von den Mitmenschen i.d.R. nicht auf Anhieb erkannt werden kann.

Einzelmaßnahmen sind allerdings nur als Teil eines zusammenhängenden Netzes zweckdienlich. Dabei bestimmt der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes. Eine Schwachstelle kann dazu führen, das ganze Wege(ketten) für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung sich oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z.B. durch ausreichend Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

Die folgende Aufzählung von verschiedenen Nutzergruppen des öffentlichen Raums mit ihren jeweiligen Bedürfnissen an die Ausgestaltung verdeutlicht die hohe Anzahl von Nutznießern barrierefreier und barrierearmer Umgestaltung.

3.1 Verschiedene Nutzergruppen des öffentlichen Raumes

Kinder zeichnen sich bei der Fortbewegung im öffentlichen Raum durch ein relativ raumeinfordernendes Verhalten aus. Den öffentlichen Raum spielerisch zu erleben, ist neben der Fortbewegung ein prägendes Verhalten von Kindern. Daher können mitgeführte Spielgeräte wie Bälle oder Roller den öffentlichen Raum um neues Nutzungsverhalten erweitern. Anders als bei Erwachsenen werden Elemente der Straßenraumgestaltung sowie deren Orientierungselemente eher spielerisch als praktisch genutzt und in die laufende Fortbewegung miteinbezogen, indem z.B. auf Mauern balanciert, über Gehplatten gehüpft oder an Bäumen gespielt wird. Durch dieses Verhalten ist der Weg für viele Kinder oft schon das Ziel. Daher sind eine abwechslungsreiche, aktivierend-interessante Frei- und Verkehrsraumgestaltung für die Bewegungsräume von Kindern ein elementares Element. Durch altersbedingte Unachtsamkeit kann es vorkommen, dass Kinder den eingeschlagenen Weg oder die Richtung ändern und durch Überschreitung von gekennzeichneten Verkehrsflächen ein erhöhtes Konfliktrisiko mit anderen Verkehrsteilnehmern entsteht.

Daher sind aus der Perspektive der **Eltern** Wegeverbindungen attraktiv, in denen sie sich weniger um die Sicherheit der Kinder sorgen müssen, z.B. verkehrsberuhigte Bereiche und straßenraumferne Wegesysteme wie z.B. Parkanlagen oder separat geführte Fuß- und Radwege. Ein besonderer Fokus liegt ebenfalls auf der Ausgestaltung der Schul- und Kindergartenwege, der Breite von Gehwegen sowie der Gestaltung von Warteräumen (wie z.B. eine ausreichende Wartefläche an ÖPNV-Haltestellen).¹

Nicht nur Kinder legen viel Wert auf die Erlebbarkeit des Raums, sondern auch **Jugendliche**. Sie nutzen Orte wie Grünflächen in Parkanlagen und öffentliche Plätze während ihrer Freizeit als soziale Treffpunkte der Kommunikation unter Freunden. Leicht erreichbare und zugleich erlebbare Aufenthaltsorte sind für diese Gruppe daher besonders wichtig. Oftmals wird der Aufenthalt von Jugendlichen im öffentlichen Raum seitens anderer Gesellschaftsgruppen als störend und unerwünscht wahrgenommen. Sobald sich Jugendliche verdrängt fühlen, ist ein geduldeter Ort der Begegnung und etablierter Treffpunkt in Form eines Jugendhauses umso wichtiger.

Senioren legen alters- und gesundheitsbedingt besonderen Wert auf möglichst kurze, umwege- und barrierefreie Wegeverbindungen. Aktuelle Verkehrssituationen (Barrieren, Umwege, zu geringer Gehwegbereich) können daher in vielen Fällen externe Mobilitätseinschränkungen verursachen. Sich selbstbestimmt und sicher fortbewegen zu können, ist für die Gesundheit und das Wohlbefinden dieser Gruppe äußerst förderlich und stabilisiert die Verfassung dieser Personen auf psychische, soziale und physische Art und Weise. Aufgrund körperlicher Verfassungen rücken auch Komfortansprüche an den Nutzungsraum immer weiter in den Vordergrund, z.B. durch Sitzbänke

¹ Eltern mit Kinderwagen sind in Ihren Ansprüchen mit mobilitätseingeschränkten Personen vergleichbar, deren Anforderungen im Fortlauf des Kapitels genauer erläutert werden.

zum Ausruhen in gleichmäßigen Abständen. Neben einem technischen Sicherheitsbedürfnis weisen Senioren auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis auf. Einsame, unbeobachtete Orte und dunkle Strecken werden i.d.R. gemieden. Aufgrund der mit dem Alter steigenden Reaktionszeit, einer höheren Schreckhaftigkeit sowie einer möglicherweise geringeren körperlichen Stabilität entsteht eine besondere Herausforderung im Zusammenspiel mit anderen, wesentlich schnelleren Verkehrsteilnehmern.

Ähnliche Nutzungsanforderungen stellen **körperlich beeinträchtigte Personen** an ihren Nahbereich. Die Überwindung von Hindernissen ist besonders für gehbehinderte Menschen und Menschen mit Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator ein essenzielles Problem. Bordstein-Nullabsenkungen sowie umwege- und barrierefreie Wegeverbindungen gehören somit zu den Kernansprüchen.

Für wahrnehmungsbehinderte Personen ist es wichtig, den Straßenraum klar erfassen zu können. Dementsprechend unterstützend können dabei taktile Bodenelemente und kontraststarke Bodenmarkierungen für **sehgeschwächte Personen und Blinde** wirken. **Gehörlose und hörgeschädigte Personen** profitieren davon, wenn Durchsagen oder Signale auch visuell erfassbar sind.² Durch die erschwerte Orientierung sowie der z. T. langsameren Fortbewegung und der eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeit kann auch für die Gruppe der Wahrnehmungsbehinderten ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern entstehen.

Auch **Personen mit geistigen Behinderungen** (z.B. geistige Einschränkungen bei Analphabeten oder psychische Erkrankungen wie Klaustrophobie) können einen Nutzen aus speziellen barrierefreien Rahmenbedingungen ziehen, sei es durch eine allgemeinverständliche Beschilderung, z.B. in Form von Piktogrammen, durch Hilfsmittel, die beispielsweise Texte in Sprache umsetzen, oder durch eine klare, offene Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Diese grobe Einteilung von Personengruppen kann noch weiter aufgeweitet werden: werdende Mütter, übergewichtige Personen, klein- oder großwüchsige Menschen, Personen mit Sportunfällen oder sonstigen Operationen, die sie temporär einschränken, Personen mit (schweren) Gepäckstücken usw. Es ist daher davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung von barrierefreien oder barrierearmen Bedingungen im Speziellen profitiert.

² Bei gehörlosen und hörgeschädigten Personen hängt der Grad der Einschränkung auch davon ab, ob und inwieweit die Höreinschränkungen bereits Auswirkungen auf die lautsprachlichen Fähigkeiten (Sprechen, Lesen, Verarbeitung von Sprache) haben.

Die nachfolgende Darstellung veranschaulicht, wie unterschiedlich Einschränkungen der Mobilität aussehen können:

Abbildung 2: Ausprägungen von Einschränkungen der Mobilität



Quelle: eigene Darstellung (Hinweis: Die Darstellung ist nicht als abschließend zu interpretieren.)

Aus den Ausführungen wird deutlich, wie unterschiedlich die jeweiligen Ansprüche an den (Verkehrs-)Raum sein können. So verschieden die angeführten Gruppen sind, so divergent sind auch deren Affinitäten zum Zu-Fuß-Gehen.

In diesem Bericht sowie im beiliegenden Gestaltungsleitfaden werden vor allem die Barrieren Seh- und Gehbehinderter untersucht, da sie in hohem Maße von der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes abhängig sind und somit im Fokus der Betrachtung stehen. Nichtsdestotrotz werden die Anforderungen und Bedürfnisse anderer Gruppen (beispielsweise Gehörlose oder Sprach-/Ortsunkundige) bei der Konzeption und den Handlungsempfehlungen ebenfalls betrachtet.

3.2 Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume

Dass zahlreiche und sehr unterschiedliche Formen von Mobilitätseinschränkungen existieren, wurde im vorherigen Kapitel deutlich. Dies gilt es bei der barrierefreien Umgestaltung des öffentlichen Raums zu berücksichtigen. Sich überlagernde Mobilitätseinschränkungen, verschiedene Grade von Einschränkungen sowie unterschiedliche Behinderungsarten bedingen eine passende Berücksichtigung.

In der **Gestaltung von Gehwegen** sind eine Mindestbreite, eine gute Oberflächenqualität, eine gering ausgeprägte Längs- und Querneigung sowie weitere Rahmenbedingungen (z.B. Aus-/Beleuchtung) entscheidend. **Leitsysteme** erleichtern insbesondere Sehbehinderten die Orientierung im öffentlichen Raum und die Auffindbarkeit wichtiger Orte. **Querungsstellen** müssen möglichst von allen Personen selbständig und sicher zu bewältigen sein. Eine **Beschilderung** sollte gezielt eingesetzt werden sowie allgemeinverständlich und klar gestaltet sein, damit von ihr ein entsprechender Mehrwert ausgeht. **Stadtmobiliar** sollte im öffentlichen Raum intelligent und störungsfrei eingesetzt werden, so dass sie maximalen Nutzen und minimale Hindernisse bilden. **Stellplätze** für Menschen mit Behinderung sollten an verschiedensten Orten in und außerhalb der Innenstadt

zu finden sein und in ihrer Ausgestaltung auf die Bedürfnisse ausgerichtet sein. Ebenso sollten **Haltestellen** des öffentlichen Personennahverkehrs die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt sichern; ihre Auffind- und Nutzbarkeit ist für möglichst alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen³.

Im beiliegenden **Gestaltungsleitfaden** werden Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums detaillierter und mit Bezug auf die Kreisstadt Siegburg vorgestellt. Der Leitfaden enthält dabei allgemeine Handlungsempfehlungen und -ansprüche und soll bei allen zukünftigen Neu- und Umbauplanungen als praktische Handreichung dienen.

Die in Kapitel 6 dargestellten **Maßnahmen** hingegen sind als konkretes Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept der Lupenräume für die nächsten Jahre zu verstehen. Basierend auf den Ergebnissen der **Bestandsanalyse** werden Maßnahmenempfehlungen und erste Hinweise auf mögliche Prioritätensetzungen gegeben.

Dabei sei nochmals darauf hingewiesen, dass Maßnahmen nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualitäten des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

Bevor eine Auseinandersetzung mit den Ausgangsbedingungen in der Siegburger Innenstadt erfolgt (Kapitel 5), wird im folgenden Kapitel kurz auf die Prozessbegleitung bei der Erarbeitung des Konzepts eingegangen.

³ Eine vertiefende Untersuchung der barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen ist nicht Bestandteil dieses Konzeptes, da die Thematik bereits im kommunalen Mobilitätsmanagement konkret bearbeitet wird.

4 Prozessbegleitung

Im Prozess des Abbaus von Barrieren müssen diese zunächst als solche identifiziert werden, bevor entsprechende Lösungen entwickelt werden können. Da die von Barrieren betroffenen Gruppen ihre Barrieren selber am ehesten kennen und beurteilen können, ist es sinnvoll, diese stark in den Findungsprozess einzubeziehen. Die Bestandsanalyse der Siegburger Innenstadt basiert daher aus zwei Elementen: Zum einen wurde die Innenstadt eingehend durch eigene Ortsbegehungen analysiert, um die wichtigen Ziele sowie die existierenden Barrieren im öffentlichen Raum im Detail zu identifizieren. Zum anderen wurden die Siegburger Bürgerinnen und Bürger aktiv in den Prozess mit eingebunden; die dabei gesammelten Ideen, Eindrücke und Erfahrungen waren für die weiteren Arbeitsschritte von enormem Wert (vgl. Dokumentation Kapitel 8).

Im Rahmen eines **Planungsspaziergangs** im Juni 2021 wurden gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern Problemstellen besucht sowie Ideen und mögliche Lösungsansätze vor Ort diskutiert. Der Spaziergang diente neben der Sensibilisierung für das Thema allgemein auch zum Erfahrungs- und Ideenaustausch sowie zur Bestätigung erster Eindrücke der Planer und zur Konkretisierung des Handlungsbedarfs.

In einem **Ideenworkshop** im Mai 2022 wurden die ersten Ideen und Handlungsansätze der Planer zu den im Planungsspaziergang thematisierten Anforderungen zu Wegen und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum diskutiert und um weitere Anregungen ergänzt. Die spezifischen Anforderungen wurden exemplarisch an den Lupenräumen Holzgasse und Kaiserstraße sowie Anker-gasse/Scheerengasse/Grimmelsgasse und Rathausumfeld diskutiert.

Abbildung 3: Planungsspaziergang



Quelle: eigene Fotos

Abbildung 4: Ideenworkshop



5 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse der Siegburger Innenstadt erfolgt anhand von verschiedenen Themenfeldern sowie zusammenfassend über die Darstellung von Barrieren für seh- und gehingeschränkte Personen. Im Anhang sind diese und weitere Bestandskarten im DIN A3 Format zu finden:

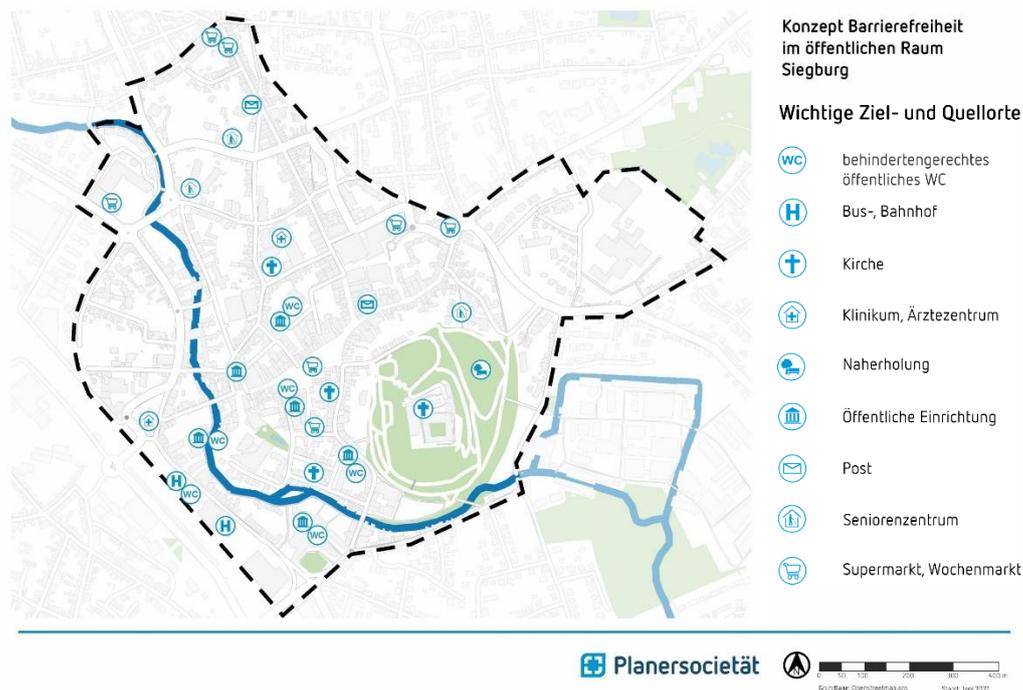
- Wichtige Ziel- und Quellorte
- Parken im öffentlichen Raum
- Gehwegbreiten und Engstellen
- Absenkungen
- Treppen
- Sitzgelegenheiten
- Nachtkarte
- Lupenraum Kaiserstraße
- Lupenraum Ankergasse – Scheerengasse – Grimmelsgasse
- Lupenraum Holzgasse – Zeithstraße
- Lupenraum Rathausumfeld

5.1 Quell- und Zielorte

Bei den Ortsbegehungen wurde die Fußgängerzone als bedeutendes übergeordnetes Ziel(gebiet) identifiziert. Entlang der Fußgängerzone befinden sich vielfältige Einrichtungen des Einzelhandels, während in der Nähe zudem auch zahlreiche Arztpraxen und öffentliche Gebäude existieren.

Als besonderer touristischer Anziehungspunkt gilt der Michaelsberg, der unmittelbar an den Marktplatz/Fußgängerzone angrenzt und durch seine erhöhte Lage aus vielen Bereichen der Innenstadt sichtbar ist und somit nicht nur für Touristen von Bedeutung ist, sondern auch für die Siegburger Bürgerinnen und Bürger einen identitätsstiftenden Ort darstellt. Weitere wichtige Zielorte sind der ICE-Halt und ZOB, die sich im Südwesten der Innenstadt befinden.

Abbildung 5: Wichtige Quell- und Zielorte in der Siegburger Innenstadt



Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

5.2 Gehwegbreiten und Engstellen

Neben der Qualität der Oberflächenmaterialien entscheidet insbesondere auch die Breite der Gehwege darüber, ob und wie gut einzelne Wege für verschiedene Gruppen nutzbar sind. Der Breiten-, Längen- und Höhenbedarf („Verkehrsraumbedarf“) ergibt sich aus dem Zusammenspiel von körperlicher Abmessung einer zu Fuß gehenden Person sowie der für die Person erforderlichen Bewegungsspielräume. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (z.B. Personen im Rollstuhl, mit einem Rollator oder mit einem Langstock; Personen, die die Hilfe einer Begleitperson oder eines Begleithundes benötigen) haben dabei höhere spezifischere Anforderungen, d.h. einen entsprechend größeren Raumbedarf. So benötigt beispielsweise eine Person im Rollstuhl eine Breite von mindestens 90 cm, für eine 180°-Drehung hingegen bereits eine Fläche von 1,50 m x 1,50 m (sog. Rotationsflächenbedarf). Die Breite von Gehwegen sollte in der Regel zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen, und Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen, Abfallbehälter etc.) darf diese Breite nicht bzw. nicht wesentlich einschränken (vgl. FGSV 2011: 23 sowie den Gestaltungsleitfaden im Anhang).

Die Gehwegbreiten in der Siegburger Innenstadt variieren z. T. sehr stark. Häufig sind schmale Abschnitte oder einzelne Engstellen zu finden; einen Schwerpunkt bildet hier vor allem der Bereich westlich der Fußgängerzone (vgl. Abbildung 8). Dies führt für gehbehinderte Personen, wie z.B. Rollstuhlfahrende oder Nutzer von Rollatoren, entweder zu Umwegen, da ein Wechsel der Straßenseite erforderlich wird oder andere, längere Wegebeziehungen genutzt werden, oder zu Unbehagen, wenn beispielsweise auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Besonders sind problematische Bereiche dort, wo die Gehwege auf beiden Straßenseiten eine zu geringe Breite

aufweisen und weitere, erschwerte Rahmenbedingungen (wie z.B. erschütterungsreiche Oberflächenbeschaffenheit) hinzukommen.

Abbildung 6: Engstellen auf Gehwegen



Quelle: eigene Fotos

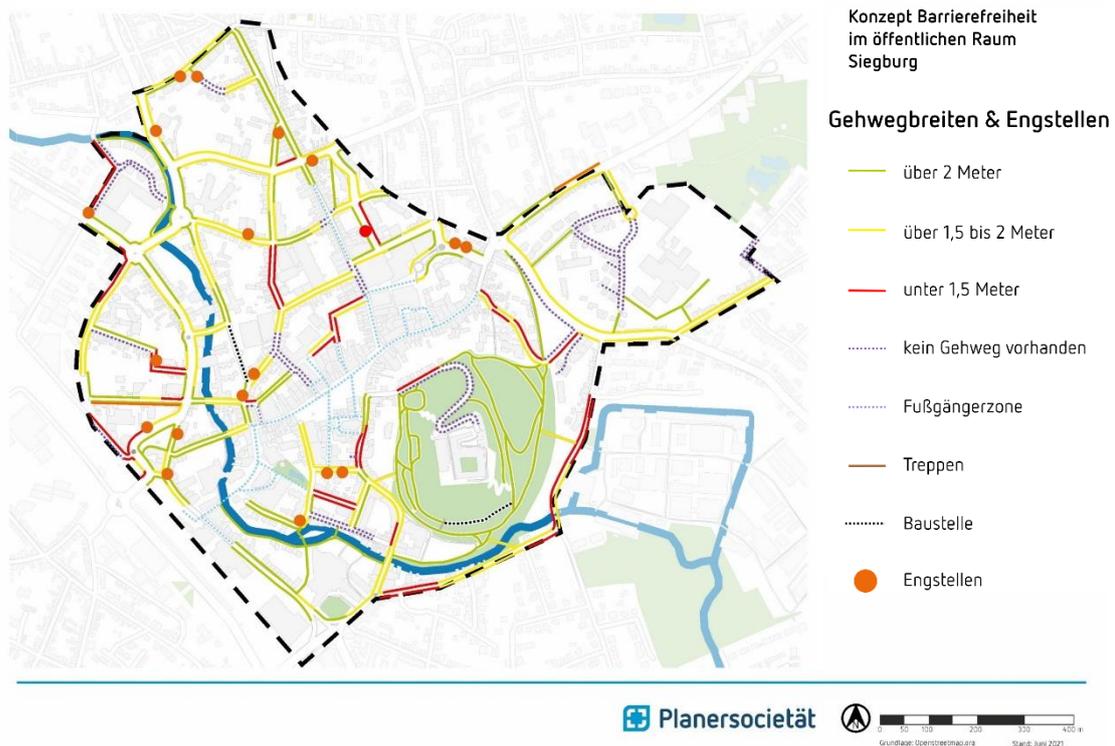
An anderen Stellen in der Siegburger Innenstadt ist der Gehweg zwar prinzipiell breit genug (auch für mobilitätseingeschränkte Personen), jedoch erschweren Hindernisse z.T. die Durchlässigkeit oder schränken diese gar komplett ein. Die Hindernisse können festes Stadtmobiliar sein, wie etwa Straßenlaternen, die sich nicht ohne Weiteres entfernen oder an eine andere Stelle setzen lassen. Daneben gibt es jedoch auch temporäre Hindernisse, die das Durchkommen erschweren oder unmöglich machen. Dies können falsch oder ungünstig abgestellte Fahrzeuge sein, aber auch Werbeaufsteller, Baustellen oder Außenbestuhlungen von Gastronomie.

Abbildung 7: Hindernisse schränken die Gehwegbreite und Nutzbarkeit ein



Quelle: eigene Fotos

Abbildung 8: Gehwegbreiten und Engstellen in der Siegburger Innenstadt



Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

(Hinweis: Die Klasseneinteilung wurde anhand des Rotationsflächenbedarfs einer Person im Rollstuhl (Fläche von 1,5 m x 1,5 m) vorgenommen (vgl. Gestaltungsleitfaden im Anhang). Dementsprechend fallen Gehwege mit einer Breite unter 1,5 m in die Kategorie „rot“; erst Gehwege ab einer Breite von 2,0 m werden als „grün“ gekennzeichnet.)

5.3 Stellplätze für Menschen mit Behinderung

Im Untersuchungsbereich gibt es aktuell 50 Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Gemäß Rückmeldungen während des Beteiligungsprozesses wird die vorhandene Anzahl als ausreichend empfunden, allerdings sind die Stellplätze wohl häufig durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge blockiert, weshalb stärkere Schwerpunktkontrollen empfohlen werden.

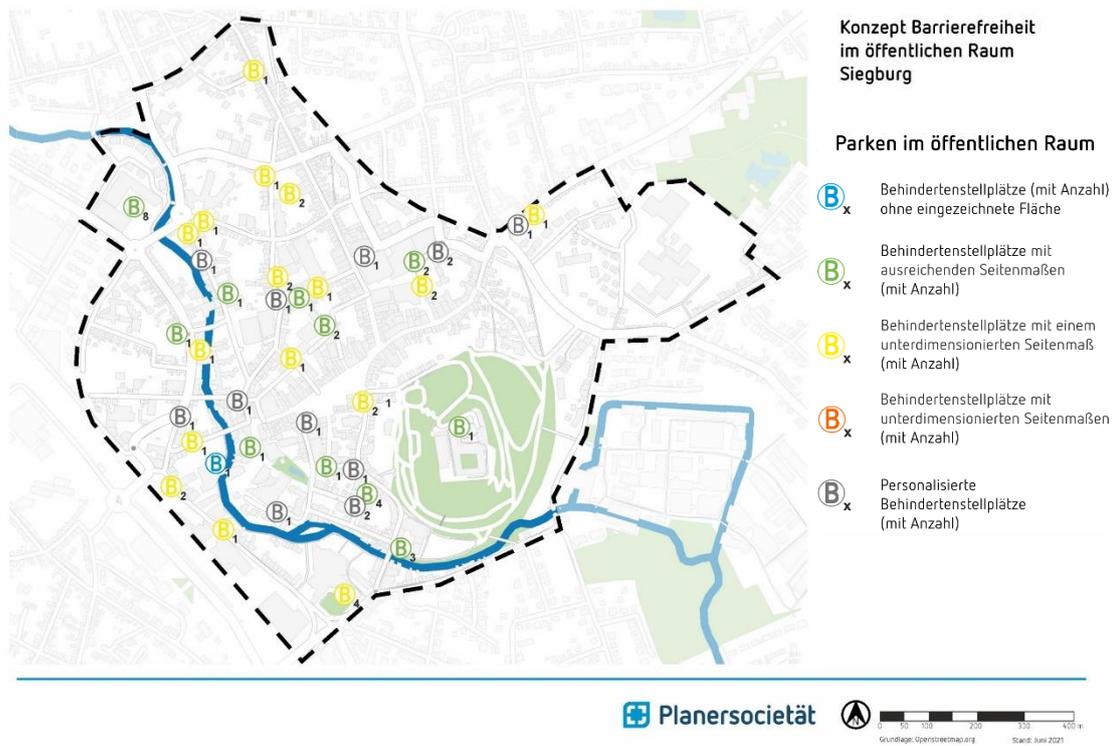
Die Stellplätze sind im gesamten Innenstadtbereich verteilt, mit einer leichten Konzentration an der Fußgängerzone und im Umfeld von öffentlichen Gebäuden sowie Einkaufsmärkten. Die Mindestmaße und die weiteren Rahmenbedingungen (z.B. möglichst ebene Ausgestaltung) entsprechen oftmals den Anforderungen (vgl. Gestaltungsleitfaden im Anhang). Zahlreiche Stellplätze sind jedoch in einem unterdimensionierten Seitenmaß angelegt. Für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg empfiehlt sich eine Mindestbreite von 3,5 m sowie eine Mindestlänge von 5,0 m.

Abbildung 9: Gut gestaltete Behindertenstellplätze im Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Fotos

Abbildung 10: Behindertenstellplätze in der Siegburger Innenstadt



Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

5.4 Barrieren für Sehbehinderte

Schmale Gehwege, versperrte Wege, unebene bzw. schwierige Oberflächen sowie häufig wechselnde Oberflächen zählen zu den bereits genannten Hürden für sehbehinderte Menschen. Speziell für Sehbehinderte gibt es noch weitere Barrieren im öffentlichen Raum. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass sich die Gruppe der Sehbehinderten sehr heterogen zusammensetzt. Neben Personen ohne Sehvermögen (Blinde) gibt es eine Vielzahl an Erkrankungen und Ursachen, die zu Sehschwächen bzw. -einschränkungen führen (z.B. Farbenblindheit, Linsentrübung, Blendempfindlichkeit, Verlust der zentralen Sehschärfe). Dies gilt es entsprechend zu berücksichtigen.

Leitende Elemente auf Straßen und Gehwegen sind für sehgeschwächte Personen zur Orientierung im öffentlichen Raum von hoher, für blinde Personen von essenzieller Bedeutung. Insbesondere an Querungen sind diese unerlässlich zur Gewährleistung einer sicheren Überwindung von Straßen; aber auch auf – speziell größeren – Plätzen sind diese für die Orientierung wichtig (bspw. entlang der Neuen Poststraße oder auf dem Marktplatz). Die leitenden Elemente (z.B. in Form eines Leitsystems mit Bodenindikatoren oder in Form anderer Materialien wie Kleinpflasterstrukturen oder Kanten) fehlen aktuell an zahlreichen Stellen in der Innenstadt. So weisen beispielsweise viele Kreisverkehre im Untersuchungsbereich zwar Bordabsenkungen für gehbehinderte Personen auf (Bordhöhen ≤ 1 cm), es fehlt jedoch ein Leitsystem für Sehbehinderte, so dass ein unachtsames Betreten der Fahrbahn möglich und die Orientierung erschwert ist (vgl. Abbildung 11). Auch manche Bushaltestellen sind nicht mit Bodenindikatoren ausgestattet, so dass Sehbehinderte Schwierigkeiten haben, die Haltestellen exakt zu verorten.

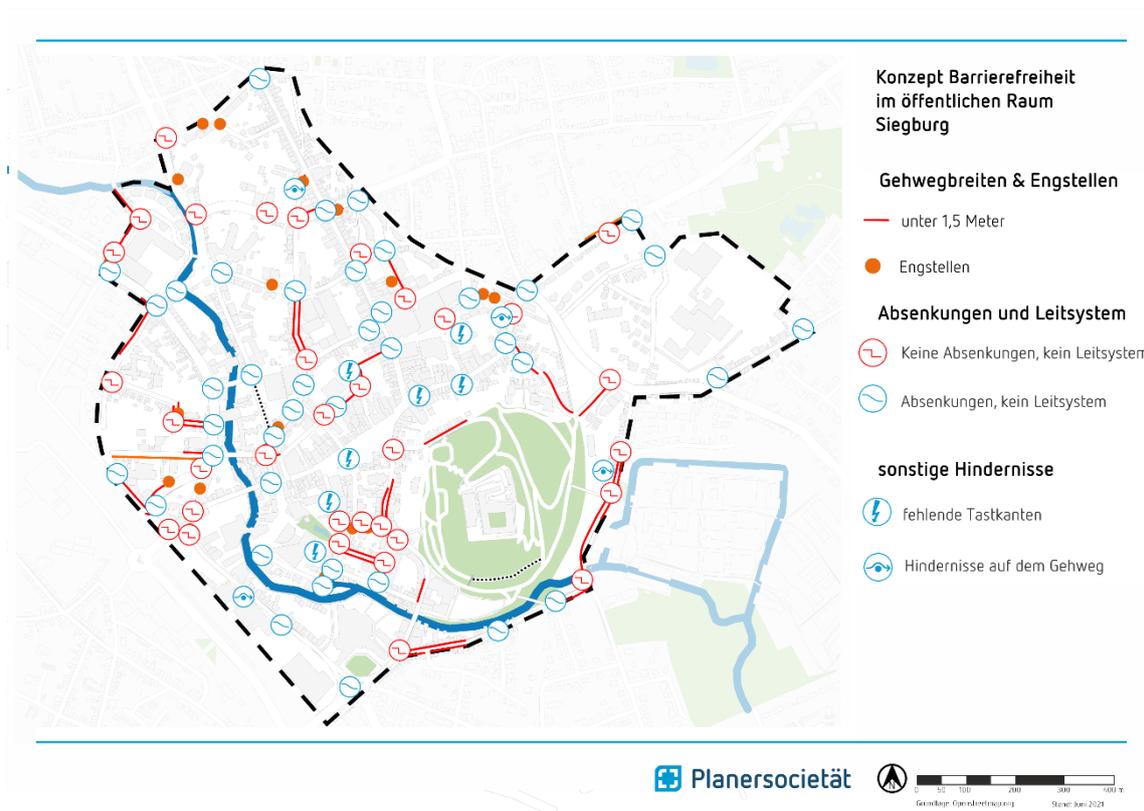
Abbildung 11: Absenkungen ohne Leitsystem und ohne taktile Kante



Quelle: eigene Fotos

Ein großes Problem für sehgeschwächte Personen im öffentlichen Raum sind fehlende Kontraste, insbesondere an Stufen (Einzelstufen oder Treppenanlagen). So sind nicht alle Treppen in der Siegburger Innenstadt kontrastreich gestaltet. Ebenfalls sind wechselnde Oberflächenmaterialien bzw. unebene oder anderweitig nicht optimale Oberflächen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen problematisch, da nicht immer unterschieden werden kann, ob damit ein Höhenunterschied bzw. ein Absatz verbunden ist und ggf. Stolpergefahren drohen.

Abbildung 12: Mängel für Sehbehinderte im Untersuchungsgebiet



Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

5.5 Barrieren für Gehbehinderte

Gehbehinderte Menschen – dazu werden Personen sowohl ohne Hilfsmittel (z.B. Personen mit Arthrose) als auch mit Hilfsmitteln wie Gehstock, Rollstuhl, Rollator usw. gezählt – treffen im Straßenraum sowie im Übergang zwischen privaten und öffentlichen Flächen auf zahlreiche Probleme und Barrieren. Schmale Gehwege, Stufen ohne alternative Möglichkeiten wie z.B. Rampen, temporär oder dauerhaft versperrte Wege, hohe Kanten an Überwegen und anderweitig bedingt geeignete Oberflächen erschweren deren Mobilität im öffentlichen Raum erheblich oder führen dazu, dass dieser Personenkreis Umwege bewältigen muss oder Wegeverbindungen ggf. gänzlich meidet. So fehlt beispielsweise bei einigen Absenkungen ein entsprechendes Pendant auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, so dass die Fahrbahn nicht direkt, sondern nur diagonal gequert werden kann; in Kurvenbereichen sind die Absenkungen teilweise sehr schmal, wodurch insbesondere bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie z.B. Rollatoren oder Kinderwagen sehr genau manövriert werden muss.

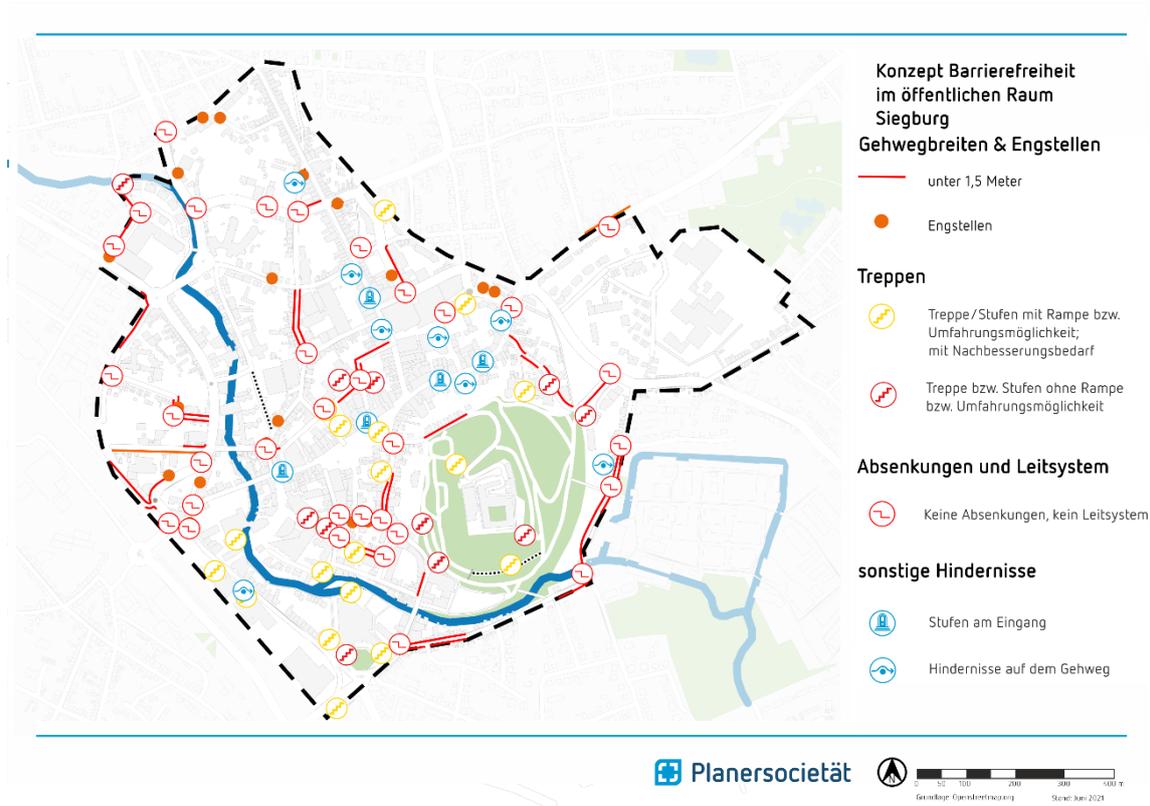
Abbildung 13: Mängel für Gehbehinderte Menschen im Untersuchungsgebiet, beispielsweise fehlende Absenkungen und zu enge Umlaufsperrn



Quelle: eigene Fotos

Allgemein sind Einzelprobleme zwar oft lösbar, besonders schwierig wird es aber dort, wo mehrere Mängel gleichzeitig auftreten. So ist beispielsweise die Holzgasse auf Grund des Kopfsteinpflasters und der Unebenheit der Oberfläche nur sehr eingeschränkt nutzbar, gleichzeitig sind die Seitenbereiche und Flächen mit ebener Struktur häufig durch Mobiliar, Gastronomieflächen oder Geschäftsauslagen verstellt.

Abbildung 14: Mängel für Gehbehinderte im Untersuchungsgebiet

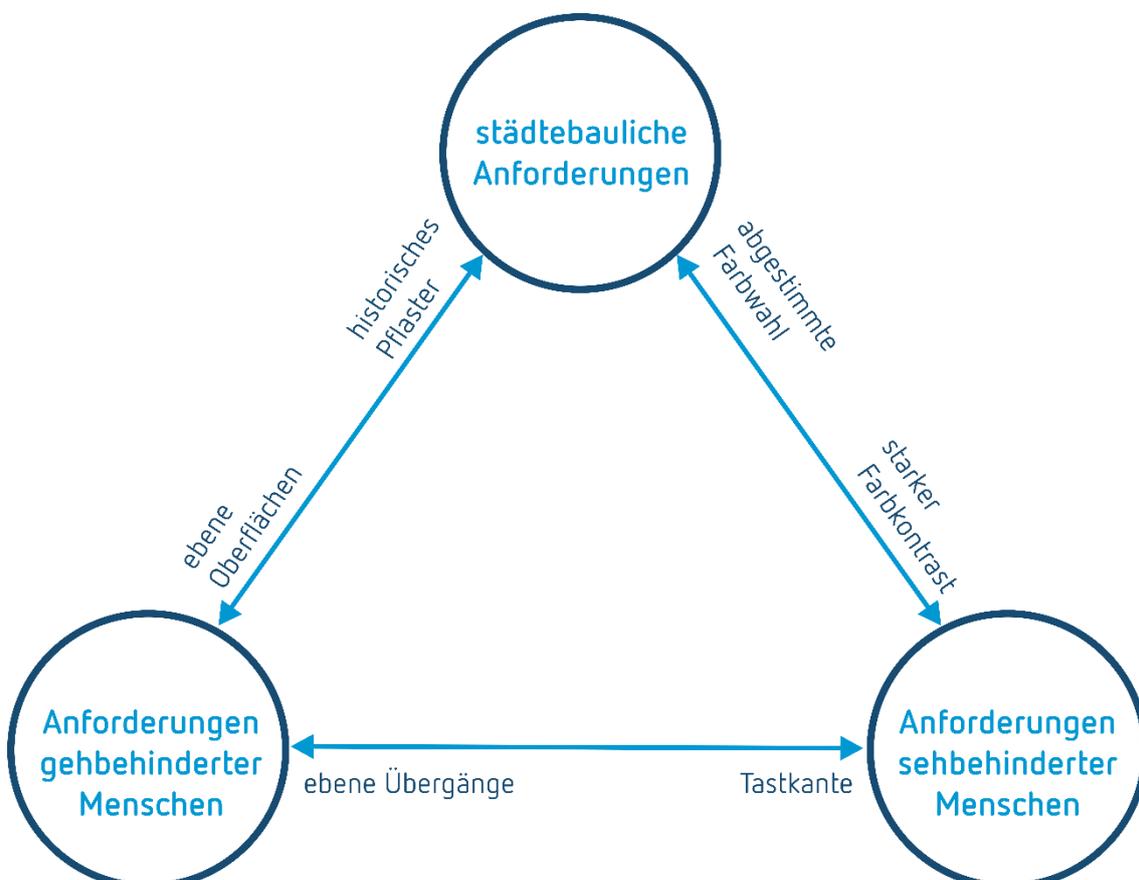


Karte in größerer Darstellung im Anhang zu finden

5.6 Zusammenfassende Betrachtung

In der Bestandsanalyse und durch die Beiträge der beteiligten Bürgerinnen und Bürger Siegburgs fällt auf, dass viele Barrieren direkt für mehrere Personengruppen ein Problem darstellen. Schmale Gehwege, (temporäre oder dauerhafte) Hindernisse auf Gehwegen oder schwierige Oberflächen sind beispielsweise für alle zu Fuß gehenden Personen gleichermaßen problematisch, speziell für Seh- und Gehbehinderte sowie für Personen mit Hilfsmitteln und Gegenständen wie Kinderwagen usw. aber am unangenehmsten. Andere Aspekte, wie z.B. die Querungssituationen, verdeutlichen wiederum, dass es auch Konflikte zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Mobilitätseinschränkungen gibt. Während eine Person im Rollstuhl oder mit einem Rollator eine möglichst fahrbahngleiche Absenkung benötigt, ist eine Person mit Sehbehinderung auf eine gute Erast- und Wahrnehmbarkeit der Kante zwischen Gehweg und Fahrbahn angewiesen; die ideale Lösung stellt hier eine getrennte Führung von Seh- und Gehbehinderten mit differenzierten Bordhöhen und einem darauf ausgerichteten Leit- und Orientierungssystem dar. Aber auch die städtebaulichen Anforderungen und Gegebenheiten stehen nicht immer in Einklang mit einer barrierefreien Gestaltung, so dass hier Lösungen gefunden werden müssen, die möglichst barrierearme Bedingungen schaffen und gleichzeitig auf die gewachsene gestalterische Situation Rücksicht nehmen. Die folgende Grafik veranschaulicht diese Zielkonflikte.

Abbildung 15: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen



Quelle: eigene Darstellung

6 Maßnahmen in den Lupenräumen

Zur Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Personen wurden basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den Beteiligungsformaten verschiedene Maßnahmen definiert und entwickelt, die innerhalb der Lupenräume getroffen werden sollten und sich in ihren Grundsätzen auch auf weitere Teile der Innenstadt übertragen lassen. Die im Folgenden beschriebenen Lösungen sind teilweise Um- oder Neubaumaßnahmen, die einen erheblichen Aufwand und entsprechende Kosten mit sich bringen. Hierbei ist zu beachten, dass sich umfangreiche und kostenintensive Umbauten gerade dann anbieten, wenn an Straßen oder Gehwegen turnusmäßige Arbeiten oder grundlegende Erneuerungen anstehen. Verbesserungen können jedoch auch durch geringe Investitionen, etwa mit Blick auf eine verbesserte Verfügbarkeit an Informationen geschaffen werden.

6.1 Kaiserstraße

Die Kaiserstraße bietet im nordwestlichen Abschnitt bereits jetzt durch eine durchgängig ebene Oberfläche eine gute Befahrbarkeit für Rollstühle und Rollatoren. Auch Sehbehinderte haben durch die vorhandene Regen-/Abflusrinne im Prinzip eine Orientierungsmöglichkeit und nutzen diese bereits als solche. Dennoch gibt es in mehrerer Hinsicht Optimierungsmöglichkeiten.

Die Fortbewegung für gehbehinderte Personen wird dadurch erschwert, dass in unregelmäßigen Abständen Außenbestuhlung, Geschäftsauslagen oder Stadtmobiliar Hindernisse bilden. Im vorderen Abschnitt, Ecke Burggasse ist zudem noch Kopfsteinpflaster verlegt, was die Befahrbarkeit erschwert und teilweise Stolpergefahren birgt.

Sehbehinderte Personen sind durch diese Hindernisse ebenso betroffen. Besonders die innere Leitlinie ist immer wieder, unregelmäßig durch Hindernisse verstellt. Hinzu kommt, dass die Regen-/Abflusrinne zwar für blinde Personen ertastbar ist; für sehgeschwächte Personen hebt sie sich jedoch optisch nicht ausreichend von der Umgebung ab (fehlender Kontrast).

Des Weiteren ist die Einkaufsstraße abschnittsweise noch mit Kfz befahrbar, was zu weiteren Konflikten mit dem Fußverkehr führt. Auch die Sitzgelegenheiten in diesem Abschnitt sind häufig mangelhaft für mobilitätseingeschränkte Personen, da sie weder über Rücken- oder Armlehnen verfügen. Auf Grund des aktuellen Gestaltungscharakters, mit einer asphaltierten mittleren Fahrbahn, den gepflasterten Seitenräume und klarer Linearität, wirkt die Fußgängerzone eher als Straßenraum und weniger als Aufenthaltsraum und Flanierzone.

Abbildung 16: heutige Situation Kaiserstraße



Quelle: eigene Fotos

Eine deutlich effektivere und auf längere Sicht zu erzielende Verbesserung stellt die Erneuerung des Oberflächenmaterials im vorderen Teil der Kaiserstraße, u. U. mit einer Neuaufteilung des Straßengrundrisses dar. Hierbei ist auf einen gut berollbaren und griffigen Untergrund zu achten. Zur Orientierung für sehbehindere Personen ist eine taktile Leitlinie zu installieren, welche in der Mitte der Gehbereiche verläuft. Der Raum um die Leitlinie ist frei von Hindernissen zu halten. Dazu bietet es sich an, die Seitenräume vor den Geschäften als Flaniererraum zu nutzen und eine klare Fläche zu definieren, die von den Geschäften genutzt werden kann.

Darüber hinaus sollten neue Sitzgelegenheiten angeschafft werden, die mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet sind. Weitere Elemente wie Spielmöglichkeiten für Kinder, Radabstellanlagen, Wasserspiel oder Begrünung sollten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eingesetzt werden.

Abbildung 17: Ideenskizze Umgestaltung Kaiserstraße vor dem Kaufhof



Quelle: eigene Darstellung

Zur Problemlösung der Straßenraumgestaltung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität im nord-westlichen Abschnitt wird eine Zonierung der Fußgängerzone mit einer Definition unterschiedlicher Bereiche vorgeschlagen:

- Der größte und in der Mitte liegende Bereich dient als Multifunktionsfläche; auf der eine barrierefreie Fortbewegung und Radverkehr möglich sind, wie auch ausreichende Breite für Rettungswesen oder vereinzelt Anlieferverkehre. Die Linearität sollte durch verschiedene Elemente, wie Sitzinseln, Begrünung, Radabstellanlagen oder Spielelemente aufgebrochen werden.
- Die Seitenräume bzw. die Bereiche vor den Geschäften sollten als *Flaniererraum* belassen werden. Hier bewegen sich Personen, die gemütlich „schlendern“ und die Auslagen betrachten möchten; gleichzeitig kann dieser Raum für Stadtmöblierung, Geschäftsauslagen und Außenbestuhlung genutzt werden.

Die Zonierung der Fußgängerzone ist jedoch als längerfristig zu realisierende Maßnahme zu sehen, da hiermit ggf. größere Umbauten verbunden sind und der derzeitige gute bauliche Zustand der Fußgängerzone keinen akuten Handlungsbedarf erkennen lässt.

Zumindest als kurzfristig realisierbar wird daher die Optimierung der Regen- / Abflusrinne als Orientierungshilfe vorgeschlagen. Mittels einer Einweißung des bestehenden Teils entsteht kostengünstig ein größerer optischer Kontrast. Dabei ist zudem sicherzustellen, dass ausreichende Flächen im Umkreis zur Verfügung stehen und diese nicht durch den ruhenden Verkehr oder Mobiliar verstellt wird. Dadurch kann bereits ein erheblicher Mehrwert generiert werden; ggf. kann diese Neugestaltung in Teilbereichen auch bereits einige Elemente der Zonierung vorwegnehmen bzw. eine Art Teilrealisierung darstellen.

Im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) wird der Knotenpunkt Kaiserstraße/Burggasse neugestaltet. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht länger über die Cecilienstraße durch die Einkaufsstraße zum Parkplatz an der Orestiadastraße geführt werden, da dieser Parkplatz künftig mit einem Wohn- und Geschäftshaus, das sog. Marktquartier, bebaut wird und sich so eine neue Verkehrsführung ergibt, in der eine barrierearme Gestaltung der Fußgängerzone für diesen Knotenpunkt ermöglicht werden kann.

Abbildung 18: Ideenskizze zur Umgestaltung und Zonierung der nordwestlichen Kaiserstraße



Quelle: eigene Darstellung

6.2 Holzgasse – Zeithstraße

Die heutigen Schwierigkeiten für seh- und gehbehinderte Personen in der Holzgasse und der Zeithstraße lassen sich vordergründig auf die mangelhaften Oberflächeneigenschaften zurückführen. Das durchgängig verlegte Kopfsteinpflaster sowie die hinzukommenden Witterungs- und altersbedingten Beeinträchtigungen der Oberflächen führen zu Unsicherheiten und können vereinzelt zu Stolperfallen werden. Bei geplanten umfangreicheren Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen sind im Sinne der Barrierefreiheit neue geeignete Oberflächenmaterialien auszuwählen (fest, griffig/rutschfest, fugenarm/engfugig, erschütterungsfrei/-arm, ebenflächig/berollbar, blendfrei). Zudem ist auch in diesem Lupenraum die Orientierung für sehbehinderte Menschen sehr schwierig, da die inneren Leitlinien häufig durch verschiedene Gegenstände versperrt ist.

Abbildung 19: heutige Situation Holzgasse / Zeithstraße



Quelle: eigene Fotos

Daher wird neben der Erneuerung des Oberflächenbelags auch in der Holzgasse die Anlage einer taktilen Leitlinie, welche in der Mitte des Straßenraums verläuft, empfohlen. In der Holzgasse empfiehlt sich ebenfalls eine gewisse Zonierung des zur Verfügung stehenden Raumes. Der mittlere Bereich ist der barrierefreien Fortbewegung vorbehalten und von sonstigem Mobiliar freizuhalten. Die Seitenbereiche sind für die Nutzung durch die Gastronomie, Geschäfte und sonstige Nutzungen (bspw. Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten etc.) vorgesehen. Zur klaren Abtrennung der Bereiche können die Bereiche kontrastreich unterschieden oder mit einer klaren Trennlinie im Pflaster gekennzeichnet werden (vgl. Abbildung 20).

Neben der Anlage barrierefreier Sitzgelegenheiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, empfiehlt es sich zudem, Maßnahmen für den Lieferverkehr zu konzipieren, beispielsweise über Sammelanlieferzonen, von denen aus die Auslieferung an die Geschäfte mit Klimaneutralen Kleinfahrzeugen oder Lastenfahrrädern erfolgt.

Die Neugestaltung der Holzgasse ist als eine von vielen Maßnahmen im ISEK vorgesehen und soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Abbildung 20: Ideenskizze Umgestaltung Holzgasse



Quelle: eigene Darstellung

6.3 Rathausumfeld

Im Umfeld des Rathauses kommt es in den nächsten Jahren zu vielen baulichen Um- und Neubau-maßnahmen. So sind beispielsweise die Überbauung des ehemaligen Allianzparkplatzes zwischen Sebastiansgasse und Burggasse / Orestiadastraße, die Entstehung einer neuen Tiefgarage, die Sanierung des Rathauses sowie der Abriss des Duve-Hauses und das anschließende Anlegen einer Stichstraße zur Ringstraße geplant. Diese Maßnahmen bieten bereits viel Potenzial, den Großteil der aktuellen Probleme für Geh- und Sehbehinderte zu lösen. In der heutigen Situation sind dies vor allem die schmalen Gehwegbreiten und der unebene Oberflächenbelag sowie allgemein die fehlende Aufenthaltsqualität.

Abbildung 21: heutige Situation Rathausumfeld / Burggasse



Quelle: eigene Fotos

Bei der Umgestaltung des Areals ist im Sinne der Barrierefreiheit auf eine hochwertige Oberflächengestaltung zu achten sowie eine gute Orientierungsmöglichkeit zu gewährleisten. Die aktuellen Pläne sehen einen generell stark verkehrsberuhigten Bereich im Vergleich zur heutigen Situation vor; dies vor allem vor dem Hintergrund, dass aufgrund der Neu-/Umbauplanungen die Bedeutung dieses Bereichs für den Kfz-Verkehr stark sinkt. Für eine deutliche Steigerung der Fuß- und Radverkehrsqualitäten bietet sich daher die Gestaltung des Straßenraumes nach dem „Shared Space“ Gedanken an (vgl. Abbildung 22). Ein gemeinsam genutzter Raum für alle Verkehrsteilnehmenden ohne klare Abgrenzung der Fahrbahn und der Seitenräume. Durch die niveaugleiche Ausgestaltung ist der Raum für gehbehinderte Personen gut nutzbar und ein „freies“ Bewegen im Raum möglich. Für Menschen mit Sehbehinderungen wäre bei diesem Gestaltungsprinzip die Orientierung ggf. schwieriger; daher ist eine taktile Führungslinie mit zu planen und zu installieren. Die Führung der Leitlinie bietet sich hier im Seitenraum an und ist mit ausreichenden Abständen zur Bebauung zu planen. Auch wenn das Querens allgemein in dem gesamten Verlauf möglich sein soll, müssen für Menschen mit Sehbehinderungen gute Querungsstellen taktil und kontrastreich berücksichtigt werden. Die taktile Leitlinie sollte darüber hinaus auch über den Nogen-ter Platz führen, auf dem aktuell die Orientierung sehr schwerfällt.

Neben der Neugestaltung der Burggasse und den anliegenden Straßen sind in dem Bereich auch weitere Behindertenstellplätze einzuplanen, um die Erreichbarkeit zu den öffentlichen Gebäuden sicherzustellen.

Abbildung 22: Ideenskizze Umgestaltung Burggasse



Quelle: eigene Darstellung

6.4 Ankergasse – Scheerengasse – Grimmelsgasse

Der Bereich der Anker-, Scheeren- und Grimmelsgasse zeichnet sich aktuell durch eine sehr hohe Versiegelung aus und stellt trotz der geringen Verkehrsbelastung einen Großteil der Fläche dem motorisierten Verkehr zur Verfügung. Die Bereiche des Fußverkehrs weisen zudem einen oft unebenen Oberflächenbelag auf. Die Ein- und Ausfahrten der Parkbauten stellen besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar, da die Querungsdistanzen vergleichsweise groß sind, teilweise nicht linear verlaufen und der zu Fuß Gehende sich unterordnen muss. Auch eine gute Orientierung für Menschen mit Seheinschränkungen ist nicht gegeben. Vor allem in den Abendstunden empfinden die Teilnehmenden der Beteiligungsveranstaltungen diesen Bereich als Angstraum, da die Beleuchtung nicht Flächendeckend ist. In Summe dieser Mängel wird der Bereich aktuell von mobilitätseingeschränkten Personen gemieden (vgl. Kapitel 8.1 Dokumentation Stadtteilspaziergang).

Abbildung 23: Aktuelle Situation Ankergrasse



Quelle: eigene Fotos

Der großflächige Raum mit seiner Nähe zur Fußgängerzone und dem Verlauf der alten Stadtmauer bietet allerdings viel Potenzial zur Platzgestaltung und Steigerung der Aufenthaltsqualitäten. Vor-dergründig sind hierzu die aktuellen Fahrbahnbreiten zu reduzieren (aktuell zweispurige Einfahrt in Richtung der Parkbauten) und die gewonnenen Flächen für neue Grünflächen zu nutzen (u.a. auch zur Steigerung der Klimaresilienz). Für eine deutliche Steigerung der Qualitäten für den Fußverkehr wird empfohlen, durchgängige Gehwege (Gehwegüberfahrten) im Bereich der Ein- und Ausfahrten der Parkbauten zu schaffen, so dass die zu Fuß Gehenden hier bevorrechtigt werden. Besonders der Bereich zur Zufahrt der Tiefgarage Scheerengasse kann als durchgängige Fläche für den Fußverkehr gestaltet werden, wodurch ebenfalls die gradlinige Verbindung in Richtung Cecilienstraße vereinfacht wird (vgl. Abbildung 26).

Zudem ist auch in diesem Lupenraum, besonders entlang der Ankergrasse, eine vollständige Erneuerung der Oberfläche zu empfehlen. Durch eine neue Platzgestaltung der Fläche neben der Stadtmauer, können neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Hierzu sind neben der Erneuerung des Oberflächenbelags barrierefreie Sitzgelegenheiten, Spiel- und Aufenthaltselemente (bspw. Infotafeln Stadtmauer) sowie ebenfalls weitere Bepflanzungen zu empfehlen (vgl. Abbildung 24). Auch die Installation weiterer Beleuchtungselemente wird empfohlen; eine indirekte Beleuchtung des Areals durch anstrahlen der Stadtmauer oder der neuen Begrünung, kann den Platz

städtebaulich aufwerten und das subjektive Sicherheitsempfinden stärken. Um die Orientierung für Menschen mit Seheinschränkungen zu gewährleisten, ist auch in diesem Bereich eine taktile Leitlinie mit zu planen.

Abbildung 24: Ideenskizze Umgestaltung Ankergasse



Quelle: eigene Darstellung

6.5 Zusammenfassung und allgemeine Maßnahmen

In den betrachteten Lupenräumen zeigen sich viele Gemeinsamkeiten in der Einschränkung der Barrierefreiheit für seh- und gehbehinderte Personen. Vordergründig sind dies die Orientierung im Raum und die Qualität der Oberflächen.

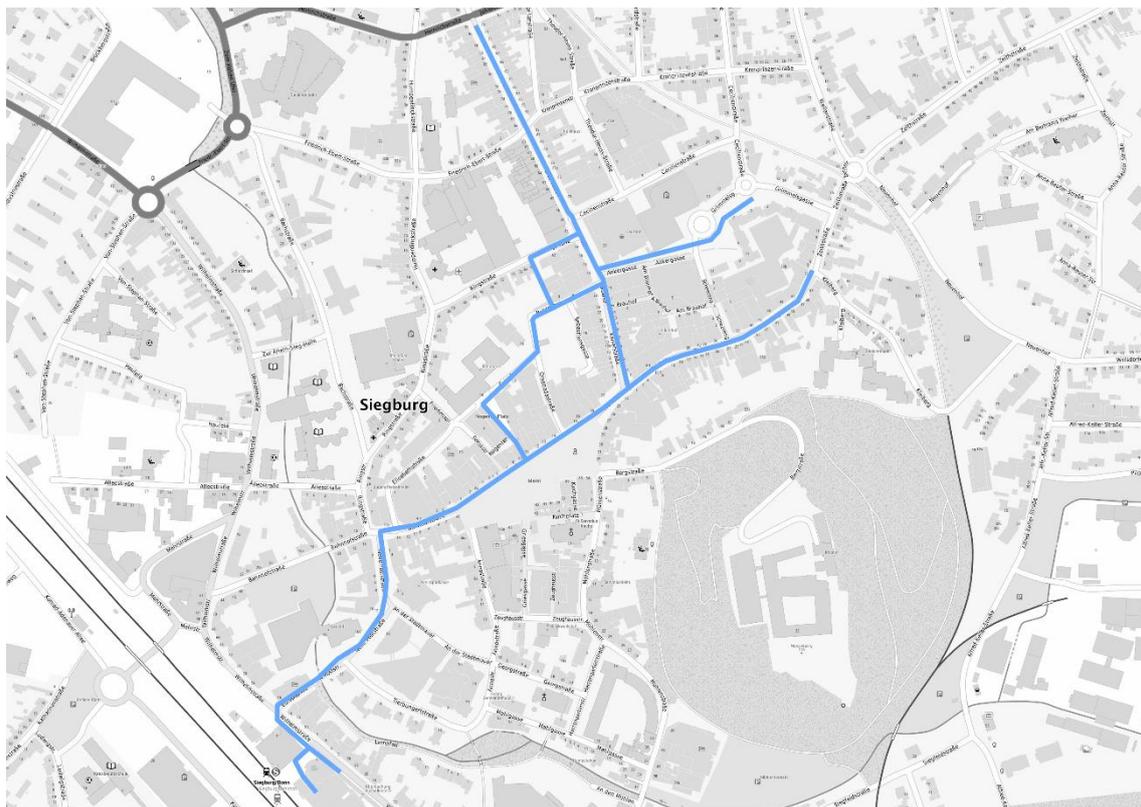
Da in den zusammenhängenden Lupenräumen kein taktiles Leitsystem vorhanden ist, sind Personen mit Seheinschränkungen auf die innere Leitlinie angewiesen. Diese ist allerdings häufig durch Geschäftsauslagen oder Gastronomie Bereiche verstellt. Auf offenen Plätzen wie dem Marktplatz oder am S-Carre existiert zudem keine natürliche Leitlinie zur Führung.

Daher empfiehlt sich langfristig die **Anlage eines durchgängigen Blindenleitsystems** in allen Lupenräumen sowie darüber hinaus zum Bahnhof und über den Marktplatz (vgl. Abbildung 25). Das Bodenleitsystem ist langfristig lückenlos, als geschlossene Informationsketten zu konzipieren, so dass der Weg vom Herkunftsort bis zum Zielort eindeutig auffindbar ist. Bei der Installation sind die Hinweise aus dem Gestaltungsleitfaden zu beachten (Anhang 1). Mögliche Umsetzungen sind mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein abzustimmen.

Darüber hinaus stellt besonders für Personen mit Geheinschränkungen die aktuellen Oberflächeneigenschaften ein größeres Problem dar. In vielen Bereichen der Lupenräume sind Pflastersteine verlegt, die aufgrund der meist unebenen Oberfläche und der überwiegend vorkommenden Breitfugigkeit problematisch sowohl für Geh- und Sehbehinderte (starke Erschütterungen bei der

Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator; Gefahr des Hängenbleibens mit dem Langstock) als auch für viele zu Fuß Gehende (u.a. eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr) sind. An mehreren Stellen weist die Oberfläche zudem Witterungs- und altersbedingte Beeinträchtigungen auf bzw. wurde an vielen Stellen lediglich punktuell ausgebessert, wodurch ein „Flickenteppich“ an verschiedenen Materialien und Mustern entsteht, der sich auch negativ aufs Stadtbild auswirkt (bspw. Ankergasse).

Abbildung 25: Übersicht Verlauf des Blindenleitsystems im Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung, Hintergrund TopPlusOpen

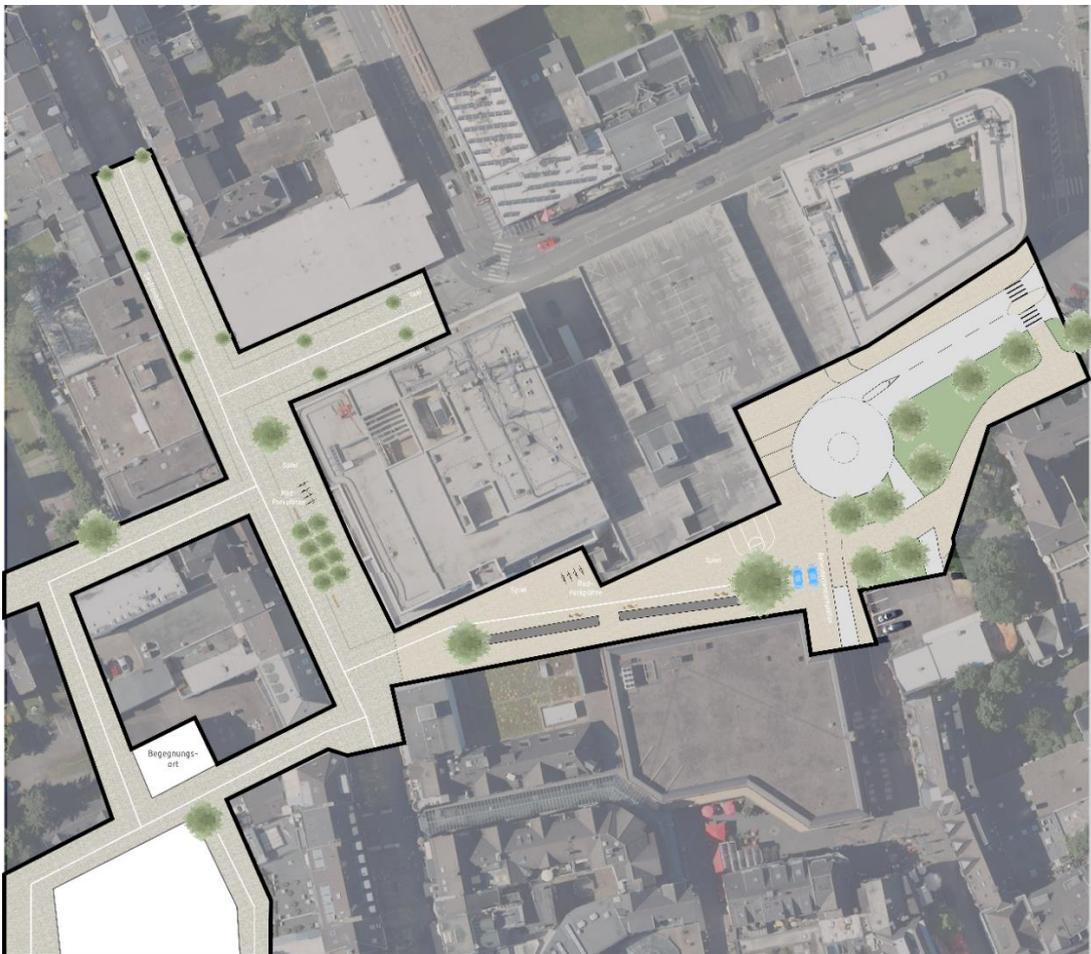
Daher wird für alle Lupenräume langfristig **die Erneuerung der Gehwegoberflächen** empfohlen. Bei der Erneuerung der Oberflächen sind auf feste, griffige/rutschfeste, fugenarme/engfugige, erschütterungsfreie/-arme sowie ebenflächige/berollbare Eigenschaften zu achten.

Neben diesen zwei Schlüsselmaßnahmen, die bereits einen großen Mehrwert für Barrierefreiheit in der Siegburger Innenstadt liefern, sind verschiedene kleinere (auch kurzfristig umsetzbare) Maßnahmen empfehlenswert. So ist unter anderem bei der **Wahl neuer Sitzgelegenheiten** auf gute Komforteigenschaften für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu achten. Die Sitzgelegenheiten sollten daher Rücken- und Armlehnen aufweisen.

Bei den Begehungen vor Ort sind zudem oftmals **temporäre Hindernisse im Gehwegbereich** aufgefallen. Dies sind zum Teil Anlagen der Außengastronomie, die oftmals über den gesamten Tag oder einen längeren Zeitraum die anliegenden Gehwege verengen und verkleinern. Teilweise sind dies aber auch ungünstig abgestellte Fahrzeuge, die zwar meist nur für einen kurzen Zeitpunkt Wege oder Bereiche mit abgesenktem Bordstein versperren, jedoch diese dann in diesem Moment un- oder schwer passierbar machen. Hier könnte sowohl ordnungsrechtlich als auch mit speziellen

Aktionen und Kampagnen vorgegangen werden. Eine Möglichkeit zeigt das Beispiel „Nina“. Das von der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) initiierte Projekt existiert seit 2005. In diesem Projekt lässt „Nina“ mittels hinter den Scheibenwischern von Falschparkern verteilten Flyern fragen: „Warum stehst Du auf meinem Weg?“. Inzwischen hat sich das Forum Verkehrssicherheit Hamburg 2009 der Aktion „Nina“ angeschlossen. Auch Gespräche mit Gastronomie-/Ladenbesitzern können zur Problemlösung beitragen. Das Ziel sollte im Allgemeinen nicht sein, möglichst viele Personen abzustrafen, sondern vor allem ein höheres Bewusstsein und eine Sensibilisierung zu erzeugen, wie entscheidend selbst ein kurzes Versperren der Wege insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sein kann.

Abbildung 26: Übersicht Maßnahmen in den Lupenräumen (ohne Holzgasse)



Quelle: eigene Darstellung, Hintergrund Luftbilder geobasis.nrw

Lupenraum	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Abhängigkeiten / Sonstiges
Kaiserstraße	Problematische Orientierung für sehbehinderte Personen auf Grund von verstellter innerer Leitlinie. Seitenräume nicht durchgängig begehbar auf Grund von Aufstellern und Gastronomie. Fehlende bzw. mangelhafte Sitzgelegenheiten. Kfz-Verkehr in Fußgängerzone. Straßencharakter durch mittlere Fahrbahn und Linearität	Zonierung der Fußgängerzone in einen Bereich „der eher schnelleren Fortbewegung“, beidseitige Flanierräume und einen freigehaltenen „Sonderbereich“ zur barrierefreien Fortbewegung. Erneuerung der Oberfläche und Installation eines Blindenleitsystems. Weniger Kfz-Verkehr zulassen, Lieferzonen schaffen. Neue Sitzgelegenheiten installieren.	Bei jeglichen Umgestaltungen der Fußgängerzone bzw. den Lupenräumen besteht Koordinationsbedarf mit der Umsetzung des ISEK und in der Kaiserstraße mit dem Neubau des Geschäftshauses Kaiser-Carré. Die dadurch geplanten Umbaumaßnahmen bieten sich an auch die generelle Sanierung bzw. Erneuerungsmaßnahmen in der Fußgängerzone umzusetzen. Ausreichende Fahrgasse für Rettungswesen und Karnevalsanzug beachten.
Holzgasse und Zeithstraße	Schlechte Befahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren. Innere Leitlinie häufig verstellt. Mangelnde Aufenthaltsqualität durch ruhenden Verkehr und Straßenraumgestaltung. Mangelhafte Sitzgelegenheiten	Vollständige Erneuerung der Oberfläche. Blindenleitsystem und Zonierung. Klare Nutzflächen für Gastronomie und Geschäfte definieren. Flächen für weitere Nutzungen, wie Radabstellanlagen oder Lieferverkehre, klar ausweisen und auf Freihaltung der barrierefreien Fortbewegung in der Mitte achten. Neue Sitzgelegenheiten installieren	Bei Straßen bzw. Abschnitten, bei denen Sanierungen oder Umbauten ohnehin in den nächsten Jahren anstehen, sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden.
Rathausumfeld	Teilweise sehr schmale Gehwegbreiten. Unebener Oberflächenbelag. Geringe Aufenthaltsqualität	Vollständige Erneuerung der Oberfläche und Neuaufteilung des Straßenraums: Schaffung einer Mischverkehrsfläche und/oder eines Komfortstreifens im Seitenraum zur barrierefreien Fortbewegung. Weitere Behindertenstellplätze schaffen. Taktile Abgrenzung zum Fahrbereich, weiche Separation. Taktiles Hervorheben guter Querungstellen.	Es bietet sich an, die Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraumes mit der Umsetzung des Verkehrsstiches zur Ringstraße zu planen.

Lupenraum	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Abhängigkeiten / Sonstiges
Ankergasse/ Scheerengasse/ Grimmelsgasse	Unterschiedliche Probleme (unebener Oberflächenbelag, kontrastarme Hindernisse, große Que-rungsdistanzen) erschweren die Fortbewegung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Ein- und Ausfahrten der Parkbauten als Hin-dernis und Gefahrenstelle für zu Fuß Gehende. Überdimensionierte Fahrbahnbreiten und starke Versiegelung. Mangelnde Aufenthaltsqualität	Vollständige Erneuerung der Oberfläche und Neu-aufteilung des Straßenraums: Gehwegüberfahrten vor Parkbauten, durchgängige Gehwege schaffen. Fahrbahnbreiten verringern, um neue Grünflächen zu schaffen. Behindertenstellplätze erneuern, Fremdnutzung verhindern. Neue Möblierung: Sitzbänke mit Rückenlehnen, Spielplätze, Infotafeln	Neben der Verbesserung der Barrierefreiheit bie-tet der Raum auch viel Potenzial in stadtplaneri-schen Aspekten im Sinne einer verbesserten Auf-enthaltsqualität und zur Verbesserung der Klima-resilienz. Die historische Stadtmauer weiter in der Vordergrund zu rücken und neue Grünflächen zu schaffen, wie bereits im ISEK vorgeschlagen, bie-ten sich ebenfalls hier an.

7 Fazit

Im Rahmen des Projekts „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum der Kreisstadt Siegburg“ wurde die Ausgangslage in der Siegburger Innenstadt intensiv untersucht; als Ergebnis konnte ein detailliertes Schwachstellenkataster zusammengetragen werden. Basierend auf diesen Rahmenbedingungen wurde daraufhin ein Maßnahmenkonzept für die Lupenräume Kaiserstraße, Holzgasse, Rathausumfeld und Ankergasse/Scheerengasse/Grimmelsgasse ausgearbeitet, um die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit in den nächsten Jahren zu verbessern und so mobilitätseingeschränkten Personen eine bessere Erreich- und Nutzbarkeit der Innenstadt bieten zu können. Viele der entwickelten Lösungsansätze gehen jedoch auch über eine reine Problemlösung hinaus, sondern zeigen allgemeine Mehrwerte für die Siegburger Innenstadt beispielsweise in Hinblick auf die Steigerung von Aufenthaltsqualitäten auf. Im Gestaltungsleitfaden wird schwerpunktmäßig auf relevante Aspekte in der Innenstadt eingegangen; gleichzeitig kann und sollte er auch als Gestaltungsrichtschnur und -ratgeber für das gesamte Stadtgebiet fungieren.

Die Öffentlichkeit (Verbände, Vereine, Seniorenheime) wurde an zwei Terminen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Sommer 2021 und Frühjahr 2022 in das Projekt eingebunden. Politik und Verwaltung sollten diese Betroffenen und weitere Akteure jedoch auch in die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte konsequent und umfassend einbezogen werden, um den Rahmen und die konkrete Ausgestaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen abzustimmen bzw. zu vertiefen und letztlich die Akzeptanz (weiter) zu erhöhen.

Die Umsetzung von Maßnahmen sollte insbesondere im Zuge von anstehenden oder notwendigen Sanierungen bzw. Erneuerungen erfolgen. Gleichzeitig ist das Zusammenspiel mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept der Siegburger Innenstadt zu beachten.

Die Arbeiten zum Projekt „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum der Kreisstadt Siegburg“ werden in der Erwartung abgeschlossen, dass während und nach der Beratung in den politischen Gremien die im Maßnahmenkonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet/geplant oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden und der Gestaltungsleitfaden bei allen zukünftigen Planungs- und Bauprozessen zum Einsatz kommt.

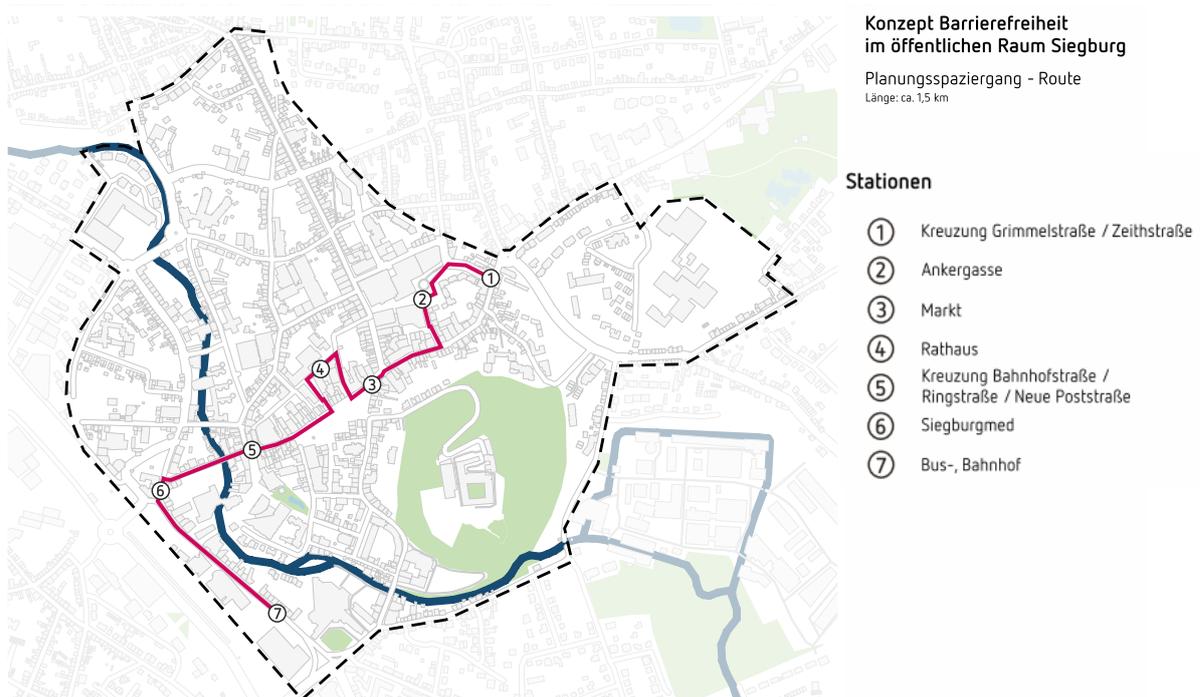
8 Dokumentation

8.1 Planungsspaziergang

Begrüßung

Am 22.06.2021 fand der Planungsspaziergang zum Konzept ‚Barrierefreiheit im öffentlichen Raum‘ in der Innenstadt Siegburg statt. Die Begehung begann um 15:00 Uhr am Fußgängerüberweg (FGÜ) an der Kreuzung Grimmelsgasse/Zeithstraße. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich Mitarbeitenden der kommunalen Verwaltung, betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitarbeitenden der Planersocietät zusammen. Frau Abermet, Mitarbeiterin des Stadtplanungsamts der Kreisstadt Siegburg, begrüßt die Teilnehmenden, stellt sich und die Mitarbeitenden der Planersocietät vor und geht auf den Anlass der Begehung ein. Herr Bexen, Geschäftsführer der Planersocietät, erläutert kurz den Hintergrund des Barrierefreiheitskonzepts sowie den derzeitigen Bearbeitungsstand des Projektes. Anschließend stellen sich alle weiteren Teilnehmenden vor.

Abbildung 27: Begehung Siegburg - Routenverlauf



Station 1: Kreuzung Grimmelsgasse / Zeithstraße

An dieser Station werden die Themen FGÜ, Bushaltestelle und Parkhausausfahrt angesprochen. Die Teilnehmenden bekommen für die Begehung Brillen, die verschiedene seheinschränkende Krankheiten simulieren, sowie einen Langstock, um die Bedürfnisse von Menschen mit Seheinschränkungen nachvollziehen zu können.

- Der FGÜ wird als problematisch gesehen, da die Querung versetzt ist, die Sichtachsen für zu Fuß Gehende und Fahrzeugführende nicht ausreichend sind und die Querungsdistanz

sehr groß ist. Daher wird dieser Bereich von Menschen mit Sehenschränkungen gemieden. Sie nutzen den Weg nur in Begleitung oder nehmen einen Umweg in Kauf.

- Während der Begehung blockieren für die Müllabfuhr aufgestellte Mülltonnen den Zugang zum FGÜ (s. Abb. 2).
- Es wird berichtet, dass die Busse an der Haltestelle „Holzgasse“ auf der Seite des Restaurant BE REAL oft auf Höhe des Fahrplanmasten und oder mit großem Abstand zum Bordstein halten und so den Einstieg für Personen mit Geh- und Sehenschränkungen erschweren.
- Hinter der Bushaltestelle befindet sich eine Tiefgaragenein- und -ausfahrt, die für zu Fuß Gehende nicht kenntlich gemacht ist. Die Teilnehmenden wünschen sich hier ein Aufmerksamkeitsfeld für Menschen mit Sehenschränkungen.
- An der Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereiten Bäume und ein niedriger Bordstein Probleme beim Ein- und Ausstieg.

Abbildung 28: Fußgängerüberweg Grimmelsgasse / Zeithstraße



Quelle: eigenes Foto

Station 2: Ankergrasse

Die Begehung führt über die Grimmelsgasse hin zur Station Ankergrasse. Auf dem Weg und an der Station werden Bordsteinabsenkungen, Behindertenstellplätze, Gehwegbreiten und Hindernisse wie E-Scooter thematisiert.

- Mitten auf dem Gehweg abgestellte E-Scooter sind große Hindernisse für Personen mit Seh- und Geheinschränkungen. Sie verengen den Gehweg und können zu Stürzen führen.
- Der Gehweg an der Grimmelsgasse ist teilweise zu eng.

- Die Bordsteinabsenkungen in diesem Bereich befinden sich im Kompromissbereich.
- Die Poller in der Grimmelsgasse, welche das Zuparken der Gehwege verhindern, verlieren ihre Farbe und sind deshalb schwer zu erkennen. Das betrifft auch die Steinklötze in der Ankergasse, da sie dieselbe Farbe wie der Bodenbelag aufweisen.
- Die Behindertenparkplätze werden aufgrund ihrer guten Lage oft fremd genutzt. Die Teilnehmenden empfinden die Strafen dafür als zu gering.
- Insgesamt meiden Personen mit Sehenschränkungen häufig den Bereich Grimmelsgasse / Ankergasse.

Abbildung 29: Herr Bexen (Planersocietät) diskutiert mit Teilnehmenden die Absenkung, Teilnehmende ohne Einschränkungen testen einen Langstock



Quelle: eigene Fotos

Station 3: Markt

Auf dem Weg zum Markt passieren die Teilnehmenden die Scheeren- und Holzgasse. Es werden die Themen Oberflächenbeschaffenheit, Hindernisse und taktiles Leitsystem angesprochen.

- Die glatten Oberflächen neben dem Kopfsteinpflaster sind in vielen Bereichen zugestellt.
- In der Zeithstraße können sich Personen mit Sehenschränkungen nur schwer an den Gebäudekanten orientieren, da diese häufig durch Werbeaufsteller (s. Abb. 5) und andere Auslagen der Geschäfte blockiert sind.
- Es wird vorgeschlagen eine taktile Leitlinie durch die gesamte Fußgängerzone bis hin zum Bahnhof zu verlegen. Teilnehmende berichten, dass es von Seiten der Stadt dafür bereits Pläne gab.

Abbildung 30: Werbeaufsteller am Markt



Quelle: eigenes Foto

Station 4: Rathaus

Auf dem Weg zum Rathaus führt die Begehung entlang der Orestiadastraße und der Guardastraße. Frau Lansmann (Mitarbeiterin der Stadtverwaltung) informiert die Teilnehmenden über die kommenden Baumaßnahmen im Rathausumfeld. Anschließend diskutieren die Teilnehmenden Themen der Barrierefreiheit.

- Der sog. "Allianzparkplatz" soll voraussichtlich ab Ende 2023 einer Bebauung zugeführt werden. Die dem Wohn- und Geschäftshaus dienende Tiefgarage ist den Anwohnern vorbehalten. Hierdurch wird der Parksuchverkehr in diesem Bereich reduziert.
- Die Burggasse soll als "Shared Space" ausgebildet werden.
- Die Kaiserstraße im Bereich des Kaufhofs soll ebenfalls zur Fußgängerzone werden. Dafür soll ein neuer Verbindungssteg zwischen der Ringstraße und der Burggasse entstehen.
- Info zum Kunst- und Begegnungshaus: Das Bartmännchen soll erhalten bleiben, das Duve-Haus soll abgerissen werden.
- Die alte Stadtmauer soll wieder erlebbar gemacht und die angrenzenden Grünflächen aufgewertet werden.
- Das neue Kaiser-Carré an der Kaiserstraße wird ein siebengeschossiges Wohn- und Geschäftshaus.
- Es wird eingebracht, dass die Markierung der Treppen (s. Abb. 6) insbesondere, wenn man von unten kommt, verbesserungswürdig ist.
- Das taktile Leitsystem am Nogenter Platz ist mit dem Langstock nicht als solches wahrnehmbar.

Abbildung 31: Teilweise verblasste Markierung der Stufen am Rathaus



Quelle: eigenes Foto

Station 5: Kreuzung Bahnhofstraße / Ringstraße / Neue Poststraße

Auf dem Weg zu dieser Station werden der Nogerter Platz, der Markt und die Bahnhofstraße passiert.

- Diese Kreuzung ist für Personen mit Seheinschränkungen sehr unübersichtlich, da der Raum sehr weit ist und es an Orientierungshilfen mangelt.
- Die Rampe zum Eingang der Diakonie ist durch Mülleimer, Laternen, Poller und Bänke nur schwer erreichbar.

Station 6: Bahnhof

Die Teilnehmenden entscheiden sich erst zum Bahnhof zu gehen, um gemeinsam die Neue Poststraße und den Europaplatz abzulaufen. Diese Straßen waren in der Planung der Route außenverlassen.

- In der Neuen Poststraße fällt es Menschen mit Seheinschränkungen schwer sich zu orientieren, da der Raum sehr weitläufig ist und die Raumkanten oft verstellt sind oder überraschende Hindernisse aufweisen. Es wird nochmals angeregt ein taktiles Leitsystem vom Bahnhof durch die Fußgängerzonen anzulegen.
- Am Bahnhof wird das Thema Lichtsignalanlage (LSA) besprochen. Herr Bexen zeigt einen

exemplarischen Ampeltaster mit taktilen Elementen für Personen mit Seheinschränkungen.

- Es wird angemerkt, dass das akustische Signal von LSA in den Nachtstunden abgeschaltet wird und so zu möglichen Problemen für Menschen mit Seheinschränkungen führt.

Abbildung 32: Mitarbeitende der Planersocietät erläutern anhand von mitgebrachten Materialien Good-Practice-Beispiele



Quelle: eigene Fotos

Station 7: Sieburgmed

Vom Bahnhof aus führt die Begehung über die Wilhelmstraße zum Facharzt- und Gesundheitszentrum Sieburgmed. Im Anschluss geht die Gruppe über die Bahnhofstraße zurück zur Kreuzung Bahnhofstraße / Ringstraße / Neue Poststraße, wo die Begehung endet.

- Teilnehmende berichten, dass der Schotterparkplatz neben Sieburgmed mit dem Rollator unbefahrbar ist.
- Die Sprachausgabe im Aufzug von Sieburgmed wird als gut bewertet.
- Die Verkehrszeichen am provisorischen FGÜ an der Kreuzung Wilhelmstraße/Bahnhofstraße sind eine Stolpergefahr.
- In der Bahnhofstraße stellt eine offene Baustelle eine Gefahr für Personen mit Seheinschränkungen dar, da diese die Baustelle unbeabsichtigt betreten könnten.
- Die Bestuhlung mit Sonnenschirmen vor der Pizzeria Saat in der Bahnhofstraße verengt den Gehweg stark und stellt eine Stolpergefahr dar.

Abbildung 33: Offene, gefahrenträchtige Baustelle in der Bahnhofstraße



Quelle: eigenes Foto

Abbildung 34: Gehwegeinschränkende Bestuhlung vor einer Pizzeria



Quelle: eigenes Foto

Verabschiedung

Frau Abermet und Herr Bexen bedanken sich für die rege Teilnahme und wünschen allen Teilnehmenden einen schönen Abend.

8.2 Ideenworkshop

Nach längerer Corona-Pause konnte der Ideen- und Maßnahmen-Workshop am 04.05.2022 im großen Sitzungssaal des Verwaltungsgebäudes Am Turm stattfinden. Zu Beginn begrüßen Frau Abermet-Ho (Projektleiterin Stadtverwaltung) und Herr Bexen (Planersocietät) die Teilnehmenden und freuen sich, dass nach langer Zeit der Workshop nun in Präsenz stattfinden kann. Um besonders die Teilnehmenden mit Seheinschränkungen in den Prozess mit einbeziehen zu können, wurde auf eine digitale Alternativ-Veranstaltung verzichtet.

Anschließend stellt Herr Bexen kurz die Inhalte der heutigen Veranstaltung vor. Nach einem kurzen Rückblick auf die bisherigen Arbeitsschritte und den aktuellen Stand des Projektes stellt Herr Müller (Planersocietät) die Erkenntnisse der Bestandsanalyse und dem Planungsspaziergang zusammenfassend dar.

Abbildung 35: Zusammenfassung der Stärken und Schwächen aus der Bestandsanalyse

Ergebnisse der Bestandsanalyse

Stärken und Schwächen



- Fußläufige Erreichbarkeit zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Gehwegbreiten größtenteils ausreichend, punktuelle Mängel
- Absenkungen an Querungen häufig vorhanden
- Viele offene Plätze (teilweise noch Potenzial für höhere Aufenthaltsqualität)



- Keine durchgehende Barrierefreiheit in der Innenstadt (z.B. Oberflächenbeschaffenheit, teilweise Absenkungen)
- Hindernisse auf Gehwegen – Treppen, Außengastro, Aufsteller, ruhender Verkehr etc.
- Viel Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone
- Mangelnde Orientierung für Fußgänger



Im Anschluss an die Diskussion über Stärken und Schwächen stellen Herr Müller und Herr Bexen die zu betrachtenden Lupenräume und die dort vorliegenden Mängel vor, die mit den anwesenden Beteiligten auch gemeinsam auf dem Planungsspaziergang aufgedeckt wurden. Neben der Darstellung der heutigen Situation werden erste Maßnahmenvorschläge und Ideen zur Umgestaltung vorgestellt.

Im Anschluss an die Präsentations-Phase teilen sich die Teilnehmenden in zwei Arbeitsgruppen auf, um gemeinsam mit den Planern und der Verwaltung über die Lupenräume und die vorgestellten Ideen zu diskutieren. Die Arbeitsgruppen unterteilen sich in einen Schwerpunkt zum Thema Wege im öffentlichen Raum – am Beispiel der Holzgasse, Zeithstraße und Kaiserstraße – sowie zum Thema Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum – am Beispiel der Ankergasse und dem Rathausumfeld (vgl. Abbildung 36). Nach einer halbstündigen Arbeitsphase tauschen die Gruppen, um sich mit dem jeweils anderen Themenfeld zu befassen.

Abbildung 36: Gruppenarbeit während des Ideenworkshops



Themenfeld spezifische Ansprüche seh-/gehbehinderter Menschen an Wege im öffentlichen Raum, am Beispiel der Holzgasse, Zeithstraße und Kaiserstraße

Folgende Ergebnisse wurden in der Arbeitsgruppe zu Ansprüchen an Wege im öffentlichen Raum festgehalten:

- Generell begrüßen die Teilnehmenden die Ideen des Planungsbüros. Besonders die Installation eines Blindenleitsystems in der Siegburger Innenstadt ist eine zu priorisierende Maßnahme. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass wichtige Abzweigungen durch Aufmerksamkeitsfelder gekennzeichnet werden. Ein Beschilderungssystem oder Übersichtspläne in Blindenschrift seien nicht notwendig, da zur Navigation mobile Dienste genutzt werden, die sich im Alltag bewährt haben. Auch eine taktile Leitlinie zum Michaelsberg wird sich gewünscht.
- Besonders wichtig ist eine Leitlinie am S-Carre. Da der Raum hier sehr breit ist und nicht gradlinig sowie keine innere Leitlinie existiert, ist die Orientierung hier besonders schwierig. Die Teilnehmenden diskutieren über die Möglichkeit, eine Leitlinie über Klebeelemente nachzurüsten. Gegebenenfalls kann auch die Sparkasse in die Umsetzung eingebunden werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Marketing und Informationen zum Thema Barrierefreiheit und den Hürden im Alltag für mobilitätseingeschränkte Personen. Ein Flyer oder Plakate könnten bspw. auf die Wichtigkeit und die Funktionsweise der taktilen Blindenleitsysteme informieren, damit diese auch seltener unwissentlich blockiert werden.
- Den Vorschlag die Fußgängerbereiche zu zonieren, finden die Teilnehmenden ebenfalls sehr gut. Den mittleren Bereich des Straßenraums hierbei für seh- und gehbehinderte Personen freizuhalten, wird positiv bewertet, da hier am wenigsten Hindernisse zu erwarten sind. Er wird sich gewünscht, dass die Stadtverwaltung einen Leitfaden zum Umgang mit Aufstellflächen und Zonen für Gastronomie und Einzelhändler aufstellt und entsprechend kommuniziert und umsetzt. Dadurch soll verhindert werden, dass Hindernisse wie „Kundenstopper“ (Werbeaufsteller), Warenauslagen oder Tische und Stühle in den Gehbereich von mobilitätseingeschränkten Personen reichen.

- Zudem werden definierte Mindestbreiten für Gehwege gewünscht sowie Mindesthöhen für die Anbringung von Verkehrszeichen bzw. Plakaten. Herr Müller weist auf den Gestaltungsleitfaden hin, der in dem Projekt erstellt wird.
- Die Umsetzung einer „Shared Space“-Gestaltung (u.a. niveaugleiche Mischverkehrsfläche) können sich die Teilnehmenden auch in der Zeithstraße (in Verlängerung der Holzgasse) vorstellen. Wichtig ist die klare taktile Abgrenzung der Bereiche, in denen sich sehbehinderte Personen sicher aufhalten können.
- Die Teilnehmenden berichten über Probleme mit dem ruhenden Verkehr, der häufig die nutzbare Gehwegbreite einschränkt (bspw. auf der Wilhelmstraße). Es werden stärkere Kontrollen gewünscht.
- Neben den direkten Themen zu Ansprüchen seh- und Gehbehinderter Menschen wünschen sich die Teilnehmenden des Workshops auch mehr Radabstellanlagen in der Holzgasse. Es wird darüber diskutiert klare Zonen zu definieren und zu kennzeichnen, wo die verschiedenen Nutzungen zur Verfügung stehen, z.B. für Lieferverkehre, Radabstellanlagen oder Gastronomiebereiche.

Abbildung 37: Ergebnisse der Arbeitsgruppe Wege im öffentlichen Raum

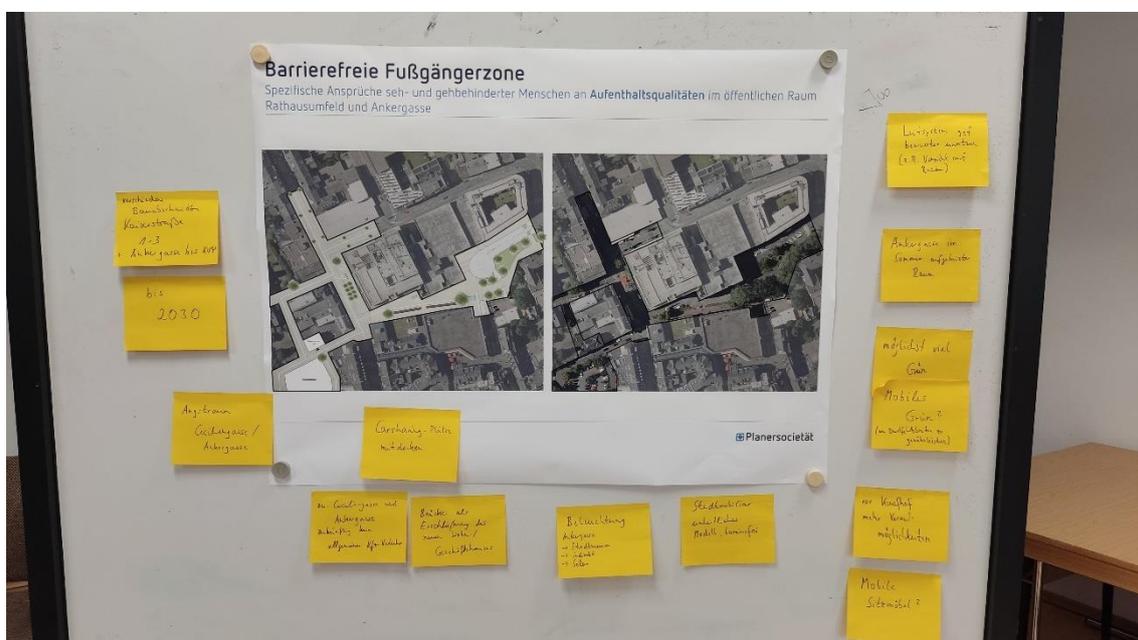


Themenfeld spezifische Ansprüche seh-/gehbehinderter Menschen an Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum am Beispiel der Ankergasse und Rathausumfeld

Folgende Ergebnisse wurden in der Arbeitsgruppe zu Ansprüchen an Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum festgehalten:

- Generell wünschen sich die Teilnehmenden eine größere Anzahl an Sitzgelegenheiten und Verweilmöglichkeiten (bspw. vor dem Kaufhof). Hierbei ist es wichtig, ein barrierefreies Modell zu wählen bzw. zumindest teilweise diese Möglichkeit anzubieten. Ein einheitliches Modell, welches diese Ansprüche erfüllt, wäre wünschenswert (siehe auch Gestaltungsleitfaden).
- Ggf. können auch mobile Sitzmöbel oder auch mobiles Grün angeschafft werden, damit je nach Einsatzort / Jahreszeit weiterhin Durchfahrbreiten für Rettungswesen oder auch den Karnevalsanzug in schmalen Abschnitten gewährleistet werden kann.
- Generell wünschen sich die Teilnehmenden mehr Grünflächen und mehr Bepflanzung im öffentlichen Raum. Besonders auch, da die stark versiegelten Flächen im Sommer eine starke Aufheizung der Siegburger Innenstadt verursachen.
- Neben der Möblierung wird sich auch eine bessere Beleuchtung der Innenstadträume gewünscht. Besonders die Ankergasse und Cecilienstraße werden teilweise als Angsträume wahrgenommen. Eine ausreichende Beleuchtung kann helfen, die Räume aufzuwerten und bspw. auch die Stadtmauer besser in Szene setzen.

Abbildung 38: Ergebnisse der Arbeitsgruppe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum



Nach der zweiten Phase der Gruppenarbeit fassen Herr Bexen und Herr Müller die Ergebnisse der Gruppenarbeiten nochmals im Plenum zusammen. Zum Abschluss geben Herr Bexen und Frau Abermet-Ho einen Ausblick auf das weitere Vorgehen des Projektes sowie die zukünftige Arbeit der Stadtverwaltung. Sie danken den Anwesenden für die konstruktive Mitarbeit und verabschieden die Runde.

Quellenverzeichnis

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln

HSV – Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden

Stadt Siegburg, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt Siegburg

Straßen.NRW – Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012): Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen

Anhang

Kartenband

Gestaltungsleitfaden