

Konzeption

„Barrierefreie Innenstadt Kleve“

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Kleve
Fachbereich Finanzen und Liegenschaften
Landwehr 4 - 6
47533 Kleve

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)
M.Sc. Kevin Hillen
Dipl.-Ing. Thomas Mattner
B.Sc. Philipp Nögel

Dortmund, im Februar 2016

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	i
Inhaltsverzeichnis	ii
Kartenverzeichnis	iii
Abkürzungsverzeichnis	iii
Abbildungsverzeichnis	iv
1 Einleitung	1
2 Anlass und Zielsetzung	2
3 Grundanforderungen und Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume	3
3.1 Verschiedene Nutzergruppen des öffentlichen Raumes	4
3.2 Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume	6
4 Methodik	8
5 Ausgangslage in der Klever Innenstadt	9
5.1 Quell- und Zielorte	9
5.2 Oberflächenmaterial und -qualität	10
5.3 Steigungen	12
5.4 Gehwegbreiten	14
5.5 Barrieren für Sehbehinderte.....	16
5.6 Barrieren für Gehbehinderte	17
5.7 Stellplätze für Menschen mit Behinderung	19
5.8 Zusammenfassende Betrachtung	21
6 Maßnahmen	23
6.1 Wegekonzep t	23
6.2 Einzelmaßnahmen	25
7 Fazit und Ausblick	43
Quellenverzeichnis	44
Anhang	45

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Quell- und Zielorte
Karte 2:	Oberflächen
Karte 3:	Steigungen
Karte 4:	Gehwegbreiten
Karte 5:	Stärken und Mängel - Sehbehinderte
Karte 6:	Stärken und Mängel - Gehbehinderte
Karte 7:	Behindertenstellplätze
Karte 8:	Wegekonzept
Karte 9:	Maßnahmen

Abkürzungsverzeichnis

DIN	Deutsches Institut für Normung (ugs. Deutsche Industrie-Norm)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HSVV	Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung
LSA	Lichtsignalanlage (ugs. Ampel)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
QR-Code	Quick Response (englisch; "schnelle Antwort")

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet.....	2
Abbildung 2: Ausprägungen von Einschränkungen der Mobilität	6
Abbildung 3: Planungsspaziergang	8
Abbildung 4: Aktionstag.....	8
Abbildung 5: Ideenworkshop	8
Abbildung 6: Klever Fußgängerzone (Große Straße)	9
Abbildung 7: Schwanenburg	9
Abbildung 8: Quell- und Zielorte in der Klever Innenstadt	10
Abbildung 9: Kopfsteinpflaster in der Stickestraße	11
Abbildung 10: Regenrinne in der Klever Fußgängerzone	11
Abbildung 11: Oberflächen in der Klever Innenstadt	11
Abbildung 12: Kloppberg.....	12
Abbildung 13: Hasenberg.....	12
Abbildung 14: Treppen-/Rampenanlage am Spoykanal-Ufer	13
Abbildung 15: Elegante Lösung an der Stechbahn.....	13
Abbildung 16: Steigungen in der Klever Innenstadt	13
Abbildung 17: Rollatorfahrer an der Weyerstege.....	14
Abbildung 18: Engstelle am Regenbogen	14
Abbildung 19: Verengter Gehweg durch Straßenlaterne	15
Abbildung 20: Hindernis durch abgestellten Roller	15
Abbildung 21: Gehwegbreiten in der Klever Innenstadt	15
Abbildung 22: Fehlendes Leitsystem am Kreisverkehr	16
Abbildung 23: Planung Bahnhofsvorplatz (Ausschnitt).....	16
Abbildung 24: Stärken und Mängel für Sehbehinderte	17
Abbildung 25: Erschwerte Gebäudezuwegung durch hohe Kante (Großer Heideberg).....	18
Abbildung 26: Schmale Umlaufsperr, zugleich erschütterungsreiche Muldenrinne im Laufbereich (Schlossstorstraße).....	18
Abbildung 27: Sitzbänke ohne Lehnen (Kleiner Markt)	19
Abbildung 28: Gut berollbare Oberfläche (Opschlag).....	19
Abbildung 29: Stärken und Mängel für Gehbehinderte	19
Abbildung 30: Behinderten-Stellplätze an der Stadthalle.....	20
Abbildung 31: Behinderten-Stellplatz in Längsaufstellung	20
Abbildung 32: Behindertenstellplätze in Kleve	20
Abbildung 33: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen.....	21
Abbildung 34: Wegekonzept.....	24
Abbildung 35: Mögliche Zonierung der Klever Fußgängerzone.....	30
Abbildung 36: Wohnstraße in Nottuln.....	31
Abbildung 37: Höhengleicher Straßenraum in Ostbevern.....	31

Abbildung 38: Abgeschliffenes Pflaster in Münster.....	32
Abbildung 39: Integration eines berollbaren Bereichs (Stockholm).....	32
Abbildung 40: Beispielhafte Umgestaltung einer Steigungsstraße (Beispiel: Kloppberg).....	32
Abbildung 41: Maßnahmenempfehlungen an der Schwanenburg im Überblick.....	33
Abbildung 42: Ungünstig abgestelltes Fahrzeug.....	35
Abbildung 43: Flyer zum Verteilen an Falschparker.....	35
Abbildung 44: Komfortabler Laufbereich (Speyer).....	37
Abbildung 45: Kennzeichnung einer „Komfort“-Querung (Münster).....	37
Abbildung 46: Prinzipskizze einer LSA-Querung.....	38
Abbildung 47: Doppelquerung in Kassel.....	38
Abbildung 48: Topografisch integrierte Zugangslösung in der Fußgängerzone.....	39
Abbildung 49: Treppenanlage an der Kavarinerstraße Richtung Minoritenkirche.....	39
Abbildung 50: Bodenelement.....	41
Abbildung 51: Wasserspiel.....	41

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 besonders hoher Bedeutung ist der Zugang zur Nahversorgung innerhalb der Stadt. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheken, aber auch Gemeinschafts- und Freizeiteinrichtungen sowie Freiräume stehen bei der Betrachtung im Fokus. Vor allem vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, welcher sich auch in der Stadt Kleve 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.

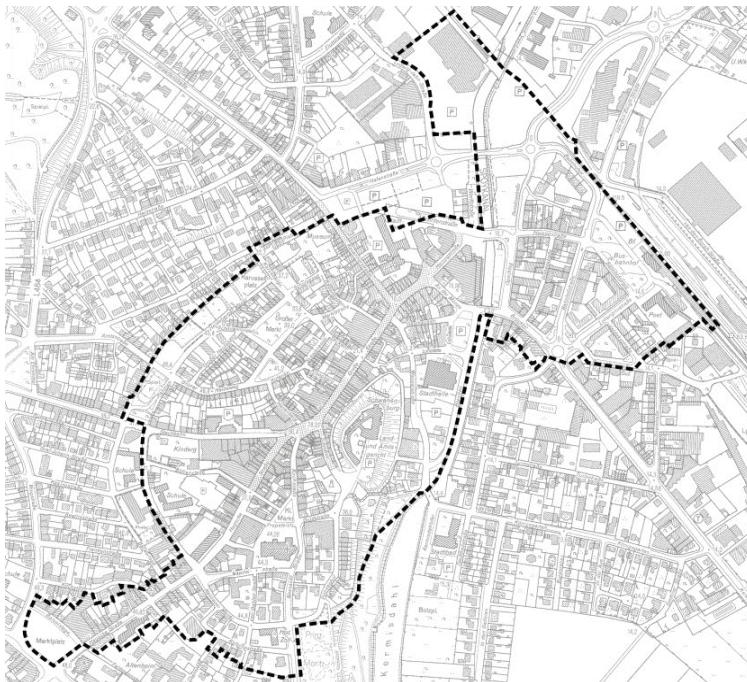
2 Anlass und Zielsetzung

Das Büro Planersocietät wurde von der Stadt Kleve mit der Erarbeitung des Konzepts „Barrierefreie Innenstadt Kleve“ beauftragt. Als Maßnahme aus dem Integrierten Handlungskonzept der Stadt Kleve im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ dient das Konzept dazu, nach Analyse der bestehenden Situation Handlungsempfehlungen für eine optimierte barrierefreie Gestaltung der Innenstadt aufzuzeigen.

Die Innenstadt der Stadt Kleve 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, was durch die bewegte Topographie der Stadt sowie weitere Probleme, die oftmals punktueller Natur sind, aktuell nicht immer gewährleistet ist.

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

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

Im folgenden Kapitel werden zunächst Grundanforderungen, Prinzipien und Zielgruppen einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes vorgestellt.

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.; vgl. HSVV 2006: 23/24).

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 (vgl. HSVV 2006: 25).

Maßnahmen 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 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. Spielstraßen 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 Mobilitätseinschrän-

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

kungen 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 zum Rasten in gleichmäßigen Abständen. Neben einem technischen Sicherheitsbedürfnis weisen Senioren auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis auf. Einsame, unbeobachtete Orte und dunkle Strecken werden 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.

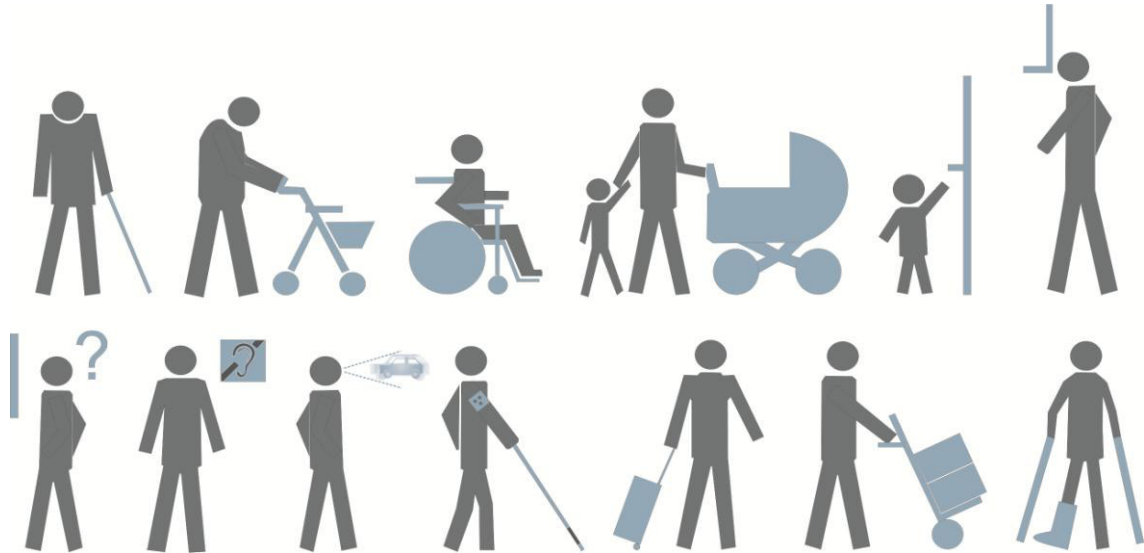
Auch **Personen mit geistigen Behinderungen** (z.B. geistige Einschränkungen bei Analphabeten oder psychische Erkrankungen wie Klaustrophobie) können einen Nutzen aus speziellen barrierefreien Rahmenbedingungen ziehen, sei es durch eine allgemeinverständliche Beschilderung, z.B. in Form von Piktogrammen,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

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 (geschätzt 30-50 %) 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 bestimmte 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 sicherzustellen.

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

Das in Kapitel 6 dargestellte **Maßnahmenkonzept** hingegen ist als konkretes Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept für die nächsten Jahre zu verstehen, indem es – basierend auf den Ergebnissen der **Bestandsanalyse** (Kapitel 5) – Maßnahmenempfehlungen enthält und erste Hinweise auf mögliche Prioritätensetzungen gibt.

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 detaillierte Auseinandersetzung mit den Ausgangsbedingungen in der Klever Innenstadt erfolgt (Kapitel 5), wird im folgenden Kapitel kurz auf die Methodik bei der Erarbeitung des Konzepts „Barrierefreie Innenstadt Kleve“ eingegangen.

4 Methodik

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 umfangreiche Bestandsanalyse der Klever Innenstadt basiert daher aus zwei Elementen: Zum Einen wurde die Klever 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 Kleverinnen und Klever aktiv in den Prozess mit eingebunden; die dabei gesammelten Ideen, Eindrücke und Erfahrungen waren für die weiteren Arbeitsschritte von enormem Wert.³

Im Rahmen eines **Planungsspaziergangs** im September 2015 wurden gemeinsam mit über 30 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.

Bei einem **Aktionstag** wenige Tage später hatten Besucherinnen und Besucher des verkaufsoffenen Sonntags die Gelegenheit, an einem Marktstand mittels unterschiedlicher Gegenstände wie einem Altersanzug, Simulationsbrillen o.ä. Barrieren „am eigenen Leib“ zu erfahren sowie mit den Planern über Ergebnisse der Bestandsanalyse und eigene Erfahrungen zu diskutieren.

In einem **Ideenworkshop** im November 2015 mit rund 30 Personen wurden die ersten Ideen und Handlungsansätze der Planer zu den im Planungsspaziergang thematisierten stadtbedeutenden Punkten Schwanenburg und Fußgängerzone sowie zu den aufgrund der starken Steigung problematischen Straßen diskutiert und um weitere Anregungen ergänzt.

Abbildung 3: Planungsspaziergang



Abbildung 4: Aktionstag



Abbildung 5: Ideenworkshop



Quelle: Eigene Fotos

³ Zum Planungsspaziergang und zum Ideenworkshop sind zwei Dokumentationen verfasst worden, die den jeweiligen Ablauf und die Ergebnisse konkret beschreiben.

5 Ausgangslage in der Klever Innenstadt

Die Ausgangslage in der Klever Innenstadt wird anhand von sieben Karten beschrieben, die im Format DIN A3 im Anhang zu finden sind:

- Quell- und Zielorte
- Oberflächenmaterial und -qualität
- Steigungen
- Gehwegbreiten
- Stärken und Mängel für Sehbehinderte
- Stärken und Mängel für Gehbehinderte
- Behindertenstellplätze

Eine zusammenfassende Betrachtung der Problemlage findet in Kapitel 5.8 statt.

5.1 Quell- und Zielorte

Bei den Ortsbegehungen wurde die Fußgängerzone als bedeutendes übergeordnetes Ziel(gebiet) identifiziert. Durch die Nähe zur Grenze ist Kleve vor allem auch bei den niederländischen Nachbarn als Einkaufsstadt beliebt. Entlang der Fußgängerzone befinden sich vielfältige Einrichtungen des Einzelhandels, während es in der Nähe zudem auch zahlreiche Arztpraxen gibt. Gastronomie-Betriebe siedeln sich aktuell verstärkt am Spoykanal-Ufer im nördlichen Teil der Klever Innenstadt in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone an, insbesondere seit den hier stattfindenden Umbau- und Aufwertungsmaßnahmen.

Abbildung 6: Klever Fußgängerzone (Große Straße)



Abbildung 7: Schwanenburg



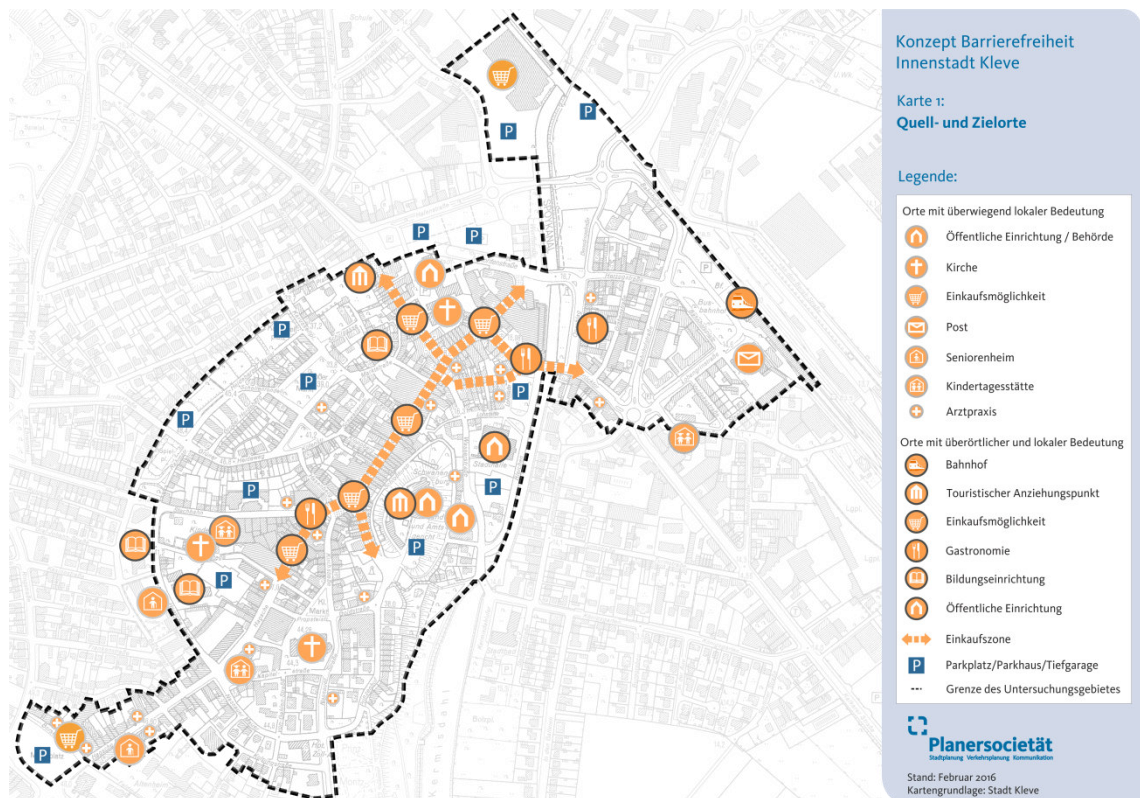
Quelle: Eigene Fotos

Als besonderer touristischer Anziehungspunkt gilt die Schwanenburg, die nur wenige Meter von der Fußgängerzone entfernt liegt und durch ihre erhöhte Lage aus vielen Bereichen der Innenstadt sichtbar ist und somit nicht nur für Touristen von Bedeutung ist, sondern auch für die Kleverinnen und Klever einen identitätsstiftenden Ort darstellt. Neben dem Sitz des Amts- und Landgerichts ist in der Schwanenburg auch ein geologisches Museum untergebracht. Wei-

tere wichtige Zielorte sind der Bahnhof (gleichzeitig auch Quellort), der sich im Nordosten der Innenstadt befindet, sowie die Stadthalle am östlichen FuÙe der Schwanenburg.

Wichtige Quellorte bilden vor allem die größeren Stellplatzanlagen, die rund um die Fußgängerzone angeordnet sind, mit Schwerpunkten im nördlichen (insbesondere entlang der Hafensstraße) und mittleren Bereich (u.a. Stadthalle, GroÙer Markt, Parkhäuser Neue Mitte).

Abbildung 8: Quell- und Zielorte in der Klever Innenstadt



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

5.2 Oberflächenmaterial und -qualität

In der Klever Innenstadt lassen sich, wie in vielen historisch gewachsenen Städten, verschiedene Arten von Pflasterung finden. Diese sind vor allem Kopfsteinpflaster sowie das an Niederrhein, im Münsterland und bei den niederländischen Nachbarn häufig verwendete Klinkerpflaster. In den Bereichen mit hoher Wohnnutzung lassen sich zudem auch zahlreiche Wege mit Gehwegplatten finden.

In die Jahre gekommene Oberflächen führen durch Abnutzungs- und Witterungsschäden jedoch dazu, dass scharfe Kanten und unebene Flächen entstehen, die für mobilitätseingeschränkte Personen zu Stolperfallen werden können. Insbesondere an den von der Fußgängerzone abgehenden Straßen (in Richtung Westen bzw. Nordwesten) ist die Pflasterung oftmals in einem Zustand, der als technisch in Ordnung aber nur bedingt geeignet für viele Personen-

gruppen anzusehen ist (vor allem im Zusammenspiel mit den teils sehr starken Steigungen), so dass diese Straßen i.d.R. von diesen Personengruppen nicht genutzt werden können. Kopfsteinpflaster führt generell zu unangenehmen Erschütterungen, insbesondere bei Personen mit Hilfsmitteln wie Rollstühlen oder Rollatoren, und kann zu Stürzen führen; Langstocknutzer können zudem an den Fugen hängenbleiben (und sich ggf. verletzen).

Die Fußgängerzone und weite Teile der sonstigen Innenstadt hingegen bestehen aus gut begeh-/berollbarem Klinkerpflaster; bei dieser Oberflächenstruktur tritt bei feuchter Witterung allerdings z.T. eine erhöhte Rutschgefahr auf. In der Fußgängerzone existiert zudem eine Regenrinne, die sehbehinderten Personen als Orientierung dient; jedoch wären der Kontrast, die Wirkung und der Nutzen weitaus stärker, wenn diese auch farblich hervorgehoben wäre.

Abbildung 9: Kopfsteinpflaster in der Stickestraße

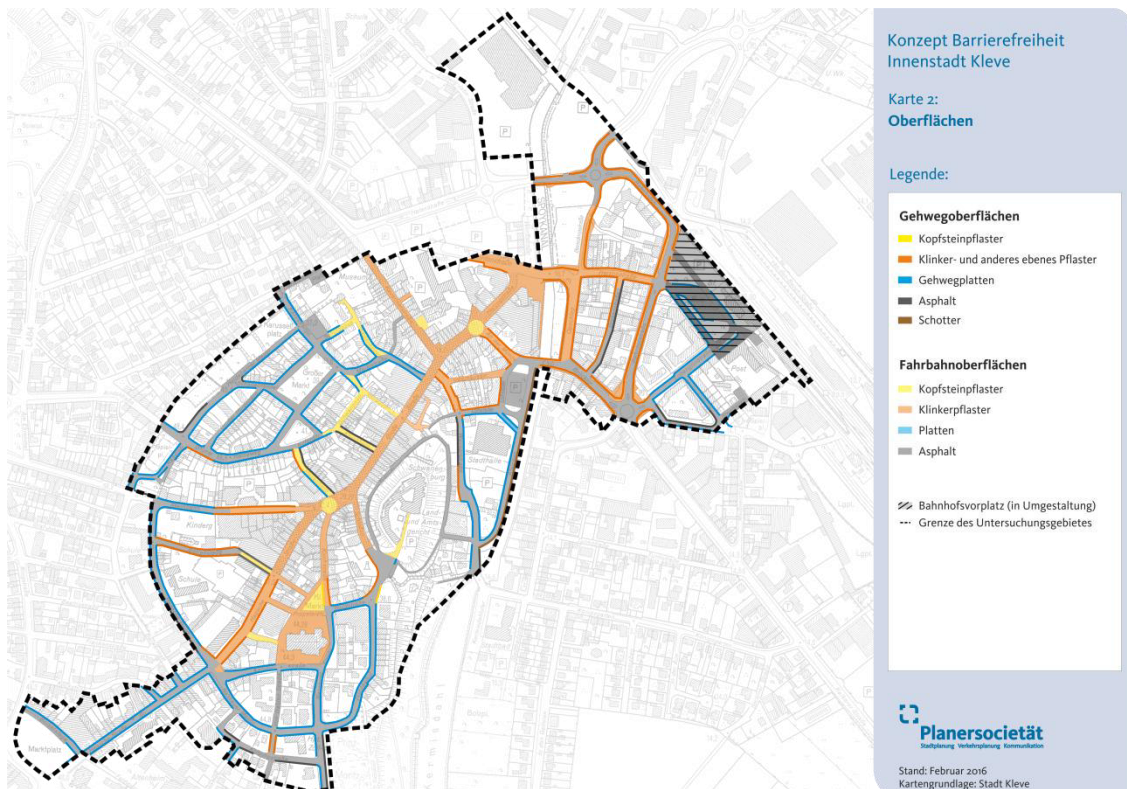


Abbildung 10: Regenrinne in der Klever Fußgängerzone



Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 11: Oberflächen in der Klever Innenstadt



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

5.3 Steigungen

Die Stadt Kleve besticht durch eine bewegte Topographie, welche die Stadt im allgemein eher flachen Niederrhein-Gebiet zu etwas Besonderem macht. Nicht zuletzt die Schwanenburg weist darauf hin, dass die erhöhte Topographie prägend für die Stadt ist.

Problematisch ist eine bewegte Topographie innerhalb von Städten jedoch dann, wenn die Erreichbarkeit einzelner Punkte nicht für alle Bevölkerungsgruppen möglich ist. In der Klever Innenstadt wird dies an mehreren Stellen deutlich. Die Straßen Marktstraße, Stickestraße, Kloppberg, Hasenberg und Böllenstege sind allesamt Zuwege aus westlicher Richtung in die Fußgängerzone und weisen allesamt hohe Steigungen auf. Die Steigungen führen dazu, dass ein Teilgebiet der Innenstadt von der Fußgängerzone aus nur über Umwege erreicht werden kann. Die Schwierigkeit der Benutzung dieser „Steigungsstraßen“ wird zudem dadurch verstärkt, dass die Gehwege zu großen Teilen sehr schmal sind und das dort befindliche Kopfsteinpflaster problematisch für diverse Personengruppen ist (vgl. Kapitel 5.2).

Die Schwanenburg ist historisch bedingt auf einer (weiteren) Anhöhe angelegt, so dass selbst von dem benachbarten Platz Marstall Schwierigkeiten hinsichtlich der Erreichbarkeit bestehen.

Abbildung 12: Kloppberg



Abbildung 13: Hasenberg



Quelle: Eigene Fotos

An einigen Stellen finden sich entsprechende Treppenanlagen (z.B. südlich der Schwanenburg), die – nicht zuletzt wegen des zu überwindenden Höhenunterschieds – über keine zusätzliche Rampeanlage verfügen. An zahlreichen anderen, weniger topografisch bewegten Stellen wurde auf die Überwindung von Höhenunterschieden mit kombinierten Treppen- und Rampeanlagen reagiert (so z.B. am Opschlag/Brücktor sowie auf dem Weg, der östlich am neuen Volksbank-Gebäude entlang führt), die auch für gehbehinderte Personen gut nutzbar sind.

Abbildung 14: Treppen-/Rampenanlage am Spoykanal-Ufer

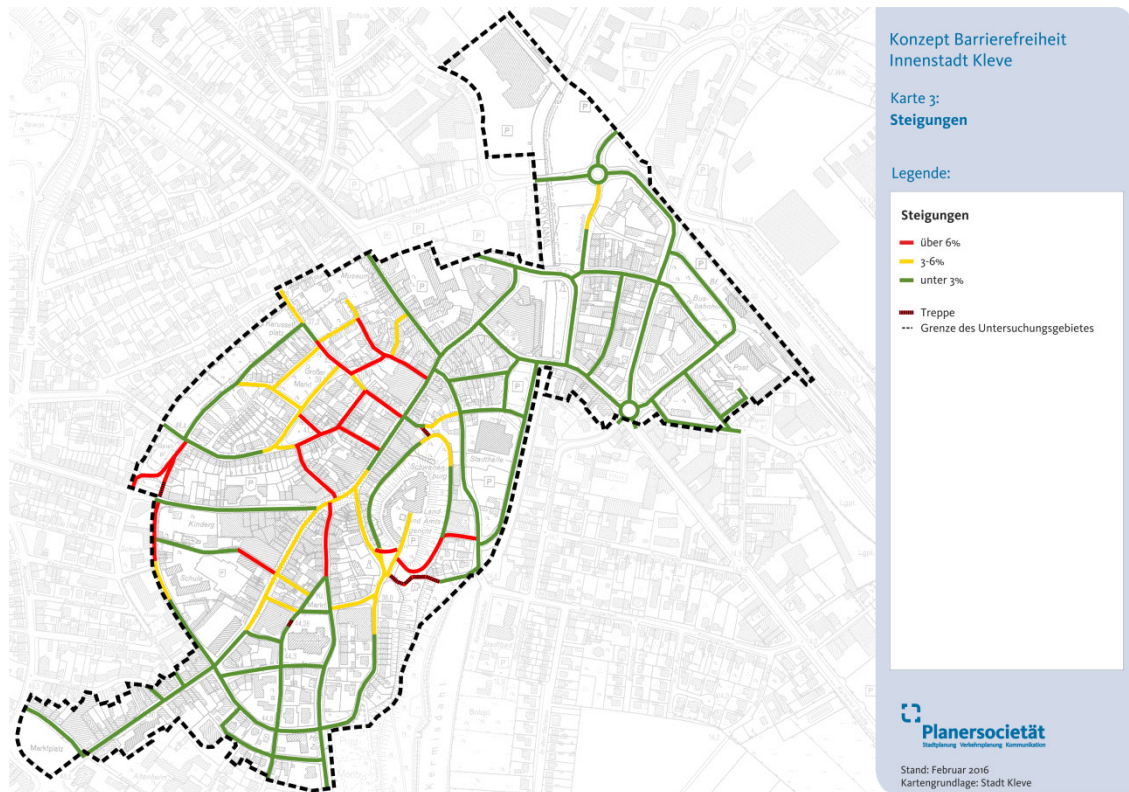


Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 15: Elegante Lösung an der Stechbahn



Abbildung 16: Steigungen in der Klever Innenstadt



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

(Hinweis: Die Klasseneinteilung spiegelt die Bewältigbarkeit von Steigungen durch Personen mit Gehbehinderungen wider. So sind Längsneigungen bis zu 3 % für Personen mit Gehbehinderungen bzw. mit Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator i.d.R. noch gut zu bewältigen, während dies ab einer Steigung von 6 % nicht mehr der Fall ist.)

5.4 Gehwegbreiten

Neben starken Steigungen und der Qualität der Oberflächenmaterialien entscheidet insbesondere auch die Breite der Gehwege darüber, ob und wie gut einzelne Wege für verschiedene Gruppen (be)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; vgl. Kapitel 0). Die Breite von Gehwegen sollte in der Regel zwischen 2,50m und 3,00m 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 Klever 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 21). 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. topografische Bewegtheit oder erschütterungsreiche Oberflächenbeschaffenheit) hinzukommen.

Abbildung 17: Rollatorfahrer an der Weyerstege



Abbildung 18: Engstelle am Regenbogen



Quelle: Eigene Fotos

An anderen Stellen in der Klever 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 19: Verengter Gehweg durch Straßenlaterne

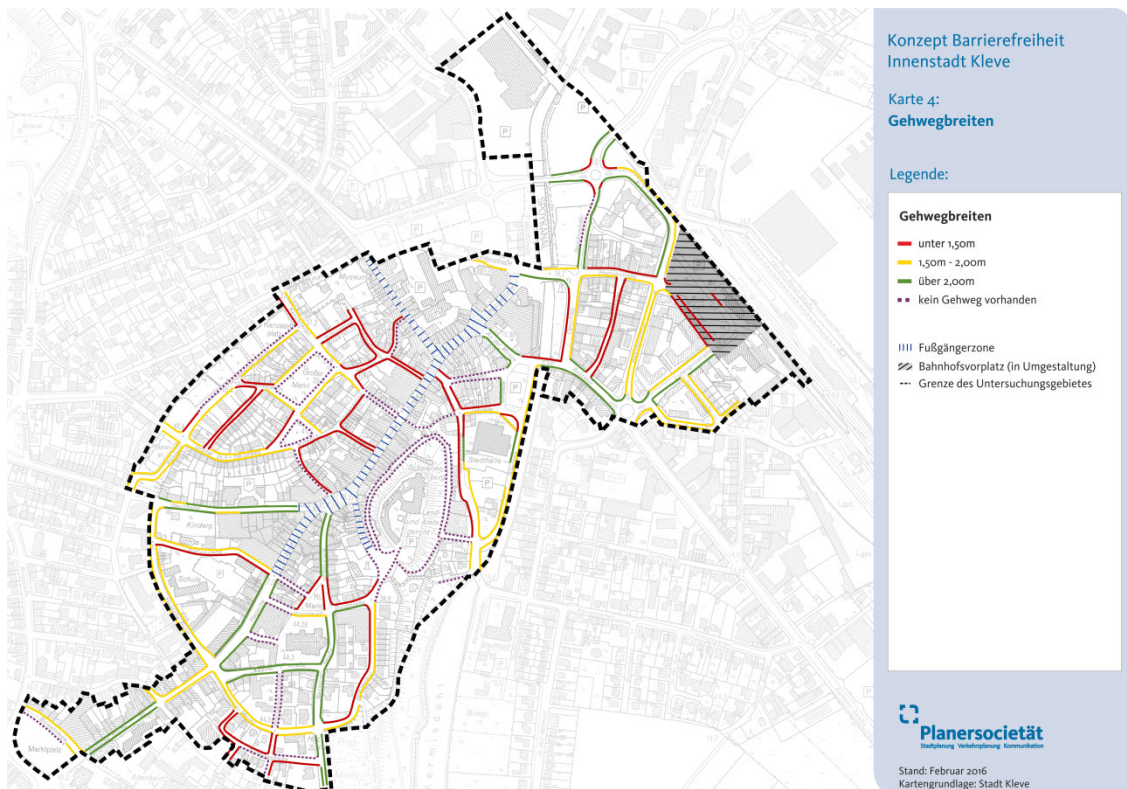


Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 20: Hindernis durch abgestellten Roller



Abbildung 21: Gehwegbreiten in der Klever Innenstadt



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

(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“ bezeichnet.)

5.5 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.

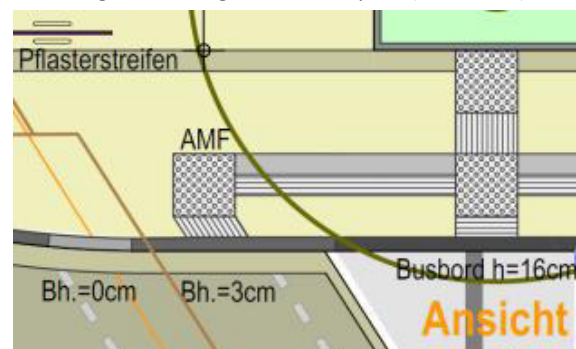
Leitende Elemente auf Straßen und Gehwegen sind für sehgeschwächte Personen zur Orientierung im öffentlichen Raum von hoher, für blinde Personen von essenzieller Bedeutung. Insbesondere an Querungen sind diese unerlässlich zur Gewährleistung einer sicheren Überwindung von Straßen; aber auch auf – speziell größeren – Plätzen sind diese für die Orientierung wichtig. 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 die 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 22). Auch die Bushaltestellen sind nicht mit Bodenindikatoren ausgestattet, so dass Sehbehinderte Schwierigkeiten haben, die Haltestellen exakt zu verorten. Gemäß Rückmeldungen während des Planungsspaziergangs dient die Regenrinne in der Fußgängerzone zwar sehbehinderten Personen bereits als Orientierung; jedoch wurden der fehlende Kontrast und die nicht gegebene Durchgängigkeit bemängelt.

Abbildung 22: Fehlendes Leitsystem am Kreisverkehr



Quelle: Eigenes Foto

Abbildung 23: Planung Bahnhofsvorplatz (Ausschnitt)



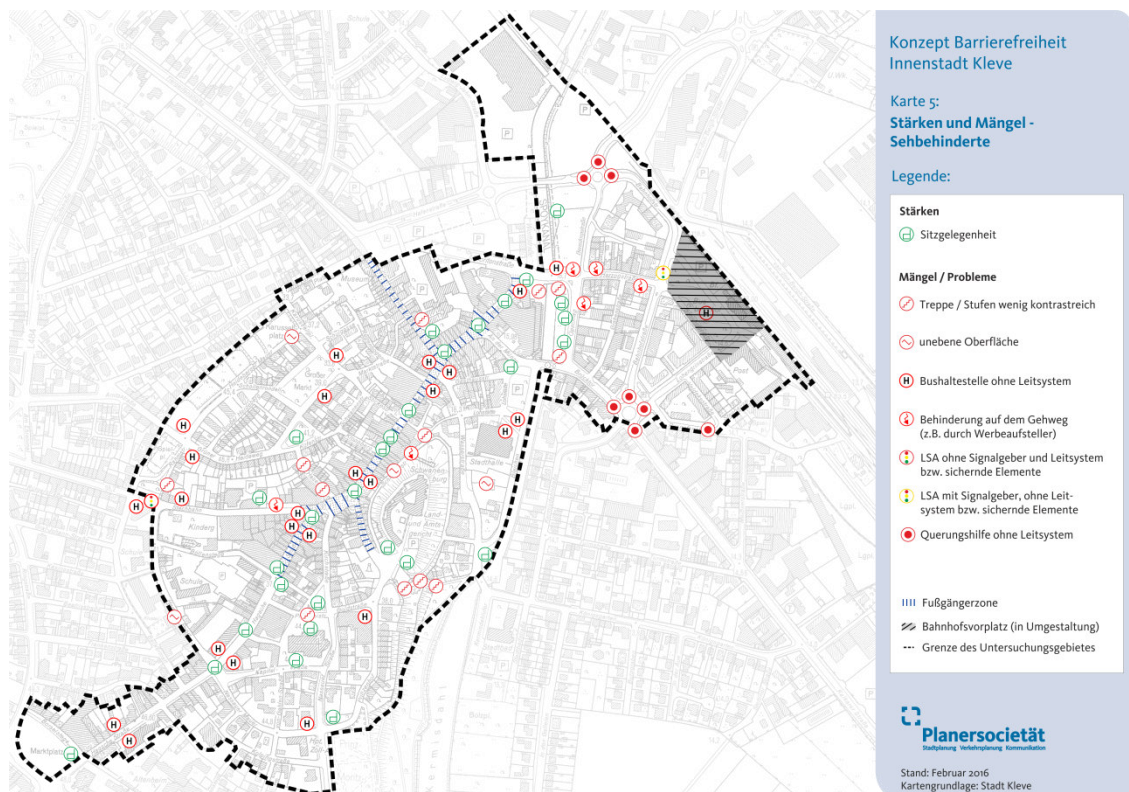
Quelle: Stadt Kleve

Bei den aktuellen Umbauplanungen am Bahnhofsvorplatz (vgl. Abbildung 23) sowie der Außengestaltung des neuen Volksbankgebäudes werden hingegen leitende Elemente in Form eines Blindenleitsystems mit noppen- und rippenartigen Strukturen berücksichtigt; die ohnehin anstehenden Um-/Neubauten wurden zur Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Personen genutzt. Diese Beispiele zeigen trefflich die großen Hürden für die Schaf-

fung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum auf, da Stadtquartiere i.d.R. ge-/bebaut sind und nur nach und nach umgebaut werden können. Insofern stellen die o.g. Beispiele zwar zunächst nur Inseln dar, die jedoch im Laufe der Jahre in ein Gesamtnetz münden (sollten).

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 Klever 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 24: Stärken und Mängel für Sehbehinderte



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

5.6 Barrieren für Gehbehinderte

Gehbehinderte Menschen – dazu werden Personen sowohl ohne (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 (vgl. Kapitel 5.4), Stufen ohne alternative Möglichkeiten wie z.B. Rampen (vgl. Beispiel in Abbildung 25), temporär oder dauerhaft versperrte Wege, hohe Kanten an Überwegen und anderweitig bedingt geeignete Oberflächen erschweren deren Mo-

bilität 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 25: Erschwerte Gebäudezuwegung durch hohe Kante (Großer Heideberg)



Abbildung 26: Schmale Umlaufsperrre, zugleich erschütterungsreiche Muldenrinne im Laufbereich (Schlossstorstraße)



Quelle: Eigene Fotos

Allgemein sind Einzelprobleme zwar oft lösbar, besonders schwierig wird es aber dort, wo mehrere Mängel gleichzeitig auftreten (vgl. Beispiel in Abbildung 26). So ist die Zuwegung zur Schwanenburg nur über eine starke Steigung möglich, zugleich weist die Zuwegung eine schwer berollbare Oberfläche auf. Ähnliches gilt für die Straßen, die von der Fußgängerzone westlich abgehen; diese weisen eine starke Längsneigung auf, und dort befindet sich unebenes Kopfsteinpflaster mit teils tiefen und breiten Fugen. Auch die im äußeren Bereich des Untersuchungsgebiets oftmals eingesetzten Großplatten sowie das in der Klever Innenstadt weit verbreitete Klinkerpflaster bergen z. T. Stolpergefahren (bei ggf. entstehenden Oberflächenschäden) und Rutschgefahren (Nässe oder Glätte in Verbindung mit mittlerer bis starker Neigung). Eine zeitnahe und geeignete Beseitigung von Oberflächenschäden verschafft hier – wie auch praktiziert – Abhilfe.

Positiv zu erwähnen sind die Kreisverkehre im Untersuchungsgebiet, die über gut nutzbare Absenkungen (Bordhöhen ≤ 1 cm) verfügen, sowie die zahlreichen öffentlichen Sitzgelegenheiten in der Innenstadt, die jedoch teilweise ohne Rücken- und Armlehnen ausgestattet sind. Rückenlehnen tragen zur Rückenentlastung bei, während Armlehnen das Aufstehen erleichtern. Gemäß Rückmeldungen während des Planungsspaziergangs und des Ideenworkshops werden diese Ausstattungselemente von der Bevölkerung sehr gewünscht, da eine Sitzgelegenheit sonst ihre Funktion (Verweil- und Ruheplatz) nur eingeschränkt erfüllen kann.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsgebiet sind ebenfalls noch nicht barrierefrei ausgerüstet, da Hochborde fehlen, welche den Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fahrzeugeinstieg ausgleichen können. Eine Ausnahme bildet hier der Bahnhofsvor-

platz, der derzeit umgebaut wird und zukünftig mit den erforderlichen Elementen (erhöhter Busbord, abgesenkte Borde an Querungsstellen) ausgestattet sein wird.

Abbildung 27: Sitzbänke ohne Lehnen (Kleiner Markt)

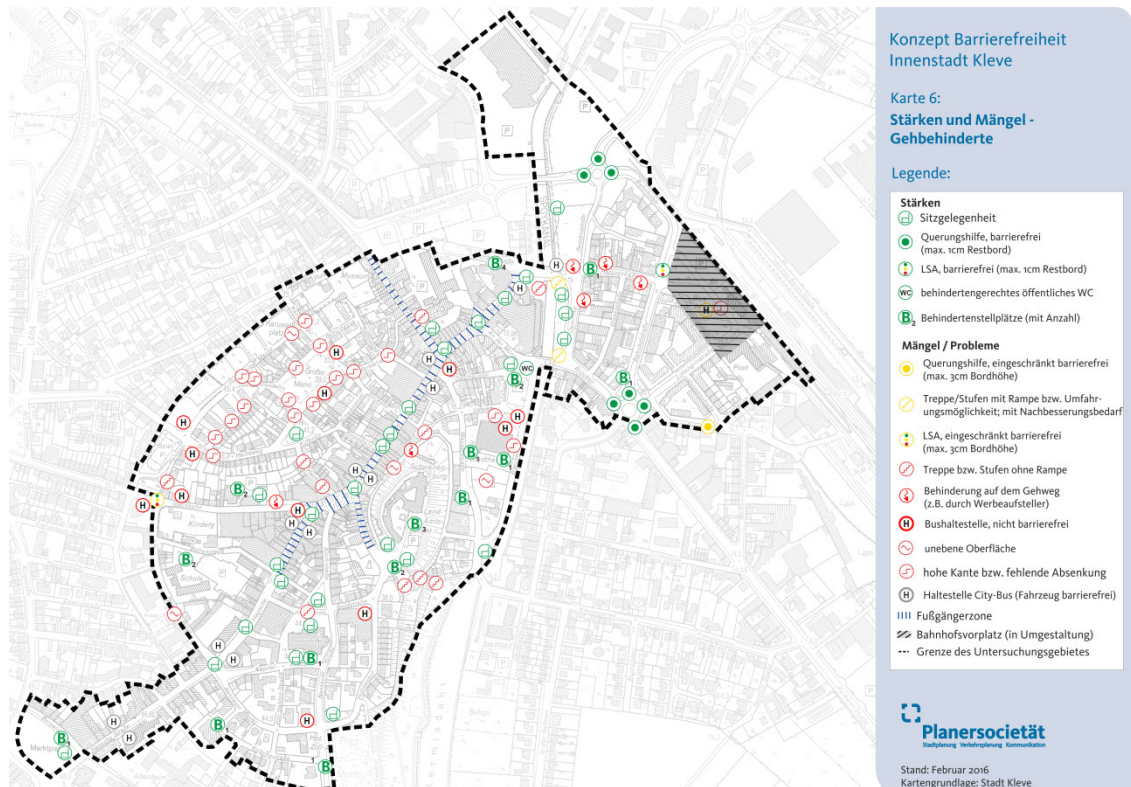


Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 28: Gut berollbare Oberfläche (Opschlag)



Abbildung 29: Stärken und Mängel für Gehbehinderte



Kartengrundlage: Stadt Kleve; Bearbeitung: Planersocietät

5.7 Stellplätze für Menschen mit Behinderung

Im Untersuchungsbereich gibt es aktuell 24 Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Bei einer Gesamtzahl an Stellplätzen im Innenstadtbereich von circa 2.500 (bewirtschaftete Stellplatzanlagen, Stellplätze mit Parkscheibenregelung sowie unbewirtschaftete Stellplätze) erfüllt

dies knapp die allgemeine Vorgabe der Landesbauordnung von 1 %. Gemäß Rückmeldungen während des Beteiligungsprozesses wird die vorhandene Anzahl als ausreichend empfunden.

Die Stellplätze sind im gesamten Innenstadtbereich verteilt, mit einer leichten Konzentration an der Schwanenburg sowie im Umfeld von Stadthalle und Stadtbibliothek. Die Mindestmaße und die weiteren Rahmenbedingungen (z.B. möglichst ebene Ausgestaltung) entsprechen i.d.R. den Anforderungen (vgl. Gestaltungsleitfaden im Anhang). Einige Stellplätze sind jedoch in Längsaufstellung angeordnet, so dass das Ein-/Aussteigen auf der Fahrbahn erfolgen muss und sich abgesenkte Borde meist nicht in direkter Umgebung befinden. Eine solche Anordnung ist zwar nicht immer zu vermeiden, sollte jedoch zukünftig eher vermieden werden.

Abbildung 30: Behinderten-Stellplätze an der Stadthalle

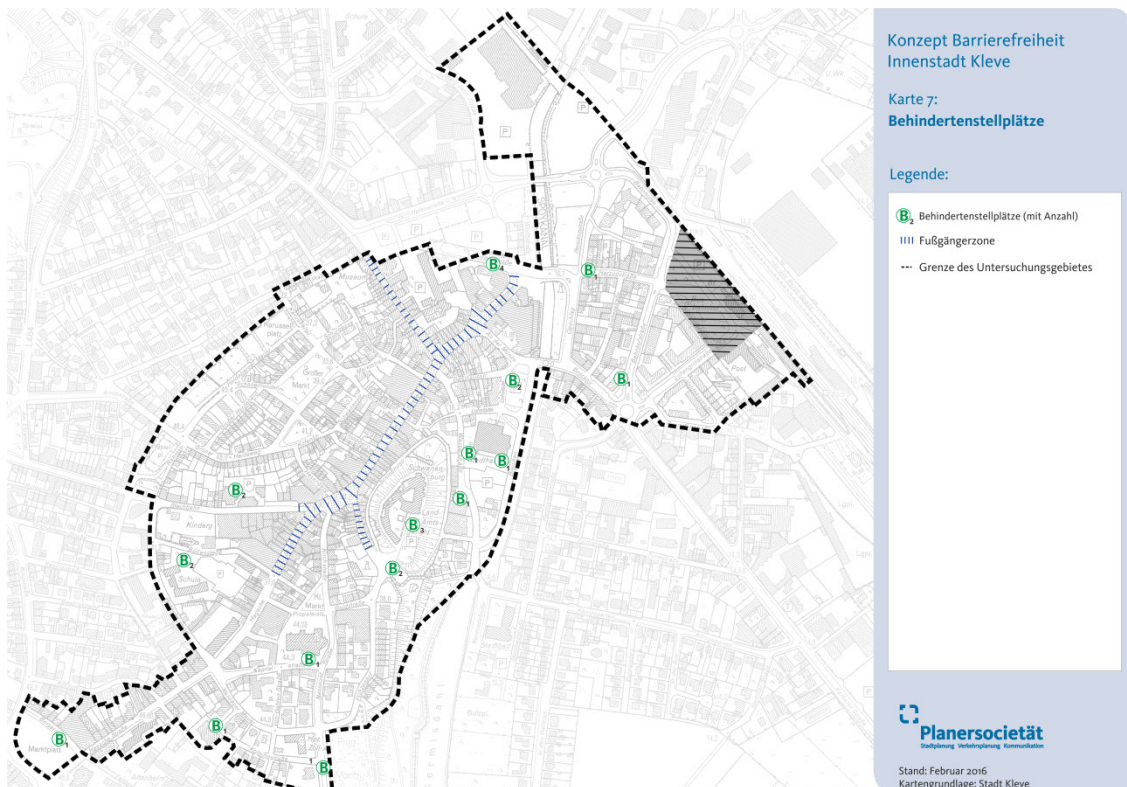


Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 31: Behinderten-Stellplatz in Längsaufstellung



Abbildung 32: Behindertenstellplätze in Kleve

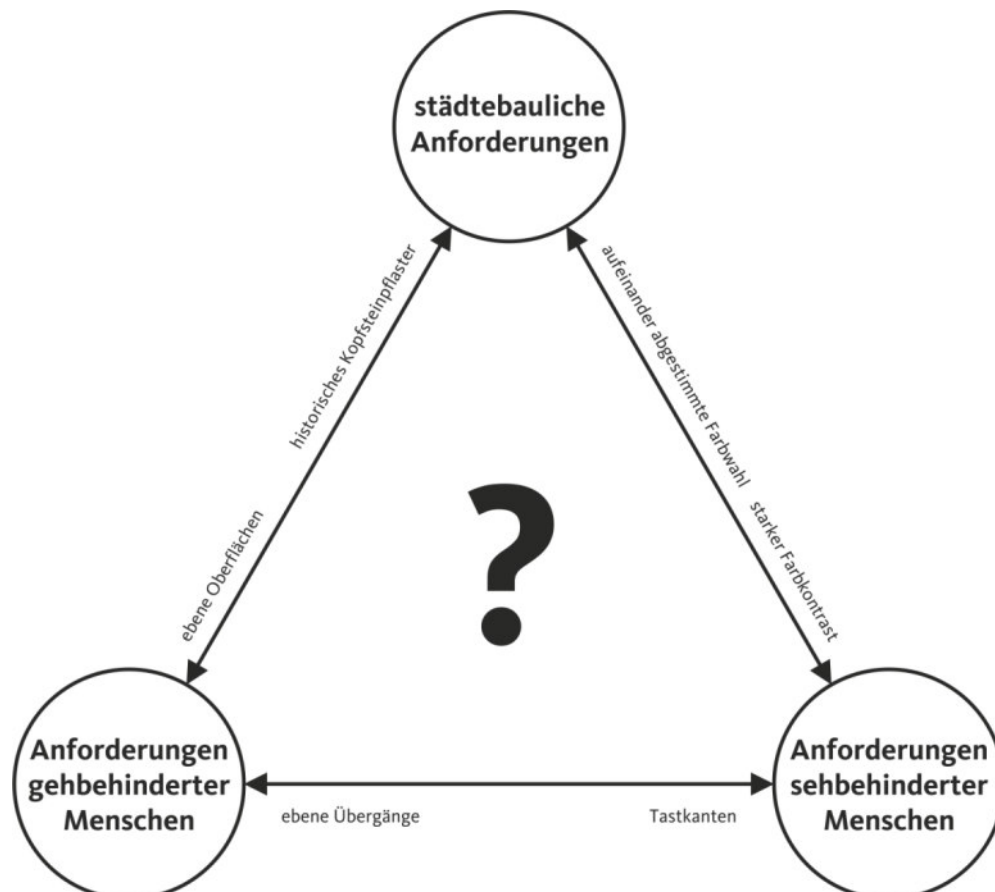


Kartengrundlage: Stadt Kleve. Bearbeitung: Planersocietät.

5.8 Zusammenfassende Betrachtung

In der Bestandsanalyse 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 an den Kreisverkehren, 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 ertast- und wahrnehmbare 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 33: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen



Quelle: Eigene Darstellung

In der Klever Innenstadt lassen sich zahlreiche Problemstellen für mobilitätseingeschränkte Personen finden. Dies ist jedoch kein „Kleve-typisches“ Problem, sondern betrifft i.d.R. alle historisch gewachsenen Innenstädte. Die Besonderheit in Kleve ist hingegen die starke topografische Bewegtheit innerhalb der Innenstadt und auf engem Raum, die deutliche Barrieren für die innerstädtische Mobilität bildet. Und gerade dort findet sich häufig ein Zusammenspiel aus engen Gehwegen, erschütterungsreichen oder sonst wie schwierigen Oberflächen und starken Steigungen; dies führt dazu, dass ein ganzer Teil innerhalb der Innenstadt für bestimmte Personengruppen – wenn überhaupt – nur mit fremder Hilfe oder über Umwege aufgesucht werden kann.

Darüber hinaus gibt es jedoch zahlreiche Ansätze, die den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen entgegen kommen, und auch die aktuellen Umbauten und Planungen lassen bereits eine integrierte Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung erkennen. Unter Einbeziehung dieser positiven Ansätze sowie der geschilderten Mängel wird im folgenden Konzept sowie im beiliegenden Gestaltungsleitfaden darauf eingegangen, wie die Stadt Kleve die Mobilität weiter Teile der Bevölkerung sichern und verbessern kann.

6 Maßnahmen

Nachdem die derzeitige Situation mit den Handlungserfordernissen dargelegt sowie allgemeine Gestaltungsansprüche (Kap. 3) erläutert wurden, folgt fortan der konzeptionelle Teil. In diesem werden vielfältige Maßnahmen(ansätze) empfohlen und erläutert, die besonders in ihrem Zusammenspiel eine verbesserte Situation für mobilitätseingeschränkte Personen ergeben.

6.1 Wegekonzept

In der Klever Innenstadt lassen sich mehrere Zielorte identifizieren, deren Erreichbarkeit von hoher Bedeutung ist. Der Bahnhof im Nordosten des Untersuchungsgebiets, der Marktplatz Linde im Süden des Gebiets, die Hochschule im Norden sowie die Fußgängerzone und die Schwanenburg im zentralen Bereich des Gebiets sind dabei besonders wichtig. Die Wegeverbindungen zwischen diesen Zielen sollten in vielerlei Hinsicht komfortabel ausgestaltet sein. Die Durchgängigkeit sollte dabei vor allem in Hinblick auf Wegweisung sowie Beleuchtung gegeben sein. Hinsichtlich der Beleuchtung und Wegweisung gibt es in Kleve bereits positive Ansätze. So sind weite Teile der Innenstadt mit moderner Beleuchtung ausgestattet, und einzelne Ziele (wie etwa die Schwanenburg) sind ausgeschildert. Bei der Herausarbeitung eines Wegekonzepts sollte diese Beschilderung jedoch flächendeckend durchgängig sein und der Bewohnerschaft sowie Touristen einen hohen Wiedererkennungswert zur Orientierung bieten.

Die beim Wegekonzept identifizierten bzw. definierten Wege gliedern sich in

- **Wegeverbindungen hoher Bedeutung:** Hochwertige, komfortable Hauptverbindungen; Qualifizierung und Weiterentwicklung von hoher Priorität sowie
- **Sonstige wichtige Wegeverbindungen:** Netzergänzungen bzw. Querverbindungen; Qualifizierung und Weiterentwicklung von mittlerer Priorität.

Beide Wege(Kategorien) bilden ein Netz zwischen den wichtigen Eingängen in die Innenstadt sowie den bedeutenden Ziele inner- und außerhalb der Klever Innenstadt und sollten – wie bereits z.T. oben beschrieben – besondere Gestaltungsansprüche erfüllen:

- im Streckenverlauf bestmöglich barrierefrei ausgestaltet sein,
- für möglichst viele Fußgängergruppen attraktiv gestaltet sein, z.B. durch eine gleichartige und durchgängige Ausstattung mit Sitz- und Spielgelegenheiten
- zur Orientierung konkrete Wegweisungselemente vorweisen
- hohe Ansprüche an die Be-/Ausleuchtung erfüllen.

Für das restliche Wegenetz im Untersuchungsgebiet werden Empfehlungen gegeben, welche Wege im Hinblick auf ihren aktuellen Zustand und die derzeitigen Barrieren aus- bzw. umgebaut werden sollten. Auf längere Sicht sollten alle Wege in der Klever Innenstadt zumindest über eine eingeschränkte Barrierefreiheit verfügen. Aktuell gibt es eine Vielzahl an Wegen, die als ‚nicht barrierefrei‘ bezeichnet werden können. Die häufigsten Gründe dafür sind zu starke

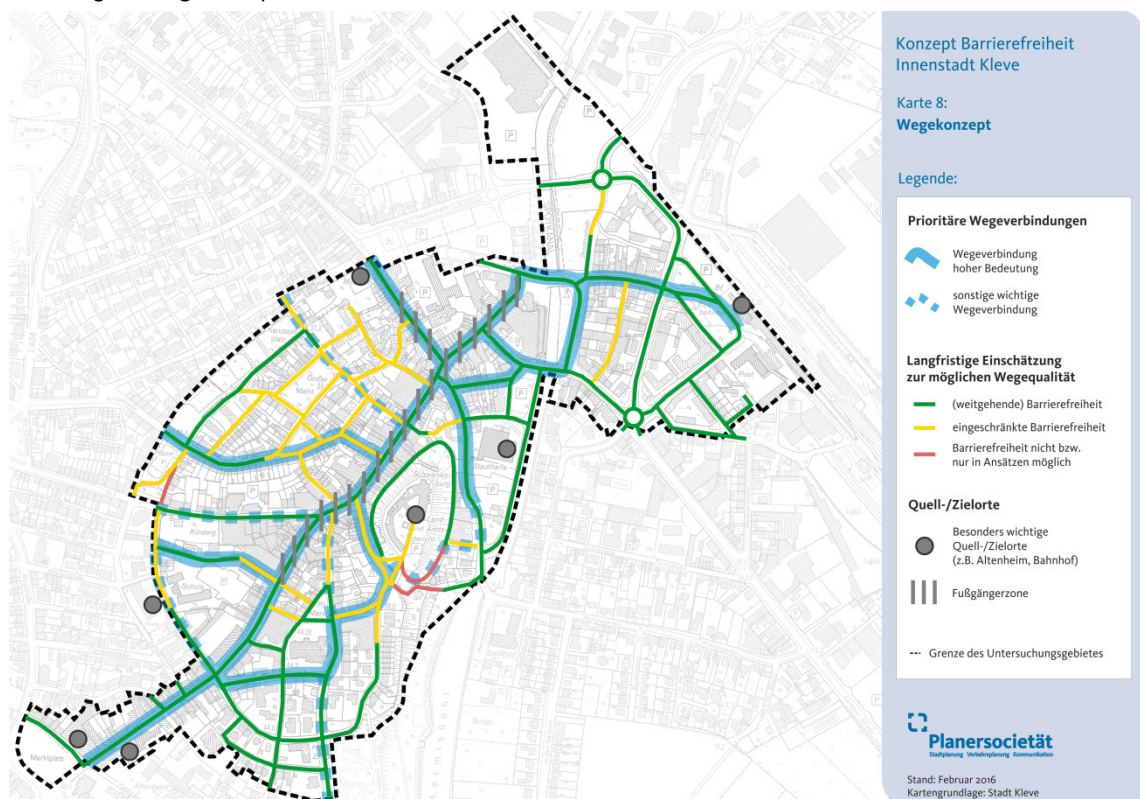
Steigungen ohne Hilfsmittel, zu enge Gehwege oder Oberflächenmaterial, welches die Fortbewegung stark einschränkt. Je nach örtlicher Gegebenheit wird dabei beschrieben, welche Maßnahmen an der jeweiligen Stelle notwendig sind, um Barrieren abzubauen.

Das Wegekonzept ist als eine Art „Zielnetz“ zu verstehen. Priorität sollten die Wege und Straßen haben, die als wichtige Verbindungen (Wegeverbindungen hoher Bedeutung, sonstige wichtige Wegeverbindungen; siehe oben) identifiziert wurden.

Gleichzeitig wurde eingeschätzt, welche Rahmenbedingungen hinsichtlich der Barrierefreiheit langfristig erreichbar sind⁴. Die Wegeverbindungen wurden dabei folgendermaßen unterteilt:

- **(Weitgehende) Barrierefreiheit:** Es können gute bis sehr gute Bedingungen hinsichtlich der Barrierefreiheit erreicht werden.
- **Eingeschränkte Barrierefreiheit:** Die örtlichen Rahmenbedingungen (i.d.R. bewegte Topographie) ermöglichen zwar eine Verbesserung der Situation. Diese Wege weisen jedoch nach wie vor insbesondere für Gehbehinderte eine gewisse Beschwerlichkeit auf.
- **Barrierefreiheit nicht oder nur in Ansätzen möglich:** Aufgrund der stark bewegten Topographie) können Maßnahmen lediglich zu einer leicht verbesserten Situation führen. Diese Wege werden auch zukünftig von Gehbehinderten eher gemieden, weisen jedoch für andere Personengruppen wie z.B. Sehbehinderte gute Bedingungen auf.

Abbildung 34: Wegekonzept



Quelle: Eigene Darstellung

⁴ Die Analyseergebnisse und das Wegekonzept könnten insofern auch zu einem barrierefreien Innenstadtplan weiterentwickelt werden, der entsprechende Auskunft über den Grad der Barrierefreiheit gibt (Wege, Toiletten usw.).

6.2 Einzelmaßnahmen

Zur Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Personen wurden basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 5) zahlreiche Maßnahmen definiert und entwickelt, die entlang ganzer Straßen oder an einzelnen Punkten getroffen werden sollten. 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.

Zunächst wird ein tabellarischer Überblick über die Maßnahmenempfehlungen gegeben; dieser enthält bezogen auf die einzelnen Maßnahmen detaillierte Angaben zur Maßnahme selbst (Problembeschreibung, Lösungsansatz), zur Umsetzung (kurz-, mittel- oder langfristig) sowie eine grobe Kostenschätzung. Im Anschluss an die tabellarische Zusammenstellung erfolgt die Erläuterung der einzelnen Maßnahmen. Eine Übersichtskarte mit der Verortung der Maßnahmen findet sich im Anhang (Karte 9).

Tabellarische Übersicht / Maßnahmen- und Umsetzungskonzept

Nr.	Ort	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Kosten	Abhängigkeiten/Akteure/Sonstiges
1	Fußgängerzone	Fehlende Kontrastierung und Durchgängigkeit der vorhandenen Entwässerungsrinne (die Sehbehinderten als Orientierung dient)	<p>Kurzfristig: Einweißung der Entwässerungsrinne, Schaffung einer Durchgängigkeit</p> <p>Langfristig: Zonierung der Fußgängerzone in einen Bereich „der schnellen Fortbewegung“, beidseitige Flanierräume und einen freigehaltenen „Sonderbereich“</p>	<p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p>	<p>Bei jeglichen Umgestaltungen der Fußgängerzone besteht Koordinationsbedarf mit der Umsetzung des Platzkonzepts.</p> <p>Langfristige Lösung sollte dann umgesetzt werden, wenn generelle Sanierung bzw. größere Erneuerungsmaßnahmen in der Fußgängerzone anstehen (ggf. auch Fördermittelbindung beachten).</p>

Nr.	Ort	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Kosten	Abhängigkeiten/Akteure/Sonstiges
2	Steigungsstraßen Böllenstege Kloppberg Marktstraße Stickestraße Hasenberg	Starke Steigungen in Verbindung mit erschütterungsreicher Oberflächenbeschaffenheit (z.T. verbesserungswürdiger Zustand) und engen/fehlenden Gehwegen.	Kurzfristig: Anbringen von Handläufen Schaffung von Verweilplätzen Langfristig: Schaffung einer Mischverkehrsfläche und/oder eines Komfortstreifens im Seitenraum	€€€€€ €€€€€ €€€€€	Das Anbringen von Handläufen an Gebäuden ist nur mit Zustimmung der Eigentümerin bzw. des Eigentümers möglich. Bei Straßen, bei denen Sanierungen oder Umbauten ohnehin in den nächsten Jahren anstehen (z.B. Kloppberg), sollte die vorgeschlagenen Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden.
3	Schwanenburg Treppen-/Hublift „Komfort“-Zuwegung Beschilderung Barrieren Toilettenanlagen Sitzgelegenheiten Informationstafeln	Die Nutzung und Erlebbarkeit des für die Stadt bedeutenden Wahrzeichens ist für mobilitätseingeschränkte Personen stark eingeschränkt (u.a. keine eigenständige bzw. stark erschwerte Zugänglichkeit zur Burg für Gehbehinderte).	Kurzfristig: Informationen zu bevorstehenden Barrieren Informationstafeln (Erneuerung, ggf. akustische Zusatzfunktion) Schaffung von Sitzgelegenheiten Kurz- bis mittelfristig: Errichtung einer komfortableren Zuwegung zur Burg Einbau eines Treppen-/Hublifts zum Erreichen der Zwischenebene Errichtung barrierefreier Toiletten	€€€€€ €€€€€ €€€€€ €€€€€ €€€€€	Bei Maßnahmen, die die Schwanenburg bzw. deren Grundstück betreffen, muss beachtet werden, dass der BLB (Bau- und Liegenschaftsbetrieb) des Landes im Besitz der Burg ist und die Einflussmöglichkeiten der Stadt Kleve begrenzt sind. Maßnahmen, die den Platz vor der Schwanenburg betreffen (Marstall) sind mit dem Platzkonzept Innenstadt Kleve bzw. dessen Umsetzung abzustimmen.
4	Gehwege Oberflächenschäden Temporäre Hindernisse Gehwegbreiten Gehwegoberflächen	Unterschiedliche Probleme (ungünstig abgestellte Fahrzeuge, schmale Gehwege usw.) erschweren die Fortbewegung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.	Kurzfristig: Zeitnahe Beseitigung von Oberflächenschäden Regelmäßige Kontrollen hinsichtlich Hindernissen, Aktionen / Kampagnen Mittel- bis langfristig: (Verbesserung der Begeh-/Befahrbarkeit von Gehwegen (z.B. Umgestaltung von Teilflächen))	€€€€€ €€€€€ €€€€€	Die Beseitigung von Oberflächenschäden ist eine laufende Aufgabe, der intensiv und zeitnah nachgegangen wird. Bei den regelmäßigen Kontrollen von temporären Hindernissen liegt das Hauptaugenmerk auf einer stärkeren Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung bei den Verursachern.

Nr.	Ort	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Kosten	Abhängigkeiten/Akteure/Sonstiges
5	Querungen Querungsstellen mit und ohne LSA Kreisverkehre Sonstige Überquerungsstellen	<p>Die Querungsstellen in der Innenstadt (Fußgänger-LSA, Mittelinsel in der Pannofenstraße, Kreisverkehre) sind nur bedingt barrierefrei.</p> <p>An vielen Straßeneinmündungen und -kreuzungen (vor allem westlich der Fußgängerzone) weisen die Gehwege (zu) hohe Kanten auf, die das Queren für Gehbehinderte erschweren.</p>	<p>Kurz- bis mittelfristig: Nachrüstung der bestehenden Querungshilfen mit Doppelquerungen und Leitsystem (LSA, Mittelinsel)</p> <p>Mittel- bis langfristig: Nachrüstung der Kreisverkehre mit Doppelquerungen und Leitsystem</p> <p>Kurz-, mittel- oder langfristig: Barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen</p>	<p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p>	<p>Der barrierefreie Umbau von Kreuzungen und Einmündungen könnte sukzessive in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z.B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut).</p> <p>Ggf. ergeben sich bei Umbauten Synergieeffekten mit anderen Projekten/Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen (vgl. Maßnahme 4).</p> <p>Die Ampelanlage „Stechbahn“ wurde mittlerweile technisch überarbeitet und mit neuen Anforderungstasten ausgerüstet, die zum einen ein optisches Signal und zum anderen ein Berührungssignal (Sehbehinderte) abgeben.</p>
6	Treppen und Rampen Treppen Rampen	<p>Die Treppen in der Klever Innenstadt sind i.d.R. nicht kontrastreich gestaltet.</p> <p>Die Rampenanlage am Opschlag ist zwar gut nutzbar; die Nutzbarkeit könnte jedoch noch verbessert werden.</p>	<p>Kurz- bis mittelfristig: Kontrastreiche Gestaltung aller Treppen im öffentlichen Raum (z.B. durch nachträgliches Anbringen von visuell kontrastierenden Markierungen an den Treppenstufenkanten)</p> <p>Ausstattung aller Treppenanlagen mit gut nutzbaren Handläufen (ggf. Installation eines zweiten Handlaufs in niedrigerer Höhe)</p> <p>Anbringen von Handläufen an der Rampenanlage am Opschlag</p>	<p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p> <p>€€€€€</p>	

Nr.	Ort	Problembeschreibung	Lösungsansatz	Kosten	Abhängigkeiten/Akteure/Sonstiges
7	Stadtmobiliar				
	Bushaltestellen	Die Bushaltestellen im Innenstadtbereich sind mit Ausnahme des Bahnhofs nicht barrierefrei.	Kurzfristig: Förderung/Bekanntmachung der Initiative „Nette Toilette“	€€€€€	Eine Erneuerung, Optimierung und Ergänzung des Stadtmobiliars sollte vorrangig entlang der „Wegeverbindungen hoher Bedeutung“ und der „sonstigen wichtigen Wegeverbindungen“ (vgl. Wegekonzept in Kapitel 6.1) angestrebt werden. Die Maßnahme „Euroschlüssel“ wird Anfang 2016 umgesetzt. Haltestellen, die nur durch den City-Bus angefahren werden (i.d.R. innerhalb der Fußgängerzone), sollten auch weiterhin auf Fahrbahnniveau angeordnet werden. Die Integration eines Hochbords erscheint angesichts der stadträumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten schwierig bis unmöglich. Spielpunkte stellen lediglich ergänzende fußwegebegleitende Angebote zu den Spielplätzen dar. Sie dienen nicht dem Ersatz größerer Spielbereiche. Um die Akzeptanz der Spielpunkte zu erhöhen, kann deren Gestaltung und Bau ggf. in Zusammenarbeit mit den Schulen erfolgen.
	Beschilderung	Es existiert kein flächendeckendes Beschilderungssystem.	Umrüstung der öffentlichen Toiletten auf den Euroschlüssel	€€€€€	
	Sitzgelegenheiten	Die Sitzgelegenheiten in der Innenstadt entsprechen nicht immer den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen.	Kurz- bis mittelfristig: Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen	€€€€€	
	Spielpunkte	In der Innenstadt ist das Angebot an Spielmöglichkeiten für Kinder im öffentlichen Raum begrenzt.	Einrichtung eines einheitlichen Beschilderungssystems entlang wichtiger Wegeverbindungen	€€€€€	
Öffentliche Toiletten	Die öffentlichen Toiletten verfügen nicht über das Schließsystem „Euroschlüssel“.	Punktuelle Nachrüstung von bestehenden Sitzanlagen mit Arm- und Rückenlehnen, Schaffung von zusätzlichen Sitzgelegenheiten Schaffung von Spielpunkten	€€€€€ €€€€€		

Hinweise zu den Kostenangaben (Grobkostenschätzung):

€€€€€ maximal 10-15.000 € €€€€€ maximal 40-50.000 € €€€€€ maximal 75-100.000 € €€€€€ maximal 250.000 € €€€€€ > 250.000 €

Maßnahme 1 – Fußgängerzone

Die Fußgängerzone bietet bereits jetzt durch eine durchgängig ebene Oberfläche eine gute Befahrbarkeit für Rollstühle und Rollatoren. Auch Sehbehinderte haben durch die vorhandene Regenrinne 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; die restlichen Durchfahrtsbreiten variieren z.T. sehr stark, so dass nicht immer auf einen Blick ersichtlich ist, ob die verfügbare Restbreite für ein sicheres und komfortables Durchkommen ausreicht.

Sehbehinderte Personen sind durch diese Hindernisse ebenso betroffen. Hinzu kommt, dass die Regenrinne zwar für blinde Personen ertastbar ist; für sehgeschwächte Personen hebt sie sich jedoch optisch nicht ausreichend von der Umgebung ab (fehlender Kontrast). Des Weiteren wird die Regenrinne nicht durchgängig geführt und bietet somit nur abschnittsweise eine Orientierungshilfe.

Zur Problemlösung wird eine Zonierung der Fußgängerzone mit einer Definition unterschiedlicher Bereiche vorgeschlagen:

- Der größte und in der Mitte liegende Bereich dient der *schnellen Fortbewegung*; hiermit sind sowohl Passanten gemeint, die direkt und zügig vorankommen möchten, als auch der Anlieferverkehr und der City-Bus.
- 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 werden⁵.
- Zusätzlich zu diesen beiden Bereichen könnte ein *Sonderbereich* eingerichtet werden, der frei von Hindernissen ist und insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine leichte und gefahrlose Fortbewegung ermöglicht.

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 Regenrinne als Orientierungshilfe vorgeschlagen. Mittels einer Einweißung des bestehenden Teils entsteht kostengünstig ein größerer optischer Kontrast. Die Schaffung einer Durchgängigkeit innerhalb der Fußgängerzone stellt sich bereits schon etwas kostenintensiver dar und bedarf weiterer Planungsschritte (Klärung der entwässerungstechnischen Voraussetzungen und Erfordernisse,

⁵ Nichtsdestotrotz sollte auch hier ein ausreichend breiter Gehbereich gewährleistet sein, damit die (gefahrlose) Begegnung unterschiedlicher Personen(gruppen) möglich ist.

Durchführung von baulichen Eingriffen etc.). Dadurch kann jedoch ein erheblicher Mehrwert generiert werden; ggf. kann diese Neugestaltung in Teilbereichen auch bereits einige Elemente der Zonierung vorwegnehmen bzw. eine Art Teilrealisierung darstellen.

Abbildung 35: Mögliche Zonierung der Klever Fußgängerzone



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahme 2 – Steigungsstraßen

Die Straßen und Wege, welche aus dem (nord)westlichen Teil des Untersuchungsgebiets zur Fußgängerzone führen (u.a. Kloppberg, Hasenberg), weisen z.T. mehrere Probleme in Form einer topografisch starken Bewegtheit, geringer Gehwegbreiten und/oder ungünstiger bzw. erschütterungsreicher Oberflächenmaterialien auf (vgl. Kapitel 5.3). Auch wenn eine Änderung der topografischen Bedingungen nicht möglich ist, können unterschiedliche Maßnahmen zumindest zu einer verbesserten und komfortableren Situation beitragen und so die Bewältigung dieser Straßen und Wege immerhin in Ansätzen angenehmer machen:

Als kurzfristige Lösung könnten beispielsweise Handläufe entlang der Bebauung sowie Sitzgelegenheiten im Verlauf der Straßen und Wege für eine Verbesserung sorgen. Handläufe dienen dabei als Stütz-, Halt- und Zugelement; deren Anbringung setzt jedoch die Zustimmung des jeweiligen Eigentümers bzw. der jeweiligen Eigentümerin voraus. Sitzgelegenheiten (z.B. in Form von Sitzbänken oder Lehnhilfen) bieten eine Halt-, Verweil- und Rastmöglichkeit; so kann

die Steigung (nicht nur) von mobilitätseingeschränkten Personen in mehreren Etappen bewältigt werden.

Eine deutlich effektivere und auf längere Sicht zu erzielende Verbesserung stellt die Erneuerung des Oberflächenmaterials, u. U. mit einer Neuaufteilung des Straßengrundrisses dar:

- *Schaffung einer Mischverkehrsfläche:* Damit Nutzerinnen und Nutzer der ‚Steigungsstraßen‘ nicht auf schmale und enge Gehwege angewiesen sind, kann die Straße als Mischverkehrsfläche umgestaltet werden. Hierbei würden keine Höhenunterschiede zwischen der Fahrbahn und den Seitenbereichen bestehen (ggf. wird gestalterisch auch nicht zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen unterschieden, d.h. der gesamte Straßenraum ist eine Fläche), so dass der gesamte Straßenraum in seiner Breite von zu Fuß Gehenden genutzt werden kann. Dies ist angesichts dessen sinnvoll, dass eine starke Steigung bzw. ein starkes Gefälle von Rollstuhlfahrern oder in Zusammenspiel mit einer Hilfsperson im Zickzack-Kurs oftmals bewältigt werden kann, für das dementsprechend jedoch genügend Raum zur Verfügung stehen muss. Wichtig hierbei ist, dass der Untergrund eben und engfügig ist, um komfortables Fortbewegen zu gewährleisten.

Die Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche erscheint auch vor dem Hintergrund machbar, dass die betroffenen Straßen nur eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen (i.d.R. nur Anwohner- bzw. Anliegerverkehr).

Die Entwässerung kann ggf. in Straßenmitte mittels (Mulden)Rinne erfolgen. Eine solche könnte somit auch eine Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen bieten (ähnlich der Situation in der Fußgängerzone).

Abbildung 36: Wohnstraße in Nottuln



Abbildung 37: Höhengleicher Straßenraum in Ostbevern



Quelle: Eigene Fotos

- *Schaffung eines Komfortstreifens im Seitenraum:* Wenn die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche nicht möglich oder nicht erwünscht ist, wäre auch die Einrichtung eines ‚Komfortstreifens‘ denkbar. Während die Mitte der Straße weiterhin dem Fahrverkehr vorbehalten ist (und ggf. das bisherige erschütterungsreiche Oberflächenmaterial aufweist), sind die Seitenbereiche bzw. Gehwege so gestaltet, dass durch eine breite,

ebene, engfugige und kontrastierende Ausgestaltung eine bessere Befahr- und Begehbarkeit gewährleistet ist.

Hierbei muss nicht unbedingt Asphalt als Oberflächenmaterial zum Einsatz kommen; gerade in städtebaulich sensiblen Bereichen oder zur Bewahrung des bisherigen Erscheinungsbildes sollten auch alternative Lösungsmöglichkeiten auf ihre Eignung hin geprüft werden (vgl. nachfolgende Abbildungen).

Abbildung 38: Abgeschliffenes Pflaster in Münster



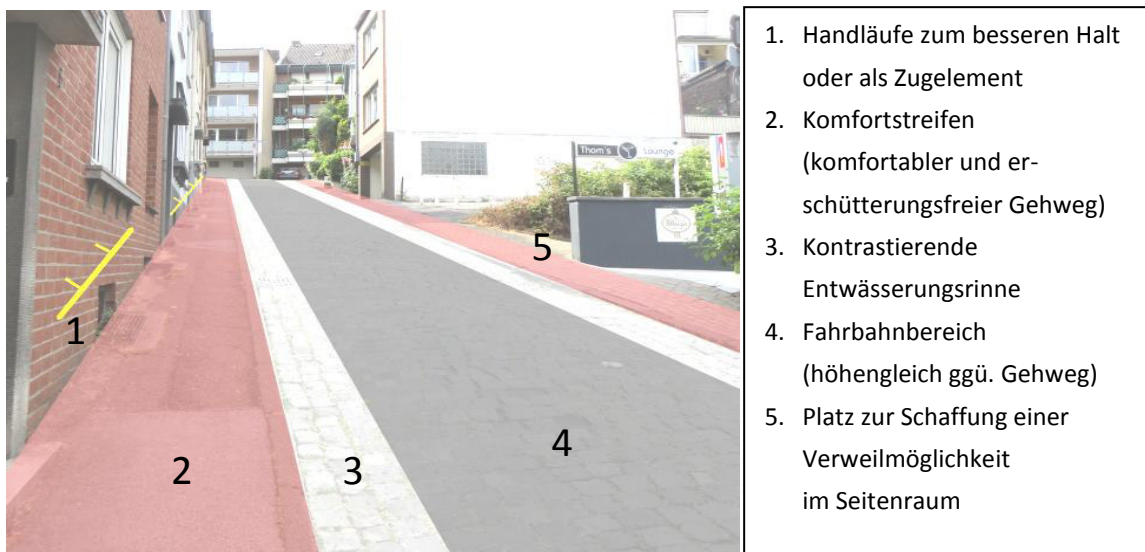
Abbildung 39: Integration eines berollbaren Bereichs (Stockholm)



Quelle: Eigene Fotos

Eine Kombination beider Ansätze ist ebenfalls möglich, ein funktionaler und sicherer Komfortstreifen im Seitenraum zusammen mit einer höhengleichen, im Idealfall ebenfalls ebenen Fahrbahn, die weiterhin überwiegend dem Fahrverkehr dient, jedoch durch die Ausgestaltung die Gelegenheit bietet, dass mobilitätseingeschränkte Personen den gesamten Straßenraum nutzen können. Die folgende Abbildung soll einen Eindruck vermitteln, wie eine solche Kombinationsmöglichkeit aussehen kann:

Abbildung 40: Beispielhafte Umgestaltung einer Steigungsstraße (Beispiel: Kloppberg)



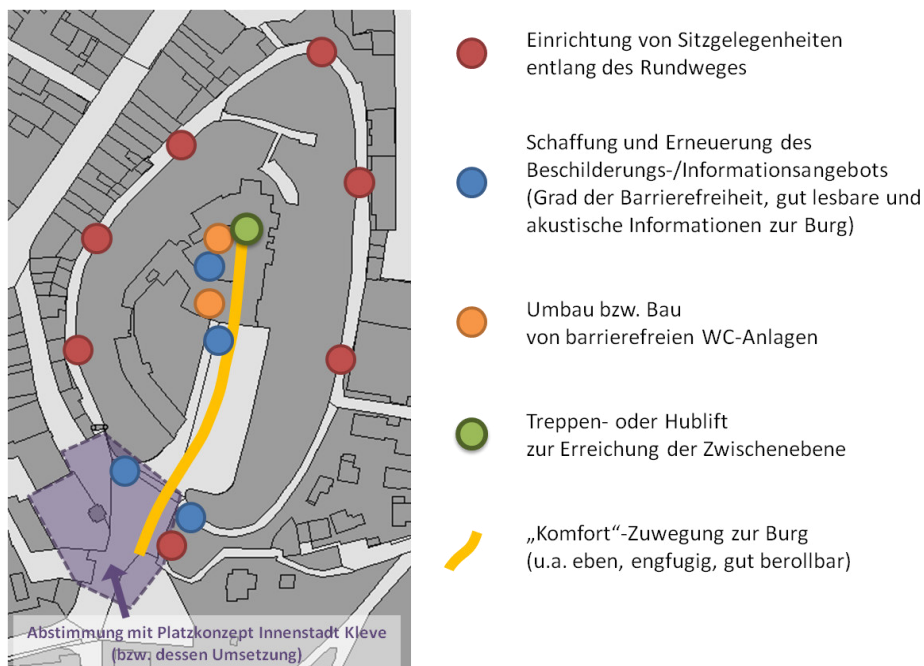
Quelle: Eigene Darstellung

Es wird empfohlen, diese Gestaltungsvorschläge bei anstehenden Umbau- oder Erneuerungsmaßnahmen an einer der ‚Steigungsstraßen‘ (beispielsweise durch Kanalbauarbeiten etc.) direkt mit einzubeziehen. Bereits durch die Verbesserung einer der ‚Steigungsstraßen‘ kann eine erhebliche Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeit gegenüber dem aktuellen Stand erzielt werden. Die Straßen Kloppberg und Böllenstege wurden dabei im Rahmen des Beteiligungsprozesses als Straßen identifiziert, die sich einerseits in einem verbesserungsfähigen Zustand befinden und gleichzeitig wichtige Verbindungen zur und aus der Fußgängerzone bilden.

Maßnahme 3 – Schwanenburg

Die Schwanenburg ist gleichermaßen Anziehungspunkt für Besucherinnen und Besucher der Stadt Kleve, Standort einer öffentlichen Einrichtung und eines Museums sowie identitätsstiftender Ort für die Kleverinnen und Klever. Hinsichtlich der Zugänglichkeit und Ausstattung des Bau- und Bodendenkmals gibt es jedoch Mängel, die die Nutzung und die Erlebbarkeit für einige Gruppen erschweren, so dass hier Maßnahmenansätze auf unterschiedlichen Ebenen zu empfehlen sind.

Abbildung 41: Maßnahmenempfehlungen an der Schwanenburg im Überblick



Quelle: Eigene Darstellung

Die Zugänglichkeit zur Burg könnte durch eine Verbesserung der Gehweg-Beschaffenheit verbessert werden, indem ein ebener und engfugiger *Komfortweg* (vgl. Maßnahme 2 – Steigungsstraßen) als Zuwegung vom Marstall die Überwindung der vorhandenen Steigung in Richtung Burgeingang und Burginneren erleichtert.⁶

⁶ Eine solche (Gestaltungs)Maßnahme müsste insbesondere auch auf das „Platzkonzept Innenstadt Kleve“ bzw. dessen Umsetzung abgestimmt werden. Der Marstall war Teil des 2. Workshops „Öffentliche Platzwerkstatt“ im Rahmen des o.g. Projekts.

Ebenfalls außerhalb der Burg befindet sich ein Rundweg, der entlang der Burgmauer verläuft und einen Blick auf die tiefer liegenden Gebiete der Stadt bietet. Dieser Rundweg könnte mit *Sitzgelegenheiten* ausgestattet werden, um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu steigern und Verweilmöglichkeiten „auf dem Weg“ anzubieten.

Im Burginneren gelangt man auf die Zwischenebene, auf der sich unter anderem der Eingang zu den in der Burg befindlichen Einrichtungen befindet, derzeit nur mittels Treppenstufen, so dass als alternative Erschließungsmöglichkeit die *Errichtung eines Hub- oder Treppenlifts* im Inneren der Burg empfohlen wird.⁷ Zudem sind die WC-Anlagen im Inneren der Burg selbst von der Zwischenebene aus aufgrund von Stufen für viele mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe nur schwer zu erreichen. Als Standort für eine barrierefreie Toilette im Inneren der Burg wurde im Rahmen des Ideenworkshops die Gerichtskantine genannt; diese wäre auch vom Eingang der Burg aus ebenerdig erreichbar.

Neben diesen baulichen Maßnahmen sollte auch das Informationsangebot für Besucherinnen und Besucher erweitert werden. So klärt der Internet-Auftritt der Stadt Kleve zwar über bevorstehende Barrieren (Stufen, Steigungen, Zugänglichkeit der Toiletten etc.) beim Besuch der Burg auf, jedoch sollten diese Informationen auch im unmittelbaren Umfeld bzw. Zugangsbereich der Burg mittels entsprechender Beschilderung dargestellt werden. Die bestehenden Informationstafeln über Geschichte und Angebote der Schwanenburg könnten aufgrund des Zustands erneuert sowie mit einer Zusatzfunktion ausgestattet werden, dass die Texte auf den Informationstafeln vorgelesen werden (entweder über den sog. "QR-Code" in Kombination mit einem internetfähigen Smartphone oder per Knopfdruck und Lautsprecher).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, einen Halt des City-Busses an der Schwanenburg einzurichten und den Linienverlauf entsprechend zu verlegen. Nach intensiver Prüfung wird dies nicht als vorrangige Maßnahme empfohlen, da der City-Bus dadurch seine durch die Fußgängerzone führende Route verlassen würde und die Schwanenburg zudem bereits durch die Linie T57 mit einer *Taxibus*-Haltestelle an Ziele wie den Bahnhof, die Stadthalle und den Großen Markt angebunden ist.

Generell befindet sich die Schwanenburg nicht im Besitz der Stadt Kleve, sondern ist im Eigentum des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW. Trotz des beschränkten Einflusses seitens der Stadt Kleve sind die Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des für die Stadt Kleve bedeutenden Wahrzeichens im vorliegenden Maßnahmenkonzept enthalten; dieser Wunsch wurde auch mehrfach seitens der Bürgerinnen und Bürger während des Beteiligungsprozesses geäußert.

⁷ Die Errichtung einer Rampenanlage ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten kaum möglich und wäre auch angesichts der Bebauungsstruktur gestalterisch keine adäquate Lösung.

Maßnahme 4 – Gehwege

Oberflächenschäden

Witterungs- und altersbedingte Beeinträchtigungen der Oberflächen führen in Kleve wie anderswo auch vor allem für Geh- und Sehbehinderte zu Unsicherheiten und können vereinzelt zu Stolperfallen werden. Aufgabe der Stadt ist es, laufend auf solche Beeinträchtigungen zu reagieren. Dem wird auch in hohem Maße nachgekommen. Dazu gehört auch, dass bei großflächigen Beeinträchtigungen an den Gehwegen Sanierungsmaßnahmen in größerem Umfang angestrebt werden. Bei umfangreicheren Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen sind im Sinne der Barrierefreiheit geeignete Oberflächenmaterialien auszuwählen (vgl. Gestaltungsleitfaden).

Temporäre Hindernisse

Bei den Begehungen vor Ort sind 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.

Abbildung 42: Ungünstig abgestelltes Fahrzeug



Quelle: Eigenes Foto

Abbildung 43: Flyer zum Verteilen an Falschparker



Quelle: Website Fuss e.V.

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 Scheibenwischer 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 Gastronomiebesitzern 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.

Gehwegbreiten und -oberflächen

Neben den Schwierigkeiten, die sich durch die bewegte Topographie ergeben, sind auch die Breiten der Gehwege sowie Optimierungspotenzial bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit (breite Fugen, starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln) häufig vorkommende Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen.

In historisch gewachsenen Innenstädten sind ideale Gehwegbreiten von bis zu 3,0 m (vgl. Gestaltungsleitfaden) im Bestand nur selten zu finden und noch schwieriger nachträglich zu realisieren. Als Mindestanforderung sollte jedoch gelten, dass zumindest auf einer der beiden Straßenseiten ein 1,5 m breiter Gehweg angeboten bzw. bereitgestellt wird. Diese Breite sollte als Mindestmaß gelten und bemisst sich durch den Rotationsbedarf (also den benötigten Raum für eine 180°-Drehung) einer Person mit Rollstuhl. In Kleve gibt es aktuell zahlreiche Wege, die diese Breite auf keiner der beiden Seiten aufweisen (vgl. Kapitel 5.4 und Karte 4). Um auf längere Sicht ein durchgängiges für alle nutzbares Wegenetz zu erreichen, sollten also vor allem die Straßen und Wege betrachtet werden, für die es keine unmittelbaren oder zumutbaren Alternativen gibt. Ein Schwerpunkt ist der Bereich westlich der Innenstadt, rund um den Großen Markt.

Bei fehlenden oder zu schmalen Gehwegen entlang von Straßen mit wenig Kfz-Verkehr bietet sich zudem die Möglichkeit, eine Mischverkehrsfläche oder zumindest eine (zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen) höhengleiche Verkehrsfläche herzustellen. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr sollten hierbei jedoch herabgesetzt werden; für Sehbehinderte sollten ggf. zusätzlich Orientierungshilfen (Leitlinien) angeboten werden. Ein solcher Gestaltungsansatz bietet sich z.B. in den abgehenden Straßen der Fußgängerzone an, da dort wenig und nur langsamer Kfz-Verkehr herrscht (vgl. auch Maßnahme 2 – Steigungsstraßen).

Die Oberflächengestaltung spielt ebenso wie die Neigung und die Breite der Gehwege eine große Rolle bei der Nutzung des öffentlichen Raumes durch mobilitätseingeschränkte Personen. In der Klever Innenstadt ist Klinkerpflaster das vorherrschende Oberflächenmaterial, was bei ebener und engfügiger Ausgestaltung i.d.R. unproblematisch ist; das vor allem in den Sei-

tenstraßen der Fußgängerzone zu findende Kopfsteinpflaster ist aufgrund der meist unebenen Oberfläche und der überwiegend vorkommenden Breittufigkeit problematischer 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).

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Begeh- und Befahrbarkeit eines solchen Belages zu verbessern. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit. Beachtet werden muss jedoch, dass Kopfsteinpflaster oft auch einen historischen Wert hat. Daher sollten auch entsprechende Kompromisse gesucht werden, statt einen kompletten Verzicht auf dieses historische Material anzustreben. Wichtig ist, dass nicht flächendeckend auf Kopfsteinpflaster verzichtet werden muss (das hieße, dass alle Bereiche mit Kopfsteinpflaster umgestaltet werden müssten, was finanziell auch kaum machbar erscheint) sondern die Begeh- und Befahrbarkeit zunächst punktuell – insbesondere entlang von wichtigen Wegeverbindungen (vgl. Wegekonzept in Kapitel 6.1) – verbessert wird, ggf. auch mit solchen Materialien, die den örtlichen Materialkanon widerspiegeln bzw. sich in diesen gut integrieren lassen. Oftmals kann schon die Qualifizierung einiger weniger Wegeverbindungen einen erheblichen Mehrwert bedeuten.

Im Neubau sollte jedoch darauf geachtet werden, dass neben einer entsprechenden Breite auch die Gehwegoberfläche so gewählt wird, dass sie optimale Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen bietet, gleichzeitig aber Rücksicht auf das städtebauliche Umfeld nimmt.

Abbildung 44: Komfortabler Laufbereich (Speyer)



Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 45: Kennzeichnung einer „Komfort“-Querung (Münster)



Maßnahme 5 – Querungen

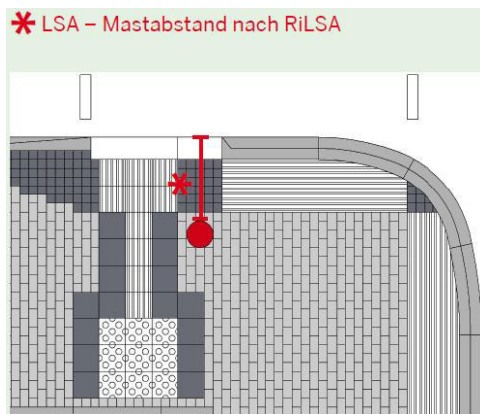
Querungshilfen mit und ohne Lichtsignalanlagen (LSA)

Die zwei Fußgänger-LSA im Untersuchungsgebiet (an der Straße „Stechbahn“ sowie am Bahnhof) sowie die vorhandene Querungshilfe in der Pannofenstraße (Mittelinsel) weisen derzeit

nur unzureichende Bedingungen hinsichtlich der Barrierefreiheit auf (vgl. Karten 5 und 6) und sollten entsprechend um- bzw. nachgerüstet werden: Getrennte Führung von Seh- und Gehbehinderten mittels Doppelquerung, Integration in ein Leitsystem, bei LSA zusätzlich akustische und taktile Signalgeber (vgl. Gestaltungsleitfaden).⁸

Am Bahnhof ist durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bereits eine Nachrüstung oder ein Neubau der LSA-Querung zumindest auf der Seite des Bahnhofs vorgesehen. Diese sollte auch auf der gegenüberliegenden Seite erfolgen.

Abbildung 46: Prinzipskizze einer LSA-Querung



Quelle: Straßen.NRW 2012, S. 43

Abbildung 47: Doppelquerung in Kassel



Quelle: Eigenes Foto

Kreisverkehre

An den Kreisverkehren existiert zwar eine (nahezu) Nullabsenkung, die positiv für Personen mit Gehbehinderungen ist; jedoch kann genau dies zu Gefahren für Sehbehinderte führen, da ein unachtsames Betreten der Fahrbahn möglich ist. Daher sollte ein Leitsystem für Sehbehinderte in Form einer Doppelquerung (Nullabsenkung ggf. mit Absicherung für Sehbehinderte sowie ein erhöhter Bord von 3 bis 6 cm einschließlich weiterer Leitelemente; vgl. Gestaltungsleitfaden) nachgerüstet werden.

Sonstige Überquerungsstellen

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass vor allem im Bereich westlich der Fußgängerzone an den Einmündungen und Kreuzungen hohe Kanten (≥ 3 cm) vorherrschen, die die Fortbewegung insbesondere von Gehbehinderten erschweren (vgl. Karte 6). Hier könnte ein sukzessiver Umbau in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z.B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut); im Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen gekoppelt (vgl. Maßnahme 4 – Gehwege). Dies bietet sich insofern an, dass sich in diesem Bereich mehrere Problemstellungen überlagern.

⁸ Die Ampelanlage „Stechbahn“ wurde mittlerweile technisch überarbeitet und mit neuen Anforderungstasten ausgerüstet, die zum einen ein optisches Signal und zum anderen ein Berührungssignal (Sehbehinderte) abgeben.

Maßnahme 6 – Treppen und Rampen

Die topografische Bewegtheit der Stadt Kleve führt dazu, dass im öffentlichen Raum häufig Höhenunterschiede ausgeglichen werden müssen.

Während *Treppen* für viele Menschen mit Gehbehinderungen i.d.R. nicht genutzt werden können, sind Sehbehinderte auf deren gefahrlose Nutzung angewiesen. Die Treppen in der Klever Innenstadt sollten daher zukünftig alle kontrastreicher gestaltet sein. Dies kann bereits durch das nachträgliche Anbringen von visuell kontrastierenden Markierungen an den Treppenstufenkanten erfolgen⁹. Durch das Anbringen von gut nutzbaren Handläufen (u.a. griffsicher, Rundprofil von 30 bis 45 mm, in 85 bis 90 cm Höhe, ggf. zweiter Handlauf in ca. 65 cm Höhe) sind Treppen zusätzlich auch für Personen mit leichten Bewegungseinschränkungen besser nutzbar.

In der Innenstadt finden sich auch einige *Rampenanlagen*, vornehmlich im Zugangsbereich von Gebäuden (dort häufig im Rahmen von Lösungen, die der topografischen Situation angepasst sind), weniger im Zuge von Wegeverbindungen. Die kombinierte Rampen- und Treppenanlage am Opschlag ist zwar in ihrer Breite und aufgrund ihres Steigungsverhältnisses gut nutzbar; es fehlen jedoch Handläufe sowie eine kontrastierende Gestaltung der Trittstufen.

Abbildung 48: Topografisch integrierte Zugangslösung in der Fußgängerzone



Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 49: Treppenanlage an der Kavarinerstraße Richtung Minoritenkirche



Maßnahme 7 – Stadtmobiliar

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen im Innenstadtbereich sind – mit Ausnahme des sich derzeit in Umbau befindlichen Bahnhofsvorplatzes – nicht ausreichend barrierefrei gestaltet. Durch taktile Leitlinien sollte die Auffindbarkeit für Sehbehinderte sichergestellt werden. Die Installation eines

⁹ Eine nachträglich aufgebrachte Stufenmarkierung ist jedoch häufig nicht dauerhaft, so dass ggf. ein wiederholtes Aufbringen erforderlich ist.

Hochbordes würde den Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fahrzeugeinstieg kompensieren.

In Hinblick auf die Umsetzung sollten vorrangig die häufiger frequentierten Haltestellen sowie die Haltestellen des City-Busses barrierefrei umgebaut werden¹⁰. Haltestellen, die nur durch den City-Bus angefahren werden (i.d.R. innerhalb der Fußgängerzone), können auch weiterhin auf Fahrbahnniveau angeordnet werden, d.h. Verzicht auf einen Hochbord; einerseits ist der City-Bus auf die speziellen Bedürfnisse von Gehbehinderten angepasst¹¹, und andererseits würde sich die Integration eines Hochbordes in Bezug auf das stadträumliche bzw. städtebauliche Umfeld schwierig bis unmöglich gestalten.

Beschilderung

Im öffentlichen Raum werden nicht-ortskundige Personen mittels Beschilderung zu bestimmten Einrichtungen und Zielorten geführt. Beschilderung kann aber nicht nur Wege zu bestimmten Zielen aufzeigen, sondern auch mobilitätseingeschränkte Personen über zu erwartende Steigungen oder auch Alternativrouten mit weniger oder gar keinen Barrieren informieren.

In Kleve bietet es sich an, entlang der „Wegeverbindungen hoher Bedeutung“ sowie „sonstiger wichtiger Wegeverbindungen“ eine durchgängige Beschilderung zu wichtigen Zielorten (u.a. Bahnhof, Stadthalle, Schwanenburg) und ggf. mit weiteren Informationen (wie z.B. Entfernung bzw. Unterwegszeit, Grad der Barrierefreiheit) zu installieren.

Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten tragen im öffentlichen Raum maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Verweilen und Ausruhen ist dabei gleichermaßen von Bedeutung wie Begegnung und Kommunikation.

In Kleve gibt es bereits zahlreiche Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, insbesondere in der Fußgängerzone. Die jeweilige Ausgestaltung bzw. Ausstattung entspricht jedoch nicht immer den Bedürfnissen insbesondere gehbehinderter Personen; so benötigen diese beispielsweise Rücken- und Armlehnen (vgl. Kapitel 5.6). Dementsprechend sollte zumindest ein Teil der bestehenden Sitzgelegenheiten mit den entsprechenden Ausstattungselementen nachgerüstet werden (falls technisch und ohne großen Aufwand machbar).

Bei der Neuerrichtung von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sollten zukünftig auch Modelle zum Einsatz kommen, bei denen die Sitzflächen in unterschiedlichen Höhen angeboten

¹⁰ Gemäß der Novelle des PBefG zum Jahr 2013 muss im entsprechenden Nahverkehrsplan das Ziel, bis zum 01.01.2022 eine „vollständige Barrierefreiheit“ zu erreichen, dargelegt und erläutert sein.

¹¹ Im Rahmen des Planungsspaziergangs wurde von einem Vertreter der NIAG bereits angekündigt, dass demnächst aufgrund der starken Nachfrage und der oftmals fehlenden Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, die über zusätzliche Abstellmöglichkeiten verfügen.

werden (vgl. Gestaltungsleitfaden) oder die Aussparungen für Rollatoren aufweisen¹², um verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Wie bei der Beschilderung sollten die Standorte von Sitzgelegenheiten prioritär entlang der wichtigen Wegeverbindungen (vgl. Wegekonzept in Kapitel 6.1) liegen.

Spielpunkte

Eine weitere Chance zur Stärkung und Etablierung der wichtigen Wegeverbindungen sowie zur Attraktivierung der Innenstadt wird in der Bespielung des öffentlichen Raumes gesehen¹³. So kann durch die flächendeckende Einrichtung von Spielpunkten die Identifikation mit und das Wohlfühlen in der Stadt maßgeblich beeinflusst werden. Kinder können sich auf diese Weise durch ihre Stadt „hindurch spielen“.

Bei der Wahl des entsprechenden Angebots kann auf eine große Bandbreite von Möblierungen oder einfachen Markierungen zurückgegriffen werden (vgl. auch Gestaltungsleitfaden). Besonders definitionsoffene Objekte eignen sich, da sie die Kreativität der Kinder fördern und unterschiedliche Spielmöglichkeiten bieten.

Abbildung 50: Bodenelement



Quelle: Eigene Fotos

Abbildung 51: Wasserspiel



Öffentliche Toiletten

Das Auffinden von öffentlichen Toiletten kann für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals eine große Schwierigkeit bedeuten. Zwar gibt es in gastronomischen Betrieben oder Einzelhandelseinrichtungen oftmals Toiletten (die ggf. sogar barrierefrei ausgerüstet sind), jedoch ist dies oftmals mit zeitraubendem Suchen und (unangenehmem) Nachfragen verbunden. Von

¹² Sitzbänke mit speziellen Rollatorenstellplätzen weisen zwar eine durchgehende Rückenlehne sowie Armlehnen auf, die Sitzfläche ist aber in Teilen ausgespart.

¹³ Bereits im Integrierten Handlungskonzept ist als Maßnahme ein „Masterplan Kinderfreundliche Innenstadt“ enthalten, mit dem Ziel einer Aufwertung der Innenstadt als Aufenthalts- und Beschäftigungsort für Kinder. Dort wurde festgestellt, dass die Innenstadt derzeit nur wenige Anreize und Spielmöglichkeiten aufweist (vgl. plan-lokal 2013).

privater Seite gibt es daher das Projekt „Nette Toilette“, welches durch einen Sticker am Eingang das Vorhandensein einer Toilette anzeigt (Benutzung ohne Verzehrzwang oder Bezahlung). In Kleve gibt es dieses Projekt bereits seit mehreren Jahren und sollte weiter ausgebaut werden, um ein flächendeckendes Angebot in der Innenstadt anzubieten.

Des Weiteren gibt es die Möglichkeit, die Schließsysteme öffentlicher Toiletten mit dem Euroschlüssel auszustatten. Dieser Schlüssel, der an nachweislich beeinträchtigte Personen ausgegeben wird, ermöglicht dem Nutzerkreis einen selbständigen und kostenfreien Zugang zu behindertengerechten Sanitäranlagen. Die öffentlichen Toilettenanlagen in Kleve sollten mit diesem Schließsystem ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden.

Bei diesem Thema zeigt sich erneut, wie wichtig und hilfreich der Zugang zu Informationen ist. In Stadtplänen oder Handy-Apps verortete barrierefreie Toiletten (bzw. Informationen über den Grad der Barrierefreiheit der Sanitäreinrichtung) erleichtern das Bewegen im öffentlichen Raum für mobilitätseingeschränkte Personen enorm und schaffen eine erhebliche Steigerung der Aufenthaltsqualität bzw. des Wohlbefindens in Städten.

7 Fazit und Ausblick

Im Rahmen des Projekts „Barrierefreie Innenstadt Kleve“ wurde die Ausgangslage in der Klever Innenstadt intensiv untersucht; als Ergebnis konnte ein detailliertes Schwachstellenkataster zusammengetragen werden. Basierend auf diesen Rahmenbedingungen wurde daraufhin ein konkretes Maßnahmenkonzept ausgearbeitet, um die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit in den nächsten Jahren schrittweise verbessern und so mobilitätseingeschränkten Personen eine bessere Erreich- und Nutzbarkeit der Innenstadt bieten zu können.

Das Maßnahmenkonzept – welches auch als Programm oder Rahmenplan bezeichnet werden kann – zeigt einen realistischen und ableistbaren Ansatz, dessen Umsetzung sich jedoch über einen mehrjährigen Zeitraum erstrecken wird. Einige Maßnahmen erscheinen bereits kurzfristig (d.h. etwa innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre) und mit vergleichsweise geringen Kosten umsetzbar, wie z.B. die Einweißung der Regenrinne in der Fußgängerzone oder die Fortführung des Projekts „Nette Toilette“. Andere Maßnahmen wiederum erfordern zunächst weitere Vertiefungs- und Planungsschritte und sind eher auf einen mittelfristigen (d.h. etwa innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre) bis langfristigen Zeithorizont (d.h. erst in fünf bis zehn Jahren, ggf. auch später) ausgelegt, wie z.B. die barrierefreie Nachrüstung der Kreisverkehre oder die Zonierung der Fußgängerzone. Hierbei ist auch immer der bauliche Zustand der jeweiligen Anlage(n) zu berücksichtigen. Die Umsetzung von Maßnahmen sollte insbesondere im Zuge von anstehenden oder notwendigen Sanierungen bzw. Erneuerungen erfolgen.

Die Öffentlichkeit war in das Projekt zwar bereits umfangreich mit eingebunden. Neben 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. Wichtig ist eine stufenweise Umsetzung des Maßnahmenkonzepts mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung.

Die Arbeiten zum Projekt „Barrierefreie Innenstadt Kleve“ 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 oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden und der Gestaltungsleitfaden bei allen zukünftigen Planungs- und Bauprozessen wie selbstverständlich zum Einsatz kommt.

Quellenverzeichnis

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

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

plan-lokal (2013): Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Kleve. Stadt Kleve (Hg.). Dortmund, 2013.

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

Anhang

Kartenmaterial:

- Karte 1: Quell- und Zielorte
- Karte 2: Oberflächen
- Karte 3: Steigungen
- Karte 4: Gehwegbreiten
- Karte 5: Stärken und Mängel - Sehbehinderte
- Karte 6: Stärken und Mängel - Gehbehinderte
- Karte 7: Behindertenstellplätze
- Karte 8: Wegekonzept
- Karte 9: Maßnahmen

Gestaltungsleitfaden – Barrierefreie Innenstadt Kleve

Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 1: Quell- und Zielorte

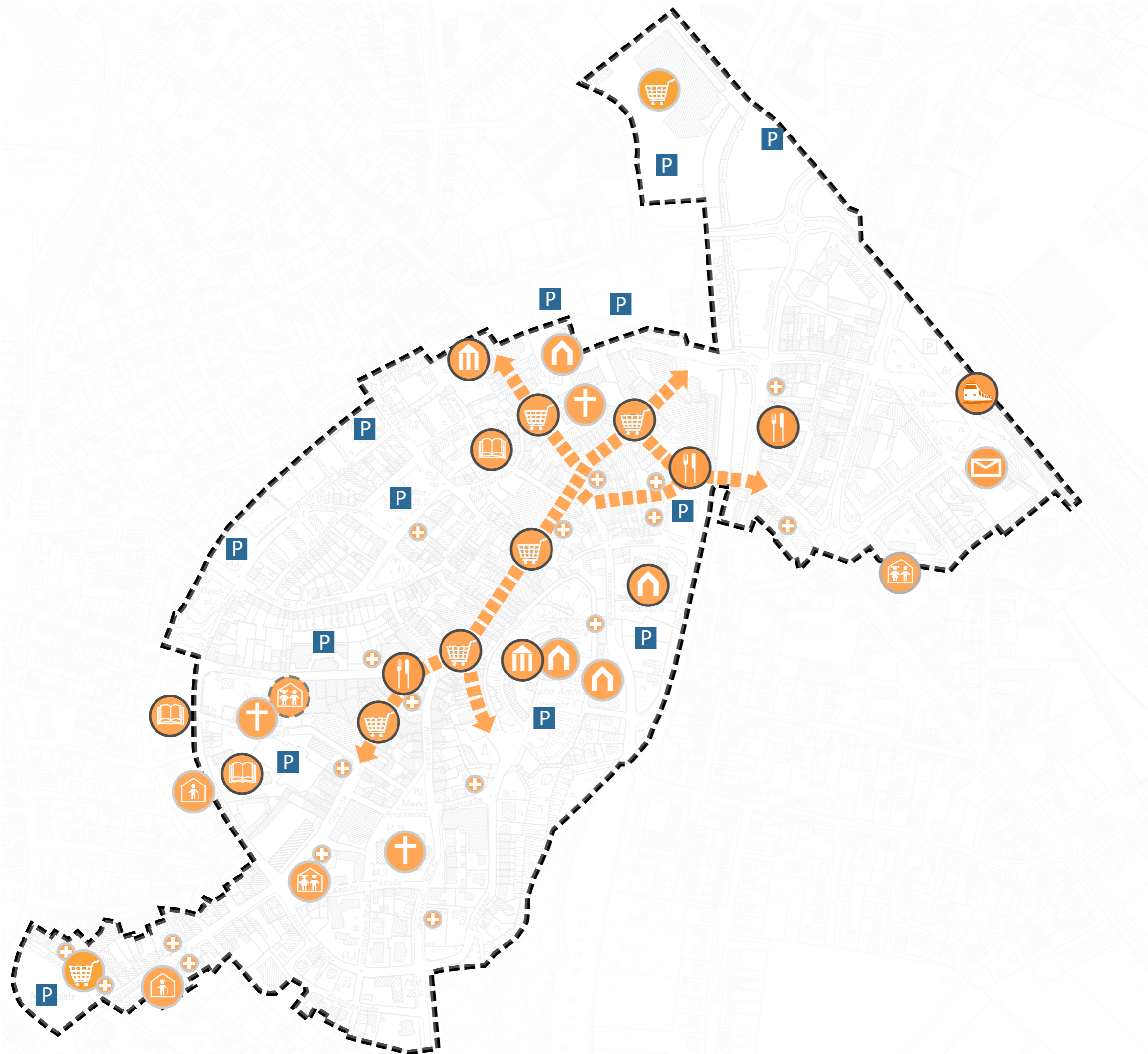
Legende:

Orte mit überwiegend lokaler Bedeutung

- 🏠 Öffentliche Einrichtung / Behörde
- ✝️ Kirche
- 🛒 Einkaufsmöglichkeit
- ✉️ Post
- 🏠 Seniorenheim
- 👨‍👩‍👧‍👦 Kindertagesstätte
- ⊕ Arztpraxis

Orte mit überörtlicher und lokaler Bedeutung

- 🚆 Bahnhof
- 🏛️ Touristischer Anziehungspunkt
- 🛒 Einkaufsmöglichkeit
- 🍴 Gastronomie
- 📖 Bildungseinrichtung
- 🏠 Öffentliche Einrichtung
- 🛒 Einkaufszone
- 🅑️ Parkplatz/Parkhaus/Tiefgarage
- Grenze des Untersuchungsgebietes








Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 2: Oberflächen



Legende:

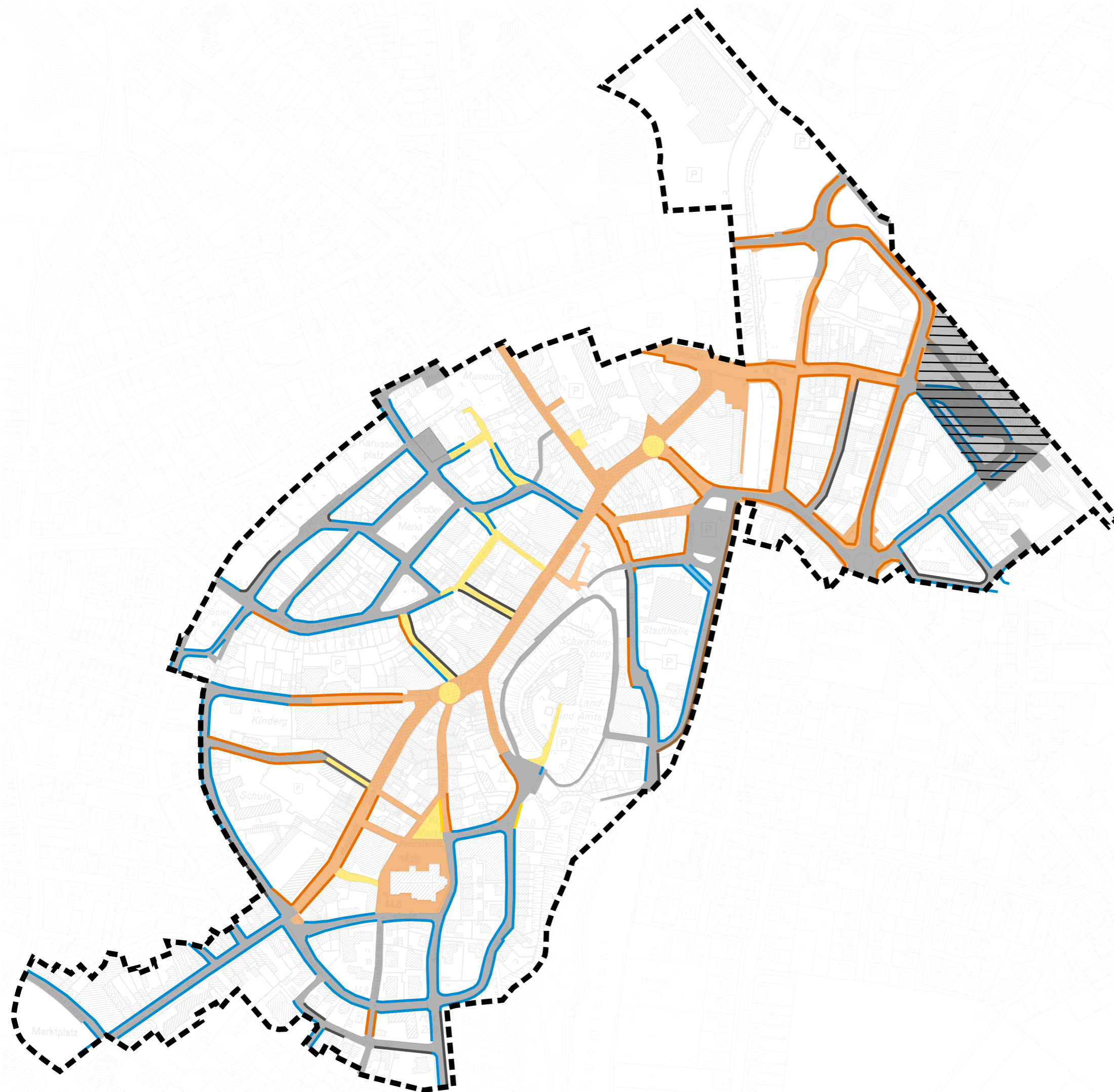
Gehwegoberflächen

-  Kopfsteinpflaster
-  Klinker- und anderes ebenes Pflaster
-  Gehwegplatten
-  Asphalt
-  Schotter

Fahrbahnoberflächen

-  Kopfsteinpflaster
-  Klinkerpflaster
-  Platten
-  Asphalt

-  Bahnhofsvorplatz (in Umgestaltung)
-  Grenze des Untersuchungsgebietes



Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 3: Steigungen

Legende:

Steigungen

- über 6%
- 3-6%
- unter 3%

- Treppe
- Grenze des Untersuchungsgebietes



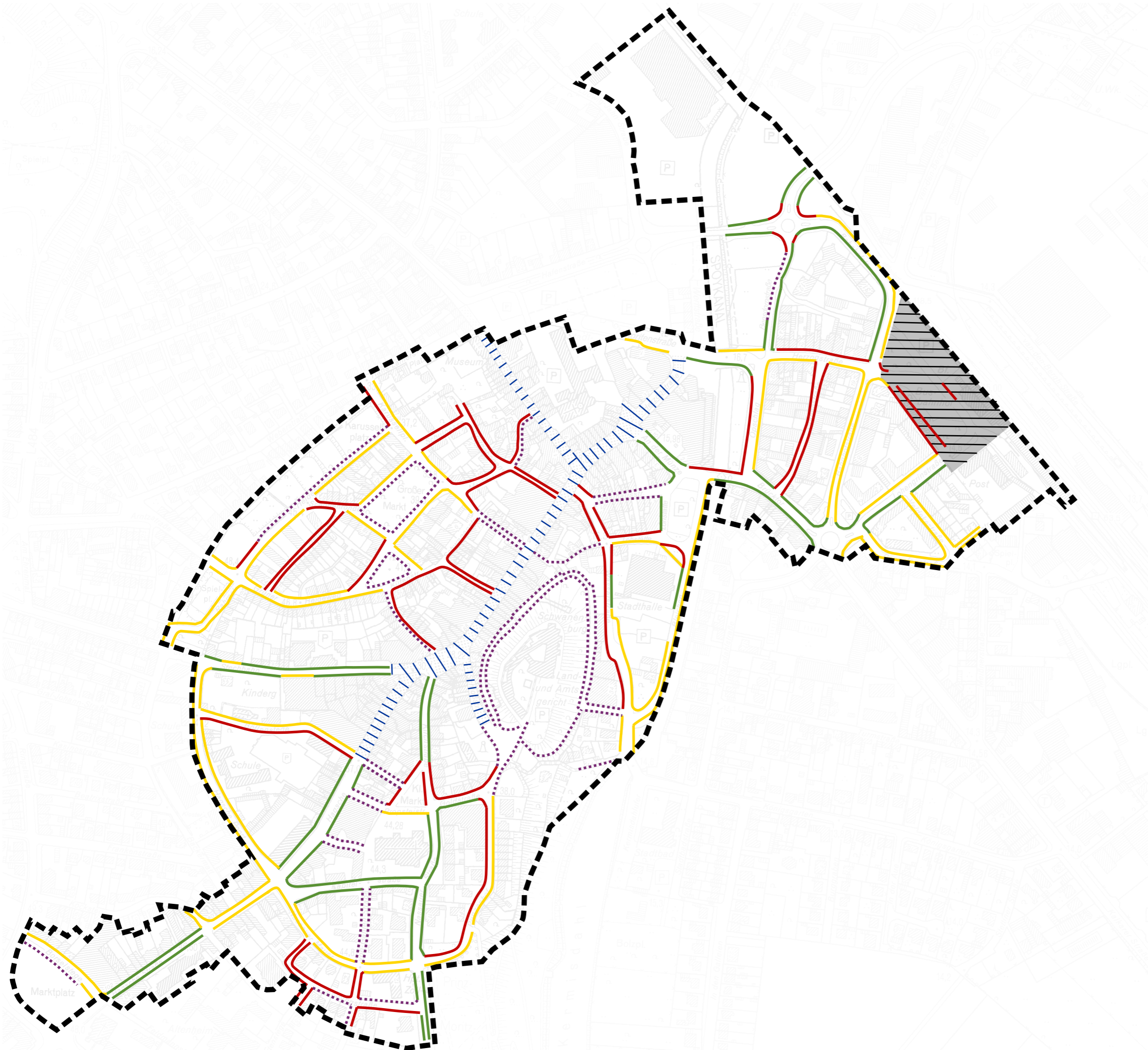
Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 4: Gehwegbreiten

Legende:

Gehwegbreiten

- unter 1,50m
 - 1,50m - 2,00m
 - über 2,00m
 - kein Gehweg vorhanden
-
- Fußgängerzone
 - Bahnhofsvorplatz (in Umgestaltung)
 - Grenze des Untersuchungsgebietes



Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 5: Stärken und Mängel - Sehbehinderte


Legende:

Stärken


 Sitzgelegenheit

Mängel / Probleme


 Treppe / Stufen wenig kontrastreich

 unebene Oberfläche

 Bushaltestelle ohne Leitsystem

 Behinderung auf dem Gehweg
(z.B. durch Werbeaufsteller)


 LSA ohne Signalgeber und Leitsystem
bzw. sichernde Elemente

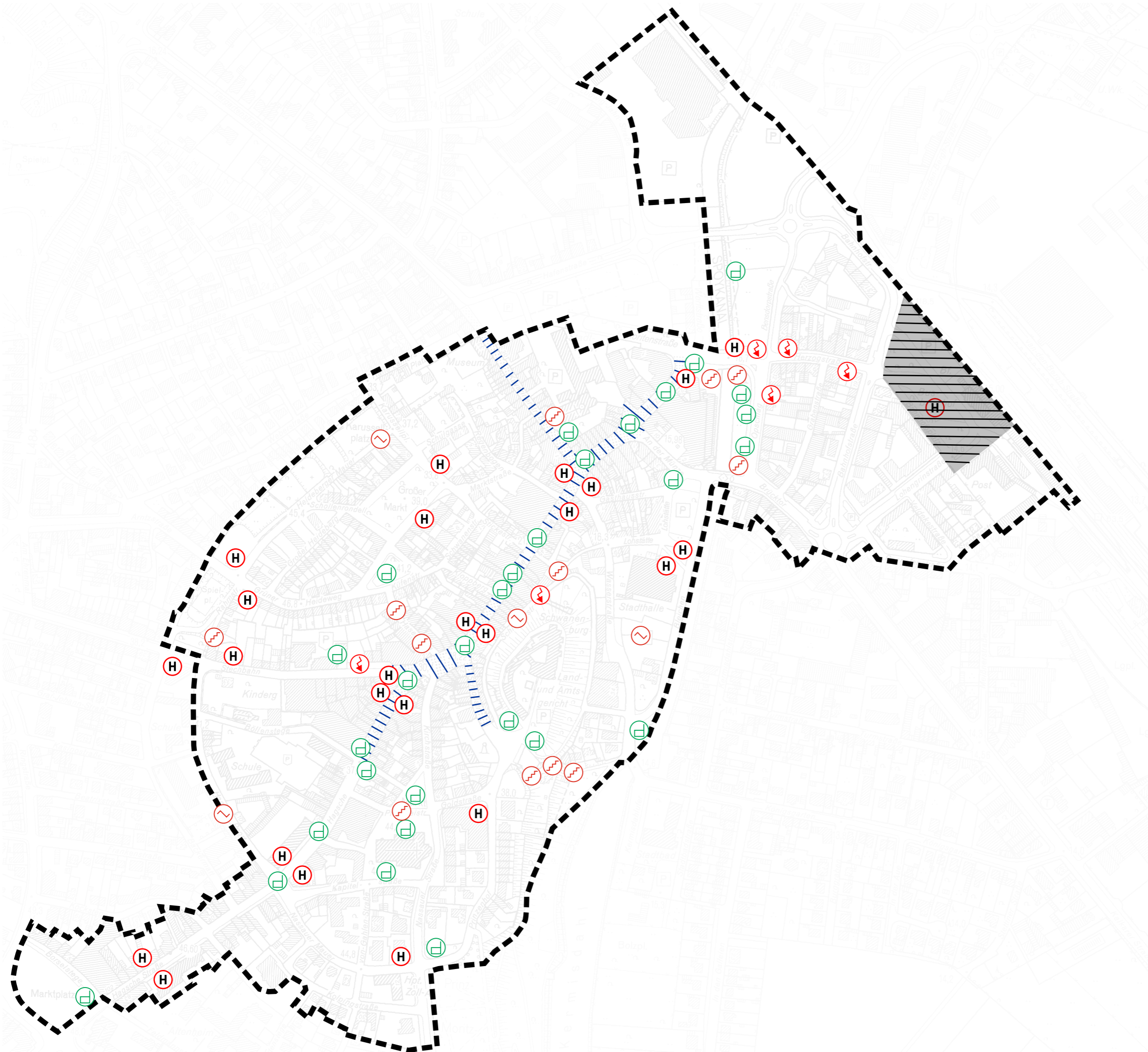
 LSA mit Signalgeber, ohne Leit-
system bzw. sichernde Elemente

 Querungshilfe ohne Leitsystem

 Fußgängerzone

 Bahnhofsvorplatz (in Umgestaltung)

 Grenze des Untersuchungsgebietes



Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 6: Stärken und Mängel - Gehbehinderte

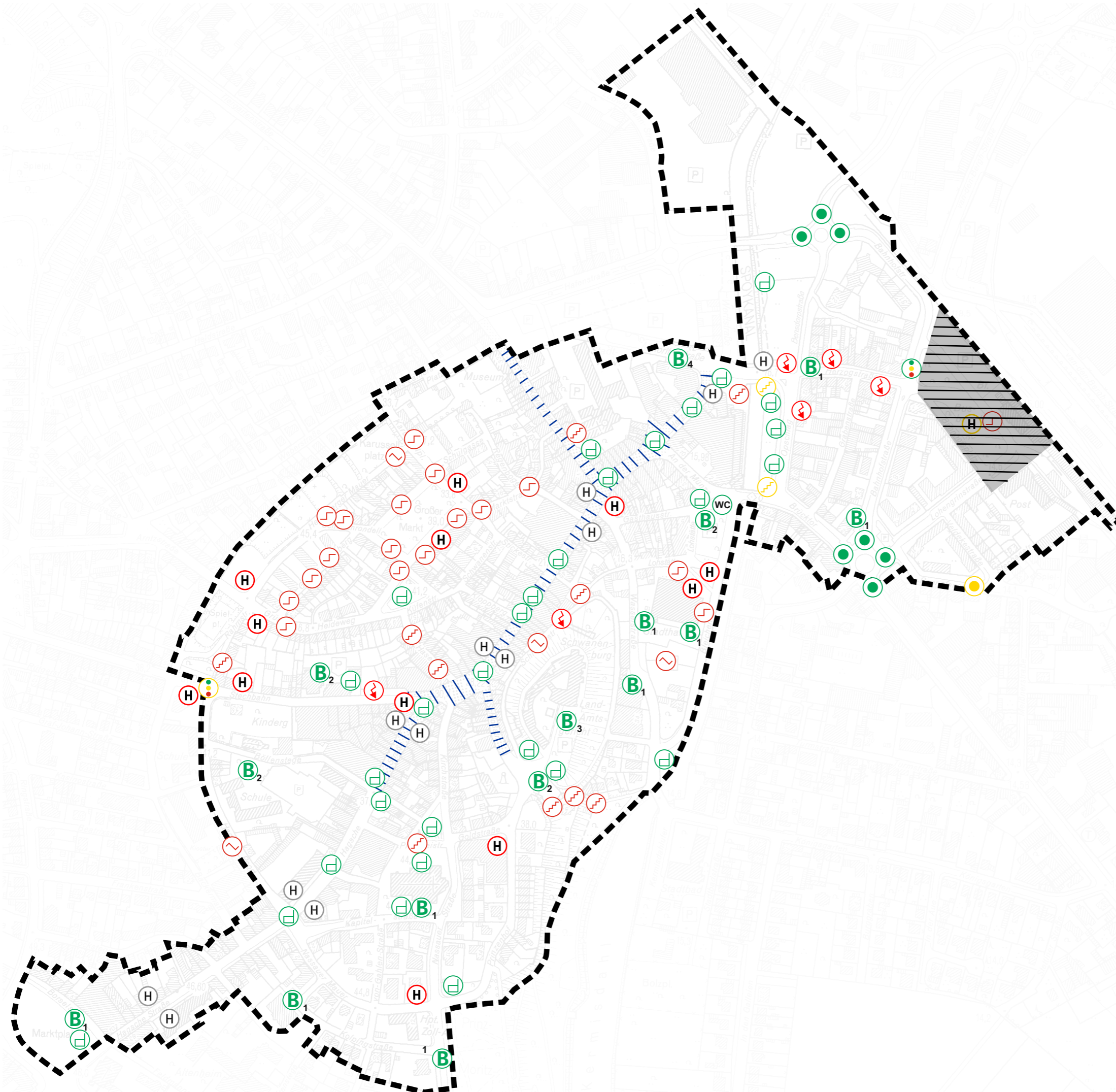
Legende:

Stärken

- Sitzgelegenheit
- Querungshilfe, barrierefrei (max. 1cm Restbord)
- LSA, barrierefrei (max. 1cm Restbord)
- behindertengerechtes öffentliches WC
- Behindertenstellplätze (mit Anzahl)

Mängel / Probleme

- Querungshilfe, eingeschränkt barrierefrei (max. 3cm Bordhöhe)
- Treppe/Stufen mit Rampe bzw. Umfahrmöglichkeit; mit Nachbesserungsbedarf
- LSA, eingeschränkt barrierefrei (max. 3cm Bordhöhe)
- Treppe bzw. Stufen ohne Rampe
- Behinderung auf dem Gehweg (z.B. durch Werbeaufsteller)
- Bushaltestelle, nicht barrierefrei
- unebene Oberfläche
- hohe Kante bzw. fehlende Absenkung
- Haltestelle City-Bus (Fahrzeug barrierefrei)
- Fußgängerzone
- Bahnhofsvorplatz (in Umgestaltung)
- Grenze des Untersuchungsgebietes





Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve




Karte 8: Wegekonzept

Legende:



Prioritäre Wegeverbindungen

-  Wegeverbindung hoher Bedeutung
-  sonstige wichtige Wegeverbindung

Langfristige Einschätzung zur möglichen Wegequalität

-  (weitgehende) Barrierefreiheit
-  eingeschränkte Barrierefreiheit
-  Barrierefreiheit nicht bzw. nur in Ansätzen möglich

Quell-/Zielorte

-  Besonders wichtige Quell-/Zielorte (z.B. Altenheim, Bahnhof)
-  Fußgängerzone



--- Grenze des Untersuchungsgebietes



Konzept Barrierefreiheit Innenstadt Kleve

Karte 9: Maßnahmen

Legende:

-  Wegeverbindung hoher Bedeutung
-  sonstige wichtige Wegeverbindung

Verortung der Maßnahmen

-  1 Fußgängerzone
-  2 Steigungsstraßen
-  3 Schwanenburg
-  4 Gehwege
-  5 Querungen
-  6 Treppen und Rampen
-  7 Stadtmobiliar
-  --- Grenze des Untersuchungsgebietes

