



Az.: 61.1.1301.002.001

Konzept "Barrierefreie Innenstadt Kleve"

hier: Beschluss als städtebauliches Entwicklungskonzept



Beratungsweg	Sitzungstermin
gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Kultur und Stadtgestaltung, des Bau- und Planungsausschusses und des Generationenbeirates	09.06.2016
Haupt- und Finanzausschuss	15.06.2016
Rat	29.06.2016

Zuständige/r Dezernent/in	Rauer, Jürgen
----------------------------------	---------------

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> X	<input type="checkbox"/> NEIN
---------------------------------	-----------------------------	---------------------------------------	-------------------------------

Im Haushaltsplan vorgesehen	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN			
Teilergebnisplan	Teilfinanzplan	Investitionsmaßnahme			
Produkt Nr.					
Kontengruppe					
Betrag					
einmalige	Erträge	Aufwendungen	laufende	Erträge	Aufwendungen
Insgesamt			Insgesamt		
Beteiligter Dritter			Beteiligter Dritter		
Anteil Stadt Kleve			Anteil Stadt Kleve		

--

1. Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Kleve beschließt das Konzept „Barrierefreie Innenstadt Kleve“ und den gleichnamigen Gestaltungsleitfaden als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB und als handlungsleitende Grundlage für zukünftige Entwicklungen in der Klever Innenstadt.

2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

Das Integrierte Handlungskonzept (IHK)

Das Städtebauförderprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit „Aktive Stadt – und Ortsteilzentren“ zielt darauf ab, Stadtzentren attraktiver zu gestalten und zu einer verstärkten Belebung beizutragen. Es dient dazu, die zentralen Versorgungsbereiche zu stärken und bei Problematiken wie z. B. Funktionsverlust und Leerstand zu unterstützen.

Grundvoraussetzung für die Aufnahme in dieses Förderprogramm ist die Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes (IHK) für einen klar definierten Bereich des Stadtgebietes. Das Integrierte Handlungskonzept beinhaltet Zielsetzungen und Handlungsfelder sowie einen detaillierten Maßnahmenkatalog für den Förderzeitraum von maximal fünf Jahren. „Integriert“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass alle innenstadtrelevanten Themenbereiche berücksichtigt werden wie z. B. die Themen Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und öffentlicher Raum. „Integriert“ bedeutet aber auch, dass Innenstadt-Akteure und Bürger bereits bei der Erarbeitung des Konzepts beteiligt werden.

Für Kleve wurde das IHK in 2013 erstellt und durch den Rat der Stadt Kleve am 10.07.2013 als städtebauliches Handlungskonzept beschlossen. Der Geltungsbereich des Konzeptes ist als Stadtumbaugebiet festgelegt worden und umfasst den Bereich vom Marktplatz Linde bis zum Bahnhof und beinhaltet sowohl die Fußgängerzone als auch die umliegenden Wohnbereiche und wird zur Vereinfachung im Weiteren als Innenstadt bezeichnet.

Das IHK umfasst neben einer detaillierten Analyse der bestehenden Situation und einer Auswertung bereits bestehender Planungen und Konzepte auch konkrete Zielformulierungen, die die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts aufnehmen und für den Innenstadtbereich konkretisieren. Aufbauend darauf enthält das Konzept eine konkrete Maßnahmenliste sowie eine Kosten- und Zeitplanung über den gesamten Projektzeitraum von fünf Jahren.

Das Integrierte Handlungskonzept mit seinem Maßnahmenplan wurde in das Förderprogramm grundsätzlich aufgenommen, die einzelnen Maßnahmen müssen in jedem Jahr konkret beantragt werden.

In 2015 wurde mit der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes begonnen, unter anderem mit der Erstellung des Konzeptes „Barrierefreie Innenstadt Kleve“. Dabei wurde der öffentliche Raum der Innenstadt in Bezug auf seine Gestaltung untersucht und Lösungsvorschläge für bestimmte Problemsituationen erarbeitet.

Hintergrund

Der demographische Wandel ist bereits seit Jahren ein wesentlicher Aspekt der Stadtentwicklung und stellt besondere Ansprüche an die Gestaltung der öffentlichen Räume. Die demographische Entwicklung geht einher mit einer beträchtlichen Steigerung der Anzahl älterer Menschen und somit auch einer wachsenden Zahl mobilitäts- oder aktivitätseingeschränkter Menschen. Daraus ergeben sich neue Bedürfnisse und zusätzliche Nachfragepotenziale. In diesem Zusammenhang hat das Thema "Barrierefreiheit" in den Städten an Bedeutung gewonnen. Während sich eine barrierefreie Gestaltung ursprünglich v. a. auf Menschen mit unterschiedlichen (Sinnes-)Behinderungen bezog, hat sich mittlerweile eine weiter gefasste Definition durchgesetzt, denn grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen denen aller zu Fuß Gehenden (z.B. hindernisfreie Gehwege). So ist eine große Gruppe von Menschen auf barrierefreie und komfortorientierte Angebote angewiesen oder kann doch zumindest deutlich von ihnen profitieren.

Ziele

Kleves Innenstadt soll langfristig barrierefrei werden. Dabei geht es nicht um rein technische Lösungen innerhalb von Gebäuden sondern um ein städtebauliches Konzept für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes u. a. unter Beachtung von Aspekten wie Neigungen, Stufen und Steigungen oder auch Orientierungshilfen. Es muss jeweils eine ortspezifische und angemessene Lösung gefunden werden, die auch umsetzbar ist. Eine besondere Schwierigkeit bereitet dabei die Topographie der Innenstadt.

Im Anschluss an die Konzeptentwicklung soll eine schrittweise Umsetzung erfolgen. Da es aufgrund der Vielzahl kleinerer und größerer Barrieren im öffentlichen Raum nicht möglich ist sofort alle aufgeführten Barrieren abzubauen, werden Maßnahmen schrittweise umgesetzt. Ideal wäre es, wenn die Umsetzung im Zusammenhang mit anderen baulichen Maßnahmen erfolgt, die im Plangebiet durchgeführt werden.

Konzepterstellung

Das Büro Planersocietät wurde in 2015 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.

Zur Erfassung der Ist-Situation wurde besonders auf die Einbindung Betroffener geachtet. Daher wurden drei Veranstaltungen durchgeführt:

- 17. September 2015 Planungsspaziergang:
Im Rahmen eines Planungsspaziergangs 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.
- 27. September 2015 Aktionstag Barrierefreiheit:
Im Rahmen des Stadtfestes 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.
- 18. November 2015 Ideenworkshop:
In einem Ideenworkshop wurden mit rund 30 Personen die ersten Ideen und Handlungsansätze der Planer zu den im Planungsspaziergang thematisierten stadtbedeutsamen Punkten Schwanenburg und Fußgängerzone sowie zu den aufgrund der starken Steigung problematischen Straßen diskutiert und um weitere Anregungen ergänzt.

Weiterhin wurde die Innenstadt in Bezug auf folgende Schwerpunktthemen untersucht:

- Quell- und Zielorte:
Durch die Ermittlung der wesentlichen Quell- und Zielorte können Wegeverbindungen und –beziehungen ermittelt und ein Wegekonzept mit Hierarchien entwickelt werden. So können besonders wichtige Wege herausgestellt werden, die dann prioritär umgestaltet werden sollten.

- Oberflächenmaterial und –qualität:
Oberflächenmaterial ist insbesondere in historischen Bereichen ein wichtiger Aspekt der Barrierefreiheit, da historisches Kopfsteinpflaster, was auch in vielen Bereichen der Kleve Innenstadt noch vorhanden ist, für Gehbehinderte eine deutliche Einschränkung darstellt. Hier ist eine Abwägung zu treffen zwischen Denkmalschutz, Gestaltung und Barrierefreiheit, es gibt jedoch auch Lösungsmöglichkeiten die einen Kompromiss darstellen können.
- Steigungen:
Der Aspekt der Steigungen ist aufgrund der Topographie in Kleve besonders präsent. Viele Bereiche haben Steigungen über 6 %, die für Rollstuhlfahrer kaum zu bewältigen sind. Hier sind Lösungen zu erarbeiten, ggf. durch Hilfsmittel wie Handläufe an angrenzenden Gebäuden oder eine Neustrukturierung der Straßenräume die vorhandenen Barrieren abzuschwächen sind.
- Gehwegbreiten:
Insbesondere in den historischen Bereichen sind die Straßenräume sehr beengt und die Wege für Rollstuhlfahrer nicht ausreichend dimensioniert. Zudem sind in Teilbereichen Hindernisse auf den Gehwegen, die Sehbehinderte beeinträchtigen. Wenn kein ausreichender Platz für einen breiten Gehweg vorhanden ist, kann ggf. über eine Mischverkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer („Shared Space“) nachgedacht werden.
- Behindertenstellplätze:
Die Anzahl und die Lage der Behindertenstellplätze sind in Kleve zufriedenstellend. Lediglich die Anordnung und Ausgestaltung der Stellplätze im Detail ist an einzelnen Stellen zu optimieren.

Die Analyse gibt erste Ergebnisse und Handlungsempfehlungen vor, die für die Umsetzung zu konkretisieren sind. Dabei stehen sowohl die vorhandenen Barrieren sowie die Bedürfnisse von Sehbehinderten und Gehbehinderten besonders im Fokus, da diese beiden Gruppen am stärksten vertreten sind.

Barrieren für Sehbehinderte:

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.

Schmale Gehwege, versperrte Wege, unebene bzw. schwierige Oberflächen sowie häufig wechselnde Oberflächen zählen zu den bekannten Hürden für sehbehinderte Menschen. 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. Die leitenden Elemente fehlen aktuell an zahlreichen Stellen in der Innenstadt. So weisen beispielsweise die Kreisverkehre im Untersuchungsbereich zwar Bordabsenkungen für gehbehinderte Personen auf (Bordhöhe ≤ 1 cm), es fehlt jedoch ein Leitsystem für Sehbehinderte, so dass ein unachtsames Betreten der Fahrbahn möglich und die Orientierung erschwert ist. Die Regenrinne in der Fußgängerzone dient als Orientierung, aufgrund fehlender Kontraste ist sie aber nur schwer wahrnehmbar und zudem nicht durchgängig für die gesamte Fußgängerzone vorhanden.

Barrieren für Gehbehinderte:

Gehbehinderte Menschen – dazu werden Personen sowohl ohne 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

Wege, Stufen ohne alternative Möglichkeiten wie z. B. Rampen, temporär oder dauerhaft versperrte Wege, hohe Kanten an Überwegen und anderweitig bedingt geeignete Oberflächen erschweren deren Mobilität im öffentlichen Raum erheblich oder führen dazu, dass dieser Personenkreis Umwege bewältigen muss oder Wegeverbindungen ggf. gänzlich meidet. So fehlt beispielsweise bei einigen Absenkungen ein entsprechendes Pendant auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, so dass die Fahrbahn nicht direkt sondern nur diagonal gequert werden kann.

Ergebnisse

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). 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, dass 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.

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 Wahrnehmbarkeit der Kante zwischen Gehweg und Fahrbahn angewiesen. 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.

Maßnahmen und weiteres Vorgehen / Umsetzung

Der Prozess des Barriereabbaus richtet sich 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, Aspekten der Gestaltung und dem Denkmalschutz auf der anderen Seite.

Die konkreten Maßnahmenvorschläge des Konzeptes sowie die Vorgaben aus dem Gestaltungsleitfaden werden im Zuge von notwendigen baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum berücksichtigt. Erste Maßnahmen sollen zeitnah umgesetzt werden. Eine barrierefreie Ausgestaltung der öffentlichen Räume soll im gesamten Stadtgebiet erfolgen, im Folgenden wird jedoch lediglich das Stadtumbaugebiet betrachtet.

Das Konzept hat sieben Bereiche definiert, in denen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes umgesetzt werden sollen, da hier besonders großer Handlungsbedarf ist bzw. da hier besonders großes Potenzial zur Verbesserung der Ist-Situation vorhanden ist.

1. Fußgängerzone:

Die Fußgängerzone bietet zahlreiche Hindernisse für Geh- und Sehbehinderte. Zur Problemlösung wird eine Zonierung der Fußgängerzone vorgeschlagen. So können barrierefreie Zonen eingerichtet werden, die ein sicheres Fortbewegen ermöglichen. Diese Lösung ist jedoch langfristig zu sehen. Als kurzfristige Lösung könnte zumindest die vorhandene Regenrinne bzw. ihre Randbereiche zur besseren Kontrastierung farblich abgehoben und die Regenrinne auf die gesamte Länge der Fußgängerzone ausgedehnt werden, da diese bislang nicht durchgängig vorhanden ist.

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. Als kurzfristige Lösung können z. B. bei Zustimmung der Eigentümer Handläufe entlang der Bebauung sowie Sitzgelegenheiten im Verlauf der Straßen für eine Verbesserung sorgen. Eine deutlich effektivere und auf längere Sicht zu erzielende Verbesserung stellt die Erneuerung des Oberflächenmaterials, u. U. mit einer Neuaufteilung des Straßengrundrisses da.

3. Schwanenburg:

Die Schwanenburg hat neben der Funktion als Landgericht auch eine touristische Bedeutung. Hinsichtlich der Zugänglichkeit und Ausstattung gibt es jedoch Mängel, die die Nutzung und die Erlebbarkeit für einige Gruppen erschweren. Die Zugänglichkeit zur Burg könnte durch eine Verbesserung der Gehweg-Beschaffenheit verbessert werden, es fehlen Sitzmöglichkeiten insbesondere auf dem Rundweg um die Burg und barrierefreie Orientierungs- und Informationspunkte. Auch die Zugänglichkeit zur Burg ist nicht gegeben, obwohl es ein öffentliches Gebäude ist. Hier wäre eine erste Lösung ein Hub- oder Treppenlift zur barrierefreien Zugänglichkeit des Gebäudes. Diesbezüglich wird die Verwaltung einen Hinweis an die Eigentümer geben.

4. Gehwege:

Witterungs- und altersbedingte Beeinträchtigungen der Oberflächen führen vor allem für Geh- und Sehbehinderte zu Unsicherheiten und können vereinzelt zu Stolperfallen werden. Bei umfangreicheren Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen sind im Sinne der Barrierefreiheit geeignete Oberflächenmaterialien auszuwählen. Zusätzlich gibt es auch Optimierungspotenzial bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit (breite Fugen, starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln). Aber auch temporäre Hindernisse im Gehwegbereich wie z. B. Anlagen der Außengastronomie oder auch ungünstig abgestellte Fahrzeuge, können Gehwege verengen und nur schwer passierbar machen. Diesen Hindernissen wurde bereits durch die neue Sondernutzungssatzung und die Kontrollen vom Fachbereich 32 entgegen gewirkt, durch das Konzept werden die Verantwortlichen für das Thema Barrierefreiheit jedoch zusätzlich sensibilisiert.

5. Querungen:

Bei Querungen (auch bei Kreisverkehren) ist zu beachten, dass diese eine Bordhöhe ≤ 1 cm und ein Aufmerksamkeitsfeld haben. Sinnvolle Umrüstungen bei Querungen sind: Integration in ein Leitsystem, bei LSA zusätzlich akustische und taktile Signalgeber sowie getrennte Führung von Seh- und Gehbehinderten mittels Doppelquerung. Die getrennte Führung ist nach Rücksprache mit dem Büro aufgrund einer höheren Unfallgefahr nicht zu empfehlen, vielmehr wird eine kombinierte Lösung vorgeschlagen mit einer Absenkung der Bordhöhe von ≥ 1 cm für Gehbehinderte in Kombination mit einem Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte. Vor allem im Bereich westlich der Fußgängerzone befinden sich an den Einmündungen und Kreuzungen hohe Kanten, die die Fortbewegung erschweren. Hier könnte ein sukzessiver Umbau erfolgen; im

Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen gekoppelt.

6. Treppen und Rampen:

Bereiche mit einem großen Höhenunterschied sollten in der Regel sowohl mit Treppen- als auch mit Rampenanlagen ausgestattet werden. Bei Treppenanlagen ist zur Verbesserung der Situation für Sehbehinderte darauf zu achten, dass die Treppenstufen durch kontrastierende Markierungen besser wahrnehmbar sind. Durch das Anbringen von gut nutzbaren Handläufen sind Treppen zusätzlich auch für Personen mit leichten Bewegungseinschränkungen besser nutzbar, bei Rampen können sie bei starken Steigungen hilfreich sein. Die kombinierte Rampen- und Treppenanlage am Opschlag ist zwar in ihrer Breite und aufgrund ihres Steigungsverhältnisses gut nutzbar; Neuplanungen am Opschlag sehen eine weitere Rampenanlage vor. Es fehlen jedoch Handläufe sowie eine kontrastierende Gestaltung der Trittstufen. Die Verwaltung wird die Treppen- und Rampenanlagen im Stadtumbaugebiet sukzessive prüfen, um Möglichkeiten zur Umgestaltung und Verbesserung der Barrierefreiheit zu ermitteln.

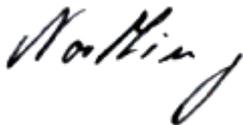
7. Stadtmobiliar:

Dieser Themenbereich betrifft alles Mobiliar, was sich im öffentlichen Raum befindet u. a. Beschilderung und Sitzgelegenheiten. Hier gibt das Konzept mit einem Gestaltungsleitfaden konkrete Hilfestellungen, wie barrierefreies bzw. barrierearmes Mobiliar ausgestaltet sein soll. So sollte bei Sitzgelegenheiten z.B. zukünftig darauf geachtet werden, dass diese über Rücken- und Armlehnen sowie verschiedene Sitzhöhen verfügen. Bezüglich der Beschilderung wird in 2016 im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes ein Besucherleitsystem entwickelt, welches das Thema Barrierefreiheit mit berücksichtigen wird.

Zurzeit sind Fördermittel für die barrierefreie Umgestaltung des Kloppbergs sowie für die Ergänzung von Aufmerksamkeitsfeldern an den Kreisverkehren zur Verbesserung der Querungsbereiche für Sehbehinderte beantragt.

Im Rahmen der jährlichen Vorstellung geplanter Bauvorhaben wird die Verwaltung über die Umsetzung berichten.

Kleve, den 25.05.2016



(Northing)