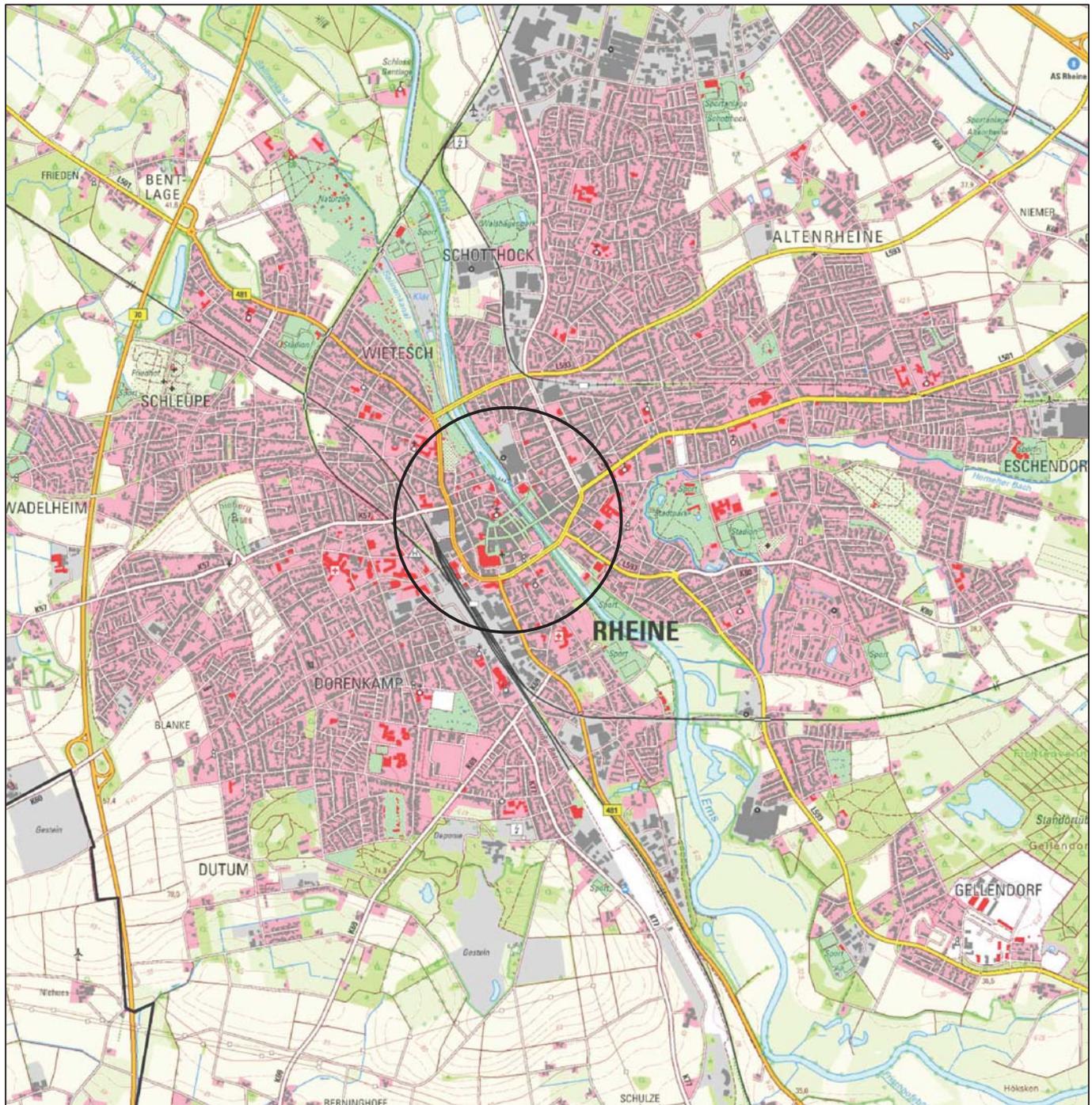


Fußgänger- und Barrierecheck in der Innenstadt

Erläuterungsbericht



Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org

Stadt Rheine –
Fußgänger- und Barrierecheck in der Innenstadt
Erläuterungsbericht

Planungsbüro Hahm

Mindener Straße 205

49084 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ep/Sc-16072011-02 / 14.02.2017

Inhalt:

1. Einleitung	3
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	3
1.2 Methodische Vorgehensweise	4
2. Bestandsanalyse	5
2.1 Untersuchungsgebiet.....	5
2.2 Barrieren	7
2.2.1 Ortsfeste Barrieren	9
2.2.2 Temporäre Barrieren	24
3. Konzept für die Barrierefreiheit in der Innenstadt	25
3.1 Barrierefreie Gestaltung der Fußgängertrassen	25
3.2 Allgemeine Hinweise für spätere Planungen	27
4. Ausblick	38
5. Anhang	39
5.1 Anhang 1: Auflistung Barrieren der Haupttrassen.....	39
5.2 Anhang 2: Auflistung Barrieren der wichtigen Routen	42

1. Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der „Fußgänger- und Barrierecheck in der Innenstadt“ ist eine von 48 Einzelmaßnahmen des „Rahmenplan Innenstadt“ der Stadt Rheine und dem Handlungsfeld C „Wege der Innenstadt“ zugeordnet. Das Teilprojekt C2 soll die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum forcieren, Schwachstellen aufdecken und Synergieeffekte erzielen. Es beinhaltet keine direkten Baumaßnahmen.¹

Barrieren und Stolperfallen sind Hindernisse nicht nur für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen, sondern auch für Senioren oder Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sowie zum Beispiel für Transporte, Eltern mit Kinderwagen oder Gepäckreisende. Gerade im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel (Stichworte: weniger, älter, bunter) sowie der Förderung des Inklusionsgedankens und der aktiven Teilhabe aller Menschen am städtischen Leben, müssen die Städte und Gemeinden zugänglicher und zugleich nutzbarer gestaltet werden. Sie haben die Aufgabe, den öffentlichen Raum und die Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen nahezu barrierefrei anzupassen. Barrierefreiheit ist daher ein aktuelles Thema in der Stadtplanung und in unterschiedlichen Regelungen enthalten. So darf „niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“ (Art. 3 Abs. 3 GG)² Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verfolgt ergänzend das Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“ (§ 1 Abs. 3 BGG). Barrierefrei bedeutet nach § 4 BGG, dass z.B. bauliche und sonstige Anlagen oder Verkehrsmittel „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“³

Im Rahmen des Projektes „Fußgänger- und Barrierecheck in der Innenstadt“ und in Zusammenarbeit mit einer durch die Stadtverwaltung zusammengestellten Arbeitsgruppe galt es, die wichtigsten Hauptrouten im Fußgängerverkehr gemeinsam festzulegen und auf ihre Barrierefreiheit hin zu prüfen. Auf Basis dieser Erhebungen (Begehungen) sollten Lösungsmöglichkeiten für die vorhandenen Barrieren, sowie generelle Formen (Standards) für ein barrierefreies Leitsystem sowie barrierefreie Querungsstellen aufgezeigt werden. Die Ausarbeitung soll nachfolgenden Planungen als Handreichung dienen und im Zuge von Neuplanungen von Plätzen und Wegen in der Stadt Rheine berücksichtigt werden.

Der vorliegende Erläuterungsbericht stellt die Methodik und die Ergebnisse zusammenfassend dar.

¹ Stadt Rheine: Rahmenplan Innenstadt – ein integriertes Handlungskonzept. Dokumentation Februar 2014 (S. 88 -89)

² Grundgesetz (GG) für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert am 23. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2438)

³ Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert am 19. Juli 2016 (BGBl. I S. 1757)

1.2 Methodische Vorgehensweise

Grundlage des „Fußgänger- und Barrierechecks in der Innenstadt“ ist die Erfassung der Bestands-situation. Zur Vorbereitung der Bestandsanalyse fanden zunächst zwei Abstimmungstermine statt, in denen die Beteiligten ihre Wünsche und Anregungen äußern konnten. Gemeinsam wurde das Rahmenplangebiet durch 15 wichtige innerstädtische Ziele und darauf aufbauenden Fußgänger-routen näher eingegrenzt. Die Fußgänger-routen liegen dabei innerhalb des Stadtringes (Kardinal-Galen-Ring, Hansaallee).

Die Begehungen dieser fußläufigen Verbindungen durch eine Arbeitsgruppe bildeten das Kernstück der Untersuchung. Die AG bestand aus je einer städtischen Koordinatorin für Behindertenarbeit und einer städtischen Koordinatorin für Seniorenarbeit, aus Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderung (Vertreter der Bein- und Armamputierten und der Rollstuhlfahrer) der Stadt Rheine und Seniorenarbeit. Ebenso zählten ein Mitglied des Familienbeirates und Mitarbeiter der Technischen Betriebe Rheine zu der AG.

Durch die Einbindung unterschiedlicher Personengruppen konnten die Bedürfnisse der „Experten vor Ort“ in die Planung einbezogen werden und die Routen auf ihre „Begehbarkeit“ für alle überprüft werden. Ebenso konnten Problemstellen direkt vor Ort diskutiert und Anregungen zur Lösung vorgetragen werden. Die Begehungen erfolgten am 06. und 21. Juli 2016 in der Zeit von 14 bis ca. 16:30 Uhr. Eine erste Begehung erfolgte vorab am 05. Juli 2016. Es wurden neben allgemeinen Anregungen vor allem die Barrieren und Mängel auf den festgelegten Wegeverbindungen im öffentlichen Raum aufgenommen und dokumentiert.

Auf die Begehungen aufbauend wurden die gewonnenen Daten (Barrieren) ausgewertet und kartographisch aufbereitet sowie Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf den zentralen Wegeverbindungen aufgezeigt.

2. Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsgebiet

Der Plan Nr. 1 auf der folgenden Seite zeigt die wichtigsten Verbindungen im Fußgängerverkehr, die Begehungsrouten sowie die 15 wichtigen innerstädtischen Ziele im Untersuchungsraum des „Rahmenplan Innenstadt“. Weiterhin werden die öffentliche Toilette am Café Extrablatt, naheliegende Bushaltestellen und die Standorte der etwa 50 öffentlichen und durch die Stadt Rheine überwachten Schwerbehindertenparkplätze dargestellt. Weitere Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte werden durch Privateigentümer (z.B. vor Supermärkten oder Ärztezentren) bereitgestellt. Beide Verkehrsinfrastrukturen stellen zusammen mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen wichtige Quell- und Zielorte dar und sind hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit in einem weiteren Schritt zu prüfen. Hinsichtlich der Bushaltestellen sind der Bustreff/ZOB an der Matthiasstraße (8) und der „Mini-ZOB“/Hues-Ecke an der oberen Emsstraße die wichtigsten Ausgangspunkte für Wege in die Innenstadt von Rheine.

Aufbauend auf den Zielen und den Fußgängerverbindungen wurden die Begehungsrouten festgelegt, die neben den Haupteingangsstraßen u.a.

- öffentliche und kulturelle Infrastrukturen
 - o Stadthalle (2), Falkenhof Museum (4), St. Dionysius-Kirche (6), Bönekerskapelle (7)
 - o Verkehrsverein (9), Rathaus (10), Familienbildungsstätte (11)
- die Einzelhandelsschwerpunkte
 - o Emsstraße, historischer Marktplatz (3), Emsgalerie (15)
- und Erholungsorte
 - o Mühlentörchen (13), Kettelerufer/Emstribüne (5)

abdecken und miteinander verbinden. Ausgangs- und Endpunkt der Planungsrundgänge, die auch den Humboldtplatz (14) umfassten, war jeweils das Rathaus (10).

Der Bahnhof (1), der Bustreff/ZOB (8) sowie die St. Antonius Basilika (12) wurden nicht angelaufen, da eine Einschränkung durch die Lage innerhalb des Stadtringes (Kardinal-Galen-Ring, Hansaallee) erfolgte bzw. der Bustreff/ZOB derzeit barrierefrei umgebaut wird.



Abb. 1: Die Arbeitsgruppe auf einer ihrer Begehungen

Plan Nr. 1: Fußgängerrouen und wichtige Ziele im Untersuchungsraum

2.2 Barrieren

Der Plan Nr. 2 enthält die Untersuchungsergebnisse und die, durch die Arbeitsgruppe gemeinsam festgestellten, Barrieren auf den Fußgängerrouen. Eine Barriere liegt insbesondere dann vor, wenn das eigenständige Bewältigen von Wegen oder das eigenständige Erreichen von Gebäuden nicht ohne Hilfe Dritter möglich ist. Innerhalb des Planes werden ortsfeste Barrieren (z.B. Stolperfallen) mit einem runden Kreispiktogramm verortet und temporäre Barrieren (z.B. Werbeaufsteller) mit einem Dreieck dargestellt. Ergänzend sind Plätze bzw. Wege mit besonderen Mängeln hinsichtlich der Oberflächengestaltung (z.B. Kopfsteinpflaster) flächenhaft und Elemente wie beispielsweise lange/steile Steigungen linienhaft gekennzeichnet.

Die dokumentierten Barrieren sind in Kategorien zusammengefasst und werden nachfolgend beschrieben. Eine Verbindung zum Plan Nr. 2 erfolgt durch die Piktogramme und die Lagebeschreibung (z. B. Knoten Emsstraße / Elter Straße). Gleichzeitig werden Lösungsmöglichkeiten für die vorhandenen Barrieren und zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf den zentralen Wegeverbindungen in der Innenstadt aufgezeigt.

Die Emsstraße stellt einen gewissen Schwerpunktbereich dar, in dem sich mehrere Hindernisse überlagern. Eine Verortung im Plan erfolgte dort, wo eine Häufung der Barrieren vorlag. So ist beispielsweise der Mangel „schwierige Orientierung“ an zwei von der Arbeitsgruppe hervorgehobenen Knoten dargestellt, betrifft aber nahezu die gesamte Emsstraße, da hier eine durchgängige Leitlinie zur Orientierung von Sehbehinderten fehlt.

Ein allgemeiner Hinweis, der bei den Planungsrundgängen geäußert wurde, bezog sich auf die (unterschiedlichen) Wegweiser in der Innenstadt, die zu hoch hingen, zu klein seien und daher schlecht sichtbar bzw. aus Rollstuhlperspektive gar nicht sichtbar seien und sich sogar gegenseitig verdecken (vgl. Abb. 1). Eine Verortung im Plan erfolgte aufgrund der großen Anzahl an Wegweiser nicht. Hier wird auf eine insgesamt größere und somit besser lesbare Beschilderung hingewiesen, die ggfs. auch Angaben zur Entfernung und Steigung beinhalten sollte.



Abb. 2: Innerstädtische Wegweisung für Fußgänger

Plan Nr. 2: Festgestellte Barrieren

2.2.1 Ortsfeste Barrieren

Zu den ortsfesten Barrieren gehören solche, die dauerhaft ein Hindernis für alle Personengruppen darstellen. Hierzu gehören für die Innenstadt von Rheine folgende, nicht bewegliche Hindernisse:

Fehlende Querungshilfe 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
„Mini-ZOB“ (Hues-Ecke): Von der Emsstraße aus kommend markiert die Straßengestaltung das Ende der Innenstadt. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen weitere Geschäfte, weshalb eine Querung auf der Fahrbahn wünschenswert ist. Stolperfallen liegen durch abgesenkte Borde nicht vor.	Querung ermöglichen und ggfs. optisch hervorheben; Leitsystem installieren
Familienbildungsstätte: Von der Tiefe Straße aus kommend liegt ein starkes Gefälle vor. Zudem sei die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h deutlich zu hoch um eine gefahrenlose Querung zu ermöglichen. Die Querung ist nur auf der Fahrbahn möglich.	Querung ermöglichen und ggfs. optisch hervorheben; Überprüfung Geschwindigkeit (Tempo 30)



Abb. 3: fehlende Querungshilfe am Knoten Emsstraße/Elter Straße (oben); am Knoten Mühlenstraße/Tiefe Straße nahe der Familienbildungsstätte (unten)

Zugang nicht barrierefrei 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Teilweise verfügen die Geschäfte in der Innenstadt sowohl über einen Zugang mit Stufen als auch über einen barrierefreien Zugang (z.B. das Ems Forum „rechts der Ems“). Ein ebenerdiger Zugang ist von der Emsstraße aus möglich. Über die Bülstiege führt der (direkte) Weg über Stufen und eine zu steile bzw. zu stark geneigte Rampe, die nicht nutzbar ist. Zugleich fehlt an dieser Zuwegung ein Handlauf, sodass insgesamt ein barrierefreier Zugang von der Bülstiege aus nicht gegeben ist.	Hinweis auf alternative barrierefreie Wegeführung; Installation einer neuen Rampe (Bülstiege); Einbindung Geschäftsinhaber; stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen; erste u. letzte Treppenstufe optisch/taktil absetzen
Nicht jedes Geschäft besitzt – durch die Topographie in der Innenstadt – einen barrierefreien Zugang. Manche sind nur über Stufen oder über ein starkes Quer-/Längsgefälle zu erreichen, was mit großer Anstrengung verbunden ist. Das Bewältigen der Zuwegung ist so ohne Begleitung kaum möglich bzw. für Personen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, erst gar nicht möglich.	Einbindung Geschäftsinhaber; Mobile Rampen; stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen; erste u. letzte Treppenstufe optisch/taktil absetzen
In der Sommerzeit sind die Geschäftszugänge zumeist geöffnet und somit weitestgehend barrierefrei. Zur kälteren Winterzeit sind die großen, schweren Glastüren oft geschlossen und stellen somit Hindernisse dar. Sie lassen sich nicht bzw. nur schwer unter großem Aufwand öffnen (z.B. Eingang Staelschen Hof)	Automatische Türöffnung (Taster)/Sprechanlage (Funk) installieren; Einbindung Geschäftsinhaber



Abb.4: Schwere Eingangstüren vom Staelschen Hof zum Rathaus Zentrum als Hindernis

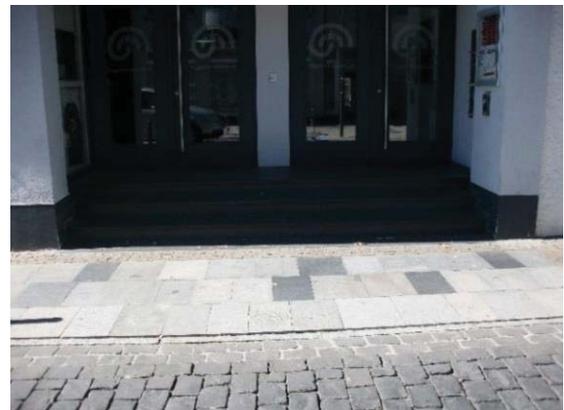


Abb. 5: Nicht alle Geschäfte in der Innenstadt verfügen über einen barrierefreien Zugang oder zum Teil fehlt ein Hinweis auf eine alternative barrierefreie Wegführung (z. B. Ems-Forum)

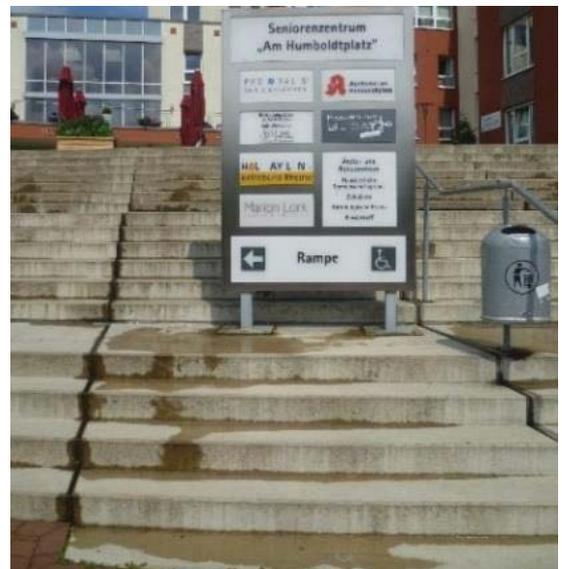


Abb. 6: Kombinierte Lösung zum Geschäftseingang bei Strauss (o.l.), erschütterungsarme Zuwegung bei Thalia (o.r.), Hinweis auf barrierefreie Zugänge zum Seniorenzentrum am Humboldtplatz (unten)

Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
<p>Während des Planungsrundganges wurden von den Beteiligten Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehnen gewünscht. Nicht jede Bank in der Innenstadt verfügt über solche Ausstattungsmerkmale. Zudem ist nur eine geringe Anzahl an Verweilmöglichkeiten und Ruhestätten im Innenstadtbereich vorhanden. Dieses betrifft insbesondere die Emsstraße, den Bernburgplatz, den Borneplatz, den Staelschen Hof, die Nepomukbrücke und das Ketteler-/Timmermannufer.</p>	<p>Durchgehende Installation/ Einrichtung von barrierefreien Sitzgelegenheit in Abstimmung mit der AG und dem Gestaltungskatalog; Schaffung von Verweilplätzen</p>



Abb. 7: Einige Sitzmöglichkeiten auf den Begehungsrouten am Staelschen Hof (o. l.), „Rechts der Ems“ (o. r.), nahe des Mühlentörchens (v. l.) sowie fehlende Ruheplätze am Bernburgplatz (u. r.)

Stolperfallen / fehlende Absenkungen 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Marktstraße / Auf dem Thie: Übergang von der Entwässerungsrinne zum Fußweg ist zu hoch und schwierig mit dem Rollator zu überwinden.	Abgesenkte/barrierearme Querung ermöglichen
Falkenhof Museum: Der Zugang führt über zwei herausragende Elemente, die zum Schließen des Tores notwendig sind.	Notwendige Verriegelung in den Boden einlassen
Timmermannufer: Offener Regenkanal ist schwer zu sehen.	Beseitigung Stolperfalle
Trakaiplatz: Einige Platten sind locker und stellen Stolperfallen dar.	Kurzfristig: Befestigung; langfristig eigenes Teilprojekt
Münstermauer/Kolpingstraße: Fehlende Bordsteinabsenkung	Bordstein absenken
Tiefe Straße / Auf dem Hügel: Fehlende Bordsteinabsenkung	Bordstein absenken



Abb. 8: Einige Stolperfallen auf den Begehungsrouten: Ecke Marktstraße / Auf dem Thie (oben), Zugang zum Falkenhof Museum (unten)



Abb. 9: Fortsetzung Stolperfallen: offener Regenkanal am Timmermannufer (l.), fehlende Bordsteinabsenkung an der Münstermauer/Kolpingstraße (r.)

Schwierige Orientierung 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Emsstraße „links der Ems“: Entwässerungsrinne wird durch die Oberflächenbeschaffenheit von Ortskundigen als Leitlinie genutzt. Eine taktile und kontrastreiche Leitlinie (für Ortsunkundige) fehlt. Zudem ist eine erschwerte Orientierung an den Kreuzungsbereichen gegeben, insbesondere die Hinleitung zum Stadtmodell (tastbar). Die Entwässerungsrinne ist oft von temporären Barrieren blockiert, sodass von der gewohnten Orientierung abgewichen werden muss.	Leitlinien installieren; Erfahrungen aus Modellprojekt zum Umbau der Münsterstraße einfließen lassen; Einbindung Geschäftsinhaber
Emsstraße „rechts der Ems“: Keine Entwässerungsrinne mehr zur Orientierung vorhanden. Orientierung der Ortskundigen erfolgt nach Gefühl, Gehör, Flucht, Sonne und Wind. Zudem ist eine erschwerte Orientierung an den Kreuzungsbereichen gegeben	
Mühlenstraße/Kettelerufer: Der Verkehrsspiegel ist aus der Rollstuhlperspektive nicht einsehbar. Es kann zu Unfällen mit Radfahrern des Fernradweges kommen.	Spiegel nachjustieren; Hinweise auf Querung mit Radfahrern aufstellen
Humboldtplatz: Entwässerungsrinne rechts des Humboldtplatzes könnten zur Orientierung dienen, wird aber durch Pflanzkübel blockiert.	Pflanzkübel etwas zum Seniorenzentrum versetzen



Abb. 10: Die Entwässerungsrinne wird „links der Ems“ als Leitlinie genutzt und fehlt „rechts der Ems“



Abb. 11: Spiegel an der Ecke Mühlenstraße/Kettelerufer (l.); Humboldtplatz (r.)

Engstellen 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Am Thietor: Schmale Gehwegbreite. Eingangsstraße gilt aber nicht als zentraler Zugang zur Innenstadt	Nach Möglichkeit Verbreiterung des Gehweges
Elter Straße: Schmale Gehwegbreite.	



Abb. 12: Von den Teilnehmern des Planungsrundganges benannte Engstellen am Thietor (l.) und an der Elter Straße (r.)

schlechte ÖPNV-Anbindung 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Familienbildungsstätte: Im Umfeld gibt es nur ein geringes Angebot an Parkplätzen. Daher ist eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig. Bushaltestellen sind etwa 600-700m entfernt. Zudem ist eine ÖPNV-Anbindung aufgrund der Topographie (Tiefe Straße) erstrebenswert.	Überprüfung ÖPNV-Netz zur Erreichbarkeit wichtiger innerstädtischer Ziele

Nicht barrierefreie Fußgänger-LSA 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Am Thietor/Neuenkirchener Straße: Im Querungsbereich ist die Mittelinsel zu hoch und vor allem für Rollstuhlfahrer schwierig bzw. unangenehm zu bewältigen (damals Kompromisslösung).	Abgesenkte Querungsstelle; bei zukünftiger Baumaßnahme berücksichtigen
Elter Straße: fehlende Bordsteinabsenkung.	Absenkung Bordstein

lange bzw. steile Steigungen/fehlender Handlauf →

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Emsstraße: Insgesamt ist die Emsstraße durch eine relativ durchgängig ebene Oberfläche mit Rollstühlen/Rollatoren gut befahrbar. Stetiges Gefälle führt „runter“ zur Ems und vor allem „hoch“ zum Rathaus zu Problemen für mobilitätseingeschränkte Personen und ist nur unter Anstrengung möglich.	ggf. alternative Wegeführung ausschildern in Verbindung mit Emsgalerie
An der Stadtkirche: Starke Steigung „hoch“ zur St.-Dionysius Kirche. In Verbindung mit der bemängelten Oberfläche daher nur unter großem Aufwand überwindbar.	ggf. alternative Route ausschildern; Installation von Handläufen auf Teilabschnitten; Sitzgelegenheit zum Erholen
Rampen zum Kettelerufer: Starke Steigung und nur einseitiger Handlauf als Stütz-/Zugelement vorhanden. Großer Aufwand nötig. Treppen zum Kettelerufer: Stufen ohne Markierung und wenig kontrastreich dargestellt. Handlauf ist unterbrochen.	Zusätzlichen Handlauf installieren; erste u. letzte Treppenstufe optisch/taktil absetzen



Abb. 13: Steigungen an der Emsstraße (o.l.), An der Stadtkirche (o.r.) sowie an den Zugängen zum Kettelerufer (u.)

kein durchgehendes Geländer ---

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
<p>Am Kettelerufer sind einige Zugänge zur Ems nicht gesichert und es fehlt an klaren Abgrenzungen zum Wasser. Bei Beginn der Installation wurde eine Gefahrenabschätzung vorgenommen und solche Abschnitte geschützt, die unmittelbar in die Ems münden. Daher Gefahr für sehbehinderte Menschen, die ggfs. diese Kante als Orientierungshilfe verwenden. Zudem Gefahr durch „offensive“ Radfahrer des viel befahrenen Fernradweges, v.a. an unübersichtlichen Knoten (z.B. Unter der Brücke am Kardinal-Galen-Ring, Mühlentörchen, Basilika)</p>	<p>Klare Abgrenzung (optisch/taktil) zum Wasser schaffen; Durchgehende Geländerinstallation; Sensibilisierung Radfahrer; Radverkehr auf gesonderten Fahrradstreifen führen (unterschiedliche Pflasterung)</p>



Abb. 14: Es besteht kein durchgehendes Geländer entlang des Kettelerufers zur Ems

unebene Oberfläche/Plätze

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Plätze oder Wege mit unebenem (Kopfstein-)Pflaster / großen und ausgespülten Fugen erschweren Wege mit dem Rollator oder sind unangenehm für Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind oder Eltern mit Kinderwagen. Auch können solche Oberflächen Stolperfallen darstellen. Während der Begehungen wurde insbesondere auf den Marktplatz, den Straßen Münstermauer und An der Stadtkirche sowie auf die Zuwegung zum Falkenhof hingewiesen. Die Zuwegung über die Rampe zum Gebäude ist indes gut.	Erschütterungsarme Flächen/ Furten mit verfüllten, glatten Fugen; Kompromiss zwischen Funktionalität und städtebaulicher Ästhetik finden. Ggfs. Steine schleifen lassen
Auf dem Borneplatz gibt es durch viele Veranstaltungen (u.a. Markt, Kirmes) häufig Probleme mit dem Pflaster. Vereinzelt sind Platten locker.	Kurzfristig: Austausch einzelner Steine, Befestigung; langfristig eigenes Teilprojekt (inkl. Verweilmöglichkeiten)
Ecke Marktstraße / Auf dem Thie unebene Fugen nahe der Rinne	Lauffurt mit glatten Fugen zum Überqueren der Straße herstellen



Abb. 15: Pflasterung am Marktplatz



Abb. 16: Neue Pflasterung am Knoten Marktstraße / Auf dem Thie



Abb. 17: Pflasterung Münstermauer



Abb. 18: (wechselnde) Pflasterung An der Stadtkirche (l.) und Pflasterung am Falkenhof (r.)

2.2.2 Temporäre Barrieren

Zu den temporären Barrieren gehören solche, die vorübergehend ein Hindernis darstellen. Hierzu gehören Aufsteller/Auslagen (Werbeschilder)  Gastronomie  Fahrräder  Markt 

Beschreibung der Barriere	Angeregte Maßnahme
Aufsteller/Auslagen, Außengastronomie, Fahrräder sowie Markt versperren zeitweise die von Ortskundigen als Leitlinie genutzte Regenrinne und andere Wege und Durchgänge (Arkaden)	Einbindung/Sensibilisierung Geschäftsinhaber/Bevölkerung Fahrradständer
Bepflanzung ragt über die Entwässerungsrinne (Orientierung für Blinde). Äste gefährden in Gesichtshöhe sehbehinderte Menschen.	Stutzung der Bepflanzung



Abb. 19: Temporäre Barrieren

3. Konzept für die Barrierefreiheit in der Innenstadt

3.1 Barrierefreie Gestaltung der Fußgängerrouen

Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung der Fußgängerrouen aus Plan Nr. 1 erfolgte eine weitere Differenzierung der fußläufigen Verbindungen in der Innenstadt. Die Rouen wurden durch die AG gemeinsam weiterhin in Hauptrouen, wichtige Rouen und Nebenrouen unterteilt. Der Plan Nr. 3 auf der folgenden Seite zeigt diese Unterteilung.

Die Hauptrouen orientieren sich vor allem an den Haupteingangsstraßen in die Innenstadt. Sie umfassen die Bahnhofstraße und die Emsstraße, die Münsterstraße sowie ausgehend vom Humboldtplatz und vom Bernburgplatz die Straßen An der Stadtkirche und Klosterstraße bis hin zum Borneplatz. Die barrierefreie Gestaltung sollte zunächst auf diesen wichtigsten und am meisten frequentierten Verbindungen erfolgen.

Die wichtigen Rouen ergänzen die Hauptrouen und stellen weitere Wegebeziehungen sicher. Ebenso umfassen diese die „Nebeneingänge“ in die Innenstadt, wie z. B. den Zugang über die Poststraße oder die Herrenschreiberstraße. Weitere wichtige Verbindungen sind im Zusammenhang mit der Emsgalerie Staelscher Hof – Münstermauer oder das Kettelerufer, welches durch die Lage an der Ems und der Freizeitnutzung zusätzliche Bedeutung erhält. Die Bültstiege stellt eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Emsstraße und dem Humboldtplatz dar.

Die Nebenrouen haben vorwiegend eine Erschließungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr bzw. für den öffentlichen Personennahverkehr an der oberen Emsstraße. Hierzu gehören vor allem Am Thietor – Tiefe Straße – Mühlenstraße, das Timmermanufer, die Matthiasstraße und die Kolpingstraße.

Plan Nr. 3: Differenzierung der Fußgängerrouen

3.2 Allgemeine Hinweise für spätere Planungen

Der Plan Nr. 4 zeigt die festgestellten Barrieren sowie laufende und geplante Maßnahmen im Innenstadtbereich. Auf diese Weise wird nachfolgenden Planungen aufgezeigt, worauf bei Neuplanungen in der Innenstadt geachtet werden soll. In diesem Zusammenhang werden Empfehlungen für ein barrierefreies Leitsystem anhand von barrierefreien Musterquerungen dargestellt.

Bei den festgestellten Barrieren sind Synergien mit folgenden Maßnahmen des „Rahmenplan Innenstadt“ zu nutzen:

- A 1) Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Stadteingang
- A 2) Neugestaltung und Umbau Bustreff Matthiasstraße
- A 3) Neugestaltung Marktplatz zum „Herz der Innenstadt“
- A 4) Neugestaltung Borneplatz in seiner Funktion als Eingangs- und Verteilort der Innenstadt
- A 5) Neuausrichtung, Aufwertung, Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten des Staelschen Hofes
- A 6) Gestaltung des Bernburgplatzes und des Grünbereiches sowie Öffnung zur Ems
- A 7) Umgestaltung des Humboldtplatzes
- A 8) Umgestaltung des Trakaiplatzes
- A 9) Eingangsbereich Obere Emsstraße aufwerten
- A 11) Räumliche Stärkung des Eingangsbereiches Hovestraße / Kardinal-Galen-Ring
- A 13) Stärkere Einbindung des Falkenhofes in den städtischen Kontext
- C 3) Umbau der Nepomukbrücke
- C 4) Gestaltung der Bültstiege als städtebauliches Teilstück für einen
- C 6) Aufwertung und Belebung der „historischen Meile“
- F 1) Attraktive Gestaltung des Timmermanufers
- F 2) Attraktive Gestaltung des Kettelerufers

Ferner ist das Stellplatzangebot und die Stellplatzqualität der Parkhäuser auf Eignung für Behinderte zu prüfen.

Der Bustreff/ZOB an der Matthiasstraße (Maßnahme A 2) wird, wie beschrieben, bereits barrierefrei umgebaut (vgl. Abb. 20). Die Planungen zum Umbau der Bahnhofstraße – als Übergang zum Bahnhof – sind weit vorangeschritten, sodass auch hier der Aspekt der Barrierefreiheit berücksichtigt ist.



Abb. 20: Laufende Umbaumaßnahmen am Bustreff/ZOB an der Matthiasstraße

Eine weitere Maßnahme, die zurzeit umgesetzt wird, ist im Zusammenhang mit der Realisierung der Emsgalerie der Umbau der Münsterstraße (vgl. Abb. 21). Der Umbau umfasst Sitzgelegenheiten, ein Beleuchtungskonzept, eine erschütterungsarme Oberfläche und zwei Rinnen: eine wasserführende Rinne zur Ems und eine nicht wasserführende Rinne als fest installierte Leitlinie, die auskommend vom Kardinal-Galen-Ring die Fußverbindungen bündelt.



Abb. 21: Laufende Umbaumaßnahmen und Installation einer Leitlinie an der Münsterstraße

Die Gestaltung der Oberfläche wurde bereits von der Stadt beschlossen und orientiert sich an dem Muster für die Oberflächenmaterialität des Gestaltungsbereiches „Historisch geprägte Innenstadt“:

Pflaster: Im Reihenverband, Mittelgasse mit verschiedenen Pflasterformaten und Randbereiche einheitlich im Format 36/24, Farbton: grau-granit, verschiedene Formate, Leitlinie für Sehbehinderte durch einzelne dunkelgraue Pflastersteine

taktile Elemente: Oberfläche gestrahlt, Farbton: grau-granit⁴

⁴ Stadt Rheine: Gestaltungskatalog für die Fußgängerzone, Oktober 2016 (S. 33)

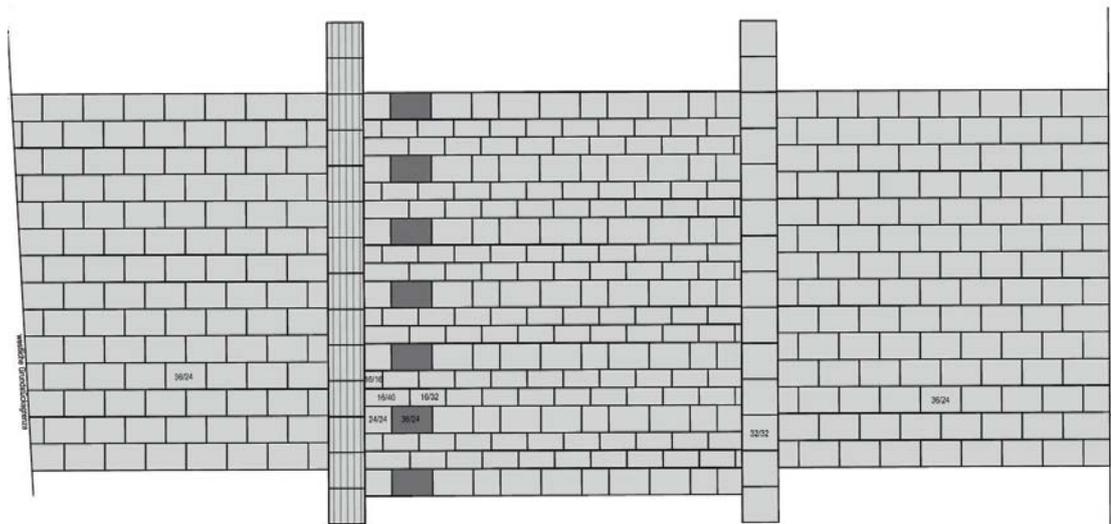


Abb. 22: Oberflächenmaterialität für die Gestaltungsbereiche historisch geprägte Innenstadt und die Emsverbindung und städtische Plätze

Die Installation von Leitlinien sollte auf der Münsterstraße nach Möglichkeit bis zum Marktplatz fortgeführt und auch auf die weiteren Haupttrouten übertragen werden sowie sich am Gestaltungskatalog der Stadt Rheine für die Fußgängerzone orientieren.

Für den Bereich der Emsstraße gilt ebenso die dargestellte Oberflächenmaterialität (Emsverbindung und städtische Plätze). „Links der Ems“ könnte die vorhandene Mosaikrinne ab dem Borneplatz als Leitlinie bzw. taktiles Element genutzt werden. Eine entsprechende Hinführung von der Bahnhofstraße ist dafür jedoch Voraussetzung. „Rechts der Ems“ ist ein taktiles Leitstreifen erforderlich, da hier keine städtebaulichen Elemente zur Orientierung genutzt werden können. Die Orientierung erfolgt zurzeit nach Gefühl. Die barrierefreie Gestaltung ist insofern wichtig, als der „Mini-ZOB“ ein wichtiger Ausgangspunkt für Wege in die Innenstadt darstellt.

Das Leitsystem sollte zudem über die Marktstraße zum Marktplatz bzw. An der Stadtkirche fortgeführt werden. Die vorhandenen Betonsteinplatten mit einzelnen Streifen aus Kleinsteinpflaster bieten nur in geringem Maße durchgehende Orientierungshilfen. Nach Fortführung des Leitsystems wäre der Marktplatz der Mittelpunkt, an dem die Leitlinien zusammengeführt werden. Im oberen Bereich An der Stadtkirche könnte die vorhandene Mauer als taktiles Element benutzt werden. Eine Fortführung auf dem Marktplatz ist dementsprechend notwendig.

Um auf dem Marktplatz eine barrierefreie Querung zu ermöglichen, wäre auf diesem selbst ein erschütterungsarmer „Rundlauf“ im äußeren Bereich denkbar. Dieser verbindet die Leitlinien der Haupttrouten zu einem geschlossenen System, ermöglicht den Zugang zu den Geschäften und erhält im Zentrum als Kompromiss weitestgehend das historische Kopfsteinpflaster. Die durchgehenden Wegeketten sind von Hindernissen freizuhalten, eben und erschütterungsarm herzustellen und von angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell abzugrenzen.

Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Leitlinien auch nach dem Umbau von temporären Barrieren freizuhalten sind. Die Leitlinie der Münsterstraße ist durch Aufsteller und abgestellten Fahrrädern in Teilen blockiert. Hier sind mögliche Fahrradständer in der näheren Umgebung zu installieren (vgl. Abb. 23).



Abb. 23: Abgeschlossene Umbaumaßnahmen mit temporären Barrieren (Fahrräder)

Plan Nr. 4: laufende und geplante Maßnahmen

Barrieren können vermieden werden. Grundsätzlich gibt es bei der barrierefreien Planung zwei Grundprinzipien. Bei Berücksichtigung dieser beiden Prinzipien kann eine umfassende Barrierefreiheit erreicht werden. Dem Grundsatz „so wenig wie möglich, so viel wie nötig“ (z.B. in Bezug auf einen sparsamen Umgang mit Bodenindikatoren) sollte dabei gefolgt werden, da durchaus städtebauliche Elemente wie Mauern, Hauswände oder Rasenkanten im Straßenraum taktil erfassbare Orientierungshilfen darstellen können. Diese vorhandenen Elemente sollten bei Bedarf durch Zusatzsysteme (u.a. Rippen- bzw. Noppenplatten) geschlossen werden, die dann die Funktion der Leitlinie übernehmen. Zu viele Baumaterialien sind jedoch nicht praktikabel und führen zur Verwirrung.

1. Zwei-Sinne-Prinzip

„Wenn bei einer Person ein Sinn ausfällt, muss diese die Möglichkeit haben, mittels eines anderen Sinnes noch an die für sie wichtigen Informationen und Orientierungshilfen zu kommen; d.h. kontrastreiche, optische, akustische und taktile Erfassbarkeit für hochgradig Sehbehinderte, akustische/taktile Erfassbarkeit für Blinde, (kontrastreiche) optische Erfassbarkeit für Gehörlose, (kontrastreiche) optische Erfassbarkeit und technische Hörhilfen für Schwerhörige.“

2. Fuß-Rad-Prinzip

„Alle Bereiche, die zu Fuß erreichbar sind, müssen auch bodengleich (Kanten bis max. 3cm Höhe) und ohne fremde Hilfe rollend erreichbar sein.“⁵

Für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs- und Freiraum existieren Empfehlungen im Rahmen von **Richtlinien und Regelwerken**. Daneben gibt es verschiedene Leitfäden, die als Ergänzung zu diesen Regelwerken dienen und Hilfestellungen geben. Die örtlichen Gegebenheiten müssen jedoch immer berücksichtigt bleiben. Insbesondere folgende Normen thematisieren im Wesentlichen den Neubau und Umbau des öffentlichen Straßenraumes, auf die nachfolgend Bezug genommen wird:

- DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (u.a. Grundregeln wie Maße, Grundanforderungen zur Information und Orientierung, Anforderungen an Oberflächen)
- DIN 32984: 2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (u.a. Anforderungen an Bodenindikatoren und sonstige Leitelemente; Form, Maße, Leuchtdichtekontraste)
- DIN 32981 – Taktile und akustische Signalgeber (Ergänzung zur DIN 18040-3 und DIN 32984 und beschreibt Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Lichtsignalanlagen)
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen / Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen / Bonn. März 2012

Weitere Empfehlungen geben Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)⁶ oder einige Internetplattformen, die praktische Hinweise beinhalten und Erfahrungen aus der Praxis weitertragen⁷.

⁵Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen / Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen / Bonn. März 2012 (S. 27)

⁶ FGSV 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) [FGSV-Nr. 212]. Köln

⁷ <http://nullbarriere.de> (Mühr 2013: Handbuch Barrierefrei im Verkehrsraum. Fulda) / <http://www.barrierefrei-mobilitaet.de>

Bei der barrierefreien Gestaltung sind je nach Art und Grad der Mobilitätseinschränkung unterschiedliche Anforderungen für die Herstellung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Im Detail gelten für sehbehinderte oder blinde Menschen andere Anforderungen als für Menschen mit motorischen Einschränkungen. Der öffentliche Straßenraum soll dabei möglichst für alle barrierefrei gestaltet sein. Eine solche Gestaltung bringt auch Vorteile für nicht mobilitätseingeschränkte Fußgänger, da der Straßenraum komfortabler gestaltet ist. Dieses kann unter anderem ausreichend Bewegungs- und Begegnungsraum sein oder ebene Oberflächen mit möglichst wenigen Stufen.

Es gelten insgesamt folgende **allgemeine Empfehlungen und Grundprinzipien** einer barrierefreien Gestaltung im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum:

- Erschütterungsarme, trittsichere und rutschhemmende Bodenbeläge
- Visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen
- Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips (zwei von drei Sinnen sollen angesprochen werden)
- Stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollatornutzer
- Einheitliche Gestaltung von Leitsystemen, insbesondere für Blinde/ Sehbehinderte
- Sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z.B. niveaugleicher Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr).

An einigen Stellen in der Innenstadt von Rheine schränkt eine unzureichende **Oberflächenqualität** die (komfortable) Fortbewegung ein. Wechselnde Oberflächenmaterialien stellen zudem für sehbehinderte Menschen insofern eine Beeinträchtigung dar, als das nicht eindeutig hervorgeht, ob Stufen vorhanden sind oder nicht. Die Beläge von Fußgängerverkehrsflächen müssen daher erschütterungsarm (fugenarm bzw. engfugig), trittsicher und rutschhemmend sein. Dieses ermöglicht allgemein eine komfortablere Fortbewegung, vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen. In Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung sind für sehbehinderte Personen vor allem visuelle Dunkel-Hell-Kontraste zur Orientierung wichtig. Elemente wie Wände, Poller, Türen oder Stützen sollten sich visuell abheben und Spiegelungen und glänzende Oberflächen sollten möglichst vermieden werden. Bodenindikatoren sind in Ergänzung zu städtebaulichen Elementen einzusetzen, wenn taktile Informationen notwendig werden.

Barrierefrei nutzbare **Wege** sind so dimensioniert, dass sie von mobilitätseingeschränkten Personen ohne fremde Hilfe und ohne große Anstrengung bewältigt werden können. Die Längsneigung sollte maximal 3% betragen, die Querneigung maximal 2% bzw. 2,5% ohne Längsneigung. Bei Längsneigungen zwischen 3 und 6% sollten möglichst alle 6m Zwischenpodeste (1,50m x 1,50m) zum Ausruhen bzw. zum Abbremsen vorhanden sein. Handläufe sollten beidseitig in einer Höhe von 85-95cm angeboten werden. Um auch Begegnungsverkehr u.a. zwischen Rollstühlen / Rollatoren zuzulassen, sollten die Wege breit genug sein. Die durchgehende Breite von Fuß-/Gehwegen sollte unter Berücksichtigung der räumlichen Erfordernisse daher mindestens 1,80m betragen, die lichte Breite an Durchgängen / Engstellen mindestens 0,90m. Bei Überschreitungen der Längsneigung sollte eine barrierefreie alternative Wegeverbindung bzw. eine Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr ausgeschildert werden.

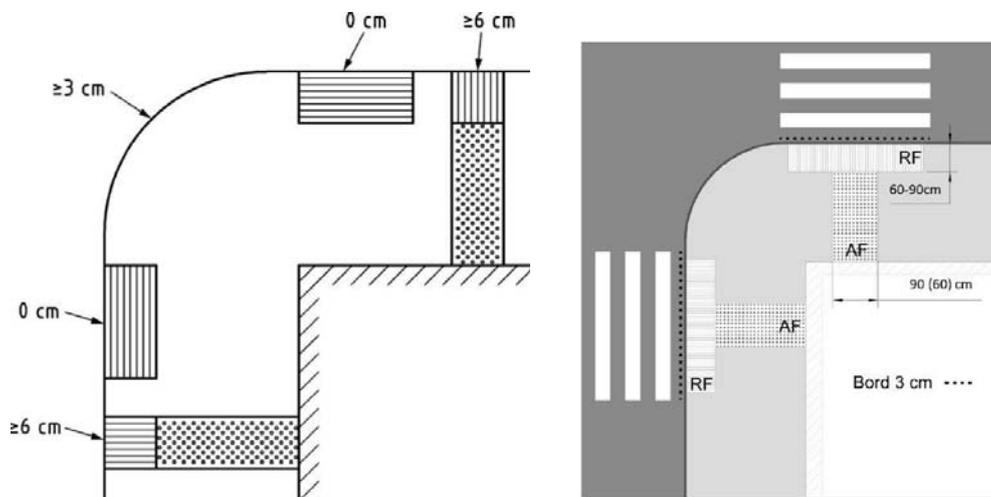


Abb. 25: Differenzierte Bordhöhe nach der DIN 18040-3 (links) und die Standardlösung nach H BVA mit einheitlicher Bordhöhe und gemeinsamer Führung (rechts)

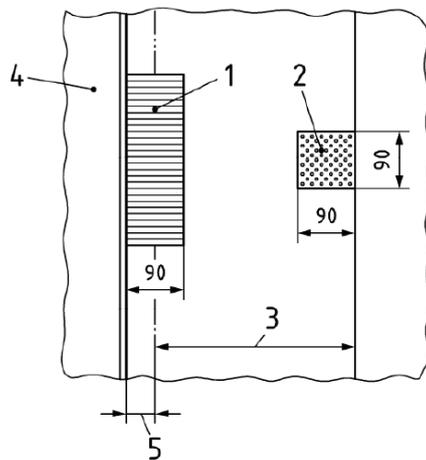
Querungsstellen mit einer Lichtsignalanlage (LSA) sollten ergänzend eine ausreichend bemessene Grünphase haben, die die Fußgänger-Geschwindigkeit mobilitätseingeschränkter Menschen beachtet. Die Mindestfreigabezeit für das visuelle Fußgängersignal sollte von einer Überquerung der gesamten Furt mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s ausgehen. Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen, wie z. B. Anforderungstaster, sind ebenso anzubringen (visuell-kontrastierend und 85 cm über Oberflächenbelag).



Abb. 26: Getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe und Anforderungstaster (Beispiel)

Neben den gesicherten Querungsstellen (mit Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg) gibt es auch ungesicherte Straßenüberquerungen. Diese können ebenso als gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe oder als getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe gestaltet werden. Die abgesenkten Borde sind visuell kontrastierend zur Fahrbahn zu gestalten. Bei Gehwegbreiten über 5 m sollte an der inneren Leitlinie zusätzlich ein Aufmerksamkeitsfeld (90 x 90 cm) vorgesehen werden.

Maße in Zentimeter



Legende

- 1 Richtungsfeld
- 2 Aufmerksamkeitsfeld
- 3 Gehbahn
- 4 Fahrbahn
- 5 Sicherheitsstreifen

Abb. 27: ungesicherte Querungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe nach der DIN 32984

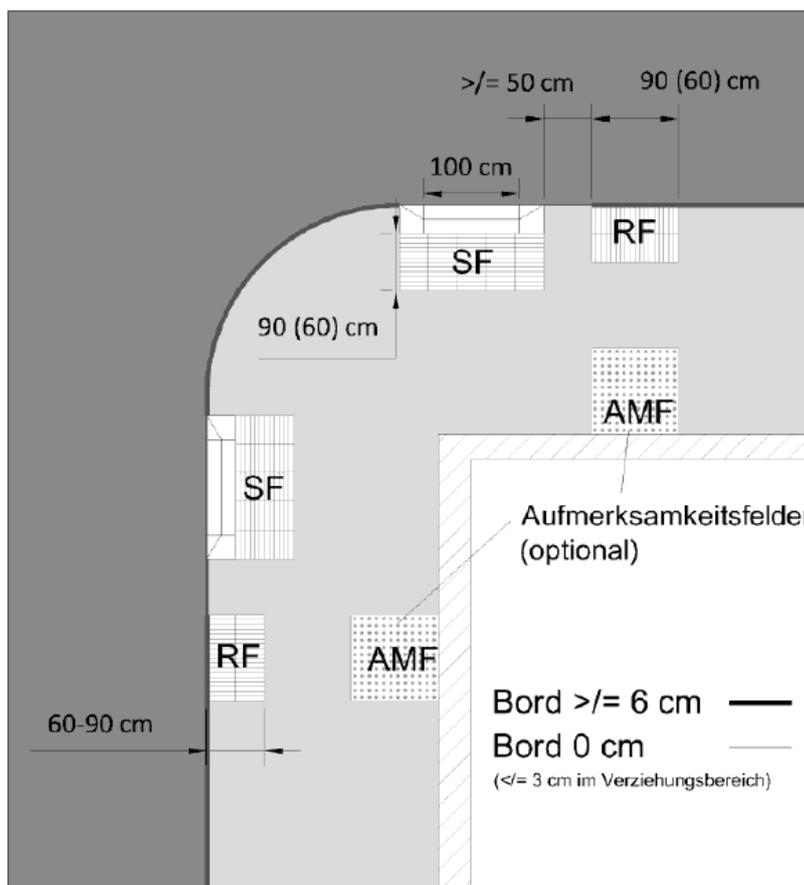


Abb. 28: ungesicherte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe nach H BVA

Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt bzw. die Oberflächengestaltung des Marktplatzes haben andere Anforderungen. Die vorhandene Befestigung mit dem Natursteinpflaster ist sehr uneben und für Rollstuhl- und Rollatornutzer ungeeignet. Im Rahmen des Planungsrundganges wurde eine feste, ebene und engfugige sowie griffige Oberflächengestaltung gewünscht, die zugleich eine leichte und erschütterungsarme Begeh- und Befahrbarkeit ermöglicht. Unter Berücksichtigung der bestehenden Befestigung könnte ein Führungstreifen als Orientierungs- und Leitsystem integriert werden, der den (barrierefreien) Wegeverlauf verdeutlicht. Dieser Streifen innerhalb des Marktplatzes ermöglicht eine komfortable Nutzung und gleichzeitig die Beibehaltung der historischen Pflasterung. Optische Hervorhebungen zur Kennzeichnung der erschütterungsarmen Querungsmöglichkeit sind in diesem Zusammenhang hilfreich. Ablaufrinnen sind flach zu gestalten, dass sie keine Probleme bereiten bzw. Ablaufroste so engmaschig, sodass sich Räder nicht festfahren.



Abb.29: Erschütterungsarme Querungsmöglichkeit in Münster

4. Ausblick

Wichtig ist, dass alle Nutzergruppen die Innenstadt erreichen und sich ohne große Anstrengung und Aufwand und ohne fremde Hilfe fortbewegen können. Das Hauptproblem hinsichtlich der Barrierefreiheit in der Innenstadt von Rheine stellen vor allem unebene Platzoberflächen dar. Einen weiteren Schwerpunktblock bilden temporäre Barrieren, wie beispielsweise Fahrräder oder Auslagen, die die als Leitlinie genutzte Entwässerungsrinne bzw. die neu installierte Leitlinie auf der Münsterstraße blockieren. Wichtige Handlungsbereiche stellen die zu Beginn benannten Hauptrouten und wichtigen Fußwegeverbindungen in der Innenstadt dar, auf denen zunächst die festgestellten Barrieren behoben werden sollten. Barrierefreie Wegeketten können so aufgebaut werden. Gleichzeitig ist auch eine kommunikative Umsetzung erforderlich, um beispielsweise das Bewusstsein für barrierefreie Maßnahmen bei Geschäftsinhabern zu stärken.

In der Innenstadt gilt es einen Zielkonflikt hinsichtlich einer barrierefreien Straßenraumgestaltung zu meistern. Dieser besteht zwischen städtebaulichen Anforderungen, Anforderungen sehbehinderter Menschen und Anforderungen gehbehinderter Menschen. Hier stellen sich u.a. die Fragestellungen zum Umgang zwischen

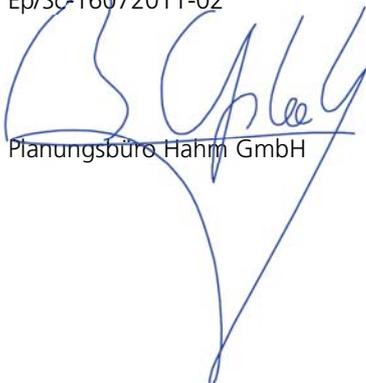
- ebenen Übergängen für gehbehinderte Menschen und Tastkanten für Sehbehinderte
- ebenen Oberflächen und historischem Kopfsteinpflaster
- aufeinander abgestimmter Farbwahl und stark sichtbaren Farbkontrasten.

In diesem Zusammenhang gilt es, zwischen der Stadtverwaltung und den Betroffenen, gemeinsam abgestimmte Maßnahmen für eine barrierefreie Innenstadt auf Basis der durchgeführten „Fußgänger- und Barrierechecks“ umzusetzen. Es wurden die wichtigsten Hauptrouten im Fußgängerverkehr festgelegt und auf ihre Barrierefreiheit überprüft. Die vorangegangenen Ausführungen zeigen zugleich den Handlungsbedarf und Lösungsmöglichkeiten, die zum Teil direkt vor Ort diskutiert wurden. Der vorliegende Erläuterungsbericht dient somit als Handreichung für nachfolgende Planungen und zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Innenstadt von Rheine.

Aufgestellt:

Osnabrück, 14.02.2017

Ep/Sc-16072011-02



Planungsbüro Hahm GmbH

| 5. Anhang

| 5.1 Anhang 1: Auflistung Barrieren der Hauptrouten

Bahnhofstraße

- Fahrräder (temporär)
 - Planungen zum barrierefreien Ausbau bereits weit vorangeschritten
 - ausreichend Fahrradständer zur Verfügung stellen
 - Einbindung / Sensibilisierung Bevölkerung

Borneplatz

- Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten
 - Errichtung barrierefreier Sitzgelegenheiten in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem Gestaltungskatalog für die Innenstadt
- Markt (temporär)
 - Einbindung / Sensibilisierung Geschäftsinhaber
- Unebene Oberfläche
 - Kurzfristig: Austausch einzelner Steine bzw. Befestigung
 - Langfristig: eigenes Teilprojekt (inkl. Verweilmöglichkeiten)
- Schwierige Orientierung
 - Leitlinie installieren; Verbindung zwischen Bahnhofsstraße und Emsstraße (Mosaikrinne) ermöglichen

Humboldtplatz

- Schwierige Orientierung
 - Entwässerungsrinne rechts des Humboldtplatzes kann als taktiles Orientierungselement dienen: Pflanzkübel etwas zum Seniorenzentrum versetzen und darauf achten, dass Bepflanzung nicht über die Rinne ragt

Bernburgplatz

- Schwierige Orientierung
 - Leitlinie installieren; Verbindung zwischen Humboldtplatz und An der Stadtkirche
- Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten
 - Errichtung barrierefreier Sitzgelegenheiten in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem Gestaltungskatalog für die Innenstadt

Münsterstraße

- Wurde bereits barrierefrei ausgebaut
 - wichtig, dass Leitlinie auch nach dem Ausbau nicht durch Barrieren blockiert wird
 - Fortführung Leitsystem bis zum Marktplatz

Emsstraße

- Aufsteller / Auslagen (temporär)
 - Stützung der Bepflanzung
 - Einbindung Geschäftsinhaber
- Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten
 - Errichtung barrierefreier Sitzgelegenheiten in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem Gestaltungskatalog für die Innenstadt
- Schwierige Orientierung
 - rechts der Ems Leitlinie vorsehen; in Verbindung mit dem „Mini-ZOB“ wichtiger Ausgangspunkt für Wege in die Innenstadt
 - links der Ems kann evtl. auch die Mosaikrinne als taktiles Element genutzt werden
- Fahrräder (temporär)
 - ausreichend Fahrradständer zur Verfügung stellen
- Zugang nicht barrierefrei
 - Mobile Rampen
 - Automatische Türöffnung (Taster) / Sprechanlage (Funk) installieren
 - Einbindung Geschäftsinhaber
 - Stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen
 - Hinweis auf alternative barrierefreie Wegeführung
 - Erste und letzte Treppenstufe optisch / taktile absetzen
- Lange bzw. steile Steigungen / fehlender Handlauf
 - ggf. alternative Wegeführung ausschildern in Verbindung mit der Emsgalerie
- Gastronomie (temporär)
- Stolperfalle / fehlende Absenkung am Zugang zum Timmermannufer
 - Beseitigung Stolperfalle / offener Regenkanal
- fehlende Querungshilfe im oberen Bereich zum „Mini-ZOB“
 - Querung ermöglichen und ggfs. optisch hervorheben
 - Leitsystem installieren

An der Stadtkirche

- Lange bzw. steile Steigungen / fehlender Handlauf
 - ggf. alternative Route ausschildern
 - Installation von Handläufen auf Teilabschnitten
 - Sitzgelegenheiten zum Erholen
- Unebene Oberfläche
 - erschütterungsarme Flächen / Furten mit verfüllten, glatten Fugen
- Schwierige Orientierung
 - Leitlinie installieren und ausgehend vom Humboldtplatz bis zum Marktplatz fortführen

Marktplatz

- Markt (temporär)
 - Einbindung / Sensibilisierung Geschäftsinhaber
- Unebene Oberfläche
 - erschütterungsarme Flächen / Furten mit verfüllten, glatten Fugen
- Gastronomie (temporär)
 - Einbindung / Sensibilisierung Geschäftsinhaber
- Schwierige Orientierung
 - Leitsystem im äußeren Bereich und zur Verknüpfung der wichtigen Hauptrouten
 - Marktplatz als Mittelpunkt, an dem die Leitlinien der Hauptrouten zusammengeführt werden

Marktstraße

- Übergang zum Auf dem Thie: Stolperfalle / fehlende Absenkung
 - Abgesenkte / barrierearme Querung ermöglichen
 - Lauffurt mit glatten Fugen zum Überqueren der Straße herstellen
 - Leitsystem bis zum Marktplatz

5.2 Anhang 2: Auflistung Barrieren der wichtigen Routen

Auf der **Poststraße** und auf der **Herrenschreiberstraße** wurden keine Barrieren festgestellt.

Die **Matthiasstraße** und der **ZOB** werden bereits barrierefrei ausgebaut.

Auf dem Thie

- Zugang nicht barrierefrei
 - Einbindung Geschäftsinhaber
 - Mobile Rampen
 - Stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen
 - Erste und letzte Treppenstufe optisch / taktil absetzen
- Stolperfalle / fehlende Absenkung bzw. unebene Oberfläche
 - Abgesenkte / barrierearme Querung ermöglichen
 - Lauffurt mit glatten Fugen zum Überqueren der Straße herstellen

Staelscher Hof

- Zugang nicht barrierefrei
 - Automatische Türöffnung (Taster) / Sprechanlage (Funk) installieren
 - Einbindung Geschäftsinhaber
 - Stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen
- Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten
 - Errichtung barrierefreier Sitzgelegenheiten in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem Gestaltungskatalog für die Innenstadt

Münstermauer

- Unebene Oberfläche
 - Erschütterungsarme Flächen / Furten mit verfüllten, glatten Fugen
- Stolperfalle / fehlende Absenkung
 - Bordstein absenken

Bültstiege

- Zugang nicht barrierefrei
 - Hinweis auf alternative barrierefreie Wegeführung über die Emsstraße
 - Installation einer neuen Rampe
 - Einbindung Geschäftsinhaber
 - Stärkere Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen bei Baugenehmigungen
 - Erste und letzte Treppenstufe optisch / taktil absetzen

Kettelerufer

- Fehlende bzw. nicht seniorengerechte Sitzgelegenheiten
 - Errichtung barrierefreier Sitzgelegenheiten in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und dem Gestaltungskatalog für die Innenstadt
- schwierige Orientierung
 - Verkehrsspiegel nachjustieren /
 - Hinweise auf Querung mit Radfahrern aufstellen
- Fahrräder (temporär)
 - Sensibilisierung Bevölkerung
 - Radverkehr auf gesonderten Fahrradstreifen führen (unterschiedliche Pflasterung)
- Lange bzw. steile Steigungen / fehlender Handlauf
 - zusätzlichen Handlauf installieren
 - Erste und letzte Treppenstufe optisch / taktil absetzen
- Kein durchgehendes Geländer
 - klare Abgrenzung (optisch / taktil) zum Wasser schaffen / Geländerinstallation