

Sebastian Schreider
Gemeindeverwaltung Bobenheim-Roxheim
Rathausplatz 1
67240 Bobenheim-Roxheim



**Gemeinderatsfraktion
Bobenheim-Roxheim**

Tel: 0621 / 60 47881

Mail: mattihhas.vettermann@basf.com

Matthias Vettermann
Fraktionssprecher

**Anfrage
Datum: 28.12.2017**

Fragen zur Planung der Carl-Spitzweg-Straße

Bündnis 90 / Die Grünen stehen auf dem Standpunkt, dass beim Neubau einer Straße die Straße für die schwächsten Verkehrsteilnehmer sicher nutzbar sein muss. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind Kinder, seh- und gehbehinderte Menschen.

Grundsätzlich sind Lösungen anzustreben, die allen schwächeren Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Sollten aber die Gegebenheiten vor Ort keine optimale Lösung für alle ermöglichen, muss immer die gefahrlose Nutzung der Straße für Kinder und sehbehinderte Menschen gewährleistet sein.

Aus dem Blickwinkel dieser Verkehrsteilnehmer muss der Entwurf zur Erneuerung der Carl-Spitzweg-Straße insbesondere auch hinsichtlich Barrierefreiheit überarbeitet werden.

Grundlagen für die folgenden Aussagen sind

- Vortrag bei den 2. Nordhessischen Verkehrstage
Gestaltung barrierefreier Querungsstellen ... eine Herausforderung an Planung und Bauausführung
- DIN 32984 Querungsanlagen für Fußgänger
<https://nullbarriere.de/din32984-querungsanlagen.htm>
- Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)
http://www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/200.k.pdf
- Landesbetrieb Mobilität
<https://lbm.rlp.de/de/themen/radwege/wie-wird-ein-weg-zum-Radweg/>

Nach Aussagen des LBM zu Radwegen sind Umwege, weg von der Straße, gefährlicher als Radwege direkt entlang der Straße oder im Straßenraum. Die Unfallforschungen hat erwiesen, dass der direkte Weg sicherer ist, da der Blickkontakt der Verkehrsteilnehmer erhalten bleibt. Dies sollte auch für radfahrende Kinder mit Benutzungspflicht des Bürgersteigs und alle Fußgänger gelten.

Die Wegführung an Mittelstraße und Lucas-Cranach-Straße genügen diesen Anforderungen nicht.

2. QUERUNGSSTELLEN Gestaltungsvarianten – Straßenbegleitende Gehwege

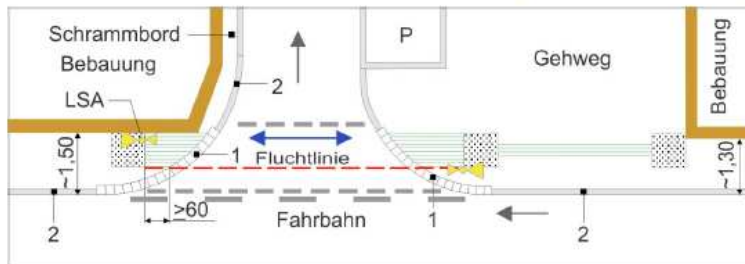


Bild 53: Gemeinsame Querungsstelle mit LSA an einer Einmündung bei beengtem und langem Gehweg

Bei einer Gehwegbreite kleiner als 1,50 m sollte der Ampelmast an der inneren Leitlinie aufgestellt werden, damit im Gehweg keine Behinderung entsteht (Bild links).

Kann innerhalb einer Kurve keine Nullabsenkung in der Furt errichtet werden, dann ist der Übergang mit einem 3 cm hohen Bordstein auszustatten (Bild rechts).

Längerer Weg zur Blindenquerungsstelle kann durch einen Leitstreifen erschlossen werden. Er muss aber über ein Aufmerksamkeitsfeld oder Auffindestreifen angebunden sein.

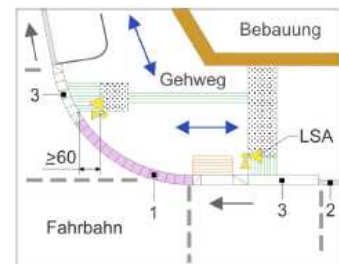


Bild 54: Getrennte Querungsstelle mit LSA im Kurvenbereich einer Kreuzung

LEGENDE:

- 1 Bordhöhe 3 cm
- 2 Hochbordstein
- 3 Bordhöhe 6 cm
- Begleitstreifen wurde nicht dargestellt

Seite 31

Die Querung der Straße erfolgt im Bild direkt entlang der Fahrbahn. Es gibt keine Gründe, Querungen bei der Carl-Spitzweg-Straße nicht auch so zu gestalten.

Barrierefreiheit, insbesondere für blinde oder stark sehbehinderte Personen ist nicht durchgängig gegeben. Wir beziehen uns da auf einen Vortrag bei den 2. Nordhessischen Verkehrstage und DIN 32984.

Im aktuellen Zustand ist die Spitzweg-Straße für Blinde relativ gut zu begehen, da ausreichend hohe Gehwegkanten vorhanden sind.

Nach dem Umbau gibt es kein Bordsteine mehr nur noch eine Rinne.

Grundsätzlich sollten für die folgenden Fragen anhand der Planung positiv beantwortet werden können.

- Wie können Kinder der verschiedenen Altersklassen mit und ohne Begleitung die Straße sicher nutzen?
- Wie können blinde Personen alleine die Straße sicher nutzen?
- Wie können Personen mit Gehhilfen alleine die Straße sicher nutzen?

Beispiele Problemstellen der Straße für blinde Personen

Von der Mittelstraße beginnend

Wie finden blinde Personen von der Spitzweg-Straße kommend den Anfang der Mittelstraße?

