

Anfrage der WLH-Fraktion vom 19.08.2024:

Mit Anfrage vom 19.08.24 bittet die WLH-Ratsfraktion unter Hinweis auf die fehlende Barrierefreiheit des Notgehweges an der Baustelle Flurstraße zum SIGA am 04.09.24 um Beantwortung folgender Fragen:

- Werden Baustelleneinrichtungen auch unter dem Gesichtspunkt "behindertengerecht" von der Verwaltung gefordert und entsprechend überprüft?
Wenn nein, warum nicht?
- Wie wird bei dieser Fußgängerführung die Sicherheit für die Menschen gewährleistet, die mehr als 40 cm Durchgehweite und eine Bordsteinabsenkung benötigen?

Antwort der Stadtverwaltung:

Die Herstellung der Barrierefreiheit stellt aufgrund des Flächenbedarfs der verschiedenen Gruppen an Verkehrsteilnehmenden und der hierfür selten ausreichenden Flächenressourcen in öffentlicher Hand eine große Herausforderung dar. Im Falle der Ausführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum bzw. unter Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes sind die Möglichkeiten, allen Verkehrsteilnehmenden im wünschenswerten oder auch nur erforderlichen Umfang gerecht zu werden, schnell erschöpft. Es bedarf dann einer Abwägung, die zwangsläufig zu einem Kompromiss unter bestmöglicher Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und der Leichtigkeit des Verkehrs führen muss.

Gemäß § 45 Abs 6 Straßenverkehrsordnung hat der Unternehmer einer Maßnahme Anordnungen unter anderem dazu einzuholen, wie der Verkehr zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist. In der Regel fertigt er einen Verkehrszeichenplan an oder bedient sich eines sogenannten Regelplanes, der an die örtlichen Bedingungen anzupassen ist. Im besten Fall kann die Straßenverkehrsbehörde den vorgelegten Plan nach Prüfung genehmigen. In der überwiegenden Zahl der Fälle sind jedoch zum Teil erhebliche Änderungen vorzugeben, die sich gerade auch auf die bestmögliche Herstellung der Barrierefreiheit für den Fuß- und /oder Radverkehr bezieht. Noch bevor die Barrierefreiheit in einer Aktualisierung der einschlägigen Richtlinien konkretisiert wurde, hat die Straßenverkehrsbehörde Haan bereits seit 2019 örtlich angepasste Maßnahmen der barrierefreien Wegeführung in ihren Bescheiden vorgegeben. Im Rahmen von Baustellenkontrollen wurde die – leider häufig fehlende – Umsetzung immer wieder gerügt, die Notwendigkeit an Beispielen erklärt sowie die Nachbesserung eingefordert. Neben der grundsätzlichen Befahrbarkeit von (Not-) Gehwegen für Rollator- und Rollstuhlfahrende waren dabei insbesondere auch die Sichthöhe, die Sichtbarkeit, das Einschätzungsvermögen und das Sicherheitsgefühl von schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kindern und Rollstuhlfahrenden Themen, die den Ausführenden vor Ort intensiv erläutert wurden.

Durch derartige Gespräche kann manchmal eine gewisse Einsicht in die Notwendigkeit von Maßnahmen, die im Arbeitsablauf durchaus einen erheblichen Zeit- und Arbeitsaufwand beanspruchen können, erzielt werden. Dauerhafte Verbesserungen können jedoch nur bei Firmen erreicht werden, deren Bauleiter bzw. Inhaber leicht

hierfür zu sensibilisieren sind und in der Folge selbst verstärkt auf Umsetzung achten. In den für jede Arbeitsstelle zu erteilenden Verkehrsrechtlichen Anordnungen wird die für die Verkehrssicherung verantwortliche Person namentlich festgelegt. Die Verantwortung für die Einrichtung der Baustelle bzw. die Umsetzung der gesetzlichen Regelungen und Richtlinien sowie der ergänzend von der Straßenverkehrsbehörde gemachten Vorgaben liegt vollumfänglich bei dieser Verantwortlichen Person. Die Straßenverkehrsbehörde kann und muss die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nur stichprobenartig kontrollieren. Die Einhaltung der Vorgaben hingegen ist von der Verantwortlichen Person zu gewährleisten. Leider ist festzustellen, dass die Umsetzung der Vorgaben von der Sensibilität, Zuverlässigkeit und Anzahl der vor Ort handelnden Personen sowie der praktischen Umsetzbarkeit im täglichen Baustellenablauf abhängt.

Eine für alle Verkehrsteilnehmenden sichere Verkehrsführung und -leitung zu einem großen Bauvorhaben an einer stark befahren, kurz nach der Arbeitsstelle deutlich ansteigenden Kreisstraße, noch dazu in unmittelbarer Nähe zu einer uneinsehbaren Kurve, lässt sich nicht ohne Abstriche bewerkstelligen. Hier fehlt es an aktivierbaren Restflächen auf Fahrbahn bzw. Seitenstreifen, zumal bereits der Radverkehr aus Sicherheitsgründen auf dem Hochbord statt auf der Fahrbahn geführt wird.

Ein für Rollstuhlfahrer halbwegs sicherer Notgehweg hätte auf 70 m Länge hergestellt werden müssen, um die Bordsteinabsenkungen vorhandener Grundstückseinfahrten der Hausnummern 31 und 23 nutzen zu können. Die Länge dieses Notgehweges hätte nicht nur den motorisierten Verkehr massiv beeinträchtigt, sondern hätte auch für den Rollstuhlfahrenden selbst gefährlich werden können. So wäre er für den fließenden Verkehr über eine lange Strecke durch die ihn verdecken Absperrschrankengitter „unsichtbar“ gewesen, um in Höhe der Baustellenzufahrt und an den am Ende des Notgehweges liegenden Zufahrten „quasi aus dem Nichts heraus“ wieder ins Sichtfeld zu gelangen. Gerade wegen der zahlreichen „toten Winkel“ bei LKW ein nicht kalkulierbares Risiko.

Die Verwendung von Podesten und einem kurzen Notgehweg hingegen hätte die Fahrbahn stark eingeschränkt, wenn die Anrampung für die Podeste überhaupt mit der vorgeschriebenen 3-Prozent-Neigung bis zum Anfang der Baustellenzufahrt hätte befahrbar gemacht werden können. Da nur Rollstuhlfahrende mit E-Rollstuhl die über 6 Prozent liegende Steigung der Brücke über die Eisenbahn ohne Hilfe befahren können, wurde in der Abwägung zugunsten der generellen Verkehrssicherheit auf der Kreisstraße und der Ermöglichung der LKW—Aufstellfläche entschieden und die Änderung der vorgelegten Planung nur hinsichtlich einer kleinen Anrampung des Notgehweges statt von Podesten gefordert, zumal die Gehwegeinschränkung von weitem sichtbar ist.