

Weserstadt **Minden**

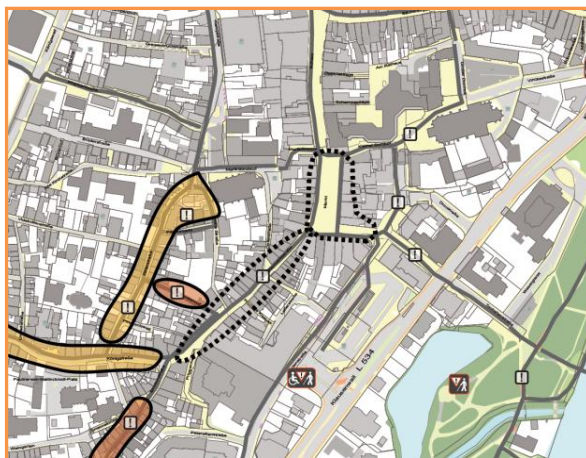
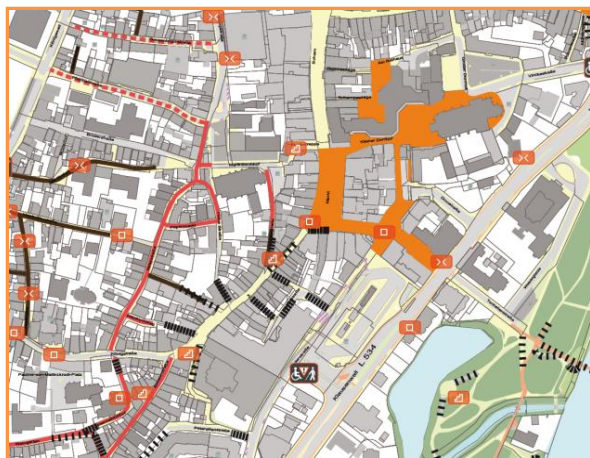


seit 798 merk-würdig

Barriereatlas Minden-Innenstadt

Abschlussbericht

April 2015



Gefördert durch das:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

aufgrund eines Beschlusses des
Deutschen Bundestags

Gefördert mit Mitteln der Städtebauförderung durch das:

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



aufgrund eines Beschlusses des Landtags
Nordrhein-Westfalen

Barriereatlas Minden-Innenstadt

Abschlussbericht



Auftraggeber

Stadt Minden | Bereich Stadtplanung und Umwelt

Bearbeitung

Bietergemeinschaft akp_ | p+t

Projektleitung

Uwe Höger, Dipl.-Ing., Städtebauarchitekt

Christoph Theiling, Dipl.-Ing., Landschaftsarchitekt

Mitarbeit

Isabell Becker, Dipl.-Ing.

Frank Göring, Dipl.-Ing.

Theresa Held, stud. B.Sc.

Tim König, Dipl.-Ing.

Katharina Lipper, M.A.

Lisa Morgenschweis, M.A.

akp_

Stadtplanung + Regionalentwicklung

Brandt Höger Kunze PartnerG
Friedrich-Ebert-Str. 153 · 34119 Kassel
Tel. 0561.70048-68 · Fax -69
post@akp-planung.de · www.akp-planung.de

p+t

PLANUNG FORSCHUNG
LANDSCHAFT · STADT · FREIRAUM

protze+theiling GbR

Am Hulsberg 23 | 28205 Bremen
Tel 0421-178 647-70 | Fax -69
post@pt-planung.de | pt-planung.de

April 2015

Inhaltsverzeichnis

Vorwort für den Barriereatlas Minden-Innenstadt	1
1 Einleitung	3
1.1 Beteiligungsschritte.....	4
1.2 Umfrage mit Fragebögen	4
1.3 Öffentlicher Rundgang	5
1.4 Steuerungsgruppe, Arbeitskreis, öffentliche Foren.....	9
2 Defizite und Potenziale der Mindener Innenstadt	11
2.1 Defizite	11
2.2 Potenziale.....	13
2.3 Weitere Anknüpfungspunkte	14
3 Standards der Barrierefreiheit der Mindener Innenstadt	15
3.1 Grundmaße	17
3.2 Querungsstellen	25
3.3 ÖPNV	30
3.4 Einzelne Elemente.....	32
3.5 Leitsysteme/Bodenindikatoren	41
3.6 Vorrangrouten.....	46
3.7 Parkplätze für Menschen mit Behinderung.....	48

4	Bestandsaufnahme und Analyse	51
4.1	Mobilitätseinschränkungen für Menschen mit Rollstuhl / mit Gehbehinderung	54
4.2	Mobilitätseinschränkungen für blinde und sehbehinderte Menschen.....	62
4.3	Gemeinsame Mobilitätseinschränkungen	68
4.4	Mobilitätseinschränkungen für hörbehinderte und gehörlose Menschen	71
4.5	Parkplätze für Menschen mit Behinderung.....	72
5	Sektorspezifische Lösungsansätze	89
5.1	Vorrangrouten.....	90
5.2	Barrierefreie touristische Route.....	119
5.3	Räumliche Maßnahmenschwerpunkte	121
5.4	Glacisrundweg	142
5.5	Gebäudezugänge	163
6	Controlling und Förderung	175
7	Literaturverzeichnis	179

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Rundgang	5
Abbildung 2: Rundgang	5
Abbildung 3: Sanierung Fußgängerzone	13
Abbildung 4: Mindener Altstadtmuster	13
Abbildung 5: ZOB	13
Abbildung 6: Glacis	14
Abbildung 7: Querneigung bei Grundstückszufahrt.....	19
Abbildung 8: Querneigung bei Einfahrt und schmalem Gehweg	19
Abbildung 9: Querneigung an Querungsstelle mit schmalem Gehweg	20
Abbildung 10: Gehwegnase mit Richtungsfeld	20
Abbildung 12: Querneigung und unzureichende Absenkung	21
Abbildung 11: Gehwegnase ohne Richtungsfeld	21
Abbildung 13: Querung mit Nullabsenkung ohne Ausrichtungsmöglichkeit.....	22
Abbildung 14: Richtungsfelder und Sperrfeld bei 0-cm Bord.....	22
Abbildung 15: Richtungsfelder bei 3-cm Bord	23
Abbildung 16: Rampe Draufsicht und Schnitt	24
Abbildung 17: Ungesicherte Querungsstelle mit Nullabsenkung.....	25
Abbildung 18: Differenzierte Querung bei gesicherter Querung.....	25
Abbildung 19: Gesicherte Querungsstelle mit falsch ausgerichtetem Richtungsfeld	26
Abbildung 20: Differenzierte Querung mit ungesicherter Querung.....	26
Abbildung 21: Differenzierte und gesicherte Querungssituation, mit Unterbrechung bei Radweg.....	27
Abbildung 22: Gesicherte Querungsstelle mit Radweg	27
Abbildung 23: Lichtsignalanlage mit in den Ampelkopf integrierter Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte, Bremen.....	28
Abbildung 24: Leitsystem an Bushaltestellen.....	30

Abbildung 25: Einmündung mit starken Quergefällen	32
Abbildung 26: Gehwegüberfahrt mit Bodenindikatoren	32
Abbildung 27: Rad- und Gehweg ohne taktile Trennung.....	34
Abbildung 28: Trennstreifen zwischen Rad- und Gehweg	34
Abbildung 29: Begrenzung aus Naturpflaster (links) und Kaltplastik (rechts), Bremen	34
Abbildung 30: Trennung zwischen Geh- und Radweg an Kreuzung	35
Abbildung 31: Trennung zwischen Geh- und Radweg an Kreuzung mit Überführung auf Radfahrstreifen	36
Abbildung 32: Glacisweg mit seitlicher Wegbegrenzung.....	39
Abbildung 33: Selbstständiger Gehweg in Grünanlagen.....	39
Abbildung 34: Glacisweg quert eine Straße, Einmündung in den Glacisweg für blinde Menschen nicht wahrnehmbar	40
Abbildung 35: Querung eines selbstständig geführten Geh- und Radweges über eine Straße mit Längsparkstreifen.....	40
Abbildung 36: Abzweigefeld	44
Abbildung 37: Rippenplatte	44
Abbildung 38: Noppenplatte	45
Abbildung 39: Entscheidungsbaum für die Ausweisung von Vorrangrouten	47
Abbildung 40: Einzelparkstand	49
Abbildung 41: Doppelparkstand.....	50
Abbildung 42: Randparkstand (Einzelparkstand).....	50
Abbildung 43: Starke Neigung Kaiserstraße an der Ecke Hafenstraße.....	54
Abbildung 44: Quergefälle Anleger Weserbrücke	54
Abbildung 45: Steigung Klausenwall.....	55
Abbildung 46: Treppe Weserpromenade	55
Abbildung 47: Lampe Königstraße	56
Abbildung 48: Nullabsenkung Lindenstraße / ZOB	56
Abbildung 49: Engstelle Hahler Straße.....	57

Abbildung 50: Starke Querneigung Viktoriastraße	57
Abbildung 51: Kein durchgängiger Gehweg Oberstraße.....	58
Abbildung 52: Nullabsenkung Viktoriastraße/Bahnstraße	62
Abbildung 53: Treppe ohne Warnfeld Minden Bahnhof.....	62
Abbildung 54: LSA ohne ZEB Königstraße/Königswall	63
Abbildung 55: Eingeschränkte Querungs-möglichkeit Glacisweg/Goebenstraße	63
Abbildung 56: Nullabsenkung Kaiserstraße	64
Abbildung 57: Fehlende Leitlinie Domhof	64
Abbildung 58: Schmale Gehwege Opferstraße.....	65
Abbildung 59: Fehlende Trennung von Geh- und Radweg Portastraße.....	65
Abbildung 60: Umlaufschranke Simeonsglaciis	66
Abbildung 61: Kontraste Martinitreppe.....	66
Abbildung 62: Straßenquerung Lindenstraße	68
Abbildung 63: Haltelinie Vinckestraße	68
Abbildung 64: Bushaltestelle Grimpenwall.....	69
Abbildung 65: Viktoriastraße	69
Abbildung 66: ZOB	70
Abbildung 67: Geh- und Radweg Portastraße	71
Abbildung 68: Ritterstraße	123
Abbildung 69: Lösungsvorschläge Ritterstraße östlicher Gehweg - Variante A.....	124
Abbildung 70: Lösungsvorschläge Ritterstraße westlicher Gehweg - Variante B	125
Abbildung 71: Königstraße	128
Abbildung 72: Lösungsvorschläge Königstraße.....	128
Abbildung 73: Simeonstraße	130
Abbildung 74: Lösungsvorschläge Simeonstraße	130
Abbildung 75: Hahler Straße	132
Abbildung 76: Lösungsvorschläge Hahler Straße	132

Abbildung 77: Fischertor.....	134
Abbildung 78: Lösungsvorschläge Fischertor	134
Abbildung 79: Weserpromenade	136
Abbildung 80: Lösungsvorschläge Weserpromenade/Denkmal (Wesertor)	137
Abbildung 82: Gradiente Obermarktstraße Markt bis Opferstraße (stark verkleinert).....	138
Abbildung 81: Obermarktstraße.....	138
Abbildung 84: Gradiente Trockenhof von Obermarktstraße bis Einfahrt Parkplatzhof (stark verkleinert)	139
Abbildung 83: Trockenhof.....	139
Abbildung 85: Bäckerstraße	140
Abbildung 86: Scharn	140
Abbildung 88: Regelquerschnitt Markt / Ostseite	141
Abbildung 87: Markt	141
Abbildung 89: Glacisrundweg	142
Abbildung 90: Glacisrundweg	142

Abkürzungsverzeichnis

BGG	Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
DIN	Deutsches Institut für Normung
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E DIN 18040-3	Entwurf der DIN „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
StVO	Straßenverkehrsordnung

Fotonachweis | Abbildungsnachweis

Alle Fotos und Abbildungen sind, soweit nicht anders angegeben, von der Bietergemeinschaft akp_ und p+t erstellt worden.

Planverzeichnis

Bestands- und Analysepläne

- 4.1 Mobilitätseinschränkungen: Barollerbarkeit I | Innenstadt
- 4.1 Mobilitätseinschränkungen: Barollerbarkeit II | Bereich Bahnhof
- 4.2 Mobilitätseinschränkungen: Orientierung I | Innenstadt
- 4.2 Mobilitätseinschränkungen: Orientierung II | Bereich Bahnhof
- 4.5 Infrastruktur I | Innenstadt
- 4.5 Infrastruktur II | Bereich Bahnhof
- 5.5 Gebäudezugänge

Konzeptpläne

- 5.1.1 Vorrangrouten / Wegenetz Verlauf I | Innenstadt
- 5.1.1 Vorrangrouten / Wegenetz Verlauf II | Bereich Bahnhof
- 5.1.2 Vorrangrouten / Wegenetz Bewertung I | Innenstadt
- 5.1.2 Vorrangrouten / Wegenetz Bewertung II | Bereich Bahnhof
- 5.2 Barrierefreie touristische Route
- 5.3 Maßnahmenswerpunkte
- 5.4 Glacisrundweg

Vorwort für den Barriereatlas Minden-Innenstadt

Vom Mindener Rat als „vorbildlich“ in der Sitzung am 19. März 2015 gelobt und einstimmig beschlossen, liegt nun der Barriereatlas für die Mindener Innenstadt vor. Er ist das Ergebnis eines Jahres sehr intensiver Arbeit und das Ergebnis von gelebter, aktiver Bürgerbeteiligung in unserer Stadt. Denn nicht nur Politik, Verwaltung und die beiden Planungsbüros haben sich hier eingebracht, sondern auch viele Bürgerinnen und Bürger sowie die Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen. Allen ist es gelungen, für eine schwierige Problematik – vor allem bedingt durch die immensen Höhenunterschiede zwischen unterer und oberer Altstadt – Lösungen zu finden und zu erarbeiten.

Das Thema Barrierefreiheit geht uns alle an und erlangt für die künftige Entwicklung unserer Städte eine immer größere Bedeutung. Für 10 Prozent der Bevölkerung ist sie unentbehrlich, für 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel, was man aktuell sehr gut an der neuen Pflasterung in der Bäckerstraße und am Scharn erkennen, erlaufen und ertasten kann.

Mit der Erstellung des nun vorliegenden Maßnahmen- und Handlungskonzeptes (Barriereatlas) werden Handlungsbedarfe aufgezeigt, die in realitätsnahe, finanziell machbare Maßnahmen überführt werden sollen. Mit der Neugestaltung der Fußgängerzone wurde bereits ein erster Schritt in Richtung Abbau von Barrieren getan. Weitere Projekte werden in den kommenden Jahren folgen.

Hintergrund für dieses Projekt, das vom Land NRW aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert wird, ist das „Integrierte Handlungskonzept (2009-2017)“, das vorsieht, eine weitgehende Barrierefreiheit für die gesamte historische Innenstadt zu erreichen. Angesichts der demografischen Entwicklung dient diese Zielsetzung dem Erhalt / der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und der Attraktivität der Einkaufsstadt Minden.

Künftig soll die Stadt Minden für alle Menschen erreichbar sein. Dazu gehören auch die Barrierefreiheit von öffentlichen beziehungsweise halböffentlichen Gebäuden, die barrierefreie Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und Parkmöglichkeiten.

Der Barriereatlas besteht aus mehreren Teilen. Barrieren in der Mindener Innenstadt sind detailliert aufgelistet. Es werden Standards beschrieben, mit denen sich Barrierefreiheit herstellen lässt und es werden Vorschläge aufgezeigt, wie und mit welchen Prioritäten die Beseitigung der Barrieren umgesetzt werden kann. Diese Standards sollen grundsätzlich bei der Gestaltung öffentlicher Räume angewendet werden und auch für das übrige Stadtgebiet angewendet werden. Ein hoher Anspruch, dem wir uns stellen. Denn: Barrierefreiheit bringt mehr Leben in die Stadt und Barrierefreiheit nutzt beispielsweise auch Menschen mit Kinderwagen.

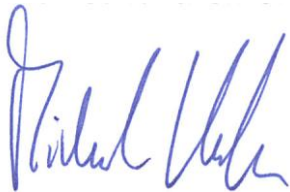
"Barrieren, die ein blinder Mensch hat, sind ganz andere, als die eines gehörlosen Menschen, die sich wiederum nicht vergleichen lassen mit den Barrieren eines Rollstuhlfahrers oder denen einer Mutter mit einem geistig behinderten Kind" (aus Jahresbericht 2004, Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt Minden). Diese Sichtweise hat sich im Laufe der Zeit noch weiterentwickelt, so dass sich der Barriereatlas u. a. dadurch auszeichnet, nicht nur auf die heute vordergründig und auf den ersten Blick wahrzunehmenden Barrieren für Menschen mit Gehbehinderungen und Sehbehinderungen einzugehen, sondern auch auf die

Belange von Menschen mit Hörbehinderungen, kognitiven Handicaps und Menschen mit Lernbehinderungen.

Dieser Barriereatlas zählt nicht die Schwächen der Stadt Minden auf und ist kein Makel, sondern er dient zum Erschließen von neuen Ressourcen zur aktiven Teilnahme aller an Allem in unserer Stadt.

Der vorliegende Abschlussbericht ist gleichzeitig der Beginn des Prozesses, die aufgezeigten Barrieren abzubauen. Es ist noch ein längerer Weg zur barrierefreien, zumindest barrierearmen Stadt, aber die ersten Schritte sind getan. Dieser Barriereatlas wird nicht nur Papier bzw. eine Datei bleiben, sondern Schritt für Schritt mit Augenmaß umgesetzt.

Unser gemeinsamer Dank gilt allen, die daran mitgewirkt haben und die dieses Projekt mit Pilotfunktion auf den Weg gebracht haben!



Michael Buhre
Bürgermeister



Eckhard Rüter
Vorsitzender Beirat für Menschen mit
Behinderungen

1 Einleitung

Physische Barrieren sind insbesondere für Menschen mit körperlichen und kognitiven Beeinträchtigungen eine relevante Hürde, die zu einem geringeren Bewegungsradius im öffentlichen Raum führen. Aber auch für ältere Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder schweren Koffern sind Treppen oder holprige Wege ein Hindernis. Durch die Verabschiedung des **Bundesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen** ist im Jahr 2002 das weitreichende Ziel formuliert worden, Barrierefreiheit in Bau und Verkehr herzustellen, um die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen Leben sowie die selbst bestimmte Lebensführung zu gewährleisten.

Im Rahmen des **Integrierten Handlungskonzeptes** hat sich die Stadt Minden zum Ziel gesetzt, den in der Innenstadt insbesondere am ZOB und in der Bäckerstraße/Scharn begonnenen Weg fortzusetzen und die gesamte historische Innenstadt barrierefreier zu gestalten. Damit soll auf die demographische Entwicklung reagiert werden, welche auch im Tourismus eine immer stärkere Rolle spielt: Minden soll für Alle erreichbar sein.

Aus diesem Anlass wurde für und mit der Stadt der **Barriereatlas** für die Innenstadt von Minden entwickelt. Dieser bezieht sich auf die baulich-räumliche Ebene der öffentlichen Frei- und Straßenräume, Verkehrsanlagen und Haltestellen, Plätze, Grünanlagen und Eingangssituationen von Gebäuden. Das Gebiet wird vom Glacis umfasst, ergänzt um das Gebiet der Fischerstadt und die Verbindung zum Bahnhof. Ziel des Barriereatlas ist es, eine systematische Vorgehensweise zum Thema Barrierefreiheit in der Stadt Minden zu implementieren sowie Maßnahmen auf der Basis von diskutierten Prioritäten und Schwerpunktbereichen umzusetzen.

Dabei wurden typische stadtbildnerische wie denkmalpflegerische Belange der Innenstadt Mindens beachtet (u.a. die Materialien der Bodenbeläge in der Mindener Innenstadt) und als solche in die Maßnahmenvorschläge eingearbeitet. Bestehende Defizite der Innenstadt von Minden wurden mit Hilfe eines Beteiligungsverfahrens herausgearbeitet. Zum einen wurden Menschen mit Behinderung und deren Angehörige in einer schriftlichen Umfrage zur Benennung von Problemen aufgefordert, zum anderen wurde eine öffentlich bekannt gemachte Begehung mit mobilitätseingeschränkten Menschen durchgeführt. Schließlich wurden die Bürgerschaft und Politik in Form von zwei öffentlichen Foren beteiligt. Die Bestandsaufnahme von Problemstellen wurde vor Ort durch die Bietergemeinschaft der beiden Planungsbüros akp_ und p+t durchgeführt und durch gemeinsame intensive Beratungsrunden mit Beteiligung des Seniorenbeirates, des Beirates für Menschen mit Behinderungen und der Verwaltung ergänzt.

Mit diesem umfassenden und mehrschichtigen Ansatz der Herstellung von Barrierefreiheit, der zudem auf lange Sicht angelegt ist, kann die Stadt Minden ein Konzept vorlegen, das durchaus als **wegweisend und** als (vorläufiges) **Alleinstellungsmerkmal** innerhalb Nordrhein-Westfalens betrachtet werden kann.

Nach der Einleitung beginnt der Barriereatlas Minden-Innenstadt inhaltlich mit einem Kapitel zu Defiziten und Potenzialen der Innenstadt von Minden. Im dritten Kapitel werden die Standards der Barrierefreiheit der Innenstadt von Minden dargestellt und erläutert.

Darauf aufbauend wird im vierten Kapitel die Bestandsaufnahme und Analyse von Mobilitätsbeschränkungen für Menschen mit Rollstuhl oder Gehbehinderung, für blinde und sehbehinderte Menschen sowie für hörbehinderte und gehörlose Menschen dargestellt.

Auf der Basis dieser Analyse werden im fünften Kapitel sektorspezifische Lösungsansätze erläutert. Auf Grundlage der Plandarstellungen wird eine Übersicht zu den in der Mindener Innenstadt sinnvollen barrierefreien Vorrangrouten beschrieben. Ergänzend sind anhand von Maßnahmenswerpunkten beispielhafte Ansätze für Umbaumöglichkeiten von räumlichen Teilbereichen dargestellt. Ein Vorschlag für eine weitestgehend barrierefreie Route durch das Glacis und mögliche Verbesserungen schließt die sektorspezifischen Lösungsansätze ab.

Das sechste Kapitel enthält Ansatzpunkte und Möglichkeiten für ein noch zu installierendes Controlling innerhalb der Verwaltung, um die Umsetzung von Maßnahmen nachhaltig gewährleisten zu können.

1.1 Beteiligungsschritte

Der Barriereatlas Minden-Innenstadt basiert auf drei Bausteinen der Beteiligung:

- Umfrage der Bietergemeinschaft in Zusammenarbeit mit der Stadt Minden unter Menschen mit Behinderungen und deren Angehörigen
- Öffentlicher Rundgang
- Fachliche Steuerung der Bearbeitungsschritte durch eine Steuerungsgruppe
- Beteiligung und Information der Öffentlichkeit durch Arbeitskreissitzungen und öffentliche Foren mit Bürger/innen

Alle während dieser Beteiligungsschritte gewonnenen Erkenntnisse und erarbeiteten Lösungsansätze wurden in die weitere Analyse durch die Bietergemeinschaft mit einbezogen.

1.2 Umfrage mit Fragebögen

Im Rahmen der Umfrage wurden Fragebögen an verschiedene Einrichtungen in der Innenstadt verteilt und der Rücklauf ausgewertet. Bei dem ersten Forum zum Barriereatlas Minden-Innenstadt, welches am 15.05.2014 durchgeführt wurde, wurden Gespräche vor allem mit hörbehinderten Personen mit Hilfe von Gebärdendolmetscher/innen geführt.

Daraus konnten mehrere thematische Schwerpunkte herausgearbeitet werden, die bei der Bestandsaufnahme vor Ort ebenfalls sichtbar wurden.

Der Großteil der Rückmeldungen betrifft die Möglichkeit, die Innenstadt mit dem **Rollstuhl oder mit einer Gehbehinderung** aufzusuchen. Als besondere Hindernisse werden genannt:

- Ungeeignete Wegebeläge – Das Großpflaster in der Innenstadt und die Schotterwege am Glacis
- Zu schmale Bürgersteige
- Zu hohe Bordsteinkanten
- Schwergängige Türen zu Modehaus Hagemeyer (eine wichtige Möglichkeit, einen Fahrstuhl zu erreichen)

Blinde und sehbehinderte Menschen verweisen auf:

- Fehlende blindengerechte Ampeln
- Zugeparkte Blindenleitstreifen (z. B. am ZOB)
- Fehlende blindengerechte Übergänge (z. B. am ZOB)

Für **Menschen mit Hörbehinderung oder gehörlose Menschen** erweist sich die gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen als problematisch. Fahrräder, die von hinten kommen, werden erst sehr spät wahrgenommen, wodurch gefährliche Situationen entstehen können. Gleichzeitig ist damit eine große Unsicherheit bei der Benutzung dieser Wege verbunden.

Für alle Gruppen ist eine schlechte Beleuchtung (Kontraste) in der Innenstadt ein wichtiges Thema.

Die hier benannten Schwerpunkte wurden auch auf der gemeinsamen öffentlichen Begehung mit Menschen mit Behinderungen bestätigt und Ideen für Lösungsansätze entwickelt.

1.3 Öffentlicher Rundgang

Die Bestandsaufnahme von Problemstellen wurde vor Ort durch die Bietergemeinschaft der beiden Planungsbüros durchgeführt. In Ergänzung dieser Bestandsaufnahme erfolgte am 10.04.2014 ein zweistündiger öffentlicher Rundgang durch die Mindener Innenstadt. Gemeinsam mit Verbänden, dem Beirat für Menschen mit Behinderungen und der Stadtverwaltung konnten während der Begehung lokale Herausforderungen identifiziert sowie bereits gewonnene Erkenntnisse der bisherigen Analyse bestätigt und um Mindener Expertenwissen erweitert werden.

Zu Zwecken der Veranschaulichung standen den Teilnehmenden Simulationsbrillen unterschiedlicher Sehbehinderungen, Langstöcke sowie Rollstuhl und Rollator zur Verfügung.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Begehung getrennt nach Ergebnissen betreffend Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung sowie blinden und sehbehinderten Menschen dargestellt. Ebenfalls erfolgt eine räumliche Gliederung der Ergebnisse.

Diese während der Begehung gewonnenen Erkenntnisse und Anregungen wurden in die weitere Analyse durch die Bietergemeinschaft einbezogen.



Abbildung 1: Rundgang



Abbildung 2: Rundgang

1.3.1 Ergebnisse Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung

Markt: Die westliche Seite des Marktes ist von Menschen im Rollstuhl besser befahrbar als die östliche Seite, auf der das dort vorhandene Seitengefälle und die Entwässerungsrinne als hinderlich wahrgenommen werden. Aufgrund der unregelmäßigen Pflasterung wird der Markt von Menschen im Rollstuhl nur ungern direkt gequert. Eine diagonale Querung des Marktes ist aufgrund von Großpflaster und Gefälle schwer realisierbar. Blinde und sehbehinderte Menschen aber auch Menschen im Rollstuhl benutzen den Markt entlang der Ränder, die dann allerdings sowohl gut berollbar als auch hindernisfrei als Leitlinie funktionieren müssen. Desweiteren müsste die östliche Seite des Platzes entweder bis zur Rinne freigehalten (insbesondere von der ansässigen Gastronomie) oder der Abstand dorthin vergrößert und eine geringere Querneigung eingebaut werden. Insgesamt wird Großpflaster als schlecht befahrbarer Belag eingestuft. Auch eine dichtere Verfugung würde hier nicht weiterhelfen. In diesem Zusammenhang könnte der Ansatz verfolgt werden, Werbeaufsteller im Bereich der berollbaren Flächen des Marktes grundsätzlich zu verbieten.

Kleiner Domhof: Das kleinformatige Pflaster auf dem Kleinen Domhof ist schlecht berollbar.

Obermarktstraße: Der Eingang in die Obermarktstraße verläuft zu steil, ebenso der Bereich an der Einmündung Opferstraße. Hinzu kommt, dass der Belag aufgrund seines Alters unregelmäßig liegt und zu breite Fugen aufweist. Ebenfalls existiert ein Quergefälle, das auf die mittig verlegte Entwässerungsrinne zuläuft. Im Rahmen des Umbaus der Obermarktstraße könnte möglicherweise ein Längsgefälle von 6 % realisiert und das Quergefälle reduziert werden.

Opferstraße: In der Opferstraße sind Steigung (bis zu 12 %), Querneigung (bis zu 13 %) und Pflasterung (grobes Kopfsteinpflaster und in den Seitenbereichen Klinkerpflaster z.T. sehr schmal) von Menschen im Rollstuhl ohne elektrischen Rollstuhl nicht überwindbar. Selbst in Begleitung stellt sich dieses Problem.

Trockenhof: Eine Alternativroute zur Opferstraße stellt der Trockenhof dar. Hier liegt eine Steigung von etwas über 6 % vor. Jedoch ist es dringend nötig den Belag zu erneuern. In Teilbereichen liegt derzeit altes Kopfsteinpflaster, andere Bereiche weisen eine unregelmäßige bituminöse Deckschicht mit starken Absenkungen auf. Da Menschen mit Behinderungen auf kurze, möglichst gefällearme Wege angewiesen sind, kann der Trockenhof einen wichtigen Verbindungsweg zwischen der unteren und oberen Altstadt darstellen, sofern er einen gut berollbaren Belag erhält.

Trockenhof und Papenmarkt: Die mit Naturgroßsteinen gepflasterten Rinnen zwischen Klinkerbelag und „Fahrbahn“ (z. B. Trockenhof, Papenmarkt) sind für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung nur schwer zu überwinden.

Simeonstraße: In der Simeonstraße verengen sich die Seitenränder mit Klinkerbelag. Im mittleren mit Kopfsteinpflaster belegten Bereich werden regelmäßig gut berollbare Querungen über die Straße benötigt, wie sie beispielsweise an der Einmündung Rodenbecker Straße zu finden ist. Dies gilt für alle Straßen nach dem Muster der Simeonstraße.

Königstraße: Auch die befahrbaren Gehwegbereiche in der Königstraße sind aufgrund vorspringender Gebäude stark verengt. Im mittleren Bereich führt dies dazu, dass Menschen im Rollstuhl die Fahrbahn benutzen müssen.

Simeonstraße und Königstraße: Sowohl in der Simeonstraße als auch in der Königstraße befinden sich mehrere gemeinnützige Einrichtungen. Hier herrscht Handlungsbedarf in Bezug auf die Gestaltung der Oberflächenbeschaffenheit und der Gestaltung der Gehwege.

Ritterstraße: Die Ostseite der Ritterstraße ist trotz einiger Engstellen für Menschen im Rollstuhl nutzbar.

Pöttcherstraße: Der Belag aus Mindener Altstadtplaster in der Pöttcherstraße ist für Personen mit luftbereiftem Rollstuhl gut befahrbar, für alle weiteren Bereifungsarten ist das Befahren jedoch problematisch.

Hahler Straße: Die Hahler Straße weist zwei gegenüber liegende Engstellen der Gehwege auf und ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in diesem Bereich von Menschen im Rollstuhl nicht nutzbar.

Bäckerstraße und Scharn: Der in der Fußgängerzone (Bäckerstraße/Scharn) verlegte Belag ist sehr gut berollbar. Das Leitsystem für blinde Menschen stellt für Menschen im Rollstuhl kein Hindernis dar.

Generelle (nicht verortete) Ergebnisse: Auf die Straße führende Quergefälle stellen für Menschen im Rollstuhl ein gefährliches Hindernis dar.

Das Mindener Altstadtplaster aus Betonstein ist als Querungsfurt von alten Belägen denkbar. Es müsste allerdings eng verlegt und dicht verfugt werden.

1.3.2 Ergebnisse blinde und sehbehinderte Menschen

Bäckerstraße und Scharn: Das in der Fußgängerzone (Bäckerstraße/Scharn) verlegte Leitsystem für blinde Menschen ist sehr gut und kann ein Vorbild für weitere Gestaltungen sein.

Kreuzung Tonhallenstraße/Markt/Domstraße: Die Orientierung auf der Kreuzung Tonhallenstraße/Markt/Domstraße ist schwierig. Es müsste entweder eine taktile Leitlinie eingebaut werden oder alle Hindernisse zwischen den Inneren Leitlinien müssten beseitigt werden.

Kleiner Domhof: Auf dem Kleinen Domhof ist kein Leitsystem vorhanden. Aufgrund von Werbeaufstellern und Warenauslagen ist eine Orientierung entlang der Hauswände nur bedingt möglich. So ist in diesem Bereich die Herstellung eines Leitsystems mit gut berollbarer Oberfläche (in Form eines Pflasterbandes oder als Rippenplatten analog zur Bäckerstraße mit begleitendem gut berollbarem Belag, auch für Menschen mit Gehbehinderung) wünschenswert. Ein im Randbereich angelegtes Leitsystem würde dazu führen, dass ansässige Geschäfte ihre Werbeaufsteller und Auslagen weiter in den Verkehrsraum rücken, was zu Konflikten mit den Anlieferungsverkehren führen könnte.

Markt: Zwischen Marktplatz und Tonhallenstraße existiert kein Leitsystem. Zusätzlich erschwert die Mischfläche vor dem Markt (Taxistand, Tiefgarage Victoria Hotel, Fahrradständer) die Querung.

ZOB: Bei der Umgestaltung des ZOB wurden Aspekte der Barrierefreiheit weitestgehend beachtet.

Es fehlt ein Leitsystem von der Absenkung am ZOB/Lindenstraße bis zur Fußgängerzone (Markt).

Die Rippen am ZOB Richtung Altstadt weisen nicht in die Richtung der Domstraße oder einer Inneren Leitlinie, sondern zu einer Bank, an der man sich die Schienbeine stoßen kann.

Am neuen ZOB ist ein dynamisches Fahrgastinformationssystem an den einzelnen Haltepunkten wünschenswert. Wesentlich sind dabei Informationen zu Haltestellenbezeichnungen. Eine Sprachausgabe wäre ebenfalls hilfreich.

Simeonstraße: In der Simeonstraße zeigt sich das für die Menschen im Rollstuhl bereits erwähnte Problem der schmalen Gehwege.

Ritterstraße: In der Ritterstraße stellt das so genannte „Rumpelpflaster“ eine gut funktionierende Leitlinie dar.

Einmündung Königstraße/Ritterstraße: An Straßenquerungen, an denen der Bordstein in einer Rundung abgesenkt ist, ist ein 90x90 cm Aufmerksamkeitsfeld (mit Noppen außen und Rippen innen, die in die Querungsrichtung weisen) eine sinnvolle taktile Kennzeichnung der Einmündung/Kreuzung. Dies wäre beispielsweise an der Einmündung Königstraße/Ritterstraße sinnvoll. Zudem ist hier die vorhandene Nullabsenkung problematisch, da sie von Ortsunkundigen schlicht überlaufen wird.

Pöttcherstraße: Das Mindener Altstadt-pflaster in der Pöttcherstraße ist taktil nicht kontrastreich genug.

Generelle (nicht verortete) Ergebnisse: Insgesamt ist es von Bedeutung, Blindenleitsysteme simpel zu halten. So sollten möglichst keine taktilen Rippen- oder Noppenplatten außerhalb von Innenstadt, ZOB und Hauptbahnhof verlegt werden. (Das ist allerdings ein Widerspruch zur vorgeschlagenen Kennzeichnung von Einmündungen wie Ritterstraße/Königsstraße (siehe oben)).

Der taktile Kontrast zwischen großen glatten Platten und Kleinpflaster wird als gute Orientierungshilfe mit dem Langstock angesehen.

Taktile Leitstreifen, die nicht aus Rippenplatten bestehen, werden von Menschen ohne Sehbehinderung oftmals nicht als solche erkannt und sind daher häufig zugestellt. Im Bereich der Fußgängerzone betrifft das beispielsweise insbesondere Werbeaufsteller.

Am leichtesten können sich sehbehinderte und blinde Menschen an der Inneren Leitlinie (Hauswänden u.ä.) orientieren.

Viele Menschen mit Sehbehinderung bewegen sich entlang für sie prägnanter Orientierungspunkten durch die Stadt.

Sehbehinderte und blinde Menschen benötigen eine Signalisierung (z. B. in Form eines Aufmerksamkeitsfeldes), wenn sie eine Mischverkehrsfläche betreten.

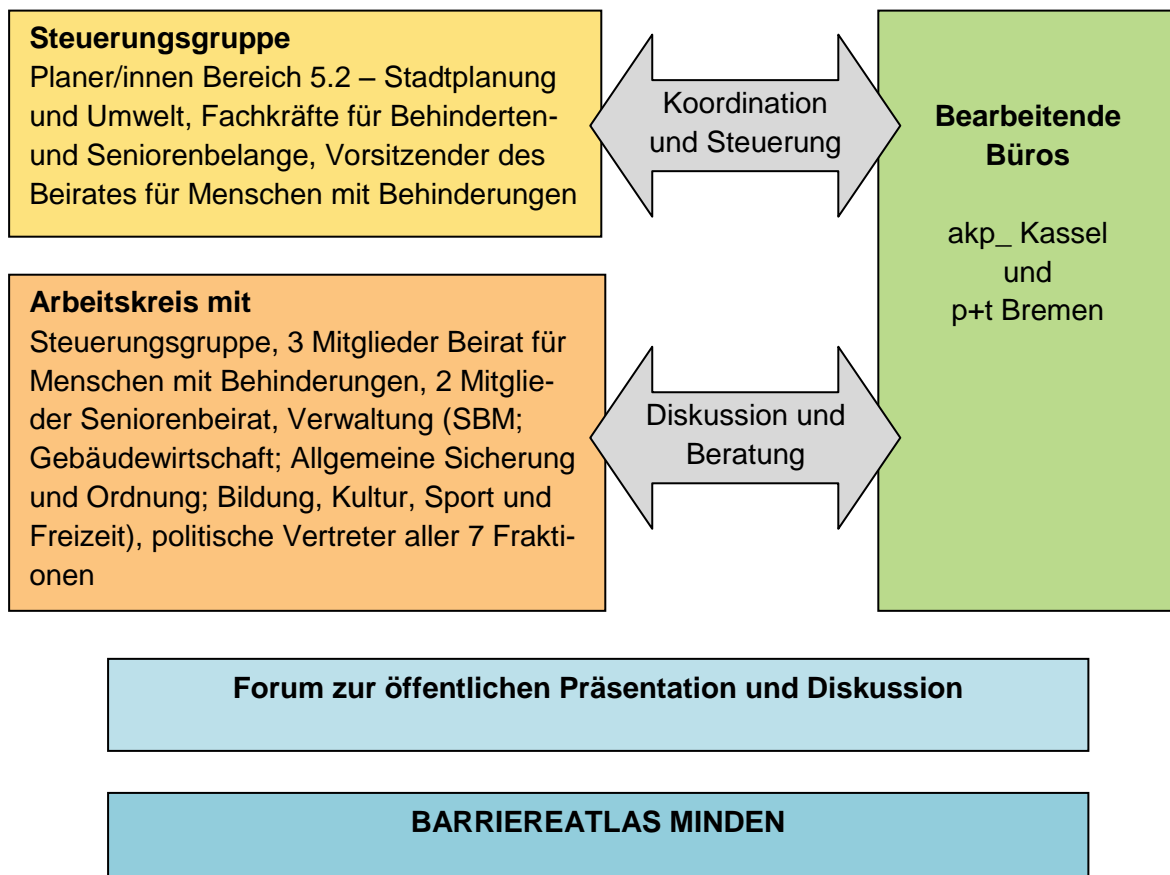
1.4 Steuerungsgruppe, Arbeitskreis, öffentliche Foren

Die Steuerungsgruppe setzt sich aus Planer/innen des Bereichs 5.2. Stadtplanung und Umwelt, Fachkräften für Behinderten- und Seniorenhilfe und einem Vertreter des Beirates für Menschen mit Behinderungen zusammen. Hier wurde der Barriereatlas koordiniert. Das Amt für Ordnung und die Städtischen Betriebe Minden (SBM) wurden bei Bedarf hinzu gezogen.

Zudem begleitete während des gesamten Prozesses ein kompetenter Arbeitskreis die Analyse und Konzeptentwicklung und diente der intensiven Rückkopplung. Folgende Aufgaben übernahm der Arbeitskreis:

- Repräsentanz der Alltagskompetenz der Betroffenen
- Diskussionen über grundsätzliche Ausrichtung und Qualitäten, z. B.: sollen lokal-spezifische oder universelle Lösungen gefunden werden? Soll es umfassende taktile Hilfen geben oder nur an kritischen Punkten?
- Kritische Diskussion der Bestandsaufnahmen
- Empfehlungen zu den von der Bietergemeinschaft vorbereiteten Entscheidungen
- Diskussion über Prioritäten und Maßnahmenswerpunkte
- Wichtige Hinweise für die Öffentlichkeitsarbeit

In dem öffentlichen Forum wurden des Weiteren diejenigen Stellen und Institutionen eingebunden, die Barrierefreiheit umsetzen. Innerhalb des Forums wurde über den Fortschritt der Konzeption informiert und über praktische Fragen der Umsetzung diskutiert. Teilnehmer/innen des Formats waren beispielsweise Einzelhändler, Verkehrsbetriebe, Ordnungsamt und Stadtmarketing. Das Forum hatte den Charakter einer Fachbeteiligungsrunde. Auch der Arbeitskreis ist stets bei den Forumsterminen anwesend gewesen.



2 Defizite und Potenziale der Mindener Innenstadt

2.1 Defizite

Die Innenstadt von Minden weist verschiedene topographische und bauliche Defizite für Menschen mit Behinderungen auf, aufgrund derer die Innenstadt wie der Bahnhofsbereich nicht für alle Menschen selbstständig erreichbar und nutzbar sind. Die Stadt Minden hat in der Vergangenheit jedoch schon einige Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt. Damit sind Bereiche besser nutzbar bzw. lassen sich andere mit teils geringem Aufwand barrierefrei umbauen. In Kapitel 4 werden die hier benannten Defizite unter dem Begriff der Mobilitätseinschränkungen noch genauer erläutert und zur besseren Anschaulichkeit mit Fotos und Beispielen hinterlegt.

Für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung ist beispielsweise der topographisch bedingte **Höhenunterschied** in der Innenstadt zwischen dem westlichen und östlichen Teil problematisch, da insbesondere für Selbstfahrer/innen die Wegemöglichkeiten zwischen den höher und tiefer gelegenen Bereichen (z. B. untere und obere Altstadt, Zugänglichkeit Schlagde, innerhalb des Glacis) stark eingeschränkt sind. Die maximal zulässigen Steigungen erreichen nur wenige Verbindungsstrecken theoretisch (praktisch gibt es immer wieder problematische Abschnitte). Aufgrund dessen erhalten die Obermarktstraße und die Simeonstraße eine besondere Bedeutung für ein barrierefreies Wegenetz. Die prägnante Martinitrepppe ist und bleibt jedoch für Menschen im Rollstuhl unbenutzbar. Informell wird auch die Verbindung durch das Kaufhaus Hagemeyer genutzt, das zu Geschäftszeiten durch seinen Aufzug einer Verbindung zwischen unterer und oberer Altstadt herstellt.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die vorhandenen **Beläge**. Das Mindener Altstadtmuster mit den in großem Natursteinpflaster ausgeführten Mittelbereichen (oft als Fahrbahnen missverstanden) und geklinkerten Seitenbereichen ist in den meisten Fällen nur eingeschränkt barrierefrei. Hindernisse und Engstellen sowie gänzlich fehlende Gehwege verhindern eine durchgehende Berollbarkeit der ebenen Seitenbereiche, außerdem werden die Klinkerbereiche bei Nässe oft rutschig. Das aus Beton produzierte sogenannte Mindener Altstadt-pflaster, das alternativ z. B. mittig in der Pöttcherstraße eingesetzt wird, ist zwar nicht optimal, jedoch leichter berollbar als das Natursteinpflaster. Auch in dem Bahnhofsbereich sind die Beläge unproblematisch.

Engstellen durch zu schmale Gehwege (< 1,30 m) oder Hindernisse im Gehbereich (vor allem durch feste oder temporäre Möblierung) stellen teilweise unüberwindbare und teilweise nur durch unbequeme Ausweichmanöver zu überwindende Hindernisse nicht nur für alle Menschen mit Behinderungen dar. Dies gilt für die obere wie untere Altstadt und die Fischerstadt.

Starke Querneigungen auf Gehwegen auf längeren Streckenabschnitten oder in Bereichen mit Richtungswechsel führen zu gefährlichen Situationen für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator.

Ungesicherte oder nicht gegenüberliegende Querungen erzeugen die Gefahr, zu lange in ungesicherten Fahrbahnbereichen unterwegs sein zu müssen. Problematisch sind auch zu eng bemessene Mittelinseln bei Straßenquerungen. Fehlende Querungsmöglichkeiten z. B. am Wall erzwingen weite (Um-)Wege.

Ungesicherte **Bordsteinabsenkungen** unter 3 cm bedeuten für blinde und sehbehinderte Menschen Gefahrenstellen, da sie die Trennung der verschiedenen Verkehrsbereiche erst bei Kanten über 3 cm wahrnehmen. Die Gefahr ist groß, unbemerkt in (viel) befahrene Bereiche zu laufen.

Im Bereich der Innenstadt wie auch des Glacis gibt es **Hindernisse** wie Umlaufschranken ohne taktile Absicherung oder Kanten und ungesicherte Stufen (Simeonsplatz), welche eine Verletzungsgefahr für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen, da diese mit Langstock erst zu spät ertastet werden. An diesen Stellen sind eine Umorganisation der Stadtmöblierung sowie in einigen Fällen Umbaumaßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit notwendig.

Die oftmals fehlende **Trennung zwischen Geh- und Radwegen** ist für Menschen mit Hörbeeinträchtigung wie blinde, sehbehinderte Menschen und Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen eine Quelle für viele Unsicherheiten. Für Menschen mit Hörbeeinträchtigung ist es die fehlende Reaktionsmöglichkeit auf nicht sichtbare Verkehrsteilnehmer/innen wie z. B. Radfahrer/innen, die sich von hinten nähern und durch Klingeln erfolglos auf sich aufmerksam machen. Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen einen taktil und visuell wahrnehmbaren Trennstreifen, um zu wissen, wo sie sich sicher bewegen können. Für Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen und Lernschwierigkeiten ist eine klare und einfache Orientierung wichtig, um sich sicher bewegen zu können.

Aufgrund **fehlender oder unterbrochener Leitlinien** gibt es Abschnitte innerhalb der Innenstadt und im Bahnhofsumfeld ohne Orientierungsmöglichkeiten sowie unklare Wegführungen insbesondere für blinde Menschen

Bushaltestellen mit fehlenden oder unzureichend ausgeführten taktilen Leitsystemen sowie fehlende Hoch- bzw. Sonderborde machen die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs schwierig bis unmöglich.

Behindertenparkplätze sind teils mangelhaft aufgrund ihrer Beschaffenheit oder Lage.

Die viel befahrenen **Wallstraßen** sind für Menschen mit allen Behinderungen problematisch. Für Menschen im Rollstuhl stellen vor allem die starken Querneigungen und mangelhaften Querungen der Straßen ein Problem dar. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind die teils nicht vollständig mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ausgerüsteten Lichtsignalanlagen ein Problem, denn so können wichtige Zugänge in die Innenstadt nicht selbstständig genutzt werden.

Im **Bahnhofsbereich** existieren gefährliche Querungen für blinde und sehbehinderte Menschen und zu steile Rampen für Menschen im Rollstuhl. Beides erschwert den Weg zum Bahnhof oder vom Bahnhof in die Innenstadt.

Im Bereich des **Glacis** gibt es teilweise holperige Wege und problematische Steigungsstrecken, die Umwege nötig machen und einzelne Stellen für Menschen mit Gehbehinderung und im Rollstuhl unzugänglich machen. Für blinde und sehbehinderte Menschen fehlen an vielen Stellen Leitlinien. Somit ist das Glacis nicht selbstständig nutzbar.

2.2 Potenziale

Aus den unterschiedlichen Beteiligungsrunden sowie der weiter unten ausgeführten Bestandsaufnahme und Problemanalyse ergeben sich vier besondere Potenziale für eine barrierefreie Gestaltung der Mindener Innenstadt und des Bahnhofsbereichs:

- Die aktuelle **Sanierung in der Fußgängerzone**, mit dem Umbau der Bäckerstraße, des Scharns und des Marktes sowie der Obermarktstraße bieten die Möglichkeit, ein einheitliches Leitsystem und ein neues, gut berollbares Wegenetz in der Mindener Innenstadt zu realisieren.

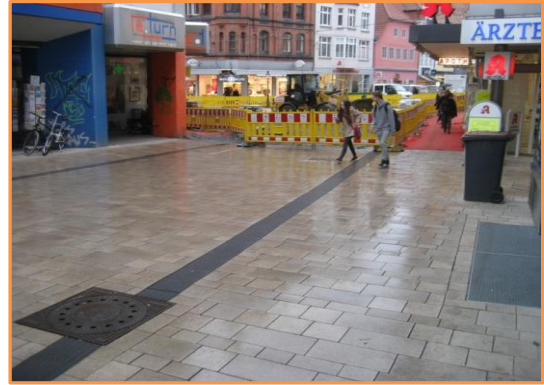


Abbildung 3: Sanierung Fußgängerzone

- Die **Mindener Altstadt** bietet mit einem **Muster** aus Großpflaster und gut berollbaren Bereichen aus Klinker ein Grundmuster für eine barrierefreie Wegeführung durch die Mindener Innenstadt, wenn dieses Muster durch Verbreiterung der Seitenbereiche variiert und einzelne Problemstellen beseitigt werden. Dazu ist es sinnvoll, ein System von Vorrangrouten zu entwickeln, die mit hoher Priorität barrierefrei hergestellt werden.



Abbildung 4: Mindener Altstadtmuster (an der Querung Simeonstr./Rodenbecker Str.)

- Die **zentrale Lage** des bereits gut angebundenen und barrierefrei umgestalteten, zentralen Omnibusbahnhofs (**ZOB**) bildet das Rückgrat für eine gute barrierefreie Erreichbarkeit der Mindener Innenstadt mit dem ÖPNV.



Abbildung 5: ZOB

- Der Weserradweg, die Schlagde, die Fischerstadt, die Weserpromenade und vor allem das Glacis bieten für **Tourismus und Naherholung** wichtige Anziehungs- und Anknüpfungspunkte, die unter dem Aspekt der Barrierefreiheit weiter entwickelt werden können. Ein Konzept für eine barrierefreie Nutzung des Naherholungsraums „Glacis“ könnte zu einem gestalterischen Gesamtkonzept für Erholung und Tourismus weiterentwickelt werden.



Abbildung 6: Glacis

2.3 Weitere Anknüpfungspunkte

Über diese besonderen Potenziale hinaus existieren weitere Anknüpfungspunkte innerhalb der Stadt, die für eine barrierefreie Umgestaltung der Innenstadt von Minden sinnvoll sein können:

- Eine **Verbindung zwischen der oberen und der unteren Altstadt** kann im Zuge der Stadtanierung mit vertretbarem Aufwand realisiert werden. Die bereits verkehrsberuhigten Bereiche der Altstadt sind hierfür von Vorteil.
- Für eine **barrierefreie Wegeführung** sind bereits an Kreuzungen und Straßeneinmündungen zahlreiche Borsteinabsenkungen vorhanden. Hier ist die systematische Prüfung und Ergänzung entlang der oben genannten Vorrangrouten sinnvoll.
- Die **Lage der verschiedenen Stellplätze** mit der Möglichkeit für eine (zu verbessernde) Herstellung von Behindertenstellplätzen bestärkt die Erreichbarkeit der Mindener Innenstadt mit dem PKW.
- Mit dem **touristischen Informationsleitsystem** in der Innenstadt und den ergänzenden Informationsangeboten im Internet bieten die Stadt Minden und Minden-Marketing Anknüpfungspunkte für weitere Informationen zur Barrierefreiheit.

Alle Potenziale und Anknüpfungspunkte zur barrierefreien Weiterentwicklung können insgesamt die Stadtentwicklungsplanung der Stadt Minden bestärken.

3 Standards der Barrierefreiheit der Mindener Innenstadt

Konkrete gesetzliche Vorgaben zum Barrierefreien Bauen existieren nicht. Vorgaben und konkrete Standards zur Barrierefreiheit im Sinne des „Stand der Technik“ werden insbesondere durch das Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (insbesondere: H BVA, RASt 06, RiLSA, EFA), E DIN 18040-3 und weitere DIN-Normen festgelegt. Darüber hinaus gibt es für Minden den „NRW - Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum“ (2012) und die „Minden – Checkliste, Bauen für Alle“ (2012). Beide beruhen auf den entsprechenden DIN-Normen, letztere geht aber in Teilen darüber hinaus. Die im Folgenden ausgeführten Standards der Barrierefreiheit der Mindener Innenstadt unterscheiden sich in einigen Details, diese wurden im Rahmen des Konzeptes gemeinsam mit der Stadt Minden unter Beteiligung Betroffener erarbeitet. Der Mindener Ansatz berücksichtigt demnach die bundesweite Diskussion wie auch die lokalen und regionalen Handlungsansätze und übersetzt FGSV- und DIN-Regelungen angemessen auf lokales Material und lokale Situationen. Bestehende lokale Lösungsansätze können – wenn bewährt – erhalten und weiterentwickelt werden. Die Standards der Barrierefreiheit der Mindener Innenstadt für den öffentlichen Raum erheben keinen Anspruch auf eine vollständige Darstellung aller städtischen Situationen. Bei Situationen, die hier nicht erfasst sind, gelten selbstverständlich die oben genannten Richtlinien und Normen.

Fachliche Grundsätze

- Das Gesamtkonzept wie auch die dafür zu entwickelnden Mindener Standards basieren auf den **vier Prinzipien** der Nivellierung (Kanten max. 3 cm; Steigungen max. 6 %), Zonierung (klare Zuordnung der Nutzungen in öffentlichen Räumen), Linierung (durchgängige Leitlinien) und Kontrastierung (visuell, taktil, akustisch) (siehe H BVA, Seite 25).
- Grundsatz für **blinde und sehbehinderte Menschen**:
 - Leitlinien wo möglich durch „gängige“ und intuitiv nutzbare, oftmals bereits vorhandene Elemente wie Bordsteine, Rasenborde, Gebäudekanten und andere akustische Leitlinien, unterschiedliche Rauigkeit und Kontrastierung (Leuchtdichtekontrast) von Belägen herstellen oder ergänzen.
 - Monofunktionale taktile Elemente ('Bodenindikatoren') bleiben komplexen und gefährlichen Situationen vorbehalten.
 - Bordhöhe in der Regel 3 cm, bei entsprechend dimensionierten Gehwegbereichen innerhalb der Stadt differenzierte Querung prüfen (für sehbehinderte Menschen mit Bord 6 cm und Bereich für gehbehinderte Menschen mit 0 cm mit zusätzlichem Sperrfeld).

- Grundsatz für **Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung**:
 - Vermeidung von Kanten (abgerundete Borde mit einer Regel-Höhe von 3 cm). Bei entsprechend dimensionierten Gehwegbereichen innerhalb der Stadt differenzierte Querung prüfen, für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator auf 0 cm (Nullabsenkung nur mit zusätzlichem Sperrfeld) und ergänzender Querungsmöglichkeit mit 6 cm Bord für blinde und sehbehinderte Menschen.
 - Sicherung von gut berollbaren, fugenfreien Belägen.

- Grundsatz für **hörbehinderte und gehörlose Menschen**: Klare visuelle Zuordnung von Verkehrsbereichen und Bereitstellung visueller Informationen.

- Möglichst Berücksichtigung des **2-Sinne-Prinzips**; insbesondere bei der Bereitstellung von Informationen auch unter Berücksichtigung der Belange von **Menschen mit Lernbehinderung und kognitiver Beeinträchtigung**.

- Eine gute Orientierung verbunden mit Sicherheit und Wiedererkennungsmöglichkeiten von Situationen wird durch **eine Kontinuität im Stadtbild** erreicht. Dafür ist eine einheitliche Formensprache nötig, z. B. helles und rotes (Klinker-) Pflaster für Gehwegflächen und dunkles Pflaster für Randflächen. Davon profitieren alle Menschen, insbesondere Menschen mit Lernbehinderung und kognitiver Beeinträchtigung.

- Zunächst Sicherstellung von barrierefrei nutzbaren Fußwegenetzen zu den wichtigsten Zielen (**Vorrangrouten**), um hiervon ausgehend perspektivisch und sukzessiv umfassende Barrierefreiheit herzustellen.

3.1 Grundmaße

a) Grundmaße der Verkehrsräume mobilitätseingeschränkter Menschen

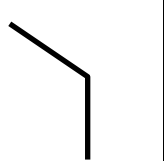




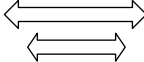

Zustand/Vorgehen bisher: Viele Gehwege in der Mindener Altstadt wie auch der Fischerstadt sind schmal. In der Minden-Checkliste werden 250 cm als generelle Breite für Gehwege angegeben.

Regel-Standard: Differenzierte Grundmaße, die verschiedenen Situationen gerecht werden:






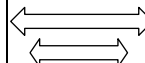

- Abstand zur Fahrbahn: 50 cm (RASt, H BVA), bei geringem Verkehr 30 cm möglich. Dieser Sicherheitsraum soll zugleich auch Lichtmasten, Schilder etc. aufnehmen.
- Abstand zur Hauswand: 20 cm (RASt, H BVA), zu Freiflächen: 10 cm
- Abstand zwischen Rollstühlen: 20 cm (H BVA)
- Bewegungsmaß Rollstuhl, Klasse A: 90 cm; für Richtungswechsel (z. B. an Querungen): 150 cm (RASt, H BVA)
- Lichte Höhe unter Einbauten mindestens 230 cm (Minden-Checkliste); Abweichung bei E DIN 18040-3: 225 cm

Daraus ergeben sich beispielhaft folgende Situationen (die Werte in Klammern gelten jeweils bei einem langsamen Fahrverkehr (H BVA)):

Begegnungsfall 2 Rollstühle mit Kraftfahrzeug (Kfz), in bebauten Bereichen = 270 (250) cm

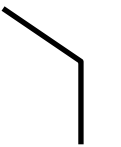


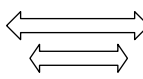

						
Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand		
Hauswand	20	90	20	90	50 (30)	Kfz

Begegnungsfall 2 Rollstühle mit Kraftfahrzeug, entlang von Freiräumen ohne seitliche Hindernisse = 260 (240) cm

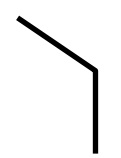





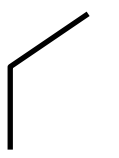
						
Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand		
Freifläche	10	90	20	90	50 (30)	Kfz

Minimalbreite Rollstuhl mit Kraftfahrzeug = 160 (140) cm

Abweichung: Laut Minden-Checkliste dürfen Engstellen nicht weniger als 180 cm breit sein.

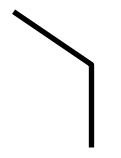



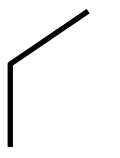
				
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	
Hauswand	20	90	50 (30)	Kfz

Begegnungsfall 2 Rollstühle in Gasse = 240 cm

						
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand	
Hauswand	20	90	20	90	20	Hauswand








Minimalbreite Rollstuhl ohne Verkehr, z. B. Gasse in Fußgängerzone = 130 cm

Diese Situation gilt auch für gut berollbaren Furten durch ansonsten uneben gepflasterte historische Bereiche

				
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	
Hauswand	20	90	20	Hauswand

Begegnungsfall 2 Rollstühle auf Weg durch eine Grünfläche, keine seitlichen Hindernisse = 220 cm

Minimalbreite: 110 cm

						
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand	
Freifläche	10	90	20	90	10	Freifläche

b) Querneigung



Abbildung 7: Querneigung bei Grundstückszufahrt

Zustand/Vorgehen bisher: Oft Querneigungen von 3 % oder mehr, insbesondere an Einfahrten

Regel-Standard:

- < 2 %, in Ausnahmefällen 2,5 % (Minden-Checkliste, E DIN 18040-3, H BVA), wenn topographisch eben und Entwässerung anders nicht herstellbar; Nachweis durch vektorielle Berechnung

- Wenn im Bestand nicht möglich, geteiltes Quergefälle mit Rollgasse (> 130 cm) mit Querneigung < 2,5 % herstellen, zur Fahrbahn hin liegenden Seitenstreifen bzw. Sicherheitstrennstreifen entsprechend steiler ausbilden, z. B. bei geringer Gehwegbreite mit Hilfe von Sinussteinen möglich, im Übrigen Absenkung des gesamten Gehwegs zur Einfahrt, siehe Abbildung 8.
- Um ausreichende Wechselmöglichkeiten zwischen den Straßenseiten zu sichern, in regelmäßigen Abständen Einfahrten auf 3 cm absenken, hierfür keine Sinussteine verwenden.

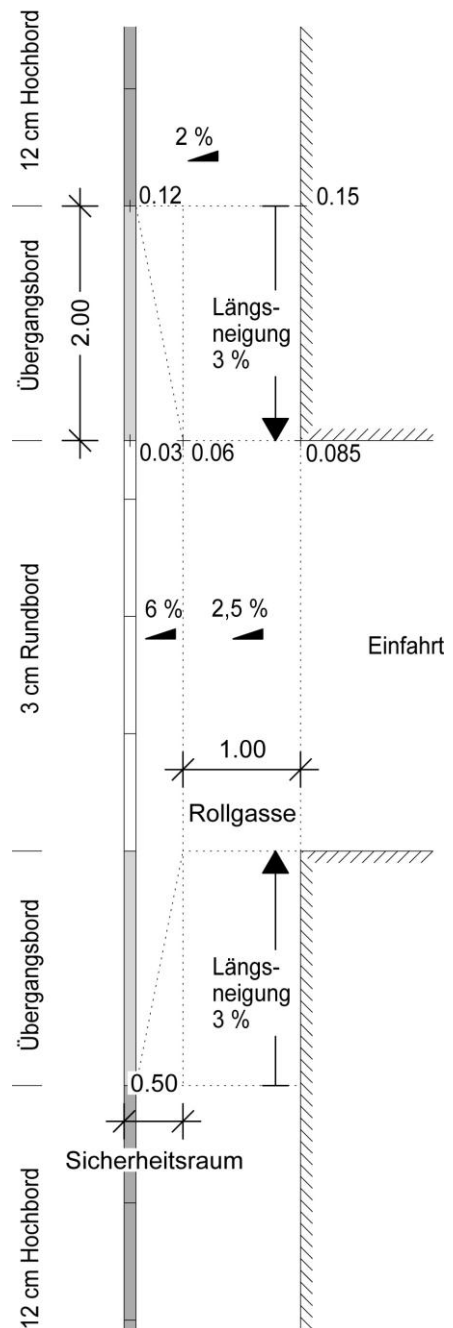


Abbildung 8: Querneigung bei Einfahrt und schmalen Gehweg

- An Einmündungen mit Bordsteinabsenkungen und gleichzeitig starken Quer- und Längsgefällen: Vergrößerungen der Gehwegbereiche z. B. durch Gehwegnasen (außerhalb notwendiger Schleppkurven). Damit werden eine bessere Einsehbarkeit der Fahrbahn und eine Verminderung des Quergefälles durch Verlängerung des Weges hergestellt. Dabei Einbau von 3-cm Borden sinnvoll.
- Bei großen Kurvenradien Einbau eines Richtungsfeldes, um die Ausrichtung von querenden Menschen mit Taststock zu ermöglichen, siehe Abbildung 10.



Abbildung 9: Querneigung an Querungsstelle mit schmalem Gehweg

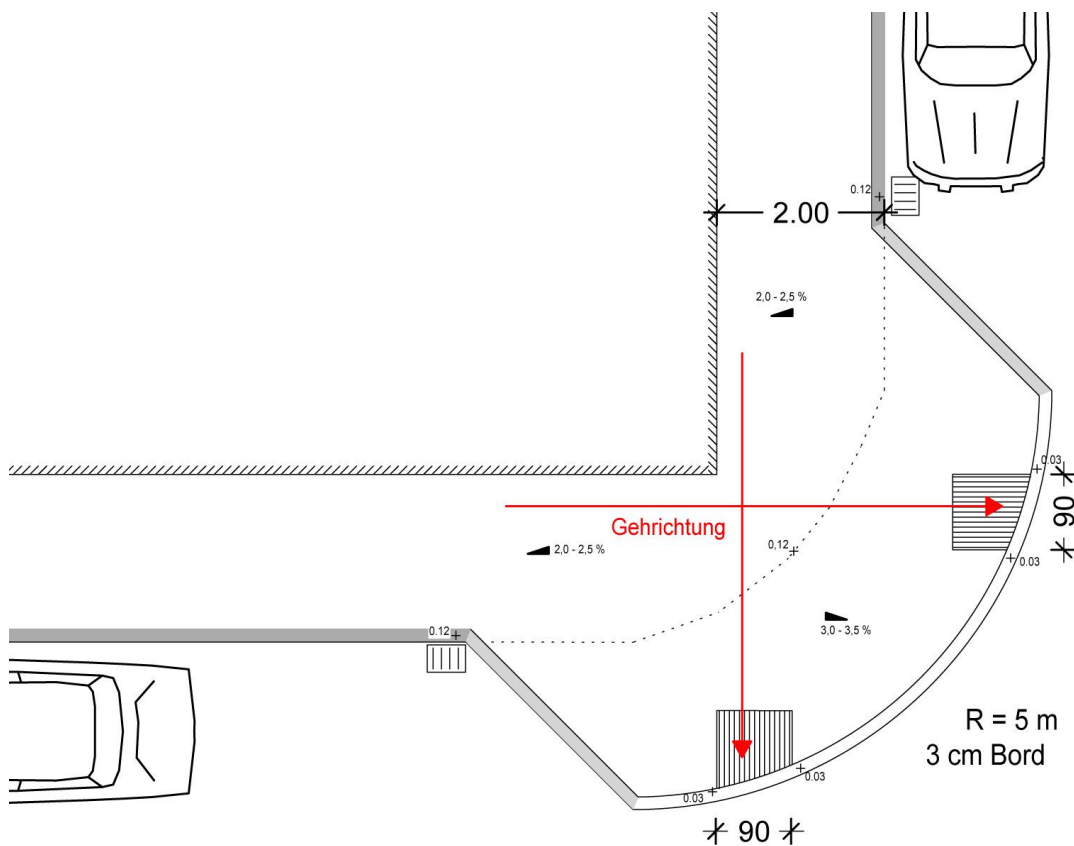


Abbildung 10: Gehwegnase mit Richtungsfeld



- Bei kleinen Kurvenradien Einbau eines geraden, lotrecht zur Gehrichtung liegenden Bordsteins zur Ausrichtung, siehe Abbildung 12.

Abbildung 11: Querneigung und unzureichende Absenkung

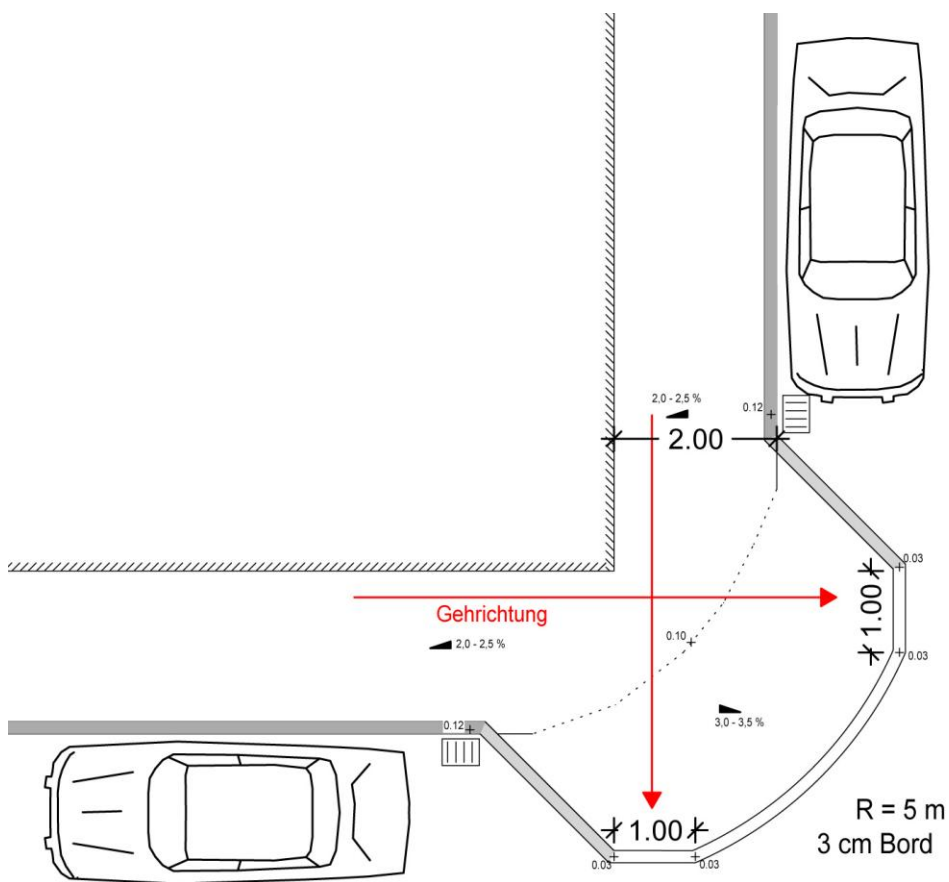


Abbildung 12: Gehwegnase ohne Richtungsfeld

- Bei geringem Aufwand (keine Querneigung, bzw. kann diese nicht beseitigt werden): Absicherung der 0-Absenkung durch Sperrfelder, Richtungsfelder zur Ausrichtung einfügen, siehe Abbildung 14



Abbildung 13: Querung mit Nullabsenkung ohne Ausrichtungsmöglichkeit

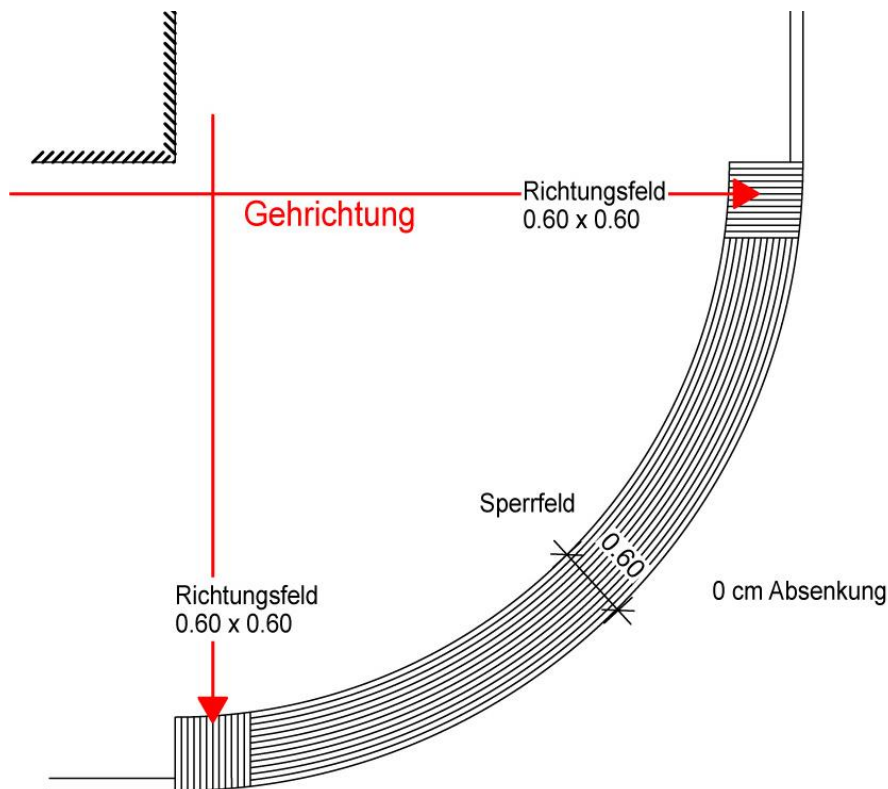


Abbildung 14: Richtungsfelder und Sperrfeld bei 0-cm Bord

- Bei höherem Aufwand (keine Querneigung, bzw. kann nur gemildert werden): Einbau eines 3-cm Bordes, Richtungsfelder zur Ausrichtung einfügen, siehe Abbildung 15.

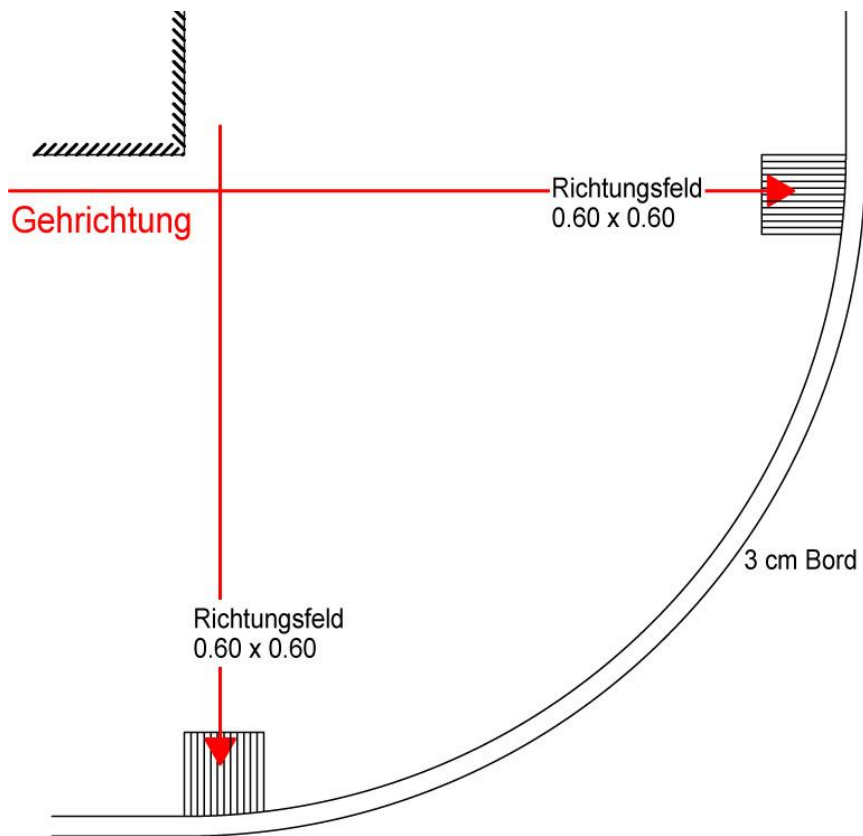


Abbildung 15: Richtungsfelder bei 3-cm Bord

c) Längsneigung

Zustand/Vorgehen bisher: In Teilen der Altstadt sind Längsneigungen ein Problem, Ursache ist die Topographie.

Regel-Standard:

- maximal 3 %
- Rampen mit Längsneigung zwischen 3 und 6 %: Zwischenpodeste alle 6 m (mit Längsneigung unter 3 %, 150 x 150 cm), siehe Abbildung 16
- Bei Wegen mit topographisch bedingten Längsneigungen alle 10 m Zwischenpodeste wie zuvor (Minden-Checkliste, E DIN 18040-3)
- Rampen mit Radabweiser (10 cm), Handläufen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen (Minden-Checkliste)

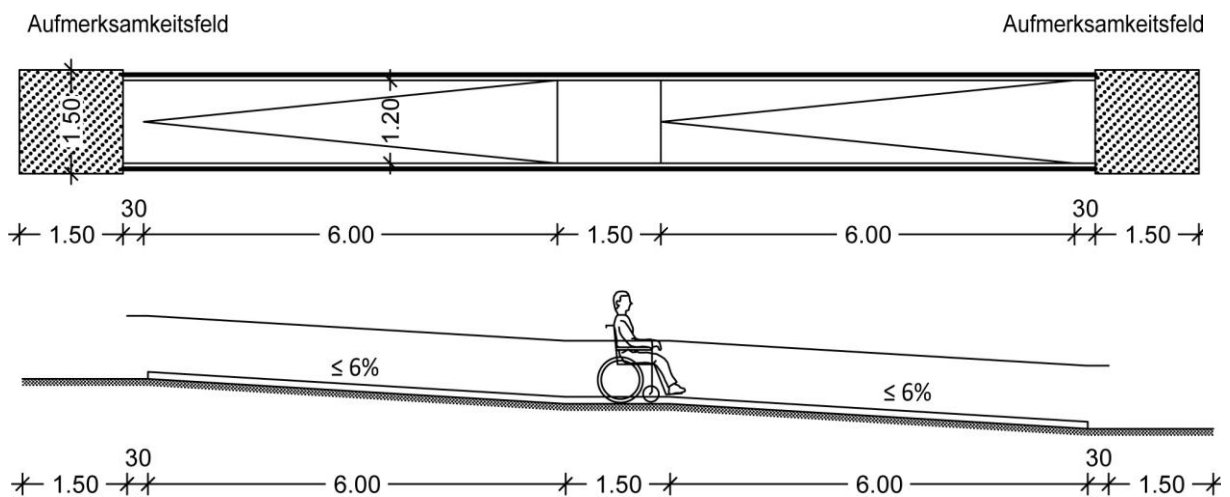


Abbildung 16: Rampe Draufsicht und Schnitt

- Wenn aufgrund der Topographie nicht möglich,
 - Angaben über die Steigungsprozente und die Länge der Steigung bereitstellen
 - alternative Wegeverbindungen und/oder Verbindungen mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) anbieten und ausschildern

3.2 Querungsstellen

a) Bordhöhen

Zustand/Vorgehen bisher: An fast allen Kreuzungen ungesicherte Nullabsenkungen (teils gesichert durch schmalen Auffindestreifen), wenige Kreuzungen ohne Absenkung, im Bahnhofsbereich getrennte und gesicherte Querungsstellen, an Grundstückseinfahrten oft 3 cm-Borde

Regel-Standard:

- Rundbord mit Einbauhöhe 3 cm, Einbautoleranz auf $\pm 10\%$ begrenzen; Radius der Kantenabrundung: 20 mm (DIN 18040-3, S. 22). Dies sollte in den Ausschreibungen der Stadt Minden ausdrücklich berücksichtigt werden.**



Abbildung 17: Ungesicherte Querungsstelle mit Nullabsenkung

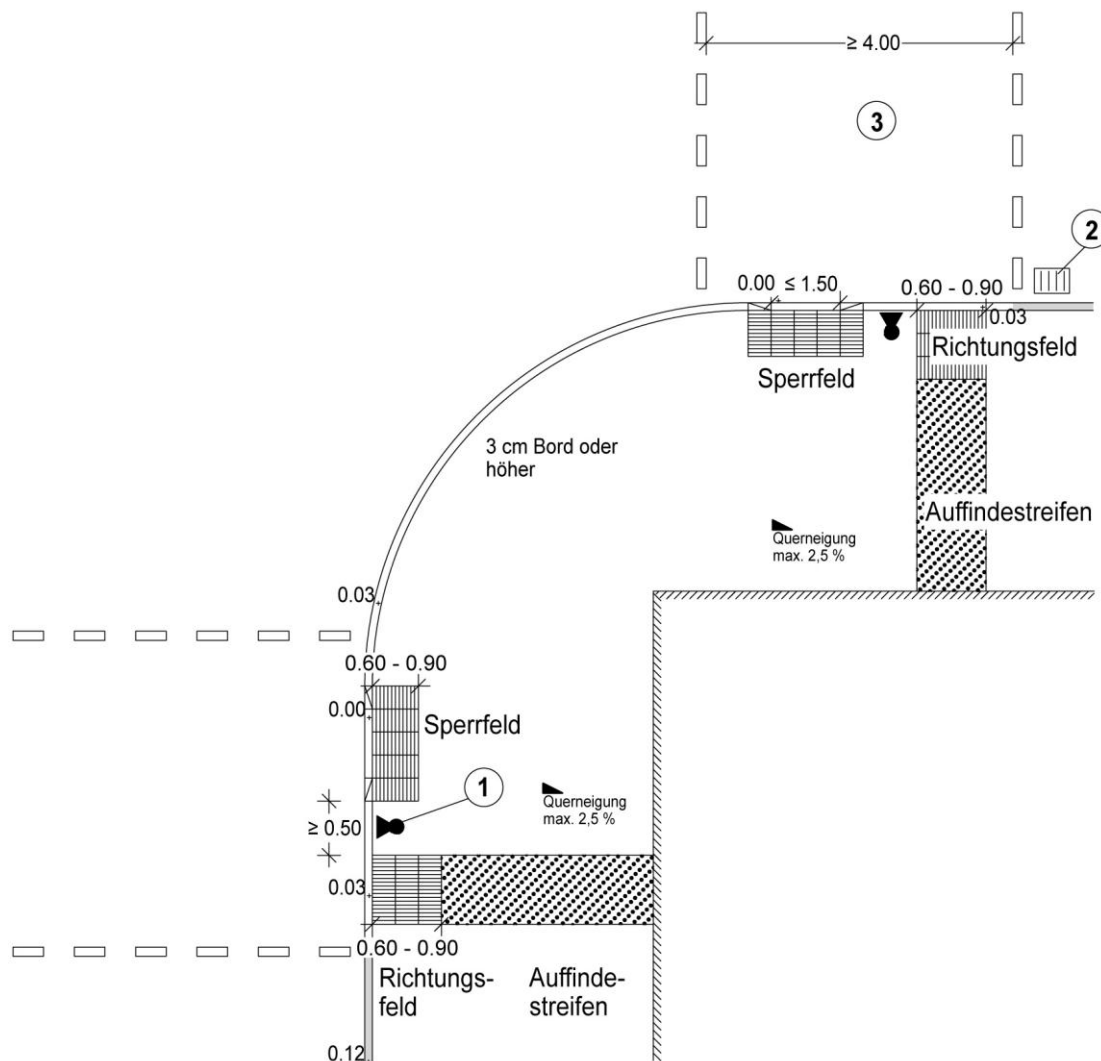


Abbildung 18: Differenzierte Querung bei gesicherter Querung (1=Lichtsignalanlage; 2=Regenrinne; 3=alternativ: FGÜ)

- In Situationen mit entsprechender Dimensionierung des Straßenfreiraums:
differenzierte Querung sowohl für gesicherte Querung an Lichtsignalanlagen und bei Zebrastreifen (siehe Abbildung 18) als auch für ungesicherte Querungen (siehe Abbildung 20)
- Baudetails:
 - Bordhöhen ≥ 6 cm mit Richtungsfeld (RF) und 0 cm mit Sperrfeld (SF) (Abweichung zur Minden-Checkliste: 6 cm und 0 cm, da bauliche Abwicklung nur in sehr großen Kreuzungsbereichen möglich)
 - Nullabsenkung 0,60 – 0,90 cm Breite (max. 200 cm bei gemeinsamen Geh- und Radweg)
 - Auffindestreifen (AFS) zur gesicherten Querung und Richtungsfeld (RF)



Abbildung 19: Gesicherte Querungsstelle mit falsch ausgerichtetem Richtungsfeld

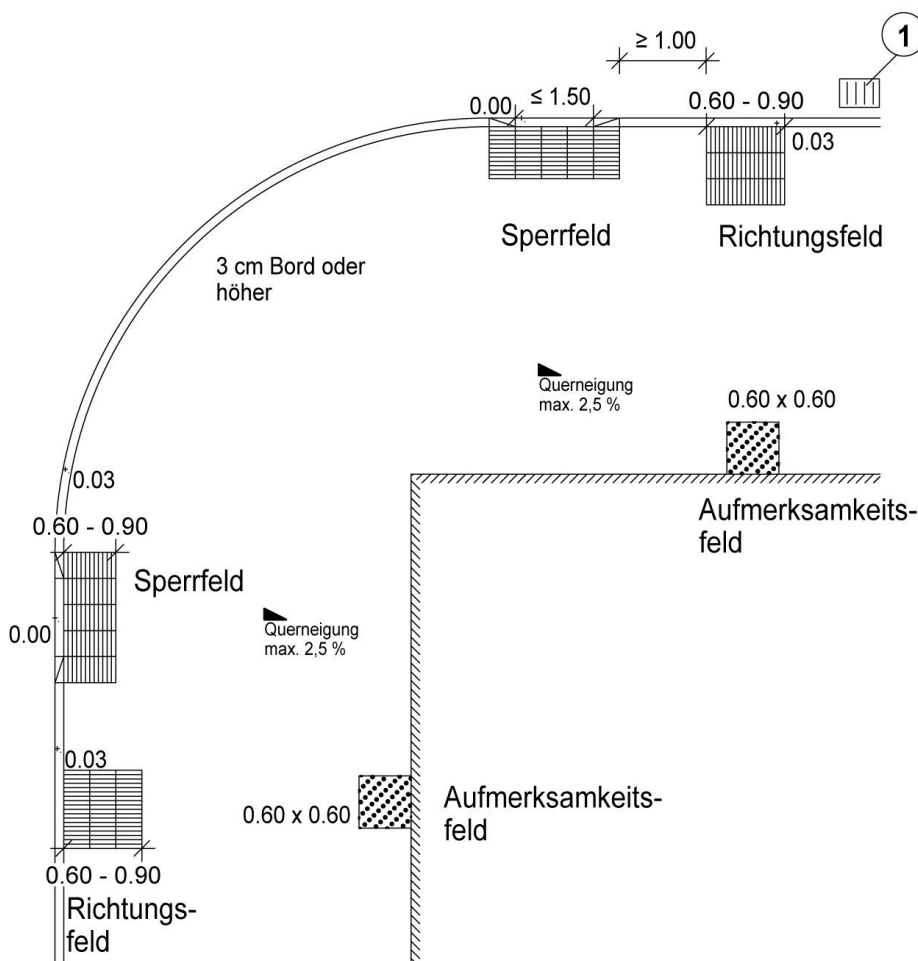


Abbildung 20: Differenzierte Querung mit ungesicherter Querung (1=Regereinlauf)



- Unterbrechung des Auffindestreifens bei Radwegen und taktile erfassbare Trennung zwischen Geh- und Radweg; siehe Abbildung 22

Abbildung 21: Differenzierte und gesicherte Querungssituation, mit Unterbrechung bei Radweg

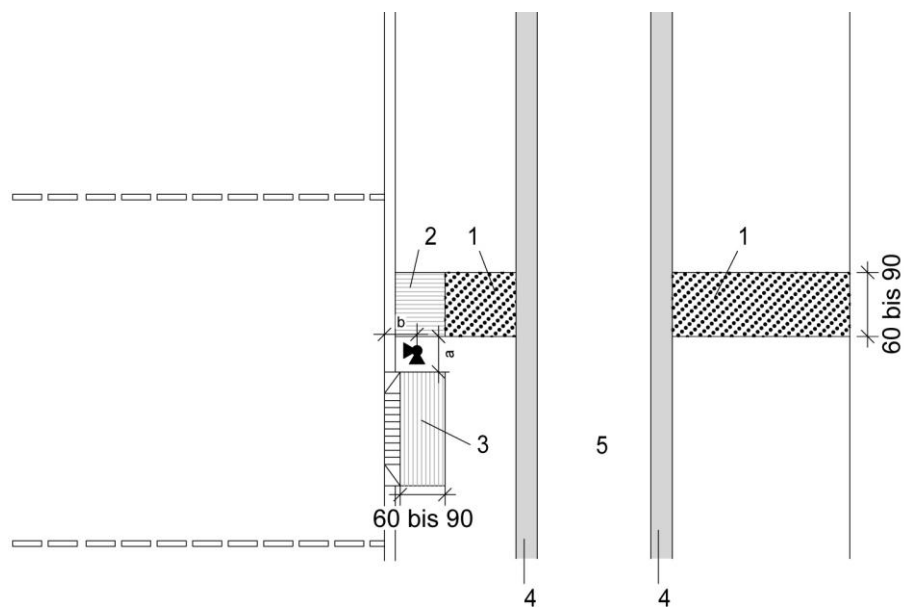


Abbildung 22: Gesicherte Querungsstelle mit Radweg (1=Auffindestreifen, 2=Richtungsfeld, 3=Sperrfeld, 4=Trennstreifen, 5=Radweg)

- Bei Querungsbedarf außerhalb von Knotenpunkten: Absenkungen zur Fahrbahnquerung gespiegelt auf beiden Seiten herstellen (ggf. unter Einbeziehung abgesenkter Einfahrten)

** Erläuterung zur Bordsteinrundung. Nach der RAST06 sind Bordsteinrundungen mit $R=10$ mm vorgeschlagen, nach H BVA mit $R=15$ mm, nach der DIN 18040-3 $R=20$ mm. Das in der DIN verwendete Maß basiert auf der ersten wissenschaftlichen Untersuchung zu Bordsteinen und Barrierefreiheit, durchgeführt im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, erschienen im Dezember 2014. Danach werden die Bordsteinhöhe von 3 cm und die Bordsteinrundung von 2 cm (bei einer Untersuchung von 1,5 bis 5 cm sowie gefasteten Steinen) empfohlen. Die Abmessungen werden als „nicht optimal“ für die jeweiligen Gruppen der blinden und sehbehinderten Menschen bzw. Rollator- und Rollstuhlnutzer/innen bezeichnet (BAST, Heft V 242, S 116), doch stellen den besten Kompromiss zwischen den beiden Gruppen und der Bautechnik dar.

b) Lichtsignalanlagen: Gehgeschwindigkeit und Freigabezeit

Zustand/Vorgehen bisher: in der Regel eine Räumgeschwindigkeit von 1,2 m/s, unterschiedliche Länge der Grünzeiten je nach Alter der Anlage.

Regel-Standard:

- Gehgeschwindigkeit:
 - Regelwert 1,2 m/s (Abweichung RiLSA: Spannbreite von 1 bis 1,5 m/s für zu Fuß Gehende und von 0,5 bis 0,8 m/s für körperlich beeinträchtigte Menschen)
 - Bei Lichtsignalanlagen, welche überwiegend dem Schutz älterer und mobilitätseingeschränkter Personen dienen: 1 m/s (Minden-Checkliste, RiLSA)
- Freigabezeit:
 - mindestens 5 s und rechnerisch sollte mindestens die halbe Furtlänge zurücklegbar sein (RiLSA, Abweichung in E-DIN: 4,4 s)
 - Bei Nachrüstung oder Neuanlage von Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ¹: Freigabezeit für Querung gesamte Furtlänge

c) Lichtsignalanlagen: Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen

Zustand/Vorgehen bisher: Einige Lichtsignalanlagen besitzen die zu empfehlenden Zusatzeinrichtungen, einige sind nur unzureichend ausgestattet, oft fehlt das akustische Signal oder dieses ist zu leise. Auffindestreifen sind meistens nicht vorhanden, bestehende sind oft (mit Ausnahme derer im Bahnhofsbereich) zu schmal.

Regel-Standard:

- Bei Nachrüstung oder Neuanlage von Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an RiLSA oder Minden-Checkliste (Seiten 62 bis 63) orientieren (ggf. Anpassung an neuen Entwurf der DIN 32981)
- Hinführung durch Bodenindikatoren, Details siehe Kapitel 3.5
- Signalgeber angeordnet in einer Flucht in der Mittelachse der Furt (bei schmalen Furten links), Abstand benachbarter akustischer Signalgeber mindestens 5 m
- Orientierungssignal zum Auffinden der Lichtsignalanlage: Taktfrequenz von 1,2 Hz \pm 0,1 Hz, Montage in 210 cm - 230 cm Höhe, Taktgeräusch hörbar bis 4 m – 5 m (Reduzierung möglich, wenn es Bodenindikatoren gibt)



Abbildung 23: Lichtsignalanlage mit in den Ampelkopf integrierter Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte, Bremen

¹ akustische und/oder taktile Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte

- Freigabesignal zur Anzeige der Fußgängergrünphase: getaktetes Sinussignal (880 Hz \pm 50 Hz) oder Frequenzgemisch; Taktfrequenz: 4 Hz \pm 0,2 Hz, Montage in 210 cm – 250 cm Höhe, Abstrahlung zur Straßenmitte
- Beide Signale mit automatischer Anpassung an Umgebungsgeräusche
- Taktiler Freigabesignal durch Vibration: nur ergänzend zu akustischem Freigabesignal
- Anforderungstaster in 85 cm Höhe (straßenabgewandt), darin die Gehrichtung durch erhabenen Pfeil kennzeichnen und eine weitere Information in folgenden Fällen anbringen, nach Priorität gelistet:
 - auf Sonderspuren oder schienengebundenen Verkehrsmitteln durch Querkerbe(n) hinweisen (4 mm breit und 2 mm tief)
 - auf weiteren Anforderungstaster auf einer Schutzinsel durch erhabene(n) Punkt(e) hinweisen
 - auf Schutzinsel ohne weiteren Anforderungstaster durch erhabene(n) Querbalken hinweisen (2 mm breit)
- Keine alleinige (Nacht)-Abschaltung nur der Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen, wenn die Lichtsignalanlage selbst noch in Betrieb ist
- Signalgebermast höchstens 60 cm vom Auffindestreifen entfernt (bei breiten Querungen zw. Nullabsenkung und Auffindestreifen)
- Regelmäßige Prüfung der Anlagen auf Funktionsfähigkeit, zumindest in der Nähe wichtiger Ziele
- Eigenständige Bedarfsanlagen für blinde und sehbehinderte Menschen: Einrichtung einer Bedarfsanlage, wenn in komplexen Verhältnisse keine akustische Orientierung über die ankommenden und abfahrenden Fahrzeuge möglich ist (Quelle: H BVA)

3.3 ÖPNV

a) Haltestellen

Zustand/Vorgehen bisher: Ein Teil der Haltestellen ist nicht barrierefrei.

Regel-Standard:

- Möglichst gerader Verlauf (nicht in Radien); falls unvermeidbar: Bogenradius so groß, dass barrierefreier Ein- und Ausstieg gewährleistet ist
- Mindestens einen Zugang/Überquerungsstelle zur Haltestelle barrierefrei ausführen
- Wichtige Ziele (siehe dazu auch Kapitel 5.5 „Gebäudezugänge“) von barrierefrei gestalteten Haltestellen aus erreichbar (Beachtung der Wegekette); dafür außerhalb der direkten Haltebuchten Absenkung der Bordsteine auf 3 cm (Minden-Checkliste) oder differenzierte Querungen
- Bordhöhe mindestens 18 cm, möglichst höher (am Ein-/Ausstieg für Menschen im Rollstuhl ist eine Höhe von 22 cm sinnvoll), Abstimmung mit Bustypen erforderlich **
- Einheitliche Positionierung der Einstiege an Haltestellen (Minden-Checkliste)
- Einsatz spezieller Formsteine zur Minimierung des Restspaltes bei Bussen
- Nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 250 cm, vor Einbauten Rangierflächen von mindestens 150 cm x 150 cm; kontrastreiche Gestaltung der Haltestellen; Sitzgelegenheiten anbieten; weiteres zur Ausstattung des Wartebereiches siehe Minden-Checkliste
- Bodenindikatoren siehe Abbildung 24:
Auffindestreifen über gesamte Breite des Gehweges (Rippen parallel zum Bord, min. 60 cm Tiefe, besser 90 cm), Einstiegsfeld (Rippen, 120 cm x 90 cm) (DIN 32984; Abweichung zum Leitfaden NRW: hier das Einstiegsfeld aus Noppen)
- Haltestellentyp Bucht: Anlage nur in den in der EAÖ genannten Ausnahmefällen (z. B. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, anbaufreie Straßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit > 50 km/h)
- Haltestellentyp Kap/Fahrbahnrand: Führung des Radverkehrs außerhalb der Fahrgast-Warteflächen
- Haltestellentyp Mittellage (z. B. ZOB)
 - Gesicherte und barrierefreie Wegeführung vom Seitenraum zur Haltestelle
 - Auffindbarkeit durch Hinweis auf Querung
 - Querung von Anlagen wie die von Fahrbahnen mit Auffindestreifen und Richtungsfeld, siehe Kapitel 3.2
 - Auf der Haltestelleninsel: Leitstreifen mit Einstiegsfeld

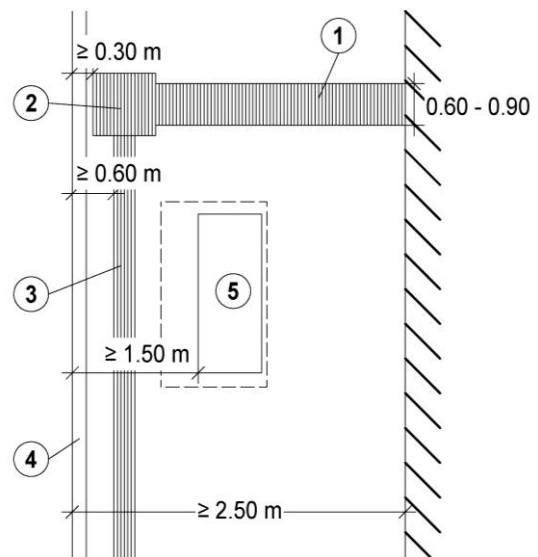


Abbildung 24: Leitsystem an Bushaltestellen (1=Auffindestreifen, 2=Einstiegsfeld, 3=Leitstreifen, 4=Sonderbord, 5=Wartehaus)

**** Anmerkung zur Bordhöhe:** In der europaweiten Diskussion zur Ausgestaltung von barrierefreien Bushaltestellen wird teilweise das 22 cm hohe Haltebord als verbesserte Einstiegshilfe diskutiert. Das entgegenstehende Problem bei dieser Höhe ist jedoch das Überstreichen von Teilen des Fahrzeugkastens über den Bord: Wenn der Wagen vollbesetzt oder materialermüdet ist, kann er im ungünstigen Fall auf dem Bord aufsetzen. Es wird zwar an verschiedenen technischen Lösungen gearbeitet, aber zurzeit ist ein 22 cm-Bord nur bei Haltestellen möglich, die direkt an der Fahrbahn liegen und parallel angefahren werden können (Straßenrand außerhalb von Kurvenbereichen, Kap-Haltestellen).

Nach Auskunft der BVO (Herrn Steeg, 5.2.2015) und vom SBM (Herrn Steen, 6.2.2015) sind die Busse der BVO mit Absenkvorrichtungen (kneeling) ausgestattet. Die Leistungen wurden so ausgeschrieben, dass die üblichen Haltestellen mit einer Bordhöhe von 15 bis 18 cm bedient werden können. Bei einem dritten Haltestellentypen in einem Netz wird das Problem verschärft, dass die Busfahrer/innen von Haltestelle zu Haltestelle unterschiedliche Anfahrten und Handgriffe umsetzen müssten.

Nach allgemeiner Erfahrung ist eine Bordhöhe von 18 cm mit Absenken ausreichend für einen barrierefreien Einstieg. 22 cm-Borde sind eher für ein dichtes Haltestellennetz in der (Groß-)Stadt relevant, weil die Kneeling-Zeit dann eingespart werden kann, die dort mit den häufigen Halten eher zu Buche schlägt. In Minden sollte dagegen angestrebt werden, eine einheitliche Bordhöhe von 18 cm herzustellen, die die Anfahrt der Busse und den Einstieg vereinheitlicht, sowie möglichst fahrbahnparallele Bushaltestellen herzustellen, um Spalten zum Bord zu vermeiden. Dies müsste von SBM umgesetzt und bei den Ausschreibungen des Linienverkehrs berücksichtigt werden.

b) Haltestellen Verknüpfungspunkte

Zustand/Vorgehen bisher: Der zentrale Omnibusbahnhof in der Innenstadt ist entsprechend nachstehender Empfehlungen hergestellt. In der durchgeführten Umfrage werden die gegenläufigen Anfahrrichtungen der Buslinien kritisch angemerkt, siehe Kapitel 1.2. Für den zentralen Busumstieg am Bahnhof Minden sind die Empfehlungen zu prüfen.

Regel-Standard:

- Form: möglichst kompakt
- Konzentrierte Anordnung der Haltestelle und direkte Wegeführungen (Mittelbussteige)
- Durchgängiges Wegeleitsystem vom Zugang bis zu den Bussteigen; Verknüpfung mit der Umgebung bzw. angrenzendem örtlichen Leitsystem
- Abzweigungen, Richtungswechsel, Treppen und ggf. Aufzüge kenntlich machen
- Anfang und Ende des Leitsystems sind durch Auffindestreifen quer über den Gehweg bzw. Zugang kenntlich zu machen. Bei vorhandener Alternative ist für blinde und sehbehinderte Menschen die Wegeführung über Treppen der Führung über Rampen vorzuziehen
- Busbahnhöfe: Orientierungsmöglichkeit zum Umsteigen zwischen den einzelnen Bussteigen; ggf. Strukturwechsel zur Leitung über Fahrbahnbereiche
- Ergänzende Orientierungsmöglichkeiten nach dem 2-Sinne-Prinzip prüfen (z. B. Fahrplananzeige und -ansage, Übersichtspläne zur Orientierung mit taktilen Hinweisen, dynamische Fahrgastinformationssysteme u.a.) für blinde und sehbehinderte Menschen und für Menschen mit Lernschwierigkeiten und kognitiven Beeinträchtigungen

3.4 Einzelne Elemente

a) Gehwegüberfahrten an Einmündungen

Zustand/Vorgehen bisher: Oft starke Querneigung vorhanden.

Regel-Standard:

- Gehwegüberfahrten, wenn möglich, auf Gehwegniveau aufpflastern und ggf. kennzeichnen, wenn kein 3 cm-Bord vorhanden (Richtungsfeld 60 cm Rippen und Aufmerksamkeitsfeld 30 cm Noppen über Gehwegbreite), siehe Abbildung 26
- Querneigung höchstens 2,5 %



Abbildung 25: Einmündung mit starken Quergefällen

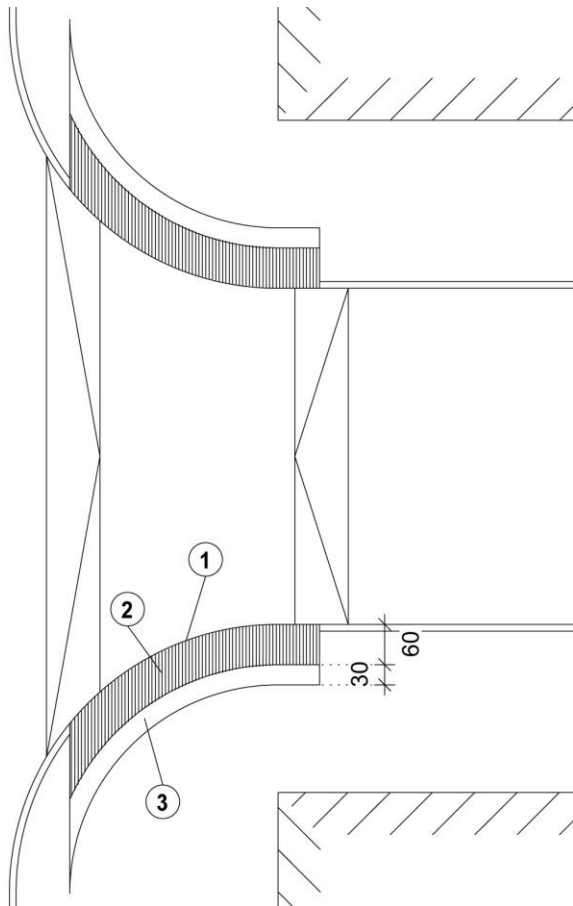


Abbildung 26: Gehwegüberfahrt mit Bodenindikatoren (1=Bordhöhe 0 cm, 2=Richtungsfeld, 3=Aufmerksamkeitsfeld)

b) Oberflächen

Zustand/Vorgehen bisher: In der Altstadt teils unebene, schlecht berollbare Pflasterflächen (Großpflaster, breite, tiefe Fugen) und tiefe seitliche Rinnen.

Regel-Standard:

- Grundsätzlich nur plane Pflasterung, Platten oder Asphalt (Unfallgefahr); die ebene und engfugige Pflasterung sollte möglichst vollflächig erfolgen (Minden-Checkliste), aber mindestens auf einem Streifen von 130 cm (Abweichung: in Minden-Checkliste werden 120 cm empfohlen). Vergleiche Grundmaße unter Kapitel 2.1
- Bei breitfugiger Pflasterung ist eine Ausfugung mit wasserdurchlässigem Kunstharz sinnvoll, wenn keine neue Pflasterung möglich ist
- Genaue Auswahl des Belags in der Innenstadt bzw. Altstadt entsprechend Entscheidungsschema (siehe Kapitel 2.6 b), Kontraste (Leuchtdichte) und Blendfreiheit beachten (siehe auch Kapitel 3.5)
- Geeignete Beläge:
 - Asphalt als Gehwegbelag gut berollbar; Kontrast zur Fahrbahn durch helles Bord gewährleisten
 - Betonplatten oder Betonrechteckpflaster (ohne Fase)
- Altstadt:
 - Kleines, oberflächlich glattes und gut verfugtes Pflaster
 - Zur Orientierung auch Größenunterschiede beim Pflaster notwendig
 - Groß- oder mittelformatige geschliffene oder gesägte Natursteine gut geeignet; auch Klinker, wenn sie dauerhaft eben verlegt sind
 - Mittel- bis großformatige Platten gut geeignet
 - Ggf. Anlegen von Furten mit gut berollbaren Steinen (im Abstand Rollstuhl-/Rollator-Reifen, Kinderwägen etc.)
 - Je stärker die Steigung desto wichtiger ein gut berollbarer aber nicht rutschiger Belag

c) Beleuchtung

Regel-Standard:

- Aufstellen der Leuchten außerhalb von Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs
- Masten visuell kontrastierend markieren
- Gleichmäßige blendfreie Ausleuchtung der Wegekette (Verkehrsflächen, Orientierungspunkte); keine Nachtabschaltung von Leuchten
- Treppen beleuchten, damit Treppenanlage frühzeitig zu erkennen ist
- Lichtfarbe auf die Farbe eventuell vorhandener, visuell kontrastierender Elemente mit Warn- oder Leitfunktion abstimmen

d) Trennung Rad- und Gehwege

Zustand/Vorgehen bisher: Oft keine taktile und visuell wahrnehmbare Trennung vorhanden. Führt zu Gefahrenstellen für blinde, sehbehinderte wie auch gehörlose Menschen.

Regel-Standard:

- Niveaugleicher Rad- und Gehweg ist zu vermeiden oder mit visuell und taktilem Trennstreifen zu versehen, siehe Abbildung 28. Als Trennstreifen eignet sich auf Asphalt oder Beton die Nutzung von Kaltplastikstreifen (Haltbarkeit abhängig von Verkehrsfrequenz), bei Oberflächen aus Pflastersteinen oder Platten empfiehlt sich breitfugig verlegtes Kleinpflaster, siehe Abbildung 29

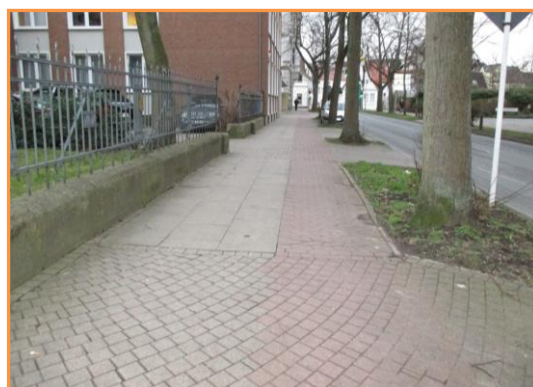


Abbildung 27: Rad- und Gehweg ohne taktile Trennung

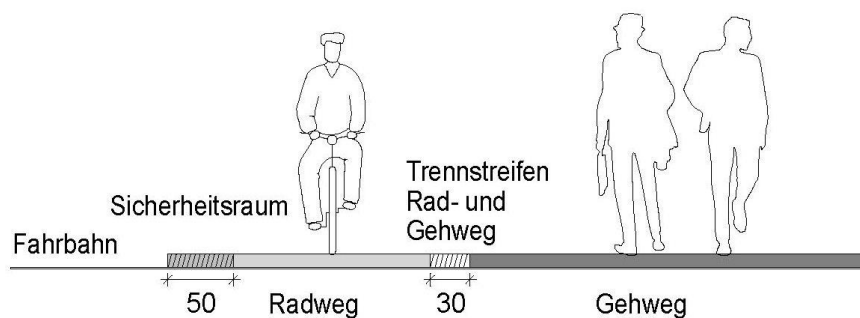


Abbildung 28: Trennstreifen zwischen Rad- und Gehweg



Abbildung 29: Begrenzung aus Naturpflaster (links) und Kaltplastik (rechts), Bremen

- Im Bestand Trennstreifen zwischen Rad- und Gehweg mindestens im Bereich von größeren Kreuzungen nachträglich zur Sortierung der Verkehre einbauen, siehe Abbildung 30

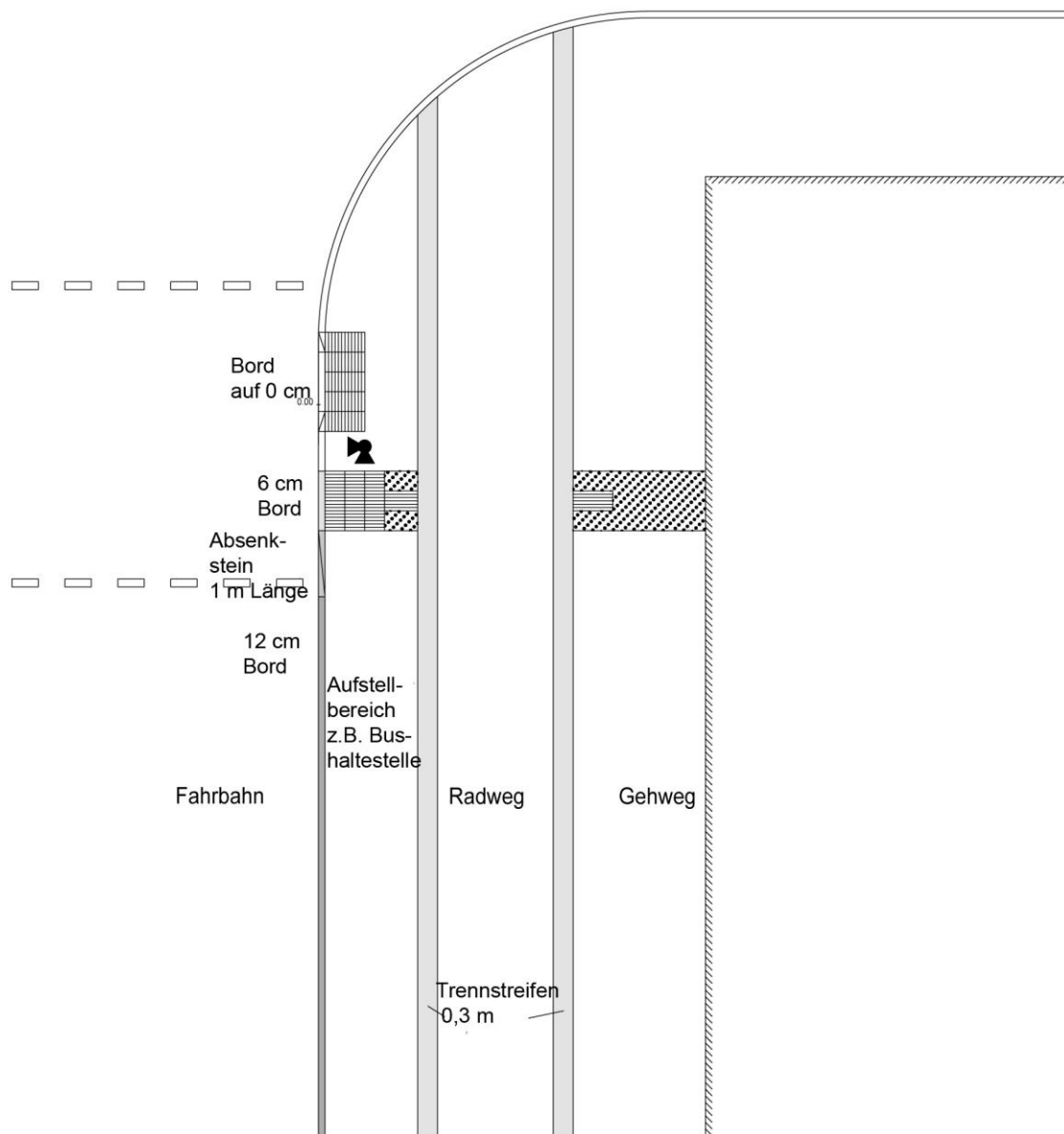


Abbildung 30: Trennung zwischen Geh- und Radweg an Kreuzung

- Bei Überführung des Radweges auf die Fahrbahn als eigenständiger Radfahrstreifen: ca. 10 m vor der Abrampung für den Radverkehr Beginn des Trennstreifens: Trennstreifen aus Kleinpflaster herstellen sowie Sperrfelder (Formstein) einbauen (notfalls mit Kaltplastik markieren), um ein irrtümliches auf die Fahrbahn Laufen zu vermeiden, siehe Abbildung 31

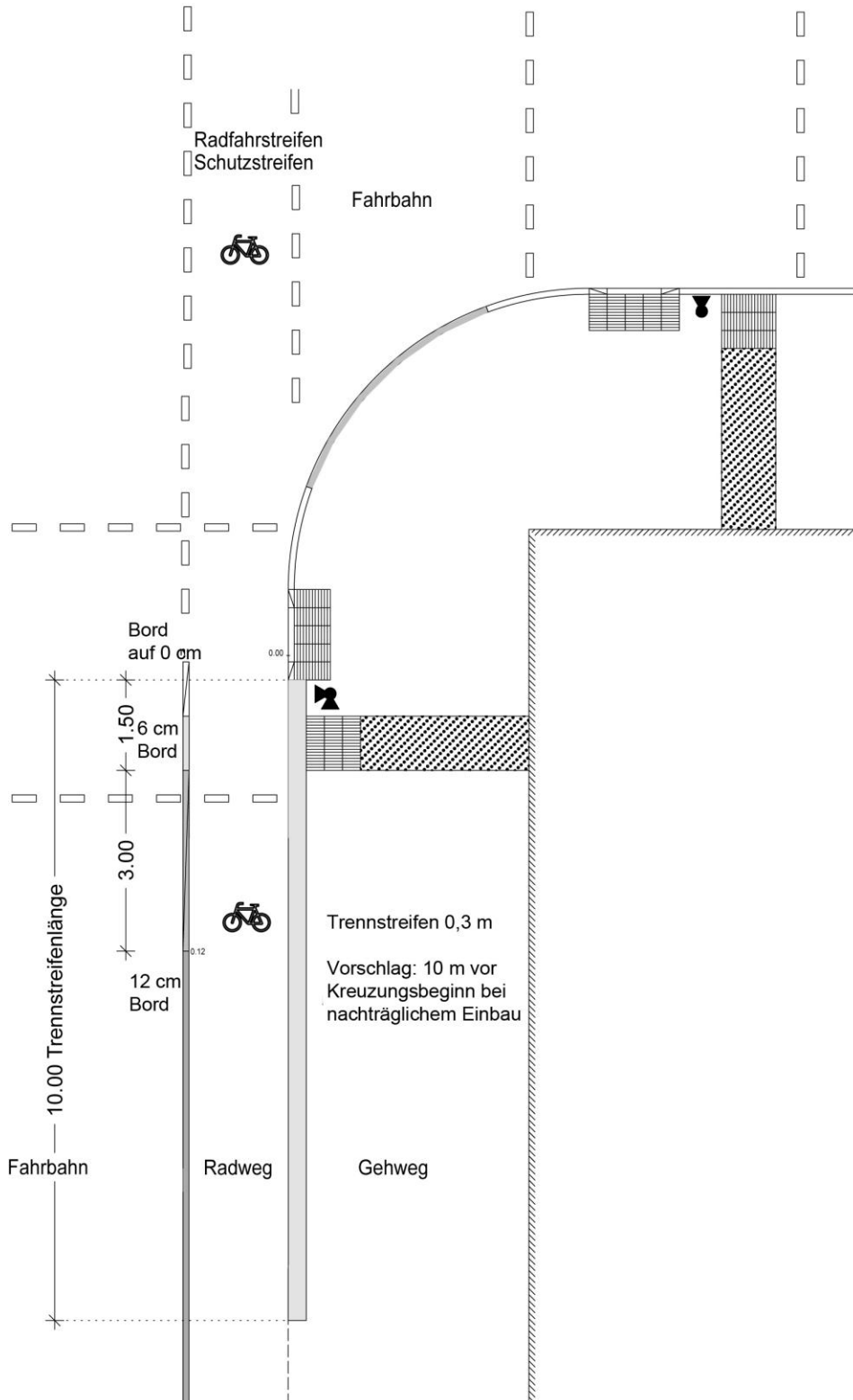


Abbildung 31: Trennung zwischen Geh- und Radweg an Kreuzung mit Überführung auf Radfahrstreifen

e) Geländer und Handläufe

Zustand/Vorgehen bisher: Die Martinitreppe hat ein Geländer, im Glacis gibt es jedoch teilweise Treppen ohne Geländer.

Regel-Standard:

- Geländer: Sockel mit Höhe ≥ 3 cm oder Sockelleiste in einer Höhe von ≤ 15 cm über dem Boden
- Handläufe: beidseitig anbringen, in Höhe von 85 cm bis 90 cm, gemessen von der vorderen Kante der Stufe; auf mindestens einer Seite zusätzlich in 65 cm Höhe, ggf. beidseitig doppelläufig; Enden nach unten oder wenn möglich zur Wand abgekröpft, auf Zwischenpodesten durchgeführt und ≥ 30 cm vor/nach den Treppenantritten waagrecht fortgeführt; Profil oval oder kreisförmig mit einem Durchmesser von 3 cm bis 4,5 cm; optional: Informationen zur Orientierung in tastbarer Normal- und Punktschrift (Braille)

f) Bänke

Zustand/Vorgehen bisher: Im Glacis stehen Bänke oft nicht auf Gehwegniveau oder an den Gehwegen und sind schlecht auffindbar.

Regel-Standard:

- An Haupttrouten der Vorrangrouten und des Glacis-Rundweges im Abstand von 300 m (inkl. Sitzgelegenheiten an Haltestellen, Mauern etc.); in hochfrequentierten Bereichen wie der Innenstadt mehr Bänke (Minden-Checkliste: möglichst alle 100 m)
- Standorte mit entsprechenden Akteuren absprechen
- Stabile Arm- und Rückenlehnen (teils ohne Armlehnen, zum Umsetzen); in besonderen Situationen auch Bänke ohne Rückenlehne
- Sitzfläche waagrecht in ca. 48 cm Höhe (Abweichung Minden-Checkliste: 46 cm – 48 cm), ggf. auch Sitzflächen für kleinwüchsige Menschen (Sitzhöhe und Sitztiefe: 30 cm)
- Neben der Sitzgelegenheit stufenlos zugängliche Ruhefläche von 150 cm x 150 cm für Rollstuhl/Rollator
- Anlehnmöglichkeiten als Alternative zu Sitzen

g) Erkennbarkeit und Verhinderung der Unterlaufbarkeit von Stadtmobiliar

Zustand/Vorgehen bisher: Umlaufschranken sind nicht vor Unterlaufen gesichert, Poller sind selten markiert und teils in Hauptgehrichtung, sodass sie eine Gefahr für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung darstellen.

Regel-Standard:

- Stadtmobiliar immer außerhalb des Verkehrs- und Sicherheitsraums anordnen; notwendige Bewegungsflächen für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung beachten
- Stadtmobiliar muss für blinde und sehbehinderte Menschen rechtzeitig wahrnehmbar sein; die Unterlaufbarkeit von Stadtmobiliar durch Nutzer/innen von Langstöcken muss verhindert werden; umsetzbar durch:
 - Mobiliar reicht bis zum Boden
 - Unteres Ende maximal 15 cm hoch
 - Tastleiste in einer Höhe von ≤ 15 cm (Unterkante) über dem Boden (z. B. Querstreben bei Umlaufschranke; da es hierfür keine standardmäßige Herstellung gibt, muss auf Sonderanfertigungen zurückgegriffen werden)
 - Sockel mit Höhe ≥ 3 cm
 - Belagwechsel vor dem Element (Tiefe ≥ 60 cm), z. B. mit bruchrauem Kleinpflaster
- Absperrelemente (z. B. Poller) – wenn nicht vermeidbar – mit einer Höhe von ≥ 90 cm errichten, nicht mit Ketten verbinden, in einem Abstand von ≥ 60 cm zu allen Seiten mit taktil kontrastreichen Oberflächenmaterial umpflastern
- Lichte Raumhöhe von 2,25 m bei schwebenden Elementen (z. B. Beschilderungsfahnen oder Treppen) beachten
- visuell kontrastreiche Kennzeichnung erforderlich für vertikale Einbauten und Ausstattungselemente (Fahrradabstellanlagen, Verkehrszeichenträger, Signalmasten, Leuchten, Poller, Pfosten, Zäune, Geländer, Dachstützen, Werbeträger)
- Markierungen, wenn Kontrast zur Umgebung zu gering. Höhe obere Markierung: zwischen 120 cm und 160 cm (Mitte der Markierung); Höhe untere Markierung: zwischen 40 cm und 70 cm Höhe (Unterkante der Markierung)

h) Grünanlagen



Abbildung 32: Glacisweg mit seitlicher Wegbegrenzung

Zustand/Vorgehen bisher: Im Glacis teils schlecht instand gehaltene Wege, selten Trennung zwischen Geh- und Radweg.

Regel-Standard:

- Hauptwege (Glacisweg) möglichst 220 cm breit, mindestens jedoch 110 cm, dann jedoch Begegnungsflächen alle 18 m einrichten (Minden-Checkliste)
 - Bei Steigungen von 3 bis 6 % in Abständen von höchstens 10 m Ruheflächen anordnen)
 - Wege übersichtlich gestalten und gut ausleuchten (Minden-Checkliste)
- Seitliche Wegbegrenzung für blinde Menschen tastbar gestalten (Minden-Checkliste), z. B. durch Rasenbord, erhabenen, mindestens 3 cm hohen Pflasterstreifen (Großpflaster) oder Stahlkante, siehe Abbildung 33
 - Die Oberfläche so ausbilden, dass die Räder von Rollstühlen/Rollatoren auch bei ungünstiger Witterung nicht einsinken (Minden-Checkliste); Herstellung wassergebundener Wegedecken aus bindigem kornabgestuftem Material
 - Bänke möglichst in Abständen von höchstens 300 m (Minden-Checkliste, weiteres dazu siehe Kapitel 3.4 f)

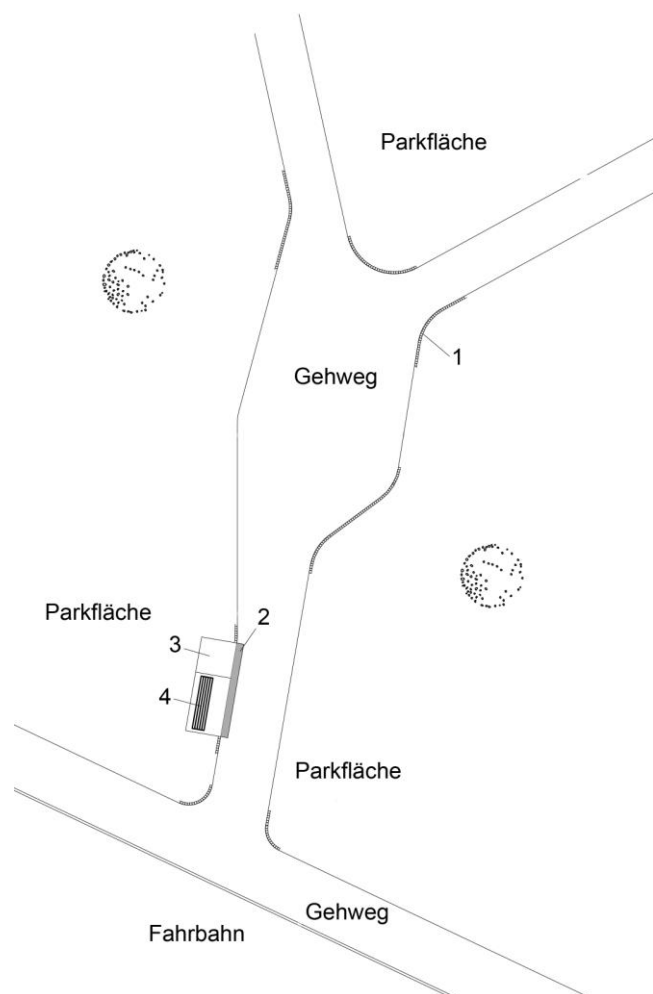
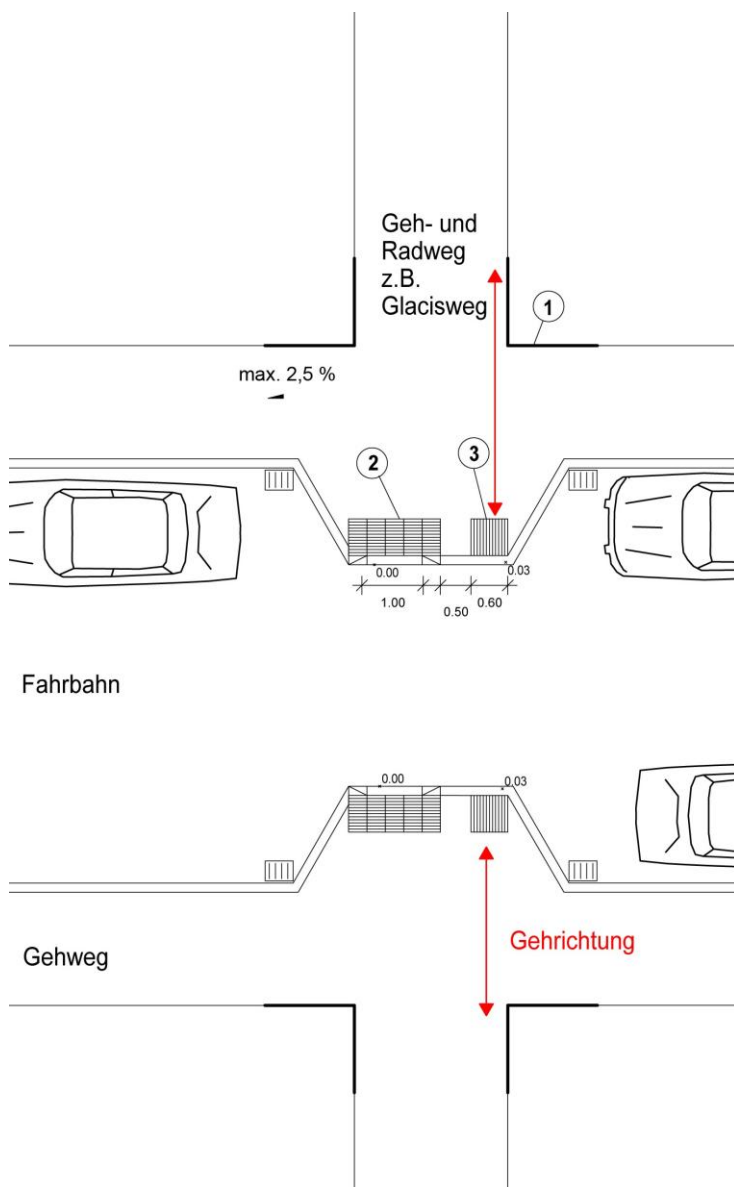


Abbildung 33: Selbstständiger Gehweg in Grünanlagen (1=Klopfkante, 2=Aufmerksamkeitsfeld für Bankstandort, 3=Bereich für Rollstuhl, 4=Bank)

- Bei Querung eines selbstständig geführten Geh- und Radweges über eine Straße mit Längsparkstreifen (wie es im Glacis häufig der Fall ist) eine Gehweg Nase einrichten. So wird die Querungsstelle nicht zugeparkt und eine evtl. starke Querneigung des straßenbegleitenden Gehweges im Bereich der Querung kann entschärft werden. Differenzierte Querung einrichten. Gut taktil wahrnehmbare Einmündung der getrennt geführten Gehwege in den die Fahrbahn ergänzenden Gehweg der Erschließungsstraße. Siehe Abbildung 35



Abbildung 34: Glacisweg quert eine Straße, Einmündung in den Glacisweg für blinde Menschen nicht wahrnehmbar



- Bei geringem Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen ist die Ausbildung als Nase mit 3 cm-Bord ohne 0-Absenkung und Richtungsfeld ausreichend.

Abbildung 35: Querung eines selbstständig geführten Geh- und Radweges über eine Straße mit Längsparkstreifen (1=Klopfkante mit Großsteinpflaster, 2=0-Absenkung mit Sperrfeld, 3=3-cm Bord mit Richtungsfeld)

3.5 Leitsysteme/Bodenindikatoren

a) Zur Orientierung geeignete Kontraste und Oberflächen

Zustand/Vorgehen bisher: Kontraste generell schlecht, insbesondere bei der Trennung von Geh- und Radwegen und bei Treppen problematisch.

Regel-Standard:

- Visueller Kontrast:
 - E DIN 18040-3: „Die wichtigsten Einflussfaktoren auf das Sehen sind Größe, Form, Farb- und Leuchtdichtekontraste und die räumliche Anordnung.“
 - Bei Natursteinbelägen in der Innenstadt bewusst mit Kontrasten arbeiten, um sehbehinderten Menschen die Orientierung zu ermöglichen
 - Da Naturstein bei Nässe Kontraste besser behält als Betonstein: möglichst Naturstein verwenden
 - Materialbeispiele: helle Granitborde oder Marmor als Grenze zu dunklen (Fahrbahn-) Oberflächen oder dunklen Gehwegflächen, dunkler Basalt zu hellen Gehwegflächen
- Taktile Kontrast, siehe auch Kapitel 3.4c
 - Z. B. durch bruchraues Klein- zu Großpflaster oder gut berollbaren Belägen gewährleistet

b) Leitsysteme/Einsatz von Bodenindikatoren

Regel-Standard:

- Monofunktionale taktile Elemente ('Bodenindikatoren') in der Regel auf komplexe oder gefährliche Situationen (z. B. Querung an großen Kreuzungen, Haltestellenbereiche, Trennung Geh- und Radweg, Fußgängerzone) begrenzen
- Überwiegend Nutzung „gängiger“ und intuitiv nutzbarer, oftmals bereits vorhandener Elemente wie Hauskanten, Mauern, Borde etc.
- Bei Unterbrechungen der Leitlinie von mehr als 5 m Länge sollten z. B. Bordsteine mit 3 cm Anschlag oder taktile erkennbare Streifen aus überfahrbarem Pflaster eingebaut werden

c) Funktion von Bodenindikatoren

Regel-Standard:

- Tausch und Neubau der Bodenindikatoren gemäß DIN-Norm 32984 und H BVA:

Nach Funktion:

- Leitfunktion:
 - Hinführung zu gesicherter Querung (Ampel, Zebrastreifen)
 - Bzw. Hinweis auf wichtige, aber ungesicherte Querung
 - Hinführung zu wichtigen Zielen (in Zielrichtung) oder zur Haltestelle (quer zur Zielrichtung auf max. 200 cm)
 - Anzeige Gehrichtung
- Orientierung
 - Verzweigungen
 - Beginn von Leitstreifen oder Leitsystemen
- Information
 - Niveauwechsel
 - Ende des Gehbereiches
- Warnung
 - Sperrfeld vor Nullabsenkung
 - Warnung vor Bahnsteigkante/Fahrzeugen
 - Trennung niveaugleicher Rad- und Gehweg bzw. Verkehrsflächen anderer Verkehrsarten

Nach Oberfläche:

- Rippen
 - Orientierung/Leitung
 - Hinführung zur Haltestelle
 - Als Sperrfeld vor Nullabsenkung
- Noppen
 - Aufforderung zu erhöhter Aufmerksamkeit/Suchen
 - Hinführung zu gesicherter Querung
 - Hinweis auf wichtige, aber ungesicherte Querung

Kleinsteinpflaster o.a. noch zu entwickelnde Strukturen für den Einsatz im Bestand

d) Verwendung, Größenordnungen, konkrete Umsetzung

Zustand/Vorgehen bisher: Wenn vorhanden, dann schmale Noppenplatten (20 cm) z. B. als Hinweis auf Lichtsignalanlage, im Bahnhofsbereich normgerechte Bodenindikatoren, in Fußgängerzone in Bau.

Regel-Standard:

- Alle BI: kontrastreich zum umgebenden Belag, ansonsten Begleitstreifen notwendig, Leuchtdichtekontrast als Messwert
- Tausch und Neubau der Bodenindikatoren gemäß Norm und H BVA:
- Leitstreifen – Rippenprofil:
 - Leitstreifenbreite: 30 cm, vorzugsweise 60 cm; Verlegerichtung = Gehrichtung Gehweg
 - Abstand zu Einbauten: in der Regel mindestens 60 cm; mindestens 120 cm bei Mobiliar mit notwendigem Bewegungsraum und bei Fahrradständern als erforderlicher Abstand zum Standort des eingestellten Fahrrads (Abweichung zur DIN 32984 u. Minden-Checkliste bei 120 cm zu Mobiliar/Fahrradständer)
 - Über dem Leitstreifen einschließlich des beidseitigen Abstandsbereiches ist durchgehend eine lichte Höhe von mindestens 230 cm einzuhalten (Minden-Checkliste)
- Auffinde- und Abschlussstreifen – differenziert:
 - 60 cm, vorzugsweise 90 cm Tiefe (über gesamte Gehwegbreite)
 - Noppenstruktur zur Hinführung auf mit Zebrastreifen oder Lichtsignalanlage (mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen) gesicherte Querungsstellen
 - Rippenstruktur in Gehrichtung: zu Haltestellen oder anderen Zielen
 - Unterbrechung bei Querung eines Radweges
- Einstiegsfeld – Rippe parallel zu Bord/Kante:
 - 90 cm Tiefe und 90 bzw. 120 cm Breite
 - 30 cm Sicherheitsabstand zum Bord bzw. zur Bahnsteigkante
 - Ergänzung: bei mehreren Einstiegsfeldern oder zur Verbesserung der Orientierung: Leitstreifen in 60 cm Abstand parallel zur Bordkante, Rippenverlauf parallel zur Bordkante
- Richtungsfelder mit oder ohne Auffindestreifen:
 - Ausrichtung der Rippenstruktur in Gehrichtung Überquerung/Furt
 - Tiefe vorzugsweise 90 cm bzw. 60 cm
 - Breite Richtungsfeld \geq Breite Auffindestreifen
 - Ohne Auffindestreifen: wie Furt-Breite
 - Bei ungesicherter Querung und anschließendem Bord \leq 3 cm mit einem Abstand von 1 m zum Sperrfeld (Quelle: DIN 32984, Seite 31)
- Sperrfelder – Rippenstruktur parallel zum Bord:
 - Breite = Bereich mit Bordhöhen unter 3 cm
 - Tiefe vorzugsweise 90 cm bzw. 60 cm

- Länge max. 100 cm (nach Richtlinie), ausnahmsweise 150 cm (um Radwegeübergänge von gemeinsamen Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn zu kennzeichnen)
- **Begrenzungsstreifen Rad- und Gehweg:**
 - Breite: vorzugsweise 60 cm bzw. 30 cm
 - Kleinpflasterstruktur (bei sonst ebenem Oberflächenbelag) oder andere Struktur
- **Abzweigefeld – Noppen, siehe Abbildung 36:**
 - i.d.R. 90 cm x 90 cm
- **Aufmerksamkeitsfeld – Noppen:**
 - 60 cm x 60 cm, besser 90 cm x 90 cm; bzw. über gesamte Breite der Gefahrenstelle
- **Begleitstreifen:**
 - Nur wenn visueller oder taktile Kontrast fehlt
 - Breite: 30 cm, vorzugsweise beidseitig zum Bodenindikator
 - Bei fugenreichem und sehr unebenem Umgebungsbelag sollten breitere Begleitstreifen gewählt werden
 - Einbauhöhe basisbündig zur Oberkante des Umgebungsbelags

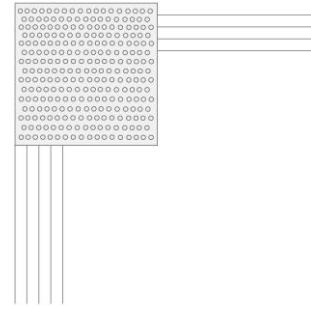


Abbildung 36: Abzweigefeld

e) Technische Ausstattung der Bodenindikatoren

Zustand/Vorgehen bisher: Die Noppenplatten sind mit 20 cm Tiefe sehr schmal, die Höhe der Noppen gering; in der Fußgängerzone Verwendung von Rippen als Leitsystem.

Regel-Standard:

- Außerhalb der Altstadt Verwendung vorgefertigter Bodenindikatoren nach DIN 32984:
 - Rippenstrukturen (Außenbereich) (+/- 0,5 mm): Achsabstände: 30 mm bis 50 mm, Stegbreite: 5 mm bis 15 mm (bei Sperrfeldern: 5 mm bis 10 mm), Rippenabstände: 25 mm bis 35 mm (bei Sperrfeldern: 30 mm bis 40 mm), Rippenhöhe: 4 mm bis 5 mm (siehe Abbildung 37)

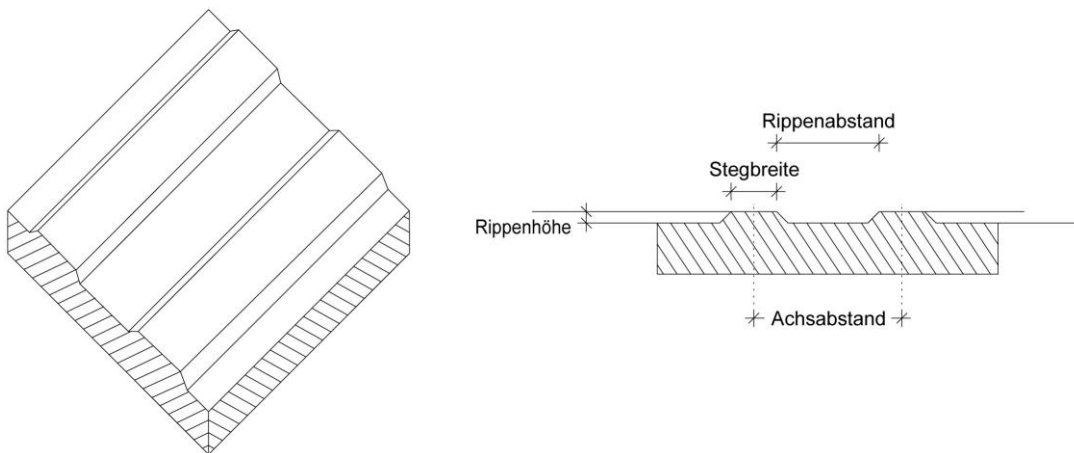


Abbildung 37: Rippenplatte

- Noppenstrukturen (Außenbereich) (+/- 0,5 mm): Achsabstände: 50 mm bis 75 mm, Noppenbreite: 20 mm bis 30 mm, Noppenabstände: 22 mm bis 35 mm, Noppenhöhe: 4 mm bis 5 mm, diagonaler Abstand der Mittelpunkte benachbarter Noppen: 35 mm bis 53 mm (siehe Abbildung 38)

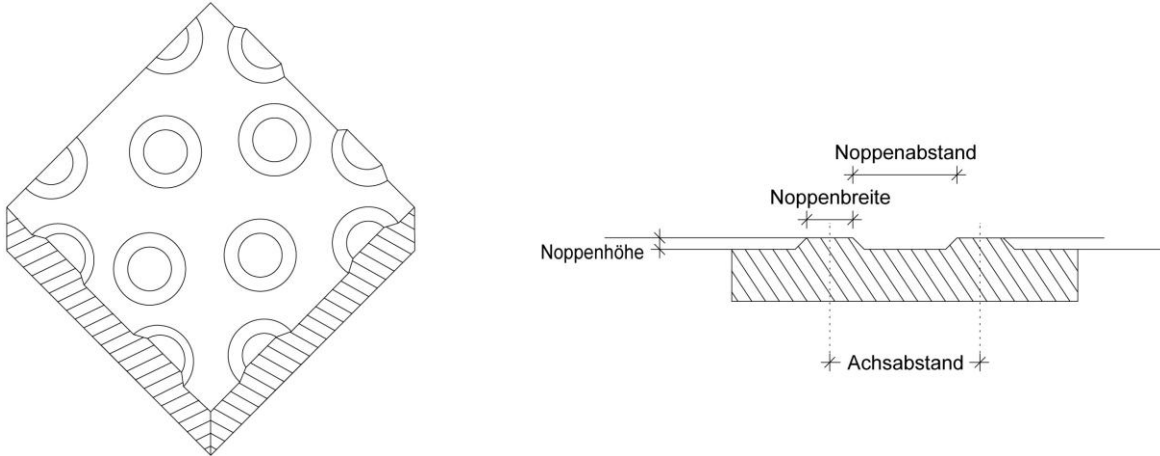


Abbildung 38: Noppenplatte

- Wo keine Bodenindikatoren zulässig sind, weil der Bewegungsraum nicht gesichert ist, aber Leitung sinnvoll und notwendig (z. B. über Radwege oder Fahrbahnen an Kaphaltestellen): Verwendung von Pflasterstrukturen
- Altstadt: Test eines Leitsystems aus Natursteinen

3.6 Vorrangrouten

a) Zielsetzung

Zustand/Vorgehen bisher: nicht vorhanden

Regel-Standard:

- Wichtige (touristische wie alltägliche, insbesondere zu öffentlichen Einrichtungen und Wohnorten von behinderten Menschen) Bereiche engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzen
- Entwickelte Vorrangrouten (siehe Abbildung 39) für sehbehinderte bzw. blinde Menschen sowie Rollstuhl-/Rollatornutzende Menschen für die Innenstadt, ggf. barrierefrei umgestalten
- Vorrangrouten bei Neuplanungen und Genehmigung von Sondernutzungen berücksichtigen
- Zonierung
 - Klare Gestaltung der Verkehrsräume und eindeutige, durchgängige Roll-/Gehgassen sichern; Orientierung blinder Menschen kann auch mit taktilen und akustischen Kontrasten in mittiger Gehgasse erfolgen
 - Aufteilung: Gebäude | Sondernutzung (schmale Zone von 150 cm: Aufsteller, Warenauslage, Pflanzkübel, Wintergastronomie, ...) | Roll-/Gehgasse | weiterer Sondernutzungsbereich | ggf. Sicherheitsraum | ggf. Fahrbahn
 - In Einzelfällen Ausnahmen, wenn Roll-/Gehgasse bereits an Gebäudewand vorhanden oder sinnvoll
 - Stellplatzangebote für Fahrräder außerhalb der Leitlinien und Roll-/Gehgasse, 120 cm Abstand von den Bügeln als Bewegungsraum

b) Ausweisung Vorrangrouten

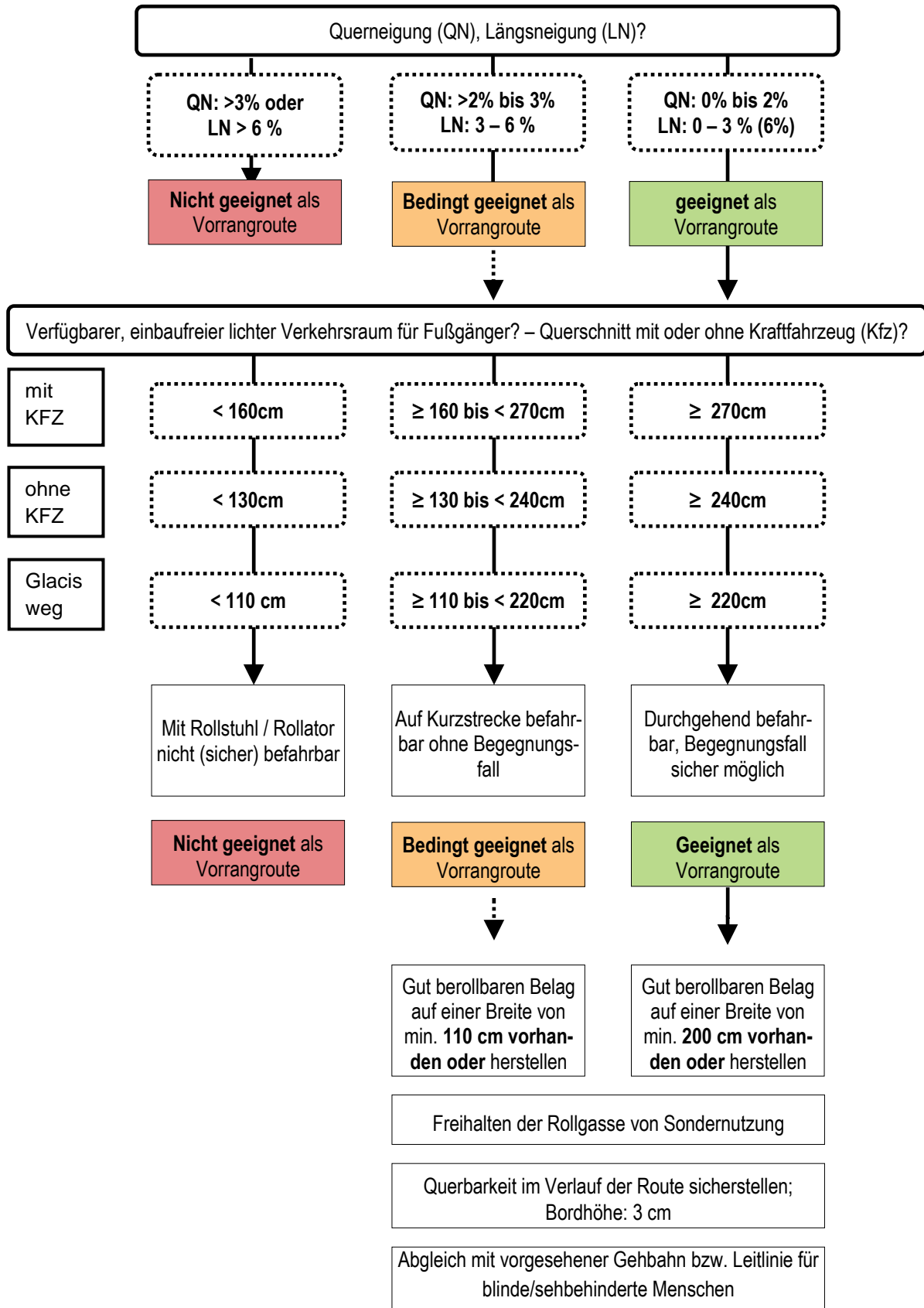


Abbildung 39: Entscheidungsbaum für die Ausweisung von Vorrangrouten

3.7 Parkplätze für Menschen mit Behinderung

a) Nutzungsberechtigte

Gemäß Anlage 3 Abschnitt 3 zu § 42 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) wird die Park-erlaubnis auf Parkplätzen mit dem Zusatzzeichen „Rollstuhlfahrer“ auf folgenden Personen-kreis beschränkt:

- schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung (Merkzeichen aG im Schwerbehindertenausweis),
- schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie (Contergangeschädigte) oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen,
- blinde Menschen.

Diese Personen haben das Recht auf die Ausstellung des blauen, EU-einheitlichen Park-ausweises für Personen mit Behinderungen, mit dem die Nutzungsberechtigung angezeigt werden muss.

b) Sonderparkrechte mit blauem Parkausweis

Neben dem Parken auf ausgewiesenen Behindertenparkplätzen nach StVo können Inha-ber/innen des blauen Parkausweises – unter dem Vorbehalt, dass in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht – folgende Sonderregelungen zum Parken in An-spruch nehmen²:

- bis zu drei Stunden an Stellen zu parken, an denen das eingeschränkte Halteverbot an-geordnet ist;
- im Bereich eines Zonenhalteverbots die zugelassene Parkdauer überschreiten;
- an Stellen, an denen Parken erlaubt ist, jedoch durch ein Zusatzschild eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus parken;
- auf Antrag eine längere Parkzeit für bestimmte Halteverbotsstrecken nutzen; die An-kunftszeit muss sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe ergeben;
- in Fußgängerbereichen, in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigege-ben ist, während der Ladezeiten parken;
- auf Parkplätzen für Anwohner bis zu drei Stunden parken;
- an Parkuhren u. Parkscheinautomaten ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung parken;
- in Bereichen, in denen das absolute Halteverbot mit Zusatzzeichen: „Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei“ angeordnet ist, bis zu drei Stunden parken; die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung einer Parkscheibe ergeben;
- in ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb der markierten Parkstände parken, soweit der übrige Verkehr, insbesondere der fließende Verkehr, nicht unverhält-nismäßig beeinträchtigt wird;

Die höchstzulässige Parkzeit beträgt - wenn nicht anders angegeben - 24 Stunden.

² Quelle: Internetseite der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange Behinderter Menschen
Grundlage: Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 46 Absatz 1 Nr. 11 StVO

c) Anforderungen an Behindertenparkplätze gemäß StVO

Zustand/Vorgehen bisher: Überwiegend zu kleine Stellflächen, Ausstieg teilweise in den fließenden Verkehr, Zugang zum Gehweg teilweise weit entfernt

Regel-Standard:

- 3 % aller Parkplätze sind als Behindertenparkplätze nach StVO auszuweisen, mindestens jedoch 1 Stellplatz bzw. je nach Einrichtung auch mehrere (siehe H BVA, Abweichung in Minden-Checkliste: Empfehlung von 1 %); sofern erfahrungsgemäß durchgängig Leerstände entstehen, Parkplätze als Familienparkplätze als Ergänzungsmöglichkeit bei hoher Nachfrage (H BVA; diese Ausweisung ist allerdings nicht verbindlich).
- Behindertenparkplätze nach StVO müssen, je nach spezifischer Einschränkung der Parkenden, zahlreiche Anforderungen erfüllen können: Ausstieg als Fahrer/in oder Beifahrer/in, Rollstuhl auf dem Rücksitz oder im Heckbereich. Daher sollten sie möglichst großzügig hergestellt werden. Das Längsparken ist nur im verkehrsberuhigten Bereich möglich; ein Ausstieg und Hantieren mit dem Rollstuhl auf der Fahrbahn ist nicht zumutbar.
- Mindestmaße:
 - Einzelparkstand 3,50 x 5,00 m; in verkehrsberuhigten Bereichen kann die Breite auf 2,50 reduziert werden, da die Verkehrsfläche als Bewegungsfläche genutzt werden kann. Siehe Abbildung 40
 - Randparkstand 3,90 x 5,00 m; gleiches Niveau von Parkstand und Gehweg, zwingende Rückwärtseinfahrt erforderlich oder ergänzender Gehweg wie beim Einzelparkstand. Siehe Abbildung 42
 - Doppelparkstand 6,00 x 5,00 m; Kennzeichnung der gemeinsamen Ausstiegsfläche durch anderen Belag, damit richtig eingeparkt wird. Mittlerer Bereich abgesenkt, dadurch zwingend Vorwärts- und Rückwärtseinfahrt erforderlich; alternativ Kleinpflasterstreifen über gesamte Breite. Siehe Abbildung 41
 - Bewegungsfläche, auch im Anschluss an Bordabsenkung $\geq 1,50 \text{ m} \times 1,50 \text{ m}$
 - Bewegungsfläche für Heckausstieg $\geq 2,00$ Breite und 2,50 m Länge

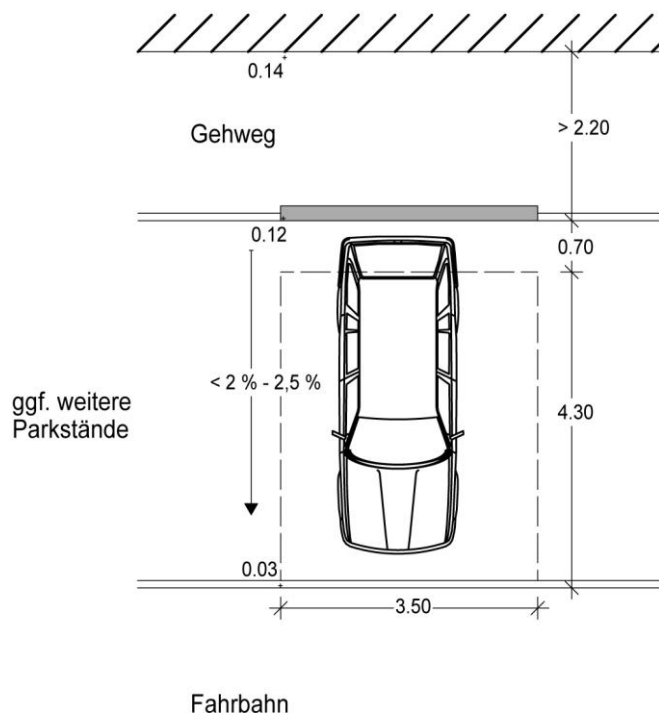


Abbildung 40: Einzelparkstand

- Im Hinblick auf Belag und Neigung sollen mindestens die Bewegungsflächen barrierefrei gestaltet sein (gut berollbarer Belag, Querneigung max. 2,5 %). Außerdem soll in unmittelbarer Nähe ein barrierefreier Zugang zum Gehweg vorhanden sein. Fortführung der äußeren Leitlinie möglichst durch Kleinpflaster bei Absenkung
- Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass sich die Lage der Parkplätze für Menschen mit Behinderung im Stadtgebiet an den Vorrangrouten orientiert
- In Parkhäusern zusätzlich kurze Wege zu barrierefreien Ausgängen, automatischen Türen (oft schwergängige Brandschutztüren) bzw. Fahrstühlen mit mindestens 90 cm Breite; bei bewirtschafteten Parkplätzen Lage der Stellplätze möglichst vor den Schranken (Minden-Checkliste)

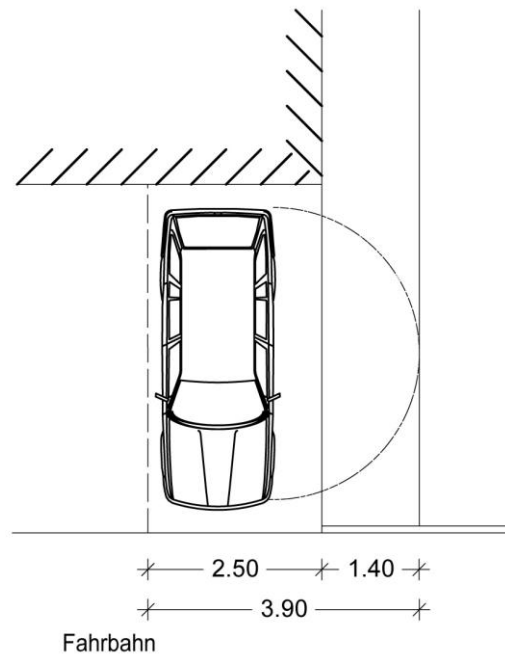


Abbildung 42: Randparkstand (Einzelparkstand)

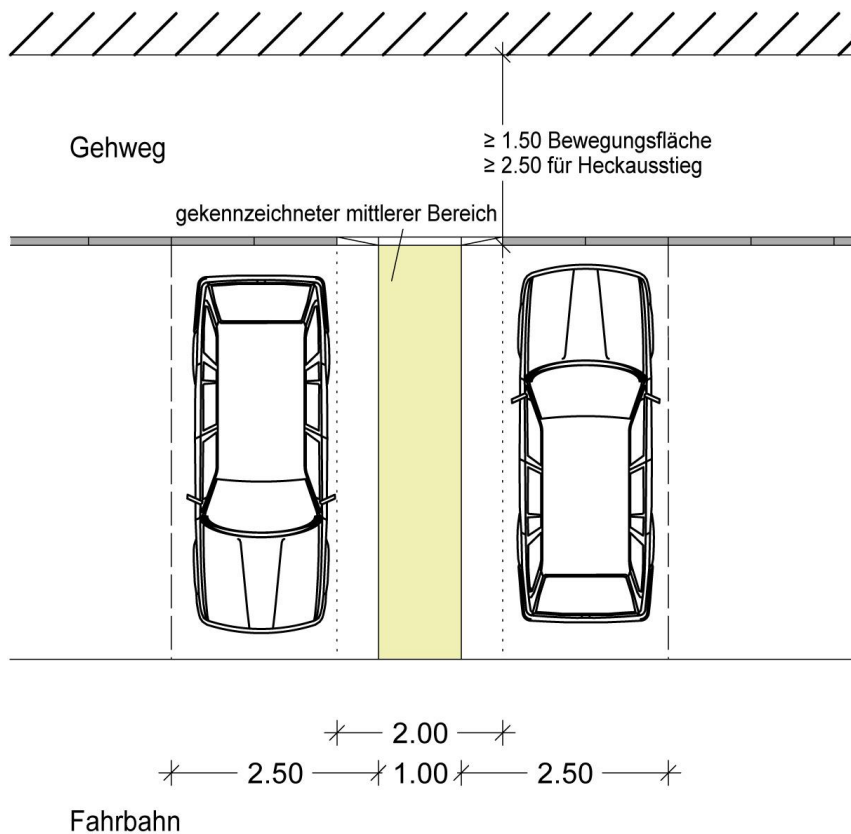
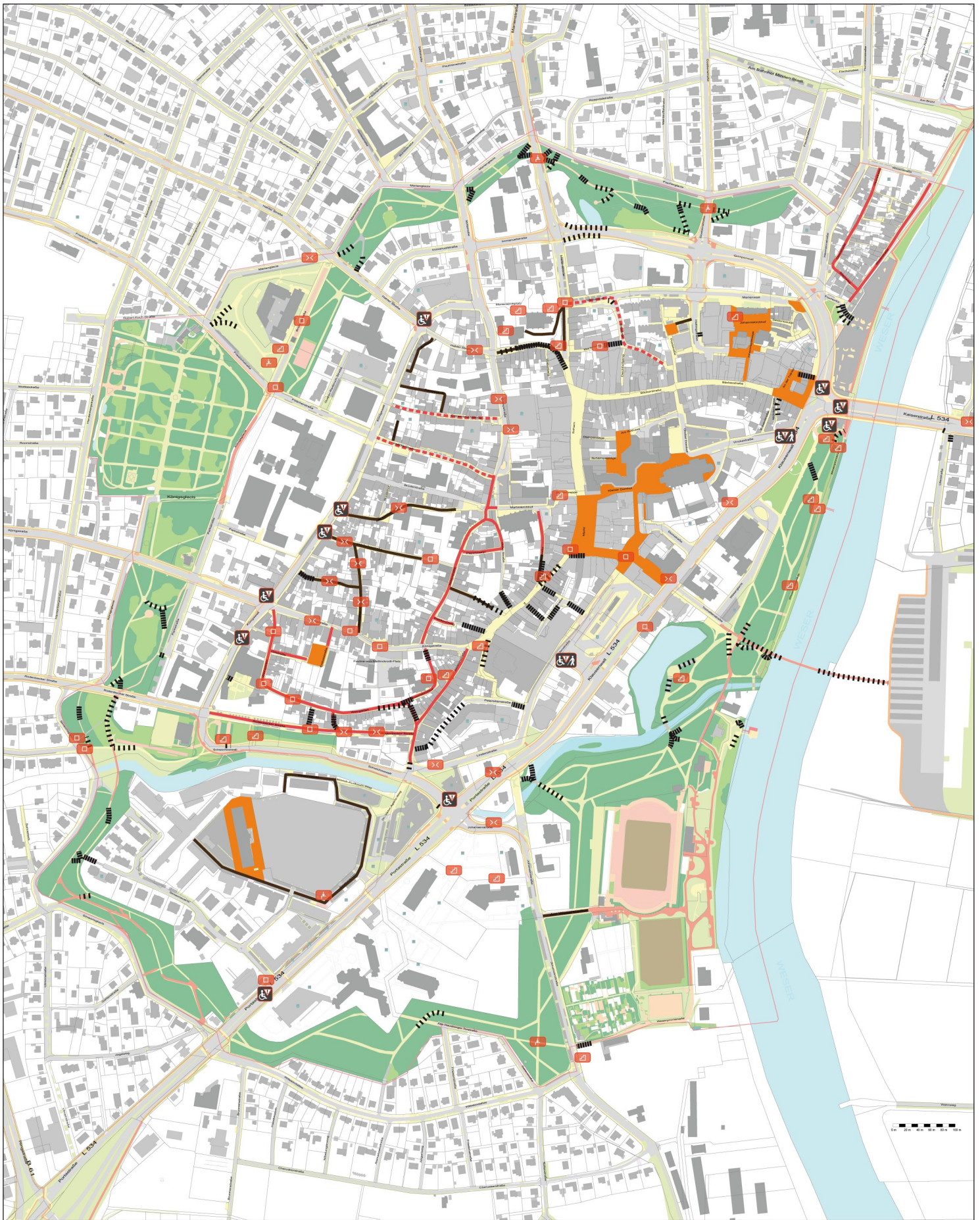


Abbildung 41: Doppelparkstand

4 Bestandsaufnahme und Analyse

Mit Hilfe einer aufwendigen Bestandsaufnahme konnten relevante Mobilitätseinschränkungen für die verschiedenen Beeinträchtigungen im Untersuchungsraum (Innenstadt und Bahnhofsumfeld) identifiziert werden. Die Darstellung im Plan wie die Beschreibung der spezifischen Mobilitätseinschränkungen sind im Folgenden gegliedert nach den jeweiligen Mobilitätsbeeinträchtigungen. In Kapitel 4.1 sind die Mobilitätseinschränkungen zum Thema Berollbarkeit erläutert. In Kapitel 4.2 sind die Mobilitätseinschränkungen zum Thema Orientierung dargestellt. Kapitel 4.3 greift Mobilitätseinschränkungen auf, welche schwerpunktmäßig für sehbehinderte und blinde Menschen sowie Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung ein Hindernis sind. In Kapitel 4.4 sind spezifische Probleme für gehörlose Menschen oder Menschen mit Hörbehinderung erläutert. Die jeweils am rechten Textrand angeordneten Symbole entstammen der Legende der zugehörigen Plandarstellungen.







Gut gelegene und gut gebaute Parkplätze bedeuten für Menschen mit Beeinträchtigungen, dass sie sich ggf. selbstständig in einer Stadt bewegen können. In Kapitel 4.5 werden die vorhandenen Parkplätze für Menschen mit Behinderung dargestellt sowie ergänzend erste Maßnahmen vorgeschlagen.



Legende

-  Problematische Beläge:
-  Mindener Muster
(Seitenbereich Klinker, Fahrbahn Natursteingroßpflaster)
-  Mindener Muster mit Betonpflaster
-  großflächiges Natursteinpflaster
-  Natursteingroßpflaster
(Fahrbahnen)

-  Starke Steigungen:
-  > 8 %
-  6 % bis 8 %

-  Punktuelle Probleme:
-  Engstellen
-  Treppen
-  Kanten
-  Hindernisse
-  Gefahrenstellen

Barriereatlas Minden | Innenstadt

4.1 Mobilitätseinschränkungen: Berollbarkeit Innenstadt

Planverfasser:
Bietergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

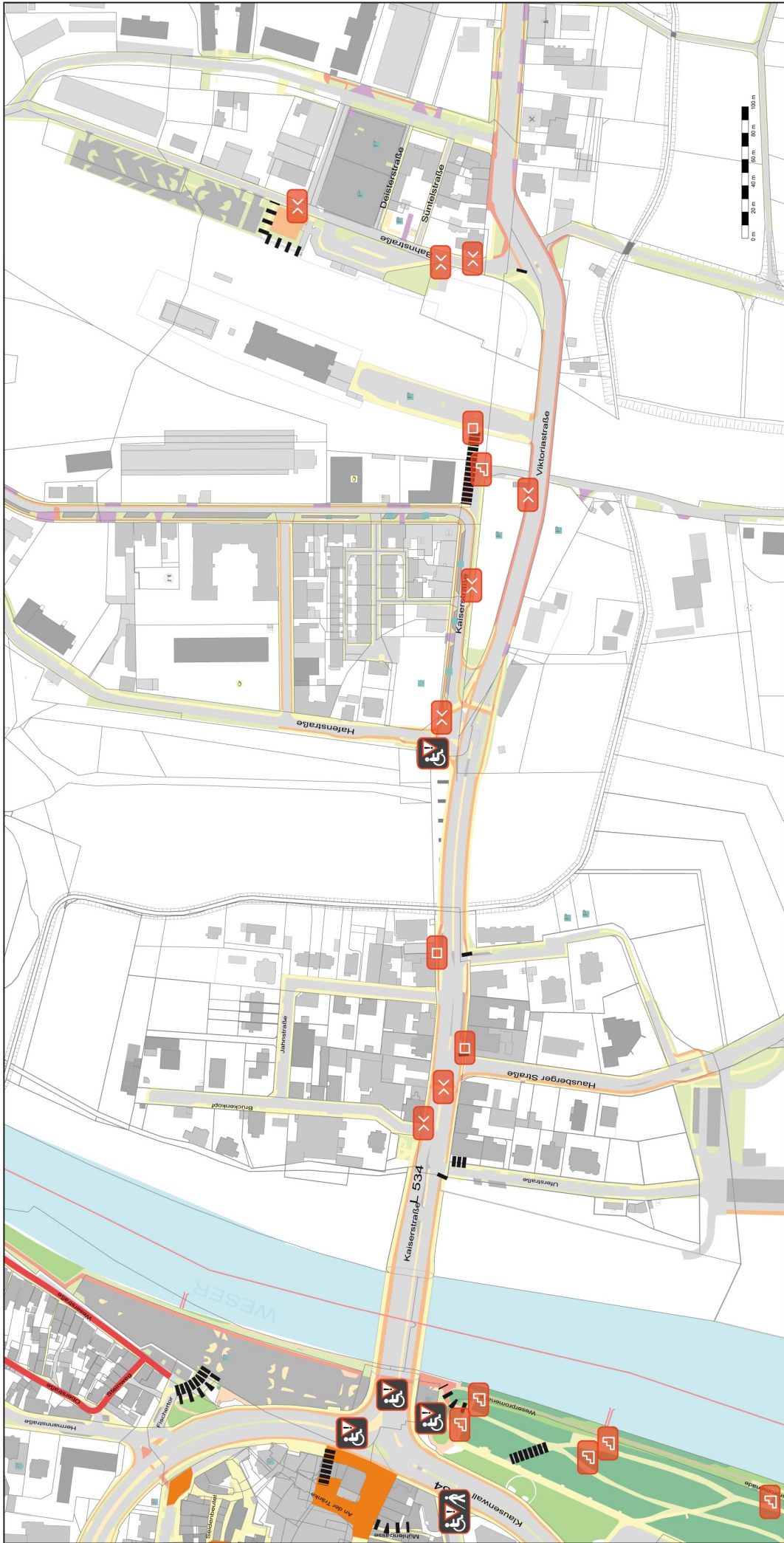
akp PLANUNGSARCHITECTUR
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Braunsberger Straße 111 | 34119 Kassel
Tel. 0561 20248-0 | Fax: -49
www.akp-planung.de | www.akp-planung.de

p+t PLANUNGSARCHITECTUR
prötze + thilling GbR
Am Mühlberg 23 | 10249 Berlin
Tel. 030 2518470 | Fax: -49
www.p-t-planung.de | p-t-planung.de

Auftraggeber:
Stadt Minden

Kartengrundlage:
- Vermessung und Geoinformationswesen
- Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
- mit Genehmigung des Kataster-Messstellen-Lieferanten
- Kataster- und Vermessungsamt

DIN A2 | Maßstab 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung BK





Legende


Problematische Beläge:

-  Mindener Muster
(Seitenbereiche Klinker, Fahrbahn Natursteingroßpflaster)
-  Mindener Muster mit Betonpflaster
-  großflächiges Natursteinpflaster
-  Natursteingroßpflaster
(Fahrbahnen)

Starke Steigungen:

-  > 8 %
-  6 % bis 8 %

Punktuelle Probleme:

-  Engstellen
-  Treppen
-  Kanten
-  Hindernisse
-  Gefahrenstellen

Barrieries Minden | Bereich Bahnhof

**4.1 Mobilitätseinschränkungen:
Berollbarkeit Bahnhof**

Planverfasser:
Bürgergemeinschaft Barrieries Minden akp Kassel | p+T Bremen



Stadtplanung - Regionalentwicklung
Brand-Hoyer-Institut für Raumforschung
Friedrich-Hoyer-Str. 153 | 34119 Kassel
Telefon: 0561 3100-100
post@akp-planung.de | www.akp-planung.de



LANDSCHAFTSCHAFTLICHE STUDIEN
proze+thelling GbR
Am Heuberg 24 | 32602 Brensen
Telefon: 05271 920-100
post@p-t-planning.de | p-t-planning.de

Auftraggeber:
Stadt Minden

Kartengrundlage:

- Vermessung und Geoinformationswissenschaften
- Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte mit Genehmigung des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 0531-10-M)
- Kataster- und Vermessungsamt

4.1 Mobilitätseinschränkungen für Menschen mit Rollstuhl / mit Gehbehinderung

4.1.1 Gefahrenstellen für Menschen mit Rollstuhl und mit Gehbehinderung



Gefahrenstellen für Menschen im Rollstuhl und gehbehinderte Menschen sind besonders im Bereich des Rings zu finden. Sie werden vor allem durch starke Neigungen verursacht, an denen das Risiko hoch ist, die Kontrolle über den Rollstuhl zu verlieren. Zu eng bemessene Mittelinseln bei Querungen sowie Längs- oder Querneigungen an stark befahrenen Straßen erhöhen zudem die Gefahr, ungewollt auf die Fahrbahn zu geraten.

Beispiele

- Eng bemessene Mittelinsel an der Kaiserstraße/ Weserbrücke.
- Kaiserstraße Ecke Hafenstraße, sehr starke Neigung (14 %) an der Aufstellfläche am Fußgängerüberweg, siehe Abbildung 43
- Behindertenparkplatz Königswall, völlig unzureichend in Breite und Zugänglichkeit.
- Anleger Weserbrücke, Quergefälle 6,5 % ohne Absicherung zur Weser, siehe Abbildung 44



Abbildung 43: Starke Neigung Kaiserstraße an der Ecke Hafenstraße



Abbildung 44: Quergefälle Anleger Weserbrücke

4.1.2 Spezifische Probleme für Menschen mit Rollstuhl und mit Gehbehinderung

a) Steigungen / Gefälle



Allgemeine Problembeschreibung

Längere Längsneigungen von über 6 % sind für Selbstfahrer/innen im Rollstuhl kaum zu bewältigen. Steigungen von über 8 % sind auch geschoben eine Herausforderung und Steigungen ab etwa 10 % stellen selbst für Elektrorollstühle ein Problem dar (Kippgefahr). Unebene Beläge erschweren zudem die zu bewältigenden Steigungen. Problematische Längsneigungen finden sich vor allem zwischen Ober- und Unterstadt sowie im Glacis (siehe Pläne 4.1 Mobilitätseinschränkungen – Berollbarkeit).



Beispiel

- a) Nicht für Menschen im Rollstuhl/ Gehbehinderte erreichbar wg. starker Steigung;
Weg vom Klausenwall ist auch für blinde Menschen sehr steil und ohne klare Leitlinie (obwohl relativ neu angelegt) (Schwanenteich), siehe Abbildung 45

Abbildung 45: Steigung Klausenwall

b) Treppen



Allgemeine Problembeschreibung

Treppen sind problematisch, wenn keine alternativen berollbaren Wege bestehen oder größere Umwege in Kauf genommen werden müssen.



Beispiele

- a) Martinitreppe
b) Weserpromenade, parallele Wege, die nur über Treppen verbunden sind. Siehe Abbildung 46
c) Zugänglichkeit nur über Treppe oder steile Rampe (Johansenstraße, am Schwimmbad)

Abbildung 46: Treppe Weserpromenade

c) Hindernisse



Allgemeine Problembeschreibung

Hindernisse können in temporäre (z. B. Geschäftsauslagen, Werbeaufsteller) und feste Möblierungen (z. B. Umlaufschranken, Lampen- und Schildermasten) unterschieden werden.



Abbildung 47: Lampe Königstraße

Beispiele

- a) Umlaufschranken (Simeonsglacis), Umlaufschranken teils mit Steigung, die zum Quergefälle wird (Mariensteg)
- b) Lampen stellen Hindernisse dar (Königstraße), siehe Abbildung 47
- c) Hindernisse durch Werbeaufsteller (Markt und Obermarktstraße)

d) Kanten / fehlende Absenkungen



Allgemeine Problembeschreibung

Einzelne Kanten bzw. Stufen sind im Bereich der Wege im Glacis und am Simeonsplatz vorhanden. Unsymmetrische Absenkungen an Querungen oder gänzlich fehlende Querungsmöglichkeiten verursachen Umwege.



Abbildung 48: Nullabsenkung Lindenstraße / ZOB

Beispiele

- a) Fehlende Absenkung bzw. direkte Querungsmöglichkeit am Glacisweg (Marienstraße)
- b) Gefährliche Nullabsenkung ohne gegenüberliegende Absenkung Lindenstraße / ZOB, siehe Abbildung 48

e) Engstellen



Allgemeine Problembeschreibung

Eine Engstelle für Menschen im Rollstuhl liegt vor, wenn ein Engpass zwischen Bordstein und Häuserwand nicht sicher passiert werden kann (90 cm plus Sicherheitsabstand zu beiden Seiten). Einengungen durch einen auf dem Gehweg geführten Radweg, Parkplätze oder Bepflanzungen sind ebenso verzeichnet. Wird die Berollbarkeit in den verkehrsberuhigten Bereichen ohne Bordstein aufgrund zu enger, nutzbarer Seitenbereiche eingeschränkt, so wird dies auch als Mobilitätseinschränkung aufgrund des Belages gekennzeichnet.



Abbildung 49: Engstelle Hahler Straße

Beispiele

- a) Engstelle unter 1 m (Hahler Straße), siehe Abbildung 49
- b) Diverse Engstellen durch Lampen und Poller (Weingarten)

f) Querneigungen

Allgemeine Problembeschreibung

Querneigungen der Gehwegbereiche erschweren das sichere Geradeausfahren besonders für Menschen im Rollstuhl. Als unproblematisch werden 2 % genannt, ausnahmsweise zur Sicherung der Entwässerung 2,5 %. Problematische Quergefälle von 3 % und mehr sind flächendeckend in der Innenstadt zu finden. Sie treten häufig an Grundstückseinfahrten und Querungsstellen auf und sind bei längeren Strecken kraftraubend und gefährlich.



Abbildung 50: Starke Querneigung Viktoriastraße

Beispiele

- a) An drei Stellen Querneigungen bei Ausfahrten, Großer Domhof und Vinckestraße
- b) Zu starke Querneigung am Fußgängerüberweg (Südseite 10 %, Nordseite 5 %), Weserbrücke
- c) Zu starke Querneigung am Fußgängerüberweg Viktoriastraße, siehe Abbildung 50

g) Beläge

Allgemeine Problembeschreibung

Breitfugiges und unebenes Natursteinpflaster stellt für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlnutzer/innen eine Mobilitätseinschränkung dar. Das Problem tritt sowohl bei Platzflächen als auch in Straßen auf. In verkehrsberuhigten Bereichen müssen die geklinkerten, ebenen Seitenbereiche ausreichend breit sein, da ansonsten auf das Natursteinpflaster ausgewichen werden muss. Die Klinkerbereiche werden bei Nässe oft rutschig. Ebenso besteht das Problem der Fahrbahnquerungen bei unebenen Fahrbahnbelägen.

Darüber hinaus existiert punktuell insbesondere im Bereich des Glacis das Problem der unebenen Beläge aufgrund von Beschädigungen der Gehwegoberflächen.



Abbildung 51: Kein durchgängiger Gehweg Oberstraße

Beispiele

- a) Für Menschen im Rollstuhl nur wenige Zugänge wegen Stufen, meist über Natursteinpflaster (Simeonsplatz)
- b) An mehreren Stellen unebener Bodenbelag (Glacisweg/ Weserpromenade)
- c) Keine durchgängigen Gehwege, Ausweichen auf Fahrbahn wegen Natursteinpflaster nicht möglich (Oberstraße), siehe Abbildung 51

4.1.3 Zusammenfassende Analyseergebnisse: Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung

Die Mobilitätseinschränkungen für Menschen mit Rollstuhl und gehbehinderte Menschen haben bestimmte räumliche und sachliche Schwerpunkte. Der Höhenversprung in der Innenstadt zwischen dem westlichen und östlichen Teil beschränkt besonders für selbstfahrende Menschen im Rollstuhl die Wegemöglichkeiten zwischen den höher und tiefer gelegenen Bereichen. Hierdurch erhalten einige Straßenzüge wie Simeonstraße, Königsstraße, Trockenhof und Obermarktstraße besondere Bedeutung für ein barrierefreies Wegenetz.

Gleichzeitig ergeben sich durch die vorhandenen Beläge Problemschwerpunkte. Das Mindener Altstadtmuster mit in großem Pflaster ausgeführten Fahrbahnen und geklinkerten Seitenbereichen bzw. Gehwegen ist in den meisten Fällen nur eingeschränkt barrierefrei. Hindernisse und Engstellen von 1,30 m und weniger sowie gänzlich fehlende Gehwege verhindern eine durchgehende Berollbarkeit der ebenen Seitenbereiche, außerdem werden die Klinkerbereiche bei Nässe oft rutschig. Ein Ausweichen auf die gepflasterten Fahrbahnen ist nur in den wenigen Straßenzügen mit Betonpflaster akzeptabel, Natursteinpflaster und tiefe Rinnen erschweren die Berollbarkeit abschnittsweise erheblich. Straßen mit problematischen Belägen finden sich vor allem im Bereich südwestlich vom Martinikirchhof und in der Fischerstadt. Im östlichen Teil der Innenstadt sind es die gepflasterten Platzflächen im Bereich Markt, Dom und Johanniskirchhof, die oft mit Sandstein-Segmentbogenpflaster befestigt sind und so eine einfache Berollbarkeit verhindern. Zur unebenen Oberfläche der Steine kommt hinzu, dass die relativ breiten Fugen oft ausgekehrt und damit sehr tief sind. Das verstärkt die schlechte Berollbarkeit.

Einige Altstadtgassen sind mit dem aus Beton produzierten, sogenannten Mindener Altstadt-pflaster belegt, das nicht optimal, aber leichter berollbar ist als das Natursteinpflaster. Aus diesem Material ist beispielweise auch eine Querungsstelle nahe der Einmündung Rodenbecker/Simeonstraße hergestellt.

Die im westlichen Teil der Altstadt gelegenen Straßen Alte Kirchstraße, Umradsstraße, Videbullenstraße und Bartlingshof sind durch ihre Kombination von häufigen Engstellen, Bordsteinen und Naturstein-Großpflaster praktisch unpassierbar für Menschen im Rollstuhl.

Gefahrenstellen für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung sind vor allem an den viel befahrenen Wallstraßen zu finden. Dort spielen starke Querneigungen und mangelhafte Querungen der Straßen die größte Rolle.

Im Bereich des Glacis gibt es verschiedene Einzelprobleme und problematische Steigungsstrecken, die Umwege nötig und einzelne Stellen für Gehbehinderte unzugänglich machen.

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt stellt sich von den Belägen her als unproblematisch dar. Einzelprobleme wie gefährliche Querungen, Engstellen und der fehlende Gehweg auf der Nordseite der Viktoriastraße sind hier die auffälligen Mobilitätseinschränkungen. Die beiden Rampen am Bahnhof (Unterführung Kaiserstraße und Hinterausgang Bahnstraße) sind für Selbstfahrer/innen zu steil.



Legende



Querungen mit Lichtsignalanlage ohne Zusatzeinrichtungen



fehlende Leitlinie



Umlaufschranke unterschreitbar



eingeschränkte Querungsmöglichkeit



Engstelle



schwache Kontraste (Martintreppe)



breite Nullabsenkungen ohne Warnfeld



keine (taktile) Trennung Geh- und Radweg



Gefahrenstelle für blinde und sehbehinderte Menschen



Gefahrenstelle für seh- und gehbehinderte Menschen

Barriereatlas Minden | Innenstadt

4.2 Mobilitätseinschränkungen: Orientierung Innenstadt

Planverfasser:
Bietergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Brandtstraße 10/11, 34119 Kassel
Tel. 0561 20048-0 | Fax: -69
post@akp-planung.de | www.akp-planung.de

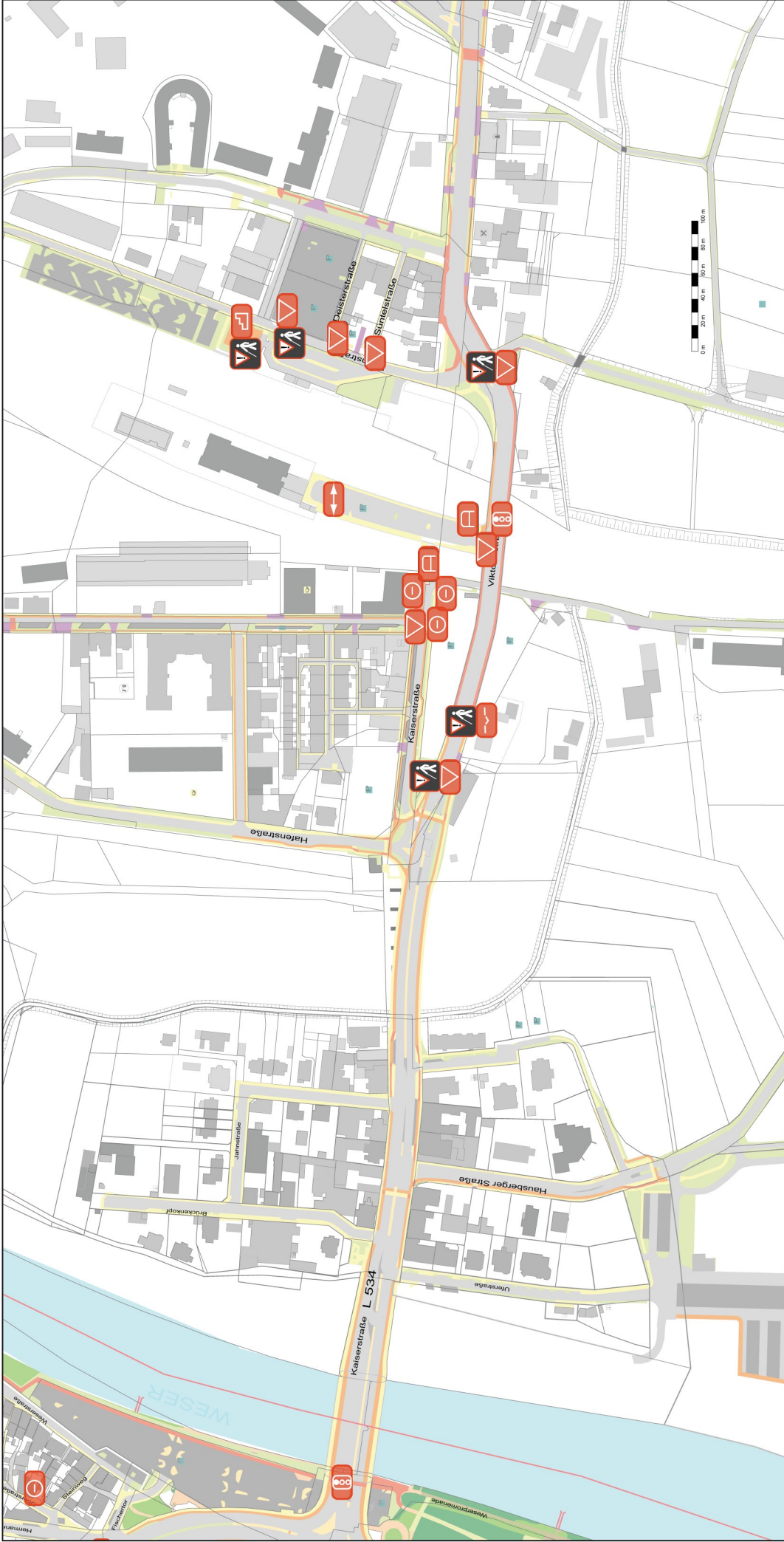
p+t
PLANUNG + ENTWICKLUNG
protze+thilling GbR
Am Hasenweg 11 | 28199 Bremen
Tel. 0421 178 647-0 | Fax: -48
post@pt-planung.de | pt-planung.de

Auftraggeber:
Stadt Minden








Kartengrundlage:
- Vermessung und Geoinformations-

Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-31-10-48)

- Kataster- und Vermessungsamt -



Legende

- 
Querung mit Lichtsignalanlage ohne Zusatzseinrichtungen
- 
eingeschränkte Querungsmöglichkeit
- 
keine (taktile) Trennung Geh- und Radweg
- 
Umlaufschranke unterschreitbar
- 
breite Nullabsenkungen ohne Warnfeld
- 
unzureichend gesicherte Treppe
- 
Gefahrenstelle für blinde und sehbehinderte Menschen

BarriereAtlas Minden | Bereich Bahnhof
**4.2 Mobilitäts Einschränkungen:
 Orientierung Bahnhof**

Planverfasser:
 Bietergemeinschaft BarriereAtlas Minden akp Kassel | p+t Bremen
akp- AKTUELLE PLANUNG
 Stadtplanung + Regionalentwicklung
 Brandt Hojer Kasper Barmer GbR
 Am Markt 10 | 34119 Kassel
 Tel. 0561 478 427 28 | Fax 0561 478 427 48
 post@akp-planung.de | www.akp-planung.de

Kartengrundlage:
 - Vermessung und GeoService
 - Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte mit Genehmigung des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 05231-10-MM)
 - Kataster- und Vermessungsamt.

4.2 Mobilitätseinschränkungen für blinde und sehbehinderte Menschen

4.2.1 Gefahrenstellen für blinde und sehbehinderte Menschen



Gefahrenstellen für blinde und sehbehinderte Menschen entstehen insbesondere, wenn Leitlinien fehlen und damit kein sicherer Fußgängerweg existiert. Auch stellen ungesicherte Querungen, u.a. ausgelöst durch unzureichende Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (ZEB) an Lichtsignalanlagen (LSA) oder durch ungesicherte Nullabsenkungen, Gefahrenstellen dar. Teilweise tauchen Radwege oder Treppen ohne frühzeitige Signalisierung auf.

Die Gefahrenstellen lassen sich im östlicheren Teil der Mindener Innenstadt sowie in der Bahnhofsumgebung lokalisieren.



Abbildung 52: Nullabsenkung Viktoriastraße/Bahnstraße

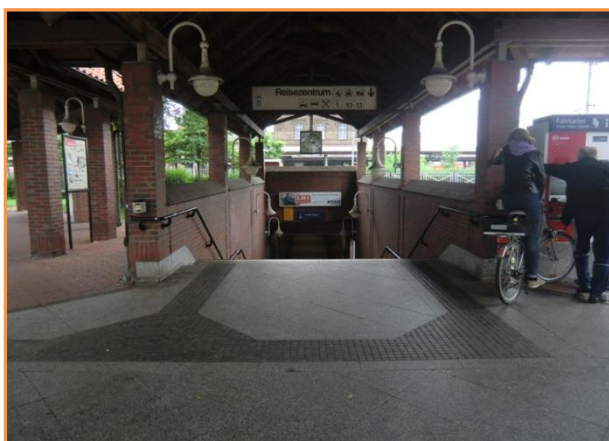


Abbildung 53: Treppe ohne Warnfeld Minden Bahnhof

Beispiele:

- a) Fußwege enden in Mischverkehrsfläche, Innere Leitlinie an Tankstelle lange unterbrochen, keine Orientierung möglich (Portastraße)
- b) Parallel geführter Geh- und Radweg wird zum alleinigen Radweg (Viktoriastraße)
- c) Gehweg kreuzt Radweg und führt mit Nullabsenkung über die Straße (Viktoriastraße Ecke Kaiserstraße)
- d) Leitstreifen (nicht regelkonform) führt zu LSA ohne ZEB, Querung Schwichowwall auf der Ostseite ohne Signal
- e) Großflächige ungesicherte Nullabsenkungen an der gesamten Kreuzung Viktoriastraße/Bahnstraße mit nicht regelkonformen Warnfeldern, nördliche und südliche Querung Übergang nur für Rad, siehe Abbildung 52
- f) Leitstreifen der DB führt auf Treppe „Zu den Zügen“ ohne Warnfeld. Absturzgefahr (Haltestelle Minden Bahnhof), siehe Abbildung 53

4.2.2 Spezifische Probleme für blinde und sehbehinderte Menschen

a) Querungen mit Lichtsignalanlage (LSA) ohne Zusatzeinrichtung für blinde und sehbehinderte Menschen (ZEB)



Allgemeine Problembeschreibung

Für blinde und sehbehinderte Menschen fehlt an der LSA ein akustisches Signal (Orientierungssignal, Freigabesignal, taktile Signalisierung per Taster mit Richtungspfeil). Ebenfalls fehlende oder nicht normgerechte Verwendung von Bodenindikatoren zum Auffinden der LSA. Betrifft komplette Kreuzungen und einzelne Querungen.

Beispiel

- a) Komplette Kreuzung mit LSA ohne ZEB und nicht normgerechtem Leitsystem (Königstraße/Königswall), siehe Abbildung 54

Abbildung 54: LSA ohne ZEB Königstraße/Königswall

b) Eingeschränkte Querungsmöglichkeiten



Allgemeine Problembeschreibung

Eingeschränkte Querungsmöglichkeiten von (Hauptverkehrs-) Straßen ohne LSA. Weite Wege zur nächsten (gesicherten) Querungsmöglichkeit für alle Menschen mit Behinderungen.



Beispiele

- a) Eingeschränkte Querungsmöglichkeit der Straße (Glacisweg/Goebenstraße), siehe Abbildung 55
- b) Nur eine Querung mit Absenkung und taktilem Leitsystem Ost-West in der Mitte des ZOB

Abbildung 55: Eingeschränkte Querungsmöglichkeit Glacisweg/Goebenstraße

c) Breite Nullabsenkungen ohne Warnfeld



Allgemeine Problembeschreibung

Für blinde und sehbehinderte Menschen besteht die Gefahr, ohne Warnung durch eine mindestens 3 cm hohe Bordsteinkante auf die Fahrbahn zu laufen;

Für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung fehlt eine Nullabsenkung auf der gegenüberliegenden Seite.



Abbildung 56: Nullabsenkung Kaiserstraße

Beispiele

- a) Breitflächige Nullabsenkung in der Kurve ohne Nullabsenkung auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Lindenstraße an der Nord-West-Ecke der LBS)
Nullabsenkung für blinde/sehbehinderte Menschen ungesichert (ohne Sperrfeld)
- b) Kaiserstraße am Bahnhof, Nullabsenkung für blinde und sehbehinderte Menschen ungesichert (ohne Sperrfeld), siehe Abbildung 56

d) Fehlende Leitlinien



Allgemeine Problembeschreibung

Fehlende oder unterbrochene Innere Leitlinie für blinde und sehbehinderte Menschen aufgrund unklarer Wegeführung, bei Mischverkehrsflächen oder bei größeren Platzsituationen.



Abbildung 57: Fehlende Leitlinie Domhof

Beispiele

- a) Unterbrochene Leitlinie wegen Tiefgaragenzufahrt (Vinckestraße)
- b) Weg endet ohne Signalisierung in Mischverkehrsfläche (Heinrich-Kurlbaum-Weg)
- c) Fehlende Leitlinie (Markt über Domhof bis Bäckerstraße), siehe Abbildung 57

e) Engstellen**Allgemeine Problembeschreibung**

Schmale Gehwege, Einengungen durch Hindernisse (Poller, Lampenmasten, Werbeaufsteller; Fahrräder usw.). Für alle Menschen mit Behinderungen oder für Menschen mit Kinderwagen problematisch.

**Beispiele**

- a) Nördlicher Gehweg 0,7 m, südlicher Gehweg 0,5 m (Hahler Straße)
- b) Gehwege beidseitig 0,4 m bis 0,5 m (Opferstraße), siehe Abbildung 58
- c) 0,8 m wegen abgestellter Fahrräder (Hufschmiede)

Abbildung 58: Schmale Gehwege
Opferstraße

f) Keine (taktile) Trennung von Geh- und Radweg**Allgemeine Problembeschreibung**

Keine taktile und/oder visuelle Trennung zwischen Geh- und Radweg. Für blinde und sehbehinderte Menschen und insbesondere für gehörlose und hörbehinderte Menschen problematisch.

**Beispiele**

- a) Fuß- und Radweg nicht getrennt, viel Radverkehr, vor allem im Sommer (Weserpromenade)
- b) Fuß- und Radweg nicht getrennt, viel Radverkehr (Portastraße), siehe Abbildung 59

Abbildung 59: Fehlende Trennung von Geh- und Radweg
Portastraße

g) Unterschreitbare Umlaufschranken



Allgemeine Problembeschreibung

Umlaufschranke ohne taktile Absicherung durch Querstange/Tastleiste in max. 15 cm Höhe (Unterkante) zum Ertasten mit Langstock. Für blinde und sehbehinderte Menschen problematisch.



Abbildung 60: Umlaufschranke Simeonsglaci

Beispiel

- a) Unterschreitbare Umlaufschranke (Simeonsglaci, Mariensteg), teils ohne Aufkantung, teils mit zu hoher Aufkantung, siehe Abbildung 60

Das Problem der unterschreitbaren Umlaufschranken ist auch an Bahnübergängen vorhanden

h) Schwache Kontraste



Allgemeine Problembeschreibung

Unzureichende visuelle Kontraste zwischen den einzelnen Belägen und Nutzungszonen (z. B. Fahrbahn-Gehweg). Häufig Stolpergefahr vor allem für sehbehinderte Menschen.



Abbildung 61: Kontraste Martinitreppe

Beispiele

- a) Unzureichende visuelle Kontraste (z. B. bei nebeneinandergeführten Geh- und Radwegen).
Generelles Problem
- b) Unzureichende visuelle Kontraste (Martinitreppe), siehe Abbildung 61

4.2.3 Zusammenfassende Analyseergebnisse: blinde und sehbehinderte Menschen

Entlang der Wallstraßen existieren wichtige Zugänge in die Innenstadt, die aber nicht alle in gleichem Maße für blinde und sehbehinderte Menschen passierbar sind. Die Querung dieser Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen ist anhand von mehreren Überwegen mit Lichtsignalanlagen gesichert. Viele dieser Übergänge verfügen jedoch nicht über hinreichende Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (ZEB), so dass die eigenständige Querung dieser Straßen für blinde und sehbehinderte Menschen nicht möglich ist. Stadteingänge mit vorrangiger Bedeutung aber derzeit fehlender ZEB sind die Übergänge Grimpenwall/Fischerstadt, Portastraße/Schwichowwall, Schwichowwall/Lindenstraße und Königstraße/Königswall (siehe Plan 4.5).

Des Weiteren erschweren fehlende oder unterbrochene Innere Leitlinien eine problemfreie Orientierung innerhalb der Innenstadt. Unterbrochene Leitlinien durch Einfahrten sowie unklare Wegeführungen auf Mischverkehrsflächen und Platzsituationen stellen dabei die häufigsten Problemlagen dar. Ebenfalls zeigt sich das Problem unterbrochener Leitlinien auf Teilabschnitten der Glaciswege, vor allem an Kreuzungen, Querungen von Verkehrsstraßen oder Wegegabelungen.

Schmale Gehwege und Einengungen durch Hindernisse (z .B. Poller, Lampenmasten, abgestellte Fahrräder) erschweren die Orientierung von blinden und sehbehinderten Menschen oder zwingen sie auf die Straße auszuweichen. Unter Umständen können solche Hindernisse eine Verletzungsgefahr darstellen. Hierzu zählen beispielweise auch Umlaufschranken ohne Querstange/Tastleiste, die für blinde Menschen taktil nicht wahrnehmbar sind. An diesen Stellen sind eine Umorganisation der Stadtmöblierung sowie in einigen Fällen Umbaumaßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit notwendig.

Die taktile und visuelle Trennung unterschiedlicher Verkehrsbereiche ist für blinde und sehbehinderte Menschen obligatorisch. Dabei bieten Bordsteinabsenkungen unter 3 cm keine hinreichende taktil wahrnehmbare Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn. Im Hinblick auf die Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen sind insbesondere an Straßenkreuzungen ungesicherte Bordsteinabsenkungen unter 3 cm zu vermeiden. Unzureichende visuelle Kontraste zwischen unterschiedlichen Nutzungszonen und Belägen stellen ein generelles Problem innerhalb der Innenstadt dar. Im Speziellen sind hierbei die fehlenden Kontraste an der Martinitreppe zu nennen. Auch entstehen durch fehlende Kontraste an den taktil und visuell nicht voneinander getrennten Geh- und Radwegen Gefahrenstellen für blinde und sehbehinderte Menschen. Diese Problematik betrifft sowohl den Innenstadtbereich als auch die Weserpromenade, an der ein erhöhtes Fahrradaufkommen herrscht.

Ein ebenfalls an der Weserpromenade vorhandenes Problem ist die eingeschränkte Erreichbarkeit von Sitzbänken für blinde und sehbehinderte Menschen, da diese oftmals taktil nicht auffindbar sind.

Im Bereich des Glacis sind eingeschränkte Quermöglichkeiten der kreuzenden Straßen sowie die bereits erwähnten unterbrochenen Leitlinien (durch fehlende oder abgesackte Kantsteine) die vorherrschende Mobilitätseinschränkung.

Der Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt weist insbesondere aufgrund ungesicherter Nullabsenkungen an Kreuzungen problematische Stellen für blinde und sehbehinderte Menschen auf. Darüber hinaus besteht in der Viktoriastraße für blinde und sehbehinderte Menschen kein Hinweis darauf, dass es sich auf der Nordseite stellenweise nur um einen Fahrradweg handelt.

4.3 Gemeinsame Mobilitätseinschränkungen



4.3.1 Gemeinsame Gefahrenstellen

Für blinde und sehbehinderten Menschen sowie für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung gleichermaßen gefährlich sind mangelhaft ausgebaute Straßenquerungen.



Abbildung 62: Straßenquerung Lindenstraße

Beispiele:

- a) An der Lindenstraße befindet sich in der Kurve eine breitflächige Nullabsenkung, die zudem für gehbehinderte Menschen keinen Nutzen hat, da eine gegenüberliegende Absenkung fehlt, siehe Abbildung 62



Abbildung 63: Haltelinie Vinckestraße

- b) An der Vinckestraße liegt die Haltelinie so, dass Fahrzeuge genau in der Fußgängerfurt zum Stehen kommen und nicht davor, siehe Abbildung 63

4.3.2 Gemeinsame spezifische Problemstellen

a) Bushaltestellen



Allgemeine Problembeschreibung

Abgesehen von den Bushaltestellen am ZOB (ohne Mängel) und an der Kaiserstraße und am Bahnhof (geringe Mängel) weisen alle Bushaltestellen in der Innenstadt starke Mängel bezüglich der Barrierefreiheit auf. Wesentliche Probleme sind hier vor allem fehlende oder unzureichend ausgeführte taktile Leitsysteme sowie fehlende Hoch- bzw. Sonderborde an den Haltestellen.



Beispiele

- a) Haltestelle Grimpenwall: fehlendes Leitsystem und Konflikt mit Radweg, siehe Abbildung 64
- b) Haltestelle Simeonsplatz: fehlendes Leitsystem, kein Hoch- oder Sonderbord

Abbildung 64: Bushaltestelle Grimpenwall

b) Wegeführung



Allgemeine Problembeschreibung

Es handelt sich um Mobilitätseinschränkungen aufgrund von Unklarheiten bezüglich der Verkehrswidmung von Wegen oder aufgrund fehlender bzw. unzureichender Beschilderung.



Beispiele

- a) Gehweg trennt sich vom Radweg und führt durch Arkaden (Gebäude mit Kino), unklare Wegeführung, Schild fehlt, gegenüberliegend sehr enge Situationen (Klausenwall südlich Tonhallenstraße (Ostseite))
- b) Viktoriastraße Nordseite ist als Radweg ausgewiesen, hierdurch fällt die direkte Verbindung in Richtung Innenstadt für Menschen im Rollstuhl Weg, siehe Abbildung 65

Abbildung 65: Viktoriastraße

c) Erreichbarkeit (Querung) / Umwege

Allgemeine Problembeschreibung

Besonders im Bereich des Rings beträgt der Abstand zwischen gesicherten Querungsmöglichkeiten zum Teil deutlich über 200 m. Hierdurch werden direkte Wegebeziehungen unterbrochen und Umwege verursacht, wenn wichtige Ziele zwischen den Querungsstellen liegen. Für blinde und sehbehinderte Menschen wird zugleich die Orientierung erschwert. Für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung sind längere und damit anstrengendere Wege notwendig.



Abbildung 66: ZOB

Beispiele

- a) Nur eine Querung mit Absenkung und taktilem Leitsystem Ost-West in der Mitte des ZOB, siehe Abbildung 66
- b) Klausenwall: Langer Weg für gesicherte Querung mit LSA (zwischen Weserbrücke und Tonhallenstraße: 400 m)

4.4 Mobilitätseinschränkungen für hörbehinderte und gehörlose Menschen

Vor allem im Rahmen des ersten Forums zur öffentlichen Diskussion des Barriereatlas Minden-Innenstadt wurde mit Hilfe von Gebärdendolmetscher/innen die Problematik aus der Sicht von hörbehinderten und gehörlosen Menschen besprochen. Schwerpunkt für diese Formen von Beeinträchtigung ist die fehlende Reaktionsmöglichkeit auf nicht sichtbare Verkehrsteilnehmer/innen wie z. B. Radfahrer/innen, die sich von hinten nähern und durch Klingeln auf sich aufmerksam machen möchten. Daher ist ein Erfordernis für sichere Gehbereiche groß und das Problem der fehlenden Trennung von Geh- und Radwegen bzw. gemeinsam geführter Geh- und Radwege zentral.

a) Keine (taktile) Trennung von Geh- und Radweg



Allgemeine Problembeschreibung

Keine taktile und/oder visuelle Trennung zwischen Geh- und Radweg. Für blinde und sehbehinderte Menschen und insbesondere für gehörlose oder hörbehinderte Menschen problematisch.



Beispiele

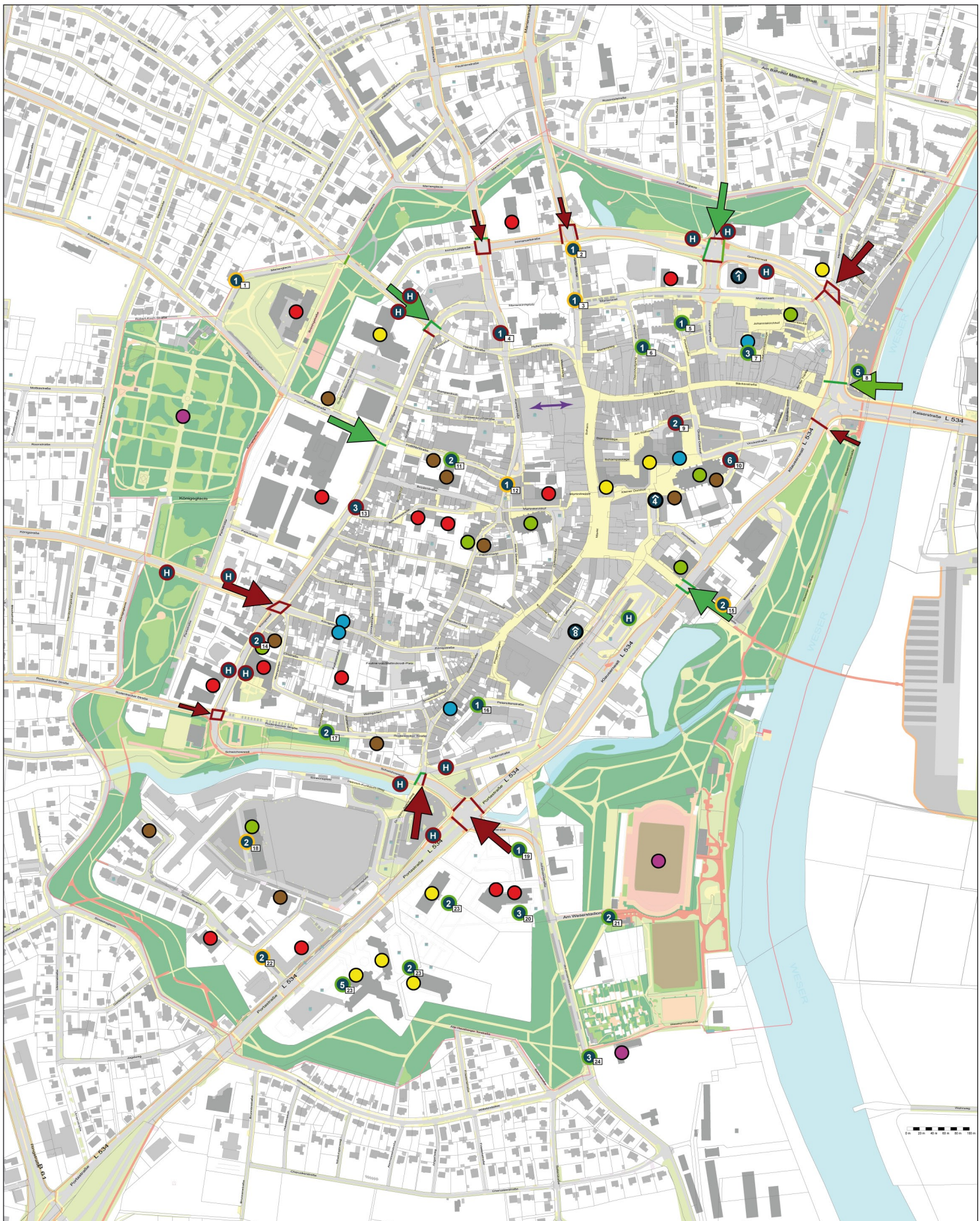
- c) Fuß- und Radweg nicht getrennt, viel Radverkehr, vor allem im Sommer (Weserpromenade)
- d) Fuß- und Radweg nicht getrennt, viel Radverkehr (Portastraße), siehe Abbildung 67

Abbildung 67: Geh- und Radweg Portastraße

4.5 Parkplätze für Menschen mit Behinderung



Behindertenparkplätze nach StVO mit geringen Mängeln sind mit einfachen Mitteln in ihrer Benutzbarkeit und Erreichbarkeit zu verbessern (z. B. durch Ergänzung einer Absenkung, um den Gehweg direkt zu erreichen). Behindertenparkplätze mit starken Mängeln erfordern erhebliche Umbauten oder einen Ersatz an einem geeigneterem Standort, um die barrierefreie Benutzbarkeit zu ermöglichen (siehe hierzu auch Pläne 4.5).



Legende

wichtige Ziele:

- Einrichtungen für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen - Wohnen
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen - Beratung
- Bildungseinrichtungen
- kulturelle Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Behörden

- wichtige Wegeverbindung im Gebäude
- Haltestellen/Parkplätze:
wichtige Bushaltestellen
(ohne/geringe/starke Mängel)
- Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung
- Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung in Parkhäusern
- Standortvorschlag Parkplätze für Menschen mit Behinderung

wichtige Städteingänge:

- nicht geeignet (vorrangige Maßnahmenpriorität)
- nicht geeignet (nachrangige Maßnahmenpriorität)
- geeignet mit Einschränkungen
- Lichtsignalanlage mit Zusatzeinrichtungen
- Lichtsignalanlage ohne Zusatzeinrichtungen

Barriereatlas Minden | Innenstadt
4.5 Infrastruktur Innenstadt

Planverfasser:
Bürgergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
KONZEPTION | STRATEGIE | UMSETZUNG

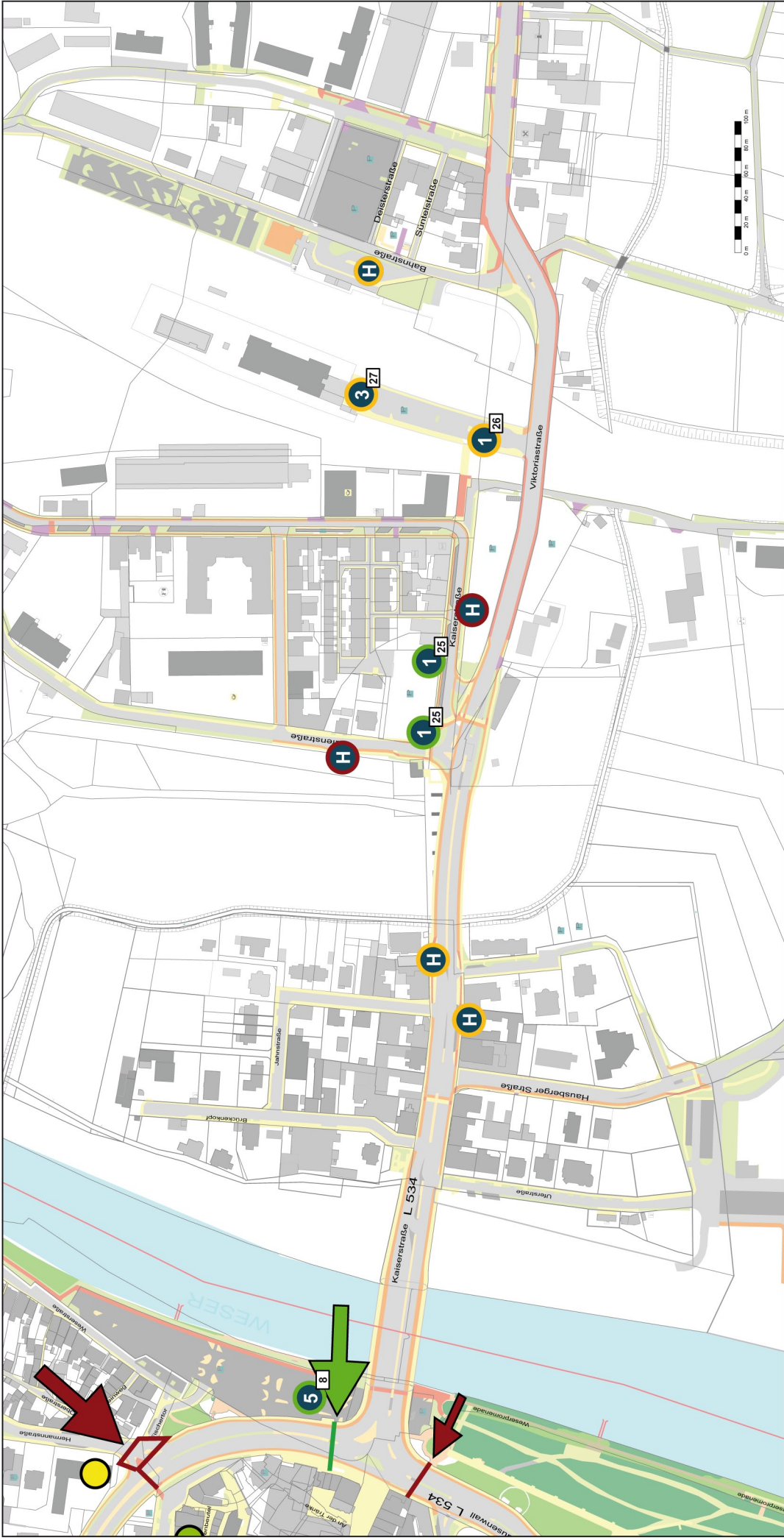
p+t
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
PROJEKT | REALISATION

protze+thieling GbR
am Brühlweg 13 | 31030 Hannover
Tel. 0511 178 647-0 | Fax: 0511 178 647-1
protze@p-thieling.de | www.p-thieling.de






Auftraggeber:
Stadt Minden

Kartengrundlage:
- Vermessung und Geoinformationswesen
- Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte mit Geometrie des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 62-31-10-84)
- Kataster- und Vermessungsamt



DIN A2 | Maßstab: 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung II



Legende

-  wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)
-  nicht geeignet (vorrangige Maßnahmenpriorität)
-  nicht geeignet (nachrangige Maßnahmenpriorität)
-  geeignet mit Einschränkungen
-  Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung

wichtige Städteingänge:

-  Lichtsignalanlage mit Zusatzeinrichtungen
-  Lichtsignalanlage ohne Zusatzeinrichtungen

Barreterias Minden | Bereich Bahnhof

4.5 Infrastruktur Bahnhof

Planverfasser: Bietergemeinschaft Barreterias Minden akp Kassel p+t Bremen akp- LEISTUNGSGESAMT "STADT FREIBRAMM" Stadtplanung - Regionalentwicklung Brandt-Hoyer-Institut für Raumplanung 34123 Kassel, Am Markt 21 Tel. 0561 478 4427 Fax 478 448 post@akp-planung.de www.akp-planung.de	p+t LEISTUNGSGESAMT "STADT FREIBRAMM" prozesse+theilung GbR 34123 Kassel, Am Markt 21 Tel. 0561 478 4427 Fax 478 448 post@p+t-planung.de www.p+t-planung.de	Kartengrundlage: - Vektordaten - Vermessung und Geoservicos Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurstare mit Genehmigung des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 05231-10-M1) - Kataster- und Vermessungsamt
Auftraggeber: Stadt Minden		

4.5.1 Parkplätze für Menschen mit Behinderung in öffentlichen Parkhäusern

Die vorhandenen Behindertenparkplätze nach StVO in den Parkhäusern entsprechen in ihren Bemaßungen und der Zugänglichkeit den Empfehlungen. Die Zugänglichkeit ist jedoch oft durch Brandschutztüren erschwert, die mit einer automatischen Türöffnung nachgerüstet werden müssen, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

4.5.2 Parkplätze für Menschen mit Behinderung im öffentlichen Raum





In der folgenden Tabelle sind die Behindertenparkplätze nach StVO außerhalb der Parkhäuser aufgeführt und bewertet. Die den laufenden Nummern zugeordneten Farben entsprechen den Einstufungen im Plan.

	starke Mängel, erhebliche Umbauten erforderlich oder Ersatz an einem geeigneterem Standort
	geringe Mängel, kleine Maßnahmen erforderlich
	keine bzw. vertretbare Mängel





1		<p>Standort: Marienglacis Höhe Haus Nr. 13</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu schmal ▪ Ausstieg auf die Fahrbahn (kaum befahren) ▪ Schlechter Zugang zum Gehweg trotz Absenkung (Rinne) ▪ Hochbord und Grün an der Beifahrerseite <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbreitern zu Lasten des Grünstreifens oder Verbreitern des Parkplatzes auf der Fahrbahn ▪ Zugang zum Gehweg verbessern
---	---	--

	Parkplatz nicht barrierefrei		Parkplatz überwiegend barrierefrei
	Parkplatz eingeschränkt barrierefrei		




<p>2</p>		<p>Standort: Marienstraße Höhe Haus Nr. 28</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone (Wendeplatz)</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel: Hochbord zum angeschlossenen Gehweg</p> <p>Maßnahmen: Zugang zum angrenzenden Gehweg schaffen</p>
<p>3</p>		<p>Standort: Marienstraße gegenüber Haus Nr. 22</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstieg zur Fahrbahn ▪ Rinne mit groben Pflaster ▪ Hochbord an der Beifahrerseite <p>Maßnahmen: verlegen auf gegenüberliegende Seite</p>
<p>4</p>		<p>Standort: Stiftstraße gegenüber Gemeindezentrum Marienkirche</p> <p>Zone: keine</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstieg zur Fahrbahn ▪ Kein Zugang zum Gehweg ▪ Hochbord an der Beifahrerseite ▪ Bemaßung nicht ausreichend <p>Maßnahmen: Verlegen in die umgestaltete Hahler Straße</p> <p>(Alternative: Königswall vor Sparkasse)</p>

 <p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>	 <p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
 <p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>	




<p>5</p>		<p>Standort: Poststraße Ecke Hellingstraße</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel vertretbar: Belag (bei Vorwärtseinparken auf der Fahrerseite)</p> <p>Maßnahmen: Belag im Ausstiegsbereich des Parkplatzes ersetzen</p>
<p>6</p>		<p>Standort: Deichhof Höhe Haus Nr. 13</p> <p>Zone: Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel vertretbar: Belag, Größe der Markierung, jedoch verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
<p>7</p>		<p>Standort: Hellingstraße, Beginn Fußgängerzone</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone (Beginn Fußgängerzone)</p> <p>Anzahl: 3</p> <p>Mängel vertretbar: Belag z.T. uneben, Einschränkung durch Bäume</p> <p>Maßnahmen: Belag im Bereich der Parkplätze überprüfen und ausbessern</p>



 <p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>	 <p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
 <p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>	

<p>8</p>		<p>Standort: Schlagde</p> <p>Zone: Parkplatz</p> <p>Anzahl: 5</p> <p>Mängel vertretbar: Belag</p> <p>Hinweis: nicht als Zugang zur Stadt geeignet, nur zum Erreichen der Weserpromenade</p>
<p>9</p>		<p>Standort: Am Rathaus</p> <p>Zone: keine (Sackgasse: lediglich Anliegerverkehr)</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel: Belag, Zugänglichkeit vom Gehweg</p> <p>Maßnahmen: Parkplätze an dieser Stelle entfernen, an der Post (Großer Domhof) ersetzen</p>

 <p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>	 <p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
 <p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>	





<p>10</p>		<p>Standort: Hinter dem Dom</p> <p>Zone: Parkplatz</p> <p>Anzahl: 6 (3, 2, 1)</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belag ▪ Abmessungen <p>Maßnahmen: Verlegen auf den Großen Domhof (Post)</p>
<p>11</p>		<p>Standort: Pöttcherstraße</p> <p>Zone: Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel vertretbar: Belag, Größe der Markierung, jedoch Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
<p>12</p>		<p>Standort: Kampstraße am Martinikirchhof</p> <p>Zone: keine</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstieg zur Fahrbahn → Fahrbahnbelag ▪ Abmessung <p>Maßnahmen: Auf dem angrenzenden Parkplatz (Martinikirchhof) sollten ergänzend weitere Behindertenparkplätze geschaffen werden. Da der Platz wegen des Wochenmarktes nicht immer zugänglich ist, soll der vorhandene Parkplatz erhalten bleiben.</p>

	<p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>		<p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
	<p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>		




13		<p>Standort: Königswall Höhe Haus Nr. 59</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone</p> <p>Anzahl: 3</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstieg zur Fahrbahn (stark befahren) ▪ Bemaßung nicht ausreichend ▪ Rinne ▪ Zugang Gehweg <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplätze verbreitern zu Lasten des Gehwegs und der Fahrbahn ▪ Gleichzeitig Zugang zum Gehweg schaffen ▪ Alternative: verlegen in die Brüderstraße
14		<p>Standort: Königswall Höhe Haus Nr. 53</p> <p>Zone: Tempo-30-Zone</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstieg zur Fahrbahn (stark befahren) ▪ Hochbord an der Beifahrerseite ▪ Zugang zum Gehweg erst bei nächster Einmündung <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Parkplatz erhalten für Ausstieg nach hinten, Zugang zum Gehweg schaffen durch Sinusstein ▪ 1 bis 2 weitere Behindertenparkplätze auf der Grundstücksfläche des Alten- und Pflegeheims „Haus Weingarten“ oder in der Rodenbecker Straße schaffen

	Parkplatz nicht barrierefrei		Parkplatz überwiegend barrierefrei
	Parkplatz eingeschränkt barrierefrei		





<p>15</p>		<p>Standort: Tonhallenstraße</p> <p>Zone: keine (wenig befahrene Seitenstraße!)</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geringe Breite ▪ Ausstieg zur Fahrbahn (wenig befahren) ▪ kein direkter Zugang zum Gehweg ▪ große Fugen im Ausstiegsbereich <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugang zum Gehweg schaffen ▪ Fugen im Parkplatz und Ausstiegsbereich verfüllen ▪ Alternative (bevorzugt): Ausweisung neuer Behindertenparkplätze auf dem Parkplatz Weserglasis an der Glacisbrücke (asphaltiert)
<p>16</p>		<p>Standort: Petersilienstraße Höhe Haus Nr. 20</p> <p>Zone: Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel vertretbar: Größe der Markierung, jedoch Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
<p>17</p>		<p>Standort: Rodenbecker Straße Höhe Haus Nr. 9</p> <p>Zone: Verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel vertretbar: Belag, Größe der Markierung, jedoch verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Maßnahmen: keine</p>

 <p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>	 <p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
 <p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>	

<p>18</p>		<p>Standort: Preußenmuseum</p> <p>Zone: kein öffentlicher Straßenraum</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel: Belag</p> <p>Maßnahmen: Belag im Ausstiegsbereich der Parkplätze sowie Weg zum Eingang barrierefrei gestalten</p>
<p>19</p>		<p>Standort: Jobcenter</p> <p>Zone: Parkplatz (kein öffentl. Straßenraum)</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel: keine</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
<p>20</p>		<p>Standort: Johansenstraße 6</p> <p>Zone: Parkplatz (kein öffentlicher Straßenraum)</p> <p>Anzahl: 3</p> <p>Mängel vertretbar: berollbarer Belag im Ausstiegsbereich zu schmal</p> <p>Maßnahmen: berollbaren Belag erweitern</p>
<p>21</p>		<p>Standort: Weserstadion</p> <p>Zone: kein öffentlicher Straßenraum</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel vertretbar: ungepflegt, unregelmäßige Oberfläche</p> <p>Maßnahmen: Belag begradigen</p>

	<p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>		<p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
	<p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>		

<p>22</p>		<p>Standort: Simeonscarré vor DGB</p> <p>Zone: keine</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel: kein Zugang zum Gehweg</p> <p>Maßnahmen: Bord absenken</p>
<p>23</p>		<p>Standort: Kreisverwaltung</p> <p>Zone: Parkplatz</p> <p>Anzahl: 9 (5, 2, 2) verteilt an den verschiedenen Standorten</p> <p>Mängel vertretbar: berollbarer Belag im Ausstiegsbereich zu schmal (Portastraße 9, Bild unten)</p> <p>Maßnahmen: berollbaren Belag erweitern</p>

 <p>Parkplatz nicht barrierefrei</p>	 <p>Parkplatz überwiegend barrierefrei</p>
 <p>Parkplatz eingeschränkt barrierefrei</p>	

24		<p>Standort: Schwimmbad</p> <p>Zone: 30</p> <p>Anzahl: 3</p> <p>Mängel: keine, aber Weg von hier zum Schwimmbad zu steil</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
25		<p>Standort: Parkplatz Kaiserstr. Ecke Hafenstr. (Bahnhofsbereich)</p> <p>Zone: Parkplatz</p> <p>Anzahl: 2</p> <p>Mängel: keine</p> <p>Maßnahmen: keine</p>
26		<p>Standort: Parkplatz Zufahrt Bahnhof</p> <p>Zone: verkehrsberuhigter Bereich</p> <p>Anzahl: 1</p> <p>Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belag ▪ nicht ausreichende Beschilderung ▪ Quergefälle <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belag im Bereich des Behindertenparkplatzes verbessern ▪ Parkplatz deutlicher beschildern

	Parkplatz nicht barrierefrei		Parkplatz überwiegend barrierefrei
	Parkplatz eingeschränkt barrierefrei		

27



Standort: Bahnhof vor Haupteingang

Zone: Parkplatz (Gelände der DB)

Anzahl: 3

Mängel: nicht ausreichende Kennzeichnung

Maßnahmen: Parkplätze deutlicher kennzeichnen z. B. durch Bodenmarkierung; ggf. Hinweis auf Abschleppen

Parkplatz nicht barrierefrei	Parkplatz überwiegend barrierefrei
Parkplatz eingeschränkt barrierefrei	

4.5.3 Zusätzliche Standorte für Parkplätze für Menschen mit Behinderungen

Die folgenden Standorte werden für Behindertenparkplätze nach StVo vorgeschlagen. Die Einrichtung von Parkplätzen an diesen Standorten würde das Mobilitätsnetz der Innenstadt Mindens deutlich verbessern und den mobilitätsbeeinträchtigten Menschen, welche auf ein eigenes Auto zugreifen können, eine größere Bewegungsreichweite ermöglichen.

Obere Altstadt

- Parkplatz Martinikirchhof (Weserkolleg) ergänzend zu dem vorhandenen an der Kampstraße
- Im verkehrsberuhigten Bereich mit Mindener Altstadtmuster (Königstraße, Videbullenstraße, Brüderstraße, Rodenbecker Straße, Parkplatz an der Rodenbecker Straße), ggf. als Ersatz für die Parkplätze am Königswall
- Im Zuge der Umgestaltung Hahler Straße als Ersatz für den Parkplatz Stiftstraße

Untere Altstadt

- Marienstraße Ecke Marienwall, Umgestaltung Parkbucht mit 4 StP zu 3 BehP als Ersatz für Marienstraße
- Am Ende der Tonhallenstraße auf dem Parkplatz an der Glacisbrücke, Ecke Weserglaciis
- Parkplatz großer Domhof (Ersatz für die Parkplätze Am Rathaus und Hinterm Dom)
- Lindenstraße Ecke Dreiecksplatz (sofern Simeonstraße barrierefrei wird)

4.5.4 Zielvereinbarungen für den öffentliche Nahverkehr

Zur barrierefreien Optimierung von Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs wird auf das Instrument der Zielvereinbarung zwischen Behindertenverbänden und Nahverkehrsunternehmen verwiesen. Diese können auf die örtlichen Verhältnisse und Mängel zugeschnittene Vereinbarungen enthalten (s. Beispiel Kasten unten). Für die Stadt Petershagen haben die in Minden tätigen Nahverkehrsunternehmen bereits eine Zielvereinbarung unterzeichnet.³

Zielvereinbarung nach § 5 Behindertengleichstellungsgesetz NRW

Beteiligte und Gegenstand

- Behindertenverbände
- Verkehrsgesellschaften (MKB, mhv)
- Vereinbarung der gegenseitigen Unterstützung
- für das Stadtgebiet Petershagen

Maßnahmen

- Kurz-, mittel-, langfristig
- Fahrgastinformationen (Internet, Haltestellen)
- Haltestellen (Wartehäuschen, Instandhaltung)

³ Der Wortlaut findet sich auf der Internetseite der Agentur Barrierefreiheit NRW:
http://www.ab-nrw.de/index.php?option=com_content&view=article&id=627:26072013-herstellung-von-barrierefreiheit-im-oePNV-im-raum-minden&catid=84:kommunal-abgeschlossen&Itemid=113

5 Sektorspezifische Lösungsansätze

Nachdem in Kapitel 4 Gefahrenstellen und Mobilitätseinschränkungen für blinde und sehbehinderte Menschen, Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung sowie gehörlose und hörbehinderte Menschen analysiert und verortet wurden, werden im Folgenden Lösungsansätze dargestellt. Barrierefreiheit kann nicht objektiv gemessen werden, da sie – dies wird im Kapitel 3 deutlich – stets Kompromisse zwischen verschiedenen Nutzer/innengruppen eingehen muss. Davon unabhängig kann eine Optimierung angestrebt werden, deren Zeitdimension angesichts der begrenzten städtischen Mittel und der Lebensdauer gestalteter öffentlicher Räume in einer Größenordnung von einer Generation (etwa 30 Jahre) zu denken ist. In diesem Zeitraum werden sich die Anforderungen an die Barrierefreiheit ebenso verändern wie auch die technischen Möglichkeiten, so dass auch Konzepte wie dieses periodisch anzupassen sind.

Insgesamt sind mit Barrierefreiheit also nicht nur bauliche Anpassungen gemeint, sondern in gleichem Maße ist dies als Prozess zu verstehen, der immer wieder die Betroffenen einbindet und der Öffentlichkeit die Situation mobilitätseingeschränkter Menschen verdeutlicht.

Barrierefreiheit ist – dies ist bei Verkehrsnetzen selbstverständlich – stark davon abhängig, dass es durchgängige Verbindungen und ein dichtes Wegenetz gibt. Ein einzelner Abschnitt, der nicht barrierefrei ist, kann die übrige Wegestrecke wertlos machen. Dies wird in der Innenstadt von Minden besonders am Schwachpunkt der Verbindung zwischen unterer und oberer Altstadt oder auch bei der anzustrebenden durchgehenden Nutzbarkeit des Glacis deutlich.

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind daher so konzipiert, dass die Beseitigung von Barrieren nicht punktuell (nach fachfremden Kriterien) erfolgen soll, sondern die erforderlichen Maßnahmen zielorientiert auf bestimmte Routen und Schwerpunkte konzentriert werden, die für die Netzfunktion von besonderer räumlicher Bedeutung sind: Vorrangrouten mit Zubringern; die touristische Route durch die Altstadt; Maßnahmenswerpunkte mit Schlüsselfunktionen, vorwiegend innerhalb der Vorrangrouten; und schließlich den Glacisrundweg. Ergänzend werden die Zugänge von öffentlichen und halböffentlichen Gebäuden bewertet.

Parallel dazu sind die im Rahmen des Barriereatlas in Kapitel 4.3 beschriebenen, zentralen Gefahrenpunkte in der Innenstadt und im Bahnhofsumfeld zu beseitigen.

Sind diese Bereiche barrierefrei gestaltet, kann in weiteren Schritten eine flächendeckende Barrierefreiheit erreicht werden.

5.1 Vorrangrouten

5.1.1 Beschreibung

Nach der Analyse der Mängel wurden in einem nächsten Schritt Routen konzipiert, die die Innenstadtbereich gut erschließen. Sie gehen vom Bahnhof, den wichtigen Bushaltestellen, gut nutzbaren Behindertenparkplätzen und Glacisquerungen (Wallstraßenring) aus. Sie sind in ihrer Beschaffenheit derzeit bereits barrierefrei passierbar oder sollen kurz- oder mittelfristig umgebaut werden, weisen in Abschnitten aber auch zu beseitigende Mobilitätseinschränkungen auf. Insgesamt wurden drei Routen (im Folgenden Vorrangrouten) identifiziert und weiterentwickelt, die bedeutende Wegeverbindungen innerhalb der Mindener Innenstadt und im Bahnhofsbereich darstellen.

Die Vorrangroute A beginnt in der Königstraße und verläuft in nordöstlicher Richtung über Markt und Bäckerstraße bis zum Bahnhof. Die Vorrangroute B beginnt in der Hahler Straße und verläuft in südöstlicher Richtung über die Martinikirche bis zum Simeonsplatz. Die Route G führt durch die Mindener Wallanlagen und zeichnet einen Rundweg durch das Glacis (siehe hierzu Kapitel 5.4 "Glacisrundweg"). Als Zubringer zu den Vorrangrouten fungieren die mit C bezeichneten Routen. Sie ergänzen die Vorrangroute A sowie den Glacisrundweg G aus nördlicher und östlicher Richtung sowie aus der Fischerstadt. Ergänzende Verbindungswege komplettieren das barrierefreie Wegenetz der Mindener Innenstadt.

Vorrangroute A: Königstraße – Markt – Bäckerstraße – Bahnhof

- A 1 Königstraße – Obermarktstraße – Markt
- A 2 Scharn – Bäckerstraße
- A 3 Querung Grimpenwall – Kaiserstraße – Viktoriastraße – Bahnhof

Vorrangroute B: Hahler Straße – Martinikirche – Simeonsplatz

- B 1 Hahler Straße – Kampstraße Ecke Martinikirchhof
- B 2 Ritterstraße – Trockenhof
- B 3 Obermarktstraße – Abzweigung Simeonstraße (deckungsgleich mit Route A)
- B 4 Simeonstraße – Dr.-Viktor-Agartz-Weg

Zubringer C – Nord

- C-N Goebenstraße – Grimpenwall – Hellingstraße – Johannispassage

Zubringer C – Fischerstadt

- C-F Weserstraße – Fischertor – Grimpenwall – Johanniskirchhof – Johannispassage
- Alternativ: Schlagde – Fischertor – Grimpenwall – Johanniskirchhof – Johannispassage

Zubringer C - Ost

C-O Kanzlers Weide – Glacisbrücke – Tonhallenstraße – Kaiserwall – Tonhallenstraße –
Abzweig ZOB

Ergänzende Verbindungswege V

- V 1 Großer Domhof – Kleiner Domhof – Markt
- V 2 Ritterstraße – Papenmarkt – Hohe Straße – Windloch – Martinikirchhof – Martinitreppe
- V 3 Durchgang Kaufhaus Hagemeyer
- V 4 Hufschmiede
- V 5 Stiftstraße – Immanuelstraße – Marienstraße
- V 6 Ritterstraße Süd – Königstraße
- V 7 Bäckerstraße – Denkmal großer Kurfürst – Weserglacis – Schlagde
- V 8 Umweg Simeonstraße – Lindenstraße – ZOB
- V 9 Friedrichstraße – Pöttcherstraße
- V 10 Bahnhof Ostseite – Viktoriastraße



Legende

	Vorrangrouten A und B
	Vorrangrouten C (Zubringer Nord, Ost, Fischerstadt)
	Glacisweg G
	Umwegmöglichkeiten Simeonsstr./Obermarkt u. Marienglacis

Wegenetz

	ergänzende Verbindungswege
	Route nur für Blinde/Sehbehinderte (Steigung, Treppen)
	Route für Rollstuhlfahrer/ Gehbehinderte (Aufzug)
	Handlungsbedarf 1. Priorität

	Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung (ohne/geringe/starke Mängel)
	Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung in Parkhäusern
	Standortvorschlag Parkplätze für Menschen mit Behinderung
	wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)

Barriereatlas Minden | Innenstadt

5.1.1 Vorrangrouten / Wegenetz Verlauf Innenstadt

Planverfasser:
Biotiergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+1 Bremen

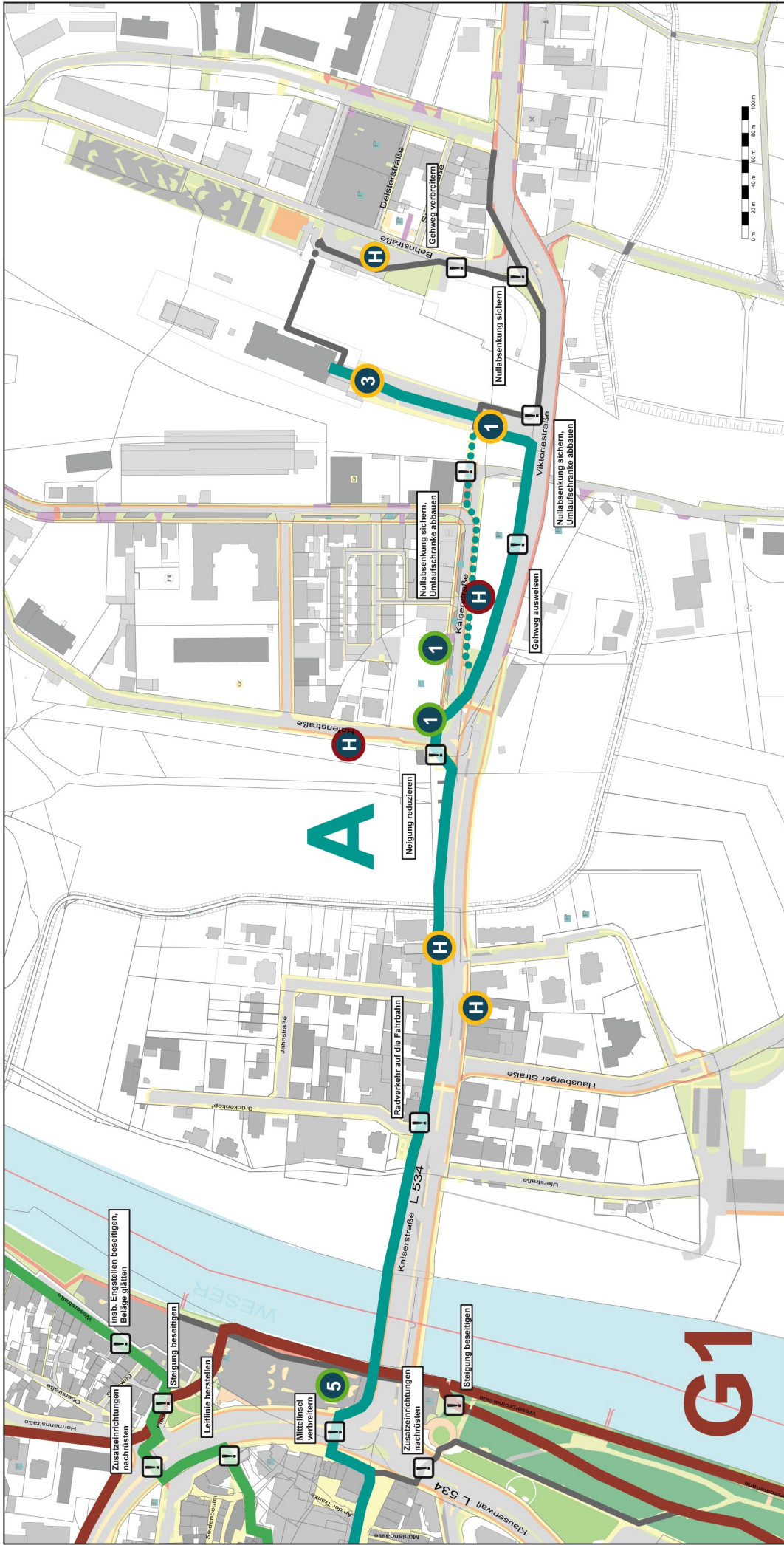
akp.
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Braun Heller Korte Partner
Friedrich-Körber-Str. 111, 34113 Kassel
Tel. 0561 20248-0 | Fax: -69
www.akp-planung.de

p+1
PLANUNG FORTSCHRITT
CONCEPTS | TRUST | FUTURE
prötze + thelling GbR
Am Reibstock 2/3 10269 Berlin
Tel. 030 2548 10-0 | Fax: -69
www.p-plus.de

Auftraggeber:
Stadt Minden

Kartengrundlage:
- Vermessung und Geoinformations-
Dienstleistung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-31-10-04)
- Kataster- und Vermessungsamt

DIN A2 | Maßstab 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung BK



Legende

- Vorrangrouten
- Vorrangroute A
- Vorrangrouten C (Zubringer Nord, Ost, Fischerstadt)
- Glacisweg G
- Handlungsbedarf 1. Priorität

Wegenetz

- ergänzende Verbindungswege
- Route nur für Blinde/Senbehinderte (Steigung, Treppen)

5.1.1 Vorrangrouten / Wegenetz
Verlauf Bahnhof

Barrieraas Minden | Bereich Bahnhof

Planverfasser:
 Bietergemeinschaft Barriereaas Minden akp Kassel | p+T Bremen

akp-
 Stadtplanung - Regionalentwicklung
 Brandt-Hoyer-Institut für Planung
 Am Hainberg 23 | 38202 Bremen
 Tel: +49 (0) 421 313-1319 Kassel
 www.akp-planung.de | post@akp-planung.de | www.p-t-planung.de

p+T
 LUDWIG-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT MÜNCHEN
 protze+theiling öbkr
 Am Hainberg 23 | 38202 Bremen
 Tel: +49 (0) 421 313-1319 Kassel
 www.p-t-planung.de | p-t-planung.de

Kartengrundlage:
 - Vermessung und Geoservice
 - Darstellung auf der Grundkarte der digitalen Flurkarte mit Genehmigung des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 6531-10-MM)
 - Kataster- und Vermessungsamt

Auftraggeber:
 Stadt Minden

DIN A3 | Maßstab 1:3000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung tk

Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung (ohne/geringe/ starke Mängel)

wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)

5.1.2 Kategorisierung und Maßnahmenvorschläge

Mobilitätseinschränkungen und Gefahrenstellen, die sich im Bereich der Vorrangrouten befinden, bilden Maßnahmenswerpunkte auf dem Weg zu einer barrierefreien Mindener Innenstadt. In diesem Kapitel findet sich eine Übersicht der Vorrangrouten, deren Zubringern und der ergänzenden Verbindungswege. Diese Routen werden unterteilt in einzelne Wegeabschnitte dargestellt und nach dem folgenden Schema kategorisiert:





	Abschnitt nicht barrierefrei – Umbaumaßnahmen nötig
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei – Einzelmaßnahmen nötig, um problematische Kurzstrecken und Gefahrenstellen zu reduzieren
	Überwiegend barrierefreier Abschnitt – tlw. Verbesserungen nötig
	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Zu jedem Routenabschnitt werden dortige Mobilitätseinschränkungen benannt und beschrieben, verortet sowie Maßnahmenvorschläge formuliert. Die Mobilitätseinschränkungen im Bereich der ergänzenden Verbindungswege werden einzeln beschrieben und verortet.





Ergänzend zu den Plänen der Vorrangrouten (5.1.1 und 5.1.2) werden dementsprechend nachfolgend die jeweilige Route in tabellarischer Form kurz beschrieben und die einzelnen Maßnahmen für die Herstellung einer barrierefreien Route dargestellt. Aus den entwickelten Vorrangrouten sowie dem touristischen Informationssystem in der Innenstadt wurde darüber hinaus eine barrierefreie touristische Route abgeleitet (Plan 5.2). Eine zusammenfassende Darstellung und eine Übersicht der räumlichen Problemschwerpunkte liefert der Plan 5.3 Maßnahmenswerpunkte.



Legende Vorrangrouten

-  überwiegend barrierefreier Abschnitt (üb. barrierefreie Umwegmöglichkeiten)
-  Abschnitt eingeschränkt barrierefrei
-  Abschnitt nicht barrierefrei
-  Umbaumaßnahmen in Bau/Planung

Wegenetz

-  ergänzende Verbindungswege
-  Route nur für Blinde/Sehbehinderte (Steigung, Treppen)
-  Route für Rollstuhlfahrer/ Gehbehinderte (Aufzug)
-  Handlungsbedarf 1. Priorität

-  Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung (ohne/geringe/starke Mängel)
-  Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung in Parkhäusern
-  Standortvorschlag Parkplätze für Menschen mit Behinderung
-  wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)

Barriereatlas Minden | Innenstadt
5.1.2 Vorrangrouten / Wegenetz Bewertung Innenstadt

Planverfasser:
 Biotiergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

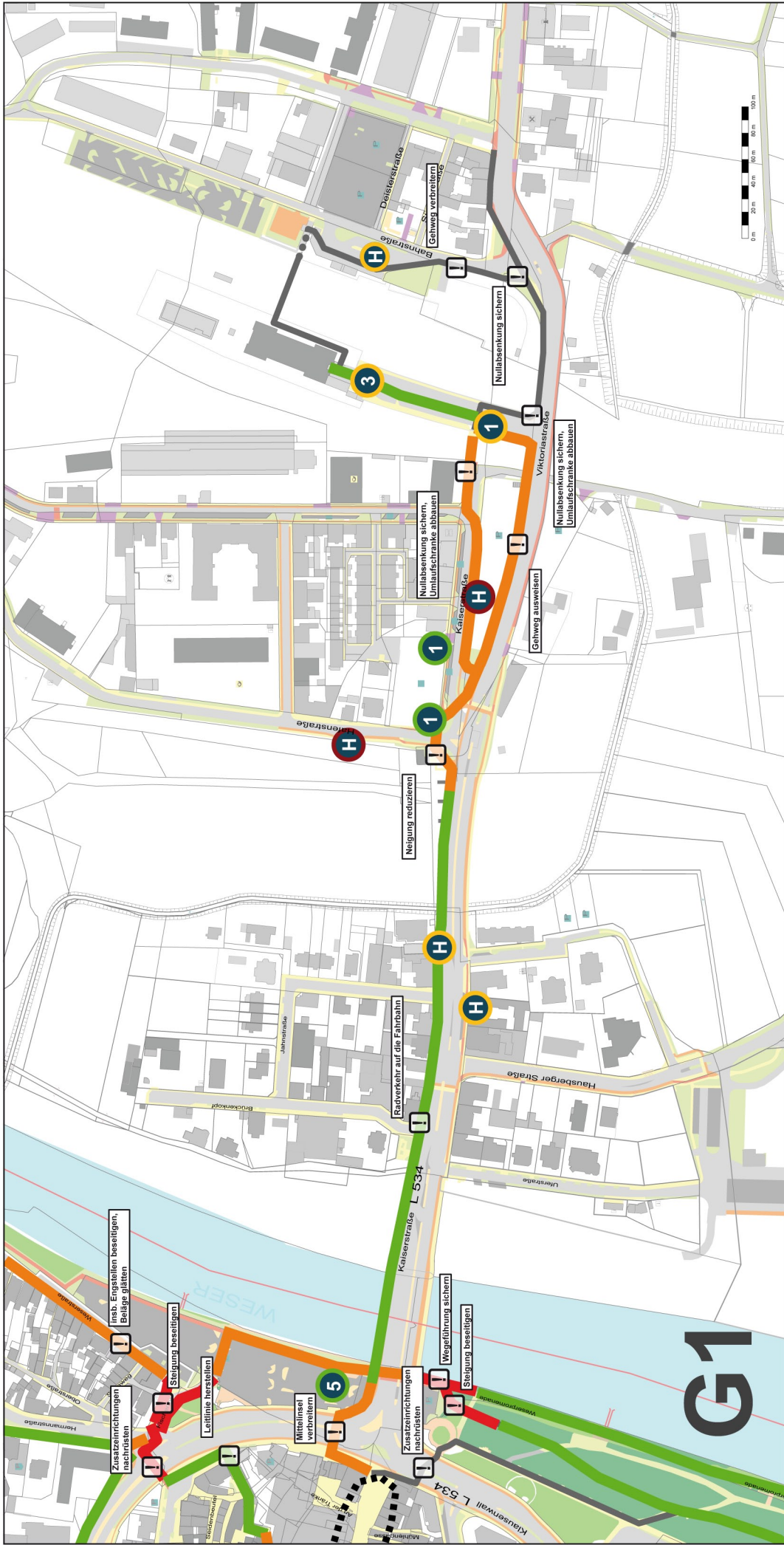
akp PLANUNG FÜRCHENGE
 Stadtplanung + Regionalentwicklung
 Braunsberger Straße 117 | 34123 Kassel
 Tel. 0521 20248-0 | Fax: 0521 20248-100
 www.akp-planung.de

p+t PLANUNG FÜRCHENGE
 pritzke + thelling GbR
 Am Brühlweg 2/3 | 10269 Berlin
 Tel. 030 278 847-10 | Fax: 030 278 847-109
 www.pritze-theilling.de

Auftraggeber:
 Stadt Minden

Kartengrundlage:
 - Vermessung und Geodaten
 - Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
 mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-31-10-04)
 - Kataster- und Vermessungsamt


DIN A2 | Maßstab 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung BK



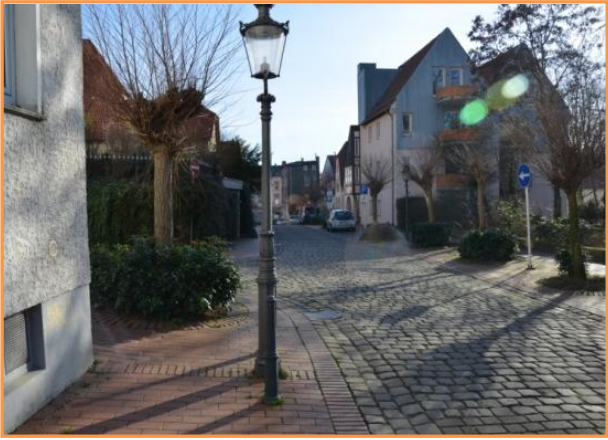
<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vorrangrouten — überwiegend barrierefreier Abschnitt — Abschnitt eingeschränkt barrierefrei — Abschnitt nicht barrierefrei Handlungsbedarf 1. Priorität 	<p>Wegenetz</p> <ul style="list-style-type: none"> ergänzende Verbindungswege Route für Blinde/Sehbehinderte (Steigung, Treppen) 	<p>Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung (ohne/geringe/ starke Mängel)</p> <p></p>	<p>wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)</p> <p></p>
<p>5.1.2 Vorrangrouten / Wegenetz Bewertung Bahnhof</p> <p>Barrieries Minden Bereich Bahnhof</p> <p>Planverfasser: Bietergemeinschaft Barrieries Minden akp Kassel p+T Bremen</p> <p>akp- Stadtplanung - Regionalentwicklung Ludowigsplatz 10 34119 Kassel www.akp-planung.de</p> <p>p+T Ludowigsplatz 10 34119 Kassel www.p-t-planung.de</p> <p>prötte+theiling GbR Am Hasenberg 23 32625 Bremen www.p-t-planung.de pr-planung.de</p> <p>Kartengrundlage: - Vermessung und Geoservice - Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte mit Genehmigung des Kreises Minden-Lübbecke (Nr. 6531-10-MM) - Kataster- und Vermessungsamt</p> <p>Auftraggeber: Stadt Minden</p> <p>DIN A3 Maßstab 1:3000 Stand 20.11.2014 Zeichnung tk</p>			

5.1.3 Vorrangroute A

A 1 Königstraße – Obermarktstraße – Markt

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 1.1	Bushaltestelle Königswall, Querung Königswall (Verlauf Königstraße Nordseite) Material: Betonplatten u. -pflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Querneigung und 0 cm-Absenkung an der Querung (263)
		Maßnahmen-vorschläge	Querneigung reduzieren, wenn möglich getrennte Querung
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Querung mit Nullabsenkung und gut berollbarem Belag (Königstraße, 322); LSA ohne akustisches Signal (ZEB): Komplette Kreuzung ohne Signal. (300p); Dachpfosten und Platzsituation unterbrechen Inne-re Leitlinie (351)	
	Maßnahmen-vorschläge	Borde auf 3 cm anheben; ZEB an der Kreuzung Königswall / Königstraße nachrüsten; Eindeutige Leitlinie definieren	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung







Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material			
A 1.2	Königsstraße von Königswall bis Obermarktstraße Material: Mindener Altstadtmuster, Pflaster/Klinker			
				
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Mehrere Engstellen (154); Lampen stellen Hindernisse dar (158); Zu starke Querneigung (134)	
		Maßnahmenvorschläge	Entschärfung der Problemstellen gemäß Konzept (Aufpflasterungen Fahrbahn, Versetzung Lampen, Gehwegnase) (siehe Kapitel 5.3.2)	
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Engstelle 0,7 m (398)	
Maßnahmenvorschläge		s. links		

Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 1.3	Obermarktstraße von Königstraße bis Markt Material: Klinker/Betonpflaster 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	zur starke Steigung in Teilabschnitten; Hindernisse durch Werbeaufsteller (160)
		Maßnahmen-vorschläge	Steigung verringern; Spur freihalten
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Viele Werbeaufsteller und Geschäftsauslagen, ggf. geänderte Zugänge nach Umbau
Maßnahmen-vorschläge		Leitstreifen sinnvoll positionieren	
A 1.4	Markt Material: Klein- u. Großpflaster 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Hindernisse durch Werbeaufsteller (160)
		Maßnahmen-vorschläge	Spur freihalten
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Orientierung über Leitstreifen rundum (359)
Maßnahmen-vorschläge		Umbau in Planung	
 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt		
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung		





A 2 Scharn – Bäckerstraße – Querung Grimpenwall;



Scharn und Bäckerstraße weitgehend fertiggestellt





Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 2.1	Bäckerstraße <i>(noch nicht umgebauter Abschnitt)</i> 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Anstieg zum Wesertor im direkten Weg zu steil, nur schräg möglich
		Maßnahmenvorschläge	Steigung auf 6 % reduzieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Unterbrochene Leitlinie (Bäckerstraße, 308)
		Maßnahmenvorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren, Leitstreifen fortführen
	A 2.2	Querung Grimpenwall 	
Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung		Situation	Mittelinsel Querung unter 2 m Breite (261)
		Maßnahmenvorschläge	Mittelinsel verbreitern
Sehbehinderte und blinde Menschen		Situation	Unterbrochene Leitlinie (365)
		Maßnahmenvorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren
 Abschnitt nicht barrierefrei		 Überwiegend barrierefreier Abschnitt	
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung		


A 3 Kaiserstraße – Viktoriastraße – Bahnhof





Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 3.1	Kaiserstraße (Nordseite) bis Hafenstraße Material: Beton, Betonpflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Engstelle/Hindernisse an der Haltestelle Kaiserstraße und am Brückenkopf
		Maßnahmenvorschläge	Verlegung Radweg auf die Fahrbahn, bzw. Spur von 1,30 m von Möblierung und Bepflanzung freihalten
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Engstelle durch Lampenmast und Werbeaufsteller (450)
		Maßnahmenvorschläge	Spur freihalten


 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material	
A 3.2 S	<p>Querung Hafenstraße; Kaiserstraße (Südseite); durch Unterführung bis Bahnhof</p> <p>Material: Betonplatten, -pflaster</p>	
		
		
	<p>Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung</p>	<p>Situation</p>
	<p>Maßnahmenvorschläge</p>	<p>-</p>
<p>Sehbehinderte und blinde Menschen</p>	<p>Situation</p>	<p>Unterbrochene Leitlinie (451, 452, 454, 455); Ungesicherte und teils großflächige Nullabsenkung (453); Treppe nicht gesichert, Treppe nicht auffindbar (456); Unterschreitbare Umlaufschranken (457)</p>
	<p>Maßnahmenvorschläge</p>	<p>Eindeutige Leitlinie definieren; Nullabsenkungen sichern Treppe sichern und mit Auffindestreifen versehen; Umlaufschranken reduzieren, sichern</p>

 <p>Abschnitt nicht barrierefrei</p>	 <p>Überwiegend barrierefreier Abschnitt</p>
 <p>Abschnitt eingeschränkt barrierefrei</p>	 <p>Umbaumaßnahmen in Bau / Planung</p>

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 3.2 G	Querung Hafenstraße; Viktoriastraße von Kaiserstraße bis Bahnhofsvorplatz (Umfahrungsmöglichkeit mit geringerer Steigung) Verlauf Nordseite Material: Betonpflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Gefahrenstelle FGÜ Hafenstraße – Neigung 14 %; Engstellen an Baumscheiben, zw. Radweg und Bepflanzung Steigung unter 4 %; derzeit als Radweg ausgewiesen
		Maßnahmenvorschläge	Neigung reduzieren Viktoriastraße: Einziehung der Fahrbahn und Verbreiterung von Fuß- und Radweg bei getrennter Führung
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-	
	Maßnahmenvorschläge	-	

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung





Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
A 3.3	Bahnhof Vorplatz (Eigentum Bahn) Verlauf mittig Material: Platten und Kleinpflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	6 % Steigung mit 3 % Podesten; Umlaufschranken an den Eingängen zur Unterführung; leichte Mängel Behindertenparkplätze
		Maßnahmen-vorschläge	Abbau der Umlaufschranken; Verbesserungen der Ausschilderung der 3 Behindertenparkplätze
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Autos queren den Weg vom/zum Hauptbahnhof (458)
		Maßnahmen-vorschläge	Leitsystem für den Bahnhofsvorplatz entwickeln, darin eingebunden der Weg A 3.2


■	Abschnitt nicht barrierefrei	■	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
■	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	■	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung





5.1.4 Vorrangroute B: Hahler Straße – Martinikirche – Simeonsplatz

B 1 Hahler Straße – Kampstraße Ecke Martinikirchhof

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 1.1	Hahler Straße von Bushaltestelle Gerichtszentrum bis Ecke Kampstraße Verlauf Nordseite Material: Klinker, Betonpflaster		
		Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation Starke Querneigung und Nullabsenkung (Ecke Königswall 266); Engstelle unter 1 m (150)
			Maßnahmen-vorschläge Querneigung reduzieren; Gehweg verbreitern; Ergänzung Behindertenparkplatz
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation Unterbrochene Leitlinie (302 u. 303); Engstelle nördlicher Gehweg 0,7m (374)	
		Maßnahmen-vorschläge Eindeutige Leitlinie definieren; Gehweg verbreitern	





 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 1.2	Kampstraße von Hahler Straße bis Martinikirchhof Verlauf Westseite Material: Klinker, Betonpflaster		
		Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation Engstelle an Hausecke Gehweg Westseite (152); Zu starke Querneigung (132); Behindertenparkplatz Kampstraße: Teilweise nur 2,00 breit, Ausstieg auf Natursteinpflaster (102)
		Maßnahmenvorschläge	Gehweg verbreitern; Querneigung reduzieren; Verbesserung Behindertenparkplatz
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
	Maßnahmenvorschläge	-	

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

B 2 Ritterstraße – Trockenhof

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 2.1	Ritterstraße Material: Mindener Altstadtmuster Klinker / Pflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Keine durchgängig nutzbaren Gehwege, Ausweichen auf Fahrbahn wg. Natursteinpflaster nicht möglich (insb. Ecke Martinikirchhof 197 u. 185); Zu starke Querneigung (vor Museum 138); tiefe Rinnen der einmündenden Querstraßen (185)
		Maßnahmenvorschläge	Entschärfung der Problemstellen gemäß Konzept (Aufpflasterungen, Versetzung Lampen, Gehweg-nase) (siehe Kapitel 5.3.8)
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	beidseitig Engstellen (399)
Maßnahmenvorschläge		s. oben	

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 2.2	Trockenhof Material: Natursteinpflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Belag nicht berollbar; Zu starke Querneigung (Ecke Obermarktstraße) (139); Längsneigung kritisch
		Maßnahmenvorschläge	Umbau / Austausch Belag, Verbesserung Querneigung; ggf. leichte Nivellierung der Längsneigung
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Enge Gehwege nicht nutzbar (0,5-0,7m) allerdings verkehrsberuhigter Bereich/Fußgängerzone (327)
Maßnahmenvorschläge		Mischverkehrsfläche verdeutlichen und eindeutige Leitlinie definieren	

B 3 Obermarktstraße – Abzweig Simeonstraße

deckungsgleich mit Route A

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

B 4 Simeonstraße – Dr. Viktor Agartz Weg





Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 4.1	<p>Simeonstraße</p> <p>Verlauf Ostseite</p> <p>Material: Mindener Altstadtmuster Klinker / Pflaster</p> 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Grobes Natursteinpflaster, an den geklinkerten Seitenbereichen diverse Engstellen (161)
		Maßnahmen-vorschläge	Durchgängiger Bereich mit Mindener Altstadt-pflaster im mittleren Bereich, Beseitigung von Engstellen (siehe Kapitel 5.3.3)
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Durchgängig zu schmale Gehstreifen (häufig nur 0,5m) (399); Fehlende Fußgängerampel (343)
Maßnahmen-vorschläge		Beseitigung von Engstellen; LSA mit ZEB einrichten	

Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material			
B 4.2	Querung Schwichowwall, Portastraße bis Bushaltestelle Material: Kleinpflaster, Betonpflaster			
				
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	starke Querneigung (135); starke Längsneigung	
		Maßnahmenvorschläge	Gehweg nivellieren	
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Leitstreifen (nicht regelkonform) zu LSA ohne ZEB		
	Maßnahmenvorschläge	LSA nachrüsten		

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
B 4.3	Schwichowwall – Lindenstraße – Tonhallenstraße/Markt		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Engstelle (181); Querneigung Nähe Portastraße (137); Absenkung zwischen Petersilien- und Leiterstraße fehlt (188)
		Maßnahmenvorschläge	Schild Bushaltestelle versetzen; Querneigung beseitigen; Absenkung herstellen
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Unterbrochene Leitlinie (Lindenstraße, 330, 332)
Maßnahmenvorschläge		Eindeutige Leitlinie definieren	

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

5.1.5 Zubringer C – Nord

C-N Goebenstraße – Grimpenwall – Hellingstraße – Johannispassage

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
C-N 1	Goebenstraße – Grimpenwall Material: Betonpflaster		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmen-vorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
		Maßnahmen-vorschläge	-
	C-N 2	Hellingstraße – Johannispassage Material: Kleinpflaster	
Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung		Situation	Fehlende Absenkungen, keine Querungsmöglichkeit (172)
		Maßnahmen-vorschläge	Querungsmöglichkeit mit Absenkungen schaffen; Kurzen steilen Abschnitt beseitigen
Sehbehinderte und blinde Menschen		Situation	-
		Maßnahmen-vorschläge	-




Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung



5.1.6 Zubringer C – Fischerstadt





C-F Weserstraße – Fischertor – Grimpenwall – Johanniskirchhof – Johannispassage

Alternativ: Schlagde – Fischertor – Grimpenwall – Johanniskirchhof – Johannispassage

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
C-F 1	Weserstraße Material: Mindener Altstadtmuster Klinker / Pflaster		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Keine durchgängigen Gehwege, Ausweichen auf Fahrbahn wg. Natursteinpflaster unangenehm (178); Zu starke Querneigung (131)
		Maßnahmenvorschläge	Umbau / Austausch Beläge
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Keine durchgängigen Gehwege, Ausweichen auf Fahrbahn wegen Verkehr unsicher	
	Maßnahmenvorschläge	Gehwege verbreitern oder verkehrsberuhigten Bereich deutlich kenntlich machen	


	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
C-F 2	Fischertor (Nordseite), Querung Grimpenwall		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Sehr starke Querneigungen (129)
		Maßnahmen-vorschläge	Anpassung Gehweg
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	LSA ohne akustisches Signal (ZEB): Komplette Kreuzung ohne Signal (300d)
Maßnahmen-vorschläge		LSA nachrüsten	
C-F 3	Marienwall, Johanniskirchhof, Johannispassage		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Unebener Belag (Pflaster und Bodenwellen) (175)
		Maßnahmen-vorschläge	nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
Maßnahmen-vorschläge		-	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

5.1.7 Zubringer C - Ost

C-O Kanzlers Weide – Glacisbrücke – Tonhallenstraße – Abzweig ZOB

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
C-O 1	Kanzlers Weide – Glacisbrücke		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Brücke zu steil für Selbstfahrer
		Maßnahmen-vorschläge	nicht möglich
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
		Maßnahmen-vorschläge	-
C-O 2	Tonhallenstraße (inkl. Querung Klausenwall) Verlauf: Südseite		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Behindertenparkplatz: Ausstieg auf Fahrbahn, keine Absenkung (187)
		Maßnahmen-vorschläge	Verlagerung Behindertenparkplätze ans Weserglacis
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Unterbrochene Leitlinie (329)
		Maßnahmen-vorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren, Leitstreifen richtig positionieren
	Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt	
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung	

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
C-O 3	Markt Südseite, Abzweig Lindenstraße ZOB		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Diverse Hindernisse (Aufsteller, Fahrradständer, Poller, Litfaßsäule – Markt Ecke Lindenstraße 168); Nur eine Querung mit Absenkung und taktilem Leitsystem Ost-West in der Mitte des ZOB (2)
		Maßnahmen-vorschläge	Möblierung neu sortieren, Spur freihalten
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Unterbrochene Leitlinie (330); Nur eine Querung mit Absenkung und taktilem Leitsystem Ost-West in der Mitte des ZOB (2)	
	Maßnahmen-vorschläge	Eindeutige Leitlinie in Richtung Kleiner Domhof ausrichten, ggf. Leitstreifen	

Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

5.1.8 Ergänzende Verbindungswege V

V 1 Großer Domhof – Kleiner Domhof – Markt

Lfd. Nr.	Gehen/ Sehen	Ort	Problem
104	G	BehP Am Rathaus	Stellplätze mit Großpflaster
140	G	Markt (Süd- und Ostseite)	Zu starke Querneigung
312	S	Markt über Domhof bis Bäckerstraße	Unterbrochene Leitlinie
359	S	Markt	Querung auch diagonal oder über Innere Leitlinie rundum

V 2 Ritterstraße – Papenmarkt – Hohe Straße – Windloch – Martinikirchhof – Martinitreppe

Lfd. Nr.	Gehen/ Sehen	Ort	Problem
196	G	Papenmarkt	Keine durchgängig nutzbaren Gehwege, Ausweichen auf Fahrbahn wg. Natursteinpflaster nicht möglich
390	S	Papenmarkt	Beidseitig Engstelle 0,5 m
392	S	Hohe Straße	Engstelle wegen schmalen Gehwegen und Hindernissen (0-0,4 m)
314	S	Martinikirchhof	Unterbrochene Leitlinie
393	S	Martinikirchhof	Engstelle 0,8 m (Pfeiler ragen in Gehweg)
394	S	Martinitreppe	0,5 m wegen Mobiliar
358	S	Martinitreppe	Kontraste

V 3 Durchgang Kaufhaus Hagemeyer

Lfd. Nr.	Gehen/ Sehen	Ort	Problem
116	G	Hagemeyer	Eingangstüren in das Kaufhaus (informelle Verbindung mit Fahrstuhl) sind nicht barrierefrei zu öffnen

V 4 Hufschmiede

Lfd. Nr.	Gehen/ Sehen	Ort	Problem
376	S	Hufschmiede/ Ecke Kampstraße	0,7 m Einengung wegen Kneipe an der Ecke
377	S	Hufschmiede	0,8 m wegen abgestellter Fahrräder
378	S	Hufschmiede	0,3 m wegen anfangendem Gehweg und Mauer
378	S	Hufschmiede	0,3 m wegen anfangendem Gehweg und Mauer

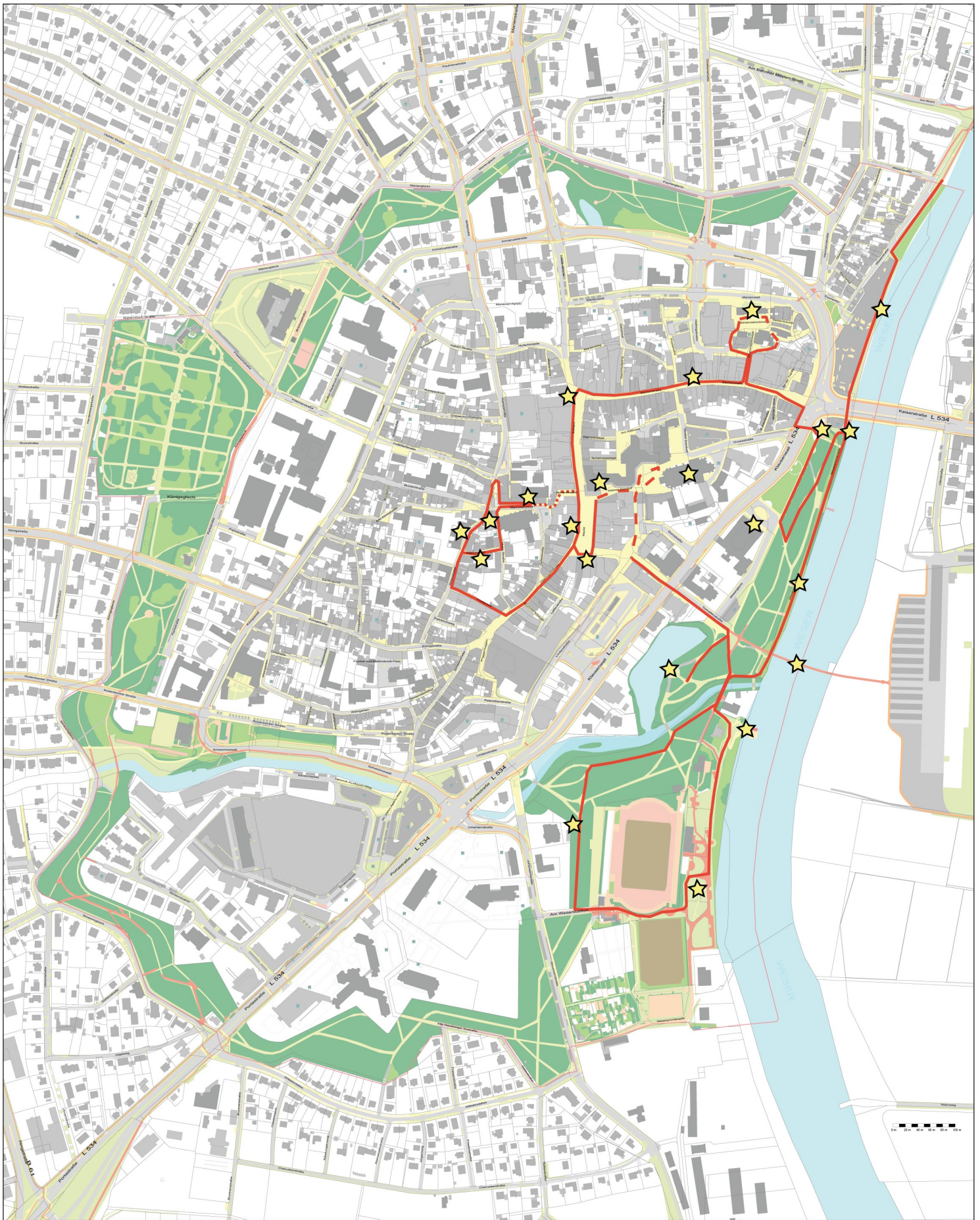
V 5 Stiftstraße – Immanuelstraße – Marienstraße

Lfd. Nr.	Gehen/ Sehen	Ort	Problem
106	G	BehP Stiftstraße	Ausstieg zur Fahrbahn, Kein Zugang zum Gehweg, Hochbord an der Beifahrerseite, Bemaßung nicht ausreichend
128	G	Kreuzung Immanuelstraße/Marienstraße	Zu starke Querneigung
105	G	BehP Marienstraße	Keine Absenkungen, Ausstieg Fahrerseite auf Rinne mit grobem Pflaster
174	G	Marienstraße Ecke Marienwall	Hindernisse Fahrräder (Ständer und Auslagen)
300a	S	Immanuelstraße/Stiftstraße	Lichtsignalanlage (LSA) ohne akustisches und taktiles Signal (ZEB): Querung der Immanuelstraße auf beiden Seiten und Querung der Stiftstraße auf der Südseite ohne Signal; Querung der Stiftstraße auf der Nordseite mit Signal;
356	S	Marienstraße vor Fahrradladen	Fahrräder stellen alle Gehmöglichkeiten zu (0,7m)

5.2 Barrierefreie touristische Route

Auf der Grundlage der beiden für die Innenstadt von Minden konzipierten touristischen Routen, der „Altstadt-Route“ und dem „Weser-Bastau-Weg“ kann eine barrierefreie touristische Route entwickelt und angeboten werden. Die barrierefreie touristische Route bedarf mehrerer baulicher Anpassungsmaßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen komfortabel nutzbar zu sein. Diese Anpassungsmaßnahmen sind in der Konzeption der Vorrangrouten und im Glacisrundweg bereits beschrieben und auf die jeweilige Örtlichkeit bezogen, so dass der Plan der barrierefreien touristischen Route den geplanten Verlauf der Route ohne eine nochmalige Beschreibung der notwendigen Maßnahmen darstellt. Daher werden auch die derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen der Innenstadtsanierung im Bereich Bäckerstraße, Scharn, Markt und Obermarktstraße als geplante Voraussetzung für einen barrierefreien Verlauf betrachtet.

Die barrierefreie touristische Route ist ein weiterer Baustein für die Gesamtkonzeption und kann vor allem für das Glacis ein weiteres Argument für eine schwerpunktmäßige Umsetzung von Maßnahmen in diesem Bereich, vor allem entlang der Weser am Weserradweg und zur Verbindung zahlreicher Einrichtungen für Freizeit und Naherholung liefern.



Legende

- Verlauf barrierefreie touristische Route (geplant)
- Abschnitt eingeschränkt barrierefrei
- Abschnitt für Blinde und Sehbehinderte über Martinitreppe
- touristische Ziele

Barriereatlas Minden | Innenstadt

5.2 Barrierefreie touristische Route

Planverfasser:
Bietergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Brandt Hofer Korte Partner
Friedrich-Kloster-Str. 173 34119 Kassel
Tel: 0561 20248-00 Fax: 0561 20248-10
www.akp-planung.de

p+t
PLANUNG FORTSCHREIBUNG
PROJEKT FÜR DIE REGION
protze+thelling GbR
Am Mühlberg 2/1 10245 Berlin
Tel: 030 278 847-10 Fax: 030 278 847-10
www.p-t-planung.de

Auftraggeber:
Stadt Minden
- Vermessung und Geoinformations-
Dienstleistung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
mit Genehmigung des Kataster-Messstellen-LitVertrags (Nr. 62-31-10-48)
- Kataster- und Vermessungsamt

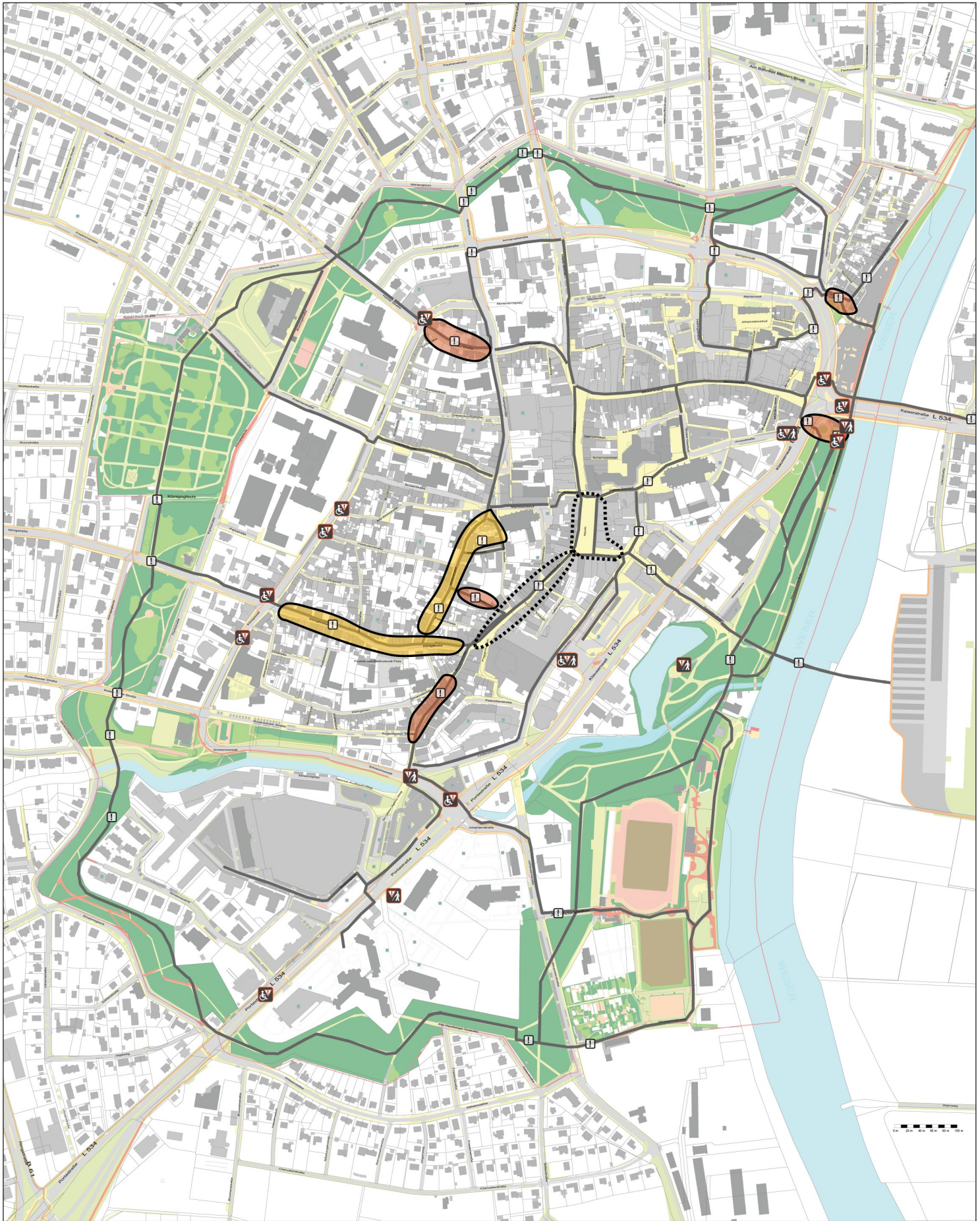
DIN A2 | Maßstab 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung: BK

5.3 Räumliche Maßnahmenschwerpunkte




Neben derzeit bereits barrierefrei passierbaren Abschnitten der oben definierten Vorrangrouten existieren wichtige Wegeverbindungen des Vorrangroutennetzes der Mindener Innenstadt, in deren Bereich unterschiedliche Mobilitätseinschränkungen vorherrschen:

In der Mindener Innenstadt finden sich derzeit einige Straßen, die insgesamt sehr schmale Gehwege bzw. Gehwege mit Engstellen aufweisen. Die Breite von Gehwegen ist jedoch ein wichtiger Aspekt der Barrierefreiheit. Insbesondere für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator stellen Engpässe zwischen Bordstein und Hauswand ein Hindernis und damit eine Einschränkung ihrer Mobilität dar. Daher sollten Gehwege in Fußgängerzonen Breiten von 130 cm und mit Kraftfahrzeug-Verkehr 160 cm (mit wenig Verkehr: 140 cm) nicht unterschreiten, siehe Kapitel 3. Neben zu geringen Gehwegbreiten können auch fest installierte Straßenmöblierungen wie Lampenmasten und Poller Gehwege derart einengen, dass sie für Menschen im Rollstuhl ein nicht passierbares Hindernis darstellen. Eine weitere Barriere stellen Straßenquerungen mit breitfugiger, unebener Pflasterung dar.





Räumliche Maßnahmenschwerpunkte mit derartigen Mobilitätseinschränkungen stellen Simeonstraße, Trockenhof, Hahler Straße, Fischertor und die Weserpromenade an der Kaiserstraße dar. Zur Herstellung von Barrierefreiheit sind auf diesen Abschnitten der Vorrangrouten Umbaumaßnahmen notwendig. Punktuelle Verbesserungen sind insbesondere in der Ritterstraße und Königstraße von Nöten. Um Ansätze für die Problemlösung in diesen Bereichen aufzuzeigen, werden im Folgenden anhand von **Maßnahmenschwerpunkten** beispielhafte Umbaumöglichkeiten der Ritterstraße, Königstraße, Simeonstraße, Hahler Straße, Fischertor und Weserbrücke skizziert. Danach folgen ein Vorschlag für eine **Abstandsregelung zum Leitsystem** in der Bäckerstraße und am Scharn (Regelung per Sondernutzungssatzung) sowie ein daran orientierter Vorschlag für einen **Regelquerschnitt** vor der Bebauung auf der Ostseite des Marktes. Abschließend werden zwei **Gradienten** für Obermarktstraße und Trockenhof kurz dargestellt.



Legende Maßnahmenpakete

-  Umbaumaßnahmen in Planung
-  Barrierefreier Umbau notwendig (siehe Konzepte)
-  punktuelle Verbesserungen notwendig (siehe Konzepte)

Einzelmaßnahmen - 1. Priorität

-  Einzelmaßnahmen an Vorrangrouten
-  Gefahrenstellen für blinde und sehbehinderte Menschen
-  Gefahrenstellen für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung
-  Gefahrenstellen für seh- und gehbehinderte Menschen

 **Wegenetz-Vorrangrouten**
(nachrichtliche Darstellung - siehe Plan Wegenetz - Vorrangrouten)

Barriereates Minden | Innenstadt
5.3 Maßnahmenswerpunkte

Planverfasser:
Biotergemeinschaft Barriereates Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp. PLANUNG FORTSCHREIBUNG
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Brandt Hoyer Korte Partner
Friedrich-Kunze-Str. 115 | 34123 Kassel
Tel. 0521 20248-0 | Fax -08
www.akp-planung.de

p+t PLANUNG FORTSCHREIBUNG
pritzke + theiling GbR
Am Mühlberg 2/3 | 10245 Berlin
Tel. 030 278 847-10 | Fax -08
amberg@pritzke.de | www.p-t-planung.de

Auftraggeber:
Stadt Minden
- Vertiefung und Coarsening -
Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-51-10-04)
- Kataster- und Vermessungsamt -

Kartengrundlage:
- Vertiefung und Coarsening -
Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-51-10-04)
- Kataster- und Vermessungsamt -

5.3.1 Maßnahmenschwerpunkt Ritterstraße

Problembeschreibung

Die Gehwege in der Ritterstraße weisen beidseitig geringe Gehwegbreiten (teilweise < 100 cm) sowie punktuelle Engstellen (ca. 60 cm) auf. An die geklinkerten Gehwege schließt eine Rinne sowie die niveaugleiche Fahrbahn mit breitfugigem und unebenem Großpflaster an.

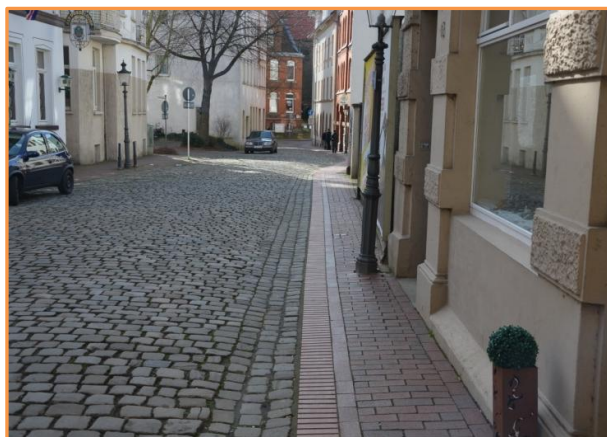


Abbildung 68: Ritterstraße

Auf der Ostseite der Ritterstraße schließen Petrikirchhof, Trockenhof und Papenmarkt an, auf der Westseite die Videbullenstraße und im Norden die Hohe Straße. Die Querung dieser Einmündungen erfolgt jeweils über schlecht berollbares, breitfugiges und unebenes Großpflaster.

Variante A: Lösungsvorschläge östlicher Gehweg

- Geringfügige Verbreiterung des Gehwegs zwischen Königstraße und Petrikirchhof sowie zwischen Petrikirchhof und Trockenhof (insg. ca. 5 m²)
- Ggf. Entfernung der Parkplätze vor Hausnr. 20-24 und vor Hausnr. 32 zu Gunsten der benutzbaren Gehwegbreite.
- Aufpflasterung der drei Straßeneinmündungen im Osten auf Gehwegniveau mit gut berollbarem Belag (insg. ca. 130 m²)
- Aufpflasterung der Straßeneinmündung Hohe Straße im Norden auf Gehwegniveau mit gut berollbarem Belag (ca. 85 m²)

Variante B: Lösungsvorschläge westlicher Gehweg

- Punktuelle Verbreiterung des Gehwegs (Gehwegnase) an zwei Stellen (insg. ca. 1 m²)
- Verbreiterung des Gehwegs zwischen Hausnr. 7-17 (ca. 20 m²)
- Aufpflasterung der Querung Videbullenstraße auf Gehwegniveau mit gut berollbarem Belag (ca. 10 m²)
- Aufpflasterung der Straßeneinmündung Hohe Straße im Norden auf Gehwegniveau mit gut berollbarem Belag (ca. 85 m²)



Abbildung 69: Lösungsvorschläge Ritterstraße östlicher Gehweg - Variante A

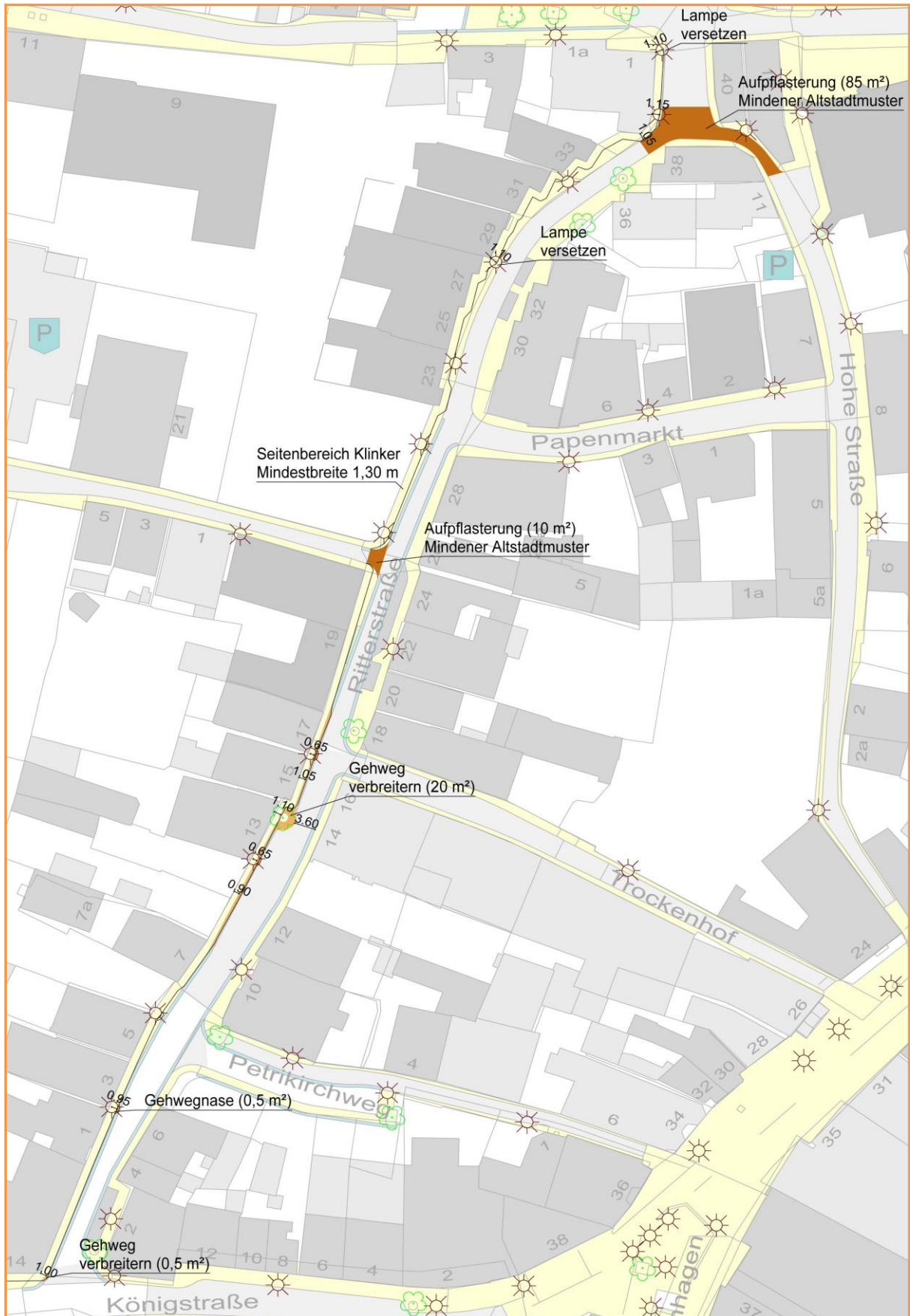


Abbildung 70: Lösungsvorschläge Ritterstraße westlicher Gehweg - Variante B

Kostenschätzung Ritterstraße, Variante A:

Erläuterung: Berechnung nach Fläche der Aufpflasterungen (siehe Konzept) + Zugabe zum Angleichen an den Bestand (150 cm, bzw. bis Hauswand)

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau		765 qm	12 €	9.180 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	765 qm	15 €	11.475 €
Gehwegverbreiterung (Höhe Hausnr. 4)	Gehweg verbreitern (Klinker), Rinne versetzen	55 qm	130 €	7.150 €
Aufpflasterung (Einmündung Petrikirchweg)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster), Rinne versetzen	100 qm	110 €	11.000 €
Gehwegverbreiterung (Höhe Hausnr. 14)	Gehweg verbreitern (Klinker), Rinne versetzen	60 qm	130 €	7.800 €
Aufpflasterung (Einmündung Trockenhof)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster), Rinne versetzen	55 qm	110 €	6.050 €
Gehwegverbreiterung (Höhe Hausnr. 22)	Parkplätze zugunsten des Gehwegs entfernen, Gehweg verbreitern (Klinker)	125 qm	130 €	16.250 €
Aufpflasterung (Einmündung Papenmarkt)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster), Rinne versetzen	130 qm	110 €	14.300 €
Gehwegverbreiterung (Höhe Hausnr. 32)	Parkplätze zugunsten des Gehwegs entfernen, Gehweg verbreitern (Klinker)	70 qm	130 €	9.100 €
Aufpflasterung (Kreuzung Hohe Str.)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster)	170 qm	110 €	18.700 €
Projektkosten netto				111.005 €
Unvorhersehbares (+15%)				16.651 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)				25.531 €
Mehrwertsteuer 19%				29.106 €
Gesamtsumme Investitionen				182.292 €

Kostenschätzung Ritterstraße, Variante B:

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau		400 qm	12 €	4.800 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	400 qm	15 €	6.000 €
Gehwegverbreiterung (Ecke Königstr.)	Gehweg verbreitern (Klinker), Rinne versetzen	15 qm	130 €	1.950 €
Gehwegnase (Höhe Hausnr. 3)	Gehweg verbreitern (Klinker), Rinne versetzen	10 qm	130 €	1.300 €
Gehwegverbreiterung (Höhe Hausnr. 13)	Gehweg verbreitern (Klinker), Rinne versetzen	160 qm	130 €	20.800 €
Aufpflasterung (Einmündung Videbullenstr.)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster), Rinne versetzen	45 qm	110 €	4.950 €
Aufpflasterung (Kreuzung Hohe Str.)	Aufpflasterung aus Betonstein (Mindener Altstadtmuster)	170 qm	110 €	18.700 €
Verlegung Lichtmast	Lichtmasten im Verlauf Gehwegwestseite versetzen	2 St	3.000 €	6.000 €
Projektkosten netto				64.500 €
Unvorhersehbares (+15%)				9.675 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)				14.835 €
Mehrwertsteuer 19%				16.912 €
Gesamtsumme Investitionen				105.922 €

5.3.2 Maßnahmenschwerpunkt Königstraße

Problembeschreibung

Auf der südlichen Seite der Königstraße existiert eine Engstelle aufgrund der hervorspringenden Fassade von Hausnummer 25. Ebenfalls durch hervorspringende Fassaden verursachte Engstellen sind gegenüberliegend vor Hausnummer 31 und Hausnummer 36. Auf nördlicher Gehwegseite existieren Engstellen aufgrund von Lampenmasten. Im Bereich Fröbelstraße ist bereits eine Aufpflasterung vorhanden, die die Querung der Straße an dieser Stelle erleichtert.



Abbildung 71: Königstraße

Lösungsvorschläge

- Punktuelle Verbreiterung des Gehwegs (Gehwegnase) im Bereich vor Hausnummer 23-27 (südlicher Gehweg)
- Zwei Lampen versetzen (nördlicher Gehweg)
- Vorhandene Aufpflasterung nach Westen erweitern
- Aufpflasterung der Straße in den Bereichen Königstraße Hausnummer 18-20 und Königstraße 12 bis Ritterstraße 2



Abbildung 72: Lösungsvorschläge Königstraße

Kostenschätzung Königstraße

Erläuterung: Berechnung nach Fläche der Aufpflasterungen (siehe Konzept) + Zugabe zum Angleichen an den Bestand (1,5 m, bzw. bis Hauswand)

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau	Aufbruch und Entsorgung Asphalt, unbelastet	560 qm	12 €	6.720 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	560 qm	15 €	8.400 €
Erweiterung Aufpflasterung (west)	Straße, Betonstein	140 qm	110 €	15.400 €
Aufpflasterung (Höhe Haus Nr. 20)	Straße, Betonstein	175 qm	110 €	19.250 €
Aufpflasterung (Einmündung Ritterstr.)	Straße, Betonstein	180 qm	110 €	19.800 €
Gehwegnase	Klinker	65 qm	130 €	8.450 €
Verlegung Lichtmast	Lichtmasten im Verlauf Gehwegnordseite versetzen	2 St	3.000 €	6.000 €

Projektkosten netto	84.020 €
Unvorhersehbares (+15%)	12.603 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)	19.325 €
Mehrwertsteuer 19%	22.030 €
Gesamtsumme Investitionen	137.978 €

5.3.3 Maßnahmenschwerpunkt Simeonstraße

Problembeschreibung

Die Gehwegbreite in der Simeonstraße beträgt auf beiden Seiten knapp 130 cm. Zusätzlich zu diesen schmalen Wegen existieren zudem auf beiden Seiten durch vorspringende Fassaden verursacht Engstellen.



Abbildung 73: Simeonstraße

Lösungsvorschläge

- Über die gesamte Straßenbreite im Bereich Hausnummer 15 - 23 eine Mischverkehrsfläche mit Betonsteinpflaster (Mindener Altstadt) einrichten
- Vor Hausnummer 11 eine Ausweichstelle herstellen



Abbildung 74: Lösungsvorschläge Simeonstraße

Kostenschätzung Simeonstraße

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau		265 qm	12 €	3.180 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	265 qm	15 €	3.975 €
Aufpflasterung	Straße, Asphalt, Betonstein	250 qm	110 €	27.500 €
Ausweichstelle	Straße, Asphalt, Betonstein	15 qm	110 €	1.650 €

Projektkosten netto	36.305 €
Unvorhersehbares (+15%)	5.446 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)	8.350 €
Mehrwertsteuer 19%	9.519 €
Gesamtsumme Investitionen	59.620 €

5.3.4 Maßnahmenschwerpunkt Hahler Straße

Problembeschreibung

Aufgrund der für den ungehinderten Gegenverkehr ausgelegten Fahrbahnbreite ist die Hahler Straße für Rollstuhlnutzer/innen nicht barrierefrei passierbar. Die Gehwegbreite von 80 bzw. 100 cm unterschreitet an zwei Stellen die für einen Gehweg mit Hochbord technisch erforderliche Breite, selbst wenn der erforderliche Sicherheitsraum unzulässiger Weise ignoriert würde.



Abbildung 75: Hahler Straße

Lösungsvorschläge

Verbreiterung der Gehwege auf je mindestens 160 cm Breite, Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 350 cm (lichte Breite des Straßenraums an Haus Nr. 1: ca. 590 cm)

Alternativ (empfohlen): Die Hahler Straße grenzt an einen bereits geschwindigkeitsreduzierten bzw. verkehrsberuhigten Altstadtbereich. Eine Erweiterung dieses Gebietes wäre sinnvoll. In einer verkehrsberuhigten Zone (Zeichen 325 StVO) würde das Hochbord entfallen. Es würde sich eine regelmäßige Breite des Mittelbereiches von 350 cm aus Mindener Altstadt-pflaster anbieten, die Seitenbereiche aus Klinkerpflaster müssten eine Breite von mindestens 140 cm hergestellt werden. Das Ausweichen könnte in den Mittelbereich erfolgen.

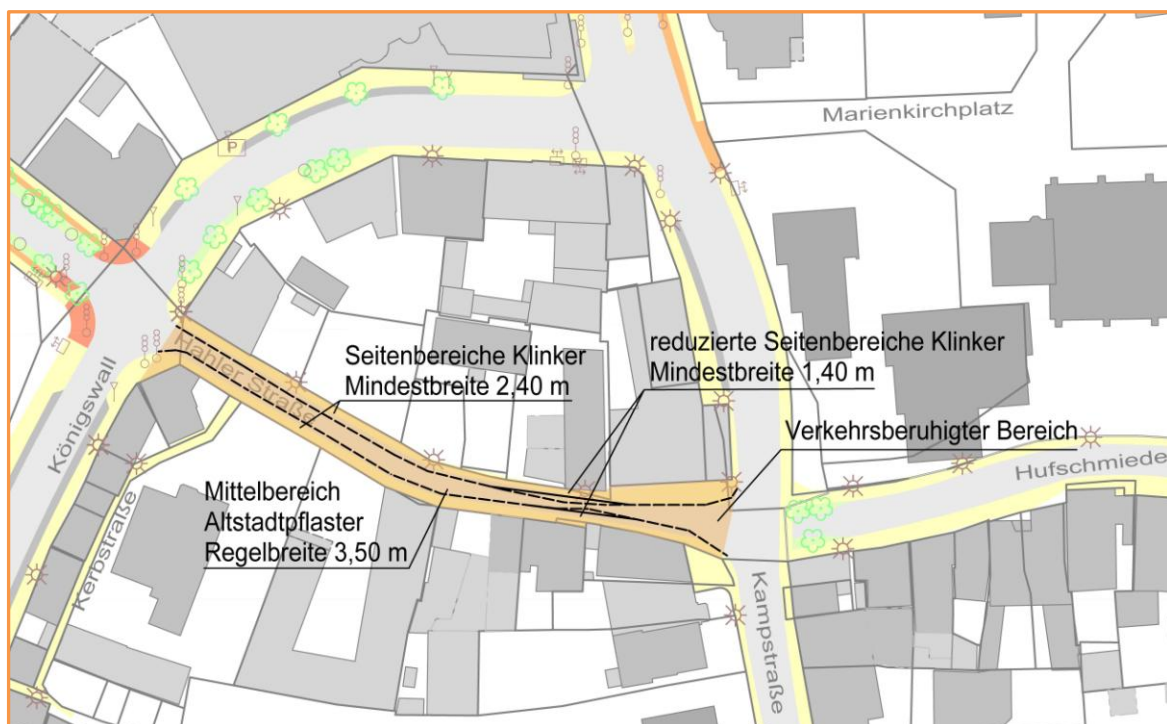


Abbildung 76: Lösungsvorschläge Hahler Straße (Quelle: eigene Darstellung)

Kostenschätzung Hahler Straße

Erläuterung: Berechnung basierend auf Herstellung des Mindener Altstadtmodells

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau		936 qm	12 €	11.232 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	936 qm	15 €	14.040 €
Straße	Asphalt, Klinker	600 qm	110 €	66.000 €
Gehwege	Klinker (120 m x 1,40 m x 2)	336 qm	130 €	43.680 €

Projektkosten netto	134.952 €
Unvorhersehbares (+15%)	20.243 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)	31.039 €
Mehrwertsteuer 19%	35.384 €
Gesamtsumme Investitionen	221.618 €

5.3.5 Maßnahmenswerpunkt Fischertor

Problembeschreibung

Die Verbindung zwischen der Schlagde und der Altstadt ist zur Zeit für Menschen im Rollstuhl nur über das Regierungspräsidium erreichbar; alle anderen Verbindungen weisen Steigungen von mehr als 6 % auf. Die Unterführung am Wesertor kann aufgrund der bestehenden Zwangspunkte nicht umgebaut werden und kommt daher nicht in Frage. Die Verbindung Schlagde – Hermannstraße besitzt zudem eine sehr hohe, nicht ersetzbare Verbindungsfunktion für den barrierefreien Glacisrundweg (siehe Kapitel 5.4).



Abbildung 77: Fischertor

Lösungsvorschläge

Die Nivellierung des südlichen Gehweges des Fischertors auf eine Steigung von 6 % ist möglich. (Die Nordseite weist deutlich mehr Zwangspunkte auf.) Hierzu müsste der Bordstein zur Fahrbahn modelliert oder im ungünstigsten Fall ein Teil der Asphaltfläche der Fahrbahn angepasst werden; die Entwässerung ist aufgrund des Gefälles gewährleistet. Anzustreben wäre auch der Einbau von Ausweichstellen im Gehwegbereich, da der Bestand hierfür zu schmal ist.

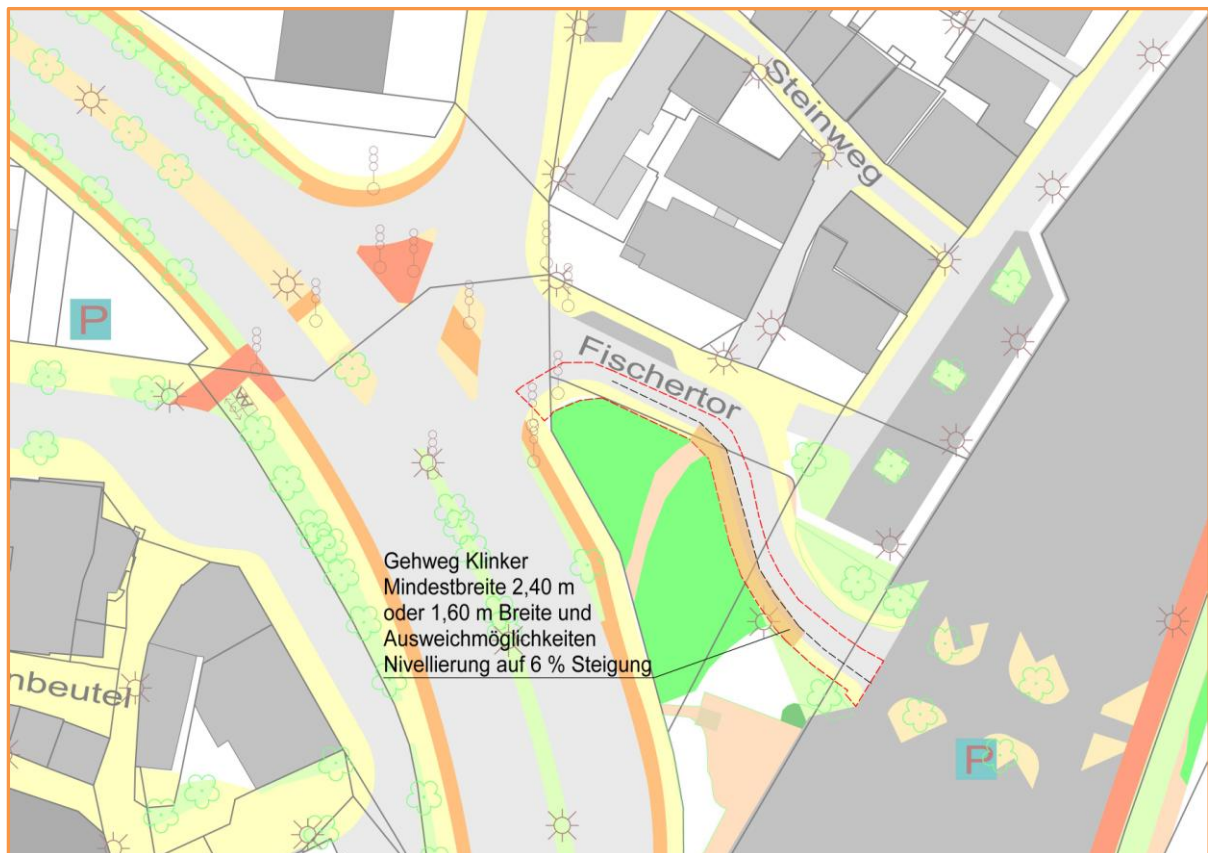


Abbildung 78: Lösungsvorschläge Fischertor

Kostenschätzung Fischertor

Erläuterung: Umbaulänge großzügig / mit Puffer bemessen

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau		280 qm	12 €	3.360 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	280 qm	15 €	4.200 €
Straße	Asphalt	189 qm	110 €	20.790 €
Gehweg	Klinker (65 m x 1,4 m)	91 qm	130 €	11.830 €
Bordstein	in Kurven	65 m	43 €	2.795 €

Projektkosten netto	42.975 €
Unvorhersehbares (+15%)	6.446 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)	9.884 €
Mehrwertsteuer 19%	11.268 €
Gesamtsumme Investitionen	70.574 €

5.3.6 Maßnahmenschwerpunkt Weserpromenade/ Denkmal (Wesertor)

Problembeschreibung

Die barrierefreie Verbindung von der Weserpromenade im Bereich unter der Weserbrücke mit fünf Behindertenparkplätzen zur Altstadt (Bäckerstraße und Domhof) wird durch nur relativ kleine bauliche Probleme eingeschränkt. Hierzu gehört ein Anstieg des Radweges (gepflasterter Teil) vom Brückendurchlass zur Erschließung auf mittlerer Höhe von 8 % sowie das stark überhöhte und ungesicherte, daher gefährliche Quergefälle von der Weserpromenade zur Kaimauer. Die weitere Verbindung verläuft durch das Weserglaciis zum Denkmal „Großer Kurfürst“ und über die Kreuzung am Wesertor; dieser Überweg ist allerdings ebenfalls nicht barrierefrei.



Abbildung 79: Weserpromenade

Lösungsvorschläge

- Herstellung eines Quergefälles von maximal 2,5 % am Kaibereich (Anleger). (Kurzfristige Zwischenlösung: Aufstellen vor Warnschildern.)
- Reduzierung des Längsgefälles im Bereich des gepflasterten Radweges von 8 % auf 6 % durch Verlängerung und Verziehen des Abschnittes.
- Ergänzung der Lichtsignalanlage am Überweg zwischen Denkmal und Wesertor mit einer Zusatzeinrichtung für blinde Menschen (akustische und taktile Signalisierung)
- Verbreiterung der Mittelinsel am gleichen Überweg auf 250 cm.



Abbildung 80: Lösungsvorschläge Weserpromenade/Denkmal (Wesertor)

Kostenschätzung Weserpromenade/Denkmal (Wesertor)

Erläuterung: sowohl Reduzierung Quergefälle am Weserufer als auch Nivellierung Wegbiegung Radweg auf 6 %. Ohne Ausstattung der Ampel mit Zusatzeinrichtung und ohne Neubau des Weges zur Abkürzung der Strecke durch das Weserglaci.

(Teil-) Gegenstand	Maßnahmenbeschreibung	Masse / Grundfläche m ²	Einheitspreis netto €	Kostenschätzung
Rückbau	Verbundpflaster aufnehmen, lagern	150 qm	4 €	525 €
	Boden lösen und abfahren, 50 cm	200 qm	15 €	3.000 €
Gehweg	Betonverbundpflaster lagernd, setzen (25 m)	150 qm	40 €	6.000 €
Grünanlage einfach		50 qm	50 €	2.500 €

Projektkosten netto	12.025 €
Unvorhersehbares (+15%)	1.804 €
Nebenkosten: Planung, Genehmigung, Vermessung etc. (+20%)	2.766 €
Mehrwertsteuer 19%	3.153 €
Gesamtsumme Investitionen	19.747 €

5.3.7 Maßnahmenschwerpunkt Obermarktstraße

Problembeschreibung

Die Obermarktstraße stellt das einzige denkbare barrierefreie Verbindungsglied zwischen unterer und oberer Altstadt dar; alle anderen Wege sind zu steil. Sie weist im Bereich der Opferstraße allerdings noch eine Steigung von 7,5 % auf (rechter Teil der Graphik), die diesen Bereich für Rollstuhlnutzer/innen schwer passierbar macht. Zudem ist der Klinkerbelag nicht mehr überall stabil, was die Bewegung zusätzlich erschwert.



Abbildung 81: Obermarktstraße

Lösungsvorschlag

Die Obermarktstraße soll in Kürze erneuert werden. Die Anpassung der Gradienten auf durchschnittlich 5,5 % Längsgefälle zwischen den Einmündungen Markt und Opferstraße ist möglich (untere gerade Linie B). Die Anpassung der veränderten Höhen der Mittelachse kann zu den Randbereichen (Geschäftseingänge) ohne erheblichen Aufwand ausgeglichen werden; in einigen Bereich kann sogar eine Optimierung eintreten.

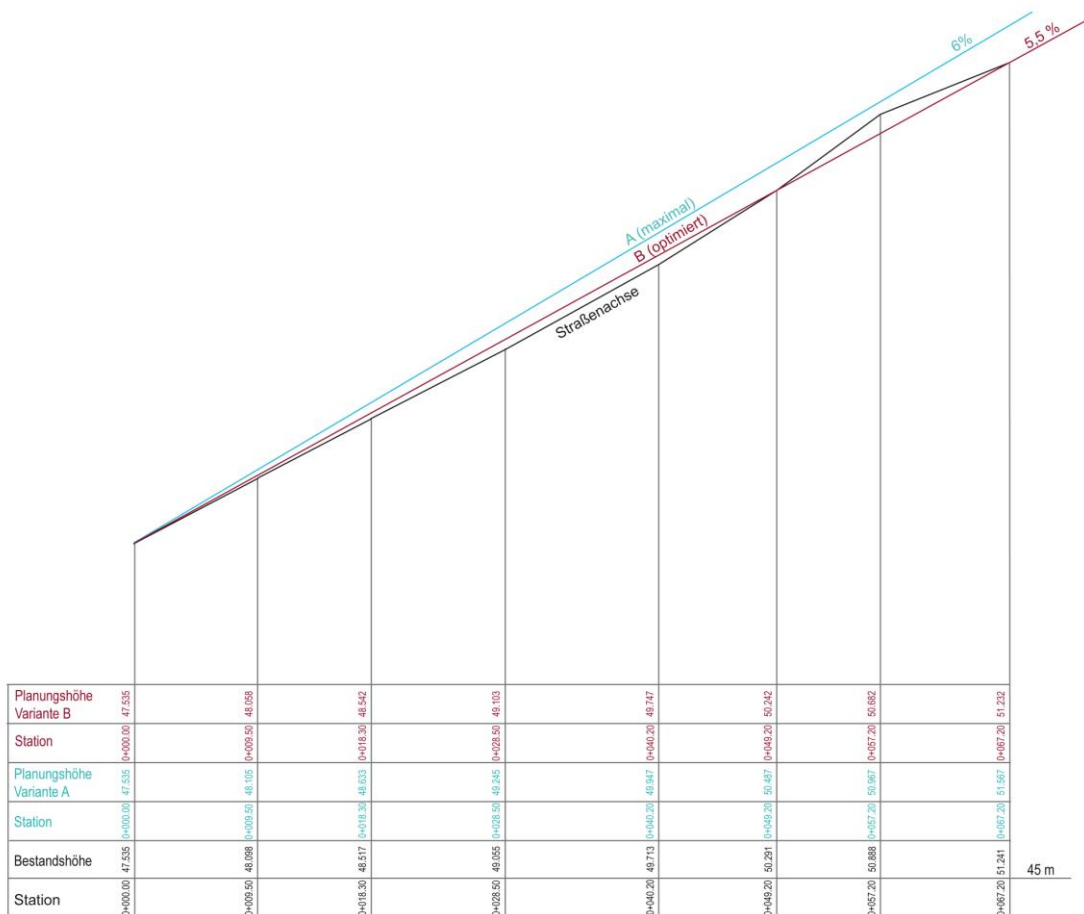


Abbildung 82: Gradiente Obermarktstraße Markt bis Opferstraße (stark verkleinert)

5.3.8 Maßnahmenswerpunkt Trockenhof

Problembeschreibung

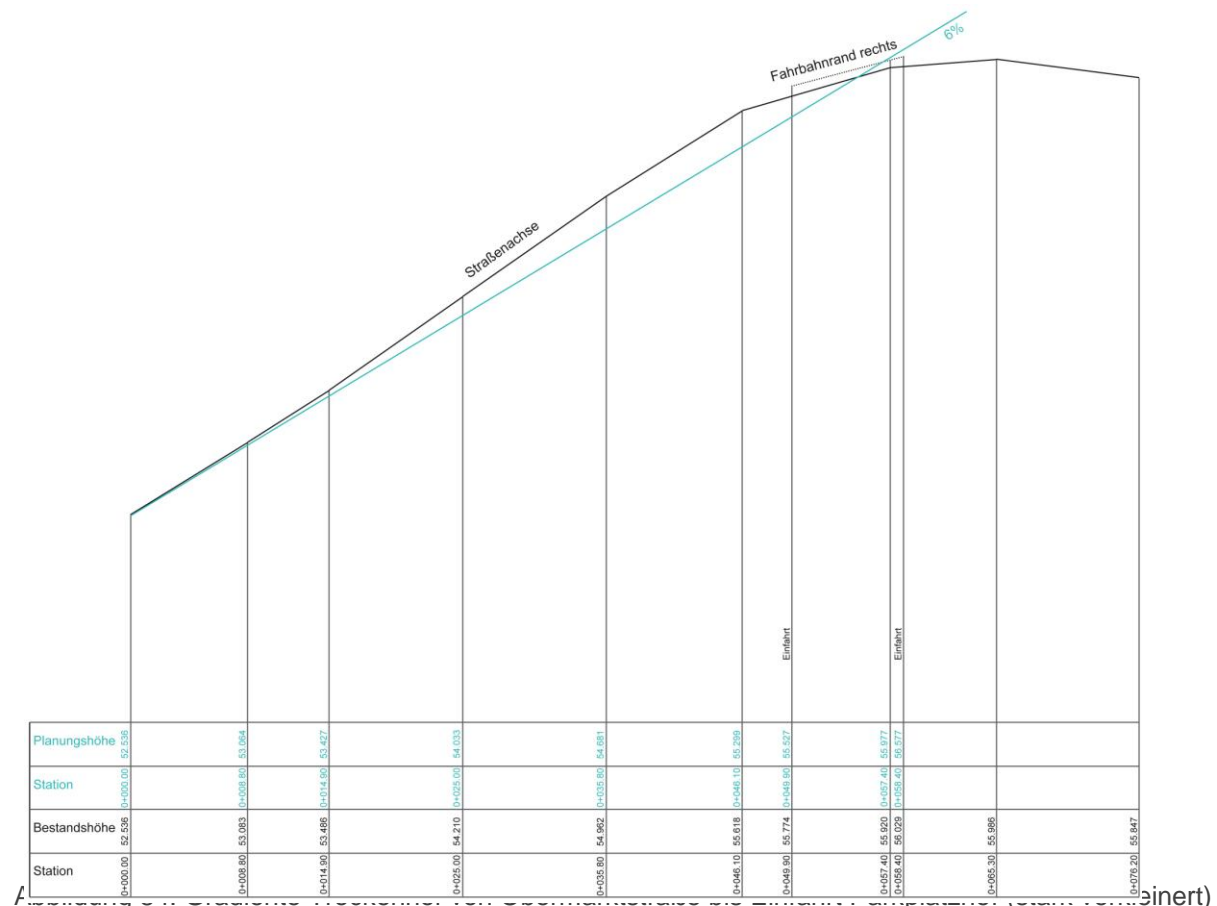
Die Straße Trockenhof kann eine gute barrierefreie Verbindung zwischen der Obermarktstraße und der Ritterstraße und dem Ziel Martinikirchplatz bilden, die den mit zahlreichen Engstellen bestückten Umweg über die Königstraße/südliche Ritterstraße vermeiden könnte. Sie ist zur Zeit allerdings im östlichen Teil für Rollstuhlnutzer/innen zu steil (ca. 7 %, siehe „Buckel“ in der Grafik), der Oberflächenbelag erschwert die Bewegung erheblich. Die wichtige Verbindung zwischen unterer und oberer Altstadt sollte entsprechend gestaltet werden.



Abbildung 83: Trockenhof

Lösungsvorschlag

Der Trockenhof ist sanierungsbedürftig. Bei einem Ausbau könnte eine barrierefreie Steigung von 6 % erreicht werden, indem der Mittelbereich im östlichen Teil entsprechend abgesenkt wird. Da die Anlieger hier nicht von der Straße erschlossen werden, ist dies möglich, obwohl Differenzen von bis zu -32 cm zum Bestand zu erwarten sind. Der „Höhenverlust“ kann im westlichen Teil (momentane Parkplatzzufahrt) wieder kompensiert werden.



5.3.9 Abstände von Sondernutzungen bei Blindenleitstreifen in der Fußgängerzone

In der Bäckerstraße und am Scharn ist mit der Neugestaltung der Fußgängerzone ein durchgängiger Blindenleitstreifen verlegt worden. Der Leitstreifen soll dauerhaft von Sondernutzungen frei gehalten bleiben. Dazu könnte die Sondernutzungssatzung der Stadt Minden um eine Abstandsregelung gemäß der Empfehlungen der HBVA und der DIN 32984 ergänzt werden (siehe auch Standards, Kapitel 3):

- Feste Einbauten (Papierkörbe, Schildermasten etc. und mobile Hindernisse wie Werbeaufsteller oder Ständer mit Auslagen) sollten mit einem Mindestabstand von 60 cm ab Außenkante des Leitstreifens aufgestellt werden. Es sollte zugleich eine lichte Höhe von 230 cm frei bleiben.
- Für feste Hindernisse, die einen zusätzlichen Bewegungsraum benötigen, wie insbesondere Fahrradständer, Sitzbänke oder Tische und Stühle der Außengastronomie sollte ein Abstand von 120 cm Außenkante des Leitstreifens eingehalten werden.

Die Abstandregelung ist immer beidseitig anzuwenden, so dass die Abstände von den Leitstreifen-Außenkanten in Summe zwischen 120 cm (2 x 60 cm), 180 cm (60 cm + 120 cm) oder 240 cm (2 x 120 cm) schwanken können.



Abbildung 85: Bäckerstraße



Abbildung 86: Scharn

Regelquerschnitt Markt

Für eine Neuplanung auf der stark durch Außengastronomie genutzten Ostseite des Marktes wurde auf Grundlage der Abstandsüberlegungen ein Regelquerschnitt erstellt, der eine barrierefreie Gehbahn mit einem mittigen Leitstreifen und entsprechende Abstände berücksichtigt. Voraussetzung für diesen Vorschlag ist, dass Tische und Stühle jeweils nicht über die Trennstreifen in die Gehbahn gestellt werden. Dies sollte gegebenenfalls in der Sondernutzungssatzung festgelegt werden.



Abbildung 87: Markt

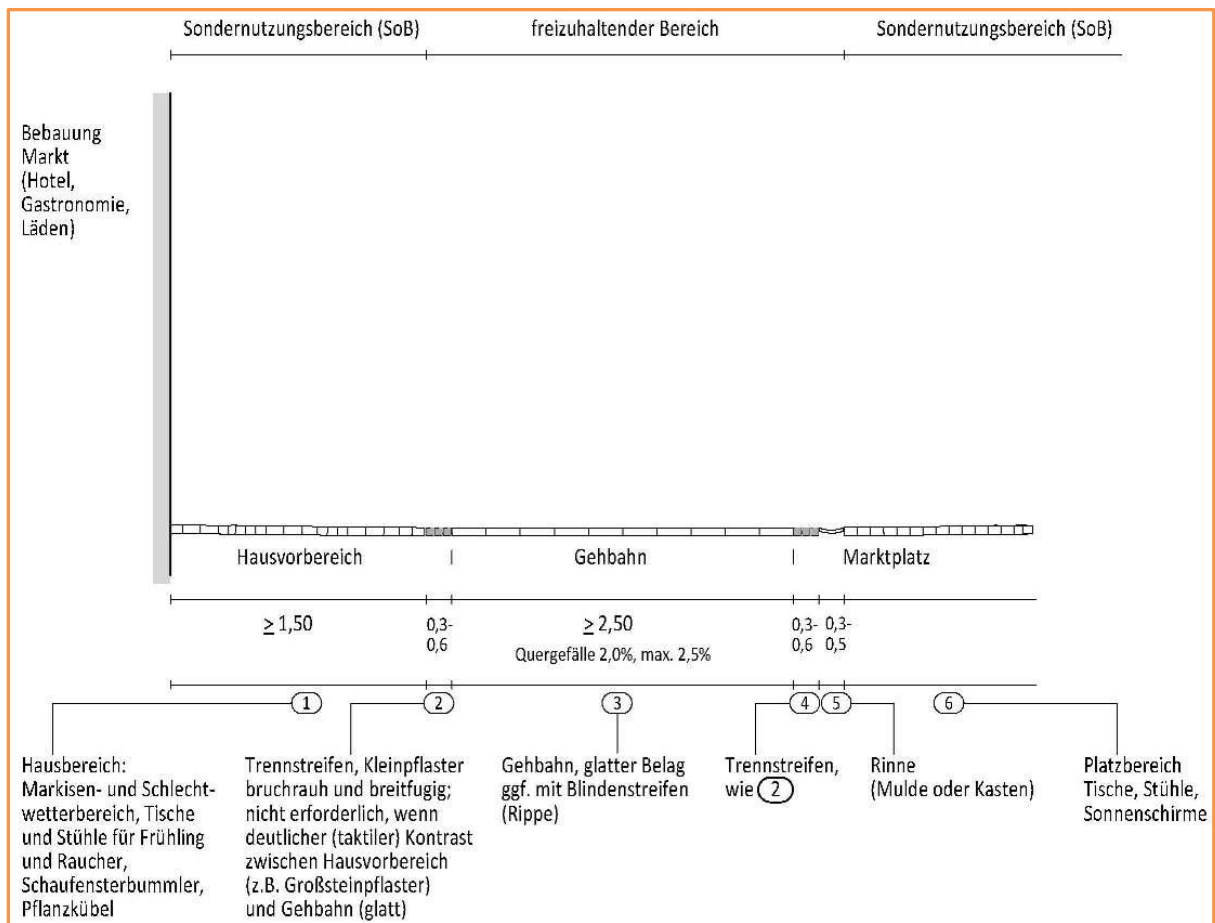


Abbildung 88: Regelquerschnitt Markt / Ostseite

5.4 Glacisrundweg



Abbildung 89: Glacisrundweg

Mit dem Glacis verfügt die Stadt Minden über eine Grünanlage auf dem Grundriss der historischen Wallanlage, die sich ringförmig um die Innenstadt legt. Diese Grünanlage ist durch die Weserpromenade und weitere Verbindungswege erschlossen und besitzt einen hohen Naherholungswert.

Öffentlich zugängliche Grünanlagen wie das Mindener Glacis müssen für alle Menschen barrierefrei und im Rahmen der jeweiligen individuellen Bedarfe weitestgehend unabhängig von fremder Hilfe nutzbar sein. Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen

Wandels und einer älter werdenden Bevölkerung spielen diese Aspekte eine wichtige Rolle. Öffentliche Grünanlagen und deren Naherholungswert sind dabei bislang nur selten vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit betrachtet worden. Öffentliche barrierefreie Grünanlagen existieren in einigen deutschen Städten in Form von kleineren barrierefreien Parks sowie einzelnen barrierefreien Wegen und kürzeren Wegenetzen durch Grünanlagen. Ein umfangreiches barrierefreies Wegenetz in öffentlichen Grünanlagen von der Größenordnung des Mindener Glacis, das Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen sowie Menschen ohne Behinderung einen komfortablen Zugang zu Naherholungsorten eröffnet, ist in Deutschland derzeit nicht existent. Mit dem durch das Glacis führenden Weserradweg hat die Stadt Minden hier neben dem Aspekt der Naherholung auch einen touristisch hoch frequentierten Fernradwanderweg, am dem die Aufenthaltsqualität des Glacis von hoher Bedeutung für das Verweilen der Radtourist/innen in Minden ist. Aktuell wirken die vom Weserradweg wahrnehmbaren Teile des Glacis weder besonders attraktiv noch wird auf Möglichkeiten einer barrierefreien Nutzbarkeit hingewiesen. Dabei bieten das neu eingeführte touristische Informations- und Leitsystem in der Altstadt und die dargestellten touristischen Routen (siehe Kapitel 5.2) gute Anknüpfungspunkte.

Um zukunftsorientiert den Bedürfnissen Aller gerecht zu werden, bedarf es daher einer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Glacis ohne bauliche oder sonstige Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen. Durch eine barrierefreie Umgestaltung des Glacis, würde für Minden ein Angebot geschaffen, mit dem die Stadt sich von anderen Städten abheben würde. Ergänzt werden müsste dies um ein entsprechende Informations- und Leitsystem, das es vor allem auch blinden und sehbehinderten Menschen erlaubt, das Glacis selbständig zu nutzen. Bauliche Maßnahmen sind also um Maßnahmen der Informationsdarstellung und Vermittlung auf zusätzlichen Ebenen zu ergänzen.



Abbildung 90: Glacisrundweg

Die barrierefreie Erschließung von Grünanlagen erfordert die Beseitigung ähnlicher Mobilitätseinschränkungen wie im Stadtraum. Längs- und Querneigungen aufgrund der Topographie sowie unebene Wegebeläge können in Grünanlagen besondere Problemschwerpunkte darstellen. Für blinde und sehbehinderte Menschen fehlt es oftmals an einer eindeutigen Wegführung durch klare Leitlinien.

Bei der barrierefreien Erschließung und Netzgestaltung des Mindener Glacis ist neben der internen Erschließung auf die externe Zugänglichkeit der Grünanlage zu achten. Damit wären alle Maßnahmen im Glacis in das Konzept der Vorrangrouten und die Maßnahmenschwerpunkte einzubetten.

Um ein Mindener Glacis ohne Mobilitätseinschränkungen für Menschen mit Behinderung herzustellen, muss das Wegenetz für alle Personengruppen nutzbar und begreifbar gestaltet werden. Hierzu gehören:

- Sicherung von Gefahrenstellen
- Reduzierung von Quer- und Längsneigungen
- Erneuerung von Wegebelägen
- Einrichten einer klar erkennbaren Leitlinie z. B. durch Kantsteine, Rasenbord, Metallbänder
- visuelle und taktile Trennung von Geh- und Radwegen (insbesondere im Bereich der Weserpromenade)
- Aufstellen einer hinreichenden Anzahl an Sitzbänken in geringen Abständen, die für Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung erreichbar und für blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar sind (z. B. durch Belagswechsel in Ruhebereichen), sowie Aufstellbereiche für Menschen im Rollstuhl und Rollatoren
- Herstellung gesicherter Straßenquerungen
- Aufstellen rollstuhlgerechter Informationstafeln mit Brailleschrift insbesondere an den Eingängen in das Glacis
- öffentlich zugängliche, behindertengerechte Sanitäranlagen tlw. mit Euroschlüssel
- Einrichtung barrierefreier Freizeit- und Spielbereiche
- ggf. Einrichtung eines über Handy abrufbaren Audio-Guides

Diesem Ziel folgend weist das erarbeitete Konzept zum Glacisrundweg (Plan 5.4 Glacisrundweg) geeignete barrierefreie Routen aus, lokalisiert Problem- und Gefahrenstellen und liefert Maßnahmvorschläge zur Herstellung eines barrierefreien Glacisrundweges.

Der Glacisrundweg wird im Folgenden unterteilt in einzelne Wegeabschnitte dargestellt und in einer Tabelle nach dem folgenden Schema kategorisiert:

	Abschnitt nicht barrierefrei – Umbaumaßnahmen nötig
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei – Einzelmaßnahmen nötig um problematische Kurzstrecken und Gefahrenstellen zu reduzieren
	Überwiegend barrierefreier Abschnitt – tlw. Verbesserungen nötig
	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Zu jedem Abschnitt werden Mobilitätseinschränkungen benannt und beschrieben sowie Maßnahmenvorschläge formuliert.

Die Route des Glacisrundweges (Glacis G) gliedert sich in folgende Abschnitte:

- G1 Weserglaci**
- G2 Fischerglaci**
- G3 Marienglaci**
- G4 Königsglaci**
- G5 Simeonsglaci**
- G6 Glaci an der Wittekindallee**



Legende

- Route Glacisweg (Bestand geeignete Wege)
- Steigung > 6%
- unterbrochene Leitlinie
- eingeschränkte Querungsmöglichkeit
- fehlende Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlage / ungesicherte 0-Absenkungen
- Treppen / Kanten
- Umlaufschranken / Hindernisse
- fehlende Trennung Rad- und Gehweg
- schlechter Bodenbelag / Sitzbank nicht erreichbar
- Anzahl Parkplätze für Menschen mit Behinderung (ohne/geringe/starke Mängel / Standortvorschlag)
- wichtige Bushaltestellen (ohne/geringe/starke Mängel)
- Infotafel Barrierefreiheit / Standortvorschlag

Barriereatlas Minden
5.4 Glacisrundweg

Planverfasser:
 Bietergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp
 Stadtplanung + Regionalentwicklung
 Braunschweiger Straße 10/11 38102 Kassel
 Tel: 0561 2048-00 Fax: -99
 email: akp@akp-planung.de www.akp-planung.de



p+t
 PLANUNG+ENTWICKLUNG
 protze+thilling GbR
 Am Neuenhof 31 31032 Bielefeld
 Tel: 0521 103 447-11 Fax: -98
 email: info@protze-thilling.de





Auftraggeber:
 Stadt Minden



Kartengrundlage:
 - Vermessung und Geoinformations-
 Darstellung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte
 mit Genehmigung des Kataster-Mittel-Länderbüro (Nr. 62-3-10-48)
 - Kataster- und Vermessungsamt





DIN A2 | Maßstab: 1:4000 | Stand 20.11.2014 | Zeichnung: Bk, ll

G 1 Weserglaxis

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 1.1	Weserglaxis/Weserpromenade südlich Glacisbrücke		
			
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Steigung Richtung Parkplatz Weserglaxis zu stark; Steigung zur Johansenstraße hin (am Schwimmbad), unebener Belag
	Maßnahmenvorschläge	Nivellierung der Wege, Belagsverbesserung	
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Fehlende Trennung von Fuß- und Radweg, viel Radverkehr (349); Stellplätze in Mischverkehrsfläche eingezeichnet; Parkende PKWs sind Hindernis (373)	
	Maßnahmenvorschläge	Fuß- und Radweg trennen (taktil und visuell); Oder eine eindeutige Leitlinie definieren, die auch taktil die parkenden PKWs südlich der Tennisplätze anzeigt	

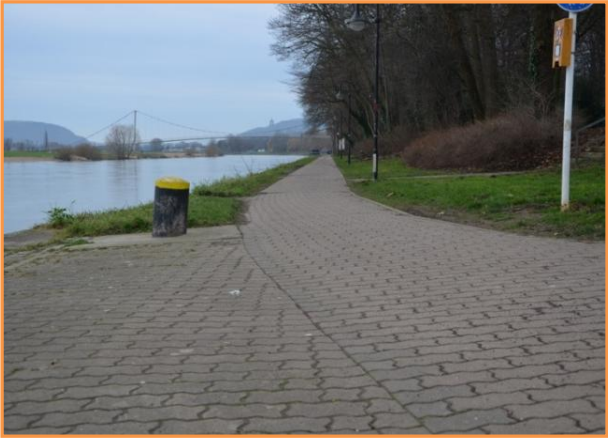

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 1.2	Weserglacis/Weserpromenade nördlich Glacisbrücke		
			
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Parallele Wege, nur durch Stufen verbunden (110); Sitzbänke nicht erreichbar (362)
	Maßnahmen-vorschläge	Berollbare Verknüpfung der beiden Wege schaffen, auch als ergänzende Verbindung in die Innenstadt; Zugang zu Bänken durch Bau von Wegen	
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Fehlende Trennung von Fuß- und Radweg, viel Radverkehr (349); Position der Sitzbänke nicht ertastbar (362)	
	Maßnahmen-vorschläge	Fuß- und Radweg trennen (taktil und visuell); Zugang zu Bänken durch Bau von Wegen, mit ein- deutiger Leitlinie (z. B. Rasenbord)	

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 1.2.1	Teilbereich Weserglacis/Weserpromenade nördlich Glacisbrücke: südlich und unterhalb der Weserbrücke 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Steigung (Pflaster-) Weg unter der Weserbrücke zum westlichen Weg 8 %
		Maßnahmenvorschläge	Steigung auf 6 % reduzieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
Maßnahmenvorschläge		-	





Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 1.3	Anleger an der Weserbrücke		
			
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Quergefälle 6,5 % ohne Absicherung zur Weser (Anleger Weserbrücke 260) (Gefahrenstelle)
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Gefahrenstelle durch unterbrochene Leitlinie (502)	
	Maßnahmenvorschläge	Quergefälle reduzieren	
	Maßnahmenvorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren, um die Gefahrenstelle abzusichern	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

G 2 Fischerglaci

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material	
G 2.1	Schlagde, Fischertor	
		
		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation
	Maßnahmen-vorschläge	Reduzierung der Steigung des Gehwegs auf der Südseite des Fischertors (Verbindung Parkplatz - Hermannstraße); Betonbelag Weserpromenade glätten
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Unterbrochene Leitlinie Parkplatz Schlagde (364)
	Maßnahmen-vorschläge	Eindeutige Leitlinie zur Querung des Parkplatzes definieren

 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 2.2	Fischerglaciis zwischen Hermannstraße und Marienstraße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Unebene Beläge
		Maßnahmen-vorschläge	Beläge glätten
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	LSA ohne akustisches Signal (ZEB) (Grimpenwall/Hermannstraße; 300d)
Maßnahmen-vorschläge		LSA nachrüsten	
G 2.2.1	Teilbereich Fischerglaciis zwischen Hermannstraße und Marienstraße: Querung Goebenstraße und Wegestück östlich der Goebenstraße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Goebenstraße: Fehlende Absenkung am Glaciisweg (123); Streckenweise starke Längsneigungen
		Maßnahmen-vorschläge	Absenkung/direkte Querungsmöglichkeit schaffen; Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Goebenstraße; 305)
Maßnahmen-vorschläge		Querungsmöglichkeit schaffen	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 2.2.2	Teilbereich Fischerglaci zwischen Hermannstraße und Marienstraße: Querung Marienstraße und Wegestück östlich und westlich der Marienstraße		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Längsneigungen an Marienstraße; Fehlende Absenkung bzw. direkte Querungsmöglichkeit (Marienstraße 124)
		Maßnahmenvorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren; Querungsmöglichkeit schaffen
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Querung an der Einmündung teilweise von Hochbord auf 3 cm abgesenkt. Gefahr des in die Straße Laufens (Fischerglaci/Marienglaci Querung der Marienstraße; 354)	
	Maßnahmenvorschläge	Querungsmöglichkeit schaffen und Absenkung sichern	



Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung





G 3 Marienglacis

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 3.1	Marienglacis zwischen Marienstraße und Hahler Straße 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Ungesicherte Nullabsenkungen (408);
		Maßnahmenvorschläge	Nullabsenkung sichern oder 3 cm-Bord einrichten
G 3.1.1	Teilbereich Marienglacis zwischen Marienstraße und Hahler Straße: Querung Stiftstraße und Wegestück östlich der Stiftstraße 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Längsneigungen an Stiftstraße
		Maßnahmenvorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Stiftstraße 409)
		Maßnahmenvorschläge	Querungsmöglichkeit schaffen
 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt		
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung		

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 3.1.2	Teilbereich Marienglaxis zwischen Marienstraße und Hahler Straße: Querung Hahler Straße und Wegestück nördlich der Hahler Straße		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Längsneigungen an Hahler Straße
		Maßnahmenvorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Ungesicherte Nullabsenkungen, taktile Felder ohne hinreichende Funktion, akustisches Signal (ZEB) zu leise (Hahler Straße 301)
Maßnahmenvorschläge		Nullabsenkung sichern, LSA überprüfen	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 3.2	Marienglaci zwischen Hahler Straße und Botanischer Garten – alternative Route über Brüningstraße		
			
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Unebene Beläge; Alternative Route: Stufen und Kanten im Wegeverlauf (125)
	Maßnahmen-vorschläge	Beläge glätten; Wenn möglich Wege nivellieren	
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Alternative Route: Brüningstraße: Unterschreitbare Umlaufschranke (318); Königsglaci/Pöttcherstraße: unübersichtliche Situation wegen Fuß- und Radwegführung (317)	
	Maßnahmen-vorschläge	Umlaufschranke gegen Unterlaufen sichern (Querstange/Tastleiste in max. 15 cm Höhe (Unterkante)); Fuß- und Radweg visuell und taktil trennen	





 Abschnitt nicht barrierefrei	 Überwiegend barrierefreier Abschnitt
 Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	 Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 3.2.1	Teilbereich Marienglaci zwischen Hahler Straße und Botanischer Garten: Querung Friedrichstraße und Wegestück nördlich der Friedrichstraße		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Längsneigung an der Friedrichstraße
		Maßnahmen-vorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Ungesicherte Nullabsenkungen Friedrichstraße (410); Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Friedrichstraße)
Maßnahmen-vorschläge		Gesicherte Querungsmöglichkeit schaffen	





	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

G 4 Königsglaxis


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 4.1	Friedrichstraße bis Rodenbecker Straße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
G 4.1.1	Teilbereich Friedrichstraße bis Rodenbecker Straße: Wegestück Königsglaxis		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Unebener Belag (Südausgang botanischer Garten)
		Maßnahmenvorschläge	Belag glätten
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 4.1.2	Teilbereich Friedrichstraße bis Rodenbecker Straße: Querung Königstraße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Königstraße, 321)
Maßnahmenvorschläge		Querungsmöglichkeit schaffen	
G 4.1.3	Teilbereich Friedrichstraße bis Rodenbecker Straße: Querung Rodenbecker Straße und Wegestück nördlich der Rodenbecker Straße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Längsneigung an der Rodenbecker Straße
		Maßnahmenvorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Rodenbecker Straße)
Maßnahmenvorschläge		Querungsmöglichkeit schaffen	





	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

G 5 Simenonsglaci


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 5.1	Simeonsglaci zwischen Rodenbecker Straße und Portastraße 		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	unterbrochene Leitlinie an Wegekrenzungen (411); Innere Leitlinie unterbrochen vor Kfz-Betrieb (Portastraße/Kreuzung Simeonsglaci; 367)
		Maßnahmenvorschläge	Eindeutige Leitlinie durch Rasenborde definieren; Eindeutige Leitlinie definieren





	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung


Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 5.1.1	Teilbereich Simeonsglacis zwischen Rodenbecker Straße und Portastraße: Wegestück südlich der Rodenbecker Straße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Teilabschnitte mit Längsneigungen
		Maßnahmenvorschläge	Wenn möglich Wege nivellieren
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	-
Maßnahmenvorschläge		-	
G 5.1.2	Teilbereich Simeonsglacis zwischen Rodenbecker Straße und Portastraße: Querung der Portastraße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	-
		Maßnahmenvorschläge	-
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Portastraße)
Maßnahmenvorschläge		Querungsmöglichkeit schaffen	

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

G 6 Glacis an der Wittekindallee

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 6.1	Glacis zwischen Portastraße und Johansenstraße		
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Bänke nicht erreichbar wg. Kante
		Maßnahmen-vorschläge	Bänke auf Gehwegniveau bringen
	Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Bäume im Weg (407)
		Maßnahmen-vorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren und um die Hindernisse (Bäume) herumführen
	G 6.1.1	Teilbereich Glacis zwischen Portastraße und Johansenstraße: Alte Hausberger Torstraße	
Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung		Situation	Längsneigung an der Alten Hausberger Torstraße
		Maßnahmen-vorschläge	Wege nivellieren
Sehbehinderte und blinde Menschen		Situation	-
		Maßnahmen-vorschläge	-

	Abschnitt nicht barrierefrei		Überwiegend barrierefreier Abschnitt
	Abschnitt eingeschränkt barrierefrei		Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 6.1.2	Teilbereich Glacis zwischen Portastraße und Johansenstraße: Querung Johansenstraße und Wegestück westlich und östlich der Johansenstraße		
			
	Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Unebene Beläge und Kanten; Zugänglichkeit Schwimmbad nur über Treppe oder steile Rampe
		Maßnahmenvorschläge	Beläge glätten und Kanten beseitigen; Zugänglichkeit zum Schwimmbad verbessern
Sehbehinderte und blinde Menschen	Situation	Eingeschränkte Querungsmöglichkeit (Johansenstraße); Einmündung Weserpromenade/Johansenstraße: taktil nicht auffindbar, Gefahr in die Einmündung zu laufen, die auch hohe Radfahrfrequenz hat (371)	
	Maßnahmenvorschläge	An zwei Stellen Querungsmöglichkeit schaffen; Eindeutige Leitlinie definieren	

Abschnitt nicht barrierefrei	Überwiegend barrierefreier Abschnitt
Abschnitt eingeschränkt barrierefrei	Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

5.5 Gebäudezugänge

Insgesamt wurden 46 Gebäudezugänge wichtiger Ziele in der Mindener Innenstadt einer Analyse und Bewertung unterzogen. Hierbei handelt es sich um öffentliche Gebäude wie kulturelle Einrichtungen, Behörden, Freizeitanlagen und Bildungseinrichtungen, Einrichtungen des Alten- und Behindertenwohnens sowie Beratungsstellen. Wenn für Menschen im Rollstuhl stufenlose Neben- oder Hintereingänge angeboten werden, wurde entsprechend differenziert: Analyse und Bewertung des Haupteingangs für blinde und sehbehinderte Menschen und des Hinter- oder Nebeneingangs für gehbehinderte Menschen (siehe Plan 5.5 Gebäudezugänge).

Grundsätzlich sollte aber für Neuplanung und auch bei Sanierungen gelten, dass es (möglichst) einen Eingang für alle gibt.

Bei der Analyse und Bewertung der Gebäudezugänge wurden folgende Elemente der Eingangssituationen betrachtet. (Eine Einschätzung der Barrierefreiheit der Gebäude über die von außen einsehbaren Zugänge hinaus ist nicht möglich.)

Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung

- a) Bewegungsflächen / Durchgangsbreiten
Beträgt die Breite der Tür min. 90 cm und ist vor der Tür eine ausreichende Bewegungsfläche vorhanden (insb. vor Drehflügeltüren eine Fläche von 150 x 150 cm)?
- b) Türöffnung
Bestehen Systeme zur automatischen Türöffnung? Ist dies nicht der Fall, kann die Tür mit geringem Kraftaufwand manuell geöffnet werden?
- c) Bedienelemente
Sind Klingeln, Bedienelemente und Türgriffe in einer barrierefreien Höhe vorhanden?
- d) Rampe
Wenn eine Rampe vorhanden, ist diese in einer ausreichend geringen Steigung (max. 6 %) ausgeführt? Sind Zwischenpodeste vorhanden; bestehen andere Mängel (z. B. unzureichende Absturzsicherung)?

Zudem ergeben sich folgende empfohlene *Umbaumaßnahmen*, um die Erreichbarkeit für Menschen mit Rollstuhl und mit Gehbehinderung zu erhöhen:

- A** keine nötig
- B** Angleichung (bei max. einer Stufe)
- C** Bau Rampe (bei 3-5 Stufen)
- D** größere Umbauten notwendig (z. B. Aufzug, 2. Eingang, Verbreiterung Tür)
- E** sonstige Maßnahmen (z. B. Verlegung Bedienelemente, automatischer Türöffner)

Sehbehinderte und blinde Menschen

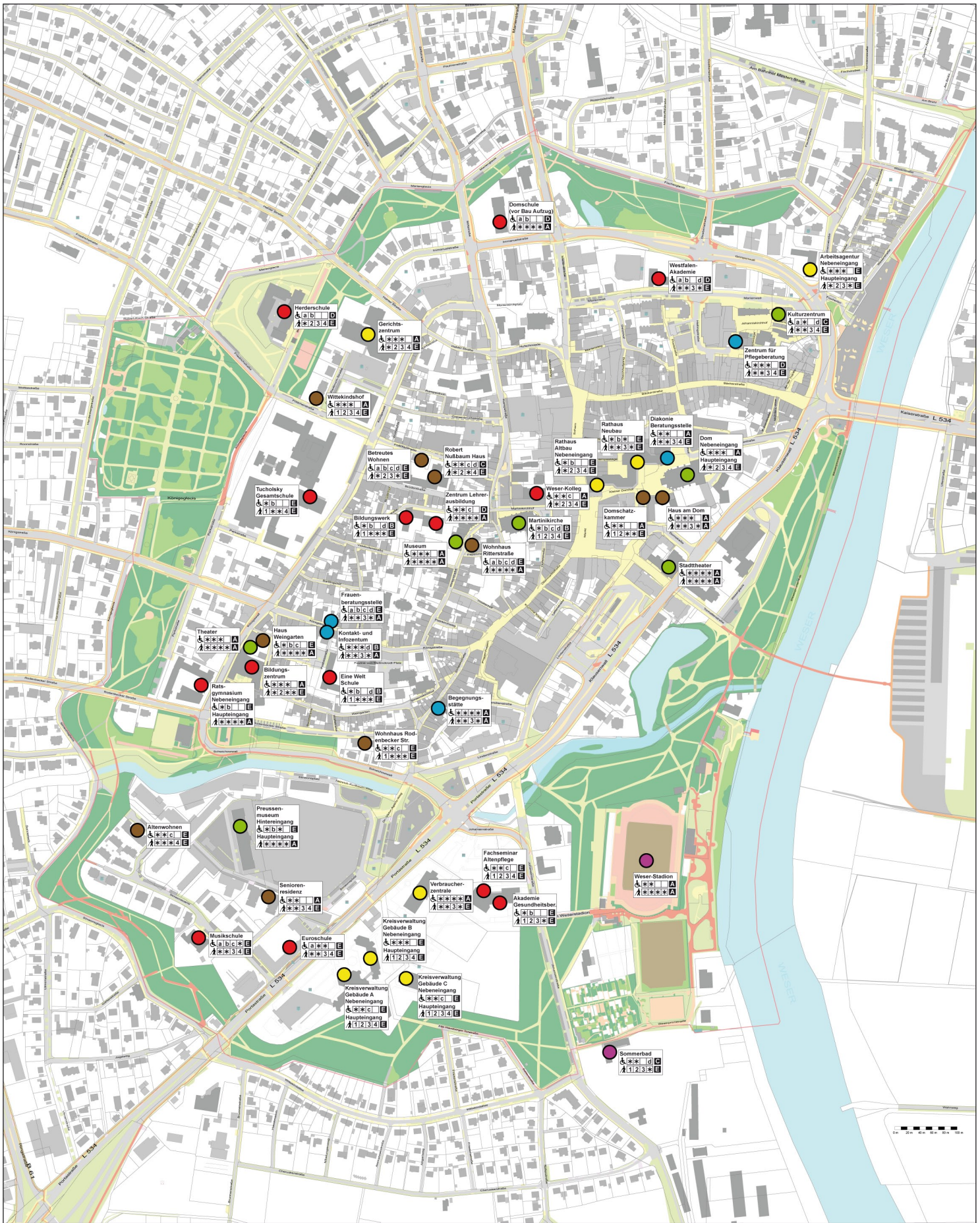
- 1) Taktile Erkennbarkeit Tür
Heben sich die Tür und der Türgriff taktil von den anderen Bauteilen ab bzw. ist eine ertastbarkeit gegeben?
- 2) Leitlinie/Leitsystem
Ist eine Hinführung zum Eingang entweder mit Hilfe einer Inneren Leitlinie oder eines Leitsystems mit Bodenindikatoren gegeben?
- 3) Kontrastreiche Gestaltung
Ist der Eingang visuell kontrastreich hervorgehoben und für sehbehinderte Menschen erkennbar?
- 4) Erkennbarkeit Hausnummer/Name/Adresse
Sind die Beschriftungen und Schilder ausreichend groß und kontrastreich? Hierzu gehören Bezeichnung, Kontaktmöglichkeit (Klingel, Sprechanlage) und Öffnungszeiten (auch für gehbehinderte Menschen von Bedeutung).

Maßnahmen zum Abbau von Barrieren für sehbehinderte und blinde Menschen ergeben sich aus den Mängeln der jeweiligen Merkmale:

A keine Maßnahmen nötig

E Maßnahmen nötig (z. B. Ergänzung von Leitsystemen, kontrastreichere Gestaltung)

Eine weitergehende Kategorisierung von Maßnahmenempfehlungen wird im Gegensatz zu den Vorschlägen für gehbehinderte Personen nicht vorgenommen.



Legende

- wichtige Ziele:
Einrichtungen für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen - Wohnen
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen - Beratung
- Bildungseinrichtungen
- kulturelle Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Behörden

Bewertungsmatrix Gebäudezugänge

- * das jeweilige Element ist barrierefrei
- mangelhafte Elemente:**
- a) Bewegungsflächen/Durchgangsbreiten
- b) Türöffnung
- c) Bedienelemente
- d) Rampe (auch wenn fehlend)
- 1) taktile Erkennbarkeit Tür
- 2) Leitlinie/Leitsystem
- 3) kontrastreiche Gestaltung
- 4) Erkennbarkeit Hausnr./Name/Adresse
- Element nicht erforderlich

Maßnahmen für Menschen im Rollstuhl:

- A** keine nötig
- B** Angleichung
- C** Bau Rampe
- D** größere Umbauten notwendig
- E** sonstige Maßnahmen

Maßnahmen für sehbehinderte Menschen:

- A** keine nötig
- E** Maßnahmen nötig

Barriereatlas Minden | Innenstadt

5.5 Gebäudezugänge Innenstadt

Planverfasser:
Bürgergemeinschaft Barriereatlas Minden akp Kassel | p+t Bremen

akp
Stadtplanung + Regionalentwicklung
Braun Roger Korte Partner
Friedrich-Körner-Str. 111, 34109 Kassel
Tel. 0561 20248-0 | Fax: -68
www.akp-planung.de

p+t
PLANUNG FORTSCHRITT
UNIVERSITÄT 11000 FRIEDRICH
prötze+thilling GbR
Am Neuhafen 2/1 10205 Berlin
Tel. 030 478 847-10 | Fax: -68
www.p-t-planung.de

Auftraggeber: Stadt Minden
Kartengrundlage: Stadt Minden - Vermessung und Geoinformations- Dienstleistung auf der Grundlage der digitalen Flurkarte mit Genehmigung des Kataster-Meßstellen-Libbecke (Nr. 62-31-10-84) - Kataster- und Vermessungsamt

5.4.1 Beispiele für Probleme bei Gebäudezugängen

a) Agentur für Arbeit

			
Eingang Süd		Haupteingang	
Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals (Eingang Süd)	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals (Haupteingang)
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Ausreichend	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	nach Klingeln, innen Taster	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Nein
Bedienelemente	Klingel minimal zu niedrig ca. 80 cm	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Nein
Rampe	Nicht vorhanden	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Ja
Kommentar	Stellplatz weit vom Eingang entfernt, verblasste Ausschilderung. Zweiter Eingang direkt neben dem Haupteingang, aber nicht ausgewiesen und „Kellereingangsflair“.	Kommentar	-
Maßnahmenempfehlung	Eingang Süd besser ausschildern oder zweiten Eingang umbauen/nutzen	Maßnahmenempfehlung	Taktile und visuelle Leitlinie zum Eingang herstellen, Treppentufen und Eingangstür visuell hervorheben.

b) Kreisverwaltung Haus A



Seiteneingang



Haupteingang

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals (Seiteneingang)	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals (Haupteingang)
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Ausreichend	Taktile Erkennbarkeit	Nein
Türöffnung	Taster	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Nein
Bedienelemente	Klingel/Taster niedrig ca. 70 cm	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Nein
Rampe	Nicht vorhanden	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Nein, nur Gebäudebezeichnung A - C. Hinweis auf Kreisverwaltung nur an der Straße
Kommentar	-	Kommentar	Für blinde Menschen nur selbst zu betätigende Drehtür
Maßnahmenempfehlung	Keine nötig (Verlegung Taster)	Maßnahmenempfehlung	Info- und Leitsystem schaffen, Kontraste verbessern

c) Preußenmuseum



Hintereingang



Haupteingang

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals (Hintereingang)	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals (Haupteingang)
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Ausreichend	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	Manuell nach Klingeln	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Ja
Bedienelemente	85 cm	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Ja
Rampe	Nicht vorhanden	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Ja
Kommentar	unzureichende Ausschilderung	Kommentar	-
Maßnahmenempfehlung	Keine nötig (Belag vor Eingang u. Ausschilderung verbessern)	Maßnahmenempfehlung	Keine nötig

d) Frauenberatungsstelle

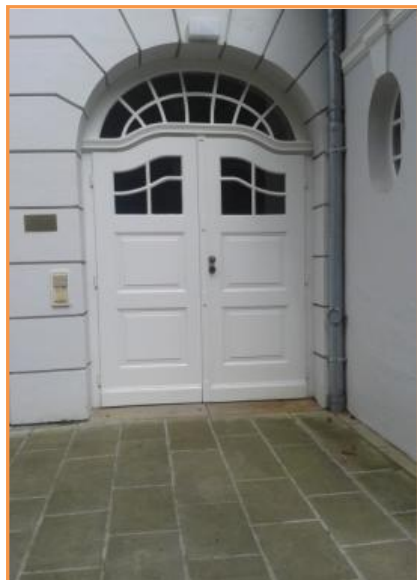


gemeinsam genutzter Eingang

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Bewegungsfläche auf Stufe nicht gegeben, Durchgangsbreite zu schmal	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	Manuell nach Klingeln	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Ja
Bedienelemente	Klingel zu hoch (150 cm)	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Nein
Rampe	Nicht vorhanden	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Ja
Kommentar	-	Kommentar	-
Maßnahmenempfehlung	Klingel in 85 – 105 cm Höhe vom Bürgersteig einrichten; mobile Rampe verwenden	Maßnahmenempfehlung	Kontrastreichen (Rahmen und) Türgriff herstellen

5.4.2 Beispiele für gute Gebäudezugänge und barrierearme Umbauten im Bestand

a) Stadttheater



gemeinsam genutzter Eingang

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Türbreite 85 cm, (Flügeltür 170 cm)	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	Wenn Vorstellung offen, wenn geschlossenen Klingel	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	tlw. (von Tonhallenstraße schwierig)
Bedienelemente	Ohne Mängel	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Ja
Rampe	Kein Handlauf, sonst keine Mängel	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Ja
Kommentar	-	Kommentar	-
Maßnahmenempfehlung	Keine nötig	Maßnahmenempfehlung	Keine nötig (evtl. Leitlinie ergänzen)

b) Musikschule Minden



gemeinsam genutzter Eingang

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	Türbreite 76 cm, (Flügel­tür 150 cm)	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	Manuell, großer Kraftaufwand nötig	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Ja
Bedienelemente	Klingel minimal zu niedrig ca. 80 cm	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Nein
Rampe	Ohne Mängel	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Schlecht
Kommentar	Gründerzeiteingang, alte Tür mit Schwelle	Kommentar	-
Maßnahmenempfehlung	Bei Renovierung möglichst Schwelle beseitigen, anpassen	Maßnahmenempfehlung	Bessere Erkennbarkeit an der Fassade

c) Domschule



rückwärtige Fassade



Eingang Schulhof

Menschen mit Gehbehinderung	Wert/Beschreibung des Merkmals	Blinde und sehbehinderte Menschen	Wert/Beschreibung des Merkmals
Bewegungsflächen und Durchgangsbreiten	s.u.	Taktile Erkennbarkeit	Ja
Türöffnung	s.u.	Innere Leitlinie/Leitsystem vorhanden	Ja
Bedienelemente	s.u.	Kontrastreicher Rahmen/Türgriff	Ja
Rampe	s.u.	Hausnummer/Name/Adresse erkennbar	Ja
Kommentar	Aufzug im Bau	Kommentar	Hinweis: keine absichtlich gestaltete Barrierefreiheit
Maßnahmenempfehlung	-	Maßnahmenempfehlung	Keine nötig

5.4.3 Bewertung der Gebäudezugänge

Menschen im Rollstuhl und gehbehinderte Menschen

Etwa ein Drittel der untersuchten Eingänge sind für Menschen im Rollstuhl und gehbehinderte Menschen weitgehend unproblematisch. Bei einem weiteren Drittel sind umfangreichere bauliche Maßnahmen notwendig: Bei sieben Eingänge kann der Höhenunterschied zwischen Gehwegniveau und Türschwelle durch die Angleichung einer Stufe oder den Bau von Rampe geschehen, in vier Fällen sind größere Umbauten notwendig wie z. B. der Bau eine Aufzuganlage. Beim letzten Drittel der Eingänge werden sonstige Maßnahmen empfohlen (z. B. automatische Türöffnung, bessere Anordnung Klingeln / Bedienelemente).

Sehbehinderte und blinde Menschen

Unter Beachtung der Bedarfe von sehbehinderten und blinden Menschen stellen sich ca. ein Drittel der betrachteten Gebäudezugänge als weitgehend unproblematisch dar. Bei den restlichen zwei Dritteln der Eingänge besteht Umgestaltungsbedarf. Tendenziell ist häufig die visuelle Gestaltung ein Problem, die taktile Erkennbarkeit der Türen ist vor allem bei automatischen Türsystemen und Drehtüren problematisch.

5.4.4 Schlussfolgerungen

Die Untersuchung zeigt, dass öffentlicher Raum und öffentlich relevante Gebäude zusammen gedacht werden müssen. Es gibt gute Anknüpfungspunkte für die Optimierung durch besondere Lösungen, vor allem beim Altbau. Pauschale Empfehlungen sind schwer möglich, oft haben die unterschiedlichen Situationen spezifische Problemstellungen. Besonderer Bedarf zeichnet sich jedoch bei Gestaltungsfragen ab (bzgl. kontrastreicher visueller Gestaltung, Anordnung Bedienelemente). Es ist zu beachten, dass die Bewertung nur die Spitze des Eisberges zeigt: die innere Struktur der Gebäude ist ungeprüft. Es drohen „Schildbürgerstreiche“, wenn Gebäudezugänge barrierefrei umgestaltet werden, im Gebäudeinneren aber weiterhin Hindernisse bestehen bleiben.

6 Controlling und Förderung

Die Umsetzung der in den voran gegangenen Kapiteln entwickelten Standards (Kap. 3) und vorgeschlagenen Maßnahmen (Kap. 5) erfordern einen langen Atem. Ein sofortiger vollständiger barrierefreier Umbau ist nicht finanzierbar, so dass das vorgeschlagene Maßnahmenprogramm über viele Jahre umgesetzt, mit anderen Ansprüchen abgewogen und auch modifiziert werden wird. Hierfür benötigt es eine permanente Begleitung und Zielkontrolle.

Zu diesem Zweck werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Zielprogramm

Als Maßstab des Controlling ist zunächst die Erstellung eines maßnahmenorientierten Zielprogramms erforderlich, das in kurzfristig umzusetzende (1 bis 2 Jahre), mittelfristige (3 bis 5 Jahre) und langfristige Maßnahmen unterscheidet. Mit diesen Zeithorizonten kann es in der städtischen Haushaltsplanung abgebildet werden.

Barriereatlas-Beauftragte/r: Aufgaben und Arbeitsweise

Es soll eine/ein Barriereatlas-Verantwortliche/r benannt werden, die/der die Umsetzung der baulichen Maßnahmen vorantreibt und begleitet. Das Aufgabenfeld stellt eine fachliche Ergänzung zu dem überwiegend im sozialen Bereich tätigen Büro für Behinderten- und Seniorenbelange und dem Beirat für Menschen mit Behinderungen sowie dem Seniorenbeirat dar.

Die Arbeitsweise der/des Barriereatlas-Beauftragten soll informierend und moderierend sein. Die am Umsetzungsprozess beteiligten Fachdienste und Bereiche – vor allem SBM, die Planungsabteilungen und das Ordnungsamt – müssten in regelmäßigem Kontakt auf die Ziele des Barriereatlas' hingewiesen werden, sofern dies nicht automatisch geschieht.

Die Aufgabe der/des Barriereatlas-Beauftragten bezieht sich auf Maßnahmen des öffentlichen gebauten Raumes. Es empfiehlt sich, entsprechende Verwaltungsabläufe zu automatisieren: Beteiligung der/des Barriereatlas-Beauftragten sowohl bei Neuplanungen von Frei- und Verkehrsanlagen, bei Rahmen- und Bauleitplanungen wie auch bei Instandsetzungen und Neuanschaffungen von Mobiliar, technischen Zusatzeinrichtungen usw.

Im Zusammenhang mit Maßnahmen, die auch für eine touristische Vermarktung/Informationsweitergabe relevant sind, ist eine Zusammenarbeit mit Minden-Marketing GmbH sinnvoll.

Ebenfalls sinnvoll wäre eine Unterstützung von Verbänden und Organisationen bei der lokalen Ausgestaltung von Zielvereinbarungen, z. B. im ÖPNV. Hierzu existiert in Nordrhein-Westfalen ein Register, das entsprechende Vorlagen anbietet, die auf die örtliche Situation zugeschnitten werden müssten.⁴

Ergänzend ist es sinnvoll, die Aufgabenbeschreibung auf das Innere von öffentlichen Gebäuden zu erweitern. Private Baumaßnahmen sollten jedoch weiter über die gelisteten

⁴ (Internetseite der Agentur Barrierefrei NRW (www.ab-nrw.de): Startseite/Infocenter/Zielvereinbarungen)

Wohnberatungsstellen im Kreis Minden-Lübbecke abgedeckt werden (Wohnberatung der Arbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege Minden-Lübbecke, VPB - Verband Privater Bauherren e.V. - Regionalbüro Minden-Lübbecke).

Um den Barriereatlas und ein daraus abgeleitetes Zielprogramm in das Verwaltungshandeln als einen zu berücksichtigenden Fachbeitrag einzuführen kann eine Vorstellung des Barriereatlas im Rahmen einer internen Weiterbildungsmaßnahme/Informationsveranstaltung hilfreich sein.

Statusbericht

Ein periodischer Statusbericht für die Steuerungsgruppe sollte als Anlass ritualisiert werden, um die Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig zu dokumentieren und zu reflektieren. Maßstab ist hierbei der Abgleich mit dem Zielprogramm. Gleichzeitig besteht hier die Möglichkeit, durch die Dokumentation der Kosten eine wichtige Datenbank aufzubauen, um die Vorlagen für die Politik zunehmend zu präzisieren.

Von SBM sollen auch die Unterhaltungsbereiche (Straßen und Grünanlagen) eingebunden werden, die sowohl bezüglich der alltäglichen Kontrolle als auch des Umgangs mit barrierefreien Elementen (Reinigung, Winterdienst, Verschleiß) ein wichtiges Feedback geben können. Dies könnte als Straßen- und Wegebeschau auf formalisierten Erfassungsbögen durchgeführt werden.

Der Statusbericht kann optional ausgestaltet werden: Hinsichtlich der Periode jährlich oder halbjährlich; hinsichtlich der Form schriftlich (Vorlage) oder mündlich mit Ergebnisprotokoll.

Erfahrungsaustausch

Neben dem Statusbericht sollten Termine für den Erfahrungsaustausch der beteiligten Stellen organisiert werden. Hier bietet sich ein niedrighwelliges Vorgehen an, d.h. ohne aufwändige Vorbereitung und in einem kurzen Zeitfenster von 2 bis 3 Stunden werden umgesetzte – einfache gelungene ebenso wie problematische kompromissbehaftete – Beispiele besichtigt oder geplante Maßnahmen auf kollegialem Niveau durchgesprochen. Als Periode bietet sich hier das Quartal an, soweit keine akuten Entscheidungen erforderlich sind. Der Erfahrungsaustausch hat gleichzeitig die Funktion, die vereinbarten Standards zu aktualisieren und ggf. zu modifizieren. Ggf. kann dieser Erfahrungsaustausch auch extern moderiert und um Erfahrungen anderenorts sowie neue Entwicklungen bei Normungen und Empfehlungen ergänzt werden.

Außenkontakte

Der Arbeitsbereich der/des Barriereatlas-Beauftragten nach außen soll vier Gebiete umfassen:

- Regelmäßige, stadtteilbezogene Begehungen binden die von den Maßnahmen in unterschiedlicher Weise betroffenen Menschen ein. Hierzu sollten sie öffentlich angekündigt werden.
- Eine Abstimmung mit Minden Marketing ist sowohl für die Ausgestaltung der Touristischen Route von Bedeutung als auch für die Verbreitung des Mindener Prozesses auf Regional-, Landes- und Bundesebene.
- Eine Kooperation mit privaten Geschäftsleuten und sozialen Institutionen ist für die Sicherung und Verbesserung der Eingangssituationen zu Läden, Büros und Gaststätten als Schnittstellen zum öffentlichen Raum wichtig.
- Eine regelmäßige Pressearbeit führt zur Verfestigung des Themas in der Öffentlichkeit.

Finanzierung und Förderung

Es wird vorgeschlagen, mit dem Land NRW zu klären, inwieweit die Stelle der/des Barriereatlas-Beauftragten aus Managementkosten der Städtebauförderung (Aktive Zentren) finanziert werden kann.

Eine Umsetzung von öffentlichen baulichen Maßnahmen kann aus drei Programmen erfolgen:

- Programm Aktive Zentren, 2. Charge:
Voraussetzung ist die Beantragung und (Wieder-) Aufnahme der Stadt in das Programm mit entsprechenden Maßnahmen, vorzugsweise im Innenstadtbereich.
- Programm Nationale Stadtentwicklungspolitik:
Es wird vorgeschlagen, den Glacisrundweg für den Programmteil Grün in der Stadt im Programm Nationale Stadtentwicklungspolitik / Nationale Projekte des Städtebaus anzumelden. Das Programm ist mit einem Volumen von 50 Millionen € für den Zeitraum 2014 bis 2018 ausgestattet. Gefördert werden investive und konzeptionelle Projekte mit besonderer nationaler oder internationaler Bedeutung und besonders hoher fachlicher Qualität. Grundsätzlicher Eigenanteil ist ein Drittel der Antragssumme (Ausnahme: Haushaltsnotlage mindestens 10 % Eigenanteil).
- KfW-Programm 233:
Für Querungsstellen, Stellplätze, Kennzeichnung von Fußgängerzonen, Anpassung von ÖPNV-Haltestellen, öffentliche WCs und öffentliche Wege zu Gebäuden (zudem für Treppen, Rampen, Aufzüge) können Kommunen bei der KfW Kredite in unbegrenzter Höhe beantragen. Förderungsvolumen: 100 %. Laufzeit 10 oder 20 Jahre, tilgungsfreie Zeit 2 oder 3 Jahre. Zur Zeit liegt der Zinssatz bei 0,1 %.

Das KfW-Programm 234 fördert analog Maßnahmen von Gesellschaften mit überwiegend kommunalem Anteil, von gemeinnützigen Betrieben und von öffentlich-privaten Partnerschaften (mit Umsatzobergrenze) durch zinsgünstige Kredite.

Literaturverzeichnis

- Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024).
- Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST (2014): Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen. Berichte der BAST, V 242.
- Deutsches Institut für Normung e. V. – DIN (Hrsg.) (2014): DIN 18040-3. Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- Deutsches Institut für Normung e. V. – DIN (Hrsg.) (2011): DIN 32984. Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.
- Deutsches Institut für Normung e. V. – DIN (Hrsg.) (2002): DIN 32981. Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.) (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) – 289.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.) (2010): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.) (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – 200.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) – 288.
- Kreis Minden-Lübbecke (Hrsg.) (2012): Checkliste Bauen für alle. Barrierefrei.
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012): Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Fassung des Inkrafttretens vom 01.04.2013. Letzte Änderung durch: Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 12 S. 367 Art. 1, ausgegeben zu Bonn am 12. März 2013).