



Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im Verkehr

Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Inhalt

1.	Gemeinsam auf allen Wegen	5
2.	Eingeschränkt und beschränkt	7
3.	Mobilität für Alle – Gleichberechtigte Teilhabe	11
4.	Unbeschränkt unterwegs – Auf allen Wegen	15
4.1	Längsverkehr - Gut vorankommen	15
4.2	Komfortables Queren	24
4.3	Komplexe Knoten verständlich gemacht	27
4.4	Aufenthalt stärken	30
4.5	Ruhenden Verkehr ordnen	31
4.6	Mehr Inter- und Multimodalität ermöglichen	33
5.	In alle(n) Köpfe(n)	37
5.1	Öffentlichen Raum barrierefrei managen	37
5.2	Potenziale der Digitalisierung nutzen	38
5.3	Beteiligung stärken und Mitwirkung einfordern	40
6.	Fest verankern – Barrierefreiheit zu Ende denken	43
6.1	Organisation und Finanzierung	43
6.2	Schwerpunkte setzen und Erfolg messen	43
	Abbildungsverzeichnis	44
	Quellenverzeichnis	45

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Planersocietät

1. Gemeinsam auf allen Wegen

Mobilität ist nicht nur ein Bedürfnis, sondern auch Grundvoraussetzung für eine umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Daseinsvorsorge in der Stadt Dortmund und darüber hinaus. Mobilität ist notwendig zur Inklusion und muss dementsprechend für alle Einwohner*innen, Pendler*innen und Besucher*innen zugänglich sein. Darüber hinaus drückt Mobilität auch Lebensstil aus, sowohl im Alltag als auch touristisch.

Die Stadt Dortmund hat sich bereits auf den Weg zu einer inklusiven Stadt gemacht. Einerseits dienen bereits der Inklusionsplan 2020 und der Inklusionsprozess als Grundlage, jedoch wird darüber hinaus eine verbesserte Mobilität für Alle gefordert. Nicht zuletzt ist dies auch eines der Ziele des Masterplans Mobilität 2030, dessen Zielkonzept im März 2018 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen wurde. Maßgeblich ist die selbstbestimmte und spontane Mobilität durch unbeschränkte Nutzungsmöglichkeiten der

Verkehrsinfrastruktur. Jedoch geben viele Dortmunder*innen mit Beeinträchtigungen an, dass ihre Mobilität beschränkt ist (Stadt Dortmund, Haushaltsbefragung 2019).

Die vorliegende Strategie zur Verbesserung der Barrierefreiheit ist Baustein des Teilkonzepts Fußverkehr und Barrierefreiheit. Sie konkretisiert die Zielvorstellungen des Masterplans Mobilität 2030 und definiert Maßnahmen. Die Strategie Barrierefreiheit wurde als Teil des Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit gemeinsam mit den anderen Teilkonzepten des Masterplans erarbeitet (Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit, Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit, Teilkonzept Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum) und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität begleitet. Die Strategie stellt die zentrale Leitlinie für die Verbesserung der Barrierefreiheit für die nächsten zehn Jahre dar und soll weiterhin dazu beitragen, in der Stadt Dortmund eine gute und sichere Mobilität für Alle zu erreichen.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät/ Stadt Dortmund

Wobei aufgrund des stetigen Wandels darüber hinaus im Laufe der Zeit durchaus weitere Aspekte hinzukommen können, die im Sinne von Barrierefreiheit zu beachten sind und Umsetzungsmaßnahmen erfordern. Ferner werden die Aspekte der Barrierefreiheit in den weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität ebenfalls berücksichtigt.

Barrierefreie Mobilität ist dabei nicht nur für alle komfortabel. Als Grundannahme wird in den meisten Publikationen zur Barrierefreiheit davon ausgegangen, dass Barrierefreiheit für ca. 10 % der Bevölkerung Grundvoraussetzung ist und weitere 30 % der Bevölkerung auf eine gute Zugänglichkeit (möglichst barrierefrei) der Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Vor allem der demografischen Wandel aber auch temporäre körperliche Einschränkungen führen dazu, dass insgesamt also ca. 40 % der Bevölkerung unmittelbar Barrierefreiheit benötigen. Das Recht auf eine gleichberechtigte Teilhabe von Personen mit Behinderungen bildet zudem eine wesent-

liche Handlungsgrundlage für die Stadt Dortmund im Sinne der Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit. Dies ist im internationalen Recht (UN-Behindertenrechtskonvention) und im nationalen Recht (z. B. GG, BGG, PBefG) verankert. Die Belange der Personen mit Behinderungen werden über die*den Inklusionsbeauftragte*n und die*den Behindertenbeauftragte*n in sowie dem Behindertenpolitischen Netzwerk bereits vertreten, jedoch ist eine umfassende Zusammenführung der Anliegen über alle Verkehrsmittel hinweg noch nicht erfolgt.

Barrierefreie Mobilität gelingt nur dann, wenn sowohl die Infrastruktur der Stadt nicht behindernd ist als auch das Miteinander im Verkehr stimmt. Gemeinsam mit der Verwaltung gilt es also, die baulichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Mobilität auf allen Wegen zu schaffen. Für etwaige Nutzungskonflikte sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden.

2. Eingeschränkt und beschränkt

Beeinträchtigungen, wie krank zu sein oder nicht gehen, sehen oder hören zu können, können die eigene Fähigkeit zur Fortbewegung einschränken. Immer dann werden Betroffene in ihrer Mobilität beschränkt, wenn sie über diese Beeinträchtigungen hinaus durch Barrieren erschwert werden.

Etwa 13 % der Dortmunder*innen haben eine anerkannte Schwerbehinderung. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass etwa ein Viertel der Einwohner*innen eine Beeinträchtigung im Sinne eines anerkannten Grad der Behinderung mindestens vorübergehend verfügen. Von einer Dunkelziffer, besonders im Bereich der Beeinträchtigungen, ist auszugehen. Bei Schwerbehinderten ist in Hinblick auf ihre Mobilität am häufigsten das körperliche Gehvermögen eingeschränkt. Etwa 3.000 Dortmunder*innen sind jedoch von Blindheit oder Sehbehinderung betroffen, etwa gleichviele haben andere Sinnesbeeinträchtigungen, wie beispielsweise die Beeinträchtigung des Hörvermögens. Nicht zuletzt waren im Jahr 2017 159 Personen durch einen Verkehrsunfall anerkannt schwerbehindert.

Die Barrierefreiheit in Hinblick auf die Mobilität kann besonders für körperlich behinderte Personen verbessert werden. Daher werden im Rahmen dieser Strategie besonders diese in den Fokus gerückt. Die besonderen Anforderungen von intellektuell Eingeschränkten oder psychisch Erkrankten werden nach Möglichkeit miteinbezogen.

Barrieren erkennen

Barrieren sind vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, wie Borde, Schwellen oder Stadtmöblierung, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die Personen mit Seh-, Hörbehinderungen, kognitiven oder körperlichen Beeinträchtigungen die individuelle Mobilität erschweren. Weitere Barrieren im Mobilitätsverhalten können unter dem Begriff mental-sozial eingeordnet werden, die jede Person direkt oder indirekt betreffen. Beispielsweise kennen viele das Gefühl von Unsicherheit, Meidungsräumen aber auch fehlender Orientierung. Daneben spielen auch Zugänglichkeiten zur Mobilität eine Rolle: die Kosten für ein Bus-Ticket, ein eigenes Auto oder die Fähigkeit Fahrrad zu fahren.

Abbildung 2: Barrieren sind vielfältig



Darstellung: Planersocietät

Die Stadt Dortmund hat bereits die zahlreichen Querbezüge erkannt und das Thema Mobilität in vielen ihrer bestehenden Pläne eingebunden. Dazu gehören unter anderem der Masterplan Sicherheit, der Inklusionsplan 2020, der Masterplan Plätze, das City 2030-Konzept, der Nahverkehrsplan sowie weitere Querbezüge in dem Masterplan Mobilität 2030 und den dazugehörigen Teilkonzepten. Ziel dieser Strategie zur Barrierefreiheit ist, die Bezüge in Hinblick auf die Mobilität zusammenzuführen und in ein Maßnahmenkonzept für die nächsten zehn Jahre zu übersetzen.

Beschränkende Infrastruktur

Infrastrukturelle Mängel sind wohl das offensichtliche, was unsere Fortbewegung behindert. Oberflächenschäden mindern die Berollbarkeit, Stufen und hohe Borde müssen überwunden werden, zugedachte Gehwege, Stolperfallen durch fehlende Kontraste oder unübersichtliche Querungen sind beispielhaft zu nennen.

In Dortmund werden bereits Standards für die Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 umgesetzt, dazu gehören unter anderem Querungen mit differenzierter Höhe, Blindenleitsysteme und akustische Signale an Ampeln. Doch der Ausbau fokussiert sich auf die Innenstadt sowie auf Neu- und Umbauvorhaben. So bleiben viele Barrieren.

Nachholbedarf besteht in einigen Bereichen. Betroffene müssen sich vor allem auf ein zuverlässig barrierefreies Netz verlassen können, denn einzelne Barrieren können ganze Wege unpassierbar machen. Hinweise auf Barrieren, wie Stufen oder fehlende Gehwege sind in Dortmund bisher selten, aber auch temporäre Barrieren, wie unzureichend eingerichtete Baustellen, Gehwege versperrende Leihscoter oder Pfützen stellen viele mobilitätseingeschränkte Personen vor Herausforderungen. Nicht zuletzt muss die Stadt Dortmund gemeinsam mit ihrer Bevölkerung das Bewusstsein für Barrieren und deren Beseitigung schärfen: Winterdienst muss erfolgen, Verunreinigungen vermieden und zeitig beseitigt werden.

Gemeinsam im Verkehr

Im Laufe unseres Lebens sind wir alle auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen: vom Kinderwagen bis hin zu altersbedingten Bewegungseinschränkungen. Doch besonders mobil sind wir in unserer Lebensmitte – genau dann, wenn wir zumeist keine Einschränkungen haben. Nicht zuletzt führt dies dazu, dass wir genau dann mit unserem Handeln die Mobilität anderer einschränken. In Dortmund scheint dies seit Jahrzehnten ein schleichend geduldeter Prozess zu sein: Gehwege werden zugedacht, mit dem Fahrrad auf Bürgersteigen gefahren, Behindertenstellplätze beengt oder Blindenleitsysteme blockiert.

Hier gilt es Aufklärung und Kontrolle gleichermaßen voranzutreiben. Mit Betroffenen ins Gespräch zu kommen, die ihre Barrieren aufzeigen, steigert stark die Akzeptanz oder schlichtweg auch das Wissen um das Fehlverhalten. Viele Einzelfälle fallen ins Gewicht, berichtet wird unter anderem über regelwidrig zugedachte Leitsysteme, Müll-eimer, die im Weg stehen oder Verkaufsfahrzeuge der Autohäuser, die für Werbezwecke auf Gehwegen abgestellt werden. So erscheinen lokale Presseartikel die von Fahrzeugen auf Ampelfurten stehen, bei Baustelleneinrichtungen werden die Borde nicht abgesenkt und Wegealternativen an Treppen nicht beschildert.

In Dortmund sollte die Mobilitätskultur des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme verbessert werden. Wo das Miteinander nicht funktioniert und zugleich die Grenzen des Legalen oder des Ordnungsrechtlichen überschritten werden, muss konsequent eingegriffen werden. Dazu bedarf es auch Vorbilder aus der Stadtpolitik und -verwaltung sowie insbesondere der städtischen Gesellschaften und Dienstleister*innen, um die bisher gelebte Praxis der Duldungsmentalität aufzubrechen. Politische Beschlüsse dazu müssen konkret mit Etat und consequenten Aufträgen hinterlegt werden. Schlussendlich gilt es, zunächst die Entscheidungsträger*innen, dann die Ausführenden und darüber alle Dortmunder*innen für die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu sensibilisieren.

In Zukunft barrierefrei

Eine Barrierefreiheitsstrategie gerade dann zu entwickeln, wenn bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt werden, ist sinnvoll. Die Maßnahmen zu bündeln, integriert abzustimmen und vor allem auf die künftigen Herausforderungen auszurichten ist das Ziel. Die Stadt Dortmund muss zahlreichen Herausforderungen in den nächsten Jahren begegnen, deren relevanteste im Folgenden kurz dargestellt werden.

Der demografische Wandel in Dortmund schreitet weiter fort, auch wenn eine gewisse Ungleichheit auftritt. So steigt das Durchschnittsalter eher in den äußeren Unterbezirken, eben in jenen, deren Infrastruktur im Durchschnitt schlechter an die Barrierefreiheit angepasst ist. Der demografische Wandel zeigt aber auch andere Entwicklungen auf. Beispielsweise durch Neubaugebiete sinkt der Altersdurchschnitt des jeweiligen Unterbezirks. Hier muss also auch vermehrt auf die Bedürfnisse von Kindern und Familien eingegangen werden.

Ein wandelnder Mobilitätsstil und steigendes Umweltbewusstsein, die Elektrifizierung von Pkw und Fahrrad werden in den nächsten Jahren sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Anforderungen an Straßen- und Parkraum verändern. Radfahrende wollen auf ein attraktives Radwegenetz zurückgreifen und Pedelecs benötigen sichere Abstellanlagen. Der Anteil an E-Autos wird

weiter steigen, sowohl bei Pkw, aber auch bei Sonderfahrzeugen, wie Bussen und städtischen Dienstsonderfahrzeugen. Damit einher gehen auch weitere Anforderungen an die Ladeinfrastruktur, beispielsweise an Behindertenstellplätzen. Der Nahverkehr muss als Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht nur gestärkt, sondern für alle zugänglich gemacht werden.

Die Barrierefreiheit für Bus und Bahn ist gesetzlich verankert und soll nach §8 (3) PBefG zum 1.1.2022 umgesetzt sein. Doch es greifen noch mehr Gesetze, die die Stadt Dortmund ihrem Handeln zugrunde legen muss. Neben Art. 3 GG gelten noch weitere Bestimmungen wie das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG und BGG NRW), die UN-Behindertenrechtskonvention, das Inklusionsstärkungsgesetz NRW sowie die Satzung über die Wahrung der Belange von Personen mit Behinderung in der Stadt Dortmund. Auch historisch heraus wächst die Verantwortung der Stadt, barrierefreie Räume anzubieten und die Teilhabe aller auch über die Mobilität zu sichern.

Nicht zuletzt stellt die Digitalisierung eine neue Chance dar. Die Stadt Dortmund stellt bereits viele Daten zur Verfügung, jedoch fehlen insbesondere für die Barrierefreiheit noch viele Detaildaten. Je besser die Datengrundlagen, umso mehr digitale Services können zur Verbesserung des barrierefreien Vorankommens zur Verfügung gestellt werden.

3. Mobilität für Alle – Gleichberechtigte Teilhabe

Der Masterplan Mobilität 2030 legt als erstes Zielfeld die Mobilität für Alle im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe fest. Als Grundlage aller Ziele gilt die Herstellung der Barrierefreiheit, der die folgende Definition zugrunde gelegt wird:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“ §4 BGG

Design für Alle

Das Design für Alle umfasst alle Personen, in besonderem Maße sollen neben Personen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen auch viele Personen, die nur temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Eltern mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke, Schwangere oder Personen mit Gepäck, einbezogen werden. Auch ältere

Personen sowie Kinder und Jugendliche haben besondere Anforderungen an die Verkehrsplanung und die Gestaltung von Straßenräumen. Daneben können Sprache und eine andere Mobilitätskultur Barrieren zu Mobilitätsangeboten bilden.

Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen denen aller zu Fuß Gehenden (z. B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen jedoch spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderung resultieren. Viele Bedingungen, die für nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von gehbehinderten Personen (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass zu der Gruppe der Gehbehinderten selbst Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln gehören (z. B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/ 24).

Abbildung 3: Mobilität für alle - auch in der Dortmunder Innenstadt



Quelle: Planersocietät 2018

Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Personen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (hauptsächlich mittels Langstock) angewiesen. Seheingeschränkte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen; bei ihnen kommt erschwerend hinzu, dass ihre Behinderung von den Mitmenschen i.d.R. nicht auf Anhieb erkannt werden kann (vgl. HSVV 2006: 25).

Um Mobilität für möglichst viele Personen mit Behinderungen zu ermöglichen, ist das **Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip** anzuwenden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Selbstbestimmt und teilhaben

Mobilität stellt einen wesentlichen Baustein zur Teilhabe und Selbstbestimmung dar und ist ein Menschenrecht. Selbstbestimmung umfasst dabei nicht nur das eigene Vorankommen von A nach B, sondern auch die Wahlfreiheit. Mobilität ermöglicht somit die Teilhabe am öffentlichen Leben, sowohl unterwegs als auch durch die Erreichung der Zielorte. Besonders betroffen davon sind jene, die schwerbehindert sind, aber auch Beeinträchtigungen der Gesundheit, wie ein gebrochener Fuß, kann schnell die Mobilitätsoptionen beschränken.

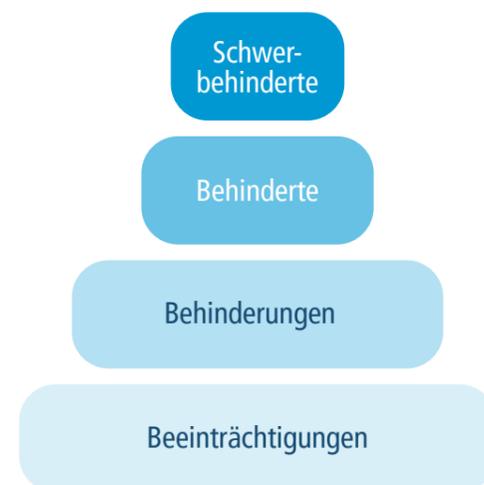
Kern ist, dass Barrierefreiheit nicht (nur) durch technische Hilfsmittel geleistet werden kann, sondern vielmehr das Design von vorne herein keine Barrieren enthält. Immer wieder stehen Personen mit Mobilitätseinschränkungen vor der Herausforderung, dass technische Hilfsmittel, wie Aufzüge, Rolltreppen oder Beleuchtung defekt sind und somit eine zuverlässige Barrierefreiheit nicht vorhanden ist.

Bedürfnisgerecht, bezahlbar und spontan verfügbar

Die bestehenden Anforderungen der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen können variieren, gar im Konflikt stehen, sollten jedoch stets die mobilitätsrelevanten Bedürfnisse, wie ebenerdiger Zugang, Beleuchtung, Gehwegbreiten, erfüllen. Dem öffentlichen Verkehr und Straßenraum kommen eine besondere Rolle zu, da dieser keine soziale Exklusion begünstigen darf. Nicht jede geheingeschränkte Person verfügt über ein Spezialfahrzeug, weshalb der öffentliche Verkehr, der Behindertenfahrdienst und der öffentliche Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr das Rückgrat der bezahlbaren Mobilität bilden müssen.

Das Behindertenpolitische Netzwerk der Stadt Dortmund betont zudem die Bedeutung einer spontan verfügbaren Mobilität. Dazu zählt beispielsweise, dass Bus und Bahn rund um die Uhr – auch in Zeiten geringer Nachfrage – regelmäßig fahren, dass Geh- und Radwege ausreichend beleuchtet werden sowie das Vorlaufzeiten für den Behindertenfahrdienst so gering wie möglich bleiben und für bestimmte Uhrzeit bestellbar sind.

Abbildung 4: Abstufung - Einschränkungen



Darstellung: Planersocietät

Erfahrbar und erfassbar

In der Mobilität entstehen auch Barrieren, wenn das bestehende Mobilitätsangebot nicht erfassbar und somit erfahrbar ist. Verständnisprobleme können dabei auf ganz unterschiedlichen Ebenen stattfinden. Dortmund, als multikulturelle Stadt und Stadt des BVB, lockt zunehmend internationale Gäste an und hat einen signifikanten Anteil von Einwohner*innen, die kein Deutsch sprechen. Aber auch kognitive Einschränkungen und Analfabetismus können die Fähigkeit, schriftliche Informationen zu verstehen, erschweren. Farbkonzepte, Leitkonzepte, Symbole und Piktogramme unterstützen die leichte Verständlichkeit von Mobilitätsangeboten, zum Beispiel bei der Kennzeichnung von Bus und Bahn.

Stärkung des Sicherheitsgefühls – Besondere Perspektiven

Die als gering empfundene Sicherheit im Straßenverkehr stellt eine große Barriere in der Mobilität dar – besonders spielen dort subjektive und kognitive Unsicherheiten eine große Rolle. Neben dem objektiv messbaren polizeilich erfassten Unfallgeschehen können Situationen mit Beinaheunfällen Schlüsselereignisse für persönliche Barrieren in der Mobilität darstellen. Dies betrifft besonders auch Kinder und Ältere, die hohe Mobilitätsanforderungen insbesondere in Hinblick auf ihre Sicherheit haben. Daher zählen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auch Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit. Gute Sichtachsen, sichere Querungen und der Abbau von Angsträumen sind beispielhaft aufzuzählen. Daneben trägt die Mobilitätsbildung und -erziehung auch im Alter dazu bei, Nutzungshemmnisse und gefühlte Barrieren abzubauen. Rollatortrainings bilden hier eine besondere Stütze.

Verkehrsmittelübergreifende Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit insbesondere in der Wegekette wird durch den schwächsten Punkt definiert. Schon eine punktuelle Barriere kann eine ganze Wegekette unmöglich machen. Daher ist eine verlässlich durchgängige Barrierefreiheit besonders wichtig. Personen mit Mobilitätseinschränkungen steht eine Wahlfreiheit der Verkehrsmittel zu, weshalb bei der Gestaltung der neuen Mobili-

tätsformen von vorne herein die Barrierefreiheit mitgedacht und ermöglicht werden sollte. Im Mindesten dürfen diese nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt werden, beispielsweise wie durch Gehweg-blockierende E-Scooter. Alles in allem liegt so der Grundsatz einer Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer*innen zugrunde, zwischen denen der Verkehrsraum gerecht aufgeteilt werden muss.

Grenzenloses Denken – Sensibilisierung der Planenden sowie der Stadtgesellschaft

In der Regel planen eben jene, die in der Mitte ihres Lebens stehen, über einen akademischen Abschluss verfügen und nicht bis kaum beeinträchtigt in ihrer Mobilität sind. Dass jedoch nicht nur deren Anforderungen, sondern die Anforderungen aller zugrunde gelegt werden müssen, wird nicht nur durch Regelwerke forciert, sondern muss auch in den Köpfen der Planenden verankert werden. Selbsterfahrungsexperimente, der Austausch mit Betroffenen und andere Weiterbildungsmöglichkeiten sollen die Anforderungen unterschiedlichster Personen eine offene und umfassende Planung ermöglichen. Darüber hinaus bestimmen alle gemeinsam die Barrierefreiheit. Ein rücksichtsvolles Miteinander und die Sensibilisierung für die Belange anderer kann viele Barrieren abbauen.

Geltendes Recht erfüllen

Auf nationaler Ebene werden Behinderte seit 1994 durch das Grundgesetz (Art.3 Abs.3) geschützt indem eine Benachteiligung untersagt wird. Dieses Recht wird im „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ näher konkretisiert. Konkretes Recht in Hinblick auf eine barrierefreie Mobilität wurde beispielsweise im §8a Personenbeförderungsgesetz geschaffen, in dem eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs bis zum 1. Januar 2022 vorgeschrieben wird, in dessen Ergänzung jedoch im Rahmen eines Nahverkehrsplan Verzögerungen im Umbau aufgegriffen und priorisiert werden können. Der bestehende Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ greift dieses Thema auf und zeigt Anhand einer Priorisierung, welche Bushalte primär umgebaut werden.

4. Unbeschränkt unterwegs – Auf allen Wegen

Barrierefreie Räume verfügen über Grundfunktionen, die besonders auf eine Raumgliederung zurückzuführen sind. Der selbsterklärende Straßenraum zeichnet sich in der Regel durch Bereiche der Fortbewegung – ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit einem Kfz – und Bereiche des Aufenthalts bzw. ruhenden Verkehrs aus. Insbesondere die Bereiche der Fortbewegung haben Leitfunktion und sollten durchgängig hindernisfrei gestaltet

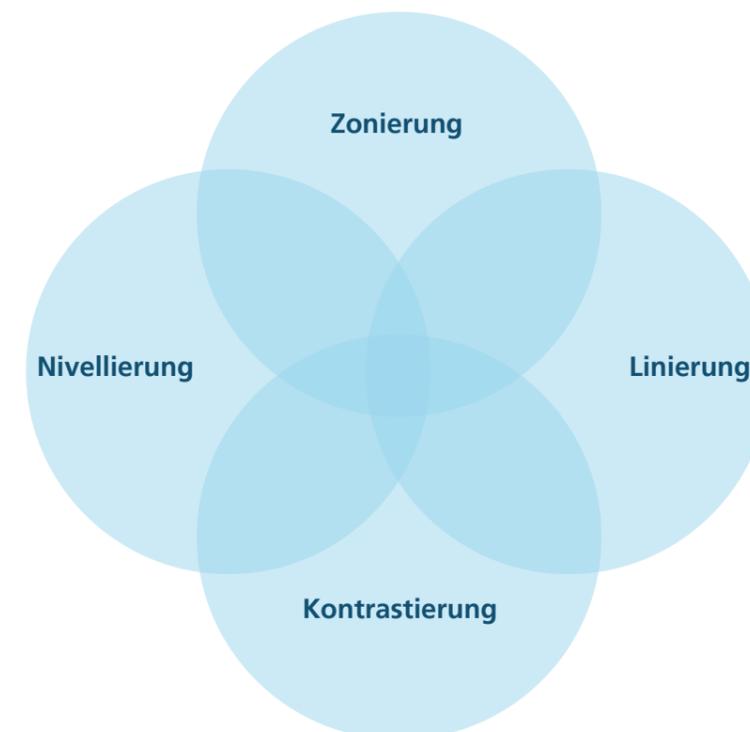
werden. Dabei ist entscheidend, dass die Räume der Fortbewegung oftmals gewechselt werden müssen, zum Beispiel das Queren einer Fahrbahn. An diese Querungsanlagen werden weitere Anforderungen gestellt, unter anderem an die Nivellierung der Kante. In den einzelnen Kapiteln wird auf Besonderheiten einzelner Verkehrsmittel hingewiesen, sowie zuletzt auf eine verkehrsmittelübergreifende Barrierefreiheit eingegangen.

4.1 Längsverkehr - Gut vorankommen

Das Vorankommen wird besonders durch die Straßenraumgliederung bestimmt. Dabei lassen sich im Wesentlichen vier Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit definieren: Zonierung,

Linierung, Kontrastierung und Nivellierung. Darüber hinaus definieren die Durchgängigkeit und die Sicherheit die vollständige Barrierefreiheit und den Komfort.

Abbildung 5: Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit



Darstellung: Planersocietät

Abbildung 6: Zonierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Zonierung

Unter Zonierung wird die Aufteilung des Straßenraums verstanden, also der Straßenquerschnitt sich beispielsweise Gehwege, Parkstreifen, Radwege und eine Fahrbahn aufteilt. Durch diese Zonierung werden also Flächen bestimmten Fortbewegungsarten zugewiesen. Diese Gestaltung sorgt durch die Strukturierung und einer erleichterten Orientierung für eine intuitive Nutzung, sie ist visuell und taktil wahrnehmbar. Die Trennung der Verkehrsarten, insbesondere bei zulässigen Geschwindigkeiten ab 30 km/h, sorgt zudem für eine Gefahrenabwehr. Im Sinne der Barrierefreiheit ist eine Trennung auch des Rad- und Fußverkehrs zu bevorzugen. Im Mischverkehr ist die Geschwindigkeit so stark zu reduzieren, dass ein Miteinander im Verkehr gewährleistet werden

kann und Akzeptanz findet. Für blinde und sehingeschränkte Personen sind zwingend Leitlinien erforderlich. Der erforderliche Mindestflächenbedarf im Regelquerschnitt beträgt 1,8 m Gehbahn, 2,0 m Radweg und 5,5 m Fahrbahn sowie Sicherheitstrennstreifen. Näher erläutert werden diese in den jeweiligen Strategien Fußverkehr, Radverkehr und ruhender Verkehr. Diese Mindestflächen erlauben das Vorankommen aller Verkehrsteilnehmer*innen, wobei im Fußverkehr der einfache Begegnungsfall und das Drehen eines Rollstuhls ermöglicht wird. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass durch eine Zonierung der Straßenräume hindernisfreie Bewegungsräume und Nebenbereiche, für Aufenthalt, ruhenden Verkehr, Begrünung etc. entstehen.

Abbildung 7: Linierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Linierung

Linien geben Orientierung, sowohl sehenden als auch blinden Personen. Die beiden zentralen Linien im Stadtraum werden durch die Häuserkante und den Verlauf der Fahrbahn definiert. Während für sehende Personen die einfache Erfassbarkeit des Straßenraums zur Fortbewegung mit allen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung ist, ist

der Anspruch durch blinde und sehingeschränkte Personen wesentlich höher. Für jene werden drei Leitlinien im Bereich des Fußverkehrs unterschieden: die innere Leitlinie, die äußere Leitlinie und Leitsysteme. Die innere Leitlinie eines Gehwegs wird durch Grundstücksgrenzen oder Häuserkanten definiert. Sie sollte weitestgehend taktil mit einer mindestens 3cm hohen Kante abgesetzt

Exkurs: Blindenleitstreifen

Der Blindenleitstreifen ist ein taktiler Bodenleitsystem. Eine mindestens 30 cm breite Linie aus Rillenplatten ermöglicht die Fortbewegung mit Hilfe eines Blindenlangstocks, bestenfalls ist dieser Kontraststreich abgesetzt und ermöglicht so auch sehingeschränkten Personen eine leichtere Orientierung. Neben

dem Blindenleitstreifen ist beidseitig 60 cm hindernisfreier Gehweg anzubieten, die lichte Höhe in diesem Bereich beträgt mindestens 2,25 m. Blindenleitstreifen dürfen nicht auf oder über Fahrbahnen führen, sind jedoch besonders in Shared Space Bereichen notwendig.

werden und frei von störenden Einflüssen, wie Stufen zum Hauseingang oder fehlender Grünschnitt sein. In Dortmund ist diese Kante weitestgehend vorhanden, sowohl durch Häuserkanten, als auch durch Grundstücksabgrenzungen. Problematisch wird die taktile Kante beispielsweise in Bereichen mit Außengastronomie.

Die äußere Leitlinie eines Gehwegs wird in der Regel durch den Bordstein definiert. Dieser sollte im Verlauf durch eine mindestens 3 cm hohe Kante taktil ertastbar sein. In Dortmund fehlt diese Kante in weiten Teilen der Stadt, insbesondere in den innerstädtischen Bereichen, wo viel auf den Gehwegen geparkt wird.

Fehlt die innere und/ oder die äußere Leitlinie, durch parkende Fahrzeuge, historisch bedingte ungleiche Häuserkanten, Verkaufstopper und Ähnlichem, ersetzt ein kontrastreich abgesetztes Blindenleitsystem diese. Dabei gibt das Blindenleitsystem die Laufrichtung vor und ist taktil, ggf. auch akustisch, durch ertastbare Materialwechsel und Strukturoberflächen erkennbar. Das Blindenleitsystem stellt die Orientierungshilfe für Langstocknutzende dar, sodass die Stadt Dortmund zukünftig die Blindenleitsysteme konsequent von Fremdnutzungen freihält, wozu sowohl falsch parkende Autos als auch andere Hindernisse unverzüglich versetzt werden. So setzt sich die Stadt Dortmund das Ziel einer durchgängigen ertastbarkeit von Wegen.

Maßnahmenprogramm: Barrierefreie Innenstadt

Die Stadt Dortmund setzt sich bis 2030 zum Ziel, dass die wichtigsten Anlaufziele der Stadt barrierefrei gestaltet und erreichbar sind. Zu priorisieren sind hier die City sowie die Stadtbezirkszentren und deren Erreichbarkeit auf zentralen Achsen. Neben dem Fußverkehr, der ein sehr engmaschiges Netz benötigt, stellen auch die Radialen aus der Innenstadt in die Innenstadtbezirke des Rad-

Kontrastierung

Grundsätzlich sind zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Mobilität zwei Arten von Kontrasten von wesentlicher Bedeutung: taktile Kontraste und visuelle Kontraste. Ein typisches Beispiel für taktile Kontraste ist der Unterschied zwischen Pflasterstein und Asphaltdecken. In den Dortmunder Innenstadtbezirken sind vielerorts auf den Gehwegen mittig große Pflasterplatten und an den Rändern kleines Kopfsteinpflaster verlegt, welches auch einen wahrnehmbaren taktilen Kontrast aufweist. Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien oder durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt. In Dortmund werden dahingehend bereits viele Möglichkeiten genutzt, wie zum Beispiel weiße Farbkanten an Treppentufen, Leitsysteme oder rot gefärbte Radwege. Zentrale Aufgabe ist, dass die Stadt Dortmund auch weiterhin durchgehend Kontraste herstellt: Hindernisse wie Poller im Raum sind den Umständen entsprechend farbig und reflektierend abzusetzen, an Treppen sind mindestens die obere und untere Stufe abzumarkieren.

Wesentlich für ausreichend visuelle Kontraste sind für alle Verkehrsarten gleichermaßen eine gute Beleuchtung. Beispielsweise beleuchtet die Stadt Dortmund bereits über 400 Zebrastreifen im Stadtgebiet, sodass dort ein ausreichender positiv-negativ-Kontrast bei querenden Fußgängern entsteht und diese so durch die Kfz-Führenden erkannt werden. Nachholbedarf hingegen besteht bei der Beleuchtung von Radwegen und

verkehrsnetz eine barrierefreie Alternative in der Nahmobilität dar. Der Umsetzungsbeginn in City und Stadtbezirkszentren stellt angesichts der großen Herausforderungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit einen Kompromiss dar. Perspektivisch folgt im Anschluss die flächige Erweiterung des Ausbaus der Barrierefreiheit für die gesamte Stadt.

Abbildung 8: Kontrastierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Seitenräumen. Mittel- bis langfristig werden die bestehenden Laternen durch jene ersetzt bzw. ergänzt, die flächenhaft den gesamten Straßenquerschnitt ausleuchten. Dabei wird besonderer Wert auf Knotenpunkte gelegt und wo möglich

mit anderem Farblicht ausgeleuchtet. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass durch eine kontrastreiche Gestaltung des Verkehrsraum eine durchgängige Leit- und Warnfunktion gewährleistet wird.

Maßnahmenprogramm: Sofortprogramm - Reflexfolie an Poller

Die Stadt Dortmund will in den nächsten zwei Jahren systematisch ihre Poller mit Reflexfolie ausstatten. Ketten sind konsequent abzubauen und nur wo zwingend verkehrssicherheitsrelevant durch Absperrgitter in

differenzierten Höhen (5-15 cm und ca. 1 m) zu ersetzen. In Bereichen mit hohen städtebaulichen Anforderungen kann auf farbneutrale Reflexfolie zurückgegriffen werden.

Abbildung 9: Nivellierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Nivellierung

Unter Nivellierung wird die Gestaltung von Kanten, Übergängen, Quer- und Längsneigungen im Straßenraum gefasst. Dabei wird zwischen dem Trennprinzip, also unterschiedliche Niveaus für unterschiedliche Verkehrsmittel, und dem Mischprinzip, also gleiches Niveau für alle Verkehrsmittel, gefasst. Als Unterschied sind Kanten ab 3 cm zu fassen. Zentraler Ansatz ist, dass in den Fahr- und Gehbereichen möglichst keine Stufen integriert werden. Stufen können, bei hohen topografischen Unterschieden, für den Fußverkehr angeboten werden, eine stufenlose Alternative ist auszuweisen.

Ob Radwege baulich abgesetzt werden sollten, zum Beispiel mit Schrammborden, sollte aufgrund der stark variierenden Bestandssituationen in der Stadt Dortmund bedarfsabhängig gestaltet werden. Eine sichere Radwegführung benötigt folglich nicht zwangsläufig eine Abgrenzung

durch ein Bord von der Fahrbahn und/ oder dem Gehweg. Werden getrennte Geh- und Radwege niveaugleich geführt, sollen diese taktil und stark visuell voneinander abgegrenzt werden. Dazu eignet sich ein 30 cm breiter Streifen aus Noppenplatten.

Hingegen muss gewährleistet werden, dass Radwege überall dort auf Null-Niveau abgesenkt werden, wo Querungsbeziehungen bestehen. Neben Kontrasten und taktilen Elementen ist ein der gefahrenen Geschwindigkeit angepasster Winkel zu wählen. An Treppen ist von Wegeführungen mit Schiebehilfen für Räder ist abzusehen, nicht zuletzt wegen des Gewichts der Pedelecs. Stattdessen können Wegeführungen mit geringen Umwegen ausgewiesen werden.

Die Stadt Dortmund beabsichtigt den gezielten Einsatz von Kanten im Raum sowie die bewusste Abgrenzung von Räumen, z. B. Gehwege von der

Maßnahmenprogramm: Gehgasse vor Ausfahrt

Bei neuen Zu- und Ausfahrten wird künftig nicht mehr die Querneigung oder die Höhe der Gehgasse mit einer stärkeren Neigung als 2,5 % angepasst, sondern etwaig notwendige Höhenunterschiede werden durch andere geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Dazu gehören:

- Schrägbordsteine,
- Anpassung,
- Angleichung der Gebäudeöffnung/ Zuwegung innerhalb des Gebäudes,
- Anordnung der Neigung im gesamten Seitenraum.

Darüber hinaus sind Querungsstellen in Zu- und Ausfahrten nicht vorzusehen, sondern baulich zu trennen. Bei stärkeren Verschiebungen oder Brüchen der Pflastersteine ist eine regelmäßige Neuverlegung von Pflastersteinen (z. B. an stark frequentierte Zufahrten, Baumscheiben) notwendig. Die Stadt Dortmund hat sich zum Ziel gesetzt dies bei Neu- und Umbauvorhaben umzusetzen.

Abbildung 10: Gehgasse vor Ausfahrt



Quelle: Planersocietät 2020

Fahrbahn. An anderen Stellen werden Kanten entfernt, z. B. bei hohem Querungsbedarf. Dabei wird möglichst ein stufenloser Zugang zu Gebäuden geschaffen. Während in der Stadt Dortmund topografisch bedingt nicht immer die Richtwerte zur Längsneigung eingehalten werden können, werden Querneigungen sukzessive zurückgebaut. Gehwegüberfahrten und protected bike lanes

werden für mehr Sicherheit und Komfort eingesetzt, Kölner Teller werden zurückgebaut.

Durchgängigkeit und Einheitlichkeit

Maßnahmen sind allerdings nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich. Dabei bestimmt der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes.

Maßnahmenprogramm: Barrierentfernung im Radverkehr

Die Stadt Dortmund wird Barrieren auf allen für Fahrräder relevanten Wegen entfernen, die das Befahren mit Fahrrädern oder Lastenrädern erschweren oder verhindern. Die Fertigstellung dieses Maßnahmenprogramms wird bis 2030 angestrebt. Dazu wird (jährlich) ein Rahmenvertrag an externe Dienstleister*innen vergeben, der/ die Barrieren abbaut und notwendige Anpassungen an der Infrastruktur vornimmt. Hinweise auf bestehende Barrieren sind auch über eine enge Bürgerbeteiligung (Mängelmelder, Bürgerveranstaltungen etc.) einzuholen.

Diese Verbesserungen kommen allen Radfahrenden und in vielen Fällen auch mobilitätseingeschränkten Personen zu Gute.

Barrieren sind z. B.:

- Umlaufschranken,
- Absperrungen und Sperrketten,
- Hohe Bordsteinkanten in Auffahrtbereichen,
- Treppenstufen,
- Schiebestrecken (z. B. an Baustellen),
- Anforderungsampeln.

(Siehe Strategie Radverkehr)

Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.

Während es in Dortmund, insbesondere in den innerstädtischen Bezirken, nur keine bis wenige Lücken im Kfz-Netz sowie im Gehwegnetz gibt, wird das Radwegenetz von den Dortmunder*innen als lückenhaft eingeschätzt. In den Randbereichen von Dortmund fehlt es oftmals an ausreichenden Gehwegen, teils sind ausschließlich Schrammborde eingesetzt. Neben dauerhaften infrastrukturellen Mängeln kommt es durch unzureichend eingerichtete Baustellen immer wieder temporär zu Lücken besonders im Fuß- und Radwegenetz, insbesondere bei Berücksichtigung der Mobilitätshilfen und Sonderfahräder.

Zur Durchgängigkeit und Einheitlichkeit ge-

hört auch, dass die Wegebeschaffenheit nicht unerwartet nachlässt, also eine vollständige Befahrbarkeit gegeben ist. Als Beispiel ist der Kanalradweg, dessen Oberflächenbeschaffenheit stark variiert und teils kaum befahrbar ist, zu nennen. Darüber hinaus können Engstellen eine Barriere im Netz darstellen, sei es ein zu schmaler Gehweg, beispielsweise durch Stufen vor Hauseingängen, oder Laternenmasten an Radwegen.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass das vorhandene Wegenetz einheitlich und durchgängig gestaltet wird. Was bereits im Neubau weitestgehend umgesetzt wird, fehlt im Bestand. Chancen, wie der barrierefreie Haltestellenausbau oder Querschnittsanierungen, werden genutzt, um Wegeführungen zu vereinfachen, zu vereinheitlichen und, wo möglich und nötig, zu ergänzen. Insbesondere im Radverkehr setzt sich die Stadt Dortmund das Ziel bis 2030 das Radverkehrsnetz für alle Fahrradarten weiter auszu-

Exkurs: Handbikes

Handbikes können vor einen Rollstuhl installiert werden, um so ein schnelleres Fortbewegen zu ermöglichen. Nicht zuletzt durch moderne Elektromotoren steigt die Nutzer*innenanzahl. Durch das Handbike erhöht sich jedoch die Länge des Fahrzeugs, sodass im Durchschnitt zwischen Kante Vorderrad und Kopf des Nutzers 1,2m liegen, bei einer Sichthöhe von ca. 1,1m. Dies ist an Querungen für Radverbindungen einzubeziehen. Ähnliche Anforderungen gelten für Liegeräder.

Abbildung 11: Handbikes



Quelle: Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen. MSAGD, 29.05.2018, Nathalie Hartenstein

bauen, die Qualität auch für Sonderfahräder, wie z. B. Dreiräder und Handbikes, zu erhöhen und Lücken zu schließen. Radwege werden mit einer Breite von bis zu 2,50m inkl. Sicherheitsbereich geplant, sind somit für Sonderfahräder nutzbar (siehe auch S. 16 unter Zonierung).

Mischverkehr – Miteinander möglich

In Hinblick auf eine barrierefreie Führung und Querung unterliegt die Gestaltung von Mischverkehrsflächen besonderen Anforderungen. Die angestrebte Gleichberechtigung geht oftmals mit einer Auflösung besonderer Schutzräume für einzelne Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der zu Fuß Gehenden, einher. Wichtig ist, dass auch in Bereichen des Mischverkehrs Leitlinien sowie zusätzlich angezeigte und gesicherte Querungen umgesetzt werden, um blinden und sehbehinderten Personen gerecht zu werden. Aber auch für Kinder helfen definierte Querungsstellen in Mischverkehrsflächen, um eigenständig ihre (Schul)Wege zurücklegen zu können. Letztlich bestimmt die bauliche Gestaltung des Straßenraums das Sicherheitsgefühl – so kann ein baulich besonders gut gestalteter Straßenraum in seiner Gesamtheit als Schutzraum für schwächere Verkehrsteilnehmende wahrgenommen und das Gefühl der Verdrängung in den Seitenraum vermieden werden. Weitere Aspekte, beispielsweise eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung oder ein dichtes ÖPNV-Angebot, können auch eine Trennung der Verkehrsarten als sinnvolle Lösung bedeuten.

Sichere Wege und Sicherheit auf Wegen

Das barrierefreie Vorankommen hängt nicht zuletzt davon ab, dass die Wege sicher sind. Wohl am offensichtlichsten und eine große Herausforderung in der Unterhaltung ist eine Oberflä-

chenbeschaffenheit der Wege ohne Stolperfallen, zum Beispiel durch gebrochene Pflastersteine, Baumwurzelaufwürfen oder Schlaglöcher. Neben dem Komfortfaktor stellen diese teils auch unüberwindbare Barrieren dar. Besonders in wasser- gebundenen Decken treten schnell Oberflächenschäden auf, die für bestimmte Zielgruppen den Weg unpassierbar machen. Als Beispiel von hoher Freizeitbedeutung ist hier der Kanalradweg aufzuführen.

Um einerseits Unebenheiten oder Unrat auf Wegen zu erkennen, andererseits teils um schlicht die Wegeführung gut wahrnehmen zu können spielt die Beleuchtung eine wichtige objektive Rolle. Ergänzt wird diese Beleuchtung durch den gezielten Einsatz von Reflektoren. Subjektiv spielt die Beleuchtung der Wege, aber auch angrenzender Flächen zur Vermeidung von sogenannten Angsträumen, eine zentrale Rolle. Auch nur kurze Abschnitte, die Meidungsräume darstellen, können Barrieren darstellen. Bis heute sind hier in der subjektiven Wahrnehmung zum Beispiel Unterschiede zwischen Geschlechtern und Altersgruppen festzustellen.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, ein verlässlich sicheres Wegenetz anzubieten. Festgestellte Wegeschäden werden auf Fuß- und Radwegen vorrangig behoben und an Baumscheiben innovative und individuelle Lösungen zur Erhaltung der Grünstrukturen und Barrierefreiheit getestet. Subjektive Nutzungshemmnisse werden übergreifend gelöst. Übergreifende Maßnahmen dazu werden im Rahmen ergänzend in den weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität sowie im Masterplan Sicherheit der Stadt Dortmund benannt.

Exkurs: Bodenbeläge für Gehbahnen und Radwege

- Rutschhemmend und möglichst ebenes Material,
- Leicht und erschütterungsarm befahrbar, keine durchgehenden Pflasterungen mit geschlagenem Natursteinpflaster,
- Geringer und möglichst schmaler Fugenanteil,
- Flache Ablaufrinnen, die ohne Probleme mit dem Rollstuhl überquert werden können,
- Kombi-Lösungen möglich, z. B. Straßenablauf mit integriertem Leitstreifen,
- Temporäre Hindernisse, zum Beispiel Kabel an Markttagen, kontrastreich sichern.

4.2 Komfortables Queren

Immer da, wo sich verschiedene Verkehre begegnen, unabhängig davon ob im gleichen Verkehrsmittel oder mit unterschiedlichen, können Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden entstehen. Besonders stark sind die Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und dem motorisierten Verkehr, aufgrund ihres in der Regel stark unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus. Wichtig ist, dass eine barrierefreie Querung ein Gesamtsystem ist, dass mindestens durch Bord- und Bordabsenkungen, Bodenindikatoren, ausreichendem Raumbedarf sowie ggf. barrierefreien Lichtzeichenanlagen ausgestattet ist.

An vielen Querungsstellen muss der Fußverkehr den Gehweg verlassen um die Fahrbahn zu queren. Dabei kann das Bord an der Querungsstelle zum Hindernis werden: für eine Berollbarkeit, beispielsweise mit Rollstuhl, Rollator oder Handbike, ist eine ebenerdige Absenkung des Gehwegs notwendig; hingegen für die Tastbarkeit mit dem Langstock ist eine Bordkante von mindestens 3 cm, besser jedoch 6 cm, erforderlich. Diese beiden Anforderungen stehen im Konflikt, sodass die Stadt Dortmund an Querungsstellen differenzierte Bordhöhen bei Neu- und Umbau verwendet. Ergänzend werden Blindenleitsysteme zu den Querungsstellen und Kontraste eingerichtet.

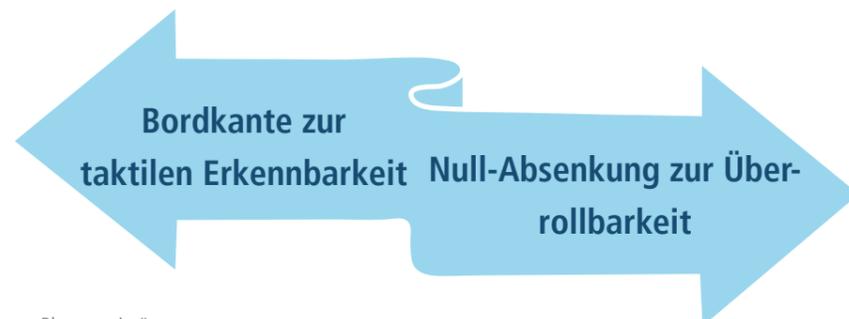
Wo notwendig wird ebenfalls eine niveaugleiche Absenkung des Radwegs auf die Fahrbahn eingerichtet; diese wird taktil und visuell von der Fußgängerfurt abgegrenzt.

Die Stadt Dortmund baut systematisch Querungen barrierefrei um und verzichtet bei Neu- und Umbau auf die Herstellung Kompromisslösungen, wie einer einheitlichen Bordhöhe von 3 cm. Dabei wird bei Planung und Bau auf eine korrekte Ausführung und geringe Einbautoleranzen geachtet. Straßenabläufe und Entwässerungsrinnen sind in Querungsbereichen möglichst zu vermeiden, sollten aber mindestens eine gute Berollbarkeit erlauben.

Sichtachsen ermöglichen

An Querungen sind gute Sichtachsen zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen von zentraler Bedeutung und schaffen die nötige Sicherheit. Obwohl für Zebrastreifen klar definierte Sichtachsen in den Regelwerken zu finden sind, werden diese in Dortmund nicht immer eingehalten. Problematischer wird dies noch an Kreuzungen in Nebenstraßen, für die keine Sichtachsen vorgeschrieben werden und nur sehr selten ermöglicht werden. Eine Schlüsselrolle spielt hier der ruhende Verkehr, der oftmals Sichtachsen blockiert, aber auch

Abbildung 12: Im Konflikt - taktile Kante vs. Null-Absenkung



Darstellung: Planersocietät

andere Barrieren, wie Stadtgrün, Verteilerkästen oder gar die städtebauliche Struktur können hier Hindernisse darstellen.

Insbesondere in den gründerzeitlichen Quartieren baut die Stadt Dortmund gezielt Gehwegnasen aus, um die Sichtachsen und Querungsbereiche freizuhalten (**Siehe Maßnahmenprogramm Gehwegnasen in der Strategie Verkehrssicherheit**).

Für blinde und seheingeschränkte Personen fallen diese Sichtachsen weg, stattdessen verlassen diese sich zusätzlich auf ihr Gehör. Während an Kreuzungen ein Richtungshören möglich ist, entfällt dieses an Kreisverkehren. Um diesen Personengruppen an Kreisverkehren eine sichere Querung zu gewährleisten, ist es perspektivisch sinnvoll an allen Kreisverkehrsfurten innerorts Zebrastreifen, in Ausnahmefällen Ampeln, über die Fahrbahn und ggf. den Radweg einzurichten. Wo es möglich ist, wird außerdem die Einrichtung von Mittelinseln empfohlen.

Sicherer Platz an Querungen

Sichere Querungen bedeuten auch sichere Aufstellflächen für alle Verkehrsträger. Im Fußverkehr sind im Seitenraum immer mindestens 1,5 m anzubieten, abgeleitet aus dem Wendebedarf eines durchschnittlichen Rollstuhls. Sicherheitsabstände zur Fahrbahn werden bei diesem Wert noch nicht berücksichtigt, sodass insbesondere an den Dortmunder Hauptstraßen 50 cm dafür aufgeschlagen werden sollten.

An Querungsstellen sind ausreichende Aufstellflächen für den Radverkehr zu bemessen, insbesondere an den ausgebauten Radrouten. Vorgezogene Aufstellmöglichkeiten sollten bevorzugt angeboten werden, da dort ausreichendes Raumangebot (> 2,5 m) auch für Lasten- und Sonderräder sowie Fahrräder mit Kinderanhänger sichtbar geschaffen werden kann.

Grundsätzlich gilt für beide Verkehrsarten, dass bei untermaßigen Mittelinseln, zum Beispiel bedingt durch mittiges Straßengrün, kein planmäßiger Halt vorgesehen werden darf. Dies gilt insbesondere für die Schaltung von Lichtsignalanlagen.

Eine weitere Form der Barriere stellen Umlaufsperrn dar. Umlaufsperrn sind Schranken oder Gitter, die insbesondere dazu dienen, den Radverkehr vor Knotenpunkten oder Konfliktstellen zu verlangsamen. Im Bestand sind sie in der Regel nicht für die Durchfahrt von Lastenrädern, Handbikes oder sonstigen alternativen Fahrradtypen geeignet. Diese müssen geschoben werden oder passen gar nicht hindurch. Auf Umlaufsperrn im Zulauf auf Querungen sollte weitestgehend verzichtet werden. Nur in Ausnahmesituationen (z. B. vor einem Grundschuleingang) ist bei sehr starken Sicherheitsbedenken auf Umlaufsperrn als letztmögliches Mittel zurückzugreifen und mindestens 1,5 m Durchfahrtsbreite erlauben.

Für Kfz sind an Querungen angemessene Aufstellflächen zu erstellen und Orientierungshilfen zu geben, in welchem Bereich gehalten werden sollte. Wo Sichtachsen in andere Straßenzüge zum Beispiel durch Kreuzungssymmetrien eingegrenzt sind, sollte durch sogenannte Trixispiegel Hilfestellung gegeben werden. Für den ruhenden Verkehr sind Begrenzungen zu den Querungsstellen zu markieren bzw. anderweitig zu kennzeichnen, wenn die bestehenden Regulierungen nicht ausreichen. Werden Bügel oder Poller gegen falschparkende Fahrzeuge eingesetzt, so sind diese nicht zulasten einer ausreichenden Gehwegbreite einzusetzen. Alle eingesetzten Mittel sind entsprechend zu kennzeichnen, zum Beispiel durch Reflektoren.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel Querungsstellen, im gesamten Stadtgebiet sukzessive zu verbessern. Übermäßige Kurvenradien werden zugunsten der Flächen im Seitenraum zurückgebaut, und möglichst auf bauliche Maßnahmen zur Freihaltung von Querungsbereichen gesetzt. Alle Ampelschaltungen mit Halt an untermaßigen Mittelinseln werden bis möglichst 2030 so überarbeitet, dass die Querung in einem Zug ermöglicht wird.

Erreichbarkeit von Haltestellen

Der Dortmunder Inklusionsplan 2020 benennt bereits folgende Anforderungen: „Vermisst werden vor allem akustische und visuelle Signale an den Haltestellen der Stadtbahn und des Busverkehrs, eine ausreichende Sicherung der Haltestellenumgebungen und kontrastreiche Gestaltungselemente. Ein mehrsinnig erfassbares Informationsangebot würde die Aktionsradien von sehbeeinträchtigten und erblindeten Menschen maßgeblich erweitern.“ (S.69)

Stadt Dortmund und die DSW21 arbeiten derzeit intensiv an einem Ausbau der barrierefreien

Haltestellen. Nach und nach werden durch ein Programm des Tiefbauamtes Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. Bislang sind ca. 400 von ca. 1900 Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. Das Vorgehen wird anhand von Kriterien des Nahverkehrsplans festgelegt und priorisiert, wie es auch das PBefG zulässt.

Die Stadt Dortmund setzt sich darüber hinaus das Ziel, dass bei jeder Haltestelle, die barrierefrei ausgebaut wird, auch die direkten Querungen im Umfeld gebaut bzw. barrierefrei gestaltet werden. Sie verstärkt und bestärkt das gemeinsame Engagement mit der DSW21.

4.3 Komplexe Knoten verständlich gemacht

Große Knoten stellen für die Planenden eine besondere Herausforderung dar, um für alle Nutzer*innen eine angemessene Nutzbarkeit zu gewährleisten. Die Dortmunder Innenstadt ist umgeben von einem breiten Wallring mit starken Verkehrsströmen. So liegt der Bedarf zu einer nutzerfreundlichen, barrierefreien Gestaltung komplexer Knoten wortwörtlich vor der Haustür der Stadtverwaltung, betrifft jedoch auch weitere Knoten im gesamten Stadtgebiet.

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Stadt Dortmund macht es bereits vor: unter anderem die Kreuzung Brackeler Hellweg/ Holzwickeder Straße ist eine der Kreuzungen, die mit einer neuen Ampel ausgestattet worden ist. Akustische Orientierungssignale, Signalanforderungsgeräte mit Vibratortaster, Überwegsymbolen und Reliefsymbolen sowie bei den nicht getrennten Verkehrsströmen zusätzliche Warnblinklichter erfüllen gemeinsam mit dem barrierefrei ausgebauten Doppelbord das aktuell gültigste Höchstmaß an barrierefreiem Ausbau. Diesen Standard setzt die Stadt Dortmund an allen zu erneuernden Ampeln um.

Ziel ist, dass die Kreuzungen möglichst einheitlich geregelt und vollständig barrierefrei werden. Daher werden freie Rechtsabbieger an sig-

nalisierten Kreuzungen zukünftig mit in die Signalisierung einbezogen, damit alle Querungsbeziehungen barrierefrei ermöglicht werden. Um an komplexen Knoten die Abbiegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen, werden nicht relevante Abbiegebeziehungen untersagt, zum Beispiel Kehrtwenden im Knoten Wall/ Ruhrallee/ Märkische Straße. Leitschwellen werden eingesetzt, um bereits nicht erlaubte Abbiegebeziehungen baulich zu unterbinden, z. B. Ruhrallee Höhe Gutenbergstraße bis Sonnenstraße, sodass Querende verlässlich auf weniger Verkehrsströme achten müssen.

Orientierung an Knoten

Besonders komplexe Knoten bedürfen oftmals Orientierungshilfen. Die Komplexität bezieht sich dabei nicht nur auf großflächige, mehrspurige Kreuzungen, sondern ist manchmal nicht auf den ersten Blick zu erkennen und hängt auch von den Nutzungen ab. Beispielhaft ist der innerstädtische Knotenpunkt Willy-Brandplatz/ Brüderweg/ Kuckelke/ Friedhof aufzuzeigen: tagsüber ist die Orientierung durch gute Sichtachsen eher leicht, nachts hingegen wird die Orientierung durch das Nachtbusnetz stark eingeschränkt. Ebenfalls wird die Orientierung erschwert, wenn Märkte, wie der Weihnachtsmarkt, stattfinden.

Infobox: Anforderungen an eine barrierefreie Ampel

- Trennung der Ströme, ggf. Warnblinklicht,
- Signalisierung für den Radverkehr,
- Ausreichende Räumzeiten,
- Akustische Signale,
- Vibrationstaster, Reliefsymbole und Überwegsymbole,
- Keine manuelle Anforderung,
- Keine Nachtabschaltung.

Abbildung 13: Barrierefreie Ampel in Dortmund



Quelle: Planersocietät 2019

Orientierung an Knoten betrifft aber auch Wege, an denen barrierefreie Alternativen zur Verfügung stehen. Als Beispiel ist hier der Knoten Stadtgarten Höhe Elisabethstraße aufzuführen. Einige Wege durch den Stadtpark sind barrierefrei, andere hingegen nicht. Ein weiteres besonderes komplexes Beispiel stellt der Borsigplatz dar. Die Querungen der sechs Zufahrten sind uneinheitlich mit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberweg oder auch ganz ohne Querungshilfe angelegt; kein Übergang ist mit taktilen Leitsystemen ausgestattet. Dazu kommen teils schwierige Einsehbarkeiten an zulaufenden Straßen (v. a. Borsigplatz > Oesterholzstraße Richtung City), keine Möglichkeit der akustischen Orientierung, zahlreiche unmarkierte Poller auch in den Querungsbereichen sowie weitere individuelle Mängel aus Sicht der Barrierefreiheit. Aus diesen Gründen zeigt sich – auch im Zusammenspiel mit der stark frequentierten, jedoch ebenfalls nicht barrierefrei ausgebauten Stadtbahnhaltestelle – am Borsigplatz ein besonderer Handlungsbedarf.

Insgesamt zeigt sich anhand der genannten Beispiele, dass häufig individuelle Einzelmaßnahmen die Barrierefreiheit signifikant verbessern können. Wenn keine vollständige Barrierefreiheit baulich realisiert werden, weisen Hinweisschilder rechtzeitig auf Alternativen hin. Bei der Genehmigung von Baustellen, Veranstaltungen und Märkten wird auf direkte Durchwege und Sichtachsen Wert gelegt. Wo notwendig werden Seitenräume aufgeweitet.

Freigabezeiten an Ampeln

Für die Freigabezeiten inkl. der anschließenden Räumzeit für Fußgänger*innen an Ampeln gibt es

eine Spannbreite, an denen sich die Stadt Dortmund orientiert. Diese Freigabezeit, also wenn Grün für den Fußverkehr signalisiert wird, wird von mobilitätseingeschränkten Personen oftmals als zu kurz empfunden bzw. reicht bei langsamer, teils durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit nicht aus. Dies löst ein hohes subjektives Unsicherheitsgefühl aus und senkt den Komfort an Ampeln. Nicht zuletzt können zu kurze Freigabezeiten eine Ampel unbenutzbar für bestimmte Nutzer*innengruppen machen. Auch wenn die Räumzeit in der Regel ein gefahrloses Queren ermöglicht, wird dieser Umstand insbesondere von vulnerablen Bevölkerungsgruppen subjektiv als Risiko empfunden.

Akustische Signale von Ampeln

An komplexen Knoten ist oftmals das Verkehrsaufkommen hoch. Doch besonders nachts wünschen die Anwohnenden sich mehr Ruhe. Laute akustische Signale, wie viele Ampeln sie für blinde und sehingeschränkte Personen abgeben, stören insbesondere zu den Schwachverkehrszeiten. Um den Konflikt zwischen Bundesimmissionsschutzgesetz und Behindertengleichstellungsgesetz zu minimieren, setzt die Stadt Dortmund wo notwendig eine dynamische Lautstärkenregelung der akustischen Signale in Abhängigkeit des Umgebungslärms ein. Eine Besonderheit sind Querungen an Gleisanlagen. Derzeit entwickelt die Stadt Dortmund gemeinsam mit Betroffenen eine Signalisierung, die auch für blinde und sehingeschränkte Personen geeignet ist. Die bisherigen Springlichter werden dazu mindestens durch akustische Signale ergänzt.

Maßnahmenprogramm: Verbesserung der Barrierefreiheit durch eine angepasste Signalisierung

Die Stadt Dortmund erprobt bis 2030 neue Möglichkeiten einer verbesserten Signalisierung. In der Signalisierung ergeben sich zwei Potenziale zur Verbesserung der Barrierefreiheit: einerseits können durch die verkehrsmengenabhängige Schaltung und Schleifen/Sensoren auch für den Radverkehr

verbesserte Wartezeiten für den Kfz- und Radverkehr angeboten werden, sodass beispielsweise mit dem Fahrrad weniger Haltevorgänge notwendig sind, die insbesondere auf Spezialrädern (z. B. Liegerad) aufwendig sind.

4.4 Aufenthalt stärken

Stadtmobiliar – gerne für alle

Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität, gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen, hält ungewollte Nutzungen fern, kann jedoch auch Barrieren erzeugen oder eine eingeschränkte Nutzbarkeit aufweisen. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, mehr, nutzenden-gerechtes und flexibles Stadtmobiliar einzusetzen sowie bei der Positionierung auf die Barrierefreiheit zu achten:

- Poller, Blumenkübel, Infopoints, Lampenmaste, Telefonzellen, Werbetafeln müssen mindestens 100 cm Abstand voneinander haben (Gehbereich),
- Infopoints sind mit einem „Sockel“ von 3 cm für blinde Personen zu kennzeichnen und müssen noch für Rollstuhlfahrer*innen erreichbar sein,
- Poller sind mindestens 90 cm hoch (Stolpergefahr für blinde und sehbehinderte Personen),
- Kennzeichnung durch Kontrastfarben und/oder Retroreflektoren,
- Variierende Sitzhöhen und Aufstellbereiche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc.,
- Kommunikationsfördernde Sitzelemente/-gruppen z. B. zueinander gewandt,
- Flexible und/oder temporäre Möblierungselemente nach Jahreszeiten erproben,
- Kontrolle und Pflege vorhandener Möblierung, Evaluation und nutzergerechte Ausbauplanung,
- Unterstützung von privatem Engagement (z. B. eine privat initiierte = eine städtisch initiierte Sitzgelegenheit).

In der Strategie Fußverkehr wird die Erhöhung der Anzahl von Sitzbänken als Maßnahme benannt; in der Strategie öffentlicher Raum wird ebenfalls auf das Stadtmobiliar und darüber hinaus auf die Stärkung von Mikrofreiräumen, Parklets sowie weitere stadtraumaufwertenden Maßnahmen eingegangen.

Spielpunkte und Bewegungsimpulse

Nur wer im Kindes- und Erwachsenenalter eine gute Balance erlernt und schult, behält auch bis ins hohe Alter sein Gleichgewicht und ist somit sicherer und eigenständiger mobil – ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Bewegungsimpulse im öffentlichen Raum können die koordinativen Fähigkeiten herausfordern und so langfristig erhalten. Insbesondere für Kinder eignen sich dort bereits kleine definitionsoffene Spielgeräte.

Solche Spielelemente, die freies Spielen fördern, wie Markierungen, Balancierelemente oder Sinnespfade, können zudem auf Wegen für Kinder, zum Beispiel im Umfeld von Grundschulen, eingesetzt werden und so den Schulweg zu Fuß attraktiver gestalten und kennzeichnen.

Im Stadtgarten geht die Stadt Dortmund bereits mit positivem Beispiel voran. So ist das Karussell auch rollstuhlgeeignet. Erlebnispfade, wie der Klangpfad an der Reinoldikirche, stärken die Bewegung im öffentlichen Raum. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, vermehrt inklusive Spielelemente auch für Bewegungsimpulse einzusetzen und somit die Nahmobilität für Alle zu fördern. Ebenso werden Bewegungsimpulse für Erwachsene und Ältere geschaffen, um deren aktive Mobilität zu fördern.

Sanitäre Versorgung als Grundvoraussetzung

Viele Personen sind auf eine verlässliche sanitäre Versorgung auf ihren Wegen angewiesen. Dazu müssen die Hürden für eine Benutzung so gering wie möglich sein und eine kontinuierliche Zugänglichkeit aufweisen. Neben den Toiletten die im Rahmen der „Netten Toilette“ zur Verfügung gestellt werden gilt es, barrierefreie Toiletten ohne Schließzeiten sowie Pflegestationen bis 2030 in der Innenstadt und den wichtigen Bezirkszentren zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Dortmund arbeitet derzeit an Konzepten, zudem werden neue öffentliche Toiletten bereitgestellt.

Maßnahmenprogramm: Toilette

Die Stadt Dortmund beteiligt sich an der Aktion „Nette Toilette“, um öffentlich zugängliche Toiletten zu fördern. Dies kann bereits die Mobilität insbesondere von Älteren stark erhöhen. Viele der so zugänglichen Toiletten sind jedoch noch nicht barrierefrei ausgebaut. Daher sollen insbesondere die öffentlichen Gebäude wie die Bezirksverwaltungsstellen über barrierefrei ausgebauten Toiletten verfügen, die neben Rollstuhlfahrenden auch liegende Pflegemöglichkeiten und einen Unisex-Wickeltisch berücksichtigen.

Abbildung 14: Wegweiser - „Nette Toilette“



Quelle: Oliver Schaper 2020

Freiraumgestaltung und Klimaresilienz

Freiräume bilden wichtige Aufenthaltsräume innerhalb der Stadt. Heißt sich im Sommer die gebaute Stadt Dortmund auf, gewinnen auch Grünstrukturen an Bedeutung. Die Stadt Dortmund widmet sich bereits der Herausforderung eines besseren Stadtklimas, indem beispielsweise Grünstrukturen geschaffen und erhalten bleiben sowie neue Bauformen und -materialien verwendet werden.

Wird die Stadt im Sommer zu heiß, stellt dies eine Mobilitätsbarriere für viele Personen dar. Grünstrukturen, die hingegen klimatische Verbesserungen darstellen, können jedoch auch zur Barriere werden. Die Stadt Dortmund erprobt daher bis

2030 weitere Möglichkeiten zur guten Gestaltung von Baumscheiben dar, für einen nachhaltigen Grünschnitt, neue Verschattungsmöglichkeiten sowie weitere stadtklimatische Interventionen.

Darüber hinaus bieten Freiräume auch Räume der Erholung und Kommunikation. Sowohl in der Lärmaktionsplanung als auch im Landschaftsplan sind Orte mit geringerer und höherer Lärmbelastung identifiziert. Es gilt sowohl im verdichteten Bereich den Lärm insbesondere durch den Verkehr zu reduzieren, um eine Kommunikation im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Gleichzeitig gilt des Landschaftsräume geringer Lärmbelastung zu erhalten und als besondere Ruheräume zur Naherholung zu fördern.

Exkurs: Trinkwasserbrunnen

Seit vielen Jahren betreibt die DEW21 die sogenannten Rosenbrunnen, die an öffentlichen Plätzen im Stadtgebiet aufgestellt sind. An 31 Stellen können sich so die Dortmunder*innen in den warmen Monaten kos-

tenlos mit Trinkwasser versorgen. Darüber hinaus können sich die Personen das ganze Jahr über in verschiedenen Einrichtungen mit Trinkwasser versorgen.

4.5 Ruhenden Verkehr ordnen

Raum für Erreichbarkeit

Die größeren Abmessungen von Mobilitätshilfen und die damit einhergehenden Bewegungsradien erfordern eine angepasste Infrastruktur. So setzt die Stadt Dortmund im Neubau bereits auf breitere reguläre Parkplätze, sodass Gehwegparken verringert und leichteres Ein- und Aussteigen

für alle ermöglicht wird. Herausforderung bleibt dies jedoch bei Behindertenstellplätzen. Hier prüft die Stadt Dortmund, wie die Erreichbarkeit jener Stellplätze verbessert werden kann und ob größere Breiten für den Aktionsraum von Mobilitätshilfen angesetzt werden.

Exkurs: Barrierefreie E-Ladesäule

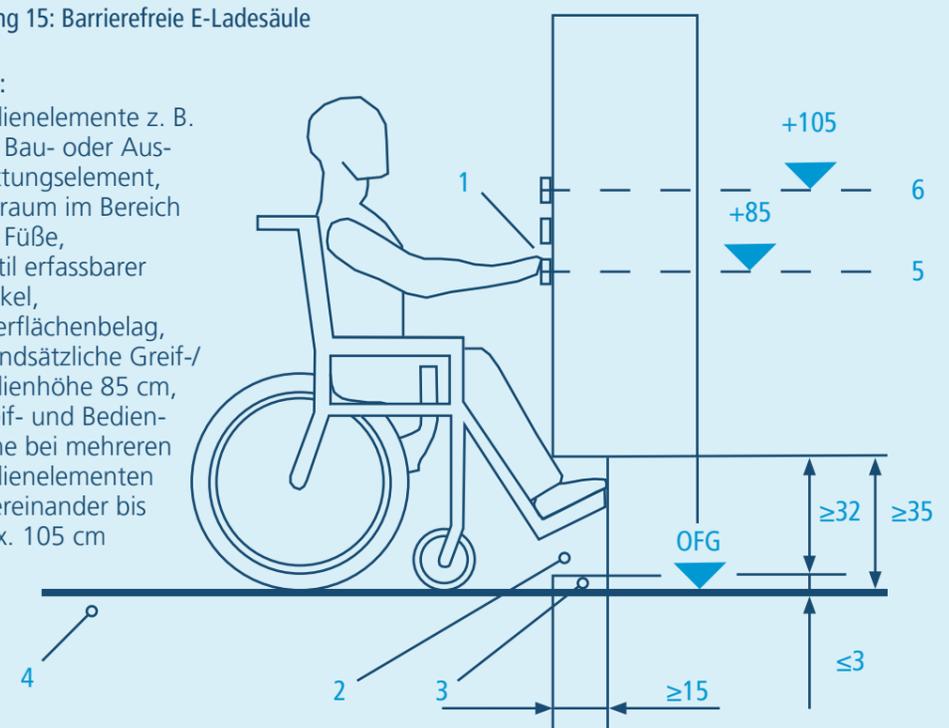
Die Elektrifizierung der Autos nimmt steigend zu und umfasst bereits auch Fahrzeuge von Mobilitätsbehinderten. Daher müssen auch Ladesäulen für E-Autos barrierefrei erreichbar sein. Neben der Stecker- und Bedienelementhöhe muss auch Fußraum für die

Frontalanfahrt sichergestellt werden. Eine DIN 18040-3-konforme Gestaltung wird beispielhaft in Abbildung dargestellt. Darüber hinaus gelten ausreichende Bewegungsräume an Ladesäule und Stellplatz.

Abbildung 15: Barrierefreie E-Ladesäule

Legende:

1. Bedienelemente z. B. auf Bau- oder Ausstattungselement,
2. Freiraum im Bereich der Füße,
3. Taktile erfassbarer Sockel,
4. Oberflächenbelag,
5. grundsätzliche Greif-/Bedienelementhöhe 85 cm,
6. Greif- und Bedienelementhöhe bei mehreren Bedienelementen übereinander bis max. 105 cm



Darstellung: Planersocietät

Größere Bewegungsradien entstehen auch bei der Nutzung von Lastenrädern, Spezialfahrrädern oder durch Elektromobile. Diese sind sowohl in Hinblick auf die komfortable Erreichbarkeit von Radabstellanlagen zu beachten, als auch in den angesetzten Aktionsradien, z. B. an Querungen oder Haltestellen. Die Stadt Dortmund prüft den verstärkten Einsatz von Stadtmobiliar und Markierungen, um Bewegungsräume freizuhalten.

Parken für alle

Bemängelt wird, dass nicht alle stark Mobilitäts eingeschränkten unmittelbar Anrecht auf einen Schwerbehinderteparkausweis haben, beispielsweise bei starken Herz-Kreislauf-Einschränkungen. Während private Stellplatzanbieter bereits Modelle erproben, die gewissen Nutzergruppen Stellplatzkontingente ohne rechtliche Bindung widmen, werden solche Modelle auf städtischen Parkplatzflächen nicht angeboten. Die Stadt Dortmund prüft, ob etwaige Modelle auf städtische Parkplatzflächen übertragbar sind, zum Beispiel am Stadthaus.

Ergänzend werden – wo sinnvoll – neben den üblichen Radabstellanlagen Sonderflächen für Sonderfahrräder (z. B. Lastenräder) ausgewiesen. Hier geht die Stadt Dortmund einen Vorreiterweg indem sie diese Radabstellanlagen den gesteigerten Anforderungen entsprechend bemessen und durch eine innovative Beschilderung diesen Sonderfahrrädern widmen.

Mentalität und Kontrolle

Regelwidriges Gehwegparken, Parken in Que-rungsbereichen, wild abgestellte Fahrräder oder umgekippte E-Scooter, zugeparkte Blindenleit-systeme: Der ruhende Verkehr schafft oftmals Barrieren. Da diese insbesondere temporär und oftmals willentlich durch die Nutzer*innen ver-ursacht wird, ist hier ein Mentalitätswechsel drin-gend erforderlich. Dieser ist umfassend zu sehen, in dem Sinne das jede*r eine Mitverantwortung trägt, also wird das Fahrzeug falsch abgestellt, noch duldet, dass dies andere tun. Hinsichtlich des Zuparkens von Blindenleitsystemen fehlt teilwei-se das Wissen um die Bedeutung. Hier könnten Informations-/ Öffentlichkeitskampagnen helfen.

Die Stadt Dortmund sucht insbesondere für die neuen E-Scooter Regulierungen für das Abstellen dieser Kleinfahrzeuge. Darüber hinaus werden Ansätze für besseres Parken des Kfz-Verkehrs (Siehe Strategie Ruhender Verkehr) und den Radverkehr (Siehe Strategie Radverkehr) geprüft. Wo ein verbessertes Angebot nicht greift, sind verstärkte Kontrollen der Ordnungsbehörden zwingend erforderlich. Hier sollten nicht nur das Umfeld von öffentlichen Einrichtungen und Halte-stellen priorisiert werden, sondern auch weiter-hin Schwerpunktkontrollen in Wohnstraßen mit besonders vielen Parkverstößen stattfinden.

4.6 Mehr Inter- und Multimodalität ermöglichen

Wegeverbindungen

Bei barrierefreien intermodalen Wegeketten ist neben der Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der jeweiligen Verkehrsmittel insbesondere ein ein-facher, intuitiver und barrierefreier Umstieg zwi-schen verschiedenen Verkehrsmitteln relevant. In der Regel spielt hier der ÖPNV eine wesentliche Rolle. Hier sollte vor allem beim Umstieg zwi-schen Bus und Stadtbahn der barrierefreien We-geverbindung stärkere Aufmerksamkeit gewidmet werden. An aufkommensstarken Haltestellen wie der Saarlandstraße, Brunnenstraße, Borsigplatz, Funkenburg, Voßkuhle, Stadthaus (Südeingang), Brackel S oder dem Hauptbahnhof (Nordeingang) und vielen weiteren ist für blinde, orientierungs-eingeschränkte oder ortsunkundige Personen eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Stadt-bahn nicht oder nur schwer ersichtlich. Es fehlen Hinweisschilder und taktile Blindenleitsysteme zwischen den Haltestellen; teilweise sind auch größere Distanzen zu überwinden oder unpräzise Ansagen in den Fahrzeugen stellen Barrieren dar. Die betroffenen Haltestellen sind einzelfall-bezogen auf Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zu überprüfen. Teilweise bieten Apps inzwischen Lösungsansätze zum

einfacheren Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln. Werden an bestimmten Haltestellen besondere barrierefreie Service- und Mobilitätsangebote bereitgestellt, ist auf diese deutlich hinzuweisen. Hier sind Abstimmungen zwischen der Stadt Dort-mund, dem Verkehrsunternehmen DSW21 sowie ggf. weiteren Partnern (z. B. VRR, DB Station & Service) erforderlich. Die barrierefreie Ausstattung insbesondere der Fahrzeuge im ÖPNV liegt indes in der Zuständigkeit von DSW21.

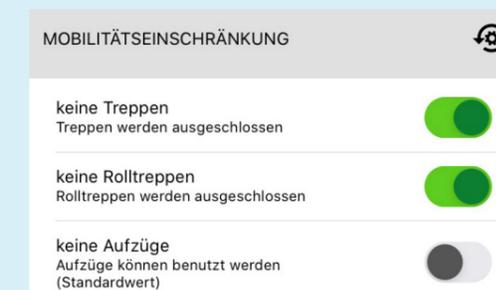
Orientierung und Beschilderung

Fehlende Kenntnis über Wegeverbindungen, insbesondere über barrierefreie Alternativen, verstärken Widerstände im öffentlichen Wege-netz. Beschilderung und Hinweise sind dabei verkehrsmittelübergreifend zu sehen. So werden im Fußverkehr beispielsweise an Treppenanlagen Hinweise auf barrierefreie Alternativen benötigt (z. B. Stadtgarten), im Radverkehr sowie für den Fußverkehr mit Rollhilfe Hinweise auf durchgän-gige Berollbarkeit (z.B. Südwall bis Kleppingstraße für Fußverkehr mit Rollhilfe; Kanalweg für Rad-verkehr) und im Kfz-Verkehr Hinweise auf Behin-dertenstellplätze. Hier baut die Stadt Dortmund ihre analogen und digitalen Angebote aus.

Infobox: VVR-App mit Infos zum barrierefreien Haltestellenrouting

Begleitet durch das Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Dortmund, der Open-Streetmap-Community und dem VRR hat die Stadt Dortmund in einem Testpilot Optionen und Daten für ein barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen erarbeitet. In einem ersten Schritt wurden die Anforder-ungen an ein barrierefreies Routing auf-gestellt. Anschließend wurde im Umfeld der beispielhaften Haltestellen die benötigten Daten erhoben und in OSM eingepflegt. In der VRR-App können mittels individueller Anpassungen das benötigte Routing einge-stellt werden.

Abbildung 16: VVR-App - barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen



Quelle: Screenshot Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - App 2021 (Stand: 18.02.2021)

Exkurs: Kurzpfelwegweiser Barrierefrei

Die bestehende Radwegebekundung kann sukzessive um Kurzpfelwegweiser zur Barrierefreiheit erweitert werden. Vorrangig sollte dies zunochst auf Radwegen mit Freizeit- und regionaler Verbindungsfunktion ergänzt werden. Diese Beschilderung wird an einem Vollwegweiser ergänzt und beinhaltet im Wesentlichen:

- Ein Piktogramm eines Handbikes und die Richtungsangabe,
- Weitere Piktogramme, z. B.: Barrierefreie Toiletten und/ oder Bahnhöfe/ ZOB als Symbol sowie die Entfernungsangabe,

- Die Angabe Streckenlänge des barrierefrei befahrbaren Abschnittes in Kilometer und dem Hinweis „barrierefrei“.

Abbildung 17: Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen



Quelle: Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad und Wanderwegen. MSAGD, 29.05.2018, Nathalie Hartenstein

Gewünscht werden zudem leicht verständliche Leitsysteme in Verbindung mit Bus und Bahn. Farbkonzepte und eingängige Piktogramme können hier auch zwischen den einzelnen Linien und bei Umstiegen gute Orientierung bieten. Darüber hinaus bietet die städtebauliche Gestaltung, auch in Form von Einzelelementen, eine gute Orientierungshilfe. Bodenbeläge, Markierungen auch mit Sharrows, Grünstrukturen, Möblierung und Beleuchtung können unterstützen.

Akustische Informationen

Insbesondere blinde und sehbehinderte Personen sind zur Fortbewegung und Orientierung im öffentlichen Raum auf ihren Hörsinn angewiesen. Um neue Wege gehen zu können, an Haltestellen in die richtige Bahn einzusteigen oder zu wissen in welcher Haltestellenetage der Aufzug hält sind akustische Informationen notwendig. Die Stadt Dortmund prüft daher gemeinsam mit ihren Gesellschaften und Partner*innen ob an allen Umstiegshaltestellen und künftigen Mobilpunkten akustische Informationen zur Verfügung gestellt werden können.

Zur Orientierung an größeren öffentlichen Orten, zum Beispiel am Dortmunder U, rund um die

Westfalahallen oder an der Hafenpromenade können auch akustische Orientierungshilfen gegeben werden. Eine Info-Bake sendet einen Orientierungston aus und bei starker Annäherung wird eine Anleitung abgespielt. Infotasten, zum Beispiel in Form von Richtungspfeilen, geben nähere Informationen zur Orientierung im Raum und zur Erreichbarkeit von Gebäuden. Akustische Informationen erreichen neben blinden und sehingeschränkte Personen auch Personen mit anderen Einschränkungen, beispielsweise Analphabetismus. Auch sollte auf eine leichte Sprache geachtet werden.

Taktile Information

Die Stadt Dortmund setzt bereits auf Informationen, die taktile erkennbar sind. So ist beispielsweise am PHOENIX See ein 3D-Modell verfügbar, welches die Struktur des Sees und der umliegenden Infrastruktur wiedergibt. Ergänzende Informationen werden sowohl in erhabener Profilschrift als auch in Brailleschrift gegeben. Solche Modelle geben sowohl sehenden als auch nicht sehenden Personen zahlreiche Informationen und haben einen Erlebnischarakter. Die Stadt Dortmund beabsichtigt daher die Umsetzung solcher Modelle zu fördern.

Taktile Informationen sollen zudem eine gute Auffindbarkeit aufweisen und werden daher an wiederkehrenden Orten eingesetzt. Verstärkt soll an Anfang und Ende von Treppengelandern Informationen zur Verbindung gegeben werden. Dies betrifft besonders auch den Übergang vom öffentlichen Straßenraum zu Gebäuden oder Haltestellenkomplexen.

Grundsätzlich werden Brailleschrift und erhabene Profilschrift immer zusammen verwendet. Es wird auf angemessene Reinigungszyklen geachtet, um die Haptik zu erhalten. Ergänzend können taktile Piktogramme ergänzt werden, zum Beispiel Pfeile.

Verständlichkeit von Informationen

Informationen müssen den Adressaten erreichen. Dazu gilt es, die Informationen bedarfsgerecht aufzubereiten. Bildsprache, zum Beispiel durch Piktogramme, ist zu bevorzugen. Schriftliche Informationen sollten sprachlich möglichst einfach gehalten werden. Bei zentralen Informationen, zum Beispiel zur Teilhabe an der städtischen Mobilität, sind zusätzlich Informationen in Leichter Sprache und englischer Sprache auf der Homepage der Stadt Dortmund zur Verfügung zu stellen. Die Infrastruktur dazu steht bereits zur Verfügung.

Abbildung 18: PHOENIX See - 3D-Modell



Quelle: Planersocietät 2019

5. In alle(n) Köpfe(n)

5.1 Öffentlichen Raum barrierefrei managen

Die Barrierefreiheit der Straßenräume wird nicht nur durch fest verbaute Infrastruktur, sondern auch durch bewegliches Stadtmobiliar, Grünschnitt, Pflege und Ähnliches determiniert. Daher ist es unerlässlich nicht nur die Planenden und Bauenden zum Thema Barrierefreiheit zu schulen, sondern auch städtische Betriebe und Dienstleister*innen. Neben der Durchführung der Tätigkeiten selbst zählt auch das Verhalten im Außendienst, zum Beispiel kein Abstellen der Dienstfahrzeuge auf Radwegen. Dazu sollte ämterübergreifend ein Selbstverständnis zum barrierefreien Handeln unter Schirmherrschaft aller Dezernenten*innen aufgestellt und nach Bedarf ein Arbeitskreis eingerichtet werden.

Beispielhaft sind folgende Tätigkeiten aufzuführen:

- Grünflächenamt: Grünschnitt, an Gehwegen, um Beleuchtung und Schilder,
- EDG: Reinigungszyklen und Positionierung beweglicher Mülleimer,
- Tiefbauamt: verkehrsrechtliche Anordnungen bei Baustellen, Planung von öffentlichem Raum,
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Genehmigung von Werbeflächen, Genehmigung

von Bauanträgen, Planung von öffentlichem Raum/ Sonderbauwerken,

- Ordnungsamt: Genehmigung von Veranstaltungskonzepten, Durchführung Kontrollen,
- Hochbauamt: Zusammenspiel Bauwerke und öffentlicher Raum,
- DSW21: Barrierefreie Entwicklung der Stadtbahnhaltestellen.

Ergänzend dazu sollte es eine niederschwellige Möglichkeit geben verwaltungsintern auf Barrieren hinweisen zu können, z. B. in Form eines Mängelmelders, der auf dem öffentlichen Störungsmelder aufbaut. Dies sollte in einer gemeinsamen Arbeitskultur verankert werden, um ämterübergreifend Schwarmwissen zu nutzen und Ziele zu erreichen.

Darüber hinaus weist der Dortmunder Inklusionsplan 2020 auf Folgendes hin: „So könnten Kurse oder Schulungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ÖPNV für die Situationen von Personen mit Beeinträchtigungen sensibilisieren. Auch wird der Wunsch nach geschultem Servicepersonal in den Fahrzeugen geäußert, um sowohl Orientierung als auch Assistenz und Schutz zu verbessern.“

Maßnahmenprogramm: Sensibilisierung für gute Baustellen

Die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmenden müssen auch in Baustellen gleichermaßen gewahrt bleiben. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§1 StVO). Daher werden die verantwortlichen Akteur*innen von Baustellen, vor allem die Baufirmen weiter sensibilisiert, die Belange von Fuß- und Radverkehr besonders zu berücksichtigen. Schlussendlich erfordert jede Baustelle eine Planung für den jeweiligen Einzelfall, bei dem meistens jede Verkehrsart

Einschränkungen hinnehmen muss. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten einer Baustelle kann die Stärke der Beeinträchtigung der verschiedenen Verkehrsarten unterschiedlich ausfallen, im gesamten Stadtbild sollte sich das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsteilnehmenden wieder einstellen. Als Hilfestellung für die Sensibilisierung werden Materialien entwickelt, die den Vorgaben der geltenden Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA21, FGSV) entspricht und darüber hinaus die Vorstellungen der Stadt Dortmund zu „guten Lösungen“ darstellt. Sie wird digital so platziert, dass sie einen bestmöglichen Effekt erzielen kann.

5.2 Potenziale der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung bietet große Chancen zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Dabei kann die Stadt Dortmund drei Ansätze verfolgen: Barrieren abbauen durch bessere digitale Angebote, Barrie-

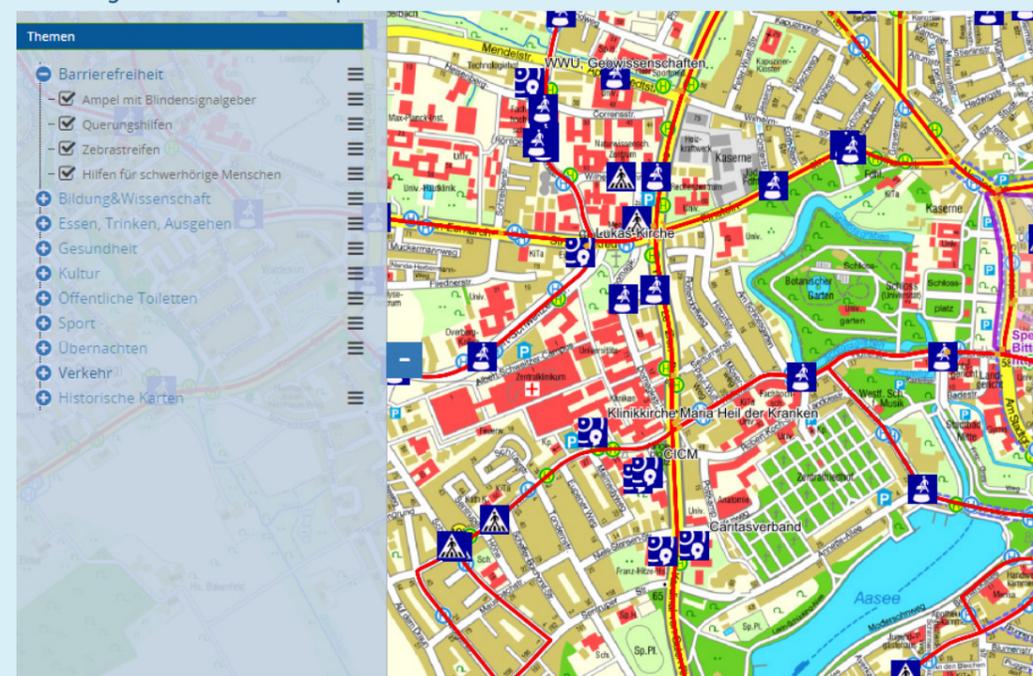
ren vermeiden können durch bessere digitale Information und Barrieren entfernen durch bessere Kenntnis von Barrieren.

Exkurs: Interaktiver Stadtplan Münster

Die Stadt Münster bietet auf ihrer Webseite eine interaktive Karte an, bei der Inhalte zum Thema „Barrierefreiheit“ zugeschaltet werden können. So können Ampeln mit Blindensignalgebern, Querungshilfen,

Zebrastreifen oder Hilfen für schwerhörige Personen angezeigt werden. Abschließend kann ein selbst ausgewählter Kartenausschnitt als PDF gespeichert und ausgedruckt werden.

Abbildung 19: Interaktiver Stadtplaner - Münster



Quelle: Stadt Münster 2021 - geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Stadtplan

Störungsmeldungen verbessern

Ob defekte Aufzüge, Unrat oder falsch geparkte Autos: viele Hindernisse stellen Mobilitätseingeschränkte vor unüberwindbare Barrieren. Hier ist es von zentraler Bedeutung, dass Hindernisse einerseits unkompliziert und zentral an die Stadt übermittelt werden können, andererseits dass diese schnellstmöglich behoben werden und Rückmeldung an die meldende Person gegeben wird. Aufbauend auf der App „Dreckpetze“, die gut angenommen wird, sollte ein Störungsmelder eingeführt werden. Für besondere Anliegen bleibt die*der Behindertenbeauftragte der Stadt Dortmund eine persönliche Ansprechperson.

Darüber hinaus müssen bestehende Informationssysteme angemessen gepflegt werden: bisher fehlen in der Online-Baustelleninformation regelmäßig Angaben zur Barrierefreiheit. Dazu hat die Stadt Dortmund bereits ein neues System angeschafft, welches nach einem Testbetrieb das bisherige Informationssystem ersetzt. Echtzeitinformationen, beispielsweise zu Aufzügen oder Fahrtreppen der DSW21 können bislang nicht abgerufen werden. Hier gilt es, zeitnah zugängliche, übergreifende digitale Lösungen zu schaffen.

Dynamische Beleuchtung

Eine Beleuchtung des öffentlichen Raums steht oftmals in Konflikt mit dem Umweltschutz und Anliegenden. Dennoch ist eine gute Beleuchtung

insbesondere für sehingeschränkte Personen aber auch für die subjektive Sicherheit von hoher Relevanz. Eine gute Beleuchtung des öffentlichen Raums zeichnet unter anderem eine ausreichende Beleuchtungsstärke auch den Seitenräumen und eigenständiger Fußwege aus. Die Stadt Dortmund verbessert daher bei der Neuplanung von Straßenbeleuchtung die Beleuchtung von Seitenräumen und rüstet, wo notwendig, Beleuchtung von eigenständigen Fußwegen nach. Dabei wird verstärkt auf eine dynamische Beleuchtung geachtet, um die Beleuchtungsstärke in Abhängigkeit der Nutzung zu gestalten. Neue Beleuchtungskonzepte, zum Beispiel die Integration von Beleuchtungselemente in Treppengeländer, werden erprobt.

Daten verfügbar machen

Dortmund baut seit 2018 sukzessive das Angebot an Open Data aus. Bis 2030 will die Stadt noch wesentlich mehr Informationen zur Verfügung stellen, insbesondere auch nützliche Informationen für barrierefreies Routing. Informationen sollten unter anderem zu vorhandenen Leitsystemen, barrierefreien Toilettenanlagen, Behindertenstellplätze und sicheren Querungsanlagen (Zebrastreifen und Ampeln) maschinell verarbeitbar ergänzt werden. Insbesondere Drittanbieter, zum Beispiel von Apps, haben so die Möglichkeit innovative Nutzungsmöglichkeiten für eine verbesserte Barrierefreiheit zu entwickeln.

5.3 Beteiligung stärken und Mitwirkung einfordern

Viele Barrieren des öffentlichen Raums sind einerseits nicht für jede*n erkennbar, andererseits auch nicht immer nur durch die öffentliche Hand zu entfernen. Daher gilt es gemeinsam in der Stadtgesellschaft das Verständnis für eine barrierefreie Gestaltung auszubauen und gemeinsam umzusetzen. Während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans Mobilität wurden bereits erste betroffene Bürger*innen eingebunden. Darauf kann aufgebaut werden und die Beteiligung und Mitwirkung gestärkt werden. Eine jede Person, die erreicht wird, wird selbst wiederum zum Multiplikator der Thematik. Eine Verknüpfung mit den Potenzialen der Digitalisierung (siehe Kapitel 5.2) ist anzustreben.

Barrierefreiheit in den Köpfen der Stadtgesellschaft

Die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums wird nicht nur durch die öffentlichen Träger bestimmt, sondern maßgeblich auch durch Private. Nicht nur, dass Eigentum verpflichtet, sondern auch, dass im Rahmen des sozialen und solidarischen Miteinanders ein*e jede*r mitverantwortlich ist,

dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gestaltet werden kann.

Wesentliche Bausteine, die in der Stadt Dortmund verbessert werden müssen, ist die Einhaltung bestehender Regelungen durch Private. Dazu gehören unter anderem der Winterdienst gemäß Straßenreinigungs- und Gebührensatzung, der Grünschnitt von privaten Gärten insbesondere an angrenzenden Gehwegen aber vor allem das Parkieren privater Fahrzeuge. Die Stadt Dortmund will dies präventiv durch kommunikative Maßnahmen verbessern aber auch verstärkt repressiv vorgehen.

Exkurs: Wander- und Pilgerweg Camino Incluso

Der Wander- und Pilgerweg Camino Incluso berücksichtigt verschiedene Beeinträchtigungen, um so möglichst einen Freizeitweg zu schaffen, der für alle nutzbar ist. Dabei werden sowohl körperlichen als auch geistigen Beeinträchtigungen Rechnung getragen: der Weg ist mit dem Rollstuhl befahrbar, es gibt den Weg entlang behindertengerechte Einkehrmöglichkeiten und die Beschilderung ist gut ausgebaut mit einer Wegbeschreibung in leichter Sprache. Gemeinsam mit einer Förderschule wurde das Konzept für den Odenwald ausgearbeitet.

Abbildung 20: Camino Incluso



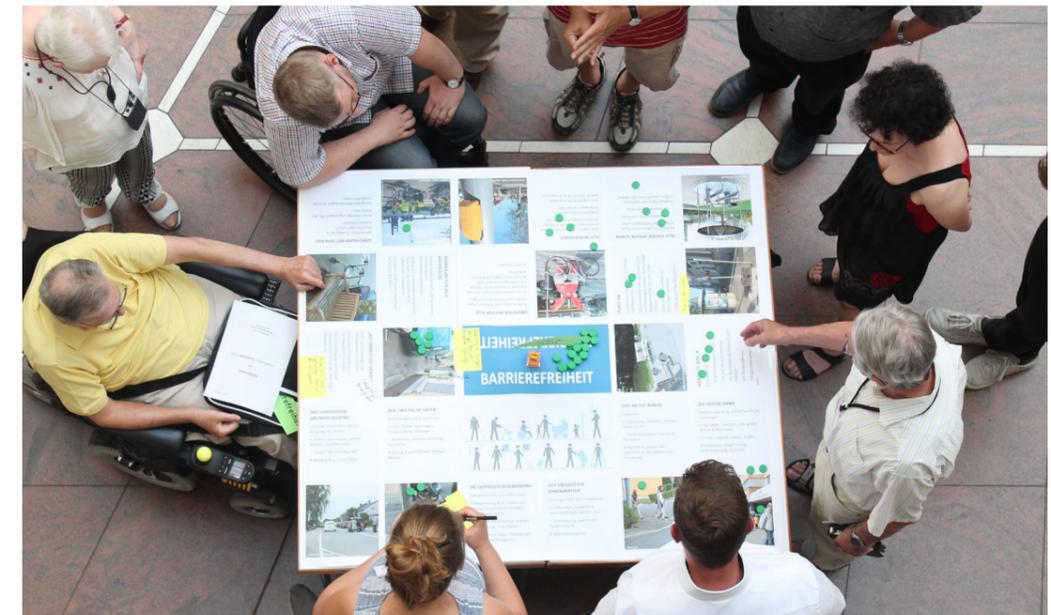
Quelle: SRH Stephen-Hawking-Schule 2020

Infobox: Behindertenpolitisches Netzwerk Stadt Dortmund

Seit 2006 unterstützen Vertreter*innen der Personen mit Behinderungen, der Ratsfraktionen und des Integrations- und Seniorenrates den Rat der Stadt Dortmund dabei, die Belange der Personen mit Behinderungen bei seinen Entscheidungen zu berücksichtigen. Die*Der Behindertenbeauftragte

sowie die*der Inklusionsbeauftragte der Stadt Dortmund sind stellvertretend für ihre Netzwerke zudem in den gesamten Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität der Stadt Dortmund aktiv eingebunden gewesen.

Abbildung 21 : Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Quelle: Planersocietät 2019

Zusammenarbeit PPP

Sogenannte Public-Private-Partnerships (PPP) stellen die Zusammenarbeit von Privaten und der öffentlichen Hand dar. Eine solche Zusammenarbeit bietet auch zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Barrierefreiheit, selbst im Kleinen. Ein gutes Beispiel, was die Stadt Dortmund bereits eingeführt hat und ausweitet, ist die Nette Toilette. Aber auch weitere Formen der Zusam-

menarbeit sind denkbar: sei es zum Beispiel in der Mehrfachnutzung von Stellplätzen, die Pflege des öffentlichen Raums oder der Bereitstellung von Stadtmobiliar. Die Stadt Dortmund beabsichtigt, die Entwicklung des Programms Nette Toilette zu evaluieren und gut funktionierende Ansätze zu erweitern und auf andere Bereiche zu übertragen.

6. Fest verankern –

Barrierefreiheit zu Ende denken

6.1 Organisation und Finanzierung

Die Barrierefreiheit wird in Dortmund als Querschnittsthema in verschiedenen Bereichen behandelt. Sowohl die*der Behindertenbeauftragte und das Behindertenpolitische Netzwerk als auch die*der Inklusionsbeauftragte und der Inklusionsbeirat bringen die Belange der Betroffenen in die Arbeit des Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und ins Tiefbauamt mit ein. Zudem sollte der Barrierefreiheit von allen Entscheidungsträger*innen im Rahmen von Planen und Bauen weiterhin besondere Wichtigkeit beigemessen werden.

Finanzierung verbessern und dauerhaft sichern

Es wurde bereits ein Budget für den barrierefreien Haltestellenumbau eingerichtet. Darauf aufbauend kann ein Budget für den Umbau von barrierefreien Querungen insbesondere im Umfeld

eingrichtet werden. Weitere Planungen laufen bisher in anderen Haushaltspositionen, wie dem Straßenunterhalt und Lichtsignalanlagen, mit (z. B. Umbau der Lichtsignalanlagen).

Derzeit ist nicht vorgesehen, dass eigene Ressourcen für den gezielten barrierefreien Umbau eingerichtet werden, dies betrifft sowohl Haushaltspositionen als auch Planstellen. Insbesondere für die Maßnahmenprogramme ist daher zu prüfen, wie diese in die Ressourcen der Ämter abgebildet werden. Hier sollte darauf geachtet werden, dass dauerhaft ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, um Verbesserungen für die Barrierefreiheit zu erzielen. Zur Verstetigung und Abstimmung wird eine regelmäßige Konferenz unter Federführung des behindertenpolitischen Netzwerks vorgeschlagen.

6.2 Schwerpunkte setzen und Erfolg messen

Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung von Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit ist eine besondere Herausforderung, da bereits eine kleine Barriere einzelne Wege für Mobilitätseingeschränkte unpassierbar macht. Dabei sind die Barrieren so individuell, wie die unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen. Somit entsteht eine hohe Subjektivität aus der eigenen Betroffenheit heraus, wenn Maßnahmen priorisiert werden sollen. Dennoch gibt es einige Orientierungshilfen, anhand derer die Stadt Dortmund ihr Handeln orientieren möchte.

Zuerst steht die Erfüllung der geltenden gesetzlichen Fristen, welche den barrierefreien Ausbau von Haltestellen betreffen. In diesem Zuge werden auch im Umfeld der Haltestellen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt, zum Beispiel Querungen. Wichtig ist auch, dass sich auf die routinierten Wege verlassen werden

kann: Baustellen müssen somit bestmöglich die Barrierefreiheit herstellen und sollten die gleiche Qualität, insbesondere der Querungsstellen, anbieten. Alle Baumaßnahmen im Stadtgebiet werden dahingehend geprüft, ob eine Verbesserung der Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Auch bei kurzfristigen Maßnahmen stellt die Stadt Dortmund Ressourcen zur Verfügung, um beispielsweise Doppelquerungen anlegen zu können. Dazu sensibilisiert sie auch die Stadtwerke Dortmund und private Bauherren.

Räumlich soll zunächst Priorität auf die Innenstadt mit Fokus auf den Wallring und dessen inneres Gebiet gelegt werden. Durch die zentrale Versorgungsfunktion, Lage vieler Arbeitsplätze und Behörden kommt diesem Bereich im Stadtgefüge eine übergeordnete Funktion zu, die verlässlich barrierefrei gestaltet werden sollte.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf - Masterplanprozess	5
Abbildung 2	Barrieren sind vielfältig	7
Abbildung 3	Mobilität für alle - auch in der Dortmunder Innenstadt	11
Abbildung 4	Abstufung - Einschränkungen	12
Abbildung 5	Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit	15
Abbildung 6	Zonierung	16
Abbildung 7	Linierung	17
Abbildung 8	Kontrastierung	19
Abbildung 9	Nivellierung	20
Abbildung 10	Gehgasse vor Ausfahrt	21
Abbildung 11	Handbikes	22
Abbildung 12	Im Konflikt - taktile Kante vs. Null-Absenkung	24
Abbildung 13	Barrierefreie Ampel in Dortmund	27
Abbildung 14	Wegweiser - „Nette Toilette“	30
Abbildung 15	Barrierefreie E-Ladesäule	31
Abbildung 16	VVR-App - barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen	33
Abbildung 17	Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen	34
Abbildung 18	PHOENIX See - 3D-Modell	35
Abbildung 19	Interaktiver Stadtplaner - Münster	38
Abbildung 20	Camino Incluso	40
Abbildung 21	Dialogveranstaltung	41

Quellenverzeichnis

Textquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002.

Stadt Dortmund (2020): Inklusionsplan 2020. Dortmund - sozial innovative Stadt für Teilhabe (Do-it)

Statistisches Landesamt NRW (2020): Statistik der schwerbehinderten Menschen nach Gemeinde. Stichtag 31.12.2017

